



TSR 2020



TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS



Trucking Security Requirements TSR 2020

TAPA Standards

TAPA Americas
5030 Champion Blvd,
G-11 #266 Boca Raton,
Florida 33496
U.S.A.
www.tapaonline.org
Tel. (561) 617-0096

TAPA Asia Pacific
1 Gateway Drive, Westgate Tower
#07-01,
Singapore 608531
www.tapa-apac.org
Tel. (65) 66844687

TAPA EMEA
Rhijngeesterstraatweg 40D 2341
BV Oegstgeest
The Netherlands
www.tapaemea.org
Tel. +44 1633 251325



Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	
1.1 Zweck dieses TSR Dokumentes	6
1.2 Mittel zur Umsetzung der TAPA TSR	6
1.3 Schutz der LSP Richtlinien und Verfahren	6
2 Über TAPA	
2.1 TAPA's Absicht	7
2.2 TAPA's Mission	7
2.3 TAPA Kontakt Informationen	7
3 TAPA Standards	
3.1 TAPA Sicherheitsstandards	8
3.2 Umsetzung	8
4 Rechtliche Leitlinie	
4.1 Umfang	9
4.2 Übersetzung	9
4.3 Das Markenzeichen "TAPA"	9
4.4 Haftungsgrenzen	9
5 Verträge und Untervertragsvergabe	
5.1 Verträge	10
5.2 Untervertragsvergabe	10
6 TAPA TSR Zertifizierung	
6.1 TSR Klassifizierungsstufen	11
6.2 Vorzertifizierung	11
6.3 Modulare Anforderungen	11
6.4 Optionale Erweiterungen	12
6.5 Selbstzertifizierung	13
6.6 Audits der Fahrzeuge	13
6.7 Allgemeine Informationen	15
6.8 Re-Zertifizierung	16
7 Audit Nachbereitung	
7.1 Korrekturmaßnahmen/SCAR	17
7.2 Einhaltungskontrolle	18
7.3 TAPA Untersuchung und Lösung von Beschwerden	20
8 Außerkraftsetzung (Verzichterklärung)	
8.1 Überblick	21
8.2 Ablaufprozess	22



Inhaltsverzeichnis

9 Trucking Security Requirements

9.1 Sicherheitsmanagement.....	24
9.2 Richtlinien und Anweisungen	24
9.3 Untersuchungen und Kontakt zu Strafverfolgungsbehörden.....	25
9.4 Abhol- und Abliefereaufzeichnungen	25
9.5 Risikoanalyse und sicheres Parken	26
9.6 Alarmreaktionsverfahren	27
9.7 Monitoring Personal Training	28
9.8 HVTT (sicherheitsgefährdete hochwertige Fracht) Reaktions-Anweisungen	29
9.9 Sicherheitsüberprüfung /Hintergrundprüfung (soweit gesetzlich zulässig)	30
9.10 Sicherheitsregeln für Zugmaschinen / Transporter	33
9.11 Laderaum.....	33
9.12 Zwei-Wege-Kommunikationssysteme	36
9.13 Verfahren zur Sendungsverfolgung.....	37
9.14 Verfolgungs- und Ortungsgeräte	38
9.15 Führerhauskabine.....	43
9.16 Frachtraumalarmsysteme	43
9.17 Ausfall des Ortungsgerätes	43
9.18 Satellitennavigationssystem	44
9.19 Geplante Reiseroute.....	45
9.20 Fahrzeugwartungsprogramm	45
9.21 Ungeplante Stopps	45
9.22 Sicheres Parken	47
9.23 Unbefugte Personen.....	47
9.24 Verwaltung von Sicherheitsausrüstung	48
9.25 Schlüsselmanagement	48
9.26 Schulung zur Abholung und Zustellung.....	48
9.27 Vor-Abfahrtskontrolle durch den Fahrer	49
9.28 TSR Fahrzeugregister	50
9.29 Sicherheitstraining	51
9.30 Überprüfung der Vollständigkeit von Kartons und Paletten bei Erhalt und Lieferung	52
9.31 Lieferpapiere und Abliefereachweise	52
9.32 Anwesenheit des Fahrers bei der Be- und Entladung.....	53
9.33 Voravis vorhanden.....	54
9.34 Selbstbewertung der Fahrzeuge bevor sie in das TSR Fahrzeugregister aufgenommen werden	55
9.35 Laufende Überprüfung um die Einhaltung der Vorgaben der TSR zu gewährleisten	55



Inhaltsverzeichnis

10 TSR - aufwertende Optionen

- A. Alarm Monitoring Center Aufgabe, Verantwortlichkeiten und Leistungsvermögen 56
- B. Verriegelungssysteme 63
- C. Bahntransfer / Überwachung 64
- D. Begleitschutz 67
- E. IT und Cyber Sicherheitsbedrohung 69

◆◆◆



1. Einführung

1.1 Zweck dieses TSR Dokumentes

Dieses Trucking Security Requirements (TSR) (*Sicherheitsanforderungen für LKW-Transporte*) Dokument ist der offizielle TAPA Standard für sichere Transportdienstleistungen. Es ist ein gemeinsamer weltweiter Standard, welcher in Geschäfts-/Sicherheitsabkommen zwischen Käufern und Logistikdienstleistern (LSP) und/oder anderen Antragstellern, die sich zertifizieren lassen wollen, genutzt werden kann.

Bei der Entwicklung dieses Standards hat TAPA anerkannt, dass es große Unterschiede darin gibt, wie die Lagerdienste global, regional und sogar innerhalb von einem Unternehmen bereitgestellt werden und dass die TSR für alle oder einen Teil der von einem LSP/Antragsteller erbrachten Dienstleistungen gelten kann. Abhängig von der Komplexität und Größe der Lieferkette kann die Einhaltung der TAPA Standards durch einen einzigen LSP/Antragsteller oder mehrere LSP/Antragsteller und qualifizierte Subunternehmer erreicht werden.

Umfang

Die TSR-Richtlinien können für Folgendes gelten:

- Fracht, die gemäß TAPA TSR Anforderungen transportiert werden muss
- Geleaste oder im Besitz befindliche Fahrzeuge, Anhänger oder Container, die für den Transport von Fracht auf einem oder mehreren Straßensegmenten verwendet werden.
- Fahrzeuge, Anhänger oder Container, die von LSP / Antragstellern betrieben oder an Subunternehmer vergeben werden und für den Transport von Fracht auf einem oder mehreren Straßensegmenten verwendet werden.

Zielgruppe

Typische Nutzer der TAPA-Standards sind:

- Käufer
- LSP/Antragsteller
- Strafverfolgungsbehörden oder andere Regierungsorganisationen
- Unternehmen, die Teil einer professionellen Lieferkette sind
- Versicherungsgesellschaften

1.2 Mittel zur Implementierung des TAPA TSR

Die Mittel zur Erfüllung der Anforderungen des TSR liegen in der Verantwortung des LSP / Antragstellers und auf eigene Kosten des LSP / Antragstellers, sofern dies nicht zwischen dem Käufer und LSP / Antragsteller ausgehandelt oder anderweitig vereinbart wurde.

1.3 Schutz der LSP-Richtlinien und Anweisungen

Kopien von Sicherheitsrichtlinien und -anweisungen werden dem Käufer nur in Übereinstimmung mit den unterzeichneten Offenlegungsvereinbarungen zwischen LSP / Antragsteller und Käufer übermittelt und als vertrauliche Informationen behandelt.



2. Über TAPA

2.1 TAPA's Absicht

Frachtkriminalität ist eine der größten Herausforderungen in der Lieferkette für Hersteller wertvoller Produkte mit hohem Risiko und deren Logistikdienstleister.

Die Bedrohung geht nicht mehr nur von opportunistischen Kriminellen aus. Heutzutage sind Ringe der organisierten Kriminalität weltweit tätig und setzen immer ausgefeiltere Angriffe auf Fahrzeuge, Räumlichkeiten und Personal ein, um ihre Ziele zu erreichen.

TAPA ist ein einzigartiges Forum, das globale Hersteller, Logistikdienstleister, Frachtunternehmen, Strafverfolgungsbehörden und andere Interessengruppen zusammenbringt, um die Verluste aus internationalen Lieferketten zu reduzieren. Das Hauptaugenmerk von TAPA liegt auf der Diebstahlprävention durch den Einsatz von Echtzeitinformationen und den neuesten Präventionsmaßnahmen.

2.2 TAPA's Mission

Die Mission von TAPA ist es, zum Schutz der Vermögenswerte der Mitglieder beizutragen, indem Frachtverluste aus der Lieferkette minimiert werden. TAPA erreicht dies durch die Entwicklung und Anwendung globaler Sicherheitsstandards, anerkannter Branchenpraktiken, Technologie, Bildung, Benchmarking, Zusammenarbeit bei der Regulierung und die proaktive Identifizierung von Kriminalitätstrends und Sicherheitsbedrohungen in der Lieferkette.

2.3 TAPA Kontakt Informationen

TAPA besteht aus drei Regionen (Amerika, APAC (Asien-Pazifik), und EMEA (Europa-Naher Osten-Afrika)) um Service für alle weltweiten Mitglieder zur Verfügung zu stellen.

Weitere Informationen finden Sie unter:

- TAPA Global:
www.tapa-international.org
- Amerika:
www.tapaonline.org
- APAC:
www.tapa-apac.org
- EMEA
www.tapaemea.org



3. TAPA Standards

3.1 TAPA Sicherheits-Standards

Die folgenden globalen TAPA-Sicherheitsstandards wurden erstellt, um den sicheren Transport und die Lagerung hochwertiger und diebstahlgefährdeter Fracht zu gewährleisten:

- Die Facility Security Requirements (FSR) stellen Mindeststandards dar, die speziell für die *sichere Lagerung oder die beförderungsbedingte Zwischenlagerung* während des Transports innerhalb einer Lieferkette gelten.
- Die Trucking Security Requirements (TSR) konzentrieren sich ausschließlich auf den Transport per LKW und stellen Mindeststandards für den *Transport von Produkten auf der Straße* innerhalb einer Lieferkette dar.

Die globalen Sicherheitsstandards von TAPA werden alle drei Jahre nach Bedarf überprüft und überarbeitet.

Dieses Dokument behandelt nur die TSR-Anforderungen und erklärt den TAPA TSR Zertifizierungsprozess im Kapitel 6.

3.2 Umsetzung

Die erfolgreiche Umsetzung der TAPA-Sicherheitsstandards hängt davon ab, dass LSPs (Logistikdienstleister) / Antragsteller, Käufer (Eigentümer der Ladung) und von TAPA autorisierte Prüfer zusammenarbeiten.



4. Rechtliche Leitlinie

4.1 Umfang

Der TSR ist ein globaler Standard und alle Abschnitte des Standards sind obligatorisch, es sei denn, eine Ausnahme wird durch das offizielle Verichtsverfahren gewährt. (Siehe Kapitel 8).

4.2 Übersetzung

In geografischen Gebieten, in denen Englisch nicht die Muttersprache ist und in denen eine Übersetzung erforderlich und anwendbar ist, liegt es in der Verantwortung des LSP / Antragstellers und seiner Vertreter sicherzustellen, dass jede Übersetzung des TSR oder eines seiner Teile genau den Absichten von TAPA entspricht, die bei der Entwicklung und Veröffentlichung dieses Standards zugrunde gelegt wurden.

4.3 Das Markenzeichen "TAPA"

„TAPA“ ist eine eingetragene Marke der Transported Asset Protection Association und darf ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von TAPA durch seine offiziell anerkannten Regionen nicht verwendet werden. TAPA-Standards und zugehöriges Material werden durch und von TAPA veröffentlicht und dürfen ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von TAPA von keiner Partei überarbeitet, bearbeitet oder geändert werden. Der Missbrauch der Marke TAPA kann zur Aufhebung der Zertifizierung oder zu rechtlichen Schritten führen.

4.4 Haftungsgrenzen

Durch die Veröffentlichung dieser Standards bietet TAPA keine Garantie oder Zusicherung, dass alle Ladungsdiebstahlereignisse verhindert werden, unabhängig davon, ob die Standards vollständig und ordnungsgemäß implementiert sind oder nicht. Jegliche Haftung, die sich aus einem Diebstahl von eingelagerter Ladung oder einem anderen Verlust von eingelagerter Ladung gemäß den TSR-Standards ergeben kann, geht zu Lasten des LSP / Antragstellers und / oder des Käufers gemäß den Bestimmungen und Bedingungen in seinem Vertrag miteinander und mit allen Gesetzen oder Statuten, die innerhalb der jeweiligen Gerichtsbarkeit gelten können.



5. Verträge und Unterauftragsvergabe

5.1 Verträge

Der sichere Transport, die Lagerung und der Umgang mit den Wirtschaftsgütern des Käufers liegen in der Verantwortung des LSP / Antragstellers, seiner Vertreter und Subunternehmer während der gesamten Abholung, des Transports, der Lagerung und der Lieferung, wie in einer Freigabe oder einem Vertrag festgelegt.

Soweit sich im Vertrag zwischen dem LSP/Antragsteller und dem Käufer auf die TSR bezogen wird oder diese in den Vertrag aufgenommen wurden, muss auf diese auch im Sicherheitsprogramm des LSP/Antragstellers verwiesen werden.

Der LSP stellt dem Käufer einen Nachweis über die TSR-Zertifizierung zur Verfügung und liefert, falls notwendig, den Nachweis, dass die TSR Anforderungen erfüllt worden sind. Ferner wird die Frage ob ein angebliches Versäumnis des LSP/Antragstellers die TSR-Anforderungen umzusetzen vorliegt gemäß den Vertragsbedingungen, die zwischen dem Käufer und dem LSP/Antragsteller ausgehandelt wurden, entschieden.

5.2 Unterauftragsvergabe

Der Vertrag für Unterauftragnehmer für den Transport enthält eine Anforderung, dass alle angegebenen TSR-Standards vom Subunternehmer ebenfalls zu erfüllen sind.



6. TAPA TSR Zertifizierung

6.1 TSR Klassifizierungsstufen

Es sind in der TSR drei Klassifizierungsstufen (für Fahrzeuge, die im Fahrzeugprotokoll ausgewiesen sind) festgelegt:

- Stufe 1 = Hoher Sicherheitsschutz
- Stufe 2 = Moderater Sicherheitsschutz
- Stufe 3 = Basis Sicherheitsschutz

Im Zertifizierungsprozess kann eine Kombination von Klassifizierungsstufen verwendet werden. Wenn Käufer eine Mindestklassifizierungsstufe für ihre Geschäftstätigkeit benötigen, liegt es in der Verantwortung des Käufers, die erforderliche Klassifizierungsstufe direkt mit dem LSP / Antragsteller auszuhandeln.

6.2 Vorzertifizierung

Da mehrere Optionen verfügbar sind um eine Zertifizierung zu erhalten, muss eine benutzerdefinierte Prüfungsvorlage, abrufbar bei TAPA, ausgefüllt werden, um die Anforderungen für die Zertifizierungsprüfung zu erfüllen.

6.3. Modulare Anforderungen

Transportdienstleistungen im Straßenverkehr können komplexe betriebliche und geschäftliche Vereinbarungen beinhalten. Um Sicherheitsbedrohungen zu mindern, benötigen Eigentümer von Fracht (Käufer) und Anbieter von Transportdienstleistungen (LSP / Antragsteller) mehrere Optionen, um verpflichtend einzuhaltende akzeptable Mindestsicherheitsanforderungen festzulegen und aufrechtzuerhalten. Um dieser Komplexität zu begegnen, hat TAPA TSR einen modularen Standard entwickelt, damit die Industrie den geeigneten Transportmodus für ihre Bedürfnisse auswählen kann.

Um die gewünschte und angemessene TSR-Sicherheitszertifizierung für Transportdienstleistungen im Straßenverkehr zu erreichen, muss möglicherweise eine Kombination aus TSR-Modulen und Klassifizierungsebenen verwendet werden.

Tabelle 1

Ref#	Module	Beschreibung	Stufe	Auditor Typ
6.3.1	Koffer-LKW	Zugmaschine+ Kofferaufleger	1, 2, or 3	IAB AA
6.3.2	Planen-LKW	Zugmaschine + Planenaufleger	3	IAB AA
6.3.3	Transporter, Kleinlastwagen	Geschlossene Transporter, Lastwagen mit festem Ladeaufbau	1, 2, or 3	IAB AA
6.3.4	See Container	Nur für den Bereich Straßentransport	1, 2, or 3	IAB AA



6. TAPA TSR Zertifizierung

Zertifizierung durch einen Auditor einer unabhängigen Zertifizierungsgesellschaft (IAB AA) (Stufen 1, 2 und 3)

Wenn das Audit erfolgreich abgeschlossen wurde, erstellt die Zertifizierungsgesellschaft ein Zertifikat mit Auflistungen der entsprechenden Zertifizierungsstufen, Geschäftstätigkeiten und Standorte aus dem hervorgeht, dass der Antragsteller jetzt TAPA TSR-zertifiziert ist. Die Zertifizierungsgesellschaft benachrichtigt TAPA über die Prüfungsergebnisse, indem es eine Kopie des ausgestellten Zertifikats und andere relevante Informationen vorlegt, wie vorab zwischen TAPA und der Zertifizierungsgesellschaft vereinbart.

6.4 Optionale Erweiterungen

TSR enthält optionale Erweiterungen, die als höheres Schutzniveau gelten und zusätzlich zu den Modulen verwendet werden können. Optionale Erweiterungen sollen vom LSP / Antragsteller und / oder seinem Käufer als zusätzliche Anforderungen für seine betrieblichen Sicherheitsanforderungen ausgewählt werden. Wenn optionale Erweiterungen als Teil des Zertifizierungsaudits ausgewählt werden sind die Anforderungen verbindlich.

Tabelle 2

Ref#	Optionale Erweiterung	Beschreibung	Audit Typ
6.4.1	Monitoring	Fahrzeugverfolgung, Alarme und Reaktion	TAPA IAB AA
6.4.2	Verschlussysteme	Schlösser und Systeme, die den Laderaum schützen	TAPA IAB AA
6.4.3	Rail Transfer/Tracking	Zusätzliche Validierungsprüfungen und Kontrollmaßnahmen für Fahrzeuge, Anhänger und / oder Seecontainer bei Übergabe an Bahnterminalbetreiber als Dritte Partei	TAPA IAB AA
6.4.4	Geleitschutz	Bewaffneter oder unbewaffneter Geleitschutz von Fahrzeugen unterliegt lokalem Recht	TAPA IAB AA
6.4.5	IT und Internetsicherheitsbedrohung	Verringerung der IT- und Cyber-Bedrohungen für Personal, Netzwerke, Fahrzeuge und Fracht im Straßenverkehr	TAPA IAB AA

Wenn das Audit erfolgreich abgeschlossen wurde, muss die Zertifizierungsgesellschaft eine Aufzählung der entsprechenden optionalen Erweiterungen in das Original des TSR-Zertifikats aufnehmen und anmerken, welche TSR Zertifizierung es betrifft.



6. TAPA TSR Zertifizierung

6.5 Selbstzertifizierung

Selbstzertifizierung (nur Stufe 3)

Die TSR-Selbstzertifizierung soll eine vereinfachte Einstiegsoption für TAPA-Standards sein. Die Person, die das Zertifizierungsaudit abschließt, muss ein, in direkter Verbindung mit dem LSP / Antragsteller stehender, autorisierter Auditor (AA) sein. TAPA validiert die übermittelten Auditunterlagen und stellt bei einem erfolgreichen Prüfungsergebnis ein Zertifikat aus. In eine Selbstzertifizierung kann nur eine Klassifizierungsstufe für eine Geschäftstätigkeit aufgenommen werden.

TSR Optionale Erweiterungen dürfen nicht in die TSR-Selbstzertifizierungsoptionen aufgenommen werden.

Selbstzertifizierungen der Stufe 3 müssen von einem autorisierten Auditor (AA) durchgeführt werden. Ein AA kann ein interner Mitarbeiter / Geschäftspartner sein, der eine Schulung der aktuellen Version des TAPA-Standards abgeschlossen sowie die entsprechende Prüfung bestanden hat und von TAPA als TSR AA registriert wurde.

Die Tabelle 3 erklärt die Selbstzertifizierungsoptionen. Alle Anforderungen sind verpflichtend.

Tabelle 3

Ref#	Module	Beschreibung	Stufe	Auditor Typ
6.5.1	Koffer-LKW	Zugmaschine+ Kofferaufleger	3	LSP / Antragsteller AA
6.5.2	Planen-LKW	Zugmaschine + Planenaufleger	3	LSP / Antragsteller AA
6.5.3	Transporter, Kleinlastwagen	Geschlossene Transporter, Lastwagen mit festem Ladeaufbau	3	LSP / Antragsteller AA
6.5.4	See Container	Nur für den Bereich Straßentransport	3	LSP / Antragsteller AA

6.6 Audit der Fahrzeuge

Der AA muss eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen physisch kontrollieren. TAPA erkennt an, dass das Herausziehen von Fahrzeugen aus dem Geschäftsbetrieb für diese Kontrollen für den LSP / Antragsteller teuer und zeitaufwändig sein kann.

Daher muss der LSP / Antragsteller 30 Tage im Voraus dem AA das vollständige Fahrzeugregister der zu zertifizierenden Fahrzeuge vorlegen. Aus dieser Liste wählt der AA eine Stichprobe der zu kontrollierenden Fahrzeuge aus, die das Dreifache der tatsächlich zu kontrollierenden Fahrzeuge enthält. Der LSP / Antragsteller kann dann hieraus die tatsächlich zu inspizierenden Fahrzeuge auswählen.



6. TAPA TSR Zertifizierung

Um die Kosten zu minimieren und dennoch die Gültigkeit des Prüfungsprozesses aufrechtzuerhalten, müssen die folgenden Aufgaben ausgeführt werden:

- Die LSP / Antragsteller müssen sicherstellen, dass mindestens drei (3) Fahrzeuge in ihr TSR-Programm aufgenommen und gewartet werden, um für die TSR-Zertifizierung in Frage zu kommen.
- Der LSP / Antragsteller muss ein Fahrzeugregister aller TSR registrierten Fahrzeuge führen.
- Das Fahrzeugregister muss alle neuen Fahrzeuge enthalten, die seit der Zertifizierung / Neuzertifizierung zur Flotte hinzugefügt wurden.

Größenkategorien und Anforderungen für die Kontrolle für TSR LSP / Antragsteller

Die Kategorie ist ein Hinweis auf die Anzahl der Fahrzeuge im Programm eines LSP / Antragstellers, kann jedoch auch eine Kombination aus verschiedenen oder gleichen TSR-Stufen sein. Es ist beabsichtigt, LSP / Antragstellern die Einbringung zusätzlicher Fahrzeuge und die Änderung der Klassifizierungsstufen auf flexible, aber kontrollierte Weise zu ermöglichen.

Tabelle 4: Anzahl der Stichproben für das Audit: Fahrzeuge

Kategorie	Anzahl der im Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge	Anzahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge
Klein	3-30	3 der registrierten Fahrzeuge
Mittel	31-100	Der Größere von 3 oder 7% aller registrierten Fahrzeuge, maximal 6
Groß	101-und darüber	7% aller registrierten Fahrzeuge, maximal 10

- 6.6.1 Fahrzeuge, die nach der Zertifizierung in das Fahrzeugregister aufgenommen wurden, müssen in die jährliche Selbstprüfung mit aufgenommen werden. Die Anzahl der Stichproben wird dann entsprechend angepasst, um Erhöhungen oder Verringerungen Rechnung zu tragen.
- 6.6.2 Die Anzahl der Stichproben der geprüften Fahrzeuge muss alle neuen Fahrzeuge enthalten, die seit der Zertifizierung / Rezertifizierung zur Flotte hinzugefügt wurden.
- 6.6.3 Es gilt das Konzept der gegenseitigen Anerkennung. Ein TAPA TSR-zertifizierter LSP / Antragsteller oder ein Transportunternehmen kann die Dienste eines anderen TAPA TSR-zertifizierten Unternehmens in Anspruch nehmen, dabei werden vorangegangene Prüfungsergebnisse und -status gegenseitig anerkannt. Es ist keine erneute Prüfung der Fahrzeuge oder Dienstleistungen eines Subunternehmers erforderlich, für die eine bestehende TAPA TSR-Zertifizierung gilt.



- 6.6.4 Ein TAPA TSR-zertifizierter LSP / Antragsteller oder ein Transportunternehmen kann Fahrzeuge für den Straßentransport von einem Subunternehmer oder einer Tochtergesellschaft „übernehmen“. Diese Option soll es Eigentümern oder kleineren Betreibern ermöglichen, in die TSR-Zertifizierung eines größeren Betreibers aufgenommen zu werden. Jedes übernommene Fahrzeug muss in das eigene Fahrzeugregister des Zertifizierungsinhabers eingetragen werden. Eine formelle Vereinbarung zwischen dem TSR-zertifizierten LSP / Antragsteller und dem Subunternehmer oder der Tochtergesellschaft muss bestehen und die Maßnahmen definieren die ergriffen werden, um die fortlaufende Erfüllung der Zertifizierungsanforderungen bezüglich des Personals und der Fahrzeuge sicherzustellen. Die Übernahme bedeutet im Endeffekt, dass der TAPA TSR-zertifizierte LSP / Antragsteller vollständig für die Einhaltung der TSR-Anforderungen durch die übernommenen Fahrzeuge verantwortlich ist.
- 6.6.5 Der AA kann eine neue Kontrolle beantragen, wenn zusätzliche Fahrzeuge in das Fahrzeugregister aufgenommen wurden. Die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Fahrzeugregister wird zum Zeitpunkt des jährlichen Selbstaudits ermittelt. Die Entscheidungskriterien der AA für die Planung einer neuen Kontrolle umfassen Folgendes:
- 6.6.5.1 30 oder mehr Fahrzeuge wurden im Vergleich zum Vorjahreswert in das Fahrzeugregister aufgenommen.
 - 6.6.5.2 Der AA kann bis zu 7% der Fahrzeuge kontrollieren, die in das Fahrzeugregister aufgenommen wurden.
 - 6.6.5.3 AA und LSP/Antragsteller vereinbaren im Voraus die tatsächlich zu prüfenden Fahrzeuge.
 - 6.6.5.4 Der LSP / Antragsteller wird sicherstellen, dass angemessene Anstrengungen unternommen werden, um die LKW-Kontrollen des AA zu ermöglichen.
- 6.6.6 Sowohl der Käufer als auch TAPA behalten sich das Recht vor eigene Audits durchzuführen um zu bestätigen, dass alle entsprechenden Fahrzeuge im Fahrzeugregister die Anforderungen des TSR erfüllen.

6.7 Allgemeine Informationen

Unabhängig von den Geschäftsbeziehungen müssen TSR-zertifizierte Betriebe die Fahrzeuge nutzen, die formell in das TSR-Zertifizierungsprogramm einer oder mehrerer Parteien aufgenommen wurden. Einige Unternehmen entscheiden sich möglicherweise für die Zertifizierung ihrer gesamten Flotte. Andere möchten für bestimmte Zwecke nur einen Teil der Flotte zertifizieren lassen.



6. TAPA TSR Zertifizierung

Der LSP / Antragsteller muss sicherstellen, dass ein geeigneter Auditor, der in der aktuellen Version TSR geschult / qualifiziert ist, mit der Durchführung des Audit- und Zertifizierungsprozesses beauftragt wird. Optionen finden Sie in Tabelle 1.

Bevor das Zertifizierungsaudit geplant wird / beginnt, muss der LSP / Antragsteller dem AA mitteilen, welche Klassifizierungsstufen er in seinem Zertifizierungsprozess anstrebt.

Eine informelle Zusammenfassung der Ergebnisse sollte dem LSP / Antragsteller während der Abschlussgespräche des Audits mitgeteilt werden. Der AA informiert den LSP / Antragsteller innerhalb von zehn (10) Geschäftstagen nach Abschluss der Prüfung über die Prüfungsergebnisse. Verzögerungen bei der Herausgabe der Prüfungsergebnisse müssen dem LSP / Antragsteller unverzüglich mitgeteilt und zwischen dem AA und dem LSP / Antragsteller verhandelt werden.

Die Kosten für die TAPA-Zertifizierung gehen zu Lasten des LSP / Antragstellers, sofern nichts anderes mit dem / den Käufer (n) ausgehandelt ist.

6.8 Re-Zertifizierung

Das TAPA TSR-Zertifikat ist drei (3) Jahre lang gültig. Eine Verlängerung ist nicht zulässig.

Um ein Erlöschen der Zertifizierung zu vermeiden, muss vor dem Ablaufdatum des aktuellen Zertifikats ein erneutes Zertifizierungsaudit durchgeführt werden. Das Ausfüllen von SCARs muss auch innerhalb des ursprünglich zugewiesenen Zeitraums von 60 Tagen und vor dem Ablaufdatum des aktuellen Zertifikats erfolgen (siehe Korrekturmaßnahme / SCAR in Abschnitt 7).

Um eine angemessene Planung und Vorbereitung zu gewährleisten, wird dem LSP / Antragsteller daher empfohlen, das Re-Zertifizierungsaudit drei (3) Monate vor dem aktuellen Ablaufdatum des Zertifikats zu planen. Wenn das TAPA TSR-Zertifikat innerhalb des oben genannten Dreimonatszeitraums ausgestellt wird, ist das Datum des neuen Zertifikats das Ablaufdatum der aktuellen Zertifizierung. Wenn Korrekturmaßnahmen nicht vor dem Ablaufdatum abgeschlossen werden und keine Verzichtserklärung gewährt wird, läuft die Zertifizierung ab.

Ein LSP / Antragsteller oder Käufer kann eine erneute Zertifizierung beantragen, wenn eine der Parteien der Ansicht ist, dass sich die Klassifizierungsstufe geändert hat.

7. Audit Nachbereitung

7.1 Korrekturmaßnahmen / SCAR

Wenn während des Audits festgestellt wird, dass die TSR-Anforderungen nicht erfüllt sind, übermittelt der AA dem jeweiligen LSP / Antragsteller einen SCAR (Security Corrective Action Requirement). Der LSP / Antragsteller muss dem AA innerhalb von zehn (10) Werktagen antworten und die durchzuführenden Maßnahmen sowie das Datum des Abschlusses der Maßnahmen dokumentieren. SCAR-Fertigstellungstermine können zwischen dem AA und dem LSP / Antragsteller ausgehandelt werden. Sofern das regionale TAPA-Verzichtskomitee eine Verzichtserklärung nicht genehmigt, darf die Umsetzung der Korrekturmaßnahmen sechzig (60) Tage nach Benachrichtigung des LSP / Antragstellers nicht überschreiten.

In jedem Fall muss der LSP/Antragsteller dem AA Berichte über Fortschritte aller ausstehenden SCARs vorlegen. Jeder SCAR, der nicht vor seinem Fälligkeitsdatum abgeschlossen ist, wird vom Sicherheitsbeauftragten des LSP/Antragstellers an die Geschäftsführung des LSP / Antragstellers weitergeleitet. Der Grund für die Nichteinhaltung ist zu dokumentieren und dem AA zu übermitteln. Das Versäumnis eines LSP / Antragstellers sich mit dem SCAR zu befassen, kann zur Zurückhaltung der TAPA-Zertifizierung führen. Der LSP / Antragsteller hat das Recht sich direkt an TAPA zu wenden, wenn die Zertifizierung zurückgehalten wird. TAPA wird in dem Streit zwischen dem LSP /Antragsteller und dem AA vermitteln und behält sich das Recht vor, in dem Streit eine verbindliche Entscheidung zu treffen.

Hinweis: Es ist nicht notwendig, dass der AA die Firma erneut prüft, um eine SCAR zu schließen. Der Nachweis der SCAR-Schließung (d.h. die Erfüllung der Maßnahmen) kann dem AA in Form von schriftlicher Korrespondenz, Fotografien usw. vorgelegt bzw. in Web-Meetings oder Telefonkonferenzen geklärt werden.



7.2 Einhaltungskontrolle

Eigenkontrolle

Der LSP/Antragsteller stellt sicher, dass er über einen internen Prozess verfügt, um zwischen den formalen Audits durch den AA, in den Jahren 2 und 3 die Einhaltung der Anforderungen zu überwachen.

Die in Eigenkontrolle durchgeführten Zwischenaudits müssen die TSR-Anforderungen erfüllen.

- Für TAPA TSR-Zertifizierungen, die von einem IAB AA durchgeführt wurden: Das in Eigenkontrolle durchgeführte Zwischenaudit muss auf dem TAPA Audit Formular dokumentiert und dem IAB innerhalb von 30 Tagen nach dem Jahrestag der Originalzertifizierung vorgelegt werden.
- Für Selbst-Zertifizierungen: Das in Eigenkontrolle durchgeführte Zwischenaudit muss auf dem TAPA Audit Formular dokumentiert und TAPA innerhalb von 30 Tagen nach dem Jahrestag der Original Selbstzertifizierung vorgelegt werden.

Nichteinhaltung dieser Anforderungen führt zur Aussetzung der Originalzertifizierung, bis das Zwischenaudit ordnungsgemäß abgeschlossen ist. Die identifizierten Lücken müssen dokumentiert werden, ein Fälligkeitsdatum für die Durchführung von Korrekturmaßnahmen festgelegt werden und innerhalb von 60 Tagen zum Abschluss gebracht werden.



Selbstzertifizierung für Fahrzeuge

Fortlaufende Bewertung

Der LSP / Antragsteller muss einen dokumentierten Nachweis haben, dass alle nachfolgenden Selbstbewertungen (festes oder rollierendes Programm, das alle im TSR-Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge abdeckt) mindestens alle 12 Monate vom LSP / Antragsteller durchgeführt werden. Dazugehörige Aufzeichnungen werden zu Prüfungszwecken aufbewahrt.

Tabelle 5: Prüfungs- und Übereinstimmungs-Überwachungsplan

Maßnahme	Häufigkeit	A	B	C
Zertifizierungsaudit (IAB/AA Zertifizierungsaudit)	Alle drei (3) Jahre	✓	✓	✓
LSP/Antragsteller Selbstüberwachungsaudit	Alle drei (3) Jahre			✓
Selbstüberwachung (zwischenzeitlicher Übereinstimmungscheck)	Jährlich zum 1. und 2. Jahrestag	✓	✓	✓
LSP/Antragsteller Subunternehmer Audit	In Übereinstimmung mit dem Käufer- LSP / Antragsteller-Vertrag	✓	✓	✓

Käuferbesuche bei dem LSP / Antragsteller

Der Käufer und der LSP / Antragsteller erkennen an wie wichtig es ist partnerschaftlich zusammenzuarbeiten, um das Risiko innerhalb der Lieferkette zu verringern. Beide Parteien vereinbaren Besuche des Käufers mit angemessener Ankündigung zu planen, z.B. 10 Werkzeuge vorab mit Angabe von Umfang und Rahmen, wie gegenseitig im Voraus und / oder in Übereinstimmung mit dem Vertrag zwischen Käufer und LSP / Antragsteller vereinbart. Untersuchungen zu Verlusten wie Diebstähle, Schäden usw. werden gemäß dem Vertrag zwischen Käufer und LSP / Antragsteller durchgeführt.



7.3 TAPA Untersuchung und Lösung von Beschwerden

Wenn TAPA eine formelle Beschwerde über die Leistung eines zertifizierten LSP / Antragstellers erhält, kann TAPA (vorbehaltlich der Validierung) verlangen, dass dieser LSP / Antragsteller auf eigene Kosten eine erneute Auditierung beauftragt und durchführt. Wenn der LSP / Antragsteller das Audit nicht besteht oder sich weigert diesen Prozess einzuhalten, kann sein Zertifikat entzogen werden.



Anforderungen

8. Außerkraftsetzung (Verzichtserklärung)

8.1 Überblick

Eine Verzichtserklärung ist eine schriftliche Genehmigung, mit der entweder ein Standort von einer bestimmten TAPA-Anforderung befreit oder eine alternative Compliance-Lösung akzeptiert wird. Eine Verzichtserklärung kann beantragt werden, wenn ein LSP / Antragsteller eine bestimmte Anforderung im TSR nicht erfüllen kann, dafür jedoch eingeführte alternative Maßnahmen dies rechtfertigen können. Ausnahmen gelten für den Zeitraum der Zertifizierung.

Alle Ausnahmeanträge für eine bestimmte Sicherheitsanforderung (ganz oder teilweise) müssen über ein TAPA-Ausnahmeantragsformular (auf der TAPA Webseite zu finden) vom LSP / Antragsteller an den Auditor (IAB) / Authorized Auditor (AA) gesendet werden. Der anfragende LSP / Antragsteller übernimmt die volle Verantwortung für die Richtigkeit der in der Verzichtserklärung angegebenen Informationen.

Jeder Verzichtsantrag muss dann über das IAB / AA der regionalen TAPA-Verzichtserklärungskommission zur Genehmigung vorgelegt werden. Es liegt in der Verantwortung des IAB / AA, zu entscheiden, ob die Anfrage vollständig ist und die Bearbeitung durch TAPA rechtfertigt. Dies umfasst die Überprüfung von Ausgleichsmaßnahmen und / oder alternativen Sicherheitskontrollen.

Sollten TAPA-Vertreter und/oder Käufer diese Verzichtserklärung in Frage stellen, wird TAPA eine formelle Untersuchung durchführen und dem LSP/Antragsteller zu verstehen geben, dass die Verzichtserklärung von TAPA widerrufen werden kann.



Anforderungen

8. 2 Ablaufprozess

Wenn ein LSP eine bestimmte Anforderung im TSR nicht erfüllen kann, wird der folgende Prozess ausgeführt.

Tabelle 6: Verantwortlichkeiten: Verzichtserklärung Antrag / Evaluierung

Schritt	Verantwortlich	Maßnahme
1.	LSP/Antragsteller	Ermittelt die Ausgleichsmaßnahmen und weist die Wirksamkeit nach
2.	LSP/Antragsteller	Füllt einen TAPA Antrag auf Verzichtserklärung aus und übermittelt es an IAB / AA.
3.	IAB/AA	Prüft und verifiziert die Vollständigkeit der Informationen die im TAPA Verzichtserklärungsformular übermittelt wurden.
4.	IAB/AA	Übermittelt das TAPA Verzichtserklärungsformular an die TAPA regionale Verzichtserklärungskommission.
5.	TAPA regionale Verzichtserklärungskommission	Überprüft den Antrag und genehmigt oder verweigert die Verzichtserklärung.

Wenn die Verzichtserklärung verweigert worden ist

Wenn die regionale TAPA Verzichtserklärungskommission die Verzichtserklärung nicht genehmigt, ist der LSP/Antragsteller verpflichtet die vollständigen Sicherheitsanforderungen des TSR umzusetzen

Wenn die Verzichtserklärung genehmigt worden ist

Wenn die regionale TAPA Verzichtserklärungskommission die Verzichtserklärung genehmigt hat, werden die folgenden Maßnahmen ergriffen:



Tabelle 7: Genehmigung

Schritt	Verantwortlich	Aktion
1.	TAPA regionale Verzichtserklärungskommission	Dokumentiert und unterschreibt die Details der Verzichtserklärung.
2.	TAPA regionale Verzichtserklärungskommission	Gibt die Laufzeit der Verzichtserklärung an (bis maximal drei Jahre) und sendet eine Kopie an den AA.
3.	AA	Teilt dem LSP/Antragsteller das Ergebnis des Verzichtserklärungsantrages mit.
4.	LSP/Antragsteller	Entspricht den Anforderungen der Verzichtserklärung. Wenn dies nicht der Fall ist, wird die Freistellung ungültig.



9. Trucking Security Requirements

	Verfahren für Management-Unterstützung und Verantwortlichkeiten	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.1.	Sicherheitsmanagement												
9.1.1	Der LSP/Antragsteller muss eine offiziell bestellte Person haben, die für die Sicherheit der Lieferkette verantwortlich ist. Die Aufgaben bezüglich Sicherheit und die Verantwortlichkeiten dieser Person müssen klar definiert sein und die Verantwortung für die Aufrechterhaltung und Überwachung des TSR-Programms umfassen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.2	Richtlinien und Anweisungen												
9.2.1	Der LSP muss über eine schriftliche Sicherheitsrichtlinie für die Lieferkette des Unternehmens (Sicherheitspolitik) verfügen, die vom Management verabschiedet wird.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.2.2	Spezifische Anweisungen für die Abwicklung von hochwertiger, diebstahlgefährdeter Fracht (HVTT) müssen vorhanden sein und mit den TSR Anweisungen übereinstimmen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.2.3	Die spezifischen HVTT und TSR Anweisungen sind ebenfalls für die Subunternehmer des LSP/Antragsellers anwendbar und müssen sich in einer formalen Vereinbarung zwischen allen Parteien widerspiegeln.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



	Verfahren für Management-Unterstützung und Verantwortlichkeiten	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.3	Untersuchungen und Kontakt zu Strafverfolgungsbehörden												
9.3.1	<p>Der LSP/Antragsteller muss schriftliche und umgesetzte Richtlinien vorweisen, die dem Käufer mitgeteilt wurden, um sicherzustellen, dass alle Frachtverluste untersucht werden. Diese sollen beinhalten, jedoch nicht beschränkt sein auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> Benachrichtigung des Käufers im Fall eines vermuteten oder tatsächlichen Frachtverlustes innerhalb von 24 Stunden. Einen Ablaufplan oder Schritte, die der LSP / Antragsteller bei routinemäßigen Verlustuntersuchungen unternimmt. Angabe der Art der Informationen, die an einen Käufer weitergegeben werden können und nicht <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten unabhängig davon ob der Schadensfall eintrat während die Fracht unter der Kontrolle des LSP / Antragstellers oder seiner Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter stand.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.3.2	Der LSP / Antragsteller muss ein Verzeichnis der Kontaktnummern von Strafverfolgungsbehörden (LEA) innerhalb der Transportstrecken pflegen und es muss eine dokumentierte Anweisung, sowohl für das Unternehmen als auch für die Fahrer existieren, welches die Kommunikation mit den Strafverfolgungsbehörden im Fall eines Diebstahles regelt.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.4	Abhol- und Abliefereaufzeichnungen												
9.4.1	Der LSP / Antragsteller muss Aufzeichnungen über alle Abholungen und Liefernachweise führen und für einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren aufbewahren, damit im Falle einer Untersuchung darauf zugegriffen werden kann.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



	Verfahren für Management-Unterstützung und Verantwortlichkeiten	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.5	Risikoanalyse und sicheres Parken													
9.5.1	<p>Der LSP/Antragsteller muss mindestens einmal jährlich eine Risikoanalyse der Fahrtrouten und Parkplätze machen um sicherzustellen, dass die sichersten Fahrtrouten gewählt werden, um die Durchfahrt oder Stopps in Hochrisikogebieten gering zu halten. Diese Information muss dem Käufer auf Anfrage zugänglich gemacht werden.</p> <p>Die Bewertung muss mindestens enthalten:</p> <p>Ein Verfahren zum Vorbeugen von Verspätungen durch Minimierung vermeidbare Verkehrsstaus</p> <p>Es gibt Verfahren zur Minimierung des Risikos unvermeidbarer Zeitverluste auf der Strecke und wenn Termine für das Eintreffen am Zielort oder zugelassenen Parkplätzen gefährdet sein können.</p> <p>Die Vermeidung von Kriminalitäts-Hotspots wird berücksichtigt, indem Daten über Vorfälle, Ratschläge der Behörden und der Austausch von Branchennetzwerkdaten entsprechend analysiert werden.</p> <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten für den Zeitraum in dem sich die Fracht in Gewahrsam des LSP / Antragsteller oder seine Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet. Es kann erforderlich sein, dass der LSP / Antragsteller separate Risikobewertungen durchführt, um die Risiken seiner Drittanbieter zu identifizieren und anzugehen.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	



<i>Verfahren für Management-Unterstützung und Verantwortlichkeiten</i>		1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5.2	<p>Der LSP / Antragsteller muss über eine Richtlinie verfügen, um die Verwendung sicherer Parkplätze für beladene LKWs zu ermitteln und umzusetzen. Dies umfasst unter anderem, ist aber nicht darauf beschränkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> Entscheidungsprozess für die zu verwendenden Parkplätze. Eine aktuelle Liste der zugelassenen Parkplätze. Maßnahmen, die zu ergreifen sind, wenn ein genehmigter Parkplatz nicht verfügbar ist. Eine Liste aller verbotenen Parkmöglichkeiten oder Maßnahmen. 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kapitel	<i>Überwachungs- und Verfolgungsverfahren</i>	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.6	Alarmreaktionsverfahren												
9.6.1	Verfahren für Reaktionen bei Alarmen müssen mindestens einmal jährlich überprüft werden um sicherzustellen, dass sie auf dem neuesten Stand sind, dass Vorfälle wirksam erledigt und die Kontaktdaten auf dem neuesten Stand gehalten werden.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.6.2	<p>Die Anweisungen für Reaktionen müssen mindestens genau bezeichnete Antworten enthalten für:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kommunikation mit den Strafverfolgungsbehörden Hinweise für den Fahrer Falls erforderlich Zuweisung von Ressourcen zum Ort des Geschehens Schutz der verbliebenen und gefährdeten Ladung Reaktion auf Ausfall des Ortungssystems 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Schulungsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.7	Monitoring Personal Training													
9.7.1	Der LSP / Antragsteller muss über ein Programm für das Personal verfügen, das Schulungen, die sachgemäße Nutzung von Ortungsgeräten und anderen Sicherheitsausrüstungen sowie die Protokollierung von Alarmreaktionen gemäß Punkt 9.6 Alarmreaktionsverfahren ODER einen Vertrag mit gleichen Anforderungen mit einem anerkannten Dienstleister haben.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Verfahren während des Transportverlaufs	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.8	HVTT (sicherheitsgefährdete hochwertige Fracht) Reaktions-Anweisungen												
9.8.1	<p>Der LSP / Antragsteller muss über dokumentierte Anweisungen verfügen, die folgendes abdecken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. HVTT-Fracht vor Sicherheitsvorfällen zu schützen (hohe Alarmstufe) 2. Auf verdächtige Handlungen zu reagieren (niedrige Alarmstufe) 3. Erkrankung des Fahrers 4. Fahrzeugpanne 5. Streiks 6. Umleitungen 7. Unfälle 8. Schlechte Wetterbedingungen 9. Annahmeverweigerung bei der Anlieferung. <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten für den Zeitraum in dem sich die Fracht in Gewahrsam des LSP / Antragsteller oder seine Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Mitarbeiter Integrität	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9	Sicherheitsüberprüfung /Hintergrundprüfung (soweit gesetzlich zulässig)												
9.9.1	Der LSP / Antragsteller muss einen Prozess zur /Sicherheitsüberprüfung haben, der mindestens die Prüfung von früheren Beschäftigungsverhältnissen und Vorstrafenprüfungen beinhaltet. Sicherheitsüberprüfungen müssen für alle Bewerber durchgeführt werden, einschließlich Mitarbeiter und Subunternehmer. Der LSP / Antragsteller muss ein gleichwertiges Verfahren von seinen Vertragspartnern verlangen, die ihn mit Zeitarbeitern versorgen	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.2	Der Zeitarbeiter muss eine Erklärung unterschreiben, dass er gegenwärtig keine strafrechtliche Verurteilung hat und die Sicherheitsverfahren des LSP/Antragstellers befolgen wird.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.3	LSP / Antragsteller hat mit der Agentur für Zeitarbeiter und / oder dem Subunternehmer eine Vereinbarung getroffen, wonach entweder diese die erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen oder die Sicherheitsüberprüfung selbst durchgeführt wird. Die Sicherheitsüberprüfung muss zurückliegende Straffälligkeiten und Beschäftigungsverhältnisse überprüfen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.4	Es besteht ein Verfahren zum Umgang mit dem Personal, welches falsche Angaben gemacht hat sowohl vor als auch nach der Einstellung.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Mitarbeiter Integrität	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9.5	<p>Verfahren zur Rückforderung von physischen Vermögenswerten und dem Löschen/Ändern von Passwörter von entlassenen Mitarbeitern, das mindestens das Folgende einschließt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Firmenausweis 2. Zugangsausweise 3. Schlüssel 4. Ausrüstung und Kleidung 5. Vertrauliche Informationen 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.6	Käuferdaten schützen: der Zugriff auf physische oder elektronische Systeme, die Käuferdaten enthalten, (Bestandsdaten oder Zeitpläne) muss entzogen werden. Eine dokumentierte Anweisung ist erforderlich.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.7	Eine aktuelle Liste der Belegschaft (eigene sowie die der Subunternehmer) zur Validierung der Verfahren des LSP zur Integrität der Belegschaft ist verfügbar	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.8	<p>Wiedereinstellung: Es sind Verfahren vorhanden um zu verhindern, dass LSP / Bewerber Arbeitskräfte wieder eingestellt werden, wenn die Ablehnungs- / Kündigungskriterien noch gültig sind.</p> <p>Hinweis: Die Aufzeichnungen werden vor der Wiedereinstellung überprüft (Beispiel: Hintergrund von zuvor entlassenem Personal oder abgelehnten Bewerbern (zuvor verweigerte Beschäftigung)).</p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Mitarbeiter Integrität	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9.9	Der LSP führt eine aktuelle Liste aller eigenen Fahrer und die der Subunternehmer, die für das Führen der im Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge qualifiziert / geschult sind.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Physische Sicherheit	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.10	Sicherheitsregeln für Zugmaschinen / Transporter												
9.10.1	Die Fahreranweisungen verlangen, dass die Kabinentüren des Fahrzeuges verriegelt und alle Fenster während des Transports geschlossen sind.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.10.2	Der Zugriff auf die Fahrzeugschlüssel ist auf die Fahrer und LSP / Bewerber-Geschäftsführung eingeschränkt.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.10.3	Physische Trennung von Laderaum und Fahrerkabine durch eine feste Trennwand oder ein Sicherheitsnetz.				N/A	N/A		✓	✓				
9.10.4	Das Fahrzeug muss mit einer Wegfahrsperre ausgestattet sein, die ein Starten des Motors verhindert, ohne dass der Zünd- / Startschlüssel des Fahrzeugs vorhanden ist.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.11	Laderaum												
9.11.1	<p>Hochwertige, schwere Hochsicherheitsverriegelung aus Edelstahl oder gehärtetem Stahl, die fest an allen Laderaumtüren angebracht ist. Es dürfen keine Ketten, Drahtseile, Stangen in Leichtbauweise, abnehmbare Riegel / Halterungen usw. verwendet werden. Schließvorrichtungen müssen während der gesamten Fahrt verwendet und verriegelt werden.</p> <p><i>Hinweis:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>-Es dürfen keine zeitweiligen Vorrichtungen wie Drahtseile, Stangen in Leichtbauweise, abnehmbare Riegel / Halterungen usw. verwendet werden.</i> - <i>Dies kann dazu führen, dass ein Seecontainer nicht mehr für Seetransporte / Binnenschifffahrt verwendet werden kann.</i> - <i>Beispiele für geeignete Schlösser finden Sie im Leitfaden für TAPA-Schließsysteme.</i> 	✓			N/A	N/A		✓			✓		



Kapitel	Physische Sicherheit	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.2	Hochwertige, schwere Hochsicherheitsverriegelung aus Edelstahl oder gehärtetem Stahl, die fest an allen Laderaumtüren angebracht ist ODER die zeitweilige Nutzung von Ketten, Drahtseile, Stangen in Leichtbauweise, abnehmbare Riegel / Halterungen usw. können verwendet werden. Schließvorrichtungen müssen während der gesamten Fahrt verwendet und verriegelt werden.		✓		N/A	N/A			✓			✓	
9.11.3	Die Verriegelungen müssen: A. Elektronisch, automatisch oder manuell betätigt sein B. Einzigartig (doppelte Codes / Schlüssel / Passwörter zum Öffnen verschiedener Schlösser sind nicht zulässig) C. Schlösser und Befestigungsvorrichtungen müssen erheblichen Kräften standhalten und manipulationssicher sein. <i>Hinweis: Erläuterungen und Einzelheiten finden Sie im Leitfaden für TAPA-Schließsysteme.</i>	✓	✓		N/A	N/A		✓	✓		✓	✓	
9.11.4	Die Türen werden gemäß den internen Richtlinien des LSP / Antragsteller gesichert.			✓	N/A	N/A	✓			✓			

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Physische Sicherheit	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.11.5	Manipulationssichere Plomben werden bei allen direkten Nonstop-Sendungen verwendet. Die Plomben müssen nach ISO 17712 (I-, S- oder H-Klassifizierung) zertifiziert sein. Der LSP / Antragsteller muss über eine dokumentierte Anweisung verfügen um sicherzustellen, dass die Plomben kontrolliert werden und wer (Käufer, Lagerbetreiber oder LSP usw.) für das Anbringen und Entfernen der Siegel verantwortlich ist.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.11.6	Ein TIR-Seil Klassifikation 1 muss für Komplettladungen genutzt werden				N/A	N/A	✓							
9.11.7	Eine Wegfahrsperre für die Fahrgestelle von Anhänger oder Seecontainer ist vorhanden, wenn der beladene Anhänger abgesetzt wird (Königszapfenschloss, Fahrwerksschloss oder Bremsleitungsschloss). <i>Hinweis: Absetzen/Loshaken/Abkoppeln eines beladenen Anhänger/Container ist unter TSR 1 nicht erlaubt</i>		✓	✓	N/A	N/A	✓					✓	✓	



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12	Zwei-Wege-Kommunikationssysteme												
9.12.1	<p>Es sind während der gesamten Fahrt Haupt- und Reserve-Systeme für ein Zwei-Wege-Echtzeit-Sprachkommunikationssystem (z. B. Mobiltelefon / Zwei-Wege-Funk) verfügbar.</p> <p>Der LSP / Antragsteller selbst oder das Monitoring Center als Drittanbieter verfügen über ein System, das die Sprachkommunikationsfunktion automatisch testen kann</p> <p>ODER</p> <p>Es ist ein Verfahren vorhanden um sicherzustellen, dass vor der Tour ein manueller Anruf zum Testen der Kommunikation durchgeführt wird.</p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.12.2	<p>Mindestens ein System ist rund um die Uhr für die Echtzeit-Sprachkommunikation (z. B. Mobiltelefon / Funkgerät) mit dem Büro von LSP / Antragsteller oder Monitoring Center eines Drittanbieters verfügbar.</p>		✓	✓	N/A	N/A	✓		✓	✓		✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.13	Verfahren zur Sendungsverfolgung												
9.13.1	<p>LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Standortverfolgung von LKW / Sattelzugmaschine 2. 24 / 7 Überwachung, 3. Die Fähigkeit zum Geofence von Routen und Parkplätze 4. Dokumentierte Reaktionsverfahren für den Umgang mit Notfällen. <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten für den Zeitraum in dem sich die Fracht in Gewahrsam des LSP / Antragsteller oder seine Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.</i></p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.13.2	<p>LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verfolgung beladener Anhänger / Container, wenn sie an einen LKW angekoppelt sind und wenn sie durch kriminelle Handlungen oder irrtümlich abgekoppelt wurden. 2. 24/7 Überwachung 3. Die Fähigkeit zum Geofence von Routen und Parkplätze 4. Dokumentierte Reaktionsverfahren für den Umgang mit Notfällen. 	✓			N/A	N/A					✓		



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.13.3	LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das folgendes umfasst: 1. Verfolgung von LKW / Transporter 2. Die Fähigkeit zum Geofence von Routen und Parkplätze 3. Dokumentierte Reaktionsverfahren für den Umgang mit Notfällen.		✓		N/A	N/A			✓			✓	
9.14	Verfolgungs- und Ortungsgeräte												
9.14.1	Ein Ortungsgerät muss an einem verdeckten Ort in der Sattelzugmaschine vom LKW- / Transporter installiert sein und, sofern verfügbar, mindestens zwei Signalgebungsmethoden verwenden können, z.B. Methode 1: 3G oder 4G oder 5G Methode 2. SMS / GPRS mit GSM Methode 3. CDMA Methode 4. Satellitenortungsgerät Muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein. <i>Hinweis: In Ländern, in denen zwei verschiedene Formen der Signalgebung nicht verfügbar sind, muss der LSP / Antragsteller dies dem Prüfer dokumentieren.</i>	✓			N/A	N/A	✓					✓	

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.2	<p>Ein Ortungsgerät muss an einem verdeckten Ort im Anhänger / Container installiert sein. Das Gerät kann intern oder extern installiert werden und muss, sofern verfügbar, mindestens zwei Signalgebungsmethoden verwenden können, z.B.</p> <p>Methode 1: 3G oder 4G oder 5G Methode 2. SMS / GPRS mit GSM Methode 3. CDMA Methode 4. Satellitenortungsgerät</p> <p>Muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein.</p> <p><i>Hinweis: In Ländern, in denen zwei verschiedene Formen der Signalgebung nicht verfügbar sind, muss der LSP / Antragsteller dies dem Prüfer dokumentieren.</i></p>	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.3	<p>Ein Ortungsgerät muss an einem verdeckten Ort in der Sattelzugmaschine vom LKW- / Transporter installiert sein und, sofern verfügbar, mindestens zwei Signalgebungsmethoden verwenden können, z.B. 3G oder SMS / GPRS mit GSM oder CDMA und muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein.</p> <p><i>Hinweis: In Ländern, in denen zwei verschiedene Formen der Signalgebung nicht verfügbar sind, muss der LSP / Antragsteller dies dem Prüfer dokumentieren.</i></p>		✓		N/A	N/A			✓			✓	
9.14.4	<p>Bei Komplettladungen ist im LKW ein Ortungsgerät installiert, das Daten zur Position des Fahrzeuges bereitstellt und extern speichert. Aufgezeichnet werden Ort und Zeitstempel, wenn das Fahrzeug anhält und sich bewegt.</p>			✓	N/A	N/A	✓			✓			✓



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.5	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Sattelzugmaschinen von LKW / Transporter ist mindestens ein Bericht alle fünf Minuten.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.14.6	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Anhänger / Container ist mindestens ein Bericht alle fünf Minuten. Hinweis: Wenn die Zugmaschine und der Anhänger / Container miteinander verbunden sind und eine wirksame Abkoppelalarmvorrichtung vorhanden ist, muss nur eine der Einheiten diesen Standard für das Berichtsintervall erfüllen. Wenn die Einheiten getrennt werden, muss jede der beiden Einheiten unabhängig voneinander Bericht erstatten, sodass die Fähigkeit zum unabhängigen Senden einer Standortmeldung vorhanden sein muss.	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.7	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Sattelzugmaschinen von LKW / Transporter ist mindestens ein Bericht alle dreißig Minuten		✓		N/A	N/A			✓			✓	
9.14.8	Die Ortungsgeräte in den Zugmaschinen von LKW / Transporter müssen folgende Ereignisse melden: 1. Jede Gerätemanipulation an einer der installierten Sicherheitssysteme. 2. LKW-Stillstand 3. Batteriestatus des Ortungsgerätes 4. Türöffnung des Laderaums.	✓			N/A	N/A		✓			✓		



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.9	Wenn Anhänger / Container verwendet werden, müssen die Ortungsgeräte folgende Ereignisse melden: 1. Abkoppeln (Abhängen) des Anhängers / Fahrgestells 2. Jede Gerätemanipulation an einer der installierten Sicherheitssysteme 3. Stillstand von LKW / Anhänger / Container 4. Batteriestatus des Ortungsgerätes	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.10	Die Ortungsgeräte in den Zugmaschinen von LKW / Transporter müssen mit einer Notstrombatterie ausgerüstet sein die in der Lage ist, die Signalübertragungsfähigkeit des Ortungsgerätes für nicht weniger als 24 Stunden, mit einer "Meldefrequenz" von nicht weniger als einer "Meldung" alle fünf Minuten während der Anhänger abgekoppelt ist, aufrecht zu erhalten.	✓			N/A	N/A		<input type="checkbox"/>			✓		
9.14.11	Wenn Anhänger/Container genutzt werden müssen die Ortungsgeräte mit einer Notstrombatterie ausgerüstet sein die in der Lage ist, die Signalübertragungsfähigkeit des Ortungsgerätes für nicht weniger als 24 Stunden, mit einer "Meldefrequenz" von nicht weniger als einer "Meldung" alle fünf Minuten, während der Anhänger abgekoppelt ist, aufrecht zu erhalten.	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.12	Die Überwachungszentrale muss in der Lage sein drahtlos über Funk die "Meldefrequenz" der TSR 1 Ortungsgeräte zu kontrollieren (Zugmaschine LKW und Transporter / Anhänger / Container).	✓			N/A	N/A		✓			✓		



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.13	<p>Der LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst:</p> <p>1. Vor dem Laden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Akkulaufzeit aller zu nutzenden Ortungsgeräte. • Durchführung eines Funktionstest aller zu nutzenden Ortungs- und zugehörigen Alarmgeräte. • Aufzeichnung der Ergebnisse <p>2. Nach Beladung und vor Abfahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung eines Funktionstest aller zu nutzenden Ortungsgeräte mit Ausnahme der Ladetüren und alle den Laderaum betreffenden Alarmsensoren / Erkennungsgeräte. • Aufzeichnung der Ergebnisse 	✓			N/A	N/A		✓			✓		



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.15	Führerhauskabine												
9.15.1	Eine manuell zu bedienende Vorrichtung für einen stillen Alarm (Bedrohungsalarm) muss in Reichweite des Fahrers vorhanden sein, die ein Signal an die Heimatbasis des LSP / Antragstellers und an die Überwachungszentrale von Drittanbietern senden muss. Für den Fall, dass der Fahrer wegen eines vorab genehmigten Falls (Krankheit, Unfall, Notfall usw.) die Erlaubnis zum Verlassen der Kabine, ist eine Option für ein mobiles Gerät verfügbar.	✓	✓		N/A	N/A		✓	✓		✓	✓	
9.15.2	Bei unbefugten Betreten der Fahrerkabine gibt es einen örtlichen akustischen Alarm.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.15.3	Es sind Verfahren zur Alarmreaktion und Wartung der Alarme vom Ortungssysteme und der akustischen Alarme vorhanden, die mindestens alle sechs Monate getestet und überprüft werden.	✓	✓		N/A	N/A		✓	✓		✓	✓	
9.16	Frachtraumalarmsysteme												
9.16.1	Bei unerlaubten Öffnen der Türen des Frachtraums wird ein Signal zur Überwachungszentrale gesendet.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.16.2	Bei unerlaubten Öffnen der Türen des Frachtraums wird ein akustischer (hörbarer) Alarm ausgelöst.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.16.3	Es existiert die Anweisung, dass die Maßnahmen bei unerlaubtem Öffnen der Türen des Frachtraums mindestens alle 12 Monate getestet und überprüft werden.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.17	Ausfall des Ortungsgerätes												
9.17.1	Es existiert ein Verfahren, das mindestens alle sechs Monate getestet und geprüft wird, wie auf einen Ausfall des Ortungsgerätes reagiert wird.	✓			N/A	N/A		✓			✓		



Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarme	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.17.2	Das Ortungs-System muss alarmieren und ein Signal an das Monitoringcenter senden, wenn das Ortungs-Gerät ausfällt oder das GPS-Signal verloren geht.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.18	Satellitennavigationssystem												
9.18.1	Es ist ein Satellitennavigationssystem (Routenplaner) installiert, das Umwege, Staus usw. erkennt um unnötige Stopps oder Verzögerungen zu vermeiden.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.18.2	Das Navigationssystem muss die neueste verfügbare Softwareversion installiert sein und verwendet werden.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.18.3	Es ist ein Verfahren vorhanden das sicherstellt, dass die Disposition des LSP / Antragsteller und, wenn genutzt das Monitoring-Center, alle Routenänderungen aufgrund der Anleitung des Navigationssystems bestätigen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Sicherheitsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.19	Geplante Reiseroute												
9.19.1	Der LSP / Antragsteller plant die Reiserouten.	✓	✓		N/A	N/A	✓	✓	✓		✓	✓	
9.19.2	Der LSP / Antragsteller plant die Stopps.	✓	✓		N/A	N/A		✓			✓	✓	
9.19.3	LSP / Antragsteller muss dem Käufer Ad-hoc-Änderungen an Routen und Stopps oder Verzögerungen aufgrund unerwarteter Ereignisse melden, es sei denn, der Käufer hat dokumentierte Anweisungen erteilt, dies nicht zu tun.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.20	Fahrzeugwartungsprogramm												
9.20.1	Der LSP / Antragsteller muss Fahrzeugwartungsprogramme gemäß den Angaben der Hersteller dokumentieren.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.21	Ungeplante Stopps												
9.21.1	Es existieren Verfahren, dass der / die Fahrer unter normalen Umständen das Fahrzeug nur zu genehmigten Zeiten und an genehmigten Orten verlassen können.	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Sicherheitsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21.2	<p>Für außerplanmäßige Stopps muss ein detailliertes und dokumentiertes Protokoll vorhanden sein, z. Umgang mit einem medizinischen Notfall oder einem Unfall / einer Panne, der Folgendes umfasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrerweisung: <ol style="list-style-type: none"> a. Informieren Sie die Disposition b. Verschießen Sie die Türen und aktivieren Sie alle Sicherheitsvorrichtungen c. Das Monitoring-Center muss benachrichtigt werden 2. Verfahren für das Monitoring <ol style="list-style-type: none"> a. Der LKW und/oder die Ladung muss durchgängig live überwacht werden, bis die Weiterfahrt wieder möglich ist 3. Verfahren für den LSP <ol style="list-style-type: none"> a. Der LSP / Antragsteller muss über ein Verfahren verfügen, um die Sendung vor einem längeren ungeplanten Stopp zu schützen. <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten während sich die Fracht in der Obhut des LSP / Antragsteller oder seiner Servicepartner, Subunternehmer für den Straßentransport befindet.</i></p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.21.3	Ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren muss vorhanden sein, wenn der Fahrer LKW und Anhänger verlassen muss. Alle Türen müssen verriegelt und Alarmer (sofern vorhanden) müssen aktiviert werden.		✓	✓	N/A	N/A	✓		✓	✓		✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Sicherheitsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.22	Sicheres Parken													
9.22.1	Im Fahrerhandbuch / in den Anweisungen müssen genehmigte und verbotene Parkmöglichkeiten, Parkplätze, aufgeführt sein.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.22.2	Beladene LKWs / Lieferwagen / Anhänger / Container dürfen niemals unbeaufsichtigt gelassen werden, es sei denn, sie befinden sich auf einem vorab genehmigten (mit dem Käufer) definierten sicheren Parkplatz, der in den Risikobewertungsprozess des LSP einbezogen wurde.	✓			N/A	N/A		✓			✓			
9.23	Unbefugte Personen													
9.23.1	Es sind keine unbefugten Personen in LKW oder Anhänger erlaubt. Der LSP / Antragsteller muss über Richtlinien und Verfahren verfügen um zu verhindern, dass Unbefugte im LKW oder Anhänger anwesend sind (d. h. Anhalter, Freunde, nicht fahrende Verwandte, Kinder usw.).	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



Kapitel	Sicherheitsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.24	Verwaltung von Sicherheitsausrüstung													
9.24.1	Der LSP / Antragsteller muss über dokumentierte und implementierte Verfahren verfügen, die Folgendes umfassen: 1. Die Verwaltung und Kontrolle von Anhänger/Container-Plomben 2. Die Verwaltung und Kontrolle von Anhänger/Container-Schlösser, Zapfenschlösser und, wenn verwendet, andere relevante Türsicherungsrichtungen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.25	Schlüssel Management													
9.25.1	Der LSP / Antragsteller muss über dokumentierte und implementierte Verfahren verfügen für die sichere Handhabung der Schlüssel für LKW, Vorhängeschlösser, Königszapfenschlösser etc.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.26	Schulung zur Abholung und Zustellung													
9.26.1	Der LSP / Antragsteller bietet Schulungen zu den Verfahren bei Abholung und Zustellung der Ware für die Fahrer / Beifahrer an, um Täuschung und Betrug zu verhindern.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Sicherheitsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.27	Vor-Abfahrtskontrolle durch den Fahrer												
9.27.1	Der LSP / Antragsteller muss die Überprüfungen vor der Abfahrt dokumentieren, die die Verkehrstauglichkeit des Fahrzeugs gemäß den lokalen Vorschriften sicherstellen. Der Fahrer muss eine Aufzeichnung über die abgeschlossene Kontrolle erstellen. Für LTL-Touren (mehrere Stopps) sind diese Überprüfungen nur bei der ersten Abfahrt des Tages erforderlich.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.27.2	Abweichungen, die während der Fahrzeugabfahrtskontrolle festgestellt wurden, müssen an die LSP / Antragsteller Heimatbasis gemeldet werden. Jegliche Verzögerung oder Streckenänderung die aufgrund dieser Abweichung entsteht, muss konform der TSR Standards behandelt werden. Das Verfahren muss Teil des Fahrerhandbuchs / der Fahreranweisungen sein.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.27.3	Der LSP/Antragsteller verfügt über ein dokumentiertes Verfahren um sicherzustellen, dass die eingesetzten Fahrer sowie die Ausrüstung in der Lage sind ohne vorhersehbare Zwischenstopps (z.B. Tanken, Mahlzeiten, geplante Reparaturen, gesetzliche Ruhezeiten, etc.) am ersten geplanten Zielort anzukommen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Sicherheitsverfahren	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.28	TSR Fahrzeugregister													
9.28.1	<p>Fahrzeuge, welche unter TSR genutzt werden sollen, müssen in dem TSR Fahrzeugregister des LSP/Antragstellers aufgelistet sein. Es gibt kein vorgeschriebenes Format für das Register, aber es müssen mindestens die folgenden Informationen aufgeführt sein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erkennungsmerkmale der Zugmaschine 2. Erkennungsmerkmale des Anhängers/Containers 3. TSR Stufe 4. Daten wann Audits, Kontrollen und Selbstbewertungen durchgeführt wurden 5. Eine Auflistung aller Abweichungen und anderer Ausnahmen 6. Daten der Korrekturen der Abweichungen/Ausnahmen 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Fahrer Sicherheitstraining	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.29	Sicherheitstraining													
9.29.1	<p>Ein Schulungsprogramms für Fahrer zur Sensibilisierung auf Sicherheitsbedrohungen wird durchgeführt und in den Fahreraufzeichnungen dokumentiert. Dieses muss mindestens folgendes umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenbewusstsein 2. Verhalten bei einem Überfall 3. Fahrzeugkontrolle 4. Erkennung von sich entwickelnden Gefahren 5. Auswahl und Nutzung von sicheren Parkplätzen 6. Angemessenes Verhalten in bedrohlichen Situationen 7. Kommunikation mit der Polizei und der Geschäftsleitung 8. Dieses Training muss innerhalb der ersten 30 Tage nach Beschäftigungsbeginn und danach alle 2 Jahre durchgeführt werden <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten während sich die Fracht in der Obhut des LSP / Antragsteller oder seiner Servicepartner, Subunternehmer für den Straßentransport oder von intermodalen Anbietern befindet.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Frachtübergabeprozess	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.30	Überprüfung der Vollständigkeit von Kartons und Paletten bei Erhalt und Lieferung													
9.30.1	Der LSP / Antragsteller muss über eine dokumentierte Anweisung verfügen die beschreibt, dass die Anzahl der Kartons und Paletten vor dem Laden und nach dem Entladen überprüft wird. Die Dokumentation zur Überprüfung dieser Anweisung muss mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.31	Lieferpapiere und Abliefernachweise													
9.31.1	Alle Ladungen müssen anhand von Versanddokumenten überprüft werden, um eine ordnungsgemäße Kennzeichnung, Gewicht, Anzahl und spezielle Handhabungsanweisungen (sofern zutreffend) sicherzustellen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N/A	N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.31.2	Die Versanddokumente müssen vollständig, korrekt und lesbar sein und müssen mindestens beinhalten: 1. Zeit und Datum der Abholung/Zustellung 2. Unterschrift des Fahrers und Name in Druckbuchstaben 3. Unterschriften von Versand- und Annahmepersonal 4. Versanddetails und alle besonderen Anweisungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N/A	N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.31.3	Der LSP / Antragsteller muss alle Belege für Abholungen und Liefernachweise für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren aufbewahren so dass auf diese zugegriffen werden kann, falls sie im Fall einer Untersuchung wegen Frachtverlust benötigt werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N/A	N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.31.4	Zugang zu Versanddokumenten und Informationen über Käuferigentum wird geregelt, überprüft und protokolliert auf der Basis der innerbetrieblichen "need to know".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N/A	N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Frachtübergabeprozess	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.31.5	Versanddokumente werden bis zu ihrer Vernichtung sicher aufbewahrt	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.31.6	Für Mitarbeiter mit Zugriff auf die Versanddokumentation wird eine Schulung zum Sicherheitsbewusstsein durchgeführt	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.32	Anwesenheit des Fahrers bei der Be- und Entladung													
9.32.1	Sofern dies nicht durch die Vorschriften des Absenders oder Empfängers ausdrücklich verboten ist, muss der LSP/Antragsteller dokumentieren, dass die Fahrer beim Be- und Entladen anwesend sein müssen um die Stückzahl bestätigen zu können. Wenn Versender- oder Empfängervorschriften diese Praxis verbieten, müssen diese Vorschriften im Audit verfügbar sein.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Frachtübergabeprozess	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.33	Voravis vorhanden													
9.33.1	<p>Sofern vom Käufer verlangt, müssen für eingehende und/oder ausgehende Sendungen Voravisierungs-Prozesse angewendet werden. Die Details des Voravis müssen zwischen Käufer und LSP/Antragsteller vereinbart werden.</p> <p>Vorgeschlagene Details umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abfahrtszeit 2. Voraussichtliche Ankunftszeit 3. Name des Transportunternehmens 4. Name des/der Fahrer 5. KFZ-Kennzeichen 6. Ladungsdetails (Stückzahl, Gewicht, Frachtbriefnummer, etc.) 7. Anhänger/Container Plombennummer <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten während sich die Fracht in der Obhut des LSP / Antragsteller oder seiner Servicepartner, Subunternehmer für den Straßentransport oder von intermodalen Anbietern befindet.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	LSP / Antragsteller Selbstbewertung	1. Koffer-LKW Anforderungen			2. Planen-LKW Anforderungen			3. Transporter Kleinlastwagen mit festen Aufbau			4. See Container im Straßentransport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.34	Selbstbewertung der Fahrzeuge bevor sie in das TSR Fahrzeugregister aufgenommen werden												
9.34.1	Der LSP / Antragsteller muss den Nachweis erbracht haben, dass alle Fahrzeuge (Lastkraftwagen / Lieferwagen und Anhänger / Containerfahrgestelle) im TSR-Fahrzeugregister bewertet wurden und die Anforderungen des TAPA TSR erfüllen.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.35	Laufende Überprüfung um die Einhaltung der Vorgaben der TSR zu gewährleisten												
9.35.1	Der LSP/Antragsteller muss den dokumentierten Nachweis erbringen, dass die nachfolgenden Selbstaudits vom LSP / Antragsteller mindestens einmal pro Jahr und im Abstand von nicht mehr als 12 Monaten durchgeführt werden (festes oder rollierendes Programm - dies gilt für alle Fahrzeuge im Fahrzeugregister). Die damit verbundenen Aufzeichnungen müssen für Auditzwecke aufbewahrt werden.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



10 TSR Aufwertende Optionen

Kapitel	Monitoring – aufwertende Option
A	Verpflichtende Anforderungen
A.1	Alarm Monitoring Center Aufgabe, Verantwortlichkeiten und Leistungsvermögen
A.1.1	<p>Das Alarm Monitoring Center (AMC) muss für den beabsichtigten Zweck angemessen und vor Nutzung vom LSP/ Antragsteller oder Käufer genehmigt sein.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AMC ist gemäß den Anforderungen des jeweiligen Landes als rechtmäßiger Geschäftsbetrieb zugelassen und registriert * 2. AMC muss über die entsprechenden Lizenzen verfügen, um als Alarmüberwachungszentrum zu arbeiten. <p><i>Hinweis:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> a. <i>* Der LSP / Antragsteller kann ein externes AMC (vertraglich gebunden) oder ein internes AMC (eigenes Personal) einsetzen. Alle Anforderungen gelten jedoch für extern oder intern verwaltete AMC-Vorgänge. Ausnahmen von dieser Anforderung bedürfen der Genehmigung von TAPA gemäß dem Standardverzichtsverfahren. Die Befürwortung des LSP / Antragstellers und seines Kunden für den Verzicht muss mit dem Verzicht eingereicht werden.</i> b. <i>Wenn mehr als 1 AMC an der Alarmüberwachung und der Reaktion auf Ereignisse beteiligt sind. Die zusätzlichen AMCs müssen in die Zertifizierung aufgenommen werden und erfüllen die Anforderungen an den Überwachungsbedarf. Die entsprechenden AMCs sollten ihre koordinierten Aktivierungs- und Reaktionsverfahren mindestens einmal jährlich testen.</i>
A.1.2	<p>AMC muss eine dauerhafte Einrichtung und eine stabiles Bauwerk sein.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AMC sollte angemessen geschützt sein, indem physische Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden (Zugangskontrolle, Türverriegelung, Einbruchalarme, Videoüberwachung, Ausweis- und Besucherverfahren), um Mitarbeiter, Informationen und Operationen vor jeglichem negativen äußeren natürlichen oder vom Menschen verursachten Einfluss zu schützen, einschließlich eines kriminellen Angriffs. 2. AMC muss mindestens einen Notalarmknopf im Überwachungsraum installiert haben, der mit einer zuverlässigen externen Sicherheitsfirma oder einer Behörde verbunden ist. Das Eskalationsverfahren umfasst den sofortigen Anruf der Sicherheitsfirma / Behörde und den Passwort- / Zwangscode für das Überwachungspersonal. Der Prozess muss alle drei Monate dokumentiert und getestet werden. 3. Das AMC verfügt über stabile und zuverlässige Verbindungen zu Wasser und Strom.
A.1.3	<p>Der Standort und der Betrieb des AMC sind mindestens einmal jährlich einer Risikobewertung zu unterziehen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Risikobewertung ist vom AMC-Management zu dokumentieren und zu überprüfen. 2. Die Risikobewertung umfasst eine Bewertung von Gegenmaßnahmen, Aktionsplänen, Krisenmanagement- und Geschäftskontinuitätsplänen für alle identifizierten Risiken und Notfälle.
Kapitel	Monitoring – aufwertende Option



A	<i>Verpflichtende Anforderungen</i>
A.1.4	<p>Das AMC muss über angemessene Verfahren verfügen, um sein Personal und seine Fähigkeit zur Aufrechterhaltung des Betriebs zu schützen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Arbeitsweise des AMC unterliegt den Betriebsabläufen vor Ort, die eine jährliche Überprüfung und gegebenenfalls eine Aktualisierung erfordern. 2. Ein Eskalationsverfahren zur Aktivierung des Notalarms ist implementiert und beinhaltet den sofortigen Kontakt mit einer externen Sicherheitsfirma und / oder Behörde. Passwort und / oder Zwangscode zur Überwachung der Mitarbeiterfunktion ist aktiviert. Der Prozess muss alle drei Monate dokumentiert und getestet werden. 3. Ein System für Tests der Fahrzeugüberwachungsalarmlösungen zur Bewertung der Stärken und Schwächen beim Umgang mit Alarmen und Systemen ist vorhanden und muss mindestens zweimal jährlich durchgeführt werden. 4. Ein dokumentierter Wartungsplan für alle kritischen Systeme ist vorhanden 5. Die Rollen und Verantwortlichkeiten des AMC-Operators dürfen nicht durch Hinzufügen von nicht AMC-bezogenen Aufgaben abgeschwächt werden. 6. Management- und Personalbestand müssen als angemessen bewertet werden, um die erforderlichen Funktionen und Verantwortlichkeiten zu erfüllen.
A.1.5	<p>Ein dokumentiertes Schulungsprogramm für die Mitarbeiter des AMC sowie Aufzeichnungen hierüber sind vorhanden. Es muss umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einarbeitungsschulung bei Neueinstellungen 2. Schulung zur technischen Systemfunktionalität 3. Jährlicher Zeitplan für Schulungs- und Fortbildungsanforderungen aller relevanten Notfall- und Standardbetriebsverfahren 4. Verfahren für die Kommunikation mit LSP / Antragsteller 5. Vertraulichkeit von Daten und Schutz des geistigen Eigentums
A.1.6	<p>Überprüfungsverfahren für Mitarbeiter und Mitarbeiter der Fremdfirmen, einschließlich Überprüfungen der Beschäftigungsgeschichte, Beschäftigungslücken, strafrechtlicher Verurteilungen, Kündigungen von Arbeitsplätzen in ähnlichen / gleichen Branchen sowie berufsbezogene Qualifikationen (im Rahmen der örtlichen Gesetze).</p>
A.1.7	<p>Das AMC hat stabile Fahrzeug-Abfahrtskontrollverfahren.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es muss sichergestellt sein, dass angemessene Systemprüfungen durchgeführt werden um zu überprüfen, ob die alarmsendenden- und Überwachungsgeräte funktionsfähig sind. 2. Es existiert ein Verfahren zur Behebung von Fehlern und zur Benachrichtigung des zuständigen eigenen / LSP / Antragsteller Managements. <p><i>Hinweis: Kommunikationsprüfungen mit Fahrern und deren Begleitpersonen, falls vorhanden, werden empfohlen</i></p>



Kapitel	<i>Monitoring – aufwertende Option</i>
A	<i>Verpflichtende Anforderungen</i>
A.1.8	<p>Das AMC muss über Verfahren verfügen um sicherzustellen, dass Alarmaktivierungsereignisse rechtzeitig und effektiv verarbeitet werden</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kann rechtzeitig auf mehrere Ereignisse gleichzeitig reagieren. 2. Ereignisse müssen für jede eingestuft werden und die Vorgabezeit für die Reaktion muss festgelegt werden. Alarmer mit der höchsten Priorität müssen innerhalb von 2 Minuten nach Aktivierung beantwortet werden. 3. Das AMC verfügt über Reaktionsaufzeichnungen zur Überwachung aller erforderlichen Fahrzeuge, Sensoren und Alarmer, wie vom LSP / Antragsteller gefordert. Eine Aufzeichnung der empfangenen Alarmaktivierungen und GPS-Alarme sowie der ergriffenen Maßnahmen muss erfasst werden. 4. Wenn vom AMC oder vom LSP / Antragsteller bereitgestellte Fahrzeugüberwachungssysteme verwendet werden, muss der AMC einen eindeutigen identifizierbaren Zugriff für eine sichere Anmeldung haben. 5. Es sind Verfahren und Kontaktdaten vorhanden, um Fahrzeugalarmer an die entsprechenden Einsatzkräfte weiterzuleiten. <p>Dies muss beinhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Fahrzeugführer b. Nationale und/oder örtliche Behörde <p>Außerdem, wo angeboten und zutreffend:</p> <ol style="list-style-type: none"> c. AMC Verantwortliche oder Entscheider d. AMC Vertragspartner e. Anbieter von Fahrzeugeskorten f. LSP Verantwortliche oder Entscheider <ol style="list-style-type: none"> 6. Das AMC soll Zugang zu den Kontaktdaten der entsprechenden Behörden in jedem Land und für jede Etappe entlang der Route (nicht nur die allgemeinen Notrufnummer der Länder) und zu Interventionspartnern haben, die in jeder Art von Notfall Unterstützung leisten können. 7. Eine tägliche Überprüfung der Überwachungsqualität, des Alarmempfangs und der Eskalationsprotokolle wird durchgeführt und aufgezeichnet. 8. Alle Systemfehler oder -mängel und die Korrekturnachweise müssen aufgezeichnet werden.



	<p>9. Alle operativen Fehler oder die Nichtbeachtung der Verfahrensanweisungen müssen erklärt, eine Aufzeichnung des Ereignisses geführt und Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.</p> <p>10. Die Leistungskennzahlen für das Alarmmanagement und -Statistiken müssen für das Audit durch das AMC-Management und vorab-autorisierte LSPs / Antragsteller verfügbar sein.</p> <p>11. Alle historischen Daten für Routenalarme und ergriffene Maßnahmen müssen mindestens 30 Tage lang verfügbar sein.</p> <p><i>Anmerkungen:</i></p> <p>a) <i>Es sollte ein System zur Klassifizierung aller Alarme vorhanden sein. Höchste Priorität haben alle lebens- / verletzungsbedrohlichen Alarme.</i></p> <p>b) <i>Der Alarmzustand muss entsprechend eskaliert oder deeskaliert werden.</i></p> <p>c) <i>Es müssen Verfahren vorhanden sein um den Fahrer während eines Alarmereignisses zu kontaktieren.</i></p> <p>d) <i>Codewörter oder Formulierungen zur Validierung der Fahrersituation könnten erforderlich sein, dürfen jedoch die Sicherheit des Fahrers nicht gefährden.</i></p>
A.1.9	<p>Die Verfahren des AMC müssen sicherstellen, dass die Kommunikation in mehreren Sprachen möglich ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Fähigkeit, mit Fahrzeugführern und / oder Rettungsdiensten in einer Sprache zu sprechen, die von beiden Seiten gesprochen wird oder über einen Dolmetscher oder einen effektives Instrument / Gerät. 2. Die Möglichkeiten zum Kommunizieren in den jeweiligen Sprachen müssen für das AMC für die Routen der zu überwachenden Fahrzeuge vorhanden sein. 3. Für das AMC müssen die Möglichkeiten zum Kommunizieren in den Sprachen in einem geeigneten Verfahren oder Protokoll klar beschrieben werden. Es muss ein Ausnahmeverfahren enthalten, wenn keine gegenseitige Kommunikation in einer Sprache möglich ist.
A.1.10	<p>Das AMC nutzt für jedes Fahrzeug eindeutige Kennzeichnungen und Überwachungsmöglichkeiten.</p>
A.1.11	<p>Das AMC verfolgt den Standort von Fahrzeugen in Echtzeit oder in Zeitabständen, die mit dem LSP vorab vereinbart wurden.</p> <p><i>Hinweis: Es gibt ein Verfahren zur Sicherstellung, dass die Anforderungen des LSP / Antragstellers implementiert und aufrechterhalten werden</i></p>



Kapitel	<i>Monitoring – aufwertende Option</i>
A	<i>Verpflichtende Anforderungen</i>
A.1.12	<p>Das AMC verfügt über dokumentierte Verfahren zum Empfangen und Reagieren auf die das Fahrzeug überwachenden Einrichtungen. Dazu gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einbruchmeldealarm für die Fahrerkabine 2. Festverbauter und mobiler Notrufalarm 3. Unerlaubtes Anhalten 4. Abkoppelalarm, wenn Auflieger genutzt werden 5. Türöffnungsalarm für Laderaumtüren 6. Abweichen von der Route (Geofencing Alarm) 7. Ausfall der Sprachverbindung 8. Ausfall des Überwachungssignals 9. Manipulation an dem Überwachungsgerät 10. Batteriestatusalarm
A.1.13	<p>Das AMC muss nachweisen können, dass es die kundenspezifischen Anforderungen des LSP / Antragstellers und / oder seiner Kunden für die Überwachung, Reaktion und Benachrichtigung auf Alarmaktivierungen angemessen erfüllen kann.</p> <p><i>Hinweis: Es reicht aus, wenn das AMC Beispiele für kundenspezifische Regelungen zur Unterstützung der Einhaltung dieser Anforderung bereitstellt.</i></p>
A.1.14	<p>Das AMC führt eine Liste der Standorte, an denen das AMC zusätzlich zu einer Reaktion durch eine Behörde ein lokales Reaktionsteam zur Teilnahme an einem Vorfall bereitstellen kann oder an denen die Behörde nicht reagieren kann. Die Fähigkeit zur Reaktion auf Vorfälle wird in den Verfahren des AMC dokumentiert. Standorte, die nicht aufgeführt sind, verfügen nicht über die Fähigkeit eines lokalen Reaktionsteams.</p>
A.1.15	<p>Das AMC verfügt über zuverlässige Pläne für Geschäftsstabilität und -kontinuität, die Folgendes sicherstellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das AMC hat eine Risikobewertung abgeschlossen und einen Bericht erstellt, in dem Geschäftskontinuitätspläne für eine Reihe von Notfällen behandelt werden. Dazu gehören unter anderem Feuer, Überschwemmungen, verweigerter Zugang zum AMC und Cyberangriffe. 2. Vor Ort befindliche Batterie-Backup-Systeme die ausreichen, um kritische AMC-Überwachungs- und Kommunikationsgeräte mindestens 10 Minuten lang mit Strom zu versorgen. 3. DAS AMC verfügt über Maßnahmen, um eine unterbrechungsfreie Stromversorgung für Server und Überwachungsgeräte sicherzustellen. Die Standby-Stromversorgung vor Ort muss über einen oder mehrere Generatoren erfolgen, die von einer USV gemäß EN 62040-1 oder einer gleichwertigen Norm unterstützt werden. Die Generatoren müssen vor Ort mit einer Kraftstoffversorgung ausgestattet sein, die ausreicht, um den Generator mindestens 24 Stunden lang zu betreiben.



	<p>4. Es sind Verfahren vorhanden um sicherzustellen, dass das AMC sich gegen einen Cyberangriff auf seine maßgeblichen Datensysteme verteidigen kann. Maßnahmen zur Wiederherstellung von Systemen, im Falle eines erfolgreichen Cyberangriffs, sind ermittelt worden.</p>
A.2	LSP / Antragsteller Funktionen und Verantwortlichkeiten
A.2.1	<p>Es muss eine formelle Vereinbarung zwischen dem LSP / Antragsteller und dem AMC bestehen. Diese Vereinbarung muss Verweise enthalten auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine Übersicht über die betrieblichen Anforderungen des LSP / Antragstellers. 2. Servicelevel des AMC und LSP / Antragsteller 3. Eine Liste der Verfahren oder Protokolle, die in der Vereinbarung abgedeckt werden sollen. 4. Informationen / Daten, die geteilt werden müssen oder nicht. 5. LSP / Antragsteller Befugnis zur Durchführung von Audits der AMC-Geschäftstätigkeit. 6. Die dem AMC erlaubte Kommunikation mit LSP / Antragsteller, dessen Kunden und seinen Servicepartnern.
A.2.2	<p>Es muss ein Prozess vorhanden sein, um die formelle Vereinbarung zwischen dem LSP / Antragsteller und dem AMC zu überprüfen und rechtzeitig zu ändern. Dies sollte Folgendes abdecken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie geringfügige betriebliche Korrekturen an den Geschäftsanforderungen zu implementieren sind. 2. Identifizieren und Implementieren wesentlicher Änderungen der Geschäftsanforderungen aufgrund betrieblicher Anforderungen oder risikogesteuerter Ereignisse und Bedrohungen.



Kapitel	Monitoring – aufwertende Option
A	Verpflichtende Anforderungen
A.2.3	<p>Dem Fahrer müssen dokumentierte Verfahren zur Verfügung stehen, die vom LSP / Antragsteller bereitgestellt werden.</p> <p>Erforderlich sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Türalarme für den Laderaum sind aktiviert und funktionieren. 2. Unmittelbar vor dem Laden werden alle installierten Überwachungsgeräte aktiviert und funktionieren. 3. Alle Alarmereignisse, die der Fahrer erkennen und darauf reagieren sollte. Dazu gehören: <ol style="list-style-type: none"> a. Einbruchmeldealarm für die Fahrerkabine b. Festverbauter und mobiler Notrufalarm c. Unerlaubtes Anhalten d. Abkoppelalarm, wenn Auflieger genutzt werden e. Türöffnungsalarm für Laderaumtüren f. Abweichen von der Route (Geofencing Alarm) g. Ausfall der Sprachverbindung h. Ausfall des Überwachungssignals i. Manipulation an dem Überwachungsgerät j. Batteriestatusalarm
A.2.4	<p>LSP / Antragsteller muss spezifische Routendetails und Informationen bereitstellen, deren Einhaltung das AMC überwachen muss. Dazu gehören.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Detaillierte oder allgemeine Routenpläne. 2. Fahrername und Kontaktdaten. 3. Alle zugelassenen Parkplätze für Übernachtungen oder Rastplätze. 4. Fahrzeugdetails (inkl. Nummer der Kennzeichen). 5. Voraussichtliche Lade- / Abfahrtszeit. 6. Voraussichtliche Ankunfts- / Entladezeit. <p><i>Hinweis: Ein Verfahren zur Bereitstellung dieser Informationen muss dokumentiert sein und bei Bedarf zur Überprüfung zur Verfügung stehen.</i></p>

Trucking Security Requirements

Anforderungen



Kapitel	Verriegelungssysteme– Aufwertende Option	1. Koffer-LKW Anforderungen	2. Planen-LKW Anforderungen	3. Transporter Kleinlastwagen mit festem Aufbau	4. See Container im Straßentransport
B	Verpflichtende Anforderungen				
B.1	Interne oder geschützte Türscharniere an den Laderaumtüren.	✓	N/A	✓	N/A
B.2	Laderaumtüren können nicht unabhängig voneinander geöffnet werden, die erste Tür muss die zweite Tür blockieren.	✓	N/A	✓	N/A
B.3	Die Hecktür des Laderaums ist mit einem innenliegenden und ferngesteuerten Verriegelungssystem ausgerüstet	✓	N/A	✓	N/A



Kapitel	Bahntransfer / Überwachung – Aufwertende Option
C	Verpflichtende Anforderungen
C.1	Risikobewertung
C.1.1	<p>Der LSP / Antragsteller muss die Risikobewertung der Abfahrts- und Ankunfts-Bahnterminals durchführen. Sicherheitsbedrohungen sind zu identifizieren. Die Maßnahmen des LSP / Antragstellers und / oder des Bahnterminalbetreibers zur Minimierung von Bedrohungen, die zu Frachtverlusten führen können, müssen aufgezeichnet werden. Die Risikobewertung muss mindestens Folgendes umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Risikobewertungsprozess muss dokumentiert werden und erfordert, dass das LSP / Antragsteller Management fundierte Entscheidungen über etwaige Schwachstellen trifft und ob eine Minderung ausreicht. 2. Muss mindestens einmal jährlich durchgeführt / aktualisiert werden. 3. Die Bewertung häufiger Bedrohungen umfasst: <ol style="list-style-type: none"> a. Diebstahl von Ladung, Container oder Fahrzeugen. b. Diebstahl oder Vervielfältigung von Informationen, die für einen Betrugsfall nützlich sein könnten. c. Unerlaubter Zugang zu Terminaleinrichtungen und Außenbereichen. d. Manipulation der Fracht. e. Wirksamkeit von Sicherheitssystemen. f. Verfahren zur Verhinderung fiktiver Abholungen von Fracht g. Aufrechterhaltung der Sicherheit bei Arbeitskräftemangel oder Naturkatastrophen usw. <p>c. <i>Hinweis: Diese Informationen müssen auf Anfrage des Käufers verfügbar sein.</i></p>
C.2	Verfahren für diebstahlgefährdete Fracht (HVTT)
C.2.1	LSP / Antragsteller und Betreiber von Bahnterminals haben eine formelle Vereinbarung über die Handhabung von Komplettladungs-Fahrzeugen, Anhängern oder Containern, die vom LSP / Antragsteller dem Betreiber des Bahnterminals als „HVTT oder gefährdete Fracht“ ausgewiesen wurden.



Kapitel	Bahnterfer / Überwachung – Aufwertende Option
C	Verpflichtende Anforderungen
C.2.2	<p>LSP / Antragsteller vereinbart, dokumentiert und implementiert Betriebsabläufe mit dem / den Bahnterminalbetreiber. Dazu gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Übergabe am Abfahrtsterminal (LSP / Antragsteller) <ol style="list-style-type: none"> a. Fahrzeug/Anhänger/Container Checks bei Ankunft am Terminal. b. Integritätsprüfungen - Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulationen. 2. Dokumentation ist korrekt und unterschrieben <ol style="list-style-type: none"> c. Vor-Abfahrt Checks (Bahnterminalbetreiber). d. Sichere Lagerung und Überwachung vor dem Beladen in den Zug. e. Integritätsprüfungen - Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulationen. 3. Verfahren während des Transportes auf der Schiene (Bahnterminalbetreiber) <ol style="list-style-type: none"> f. Verfahren zur Übermittlung von längeren Verzögerungen und Umleitungen an den LSP / Antragsteller sind vorhanden. h. Möglichkeiten zur Schadensbegrenzung im Fall von Sicherheitsvorfällen, Personalmangel / Krankheit des Bahnpersonals, Zugausfall, Streiks, Unfälle, schlechtes Wetter. Fahrzeug/Anhänger/Container Checks bei Ankunft am Terminal. i. Integritätsprüfungen - Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulationen. 4. Ankunftsterminal Checks und Übergabe (LSP / Antragsteller) <ol style="list-style-type: none"> j. Fahrzeug/Anhänger/Container Checks bei Ankunft am Terminal. k. Integritätsprüfungen - Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulationen. l. Dokumentation ist korrekt und unterschrieben. m. Ein Verfahren zur Vorabbenachrichtigung zum nächsten Zielort ist festgelegt 5. Der LSP / Antragsteller muss mit dem Betreiber des Bahnterminals ein Verfahren zur Kommunikation von Notfällen und zur Eskalation von Ereignissen vereinbaren. Dieses Verfahren muss rund um die Uhr in Betrieb sein. 6. Der LSP / Antragsteller stellt sicher, dass Schulungsverfahren vorhanden und angemessen sind, um die Funktionen und Verantwortlichkeiten seines eigenen Geschäftsbetriebs abzudecken. 7. Der LSP / Antragsteller stellt sicher, dass Schulungsverfahren des Bahnbetreibers vorhanden sind und ausreichen, um die Funktionen und Verantwortlichkeiten des Geschäftsbetriebs des Bahnbetreibers abzudecken.



Kapitel	Bahntransfer / Überwachung – Aufwertende Option
C	Verpflichtende Anforderungen
C.3	Untersuchungen
C.3.1	<p>Der LSP / Antragsteller muss mit dem Betreiber des Bahnterminals eine Vereinbarung über das Mindestmaß an Zusammenarbeit und Informationsaustausch treffen, das zwischen dem LSP und dem Betreiber des Bahnterminals erforderlich ist. Dies umfasst unter anderem, ist aber nicht darauf beschränkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fristen für den Betreiber des Bahnterminals, um fehlende oder verlorene Fracht an den LSP zu melden. 2. Bekannte Einzelheiten zu Verlust und der Stand der Ermittlungen werden in einer ersten Benachrichtigung angezeigt. (Ort, Vorgehensweise, Untersuchungsstatus und, wenn involviert, Einzelheiten der Behörden-Reaktion. 3. Gemeinsamer Entscheidungsprozess zum Schließen eines Vorfalls bei Frachtverlust als gelöst oder ungelöst. <p><i>Hinweis: Einzelheiten dieser Vereinbarung müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.</i></p>
C.4	Verwendung von Ortungsgeräten
C.4.1	<p>Zwischen dem LSP / Antragsteller und dem Betreiber des Bahnterminals muss ein Verfahren zur Überwachung und ein Reaktions- und Aktionsplan vereinbart werden, wenn elektronische Überwachungssysteme des LSP / Antragstellers oder des Bahnterminalbetreibers erforderlich sind und verwendet werden, um das Fahrzeug, den Anhänger oder den Container des LSP / Antragstellers während des Transports auf der Schiene oder der Lagerung innerhalb des Bahnterminals zu überwachen.</p> <p><i>Hinweis: Einzelheiten dieser Vereinbarung müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.</i></p>



Kapitel	<i>Begleitschutz– Aufwertende Option</i>
D	Verpflichtende Anforderungen
D1	Dienstleistungsanforderungen für Begleitschutzfirmen
D.1.1	<p>Es muss eine formelle Vereinbarung zwischen dem LSP / Antragsteller und dem Anbieter für Begleitschutz bestehen. Die Vereinbarung muss Verweise enthalten auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine Übersicht über die betrieblichen Anforderungen des LSP / Antragstellers. 2. Die Dienstleistungsanforderungen zwischen Eskorten-Anbieter und LSP / Antragsteller. 3. Eine Liste der Verfahren oder Protokolle, die in der Vereinbarung abgedeckt werden sollen. 4. Informationen / Daten, die geteilt werden müssen oder nicht. 5. LSP / Antragsteller hat die Befugnis zur Durchführung von Audits der Begleitschutzfirmen-Geschäftstätigkeit. 6. Die der Begleitschutzfirma erlaubte Kommunikation mit LSP / Antragsteller, dessen Kunden und seinen Servicepartnern.
D1.2	<p>Für die Begleitung von Straßentransportfahrzeugen müssen entweder geschultes und anerkanntes internes Personal oder ein externes Sicherheitsunternehmen eingesetzt werden.</p> <p><i>Hinweis: Wenn externe Firmen eingesetzt werden, muss dieser Service von einer professionellen Organisation, mit entsprechender Zertifizierung und Genehmigung durch die nationale Behörde, durchgeführt werden.</i></p>
D1.3	<p>Für den verfügbaren Begleitschutzservice müssen dokumentierte Verfahren verfügbar, leicht zu implementieren und zu nutzen sein, dazu gehören: -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Begleitschutzfahrzeug müssen: <ol style="list-style-type: none"> a. Gemäß den Hersteller- und behördlichen Anforderungen gut gewartet sein. b. Vollgetankt sein und es wurde eine detaillierte Vor-Abfahrt-Überprüfungen durchgeführt, bevor sie zur Begleitung des Transportfahrzeugs zugelassen wurden. c. Ausgestattet sein mit einem zum Fahrzeug passenden Gerät, dass per Druckschalter oder durch Spracheaktivierung einen Bedrohungsalarm auslöst. Ein tragbares Gerät mit der gleichen Funktionalität und dem gleichen Zweck, das vom Sicherheitspersonal mitgeführt wird und mit der Heimatbasis / AMC verbunden ist, ist eine akzeptable Alternative. d. Über eine Echtzeit-Sprachkommunikation mit dem Fahrer des Transportfahrzeugs, der Heimatbasis des Begleitschutzunternehmens und dem AMC eines Drittanbieters (wo Tracking- / Überwachungsgeräte in dem zu begleitenden Fahrzeugen installiert sind) verfügen.
D1.4	<p>Dem LSP / Antragsteller muss ein offensichtlicher und / oder neutraler Begleitschutzservice zur Verfügung stehen. Bei dem offensichtlichen Begleitschutz sind die Begleitfahrzeuge entsprechend markiert um darauf hinzuweisen, dass es sich um ein privates Sicherheitsfahrzeug handelt. Neutrale Begleitfahrzeuge haben keine sichtbaren Merkmale.</p>



Kapitel	<i>Begleitschutz– Aufwertende Option</i>
D	Verpflichtende Anforderungen
D2	Begleitpersonal
D2.1	<p>Das Begleitpersonal muss professionell geschult und kompetent sein. Die Mindestanforderungen umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Während des Arbeitseinsatzes ist die Standarduniform des Eskorten-Anbieters und / oder Warnwesten zu tragen, damit die Personen leicht als Sicherheitspersonal identifiziert werden können. 2. Um Anfragen der Behörden oder andern Aufsichtsbehörden nachkommen zu können ist ein offizieller Firmenausweis und ein Personalausweis mitzuführen. 3. Das Durchführen eines Einstellungs- und/oder Eignungstests um Sicherzustellen, dass eine Eignung für die beabsichtigte Funktion besteht und alle erforderlichen Aufgaben erfüllen können. 4. Aufzeichnungen über Schulungen und Umschulungen zu allen Aspekten der ausgeübten Funktion, einschließlich: Notfallmaßnahmen, Protokolle zur den bewachten Sicherheitseskorten, Alarm- / Fehlerreaktion, Kommunikation mit Strafverfolgungsbehörden und Management. 5. Der Einstellungsprozess erfordert eine Sicherheitsüberprüfung / Hintergrundcheck.
D3	Verfahren der Begleitschutzfirma
D.3.1	<p>Ein Verfahren zum Überprüfen und der rechtzeitig anzupassenden Änderungen der formellen Vereinbarung zwischen dem LSP / Antragsteller und des Begleitschutz-Anbieters muss vorhanden sein. Dies muss beinhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie geringfügige betriebliche Korrekturen an den Geschäftsanforderungen zu implementieren sind. 2. Identifizieren und Implementieren wesentlicher Änderungen der Geschäftsanforderungen aufgrund betrieblicher Anforderungen oder risikogesteuerter Ereignisse und Bedrohungen.
D.3.2	<p>Das Tragen von Schusswaffen ist nur zulässig, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind und eine solide Richtlinie für diese Bedingungen vorliegt und vorhanden ist.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die örtlichen Gesetze erlauben das Tragen von Schusswaffen und die Personalressourcen entsprechen vollständig allen gesetzlichen Anforderungen. 2. Es liegen Belege dafür vor, dass Ladungseigner und LSP / Antragsteller dem Tragen von Schusswaffen des Begleitpersonals zugestimmt haben. 3. Die Begleitschutzfirma hat eine Risikobewertung über die Notwendigkeit des Tragens von Schusswaffen und die Bedingungen, unter denen sie verwendet werden können oder nicht. 4. Alle Mitarbeiter der Begleitschutzfirma, die mit der Beschaffung, Wartung, Lagerung, Schulung des Personals und dem Tragen von Schusswaffen befasst sind, erfüllen die örtlichen gesetzlichen und behördlichen Anforderungen. Der Nachweis ist dem Auditor zu erbringen.



Kapitel	IT und Cyber Sicherheitsbedrohung– Aufwertende Option
E	Verpflichtende Anforderungen
E.1	<p>Der LSP / Antragsteller muss über Sicherheitsrichtlinien für IT- und Cyber-Bedrohungen verfügen. Die Richtlinien können in einem separaten oder einem kombinierten Dokument dokumentiert werden. Die Richtlinien müssen erklären: -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Maßnahmen des LSP / Antragstellers zur Identifizierung und Reaktion auf Bedrohungen. 2. Die Richtlinien und Verfahren zum Schutz, Erkennen, Testen und Reagieren auf Sicherheitsvorfälle. 3. Die Methoden zur Wiederherstellung von IT-Systemen und / oder Daten. 4. Das Kommunikationsprotokoll an Käufer / Kunden, um die Auswirkungen auf die Lieferkette innerhalb von 24 Stunden nach Kenntnis des Vorfalls zu verringern. 5. Wie die Richtlinien jährlich überprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden.
E.2	<p>Der LSP / Antragsteller muss über ein Schulungsprogramm verfügen, das den Mitarbeitern Schulungen zum Thema Informationssicherheit bietet. Dieses Training muss: -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Rollen und Verantwortlichkeiten abdecken, die Computernutzer bei der Aufrechterhaltung der Sicherheit haben und die damit verbundenen Vorteile. 2. Es existiert ein System das sicherstellt, dass Aufzeichnungen über Personen, die eine Schulung erhalten, mindestens 2 Jahre lang aufbewahrt werden.
E.3	<p>Der LSP / Antragsteller muss über eine schriftliche Richtlinie verfügen um sicherzustellen, dass Cybersicherheitsmaßnahmen bei Subunternehmern und / oder Lieferanten getroffen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Cyber-Sicherheitsanforderungen von LSP / Antragsteller werden Subunternehmern und / oder Lieferanten mitgeteilt und in die Vereinbarungen eingeschlossen. 2. Wenn Subunternehmer und / oder Lieferanten die Cyber-Sicherheitsanforderungen von LSP / Antragsteller nicht anerkennen oder ablehnen werden Maßnahmen dokumentiert, die die Risiken für die Cyber-Sicherheitsanforderungen von LSP / Antragsteller und deren Kunden mindern.
E.4	<p>Der LSP / Antragsteller muss über einen Plan verfügen, der bei Stromunterbrechungen die Stromversorgung für kritische IT-Systeme mindestens 48 Stunden lang aufrechterhält, d. h. alternative Stromversorgung oder Notstromaggregat,</p>
E.5	<p>In den IT-Systemen von LSP / Antragsteller muss lizenzierte Antiviren- und Anti-Malware-Software installiert sein. Die Antiviren- und Anti-Malware-Software muss die neuesten Updates enthalten.</p>
E.6	<p>Der LSP / Antragsteller muss über einen geeigneten IT-Notfallplan verfügen zur Wiederherstellung nach beeinträchtigenden Systemangriffen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf, alle erforderlichen Vorkehrungen für die Sicherung und Wiederherstellung von Daten und Software.</p>
E.7	<p>Die IT-Systeme des LSP / Antragsteller müssen gesichert werden. Solche Sicherungen müssen routinemäßig getestet werden. Die Sicherungsdaten müssen verschlüsselt und an einen zweiten externen Standort übertragen werden.</p>



Kapitel	<i>IT und Cyber Sicherheitsbedrohung– Aufwertende Option</i>
E	Verpflichtende Anforderungen
E.8	<p>Der LSP / Antragsteller muss eine Richtlinie für alle Benutzerkonten implementieren um den Zugriff auf IT-Systeme mithilfe eindeutiger individueller Kennungen und sicherer Kennwörter zu verwalten und zu steuern. Verfahren zur Gewährleistung sind:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ein Passwortprüfverfahren.2. Zum Zeitpunkt der Erstellung muss jedem neuen Benutzerkonto ein anfängliches eindeutiges Kennwort zugewiesen werden.3. Anfängliche Passwörter dürfen weder den Namen noch die Identifikationsnummer des Benutzers enthalten oder auf andere Weise einem Standardmuster folgen, das auf Benutzerinformationen basiert.4. Passwörter werden den Benutzern auf sichere Weise und erst nach Überprüfung der Identität des Benutzers mitgeteilt.5. Benutzer müssen aufgefordert werden, Kennwörter bei der ersten Anmeldung zu ändern.6. Passwörter müssen mindestens alle 90 Tage geändert werden.



Veröffentlichungs- und Urheberrechtsinformationen

Der in diesem Dokument angezeigte TAPA-Copyright-Hinweis gibt an, wann das Dokument zuletzt ausgestellt wurde.

© TAPA 2017-2020

Kein Kopieren ohne TAPA-Erlaubnis, es sei denn, dies ist urheberrechtlich zulässig.

Publikationsgeschichte der Originalversion (in englischer Sprache)

Erstveröffentlichung im Januar 2020

Erste (aktuelle) Ausgabe im Januar 2020 veröffentlicht

Diese öffentlich zugängliche Spezifikation tritt am 1. Juli 2020 in Kraft