

**REZUMAT AL LEGISLAȚIILOR CARE REGLEMENTEAZĂ
„TRANSPORTUL DE FONDURI BĂNEȘTI” (SECURITATEA
PRIVATĂ) ÎN 10 NOI STATE MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE
CARE AU ADERAT LA UE LA 1 MAI 2004**

**SFERA ANALIZEI EFECTUATE ÎN VEDEREA STUDIULUI COMPARATIV
ASUPRA LEGISLAȚIEI PRIVIND „TRANSPORTUL DE FONDURI BĂNEȘTI”
ÎN CADRUL CELOR 25 DE STATE MEMBRE ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ**

Această publicație a fost realizată în anul 2006 cu sprijinul financiar al Comisiei
Europene.

Notă: responsabilitatea exclusivă se află în sarcina autorului, iar Comisia nu este răspun-
zătoare pentru nici o utilizare care ar putea fi făcută în legătură cu informațiile conținute
în prezentul studiu.

CUPRINS

■ INTRODUCERE	
▶ Istoric și obiective -----	3
▶ Metodologie -----	4
▶ Structura raportului -----	4
■ CONDIȚII DE ACCES PENTRU MANAGERI, ANGAJAȚI ȘI FIRME	
▶ Definiția juridică a „Transportului de fonduri bănești” -----	6
▶ Tipurile de autorizări -----	7
▶ Pregătirea profesională -----	8
▶ Condiții referitoare la vârstă -----	9
▶ Sancțiuni -----	9
▶ Posesia și transportul armelor de foc -----	10
■ MODALITĂȚI DE EFECTUARE A ACTIVITĂȚILOR DE „TRANSPORT DE FONDURI BĂNEȘTI”	
▶ Modalități referitoare la natura bunurilor transportate -----	11
▶ Specificații tehnice ale vehiculelor -----	11
▶ Sisteme de urmărire-reperare -----	11
▶ Mijloace de comunicații -----	12
▶ Semnalizare -----	12
▶ IBNS (Sistemul Inteligent de Neutralizare a Bancnotelor) -----	12
▶ Arme de foc -----	12
▶ Gărzi de securitate -----	13
▶ Obligații necesare a fi îndeplinite de client -----	13
▶ Codul autostrăzilor și șoselelor principale -----	14
▶ Clădirile companiilor de „Transport de fonduri bănești” -----	14
▶ Obligații față de poliție -----	15
▶ Reguli naționale specifice -----	15
▶ Reguli naționale specifice care permit tranzitarea teritoriului de către un vehicul străin de „Transport de fonduri bănești” (membru UE sau din afara acesteia) -----	15
■ INCIDENTE ÎN TIMPUL OPERAȚIUNILOR DE „TRANSPORT DE FONDURI BĂNEȘTI”	
▶ Efecte psihologice -----	15
▶ Protecție socială -----	15
■ CONTROL ȘI SANCTIUNI	
▶ Organisme de control -----	16
▶ Natura sancțiunilor -----	16
▶ Pierderea autorizației -----	16
REZUMAT ȘI CONCLUZII FINALE -----	16

INTRODUCERE

■ ISTORIC ȘI OBIECTIVE

O versiune anterioară a studiului „Rezumat comparativ al legislațiilor care reglementează activitatea particulară a Transportului de Fonduri Bănești în 15 State Membre ale Uniunii Europene” a fost deja realizată în anul 2004 de către parteneri sociali europeni pentru industria „securității private”, UNI-Europa (sindicate) și CoESS (patronate), cu sprijinul financiar al Comisiei Europene - DG Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Oportunități Egale. Prezentul raport conține sumarul final al studiului complet, de urmare, privind documentul anterior menționat și este intitulat în consecință „Rezumat comparativ al legislațiilor care reglementează industria privată a transportului de fonduri bănești în 25 State Membre ale Uniunii Europene”.

La ce ne așteptăm să găsim?

În calitatea sa de studiu de urmare și completare, acest raport se concentrează asupra reglementărilor cu privire la transportul fondurilor în 10 State Membre care s-au alăturat Uniunii Europene la 1 mai 2004. Toți participanții la grupul celor 15 State Membre ale Uniunii Europene analizați în prima versiune a studiului privind transportul de fonduri bănești au fost invitați să-și actualizeze datele referitoare la țările lor.

Trebuie să fie clar pentru toți că prezentul document de cercetare, în calitatea sa de prim studiu complet în domeniu, are ca obiectiv punerea la dispoziție a unui rezumat al reglementărilor existente în 25 State Membre UE:

- Legislația la nivel național, regional și local;
- Reglementările sociale (acorduri colective);
- Practici curente cu privire la transportul de fonduri bănești și al bunurilor de valoare în 25 State Membre UE.

Nici o încercare de interpretare a răspunsurilor date nu a indicat faptul că ele nu au fost incluse în obiectivele acestui studiu.

Principalele domenii de interes

Întrucât prezentul raport este o continuare a studiului realizat în anul 2004, este indicat să precizăm că principalele domenii de interes nu s-au schimbat de atunci. Astfel, examinarea efectuată în detaliu se referă la:

- existența unui concept oficial cu privire la operațiunile de transport de fonduri bănești în Statele Membre UE;
- exigențe privind accesul;
- condiții pentru executarea operațiunilor de transport de fonduri bănești;
- moduri de executare cu privire la bunurile transportate, vehicule și itinerarii;
- pași întreprinși pentru sprijinirea socială și psihologică după producerea incidentelor.

▀ METODOLOGIE

Principalul obiectiv al prezentei cercetări detaliate a constat în dezvoltarea unui catalog al cadrului de reglementare pentru sectorul transportului de fonduri bănești în 10 țări care au devenit membre ale Uniunii Europene la 1 mai 2004, asemănător modului în care a fost realizat acest lucru anterior, în anul 2004, pentru cele 15 State Membre UE existente înainte de extindere. În același timp, analiza efectuată a reprezentat o oportunitate excelentă de a actualiza cadrul legal existent în aceste 15 prime State Membre UE.

Bazat pe experiența câștigată din studiul anterior, s-a decis organizarea procesului de culegere a informațiilor pentru actualul document într-o manieră puțin diferită. Oricum, nu a fost necesară modificarea conținutului chestionarului ce a fost utilizat pentru elaborarea studiului în anul 2004.

1) Persoanele de contact (în principal federațiile naționale membre ale UNI-Europa și CoESS) din cele 10 „noi” State Membre UE au fost invitate să utilizeze o versiune electronică a chestionarului, ce a fost disponibilă prin intermediul unui website specific dedicat (www.citsurvey.be). Copii ale studiului online (în formatele PDF și WORD), precum și o versiune în limba engleză și una în limba oficială a fiecărui Stat Membru au fost atașate invitației adresate țărilor respective. Această manieră de abordare a urmărit obiectivul de maximizare a ratei răspunsului prin eliminarea, cât mai mult posibil, a obstacolelor concrete potențiale.

2) În ce privește persoanele de contact din cele 15 State Membre UE „inițiale” care au colaborat la realizarea primului studiu referitor la transportul de fonduri, s-a decis să nu se încarce în mod inutil volumul lor de muncă prin parcurgerea repetată a întregului proces. De aceea, li s-a sugerat, mai curând, să-și limiteze răspunsurile doar la acele modificări care au avut loc în Statele lor Membre în perioada de după publicarea primului raport în anul 2004.

Studiul de față a fost din nou realizat în cadrul Dialogului Social al Sectorului European din domeniul securității private, în strânsă consultare cu secretariatele atât ale CoESS și UNI-Europa, cât și cu cel al ESTA - Asociația Europeană pentru Securitatea Transporturilor - și membru corespondent al CoESS. Informațiile furnizate în acest raport au fost verificate de CoESS și UNI-Europa. Orice inacuratețe sau decalaj de situație au contribuit, în consecință, la dificultăți în obținerea răspunsurilor furnizate de persoane ce dispun de suficientă expertiză în Statele Membre, în perioada de timp disponibilă.

▀ STRUCTURA RAPORTULUI

Raportul se referă la sectorul transportului de fonduri bănești în cele 25 de State Membre ale Uniunii Europene (listate alfabetic) și este structurat în patru capitole importante:

- I. Condiții de acces în profesia transportului de fonduri bănești, atât pentru persoane individuale, cât și pentru companii.
- II. Condiții de efectuare a operațiunilor de transport de fonduri bănești.
- III. Moduri de efectuare a operațiunilor de transport de fonduri bănești.
- IV. Incidente din timpul operațiunilor de transport de fonduri.

Capitolul 1 încearcă să strângă informații asupra condițiilor stabilite pentru garantarea unui nivel minim de profesionalism în legătură cu stabilitatea companiei și aptitudinile profesionale ale celor răspunzători de organizarea și/sau efectuarea activităților de transport de fonduri bănești.

Un prim punct de interes îl reprezintă faptul că transportul de fonduri bănești poate fi recunoscut de către Statele Membre ca o activitate profesională „independentă”, sau poate fi considerat ca parte a activității economice mai generale de transporturi sau a activității de securitate privată.

Oricum, o atenție majoră este acordată cerințelor de pregătire profesională și standardelor morale ale activităților individuale desfășurate în acest sector: Există un nivel academic sau profesional minim de acces pentru personalul de conducere și/sau pentru angajați? Este obligatorie existența pregătirii profesionale? Cine organizează instruirea profesională? Se realizează pregătirea în cadrul unui program permanent, continuu, sau este limitată la un curs introductiv? Care este conținutul programului de pregătire profesională? Este orientată pregătirea mai mult către activități practice profesionale sau este mai curând teoretică în abordarea temelor tratate? Sunt atestate programele de pregătire?

Posibile restricții cu privire la anumite limite de vârstă pentru a putea activa în domeniul transportului de fonduri sunt, de asemenea, avute în vedere.

În cazul în care armele de foc sunt permise în activitățile de transport de fonduri bănești, care sunt condițiile referitoare la tipul de armament utilizat și care sunt prevederile în legătură cu posesia, transportul și folosirea unei arme, care sunt condițiile pentru obținerea unei autorizații de port-armă?

Capitolul 2 investighează mijloacele și metodele referitoare la îndeplinirea în prezent a activităților de transport de fonduri bănești. Astfel, capitolul tratează condițiile referitoare la natura bunurilor transportate, condițiile legale pentru funcționarea serviciilor specializate de transport de fonduri bănești, echipamentele în vehiculele de transport (compartimente, tipul și nivelul blindajului), echipajul (numărul de gărzi și echipamentele individuale sau colective), utilizarea vreunui sistem de neutralizare, condiții impuse de client, comunicații audio și sisteme de urmărire și localizare, escorte (private sau de poliție), condiții privind companiile de transport de fonduri bănești, inclusiv cele referitoare la depozitarea și încărcarea vehiculelor, monitorizarea clădirilor, relațiile cu poliția etc.

Mai mult decât atât, o atenție considerabilă este acordată condițiilor juridice dezvoltate în fiecare Stat Membru cu privire la traficul de fonduri bănești din interiorul Uniunii Europene, stabilind o distincție clară între Statele Membre UE și cele ce nu aparțin Uniunii Europene.

Capitolul 3 face o incursiune în domeniul demersurilor psihologice și sociale de sprijin întreprinse după incidentele petrecute în timpul efectuării activităților de transport.

În ce măsură există condiții juridice sau acorduri sociale care protejează traumele fizice sau juridice? Asigură politica promovată de o companie un sprijin minim în cazul unui incident?

Capitolul 4 trece în revistă autoritățile naționale cu putere de control în domeniu și sancțiunile impuse în cazul nerespectării reglementărilor obligatorii sau a metodelor sugerate pentru executarea activităților de transport de fonduri bănești.

Rata de răspuns

Luând în considerație complexitatea acestui studiu (atât din punct de vedere al amplitudinii sale și al detaliilor furnizate), cât și a barierelor lingvistice, rata de răspuns globală poate fi considerată satisfăcătoare. Toate cele 25 de State Membre au fost tratate în document; chiar și acele State Membre UE pentru care CoESS și/sau UNI-Europa nu dispun de o reprezentare în calitate de membru național au fost analizate în studiu. Este corect și justificat să menționăm sprijinul activ primit din partea ESTA - Asociația Europeană pentru Securitatea Transportului și membru corespondent al CoESS - și a membrilor săi individuali care au furnizat asistență semnificativă în ce privește răspunsurile la chestionare.

CONDIȚII DE ACCES PENTRU MANAGERI, ANGAJAȚI ȘI FIRME

Cerințele pentru accesul în profesia de transportator de fonduri bănești reprezintă un fundament și precondiție pentru garantarea unui profesionalism permanent în această ramură specifică a securității private. Condițiile de intrare în această activitate economică sunt reprezentate de teme și subiecte precum garanțiile financiare, abilitățile profesionale necesare și etica indivizilor. Existența unui sistem de autorizare permite accesul în activitățile de transport de fonduri bănești doar acelor companii/persoane care îndeplinesc condițiile determinate și, de aceea, el constituie un element important în procesul de asigurare a profesionalismului necesar în acest sector.

▲ Definiția juridică a „Transportului de fonduri bănești”

Cu excepția Austriei și Germaniei, transportul de fonduri bănești este considerat, în general, de către autoritățile naționale ca parte a activității globale desfășurate în domeniul securității private.

În prezent, majoritatea celor 25 de State Membre UE dispun, fiecare, de un set independent de reguli și reglementări pentru domeniul securității private, în general, cu incorporarea sectorului de transport al fondurilor bănești ca subactivitate a sectorului respectiv. De aceea, nu este surprinzător faptul că în peste 60% din Statele Membre UE nu există o definiție „juridică” pentru tranzitul de fonduri bănești, ca atare.

Dacă există o definiție specifică a transportului de fonduri bănești, caracteristici diferite ale transferurilor în cauză sunt utilizate pentru identificarea acestei activități specifice de securitate, variind de la descrierea naturii transportului, mijloacele prin care se efectuează acesta sau chiar existența gărzilor înarmate. Belgia, Franța, Italia, Lituania, Slovenia, Spania, Marele Ducat al Luxemburgului și Olanda dispun, toate, de o definiție specifică tranzitului de fonduri bănești în cadrul lor legislativ.

Vorbind în general, transportul de fonduri bănești este considerat a fi „o activitate profesională desfășurată în numele unei părți terțe cu privire la transportul unor bunuri de înaltă valoare”.

► Tipuri de autorizații

Trei tipuri principale de autorizații pot fi distinse: o autorizație bazată pe dreptul comercial, una bazată pe legea transportului și una pe legea securității private.

LEGISLAȚIA COMERCIALĂ

O definiție juridică a activității de transport de fonduri bănești implică, de regulă, faptul că acest sector este subiect al unui anumit fel de reglementări. În acest sens, poate fi observat faptul că în majoritatea Statelor Membre UE este necesară o înregistrare, asemănătoare oricărui alt tip de activitate comercială. În acele sisteme, orice companie de transport de fonduri bănești trebuie să fie înscrisă într-un Registru al Comerțului justificativ, înainte de a i se permite să efectueze activități de afaceri.

LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

În aproximativ 50% din Statele Membre UE, tranzitul fondurilor bănești este considerat a fi o activitate de transport regulat și este, de aceea, subiect al aplicării regulilor de transport general cum ar fi înscrierea într-un registru de transport special, certificarea și conformarea la anumite reguli. Adicional, unele State Membre solicită o licență de transport specifică, referitoare, îndeosebi, la transportul internațional.

LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL SECURITĂȚII PRIVATE

Din cauza naturii speciale a muncii din domeniul securității particulare, în majoritatea Statelor Membre UE - cu excepția Austriei, Ciprului și Germaniei - trebuie să fie obținută o autorizație specială de „securitate privată”, înaintea desfășurării, în mod legal, a oricărei activități specifice. Mai mult chiar, în State Membre precum Belgia, Franța, Marele Ducat al Luxemburgului, Slovenia și Spania, există un set specific de reguli, ca atare, pentru tranzitul de fonduri bănești și transportul de bunuri de valoare.

Autorizarea se face la trei niveluri: nivelul companiei, nivelul managerial sau de conducere a firmei și nivelul angajaților.

Licențele pentru companii sunt emise, în general, pentru o perioadă de timp¹⁾ limitată care variază de la unu la cinci ani. Acest tip de autorizație include, de obicei, o listă a acelor activități pentru care a fost acordată licența.

În funcție de Statul Membru, autoritățile naționale, precum și cele regionale sau locale sunt împuternicite să emită aceste licențe. În acest sens, Departamentul Justiției, Ministerul de Interne sau Autoritățile de Poliție - la diferite nivele - sunt adeseori menționate în calitatea de departament competent de autorizare.

Pentru obținerea unei autorizații, o companie de transport de fonduri bănești trebuie să trimită o cerere scrisă autorității competente. Această cerere trebuie să includă, de exemplu, toate informațiile necesare referitoare la starea financiară a companiei, abilitățile profesionale și integritatea morală a personalului, atât de conducere, cât și a angajaților. Totodată, dispunerea de către compania solicitantă a unei structuri suficiente, a echipamentului și procedurilor operaționale adecvate sunt adeseori factori determinanți.

¹⁾ Excepție fac Republica Cehă - perioadă nedefinită, Polonia - 50 de ani și Slovacia - 10 ani.

Neîndeplinirea acestor cerințe poate determina sancțiuni administrative și/sau penale.

În majoritatea celor 25 de State Membre UE, este cerută o autorizație adițională sau certificat pentru manageri și angajați. Acest tip de licență vizează impunerea unor standarde minime referitoare la integritatea personalului și calitatea serviciilor furnizate. Autorizarea/certificarea este precedată în mod uzual de o verificare de fond sau de o „monitorizare” (adică de o investigație asupra eventualului trecutului penal al unei persoane), prin stabilirea unor garanții adiționale în ce privește dependența și integritatea și a cerințelor de pregătire profesională specifice sau a unei experiențe anterioare adecvate, fie într-o funcție de conducere privată sau publică.

▀ **Pregătirea profesională**

Pregătirea profesională și îmbunătățirea continuă a abilităților corespunzătoare funcției sunt un element esențial în mediul profesional contemporan. Această precondiție reprezintă, de asemenea, o caracteristică vitală a industriei moderne de securitate privată: activitățile de transport de fonduri bănești avansează continuu sub aspectul complexității, iar factorii de mediu sau de situație solicită, adeseori, o flexibilitate înaltă a activității persoanei din domeniul securității private.

Reglementări privind pregătirea profesională în transportul de fonduri bănești

În majoritatea Statelor Membre UE nu există reglementări oficiale cu privire la instruirea în activitățile de tranzit de fonduri bănești. Din această cauză, pregătirea personalului de securitate, atât de conducere, cât și a angajaților obișnuiți depinde în mare măsură de inițiativa companiei.

În acele State Membre UE în care instruirea profesională în transportul de fonduri bănești este obligatorie, fie ca efect al legii sau al unui cod de conduită profesională, se solicită un așa-zis „Examen de Calificare Profesională” susținut la sfârșitul perioadei de pregătire.

Nivelul de pregătire

Instruirea obligatorie existentă în domeniul transportului de fonduri bănești este în esență o pregătire de inițiere. Cursurile obligatorii de reciclare pentru domeniul considerat sunt neobișnuite și tind să se concentreze asupra revizuirii și actualizării cunoștințelor căpătate anterior. Pregătirea specifică tranzitului de fonduri bănești este adeseori complementară modulului de pregătire de bază în domeniul securității private.

Organizarea și certificarea pregătirii

Programele de pregătire pentru personalul angajat în activități de transport de fonduri bănești pot fi dezvoltate de către firmă, de guvern sau centre particulare de pregătire. Un corp tehnic independent, controlat adeseori de autoritatea competentă, anume Poliție, Ministerul Afacerilor Interne sau Ministerul Educației, certifică, de regulă, programele de pregătire profesională.

Rambursarea costurilor de pregătire profesională

Pregătirea profesională poate fi decontată direct sau indirect de către firmă. În unele cazuri, candidatul trebuie să-și acopere singur costurile implicate de pregătire, anterior angajării. Uneori, instruirea inițială este cofinanțată de autoritățile publice. Cursurile de reciclare sunt, în general, finanțate întotdeauna de către firma de transport de fonduri bănești.

Durata pregătirii profesionale

Durata programelor de pregătire în domeniul transportului de fonduri bănești, atât pentru cadrele de conducere, cât și pentru cele de execuție diferă de la un Stat Membru la altul, variind de la mai puțin de o zi la peste 300 de ore.

Conținutul pregătirii profesionale

Diferențe considerabile pot fi, de asemenea, observate în legătură cu conținutul pregătirii.

La nivel managerial, programele de pregătire profesională în domeniu acoperă aspectele juridice și tehnice ale activităților respective.

În acele State Membre în care a fost dezvoltat un standard minim de pregătire, sunt incluse diferite calificări. În unele State Membre, este accentuată dezvoltarea unor calificări manageriale și de activități în scop general, în timp ce în altele prevalează importanța unui know-how specific de securitate.

La nivelul angajaților obișnuiți, cerințele de pregătire privind pe cei ce îndeplinesc funcții de execuție sunt diferite. Cea mai mare parte a modulelor de pregătire existente sunt o combinație de cursuri teoretice și practice care pot varia ca durată de la o zi la mai mult de 300 de ore. Cursurile de pregătire sunt, în mod normal, desfășurate și absolvite anterior angajării sau trebuie să aibă loc la începutul perioadei de angajare.

▲ Condiții referitoare la vârstă

În general, nici o limită legală nu este stabilită cu privire la vârsta minimă și/sau maximă pentru cadrele de conducere sau angajați. În cele mai multe State Membre, se face o referire legată de vârsta minimă legală. Oricum, în unele State Membre există o solicitare explicită referitoare la limita de vârstă minimă, care variază între 18 și 21 de ani.

▲ Sancțiuni

Retragerea autorizației

Nerespectarea regulilor și reglementărilor impuse duce, în general, la retragerea sau pierderea autorizației de către compania de transport de fonduri bănești și/sau de către personalul acesteia. În funcție de gravitatea infracțiunii, această sancțiune poate fi temporară sau permanentă. De regulă, este posibilă contestarea deciziei de impunere a unei sancțiuni.

Alte sancțiuni

Alternativ, nerespectarea reglementărilor în domeniu poate duce la sancțiuni, altele decât retragerea autorizației, cum ar fi de exemplu: atenționarea, amendarea sau chiar detenția.

► Posesia și transportul armelor de foc

Cerințe legale

Puțin peste o treime²⁾ din Statele Membre UE interzic în mod explicit posesia și transportul armelor de foc, în timp ce mai puțin de o pătrime³⁾ din rândul acestor state solicită, prin lege sau prin acord colectiv de muncă, posesia și transportul unei arme de foc în timpul efectuării transportului de fonduri bănești. Toate celelalte State Membre UE permit posesia și transportul armelor de foc în timpul activităților de transport de fonduri bănești.

Tipuri de arme de foc ce pot fi purtate în timpul transportului de fonduri bănești

În majoritatea Statelor Membre în care armele de foc sunt fie solicitate în mod expres, fie permise în timpul transportului de fonduri bănești, este preferat armamentul ușor.

Autorizațiile

În toate Statele Membre în care armele de foc sunt solicitate sau permise în timpul transportului de fonduri bănești, trebuie să fie obținută o autorizație specială. O licență de acest fel este emisă, de obicei, la două niveluri:

- un permis pentru posesia unei arme de foc. Acest permis poate fi emis în favoarea companiei de transport de fonduri bănești sau a agentului de securitate individual.
- un permis personal pentru purtarea unei arme de foc. Acest permis este emis agentului de securitate individual. Permisul pentru purtarea unei arme de foc este, în general, valabil pentru o perioadă de cinci ani, dar este limitat, în mod obișnuit, la orele de muncă. Permisul de port-armă de foc este revocat sau anulat la părăsirea definitivă de către agentul de securitate individual a companiei de transporturi de fonduri bănești.

Autoritatea competentă pentru emiterea autorizațiilor de arme de foc

Autoritățile competente pentru emiterea unei licențe de port-armă de foc sunt în general Poliția (la nivel local), Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Justiției sau autoritățile locale.

Procedura de obținere a unei autorizații de port-armă de foc

Licența pentru armele de foc este emisă atunci când toate cerințele legale (inclusiv cele referitoare la instrucția specifică, depozitarea în siguranță, aptitudinea morală a persoanei implicate, existența unor ședințe de tragere regulate și a unui contract de muncă încheiat cu compania de transport de fonduri bănești....) sunt îndeplinite de către firma și/sau agentul de securitate individual solicitant.

²⁾ Cipru, Danemarca, Grecia, Irlanda, Malta, Portugalia, Suedia, Olanda și Marea Britanie.

³⁾ Germania, Franța, Italia, Marele Ducat al Luxemburgului, Spania și Belgia (prin Acord Colectiv de Muncă).

Majoritatea Statelor Membre solicită ca armele să fie depozitate la adăpost și în condiții de siguranță, în clădirile companiilor de transporturi de fonduri bănești.

Instrucția focului

Instruirea privind utilizarea armelor de foc este atât teoretică, cât și practică. Elemente importante ale instruirii sunt reprezentate de regulamentele legale referitoare la posesia, purtarea și utilizarea armelor de foc, precum și de aspectele practice cum sunt întreținerea și mânuirea acestora. Instrucția cu armele de foc este considerată a fi un proces de pregătire continuu, iar în majoritatea Statelor Membre sunt impuse executarea câtorva ședințe practice de tragere în fiecare an.

Sanțiuni în cazul nerespectării cerințelor obligatorii

Eșecul de a respecta prevederile legale considerate poate duce la retragerea sau revocarea autorizației de posesie și transport al unei arme de foc.

MODALITĂȚI DE EFECTUARE A ACTIVITĂȚILOR DE „TRANSPORT DE FONDURI BĂNEȘTI”

▶ Modalități referitoare la natura bunurilor transportate

- Atunci când se solicită natura transportului de fonduri, o descriere similară a conținutului este furnizată în toate cele 25 de State Membre UE, anume: bancnote, monezi, aur, bijuterii, documente, obiecte de artă etc.

- În 5 State Membre UE, modalitățile de efectuare variază în funcție de definirea juridică a bunurilor transportate. Această delimitare se referă în esență la:

- factorul de risc asociat al transportului;
- nivelul de blindaj al vehiculului, sau
- valoarea bunurilor transportate.

▶ Specificații tehnice ale vehiculelor

Vehiculele blindate sunt folosite în mod obișnuit pentru transporturile de fonduri în toate Statele Membre UE. Sisteme Inteligente de Neutralizare a Bancnotelor (IBNS) sunt, de asemenea, utilizate într-o anumită măsură.

Cu toate acestea, reglementările cu privire la protecția vehiculelor blindate diferă substanțial între Statele Membre UE.

Autorizația unui institut tehnic recunoscut oficial, precum și o aprobare anterioară din partea unei autorități competente sunt, adeseori, solicitate înainte ca vehiculele blindate să poată fi utilizate pentru transportul de fonduri.

▶ Sisteme de urmărire-reperare

În 17 State Membre UE, este impus un sistem de urmărire-reperare, precum GPS (Sistem de Poziționare Globală). Sistemele de urmărire-reperare sunt în mod obișnuit conectate direct la camera de control a companiei de transport de fonduri bănești și permit o poziționare permanentă a fiecărui vehicul de transport. Comportamente neobișnuite în interiorul sau apropierea vehiculului de transport pot fi, de asemenea, detectate cu ajutorul altor sisteme de urmărire și supraveghere.

► **Mijloace de comunicații**

Un sistem de comunicații dedicat între vehiculul de transport specializat și camera de control a companiei de transport este utilizat în toate Statele membre UE. Această comunicare este stabilită prin radio sau telefonia mobilă.

În majoritatea cazurilor, a fost dezvoltată o procedură de comunicare între vehicul și poliție prin intermediul camerei de control a companiei de transport de fonduri bănești.

► **Semnalizare**

Vehiculele pentru transportul fondurilor bănești poartă de regulă semne distincte pe toate laturile lor în scopul de a permite identificarea rapidă de la distanță (chiar și din aer).

Semnalizarea include numărul de identificare și logo-ul companiei de transport, iar în unele cazuri luminile portocalii intermitente.

În 7 State Membre există un set oficial de reglementări referitoare la semnalizarea vehiculelor pentru transportul de fonduri. În majoritatea cazurilor, aceste reglementări se referă la dimensiunea semnelor, vizibilitatea acestora și la informațiile privind conținutul transportului și poziția bunurilor transportate în vehicul (față, spate, lateral sau deasupra).

► **IBNS (Sistemul Inteligent de Neutralizare a Bancnotelor)**

IBNS poate fi definit ca „un sistem neîntrerupt, inteligent de neutralizare care previne încercările neautorizate de a deschide containerul prin neutralizarea permanentă a conținutului său”.

În timp ce IBNS este utilizat doar într-un număr limitat de State Membre UE, sistemele de neutralizare bazate pe denivelări transversale ale pavajului sunt foarte comune în majoritatea Statelor Membre UE.

IBNS este reglementat în doar 4 State Membre UE. Aceste constrângeri legale se referă în principal la aspecte tehnice ale sistemelor de neutralizare, conținutul acestora, nivelul de neutralizare și cantitatea de bunuri de valoare transportate. Sistemele IBNS necesită aprobarea fie din partea unui organism oficial de autorizare sau de către o autoritate competentă. Majoritatea tehnologiilor IBNS sunt autorizate doar pentru o perioadă limitată de timp.

► **Arme de foc**

Armele de foc sunt depozitate, de regulă, în clădirile companiilor de transport de fonduri unde un angajat desemnat ține un registru al tuturor mișcărilor armamentului.

Licențele pentru armele de foc sunt limitate, în general, la armamentul ușor. Armele folosite în cazul demonstrațiilor angrenați în rebeliuni sunt adeseori permise și, în acest caz, sunt considerate doar ca parte a echipamentului colectiv aflat în incinta vehiculului de transport.

Numărul armelor de foc din interiorul unui vehicul este în medie de la unu la trei. Folosirea lor este justificată doar în împrejurări sau amenințări extreme, ca de exemplu în situații de autoapărare.

▀ Gărzi de securitate

Programul de lucru

Reguli impuse de legea transporturilor

În majoritatea Statelor Membre UE, se aplică reglementări cu privire la timpul de muncă și orele de conducere auto în cadrul firmelor de transport de fonduri bănești.

În majoritatea cazurilor, timpul de conducere a vehiculului este organizat în schimburi și limitat la opt sau zece ore. În unele situații, trebuie să fie inclusă o pauză obligatorie de 45 de minute în programul de conducere auto. Timpul de muncă poate oscila de la 35 la peste 40 de ore săptămânal, în funcție de prevederile Contractului Colectiv de Muncă.

Reguli impuse de reglementări specifice cu privire la transportul de fonduri bănești

În majoritatea Statelor Membre UE, transportul de fonduri bănești este permis în timpul nopții. În doar o cincime din Statele Membre UE este interzis, în mod explicit, transportul de fonduri bănești în timpul nopții (între orele 22,00 seara și 6,00 dimineața).

- Echipamentul individual

Echipamentul individual al echipei de transport de fonduri bănești constă în general într-o uniformă și o vestă anti-glonț. Suplimentar, măștile de gaze pot fi parte a echipamentului respectiv. În unele cazuri, echipele de transport de fonduri pot fi înarmate.

Echipamentul colectiv

În mare măsură, existența echipamentului colectiv în vehiculul de transport de fonduri bănești este nereglementată, în Statele Membre UE. Companiile decid singure dacă să doteze vehiculul de transport de fonduri bănești cu echipament colectiv. Echipamentul colectiv disponibil variază de la aparatură radio și walkie-talkies la arme de foc, precum armamentul ușor sau cel utilizat în cazul rebeliunilor.

Componenta echipei

Componenta echipei în timpul transportului de fonduri bănești depinde în principal de tipul transportului și variază de la unu la trei membri pe vehicul. În unele cazuri, transportul de fonduri bănești este secondat din spate de o escortă. Componenta echipei, precum și a escortei, depind în mare măsură de suma și tipul bunurilor de valoare transportate.

Escorta

Escorta obligatorie a unui transport de fonduri bănești diferă în mare măsură de la un Stat Membru UE la altul. În 5 State Membre UE au fost dezvoltate cerințe legale care stipulează escortarea transporturilor de fonduri bănești. În unele cazuri, escorta este organizată de organele de poliție.

▀ Obligații necesare a fi îndeplinite de client

Pe parcursul itinerarului de transport, clientul serviciilor de transport joacă un rol important în ce privește securitatea desfășurării operațiunii; de aceea el este obligat să

adopte anumite măsuri pe linie de securitate cum ar fi managementul comun al riscului la punctele de colectare sau ridicare a bunurilor.

Amenajarea punctelor de colectare și livrare

În majoritatea Statelor membre UE nu există standarde minime cu privire la amenajarea punctelor de colectare și livrare a transporturilor. Aceste standarde sunt în general negociate de compania de transport și client.

În acele State Membre UE în care sunt impuse obligații în acest sens în sarcina clientului, acestea se referă în principal la existența unei zone sau suprafețe izolate (adeșori în afara vizibilității publicului) în care trebuie să se efectueze încărcarea-descărcarea.

Metodele frecvente utilizate constau în implementarea unor măsuri tehnice și/sau constructive (precum subsoluri, ecluze pneumatice sau labirinte de vid, bolte în pereți dotate cu sisteme de închidere speciale, camere de luat vederi, sisteme de alarmă, aparatură de control al accesului, sisteme de televiziune cu circuit închis etc.) sau a unor politici organizatorice și procedurale (zone de securitate, identificarea echipei de transport, izolarea față de public, înlăturarea posibilelor obstacole, căi de acces suplimentare pe scurtături, programe de livrare stabilite în avans, mânuirea livrărilor într-o anumită perioadă de timp de la sosirea lor etc.)

▲ Codul autostrăzilor și șoselelor principale

Operațiunile sigure de transport de fonduri bănești se bazează în mare măsură pe parcurgerea rapidă și neîntreruptă a unui traseu în trafic. În majoritatea Statelor Membre UE nu sunt permise abateri de la codul traficului rutier.

În acele State Membre în care există reglementări specifice pentru transportul de fonduri bănești, acestea se concentrează asupra parcurgerii rapide și în siguranță a traseurilor de către vehiculele de transport.

În unele cazuri, sunt necesare autorizații speciale sau excepții referitoare la parcurgeri sau opriri în locurile publice.

În general, este acceptată ideea că întregul proces de transport de fonduri bănești trebuie să fie cât se poate de rapid și sigur, iar traficul obișnuit (culoarele de autobuz) sau publicul larg (benzile rutiere destinate publicului) nu trebuie să sufere prea multe inconveniente din cauza acestui tip special de transport.

▲ Clădirile companiilor de „Transport de fonduri bănești”

În majoritatea Statelor Membre UE, această problemă nu este reglementată într-un cadru general, ci este lăsată la latitudinea discreționară a autorităților locale sau a Băncii Centrale.

Totuși, în unele State Membre UE, sunt impuse standarde specifice de securitate precum existența unor încăperi blindate, a unor zone de securitate, a loturilor de parcare securizate, a intrărilor dotate cu ecluze pneumatice sau labirinte de vid și a unor sisteme pasive de apărare.

► **Obligații față de poliție**

În general, companiile transportatoare de fonduri bănești colaborează cu poliția pe bază de voluntariat. Această colaborare este, în principal, neoficială și nu este rezultatul unui set predefinit de orientări.

Informațiile comunicate poliției (locale) sunt, în general, organizate în baza unui set de proceduri oficiale și se referă, în principal, la itinerarii și componența echipei de transport.

În unele State Membre, companiile transportatoare de fonduri bănești au obligații speciale față de poliție; aceste obligații se pot referi la identificarea, comunicarea itinerariilor, verificarea registrelor de transport etc.

► **Reguli naționale specifice**

Organizarea itinerariilor

Organizarea itinerariilor rămâne în mare măsură la discreția companiei transportatoare de fonduri bănești și este adaptată nevoilor clientului.

Împrejurări în care echipa de transport poate părăsi vehiculul

În general, această problemă nu este reglementată în Statele Membre. Prin urmare, regulile și practicile referitoare la părăsirea vehiculului diferă. Ca regulă, abandonarea vehiculului nu este acceptată.

► **Reguli naționale specifice care permit tranzitarea teritoriului de către un vehicul străin de „Transport de fonduri bănești” (membru UE sau din afara acesteia)**

Datorită reglementărilor naționale foarte concrete, regulamentele în vigoare referitoare la tranzitarea frontierelor de către transportatorii de fonduri bănești au la bază principiul COD (al țării de destinație). De obicei, o autorizație specială pentru traversarea teritoriului național printr-o procedură simplificată trebuie emisă de către autoritatea responsabilă din țara de destinație.

INCIDENTE ÎN TIMPUL OPERAȚIUNILOR DE „TRANSPORT DE FONDURI BĂNEȘTI”

► **Efectele psihologice**

Reglementări privind efectele psihologice cauzate de producerea incidentelor sunt practic inexistente în Uniunea Europeană. Doar Belgia, Danemarca, Franța, Germania și Ungaria dispun de politici oficiale în baza prevederilor Contractelor Colective de Muncă sau a programelor de asigurări sociale. Efectele psihologice sunt, în esență, soluționate de către compania transportatoare de fonduri bănești.

► **Protecția socială**

Programele de protecție socială se bucură de o bază legală puțin mai mare (legislație și/sau Contracte Colective de Muncă) și se concentrează, în principal, pe asigurarea unui venit garantat pentru o anumită perioadă de timp, acordat victimei, sau pe compensarea financiară a familiei, în caz de deces.

În absența unei baze legale, compania este cea care furnizează, uneori, aceste garanții.

CONTROL ȘI SANCTIUNI

▶ Organisme de control

Autoritățile naționale de control în Statele Membre UE sunt Ministerul de Interne, Ministerul Justiției sau poliția. La nivel local, de obicei, autoritatea polițienească este răspunzătoare de controlul companiilor transportatoare de fonduri bănești și a operațiilor efectuate de ele. Acest lucru nu înseamnă că respectivele autorități sunt investite automat cu puteri și atribuții de a impune sancțiuni companiilor care nu se conformează reglementărilor în domeniu. În unele cazuri, ele dispun de aceste prerogative, dar cel mai adesea nu li se permite aplicarea de sancțiuni. Dreptul de a face recurs împotriva unei decizii de sancționare nu este întotdeauna reglementat oficial sau nu se află la îndemâna companiei transportatoare în speță.

▶ Natura sancțiunilor

Retragerea licenței

Nerespectarea regulilor și reglementărilor privind transportul de fonduri bănești atrage după sine, în general, retragerea sau pierderea autorizației companiei transportatoare și/sau a personalului. În funcție de gravitatea abaterii, sancțiunea poate fi temporară sau permanentă. De obicei, recursul împotriva acestei decizii este posibil.

Alte sancțiuni

Alternativ, nerespectarea reglementărilor poate conduce și la alte sancțiuni decât retragerea licenței, respectiv avertisment, amendă sau chiar închisoare.

▶ Pierderea autorizației

Pierderea autorizației se produce, în cele mai multe cazuri, atunci când compania transportatoare nu se conformează legislației în vigoare. Autorizațiile companiei, managementului și angajaților pot fi revocate.

REZUMAT ȘI CONCLUZII FINALE

Segmentul transportului de fonduri bănești este reglementat, într-o oarecare măsură, de legislația privind securitatea privată, cea comercială sau a transporturilor. Cu toate acestea, tipul reglementării și conținutul diferă foarte mult de la un Stat Membru UE la altul.

Majoritatea Statelor Membre UE și-au dezvoltat un cadrul legislativ general privind securitatea privată, care se aplică și transporturilor de fonduri bănești. Și totuși, transporturile de fonduri bănești sunt adesea percepute ca fiind o activitate, în general, comercială și de transport.

În UE există o tendință generală de a reglementa mult mai strict domeniul transporturilor de fonduri bănești.

Fiecare Stat Membru al UE are propria sa abordare față de sectorul transporturilor de fonduri bănești și, în mod evident, își pune propriile sale accente în respectiva activitate.

În cadrul acestui studiu, apare inevitabilă comparația situației din cele 15 „vechi” State Membre UE cu cele 10 care s-au alăturat UE la 1 mai 2004. Analiza relevă că transportul de fonduri bănești în cele 10 noi state Membre UE este, evident, mai nereglementată comparativ cu situația din cele 15 state Membre UE din perioada anterioară datei de 1 mai 2004. În plus, între cele 15 State Membre UE din perioada premergătoare datei de 1 mai 2004 și cele 10 noi State Membre UE pare să nu existe o bază comună puternică față de situația comparativă din interiorul blocului Statelor Membre „vechi” și, respectiv, al blocului Statelor Membre „noi”.

Strângerea datelor nu a fost facilă. Problematika nu se explică de la sine, iar studiul a necesitat „cunoștințe de specialitate”. În plus, bariera lingvistică s-a dovedit a fi o provocare majoră și, uneori, a condus la interpretări interesante.

Luând toate aspectele în considerare, s-ar putea concluziona că obiectivele studiului au fost atinse. Prin urmare, se speră cu convingere că acest document va constitui un instrument valoros pentru multe părți interesate și persoane garante pentru activele companiei.

În încheiere, cercetătoarea dorește să mulțumească tuturor celor care au avut amabilitatea să-și aducă contribuția generoasă la întocmirea lucrării, în special, Comisiei Europene - DG Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Oportunități Egale - pentru cofinanțarea proiectului. Sincere mulțumiri sunt transmise partenerilor sociali europeni din domeniul securității private, CoESS și UNI-Europa, și membrilor lor la nivel național, pentru valorosul efort depus în activarea tuturor surselor de informații. ESTA necesită mulțumiri speciale pentru timpul și efortul pus la dispoziție. În final, dar nu pe ultimul loc, sincere mulțumiri tuturor care au alocat timp și efort pentru a răspunde studiului.

Lilany Morré
Cercetător
Lilany.morre@village.uunet.be

28 septembrie 2006
