

TSR 2020



**TRUCKING SECURITY
REQUIREMENTS**



Transported Asset Protection Association

Регламент Безопасности Грузоперевозок РБГ 2020

Стандарты TAPA

TAPA Северная и
Южная Америка
5030 Champion Blvd, G-
11 #266 Boca Raton,
Florida 33496
U.S.A.

www.tapaonline.org

Tel. (561) 617-0096

TAPA Азиатско-
Тихоокеанский регион
1 Gateway Drive, Westgate
Tower #07-01,
Singapore 608531

www.tapa-apac.org

Tel. (65) 66844687

TAPA Европа, Ближний
Восток и Африка
Rhijngesterstraatweg 40D
2341 BV Oegstgeest
The Netherlands

www.tapaemea.org

Tel. +44 1633 251325

Оглавление

1 Введение	
1.1 Предназначение Регламента Безопасности Грузоперевозок	6
1.2 Ресурсы для внедрения РБГ ТАРА	6
1.3 Защита и конфиденциальность политик и процедур Поставщиков	6
2 Об ассоциации ТАРА	
2.1 Цели ТАРА.....	7
2.2 Миссия ТАРА.....	7
2.3 Контактная информация ТАРА.....	7
3 Стандарты ТАРА	
3.1 Стандарты безопасности ТАРА.....	8
3.2 Внедрение стандартов	8
4 Правовые вопросы	
4.1 Область применения	9
4.2 Перевод	9
4.3 Бренд “ТАРА”	9
4.4 Ограничение ответственности.....	9
5 Контракты и субподряд	
5.1 Контрактные обязательства	10
5.2 Использование наёмного транспорта (субподряд)	10
6 Порядок сертификации	
6.1 Уровни классификации РБГ	11
6.2 Подготовка к сертификации.....	11
6.3 Модульные требования РБГ.....	11
6.4 Дополнительные опции	12
6.5 Самостоятельная сертификация	13
6.6 Аудит транспортных средств	14
6.7 Организация и проведение аудита	15
6.8 Последующая сертификация.....	16
7 Мероприятия после проведения аудита	
7.1 Корректирующие меры/ТКМБ	17
7.2 Контроль выполнения требований.....	17
7.3 Рассмотрение и разрешение жалоб ассоциацией ТАРА	18

Оглавление

8 Освобождение от требований	
8.1 Общие положения	23
8.2 Процедура освобождения от требований	24
9 Требования безопасности грузоперевозок	
9.1 Менеджмент безопасности.....	21
9.2 Политики и Процедуры	21
9.3 Расследование инцидентов и контакты правоохранительных органов.....	22
9.4 Учёт товаросопроводительной документации	22
9.5 Оценка рисков по маршрутам и безопасные парковки.....	23
9.6 Протоколы реагирования	25
9.7 Подготовка персонала Мониторингового центра (ЦМТ).....	27
9.8 Протоколы в отношении грузов ПКР	28
9.9 Процедуры проверки/отбора/увольнения персонала	29
9.10 Физическая безопасность тягача/грузового фургона	32
9.11 Физическая безопасность грузового отсека	32
9.12 Системы двусторонней связи с водителем.....	36
9.13 Протоколы отслеживания	37
9.14 Устройства слежения и мониторинга.....	39
9.15 Системы сигнализации в кабине водителя	46
9.16 Системы сигнализации грузового отсека	46
9.17 Отказы оборудования отслеживания	47
9.18 Системы спутниковой навигации	47
9.19 Планирование маршрутов	48
9.20 Программа технического обслуживания ТС.....	49
9.21 Незапланированные остановки.....	50
9.22 Безопасные парковки	51
9.23 Посторонние лица в кабине водителя	51
9.24 Управление оборудованием безопасности.....	52
9.25 Управление ключами.....	53
9.26 Обучение по процедурам приёма-передачи груза	53
9.27 Предрейсовые проверки ТС	53
9.28 Реестр транспортных средств	55
9.29 Обучение по безопасности	56
9.30 Проверка наличия и целостности грузовых мест и поддонов	57
9.31 Контроль товаросопроводительной документации	58
9.32 Присутствие водителя на погрузке и выгрузке	59
9.33 Процедура предварительного уведомления об отправке	60
9.34 Внутренний аудит транспортных средств перед внесением в Реестр ТС	60
9.35 Текущая оценка ТС на соответствие требованиям РБГ	61

Оглавление

10 Дополнительные опции РБГ

A. Услуги Мониторингового центра	62
B. Запорные механизмы дверей грузового отсека	70
C. Безопасность и отслеживание грузов при использовании ж/д сообщения	71
D. Услуги сопровождения	74
E. Угрозы ИТ и кибер-безопасности	76

◆◆◆

1. Введение

1.1 Предназначение Регламента Безопасности Грузоперевозок

Настоящий документ «Регламент безопасности грузоперевозок» (РБГ) является официальным стандартом ТАРА по безопасности услуг перевозок грузовым автомобильным транспортом. Это международный стандарт, применимый к коммерческим соглашениям и контрактам, и охватывающий вопросы безопасности между Грузотправителями (далее – Заказчиками) и Поставщиками Логистических Услуг (далее - ПЛУ) и/или иными Заявителями, желающими пройти сертификацию.

Разрабатывая данный стандарт, Ассоциация ТАРА учитывала существующие многочисленные нюансы и особенности в предоставлении услуг грузоперевозки на глобальном, региональном и даже внутрикорпоративном уровнях, а также возможность применения РБГ как ко всем, так и к части услуг, предоставляемых ПЛУ/Заявителями. В зависимости от сложности и размеров цепи поставок, сертификация по стандартам ТАРА может проходить как в отношении одного, так и нескольких ПЛУ/Заявителей и их субподрядчиков.

Область применения

РБГ может применяться в отношении следующих видов логистических операций:

- Транспортировка всех активов Грузотправителя согласно РБГ.
- Использование арендованных или собственных ТС, полуприцепов или контейнеров для доставки грузов в одном или нескольких сегментах цепи поставок Заказчика.
- Использование находящихся в управлении ПЛУ/ Заявителя или субподрядных ТС, полуприцепов или контейнеров для доставки грузов в одном или нескольких сегментах цепи поставок Заказчика.

Целевая аудитория

Стандарты ТАРА обычно внедряются и используются:

- Грузоотправителями
- Поставщиками логистических услуг
- Правоохранительными органами или другими государственными организациями
- Профессиональными организациями, занятыми в цепях поставок
- Страховыми компаниями

1.2 Ресурсы для внедрения РБГ ТАРА

Внедрение и сертификация по требованиям РБГ осуществляется за счёт средств ПЛУ/Заявителя, если иное не оговорено в контракте между Заказчиком и ПЛУ/Заявителем.

1.3 Защита и конфиденциальность политик и процедур Поставщиков

Копии политик и процедур по безопасности предоставляются представителям Заказчика и используются ими в строгом соответствии с подписанным соглашением о конфиденциальности между ПЛУ/Заявителем и Заказчиком.

2. Об ассоциации TAPA

2.1 Цели TAPA

Хищение грузов – один из главных вызовов безопасности в цепях поставок производителей дорогостоящей, высоколиквидной продукции и их поставщиков логистических услуг.

Сегодня угроза исходит не столько от случайных хищений грузов, сколько является результатом целенаправленной и скоординированной деятельности организованных преступных групп, действующих на международном уровне и использующих для достижения своих целей самые совершенные технологии и способы нападения на терминалы хранения, транспортные средства и персонал.

Ассоциация TAPA – это уникальная инициатива, объединяющая мировых производителей, поставщиков логистических услуг (ПЛУ), экспедиторские и транспортные компании, правоохранительные органы и прочие заинтересованные стороны с общей целью снижения потерь в международных цепях поставок. Основное внимание TAPA уделяет предотвращению краж через использование актуальных сведений о текущих угрозах и внедрения эффективных мер превентивного контроля.

2.2 Миссия TAPA

Миссия TAPA – способствовать сохранению активов своих членов через снижение потерь грузов в цепях поставок. TAPA достигает этого путём разработки и внедрения единых стандартов безопасности, лучших практик, технологий, обучения, анализа и оценки рисков, сотрудничества в сфере регулирования отрасли, а также через реализацию превентивных защитных мер и проактивного выявления криминальных угроз в цепях поставок.

2.3 Контактная информация TAPA

TAPA имеет свои отделения в трех регионах: Северной и Южной Америке, Азиатско-Тихоокеанском регионе, и регионе EMEA (Европа, Ближний Восток и Африка), где предоставляет услуги всем своим членам. Более подробную информацию можно найти в Интернете по следующим адресам:

- Глобальный сайт TAPA:
www.tapa-global.org
- TAPA Americas:
www.tapaonline.org
- TAPA Asia Pacific:
www.tapa-apac.org
- TAPA EMEA
www.tapaemea.org

3. Стандарты TAPA

3.1 Стандарты безопасности TAPA

В целях обеспечения безопасности транспортировки и хранения грузов повышенной категории риска (ПКР) разработаны следующие международные стандарты безопасности TAPA:

- Регламент безопасности объектов (РБО) — минимальный набор требований для *безопасного хранения на складах или объектах временного хранения при транспортировке* в рамках цепи поставок.
- Регламент безопасности грузоперевозок (РБГ) ориентирован на перевозку автомобильным транспортом и представляет собой минимальный набор требований по безопасности при *доставке грузов автомобильным транспортом* в рамках цепи поставок.

Международные стандарты TAPA пересматриваются и по мере необходимости дополняются каждые три года.

Настоящий документ касается исключительно РБГ TAPA и отражает процесс сертификации TAPA, указанный в разделе 6.

3.2 Внедрение стандартов

Залог успешного внедрения стандартов TAPA зависит от уровня взаимодействия ПЛУ (Поставщиков логистических услуг)/Заявителей, Заказчиков (Грузовладельцев) и Независимых органов аудита/Уполномоченных аудиторов TAPA.

4. Правовые основы

4.1 Область применения

РБГ – это всеобъемлющий международный стандарт, все разделы которого носят обязательный характер, за исключением случаев, когда предоставляется официальное освобождение от требований (указанных в разделе 8).

4.2 Перевод

Там, где английский язык не является основным, и в определенных случаях требуется перевод, в обязанности ПЛУ/Заявителя и его уполномоченных лиц входит обеспечение перевода всего Регламента или его частей на официальные языки, что отражает намерения TAPA по разработке и популяризации данных стандартов.

4.3 Бренд «TAPA»

«TAPA» является зарегистрированной торговой маркой Ассоциации по защите перевозимых грузов (TAPA) и не может быть использован без предварительного письменного согласия TAPA, полученного от её официальных представителей в соответствующих регионах. Стандарты TAPA и связанные с ними материалы публикуются силами TAPA и не могут быть пересмотрены, отредактированы или изменены какой-либо из сторон без предварительного письменного разрешения TAPA. Злоупотребление брендом TAPA ведет к лишению сертификата или обращению в суд.

4.4 Ограничение ответственности

Публикуя данные стандарты, TAPA не предоставляет никаких гарантий того, что все случаи кражи грузов впредь будут исключены, вне зависимости от того, были ли требования стандартов полностью выполнены и должным образом внедрены. Любая ответственность за кражи или потерю грузов при их перевозке, согласно стандарту РБГ, возлагается на ПЛУ/Заявителя и/или Заказчика в соответствии с положениями и условиями, прописанными в заключенном между ними контракте, и законодательными нормами, применяемыми в пределах данной юрисдикции.

5. Контракты и субподряд

5.1 Контрактные обязательства

ПЛУ/Заявитель, его агенты и субподрядчики отвечают за безопасность и качество транспортировки, хранения и обращения с имуществом Заказчика на протяжении всего цикла транспортировки, включая приём груза, перевозку, временное хранение и доставку согласно требованиям товаросопроводительной документации или договору.

Если в договор между ПЛУ/Заявителем и Заказчиком включена ссылка на РБГ, это также должно быть должным образом отражено в программе безопасности ПЛУ/Заявителя.

ПЛУ/Заявитель должен представить Заказчику свидетельство о сертификации по стандарту РБГ и, при необходимости, документальные доказательства выполнения требований РБГ. Кроме того, любое предполагаемое несоответствие ПЛУ/Заявителя требованиям РБГ должно регулироваться условиями контракта, заключенного между Заказчиком и ПЛУ/Заявителем.

5.2 Использование наёмного транспорта (субподряд)

Привлечение к выполнению перевозки наёмного транспорта (субподряд) должно включать договорное требование о том, что перевозчик, взятый на субподряд, обязан соответствовать всем требованиям РБГ.

6. Сертификация по РБГ

6.1 Уровни классификации РБГ

РБГ предусматривает три уровня классификации (для транспортных средств, указанных в Реестре ТС):

- Уровень 1 = Повышенная защищенность
- Уровень 2 = Защищенность среднего уровня
- Уровень 3 = Базовый уровень безопасности

В процессе сертификации может использоваться комбинация уровней. Если Заказчик требует минимального уровня классификации для осуществления своей деятельности, он несет ответственность за согласование требуемого уровня классификации непосредственно с ПЛУ/Заявителем.

6.2 Подготовка к сертификации

Поскольку для прохождения сертификации доступно несколько способов проведения аудита, в каждом случае при подготовке к прохождению аудита необходимо использовать настраиваемую форму (чек-лист), доступную на официальном сайте TAPA.

6.3 Модульные требования РБГ

Услуги по транспортировке грузов автомобильным транспортом могут включать различные логистические процессы и операционные возможности. Чтобы минимизировать угрозы безопасности, грузовладельцам (Заказчикам) и поставщикам логистических услуг (ПЛУ/Заявителям) требуется несколько доступных вариантов для определения и поддержания минимального, но обязательного и приемлемого уровня безопасности. Чтобы решить эту проблему, TAPA разработала РБГ как модульный стандарт, позволяющий отрасли выбрать подходящий способ транспортировки для решения своих задач.

Достижение желаемого и соответствующего уровня сертификации по требованиям РБГ для транспортных услуг может потребовать использования комбинации модулей TSR и уровней классификации.

Таблица 1

№ п/п	Модуль	Описание	Уровень	Тип аудитора
6.3.1	ТС с жестким бортом	Тягач + полуприцеп с жесткими бортами	1, 2, or 3	УА НОА
6.3.2	Тентованные ТС	Тягач + тентованный полуприцеп	3	УА НОА
6.3.3	Минивены/Грузовые фургоны с жестким кузовом	Минивен или грузовой фургон с выделенным грузовым отсеком	1, 2, or 3	УА НОА
6.3.4	Морские контейнеры	Только при перевозке наземным транспортом	1, 2, or 3	УА НОА

6. Сертификация по РБГ

Сертификация уполномоченным аудитором НОА (Уровни 1, 2 и 3)

Если аудит пройден успешно, Независимый Орган Аудита (НОА) выдает сертификат, указывающий, что заявитель сертифицирован по требованиям РБГ ТАРА, с перечислением соответствующих уровней сертификации, операций и местоположения. НОА уведомляет ТАРА о результатах аудита, предоставив копию выданного сертификата и другую соответствующую информацию, как это было ранее согласовано между ТАРА и НОА.

6.4 Дополнительные опции

РБГ включает дополнительные опции, обеспечивающие более высокий уровень безопасности, и которые можно использовать в дополнение к основным модулям. Данные опции могут быть выбраны ПЛУ/Заявителем и/или их Заказчиком в качестве дополнительных требований для обеспечения безопасности их операционной деятельности. Когда в ходе предсертификационной оценки выбраны дополнительные опции, которые будут частью сертификационного аудита, данные требования становятся обязательными.

Таблица 2

№ п/п	Дополнительные опции	Описание	Вид аудита
6.4.1	Мониторинг	Мониторинг ТС, эскалация тревожных сигналов и реагирование	УА НОА ТАРА
6.4.2	Запорные механизмы и пломбировочные устройства	Замки и системы для защиты грузового отсека ТС	УА НОА ТАРА
6.4.3	Операции на ж/д терминалах	Дополнительные меры проверки и контроля ТС, трейлеров и/или морских контейнеров при передаче операторам железнодорожных терминалов	УА НОА ТАРА
6.4.4	Сопровождение грузов	Сопровождение ТС вооруженной или невооруженной охраной при соблюдении требований местного законодательства	УА НОА ТАРА
6.4.5	Информационная безопасность и предотвращение кибер-угроз	Снижение рисков информ. безопасности и киберугроз для персонала, сетей, ТС и перевозимых грузов	УА НОА ТАРА

Если аудит пройден успешно, НОА включает в исходный сертификат РБГ список соответствующих дополнительных опций безопасности, которые имеют отношение к сертификации РБГ.

6.5 Самостоятельная сертификация

Самостоятельная сертификация (только Уровень 3)

Самостоятельная сертификация РБГ - это упрощенный вариант внедрения стандартов ТАРА начального уровня. Лицо, проводящее сертификационный аудит, должно иметь статус уполномоченного аудитора (УА), напрямую связанным с ПЛУ/Заявителем. ТАРА проверяет заполненную форму аудита и

6. Сертификация по РБГ

выдаёт сертификат в случае успешного прохождения аудита.

Самостоятельная сертификация может включать только один уровень классификации для одного вида операций.

В самостоятельную сертификацию запрещается включать дополнительные опции РБГ.

Самостоятельная сертификация Уровня 3 должна проводиться Уполномоченным аудитором (УА). УА должен быть штатным сотрудником ПЛУ, который прошел обучение по текущей версии стандарта TAPA, сдал соответствующий экзамен и зарегистрирован TAPA как уполномоченный аудитор РБГ.

В Таблице 3 приводятся варианты самостоятельной сертификации. Все требования являются обязательными.

Таблица 3

№ п/п	Модуль	Описание	Уровень	Тип аудитора
6.5.1	ТС с жестким бортом	Тягач + полуприцеп с жесткими бортами	3	УА ПЛУ/Заявителя
6.5.2	Тентованное ТС	Тягач + тентованный полуприцеп	3	УА ПЛУ/Заявителя
6.5.3	Фургоны с цельнометаллическим кузовом /Грузовые ТС с жестким кузовом	Фургон или грузовое ТС с выделенным грузовым отсеком на едином шасси	3	УА ПЛУ/Заявителя
6.5.4	Морские контейнеры	Сегмент перевозки автотранспортом	3	УА ПЛУ/Заявителя

6.6 Аудит транспортных средств

УА должен физически проверить необходимое количество транспортных средств. При этом TAPA признаёт, что вывод транспортных средств из операционного оборота для инспекции в ходе аудита может быть затратным для ПЛУ/Заявителя, как по финансам, так и по времени.

За 30 дней до даты проведения аудита ПЛУ/Заявитель должен предоставить УА Реестр транспортных средств, подлежащих сертификации. Из этого реестра УА выбирает ТС в количестве, которое в 3 раза превышает минимально необходимое количество ТС, подлежащих инспекции. Далее ПЛУ/Заявитель может выбрать из данной выборки фактические транспортные средства, которые будут представлены аудитору во время аудита.

Для снижения затрат, но при этом для обеспечения достоверности процесса аудита, необходимо выполнить следующие требования:

- Сертификации по программе РБГ подлежат ПЛУ/Заявители, которые используют в своей деятельности не менее трех (3) транспортных средств требуемого уровня классификации.
- ПЛУ/Заявитель должен вести Реестр всех транспортных средств, зарегистрированных в программе РБГ.

6. Сертификация по РБГ

- Реестр должен содержать все новые транспортные средства, появившиеся в парке ПЛУ/Заявителя с момента первичной сертификации/последующей сертификации.

Категории автопарков по размерам и требования по проведению инспекции ТС для ПЛУ/Заявителя

Категория автопарка указывает на количество транспортных средств в схеме сертификации ПЛУ/Заявителя. При этом автопарк может состоять как из транспортных средств одного уровня классификации, так и представлять собой сочетание ТС нескольких уровней классификации РБГ. Это дает ПЛУ/Заявителям возможность включать в реестр дополнительные ТС и гибко управлять изменениями уровней классификации.

Таблица 4: Размер выборки для аудита: Транспортные средства

Категория	Количество ТС в Реестре РБГ	Количество ТС для аудита
Малые	3-30	3 от общего числа ТС в реестре
Средние	31-100	Более 3 или 7% всех зарегистрированных ТС, но не более 6
Крупные	101 и более	7% от всех зарегистрированных ТС, максимум 10

- 6.6.1 Транспортные средства, добавленные в Реестр РБГ после сертификации, должны быть включены в ежегодный отчет о проведении внутреннего аудита. Выборка корректируется с учетом любых новых добавлений или исключений из Реестра.
- 6.6.2 Выборка проинспектированных ТС должна включать все новые транспортные средства, добавленные к автопарку с момента сертификации/последующей сертификации.
- 6.6.3 Концепция взаимного признания сертификации. Если ПЛУ/Заявитель или транспортная компания, сертифицированные по РБГ ТАРА, пользуется услугами другой компании, сертифицированной по ТАРА РБГ, то возможно взаимное признание результатов предыдущего аудита и статуса. Повторный аудит ТС или услуг субподрядчика, на которые распространяется существующая сертификация РБГ ТАРА, в этом случае не требуется.
- 6.6.4 ПЛУ/Заявитель или транспортная компания, сертифицированные по программе РБГ, может привлекать транспортные средства у иного субподрядчика или дочерней компании (филиала). Это позволяет водителям собственного ТС или малым предприятиям войти в программу сертификации РБГ более крупного предприятия. Каждое привлекаемое ТС должно быть внесено в Реестр транспортных средств ПЛУ/Заявителя, сертифицированного по РБГ ТАРА. ПЛУ/Заявитель, сертифицированный по РБГ ТАРА, должен заключить

6. Сертификация по РБГ

официальное соглашение с субподрядчиком или дочерней компанией, которое определяет меры обеспечения постоянного соответствия персонала и транспортных средств, участвующих в программе сертификации. Привлечение ТС означает, что сертифицированный по РБГ ТАРА ПЛУ/Заявитель несет полную ответственность за соответствие привлеченных ТС требованиям РБГ.

6.6.5 Если в Реестр ТС Поставщика были добавлены дополнительные ТС, УА может потребовать проведения новой проверки. Общее количество автомобилей в Реестре учитывается во время ежегодного внутреннего аудита ПЛУ. Критерии, которыми руководствуется УА при принятии решения о назначении новой проверки, следующие:

6.6.5.1 Количество ТС в Реестре увеличилось на тридцать и более ТС от общего количества, зафиксированного в предшествующем году

6.6.5.2 УА может проверить до 7% от числа ТС, добавленных в Реестр.

6.6.5.3 УА и ПЛУ/Заявитель должны заранее согласовать перечень ТС, подлежащих проверке.

6.6.5.4 ПЛУ/Заявитель должен оказать УА содействие в организации проверки ТС.

6.6.6 И Заказчик, и ТАРА оставляют за собой право самостоятельно проводить аудиты транспортных средств ПЛУ/Заявителя в Реестре на соответствие требованиям РБГ.

6.7 Организация и проведение аудита

Вне зависимости от вида коммерческих отношений, операционная деятельность ПЛУ/Заявителя, сертифицированная по программе РБГ, должна использовать транспортные средства, которые формально включены в одну или несколько различных схем сертификации РБГ. На свое усмотрение компании могут сертифицировать весь свой парк или только часть транспортных средств для определенных задач.

ПЛУ/Заявитель должен убедиться, что к проведению аудита и сертификации привлекается аудитор, обученный и квалифицированный по текущей версии ТАРА РБГ. Возможные варианты указаны в таблице 1.

До назначения даты сертификационного аудита или начала его проведения, ПЛУ/Заявитель должен сообщить УА, на какой уровень классификации он претендует в процессе сертификации.

На заключительном брифинге по итогам аудита УА должен предоставить ПЛУ/Заявителю предварительный отчет с выводами/результатами аудита. Об окончательных итогах аудита УА должен проинформировать ПЛУ/Заявителя в течение 10 (десяти) рабочих дней после завершения аудита. О любых задержках в предоставлении результатов аудита УА обязан незамедлительно проинформировать ПЛУ/Заявителя и согласовать

6. Сертификация по РБГ

с ним новые сроки предоставления отчёта.

Затраты на сертификацию TAPA оплачиваются ПЛУ/Заявителем, если иное не согласовано с Заказчиком(-ами).

6.8 Последующая сертификация

Сертификат РБГ TAPA действителен в течение 3 (трех) лет без возможности автоматического продления.

Во избежание утраты сертификации повторный аудит необходимо пройти до истечения срока действия текущего сертификата. Кроме того, выполнение ПЛУ/Заявителем всех ТКМБ должно уложиться в отведенный 60-дневный период и до истечения срока действия текущего сертификата (см. раздел «Корректирующие меры. Требование корректирующих мер безопасности» в разделе 7).

Таким образом, для обеспечения надлежащего планирования и подготовки рекомендуется, чтобы ПЛУ/Заявитель запланировал аудит для повторной сертификации за три (3) месяца до истечения срока действия текущего сертификата. Если сертификат РБГ TAPA выдается в течение вышеупомянутого трехмесячного периода, датой нового сертификата будет дата истечения срока действия текущего сертификата. Если требования корректирующих мер не будут выполнены до истечения срока действия текущего сертификата и не будет предоставлено освобождение от требований, срок действия сертификата истекает.

ПЛУ/Заявитель или Заказчик могут запросить повторную сертификацию, если любая из сторон сочтет необходимым изменить уровень классификации РБГ.

7. Меры после проведения аудита

7.1 Корректирующие меры/ТКМБ

Если в ходе аудита были выявлены несоответствия требованиям РБГ, УА направляет ПЛУ/Заявителю Требование корректирующих мер безопасности (ТКМБ). В течение десяти (10) рабочих дней ПЛУ/Заявитель должен предоставить УА письменный ответ с планом действий по выполнению ТКМБ и сроками их выполнения. УА и ПЛУ/Заявитель могут оговаривать сроки выполнения ТКМБ. Тем не менее, если региональный комитет ТАРА по освобождению от требований не утвердит освобождение от требований, выполнение корректирующих мер не должно превышать шестидесяти (60) дней с момента уведомления ПЛУ/заявителя о ТКМБ.

В любом случае, ПЛУ/Заявитель должен предоставлять УА обновления статуса/отчеты о ходе выполнения корректирующих мер по всем невыполненным ТКМБ. Ответственное за безопасность лицо ПЛУ/Заявителя должно передать любое ТКМБ, не выполненное к установленному сроку, на контроль руководству ПЛУ/Заявителя. Причины несоответствия необходимо задокументировать и довести до сведения УА. Невыполнение ТКМБ ПЛУ/Заявителем может привести к отказу в сертификации ТАРА. В случае отказа в сертификации ПЛУ/Заявитель вправе подать апелляцию непосредственно в ТАРА. Ассоциация должна разрешить спор между ПЛУ/заявителем и УА, сохраняя за собой право вынести обязывающее решение в споре.

Примечание. Для закрытия ТКМБ УА необязательно проводить повторный аудит ПЛУ/Заявителя. Свидетельством выполнения ТКМБ (достижения соответствия) может являться переписка по e-mail, проведение онлайн-встречи, конференц-колл, фотоотчет, и т. д.

7.2 Контроль выполнения требований

Внутренние аудиты

ПЛУ/Заявитель обязан обеспечить наличие внутреннего процесса мониторинга соответствия в течение второго и третьего года в период между сертификационными аудитами, проводимыми УА.

Промежуточные внутренние аудиты должны проводиться на соответствие требованиям РБГ.

- Для аудитов РБГ ТАРА, проводимых НОА: промежуточный внутренний аудит необходимо документировать по форме аудита ТАРА и представлять в **НОА** в течение последних тридцати дней каждого года с даты первоначальной сертификации НОА.
- Для самостоятельной сертификации: промежуточный внутренний аудит необходимо документировать и представлять в **ТАРА** в течение последних тридцати дней каждого года с даты первоначальной самостоятельной сертификации.

Несоответствие данному требованию приведет к приостановке действия сертификата до момента надлежащего завершения промежуточного внутреннего аудита. Выявленные несоответствия необходимо внести в план корректирующих действий с указанием даты выполнения, и отслеживать в течение установленного 60-дневного срока до момента устранения.

7. Меры после проведения аудита

Внутренний аудит транспортных средств

Текущая оценка

ПЛУ/заявитель должен иметь документальное подтверждение самостоятельного проведения всех последующих внутренних аудитов ТС (программа единовременной или последовательной оценки всех транспортных средств, перечисленные в Реестре) не реже одного раза в 12 месяцев. Соответствующие записи должны сохраняться для целей аудита.

Таблица 5: График проведения аудитов и мер контроля соответствия

Мероприятие	Периодичность	1	2	3
Сертификационный аудит (аудит проводимый НОА/УА)	Каждые три (3) года	✓	✓	✓
Самостоятельная сертификация (аудит) ПЛУ/Заявителя	Каждые три (3) года			✓
Внутренние аудиты (промежуточные проверки соответствия)	Ежегодно по истечении 1-го и 2-го года с даты сертификации	✓	✓	✓
Аудит субподрядчиков ПЛУ/Заявителя	В соответствии с условиями договора Заказчика и ПЛУ/Заявителя	✓	✓	✓

Организация посещения Заказчиком ПЛУ/Заявителя

Заказчик и ПЛУ/Заявитель признают важность совместной работы по снижению риска в цепях поставок. Обе стороны договариваются планировать визиты Заказчика при заблаговременном уведомлении, например, за 10 рабочих дней, при этом визит будет проходить в соответствии с заранее согласованной обеими сторонами повестке и условиями, или в соответствии с имеющимся договором между Заказчиком и ПЛУ/Заявителем. Расследование потерь (напр. краж, повреждений и пр.) должно проводиться в соответствии с действующим договором между Заказчиком и ПЛУ/Заявителем.

7.3 Рассмотрение и разрешение жалоб ассоциацией TAPA

В случае получения официальной жалобы на деятельность сертифицированного ПЛУ/Заявителя, Ассоциация TAPA после подтверждения полученной информации может потребовать от ПЛУ/Заявителя заключения договора на повторный аудит за счёт ПЛУ/Заявителя. Если ПЛУ/Заявитель не проходит аудит или отказывается следовать данному требованию, его сертификат может быть отозван.

8. Освобождение от требований

8.1 Общие положения

Освобождение от требований – это письменное согласие, которое выдается либо с целью полностью освободить компанию (ПЛУ) от выполнения определенного требования стандарта TAPA или одобрить альтернативную защитную меру для соблюдения требования. Запрос должен быть оформлен с использованием текущей официальной версии Формы запроса на освобождение от требований TAPA (доступна на веб-сайте TAPA). Освобождение от требований можно запросить в том случае, если ПЛУ/Заявитель не может обеспечить соответствие определенному требованию РБГ, но способен обосновать альтернативные меры. Освобождение от требований действует в течение всего периода сертификации.

Все запросы об освобождении от требований (частичном или полном) по конкретному требованию РБГ ПЛУ/заявитель должен подавать в независимый орган аудита (НОА)/Уполномоченному Аудитору (УА) по установленной форме TAPA. ПЛУ/заявитель несёт полную ответственность за точность и полноту информации при заполнении формы запроса.

НОА/УА направляет каждый полученный запрос на освобождение от требования на утверждение в Региональный комитет TAPA по освобождению от требований. НОА/УА отвечает за полноту и указанных в запросе сведений и оценку целесообразности его направления в TAPA; что включает проверку эффективности компенсирующих мер и/или альтернативных способов обеспечения безопасности.

При возникновении у официальных представителей TAPA и/или Заказчика достаточных оснований полагать, что условия для предоставления освобождения от требований изменились TAPA проводит официальное расследование, при этом ПЛУ/Заявитель должен учитывать, что по результатам расследования TAPA может отозвать освобождение от требования.

8.2 Процедура освобождения от требований

Если ПЛУ не может выполнить определенное требование РБГ, запускается процесс освобождения от требования, приведенный ниже.

Таблица 6: Ответственность сторон: Подача запроса/Оценка

Шаг	Ответственность	Мероприятия
1.	ПЛУ/Заявитель	Определяет и ратифицирует меры по снижению рисков.
2.	ПЛУ/Заявитель	Заполняет Форму запроса на освобождение от требования TAPA и направляет ее НОА/УА.
3.	НОА/УА	Рассматривает и проверяет полноту информации в форме запроса ПЛУ/Заявителя на освобождение от требования TAPA.

8. Освобождение от требований

4.	НОА/УА	Отправляет форму запроса на освобождение от требования ТАРА в Региональный комитет ТАРА по освобождению от требований.
5.	Региональный комитет ТАРА по освобождению от требований	Рассматривает запрос и, либо предоставляет освобождение от требований, либо отказывает в его предоставлении.

Если в освобождении от требований отказано

Если Региональный комитет ТАРА по освобождению от требований не согласует запрос на освобождение от требования, то ПЛУ/Заявитель обязан выполнить требования безопасности РБГ в полном объеме.

Если освобождение от требований одобрено

Если Региональный комитет ТАРА по освобождению от требований согласует запрос на освобождение от требований, стороны предпринимают следующие шаги:

Таблица 7: Роли сторон при согласовании освобождения от требований

Шаг	Ответственность	Мероприятия
1.	Региональный комитет ТАРА по освобождению от требований	Закрепляет документально указанные в освобождении от требования детали.
2.	Региональный комитет ТАРА по освобождению от требований	Указывает срок действия освобождения от требования (максимум до трех лет) и отправляет копию УА.
3.	НОА/УА	Уведомляет ПЛУ/Заявителя о результатах рассмотрения запроса на освобождение от требования.
4.	ПЛУ/Заявитель	Выполняет условия освобождения от требования. В случае неспособности выполнить указанные условия, освобождение от требований утрачивает силу.

Требования

9. Требования безопасности грузоперевозок

	<i>Менеджмент и протоколы программы безопасности</i>	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.1.	Менеджмент безопасности													
9.1.1	У ПЛУ/Заявителя должно быть официально назначенное лицо, ответственное за безопасность цепей поставок. Необходимо четко определить задачи и ответственность данного ответственного лица, ответственность должна включать поддержание и отслеживание программы РБГ.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.2	Политики и Процедуры													
9.2.1	ПЛУ/заявитель должен разработать и внедрить документированную политику предприятия по безопасности цепи поставок (Политика безопасности), утвержденную руководством.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.2.2	Необходимо внедрить специальные процедуры по обращению с грузами повышенной категории риска (ПКР), соответствующие требованиям РБГ.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.2.3	Специальные процедуры по обращению с грузами ПКР и процедуры РБГ также применимы к субподрядчикам ПЛУ/Заявителя и должны быть отражены в официальных соглашениях всех сторон.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

	Менеджмент и протоколы программы безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.3	Расследование инцидентов и контакты правоохранительных органов													
9.3.1	<p>ПЛУ/Заявитель должен разработать и внедрить документированную письменную политику, согласованную с Заказчиками, и содержащую обязательство Поставщика проводить расследование инцидентов, связанных с потерями грузов. Помимо прочего, данный документ должен предусматривать, но не ограничиваться, следующим:</p> <p>1. Уведомление Заказчика о потенциальных или подтвержденных инцидентах с его грузом в течение 24 часов.</p> <p>2. Установленный алгоритм действий или шаги ПЛУ/Заявителя, предпринимаемые для проведения расследования.</p> <p>3. Подробный перечень сведений, которые могут быть или не могут быть переданы Заказчику.</p> <p><i>Примечание: Все вышеперечисленные требования применяются вне зависимости от того, находился ли груз в момент утраты под непосредственным управлением/ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров, субподрядчиков или поставщиков услуг мультимодальной перевозки.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.3.2	<p>ПЛУ/Заявитель должен поддерживать актуальный список контактов правоохранительных органов (ПОО) на маршрутах доставок, а также внедрить документированную процедуру (как для головного офиса, так и для водителей) по порядку обращения в ПОО и координации действий с ними в случае кражи.</p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

9.4	Учёт товаросопроводительной документации												
9.4.1	ПЛУ/ Заявитель обязан вести учет товаросопроводительной документации о приёме/передаче груза за период не менее двух лет, которая должна быть доступна в случае расследования инцидентов.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

	Менеджмент и протоколы программы безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.5	Оценка рисков по маршрутам и безопасные парковки													
9.5.1	<p>Для того чтобы обеспечить использование наиболее безопасных маршрутов и сократить время нахождения ТС в зонах повышенного риска, ПЛУ/Заявитель должен проводить оценку рисков на маршрутах следования и местах стоянок не реже одного раза в год. По запросу Заказчика, ПЛУ должен предоставить результаты оценки. Оценка рисков должна включать в себя, как минимум:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Внедренные процедуры по предотвращению задержек на маршруте путем объезда мест с затрудненным движением. 2. Внедренные процедуры по снижению рисков в результате неизбежных задержек на маршруте и когда сроки прибытия в пункты назначения или утвержденные места стоянки могут оказаться под угрозой срыва. 3. По необходимости использовать анализ данных об инцидентах, рекомендации ПОО и обмен информацией среди отраслевых контактов для предотвращения транзита ТС через зоны повышенного риска. <p><i>Примечание: Все вышеперечисленное применяется, когда груз находится под ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров, субподрядчиков или поставщиков услуг интермодальных перевозок. Для выявления и устранения рисков субподрядчиков от ПЛУ/Заявителя может потребоваться проведение дополнительной оценки рисков.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

	<i>Менеджмент и протоколы программы безопасности</i>	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Sea Container Road Transport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5.2	<p>ПЛУ/Заявитель должен внедрить процедуру поиска и использования мест безопасной стоянки для загруженных ТС. Процедура должна включать, как минимум, следующее:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Порядок принятия решения какие места стоянки использовать. 2. Текущий список одобренных мест стоянки. 3. Порядок действий в случае, если одобренное место стоянки оказалось недоступно. 4. Перечень запрещенных для использования вариантов парковки или действий. 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Раздел	<i>Протоколы обучения</i>	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Sea Container Road Transport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.6	Протоколы реагирования												
9.6.1	Протоколы реагирования на сигналы тревоги необходимо пересматривать не реже одного раза в год для поддержания их актуальности, обеспечения эффективного управления инцидентами, и обновления контактной информации.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

9.6.2	Как минимум, протоколы реагирования должны предусматривать порядок действий: 1. Коммуникации и взаимодействие с правоохранительными органами 2. Рекомендациям для водителей 3. Выделению ресурсов на место происшествия или инцидента, где необходимо 4. Обеспечению сохранности имущества клиента, оказавшегося в уязвимости. 5. Действиям в случае отказа систем мониторинга ТС	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
-------	--	---	---	---	-----	-----	---	---	---	---	---	---	---

Требования

Раздел	Протоколы мониторинга и слежения	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Sea Container Road Transport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.7	Подготовка персонала Мониторингового центра (ЦМТ)													
9.7.1	ПЛУ/Заявитель обязан внедрить программу обучения персонала по надлежащему использованию устройств слежения и иного оборудования для обеспечения безопасности, а также протоколов реагирования, указанных в п.9.6 ИЛИ иметь договор с одним из признанных поставщиков услуг мониторинга; договор должен содержать аналогичные требования.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Протоколы безопасности на маршруте	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Sea Container Road Transport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.8	Протоколы в отношении грузов ПКР													
9.8.1	<p>ПЛУ/Заявитель обязан внедрить документированные процедуры по действиям в случае:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение сохранности грузов ПКР в результате инцидентов (высокая степень тревоги) 2. Реагирование на подозрительные действия в отношении груза (низкая степень тревоги) 3. Болезнь водителя 4. Неисправность ТС 5. Забастовок 6. Вынужденных объездов 7. ДТП 8. Неблагоприятных погодных условий 9. Отказа получателя в приеме груза. <p><i>Примечание: Все вышеперечисленное применяется, когда груз находится под ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров, субподрядчиков или поставщиков услуг интермодальных перевозок.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Требования

Раздел	Кадровая безопасность	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Sea Container Road Transport			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.9	Процедуры проверки/отбора/увольнения персонала (при условии соблюдения местного законодательства)													
9.9.1	ПЛУ/Заявитель должен внедрить процедуру отбора / проверки кандидатов при приеме на работу, которая, как минимум, включает проверку предыдущей трудовой деятельности и криминальной истории. Процедура отбора / проверки применяется ко всем кандидатам, включая штатных работников и подрядчиков. ПЛУ/Заявитель также должен обеспечить, чтобы аналогичный процесс был внедрен в агентствах, предоставляющих временный и агентский персонал (TAS).	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.2	Временный и агентский персонал обязан подписать декларацию о том, что они не имеют непогашенных судимостей и обязуются соблюдать процедуры безопасности ПЛУ/Заявителя.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.3	ПЛУ/Заявитель должен закрепить в договоре с агентством/подрядчиком, предоставляющими временный персонал, требование предоставлять данную информацию или проводить данные проверки самостоятельно. Процедура отбора должна включать проверку предыдущей трудовой деятельности и криминальной истории.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.4	Процедура по действиям в случае предоставления работниками ПЛУ/Заявителя недостоверной информации до и после приема на работу.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

9.9.5	Процедура увольнения должна включать возврат имущества компании и удаление/смену паролей, включая, как минимум: 1. Пропуска 2. Карты доступа (СКУД) 3. Ключи 4. Служебное оборудование и униформа 5. Конфиденциальная информация	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
-------	---	---	---	---	-----	-----	---	---	---	---	---	---	---	---

Требования

Раздел	Кадровая безопасность	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Sea Container Road Transport		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9.6	Защита данных Заказчика: закрыть доступ к физическим или электронным системам хранения данных Заказчика (перечням ТМЦ или графикам доставки и т.д.). Требуется документированная процедура.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.7	ПЛУ/Заявитель должен иметь возможность ратифицировать актуальные списки персонала (ПЛУ, подрядчики) в соответствии со своими процедурами проверки благонадежности.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.8	<p>Повторный найм: Внедрены процедуры, которые делают невозможным повторный найм ПЛУ/Заявителем кандидатов, в отношении которых действует запрет на приём на работу.</p> <p><i>Примечание: Перед повторным приемом на работу личные дела кандидатов подлежат проверке (например: причины увольнения или отказа в приеме на работу).</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.9.9	ПЛУ/Заявитель должен вести актуальный перечень всех штатных или привлечённых водителей, прошедших обучение и допущенных к управлению транспортными средствами, указанными в Реестре ТС РБГ.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Физическая безопасность ТС	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.10	Физическая безопасность тягача/грузового фургона												
9.10.1	Согласно инструкциям для водителей во время движения двери кабины тягача должны быть закрыты, а все окна закрыты.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.10.2	Доступ к ключам от ТС имеется только у водителя и руководства компании ПЛУ/Заявителя.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.10.3	Грузовой отсек и кабина водителя должны быть физически разделены жесткой перегородкой или защитной сеткой.				N/A	N/A		✓	✓				
9.10.4	Система зажигания тягача должна быть оборудована иммобилайзером, который предотвращает запуск двигателя в отсутствие штатного ключа зажигания.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.11	Физическая безопасность грузового отсека												

Требования

9.11.1	<p>На всех дверях грузового отсека установлены несъемные высококачественные запорные устройства с высокой степенью защиты, выдерживающие повышенную нагрузку, выполненные из нержавеющей или закаленной стали. Использование цепей, тросов, легких штанг, съемных механических скоб, болтов и т. д.) не допускается. Запорные устройства должны использоваться и находиться в запорном состоянии на протяжении всего маршрута.</p> <p><i>Примечание:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Использование временных запорных устройств, таких как цепи, пломбировочные троссы, легкие штанги, съёмные механические скобы, болты и т.п. не допускается.</i> - <i>Выполнение данного требования может сделать морские контейнеры несоответствующим условиям океанских или речных перевозок.</i> - <i>С примерами запорных устройств, удовлетворяющих требованиям Уровня 1, можно ознакомиться в Руководстве TAPA по механическим запорным и пломбировочным устройствам</i> 	✓			N/A	N/A		✓			✓		
--------	--	---	--	--	-----	-----	--	---	--	--	---	--	--

Требования

Раздел	Физическая безопасность ТС	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.2	<p>На всех дверях грузового отсека установлены несъемные высококачественные запорные устройства с высокой степенью защиты, выдерживающие повышенную нагрузку, выполненные из нержавеющей или закаленной стали; ИЛИ</p> <p>Съемные запорные устройства, такие как цепи, тросы, легкие штанги, съемные болты/скобы. Запорные устройства должны использоваться и находиться в запертом состоянии на протяжении всего маршрута.</p>		✓		N/A	N/A			✓			✓	
9.11.3	<p>Запорные устройства (замки) должны:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Иметь электронное, автоматическое или ручное управление. B. Иметь уникальный доступ (дублирование кодов/ключей/паролей для открытия нескольких устройств не допускается). C. Замки и запорная арматура на дверях должны выдерживать значительное механическое воздействие и сохранять признаки вскрытия в случае несанкционированного доступа. <p><i>Примечание: Для уточнения деталей обратитесь к Руководству TAPA по механическим запорным и пломбировочным устройствам.</i></p>	✓	✓		N/A	N/A		✓	✓		✓	✓	
9.11.4	Двери полуприцепа защищены согласно внутренней политике ПЛУ/Заявителя.			✓	N/A	N/A	✓			✓			

Требования

9.11.5	На прямых безостановочных маршрутах используются пломбы, способные сохранять признаки вскрытия в случае несанкционированного доступа. Пломбы должны иметь сертификат соответствия стандарту ISO 17712 (классификация I, S или H). ПЛУ/Заявитель должен внедрить документальную процедуру контроля пломб с указанием ответственного (из числа представителей Заказчика, Оператора склада или ПЛУ) за их установку и снятие.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.11.6	Трос МДП (TIR cable), класс 1 используется на всех прямых перевозках с полной загрузкой ТС (FTL).				N/A	N/A	✓						

Требования

Раздел	Физическая безопасность ТС	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.7	<p>При расцеплении груженого полуприцепа/ контейнерной площадки от тягача используется устройство механической блокировки (замок шкворня, блокиратор опорной стойки полуприцепа или тормозной магистрали)</p> <p><i>Примечание: Требования TAPA РБГ уровня 1 не допускают расцепление/оставление груженого полуприцепа/контейнера</i></p>		✓	✓	N/A	N/A	✓					✓	✓

Раздел	Технологи связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12	Системы двусторонней связи с водителем												
9.12.1	<p>На протяжении всего маршрута с водителем в реальном режиме времени поддерживается двусторонняя голосовая связь (например, мобильный телефон/двусторонняя радиосвязь), работающая по основному и резервному каналу. Головной офис ПЛУ/Заявителя или внешний ЦМТ. Внедрена функция автоматической проверки голосовой связи.</p> <p>ИЛИ</p> <p>Внедрена процедура, в соответствии с которой перед выходом в рейс в ручном режиме производится проверка связи.</p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12.2	Круглосуточно в режиме реального времени используется, как минимум, одна система двусторонней, голосовой связи водителя (мобильный телефон/двусторонняя радиосвязь) с головным офисом ПЛУ/Заявителя или внешним ЦМТ.		✓	✓	N/A	N/A	✓		✓	✓		✓	✓
9.13	Протоколы отслеживания												
9.13.1	<p>ПЛУ/Заявитель должен внедрить детальные документированные протоколы, предусматривающие:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отслеживание местоположения тягача/грузового фургона 2. Мониторинг в режиме 24/7 3. Возможность гео-зонирования маршрутов и мест ночной стоянки 4. Документированные протоколы реагирования на чрезвычайные ситуации. <p><i>Примечание: Все вышеперечисленное применяется, когда груз находится под ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров, субподрядчиков или поставщиков услуг интермодальных перевозок.</i></p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.13.2	<p>ПЛУ/Заявитель должен внедрить детальные документированные протоколы, предусматривающие:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отслеживание местоположения загруженного полуприцепа/контейнера, находящегося в сцепке с тягачём, а также в случае его расцепления в результате действий криминального характера или по ошибке. 2. Мониторинг в режиме 24/7. 3. Возможность гео-зонирования маршрутов и мест ночной стоянки. 4. Документированные протоколы реагирования на чрезвычайные ситуации. 	✓			N/A	N/A					✓		
9.13.3	<p>ПЛУ/Заявитель должен иметь детальные документированные протоколы, предусматривающие:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отслеживание местоположения тягача/минивена 2. Возможность гео-зонирования маршрутов и мест ночной стоянки 3. Документированные протоколы реагирования на чрезвычайные ситуации. 		✓		N/A	N/A			✓			✓	

Требования

9.14	Устройства слежения и мониторинга												
9.14.1	<p>Устройство слежения должно быть установлено на тягач/грузовой фургон в скрытом, труднодоступном месте и, при наличии возможности, должно использовать как минимум два канала передачи сигнала, такие как:</p> <p>Канал 1: 3G или 4G или 5G Канал 2: SMS/GPRS через сеть GSM Канал 3: CDMA Канал 4: Каналы системы спутниковой слежения</p> <p>Система слежения должна быть оборудована, как минимум, одной скрытой антенной.</p> <p><i>Примечание: В странах, где нет возможности обеспечить два разных канала передачи сигнала, ПЛУ/Заявитель должен предоставить аудитору документальное подтверждение данного факта.</i></p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.2	<p>Устройство слежения полуприцепа/контейнера должно быть установлено в скрытом, труднодоступном месте. Оборудование может быть установлено как снаружи, так и внутри и, при наличии возможности, должно обеспечивать связь, как минимум, по двум каналам, такие как:</p> <p>Канал 1: 3G или 4G или 5G Канал 2: SMS/GPRS через сеть GSM Канал 3: CDMA Канал 4: Каналы системы спутниковой связи</p> <p>Устройство должно быть оборудовано, как минимум, одной скрытой антенной.</p> <p><i>Примечание: В странах, где нет возможности обеспечить два разных канала передачи сигнала, ПЛУ/Заявитель должен предоставить аудитору документальное подтверждение данного факта.</i></p>	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.3	<p>Устройство слежения должно быть установлено в скрытом, труднодоступном месте тягача/грузового фургона и, если таковое предусмотрено, должно иметь возможность передачи спутникового сигнала как минимум двумя способами, такими как 3G, или SMS/GPRS по каналам GSM или CDMA, система должна быть оборудована как минимум одной скрытой антенной.</p> <p><i>Примечание: В странах, где передача сигнала в двух различных форматах не поддерживается, ПЛУ/Заявитель должен предоставить аудитору документальное подтверждение данного факта.</i></p>		✓		N/A	N/A			✓			✓	

Требования

9.14.4	Установленное устройство слежения должно обеспечивать удаленное хранение архивной информации о местоположении всех ТС, используемых для магистральных грузоперевозок ПЛУ/Заявителя. Система обеспечивает фиксацию места и времени начала движения и остановок ТС.			✓	N/A	N/A	✓			✓			✓
9.14.5	Стандартный интервал передачи сигнала для устройств слежения тягача/грузового фургона должен быть не реже одного сигнала каждые пять минут.	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.6	<p>Стандартный интервал передачи сигнала для устройств слежения полуприцепа/контейнера должен быть не реже одного сигнала каждые пять минут.</p> <p><i>Примечание: Когда полуприцеп/контейнер находятся в сцепке с тягачём и присутствует эффективная система сигнализации при расцеплении, только одна из частей сцепки должна отвечать данному требованию по интервалу передачи сигнала. В случае расцепления обе системы слежения должны работать независимо и иметь возможность передавать сигнал независимо друг от друга.</i></p>	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.7	<p>Стандартный интервал передачи сигнала для устройств слежения тягача/грузового фургона должен быть не реже одного сигнала каждые 30 минут.</p>		✓		N/A	N/A			✓			✓	
9.14.8	<p>Устройства слежения тягача/грузового фургона должны сигнализировать о наступлении следующих событий:</p> <ol style="list-style-type: none"> Несанкционированное вмешательство в оборудование слежения или любую из установленных систем безопасности Остановка ТС Состояние батареи устройства слежения Открытие дверей грузового отсека 	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

9.14.9	<p>При использовании полуприцепа/контейнера устройства слежения должны сигнализировать о наступлении следующих событий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отцепление полуприцепа/площадки 2. Несанкционированное вмешательство в любую из установленных систем безопасности 3. Остановка тягача/полуприцепа/контейнера 4. Состояние батареи 	✓			N/A	N/A					✓		
--------	---	---	--	--	-----	-----	--	--	--	--	---	--	--

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.10	Устройства слежения тягача/грузового фургона должны быть оборудованы резервными батареями питания, которые после отцепления полуприцепа обеспечивают передачу сигнала в течение не менее 24 часов с интервалом между сигналами не реже 1 сигнала каждые 5 минут при условии расцепления с полуприцепом.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.14.11	При использовании полуприцепа/контейнера устройства слежения должны быть оборудованы резервными батареями питания, которые после отцепления полуприцепа обеспечивают передачу сигнала в течение не менее 24 часов с интервалом между сигналами не реже одного сигнала каждые 5 минут.	✓			N/A	N/A					✓		
9.14.12	ЦМТ должен иметь возможность удаленно контролировать интервал передачи сигналов всех устройств слежения, соответствующих требованиям РБГ Уровня 1 (тягачи/грузовые фургоны/полуприцепы/контейнеры).	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

9.14.13	<p>ПЛУ/Заявитель должен внедрить детальный документированный протокол, предусматривающий:</p> <p>1. Перед погрузкой:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проверку уровня заряда батарей всех используемых устройств слежения ТС • Проверку работоспособности всех используемых устройств слежения и связанных с ним систем сигнализации • Вести запись результатов проверки <p>2. После погрузки непосредственно перед выездом на маршрут:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проверку работоспособности всех используемых устройств слежения, включая двери грузового отсека и любых датчиков сигнализации внутри грузового отсека • Вести запись результатов проверки 	✓			N/A	N/A		✓			✓		
---------	---	---	--	--	-----	-----	--	---	--	--	---	--	--

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.15	Системы сигнализации в кабине водителя												
9.15.1	Ручной извещатель беззвучной тревожной сигнализации (кнопка тревожной сигнализации), установленный в зоне досягаемости водителя и способный передавать сигнал тревоги в головной офис ПЛУ/Заявителя и внешний ЦМТ. В случае если водитель вынужден покинуть ТС в ситуациях, удовлетворяющих согласованным критериям (болезнь, ДТП, инцидент и т.д.), требуется наличие мобильного ручного извещателя беззвучной тревожной сигнализации.	✓	✓		N/A	N/A		✓	✓		✓	✓	
9.15.2	При несанкционированном проникновении в кабину водителя подается внешний звуковой сигнал тревоги.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.15.3	Внедрены процедуры отслеживания, реагирования на сигналы тревоги и технического обслуживания систем безопасности, которые тестируются и пересматриваются каждые 6 месяцев.	✓	✓		N/A	N/A		✓	✓		✓	✓	
9.16	Системы сигнализации грузового отсека												
9.16.1	При несанкционированном открытии дверей грузового отсека ТС сигнал тревоги передается в ЦМТ.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.16.2	При несанкционированном открытии дверей грузового отсека ТС подается внешний звуковой (акустический) сигнал тревоги.	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

9.16.3	Внедрены процедуры при несанкционированном открытии дверей грузового отсека ТС, которые тестируются и пересматриваются каждые 12 месяцев.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.17	Отказы оборудования отслеживания												
9.17.1	Внедрены процедуры реагирования на отказы оборудования, которые тестируются и пересматриваются каждые 12 месяцев.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.17.2	Устройство слежения должно уведомлять об отказе оборудования отслеживания ТС или потере сигнала от спутников и отсылать соответствующий сигнал в ЦМТ.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.18	Системы спутниковой навигации												
9.18.1	Система спутниковой навигации (навигатор), установленная на ТС, позволяет определять объезды, пробки и т.п., чтобы избежать незапланированных вынужденных остановок или задержек.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Технологии связи, слежения и сигнализации	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.18.2	В навигационной системе должна быть установлена и использоваться последняя доступная версия программного обеспечения.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.18.3	Внедрена процедура подтверждения изменений маршрута, рекомендованных навигационной системой, диспетчером ПЛУ/Заявителя и внешним ЦМТ (если используется).	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Раздел	Процедуры безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.19	Планирование маршрутов												
9.19.1	ПЛУ/Заявитель осуществляет планирование маршрутов.	✓	✓		N/A	N/A	✓	✓	✓		✓	✓	
9.19.2	ПЛУ/Заявитель осуществляет планирование остановок и мест стоянок.	✓	✓		N/A	N/A		✓			✓	✓	
9.19.3	ПЛУ/Заявитель должен уведомлять Заказчика о любых незапланированных изменениях маршрутов и остановок или задержках в пути в силу непредвиденных обстоятельств, если обратное не закреплено Заказчиком в письменных инструкциях.	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

9.20	Программа технического обслуживания ТС													
9.20.1	ПЛУ/Заявитель должен вести документальный учёт технического обслуживания транспортных средств в соответствии со спецификацией производителя.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Процедуры безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21	Незапланированные остановки												
9.21.1	В соответствии с внедренными процедурами при обычных обстоятельствах водитель(и) имеет право покинуть транспортное средство только в согласованное время и в согласованных местах.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.21.2	<p>Внедрен подробный документированный протокол на случай внеплановых остановок, например, при необходимости оказания неотложной медицинской помощи водителю или в случае аварии/поломки ТС, который включает в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Процедуры водителя: <ol style="list-style-type: none"> a. Уведомить диспетчера b. Запереть все двери и активировать все системы безопасности c. Уведомить ЦМТ 2. Действия ЦМТ <ol style="list-style-type: none"> a. До момента возобновления движения ТС и/или груз переводится в режим постоянного (активного) мониторинга. 3. Действия ПЛУ <ol style="list-style-type: none"> a. ПЛУ/Заявитель должен внедрить протокол по обеспечению сохранности груза на период длительной незапланированной остановки. <p><i>Примечание: Все вышеперечисленное применяется, когда груз находится под ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров или поставщиков услуг автомобильных перевозок.</i></p>	✓			N/A	N/A		✓			✓		

Требования

Раздел	Процедуры безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21.3	Внедрен подробный документированный протокол на случай, если водитель вынужден покинуть ТС. Все двери ТС должны быть заперты, системы безопасности (если присутствуют) активированы.		✓	✓	N/A	N/A	✓		✓	✓		✓	✓
9.22	Безопасные парковки												
9.22.1	Руководство/инструкции водителя должны содержать список одобренных и запрещённых парковок и мест стоянки.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.22.2	Загруженные транспортные средства/грузовые фургоны/полуприцепы/контейнеры запрещено оставлять без присмотра, кроме как в предварительно одобренных и согласованных (с Заказчиком) местах безопасной парковки, включенных в программу оценки рисков ПЛУ.	✓			N/A	N/A		✓			✓		
9.23	Посторонние лица в кабине ТС												
9.23.1	Запрещено нахождение посторонних лиц в тягаче или полуприцепе. ПЛУ/Заявитель должен внедрить политики и процедуры по предотвращению нахождения посторонних лиц в тягаче или полуприцепе (путешественники автостопом, друзья, дети или родственники, в случае, если последние не являются лицами, заявленными в качестве водителей, участвующих в перевозке).	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

9.24	Управление оборудованием безопасности													
9.24.1	ПЛУ/Заявитель должен внедрить документированные и процедуры, включающие в себя: <ol style="list-style-type: none"> 1. Управление и контроль пломб дверей полуприцепа/контейнера. 2. Контроль за состоянием запорной арматуры дверей полуприцепа/контейнера, замками блокировки шкворня, другим соответствующим оборудованием безопасности дверей, если таковое используется. 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Требования

Раздел	Процедуры безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.25	Управление ключами													
9.25.1	ПЛУ/Заявитель должен внедрить документированные процедуры, для безопасного управления ключами от тягача, навесных замков, блокираторов шкворня и т.д.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.26	Обучение по процедурам приёма-передачи груза													
9.26.1	ПЛУ/Заявитель обязан проводить обучение водителей по процедурам приема-передачи груза для предотвращения мошенничества и хищений груза по подложным документам.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.27	Предрейсовые проверки ТС													
9.27.1	ПЛУ/Заявитель должен документально подтверждать проведение предрейсовых проверок ТС на соответствие правилам эксплуатации на дорогах общего пользования согласно локальным требованиям. Отчёты о проведении предрейсовой проверки должны заполняться водителем. Для маршрутов с несколькими местами выгрузки (LTL) данные проверки требуются только в месте первоначальной отгрузки.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.27.2	Все исключения выявленные в ходе предрейсовой проверки должны докладываться в головной офис ПЛУ/Заявителя, а все задержки или отклонения, вызванные данными исключениями, должны соответствовать требованиями РБГ. Данные процедуры должны быть включены в руководство/письменные инструкции водителей.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

9.27.3	ПЛУ/Заявитель должен документально подтверждать процедуры, обеспечивающие подачу ТС с водителем, которые обладают ресурсом и запасом рабочего времени достаточным для прибытия в пункт первой запланированной стоянки без промежуточных остановок (для заправки, приёма пищи, планового ремонта, ограничений по режиму труда и т.п.).	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
--------	---	---	---	---	-----	-----	---	---	---	---	---	---	---

Требования

Раздел	Процедуры безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.28	Реестр транспортных средств													
9.28.1	<p>Транспортные средства, используемые в рамках РБГ, должны быть внесены в Реестр ТС ПЛУ/Заявителя. РБГ не предъявляет специальных требований к формату реестра, однако, он должен содержать следующие сведения о ТС, участвующих в программе сертификации:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Идентификационные данные тягача 2. Идентификационные данные полуприцепа/контейнерной площадки 3. Уровень РБГ 4. Даты проведения аудита, инспекции, самостоятельной оценки ТС 5. Записи о любых несоответствиях или иных исключениях 6. Дата корректирующих мер по устранению несоответствий/нарушений 	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Подготовка водителей по безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.29	Обучение по безопасности													
9.29.1	<p>Внедрена программа обучения водителей по безопасности и повышению осведомленности об угрозах, результаты которой отражаются в личном деле водителя. Программа обучения должна, как минимум, включать себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Осведомленность о угрозах безопасности 2. Действия в случае нападения 3. Проверка ТС 4. Распознавание нарастающих угроз 5. Выбор и использование безопасных парковок 6. Адекватный ответ на угрожающие события 7. Порядок коммуникации с правоохранительными органами и руководством <p>Данное обучение необходимо пройти в течение первых 30 дней с момента трудоустройства и затем каждые 2 года.</p> <p><i>Примечание: Все вышеперечисленное применяется, когда груз находится под ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров, субподрядчиков или поставщиков услуг интермодальных перевозок.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Требования

9.30	Проверка наличия и целостности грузовых мест и поддонов												
9.30.1	Документированные процедуры ПЛУ/Заявителя должны предусматривать проверку количества и целостности грузовых мест и поддонов перед погрузкой и после выгрузки. Записи, подтверждающие проведение данных процедур, должны храниться не менее 2 лет.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Подготовка водителей по безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.31	Контроль товаросопроводительной документации													
9.31.1	Весь груз должен быть проверен на соответствие товаросопроводительным документам и путевым листам в части маркировки, веса, количества и особых инструкций по обращению (если применимо).	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.31.2	Записи в товаросопроводительных документах должны быть исчерпывающими, точными и разборчивыми, содержать, как минимум, следующую информацию: 1. Дату и время погрузки/доставки 2. Подпись водителя и её расшифровку 3. Подписи ответственных лиц на отгрузке и приёмке 4. Детали отправки и иные специальные инструкции	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.31.3	ПЛУ/Заявитель должен хранить записи, подтверждающие все факты погрузки и доставки за период не менее двух лет для проведения расследования пропажи при необходимости.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.31.4	ПЛУ/Заявитель должен контролировать доступ, отслеживать и вести записи обращений персонала к отгрузочным документам и информации о товарно-материальных ценностях Заказчика, исходя из принципа служебной необходимости.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.31.5	Отгрузочные документы должны храниться до момента плановой утилизации.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

9.31.6	Персонал, имеющий допуск к товаросопроводительной документации, должен пройти обучение по информационной безопасности и осведомленности об угрозах.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.32	Присутствие водителя на погрузке и выгрузке													
9.32.1	При отсутствии в процедурах грузоотправителя или получателя прямого запрета, политика ПЛУ/Заявителя должна предусматривать обязательное присутствие водителей на погрузке и выгрузке для подсчёта количества товара. Если это запрещено политиками грузоотправителя или получателя, то при проведении аудита эти политики необходимо предоставить.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Подготовка водителей по безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.33	Процедура предварительного уведомления об отправке													
9.33.1	<p>По требованию Заказчика уведомление о доставке должно предшествовать входящим и/или исходящим отправкам груза. Детали уведомления должны быть согласованы между Заказчиком и ПЛУ/Заявителем. Сведения, рекомендованные для включения в уведомление:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Время отправки 2. Ожидаемое время прибытия 3. Название компании-перевозчика 4. Имя водителя 5. Государственные регистрационные знаки ТС 6. Информация о грузе (количество, масса, номер товарно-транспортной накладной и т.п.) 7. Номер пломбы полуприцепа / контейнера <p><i>Примечание: Все вышеперечисленное применяется, когда груз находится под ответственностью ПЛУ/Заявителя или его партнёров, субподрядчиков или поставщиков услуг интермодальных перевозок.</i></p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9.34	Внутренний аудит транспортных средств перед внесением в Реестр ТС													
9.34.1	<p>ПЛУ/заявитель должен иметь документальное подтверждение того, что все транспортные средства (тягачи/грузовые фургоны и полуприцепы/контейнерные площадки), внесённые в Реестр ТС, прошли оценку и соответствуют требованиям РБГ ТАРА.</p>	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

Раздел	Подготовка водителей по безопасности	1. ТС с жесткими бортами			2. ТС с тентованным полуприцепом			3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом			4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
9.35	Текущая оценка ТС на соответствие требованиям РБГ													
9.35.1	ПЛУ/Заявитель должен иметь документальное подтверждение проведения всех последующих внутренних аудитов ТС (программа единовременной или последовательной оценки всех транспортных средств, перечисленные в Реестре) не реже одного раза в 12 месяцев. Соответствующие записи должны сохраняться для целей аудита.	✓	✓	✓	N/A	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Требования

**10 Дополнительные
опции РБГ**

Раздел	<i>Услуги Мониторингового центра - Дополнительные опции</i>
А	Обязательные требования
А.1	Роль, ответственность и возможности ЦМТ
А.1.1	<p>Центр мониторинга сигналов тревоги (ЦМТ) должен соответствовать своему прямому назначению и быть предварительно одобрен для использования ПЛУ/Заявителем или Заказчиком.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ЦМТ официально зарегистрирован как юридическое лицо в соответствии с требованиями местного законодательства.* 2. ЦМТ должен иметь соответствующие лицензии для работы в качестве Центра мониторинга/приема сигналов тревоги. <p><i>Примечания:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> a. * ПЛУ/Заявитель может использовать внешний ЦМТ (по контракту) или внутренний ЦМТ (собственный персонал). Однако, все требования одинаково применимы к внешним или внутренним операциям ЦМТ. Исключения из этого требования требуют одобрения ТАРА в соответствии со стандартным процессом освобождения от требований. Обоснование освобождения от требований должны быть также поддержаны ПЛУ/Заявителем и его Заказчиком и представлены вместе с основной заявкой. b. Ситуация, когда требуется привлечение более 1 ЦМТ для мониторинга и реагирования на сигналы тревоги. Дополнительные ЦМТ должны быть включены в сертификацию и соответствовать требованиям дополнительных опций РБГ относительно мониторинга. ЦМТ, выбранные для оказания услуг, должны проверять свои согласованные процедуры срабатывания и реагирования не реже одного раза в год.
А.1.2	<p>Сооружение, в котором размещается ЦМТ, должно быть капитальным и иметь прочную конструкцию.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В ЦМТ должны быть внедрены соответствующие физические меры безопасности (контроль доступа, замки дверей, охранная сигнализация, система видеонаблюдения, пропуска и процедуры допуска посетителей) для защиты персонала, информации и операций от любого негативного внешнего воздействия, как природного происхождения, так и в результате умышленных действий, включая преступное нападение. 2. В мониторинговой комнате ЦМТ должны быть установлена как минимум одна кнопка тревожной сигнализации, выведенная на пульт внешней охранной организации или правоохранительных органов. Процедура эскалации включает в себя немедленный вызов охранной организации или правоохранительных органов и использование пароля / кода тревоги для персонала мониторингового центра. Процесс документируется и проверяется каждые три месяца. 3. ЦМТ должен иметь постоянное, надежное подключение к источникам воды и электроэнергии.

Требования

<p>A.1.3</p>	<p>Оценка рисков места расположения и процессов ЦМТ должна проводиться не реже одного раза в год.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Оценка рисков должна быть задокументирована и утверждена руководством ЦМТ. 2. Оценка рисков должна включать оценку контрмер, планов действий, антикризисного управления и планов обеспечения непрерывности деятельности для всех выявленных рисков и чрезвычайных ситуаций.
<p>A.1.4</p>	<p>У ЦМТ должны быть соответствующие процедуры для защиты персонала и обеспечения непрерывности деятельности.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Работа ЦМТ должна регулироваться операционными процедурами, которые требуют ежегодного пересмотра и обновления по мере необходимости. 2. Внедрены процедуры эскалации для активации тревоги (кнопка тревожная сигнализации), которые включает незамедлительное обращение во внешней охранной организацию и / или правоохранительные органы. Мониторинговый персонал имеет возможность скрытого уведомления через систему паролей и / или кодов тревоги действия под принуждением. Процесс документируется и проверяется каждые три месяца. 3. Комплексная проверка сигналов тревоги ТС для выявления уязвимостей в системе их управления должна выполняться не реже двух раз в год. 4. Документированный план обслуживания всех критически важных систем. 5. Не допускается совмещение обязанностей операторов ЦМТ с иными обязанностями, не связанными с работой ЦМТ. 6. Должна производиться оценка нагрузки на управленческий и рядовой персонал на соответствие выполняемой объема работ.

Требования

Раздел	Услуги Мониторингового центра - Дополнительные опции
А	Обязательные требования
А.1.5	<p>Необходимо внедрить документированную программу обучения персонала ЦМТ. Учёт прохождения обучения ведётся в установленном порядке: Программа обучения должна включать в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Первичный инструктаж для вновь принятых сотрудников. 2. Обучение работе с оборудованием и техническими системами безопасности. 3. Годовой график обучения и переподготовки по всем стандартным операционным процедурам и планам действий в чрезвычайных ситуациях. 4. Протоколы коммуникации с ПЛУ/Заявителем. 5. Обеспечение конфиденциальности и защиты интеллектуальной собственности.
А.1.6	<p>Процедуры проверки собственного и временного агентского персонала должны включать в себя проверку истории трудовой деятельности, пробелов в трудоустройстве, судимостей, увольнения с работы в аналогичной/той же отрасли, квалификации, связанной с работой (проверка должна проводиться с учетом ограничений местного законодательства).</p>
А.1.7	<p>У ЦМТ должны быть эффективные процедуры предрейсовой проверки ТС, подлежащих мониторингу.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предусмотрена процедура проверки и подтверждения работоспособности устройств слежения и сигнализации. 2. Внедрены процедуры обращения с неисправностями оборудования и уведомления руководства ПЛУ/Заявителя. <p>Примечание: Рекомендуется проверка связи с водителями и нарядом сопровождения при его наличии</p>
А.1.8	<p>ЦМТ внедряет процедуры своевременной и эффективной обработки событий, приводящих к возникновению сигналов тревоги, с учётом:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Возможности своевременно реагировать на несколько событий одновременно. 2. События должны разделяться по категориям, для каждой категории должно быть установлено целевое время реагирования. На сигналы категории высшего приоритета необходимо реагировать в течение 2 минут после активации. 3. У ЦМТ есть протоколы реагирования в процессе мониторинга всех транспортных средств, датчиков и сигналов тревоги в соответствии с требованиями ПЛУ/Заявителя. Должны вестись записи сигналов тревог, в том числе спутникового слежения, а также предпринятых действий. 4. Если используются системы мониторинга транспортных средств, предоставленные ЦМТ или ПЛУ/Заявителем, ЦМТ должен иметь уникальный идентифицируемый доступ для безопасного входа в систему. 5. Внедрены процедуры по эскалации сигналов тревоги от ТС и списки контактов служб реагирования. <p>Они должны включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> а. Водитель транспортного средства б. Национальные и / или местные правоохранительные органы <p>Кроме того, если это предусмотрено и применимо</p>

Требования

	<ul style="list-style-type: none">c. Центральные или местные подразделения ЦМТd. Сервисные партнеры ЦМТ по договоруe. Поставщик услуг сопровожденияf. Головной офис ПЛУ или его филиалы <ul style="list-style-type: none">6. ЦМТ должен иметь доступ к контактным данным соответствующих правоохранительных органов в каждой стране и для каждого участка маршрута (имеется ввиду не только общий номер экстренной помощи для стран) и партнеров по реагированию, способных оказать поддержку в любой чрезвычайной ситуации.7. Выполняется и регистрируется ежедневная проверка качества мониторинга, приема сигналов тревоги и протоколов эскалации.8. Необходимо регистрировать все системные сбои или недостатки, а также подтверждения их исправления.9. Необходимо выявлять причины всех операционных ошибок или невозможности следовать процедуре, вести записи о происшедших событиях и предпринятых мерах по их исправлению.10. Ключевые показатели эффективности и статистика обработки сигналов тревоги должны быть доступны для аудита руководством ЦМТ и предварительно авторизованными ПЛУ / Заявителями.11. Доступность архива всех данных о маршрутах и предпринятых действиях должна составлять не менее 30 дней. <p>Примечание:</p> <ul style="list-style-type: none">а) Должна существовать система классификации всех сигналов тревоги. Наивысшим приоритетом является тревога, связанная с угрозой жизни / здоровью.б) Статус сигнала тревоги должно повышаться или понижаться в зависимости от ситуации.в) Должны быть предусмотрены процедуры связи с водителем во время тревоги.г) Могут применяться кодовые слова или фразы для подтверждения ситуации водителя, но они не должны ставить под угрозу его безопасность.
--	---

Требования

Раздел	<i>Услуги Мониторингового центра - Дополнительные опции</i>
A	<i>Обязательные требования</i>
A.1.9	<p>Процедуры ЦМТ должны обеспечивать возможность взаимодействия на нескольких языках:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Возможность общения с водителями транспортных средств и/или экстренными службами на языке, на котором говорят обе стороны, через переводчика, либо с помощью действенной системы автоматического перевода. 2. ЦМТ должен обеспечить возможность общения на разных языках для маршрутов, по которым ведется мониторинг транспортных средств. 3. Возможность общения на разных языках должна быть четко описана в соответствующей процедуре или протоколе. Они должны предусматривать работу с исключениями, когда общение на одном языке невозможно.
A.1.10	ЦМТ использует уникальные идентификаторы и возможность отслеживания для каждого транспортного средства.
A.1.11	<p>ЦМТ отслеживает местонахождение транспортных средств в режиме реального времени или с интервалами, предварительно согласованными с ПЛУ.</p> <p>Примечание: необходимо внедрить процесс выполнения и поддержания требований ПЛУ/Заявителя.</p>

Требования

Раздел	Услуги Мониторингового центра - Дополнительные опции
А	Обязательные требования
А.1.12	<p>ЦМТ внедряет документированные процедуры приема сигналов и реагирования для устройств систем слежения и сигнализации транспортных средств. Процедуры должны предусматривать порядок действий в случае:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Срабатывание сигнализации при проникновении в кабину водителя. 2. Срабатывание стационарной и мобильной кнопок тревожной сигнализации. 3. Несанкционированной остановки 4. Расцепление полуприцепа (при его использовании) 5. Несанкционированное открытие двери грузового отсека. 6. Отклонение от маршрута (тревога геозоны) 7. Потеря голосовой связи. 8. Потеря сигнала от системы слежения. 9. Внешнее вмешательство доступ в устройство слежения. 10. Статус батареи питания устройства слежения.
А.1.13	<p>ЦМТ должен быть в состоянии продемонстрировать свою возможность адекватно выполнять индивидуальные требования ПЛУ/Заявителя и/или их клиентов по мониторингу, реагированию и уведомлению при получении сигналов тревоги.</p> <p>Примечание: в подтверждение своей возможности соответствовать заявленным требованиям ЦМТ достаточно предоставить примеры индивидуальных планов.</p>
А.1.14	<p>ЦМТ должен вести перечень зон (участков маршрута), где есть возможность прибытия на место инцидента местного наряда реагирования в дополнение к ресурсу правоохранительных органов или где правоохранительные органы не оказывают поддержку. ЦМТ должен документировать возможность реагирования на инциденты. Отсутствующие в списке места должны рассматриваться, как зоны, где прибытие местного наряда реагирования не возможно.</p>
А.1.15	<p>У ЦМТ имеются планы обеспечения безопасности и непрерывности операций, в соответствии с которыми ЦМТ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Провел оценку рисков и подготовил отчет, на основании которого разработаны планы обеспечения непрерывности бизнеса в чрезвычайных ситуациях. К ним относятся (но не ограничиваются ими): пожар, наводнение, недоступность услуг ЦМТ, кибератаки. 2. Установил локальные системы резервного питания от аккумуляторных батарей, которых должно хватить для электропитания критически важного оборудования ЦМТ по мониторингу и связи в течение не менее 10 минут. 3. Внедрил меры по обеспечению бесперебойного питания серверов и оборудования для мониторинга. Питание резервного источника электроснабжения на объекте должно осуществляться от генератора или генераторов с резервированием от ИБП, в соответствии с EN 62040-1 или аналогичным стандартом. Запас топлива для генераторов должен обеспечивать их работу не менее 24 часов. 4. Внедрил процедуры по защите своих критически важных систем данных от кибератак. Определены действия по восстановлению систем в случае успешной кибератаки.

Требования

A.2	Роль и ответственность ПЛУ/Заявителя
A.2.1	<p>ПЛУ/Заявитель должен заключить с ЦМТ официальное соглашение. Данное соглашение должно отражать следующие области:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Описание операционных потребностей ПЛУ/Заявителя.2. Уровни обслуживания ЦМТ и ПЛУ/Заявителя3. Список процедур или протоколов, которые предусмотрены соглашением.4. Информация/данные, которые разрешено или запрещено предоставлять.5. Полномочия ПЛУ /Заявителя на проведение аудитов деятельности ЦМТ.6. Допустимые уровни коммуникации ЦМТ с ПЛУ/Заявителем, клиентами ПЛУ/Заявителя и его сервисными партнерами.

Требования

Раздел	Услуги Мониторингового центра - Дополнительные опции
А	Обязательные требования
А.2.2	<p>Внедрен процесс пересмотра и своевременного внесения изменений в соглашение между ПЛУ/Заявителем и ЦМТ. Он должен включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Способы внесения небольших операционных корректировок в требования бизнеса. 2. Выявление и внедрение значимых изменений в требования бизнеса, исходя из операционных потребностей или риска возникновения событий и угроз.
А.2.3	<p>ПЛУ/Заявитель должен обеспечить водителя документальными протоколами и инструкциями, в соответствии с которыми:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Устройство тревожной сигнализации дверей грузового отсека автомобиля должно находиться в рабочем и состоянии и поставлено на охрану. 2. Непосредственно перед загрузкой все установленные устройства слежения включены и поставлены на охрану. 3. Водитель должен уметь распознавать угрозы и своевременно реагировать в следующих ситуациях: <ol style="list-style-type: none"> a. Проникновение в кабину водителя. b. Активация стационарной и мобильной кнопок тревожной сигнализации. c. Остановка в неполюженном месте. d. Расцепление полуприцепа (при его использовании). e. Несанкционированное открытие двери грузового отсека. f. Отклонение от маршрута (тревога геозоны). g. Потеря голосовой связи. h. Потеря сигнала от системы слежения. i. Внешнее вмешательство в устройство слежения. j. Статус батареи питания устройства слежения.
А.2.4	<p>ПЛУ/Заявитель должен предоставить ЦМТ специфические детали о маршруте и иную информацию, соблюдение которых должно контролироваться. Они должны включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Подробные или общие планы маршрута. 2. Имя водителя и контактные данные. 3. Любые разрешенные места для ночной стоянки или остановок для отдыха. 4. Информация об транспортном средстве (включая государственный регистрационный знак). 5. Ожидаемое время погрузки/отправления. 6. Ожидаемое время прибытия / выгрузки. <p><i>Примечание: процесс предоставления данной информации должен документироваться и быть доступным для проверки по требованию.</i></p>

Требования

Раздел	Запорные механизмы дверей грузового отсека - Дополнительные опции	1. ТС с жесткими бортами	2. ТС с тентованным полуприцепом	3. Минивены/ Грузовые фургоны с жестким кузовом	4. Морские контейнеры. Перевозка наземным транспортом
В	Обязательные требования				
B.1	На дверях (створках) грузового отсека используются внутренние или защищенные петли.	✓	N/A	✓	N/A
B.2	Двери грузового отсека не могут быть открыты независимо друг от друга. В закрытом состоянии одна из створок дверей должна полностью прикрывать другую.	✓	N/A	✓	N/A
B.3	Грузовой отсек оборудован внутренней автоматической системой запираения дверей, которая контролируется удаленно.	✓	N/A	✓	N/A

Требования

Раздел	Безопасность и отслеживание грузов при использовании ж/д сообщения - Дополнительные опции
С	Обязательные требования
С.1	Оценка рисков
С.1.1	<p>ПЛУ/Заявитель обязан проводить оценку рисков на железнодорожных терминалах в пунктах отправления и назначения. Угрозы безопасности должны быть идентифицированы, а действия ПЛУ/Заявителя и/или оператора (-ов) железнодорожного терминала по снижению рисков, способные привести к утрате груза, должны быть задокументированы. Как минимум, оценка рисков должна предусматривать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Процесс должен быть задокументирован и требовать от руководства ПЛУ/Заявителя принятия адекватных мер по выявлению уязвимостей и снижению негативных последствий от наступления угроз. 2. Оценку рисков необходимо проводить/обновлять не реже одного раза в год. 3. Перечень общих угроз, подлежащих учёту, должен включать: <ol style="list-style-type: none"> a. Хищение груза, контейнеров или транспортных средств b. Кража или копирование информации, которая может быть использована для совершения кражи c. Случаи проникновения третьих лиц на объекты терминала и прилегающую территорию d. Попытки несанкционированного доступа к грузу во время нахождения на терминале e. Эффективность систем безопасности f. Процедуры по предотвращению получения груза по фиктивным документам g. Непрерывность в обеспечении безопасности объекта в периоды нехватки персонала или стихийных бедствий и т.п. <p>Примечание: Данная информация предоставляется Заказчику по требованию</p>
С.2	Процедуры в отношении грузов повышенной категории риска
С.2.1	Между ПЛУ/Заявителем и Оператором железнодорожного терминала существуют договорные обязательства по обращению с загруженными ТС, полуприцепами или контейнерами, которые задекларированы как «Уязвимые грузы» или «Грузы повышенной категории риска».

Требования

<p>C.2.2</p>	<p>ПЛУ/Заявитель согласует, документирует и внедряет операционные процедуры совместно с Оператором железнодорожного терминала. Таковые предусматривают:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Передача груза под ответственность ж/д терминала в пункте отправления (ответственность ПЛУ/Заявителя) <ol style="list-style-type: none"> a. Инспекция ТС/полуприцепа/контейнера по прибытии на терминал b. Проверка целостности пломб и запорных устройств на наличие признаков вскрытия 2. Правильность заполнения и наличие подписей в товаросопроводительной документации <ol style="list-style-type: none"> c. Инспекция перед отправкой (Оператор ж/д терминала) d. Безопасное хранение и мониторинг перед погрузкой на ж/д платформу e. Проверка целостности пломб и запорных устройств на наличие признаков вскрытия 3. Процедуры по время транзита по железной дороге (ответственность Оператора ж/д терминала) <ol style="list-style-type: none"> f. Процедуры уведомления ПЛУ/Заявителя о длительных задержках в отправлении и отклонениях от графика движения g. Определены меры по снижению риска в случае инцидентов, нехватки штатного персонала/болезни сотрудников терминала, неисправности подвижного состава, забастовок, несчастных случаев, неблагоприятных климатических условий. <ol style="list-style-type: none"> a. Инспекция ТС/полуприцепа/контейнера по прибытии на терминал в пункте назначения b. Проверка целостности пломб и запорных устройств на наличие признаков вскрытия 4. Передача и инспекция на терминале в пункте назначения (ответственность ПЛУ/Заявителя) <ol style="list-style-type: none"> j. Инспекция ТС/полуприцепа/контейнера по прибытии на терминал <ol style="list-style-type: none"> a. Проверка целостности пломб и запорных устройств на наличие признаков вскрытия b. Правильность заполнения и наличие подписей в товаросопроводительной документации c. Внедрены процедуры предварительного уведомления о прибытии груза в следующий пункт назначения 5. Между ПЛУ/Заявителем и Оператором ж/д терминала согласованы процедуры уведомления о чрезвычайных ситуациях, и эскалации. Данная процедура действует в режиме 24/7. 6. ПЛУ/Заявитель обеспечивает наличие и адекватность процедур подготовки персонала в отношении его роли и ответственности при поддержании собственных операций при использовании ж/д терминалов. 7. ПЛУ/Заявитель обеспечивает наличие и достаточность процедур подготовки персонала Оператора ж/д терминала для обеспечения его роли и ответственности при поддержании собственных операций.
--------------	---

Требования

Раздел	<i>Безопасность и отслеживание грузов при использовании ж/д сообщения - Дополнительные опции</i>
С	Обязательные требования
С.3	Расследования
С.3.1	<p>Договорные обязательства ПЛУ/Заявителя с Оператором железнодорожного терминала предусматривают достаточный уровень коммуникации и обмена информацией, который необходим между ПЛУ и Оператором терминала в случае инцидента. Таковой предусматривает, но не ограничиваются следующими положениями:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Временные рамки, согласно которым Оператор обязан сообщить ПЛУ об отсутствии или утрате принадлежащего ему груза. 2. Детали инцидента и статус расследования должны быть предоставлены при первичном уведомлении (место происшествия, способ совершения преступления, статус расследования и, если в процесс вовлечены правоохранительные органы, необходимые детали). 3. Процесс совместного принятия решения по переводу инцидента в категорию урегулированный или незавершенный. <p>Примечание: Данная информация предоставляется Заказчику по требованию.</p>
С.4	Использование мониторингового оборудования
С.4.1	<p>В тех случаях, когда при хранении на терминале или в процессе транзита по ж/д от ПЛУ/Заявителя или Оператора железнодорожного терминала требуется использование электронных устройств слежения для мониторинга груженых ТС/полуприцепа или контейнера, должна быть внедрена соответствующая процедура мониторинга и реагирования, согласованная между ПЛУ/Заявителем и Оператором ж/д терминала.</p> <p>Примечание: Данная информация предоставляется Заказчику по требованию.</p>

Требования

Раздел	Услуги сопровождения – Дополнительные опции
D	Обязательные требования
D1	Уровни сервиса для поставщиков услуг сопровождения
D.1.1	<p>Должно быть заключено официальное соглашение между ПЛУ / заявителем и поставщиком услуг сопровождения. Соглашение должно включать ссылки на:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обзор операционных потребностей ПЛУ / заявителя. 2. Поставщики услуг сопровождения и уровни обслуживания ПЛУ / заявителя. 3. Список процедур или протоколов, которые должны быть включены в соглашение. 4. Информация / данные, которые должны или не могут быть предоставлены. 5. Полномочия ПЛУ / заявителя на проведение аудитов деятельности поставщика услуг сопровождения. 6. Разрешенное общение поставщика услуг сопровождения с ПЛУ / заявителем, клиентами ПЛУ / заявителя и сервисными партнерами ПЛУ / заявителя.
D1.2	<p>Для сопровождения автотранспортных средств необходимо привлекать только соответствующим образом подготовленный выделенный внутренний персонал или внешнего поставщика услуг сопровождения - охранную компанию.</p> <p>Примечание: если привлекается внешний поставщик, услуга должна оказываться только профессиональной организацией, имеющей соответствующие государственные сертификаты и лицензии.</p>
D1.3	<p>Услуги сопровождения должны быть доступны для ПЛУ/Заявителя. Необходимо иметь документированные процедуры, которые должны быть внедрены и включать в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Транспортные средства, используемые для сопровождения, должны быть: <ol style="list-style-type: none"> a. В рабочем состоянии, соответствовать требованиям производителя и локальным нормативным требованиям. b. Полностью заправлены топливом, пройти предрейсовую проверку, прежде чем выехать на сопровождение грузового транспортного средства. c. На автомобиле должна быть установлена тревожная кнопка, активируемая нажатием и/или голосом. Приемлемой альтернативой является портативное устройство с той же функциональностью и назначением, которое персонал службы безопасности может носить с собой, подключенное к собственному центру мониторинга/ЦМТ. d. Голосовая связь в режиме реального времени должна обеспечивать коммуникацию между водителем транспортного средства, собственным центром мониторинга службы сопровождения и сторонним ЦМТ (где расположено оборудование мониторинга сопровождаемых ТС).
D1.4	<p>ПЛУ/Заявителю должны быть доступны услуги внешнего (демонстративного) и/или скрытого сопровождения. Машины внешнего сопровождения должны иметь соответствующую маркировку, указывающую на то, что они относятся к службе сопровождения частного охранного предприятия. Машины скрытого сопровождения не должны иметь видимых маркировок.</p>

Требования

Раздел	<i>Услуги сопровождения – Дополнительные опции</i>
D	Обязательные требования
D2	Сотрудники охранной организации
D2.1	<p>Сотрудники охраны должны обладать необходимыми компетенциями и пройти соответствующую профессиональную подготовку. Минимальные требования включают:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Находясь при исполнении служебных обязанностей, сотрудники должны носить стандартную униформу и/или специальные сигнальные жилеты, чтобы их можно было легко идентифицировать как сотрудников службы безопасности. 2. Иметь при себе служебное удостоверение и удостоверение личности для предъявления по запросу сотрудников правоохранительных органов или других государственных служб. 3. Пройти тестирование перед трудоустройством и подтвердить свою квалификацию на соответствие выполняемым служебным обязанностям. 4. Необходимо наличие подтверждающих записей об обучении и переподготовке по всем видам задач по сопровождению, включая: действия в чрезвычайных ситуациях, протоколы сопровождения, реагирование на сигналы тревоги/неисправности, порядок коммуникации с правоохранительными органами и руководством компании. 5. Процесс трудоустройства должен включать процедуры отбора и проверки благонадежности кандидатов.
D3	Процедуры охранной организации
D.3.1	<p>Необходимо внедрить процесс пересмотра и своевременного внесения изменений в официальное соглашение между ПЛУ/Заявителем и охранной организацией, предоставляющей услуги сопровождения. Процесс должен предусматривать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Внесение незначительных операционных корректировок в требования бизнеса. 2. Выявление и внедрение значимых изменений в требования бизнеса, исходя из операционных потребностей или риска возникновения событий и угроз.
D.3.2	<p>Ношение огнестрельного оружия допускается только при соблюдении всех нижеперечисленных условий и при наличии внедренной политики, в которой эти условия отражены надлежащим образом.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Законодательство страны разрешает ношение огнестрельного оружия, а охранное предприятие, оказывающее услуги сопровождения, полностью соответствует всем требованиям законодательства. 2. Имеется документальное подтверждение согласия грузовладельца и ПЛУ/Заявителя на вооружённое сопровождение. 3. Необходимость ношения и условия применения огнестрельного оружия подтверждены оценкой рисков, проведенной охранной организацией. 4. Весь персонал охранной организации, вовлеченный в процесс закупки, технического обслуживания, хранения, обучения и ношения огнестрельного оружия, соответствует требованиям законодательства. Документальное подтверждение этого должны быть предоставлены Уполномоченному аудитору.

Требования

Раздел	<i>Угрозы ИТ и кибер-безопасности - Дополнительные опции</i>
Е	<i>Обязательные требования</i>
Е.1	<p>У ПЛУ/Заявителя должны быть политики по ИТ и кибер-безопасности. Они могут быть оформлены одним или несколькими документами и должны охватывать следующие области:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Действия ПЛУ/Заявителя по идентификации и реагированию на угрозы. 2. Внедренные политики и процедуры по защите, выявлению, тестированию и реагированию на инциденты. 3. Методы восстановления ИТ-систем и/или данных. 4. Протоколы уведомления Заказчиков/Клиентов для снижения воздействия на цепи поставок в течение 24 часов с момента обнаружения инцидента. 5. Процедуры ежегодного пересмотра и обновления политик при необходимости.
Е.2	<p>ПЛУ/Заявитель должен поддерживать программу обучения для персонала по информационной безопасности. Она включает в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Роль и ответственность пользователей компьютеров в поддержании безопасности и связанных с этим преимуществ. 2. Внедрена система учёта прохождения обучения персоналом, срок хранения записей в которой составляет не менее 2 лет.
Е.3	<p>ПЛУ/Заявитель должен внедрить документированную политику обеспечения мер кибер-безопасности у субподрядчиков и/или поставщиков, которая предусматривает следующее:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Требования ПЛУ/Заявителя по кибер-безопасности доведены до субподрядчика и/или поставщика и включены в договор. 2. При несогласии субподрядчика и/или поставщика следовать требованиям по кибер-безопасности ПЛУ/Заявителя, необходимо задокументировать и внедрить меры по снижению рисков ПЛУ/Заявителя и его клиентов.
Е.4	<p>ПЛУ/Заявитель должен внедрить план по предотвращению перебоев в электроснабжении, который обеспечивает питание критически важных ИТ-систем в течение не менее 48 часов, например, источник бесперебойного питания или резервный генератор.</p>
Е.5	<p>Информационные системы ПЛУ/Заявителя должны быть защищены лицензированным антивирусным и антивредоносным программным обеспечением (ПО). Антивирусное и антивредоносное ПО должно иметь последние обновления.</p>
Е.6	<p>ПЛУ/Заявитель должен иметь соответствующий план аварийного восстановления ИТ систем после атак со взломом системы, включая, помимо прочего, процедуру резервного копирования и восстановления всех необходимых данных и программного обеспечения.</p>

Требования

E.7	Информационные системы ПЛУ/Заявителя должны проходить процедуру резервного копирования. Резервные копии системы должны регулярно тестироваться, а данные резервных копий должны быть зашифрованы и переданы на хранение за пределами головного офиса.
-----	---

Требования

Раздел	<i>Угрозы ИТ и кибер-безопасности - Дополнительные опции</i>
E	<i>Обязательные требования</i>
E.8	<p>В целях управления и контроля доступа ПЛУ/Заявитель должен внедрить политику использования персональных идентификаторов и сложных паролей для доступа к информации со всех учетных записей. Данные процедуры должны обеспечивать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Внедрена программа проверки паролей на соответствие политике. 2. При создании новой учетной записи должен назначаться уникальный пароль. 3. Первоначальные пароли не могут содержать имя пользователя, идентификационный номер или состояться по аналогии с пользовательскими данными. 4. Пароль доводится до сведения пользователя безопасным способом и только после его идентификации. 5. Пользователи обязаны сменить первоначальный пароль при первом входе в систему. 6. Пароли необходимо менять не реже одного раза в 90 дней.

Publishing and copyright information

The TAPA copyright notice displayed in this document indicates when the document was last issued.

© TAPA 2017-2020

No copying without TAPA permission except as permitted by copyright law.

Publication history

First published in January 2020

First (present) edition published in January 2020

This Publicly Available Specification comes into effect on 1st July 2020