

Apéndice I

Formación específica para vigilantes de seguridad que presente servicio de transporte de seguridad

índice

TEMA I

1. NORMATIVA ESPECÍFICA.....	5
2. VIGILANTES DE SEGURIDAD PARA EL TRASPORTE DE FONDOS .8	

TEMA II

1. FUNCIONES DE LOS VIGILANTES DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE DE FONDOS, ANTES, DURANTE Y AL FINALIZAR EL SERVICIO	9
2. REGLAS GENERALES DEL SERVICIO	12
3. FUNCIONES ESPECÍFICAS EN LAS DIFERENTES FASES	14
3.1. Antes de efectuar el servicio	14
3.2. Durante el servicio.....	16
3.3. Una vez finalizado el servicio	19

TEMA III

1. MEDIOS MATERIALES Y TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO DEL SERVICIO	21
2. VEHÍCULOS BLINDADOS: CARACTERÍSTICAS	22
3. TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN	26
4. NORMAS DE TRÁFICO	27
5. MEDIDAS DE PREVENCIÓN: TÉCNICAS DEFENSIVAS, TÉCNICAS OFENSIVAS	28
5.1 Actuación ante una situación sospechosa durante el traslado de fondos.....	28
5.2 Técnicas de conducción defensiva.....	29
5.3 Técnicas de conducción ofensiva	32
6. ARMAMENTO	40
6.1. Clases de armas autorizadas	40
6.2. Características y manejo	41

TEMA IV

1. OPERATIVA DEL SERVICIO	53
2. MEDIDAS DE SEGURIDAD GENERALES.....	55
3. ACTUACIÓN DE LA DELICUENCIA SOBRE ESTOS TRANSPORTES: DELICUENCIA ORGANIZADA, GRUPOS TERRORISTAS	57
3.1. Delicuencia organizada.....	58
3.2. Grupos terroristas	59
4. EL ROBO EN CENTROS DE DEPÓSITO Y EL ASALTO A VEHÍCULOS DE TRANSPORTE	63
4.1. Robo en centros de depósito.....	63
4.2. Asalto a vehículos de transporte	68
5. LA CONDUCTA HUMANA ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA	70

TEMA V

I. EL TRANSPORTE FRONTERIZO DE EUROS POR CARRETERA	71
--	----

TEMA VI

1. EL TRANSPORTE DE OBRAS DE ARTE, ANTIGÜEDADES Y OBJETOS PRECIOSOS.....	88
2. ESPECIALES CARACTERÍSTICAS DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE	89
3. UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS ESPECIALES	90
4. LA ESCOLTA DE PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE.....	90

TEMA VII

I. COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD	92
---	----

I. NORMATIVA ESPECÍFICA

Los Vigilantes de Seguridad que prestan servicio de transporte de seguridad están regulados por lo establecido al respecto en la Ley 23/1992 de 30 de julio de Seguridad Privada, en el Real Decreto 2364/1994 de 9 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad y en la Orden INT/314/20011 de 1 de febrero, sobre empresas de seguridad privada.

Ley 23/1992 de 30 de julio de seguridad privada

Esta Ley, modificada en su articulado por el Real Decreto Ley 2/1999 de 22 de enero, por el Real Decreto Ley 8/2007 de 14 de septiembre, por la Ley 14/2000 de 29 de diciembre y por la Ley 25/2009 de 22 de diciembre, establece en su articulado que entre la funciones de los vigilantes de seguridad se encuentran las de efectuar la protección del almacenamiento, recuento, clasificación y transporte de dinero, valores y objetos valiosos, y que las empresas de seguridad únicamente podrán prestar o desarrollar los servicios de transporte y distribución de monedas y billetes, títulos-valores y demás objetos que, por su valor económico y expectativas que generen, o por su peligrosidad, puedan requerir protección especial, sin perjuicio de las actividades propias de las entidades financieras a través de los distintos medios, realizándolos, en su caso, mediante vehículos cuyas características serán determinadas por el Ministerio del Interior, de forma que no puedan confundirse con los de las Fuerzas Armadas ni con los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Real decreto 2364/1994 de 9 de diciembre por el que se aprueba el reglamento de seguridad

Este Real Decreto, modificado parcialmente por el Real Decreto 1123/ de 19 de octubre, por el Real Decreto 4/2008 de 11 de enero y por el Real Decreto 1628/2009 de 30 de octubre, su articulado regula lo siguiente:

VEHÍCULOS

1. La prestación de los servicios de transporte y distribución de objetos valiosos o peligrosos habrá de efectuarse en vehículos blindados de las características que se determinen por el Ministerio del Interior, cuando las cantidades, el valor o la peligrosidad de lo transportado superen los límites o reúnan las características que asimismo establezca dicho Ministerio, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Industria y Energía.

Cuando las características o tamaño de los objetos, especificados por Orden del Ministerio del Interior, impidan o hagan innecesario su transporte en vehículos blindados, éste se podrá realizar en otros vehículos, contando con la debida protección en cada caso determinada con carácter general en dicha Orden o, para cada caso concreto, por la correspondiente Delegación o Subdelegación del Gobierno.

Los viajeros de joyería solamente podrán llevar consigo reproducciones de joyas u objetos preciosos cuya venta promocionen o las piezas originales, cuando su valor en conjunto no exceda de la cantidad que determine el Ministerio del Interior.

OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

1. El transporte de fondos, valores y otros bienes u objetos valiosos se podrá realizar por vía aérea, utilizando los servicios ordinarios de las compañías aéreas o aparatos de vuelo propios.

2. Cuando en el aeropuerto exista caja fuerte y servicios especiales de seguridad, se podrá encargar a dichos servicios de las operaciones de carga y descarga de los bienes u objetos valiosos, con las precauciones que se señalan en los apartados siguientes.
3. Cuando en el aeropuerto no exista caja fuerte o servicios de seguridad, los vehículos blindados de las empresas de seguridad, previa facturación en la zona de seguridad de las terminales de carga, se dirigirán, con su dotación de vigilantes de seguridad y armamento reglamentario, hasta el punto desde el que se pueda realizar directamente la carga de bultos y valijas en la aeronave, debiendo permanecer en este mismo lugar hasta que se produzca el cierre y precinto de la bodega.
4. En la descarga se adoptarán similares medidas de seguridad, debiendo los vigilantes de dotación estar presentes con el vehículo blindado en el momento de la apertura de la bodega.
5. A los efectos de cumplimentar dichas obligaciones, la dirección de cada aeropuerto facilitará a las empresas de seguridad responsables del transporte las acreditaciones y permisos oportunos.
6. Análogas reglas y precauciones se seguirán para el transporte de fondos, valores y otros bienes u objetos valiosos por vía marítima.

Orden int/314/20011 de 1 de febrero sobre empresas de seguridad privada

Esta Orden del Ministerio del Interior, en su artículo 10 sobre vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos, actualiza las características de las que deben disponer los vehículos destinados a esos cometidos, mejorando sus sistemas de comunicación y localización. Este tema será tratado más adelante al hablar sobre las características de los vehículos blindados (Tema III).

Orden int/3 17/2011 de 1 de febrero sobre medidas de seguridad privada

Esta Orden Ministerial, en su artículo 1 sobre Transporte de monedas, billetes, títulos-valores y objetos preciosos, establece que los establecimientos e instalaciones industriales, comerciales y de servicios efectuarán el transporte de monedas, billetes, títulos-valores y objetos preciosos, cuando su valor exceda de las cantidades establecidas en la normativa sobre empresas de seguridad privada, a través de empresas de seguridad autorizadas para tal actividad

2. VIGILANTES DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE FONDOS

Según establece la Ley 23/92 de Seguridad Privada y el Reglamento que la desarrolla, los vigilantes de seguridad podrán desempeñar las funciones de efectuar la protección del almacenamiento, recuento, clasificación y transporte de dinero, valores y objetos valiosos.

Para el desempeño de estas funciones será preciso que el vigilante de seguridad haya obtenido una habilitación especial mediante la realización de unos cursos de formación específica

Salvo la función de protección del transporte de dinero, valores, bienes u objetos, los vigilantes de seguridad ejercerán sus funciones exclusivamente en el interior de los edificios o de las propiedades de cuya vigilancia estuvieran encargados, sin que tales funciones se puedan desarrollar en las vías públicas ni en aquellas que, no teniendo tal condición, sean de uso común.

I. FUNCIONES DE LOS VIGILANTES DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE DE FONDOS, ANTES, DURANTE Y AL FINALIZAR EL SERVICIO

El artículo 33 del Reglamento de Seguridad Privada, establece que la dotación de cada vehículo blindado estará integrada, como mínimo, por tres vigilantes de seguridad, uno de los cuales realizará exclusivamente la función de conductor.

Para el mejor desarrollo del servicio es aconsejable que:

- * Los vigilantes de seguridad formen un equipo compenetrado y coordinado.
- * Utilicen los medios técnicos de forma adecuada a cada momento.
- * Planifiquen perfectamente el servicio, recorridos, itinerarios principales y alternativos, lugares de entregas y recogidas, etc.
- * Conozcan la existencia de Comisarías, Comandancias de la Guardia Civil y de la Policía Local, así como de los hospitales, acuartelamientos, etc. existentes en las proximidades.

ANTES DE EFECTUAR EL SERVICIO

El personal se presentará en la Empresa para uniformarse, retirar las armas, disponer el servicio y realizar las misiones y funciones que cada uno de ellos tenga encomendadas antes

de iniciar el servicio, de manera que a su hora de entrada estén en su puesto de trabajo debidamente uniformados y con el arma recogida.

Comprobará que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones mecánicas y de seguridad para la prestación del servicio.

Planificarán perfectamente el servicio, los recorridos, itinerarios principales y alternativos, lugares de entregas y recogidas, etc.

Comprobarán el buen estado de la carga y de sus precintos.

Firmarán la correspondiente hoja de ruta y comprobarán que disponen de la documentación necesaria para realizar el transporte.

DURANTE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE, CARGA Y DESCARGA DE LOS FONDOS

Durante las operaciones de transporte, carga y descarga de los fondos, el vigilante de seguridad conductor del vehículo se ocupará del control de los dispositivos de apertura y comunicación del vehículo y no podrá abandonarlo, manteniendo en todo momento el motor en marcha cuando se encuentre en vías urbanas o lugares abiertos.

Se debe circular por carreteras con fluidez y mucho tráfico (autovías, autopistas, carreteras nacionales, etc.) y preferentemente de día.

Las labores de carga y descarga las efectuará el vigilante de seguridad responsable del transporte y de la carga y descarga de los fondos (VST), encargándose de su protección durante la operación el tercer miembro de la dotación (vigilante de seguridad de protección o VSP), que portará al efecto el arma determinada, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 86 del Reglamento de Seguridad Privada.

SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD

Si el lugar donde se realiza el servicio cuenta con servicio de seguridad, éste deberá colaborar en las operaciones y dar cobertura a los vigilantes de seguridad del vehículo.

Caso de tener que parar para comer u otras necesidades, deberán hacerlo en las inmediaciones de Comisarías, Comandancias de la Guardia Civil o de la Policía Local, etc.

En caso de accidente, se deberá auxiliar a los heridos y comunicarán esta incidencia al Jefe de Seguridad o al Inspector de Servicio para que provean lo necesario a fin de solucionar el problema. Se deberán en todo momento los fondos que se protegen.

A LA FINALIZACIÓN DEL SERVICIO

Comunicarán los itinerarios de aproximación a la Central y cualquier incidencia habida durante el servicio, entregarán los comprobantes de cargas y descargas y firmarán la Hoja de Ruta con la especificación de la hora de salida, punto de paso por los lugares más importantes y hora que se debe finalizar el servicio y entregarán las armas que se depositarán en el armero.

Existe una medida muy importante que es común en las tres fases, la observación atenta y permanente a todo lo que sucede. Se observará para saber si alguien nos vigila y hace esperas al vehículo blindado, tanto a las salidas, como en el recorrido o a la entrada en la central, en las cargas y descargas, etc., tomando nota de matrículas y personas sospechosas

En el servicio de vehículos blindados existe la figura del Inspector de Servicios, figura no recogida ni en la Ley de Seguridad Privada, ni en el Reglamento, aunque sí en el Convenio Colectivo del Personal de Seguridad Privada.

Las misiones de este Jefe de Servicio, son:

- I. Disponer en número necesario de V.S. para el transporte (según cantidades, periodicidad, efectos u objetos, etc.).

2. Realizar la Hoja de Ruta.
3. Recoger y supervisar la documentación y hoja de ruta de cada transporte.
4. Controlar todos los transportes que estén a su cuidado.
5. Inspeccionar a los vigilantes de seguridad y al vehículo antes de iniciar el servicio.
6. Ordenar el retén pertinente para las posibles emergencias que se produzcan.

2. REGLAS GENERALES DEL SERVICIO

Según el artículo 21 de la Orden 1NT/3 14/201 I de I de febrero sobre empresas de seguridad privada, al referirse a la vigilancia y protección del transporte de fondos, objetos valiosos o peligrosos, excepto explosivos, establece que:

1. Cuando los fondos o valores no excedan de 250.000 €, o de 125.000 € si el transporte se efectuase de forma regular y con una periodicidad inferior a los seis días, el transporte podrá ser realizado por un vigilante de seguridad dotado, como mínimo, del arma corta reglamentaria y en vehículo, blindado o no, de la empresa de seguridad autorizada para el transporte de fondos u objetos valiosos, debiendo contar con medios de comunicación con la sede de su empresa. En el caso de que se hayan de efectuar entregas o recogidas múltiples cuyo valor total no exceda de las expresadas cantidades, los vigilantes habrán de ser, como mínimo, dos.
2. Cuando las cantidades no exceden de 125.000 € y son en moneda metálica, aunque se trate de entregas o recogidas múltiples, el transporte podrá realizarse por un solo vigilante de seguridad armado, en vehículo de la empresa de seguridad

autorizada para esta actividad de transporte, dotado con sistema de localización por satélite y que deberá contar con medios de comunicación con la sede de su empresa.

3. Cuando el valor de lo transportado exceda de 250.000 €, el transporte habrá de realizarse obligatoriamente por las empresas de seguridad autorizadas para esta actividad de transporte, en vehículos blindados, con los requisitos a que se refiere el artículo 10.
4. La comunicación a las dependencias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad a que se refiere el artículo 36 del Reglamento de Seguridad Privada o, en su caso, al órgano correspondiente de la Comunidad Autónoma competente, se efectuará cuando la cuantía de lo transportado exceda de 5.000.000 €
5. La obligación de realizar el transporte en vehículos blindados a la que se refiere el apartado tercero, será también de aplicación a las obras de arte que en cada caso determine el Ministerio de Cultura, así como a aquellos objetos señalados por la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil o las Delegaciones de Gobierno en atención a su valor, peligrosidad o expectativas generadas, así como antecedentes y otras circunstancias.
6. Cuando las características o tamaño de los objetos o efectos impidan su transporte en vehículos blindados, las empresas de seguridad autorizadas para este tipo de actividad podrán realizar estos transportes utilizando otro tipo de vehículos, propios o ajenos, contando con la protección de dos vigilantes de seguridad como mínimo, que se deberán dedicar exclusivamente a la función de protección e ir armados con la escopeta a que se refiere el apartado noveno de este artículo.
7. Las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno o la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito del Cuerpo Nacional de Policía, o, en su caso, los órganos

correspondientes de las Comunidades Autónomas competentes, podrán disponer una mayor protección, aumentando a tres el número de vigilantes, teniendo en cuenta los criterios de valoración y riesgo que se enumeran en el apartado primero.

8. Cuando se realicen los transportes referidos en los apartados quinto y sexto, la empresa de seguridad dispondrá de un plan de seguridad en el que se harán constar los nombres y números de los vigilantes de seguridad, rutas alternativas, claves y cualquier otro dato de interés para la seguridad, que será entregado en la Unidad Orgánica Central de Seguridad Privada del Cuerpo Nacional de Policía, con una antelación mínima de tres días a la realización del servicio.
9. El vigilante o vigilantes de protección portarán la escopeta de repetición del calibre 12/70, con cartuchos de 12 postas comprendidas en un taco contenedor.

3. FUNCIONES ESPECÍFICAS EN LAS DIFERENTES FASES

La dotación de cada vehículo blindado estará integrada, como mínimo, por tres vigilantes de seguridad, uno de los cuales (VSC), realizará exclusivamente la función de conductor y de los otros dos, uno (VST) realizará funciones de transporte y carga y descarga de los fondos y el otro (VSP) llevará a cabo las funciones de protección de la operación.

Por su parte, cada uno de ellos tendrá que desarrollar sus funciones dependiendo de la fase en que se encuentre la operación de transporte de fondos.

3.1. ANTES DE EFECTUAR EL SERVICIO

Son funciones de todos los vigilantes de seguridad en esta fase:

- ' Estudio de la hoja de ruta.
- ^ Situación de itinerarios principales y alternativos.
- * Condiciones de los lugares de maniobras.
- * Posible soluciones de conflictos.
- * Estado de los medios a utilizar.
- * Firmar la hoja de ruta, que se realizara a la salida y al finalizar con la llegada a la base de la Empresa.

Son funciones del Vigilante de Seguridad Conductor (VSC):

- * Revisar que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones para la prestación del servicio.
- * Comprobar que lleva la cartilla de revisiones al día.
- * Comprobar que todos los sistemas de seguridad funcionan: cerramientos electrónicos o mecánicos en puertas, dispositivo de alarma, depósito de combustible, etc.
- * Comprobar y verificar las armas y municiones.

Son funciones del Vigilante de Seguridad de Protección (VSP) y el de transporte (VST):

- * Comprobar con la hoja de servicio el transporta a realizar.
- * Comprobar.
- * Comprobar el estado de las bolsas de transporte y su número, los precintos, los recibos etc. y que las sacas van debidamente precintadas y selladas
- * Comprobar y verificar las armas y municiones.

- * Revisar las troneras, cerrojos, exterior del blindado, máscaras antigases, etc.
- * No se recibirán valores ni se efectuarán servicios de los que no tenga conocimiento el Departamento de Seguridad y no hayan sido previamente autorizados.

3.2. DURANTE EL SERVICIO

En el servicio se distinguen dos fases: aproximación y carga/descarga.

I. APROXIMACIÓN:

Al aproximarse el vehículo blindado al estacionamiento, los vigilantes de seguridad deben realizar una rápida evaluación de la situación para prevenir cualquier peligro y, en caso de sospecha, comunicar con la Central para recibir instrucciones.

En esta fase, donde los vigilantes de seguridad deberán adoptar una posición de alerta y en la que el conductor, por su visibilidad, es la pieza clave, es muy importante la observación,

En la fase de aproximación, se distinguen dos etapas: aparcamiento y espera

Aparcamiento ante el punto de entrega /recogida

Se debe elegir con sumo cuidado el lugar del aparcamiento, lo más próximo posible al inmueble de descarga o recogida, y en una zona donde no existan obstáculos para salir rápidamente en caso de emergencia y donde el conductor y los vigilantes de seguridad den cobertura y tengan el más amplio campo de visión posible.

En esta etapa el vigilante conductor:

- * Aparcará lo más cercano al lugar de recogida o entrega-
- * Buscará una salida fácil y sin obstáculos.
- * Estacionará el vehículo de tal forma que pueda ver las maniobras de sus compañeros.
- * En el caso de no poder aparcar cerca del cliente, solicitará la cobertura necesaria para realizar el servicio con mayor seguridad.
- * Protegerá al resto de la tripulación que se encuentre fuera del vehículo
- * Mantendrá siempre el motor en marcha, tanto en vías urbanas como en lugares abiertos
- * Permanecerá siempre en la cabina del vehículo.

Si los clientes tienen parking propio, es recomendable que se realicen las operaciones de carga y descarga en el mismo ya que las maniobras a realizar se hacen de forma oculta y si existe servicio de seguridad pueden ofrecer una mejor cobertura

Espera

Durante la espera, el vigilante conductor:

- * Dejará el motor del vehículo en marcha.
- * No abandonará el vehículo y se encargará de los dispositivos de apertura y comunicaciones,
- * Ejercerá vigilancia visual de las operaciones de carga o descarga.

2. OPERACIÓN DE CARGA O DESCARGA

Al realizar la operación de carga/descarga.

- o El vigilante de protección (VSP), se bajará y comprobará que no hay ninguna anomalía en el inmueble del cliente antes de entrar en él y una vez dentro del mismo, realizara las mismas comprobaciones y observaciones de existencia de posibles anomalías.
- o El VSP volverá al vehículo blindado, situándose en una posición que le permita dominar perfectamente el vehículo y los movimientos que realizara el vigilante de carga/descarga (VST).
- o El VSP realizará posteriormente una señal convenida con el conductor (VSC) y el vigilante de carga/descarga (VST) para que sepan que todo está normal y que el VS.T. pueda salir llevando las sacas, asegurándose antes de emprender el recorrido que el cierre de las puertas se ha efectuado correctamente.

Este es el momento de mayor peligro. El V.S.P. y el VS.T. ,si fuese posible, deben mantener el arma reglamentaria enfundada y empuñada; y, según la peligrosidad el V.S.P de protección debería llevar la escopeta 12/70.

- o El V.S.P se colocara por detrás del VS.T. a una distancia de unos 2 o 4 metros, tomando posiciones que les permitan repeler cualquier tipo de agresión.
- o El V.S.P. pasará al interior del inmueble para realizar la entrega o recogida de fondos, firmará los justificantes y volverá a salir cuando el V.S.P se lo indique.
- o El V.S.P será el último en subir al vehículo, una vez que los fondos estén ya en el vehículo.
- o El VSC custodiará los valores que estén a bordo del vehículo cuando los otros vigilantes de seguridad estén en operaciones de carga y descarga.

En caso de que sucediera cualquier emergencia, se debe avisar por radioteléfono al Centro de Control de la Central para que se notifique a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cerrar y bloquear las puertas, y valorar si se debe de continuar la marcha y no bajarse del vehículo.

3.3. UNA VEZ FINALIZADO EL SERVICIO

El vigilante de seguridad conductor:

- o Alertará a la Central de la llegada para que den al vehículo la correspondiente cobertura
- o Comunicará los itinerarios de aproximación a la Central, y cualquier incidencia habida durante el servicio de nuestra llegada. No utilizará siempre el mismo itinerario de retorno.

El vigilante de seguridad encargado de transporte y de la carga/descarga:

- o Entregará los comprobantes de cargas y descargas al Inspector de Servicio.
- o Firmará todos los componentes la Hoja de Ruta en la que se especificará hora de salida, punto de paso por los lugares más importantes y hora que se debe de finalizar el servicio.

Los tres vigilantes de seguridad:

- o Entregarán las armas y las depositarán en el armero.

El Jefe de Seguridad llevara el Libro de Registro de Títulos-Valores donde se anotarán diariamente los títulos-valores que se reciban para hacer efectivos, debiendo contar con el nombre y apellidos o razón social y el número de identificación fiscal de la persona que encomiende el cobro, número de cada título, entidad a cargo de la cual se libra, fechas de libramiento

SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD

TEMA III

I. MEDIOS MATERIALES Y TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO DEL SERVICIO

Entre los medios materiales y técnicos empleados para el desarrollo del servicio de transporte de fondos, valores, efectos, etc., se encuentran:

LOS VEHÍCULOS

Sus características están determinadas, en relación con el art.32 del RSP y la disposición 10 de la la Orden I NT/3 14/201 I de I de febrero.

ARMAMENTO

Se determina por el art.26 del Reglamento de Seguridad Privada, y más concretamente en la disposición 21.9 de la Orden INT/314/201 I de I de febrero y se determina que serán para el transporte de fondos:

- * El revólver calibre 38, de cuatro pulgadas
- * La escopeta de repetición calibre 12/70 de cartuchos del 12 en postas con taco.

COMUNICACIONES:

La Orden INT/3 14/201 en su artículo 10 apartados e y f establece que el vehículo utilizado para el transporte de fondos

SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD

dispondrá de sistemas de comunicación apropiados que permitan contactar, en cualquier momento, con la empresa y con las autoridades competentes, así como la intercomunicación de los vigilantes de seguridad de transporte y protección con el conductor del vehículo y de una instalación de una antena exterior en el vehículo blindado, al objeto de transmitir y recibir cualquier comunicación por medio del equipo de telefonía móvil celular

Las Comunicaciones se utilizarán fundamentalmente, en:

- o Caso de accidente del vehículo, ya que permite determinar su localización y las causas del accidente y proveer la seguridad necesaria.
- o Caso de emergencia, por la comunicaciones se puede saber el alcance de la misma (atraco) y comunicar a las FFCCS los hechos acaecidos.

Para la intercomunicación entre los V.S.

Otros materiales:

En el vehículo también se debe llevar:

- * Máscaras antigases asfixiantes, que son obligatorias.
- * Extintores de incendios.
- * Chalecos antibalas, etc.

2. VEHÍCULOS BLINDADOS: CARACTERÍSTICAS

La Orden INT/314/2011 de 1 de febrero sobre empresas de seguridad privada en su artículo 10 referente a vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos o peligrosos establece que los vehículos utilizados para el transporte y distribución de

fondos, valores y objetos valiosos o peligrosos deberán reunir las siguientes características:

a. División del vehículo en tres compartimentos:

1. El compartimento delantero, en el que se situará únicamente el conductor, con la puerta izquierda para su acceso y la derecha que sólo podrá abrirse desde el interior, y separado del compartimento central por una mampara blindada sin acceso.

La llave que permita la apertura del dispositivo de seguro interior de la puerta del conductor quedará depositada en la sede o delegación de la empresa donde el vehículo blindado preste servicio.

2. El compartimento central, en el que viajarán los vigilantes de seguridad, con una puerta a cada lado, estará separado del compartimento posterior por una mampara blindada que dispondrá de una puerta blindada de acceso a la zona de carga de reparto, con sistema de apertura esclusa con las laterales del vehículo, de forma que no puedan estar abiertas simultáneamente.

En la zona de la mampara central, que delimita el compartimento donde viajan los vigilantes de seguridad, con la zona de recogida, se instalará un sistema o mecanismo que permita la introducción de objetos e impida su sustracción, dotándola de una puerta blindada que sólo se podrá abrir en la base de la empresa de seguridad.

3. El compartimento posterior, destinado a la carga, estará, a su vez, dividido en dos zonas, la de reparto y la de recogida, separadas por una mampara blindada. Este compartimento podrá disponer de una puerta exterior en la parte trasera del vehículo, de una o dos hojas blindadas y con cerradura de seguridad, que se abrirá únicamente en las zonas esclusas de máxima seguridad donde pueda acceder el vehículo.

La llave de la puerta mencionada en el párrafo anterior estará siempre depositada en la sede o delegación de la empresa donde el vehículo preste sus servicios.

- b. Cumplir los siguientes niveles de resistencia en los blindajes de los vehículos, determinados por la Norma europea UNE-EN 1063 para blindajes transparentes o traslúcidos o por la Norma UNE 108132 para los blindajes opacos:
 - 1. Perímetro exterior de los compartimentos delantero, central y de la mampara delantera: BR5.
 - 2. Perímetro exterior del compartimento posterior y suelo del vehículo: BR3.
 - 3. Mampara de separación entre los compartimentos central y posterior: BR4.
 - 4. Mampara de separación entre las zonas de carga: BR3.
- c. Troneras distribuidas en las partes laterales y parte posterior del vehículo.
- d. Dispositivo que permita el control del vehículo desde la sede o delegaciones de la empresa mediante un sistema de navegación global que permita al centro de control de la empresa de transporte la localización de sus vehículos con precisión y en todo momento.
- e. Sistemas de comunicación apropiados que permitan contactar, en cualquier momento, con la empresa y con las autoridades competentes, así como la intercomunicación de los vigilantes de seguridad de transporte y protección con el conductor del vehículo.
- f. Instalación de una antena exterior en el vehículo blindado, al objeto de transmitir y recibir cualquier comunicación por medio del equipo de telefonía móvil celular.

- g. Cerramientos eléctricos o mecánicos en puertas, depósito de combustible y acceso al motor, cuya apertura sólo pueda ser accionada desde el interior del vehículo.
- h. Sistema de alarma con dispositivo acústico y luminoso, que se pueda activar en caso de atraco o entrada en el vehículo de persona no autorizada.
- i. El depósito de combustible, cuando no sea de gasoil, deberá contar con protección suficiente para impedir que se produzca una explosión del mismo en el caso de que se viera alcanzado por un proyectil o fragmento de explosión, así como para evitar la reacción en cadena del combustible ubicado en el depósito en caso de incendio del vehículo.
- j. Protección contra la obstrucción en el extremo de la salida de humos del motor.
- k. Sistemas de aire acondicionado, detección y extinción de incendios.
- l. Número único e identificador del vehículo que, en adhesivo o pintura reflectantes, se colocará en la parte exterior del techo del vehículo, de tamaño suficiente para hacerlo visible a larga distancia. Dicho número deberá figurar también en las partes laterales y posteriores del vehículo.
- m. Cartilla o certificado de idoneidad del vehículo, en los que constará su matrícula y números de motor y bastidor, y se certificará, por los fabricantes, carroceros o técnicos que hayan intervenido en la acomodación del furgón, que reúne las características exigidas en el presente artículo. Esta cartilla deberá estar depositada en la sede o delegación de la empresa donde el blindado tenga su base.
- n. Cartilla de control del vehículo, en la que se recogerán sus revisiones, que deberán efectuarse semestralmente, no debiendo transcurrir más de nueve meses entre dos revisiones sucesivas, y en las que constará: nombre de la empresa,

número y matrícula del vehículo, números de su motor y bastidor, así como los elementos objeto de revisión, tales como: equipos de comunicación, alarmas, puertas, trampón, cerraduras, sistema de detección y extinción de incendios, y todos aquellos que fueran de interés para la seguridad de la dotación, el vehículo y la carga. La mencionada cartilla se custodiará en el propio vehículo y se firmará y fechará de conformidad con la revisión y subsanación que hubiere procedido, en su caso, por el técnico encargado de la misma

3. TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN

El conductor de vehículos de transporte de fondos puede verse envuelto en situaciones de verdadero peligro al volante y debe saber cuál es la mejor forma de resolverlas, empleando para ello técnicas que van, desde la manera correcta de sujetar el volante hasta la realización ordenada de gestos que optimizan sus movimientos y le permitir alcanzar la máxima precisión de éstos en la conducción y control del vehículo.

La conducción es una actividad compleja, en la que el aprendizaje y la experiencia van proporcionando a quien las realiza una cierta maestría, que le facilitarán el poder desarrollar acciones automáticas que generen mayor capacidad de reacción y de toma de decisiones ante situaciones de riesgo en el transporte de fondos.

Para alcanzar el dominio automático de estas técnicas, el conductor de vehículos de transporte de fondos debe conocer y entrenarse a fondo en temas referentes al manejo del vehículo en condiciones límites, como puede ser conducir sobre superficies deslizantes, trazar y tomar curvas, controlar los derrapes, realizar frenadas en situaciones de riesgo (ABS), sortear obstáculos, controlar la pérdida de estabilidad del vehículo, la conducción dinámica, la conducción defensiva y ofensiva, etc.

Igualmente debe estar al día en las obligaciones que deben observar los vehículos dedicados a la actividad de transporte de fondos y explosivos, con respecto a la vigente normativa en materia de tráfico y circulación vial.

4. NORMAS DE TRÁFICO

La Ley 23/1 992, de 30 de junio, de Seguridad Privada, que contempla el transporte y distribución de monedas, billetes, títulos valores, así como de objetos valiosos, como una de las actividades que, con carácter exclusivo y excluyente, pueden prestar o desarrollar las empresas de seguridad; el Reglamento de desarrollo de la citada Ley, aprobado mediante Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, que regula el régimen normativo de la actividad de transporte de fondos, ni las normas técnicas de desarrollo del Reglamento de Seguridad Privada, como es la Orden INT/314/314 de 1 de febrero, sobre empresas de seguridad privada, no contienen indicación alguna sobre las obligaciones que, con respecto a la vigente normativa en materia de tráfico y circulación vial, deben observar los vehículos dedicados a la actividad de transporte de fondos.

El vigente Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en su artículo 120, relativo a las normas generales de los tiempos de conducción y descanso, nos remite al Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos CEE 3820/85 y 3821/85, del Consejo, ambos de 20 de diciembre, Este Real Decreto establece, en su artículo I, que, de acuerdo con lo dispuesto en las citadas normas comunitarias, las prescripciones relativas a los tiempos de conducción y descanso se aplicarán a todas las empresas, conductores y vehículos, vacíos o con carga, destinados al transporte de viajeros o mercancías, que se desplacen por las carreteras abiertas al uso público

dentro del territorio nacional, aunque no sobrepasen los límites territoriales de una Comunidad Autónoma.

Ello no obstante, el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, **por** el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, en su artículo 2 epígrafe k, dictamina que en uso de la habilitación contenida en los artículos 3.2 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y 13.1 del Reglamento (CE) n° 561/2006, además de en los transportes enumerados en el artículo 3 de este último Reglamento, no será obligatorio el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los referidos Reglamentos en relación con la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores, durante la realización de los transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.

5. MEDIDAS DE PREVENCIÓN: TÉCNICAS DEFENSIVAS, TÉCNICAS OFENSIVAS

5.1 ACTUACIÓN ANTE UNA SITUACIÓN SOSPECHOSA DURANTE EL TRASLADO DE FONDOS

Aún cuando la estadística demuestra que un tanto por ciento elevado de las agresiones a un vehículo se llevan a cabo en los extremos del recorrido, no se deben, sin embargo, minimizar las posibilidades de que el ataque se realice durante el trayecto, ya que la facilidad con que un vehículo puede ser aislado en ruta, bien por un atasco provocado por una barrera colocada en medio de la carretera, bien por el cruce con otro automóvil, unido todo ello a la falta de conocimientos técnicos defensivos y/o ofensivos de la mayor parte de los conductores, posibilita en gran medida este tipo de agresión.

Hay que tener en cuenta que todo ataque a un vehículo tiene como fin detenerlo, porque en esta situación es muy vulnerable a la acción de los delincuentes.

Por esta razón, el conductor debe ensayar las soluciones posibles para cada caso, teniendo siempre presente que la acción debe ser instantánea, sin detenerse a pensar cual será la maniobra que tiene que realizar, bien para huir del obstáculo (conducción defensiva) o bien para usar el propio vehículo como arma, golpeando, acelerando, frenando y volviendo a golpear el obstáculo (conducción ofensiva).

No debe olvidarse que todo vehículo tiene partes que deben ser protegidas (cabina del conductor, dirección, motor, ruedas motrices, etc.), pero que tiene también otras partes que pueden ser empleadas como elementos defensivos y ofensivos (parachoques, laterales, parte posterior, etc.) con los que se pueden absorber los golpes y, a su vez, golpear.

También debe tenerse presente que un automóvil puede moverse con la carrocería destrozada, con los neumáticos reventados e incluso sin alguna de sus llantas, pero que lo importante es no detenerse cuando con ello puede estar en juego la vida de las personas.

5.2 TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN DEFENSIVA

La conducción defensiva tiene por objeto evitar el posible ataque al vehículo, sorteando cualquier intento de obstrucción provocado por un automóvil o cualquier otro obstáculo colocado en su trayectoria.

Existen maniobras típicas de escape que deben ser conocidas, pero sin olvidar que la clave del éxito de las mismas está en el hombre, que tiene que ponerlas en práctica en el lugar y momento oportuno.

Esto supone que el conductor debe encontrarse siempre en situación de alerta y estar preparado para poder maniobrar instantáneamente en todo momento, lo que significa no sólo haber estudiado y pensado cómo hacerlo (conociendo perfectamente los puntos potencialmente peligrosos de la ruta a seguir, así como el modo de actuar en situación de peligro), sino también llevar grabada en su mente la voluntad y decisión de ponerlo en práctica cuando llegue el momento de hacerlo.

A continuación se describen las maniobras de escape más características, que son:

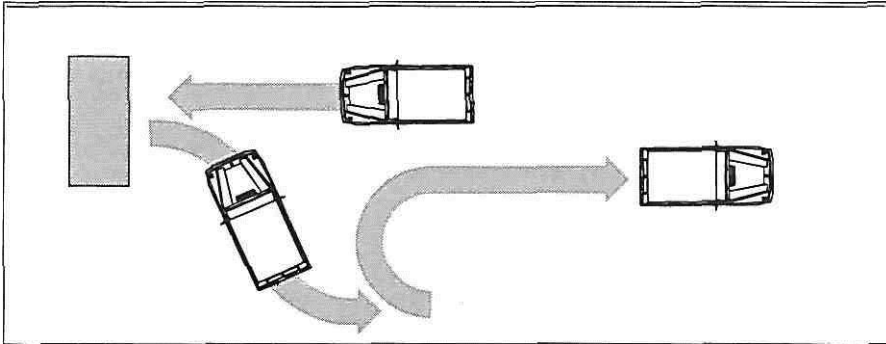
- Maniobra en "Y".
- * Maniobra "vuelta corta".
- * Maniobra "California".

MANIOBRA EN "Y"

Esta maniobra de escape, aunque es la más sencilla de llevar a cabo, tiene el inconveniente de ser muy lenta, por lo que es poco aconsejable en caso de ataque.

Esta maniobra consiste en:

- * Frenar el coche. "
- Girar el volante.
- * Poner marcha atrás hasta el límite de la calzada.
- * Enderezar el volante.
- * Poner la marcha primera para escapar del peligro.

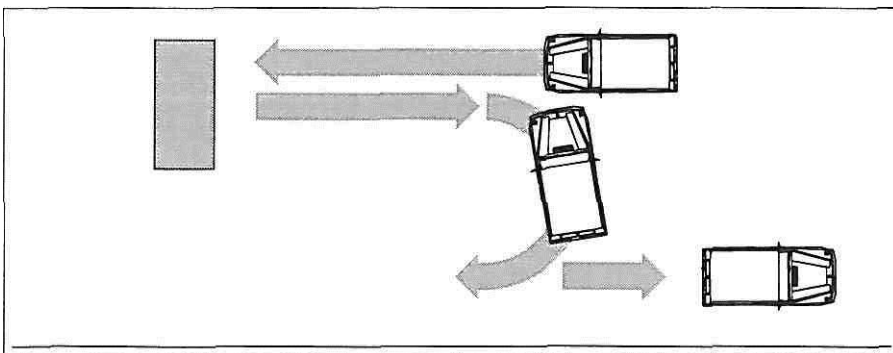


MANIOBRA "VUELTA CORTA"

Esta maniobra consiste en:

- * Detenerse rápidamente.
- * Poner marcha atrás hasta alcanzar una velocidad aproximada de 40 Km/h.
- * Girar el volante bruscamente a derecha o izquierda para lograr que el vehículo gire 180°.
- * Meter la marcha primera alejándose del lugar del peligro.

Durante la realización de esta maniobra no debe utilizarse el freno, excepto para detener el vehículo en la primera maniobra.

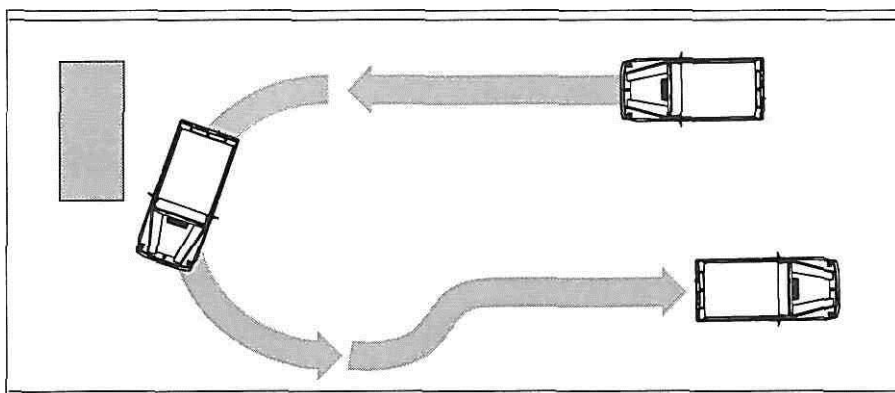


MANIOBRA "CALIFORNIA"

Esta maniobra requiere que el vehículo circule a una velocidad de 40 ó 50 Km/h en carretera seca o a 20 o 30 Km/h si la carretera está mojada.

Esta maniobra consiste en:

- * Realizar un giro brusco del volante a derecha o izquierda, accionando casi al mismo tiempo el freno de mano para facilitar el giro de 180° con gran rapidez.
- ' Quitar el freno de mano.
- * Poner la marcha primera para alejarse del peligro.



5.3 TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN OFENSIVA

La conducción ofensiva tiene por objeto dirigir el vehículo hacia el obstáculo interpuesto en el camino para disminuir la eficacia real de la agresión, permitiendo dar una respuesta activa.

La conducción ofensiva exige un gran dominio del vehículo y una gran confianza por parte del conductor, que ha de lograr una perfecta unión entre él y su vehículo, de modo que

ambos sean una sola cosa, aprovechando al máximo las condiciones del automóvil como arma ofensiva sin arriesgar su eficacia como mecanismo.

Por ello, no debe olvidar que el automóvil posee unas características (velocidad, movimiento, peso, inercia, estructura, etc.) que, a voluntad del conductor, pueden transformarlo en un proyectil dirigido y controlado desde su interior.

El éxito de la conducción ofensivo radica en que el conductor haga del coche su propio cuerpo, que sienta la carrocería como su propia piel y que calcule los movimientos, frenadas, desviaciones, giros y golpes como si los estuviese haciendo con todo su organismo.

EL ATAQUE

La conducción ofensiva puede realizarse:

a) Ante un obstáculo fijo

Normalmente, los obstáculos fijos se producen en cruces de la carretera con caminos o en carreteras secundarias, siendo los métodos más corrientes empujar una furgoneta al centro de la calzada, soltar bidones atados, balas de paja, etc., de modo que al detenerse el vehículo ante el obstáculo, el coche que le sigue aprovecha esta circunstancia para proceder al asalto.

Ante esta situación, el modo de actuar es el siguiente:

- * Disminuir la velocidad para poder hacerse cargo de la situación.
- * Poner la palanca de cambio a una velocidad corta (primera o segunda) para aprovechar la máxima potencia del motor.

- * Frenar bruscamente a unos 25 metros del obstáculo para seleccionar el punto de impacto y dar la impresión de que se va a detener el vehículo.
- * Acelerar a fondo, embistiendo **con** decisión el obstáculo en el punto seleccionado.
- * Huir lo más rápidamente posible para evitar la reacción de los asaltantes.

b)Frente a vehículos en movimiento

Cuando el ataque tiene lugar contra vehículos en movimiento, la agresión recibe el nombre de cierre.

El cierre puede ser:

- * Simple, si lo realiza un solo vehículo.
- " Doble, cuando lo lleva a cabo más de un vehículo (generalmente dos).

La mayoría de las veces, el cierre se realiza sobre una curva a la derecha, en la que el coche agresor adelanta forzosamente al agredido, que se ve obligado a cederle el paso frenando o reduciendo su velocidad, en cuyo momento tiene lugar el cierre.

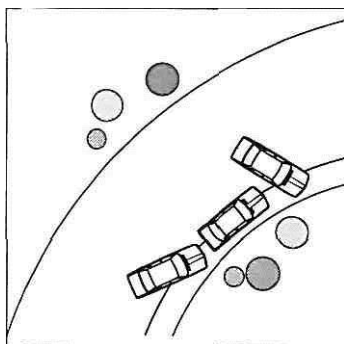
En esta maniobra, el coche agresor arriesga la parte lateral derecha, parte nada peligrosa, mientras que el coche agredido arriesga partes vulnerables (frontal, motor o dirección), por lo que, para evitar la colisión, optará por salir de la carretera quedando, por tanto, cerrado.

Si el cierre se realiza en curvas a la izquierda, el coche agresor ha de ser de superior volumen, peso o potencia que el agredido. En este caso, se emplean furgonetas o camiones seguidos por otro vehículo.

El cierre se lleva a cabo golpeando la parte delantera del coche agredido **con** la parte posterior del agresor, haciéndolo salir de la carretera.

TIPOS DE CIERRE

a) Cierre "en paréntesis"



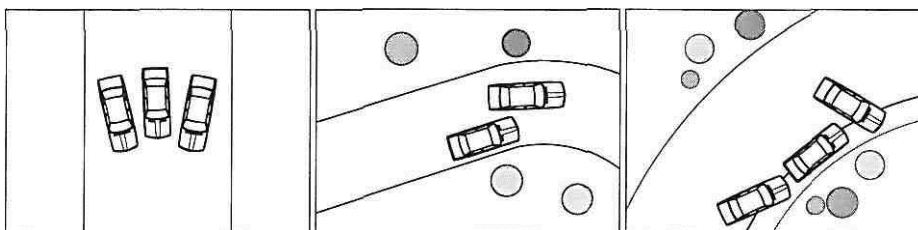
Si la carretera tiene un arcén amplio con una fácil salida lateral, el cierre lo llevarán a cabo dos vehículos: uno de ellos lo cerrará por delante mediante una maniobra de adelantamiento forzado, mientras que el segundo lo cerrará por detrás para evitar cualquier movimiento de retirada.

b) Cierre "del novato"

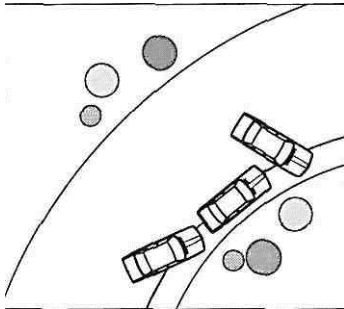
Este cierre tiene lugar en la proximidad de una curva a la derecha, en la que el vehículo agresor cierra al coche agredido.

Semejante cierre sólo puede dar resultado si el conductor agredido es un inexperto, ya que puede deshacerse fácilmente con una rápida marcha atrás con cambio de sentido.

También puede deshacerse el cierre con un choque violento sobre el automóvil.



c) Cierre "del tupamaro"



Viene su nombre de los guerrilleros argentinos que lo pusieron en práctica con éxito.

Al comienzo de una curva un coche adelanta al automóvil agredido mientras que otro, que le sigue detrás, le impide el posible retroceso.

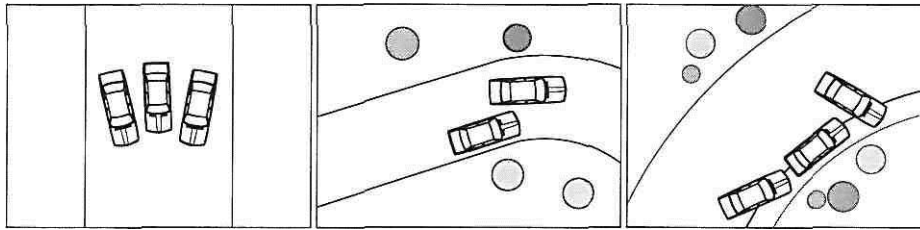
A la salida de la curva aparece un vehículo, a poder ser de gran volumen y peso, que obliga al coche agredido a frenar bruscamente, con lo que se establece el cierre.

d) Cierre "con persecución"

Este cierre se realiza con dos vehículos que se acercan al automóvil agredido, haciéndole la cuña de modo que no pueda cambiar de sentido ni frenar para dar marcha atrás.

La salida de este cierre se lleva a cabo mediante embestidas a los dos vehículos agresores, acelerando y desplazando lateralmente al más cercano y golpeando al otro con su parte central.

De este modo, se deshace la cuña sin que se haya visto afectada ninguna parte vital del vehículo.



AGRESIÓN EN CIUDAD

Las agresiones en la ciudad se realizan combinando la técnica de cierre (empleando para ello uno o dos automóviles) con la colocación de un obstáculo, que suele ser un vehículo con conductor pero sin acompañante.

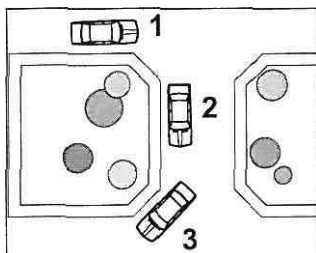
Para efectuar el cierre, el vehículo agresor se coloca a la salida del establecimiento o garaje, o bien en los giros en "L" de las zonas residenciales o en calles de dirección única con un solo carril.

También puede realizarse por la noche en los semáforos intermitentes.

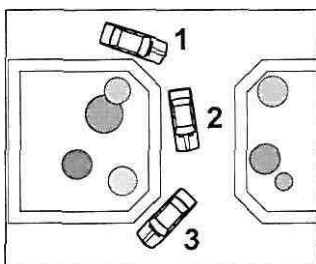
El cierre se completa con un segundo vehículo que se coloca detrás del agredido para evitar su huida marcha atrás.

Un factor importante a considerar en las agresiones en la ciudad es la posibilidad de que existan testigos, por lo que dichas agresiones deben tener lugar bien de noche o bien en lugares de poco tráfico de vehículos y de personas (zonas residenciales, calles poco concurridas, etc.).

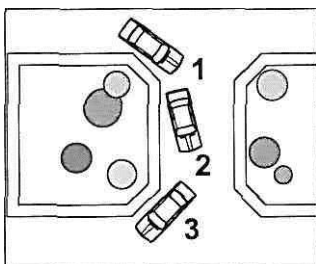
Como ejemplo de una agresión en ciudad, a continuación se indica, de manera gráfica, la realización de un cierre del tipo "contacto con excusa", en el que actúan dos vehículos agresores aunque el contacto lo realiza uno de ellos, dándose el otro a la fuga una vez conseguido el propósito del cierre:



1) Conocido el camino a seguir por el vehículo a agredir (1), los vehículos agresores (2 y 3) se estacionan convenientemente.

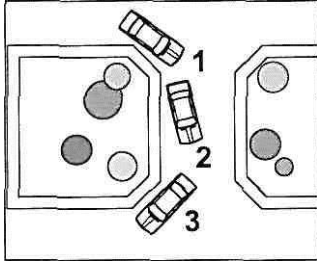


2) Al iniciar la salida el vehículo 1, el vehículo agresor 2 se pone en marcha, observando al 1 por el espejo retrovisor, y se acerca hacia el centro de la calzada, en apariencia para evitar al otro vehículo agresor 3.

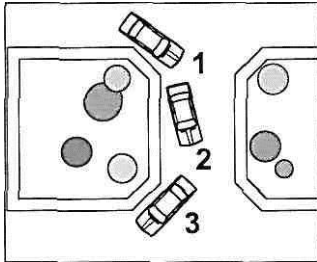


3) El vehículo 1, al ver entorpecida su marcha por el 2, intenta adelantarlo por la izquierda, ya que, de hacerlo por la derecha, se vería obstaculizado por el vehículo 3 aparcado.

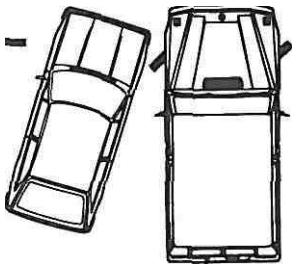
SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD



4) En este momento, el vehículo agresor 2 cierra violentamente al 1, con lo que el contacto queda hecho.

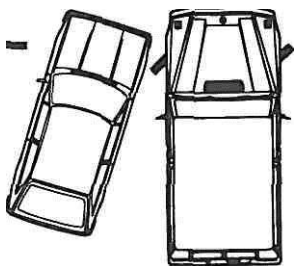


5) Una vez logrado el objetivo, el vehículo 3, que ha actuado como "coche excusa", se pone en movimiento y desaparece.



Si quiere que el vehículo contrario no huya...

Obstruya su vía de escape.



Para desviar el vehículo contrario de su trayectoria y obtener el efecto "rebote" entre ambos...

Al mismo tiempo que gira las ruedas delanteras a su derecha, choque con el contrario.



Para desviar el vehículo contrario en paralelo...

Póngase a su altura y colisione sobre el eje delantero, que soporta menor peso.

6. ARMAMENTO

6.1. CLASES DE ARMAS AUTORIZADAS

El art.19 de la Orden INT/318/2011 de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada, establece que el arma reglamentaria de los vigilantes de seguridad en los servicios que hayan de prestarse con armas, será el revólver calibre treinta y ocho especial de cuatro pulgadas. Cuando esté dispuesto el uso de armas largas, los vigilantes utilizarán la escopeta de repetición del calibre 12/70, con cartuchos de 12 postas comprendidas en un taco contenedor.

A su vez la disposición 21.9 de la Orden INT/314/2011 de 1 de febrero determina que el vigilante o vigilantes de protección

portarán la escopeta de repetición del calibre 12/70 con cartuchos de 12 postas comprendidas en un taco contenedor.

6.2. CARACTERÍSTICAS Y MANEJO

REVÓLVER

Es un arma de acción manual de recámaras múltiples giratorias. Sus formas de disparar son: en simple acción y en doble acción. Atendiendo a su sistema de funcionamiento, el revólver se puede clasificar dentro de la denominación de arma de repetición

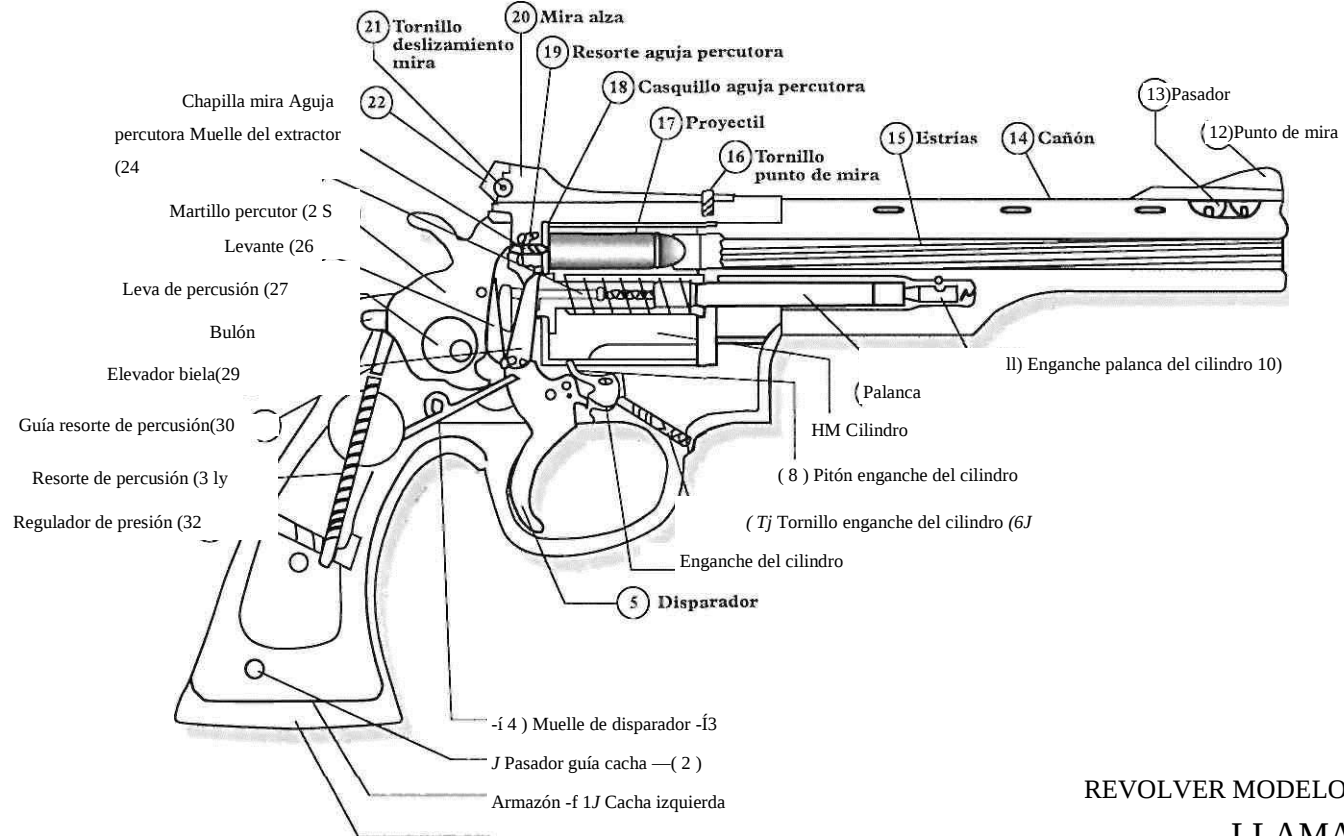
Características:

Es un arma individual de acción inmediata que dispone de un mecanismo de ocultación de la aguja percutora hasta el momento de producirse el disparo.

Según marca y modelo los datos siguientes pueden variar:

Alcance eficaz	25 metros.
Peso sin munición	715 gramos.
Longitud total del arma	.9" =22mm aproximadamente.
Estrías del cañón	6 en sentido dextrógiro.
Calibre	38 centésimas de pulgada (equi- vale a 9 mm).
Longitud del cañón	4" = 10 mm
Capacidad del cilindro	6 cartuchos

SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD



REVOLVER MODELO
LLAMA

MANEJO DEL REVÓLVER

El revólver es un arma de gran simplicidad de manejo, en la que el tirador solamente tiene que apretar el disparador, realizándose el proceso de tiro y recarga en forma automática hasta agotar la munición. En caso de un fallo en la munición es posible efectuar el disparo con otro cartucho sin necesidad de extraer el que ha fallado, bastando para ello volver a presionar sobre el disparador, girando el cilindro y disponiendo la siguiente recámara alimentada para el disparo.

- **Capacidad de carga**

Por lo general, los revólveres tienen una capacidad de 5 ó 6 cartuchos.

- **Velocidad de recarga**

En condiciones sin estrés, un tirador entrenado recarga los seis cartuchos que admite un revolver, en algo menos de treinta segundos.

- **Velocidad de fuego**

Un tirador experto, puede disparar todos los cartuchos del tambor de un revolver en aproximadamente cinco segundos.

- **Munición de reserva**

Los Vigilantes de Seguridad, tradicionalmente, llevan los cartuchos de reserva, en cananas colocadas en el cinturón de servicio y con capacidad para quince cartuchos. Las cananas, normalmente de cuero, tienen el inconveniente de que, con el paso **del** tiempo y el uso, el cuero tiende a retraerse, aprisionando los cartuchos, llegando a dificultar, su extracción.

- **Mecanismos de seguridad**

En el revólver no existen mecanismos de seguridad manuales y sin embargo, aun estando cargado y con el martillo abatido, es totalmente seguro, debido a que la resistencia del disparador en doble acción es lo suficientemente grande como para evitar disparos accidentales. Por otra parte, el seguro de interposición del martillo lo protege de golpes y caídas así como de falsas maniobras al montar la acción simple.

- **Accesorios imprescindibles para el porte del arma de fuego**

La normativa vigente, establece que el cinturón de servicio para el personal uniformado de Seguridad Privada, debe de ser, el acostumbrado cinturón de cuero, de ancho de cinco centímetros. Este cinturón, con el paso del tiempo, se deforma por el peso de los accesorios que se colocan en él (el conjunto arma-munición-funda, puede llegar a alcanzar un kilogramo y medio), afectando a la ubicación de la funda del arma reglamentaria.

Los nuevos productos, como el cinturón o ceñidor policial, consiguen un accesorio de gran resistencia al uso y desgaste, que incrementa la longevidad y obtienen un mejor rendimiento de esta pieza de uniformidad.

En cuanto a la funda del arma, actualmente, se asigna, como funda reglamentaria, de cuero, con bastidor metálico, con disparador a descubierto y como única medida de retención, un cierre por corchete metálico. Este tipo de funda, desde el punto de vista, tanto de seguridad, como operativo, presenta varios inconvenientes, entre los que merecen destacarse:

- El disparador descubierto, permite, que se accione voluntaria o involuntariamente, tanto por el Vigilante de Seguridad, como de un eventual atacante que le intentase

arrebatarse el arma, y que, al introducir un dedo en el disparador del arma y con su tracción, pueda producirse un disparo accidental.

- ▶ Esta funda tiene como única medida de seguridad el cierre por corchete, dejando el arma, expuesta al hurto o al robo, ya que, con un simple movimiento descendente de un dedo de la mano, se libera el corchete dejando expuesta el arma de fuego en la bolsa de la funda.
- ▶ El bastidor metálico que deja la bolsa separada del cuerpo del usuario que porta el arma, con el paso del tiempo, se deforma y altera la posición natural del arma, lo que dificulta el enfunde y desenfunde del arma en situaciones de estrés, o en el curso de transiciones en el uso de la fuerza.
- ▶ La bolsa de cuero, debido al material del que se encuentra fabricada, tiene tendencia a colapsarse, cerrando el alojamiento del arma y dificultando en enfunde del revolver durante una transición del uso de la fuerza.

ESCOPEA

La escopeta es el arma larga reglamentaria para ser utilizada por el personal de Vigilantes de Seguridad y sus especialidades.

Características de uso

Doble sistema de seguro: manual y automático.

Posibilidad de cambiar el cartucho de la recámara:

sin necesidad de disparar el arma, accionando sobre la corredera y presionando sobre el seguro de desbloqueo.

Sistema de funcionamiento de corredera: que permite el uso de cualquier munición con absoluta garantía de funcionamiento.

Versatilidad: con cartucho impulsor y una bocacha adecuados, se pueden lanzar botes de humo, pelotas de goma, etc.

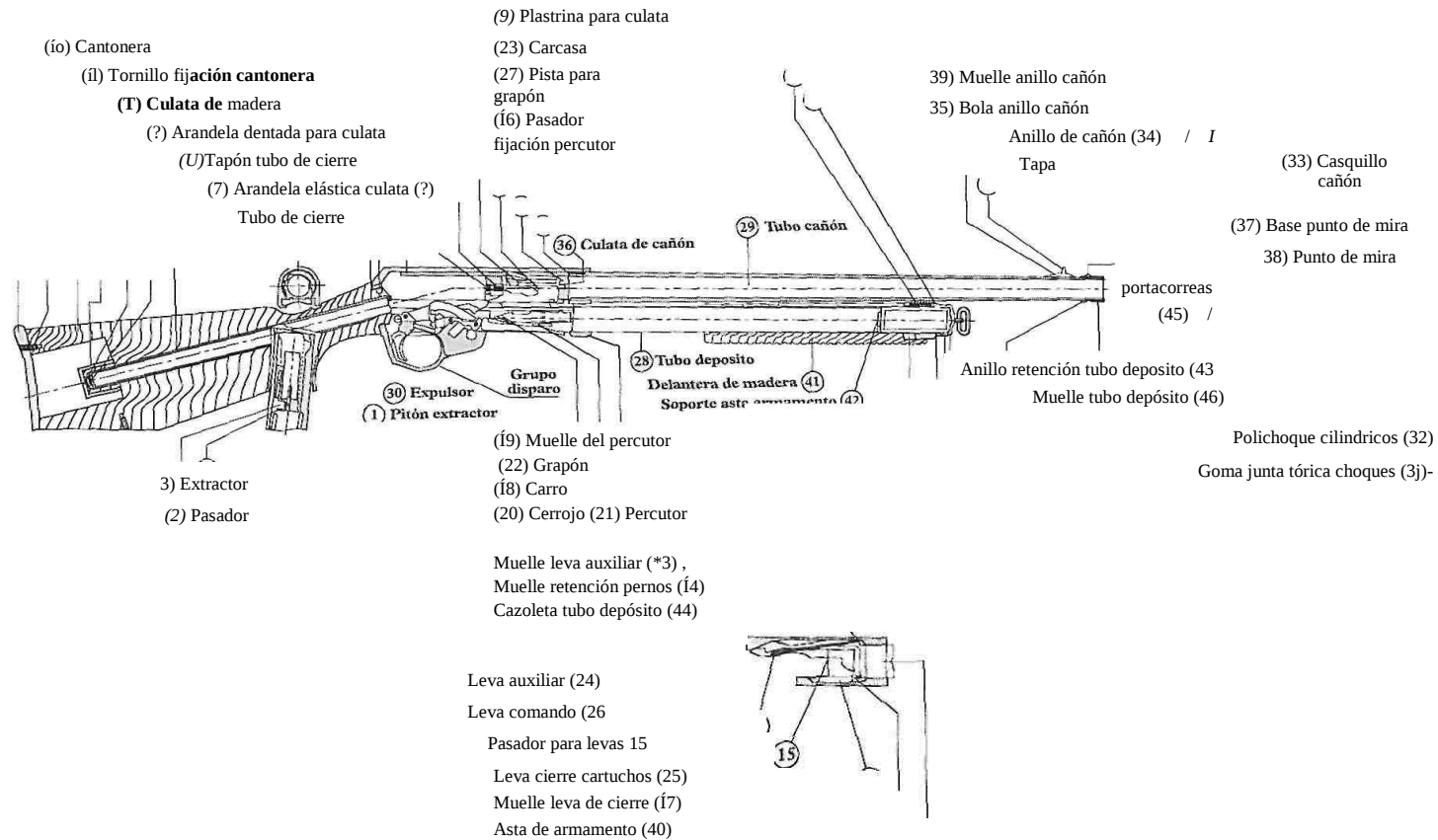
Sistema dispersor de fuego: aplicando a la boca de fuego del cañón una pieza llamada choque, se puede modificar el sentido de los impactos cuando así interese.

ESCOPEA DEL CALIBRE 12

Características

t/ Cañón,	calibre de "a 12".
t/ Anima	lisa.
t/ Disparos en depósito,	5.
t/ Longitud cañón	350 mm.
t/ Longitud de recámara	70 mm.
t/ De repetición.	
t/ Alcance máximo	300 m.
t/ Alcance eficaz	60 m.

SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD



MANEJO DE LA ESCOPETA

Posición de prevenidos

En esta posición, el vigilante lleva la escopeta cruzada en diagonal sobre el pecho, con el cañón mirando hacia arriba y a la izquierda. Con su mano derecha sujeta la empuñadura y con la izquierda el guardamano.

Cuando llega la ocasión de tener que disparar, puede hacerlo desde dos posiciones: a la altura del hombro y a la altura de la cadera.

Posición a la altura del hombro

Es la posición que tendrá que utilizar si dispara de pie. Aquí, el tirador adopta una posición semejante a la de un boxeador: el arma es mantenida al nivel del hombro con la mano izquierda adelantada en el guardamano y la mano derecha atrás, sujetando el cuello de la culata de modo que el dedo índice pueda alcanzar el gatillo. Cuando tome la decisión de hacer fuego, en el caso de que se encuentre con el arma mantenida en esta posición, no tendrá más que elevarla hasta el hombro y apoyarla en el mismo para hacer fuego.

Para disparar a la altura del hombro, el tirador debe efectuar los siguientes movimientos:

- o Adoptar la postura adecuada, con el pie izquierdo ligeramente adelantado con respecto al derecho.
- o Elevar la culata hasta la altura de la mejilla izquierda y deslizarla hacia atrás hasta apoyarla con firmeza en el hombro derecho.
- o Apuntar el cañón en dirección al blanco.

Posición a la altura de la cadera

Esta posición es muy indicada para disparar desde cerca cuando no haya tiempo de apuntar:

- o Colocar la mano derecha en el cuello de la culata, apoyando la parte interior del antebrazo a lo largo de la misma sujetándola con firmeza contra el cuerpo, y manteniendo el cañón paralelo al suelo a la altura de la cadera.
- o Debe centrarse la vista en el blanco.
- o Hay que procurar no bajar demasiado la vista, pues ello da lugar a errores de puntería -como apuntar demasiado alto—.
- o Existe cierta tendencia de disparar excesivamente alto. Sin embargo la probabilidad de errar es mucho menor apuntando bajo, pues los perdigones pueden rebotar y dar en el blanco.

Cómo apuntar

A larga distancia, 20 metros o más, es conveniente servirse de los elementos de puntería, alineándolos del mismo modo que se hace con el revólver. No obstante, siempre que se dispare a distancias menores a la indicada, pueden efectuarse disparos rápidos y precisos con sólo apuntar la escopeta y mirar al blanco por encima y a lo largo del cañón.

Manejo del gatillo

El mejor modo de mover el gatillo para disparar una escopeta es darle un "toque" parecido a la "pulsación" que se efectúa en el disparo de doble efecto. La "presión" (gradual y cuidadosa) del disparo de efecto único a la diana, no es necesaria en este caso.

Las escopetas cuando están cargadas, como si no, deben ser entregadas con la boca apuntando hacia arriba y por encima de las cabezas de todas las personas presentes, excepto cuando sean entregadas a través de una ventana, en cuyo caso deberán ser entregadas con el cañón delante y la ventana de expulsión abierta.

CARGA DE LA ESCOPETA

Los pasos a seguir para cargar la escopeta varían con el modelo. Las escopetas semiautomáticas utilizadas normalmente se cargan del modo siguiente:

- o Sujetar la escopeta con la mano izquierda por la empuñadura de la culata, con la ventana de expulsión de cara al tirador y la boca de fuego dirigida hacia arriba.
- o Cerrar el mecanismo y bloquear el cierre empujando su extremo anterior hacia arriba -en dirección a la boca de fuego- con la mano derecha.
- o Apretar el gatillo.
- o Introducir cuatro cartuchos en el depósito, con el extremo de cobre mirando hacia abajo.

ESTRANGULACIÓN O CHOQUE

La estrangulación depende del grado de presión existente en la boca de fuego. Cuanto mayor es la estrangulación, más cerca quedarán agrupados los impactos en el blanco. La mayor parte de las escopetas que se han utilizado por los vigilantes no tienen estrangulación, por lo que los perdigones disparados con estas escopetas sufren una mayor dispersión. No obstante, haya o no estrangulación, los perdigones no empiezan a expandirse antes de llegar como mínimo a dos metros de la boca de fuego.

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL MANEJO DE LA ESCOPETA

- o Requisitos de seguridad en el campo de tiro: descargada, con la ventana del cajón de mecanismos abierta y el seguro puesto.
- o Requisitos de seguridad para su almacenaje: descargada, con la ventana del cajón de mecanismos cerrada y el gatillo bloqueado.
- o La manera más segura de llevar la escopeta en el campo de tiro es manteniéndola con la boca de fuego apuntando hacia arriba y por encima de la cabeza del hombre más alto del grupo.
- o Una vez en la línea de tiro, mantener la boca de fuego apuntando en dirección a los blancos.
- o Las restantes medidas de seguridad son en general las mismas que hay que tener en cuenta con las demás armas.

Hay que poner especial cuidado en no cargarla, por equivocación, con cartuchos de calibre menor del que le corresponde.

I. OPERATIVA DEL SERVICIO

El transporte de fondos se podrá realizar por vía aérea utilizando los servicios ordinarios de las compañías aéreas o aparatos de vuelos propios, pero cuando se llevan a cabo por carretera, los vehículos de transporte de fondos dispondrán de una dotación adecuada para poder hacer frente a cualquier situación de peligro que pudiera surgir durante la operación.

La operativa del transporte de fondos por carreta exige una concienzuda planificación en la que nada puede dejarse al azar, ya que el que el hecho de que muchas veces se haya realizado un mismo servicio sin que se hayan producido imprevistos, no significa que en el siguiente servicio no puedan aparecer problemas, incluso muy graves. En este sentido se planificarán las fases del proceso del transporte antes, durante y al finalizar el mismo, determinando cuándo y dónde se llevarán a cabo dichas fases, para lograr un servicio sin ningún problema digno de mención, Esto supone lo siguiente:

A. ANTES DE INICIAR EL TRANSPORTE

El jefe de equipo y el jefe de servicio de esa área elaborarán conjuntamente los itinerarios principales y las posibles alternativas en caso de que surjan problemas durante el trayecto, así como solucionarlos en el caso que aparezcan.

B. UNA VEZ INICIADO EL RECORRIDO

Es necesario tener presente que el servicio se deberá hacer por la ruta más rápida y durante él se prestará la máxima atención a posibles requerimientos por parte de otros vehículos, teniendo en cuenta que todo ataque a un vehículo tiene como fin detenerlo, porque esta situación es muy vulnerable a la acción de la delincuencia. En esta situación el conductor del vehículo debe saber que todo vehículo tiene zonas que deben ser protegidas (cabina del conductor, dirección, motor, ruedas motrices, etc.), tiene también otras zonas que pueden ser empleadas como elementos ofensivos y defensivos (parachoques, laterales, parte posterior, etc.) con los que puede absorber los golpes y, a su vez, golpear). Por ello se debe evitar el posible ataque al vehículo, sorteando cualquier intento de obstrucción provocado por un vehículo o cualquier otro obstáculo colocado en su trayectoria, pero dirigiendo, a la vez, su vehículo hacia el obstáculo en el camino para disminuir la eficacia real de la agresión, y permitiéndole dar una respuesta activa, haciendo del coche su propio cuerpo, de modo que sienta la carrocería como su propia piel y pueda calcular los movimientos, frenadas, desviaciones, giros y golpes como si los estuviere haciendo con todo su organismo.

Al finalizar el trayecto de aproximación, deberán considerar los lugares de aparcamiento y espera teniendo presente la posibilidad de la vigilancia continua de los alrededores durante la operación de carga y descarga, manteniendo esta vigilancia durante todo el tiempo de la operación.

C. UNA VEZ ACABADO EL SERVICIO

Se planifican las operaciones finales del proceso que deberá terminar con la entrega de la documentación y de las armas, así como con el estacionamiento y revisión del vehículo para dejarlo en condiciones de iniciar el proceso el día siguiente.

2. MEDIDAS DE SEGURIDAD GENERALES

La Orden INT/3 17/2011 de 1 de febrero sobre medidas de seguridad privada en su artículo 1 establece como medidas de seguridad generales del transporte de monedas, billetes, títulos-valores y objetos preciosos, lo siguiente:

1. Los establecimientos e instalaciones industriales, comerciales y de servicios efectuarán el transporte de monedas, billetes, títulos-valores y objetos preciosos, cuando su valor exceda de las cantidades establecidas en la normativa sobre empresas de seguridad privada, a través de empresas de seguridad autorizadas para tal actividad.
2. Los grandes centros y superficies comerciales, y otros establecimientos de características similares, donde se efectúe, de forma regular, la retirada o entrega de efectivo, por valor superior a la cantidad determinada en el Anexo II de la presente Orden, procedente de los comercios que tengan contratados estos servicios, y con recinto de aparcamiento propio o de libre disposición, dispondrán de una zona segura habilitada para uso exclusivo de los vehículos de transporte que realicen los servicios de entrega y recogida de fondos. Dicha zona segura estará comunicada con el exterior mediante un sistema de puertas tipo esclusa con dispositivo de apertura situado en el interior. Este recinto y sus puertas tendrán una categoría de resistencia clase BR2, según la Norma UNE 108132 y en caso de elementos translúcidos, la misma categoría de resistencia de la Norma UNE-EN 1063.
3. Aquellos establecimientos que se encuentren obligados a disponer de la medida de seguridad prevista en el punto anterior y que, por estar ya en funcionamiento, justifiquen la imposibilidad o una gran dificultad material de construir una zona segura de estas características, podrán optar por la utilización del muelle de carga y descarga de mercancías u otro lugar similar, dotándolo de las medidas de seguridad

adecuadas, debiéndolo reservar, de forma puntual y exclusiva, para los momentos en que se efectúen las operaciones de recogida y entrega del efectivo.

4. Como alternativas a la medida de seguridad de los apartados segundo y tercero, estos establecimientos podrán optar por:
 - a. Contar con una zona segura, que estará equipada con un sistema que permita separar las operaciones de recogida o entrega de fondos de las zonas destinadas al público en general y al personal del establecimiento. En este caso, para la custodia del efectivo, dispondrán o de cámaras acorazadas, o de cajas fuertes o de cajas de tránsito, que tendrán el grado de seguridad establecido en los artículos 8, 9 y II del Capítulo II de esta Orden.
 - b. Realizar el transporte de fondos en contenedores dotados de un sistema inteligente de neutralización de billetes. Este tipo de sistema de transporte de efectivo, deberá ajustarse a la Norma UNE o UNE-EN que lo regule.
5. Cuando estos establecimientos dispongan de un servicio de vigilancia armada en el momento y lugar donde se efectúen las operaciones de entrega y recogida del efectivo, el Delegado o Subdelegado del Gobierno o, en su caso, la Autoridad autonómica competente, podrá dispensarlos de todas o algunas de las medidas de seguridad contempladas en los apartados segundo, tercero y cuarto de este artículo.

Artículo 2. Armeros.

Los lugares en los que se preste servicio de seguridad con armas, deberán disponer de armeros que reúnan las medidas de seguridad determinadas en la normativa sobre empresas de seguridad privada.

ANEXO II.

Límites de cuantías.

Apartado 1. Cantidad para adopción de medida de seguridad para la retirada o entrega, de efectivo en grandes centros comerciales: 50.000 euros.

Apartado 2. Límite máximo de dispensación por operación: 3.000 euros.

Apartado 3. Límite para exhibiciones o subastas: 500.000 euros.

Apartado 4. Límite para los muestrarios de joyería: 450.000 euros.

Apartado 5. Límite para devoluciones y cambios por empleados: 600 euros.

Apartado 6. Límite de efectivo en caja registradora en autoservicio: 1.200 euros.

3. ACTUACIÓN DE LA DELICUENCIA SOBRE ESTOS TRANSPORTES: DELICUENCIA ORGANIZADA, GRUPOS TERRORISTAS

Las mafias organizadas establecidas en España consideran muy rentables los asaltos a vehículos de transporte, por los cuantiosos botines que obtienen, en comparación con la escasa penalidad vigente. Para estos delincuentes, asaltar vehículos de transporte con mercancías valiosas es un modus vivendi, puesto que, y a pesar de que la gran mayoría de ellos cuenta con una amplio historial de antecedentes por delitos similares, en cuanto el juez establece la libertad provisional o cumplen su condena, vuelven a delinquir.

Los robos que afectan al transporte por carretera han adquirido en los últimos años tales dimensiones, que la Europol lleva varios años analizando la forma de actuar de las bandas organizadas especializadas en la sustracción de vehículos o de la mercancía y fomentando la colaboración entre las policías de los diferentes países europeos y también con el sector privado.

3.1. DEUCUENCIA ORGANIZADA

Se trata de un grupo social con una cierta estructura y con miembros que se organizan para cometer acciones delictivas.

A diferencia del delincuente que actúa en solitario la delincuencia organizada suele dedicarse a tareas más complejas que robos comunes o hurtos. Estos grupos de crimen organizado se involucran en actividades tales como el tráfico de drogas o de armas, la trata de blancas, el contrabando o la falsificación.

Es habitual que estas organizaciones delictivas estén regidas por un orden jerárquico en el que los individuos que forman parte del grupo deben responder a la estructura y cumplir con una determinada función. Los miembros de las capas más bajas deben hacer méritos para ascender y mostrar su lealtad a los jefes.

La mafia (como la Camorra napolitana o la Cosa Nostra de Sicilia), las pandillas (como la Mará Salvatrucha) y los cárteles (como el Cártel de Tijuana, Cártel de Medellín) son ejemplos de delincuencia organizada

Existen, las siguientes clases de delincuencia organizada:

Delincuencia organizada local: consiste en una banda o varias bandas vinculadas que operan en una escala territorial menor y que generalmente actúan en esa demarcación y rara vez fuera de ella.

Delincuencia organizada nacional: puede consistir en una sola banda de grandes proporciones o varias bandas asociadas, que operan dentro de una escala territorial relativamente mayor que la banda de delincuencia local. Potencialmente, puede llegar a tener nexos con otras bandas nacionales e internacionales.

Delincuencia organizada transnacional o transfronteriza: cuando la delincuencia organizada construye conexiones con organizaciones similares formando redes en todo el mundo,

El crimen organizado transnacional es una industria siempre cambiante, adaptándose a los mercados y dando lugar a nuevas formas de crimen. Es un negocio ilícito que genera miles de millones de euros por año y que trasciende barreras culturales, sociales, lingüísticas y geográficas, además de no tener límites ni reglas.

Hay diversas actividades que pueden ser categorizadas como crimen organizado transnacional, como el tráfico de drogas, el tráfico ilícito de migrantes, la trata de personas, el blanqueo de dinero, el tráfico de armas, las falsificaciones, el delito medioambiental, los delitos contra la propiedad intelectual y el patrimonio e incluso algunos aspectos relacionados con el cibercrimen.

La Corporación Euro americana de Seguridad señala que algunos delitos cometidos por las bandas organizadas de criminales, tanto en el nivel local como en el nacional e internacional son: el terrorismo, el acopio y tráfico de armas, el tráfico de indocumentados, el tráfico de órganos, el asalto, el secuestro, el tráfico de menores y el robo de vehículos

3.2. GRUPOS TERRORISTAS

Son grupos organizados que buscan la destrucción de un orden político o de un orden social para la creación de un orden político o social nuevo.

El terrorista no se mueve por sentimientos o fines sentimentales, ni por vencer, sino por razones de estrategia. Con su acción violenta, lo que trata de comunicar es su mensaje es que existen, que pueden hacer mucho daño y que se quiere que actúen se tiene que ceder.

El prestigio del terrorista radica en un buen golpe que cause un gran impacto entre la gente para que los medios de comunicación social se enteren y lo propaguen a todo el mundo.

PERFIL DEL TERRORISTA

En las bandas terroristas existen suficientes ejemplos que pueden servir para configurar el perfil psicológico de los asesinos especialistas en el tiro en la nuca a bocajarro o hacer explotar el coche bomba.

Un típico terrorista puede haber pasado casi veinte años en la clandestinidad, con todo lo que ella implica de desconexión con el mundo que le rodea y hacer del asesinato su "profesión".

Su método suele ser el tiro en la nuca, haciendo gala de una espeluznante frialdad, nunca les tiembla el pulso.

Sus mejores amigos, incluso su familia directa suelen decir de estos personajes que "están locos". Durante varios meses se ocultan. A menudo han cambiado unos rasgos físicos y cuando se han sentido acorralados por las fuerzas de Seguridad mantienen la sangre fría de un gánster y eluden el cerco. Se dice de ellos que se han llegado a vestir de militar, heavy, yupi e incluso de homosexual para poder desenvolverse con normalidad.

Solo saben matar y es difícil que semejantes individuos se resignen a ser un don nadie una vez insertados en la sociedad.

Desde el punto de vista de la Criminología el tipo de criminal terrorista no es unitario, si bien, siguiendo a los criminólogos, en el terrorista se puede apreciar:

" Hipertrofia del "YO"

- * Inmadurez psíquica
- * Fanatismo
- * Narcisismo
- * Delincuente por convicción
- * Indiferencia afectiva
- * Ausencia del sentimiento de culpabilidad.

Dentro de la evolución que sigue el terrorista, el momento de disparar por primera vez contra una persona, es el más difícil. Cuando se pasa de meros actos preparatorios al hecho de apretar el gatillo indudablemente produce un salto cualitativo. Además cuando lo ha hecho por primera vez y ve que no ha pasado nada, se siente tranquilo incluso hasta satisfecho las alabanzas de sus amigos. Y esto se produce porque el terrorista tiene un ego débil, pequeño e inmaduro y necesita una persona dictadora, un lid", jefe al que sigue a ciegas.

En opinión de psiquiatras la personalidad del terrorista presenta un cúmulo de frustraciones personales que son compensadas llevando una vida excitante en la clandestinidad. Es decir, alcanzar una "heroicidad" que no consiguen en su vida ordinaria.

CÓMO INSTRUYEN A LOS TERRORISTAS

El terrorista no nace, lo crea la organización, ellos necesitan una estructura de acuerdo con sus necesidades y bastante dinero para poder mantenerla.

Las organizaciones terroristas dedican bastante dinero y tiempo para hacer asesinatos.

Editamos varios folletos a lo largo de su historia, donde les explicamos, aparte de una ideología machacona, las maneras de actuar, tanto en las acciones terroristas como si son cogidos por las Fuerzas de Seguridad, lo que deben decir en los interrogatorios, su conducta en la cárcel, información que deben pasar de los policías o guardias que los interrogan, matrículas de coches que vean en los patios de los cuarteles o dependencias policiales, etc.

De una publicación terrorista se han sacado los seis puntos siguientes:

1. "El enemigo opresor es, en conjunto, fuerte y numeroso en el sentido material (muchos hombres, armamento, etc.) pero es ideológicamente débil, además físicamente visible en todas partes. Nosotros somos insensibles e ideológicamente más fuertes".
2. "El invasor no sabe dónde atacar, nosotros por el contrario tenemos miles de blancos para elegir y podemos atacar donde y cuando queremos y escoger el objetivo más fácil para nosotros".
3. "No queremos ser héroes de película. Necesitamos hombres vivos no héroes muertos".
4. "Cuesta mucho hacer compañeros de primera fila".
5. "El enemigo es mil veces más fuerte que nosotros, pero en el momento de atacar nosotros tenemos que ser más fuertes que él".
6. "El compañero que ejecuta con un tiro en la nuca o el que aprieta el detonador para hacer explotar un coche bomba, "es igual" que el aviador que lanza sus bombas o el artillero que dispara su cañón, puede

matar indiscriminadamente a hombres, mujeres y niños sin verlos. Por ello no deber ser considerado como un asesino sino como un soldado combatiendo en una guerra".

MÉTODOS DE ACTUACIÓN

Las bandas terroristas organizadas suelen actuar utilizando los comandos de información, de modo que éstos, tanto legales como ilegales, no suelen operar sin tener una información de la víctima.

Un comando organizado llega a disponer de información sobre cientos de objetivos, aunque solo tengan datos elaborados y precisos de algunos ellos, vinculados a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Poseen abundantes datos personales y familiares, de sus objetivos, incluso horarios y recorridos habituales; nombre y apellidos, matrículas de su vehículo, características físicas, donde suelen aparcar el coche, etc. Se indica también la forma más idónea para atentar contra ellos.

Los militantes terroristas que hacen el servicio militar debían cumplimentar el "cuestionario de acuartelamiento", con toda la información que se les solicita para la organización terrorista

4. EL ROBO EN CENTROS DE DEPÓSITO Y EL ASALTO A VEHÍCULOS DE TRANSPORTE

4.1. ROBO EN CENTROS DE DEPÓSITO

Los centros de depósito y custodia de fondos suelen ser objetivo de bandas organizadas, constituyendo un serio problema que es necesario abordar a través de la estrecha colaboración

entre las fuerzas de orden público y el sector privado. En este sentido la Orden INT/3 14/201 I de I de febrero sobre empresas de seguridad privada refuerza las medidas de seguridad de los sistemas instalados en las sedes o delegaciones de las empresas dedicadas al depósito, custodia y tratamiento de monedas y billetes, títulos-valores y objetos valiosos, estableciendo lo siguiente:

Sistemas de seguridad (artículo 5)

- I. Las empresas de seguridad dispondrán en su sede y en la de sus delegaciones de un sistema de seguridad, físico y electrónico, compuesto de los siguientes elementos, como mínimo:
 - a. Puerta o puertas de acceso blindadas, de clase de resistencia V, de acuerdo con la Norma UNE-ENV 1627 la parte opaca, y con nivel de resistencia P5A al ataque manual, de acuerdo con la Norma UNE-EN 356 la parte translúcida, debiendo contar en ambos casos con cercos reforzados y contactos magnéticos, como mínimo de mediana potencia.
 - b. Ventanas o huecos protegidos con rejas fijas, macizas y adosadas, o empotradas, de acuerdo con la Norma UNE 108142, o con ventanas y cercos con una clase de resistencia V, de acuerdo con la Norma UNE-ENV 1627, y protección electrónica.
 - c. Equipos o sistemas de captación y registro de imágenes, en su interior o exterior, indistintamente.
 - d. Elementos que permitan la detección de cualquier ataque que en todas las paredes medianeras con edificios o locales ajenos a la propia empresa.
 - e. Sistema de detección volumétrica.
 - f. Conexión con una central de alarmas mediante doble vía de comunicación, de forma que la inutilización de una de ellas produzca la transmisión de la señal por la

otra o bien una sola vía que permita la transmisión digital con supervisión permanente de la línea y una comunicación de respaldo (backup).

2. Los sistemas de alarma deberán cumplir los requisitos contenidos en las Normas UNE-EN 50130, 50131, 50132, 50133, 50136 y en la Norma UNE CLC/TS 50398, o en aquellas Normas llamadas a reemplazar a las citadas Normas, según sean de aplicación a los diferentes tipos de sistemas.

Sistema de seguridad de las empresas de depósito (artículo 7)

- I. Las empresas que se constituyan para la actividad de depósito, custodia y tratamiento de monedas y billetes, títulos-valores y objetos valiosos o peligrosos, excepto explosivos, además del sistema descrito en el artículo 5, dispondrán, en los locales en que se pretendan desarrollar dicha actividad, de un sistema de seguridad compuesto, como mínimo, por:
 - a. Equipos o sistemas de captación y registro de imágenes, con capacidad para facilitar la identificación de los autores de delitos contra las personas y contra la propiedad, para la protección perimetral del inmueble, controles de acceso de personas y vehículos, y zonas de carga y descarga, recuento y clasificación, cámara acorazada, antecámara y pasillo de ronda de la cámara acorazada.
 - b. Los soportes destinados a la grabación de imágenes deberán conservarse durante treinta días desde la fecha de grabación. Las imágenes estarán exclusivamente a disposición de las autoridades judiciales y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad competentes. Cuando las imágenes se refieran a la comisión de hechos delictivos serán inmediatamente puestas a disposición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

- c. El contenido de los soportes será estrictamente reservado. Las imágenes grabadas podrán ser utilizadas únicamente como medio de identificación de los autores de los hechos delictivos, debiendo ser inutilizados tanto los contenidos de los soportes como las imágenes, una vez transcurridos treinta días desde la grabación, salvo que hubiesen dispuesto lo contrario las autoridades judiciales o las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad competentes.
- d. Zona de carga y descarga, comunicada con el exterior mediante un sistema de puertas esclusas con dispositivo de apertura desde su interior.
- e. Centro de control protegido por acristalamiento **con** blindaje antibala de categoría de resistencia BR4, según la Norma europea UNE-EN 1063.
- f. Las paredes que delimiten o completen el referido centro deberán tener una categoría de resistencia II, según la Norma UNE 108132.
- g. Zona de recuento y clasificación, con puerta esclusa para su acceso.
- h. Generador o acumulador de energía, con autonomía para veinticuatro horas.
- i. Dispositivo que produzca la transmisión de una alarma, en caso de desatención del responsable del centro de control durante un tiempo superior a diez minutos.
- j. Conexión del sistema de seguridad con una central de alarmas por medio de dos vías de comunicación distintas, de forma que la inutilización de una de ellas produzca la transmisión de la señal de alarma por la otra, o bien una sola vía que permita la transmisión digital con supervisión permanente de la línea y una comunicación de respaldo (backup).

- k. Instalación de una antena que permita la captación y la transmisión de las señales de los sistemas de seguridad.
- 2. Todos los dispositivos electrónicos del sistema de seguridad deberán ser de los clasificados de grado 4 en la Norma UNE 50131-1.

Cámaras acorazadas (artículo 8)

- I. Las cámaras acorazadas de las empresas que se constituyan para la actividad de depósito, custodia y tratamiento de monedas y billetes, títulos-valores y objetos valiosos o peligrosos, excepto los explosivos, han de reunir las siguientes características:
 - a. Estarán delimitadas por una construcción de muros acorazados en paredes, techo y suelo, con acceso a su interior a través de puerta y trampón igualmente acorazado.
 - b. El muro estará rodeado en todo su perímetro lateral por un pasillo de ronda con una anchura máxima de sesenta centímetros, delimitado por un muro exterior de grado de seguridad 2, según la Norma UNE-EN I 143-1.
 - c. La cámara ha de estar construida en muros, puerta y trampón con materiales de alta resistencia y de forma que su grado de seguridad sea como mínimo de grado de seguridad 7, según la Norma UNE-EN I 143-1.
 - d. La puerta de la cámara acorazada contará con dispositivo de bloqueo y sistema de apertura retardada de diez minutos como mínimo, pudiendo ser sustituido este último por la interacción de personal de la empresa ubicado en distinto emplazamiento.

- e. El trampón de la cámara acorazada, si existiera, dispondrá de un dispositivo de apertura independiente para emergencias conectado directamente con la central de alarmas.
 - f. La cámara estará dotada de detección sísmica, detección microfónica u otros dispositivos que permitan detectar cualquier ataque a través de paredes, techo o suelo y de detección volumétrica en su interior. Todos estos elementos conectados al sistema de seguridad deberán transmitir la señal de alarma por dos vías de comunicación distintas, de forma que la inutilización de una de ellas produzca la transmisión de la señal de alarma por la otra, o bien una sola vía que permita la transmisión digital con supervisión permanente de la línea y una comunicación de respaldo (backup).
- 2. Cuando el volumen de moneda imposibilite su depósito en la cámara acorazada, la empresa de seguridad podrá disponer su almacenamiento en una zona próxima a dicha cámara, debiendo estar dotada de puerta de seguridad con dispositivo de apertura automática a distancia, y manualmente sólo desde su interior. El acceso a esta zona y su interior estará controlado desde el centro de control de la empresa y protegido por el sistema de seguridad.
 - 3. Todos los dispositivos electrónicos del sistema de seguridad de las cámaras acorazadas de estas empresas deberán ser de los clasificados de grado 4 en la Norma UNE 5013J-I.

4.2. ASALTO A VEHÍCULOS DE TRANSPORTE

España sufre el azote de mafias dedicadas a este tipo de delincuencia. Las zonas preferidas de los ladrones para actuar se concentran en torno a los polígonos industriales de las grandes ciudades, en las áreas de servicio de las principales

vías de comunicación mientras los conductores están comiendo en el restaurante, en las áreas de descanso con los conductores dormidos en los vehículos o incluso en plena ruta.

Como medidas de seguridad los conductores deben extremar el cuidado en las cafeterías de las áreas de servicio, pues existen individuos apostados exclusivamente en estos lugares para captar información y deben custodiar el vehículo adecuadamente en lugares cerrados y/o vigilados cuando se estén cumpliendo los perceptivos tiempos de descanso. También se pueden hacer custodias de mercancías en tránsito, incluso con varios vehículos de seguridad y, si el valor de lo transportado lo requiere, instalar botones de pánico o establecer un control de precintos.

Actualmente existen casos de robos de mucha mayor audacia, en los que los asaltadores parecen haber perdido todo miedo. "Suplantan la identidad de empresas, o incluso entran en polos logísticos con una cabeza tractora, enganchan el remolque más valioso y se lo llevan en cuestión de escasos minutos.

En numerosos delitos de este tipo, dada la rapidez y precisión con la que se suele cometer el robo, el empresario sólo se fija en lo sustraído realmente valioso, y no constata que la filtración haya venido desde dentro. No obstante se ha demostrado, o al menos se ha sospechado de una clara colaboración de empleados que conocían el contenido y el valor de determinadas mercancía y eso es necesario identificarlo y cortarlo de raíz.

La proliferación del número de robos, la desarticulación por parte de las fuerzas de seguridad de bandas organizadas que tenían como víctimas principales a los transportistas y la complejidad del "modus operandi" de algunas de ellas, se ha transformado en un serio problema que es preciso abordar a través de la estrecha colaboración entre las fuerzas de orden público y el sector privado.

5. LA CONDUCTA HUMANA ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA

El proceso de conducta de las personas ante situaciones de emergencia, se inicia cuando el individuo percibe esta situación y la amenaza que conlleva, la cual actúa en su sistema nervioso autónomo valorando el contexto en el que se presenta y los recursos de adaptación propios para superar cualquier daño o pérdida que le pueda producir esa situación.

Las valoraciones creadas sobre el contexto de la amenaza pueden no ser conscientes para el individuo, sin embargo le producen un estado emocional consciente a partir de la interacción con sus planes de actuación o sus acciones que pueden quedar interrumpidos por el desarrollo de la situación de emergencia.

La razón principal para que el individuo perciba la situación como altamente emocional de que algo no se ajusta a lo previsto y de que su organismo debe prepararse fisiológica y psíquicamente para la emergencia, es la discrepancia o la interrupción de sus planes y/o acciones que se pueden producir, en estos casos. En este momento del proceso es cuando el individuo vuelve a valorar la situación obteniendo la información del éxito o fracaso de sus esfuerzos.

La interrupción de sus planes o la imposibilidad de encontrar otros planes alternativos, se traducirán en cambios en el sistema fisiológico y cognitivo del individuo y en un estado de excitación emocional marcado por el miedo, ansiedad, cólera, etc. que por su naturaleza tiende a inhibir su capacidad de respuesta. En esta situación crítica, la experiencia o el adiestramiento previo juegan un papel fundamental para su resolución.

Por ello, el aprendizaje juega un papel importante, pues las experiencias previas del sujeto, sean reales, simbólicas (a través de información) o generadas y reforzadas por la opinión de terceras personas, influyen modulando la percepción de amenaza, así como la reacción ante la misma.

I. EL TRANSPORTE FRONTERIZO DE EUROS POR CARRETERA

El transporte fronterizo de euros por carretera está reglamentado por lo establecido en el Reglamento (UE) n° 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de noviembre de 2011 relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro, algunos de cuyos artículos se indican a continuación:

Reglamento (UE) n° 1214/2011 del parlamento europeo y del consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los estados miembros de la zona del euro

Licencia transfronteriza de transporte de fondos (artículo 4)

- I. Las empresas que deseen llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros deberán solicitar una licencia específica a la autoridad expedidora de su Estado miembro de origen.
2. La licencia transfronteriza de transporte de fondos será concedida por un período de cinco años por la autoridad expedidora nacional, siempre que la empresa solicitante cumpla las siguientes condiciones:
 - a) esté autorizada a realizar operaciones de transporte de fondos en su Estado miembro de origen o, si el Estado

miembro no cuenta con un procedimiento de aprobación específico para las empresas de transporte de fondos, aparte de las normas generales aplicables a los sectores de la seguridad o el transporte, la empresa esté en condiciones de demostrar que ha desarrollado una actividad habitual de transporte de fondos en su Estado miembro de origen durante al menos 24 meses antes de la solicitud sin haber infringido la legislación nacional de ese Estado miembro que regule dichas actividades;

- b) sus directivos y miembros del consejo de administración carezcan de antecedentes penales por delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos y sean personas íntegras y de buena reputación, información que se obtendrá, por ejemplo, de los registros penales pertinentes;
 - c) disponga de un seguro válido de responsabilidad civil que cubra, como mínimo, los daños a la vida y propiedades de terceros, con independencia de que los fondos transportados estén o no cubiertos por dicho seguro;
 - d) ella misma, su personal de seguridad encargado del transporte de fondos, los vehículos y los procedimientos de seguridad empleados o aplicados al transporte trans-fronterizo de fondos en euros cumplan las normas establecidas en el presente Reglamento o, cuando esté expresamente mencionado en el presente Reglamento, la legislación nacional en vigor relacionada específicamente con el transporte de fondos.
3. La licencia transfronteriza de transporte de fondos deberá diseñarse de acuerdo con el modelo y las características físicas definidas en el anexo I. El personal de seguridad de los vehículos de transporte de fondos dedicados al transporte transfronterizo profesional por carretera de fondos en euros debe estar en condiciones de mostrar en todo momento a las autoridades de control el original o una copia compulsada de una licencia transfronteriza de transporte de fondos válida.

4. La licencia transfronteriza de transporte de fondos permitirá a la empresa realizar el transporte transfronterizo de fondos en euros de acuerdo con las condiciones previstas en el presente Reglamento. No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) no 1072/2009, el titular de dicha licencia no estará obligado a poseer una licencia comunitaria para el transporte internacional de mercancías por carretera.

**Personal de seguridad encargado del transporte de fondos
(artículo 5)**

1. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos y estar compuesto por personas íntegras y de buena reputación, información que se obtendrá, por ejemplo, de los registros penales pertinentes;
- b) poseer un certificado médico que acredite que su salud física y mental es adecuada para su misión;
- c) haber superado con éxito al menos 200 horas de formación inicial ad hoc, sin incluir una eventual formación en el uso de armas de fuego.

Los requisitos mínimos de la formación inicial ad hoc mencionada en la letra c) serán los reflejados en el anexo VI. El personal de seguridad de los transportistas de fondos participará en actividades de formación complementaria en las áreas establecidas en el punto 3 del anexo VI, al menos una vez cada tres años.

2. Al menos uno de los miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos que viaje en el vehículo deberá tener conocimientos de nivel A1, como mínimo, de las lenguas empleadas por las autoridades locales y la población en las zonas pertinentes del Estado miembro de

tránsito y del Estado miembro de acogida. El vehículo, además, deberá estar en contacto permanente por radio, a través del centro de control de la empresa de transporte de fondos, con una persona que tenga conocimientos de nivel BI, como mínimo, de las lenguas en cuestión, de manera que se garantice una comunicación eficaz con las autoridades nacionales en todo momento.

Porte de armas (artículo 6)

- I. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos deberá cumplir la legislación del Estado miembro de origen, del Estado miembro de tránsito y del Estado miembro de acogida en lo que respecta al porte de armas y al calibre máximo permitido.
2. Al entrar en el territorio de un Estado miembro cuya legislación no permita que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado, todas las armas que posea el personal de seguridad encargado del transporte de fondos deberán guardarse en una caja fuerte situada en el interior del vehículo que cumpla la norma europea EN I 143-1. Dichas armas deberán mantenerse inaccesibles para el personal de seguridad encargado del transporte de fondos durante el viaje a través del territorio del Estado miembro en cuestión. Podrán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro cuya legislación permita que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado y deberán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro cuya legislación obligue a este personal ir armado. La apertura de la caja fuerte con las armas deberá requerir la intervención a distancia del centro de control del vehículo y estará supeditada a la verificación, por parte de dicho centro, de la situación geográfica exacta del vehículo.

Los requisitos establecidos en el párrafo primero se aplicarán también en caso de que el tipo o el calibre del arma no estén autorizados con arreglo a la legislación del Estado miembro de tránsito o del Estado miembro de acogida.

3. Cuando un vehículo de transporte de fondos cuyo Estado miembro de origen no permita que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado entre en el territorio de un Estado miembro cuya legislación obligue a este personal a ir armado, la empresa de transporte de fondos se asegurará de que los miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos ocupantes del vehículo disponen de las armas requeridas y cumplen los requisitos mínimos de formación del Estado miembro de acogida.
4. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos que vaya armado o viaje en un vehículo de transporte de fondos con armas a bordo deberá tener una licencia de armas profesional o una autorización expedida por las autoridades nacionales de los Estados miembros de tránsito o del Estado miembro de acogida, si dichos Estados miembros permiten que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado, y deberá cumplir todos los requisitos nacionales para poder obtener dicha licencia profesional de armas o autorización. A este fin, los Estados miembros podrán reconocer la licencia profesional de armas o autorización del otro Estado miembro.
5. Los Estados miembros establecerán un único punto de contacto nacional central al que las empresas de transporte de fondos establecidas en otros Estados miembros podrán presentar las solicitudes de licencia profesional de armas o de autorización para su personal de seguridad encargado del transporte de fondos. Los Estados miembros federales, no obstante, podrán establecer puntos de contacto a nivel de los Estados federados. Los Estados miembros informarán al solicitante del curso dado a su solicitud en el plazo de tres meses a partir de la presentación del expediente de solicitud completo.
6. A fin de facilitar que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos empleado por una empresa de transporte de fondos establecida en otro Estado miembro cumpla los

requisitos nacionales necesarios para la obtención de una licencia profesional de armas o una autorización, los Estados miembros deberán prever la convalidación de las formaciones profesionales para el uso de armas equivalentes seguidas en el Estado miembro en el que esté establecido el empresario del solicitante. Si ello no fuera posible, los Estados miembros velarán por que se imparta en su territorio la formación profesional para el uso de armas necesaria, en una lengua oficial de la UE que sea lengua oficial del Estado miembro en que esté establecido el empresario del solicitante.

Equipamiento de los vehículos de transporte de fondos (artículo 7)

1. Los vehículos de transporte de fondos estarán equipados con un dispositivo de posicionamiento global por satélite (GPS). El centro de control de la empresa de transporte de fondos deberá poder localizar sus vehículos con precisión en todo momento.
2. Los vehículos de transporte de fondos estarán equipados con los instrumentos de comunicación apropiados para poder establecer contacto en cualquier momento con el centro de control de la empresa de transporte de fondos que los utiliza, así como con las autoridades nacionales competentes. Los números de emergencia para ponerse en contacto con las autoridades policiales de los Estados miembros de tránsito o del Estado miembro de acogida estarán disponibles en los vehículos.
3. Los vehículos de transporte de fondos estarán equipados de manera que pueda registrarse la hora y el lugar de todas las entregas o recogidas de fondos en euros, con objeto de poder controlar en cualquier momento la proporción de entregas o recogidas de fondos en euros mencionadas en el artículo 1, letra b).

4. Cuando los vehículos de transporte de fondos estén equipados con IBNS, dichos sistemas deberán cumplir el anexo II y haber sido homologados en un Estado miembro participante. En respuesta a cualquier petición de verificación formulada por las autoridades del Estado miembro de origen, del Estado miembro de acogida o del Estado miembro de tránsito, las empresas que lleven a cabo el transporte trans-fronterizo de fondos en euros en vehículos de transporte de fondos que utilicen IBNS presentarán en el plazo de 48 horas una prueba escrita de la homologación del modelo de IBNS utilizado

Función de las fuerzas policiales nacionales (artículo 8)

El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas nacionales que dispongan:

- a) la obligación de notificar por anticipado a la policía las operaciones de transporte de fondos;
- b) que los vehículos de transporte de fondos vayan equipados de un dispositivo que permita su seguimiento a distancia por la policía;
- c) que las operaciones de transporte de punto a punto de fondos de valor elevado sean escoltadas por la policía.

Normas para garantizar la seguridad de los lugares de entrega y de recogida de fondos en el Estado miembro de acogida (artículo 9)

El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas nacionales que regulan el comportamiento del personal de seguridad encargado del transporte de fondos fuera del vehículo de transporte de fondos y la seguridad de los lugares de entrega o recogida de fondos en el Estado miembro en cuestión.

Retirada de la circulación de los billetes de banco neutralizados (artículo 10)

Las empresas de transporte de fondos que operen con arreglo al presente Reglamento retirarán de la circulación todos los billetes de banco que encuentren en el ejercicio de sus actividades que puedan haber sido neutralizados. Deberán entregar esos billetes a la sucursal adecuada del banco central de su Estado miembro de origen junto con una declaración escrita de la causa y la forma de neutralización. Si dichos billetes se recogen en un Estado miembro de acogida, el banco central nacional del Estado miembro de acogida será informado por el banco central nacional del Estado miembro de origen.

Información mutua (artículo 11)

- I. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión las normas mencionadas en los artículos 8 y 9, así como la información relativa a los IBNS (sistema inteligente de neutralización de billetes) que hayan homologado, y comunicarán inmediatamente a la Comisión cualquier cambio que afecte a dichas normas y homologaciones. La Comisión garantizará que las normas y una lista de los IBNS homologados se publiquen en todas las lenguas oficiales de la UE utilizadas en los Estados miembros participantes interesados a través de los canales apropiados, con objeto de informar rápidamente a todos los agentes implicados en una actividad de transporte de fondos transfronteriza.
2. Los Estados miembros llevarán un registro de todas las empresas a las que han concedido una licencia transfronteriza de transporte de fondos e informarán a la Comisión de su contenido. Deberán actualizar el registro, en particular cuando se adopte una decisión de suspender o de retirar una licencia de conformidad con el artículo 22, e informarán inmediatamente a la Comisión de tal actualización. Con el fin de facilitar el acceso a la información, la Comisión creará una base de datos central y segura con los datos de

las licencias expedidas, suspendidas o retiradas, a la que tendrán acceso las autoridades competentes de los Estados miembros participantes.

3. Al aplicar el artículo 5, apartado I, letra a), el Estado miembro de origen tendrá debidamente en cuenta la información relativa a los antecedentes penales, la reputación y la integridad del personal de seguridad encargado del transporte de fondos que le haya comunicado el Estado miembro de acogida.
4. Los Estados miembros informarán a la Comisión de sus requisitos de formación específicos aplicables al personal de seguridad encargado del transporte de fondos a efectos de la formación inicial ad hoc mencionada en el artículo 5, apartado I, letra c). La Comisión garantizará que esta información se publique en todas las lenguas oficiales de la UE que sean lengua oficial de los Estados miembros participantes interesados a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad transfronteriza de transporte profesional de fondos por carretera.
5. Cada Estado miembro notificará a la Comisión las direcciones y otros datos de contacto de los puntos de contacto nacionales mencionados en el artículo 6, apartado 5, y de la legislación nacional pertinente. La Comisión garantizará que esta información se publique a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad transfronteriza de transporte profesional de fondos por carretera.
6. Cuando un Estado miembro retire la licencia profesional de armas o la autorización otorgada a un miembro del personal de seguridad encargado del transporte de fondos de una empresa establecida en otro Estado miembro, informará de ello a la autoridad expedidora del Estado miembro de origen.

7. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la dirección y otros datos de contacto de las autoridades pertinentes a las que se refiere el artículo 12, apartado 2. La Comisión garantizará que esta información se publique a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad transfronteriza de transporte profesional de fondos por carretera.

Información previa al inicio del transporte transfronterizo (artículo 12)

1. Una empresa que posea una licencia transfronteriza de transporte de fondos o que haya presentado una solicitud para obtenerla deberá comunicar a la autoridad expedidora dos meses antes, como mínimo, del inicio de su actividad transfronteriza los nombres de los Estados miembros en los que llevará a cabo el transporte de fondos. A continuación, el Estado miembro de origen notificará inmediatamente a los Estados miembros interesados que la actividad transfronteriza va a comenzar.
2. La empresa que se proponga llevar a cabo el transporte transfronterizo de fondos deberá comunicar de antemano a la autoridad o autoridades pertinentes indicadas por el Estado miembro de acogida información sobre el tipo o tipos de transporte que utilizará, los nombres de las personas que pueden llevar a cabo este transporte y el tipo o tipos de las armas que puedan portar

Transporte de billetes en un vehículo de transporte de fondos con cabina blindada equipado con IBNS (artículo 16)

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos con cabina blindada equipado con IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) la cabina del vehículo esté blindada, al menos, para resistir disparos de armas de fuego de acuerdo con lo establecido en el anexo V;
- b) el vehículo y los contenedores de billetes lleven distintivos claramente visibles que indiquen que están equipados con IBNS y dichos distintivos correspondan a los pictogramas representados en el anexo III;
- c) la cabina del vehículo esté equipada con un chaleco antibalas que cumpla, como mínimo, la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente, para cada miembro del personal de seguridad encargado del transporte de fondos a bordo del vehículo;
- d) haya al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.

El personal de seguridad encargado del transporte de fondos podrá llevar puesto el chaleco antibalas mencionado en la letra c) durante el transporte, y deberá hacerlo siempre que así lo exija la legislación nacional del Estado miembro en el que se encuentre.

Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado no equipado con IBNS (artículo 17)

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán llevar a cabo transporte trans-fronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos completamente blindado y no equipado con sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) las partes del vehículo en las que se encuentre el personal de seguridad estén, como mínimo, blindadas para resistir disparos de armas de fuego conforme a las especificaciones del anexo V;

- b) la cabina del vehículo esté equipada con un chaleco antibalas para cada miembro del personal a bordo del vehículo, que cumpla como mínimo la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente;
- c) haya al menos tres miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.

El personal de seguridad encargado del transporte de fondos podrá llevar puesto el chaleco antibalas mencionado en la letra b) durante el transporte, y deberá hacerlo siempre que así lo exija la legislación nacional del Estado miembro en el que se encuentre.

Anexo VI

Requisitos mínimos de la formación inicial para el personal de seguridad encargado del transporte de fondos que efectúa operaciones de transporte transfronterizo de fondos en euros.

Los trabajadores de empresas de transporte de fondos que participen en el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro deberán:

- 1) haber seguido totalmente y completado al menos la formación inicial adecuada prevista en sus normativas nacionales de referencia o en los convenios colectivos laborales pertinentes, o, en ausencia de estos, los cursos impartidos por la asociación nacional de transporte de fondos/seguridad o los cursos internos de la empresa;
- 2) haber superado con éxito los exámenes posteriores a esta formación inicial o cualquier procedimiento dirigido a comprobar el resultado del aprendizaje;
- 3) haber seguido totalmente y completado el módulo de formación adicional y obligatorio previsto en el presente anexo, consistente como mínimo en lo siguiente:

SERVICIO DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD

- * procedimientos de transporte transfronterizo de fondos,
- * legislación europea en materia de transporte de fondos,
- * legislación nacional aplicable en materia de transporte de fondos de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida,
- * normas de conducción aplicables al transporte de fondos de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida (incluido el derecho de los vehículos de transporte de fondos de utilizar carriles específicos),
- * protocolos nacionales de seguridad en caso de ataque en los Estados miembros de tránsito y en los Estados miembros de acogida,
- * organización y procedimientos operativos del transporte de fondos protegido por tecnología IBNS de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida,
- * protocolos, normas y reglamentos operativos nacionales aplicables en los Estados miembros transitados y en los Estados miembros donde se presta el servicio,
- * protocolos nacionales de emergencia de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida aplicables en caso de avería, accidente de tráfico o fallos técnicos y mecánicos de un equipamiento o vehículo de transporte de fondos,
- procedimientos administrativos nacionales y normas de la empresa en los Estados miembros de tránsito y en los Estados miembros de acogida en materia de comunicación con el punto de control, etc. de todos estos Estados miembros,

- ^ información y formación relativa a la cooperación con las fuerzas policiales nacionales, regionales y locales, y a los protocolos correspondientes, en particular en relación con los controles de los vehículos y del personal de seguridad encargado del transporte de fondos,
- * legislación nacional y europea aplicable o convenios colectivos aplicables en lo que respecta a la jornada laboral, el número de pausas necesarias, las condiciones laborales o los salarios,
- * legislación nacional y europea aplicable o disposiciones de los convenios colectivos aplicables en lo que respecta a los períodos de descanso del personal de seguridad encargado del transporte de fondos (momento en que son necesarios, frecuencia, duración de cada pausa, lugar seguro, comunicación con los centros de control, etc.),
- * normas de seguridad aplicables a las entregas y recogidas (lugar seguro, gestión del "riesgo de acera", etc.),
- * legislación nacional de referencia relativa al uso de armas y a su almacenamiento,
- * técnicas de conducción ofensiva y defensiva,
- * formación pertinente sobre el uso del GPS, del teléfono y de otros equipos y sistemas técnicos utilizados en el transporte de fondos transfronterizo,
- * normativa nacional en materia de salud y seguridad de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida, aplicable a los trabajadores que transportan objetos de valor y que viajan con vehículos grandes por carretera, y protocolos en caso de lesión o enfermedad de los asalariados,
- " formación en primeros auxilios,

La formación deberá incluir además los elementos siguientes:

- * medidas preventivas y reparadoras en los ámbitos de la gestión del stress y de la violencia de terceros,
- * prevención y evaluación de riesgos en el trabajo,
- * formación lingüística según sea necesario para cumplir los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 2,

Anexo V

Especificaciones para el blindaje

Los requisitos mínimos de blindaje a que se refiere la sección 2 del presente Reglamento serán los suficientes para que el blindaje del vehículo de transporte de fondos resista: disparos de un rifle de tipo Kalashnikov con un calibre de 7,62 mm x 39 mm, con munición totalmente encamisada de acero con núcleo de hierro, con una masa de 7,97 gramos (+/- 0,1 gramos), con una velocidad mínima de 700 metros por segundo, a una distancia de 10 metros (+/- 0,5 metros).

TEMA VI

I. EL TRANSPORTE DE OBRAS DE ARTE, ANTIGÜEDADES Y OBJETOS PRECIOSOS

El artículo 21 de la Orden INT/314/2011 de 1 de febrero, al referirse a la vigilancia y protección del transporte de fondos, objetos valiosos o peligrosos, excepto explosivos, establece:

3. Cuando el valor de lo transportado exceda de 250.000 €, el transporte habrá de realizarse obligatoriamente por las empresas de seguridad autorizadas para esta actividad de transporte, en vehículos blindados, con los requisitos a que se refiere el artículo 10.
4. La comunicación a las dependencias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad a que se refiere el artículo 36 del Reglamento de Seguridad Privada o, en su caso, al órgano correspondiente de la Comunidad Autónoma competente, se efectuará cuando la cuantía de lo transportado exceda de 5.000.000 €.
5. La obligación de realizar el transporte en vehículos blindados a la que se refiere el apartado tercero, será también de aplicación a las obras de arte que en cada caso determine el Ministerio de Cultura, así como a aquellos objetos señalados por la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil o las Delegaciones de Gobierno en atención a su valor, peligrosidad o expectativas generadas, así como antecedentes y otras circunstancias.

2. ESPECIALES CARACTERÍSTICAS DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE

Cuando se trata de transportar por carretera obras de arte provenientes de museos, los vehículos deben reunir numerosas características (carrocerías blindadas, trampillas elevadoras, paredes interiores con sistemas de agarre, sistemas de control de temperatura y humedad, de alarma y extinción de incendios, de alarma contra la intrusión...) y en el traslado se tomarán todas las precauciones posibles: los camiones no se abandonarán nunca, irán acompañados de escolta policial si son importantes...

Lo habitual es que siempre viaje un correo junto a las obras, aunque el prestador puede prescindir de esta figura si así lo considera oportuno.

El correo suele ser un especialista del museo o institución prestadora (generalmente pertenecen al departamento de restauración). Tiene que presenciar todo el proceso incluso la subida y bajada de la pieza en el vehículo y cómo queda instalada en el mismo. Su poder es absoluto: puede paralizar el camión y exigir que dé media vuelta.

Antes de llevar a cabo el traslado, la empresa de transportes escogida tiene que proporcionar, un plan de viaje en el que se especifiquen todos los términos del transporte, viaje y estancia de los correos, para su aprobación previa por los prestadores e institución organizadora

Normalmente, los prestadores exigen acompañamiento de escolta. Así consta en una Orden 1NT/3 14/201 I, de 1 de febrero. En territorio nacional suele ser Policía Nacional, aunque también se puede contratar servicios de escolta privada. En cuanto a los seguros, se está imponiendo cada vez más la «Indemnity» o garantía del Estado como fórmula complementaria a los seguros privados.

MEDIDAS DE PROTECCIÓN

En casos muy especiales, las medidas habituales de protección se tornan excepcionales; se estudia muy profundamente obra a obra cómo hay que protegerlas y se siguen unos protocolos de actuación muy estrictos.

Antes de que una obra de arte salga del país, la Junta de Calificación y Exportación de Bienes Culturales debe emitir un permiso de exportación temporal en el extranjero, en el que se supervisa el transporte, embalaje, correos, seguros...

3. UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS ESPECIALES

El artículo 21 de la Orden INT/3 14/2011 de 1 de febrero, establece que cuando las características o tamaño de los objetos o efectos impidan su transporte en vehículos blindados, las empresas de seguridad autorizadas para este tipo de actividad podrán realizar estos transportes utilizando otro tipo de vehículos, propios o ajenos, contando con la protección de dos vigilantes de seguridad como mínimo, que se deberán dedicar exclusivamente a la función de protección e ir armados con la de repetición del calibre 12/70, con cartuchos de 12 postas comprendidas en un taco contenedor.

4. LA ESCOLTA DE PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE

El artículo 21 de la Orden INT/3 14/2011 de 1 de febrero establece cuando los fondos o valores transportados no excedan de 250.000 € o de 125.000 € si el transporte se efectuase de forma regular y con una periodicidad inferior a los seis días, el transporte podrá ser realizado por un vigilante de seguridad dotado, como mínimo, del arma corta reglamentaria y en vehículo,

blindado o no, de la empresa de seguridad autorizada para el transporte de fondos u objetos valiosos, debiendo contar con medios de comunicación con la sede de su empresa. En el caso de que se hayan de efectuar entregas o recogidas múltiples cuyo valor total no exceda de las expresadas cantidades, los vigilantes habrán de ser, como mínimo, dos.

Las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno o la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito del Cuerpo Nacional de Policía, o, en su caso, los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas competentes, podrán disponer una mayor protección, aumentando a tres el número de vigilantes, teniendo en cuenta los criterios de valoración y riesgo que se enumeran en el apartado primero.

Cuando se realicen los transportes referidos en los apartados quinto y sexto, la empresa de seguridad dispondrá de un plan de seguridad en el que se harán constar los nombres y números de **los** vigilantes de seguridad, rutas alternativas, claves y cualquier otro dato de interés para la seguridad, que será entregado en la Unidad Orgánica Central de Seguridad Privada del Cuerpo Nacional de Policía, con una antelación mínima de tres días a la realización del servicio.

TEMA VII

1. COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD

El deber de colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y las comunicaciones a que se refiere el apartado primero del artículo 14 del Reglamento de Seguridad Privada se efectuarán al Cuerpo competente, de acuerdo con la distribución de competencias a que se refiere el apartado segundo del artículo II de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, y los artículos 2 y 18 de la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada, o, en su caso, a la Policía Autónoma correspondiente.

Las empresas de seguridad privada facilitarán a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que se lo requieran, directamente y sin dilación, la información o colaboración que les resulte a éstos necesaria para el ejercicio de sus respectivas funciones.

