

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2003 — 1669

[C — 2003/00317]

7 AVRIL 2003. — Arrêté royal réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, les entreprises de sécurité et les services internes de gardiennage, modifiée par les lois du 18 juillet 1997, du 9 juin 1999 et du 10 juin 2001, notamment les articles 1^{er}, 2, § 1^{er}, 8, §§ 4 et 5;

Vu la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, modifiée par la loi du 2 avril 2001, notamment l'article 115, § 2;

Vu les observations émises par la Commission européenne en application de la Directive 98/34/CEE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, modifiée par la Directive 98/48/CEE du Parlement européen et du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1998, notamment l'article 9, 7°;

Vu les lois du Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacées par la loi du 4 juillet 1989 et modifiées par la loi du 4 août 1996;

Considérant que la demande de traitement d'urgence est motivée par la constatation selon laquelle il convient, à plusieurs endroits du pays, d'approvisionner des guichets automatiques sans que ceux-ci ne se trouvent dans un environnement protégé; qu'il n'existe aucune procédure de sécurité pour la réalisation de cette activité; que cette situation peut s'avérer dangereuse et qu'il est par conséquent urgent et primordial de prévoir une réglementation afin de garantir la sécurité du personnel des entreprises de gardiennage et de la population;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° La loi : la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, les entreprises de sécurité et les services internes de gardiennage;

2° Agent de gardiennage : le personnel visé à l'article 6 de la loi, chargé de l'exercice de l'activité visée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, de la loi;

3° Le Ministre : le Ministre de l'Intérieur;

4° Transport protégé : l'activité visée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, de la loi;

5° Transport au détail : le transport protégé entre deux points d'arrêt qui ne sont pas tous deux équipés d'une zone protégée;

6° Transport zonal : le transport protégé entre deux points d'arrêt, qui sont tous deux équipés d'une zone protégée;

7° Conteneur : le contenant de valeurs, destiné au transport protégé;

8° Risque trottoir : le risque pour la sécurité auquel sont exposés les agents de gardiennage durant le trajet entre le véhicule et l'espace protégé, pour autant que le transport protégé ne soit pas exécuté avec un système de neutralisation, décrit à l'article 5;

9° Risque de manipulation : le risque pour la sécurité auquel sont exposés les agents de gardiennage pour autant qu'ils doivent ouvrir le conteneur afin d'y introduire ou d'en retirer des valeurs;

10° Risque particulier de manipulation : le risque pour la sécurité auquel sont exposés les agents de gardiennage lorsqu'ils approvisionnent des distributeurs de billets de banque pour autant que ces guichets ne soient pas situés dans le bâtiment d'un organisme financier où le personnel de cet organisme est présent au moment de la manipulation;

11° Centrale d'appel : point de contact central avec lequel les agents de gardiennage peuvent communiquer en permanence durant l'exécution de leurs activités;

12° Véhicule : véhicule destiné au transport protégé;

13° Temps d'arrêt : le temps qui s'écoule entre l'arrivée et le départ d'un véhicule à un point d'arrêt;

14° Cabine conducteur : la partie du véhicule prévue pour le chauffeur et les autres agents de gardiennage;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2003 — 1669

[C — 2003/00317]

7 APRIL 2003. — Koninklijk besluit houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, gewijzigd door de wetten van 18 juli 1997, 9 juni 1999 en 10 juni 2001, inzonderheid op de artikelen 1, 2, § 1, 8, §§ 4 en 5;

Gelet op de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op 2 niveaus, gewijzigd door de wet van 2 april 2001, inzonderheid op artikel 115, § 2;

Gelet op de opmerkingen die door de Europese Commissie zijn gemaakt met toepassing van Richtlijn 98/34/EEG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EEG van het Europees Parlement en de Raad van Europese Gemeenschappen van 20 juli 1998, inzonderheid op artikel 9, 7°;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996;

Overwegende dat het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd wordt door de omstandigheid dat vastgesteld werd dat er op verschillende plaatsen in het land reeds betaalautomaten bevoorradt dienen te worden, zonder dat deze toestellen zich bevinden in een beveiligde omgeving en dat er geen veiligheidsprocedures bestaan voor het verrichten van deze activiteit. Dat deze situatie tot gevaarsituaties aanleiding kunnen geven. Dat het voorzien in een regelgeving derhalve dringend noodzakelijk is teneinde de veiligheid van de personeelsleden van de bewakingsondernemingen en de bevolking te garanderen;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° De wet : de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten;

2° Bewakingsagent : het personeel bedoeld in artikel 6 van de wet, belast met de uitvoering van de activiteit, bepaald in artikel 1, § 1, eerste lid, 3°, van de wet;

3° De Minister : de Minister van Binnenlandse Zaken;

4° Beveiligd vervoer : de activiteit, bedoeld in artikel 1, § 1, eerste lid, 3°, van de wet;

5° Detailvervoer : het beveiligd vervoer tussen twee stoppunten, die niet beide uitgerust zijn met een beveiligde zone;

6° Zonevervoer : het beveiligd vervoer tussen twee stoppunten, die beide uitgerust zijn met een beveiligde zone;

7° Container : houder van waarden bestemd voor beveiligd vervoer;

8° Stoeprisico : het veiligheidsrisico waaraan bewakingsagenten tijdens de afstand tussen het voertuig en de beveiligde ruimte blootgesteld zijn, voorzover het beveiligd vervoer niet uitgevoerd wordt met een neutralisatiesysteem, beschreven in artikel 5;

9° Manipulatie-*risico* : het veiligheidsrisico waaraan bewakingsagenten, voorzover zij de container dienen te openen teneinde waarden er in of uit te halen, blootgesteld zijn;

10° Bijzonder manipulatie-*risico* : het veiligheidsrisico waaraan bewakingsagenten zijn blootgesteld bij het vullen van betaalautomaten met geldbiljetten, voorzover deze biljettenverdelers niet zijn opgesteld in een gebouw van een financiële instelling, waar personeel van deze instelling op het ogenblik van de manipulatie, aanwezig is;

11° Oproepcentrale : centraal aanspreekpunt waarmee bewakingsagenten tijdens het uitvoeren van hun activiteiten permanent kunnen communiceren;

12° Voertuig : voertuig voor het beveiligd vervoer;

13° Stoptijd : de tijd die verstrijkt tussen de aankomst en het vertrek van een voertuig bij een stoppunt;

14° Bestuurderscabine : het gedeelte van het voertuig dat bestemd is voor de chauffeur en de andere bewakingsagenten;

15° Construction blindée - type A : construction constituée de plaques ou de vitres, qui résiste sur les quatre faces verticales au tir d'une arme à feu de classe 1, 2, 3, 4 et 6 de la norme belge NBN S/23/002/T9 avec des munitions de classe énergétique 1, 2, 3, 4 et 6 de la même norme, effectué à une distance de 10 mètres, dans un angle de 90°;

16° Construction blindée - type B : construction constituée de plaques ou de vitres, qui résiste sur les quatre faces verticales au tir d'une arme à feu de classe 1, 2, 3, 4, 5A et 6 de la norme belge NBN S/23/002/T9 avec des munitions de classe énergétique 1, 2, 3, 4, 5A et 6 de la même norme, effectué à une distance de 10 mètres, dans un angle de 90° sur les parties verticales et dans un angle de 30° sur les parties horizontales;

17° Trappe d'évacuation : ouverture dans la cabine conducteur du véhicule par laquelle les occupants de la cabine conducteur peuvent, d'un simple mouvement voulu, quitter rapidement le véhicule;

18° Ecriteau : indication sur les deux parois latérales et sur la face arrière du véhicule, constituée de mots dont chaque lettre a une hauteur d'au moins 15 cm et une largeur d'au moins 5 cm et dont la couleur contraste avec celle du véhicule;

19° Preuve de paiement : la preuve du paiement des frais administratifs, visés à l'arrêté royal du 8 février 1999 fixant les redevances à percevoir, comme le prévoit l'article 20 de la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, les entreprises de sécurité et les services internes de gardiennage;

20° Point d'arrêt : est le lieu d'enlèvement et/ou de livraison de valeurs.

CHAPITRE II. — Points d'arrêt

Art. 2. § 1^{er}. Chaque point d'arrêt qui comporte un risque de manipulation ou un risque particulier de manipulation doit être équipé d'un espace protégé ou d'une zone protégée.

§ 2. Une zone protégée est une zone dans un bâtiment, à laquelle un véhicule a accès et dans laquelle celui-ci peut être chargé et/ou déchargé d'une manière protégée.

Un espace protégé est un espace dans un bâtiment, dans lequel les valeurs peuvent être introduites dans ou retirées d'un conteneur, d'une manière protégée.

Un espace protégé ou une zone protégée consiste en un local séparé et fermé ou en un local qui se trouve dans une partie séparée et fermée d'un bâtiment. Ce local ou cette partie de bâtiment est, durant le temps où les agents de gardiennage y ont accès, non accessible au public et conçu(e) de façon telle que les manipulations des agents de gardiennage ne puissent s'effectuer qu'en dehors de la vue du public. Les murs, fenêtres et portes sont constitués de matériaux anti-intrusion.

§ 3. Le Ministre peut préciser les conditions auxquelles les espaces protégés et les zones protégées doivent répondre.

Art. 3. § 1^{er}. Un agent de gardiennage ne peut avoir accès à un espace ou une zone protégé(e) qu'après que le gestionnaire du point d'arrêt ou l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage dont dépend l'agent de gardiennage :

1° l'ait identifié;

2° se soit assuré que l'agent de gardiennage peut pénétrer en sécurité dans l'espace ou la zone protégé(e), soit visuellement par une personne qui se trouve à l'intérieur de l'espace protégé ou de la zone protégée, soit visuellement par le biais d'un système de télésurveillance, soit d'une autre manière définie par le Ministre.

§ 2. Les valeurs ne peuvent, en vue d'un transport protégé, être enlevées d'un espace protégé que si elles sont introduites dans un conteneur.

Elles ne peuvent, en vue d'un transport protégé, être enlevées d'une zone protégée que si elles sont chargées dans un véhicule.

Art. 4. § 1^{er}. Les gestionnaires des points d'arrêt prennent toutes les mesures nécessaires afin de permettre le commencement de la livraison et/ou de l'enlèvement des valeurs durant les heures d'ouvertures du point d'arrêt, endéans les dix minutes de l'arrivée du véhicule de transport protégé.

15° Bepantserde constructie - type A : constructie bestaande uit platen of glas die over de vier verticale zijden bestand is tegen een schot afgevuurd door een vuurwapen van de klassen 1, 2, 3, 4 en 6 van de Belgische norm NBN S/23/002/T9 met munitie van energetische klasse 1, 2, 3, 4 en 6 van dezelfde norm, waarbij van op een afstand van 10 meter in een hoek van 90° wordt geschoten;

16° Bepantserde constructie - type B : constructie bestaande uit platen of glas die over de vier verticale zijden bestand is tegen een schot afgevuurd door een vuurwapen van de klassen 1, 2, 3, 4, 5A en 6 van de Belgische norm NBN S/23/002/T9 met munitie van energetische klasse 1, 2, 3, 4, 5A en 6 van dezelfde norm, waarbij van op een afstand van 10 meter in een hoek van 90° wordt geschoten op de verticale delen en in een hoek van 30° op de horizontale delen;

17° Evacuatieluik : opening in de bestuurderscabine van het voertuig waarlangs de inzittenden van de bestuurderscabine door een eenvoudige opzettelijke beweging het voertuig snel kunnen verlaten;

18° Opschrift : aanduiding op de beide zijanten en de achterzijde van het voertuig bestaande uit woorden waarvan elke letter een letterhoogte van minstens 15 cm en een breedte van minstens 5 cm heeft en waarvan de kleur contrasteert met de kleur van het voertuig;

19° Betalingsbewijs : het bewijs van betaling van de administratieve kosten, bedoeld in het koninklijk besluit van 8 februari 1999 tot vaststelling van de retributies, zoals bedoeld in artikel 20 van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten;

20° Stoppunt : de plaats van ophaling en/of van aflevering van waarden.

HOOFDSTUK II. — Stoppunten

Art. 2. § 1. Elk stoppunt dat een manipulatie-risico of een bijzonder manipulatie-risico inhoudt, moet uitgerust zijn met een beveiligde ruimte of een beveiligde zone.

§ 2. Een beveiligde zone is een zone in een gebouw waartoe een voertuig toegang heeft en waarin het op een beschermde wijze kan worden in- en/of uitgeladen.

Een beveiligde ruimte is een ruimte in een gebouw waarin de waarden op een beschermde wijze in of uit een container kunnen worden gehaald.

Een beveiligde ruimte of zone bestaan uit een afzonderlijk afgesloten lokaal of een lokaal dat zich bevindt in een afzonderlijk afgesloten deel van een gebouw. Dit lokaal of dit deel van een gebouw is gedurende de tijd dat de bewakingsagenten er toegang toe hebben niet publiek toegankelijk en is er op voorzien dat de manipulatie-handelingen door bewakingsagenten enkel buiten het zicht van het publiek kunnen gebeuren. De wanden, ramen en deuren ervan bestaan uit inbraakwerende materialen.

§ 3. De Minister kan de voorwaarden nader bepalen waaraan de beveiligde ruimtes en beveiligde zones moeten voldoen.

Art. 3. § 1. Een bewakingsagent krijgt slechts toegang tot de beveiligde ruimte of zone nadat de beheerder van het stoppunt of de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst waartoe de bewakingsagent behoort :

1° hem heeft geïdentificeerd;

2° er zich heeft van vergewist dat de bewakingsagent op een veilige wijze de beveiligde ruimte of zone kan betreden, hetzij visueel door een persoon in de beveiligde ruimte of beveiligde zone, hetzij visueel via een systeem van telebewaking, hetzij via een andere door de Minister bepaalde wijze.

§ 2. De waarden mogen, met het oog op beveiligd vervoer, slechts uit de beveiligde ruimte verwijderd worden, indien zij geplaatst zijn in een container.

Ze kunnen, met het oog op beveiligd vervoer, slechts uit de beveiligde zone verwijderd worden, indien zij geplaatst zijn in een voertuig.

Art. 4. § 1. De beheerders van de stoppunten treffen alle nodige maatregelen om de aanvang van de aflevering en/of de ophaling van de waarden tijdens de openingsuren van het stoppunt, mogelijk te maken binnen de tien minuten na de aankomst van het voertuig voor beveiligd vervoer.

Ils prennent également ces mesures entre les heures d'ouvertures du point d'arrêt, comprises entre 12 heures et 14 heures lorsque, suite à un écart de temps imprévu, le transport ne peut s'annoncer pendant les heures d'ouverture. Dans ce cas, l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage qui assure le transport, avertit le gestionnaire du point d'arrêt au moins vingt minutes avant la fermeture prévue du point d'arrêt.

§ 2. Les gestionnaires des points d'arrêt prennent les mesures nécessaires afin de limiter le risque trottoir au minimum et de prévenir tout risque pour la sécurité dans les lieux accessibles au public.

§ 3. Les gestionnaires des points d'arrêt transmettent à l'autorité compétente, chaque fois que celle-ci le demande, toutes les informations nécessaires afin de garantir une sécurité maximale.

Art. 4bis. § 1^{er}. Les gestionnaires des points d'arrêt sont tenus de prouver le respect des dispositions contenues dans le présent chapitre et celles visées à l'article 10, § 3, 2° :

1° pour les points d'arrêt construits ou dont la partie du bâtiment comprenant l'espace protégé ou la zone protégée est transformée après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, par une attestation de constatation établie conformément au modèle figurant à l'annexe 1 du présent arrêté par l'architecte chargé du suivi des travaux;

2° pour les autres points d'arrêt que ceux visés au 1°, pour autant que la demande émane d'une personne visée à l'article 16 de la loi, au moyen de tous les renseignements utiles qui doivent être fournis dans les trente jours.

S'il estime que les renseignements visés à l'alinéa 1^{er}, 2°, ne prouvent pas suffisamment le respect des dispositions visées au § 1^{er}, le fonctionnaire désigné par le Ministre peut charger un organisme de contrôle désigné par le Ministre d'examiner la situation sur place.

L'organisme visé à l'alinéa précédent transmet au fonctionnaire compétent une attestation de constatation conformément au modèle figurant à l'annexe 1 du présent arrêté.

§ 2. Une copie de l'attestation de constatation est affichée de manière visible dans l'espace protégé et mise à la disposition des personnes visées à l'article 16 de la loi.

CHAPITRE III. — Conteneurs et systèmes de neutralisation

Art. 5. § 1^{er}. Les valeurs que sont le papier-monnaie sont transportées de manière sécurisée dans un conteneur.

Afin d'empêcher l'accès non autorisé aux valeurs, un conteneur peut être équipé d'un système de neutralisation.

§ 2. Un système de neutralisation consiste en un système technologique approuvé, qui offre une protection contre les tentatives d'ouverture non autorisée du conteneur en ce que, pendant les trajets visés au § 2, le système monitorise en permanence le transport protégé, permet de détecter des situations anormales et, le cas échéant, de neutraliser les valeurs ou de les rendre impropres à l'usage.

§ 3. Un système de neutralisation type A protège les valeurs pendant l'entièreté du trajet du transport, c'est-à-dire de point d'arrêt à point d'arrêt.

Un système de neutralisation type B protège les valeurs pendant le trajet trottoir, c'est-à-dire sur la distance entre le véhicule de transport protégé et le point d'arrêt et inversement.

Un système de neutralisation type C protège les valeurs contre le risque particulier de manipulation, c'est-à-dire pendant le transport de billets, par l'agent de gardiennage, du conteneur au distributeur de billets ou inversement.

Art. 6. § 1^{er}. Le conteneur qui est équipé d'un système de neutralisation, doit satisfaire aux conditions du présent arrêté.

§ 2. Le conteneur d'un système de neutralisation type A ou C ne peut être ouvert, fermé et programmé que dans un espace protégé ou une zone protégée.

Le conteneur d'un système de neutralisation type B ne peut être ouvert, fermé et programmé que dans un espace protégé, une zone protégée ou un véhicule.

Ze treffen deze maatregelen eveneens tussen de openingsuren van het stoppunt, begrepen tussen 12 uur tot 14.00 uur, zo het transport zich, ingevolge een onvoorzien tijdsafwijking, niet tijdens de openingsuren kan aanmelden. In dit geval verwittigt de bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst die het transport verzekert, de beheerder van het stoppunt ten minste twintig minuten vóór de voorziene sluiting van het stoppunt.

§ 2. De beheerders van de stoppunten treffen de nodige maatregelen om het stoeprisico tot een minimum te beperken en veiligheidsrisico's in voor publiek toegankelijke plaatsen te voorkomen.

§ 3. De beheerders van de stoppunten verstrekken aan de bevoegde overheid, telkens als deze erom verzoekt, alle inlichtingen nuttig voor het garanderen van de maximale veiligheid.

Art. 4bis. § 1. De beheerders van de stoppunten moeten de naleving van de bepalingen, vervat in dit hoofdstuk en deze bedoeld in artikel 10, § 3, 2°, aantonen :

1° voor de stoppunten die gebouwd of waarvan het gedeelte van het gebouw waarvan de beveiligde ruimte of beveiligde zone deel uitmaakt, werd verbouwd na datum van inwerkingtreding van dit besluit door een vaststellingsattest dat wordt opgemaakt, volgens het model in bijlage 1 van dit besluit, door de architect belast met de opvolging van de werken;

2° voor de stoppunten, andere dan deze bedoeld onder 1°, voorzover dit gevraagd wordt door een persoon, zoals bedoeld in artikel 16 van de wet, door middel van alle nuttige inlichtingen die binnen de dertig dagen moeten worden verstrekt.

Indien hij oordeelt dat de inlichtingen zoals bedoeld in het eerste lid, 2°, op een onvoldoende wijze de naleving van de bepalingen, bedoeld in § 1, aantonen, kan de door de Minister aangeduide ambtenaar aan een door de Minister aangeduide controle-instelling de opdracht geven om de situatie ter plaatse te onderzoeken.

De instelling, bedoeld in het vorig lid maakt aan de bevoegde ambtenaar een vaststellingsattest over volgens het model in bijlage 1 van dit besluit.

§ 2. Een afschrift van het vaststellingsattest wordt zichtbaar opgehangen in de beveiligde ruimte en ter beschikking gehouden van de personen, bedoeld in artikel 16 van de wet.

HOOFDSTUK III. — Containers en neutralisatiesystemen

Art. 5. § 1. De waarden bestaande uit papiergeld worden op een beveiligde wijze vervoerd in een container.

Een container kan, teneinde de toegang tot de waarden voor onbevoegden onmogelijk te maken, een neutralisatiesysteem omvatten.

§ 2. Een neutralisatiesysteem bestaat uit een goedgekeurd technologisch systeem dat een beveiliging biedt tegen pogingen tot ongeoorloofd openen van de container doordat het systeem het beveiligd vervoer, tijdens de trajecten voorzien in § 2, voortdurend opvolgt en toelaat abnormale situaties op te sporen en, in voorkomend geval, de waarden te neutraliseren of onbruikbaar te maken.

§ 3. Een neutralisatiesysteem type A beveiligd de waarden over het gehele transporttraject, dit wil zeggen van stoppunt tot stoppunt.

Een neutralisatiesysteem type B beveiligd de waarden over het stoeptraject, dit wil zeggen op de afstand tussen het voertuig voor beveiligd vervoer en het stoppunt en omgekeerd.

Een neutralisatiesysteem type C beveiligd de waarden tijdens de tijdsspanne van bijzonder manipulatieisico, dit wil zeggen gedurende de overbrenging door de bewakingsagent van geldbiljetten van de container naar de biljettenverdelers of omgekeerd.

Art. 6. § 1. De container die is uitgerust met een neutralisatiesysteem, moet voldoen aan de voorwaarden van dit besluit.

§ 2. De container van een neutralisatiesysteem type A of C kan slechts geopend, gesloten en geprogrammeerd worden, in een beveiligde ruimte of een beveiligde zone.

De container van een neutralisatiesysteem type B kan slechts geopend, gesloten en geprogrammeerd worden, in een beveiligde ruimte, een beveiligde zone of een voertuig.

§ 3. Le conteneur qui est équipé d'un système de neutralisation, doit être doté d'un système de gestion capable d'enregistrer les instructions relatives aux conditions d'accessibilité et aux conditions du transport protégé, de vérifier le respect de ces instructions et, en cas de non respect de celles-ci, de déclencher immédiatement un mécanisme détruisant les valeurs ou les rendant impropres à l'usage.

§ 4. Les instructions visées au § 3 doivent, en tout état de cause, protéger le conteneur contre :

1° une tentative d'en forcer l'ouverture;

2° en cas d'usage de système de neutralisation type A ou C, l'ouverture du conteneur en dehors des espaces protégés ou des zones protégées, déterminés dans les instructions enregistrées;

3° en cas d'usage de système de neutralisation type B, l'ouverture du conteneur en dehors des espaces protégés, des zones protégées ou du véhicule, déterminés dans les instructions enregistrées;

4° une exposition à des conditions extrêmes susceptibles de désactiver ou d'endommager le conteneur, son système de gestion ou son mécanisme de neutralisation ou de marquage des valeurs;

5° en cas d'usage d'un système de neutralisation type A ou B, un dépassement non autorisé du délai imparti pour la livraison des valeurs.

Le système de gestion prévoit un mécanisme de retardement permettant à l'agent de gardiennage, en cas de nécessité, de prolonger le délai imparti pour la livraison des valeurs, pour une durée déterminée et un nombre de fois limité.

Art. 7. En dehors de l'espace protégé, pour un système de neutralisation type A ou C, et également en dehors du véhicule, pour un système de neutralisation type B, l'agent de gardiennage ne peut, en aucun cas, disposer de moyens qui lui donneraient la possibilité d'influencer l'enregistrement des informations, visées à l'article 6, §§ 3 et 4 du présent arrêté, et la vérification par le système, du suivi de ces opérations, ni de moyens lui permettant l'ouverture du conteneur, quelles que soient les circonstances.

CHAPITRE IV. — *Nature et types de transport protégé*

Art. 8. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 1 comporte le transport :

1° de papiers-valeur qui sont susceptibles d'être opposés légalement ou équipés d'autres mesures de sécurité qui rendent impossible leur encaissement, et qui ne peuvent, durant le temps nécessaire pour faire opposition, être échangés en espèces dans un organisme financier;

2° de valeurs qui sont transportées avec un système de neutralisation type A et dont le transport répond aux conditions suivantes :

a) un conteneur maximum est enlevé par point d'arrêt;

b) à chaque conteneur, le gestionnaire du point d'arrêt joint la preuve que la valeur totale du contenu du conteneur ne dépasse pas le montant de 5.000 EUR;

c) le véhicule contient maximum 30 conteneurs;

d) il n'existe pas de risque de manipulation;

3° de valeurs qui sont transportés avec un système de neutralisation pour autant que ce transport vise exclusivement le versement d'indemnités sociales individuelles;

4° d'argent métallique pour autant qu'il ne provienne que d'appareils qui contiennent exclusivement des pièces de monnaie;

5° d'autres valeurs que celles visées aux catégories 2, 3 ou 4, mélangées ou non aux valeurs telles que visées sous le 1°.

§ 2. Le transport protégé catégorie 1 est effectué avec un équipage composé d'au moins un agent de gardiennage.

Art. 9. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 2 comporte le transport :

1° d'argent métallique, de pierres ou de métaux précieux, séparément ou en mélange;

2° de valeurs mixtes constituées de :

a) valeurs visées au 3° et de celles visées à l'article 8, § 1^{er};

b) valeurs visées au 1° et de celles visées à l'article 8, § 1^{er}, 1° et/ou 5°.

§ 3. De container die uitgerust is met een neutralisatiesysteem moet voorzien zijn van een besturingssysteem dat in staat is de onderrichtingen betreffende de toegangsvoorwaarden en de voorwaarden voor het beveiligd vervoer op te slaan, de naleving van deze onderrichtingen na te gaan en, in geval van niet-naleving ervan, onmiddellijk een mechanisme in werking te stellen dat de waarden vernietigt of ongeschikt maakt voor gebruik.

§ 4. De onderrichtingen, bedoeld in § 3, moeten de container, steeds, beschermen tegen :

1° een poging tot openbreken;

2° in geval van het neutralisatiesysteem type A of C, de container te openen buiten de beveiligde ruimtes of zones, bepaald in de geregistreerde onderrichtingen;

3° in geval van het neutralisatiesysteem type B, de container te openen buiten de beveiligde ruimtes, zones, of voertuig, bepaald in de geregistreerde onderrichtingen;

4° het blootstellen aan extreme voorwaarden die het buitenwerkingsstellen of de beschadiging van de container, van het besturingssysteem of van haar mechanisme ter neutralisatie of markering van de waarden, kan veroorzaken;

5° in geval van gebruik van het neutralisatiesysteem type A of B een ongeoorloofde overschrijding van de voor de aflevering van de waarden voorziene termijn.

Het besturingssysteem voorziet in een vertragsmechanisme, dat de bewakingsagent, indien dit noodzakelijk is, toelaat de termijn voor de aflevering van waarden met een bepaalde duur en een beperkt aantal keren te verlengen.

Art. 7. Buiten de beveiligde zone voor de neutralisatiesystemen A of C, en tevens buiten het voertuig, voor de neutralisatiesystemen type B, mag de bewakingsagent in geen geval beschikken over middelen die hem de mogelijkheid zouden geven de registratie van de onderrichtingen, bedoeld in artikel 6, §§ 3 en 4 en de verificatie door het systeem van de naleving van deze verrichtingen, te kunnen beïnvloeden, noch over middelen om de container, in welke omstandigheden dan ook, te openen.

HOOFDSTUK IV. — *Aard en soorten beveiligd vervoer*

Art. 8. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 1 omvat het transport :

1° van waardepapieren die vatbaar zijn voor wettelijk verzet of andere veiligheidsmaatregelen die het onmogelijk maken ze te innen en die gedurende de tijd die nodig is om verzet te plegen niet in baar geld in een financiële instelling kunnen worden geïnd;

2° van waarden die vervoerd worden met een neutralisatiesysteem type A, en waarbij het transport voldoet aan volgende voorwaarden :

a) er per stoppunt maximaal één container wordt afgehaald;

b) elke container begeleid is door een bewijs afkomstig van de beheerder van het stoppunt waaruit blijkt dat de totale waarde van de inhoud van de container het bedrag van 5.000 EUR niet overschrijdt;

c) het voertuig maximaal 30 containers bevat;

d) er geen manipulatiesrisico aanwezig is;

3° van waarden die vervoerd worden met een neutralisatiesysteem voorzover dit vervoer uitsluitend plaatsvindt met het oog op de uitbetaling van individuele sociale vergoedingen;

4° van metaalgeld voorzover het enkel afkomstig is van apparaten die uitsluitend als geld munten bevatten;

5° van andere waarden dan deze, bedoeld in categorie 2, 3 of 4, al dan niet gemengd met de waarden zoals bedoeld onder 1°.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 1 wordt uitgevoerd met een bewakingsploeg bestaande uit minstens één bewakingsagent.

Art. 9. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 2 omvat het transport van :

1° metaalgeld, edelstenen en edele metalen afzonderlijk of gemengd;

2° gemengde waarden bestaande uit :

a) waarden, voorzien in 3° en deze voorzien in artikel 8, § 1, 1°;

b) waarden voorzien in 1° en deze voorzien in artikel 8, § 1, 1°, en/of 5°.

3° de valeurs qui sont transportés avec un système de neutralisation type A.

§ 2. Le transport protégé catégorie 2 est effectué avec un équipage composé d'au moins deux agents de gardiennage.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le transport visé au § 1^{er}, 3°, s'effectue avec trois agents de gardiennage pendant la période de six mois suivant le moment où l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage utilise pour la première fois un système de neutralisation.

Art. 10. § 1^{er}. Lorsque, par trajet, la distance de vingt kilomètres, hors agglomération, le long de routes de plus de trois bandes de circulation, n'est pas dépassée, le transport protégé catégorie 3 constitue du transport au détail, effectué sans système de neutralisation type A, de valeurs suivantes :

1° papier-monnaie et papiers-valeur pour lesquels aucune opposition légale telle que visée à l'article 8, § 1^{er}, 1°, n'est possible;

2° mélange de valeurs, constituées de valeurs visées au § 1^{er}, 1° et à l'article 8, § 1^{er}, 1°.

§ 2. Le transport protégé catégorie 3 est effectué :

1° par un équipage d'au moins trois agents de gardiennage;

2° suivant un schéma par lequel, au départ d'une zone protégée, les trajets sont programmés en forme de boucles;

3° en application d'un système à variabilité planifiée, qui est organisé comme suit :

a) par trajet, au moins trois variations de ce trajet sont programmées;

b) chaque variation comporte une combinaison d'itinéraires spécifiques et un ordre spécifique de points d'arrêt;

c) l'ordre dans lequel les variations sont effectuées doit être tel qu'une même variation ne peut se dérouler successivement qu'au maximum deux fois;

d) les agents de gardiennage chargés de l'exécution d'un trajet ne peuvent être mis au courant de la variation qu'au maximum une heure avant le commencement du trajet.

§ 3. Lors de l'exécution d'un transport protégé catégorie 3, il est interdit :

1° d'organiser par équipage et par jour, plus de 50 points d'arrêt;

2° de prévoir, à l'exception du transport protégé effectué avec un système de neutralisation type B, des points d'arrêt où les agents de gardiennage doivent parcourir des distances trottoir anormalement longues, ce qui est le cas lorsque le véhicule ne peut atteindre l'environnement immédiat de l'entrée du point d'arrêt ou lorsque l'espace protégé ne se situe pas dans l'environnement immédiat de l'entrée du point d'arrêt.

Art. 11. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 4 comprend le transport zonal de valeurs, telles que visées à l'article 10, § 1^{er}, 1° et 2°, dont les deux points d'arrêt se situent dans la même ville ou agglomération.

§ 2. Le transport protégé catégorie 4 est effectué par un équipage constitué d'au moins deux agents de gardiennage et en outre suivant les conditions fixées à l'article 10, § 2, 2°, 3° et § 3.

Art. 12. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 5 comprend :

1° Le transport zonal de valeurs telles que visées à l'article 10, § 1^{er}, 1° ou 2°;

2° Le transport au détail de valeurs telles que visées à l'article 10, § 1^{er}, lorsque par trajet la distance de vingt kilomètres, hors agglomération, le long de routes de plus de trois bandes de circulation est dépassée.

§ 2. Le transport protégé catégorie 5 est effectué avec un véhicule, avec à son bord deux agents de gardiennage et escorté par la police fédérale.

Pour autant que l'escorte du véhicule par la police fédérale soit impossible, le véhicule, avec à son bord deux agents de gardiennage armés est accompagné par deux véhicules d'escorte, chacun ayant à son bord trois agents de gardiennage armés, comme défini à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 24 mai 1991 relatif aux armes utilisées par les membres du personnel des entreprises de gardiennage et des services internes de gardiennage.

Art. 12bis. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 6 comprend le transport au cours duquel un point d'arrêt comporte un risque particulier de manipulation.

3° waarden die vervoerd worden met een neutralisatiesysteem type A.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 2 wordt uitgevoerd met een bewakingsploeg bestaande uit minstens twee bewakingsagenten.

In afwijking van het eerste lid, gebeurt het transport, bedoeld in § 1, 3°, met drie bewakingsagenten gedurende een periode van zes maanden nadat de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst voor de eerst maal met een neutralisatiesysteem werkt.

Art. 10. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 3 bestaat uit, voorzover per rit, de afstand van meer dan twintig kilometer langs wegen, buiten de agglomeraties en bestaande uit meer dan drie rijstroken, niet wordt overschreden, het detailvervoer, uitgevoerd zonder neutralisatiesysteem type A, van volgende waarden :

1° papiergeld en waardepapieren waarvoor geen wettelijk verzet zoals bepaald in artikel 8, § 1, 1°, mogelijk is;

2° gemengde waarden, bestaande uit waarden voorzien in § 1, 1° en artikel 8, § 1, 1°.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 3 wordt uitgevoerd :

1° met een bewakingsploeg bestaande uit minstens drie bewakingsagenten;

2° volgens een patroon waarbij vanuit een beveiligde zone ritten worden samengesteld in lusvorm;

3° door toepassing van een systeem van geplande variabiliteit, die als volgt wordt georganiseerd :

a) per rit worden minstens drie variaties van deze rit samengesteld;

b) iedere variatie houdt een combinatie in van specifieke reismogelijkheden en een specifieke volgorde van stoppunten;

c) de volgorde waarin de variaties worden uitgevoerd is van deze aard dat eenzelfde variatie achtereenvolgens maximaal tweemaal wordt benut;

d) de bewakingsagenten, belast met de uitvoering van de rit worden slechts van de variatie op de hoogte gebracht maximum één uur vóór de aanvang van de rit;

§ 3. Bij de uitoefening van het beveiligd vervoer categorie 3, is het verboden :

1° per bewakingsploeg en per dag meer dan 50 stoppunten te organiseren;

2° met uitzondering van het beveiligd vervoer uitgevoerd met een neutralisatiesysteem type B, stoppunten te voorzien, waar de bewakingsagenten abnormaal lange stoepafstanden dienen te doorlopen; dit is het geval indien het voertuig de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt niet kan bereiken of indien de beveiligde ruimte zich niet in de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt bevindt.

Art. 11. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 4 omvat het zonevervoer van waarden zoals bedoeld in artikel 10, § 1, 1° en 2°, waarvan de beide stoppunten zich bevinden in dezelfde stad of agglomeratie.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 4 wordt uitgevoerd met een bewakingsploeg bestaande uit minstens twee bewakingsagenten en voor het overige volgens de voorwaarden bepaald in artikel 10, § 2, 2°, 3°, en § 3.

Art. 12. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 5 omvat :

1° het zonevervoer van waarden zoals bedoeld in artikel 10, § 1, 1° of 2°;

2° het detailvervoer van waarden zoals bedoeld in artikel 10, § 1, voorzover per rit de afstand van meer dan twintig kilometer langs wegen buiten de agglomeraties en bestaande uit meer dan drie rijstroken, wordt overschreden.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 5 wordt uitgevoerd met een voertuig, bemand door twee bewakingsagenten, dat begeleid wordt door de federale politie.

Voorzover de begeleiding door de federale politie niet mogelijk is, wordt het voertuig, bemand door twee gewapende bewakingsagenten, en begeleid met twee escortewagens, telkens bemand door drie bewakingsagenten, voorzien van wapens, zoals bepaald in artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 24 mei 1991 betreffende de wapens die gebruikt worden door de personeelsleden van bewakingsondernemingen en interne bewakingsdiensten.

Art. 12bis. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 6 omvat het transport waarbij een stoppunt een bijzonder manipulatie risico inhoudt.

Ce transport est toujours effectué avec un système de neutralisation type A.

La procédure visée à l'article 3, § 1^{er}, n'est pas applicable à ce type de transport.

§ 2. Si ce transport est effectué avec un système de neutralisation type A, auquel un système de neutralisation type C a été ajouté :

1° le point d'arrêt ne doit pas, par dérogation à ce que prévoit l'article 2, § 2, alinéa 1^{er}, être pourvu d'un espace protégé ou d'une zone protégée;

2° ce transport peut se faire en un temps par une équipe de gardiennage composée d'au moins deux agents de gardiennage.

§ 3. Si ce transport est effectué avec un système de neutralisation type A, sans qu'un système de neutralisation type C n'y ait été ajouté :

1° le distributeur de billets est placé de manière à ce que l'appareil ne puisse être approvisionné que via l'espace protégé équipé d'un système d'alarme;

2° pour autant que le temps d'arrêt soit supérieur à 25 minutes, ce transport est effectué en deux temps par une première équipe de gardiennage, composée d'au moins deux agents de gardiennage, qui transporte le système de neutralisation type A jusque dans l'espace protégé et par une seconde équipe de gardiennage, également composée d'au moins deux agents de gardiennage, qui se charge de la manipulation.

Art. 13. Tout transport protégé, à l'exception de celui visé à l'article 8, § 1^{er}, 1° et 5° du présent arrêté, est interdit sur l'ensemble du territoire belge entre 22 heures et 6 heures.

Art. 14. Tout transport mixte de valeurs est interdit, à l'exception du transport mixte visé au chapitre IV.

Art. 15. Les agents de gardiennage portent un gilet pare-balles lorsqu'ils effectuent des transports protégés :

1° d'une manière armée;

2° ou de catégorie 3, 4 ou 5.

A chaque transport protégé effectué avec un seul agent de gardiennage, l'équipement individuel de cet agent comprendra au moins :

1° un système de communication permettant à l'agent de gardiennage et à l'opérateur de la centrale d'appel de se parler;

2° une alarme silencieuse qui transmet un signal d'alarme à la centrale d'appel en cas d'activation d'un bouton de commande;

3° une alarme en cas de chute qui transmet automatiquement un signal d'alarme à la centrale d'appel lorsque le porteur reste en position horizontale pendant plus de 30 secondes;

4° un système de localisation qui permet à la centrale d'appel de déterminer l'endroit où se trouve l'agent de gardiennage.

Art. 16. Les agents de gardiennage qui se trouvent dans le véhicule prennent place dans la cabine du conducteur durant les déplacements.

Il est interdit de transporter des valeurs dans la cabine du conducteur.

Art. 17. Lors du transport protégé catégorie 6 pour autant que les agents de gardiennage ont accès au valeurs, et, pour autant que le point d'arrêt ne comporte pas de zone protégée, lors du transport protégé catégories 2 et 3, un agent de gardiennage évalue, préalablement au chargement et au déchargement, le risque trottoir sur toute la longueur du trottoir.

Art. 18. L'obligation particulière de communication à la police fédérale, dans le chef de l'entreprise de gardiennage ou du service interne de gardiennage, comprend les heures de départ et d'arrivée du trajet, les noms et adresses des points d'arrêt successifs et l'heure d'arrivée à ces points d'arrêt.

La communication visée à l'alinéa 1^{er} a lieu au plus tard à 16 heures :

1° le jour précédent le jour où chaque trajet est effectué pour le transport protégé catégorie 3;

2° le troisième jour précédant le jour où chaque trajet est effectué pour le transport protégé catégorie 5;

3° le jour précédent le jour où un trajet est effectué pour la première fois pour les transports protégés autres que ceux visés aux points 1° et 2°.

Dit transport wordt altijd uitgevoerd met een neutralisatiesysteem type A.

De procedure zoals voorzien in artikel 3, § 1, is bij dit transport niet van toepassing.

§ 2. Indien dit transport wordt uitgevoerd doordat er gebruik gemaakt wordt van een neutralisatiesysteem type A, aangevuld met neutralisatiesysteem type C :

1° moet het stoppunt, in afwijking van hetgeen voorzien is in artikel 2, § 2, eerste lid, niet uitgerust zijn met een beveiligde ruimte of een beveiligde zone;

2° kan dit transport in één tijd geschieden door een bewakingsploeg bestaande uit minstens twee bewakingsagenten.

§ 3. Indien dit transport wordt uitgevoerd doordat er gebruik gemaakt wordt van een neutralisatiesysteem type A, zonder dat het is aangevuld met neutralisatiesysteem type C :

1° is de biljettenverdelers zo opgesteld dat het toestel enkel via de beveiligde ruimte, uitgerust met een alarmsysteem, kan gevuld worden;

2° geschiedt dit transport, voorzover de stoptijd groter is dan 25 minuten, in twee tijden en wel doordat een eerste bewakingsploeg bestaande uit minstens twee bewakingsagenten het neutralisatiesysteem type A tot in de beveiligde ruimte brengt en een tweede bewakingsploeg, eveneens bestaande uit minstens twee bewakingsagenten, instaat voor de manipulatie.

Art. 13. Elk beveiligd vervoer, met uitzondering van dit bedoeld in artikel 8, § 1, 1° en 5°, van dit besluit, is verboden op geheel het Belgisch grondgebied tussen 22 uur en 6 uur.

Art. 14. Elk gemengd vervoer van waarden is verboden, met uitzondering van het gemengd vervoer voorzien in hoofdstuk IV.

Art. 15. De bewakingsagenten dragen een kogelvrije vest, indien zij een opdracht uitvoeren van beveiligd vervoer :

1° op een gewapende wijze;

2° of van de categorie 3, 4 of 5.

Bij elk beveiligd vervoer uitgevoerd met één bewakingsagent, bestaat de individuele uitrusting van de bewakingsagent minstens uit :

1° een communicatiesysteem waardoor de bewakingsagent en de operator van de oproepcentrale met elkaar kunnen spreken;

2° een stil alarm dat bij het indrukken van een bedieningsknop bij de oproepcentrale een alarmsignaal genereert;

3° een omvalalarm dat bij de oproepcentrale automatisch een alarmsignaal genereert wanneer de drager ervan langer dan maximaal 30 seconden horizontaal ligt;

4° een lokalisatiesysteem dat de oproepcentrale toelaat de plaats te bepalen waar de bewakingsagent zich bevindt.

Art. 16. De bewakingsagenten die zich in het voertuig bevinden, nemen, tijdens de verplaatsingen, plaats in de bestuurderscabine.

Het is verboden waarden te vervoeren in de bestuurderscabine.

Art. 17. Bij het beveiligd vervoer categorie 6 voorzover de bewakingsagenten toegang hebben tot de waarden, en, voorzover het stoppunt geen beveiligde zone omvat, tevens bij het beveiligd vervoer categorie 2 en 3, evalueert een bewakingsagent voorafgaand aan het in- en uitladen, het stoeprisico voor de gehele stoepafstand.

Art. 18. De bijzondere meldingsplicht vanwege de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst aan de federale politie omvat het vertrek- en aankomstuur van de rit, de namen en adressen van de opeenvolgende stoppunten en het uur van aankomst aan deze stoppunten.

De melding, bedoeld in het eerste lid, geschiedt uiterlijk om 16 uur :

1° de dag voor de dag waarop elke rit wordt uitgevoerd voor het beveiligd transport categorie 3;

2° de derde dag voor de dag waarop elke rit wordt uitgevoerd voor het beveiligd transport categorie 5;

3° de dag voor de dag waarop een rit voor de eerste maal wordt uitgevoerd voor het ander dan in punt 1° en 2° bedoelde beveiligd transport.

En cas de transport protégé catégories 3 et 4, l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage communique sans délai à la police fédérale tout événement qui peut entraîner un écart de temps d'au moins trente minutes sur le dernier planning communiqué.

Art. 19. § 1^{er}. Le Ministre peut :

1° pour des raisons d'ordre public, stipuler que certaines catégories de transport protégé ou le transport de certaines valeurs, pour l'ensemble du territoire ou pour des lieux géographiquement limités, soient soumises/soit soumis à des prescriptions de sécurité plus strictes que celles prévues au chapitre IV;

2° vu les circonstances particulières dans lesquelles le transport protégé doit être effectué ou la nature spécifique d'un point d'arrêt, pour des lieux géographiquement limités ou une période limitée, définir des conditions spécifiques qui dérogent aux dispositions du présent arrêté;

3° sur la proposition de la police fédérale, approuver la réglementation plus détaillée de l'obligation de communication telle que définie dans le présent arrêté.

§ 2. A moins que le Ministre n'en décide autrement, la surveillance et l'escorte policières lors de transports protégés dépendent de la demande, auprès de la police fédérale, d'une personne morale, autorisée comme entreprise de gardiennage ou service interne de gardiennage. Cette surveillance et cette escorte sont considérées comme une tâche exceptionnelle de police administrative telle que visée à l'article 115, § 2, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, et sont effectuées pour autant que l'organisation du service le permette.

Le Ministre peut, sur la proposition de la police fédérale, définir la manière dont se déroule l'escorte ou la surveillance policière lors de transport protégé.

§ 3. L'entreprise de gardiennage soumet la procédure d'observation détaillée, visée à l'article 17, pour approbation, au Ministre ou au fonctionnaire désigné par lui, pour la première exécution du transport protégé catégorie 6 ou à chaque modification de la procédure.

CHAPITRE V. — *Spécificités techniques des véhicules*

Art. 20. § 1^{er}. L'équipement de base d'un véhicule de transport protégé comporte :

1° un système de communication qui peut être activé par tous les occupants du véhicule et qui permet aux occupants et à l'opérateur de la centrale d'appel de se parler;

2° un système de localisation qui permet à la centrale d'appel de déterminer l'endroit où se trouve le véhicule.

3° un système d'alarme qui, au cas où le véhicule est démarré de manière illicite, déclenche dans les 60 secondes une rupture du moteur et active une sirène (120 dBA) ainsi que les quatre clignotants et transmet un signal d'alarme automatique à la centrale d'appel dans les cas suivants :

a) si le véhicule est ouvert de manière illicite ou s'il y a tentative d'ouverture illicite;

b) si le véhicule est démarré de manière illicite ou s'il y a tentative de démarrage illicite;

c) si un agent de gardiennage qui se trouve à l'intérieur du véhicule active un bouton d'alarme.

4° Une cabine conducteur séparée du compartiment des valeurs.

§ 2. Les véhicules de transport protégé visés à l'article 8, § 1^{er}, 1° et 5° sont munis :

1° de l'équipement de base;

2° des écrans « transport de documents » et « documentenvervoer » pour autant qu'il s'agisse du transport protégé, comme prévu à l'article 8, § 1^{er}, 1°.

§ 3. Les véhicules de transport protégé visés à l'article 8, § 1^{er}, 2° et 3° sont munis :

1° de l'équipement de base;

3° d'un système de ventilation dans la partie du véhicule qui contient les valeurs;

4° des écrans « système de neutralisation » et « ontwaardingsstelsel ».

5° un pictogramme, dont le modèle est déterminé en annexe 3.

§ 4. Les véhicules de transport protégé visés à l'article 8, § 1^{er}, 4° sont munis :

1° de l'équipement de base;

In geval van beveiligd transport categorie 3 en 4 meldt de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst elke gebeurtenis die een tijdsafwijking kan opleveren van minstens dertig minuten ten opzichte van de laatst gemelde planning, zonder verwijl aan de federale politie.

Art. 19. § 1. De Minister kan :

1° om redenen van openbare orde bepalen dat bepaalde categorieën van beveiligd vervoer of het vervoer van bepaalde waarden voor het gehele grondgebied of voor geografisch beperkte plaatsen, aan strengere veiligheidsvoorschriften wordt onderworpen dan hetgeen voorzien is in hoofdstuk IV;

2° gezien de bijzondere omstandigheden waarbij het beveiligd vervoer moet worden uitgevoerd of de specifieke aard van een stoppunt, voor geografisch beperkte plaatsen of een beperkte periode specifieke voorwaarden bepalen die afwijken van de bepalingen van dit besluit;

3° op voorstel van de federale politie, de nadere detailregeling goedkeuren waarop de meldingsplicht, zoals bepaald in dit besluit, geschiedt.

§ 2. Tenzij de Minister anders beslist, geschiedt het politietoezicht en de politiebegeleiding bij het beveiligd vervoer op aanvraag bij de federale politie van de rechtspersonen, vergund als bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst. Dit toezicht en die begeleiding worden beschouwd als een uitzonderlijke taak van bestuurlijke politie zoals bedoeld in artikel 115, § 2, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus en het wordt uitgevoerd voorzover de organisatie van de dienst het toelaat.

De Minister kan, op voorstel van de federale politie, de wijze bepalen waarop de politiebegeleiding of het politietoezicht bij het beveiligd vervoer verlopen.

§ 3. De bewakingsonderneming legt voor de eerste uitvoering van het beveiligd vervoer categorie 6 of bij iedere wijziging ervan de gedetailleerde observatieprocedure, bedoeld in artikel 17, ter goedkeuring voor aan de Minister of aan de door hem aangeduide ambtenaar.

HOOFDSTUK V. — *Technische kenmerken van de voertuigen*

Art. 20. § 1. De basisuitrusting van een voertuig voor het beveiligd vervoer bestaat uit :

1° een communicatiesysteem dat kan geactiveerd worden door alle inzittenden van het voertuig en waardoor de inzittenden en de operator van de oproepcentrale met elkaar kunnen spreken;

2° een lokalisatiesysteem dat de oproepcentrale toelaat de plaats te bepalen waar een voertuig zich bevindt;

3° een alarmsysteem dat in het geval dat het voertuig op een ongeoorloofde wijze wordt gestart binnen de 60 seconden een motoronderbreking in werking stelt en in volgende gevallen een sirene (120 dBA), de vier knipperlichten en een automatisch alarmsignaal bij de oproepcentrale genereert :

a) indien het voertuig op een ongeoorloofde wijze geopend wordt of een poging daartoe wordt ondernomen;

b) indien het voertuig op een ongeoorloofde wijze wordt gestart of een poging daartoe wordt ondernomen;

c) indien een bewakingsagent die zich in het voertuig bevindt, een alarmknop in werking stelt.

4° Een bestuurderscabine die afgesloten is van het waardecompartiment.

§ 2. De voertuigen voor het beveiligd vervoer bedoeld in artikel 8, § 1, 1° en 5°, zijn voorzien van :

1° de basisuitrusting;

2° voorzover het beveiligd vervoer betreft zoals voorzien in artikel 8, § 1, 1°, de opschriften « documentenvervoer » en « transport de documents ».

§ 3. De voertuigen voor het beveiligd vervoer bedoeld in artikel 8, § 1, 2° en 3°, zijn voorzien van :

1° de basisuitrusting;

2° een ventilatiesysteem in het gedeelte van het voertuig waar de waarden zich bevinden;

3° de opschriften « ontwaardingsstelsel » en « systeem de neutralisation ».

4° een pictogram, waarvan het model is bepaald in bijlage 3.

§ 4. De voertuigen voor het beveiligd vervoer bedoeld in artikel 8, § 1, 4°, zijn voorzien van :

1° de basisuitrusting;

2° des écriteaux « monnaie métallique » et « metaalgeld ».

§ 5. Les véhicules pour le transport protégé visés à l'article 9, § 1^{er}, 1° et 2°, b), sont munis :

1° de l'équipement de base;

2° d'une cabine conducteur pourvue d'une construction blindée - type A et également équipée d'au moins une trappe d'évacuation;

3° des écriteaux « monnaie métallique » et « metaalgeld ».

§ 6. Les véhicules de transport protégé visés aux articles 9, § 1^{er}, 2° a) et 3°, et 12bis sont munis :

1° de l'équipement de base;

2° d'une cabine conducteur pourvue d'une construction blindée - type A, séparée du reste du véhicule et également équipée d'au moins une trappe d'évacuation;

3° d'un système de ventilation dans la partie du véhicule où se trouvent les valeurs;

4° des écriteaux « système de neutralisation » et « ontwaardingsysteem ».

5° un pictogramme dont le modèle est déterminé en annexe 3.

§ 7. Les véhicules de transport protégé visés aux articles 10, 11 et 12 sont munis :

1° de l'équipement de base;

2° d'une cabine conducteur équipée d'au moins une trappe d'évacuation, de même que la partie du véhicule accessible aux agents de gardiennage est équipée d'une construction blindée - type B pour les parties verticales et d'une construction blindée - type A pour les parties horizontales;

3° de pneus et de roues conçus de manière à ce que le véhicule continue à rouler lorsque l'on tire dessus;

4° de roues arrières dont la partie visible est protégée sur au moins la moitié de sa hauteur par des éléments de carrosserie blindés - type B;

5° d'un lave-glace de grande capacité, contenant un liquide savonneux et pouvant fonctionner indépendamment des essuie-glaces;

6° d'un capuchon de réservoir qui ne peut être ouvert par des tiers;

7° d'une batterie autonome, qui assure l'alimentation des composants de l'équipement de base et des autres éléments de protection électriques éventuels;

8° des équipements nécessaires permettant de pousser hors du chemin un véhicule d'une tonne et demie;

9° d'un réservoir pourvu d'une construction blindée - type B, lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un moteur diesel;

10° d'un système d'aération, de ventilation ou de climatisation qui, par l'activation d'un bouton à l'intérieur de la cabine conducteur, ferme toute entrée d'air extérieur et permet à trois occupants de la cabine conducteur de disposer de l'oxygène nécessaire durant au moins trois minutes;

11° d'une transmission non-automatique.

CHAPITRE VI. — Procédure d'approbation

1. Dispositions communes

Art. 21. § 1^{er}. Pour la première mise en service de systèmes de neutralisation, visés au Chapitre III, et pour la première mise en circulation de véhicules, visés aux articles 10, 11 et 12, un prototype doit être approuvé par le Ministre.

§ 2. Le Ministre prend une décision en matière d'approbation après que les vérifications et les tests nécessaires ont été effectués afin d'examiner si le prototype correspond aux exigences prévues par la réglementation et après que la Commission transport protégé a émis un avis motivé sur la demande.

Aux fins de l'approbation des véhicules ou des systèmes de neutralisation importés des autres Etats membres de l'Union européenne et des Etats membres de l'Association européenne de Libre-échange, parties contractantes à l'accord de l'Espace économique européen, sont acceptés les rapports et certificats établis par un organisme agréé ou accrédité dans ces Etats pour autant qu'ils attestent la conformité de ces véhicules ou des systèmes de neutralisation à des normes ou à des réglementations techniques assurant un niveau de protection équivalent à celui prévu par la réglementation belge.

Après avis de la Commission transport protégé, le Ministre dresse la liste des organismes chargés des vérifications et des tests.

2° de opschriften « metaalgeld » et « monnaie métallique ».

§ 5. De voertuigen voor het beveiligd vervoer bedoeld in artikel 9, § 1, 1° en 2°, b), zijn voorzien van :

1° de basisuitrusting;

2° een bestuurderscabine voorzien van een bepantserde constructie - type A en die tevens is uitgerust met minstens één evacuatieluik;

3° de opschriften « metaalgeld » et « monnaie métallique ».

§ 6. De voertuigen voor het beveiligd vervoer bedoeld in artikelen 9, § 1, 2°, a) en 3°, en 12bis, zijn voorzien van :

1° de basisuitrusting;

2° een bestuurderscabine voorzien van een bepantserde constructie - type A, die is afgesloten van de rest van het voertuig en die tevens is uitgerust met minstens één evacuatieluik;

3° een ventilatiesysteem in het gedeelte van het voertuig waar de waarden zich bevinden;

4° de opschriften « ontwaardingsysteem » et « système de neutralisation ».

5° een pictogram, waarvan het model is bepaald in bijlage 3.

§ 7. De voertuigen voor het beveiligd vervoer bedoeld in de artikelen 10, 11 en 12, zijn voorzien van :

1° de basisuitrusting;

2° een bestuurderscabine die is uitgerust met minstens één evacuatieluik en evenals het gedeelte van het voertuig dat voor bewakingsagenten toegankelijk is, is voorzien van gepantserde constructie - type B voor de verticale delen en van een gepantserde constructie - type A voor de horizontale delen;

3° banden en wielen die zodanig ontworpen zijn dat, als erin geschoten is, het voertuig kan verder rijden;

4° achterwielen waarvan het zichtbare deel ten minste voor de helft van de hoogte ervan beschermd is door gepantserde carrosserie-elementen - type B;

5° een ruitensproeier met een grote capaciteit die onafhankelijk van de ruitenwissers kan werken en die vloeibare zeep bevat;

6° een benzinedop die door derden niet kan geopend worden;

7° een afzonderlijke batterij die zorgt voor de stroomtoevoer naar de componenten van de basisuitrusting en eventuele andere elektrische beschermingselementen;

8° de nodige voorzieningen om een voertuig van anderhalve ton van de weg te duwen;

9° een tank, voorzien van een gepantserde constructie - type B, zo het voertuig niet is uitgerust met een dieselmotor;

10° een verluchting-, ventilatie-, of klimaatregelingsstelsel dat door de bediening van één knop in de bestuurderscabine het binnenstromen van buitenlucht afsluit, zodat drie inzittenden in de bestuurderscabine minstens gedurende drie minuten over voldoende zuurstof beschikken;

11° een niet-automatische overbrenging.

HOOFDSTUK VI. — Goedkeuringsprocedure

1. Gemeenschappelijke bepalingen

Art. 21. § 1. Voor de eerste ingebruikname van neutralisatiesystemen, bedoeld in Hoofdstuk III en voor de eerste ingebruikname van voertuigen bedoeld in de artikelen 10, 11 en 12, moet een prototype door de Minister goedgekeurd worden.

§ 2. De Minister neemt een beslissing omtrent de goedkeuring nadat de nodige verificaties en testen zijn uitgevoerd teneinde na te gaan of het prototype overeenstemt met de vereisten gesteld in de regelgeving en nadat de Commissie beveiligd vervoer omtrent de aanvraag een gemotiveerd advies heeft uitgebracht.

Met het oog op de goedkeuring van de voertuigen of neutralisatiesystemen ingevoerd uit de andere lid-Staten van de Europese Unie en de lid-Staten van de Europese Vrijhandelsassociatie, contracterende partijen van de Economische Europese Ruimte, worden de certificaten en verslagen van verificaties aanvaard die door een in die Staten erkende of daartoe aangewezen instelling zijn opgemaakt, voorzover daarin wordt aangetoond dat die voertuigen of de neutralisatiesystemen in overeenstemming zijn met de normen en regelgevingen die eenzelfde graad van bescherming waarborgen als die bepaald in de Belgische regelgeving.

De Minister stelt, na advies van de Commissie beveiligd vervoer, de lijst op van de instellingen die belast zijn met de verificaties en de testen.

Art. 22. § 1^{er}. Le requérant adresse la demande d'approbation du prototype ou de prolongation de l'approbation par lettre recommandée au Service public fédéral Intérieur, Direction générale Politique de Sécurité et de Prévention. La demande est accompagnée de la preuve de paiement des frais administratifs, visés dans l'arrêté royal du 8 février 1999 fixant les redevances à percevoir, comme le prévoit l'article 20 de la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, les entreprises de sécurité et les services internes de gardiennage.

Le requérant met un prototype à la disposition de l'organisme visé à l'article 21, § 2, alinéa 3, ainsi que de la Commission transport protégé.

§ 2. Afin d'être fixé sur la conformité des systèmes de neutralisation ou des véhicules aux dispositions du présent arrêté, la Commission transport protégé peut charger l'organisme d'effectuer les vérifications et tests complémentaires à ceux prévus dans le présent arrêté.

Lorsque le Ministre décide d'approuver le prototype, il délivre une attestation d'approbation, qui comporte un numéro d'approbation. Il peut soumettre l'approbation à des conditions spécifiques pour les utilisateurs.

§ 3. L'approbation ou le refus d'approbation est notifié(e) au requérant par lettre recommandée.

Les frais inhérents à la procédure d'approbation sont à charge du requérant.

§ 4. Toute modification apportée à un véhicule ou à un système de neutralisation approuvé doit par le requérant être immédiatement notifiée au Service public fédéral Intérieur, Direction générale Politique de Sécurité et de Prévention.

§ 5. Le Ministre peut définir les autres éléments de la procédure d'approbation.

2. Dispositions spécifiques relatives à la procédure d'approbation pour les systèmes de neutralisation

Art. 23. Outre ce que prévoit l'article 22, § 1^{er}, la demande d'approbation d'un système de neutralisation est également accompagnée :

1° d'une description détaillée du système et de ses mécanismes de fonctionnement;

2° d'un rapport contenant une analyse détaillée des risques en cas d'utilisation du système de neutralisation;

3° le cas échéant, d'une description détaillée et d'un échantillon du produit de neutralisation utilisé pour le système de neutralisation;

4° des documents reprenant les résultats détaillés des tests prouvant que le système et ses composants répondent à l'ensemble des conditions déterminées aux articles 5, 6 et 7, pour autant que le requérant invoque l'article 21, § 2, alinéa 2.

Art. 24. L'enquête menée par l'organisme contient, pour les systèmes de neutralisation, au moins :

1° une analyse du concept de sécurité qui est à la base de la construction du système de neutralisation et de sa confrontation aux conditions déterminées aux articles 5, 6 et 7, du présent arrêté;

2° les tests décrits dans une note technique qui, après avis de la Commission transport protégé, est établie par le Ministre.

Art. 25. § 1^{er}. L'attestation d'approbation des systèmes de neutralisation est valable :

1° pour une période de trois ans;

2° pour autant qu'aucune modification ne soit apportée au système de neutralisation;

3° et pour autant qu'il ne soit pas constaté que le système de neutralisation ne répond plus aux objectifs de sécurisation visés aux articles 5, 6 et 7.

Le Ministre peut, en application du § 1^{er}, 1°, reconduire l'attestation d'approbation pour un délai identique. Pour la reconduction de l'approbation, la même procédure est d'application que dans le cas de la première approbation. La demande doit être introduite au moins six mois avant la fin du délai d'approbation en cours.

§ 2. S'il est indiqué que le système de neutralisation ne répond plus aux objectifs de sécurisation visés aux articles 5, 6 et 7, le Ministre peut, après avis de la Commission transport protégé, soumettre le système de neutralisation, avant la fin de la période d'approbation, à une procédure d'approbation intermédiaire.

Art. 22. § 1. De aanvrager richt de aanvraag tot goedkeuring van het prototype of van verlenging van de goedkeuring ervan bij aangetekende brief aan de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid. De aanvraag wordt vergezeld van het bewijs van betaling van de administratieve kosten, bedoeld in het koninklijk besluit van 8 februari 1999 tot vaststelling van de retributies, zoals bedoeld in artikel 20 van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten.

De aanvrager stelt een prototype ter beschikking van de instelling bedoeld in artikel 21, § 2, derde lid, en van de Commissie beveiligd vervoer.

§ 2. De Commissie beveiligd vervoer kan, teneinde uitsluitel te krijgen omtrent de conformiteit van de neutralisatiesystemen of de voertuigen aan de bepalingen van dit besluit de instelling, belasten met verificaties en testen bijkomende aan deze voorzien in dit besluit.

Indien de Minister een beslissing tot goedkeuring van het prototype neemt, kent hij een goedkeuringsattest toe. Het bevat een goedkeuringsnummer. Hij kan de goedkeuring aan specifieke gebruikersvoorwaarden onderwerpen.

§ 3. De goedkeuring of weigering van de goedkeuring wordt bij aangetekende brief ter kennis gebracht van de aanvrager.

De kosten verbonden aan de goedkeuringsprocedure zijn ten laste van de aanvrager.

§ 4. Elke wijziging aangebracht aan een goedgekeurd voertuig of een neutralisatiesysteem dient door de aanvrager onverwijld ter kennis te worden gebracht aan de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid.

§ 5. De Minister kan de verdere elementen van de goedkeuringsprocedure bepalen.

2. Specifieke bepalingen inzake de goedkeuringsprocedure voor neutralisatiesystemen

Art. 23. Benevens wat is voorzien in artikel 22, § 1, is de aanvraag tot goedkeuring van een neutralisatiesysteem verder vergezeld van :

1° een gedetailleerde beschrijving van het systeem en zijn werkingsmechanismen;

2° een rapport dat een gedetailleerde analyse van de risico's bij gebruik van het neutralisatiesysteem bevat;

3° in voorkomend geval, een gedetailleerde beschrijving en een monster van bij het neutralisatiesysteem gebruikte ontwaardingsproduct;

4° voorzover de aanvrager zich beroept op artikel 21, § 2, tweede lid, de documenten die de gedetailleerde resultaten inhouden van de tests die aantonen dat het systeem en zijn bestanddelen beantwoorden aan het geheel van voorwaarden, zoals bedoeld in artikelen 5, 6 en 7.

Art. 24. Het onderzoek dat door de instelling wordt uitgevoerd, omvat voor de neutralisatiesystemen minstens :

1° Een analyse van het veiligheidsconcept dat ten grondslag ligt aan de constructie van het neutralisatiesysteem en de toetsing ervan aan de voorwaarden vastgelegd in de artikelen 5, 6 en 7, dit besluit.

2° De proeven omschreven in een technische nota die, na advies van de Commissie beveiligd vervoer, door de Minister bepaald wordt.

Art. 25. § 1. Het goedkeuringsattest voor neutralisatiesystemen is geldig :

1° Voor een periode van drie jaar;

2° en voorzover er geen wijzigingen worden aangebracht aan het neutralisatiesysteem;

3° en voorzover niet is vastgesteld dat het neutralisatiesysteem niet langer voldoet aan de beveiligingsdoelstellingen, zoals bedoeld in de artikelen 5, 6 en 7.

De Minister kan, in geval van § 1, 1°, het goedkeuringsattest voor een gelijke termijn vernieuwen. Voor de vernieuwing van de goedkeuring geldt dezelfde procedure als voor de eerste goedkeuring. De aanvraag hiertoe dient minstens zes maanden voor het einde van de lopende goedkeuringstermijn te worden ingediend.

§ 2. In geval van aanwijzingen dat het neutralisatiesysteem niet langer voldoet aan de beveiligingsdoelstellingen, zoals bedoeld in de artikelen 5, 6 en 7, kan de Minister, na advies van de Commissie beveiligd vervoer, het neutralisatiesysteem voor het einde van de goedkeuringsperiode, aan een tussentijdse goedkeuringsprocedure onderwerpen.

A l'issue de la procédure d'approbation intermédiaire, le Ministre constate si le système de neutralisation répond ou non aux objectifs de sécurisation visés aux articles 5, 6 et 7.

§ 3. Dans le cadre de la procédure de reconduction ou de la procédure d'approbation intermédiaire, les tests sont effectués sur un système de neutralisation qui est en usage et qui a été choisi arbitrairement par la Commission transport protégé auprès d'un utilisateur en échange du prototype fourni par le requérant au Service public fédéral Intérieur, Direction générale Politique de Sécurité et de Prévention.

Art. 26. Sur chaque conteneur équipé d'un système de neutralisation doit figurer le numéro d'approbation et dans le cas d'un conteneur équipé du système de neutralisation type A ou B, clairement et visiblement le pictogramme dont le modèle est déterminé en annexe 4.

Un exemplaire du conteneur tel qu'approuvé et pourvu des éléments visés à l'alinéa 1^{er}, doit être déposé, dans le mois qui suit la réception de l'attestation d'approbation, au Service public fédéral Intérieur, Direction générale Politique de Sécurité et de Prévention.

3. Dispositions spécifiques relatives à la procédure d'approbation des véhicules

Art. 27. La condition d'approbation visée à l'article 21 ne s'applique pas aux véhicules qui sont exclusivement utilisés pour les activités de transport international protégé, visées à l'article 2, § 4, de la loi pour autant qu'aucune halte ne soit enregistrée aux points d'arrêt situés sur le territoire belge.

Art. 28. Outre ce que prévoit l'article 22, § 1^{er}, la demande d'approbation d'un véhicule est accompagnée :

1° d'une description détaillée de l'équipement de sécurité du véhicule, réalisée par le constructeur.

2° de la preuve que le véhicule satisfait aux prescriptions de l'Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

3° des documents reprenant les résultats détaillés des tests prouvant que le système et ses composants répondent à l'ensemble des conditions déterminées dans le présent arrêté, pour autant que le requérant invoque l'article 21, § 2, alinéa 2.

Art. 29. L'enquête menée par l'organisme contient, pour les véhicules, au moins :

1. une analyse du concept de sécurité qui est à la base de la construction du véhicule et des mesures de sécurité qui en découlent.

2. une vérification du document visé à l'article 28, 2°, et de la liste des points, détaillée à l'article 20, § 7, aux dispositions du véhicule prototype.

Après avis de la Commission transport protégé, le Ministre peut déterminer dans une note technique les tests qui doivent être effectués par l'organisme.

Art. 30. Cette attestation d'approbation des véhicules est valable :

1° tant qu'aucune modification n'est apportée au véhicule;

2° et tant que les normes du présent arrêté ne sont pas modifiées.

Art. 31. § 1^{er}. Après qu'une attestation d'approbation a été établie pour un prototype de véhicule, le constructeur délivre un certificat de conformité, selon le modèle en annexe 2, pour tout véhicule qui est conforme au prototype approuvé.

Na afloop van de tussentijdse goedkeuringsprocedure stelt de Minister vast of het neutralisatiesysteem al dan niet nog voldoet aan de beveiligingsdoelstellingen, zoals bedoeld in artikelen 5, 6 en 7.

§ 3. In het kader van de vernieuwingsprocedure of de tussentijdse goedkeuringsprocedure worden de testen uitgevoerd op een neutralisatiesysteem dat in gebruik is en dat door de Commissie voor beveiligd vervoer bij een gebruiker willekeurig wordt uitgekozen in ruil voor het prototype dat door de aanvrager aan de Federale Overheidsdienst Veiligheids- en Preventiebeleid is afgeleverd.

Art. 26. Op elke container die een neutralisatiesysteem omvat, moet het goedkeuringsnummer, en op de container die het neutralisatiesysteem type A of B omvat, tevens het pictogram, bepaald in bijlage 4, op een zichtbare en duidelijke wijze zijn aangebracht.

Een exemplaar van de container, zoals hij is goedgekeurd en voorzien is van hetgeen bepaald is in het eerst lid, dient binnen de maand na ontvangst van het goedkeuringsattest te worden gedeponeerd bij de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid.

3. Specifieke bepalingen inzake de goedkeuringsprocedure voor voertuigen

Art. 27. De goedkeuringsvereiste, bedoeld in artikel 21, geldt niet voor de voertuigen, die, uitsluitend worden gebruikt voor activiteiten van internationaal beveiligd vervoer, zoals bedoeld in artikel 2, § 4, van de wet voorzover er geen stoppunten op Belgisch grondgebied worden bezocht.

Art. 28. Benevens wat is voorzien in artikel 22, § 1, is de aanvraag tot goedkeuring van een voertuig verder vergezeld van :

1° Een door de constructeur opgemaakte gedetailleerde beschrijving met betrekking tot de veiligheidsuitrusting van het voertuig.

2° Het bewijs dat het voertuig voldoet aan de voorschriften van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten beantwoorden.

3° Voorzover de aanvrager zich beroept op artikel 21, § 2, tweede lid, de documenten die de gedetailleerde resultaten inhouden van de verificaties die aantonen dat het voertuig beantwoordt aan de voorwaarden vastgelegd in dit besluit.

Art. 29. Het onderzoek dat door de instelling wordt uitgevoerd, omvat voor de voertuigen minstens :

1. Een analyse van het veiligheidsconcept dat ten grondslag ligt aan de constructie van het voertuig en de eruit voortvloeiende veiligheidsmaatregelen.

2. Een toetsing van het document, zoals bedoeld in artikel 28, 1°, en van de lijst van punten, gedetailleerd in artikel 20, § 7, aan de voorzieningen van het prototype voertuig.

De Minister kan in een technische nota, na advies van de Commissie beveiligd vervoer, de proeven bepalen die door de instelling moeten worden uitgevoerd.

Art. 30. Dit goedkeuringsattest voor voertuigen is geldig :

1° zolang er geen wijzigingen worden aangebracht aan het voertuig;

2° en zolang de normen van dit besluit niet gewijzigd worden.

Art. 31. § 1. Nadat omtrent een prototype voertuig een goedkeuringsattest werd toegekend, levert de constructeur voor elk voertuig, dat conform is aan het goedgekeurde prototype, een gelijkvormigheidsattest af, volgens het model dat als bijlage 2 van dit besluit is gevoegd.

§ 2. Le véhicule ne peut être utilisé pour le transport de valeurs que pour autant que ce certificat de conformité se trouve à bord du véhicule. Il doit être présenté à la demande des personnes visées à l'article 16 de la loi.

§ 3. Toute modification, se rapportant aux spécificités techniques telles que décrites dans le présent arrêté, apportées à un véhicule disposant d'un certificat de conformité, entraîne l'invalidité de ce certificat.

§ 4. La durée de validité du certificat de conformité porte sur un maximum de huit ans. La date de début de validité de ce certificat est celle de la première mise en circulation. Le certificat ne peut pas être prolongé.

Art. 32. Tout véhicule dont la durée de validité du certificat de conformité est arrivée à échéance ou tout véhicule qui n'est plus utilisé par l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage pour le transport protégé, doit immédiatement être rendu impropre, par l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage, à ce type de transport en supprimant tous les écriteaux et dispositifs visés à l'article 20, § 7.

Par dérogation à l'alinéa 2, ce véhicule peut :

1° être utilisé en dehors de la voie publique pour des formations ou des entraînements;

2° être vendu, pour autant que tous les écriteaux aient été supprimés et que l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage prouve que le véhicule sera utilisé dans l'Union européenne par l'acheteur afin d'y effectuer des activités de transport protégé qui répondent à toutes les exigences légales, ou que l'acheteur est établi dans un Etat qui ne fait pas partie de l'Union européenne.

CHAPITRE VI. — *Commission transport protégé*

Art. 33. La « Commission transport protégé » conseille le Ministre au sujet de :

1° la réglementation relative au transport protégé, son application ainsi que toutes les matières liées à la sécurité lors de transports protégés, y compris l'évolution des risques.

2° la réglementation en application de l'article 8, § 4, de la loi précitée et l'approbation des véhicules de transport protégé.

Art. 34. § 1^{er}. Cette Commission, présidée par la Direction générale Politique de Sécurité et de Prévention, se compose :

— de 2 représentants de la Direction générale Politique de Sécurité et de Prévention, dont le Président;

— d'1 représentant de la police fédérale;

— d'1 représentant de la police locale;

— d'1 représentant de la Banque Nationale;

— d'1 représentant de l'Association belge des Banques;

— d'1 représentant de la Fédération belge des Entreprises de Distribution;

— de 2 représentants de l'Association des Entreprises de Gardiennage.

Un suppléant est désigné pour chaque représentant.

§ 2. Lorsqu'elle siège en application de l'article 33, 1°, la Commission est complétée par deux représentants des travailleurs du secteur du gardiennage.

Lorsqu'elle siège en application de l'article 7, § 1^{er}, et 33, 2°, la Commission est complétée par un représentant de l'Association nationale pour la Protection contre l'Incendie et l'Intrusion a.s.b.l.

§ 2. Het voertuig kan slechts voor beveiligd vervoer worden ingezet zo dit gelijkvormigheidsattest zich in het voertuig bevindt. Het moet voorgelegd worden op elk verzoek van de personen bedoeld in artikel 16 van de wet.

§ 3. Elke wijziging die betrekking heeft op de technische kenmerken, zoals beschreven in dit besluit, aangebracht aan een voertuig dat over een gelijkvormigheidsattest beschikt, brengt de ongeldigheid mee van dit attest.

§ 4. De geldigheidsduur van het gelijkvormigheidsattest bedraagt maximum acht jaar. De begindatum van de geldigheidsduur van dit attest is de datum van het eerst indienststellen. Het attest kan niet worden verlengd.

Art. 32. Ieder voertuig waarvan de geldigheidsduur van het gelijkvormigheidsattest is verstreken of dat door de bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst niet langer voor beveiligd vervoer wordt ingezet, dient door de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst dadelijk ongeschikt te worden gemaakt voor dit vervoer door het voertuig te ontdoen van alle opschriften en de voorzieningen bedoeld in artikel 20, § 7.

In afwijking van het tweede lid kan dit voertuig :

1° buiten de openbare weg gebruikt worden voor opleidings- of trainingsdoeleinden;

2° verkocht worden, voorzover het ontdaan is van alle opschriften, en voorzover dat de bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst aantoonbaar dat het voertuig binnen de Europese Unie door de koper gebruikt wordt om er activiteiten voor beveiligd vervoer uit te oefenen die aan alle wettelijke vereisten beantwoorden of dat de koper gevestigd is in een land buiten de Europese Unie.

HOOFDSTUK VI. — *Commissie beveiligd vervoer*

Art. 33. De « Commissie beveiligd vervoer » brengt advies uit aan de Minister met betrekking tot :

1° de regelgeving inzake beveiligd vervoer, de toepassing ervan alsmede alle aangelegenheden inzake de veiligheid bij het beveiligd vervoer, met inbegrip de evolutie van de risico's.

2° de regelgeving in uitvoering van artikel 8, § 4, van de wet en de goedkeuring van voertuigen voor beveiligd vervoer.

Art. 34. § 1. Deze Commissie, voorgezeten door de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid, wordt samengesteld als volgt :

— 2 vertegenwoordigers van de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid, waaronder de voorzitter;

— 1 vertegenwoordiger van de federale politie;

— 1 vertegenwoordiger van de lokale politie;

— 1 vertegenwoordiger van de Nationale Bank;

— 1 vertegenwoordiger van de Belgische Vereniging der Banken;

— 1 vertegenwoordiger van de Belgische Federatie van de Distributieondernemingen;

— 2 vertegenwoordigers van de Vereniging van Bewakingsondernemingen.

Voor elke vertegenwoordiger wordt een plaatsvervanger aangewezen.

§ 2. Zo zij zetelt in uitvoering van artikel 33, 1°, wordt de Commissie aangevuld met twee vertegenwoordigers van de werknemers uit de bewakingssector.

Zo zij zetelt in uitvoering van artikelen 7, § 1, en 33, 2°, wordt de Commissie aangevuld met een vertegenwoordiger van de Nationale Vereniging voor de Beveiliging tegen Brand en Binnendringing v.z.w.

Lorsqu'elle se réunit en application de l'article 33, 2°, la Commission siège sans représentant de l'Association belge des Banques ni représentant de la Fédération belge des Entreprises de Distribution et est complétée par :

- un expert en transport de sécurité;
- un représentant de l'Institut belge de Normalisation;
- un représentant de l'Institut national de Criminalistique et de Criminologie du Ministère de la Justice.

§ 3. Le Ministre peut désigner des experts pour participer aux discussions de la Commission.

CHAPITRE VII. — Dispositions finales

Art. 35. Les pictogrammes, visés aux articles 20, §§ 3 et 6 et 26, alinéa 1^{er}, doivent être immédiatement enlevés et détruits dès l'instant où un véhicule ou un conteneur n'est plus utilisé pour des tâches de transport protégé ou dès l'instant où l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage ne dispose plus du véhicule ou le conteneur.

Art. 36. Les véhicules visés à l'article 20, §§ 1, 2, 3, 4, 5 et 6, et qui sont en usage à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, doivent être mis en conformité avec les dispositions du présent arrêté en matière de fixation d'écriteaux dans le mois et, en ce qui concerne les autres dispositions, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Les véhicules qui, à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, étaient utilisés par une entreprise de gardiennage ou un service interne de gardiennage ne sont, pour autant qu'ils remplissent les conditions, visées à l'arrêté royal du 28 février 1997 relatif aux spécificités techniques et à l'homologation des véhicules de transport de fonds utilisés par les entreprises de gardiennage et les services internes de gardiennage, pas soumis aux dispositions, visées à l'article 20, §§ 5, 2° en 7, 2°, 4° en 9°.

L'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage qui utilise, à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, des véhicules soumis à l'obligation d'approbation :

1. introduit, dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent arrêté, une demande d'approbation, telle que visée à l'article 21;
2. peut, par dérogation à l'article 22, § 2, continuer à utiliser ces véhicules de transport protégé jusqu'à six mois après avis favorable émis au sujet de la demande d'approbation.

Art. 37. L'arrêté royal du 21 juin 2001 réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs et l'arrêté royal du 28 février 1997 relatif aux spécificités techniques et à l'homologation des véhicules de transport de fonds utilisés par les entreprises de gardiennage et les services internes de gardiennage sont abrogés.

L'arrêté ministériel du 3 mars 1997 relatif à la procédure de contrôle des véhicules de transport de valeurs utilisés par les entreprises de gardiennage et les services internes de gardiennage, est abrogé à l'exception de la liste des tests à effectuer, figurant à l'annexe 1, qui reste d'application en exécution de l'article 29, alinéa 2, du présent arrêté.

L'arrêté ministériel du 3 mars 1997 relatif à la procédure d'approbation des systèmes de protection de valeurs, est abrogé à l'exception de la liste des points à vérifier, figurant en annexe, et de la note technique y afférente qui restent d'application en exécution de l'article 24, 2°, du présent arrêté.

Art. 38. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 39. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

Zo zij vergadert in uitvoering van artikel 33, 2°, zetelt de Commissie zonder de vertegenwoordiger van de Belgische Vereniging der Banken en van de vertegenwoordiger van de Belgische Federatie van de Distributieondernemingen en wordt zij aangevuld met :

- een deskundige in veiligheidstransporten;
- een vertegenwoordiger van het Belgisch Instituut voor Normalisatie;
- een vertegenwoordiger van het Nationaal Instituut van Criminalistiek en Criminologie van het Ministerie van Justitie.

§ 3. De Minister kan deskundigen aanduiden om aan de besprekingen van de Commissie deel te nemen.

HOOFDSTUK VII. — Slotbepalingen

Art. 35. De pictogrammen, bedoeld in de artikelen 20, §§ 3 en 6 en 26, eerste lid, moeten onmiddellijk verwijderd en vernietigd worden vanaf het ogenblik dat een voertuig of container niet langer voor taken van beveiligd vervoer worden gebruikt of vanaf het ogenblik dat de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst het voertuig of de container niet langer in gebruik heeft.

Art. 36. De voertuigen, bedoeld in artikel 20, §§ 1, 2, 3, 4, 5 en 6, en die in gebruik zijn op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit, moeten in overeenstemming gebracht worden met de bepalingen van dit besluit, inzake het aanbrengen van opschriften binnen de maand, en inzake de andere bepalingen, binnen het jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

De voertuigen die op datum van inwerkingtreding van dit besluit in gebruik waren van een bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst zijn, voorzover ze voldoen aan de voorwaarden bepaald in het koninklijk besluit van 28 februari 1997 betreffende de technische kenmerken en de homologatie van voertuigen voor waardevervoer gebruikt door de bewakingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, niet onderworpen aan de bepalingen voorzien in artikel 20, §§ 5, 2° en 7, 2°, 4° en 9°.

De bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst die op datum van de inwerkingtreding van dit besluit voertuigen die onderworpen zijn aan de goedkeuringsverplichting, in gebruik heeft :

1. dient binnen de drie maanden na de inwerkingtreding van dit besluit een goedkeuringsaanvraag in, zoals bedoeld in artikel 21;
2. kan, in afwijking van artikel 22, § 2, deze voertuigen verder voor beveiligd vervoer gebruiken tot zes maanden nadat omtrent een goedkeuringsaanvraag is beslist.

Art. 37. Het koninklijk besluit van 21 juni 2001 houdende regeling van bepaalde methodes ter beveiliging van het waardevervoer en het koninklijk besluit van 28 februari 1997 betreffende de technische kenmerken en de homologatie van de voertuigen voor waardevervoer gebruikt door de bewakingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten worden opgeheven.

Het ministerieel besluit van 3 maart 1997 betreffende de controleprocedure van de voertuigen voor waardevervoer gebruikt door de bewakingsondernemingen en interne bewakingsdiensten wordt opgeheven met uitzondering van de als bijlage 1 gevoegde lijst van de uit te voeren testen die van toepassing blijft in uitvoering van artikel 29, tweede lid, van dit besluit.

Het ministerieel besluit van 3 maart 1997 houdende de goedkeuringsprocedure van de beveiligingssystemen van waarden wordt opgeheven met uitzondering van de als bijlage gevoegde lijst van te verifiëren punten en de bijhorende technische nota die van toepassing blijven in uitvoering van artikel 24, 2°, van dit besluit.

Art. 38. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 39. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 7 april 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

Annexe 1^{re}

ATTESTATION DE CONSTATATION

Le soussigné,

Nom et prénom : (nom et prénom du signataire)

Fonction : (fonction du signataire)

Travaillant pour le compte de : (nom et adresse de l'entreprise dont fait partie le signataire).

Confirme qu'au point d'arrêt de transport protégé, situé à (adresse) et géré par (nom de l'organisme qui constitue le point d'arrêt), représenté par (nom et prénom du représentant de l'organisme) :

(1) il y a un/n'y a pas d'espace protégé (*) au sens de l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

(2) il y a une/n'y a pas de zone protégée (*) au sens de l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

Une vérification des éléments suivants a précédé les constatations actuelles :

1. L'espace protégé/ la zone protégée (*) est/ n'est pas (*) accessible aux personnes/véhicules (*);
2. L'espace protégé/ la zone protégée (*) se compose d'un local séparé et fermé/ d'un local qui se trouve dans une partie séparée et fermée d'un bâtiment (*);
3. Ce local/ cette partie de bâtiment (*) n'est pas/ne peut être rendue (*) accessible au public;
4. Les murs, fenêtres et portes de ce local/partie de bâtiment (*) sont/ne sont pas constitués (*) de matériaux anti-intrusion.
5. Le local/ la partie de bâtiment (*) est conçu(e) de façon telle que le public a/n'a pas vue (*) sur les agissements qui y ont lieu;
6. Le local est conçu de telle façon que l'article 3, § 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs en vue d'assurer la sécurité dans les lieux accessibles au public, peut/ ne peut pas (*) être appliqué.

7. Le local est situé de telle façon que :

- 7.1. Un véhicule peut/ne peut pas (*) accéder à l'environnement immédiat de l'entrée du point d'arrêt;
- 7.2. L'espace protégé se trouve/ne se trouve pas (*) dans l'environnement immédiat de l'entrée du point d'arrêt.

Les constatations actuelles ont été demandées en date du (date) et ont été effectuées en date du (date). Elles ont été demandées par :

(1) Le gestionnaire du point d'arrêt ou son représentant.

(2) Le fonctionnaire visé à l'article 4bis, § 1^{er}, 2^o, alinéa 2, de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

Fait à (lieu) le (date).

Certifié sincère et véridique,

(Signature et cachet de l'entreprise)

(*) biffer les mentions inutiles.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

A. DUQUESNE

Bijlage 1

VASTSTELLINGSATTEST

De ondergetekende,

Naam en voornaam : (naam een voornaam ondertekenaar)

Functie : (functie ondertekenaar)

Werkende in opdracht van : (naam en adres van de onderneming waartoe ondertekenaar behoort).

Bevestigt dat er bij het stoppunt voor beveiligd vervoer, gelegen te (adres) en beheerd door (naam van de instelling die het stoppunt uitmaakt), vertegenwoordigd door (naam en voornaam van de vertegenwoordiger van de instelling) :

(1) er een/geen beveiligde ruimte (*) aanwezig is in de zin van artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

(2) er een/geen beveiligde zone (*) aanwezig is in de zin van artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

Aan de huidige vaststellingen is een verificatie van volgende elementen voorafgegaan :

1. De beveiligde ruimte/zone is (*) wel/niet (*) toegankelijk voor een persoon/voertuig (*);
2. De beveiligde ruimte/zone (*) bestaat uit een afzonderlijk afgesloten lokaal/een lokaal dat zich bevindt in een afzonderlijk afgesloten gedeelte van een gebouw (*);
3. Dit lokaal/gedeelte van een gebouw (*) is/kan (*) niet publiek toegankelijk worden gemaakt;

4. De wanden, ramen en deuren van dit lokaal/gedeelte van een gebouw (*) wel/ niet (*) bestaan uit inbraakwerende materialen;

5. Het lokaal/gedeelte van een gebouw (*) is geconcipieerd dat het publiek geen zicht/zicht (*) heeft op de handelingen die er plaatsvinden;

6. Het lokaal is zo geconcipieerd dat artikel 3, § 1, van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer, wel kan/niet kan (*) worden toegepast.

7. Het lokaal is zo gevestigd dat

7.1. een voertuig wel/niet (*) de onmiddellijke omgeving van de toegang van een stoppunt kan bereiken;

7.2. de beveiligde ruimte zich wel/niet (*) in de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt bevindt.

De huidige vaststellingen werden gevraagd op datum van (datum) en zijn uitgevoerd op datum van (datum). Ze werden gevraagd door :

(1) de beheerder van het stoppunt of zijn vertegenwoordiger.

(2) De ambtenaar zoals bedoeld in artikel 4bis, § 1, 2°, tweede lid, van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

Gedaan te (plaats), op (datum).

Voor echt verklaard,

(Handtekening en Stempel van de onderneming)

(*) schrappen wat niet past.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

Annexe 2

CERTIFICAT DE CONFORMITE

En exécution de l'article 31, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 7 avril 2003, réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

Nom de l'entreprise : (nom de l'entreprise qui vend le véhicule)

Adresse de l'entreprise : (adresse de l'entreprise qui vend le véhicule)

Nom du soussigné : (nom)

Atteste que le véhicule :

Nature du véhicule :

Marque :

Type :

N° de série du type :

Numéro de châssis :

Vendu à la date du (date) à l'entreprise (nom + adresse), autorisée sous le numéro (numéro d'autorisation du Ministre de l'Intérieur), correspond totalement au type agréé par le Ministre de l'Intérieur sous le numéro (numéro d'agrément) à la date du (date).

Fait à (lieu) le (date).

(Signature et cachet de l'entreprise)

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

Bijlage 2

GELIJKVORMIGHEIDSATTEST

In uitvoering van artikel 31, § 1, van het koninklijk besluit van 7 april 2003, houdende regeling op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

Naam onderneming : (naam van de onderneming verkoper van het voertuig)

Adres van de onderneming : (adres van de onderneming verkoper van het voertuig)

Naam van de ondergetekende : (naam)

Bevestigt dat het voertuig :

Aard van het voertuig :

Merk :

Type :

Reeksnummer van het type :

Chassisnummer :

Verkocht op datum van (datum) aan de onderneming (naam + adres), vergund onder het nummer (vergunningsnummer Minister van Binnenlandse Zaken), volledig overeenstemt met het type zoals goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken onder het nummer (nummer goedkeuringsattest) op datum van (datum).

Gedaan te (plaats) op datum van (datum).

(Handtekening en Stempel van de onderneming)

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

ALBERT

Van Koningswege :

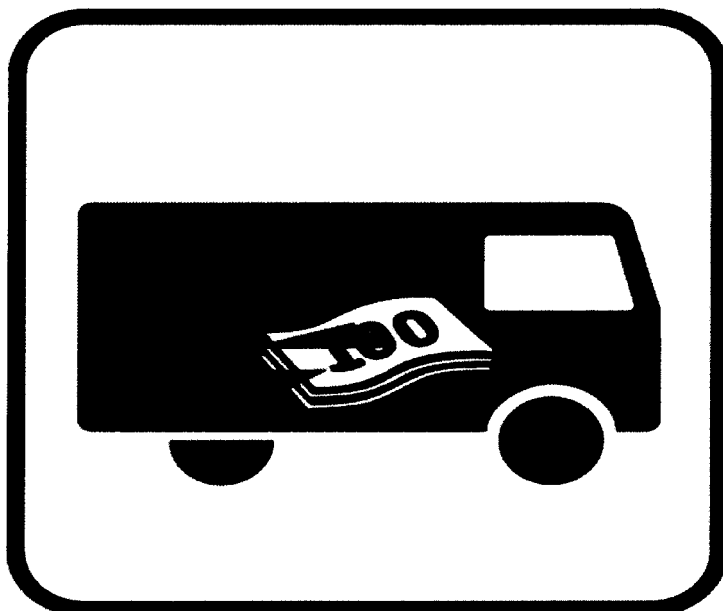
De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. DUQUESNE

Annexe 3

|

Bijlage 3



Vu pour être annexé à Notre arrêté du 7 avril 2003, réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 7 april 2003, houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

Annexe 4

Bijlage 4



Vu pour être annexé à Notre arrêté du 7 avril 2003, réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 7 april 2003, houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR,
SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE
ET SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

F. 2003 — 1670

[C — 2003/03229]

4 AVRIL 2003. — Arrêté royal fixant la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la loi du 2 août 2002 complétant, en ce qui concerne les voies de recours contre les décisions prises par le Ministre, par la CBF, par l'OCA et par les entreprises de marché et en ce qui concerne l'intervention de la CBF et de l'OCA devant les juridictions répressives, la loi du 2 août 2002 relative à la surveillance du secteur financier et aux services financiers et modifiant diverses autres dispositions légales

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 2 août 2002 relative à la surveillance du secteur financier et aux services financiers, notamment les articles 148 et 149;

Vu la loi du 2 août 2002 complétant, en ce qui concerne les voies de recours contre les décisions prises par le Ministre, par la CBF, par l'OCA et par les entreprises de marché et en ce qui concerne l'intervention de la CBF et de l'OCA devant les juridictions répressives, la loi du 2 août 2002 relative à la surveillance du secteur financier et aux services financiers et modifiant diverses autres dispositions légales, notamment l'article 11, alinéa 1^{er};

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN,
FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE
EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

N. 2003 — 1670

[C — 2003/03229]

4 APRIL 2003. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van sommige bepalingen van de wet van 2 augustus 2002 tot aanvulling, inzake de verhaalmiddelen tegen de beslissingen van de Minister, de CBF, de CDV en de marktondernemingen, alsook inzake de tussenkomst van de CBF en van de CDV voor de strafgerechten, van de wet van 2 augustus 2002 betreffende het toezicht op de financiële sector en de financiële diensten en tot wijziging van verschillende andere wetsbepalingen

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 2 augustus 2002 betreffende het toezicht op de financiële sector en de financiële diensten, inzonderheid op de artikelen 148 en 149;

Gelet op de wet van 2 augustus 2002 tot aanvulling, inzake de verhaalmiddelen tegen de beslissingen van de Minister, de CBF, de CDV en de marktondernemingen, alsook inzake de tussenkomst van de CBF en van de CDV voor de strafgerechten, van de wet van 2 augustus 2002 betreffende het toezicht op de financiële sector en de financiële diensten en tot wijziging van verschillende andere wetsbepalingen, inzonderheid op artikel 11, eerste lid ;