



Sicherheitsanforderungen für LKW – Transporte TSR 2023

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 Paya Lebar Link, #04-01,
Paya Lebar Quarter,
Singapore 408533
www.tapa-apac.org
Tel. (65) 6914 0892

TAPA EMEA
Pastoor Ohlleen 39
3451 CB Vleuten
The Netherlands
www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461



TSR 2023



TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS



Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	
1.1 Zweck dieses TSR Dokumentes.....	5
1.2 Mittel zur Umsetzung der TAPA TSR.....	5
1.3 Schutz der LSP Richtlinien und Verfahren.....	5
2 Über TAPA	
2.1 TAPA's Absicht.....	6
2.2 TAPA's Mission.....	6
2.3 TAPA Kontakt Informationen.....	6
3 TAPA Standards	
3.1 TAPA Sicherheitsstandards.....	7
3.2 Umsetzung.....	7
4 Rechtliche Leitlinie	
4.1 Umfang.....	8
4.2 Übersetzung.....	8
4.3 Das Markenzeichen "TAPA".....	8
4.4 Haftungsgrenzen.....	8
5 Verträge und Untervertragsvergabe	
5.1 Verträge.....	9
5.2 Untervertragsvergabe.....	9
6 TAPA TSR Zertifizierung	
6.1 TSR Klassifizierungsstufen.....	10
6.2 Vorzertifizierung.....	10
6.3 Modulare Anforderungen.....	10
6.4 Optionale Erweiterungen.....	11
6.5 Selbstzertifizierung.....	12
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



9 Anhänge

Details.....24

10 TSR - aufwertende Optionen

A. Alarm Monitoring Center Aufgabe, Verantwortlichkeiten und Leistungsvermögen..... 25

B. Verriegelungssysteme..... 34

C. Bahntransfer / Überwachung..... 35

D. Begleitschutz 39

E. IT und Cyber Sicherheitsbedrohung..... 42

F. Laderaum Alarmeinrichtungen.....44

♦ ♦ ♦

TAPA Copyright © Do Not Copy

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.

Die Organisation kann die folgenden vier Optionen (Tabelle 1) wählen, um die Einhaltung der TAPA-Sicherheitsstandards nachzuweisen und sich zertifizieren zu lassen.

Die LSPs / Antragsteller müssen sicherstellen, dass entweder ein IAB oder ein AA mit der Durchführung des Audit- und Zertifizierungsverfahrens beauftragt wird.

Vor Beginn des Zertifizierungsaudits müssen die LSP / Antragsteller

- die IAB oder AA darüber informieren, welche Sicherheitsstufe sie in ihrem Zertifizierungsverfahren anstreben
- über einen eigenen autorisierten LSP-Auditor (LSP AA) verfügen

LSP AA als ausgelagerte Option:

Wenn im Unternehmen kein LSP AA zur Verfügung steht, können Sie einen Unterauftrag an einen Dritten vergeben, wenn dieser alle von TAPA festgelegten Ausbildungs- und Zertifizierungskriterien erfüllt. Diese Drittpartei hat eine AA-Zertifizierung erhalten.

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

Überblick über die verschiedenen Fahrzeugtypen



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. TAPA TSR Zertifizierung

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, Alarmer und Reaktion	TAPA IAB AA
6.4.2	Verschlusssysteme	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
6.4.6	Alarmeinrichtungen für den Laderaum	Schutz- und Alarmeinrichtungen für die Laderaumwände	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+ Kofferauflieger	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
Groß	101-300	7% aller registrierten Fahrzeuge, maximal 15
Übergroß	301 und mehr	7% aller registrierten Fahrzeuge, maximal 25

- 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.

Eine Multisite-Management-Option und die Integration mehrerer TSR-Standorte ist eine Option der TSR-Revision 2023 und muss im Einzelfall oder bei Bedarf zwischen den Interessenten, dem IAB und dem regional zuständigen TAPA-Team abgestimmt werden.

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.



Anforderungen

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.

- 7.2.1 Interims-Selbstaudits müssen von den eigenen oder unterbeauftragten Auditoren des LSP/Antragstellers durchgeführt werden.
- 7.2.2 Alle AAs müssen die entsprechende Prüfung für den TAPA-Standard und die Version, nach der sie prüfen sollen, abgelegt und bestanden haben.
- 7.2.3 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.
- 7.2.4 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 Übereinstimmungsscheck)	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.

TAPA Copyright © Do Not Copy

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 Verzichts Antrag 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.



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. Anhänge

Die Anforderungen für die Wahl der Zertifizierungskategorie finden Sie in den Anhängen.

Anhang A: Koffer-LKW

Anhang B: Planen-LKW

Anhang C: Transporter / Kleinlastwagen mit festem Aufbau

Anhang D: Seecontainer

10 TSR Aufwertende Optionen

Kapitel	Monitoring – aufwertende Option
A	Verpflichtende Anforderungen
A.1	Alarm Monitoring Center Aufgabe, Verantwortlichkeiten und Leistungsvermögen
A.1.1	Das Alarm Monitoring Center (AMC) muss für den beabsichtigten Zweck angemessen und vor Nutzung vom LSP/ Antragsteller oder Käufer genehmigt sein. 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. Hinweis: 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 muss der sekundäre AMC einen Vertrag mit dem primären AMC haben. 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	AMC muss eine dauerhafte Einrichtung und ein stabiles Bauwerk sein. 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	Der Standort und der Betrieb des AMC sind mindestens einmal jährlich einer Risikobewertung zu unterziehen. 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	Verpflichtende Anforderungen
A.1.4	Das AMC muss über angemessene Verfahren verfügen, um sein Personal und seine Fähigkeit zur Aufrechterhaltung des Betriebs zu schützen. 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 Fahrzeugüberwachungsalarme 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	Ein dokumentiertes Schulungsprogramm für die Mitarbeiter des AMC sowie Aufzeichnungen hierüber sind vorhanden. Es muss umfassen: 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	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).



A.1.7	Das AMC hat stabile Fahrzeug-Abfahrtskontrollverfahren. 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. <i>Hinweis: Kommunikationsprüfungen mit Fahrern und deren Begleitpersonen, falls vorhanden, werden empfohlen</i>
-------	---

Kapitel	Monitoring – aufwertende Option
A	Verpflichtende Anforderungen



A.1.8	Das AMC muss über Verfahren verfügen, um sicherzustellen, dass Alarmaktivierungsereignisse rechtzeitig und effektiv verarbeitet werden 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-Alarmsignale 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. Dies muss beinhalten: a. Fahrzeugführer b. Nationale und/oder örtliche Behörde Außerdem, wo angeboten und zutreffend: c. AMC Verantwortliche oder Entscheider d. AMC Vertragspartner e. Anbieter von Fahrzeugeskorten f. LSP Verantwortliche oder Entscheider 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 Notrufnummern 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.
-------	---



	9. Alle operativen Fehler oder die Nichtbeachtung der Verfahrensanweisungen müssen erklärt, eine Aufzeichnung des Ereignisses geführt und Korrekturmaßnahmen ergriffen werden. 10. Die Leistungskennzahlen für das Alarmmanagement und -Statistiken müssen für das Audit durch das AMC-Management und vorab-autorisierte LSPs / Antragsteller verfügbar sein. 11. Alle historischen Daten für Routenalarme und ergriffene Maßnahmen müssen mindestens 30 Tage lang verfügbar sein. Anmerkungen: a) Es sollte ein System zur Klassifizierung aller Alarme vorhanden sein. Höchste Priorität haben alle lebens- / verletzungsbedrohlichen Alarme. b) Der Alarmzustand muss entsprechend eskaliert oder deeskaliert werden. c) Es müssen Verfahren vorhanden sein, um den Fahrer während eines Alarmereignisses zu kontaktieren. d) Codewörter oder Formulierungen zur Validierung der Fahrersituation könnten erforderlich sein, dürfen jedoch die Sicherheit des Fahrers nicht gefährden.
A.1.9	Die Verfahren des AMC müssen sicherstellen, dass die Kommunikation in mehreren Sprachen möglich ist: 1. Die Fähigkeit, mit Fahrzeugführern und / oder Rettungsdiensten in einer Sprache zu sprechen, die von beiden Seiten gesprochen wird oder über einen Dolmetscher oder ein 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	Das AMC nutzt für jedes Fahrzeug eindeutige Kennzeichnungen und Überwachungsmöglichkeiten.
A.1.11	Das AMC verfolgt den Standort von Fahrzeugen in Echtzeit oder in Zeitabständen, die mit dem LSP vorab vereinbart wurden. Hinweis: Es gibt ein Verfahren zur Sicherstellung, dass die Anforderungen des LSP / Antragstellers implementiert und aufrechterhalten werden



Kapitel	Monitoring – aufwertende Option
A	Verpflichtende Anforderungen
A.1.12	Das AMC verfügt über dokumentierte Verfahren zum Empfangen und Reagieren auf die das Fahrzeug überwachenden Einrichtungen. Dazu gehören: 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	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. <i>Hinweis: Es reicht aus, wenn das AMC Beispiele für kundenspezifische Regelungen zur Unterstützung der Einhaltung dieser Anforderung bereitstellt.</i>
A.1.14	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.



A.1.15	Das AMC verfügt über zuverlässige Pläne für Geschäftsstabilität und -kontinuität, die Folgendes sicherstellen: 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.
--------	---

TAPA Copyright © Do Not Copy



	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.
A.2	LSP / Antragsteller Funktionen und Verantwortlichkeiten
A.2.1	Es muss eine formelle Vereinbarung zwischen dem LSP / Antragsteller und dem AMC bestehen. Diese Vereinbarung muss Verweise enthalten auf: 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	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: 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	Dem Fahrer müssen dokumentierte Verfahren zur Verfügung stehen, die vom LSP / Antragsteller bereitgestellt werden. Erforderlich sind: 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: 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	LSP / Antragsteller muss spezifische Routendetails und Informationen bereitstellen, deren Einhaltung das AMC überwachen muss. Dazu gehören. 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. <i>Hinweis: Ein Verfahren zur Bereitstellung dieser Informationen muss dokumentiert sein und bei Bedarf zur Überprüfung zur Verfügung stehen.</i>



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	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: 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: 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. c. <i>Hinweis: Diese Informationen müssen auf Anfrage des Käufers verfügbar sein.</i>
C.2	Verfahren für diebstahlgefährdete Fracht (HVT)



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	<i>Bahntransfer / Überwachung – Aufwertende Option</i>
C	Verpflichtende Anforderungen



C.2.2	LSP / Antragsteller vereinbart, dokumentiert und implementiert Betriebsabläufe mit dem / den Bahnterminalbetreiber. Dazu gehören: 1. Übergabe am Abfahrtsterminal (LSP / Antragsteller) 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 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) 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) 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	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: 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. <i>Hinweis: Einzelheiten dieser Vereinbarung müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.</i>
C.4	Verwendung von Ortungsgeräten
C.4.1	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. <i>Hinweis: Einzelheiten dieser Vereinbarung müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.</i>



Kapitel	Begleitschutz– Aufwertende Option
D	Verpflichtende Anforderungen
D1	Dienstleistungsanforderungen für Begleitschutzfirmen
D.1.1	Es muss eine formelle Vereinbarung zwischen dem LSP / Antragsteller und dem Anbieter für Begleitschutz bestehen. Die Vereinbarung muss Verweise enthalten auf: 1. Eine Übersicht über die betrieblichen Anforderungen des LSP / Antragstellers. 2. Die Dienstleistungsanforderungen zwischen Eskortten-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	Für die Begleitung von Straßentransportfahrzeugen müssen entweder geschultes und anerkanntes internes Personal oder ein externes Sicherheitsunternehmen eingesetzt werden. <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>
D1.3	Für den verfügbaren Begleitschutzservice müssen dokumentierte Verfahren verfügbar, leicht zu implementieren und zu nutzen sein, dazu gehören: - 1. Begleitschutzfahrzeug müssen: 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 den zu begleitenden Fahrzeugen installiert sind) verfügen.



D1.4	Dem LSP/Antragsteller muss ein offener und/oder verdeckter Begleitservice zur Verfügung stehen. Offene Begleitfahrzeuge tragen eine entsprechende Kennzeichnung, die darauf hinweist, dass es sich um ein privates Sicherheitsfahrzeug handelt. Verdeckte Begleitfahrzeuge haben keine sichtbare Kennzeichnung.
------	---

Kapitel	Begleitschutz– Aufwertende Option
D	Verpflichtende Anforderungen
D2	Begleitpersonal
D2.1	Das Begleitpersonal muss professionell geschult und kompetent sein. Die Mindestanforderungen umfassen: 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 anderen 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	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: 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	Das Tragen von Schusswaffen ist nur zulässig, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind und eine solide Richtlinie für diese Bedingungen vorliegt und vorhanden ist. 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	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: - 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	Der LSP / Antragsteller muss über ein Schulungsprogramm verfügen, das den Mitarbeitern Schulungen zum Thema Informationssicherheit bietet. Dieses Training muss: - 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	Der LSP / Antragsteller muss über eine schriftliche Richtlinie verfügen, um sicherzustellen, dass Cybersicherheitsmaßnahmen bei Subunternehmern und / oder Lieferanten getroffen werden: 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	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,
E.5	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.
E.6	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.
E.7	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.



Kapitel	<i>IT und Cyber Sicherheitsbedrohung– Aufwertende Option</i>
E	Verpflichtende Anforderungen
E.8	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: 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.



Kapitel	Laderaumalarmvorrichtungen - erweiterte Option	1. Koffer-LKW Req's	2. Planen-LKW Req's	3. Transporter / Kleinlastwagen mit festem Aufbau	4. See Container im Straßen-transport
F	Verpflichtende Anforderungen				
F.1	Der Laderaum ist ordnungsgemäß ausgerüstet/geschützt, um ein Eindringen in den Laderaum durch die Seitenwände, das Dach, die Vorder- und Rückseite zu erkennen. Diese Technik muss über Alarmschleifen oder integrierte Netze verfügen. <i>Hinweis: Bewegungsmelder oder Lichtsensoren können die physische Installation der oben erwähnten Alarmgeräte nicht ersetzen.</i>	✓	N/A	✓	N/A
F.2	Das Laderaumüberwachungsgerät oder das/die Fahrzeugüberwachungs-/Telematiksystem(e) müssen in der Lage sein, jeden Laderaumverletzungsalarm in Echtzeit an die Überwachungszentrale (AMC) zu senden/übertragen.	✓	N/A	✓	N/A
F.3	Dokumentierte, mindestens alle sechs Monate aktualisierte und getestete Reaktionsprotokolle für Frachtraumalarm.	✓	N/A	✓	N/A
F.4	Schulung der Fahrer und des Personals der Überwachungszentrale in der Anwendung der entsprechenden Reaktionsprotokolle. Diese Schulung muss vor dem Führen einer Ladung von HVTT-Gütern und danach alle zwei (2) Jahre erfolgen.	✓	N/A	✓	N/A



Zur Information: Die Ihnen zur Verfügung gestellte Übersetzung des Standards in die Landessprache zielt darauf ab, das Verständnis der TAPA 2023-Anforderungen zu verbessern. Die Übersetzung des Standards wurde nach bestem Wissen und Gewissen und mit der Kenntnis der erforderlichen Grundlagen initiiert und validiert. Maßgeblich für die Prüfung ist und bleibt jedoch **die englische Originalversion** des jeweiligen Standards.

Informationen zur Veröffentlichung und zum Urheberrecht

Der TAPA-Copyright-Vermerk in diesem Dokument gibt an, wann das Dokument zuletzt herausgegeben wurde.

© TAPA 2023-2026

Keine Vervielfältigung ohne TAPA-Genehmigung, es sei denn, dies ist nach dem Urheberrechtsgesetz zulässig.

Publication history

Erstmals veröffentlicht im August 2023

Erste (aktuelle) Ausgabe veröffentlicht im August 2023

Diese öffentlich verfügbare Spezifikation tritt am 15. September 2023 in Kraft.