

**Estudio comparativo de las legislaciones  
para el sector privado de transporte de fondos  
en los 15 estados miembros de la UE**

Informe Final de un Proyecto para CoESS / UNI-Europa  
financiado por la Comisión Europea  
Octubre de 2004

Preparado por Lilany Morré  
[lilany.morre@village.uunet.be](mailto:lilany.morre@village.uunet.be)

## **Estudio comparativo de las legislaciones para el sector privado de transporte de fondos en los 15 estados miembros de la UE**

Este estudio, puesto en marcha por CoESS y UNI-Europa en el marco del Diálogo Social Europeo del sector de la Seguridad Privada, forma parte de la estrategia de seguimiento del estudio Ecotec del año 2002 acerca de “Una síntesis comparativa de la legislación que regula el sector de la seguridad privada en la Unión Europea”, referente sobre todo a la protección. Financiada también por la Comisión Europea, esta encuesta específica sobre la rama del Dinero en Tránsito (CIT) fue dirigida por un Grupo de Trabajo especial constituido por CoESS y Uni-Europa y ampliado a miembros de la ESTA.

El cuestionario se aplicó a los quince primeros Estados miembros de la UE y se irá ampliando a los diez nuevos Estados miembros que desde entonces han entrado en la Unión Europea en mayo de 2004. Portugal, por razones particulares, no figura en este informe final, aunque se incorporará a la actualización futura del estudio.

CoESS y UNI-Europa expresan su más sincero agradecimiento a los diversos miembros del grupo de trabajo y a Lilany Morré, autora del informe final que vio la luz por primera vez en la 4ª “Conferencia Europea sobre Servicios de Seguridad Privada”, organizada conjuntamente por CoESS y UNI-Europa y celebrada en Madrid en octubre de 2004. El estudio, disponible inicialmente en inglés, francés y español, se traducirá posteriormente a las demás lenguas europeas. Validado por el Comité de Diálogo Social Sectorial de la UE, este importante trabajo va en la misma línea de la Declaración Conjunta sobre la Armonización de Marcos Legislativos, firmada por CoESS y UNI-Europa el 13 de diciembre de 2001 durante la Conferencia Europea sobre Servicios de Seguridad Privada que tuvo lugar en Bruselas.

Los dos agentes sociales del sector de la seguridad privada están especialmente agradecidos a la Comisión Europea por su apoyo financiero del estudio.

## Índice

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<u>Objetivos del Estudio</u> .....	5
Metodología .....	5
<u>Estructura del informe</u> .....	6
<b><u>I. CONDICIONES DE ACCESO A LA PROFESIÓN DEL TRANSPORTE DE FONDOS PARA PERSONAL Y EMPRESAS</u></b> .....	<b>7</b>
<u>Definición legal (Tabla 1)</u> .....	7
<u>Tipos de licencia (Tabla 2)</u> .....	7
<i>Legislación comercial o empresarial</i> .....	7
<i>Legislación del transporte</i> .....	7
<i>Legislación de seguridad</i> .....	8
<u>Formación (Tabla 7 – Tabla 12)</u> .....	8
<u>Límites de edad (Tabla 7 – Tabla 11)</u> .....	9
<u>Sanciones (Tabla 4 – Tabla 10)</u> .....	9
<u>Posesión y uso de armas (de fuego) (Tabla 13 – Tabla 14)</u> .....	10
<b><u>II. CONDICIONES PARA EL EJERCICIO DE LAS ACTIVIDADES</u></b> .....	<b>11</b>
<u>Reglas impuestas por la legislación de transportes (Tabla 15)</u> .....	11
<u>Reglas impuestas por reglamentos específicos de transporte de fondos (Tabla 16)</u> .....	11
<u>Obligaciones con la policía (Tabla 16)</u> .....	11
<b><u>III. MODALIDADES DE EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES</u></b> .....	<b>12</b>
<u>Definición legal de los bienes transportados (Tabla 17)</u> .....	12
<u>Características y medios de protección de los camiones (Tabla 19)</u> .....	12
<u>Sistema de seguimiento (Tabla 19)</u> .....	13
<u>Medios de comunicación (Tabla 20)</u> .....	13
<u>Señalización (Tabla 20)</u> .....	13
<u>IBNS (Tabla 21 – Tabla 22)</u> .....	14
<u>Armas (Tabla 23)</u> .....	14

<b><u>Guardias de seguridad (Tabla 24)</u></b> .....	<b>14</b>
= <u>Equipo individual</u> .....	14
= <u>Equipo colectivo</u> .....	15
= <u>Dotación del transporte</u> .....	15
= <u>Escolta</u> .....	15
<b><u>Obligaciones que debe cumplir el cliente (Tabla 25)</u></b> .....	<b>15</b>
<b><u>Reglamentos del código de circulación (Tabla 26 - 27)</u></b> .....	<b>16</b>
<b><u>Locales de la empresa de transporte de fondos (Tabla 28)</u></b> .....	<b>16</b>
= <u>Instalaciones y depósito de fondos y objetos valiosos</u> .....	16
<b><u>Información que se comunica a la policía (Tabla 29)</u></b> .....	<b>17</b>
<b><u>Reglamentos específicos de cada país (Tabla 30)</u></b> .....	<b>17</b>
= <u>Organización de rondas de inspección</u> .....	17
= <u>Condiciones en las que los pasajeros pueden salir del vehículo</u> .....	17
= <u>Otras estipulaciones</u> .....	17
<b><u>Reglamentos específicos de cada país para el permiso de que vehículos de transferencias de fondos crucen su territorio (miembros o no miembros de la UE) (Tabla 31)</u></b> .....	<b>18</b>
<b><u>IV. INCIDENTES DURANTE EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Acompañamiento psicológico (Tabla 32)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Protección social (Tabla 33)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Sanciones (Tabla 34)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Autoridad de control (Tabla 35)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Perdida de la licencia (Tabla 36)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>CONCLUSIONES</u></b> .....	
<b><u>Notas finales</u></b> .....	<b>22</b>

## Introducción

---

### Objetivos del Estudio

Este informe es el texto final de un proyecto que solicitaron los interlocutores sociales del sector de seguridad privada europea: la CoESS (Confederación de Servicios de Seguridad Europeos) y Uni-Europa y que ha sido financiado por la Comisión Europea.

La propia Comisión Europea (la antigua DG ECFIN) se había planteado elaborar un reglamento europeo para el transporte de fondos transfronterizo.

Teniendo en cuenta la colaboración entre los interlocutores sociales en el marco del diálogo social, resulta natural que fueran ellos los padres adoptivos de este proyecto.

Este estudio tiene como objetivo presentar una visión panorámica resumida pero completa de

- la situación legal (tanto nacional como regional),
- la situación social (convenios colectivos),
- y las prácticas reales de transporte de fondos y objetos de valor en la Unión Europea antes del primero de mayo del 2004.

Los principales ámbitos de interés son:

- ✓ La existencia de un concepto formal de actividades de transporte de fondos en los estados miembros
- ✓ Los requisitos de acceso
- ✓ Las condiciones para el ejercicio de las actividades
- ✓ Las modalidades para ejecutar las actividades en lo que se refiere a los bienes transportados, los vehículos y el itinerario
- ✓ La reacción social tras un incidente

### Metodología

Este estudio se ha elaborado en estrecha consulta con las secretarías de la CoESS y de Uni-Europa y dentro del marco del ‘Diálogo Social’ del sector.

La información que este informe suministra ha sido verificada en varias fases por los interlocutores sociales. Cualquier vacío que quede o pequeños errores se deben a la dificultad para obtener respuesta de expertos suficientemente competentes a nivel de los estados miembros para que suministren o verifiquen las informaciones en el plazo marcado.

## Estructura del informe

El informe se basa en 4 temas *principales*

- I. Las condiciones de acceso en la profesión del transporte de fondos: personal y empresas  
Este capítulo se centra fundamentalmente en los requisitos de acceso para las empresas, el personal responsable y los trabajadores. Se presta especial atención a temas como los permisos, la formación, la edad y las armas.
- II. Las condiciones del ejercicio de estas actividades  
¿Qué condiciones prácticas necesita el transporte de fondos?
- III. Las modalidades del ejercicio de las actividades  
¿Cómo se organiza el transporte de fondos?; ¿Qué requisitos deben cumplir los bienes transportados y los vehículos?; ¿Qué papel desempeña el cliente en la seguridad del transporte?; ¿Cómo puede operar en calles y espacios públicos un vehículo de transporte de fondos?
- IV. Incidentes durante el ejercicio de las actividades  
¿De qué red social disponen las víctimas de un incidente?; ¿Qué pasa con sus familias?

En todos los capítulos se ha prestado gran atención a las posibles sanciones si no se respetan las reglas.

Cada tema se refiere a una determinada fase del proceso legislativo / regulador y trata numerosos puntos que podrían someterse a una 'posible' legislación.

Todos estos elementos son una parte vital del transporte de fondos controlado y seguro.

## I. Condiciones de acceso a la profesión del transporte de fondos para personal y empresas

---

(Tabla 1 – Tabla 14)

### **Definición legal (Tabla 1)**

Algo más del 50 % de los estados miembros carecen de una definición específica de transporte de fondos. En algunos casos las actividades de transporte de fondos están cubiertas por la legislación de seguridad general, excepto en Austria y Alemania en que existe un marco coherente compuesto de organizaciones profesionales, pólizas de seguros, convenios colectivos y legislación general.

Bélgica, Francia, Italia, España, el Gran Ducado de Luxemburgo y los Países Bajos tienen una definición específica de transporte de fondos en su legislación.

En términos generales se considera que el transporte de fondos es *‘una actividad profesional de transporte de objetos de un valor elevado para una tercera parte’*.

### **Tipos de licencia (Tabla 2)**

Los estados miembros exigen de las empresas que organizan actividades de transporte de fondos algún tipo de licencia. Se pueden distinguir tres tipos principales de licencia:

- Licencias basadas en la legislación comercial o empresarial
- Licencias basadas en la legislación del transporte
- Licencias basadas en la legislación de seguridad

#### *Legislación comercial o empresarial :*

La mayoría de los países imponen una serie de requisitos para las actividades de negocios en general como la inscripción en el registro de comercio o para acceder a ciertos oficios o profesiones. Hay pocos países en los que se exige una licencia específica para este sector. Alemania es el país más que debe señalarse al respecto puesto que allí se exige una licencia basada en la legislación comercial como el código de comercio e industria §34a y en algunos casos una licencia basada en el artículo §32 de la ley sobre el control de crédito.

#### *Legislación del transporte:*

En lo que se refiere a requisitos basados en la legislación del transporte, casi todos los estados miembros cuentan con ciertas disposiciones como la inscripción en un registro específico de transporte, certificación y cumplimiento de ciertos reglamentos. Sólo Austria, Bélgica y Alemania exigen que se obtenga una licencia de transporte específica. En Bélgica esta licencia se limita al transporte internacional mientras que Alemania sólo exige esta licencia para determinados tipos de transporte.

### *Legislación de seguridad*

Hoy en día todos los estados miembros, excepto Austria y Alemania cuentan con una legislación de seguridad específica. Sin embargo hay pocos países (Bélgica, Francia, el Gran Ducado de Luxemburgo y España) que tengan un capítulo a parte para el transporte de fondos y de objetos de valor. La mayoría de las reglas que se aplican al transporte de fondos y de objetos de valor se derivan de la legislación general de seguridad.

Las licencias existen a tres niveles: nivel empresarial ([Tabla 3-Tabla 6](#)), nivel de jefe de la empresa / dirección ([Tabla 7-Tabla 10](#)) y nivel de personal ([Tabla 11-Tabla 14](#)).

Las licencias se otorgan a nivel *nacional, regional o local* y tienen una duración limitada pero renovable que va de 3 a 5 años. Los órganos gubernamentales<sup>1</sup> que otorgan la licencia son principalmente el *Ministerio de Justicia, el Ministerio del Interior o las autoridades policiales*. La concesión de una licencia viene precedida de una solicitud por escrito al responsable del departamento con la que se suministra toda la información necesaria y que generalmente está vinculada a ciertas modalidades en lo que se refiere a la viabilidad financiera, garantía financiera<sup>1</sup> ([Tabla 6](#)) e integridad moral de los propietarios ([Tabla 9](#)) y del personal ([Tabla 11](#)) y en algunos casos la disponibilidad de los medios y métodos necesarios por parte de la empresa solicitante. Generalmente las empresas especializadas en el transporte de fondos se limitan a este tipo de actividades. Si también se ocupa de otras actividades se necesitara una licencia / permiso adicional y generalmente se limita a actividades de seguridad como la vigilancia, la monitorización de alarmas y la protección de personas. En casos excepcionales el transporte de fondos puede combinarse con las actividades generales de transporte (Finlandia).

La falta de respeto de las condiciones de ejecución puede conllevar numerosas sanciones (administrativas y penales) incluyendo la retirada de la licencia.

Además de la licencia de la empresa de transporte de fondos, la mayoría de los estados miembros exigen una licencia adicional ([Tabla 8 – Tabla 11](#)) o un certificado para el jefe de la empresa y para el personal (tanto de oficinas como el resto de los empleados). Las condiciones impuestas en la licencia intentan garantizar unos niveles mínimos de integridad y calidad de los servicios suministrados. La licencia / certificación generalmente requiere una investigación; que no se tengan antecedentes penales; garantías adicionales de fiabilidad e integridad ([Tabla 9 – Tabla 11](#)) y que se haya pasado por una formación profesional específica o se tenga suficiente experiencia previa en cargos de gestión pública o privada.

### **Formación ([Tabla 7 – Tabla 12](#))**

Las formaciones se centran por lo general en los aspectos legales además de los técnicos de la profesión. Sin embargo su duración varía mucho de país a país.

<sup>1</sup> Respecto a la legislación de seguridad: Bélgica, Francia, Italia, España y Países Bajos: una garantía financiera y / o un seguro de responsabilidad civil

Respecto a la legislación de transporte o comercial: Austria, Finlandia, Alemania, Luxemburgo y el RU.

La formación, aunque no siempre es obligatoria, se puede organizar interna y externamente. Los certificados los da generalmente un órgano técnico, a veces en colaboración con el Ministerio de Educación.

La formación de propietarios y miembros de la dirección no suele ser obligatoria. Los países miembros que sí que exigen un nivel de formación tienen enfoques distintos: en algunos casos bastan los certificados generales de conocimientos profesionales, en otros se exige de la dirección una formación en seguridad. Bélgica también reconoce experiencia previa en el ámbito de la seguridad.

También encontramos enormes diferencias en los contenidos de estas formaciones. Algunos estados prestan mayor atención a que se tengan nociones generales comerciales<sup>2</sup> mientras que otros prefieren una formación en seguridad más especializada que se centre en temas de gestión<sup>3</sup>.

Igualmente hay fuertes diferencias respecto a la formación de los trabajadores. La mayoría de los programas de formación incluyen cursos teóricos y prácticos y duran entre un día y 186 horas.

La financiación de la formación de los empleados por lo general va a cuenta de la propia empresa, a veces con ayudas del gobierno. La formación debe ser previa a que se empiece a trabajar o debe efectuarse cuando se empieza.

Además de la formación de base, existen cursos de “puesta al día” que se centran sobre todo en prácticas y logros o en poner al día habilidades que ya se habían adquirido. Una vez más encontramos enormes diferencias en la duración y la uniformidad de los cursos de país a país.

Muy a menudo los contenidos de la formación, los centros de formación y los formadores necesitan certificados.

Si no se dispone de mínimos legales, las organizaciones profesionales o las empresas suelen ofrecer una formación (limitada).

### **Límites de edad ([Tabla 7](#) – [Tabla 11](#))**

Casi todos los estados miembros imponen límites de edad. La edad mínima del jefe de la empresa y el personal de gestión varía entre 18 y 30 años como mínimo y como máximo va de 62 a la falta de límite.

Los límites de edad de los trabajadores se fijan generalmente entre 18 y 65 excepto en Francia, donde la edad mínima es de 21 años para poder llevar armas y en el RU en que la edad mínima es 21.

### **Sanciones ([Tabla 4](#) – [Tabla 10](#))**

Si no se cumplen las reglas o se infringen las disposiciones legales hay siempre sanciones administrativas que van de los avisos y las multas hasta la retirada temporal o permanente de la licencia. Si las infracciones entran en el ámbito del código penal pueden conllevar multas o encarcelamiento. En algunos casos el personal responsable de la infracción puede perder su puesto de trabajo.

---

<sup>2</sup> Legislación civil, comercial, social y fiscal, gestión comercial y financiera, conocimiento del mercado, estándares y técnicas de explotación.

<sup>3</sup> organización del sector, aspectos legales del mismo, legislación penal, relaciones sociales, derechos fundamentales de libertad, relaciones con los clientes.

Aunque no siempre está formalizado el proceso, parece que en la mayoría de los estados miembros existe la posibilidad de presentar una apelación.

En Alemania si no se respetan los mínimos profesionales o los reglamentos existentes el resultado es por lo general un aumento importante de la póliza de seguros.

### **Posesión y uso de armas (de fuego) ([Tabla 13](#) – [Tabla 14](#))**

En Dinamarca, Grecia, Irlanda, Suecia, los Países Bajos y en el RU la posesión y uso de armas de fuego están estrictamente prohibidos. En Alemania, Francia, Italia, España y en el Gran Ducado de Luxemburgo es obligatorio tener un arma durante el ejercicio de la actividad profesional. En Austria, Bélgica y Finlandia se permite llevar armas durante el transporte de fondos. Sin embargo los acuerdos sociales obligan a llevar armas de fuego en Bélgica.

El derecho o deber de tener y usar armas de fuego están sujetos a condiciones estrictas.

La solicitud la presenta generalmente la empresa que emplea a la persona que la llevará. Sin embargo el permiso de llevar y usar un arma se concede caso por caso, una vez que los individuos cumplan las condiciones fijadas. Estas condiciones se refieren a la aptitud moral (por ejemplo que no se tengan precedentes criminales); que se haya finalizado con éxito una formación sobre armas; la posibilidad de hacer regularmente prácticas de tiro y un contrato laboral con la empresa que solicita el permiso. Generalmente el permiso se limita al horario de trabajo. Tras terminar el trabajo, las armas de fuego deben guardarse en la empresa. Cuando el trabajador deja de trabajar en esa empresa el permiso se revoca o cancela. Las autoridades que conceden el permiso suelen ser locales como la policía o el gobernador excepto en el Gran Ducado de Luxemburgo, en el que es el Ministro de Justicia el responsable directo de la concesión del permiso.

Bélgica, Francia, Luxemburgo y España han fijado unos requisitos específicos para llevar y comprar armas de fuego.

Principalmente se permiten las pistolas.

Toda infracción de las disposiciones legales o la falta de respeto de los reglamentos llevan a la retirada o revocación del permiso de tener o llevar un arma de fuego.

## II. Condiciones para el ejercicio de las actividades.

---

(Tabla 15 - Tabla 16)

### **Reglas impuestas por la legislación de transportes [\(Tabla 15\)](#)**

9 de 14 estados miembros cuentan con ciertas reglas sobre el tiempo de conducción y el horario de trabajo en actividades de transporte.

Estas reglas provienen de la legislación (nacional) o de pactos sociales.

El horario de trabajo varía entre 35 horas semanales en Francia hasta más de 40 horas semanales (por ejemplo en el RU).

Las reglas del tiempo de conducción siguen el mismo patrón. Alemania y España tienen descansos obligatorios tras 4.5 horas al volante.

Bélgica, Francia, Italia y el Gran Ducado de Luxemburgo normalmente excluyen el transporte nocturno<sup>4</sup>.

### **Reglas impuestas por reglamentos específicos de transporte de fondos [\(Tabla 16\)](#)**

Bélgica, Francia, Italia y el Gran Ducado de Luxemburgo prohíben específicamente el transporte nocturno de fondos.

En Irlanda no existen disposiciones específicas sobre transporte nocturno pero reconoce que la policía tiene ciertas reticencias al mismo.

La prohibición del transporte nocturno se ha incorporado específicamente a la ley de seguridad vigente en Bélgica y en Luxemburgo. En Francia esta prohibición se acordó en el pacto social nacional del 2000.

### **Obligaciones con la policía [\(Tabla 16\)](#)**

En la mayoría de los estados miembros no hay obligaciones formales con la policía.

En Bélgica, Italia y España toda empresa de transporte de fondos debe comunicar por adelantado las informaciones pertinentes de todos los transportes a las autoridades policiales competentes, incluyendo cualquier cambio de los horarios comunicados.

En España la policía puede verificar el registro de transporte obligatorio de los últimos cinco años.

En Alemania se han firmado acuerdos con la policía para controlar el tráfico.

---

<sup>4</sup> Generalmente desde las 22.00 p.m. hasta las 06.00 a.m.

### III. Modalidades de ejecución de las actividades

(Tabla 17 - Tabla 31)

#### **Definición legal de los bienes transportados** ([Tabla 17](#))

El concepto de transportes de fondos y objetos de valor es parecido en todos los estados miembros. Sin embargo sólo hay tres países con una definición legal del contenido del transporte: Bélgica, Francia y el Gran Ducado de Luxemburgo hacen referencia al factor riesgo, el compromiso profesional o el valor de los objetos.

En lo que se refiere a límites de las cantidades transportadas, generalmente se acuerdan entre las empresas y sus aseguradores. Se imponen restricciones adicionales cuando las cantidades de objetos valiosos superan ciertos límites, excepto en Francia, España y Bélgica –en lo que se refiere a transportes ligeros de fondos.

En todos los países se trabaja con transportes blindados y hasta cierto punto con IBNS. Los países que cuentan con un marco legal de reglas incluyen los términos de uso de transportes blindados e IBNS.

#### **Características y medios de protección de los camiones** ([Tabla 19](#))

En varias legislaciones se establece un nivel variable de blindaje y la posibilidad de trabajar con camiones semi-blindados y/o no blindados siempre que estén adecuadamente equipados siempre que se usen las nuevas tecnologías (IBNS) para las recogidas y entregas.

Incluso cuando no se cuenta con una legislación específica, se cuenta con un blindaje mínimo que suele estar regulada por los estándares acordados por las organizaciones profesionales o en los reglamentos de las aseguradoras.

No sorprenderá que los estados miembros que cuentan con un marco legal detallado se hayan esforzado mucho para prescribir los estándares mínimos de blindaje de los vehículos. Estos vehículos deben estar certificados por un órgano de certificación reconocido y deben haber recibido la aprobación de las autoridades competentes antes de empezar a usarse.

Se puede concluir que, a nivel técnico, los requisitos de los blindajes son que:

- La tecnología de blindaje se ha diseñado para suministrar un máximo de protección con un cierto nivel predefinido de resistencia a las balas y los choques.
- El nivel de protección<sup>5</sup> de cada pieza depende del nivel de blindaje total del cuerpo del vehículo.

<sup>5</sup> Resistencia según la clasificación de armas de fuego;

rendijas protegidas (para poder disparar);

salida de emergencia incorporada;

cámara blindada;

escudo de protección al frente del vehículo;

sistema de cerraduras de seguridad;

Separación armada del compartimento en que están los objetos valiosos y el de los conductores con escotilla de comunicación incorporada ;(!)

rendija para poder deshacerse de las llaves; (!)

- Además del blindaje, el vehículo debe contar con todos los medios posibles para garantizar la seguridad de los pasajeros. Al respecto se presta enorme atención al suministro adecuado de aire fresco, la comunicación con el exterior, la alarma del vehículo, etc.

### **Sistema de seguimiento** ([Tabla 19](#))

Casi todos los estados miembros exigen un sistema de seguimiento como el GPS para poder localizar el vehículo en todo momento y / o detectar cualquier comportamiento sospechoso. Generalmente este ofrece una conexión directa con la empresa excepto en algunos países en que se tiene comunicación directa con la policía<sup>6</sup>.

Por lo general sólo las legislaciones más rigurosas definen unos estándares mínimos con requisitos para el sistema de seguimiento.

### **Medios de comunicación** ([Tabla 20](#))

Parece ser que en todos los países se tiene un sistema de comunicación específico con la sede de la empresa. Este sistema puede ser de radio, teléfono o teléfono móvil. Aunque no hay una comunicación directa con la policía, todos los países han implantado en mayor o menor medida un procedimiento de comunicación con esta a través de la sede de la empresa.

### **Señalización** ([Tabla 20](#))

Para poder identificar rápidamente un vehículo la mayoría de las empresas cuentan con una señalización en los lados del camión, generalmente con el número de identificación y el logotipo de la empresa.

Bélgica, Francia, Italia, el Gran Ducado de Luxemburgo y los Países Bajos tienen reglamentos formales de señalización de los vehículos. Alemania regula la señalización mediante la BDGW (Asociación Federal de servicios monetarios y de objetos de valor). Las reglas se refieren sobre todo al tamaño / brillo y el tipo de indicaciones además de la posición / localización (frente, trasero, lateral y techo) de las mismas. En Bélgica la señalización debe detallar el tipo de transporte (dinero en efectivo, documentos, sistema de neutralización)

---

ventanas resistentes al fuego;  
parachoques protegidos; neumáticos “con deshinchado o hundimiento limitado” (que puedan seguir rodando una vez pinchados)  
una placa deflectora; (!)  
bloqueo del depósito de gasolina;  
puertas esclusas;  
sistema de aire acondicionado;  
dispositivo de bloqueo de las puertas con el que sólo pueden abrirse desde el interior del vehículo;  
alarma de vehículo protegida;  
extintor;  
no debe haber posibles ayudas externas como escalones, ganchos, manillas de puerta, etc.

<sup>6</sup> A excepción de Bélgica y Luxemburgo en donde se dispone de una conexión directa con la policía mediante el GPS y de Finlandia en donde actualmente no se ha organizado todavía una comunicación directa con la policía. Se está revisando ahora su sistema y probablemente contarán con una conexión directa en caso de emergencia.

### IBNS ([Tabla 21](#) – [Tabla 22](#))

Sólo existe en 4 países<sup>7</sup> un marco legal para el uso de IBNS. En ese marco legal se describen las modalidades técnicas y los contenidos, el nivel de neutralización y la cantidad a partir de la que se usa el sistema.

Los sistemas de neutralización deben ser acreditados por un organismo de certificación oficial y / o deben ser aceptados por las autoridades competentes<sup>8</sup> del estado tras un procedimiento formal<sup>9</sup>. La mayoría de las tecnologías de neutralización sólo son válidas durante un periodo limitado. Axytrans, Villiger, Spinaker, Intactus o SQS son sistemas que se aceptan en varios países.

Sin embargo, casi todos los países cuentan con un sistema de neutralización de este tipo durante el transporte de fondos. A menudo estos sistemas ofrecen una solución alternativa al transporte blindado o lo complementan.

El IBNS se usa a menudo para el transporte a pie.

Se puede describir un sistema IBNS como *‘un sistema de neutralización que evita que pueda abrirse un contenedor mediante la neutralización permanente de su contenido’*.

### Armas ([Tabla 23](#))

En 6 estados miembros<sup>10</sup> está prohibido llevar armas durante los transportes de fondos. Bélgica<sup>11</sup>, Alemania, Francia, Italia, el Gran Ducado de Luxemburgo y España exigen que se lleven armas de fuego durante los transportes de fondos.

Austria y Finlandia permiten el uso de armas de fuego durante el transporte de fondos bajo condiciones muy estrictas. Generalmente la posesión de arma de fuego está limitada a pistolas excepto en Francia y España dónde está permitido llevar en el interior del vehículo una pistola antidisturbios.

En Finlandia no se anima a que se lleven armas de fuego durante los transportes de fondos pero deja en manos de la dirección de la empresa la posibilidad de explicar los motivos que justifiquen esta prerrogativa. Las armas de fuego sólo pueden usarse en legítima defensa.

### Guardias de seguridad ([Tabla 24](#))

#### – Equipo individual

La mayoría de los pasajeros de un transporte blindado llevan uniforme y están equipados de un chaleco antibalas y de una máscara de gas.

En Alemania las disposiciones respecto a los equipos individuales se establecen en los acuerdos contractuales entre la aseguradora y la empresa de transporte de fondos.

En el RU se negocian usando los procedimientos de seguridad e higiene de que dispone la empresa.

<sup>7</sup> Bélgica (Ministerio del Interior), Francia (Ministerio del Interior), Italia (Prefectura) y Luxemburgo (OLAS)

<sup>8</sup> En Alemania, se autoriza este sistema tras la previa acreditación por parte del seguro de accidentes estatal.

<sup>9</sup> Bélgica: certificación previa, número de identificación y logotipo de la empresa en el exterior.

Francia: solicitud de aprobación y certificación de las pruebas.

Italia : prefectura

<sup>10</sup> Dinamarca, Irlanda, Grecia, Suecia, RU, Países Bajos.

<sup>11</sup> Por pacto social.

- Equipo colectivo

No hay reglamentos específicos. Los equipos colectivos van de radios, IBNS, teléfonos móviles hasta armas de fuego adicionales como pistolas o pistolas antidisturbios (España).

- Dotación del transporte

El número de guardias que acompañan un transporte de fondos depende fundamentalmente del tipo de transporte y va de 1 a 3 por vehículo que pueden estar reforzados por una escolta (ver abajo).

- Escolta

El refuerzo obligatorio del transporte blindado también varía según los estados miembros. Bélgica, Francia, Italia, el Gran Ducado de Luxemburgo y España cuentan con requisitos legales para la presencia una escolta. Por ejemplo en Bélgica generalmente actúa de escolta la policía federal. Si esta última no puede suministrar la escolta necesaria, la empresa debe hacerlo con dos coches escolta con tres personas a bordo cada uno.

En Irlanda sólo se lleva escolta en caso de transportes de valor elevado y la suministra el ejército.

### **Obligaciones que debe cumplir el cliente ([Tabla 25](#))**

En el transporte de fondos en vehículo blindado el cliente tiene un papel importante para garantizar la seguridad del transporte, sus pasajeros y de otras personas. Como elemento clave para ofrecer un buen nivel de seguridad, el cliente debe tomar las medidas necesarias para limitar el riesgo de incidente.

Respecto a la adecuación de los puntos de entrega (incluyendo los cajeros automáticos) ([Tabla 25](#)) hay 9 estados miembros que no tienen una legislación específica sobre la entrega o recogida de objetos valiosos. Esto no significa que no se tomen medidas. En los contratos de seguro se describen algunos procedimientos formales o estos son el resultado de las negociaciones con el cliente y por lo tanto se definen caso por caso.

Los países que tienen un procedimiento establecido por ley para proteger a los clientes se centran sobre todo en el aislamiento del proceso de transferencia. Estas medidas van desde la implementación especificaciones técnicas / de construcción (cómo cámaras acorazadas, puertas esclusas, escotillas, sistemas de alarma, control de acceso, CCTV, etc.) hasta políticas de organización y procedimiento (zonas seguras, identificación de la dotación, aislamiento de particulares, eliminación de posibles obstáculos, pasarelas cortas, horarios de entrega preestablecidos, el traspaso debe efectuarse en un periodo predefinido tras la llegada, etc.).

Como ya se había indicado antes, en los países en que no existe una legislación al respecto, a menudo se organizan medidas y procedimientos similares.

En Bélgica las entregas deben efectuarse en zonas seguras cuando no se usa un IBNS y se hace de zona segura a zona segura o de espacio sellado a espacio sellado.

La legislación belga también restringe la cantidad de objetos valiosos por contenedor o por parada.

Francia y el Gran Ducado de Luxemburgo cuentan con procedimientos bastante detallados que se concentran en cada eslabón débil de la cadena de entrega (incluyendo medidas como puertas esclusas, zonas seguras a las que las personas ajenas tienen prohibido el acceso, escotillas, sistemas de seguimiento, cajas fuertes, CCTV, sistemas de comunicación, alarma; que no haya ventanas ni puertas en la parte del vehículo que da a la calle).

### **Reglamentos del código de circulación ([Tabla 26](#) - [Tabla 27](#))**

El transporte seguro de fondos depende en gran parte de un paso rápido e ininterrumpido entre la circulación.

<sup>9</sup><sup>12</sup> de los 14 países que han respondido al cuestionario no cuentan con reglamentos específicos de posibles dispensas del código de circulación.

Las directrices existentes se concentran en garantizar una circulación rápida y segura. A veces se necesita un permiso especial o una dispensa para poder aparcar en espacios públicos.

Respecto a los horarios de entrega y los dispositivos del aparcamiento lo que más importa es que el proceso se efectúe lo más rápida y seguramente posible.

El mismo principio se aplica al uso de carriles reservados a autobuses y vías públicas. Debido a que el riesgo de peligro es más aparente para las personas que están cerca, a menudo se otorgan permisos o se usan medios y métodos especiales<sup>13</sup> ([Tabla 27](#)). Algunos han respondido que a pesar de que no se acredite un estatuto especial al transporte de fondos se puede contar con una cierta indulgencia por parte de la policía local ante este tipo de transporte.

### **Locales de la empresa de transporte de fondos ([Tabla 28](#))**

- Instalaciones y depósito de fondos y objetos valiosos

Este ámbito se ve poco afectado por la legislación de los estados miembros. Incluso en aquellos países en los que, en general, existe un marco legislativo bastante exigente, este ámbito no se regula. Sólo Grecia, Italia, el Gran Ducado de y España imponen unas normas de seguridad como cámaras acorazadas, zonas seguras, aparcamientos seguros, entradas con equipo de inmovilización y sistemas pasivos de defensa.

Dinamarca y Alemania se guían por las condiciones de los contratos con la aseguradora o por estándares profesionales.

En Finlandia se ha llegado a un acuerdo con el Banco de Finlandia respecto al depósito de fondos y bienes valiosos.

<sup>12</sup> Austria, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, España, Suecia, Países Bajos y RU

<sup>13</sup> Uso de cajas de humos o cámaras inteligentes, zonas bien iluminadas, escoltas, puertas esclusas, escotillas, ...

### **Información que se comunica a la policía ([Tabla 29](#))**

La información que se transmite a la policía (local) generalmente se organiza mediante procedimientos (in)formales<sup>14</sup>. Aunque no es una regla, a menudo se informa a la policía de los horarios, itinerarios y métodos<sup>15</sup>. A veces esta se efectúa regularmente y antes de que se efectúe el transporte<sup>16</sup>, a veces la información queda a disposición de la policía para que la consulten cuando lo deseen.

Como ya hemos señalado antes, sólo el Gran Ducado de Luxemburgo y Bélgica cuentan con una comunicación directa con la policía. En los otros países la comunicación con la policía se organiza desde la sala central de operaciones de la empresa.

El caso holandés es el único en el que existe un texto que se pone al día dos veces al año y está a disposición de la policía.

En el caso de relación de persona a persona, la identificación del guardia se hace mediante el uniforme y el distintivo acreditativo.

### **Reglamentos específicos de cada país ([Tabla 30](#))**

#### – Organización de rondas de inspección

La organización de rondas es en gran parte responsabilidad de la empresa de servicios y, sobre todo, depende de las necesidades y deseos de los clientes. Sólo Bélgica ha establecido unas reglas formales (mediante legislación) para cada tipo de transporte, centrándose en las limitaciones de objetos valiosos transportados, el número de paradas y el número de contenedores IBNS en cada ruta.

#### – Condiciones en las que los pasajeros pueden salir del vehículo

En cada país se tienen unas reglas respecto a cuándo se puede salir del vehículo. Las políticas específicas quedan en manos de las empresas. Por lo general abandonar el vehículo se considera un comportamiento inaceptable.

#### – Otras estipulaciones

Hay que señalar las estipulaciones existentes en la ley belga respecto a la protección obligatoria por parte de policías en carreteras con tres carriles, la prohibición de transportes mixtos y la obligación de operar con marcos temporales muy estrictos de 30 minutos.

Los Países Bajos señalan la importancia de que se hagan el mayor número posible de transferencias en zonas cerradas / seguras.

---

<sup>14</sup> En Italia son las direcciones locales de policía las que organizan el procedimiento de comunicación de información.

<sup>15</sup> En Bélgica depende del tipo de transporte.

<sup>16</sup> Comunicación previa obligatoria en un tiempo preestablecido con riesgo de sanciones si no se respeta.

**Reglamentos específicos de cada país para el permiso de que vehículos de transferencias de fondos crucen su territorio (miembros o no miembros de la UE) ([Tabla 31](#))**

La mayoría de los países no cuentan con una legislación específica para el transporte de fondos en su territorio por parte de empresas extranjeras de países miembros de la UE.

En Bélgica, Francia y Luxemburgo la empresa extranjera de transporte de fondos debe cumplir bien con el reglamento local o con el del estado miembro en el que tiene su sede central. Sin embargo para operar en el territorio de esos países debe obtener un permiso específico (que por lo general se obtiene mediante un procedimiento simplificado) concedido por la autoridad competente del país por el que pasa.

En Dinamarca los operadores de transporte de fondos deben cumplir la legislación danesa. En Alemania no existe realmente un control formal del transporte transfronterizo pero se deben respetar los reglamentos del seguro de accidente del estado.

Las mismas reglas se aplican a las empresas de países de fuera de la UE. Se da prioridad al reglamento del país por el que pasa el transporte. Lo que no significa necesariamente que las empresas extranjeras deban repetir de nuevo todos los trámites.

---

## IV. Incidentes durante el ejercicio de actividades

---

(Tabla 32 – Tabla 33)

### **Acompañamiento psicológico** ([Tabla 32](#))

La mayoría de las decisiones respecto al personal lesionado se toman en la empresa. Sólo Bélgica, Dinamarca, Francia y Alemania cuentan con una política formal estipulada mediante convenios.

El acompañamiento psicológico de las familias de las víctimas depende de la voluntad de la empresa de ofrecer ayuda adicional. Las empresas de la mayoría de estados miembros ofrecen este apoyo a las familias.

### **Protección social** ([Tabla 33](#))

El programa de protección social tiene mejor base legal (en la legislación y los pactos sociales) y se centra principalmente en los ingresos garantizados durante un cierto periodo tras el incidente.

A veces esta protección se organiza para toda la empresa. La ayuda social suele estar limitada a los lesionados.

### **Sanciones** ([Tabla 34](#))

A excepción de Grecia, Irlanda, Italia, el Gran Ducado de Luxemburgo, España y el RU la falta de cumplimiento de estas medidas sociales conlleva sanciones que van de avisos, multas y pérdida de la licencia hasta el encarcelamiento.

### **Autoridad de control** ([Tabla 35](#))

En los países que cuentan legislación de seguridad específica, la máxima autoridad responsable es el Ministerio del Interior o el Ministerio de Justicia a nivel nacional.

A nivel local y regional la responsable del control de las empresas de transporte de fondos y de sus actividades es la policía.

Lo que no significa que automáticamente estas autoridades tengan el poder de imponer sanciones si no se respetan las reglas. En algunos casos lo tienen, pero a veces estas autoridades de control no pueden imponer las sanciones señaladas.

Aunque no siempre este formalizado el procedimiento, el infractor tiene derecho a presentar una apelación .

### **Perdida de la licencia** ([Tabla 36](#))

En la mayoría de las ocasiones en que una empresa de transporte de fondos no cumple con la legislación existente, se le retira la licencia.

Se puede revocar la licencia de la empresa, de los responsables o de un empleado.

En Alemania la falta de cumplimiento de los reglamentos acarrea por lo general un aumento de la póliza de seguros.

## Conclusiones

---

A partir de los resultados de este estudio, podemos presentar las siguientes observaciones.

En lo que se refiere a los *requisitos de acceso* al sector del transporte de fondos:

- ↪ No hay una definición legal uniforme del transporte de fondos;
- ↪ No hay una fuente legal uniforme (derecho empresarial, legislación de transporte, legislación de seguridad);
- ↪ No existe un programa de formación común ni en cuanto contenidos ni en lo que se refiere a la duración;
- ↪ Existen diferentes conceptos con los que se establecen los criterios de moralidad;
- ↪ Se enfocan de forma distinta las investigaciones de verificación de historial o de fondo;
- ↪ Se tienen principios distintos para establecer el derecho a llevar y usar armas.

Sin embargo la mayoría de los estados miembros respetan la edad mínima de 18 años para poderse ocupar de tareas de seguridad, gestionar una empresa de transporte de fondos o llevar uniforme o distintivo de identificación.

Respecto a las *condiciones para ejercitar tareas de transporte de fondos* y a las *modalidades de ejecución de las actividades* también existen diferencias importantes en el seno de la UE.

- ↪ En la mayoría de los países se permite conducir por la noche y no hay restricciones formales sobre el tiempo de conducción;
- ↪ Siguen faltando reglas formales de comunicación con la policía;
- ↪ Faltan reglas formales respecto a los requisitos técnicos de los vehículos;
- ↪ Se tienen enfoques distintos respecto al uso de IBNS;
- ↪ Se carece de una definición de objetos transportados;
- ↪ Por lo general no hay obligaciones respecto a medios de comunicación, sistemas de seguimiento, señalización en los vehículos e IBNS;
- ↪ Prácticamente no hay reglas formales respecto al uso de los vehículos en vías públicas o espacios públicos;
- ↪ Puntos de vista distintos sobre la seguridad de la empresa de transporte de fondos;
- ↪ En la mayoría de los países no se cuenta con disposiciones legales especiales respecto a la responsabilidad de los clientes en los procesos de transporte de fondos;
- ↪ Puntos de vista distintos sobre el suministro de información a la policía;
- ↪ Respecto a la organización de una red de ayuda social a las víctimas de incidentes, la gran mayoría de las iniciativas quedan en manos de la empresa y todavía no están respaldadas por la legislación o por convenios colectivos;

- ↪ Faltan reglas comunes respecto a las actividades transfronterizas en el seno de la UE;
- ↪ Hay distintos contextos en los que las infracciones en cuestiones sociales se sancionan.

Aunque hay diferencias importantes en los marcos legales de los distintos estados miembros, no hace falta recordar que la práctica no coincide siempre con el marco legal. A menudo se toman medidas para colmar los vacíos legales.

## Notas finales

<sup>1</sup> Compendio de autoridades pertinentes

<b>Estado miembro</b>	<b>Empresa</b>	<b>Jefe de la empresa / dirección</b>	<b>Trabajadores</b>
<b>Austria</b>	Responsables de Industria	Ningún responsable específico	Ningún responsable específico
<b>Bélgica *</b>	Ministerio del Interior (SPFI)	SPFI (Ministerio del Interior)	Ministerio del Interior (SPFI)
<b>Dinamarca</b>	Comisario de policía		Comisario de policía
<b>Finlandia</b>	Ministerio del Interior - Unidad de Vigilancia del Sector de Seguridad-Gobierno regional	Ministerio del Interior - Unidad de Vigilancia del Sector de Seguridad Gobierno regional	Departamento local de policía
<b>Francia</b>	Prefectura de la sede central de la empresa Dirección Regional de Equipamiento Ministerio del Interior	Ministro de Transporte / Ministro de Educación Prefecto de la región en que se examinó	Prefectura de departamento para la licencia para llevar armas Igual para las cuestiones sociales: Ministerio de Transporte
<b>Alemania</b>	Autoridades locales		Autoridades locales
<b>Grecia</b>	Ministerio de Orden Público	Ministerio de Justicia Ministerio de Orden Público Autoridad policial	Ministerio de Orden Público Autoridad policial
<b>Irlanda</b>	Ningún responsable específico	Ningún responsable específico	Ningún responsable específico
<b>Italia</b>	Prefectura de departamento	Prefectura	Debe hacer un juramento en la Prefectura
<b>Luxemburgo</b>	Ministerio de Justicia Ministerio de Comercio Ministerio de Transporte	Ministerio de Justicia Departamento de Comercio	Ministerio de Justicia
<b>Portugal*</b>			
<b>España</b>	Ministerio del Interior Ministerio de Transporte	Ministerio del Interior Ministerio de Transporte	Ministerio del Interior
<b>Suecia ***</b>	Ningún responsable específico	Ningún responsable específico	Ningún responsable específico
<b>Países Bajos</b>	Ministerio de Justicia	Ministerio de Justicia	Policía local en nombre del Ministerio de Justicia
<b>R.U.</b>	Autoridad del Sector de Seguridad (SIA) Licencia de operador otorgada por la Autoridad de Operadores de Vehículos de Servicio (VOSA)	VOSA y SIA	SIA