



Sicherheitsanforderungen für LKW – Transporte TSR 2023

Anlage D
See-Container

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

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

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



Inhaltsverzeichnis

Verfahren für Managementunterstützung und Verantwortlichkeiten.....	4
9.1 Sicherheits Management.....	4
9.2 Richtlinien und Anweisungen.....	4
9.3 Untersuchungen und Kontakt zu Strafverfolgungsbehörden.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.4 Aufzeichnungen über Abholungen und Zustellungen	5
9.5 Risikoanalyse und sicheres Parken.....	5
Überwachungs- und Verfolgungsverfahren.....	6
9.6 Alarmreaktionsverfahren	Error!
Bookmark not defined.	
Schulungsverfahren.....	7
9.7 Monitoring Personal Schulung.....	7
Anweisungen während des Transportverlaufs.....	7
9.8 HVTT (sicherheitsgefährdete hochwertige Fracht) Reaktions Anweisungen.....	7
Mitarbeiter Integrität.....	7
9.9 Sicherheitsüberprüfung/Hintergrundcheck/Kündigung (soweit gesetzlich zulässig).....	7
Physische Sicherheit.....	8
9.10 Sicherheitsregeln für Zugmaschinen / Transporter.....	8
9.11 Laderaum.....	9
Methode zur Standortverfolgung und Alarme.....	10
9.12 Zwei-Wege-Kommunikationssysteme.....	10
9.13 Verfahren zur Sendungsverfolgung.....	10
9.14 Verfolgungs- und Ortungsgeräte.....	11
9.15 Führerhauskabine.....	13
9.16 Frachtraumalarmsysteme.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.17 Ausfall des Ortungsgerätes.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.18 Satellitennavigationssystem.....	14
Sicherheitsverfahren.....	14



9.19 Geplante Reiseroute.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.20 Fahrzeugwartungsprogramm.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.21 Ungeplante Stopps.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.22 Sicheres Parken.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.23 Unbefugte Personen.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.24 Verwaltung der Sicherheitsausrüstung.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.25 Schlüssel Management.....	16
9.26 Schulung zur Abholung und Zustellung.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.27 Vor-Abfahrt-Kontrolle durch den Fahrer.....	Error!
Bookmark not defined.	
9.28 TSR Fahrzeug Register.....	16
Fahrsicherheitstraining.....	17
9.29 Schulungsprogramm.....	17
Frachtübergabeprozess.....	17
9.30 Überprüfung der Vollständigkeit von Kartons und Paletten bei Erhalt und Lieferung..	17
9.31 Lieferpapiere und Abliefernachweise.....	17
9.32 Anwesenheit des Fahrers bei der Be- und Entladung.....	18
9.33 Voravis vorhanden.....	Error!
Bookmark not defined.	
LSP / Antragsteller Selbstbewertung.....	19
9.34 Selbstbewertung der Fahrzeuge bevor sie in das TSR Fahrzeugregister aufgenommen werden.....	19
9.35 Laufende Überprüfung um die Einhaltung der Vorgaben der TSR zu gewährleisten.....	19



Fahrzeug Kategorie : **Containerchassis**, auch intermodales Chassis oder Skelettanhänger genannt.

Fahrzeug Beschreibung: Ein Containerchassis ist ein Fahrgestell, das für den sicheren Transport von intermodalen Containern auf der Straße, z. B. zwischen Häfen, Verladebahnhöfen, Containerdepots und Verladereinrichtungen, konzipiert ist. Das Fahrgestell sollte einen Königszapfen haben, damit es über die Sattelplatte mit der Sattelzugmaschine verbunden werden kann, sowie ein Paar Stützbeine, die heruntergekurbelt werden können, um es zu parken, wenn es nicht an eine Zugmaschine angehängt sind.

Audit Level : Level 1, 2 oder 3

Auditor Type : IAB (Für Level 1, 2 & 3)
AA (Für Level 3)

Anforderungen

Kapitel	Verfahren für Management-Unterstützung und Verantwortlichkeiten	Audit Level		
		1	2	3
9.1.	Sicherheitsmanagement			
9.1.1	Die Unternehmensleitung muss offiziell eine Person (AA) für die Sicherheit vor Ort benannt haben, die für die Einhaltung der TAPA TSR, den Abschluss von SCARS, die Risikobewertung, den Managementbericht und den Sicherheitsanforderungen für die Lieferkette des Unternehmens verantwortlich ist. Eine weitere Person (kann dieselbe sein) ist auch für die Überwachung des TSR-Programms zuständig. Dazu gehören die Planung von Konformitätsprüfungen, die Kommunikation mit den Zertifizierungsstellen, die Neuzertifizierung, Änderungen des TSR-Standards usw. Hinweis: Bei diesen Personen kann es sich um einen Angestellten oder eine externe Person handeln, die vertraglich mit dieser Aufgabe betraut ist.	✓	✓	✓
9.2.	Richtlinien und Anweisungen			
9.2.1	Der LSP muss über eine schriftliche Sicherheitsrichtlinie für die Lieferkette des Unternehmens (Sicherheitspolitik) verfügen, die vom Management verabschiedet wird.	✓	✓	✓



9.2.2	Spezifische Anweisungen für die Abwicklung von hochwertiger, diebstahlgefährdeter Fracht (HVTT) müssen vorhanden sein und mit den TSR-Anweisungen übereinstimmen.	✓	✓	✓
9.2.3	Die spezifischen HVTT und TSR-Anweisungen sind ebenfalls für die Subunternehmer des LSP/Antragsellers anwendbar und müssen sich in einer formalen Vereinbarung zwischen allen Parteien widerspiegeln.	✓	✓	✓
9.3.	Untersuchungen und Kontakt zu Strafverfolgungsbehörden			
9.3.1	<p>Der LSP/Antragsteller muss schriftliche und umgesetzte Richtlinien vorweisen, die dem Käufer mitgeteilt wurden, um sicherzustellen, dass alle Frachtverluste untersucht werden. Diese sollen beinhalten, jedoch nicht beschränkt sein auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Benachrichtigung des Käufers im Fall eines vermuteten oder tatsächlichen Frachtverlustes innerhalb von 24 Stunden. 2. Einen Ablaufplan oder Schritte, die der LSP / Antragsteller routinemäßig bei Untersuchungen von Verlusten unternimmt. (ein bewährtes Verfahren ist ein Flowchart). 3. Angabe der Art der Informationen, die an einen Käufer weitergegeben werden können und nicht 4. Die Strafverfolgungsbehörden sollten unverzüglich über jeden Vorfall von Verlust, Schäden/Überfall oder böswilliger Beschädigung durch den LSP informiert werden, indem eine offizielle Anzeige einreicht, wird. <i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten unabhängig davon, ob der Schadensfall eintrat, während die Fracht unter der Kontrolle des LSP / Antragstellers oder seiner Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter stand.</i> Außerdem wäre eine echte oder auch anonyme Meldung an die TAPA-Datenbank für Vorfälle sehr willkommen. 	✓	✓	✓
9.3.2	Der LSP / Antragsteller muss ein Verzeichnis der Kontaktnummern von Strafverfolgungsbehörden (LEA) innerhalb der Transportstrecken pflegen und es muss eine dokumentierte Anweisung, sowohl für das Unternehmen als auch für die Fahrer existieren, welches die Kommunikation mit den Strafverfolgungsbehörden im Fall eines Diebstahles regelt.	✓	✓	✓
9.4	Aufzeichnungen über Abholungen und Zustellungen			
9.4.1	Der LSP / Antragsteller muss Aufzeichnungen über alle Abholungen und Zustellungen führen und für einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren aufbewahren, damit im Falle einer Untersuchung darauf zugegriffen werden kann.	✓	✓	✓
9.5	Risikoanalyse und sicheres Parken			



9.5.1	<p>Der LSP/Antragsteller muss mindestens einmal jährlich eine Risikoanalyse der Fahrtrouten und Parkplätze machen, um sicherzustellen, dass die sichersten Fahrtrouten gewählt werden, um die Durchfahrt oder Stopps in Hochrisikogebieten gering zu halten. Diese Information muss dem Käufer auf Anfrage zugänglich gemacht werden.</p> <p>Die Bewertung muss mindestens enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein Verfahren zum Vorbeugen von Verspätungen durch Minimierung vermeidbare Verkehrsstaus. 2. Es gibt Verfahren zur Minimierung des Risikos unvermeidbarer Zeitverluste auf der Strecke und wenn Termine für das Eintreffen am Zielort oder zugelassenen Parkplätzen gefährdet sein können. 3. Die Vermeidung von Kriminalitäts-Hotspots wird berücksichtigt, indem Daten über Vorfälle, Ratschläge der Behörden und der Austausch von Branchennetzwerkdaten entsprechend analysiert werden. <p>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten für den Zeitraum in dem sich die Fracht in Gewahrsam des LSP / Antragsteller oder seine Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet. Es kann erforderlich sein, dass der LSP / Antragsteller separate Risikobewertungen durchführt, um die Risiken seiner Drittanbieter zu identifizieren und anzugehen.</p>	✓	✓	✓
Kapitel	Überwachungs- und Verfolgungsverfahren	Audit Level		
		1	2	3
9.6	Alarmreaktionsverfahren			
9.6.1	<p>Verfahren für Reaktionen bei Alarmen müssen mindestens einmal jährlich überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie auf dem neuesten Stand sind, dass Vorfälle wirksam erledigt und die Kontaktdaten auf dem neuesten Stand gehalten werden.</p>	✓	✓	✓
9.6.2	<p>Die Anweisungen für Reaktionen müssen mindestens genau bezeichnete Antworten enthalten für:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunikation mit den Strafverfolgungsbehörden 2. Hinweise für den Fahrer 3. Falls erforderlich Zuweisung von Ressourcen zum Ort des Geschehens 4. Schutz der verbliebenen und gefährdeten Ladung 5. Reaktion auf Ausfall des Ortungssystems 	✓	✓	✓



Kapitel	Schulungsverfahren	Audit Level		
		1	2	3
9.7	Monitoring Personal Schulung			
9.7.1	Der LSP / Antragsteller muss über ein Programm für das Personal verfügen, das Schulungen, die sachgemäße Nutzung von Ortungsgeräten und anderen Sicherheitsausrüstungen sowie die Protokollierung von Alarmreaktionen gemäß Punkt 9.6 Alarmreaktionsverfahren umfasst ODER einen Vertrag mit den gleichen Anforderungen mit einem anerkannten Dienstleister haben.	✓	✓	✓
Kapitel	Anweisungen während des Transportverlaufs	Audit Level		
		1	2	3
9.8	HVTT (sicherheitsgefährdete hochwertige Fracht) Reaktions- Anweisungen			
9.8.1	Der LSP / Antragsteller muss über dokumentierte Anweisungen verfügen, die folgendes abdecken: 1. HVTT-Fracht vor Sicherheitsvorfällen zu schützen (hohe Alarmstufe) 2. Auf verdächtige Handlungen zu reagieren (niedrige Alarmstufe) 3. Erkrankung des Fahrers 4. Fahrzeugpanne 5. Streiks 6. Umleitungen 7. Unfälle 8. Schlechte Wetterbedingungen 9. Annahmeverweigerung bei der Anlieferung oder der Lieferort ist nicht zugänglich <i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten für den Zeitraum in dem sich die Fracht in Gewahrsam des LSP / Antragsteller oder seine Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.</i>	✓	✓	✓
Kapitel	Mitarbeiter Integrität	Audit Level		
		1	2	3
9.9	Sicherheitsüberprüfung/Hintergrundcheck/Kündigung (soweit gesetzlich zulässig)			
9.9.1	Der LSP / Antragsteller muss einen Prozess zur Sicherheitsüberprüfung / Hintergrundcheck haben, der mindestens die Prüfung von früheren Beschäftigungsverhältnissen und Vorstrafenprüfungen beinhaltet. Sicherheitsüberprüfungen müssen für alle Bewerber durchgeführt werden, einschließlich Mitarbeiter und Subunternehmer. Der LSP / Antragsteller muss ein gleichwertiges Verfahren von seinen Vertragspartnern verlangen, die ihn mit Zeitarbeitern versorgen	✓	✓	✓



9.9.2	Der Zeitarbeiter muss eine Erklärung unterschreiben, dass er gegenwärtig keine strafrechtliche Verurteilung hat und die Sicherheitsverfahren des LSP/Antragstellers befolgen wird.	✓	✓	✓
9.9.3	LSP / Antragsteller hat mit der Agentur für Zeitarbeiter und / oder dem Subunternehmer eine Vereinbarung getroffen, wonach entweder diese die erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen oder die Sicherheitsüberprüfung selbst durchgeführt wird. Die Sicherheitsüberprüfung muss zurückliegende Straffälligkeiten und Beschäftigungsverhältnisse überprüfen.	✓	✓	✓
9.9.4	Es besteht ein Verfahren zum Umgang mit dem Personal, welches falsche Angaben gemacht hat sowohl vor als auch nach der Einstellung	✓	✓	✓
9.9.5	Verfahren zur Rückforderung von physischen Vermögenswerten und dem Löschen/Ändern von Passwörtern von entlassenen Mitarbeitern, das mindestens das Folgende einschließt: <ol style="list-style-type: none"> 1. Firmenausweis 2. Zugangsausweise 3. Schlüssel 4. Ausrüstung und Kleidung 5. Vertrauliche Informationen 	✓	✓	✓
9.9.6	Käuferdaten schützen: der Zugriff auf physische oder elektronische Systeme, die Käuferdaten enthalten, (Bestandsdaten oder Zeitpläne) muss entzogen werden. Eine dokumentierte Anweisung ist erforderlich.	✓	✓	✓
9.9.7	Eine aktuelle Liste der Belegschaft (eigene sowie die der Subunternehmer) zur Validierung der Verfahren des LSP zur Integrität der Belegschaft ist verfügbar.	✓	✓	✓
9.9.8	Wiedereinstellung: Es sind Verfahren vorhanden, um zu verhindern, dass LSP / Bewerber Arbeitskräfte wieder eingestellt werden, wenn die Ablehnungs- / Kündigungskriterien noch gültig sind. Hinweis: Die Aufzeichnungen werden vor der Wiedereinstellung überprüft (Beispiel: Hintergrund von zuvor entlassenem Personal oder abgelehnten Bewerbern (zuvor verweigerte Beschäftigung)).	✓	✓	✓
9.9.9	Der LSP führt eine aktuelle Liste aller eigenen Fahrer und die der Subunternehmer, die für das Führen der im Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge qualifiziert / geschult sind.	✓	✓	✓
Kapitel	Physische Sicherheit	Audit Level		
		1	2	3
9.10	Sicherheitsregeln für Zugmaschinen / Transporter			
9.10.1	Die Fahreranweisungen verlangen, dass die Kabinentüren des Fahrzeuges verriegelt und alle Fenster während des Transports geschlossen sind, es sei denn, sie müssen für betriebliche Abläufe geöffnet werden.	✓	✓	✓



9.10.2	Der Zugriff auf die Fahrzeugschlüssel ist auf die Fahrer und LSP / Bewerber- Geschäftsführung eingeschränkt.	✓	✓	✓
9.10.4	Das Fahrzeug muss mit einer Wegfahrsperrung ausgestattet sein, die ein Starten des Motors verhindert, ohne dass der Zünd- / Startschlüssel des Fahrzeugs vorhanden ist.	✓		
9.11	Laderaum			
9.11.1	<p>Hochwertige, schwere Hochsicherheitsverriegelung aus Edelstahl oder gehärtetem Stahl, die fest an allen Laderaumtüren angebracht ist. Es dürfen keine Ketten, Drahtseile, Stangen in Leichtbauweise, abnehmbare Riegel / Halterungen usw. verwendet werden. Schließvorrichtungen müssen während der gesamten Fahrt verwendet und verriegelt werden.</p> <p><i>Hinweis:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Es dürfen keine zeitweiligen Vorrichtungen wie Drahtseile, Stangen in Leichtbauweise, abnehmbare Riegel / Halterungen usw. verwendet werden.</i> • <i>Dies kann dazu führen, dass ein Seecontainer nicht mehr für Seetransporte / Binnenschifffahrt verwendet werden kann.</i> • <i>Beispiele für geeignete Schlösser finden Sie im Leitfaden für TAPA-Schließsysteme.</i> 	✓		
9.11.2	Hochwertige, schwere Hochsicherheitsverriegelung aus Edelstahl oder gehärtetem Stahl, die fest an allen Laderaumtüren angebracht ist ODER die zeitweilige Nutzung von Ketten, Drahtseile, Stangen in Leichtbauweise, abnehmbare Riegel / Halterungen usw. können verwendet werden. Schließvorrichtungen müssen während der gesamten Fahrt verwendet und verriegelt werden.		✓	
9.11.3	<p>Die Verriegelungen müssen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Elektronisch, automatisch oder manuell betätigt sein Einzigartig (doppelte Codes / Schlüssel / Passwörter zum Öffnen verschiedener Schlösser sind nicht zulässig) Schlösser und Befestigungsvorrichtungen müssen erheblichen Kräften standhalten und manipulationssicher sein. <p><i>Hinweis: Erläuterungen und Einzelheiten finden Sie im Leitfaden für TAPA-Schließsysteme.</i></p>	✓	✓	
9.11.4	Die Türen werden gemäß den internen Richtlinien des LSP / Antragsteller gesichert.			✓
9.11.5	Manipulationssichere Plomben werden bei allen direkten Nonstop-Sendungen verwendet. Die Plomben müssen nach ISO 17712 (I-, S- oder H-Klassifizierung) zertifiziert sein. Der LSP / Antragsteller muss über eine dokumentierte Anweisung verfügen, um sicherzustellen, dass	✓	✓	✓



	die Plomben kontrolliert werden und wer (Käufer, Lagerbetreiber oder LSP usw.) für das Anbringen und Entfernen der Siegel verantwortlich ist.			
9.11.7	Eine Wegfahrsperrung für die Fahrgestelle von Anhänger oder Seecontainer ist vorhanden, wenn der beladene Anhänger abgesetzt wird (Königszapfenschloss, Fahrwerksschloss oder Bremsleitungsschloss). <i>Hinweis: Absetzen/Loshaken/Abkoppeln eines beladenen Anhängers/Container ist unter TSR 1 nicht erlaubt</i>		✓	✓
Kapitel	Methode zur Standortverfolgung und Alarmer	Audit Level		
		1	2	3
9.12	Zwei-Wege-Kommunikationssysteme			
9.12.1	Es sind während der gesamten Fahrt Haupt- und Reserve-Systeme für ein Zwei-Wege-Echtzeit- Sprachkommunikationssystem (z. B. Mobiltelefon / Zwei- Wege-Funk) verfügbar. Der LSP / Antragsteller selbst oder das Monitoring Center als Drittanbieter verfügen über ein System, das die Sprachkommunikationsfunktion automatisch testen kann ODER Es ist ein Verfahren vorhanden, um sicherzustellen, dass vor der Tour ein manueller Anruf zum Testen der Kommunikation durchgeführt wird.	✓		
9.12.2	Mindestens ein System ist rund um die Uhr für die Echtzeit-Sprachkommunikation (z. B. Mobiltelefon / Funkgerät) mit dem Büro von LSP / Antragsteller oder Monitoring Center eines Drittanbieters verfügbar.		✓	✓
9.13	Verfahren zur Sendungsverfolgung			
9.13.1	LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst: 1. Standortverfolgung von LKW / Sattelzugmaschine 2. 24 / 7 Überwachung, 3. Die Fähigkeit zu Geofence von Routen und Parkplätze 4. Dokumentierte Reaktionsverfahren für den Umgang mit Notfällen. <i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten für den Zeitraum in dem sich die Fracht in Gewahrsam des LSP / Antragsteller oder seine Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.</i>	✓		
9.13.2	LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst: 1. Verfolgung beladener Anhänger / Container, wenn sie an einen LKW angekoppelt sind und wenn sie durch kriminelle Handlungen oder irrtümlich abgekoppelt wurden. 2. 24/7 Überwachung 3. Die Fähigkeit zu Geofence von Routen und Parkplätze	✓		



	4. Dokumentierte Reaktionsverfahren für den Umgang mit Notfällen.			
9.13.3	LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das folgendes umfasst: 1. Verfolgung von LKW / Transporter 2. Die Fähigkeit zum Geofence von Routen und Parkplätze 3. Dokumentierte Reaktionsverfahren für den Umgang mit Notfällen.		✓	
9.14	Verfolgungs- und Ortungsgeräte			
9.14.1	Ein Ortungsgerät muss an einer verdeckten Stelle in der Sattelzugmaschine des LKWs- / Transporters installiert sein und, sofern verfügbar, mindestens zwei Signalgebungsmethoden verwenden können, z.B. Methode 1: 3G oder 4G oder 5G Methode 2. SMS / GPRS mit GSM Methode 3. CDMA Methode 4. Satellitenortungsgerät Muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein. <i>Hinweis: In Ländern, in denen zwei verschiedene Formen der Signalgebung nicht verfügbar sind, muss der LSP / Antragsteller dies dem Auditor dokumentieren.</i>	✓		
9.14.2	Ein Ortungsgerät muss an einer verdeckten Stelle im Anhänger / Container installiert sein. Das Gerät kann intern oder extern installiert werden und muss, sofern verfügbar, mindestens zwei Signalgebungsmethoden verwenden können, z.B. Methode 1: 3G oder 4G oder 5G Methode 2. SMS / GPRS mit GSM Methode 3. CDMA Methode 4. Satellitenortungsgerät Muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein. <i>Hinweis: In Ländern, in denen zwei verschiedene Formen der Signalgebung nicht verfügbar sind, muss der LSP / Antragsteller dies dem Auditor dokumentieren.</i>	✓		
9.14.3	Ein Ortungsgerät muss an einer verdeckten Stelle in der Sattelzugmaschine vom LKW- / Transporter installiert sein und, sofern verfügbar, mindestens zwei Signalgebungsmethoden verwenden können, z.B. 3G oder SMS / GPRS mit GSM oder CDMA und muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein. <i>Hinweis: In Ländern, in denen zwei verschiedene Formen der Signalgebung nicht verfügbar sind, muss der LSP / Antragsteller dies dem Auditor dokumentieren.</i>		✓	
9.14.4	Ein Ortungsgerät muss an einer verdeckten Stelle in der Zugmaschine installiert werden.			✓



9.14.5	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Sattelzugmaschinen von LKW / Transporter ist mindestens ein Bericht alle sechzig (60) Minuten			✓
9.14.6	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Sattelzugmaschinen von LKW / Transporter ist mindestens ein Bericht alle fünf (5) Minuten.	✓		
9.14.7	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Anhänger / Container ist mindestens ein Bericht alle fünf (5) Minuten. Hinweis: Wenn die Zugmaschine und der Anhänger / Container miteinander verbunden sind und eine wirksame Abkoppelalarmvorrichtung vorhanden ist, muss nur eine der Einheiten diesen Standard für das Berichtsintervall erfüllen. Wenn die Einheiten getrennt werden, muss jede der beiden Einheiten unabhängig voneinander Bericht erstatten, sodass die Fähigkeit zum unabhängigen Senden einer Standortmeldung vorhanden sein muss.	✓		
9.14.8	Standard für das Berichtsintervall für Ortungsgeräte in den Sattelzugmaschinen von LKW / Transporter ist mindestens ein Bericht alle dreißig (30) Minuten		✓	
9.14.9	Die Ortungsgeräte in den Zugmaschinen von LKW / Transporter müssen folgende Ereignisse melden: 1. Jede Gerätemanipulation an einer der installierten Sicherheitssysteme 2. LKW-Stillstand 3. Batteriestatus des Ortungsgerätes 4. Türöffnung des Laderaums.	✓		
9.14.10	Wenn Anhänger / Container verwendet werden, müssen die Ortungsgeräte folgende Ereignisse melden: 1. Abkoppeln (Abhängen) des Anhängers / Fahrgestells 2. Jede Gerätemanipulation an einer der installierten Sicherheitssysteme 3. Stillstand von LKW / Anhänger / Container 4. Batteriestatus des Ortungsgerätes	✓		
9.14.11	Die Ortungsgeräte in den Zugmaschinen von LKW / Transporter müssen mit einer Notstrombatterie ausgerüstet sein, die in der Lage ist, die Signalübertragungsfähigkeit des Ortungsgerätes für nicht weniger als 24 Stunden, mit einer "Meldefrequenz" von nicht weniger als einer "Meldung" alle fünf Minuten, während der Anhänger abgekoppelt ist, aufrecht zu erhalten.	✓		
9.14.12	Wenn Anhänger/Container genutzt werden müssen die Ortungsgeräte mit einer Notstrombatterie ausgerüstet sein die in der Lage ist, die Signalübertragungsfähigkeit des Ortungsgerätes für nicht weniger als 24 Stunden, mit einer "Meldefrequenz" von nicht weniger als einer "Meldung" alle fünf Minuten, während der Anhänger abgekoppelt ist, aufrecht zu erhalten.	✓		



9.14.13	Die Überwachungszentrale muss in der Lage sein, die "Meldefrequenz" für alle TSR-1-Ortungsgeräte (Lkw/Sattelzugmaschine/Anhänger/Container) drahtlos über Funk zu ändern (entweder zu erhöhen oder zu verringern) und zu kontrollieren.	✓		
9.14.14	Der LSP / Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst: 1. Vor dem Laden: • Überprüfung der Akkulaufzeit aller zu nutzenden Ortungsgeräte. • Durchführung eines Funktionstests aller zu nutzenden Ortungs- und zugehörigen Alarmgeräte. • Aufzeichnung der Ergebnisse 2. Nach Beladung und vor Abfahrt • Durchführung eines Funktionstests aller zu nutzenden Ortungsgeräte mit Ausnahme der Ladetüren und alle den Laderaum betreffenden Alarmsensoren / Erkennungsgeräte. • Aufzeichnung der Ergebnisse	✓		
9.15	Führerhauskabine			
9.15.1	Eine manuell zu bedienende Vorrichtung für einen stillen Alarm (Bedrohungsalarm) muss in Reichweite des Fahrers vorhanden sein, die ein Signal an die Heimatbasis des LSP / Antragstellers und an die Überwachungszentrale von Drittanbietern senden muss. Die Option eines mobilen stummen Geräts muss verfügbar sein, wenn der Fahrer die Kabine nach vorher festgelegten Kriterien verlassen muss (Krankheit, Unfall, Notfall usw.).	✓	✓	
9.15.2	Bei unbefugtem Betreten der Fahrerkabine gibt es einen örtlichen akustischen Alarm.	✓		
9.15.3	Es sind Verfahren zur Alarmreaktion und Wartung der Alarme vom Ortungssysteme und der akustischen Alarme vorhanden, die mindestens alle sechs Monate getestet und überprüft werden.	✓	✓	
9.16	Frachtraumalarmsysteme			
9.16.1	Bei unerlaubtem Öffnen der Türen des Frachtraums wird ein Signal zur Überwachungszentrale gesendet.	<input type="checkbox"/>		
9.16.2	Bei unerlaubtem Öffnen der Türen des Frachtraums wird ein akustischer (hörbarer) Alarm ausgelöst.	<input type="checkbox"/>		
9.16.3	Es existiert die Anweisung, dass die Maßnahmen bei unerlaubtem Öffnen der Türen des Frachtraums mindestens alle 12 Monate getestet und überprüft werden.	<input type="checkbox"/>		
9.17	Ausfall des Ortungsgerätes			



9.17.1	Es existiert ein Verfahren, das mindestens alle sechs Monate getestet und geprüft wird, wie auf einen Ausfall des Ortungsgerätes reagiert wird.	✓		
9.17.2	Das Ortungs-System muss alarmieren und ein Signal an die Überwachungszentrale senden, wenn das Ortungs-Gerät ausfällt oder das GPS-Signal verloren geht.	✓		
9.18	Satellitennavigationssystem			
9.18.1	Es ist ein Satellitennavigationssystem (Routenplaner) installiert, das Umwege, Staus usw. erkennt, um unnötige Stopps oder Verzögerungen zu vermeiden.	✓	✓	✓
9.18.2	Das Navigationssystem muss die neueste verfügbare Softwareversion installiert sein und verwendet werden.	✓	✓	✓
9.18.3	Es ist ein Verfahren vorhanden das sicherstellt, dass die Disposition des LSP / Antragsteller und, wenn genutzt, die Überwachungszentrale, alle Routenänderungen, aufgrund der Anleitung des Navigationssystems, bestätigen.	✓	✓	✓
Kapitel	Sicherheitsverfahren	Audit Level		
		1	2	3
9.19	Geplante Reiseroute			
9.19.1	Der LSP / Antragsteller plant die Reiserouten.	✓	✓	✓
9.19.2	Der LSP / Antragsteller plant die Stopps.	✓	✓	
9.19.3	LSP / Antragsteller muss dem Käufer Ad-hoc- Änderungen an Routen und Stopps oder Verzögerungen aufgrund unerwarteter Ereignisse melden, es sei denn, der Käufer hat dokumentierte Anweisungen erteilt, dies nicht zu tun.	✓		
9.20	Fahrzeugwartungsprogramm			
9.20.1	Der LSP / Antragsteller muss Fahrzeugwartungsprogramme gemäß den Angaben der Hersteller dokumentieren.	✓	✓	✓
9.21	Ungeplante Stopps			
9.21.1	Es existieren Verfahren, dass der / die Fahrer unter normalen Umständen das Fahrzeug nur zu genehmigten Zeiten und an genehmigten Orten verlassen können.	✓		
9.21.2	Für außerplanmäßige Stopps muss ein detailliertes und dokumentiertes Protokoll vorhanden sein, z. Umgang mit einem medizinischen Notfall oder einem Unfall / einer Panne, der Folgendes umfasst: 1. Fahrerweisung: a. Informieren Sie die Disposition b. Verschließen Sie die Türen und aktivieren Sie alle Sicherheitsvorrichtungen	✓		



	<p>c. Das Monitoring-Center muss benachrichtigt werden</p> <p>2. Verfahren für das Monitoring</p> <p>a. Der LKW und/oder die Ladung muss durchgängig live überwacht werden, bis die Weiterfahrt wieder möglich ist</p> <p>3. Verfahren für den LSP</p> <p>a. Der LSP / Antragsteller muss über ein Verfahren verfügen, um die Sendung vor einem längeren ungeplanten Stopp zu schützen.</p> <p>b. Der LSP / Antragsteller muss den Käufer innerhalb von 24 Stunden über einen solchen Vorfall informieren</p> <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten, während sich die Fracht in der Obhut des LSP / Antragsteller oder seiner Servicepartner, Subunternehmer für den Straßentransport befindet.</i></p>			
9.21.3	Ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren muss vorhanden sein, wenn der Fahrer LKW und Anhänger verlassen muss. Alle Türen müssen verriegelt und Alarmer (sofern vorhanden) müssen aktiviert werden.		✓	✓
9.22	Sicheres Parken			
9.22.1	Im Fahrerhandbuch / in den Anweisungen müssen genehmigte und verbotene Parkmöglichkeiten / Parkplätze, aufgeführt sein.	✓	✓	✓
9.22.2	Beladene LKWs / Lieferwagen / Anhänger / Container dürfen niemals unbeaufsichtigt gelassen werden, es sei denn, sie befinden sich auf einem vorab genehmigten (mit dem Käufer) definierten sicheren Parkplatz, der in den Risikobewertungsprozess des LSP einbezogen wurde.	✓		
9.22.3	Der Fahrer muss vor und nach jedem Halt/Rast die Unversehrtheit des Anhängers, der Schösser und Plomben überprüfen. Die Kontrollen sind aufzuzeichnen und für einen (1) Monat aufzubewahren.	✓		
9.22.4	Der LSP/Antragsteller muss über ein Konzept verfügen, das die Nutzung sicherer Parkplätze für beladene Lkw festlegt und umsetzt. Dazu gehören u. a.:	✓	✓	✓
	<p>1. das Entscheidungsverfahren, welche Parkplätze genutzt werden sollen;</p> <p>2. eine aktuelle Liste der genehmigten Parkplätze;</p> <p>3. die Maßnahmen, die zu ergreifen sind, wenn ein genehmigter Parkplatz nicht zur Verfügung steht;</p> <p>4. eine Liste aller verbotenen Parkmöglichkeiten oder Maßnahmen.</p>			
9.23	Unbefugte Personen			
9.23.1	Es sind keine unbefugten Personen in LKW oder Anhänger erlaubt. Der LSP / Antragsteller muss über Richtlinien und Verfahren verfügen um zu verhindern, dass Unbefugte im LKW oder Anhänger anwesend sind (d. h. Anhalter, Freunde, nicht fahrende Verwandte, Kinder usw.).	✓	✓	✓
9.24	Verwaltung der Sicherheitsausrüstung			



9.24.1	Der LSP / Antragsteller muss über dokumentierte und implementierte Verfahren verfügen, die Folgendes umfassen: 1. Die Verwaltung und Kontrolle von Anhänger/Container-Plomben 2. Die Verwaltung und Kontrolle von Anhänger/Container-Schlösser, Zapfenschlösser und, wenn verwendet, andere relevante Türsicherungsrichtungen	✓	✓	✓
9.25	Schlüssel Management			
9.25.1	Der LSP / Antragsteller muss über dokumentierte und implementierte Verfahren verfügen für die sichere Handhabung der Schlüssel für LKW, Vorhängeschlösser, Königszapfenschlösser etc.	✓	✓	✓
9.26	Schulung zur Abholung und Zustellung			
9.26.1	Der LSP / Antragsteller bietet Schulungen zu den Verfahren bei Abholung und Zustellung der Ware für die Fahrer / Beifahrer an, um Täuschung und Betrug zu verhindern.	✓	✓	✓
9.27	Vor-Abfahrt-Kontrolle durch den Fahrer			
9.27.1	Der LSP / Antragsteller muss die Überprüfungen vor der Abfahrt dokumentieren, die die Verkehrstauglichkeit des Fahrzeugs gemäß den lokalen Vorschriften sicherstellen. Der Fahrer muss eine Aufzeichnung über die abgeschlossene Kontrolle erstellen. Für LTL-Touren (mehrere Stopps) sind diese Überprüfungen nur bei der ersten Abfahrt des Tages erforderlich. Hinweis: Bei TSR-1-Touren muss die Kontrolle vor der Abfahrt auch die Unversehrtheit des Anhängers, der Schlösser und Plomben umfassen. Entsprechende Aufzeichnungen müssen für einen (1) Monat aufbewahrt werden.	✓	✓	✓
9.27.2	Abweichungen, die während der Fahrzeugabfahrtskontrolle festgestellt wurden, müssen an die LSP / Antragsteller Heimatbasis gemeldet werden. Jegliche Verzögerung oder Streckenänderung, die aufgrund dieser Abweichung entsteht, muss konform der TSR Standards behandelt werden. Das Verfahren muss Teil des Fahrerhandbuchs / der Fahreranweisungen sein.	✓	✓	✓
9.27.3	Der LSP/Antragsteller verfügt über ein dokumentiertes Verfahren, um sicherzustellen, dass die eingesetzten Fahrer sowie die Ausrüstung in der Lage sind ohne vorhersehbare Zwischenstopps (z.B. Tanken, Mahlzeiten, geplante Reparaturen, gesetzliche Ruhezeiten, etc.) am ersten geplanten Zielort anzukommen.	✓	✓	✓
9.28	TSR Fahrzeug Register			
9.28.1	Fahrzeuge, welche unter TSR genutzt werden sollen, müssen in dem TSR-Fahrzeugregister des LSP/Antragstellers aufgelistet sein. Es gibt kein vorgeschriebenes Format für das Register, aber es müssen mindestens die folgenden Informationen aufgeführt sein:	✓	✓	✓



	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erkennungsmerkmale der Zugmaschine 2. Erkennungsmerkmale des Anhängers/Containers 3. TSR-Stufe 4. Daten wann Audits, Kontrollen und Selbstbewertungen durchgeführt wurden 5. Eine Auflistung aller Abweichungen und anderer Ausnahmen 6. Daten der Korrekturen der Abweichungen/Ausnahmen 			
Kapitel	Fahrersicherheitstraining	Audit Level		
		1	2	3
9.29	Schulungsprogramm			
9.29.1	<p>Ein Schulungsprogramm für Fahrer zur Sensibilisierung auf Sicherheitsbedrohungen wird durchgeführt und in den Fahreraufzeichnungen dokumentiert. Dieses muss mindestens folgendes umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefahrenbewusstsein 2. Verhalten bei einem Überfall 3. Fahrzeugkontrolle 4. Erkennung von sich entwickelnden Gefahren 5. Auswahl und Nutzung von sicheren Parkplätzen 6. Angemessenes Verhalten in bedrohlichen Situationen 7. Kommunikation mit der Polizei und der Geschäftsleitung 8. Dieses Training muss vor dem ersten Transport von High-Value Ware und danach alle 2 Jahre durchgeführt werden. <p><i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten während sich die Fracht in der Obhut des LSP / Antragsteller oder seiner Servicepartner, Subunternehmer für den Straßentransport oder von intermodalen Anbietern befindet.</i></p>	✓	✓	✓
Kapitel	Frachtübergabeprozess	Audit Level		
		1	2	3
9.30	Überprüfung der Vollständigkeit von Kartons und Paletten bei Erhalt und Lieferung			
9.30.1	<p>Der LSP / Antragsteller muss über eine dokumentierte Anweisung verfügen, die beschreibt, dass die Anzahl der Kartons und Paletten vor dem Laden und nach dem Entladen überprüft wird. Die Dokumentation zur Überprüfung dieser Anweisung muss mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden.</p>	✓	✓	✓
9.31	Lieferpapiere und Abliefernachweise			
9.31.1	<p>Alle Ladungen müssen anhand von Versanddokumenten überprüft werden, um eine ordnungsgemäße Kennzeichnung, Gewicht, Anzahl</p>	✓	✓	✓



	und spezielle Handhabungsanweisungen (sofern zutreffend) sicherzustellen.			
9.31.2	Die Versanddokumente müssen vollständig, korrekt und lesbar sein und müssen mindestens beinhalten: <ol style="list-style-type: none"> 1. Zeit und Datum der Abholung/Zustellung 2. Unterschrift des Fahrers und Name in Druckbuchstaben 3. Unterschriften von Versand- und Annahmepersonal 4. Versanddetails und alle besonderen Anweisungen. 	✓	✓	✓
9.31.3	Der LSP / Antragsteller muss alle Belege für Abholungen und Liefernachweise für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren aufbewahren, so dass auf diese zugegriffen werden kann, falls sie im Fall einer Untersuchung wegen Frachtverlust benötigt werden.	✓	✓	✓
9.31.4	Zugang zu Versanddokumenten und Informationen über Käufereigentum wird geregelt, überprüft und protokolliert auf der Basis der innerbetrieblichen "need to know" Verfahren.	✓	✓	✓
9.31.5	Versanddokumente werden bis zu ihrer Vernichtung sicher aufbewahrt.	✓	✓	✓
9.31.6	Für Mitarbeiter mit Zugriff auf die Versanddokumentation wird eine Schulung zum Sicherheitsbewusstsein durchgeführt.	✓	✓	✓
9.32	Anwesenheit des Fahrers bei der Be- und Entladung			
9.32.1	Sofern dies nicht durch die Vorschriften des Verladeters oder Empfängers ausdrücklich verboten ist, muss der LSP/Antragsteller dokumentieren, dass die Fahrer beim Be- und Entladen anwesend sein müssen um die Stückzahl bestätigen zu können. Wenn Versender- oder Empfängervorschriften diese Praxis verbieten, müssen diese Vorschriften im Audit verfügbar sein.	✓	✓	✓
9.33	Voravis vorhanden			
9.33.1	Sofern vom Käufer verlangt, müssen für eingehende und/oder ausgehende Sendungen Voravisierungs- Prozesse angewendet werden. Die Details des Voravis müssen zwischen Käufer und LSP/Antragsteller vereinbart werden. Vorgeschlagene Details umfassen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Abfahrtszeit 2. Voraussichtliche Ankunftszeit 3. Name des Transportunternehmens 4. Name des/der Fahrer 5. KFZ-Kennzeichen 6. Ladungsdetails (Stückzahl, Gewicht, Frachtbriefnummer, etc.) 7. Anhänger/Container Plombennummer <i>Hinweis: Alle oben genannten Punkte gelten, während sich die Fracht in der Obhut des LSP / Antragsteller oder seiner Servicepartner,</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



	<i>Subunternehmer für den Straßentransport oder von intermodalen Anbietern befindet.</i>			
Kapitel	LSP / Antragsteller Selbstbewertung	Audit Level		
		1	2	3
9.34	Selbstbewertung der Fahrzeuge, bevor sie in das TSR-Fahrzeugregister aufgenommen werden			
9.34.1	Der LSP / Antragsteller muss den Nachweis erbracht haben, dass alle Fahrzeuge (Lastkraftwagen / Lieferwagen und Anhänger / Containerfahrgerüste) im TSR-Fahrzeugregister bewertet wurden und die Anforderungen des TAPA TSR erfüllen.	✓	✓	✓
9.35	Laufende Überprüfung, um die Einhaltung der Vorgaben der TSR zu gewährleisten			
9.35.1	Der LSP/Antragsteller muss den dokumentierten Nachweis erbringen, dass die nachfolgenden Selbstaudits vom LSP / Antragsteller mindestens einmal pro Jahr und im Abstand von nicht mehr als 12 Monaten durchgeführt werden (festes oder rollierendes Programm - dies gilt für alle Fahrzeuge im Fahrzeugregister). Die damit verbundenen Aufzeichnungen müssen für Auditzwecke aufbewahrt werden.	✓	✓	✓



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

Informationen zur Veröffentlichung und zum Urheberrecht

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

© TAPA 2023-2026

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

Verlauf der Veröffentlichungen

Erstmals veröffentlicht im August 2023

Erste (vorliegende) Ausgabe erscheint im August 2023

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