

# TSR 2017

## 货车运输安保标准



**TAPPA**

运输资产保护协会

©版权所有

中文版仅供参考，如有任何歧异，概以英文版为准



# 货车运输安保标准 TSR 2017 TAPA 标准

## TAPA 美洲

美国佛罗里达州博卡拉顿#266  
G-11 冠军大道 5030 号, 邮编  
33496

网址: [www.tapaonline.org](http://www.tapaonline.org)

电话: (561) 617-0096

## TAPA 亚太

新加坡 Gateway 大道 1 号西城大  
厦#07-01, 邮编 608531  
(Global E2C)

网址: [www.tapa-apac.org](http://www.tapa-apac.org)

电话: (65) 6514 9648

## TAPA 欧非

荷兰 BV Oegstgeest  
Rhijngeesterstraatweg 40D, 邮  
编 2341

网址: [www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)

电话: (44) 1633 251325



## TSR 目录

<b>1. 简介</b>	<b>5</b>
本 TSR 文件的目的	5
实施 TAPA TSR 的资源	5
保护 LSP 政策与流程	5
<b>2. 关于 TAPA</b>	<b>6</b>
TAPA 的目的	6
TAPA 的使命	6
TAPA 联系方式	6
<b>3. TAPA 标准</b>	<b>7</b>
TAPA 安保标准	7
实施	7
<b>4. 法律指导</b>	<b>8</b>
适用范围	8
译文	8
“TAPA” 商标	8
责任限制	8
<b>5. 合同和分包</b>	<b>9</b>
合同	9
分包	9
<b>6. TAPA TSR 认证/重新认证</b>	<b>10</b>
TSR 分类级别	10
TSR 认证方案	10
基本信息	11
货车审核	12
TSR 重新认证	13
<b>7. 审核跟进</b>	<b>14</b>
改进措施/SCAR	14
合规性监督	14
自我审核	14
车辆自我评估	15
买方访问 LSP/申请人	15
TAPA 投诉调查及解决	15
<b>8. 豁免</b>	<b>16</b>
概述	16
豁免业务流程	16
<b>9. 货车运输安保标准</b>	<b>18</b>
政策与流程	18
A 管理支持与责任规程	18
B 培训规程	18
C 追踪规程	19
D 在途规程	19
E 工作人员诚信：适用于 TSR 认证和 TTSP 认可	19
实践	20

1 物理安全 .....	20
2 跟踪技术和警报器 .....	20
3 安保流程 .....	22
4 司机安全培训 .....	23
5 货物交接过程 .....	23
6 LSP/申请人自我评估 .....	24
7 买方货物跟踪要求 .....	24
附录 A: TSR 术语表 .....	25
附录 B: TAPA 标准-豁免申请表 .....	28

# 1. 简介

## 本 TSR 文件的目的

本货车运输安保标准（TSR）文件是用于安全货车运输服务的 TAPA 官方标准。这是一项常见的全球标准，可用于买方和物流服务提供商（LSP）和/或其他寻求认证的申请人之间的商业/安保协议。

在本标准的制定过程中，TAPA 认识到全球、区域甚至公司内部运输服务的多重差异，TSR 可能适用于 LSP/申请人提供的全部或部分服务。根据供应链的复杂性和规模，可以通过单个 LSP/申请人或多个 LSP/申请人和合格的分包商实现 TAPA 标准合规性。

## 适用范围：

TSR 可适用于以下内容：

- 使用符合 TARA TSR 规定的租用或自有卡车所运输的货物
- LSP/申请人经营或分包的卡车
- 所有类型的卡车设计（如，牵引车/拖车、厢式面包车、厢式卡车等）

## 受众

TAPA 标准的典型用户包括：

- 买方
- LSP/申请人
- 执法机构或其他政府机构
- 专业供应链组织

## 术语表

包含本 TSR 使用的术语和缩略词定义的术语表见附录 A。

## 实施 TAPA TSR 的资源

符合 TSR 要求所需的一切资源，应由 LSP/申请人负责，费用也应由其自主承担。除非买方和 LSP/申请人另有协商或约定。

## 保护 LSP 政策与流程

根据 LSP/申请人和买方之间签署的保密协议，安保政策与流程文件的副本只能提交给买方，并作为机密信息处理。

## 2. 关于 TAPA

### TAPA 的目的

对高附加值、高风险产品的制造商和其物流服务供应商而言，货物犯罪是供应链中最大的挑战之一。

（安全）威胁不再仅仅来自于投机取巧的犯罪分子。如今，有组织的犯罪集团在全球范围内作案，对车辆、经营场所以及工作人员采取越来越复杂的攻击手段以达到其目的。

TAPA 是一个独一无二的组织，集合了全球制造商、物流供应商、货运承运人、执法机构、还有其它为了“在国际供应链上减少损失”这一共同目标的利益相关者。TAPA 的主要重点是通过实时情报监测和最新的预防措施来防止盗窃事件。

### TAPA 的使命

TAPA 的使命是通过减少供应链中的货物损失来帮助保护会员的资产。TAPA 通过发展和运用全球安全标准、公认的行业惯例、先进技术、教育培训、标杆管理、监管合作以及对犯罪趋势和供应链安全威胁的主动识别等方式来实现这一目标。

### TAPA 联系方式

TAPA 由三个地区（美洲，亚太和欧非）组成，为其全球会员提供服务。更多信息，请参看：

- TAPA 全球：[www.tapa-international.org](http://www.tapa-international.org)
- 美洲：[www.tapaonline.org](http://www.tapaonline.org)
- 亚太：[www.tapa-apac.org](http://www.tapa-apac.org)
- 欧非：[www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)

### 3. TAPA 标准

#### TAPA 安保标准

为了安全地运输和存储高价值的盗窃目标货物，下列全球 TAPA 安保标准应运而生：

- 设施安保标准（FSR）是最低标准，特别针对供应链中仓储或在途储存的安全而设。
- 货车运输安保标准（TSR）专注于货车运输，是特别针对供应链中通过公路运输产品的最低标准。

TAPA 全球安保标准根据需要每三年进行一次审查和修订。

本文件仅针对 TSR，TAPA TSR 认证将在第 6 部分中介绍。

#### 实施

TAPA 安保标准的成功实施取决于 LSP（物流服务提供商）/申请人、买方（货物所有者）和 TAPA 授权审核员的共同合作。

## 4. 法律指导

### 适用范围

TSR 是一项全球标准，该标准的所有内容将强制实施，除非个别要求经由正式豁免流程批准。（参看第 8 章节。）

### 译文

在第一语言非英语且需要译文的地区，LSP/申请人及其代理商有责任确保 TSR 和其任何部分的译文都能准确反映 TAPA 制定和公布这些标准的意图。

### “TAPA” 商标

“TAPA” 是运输资产保护协会（Transported Asset Protection Association）的注册商标。在其官方认可的区域内，未经 TAPA 书面许可，任何团体或个人禁止使用该商标。TAPA 标准以及相关资料经由或直接由 TAPA 发布，未经 TAPA 书面许可，不可由任何团体或个人擅自修改、编纂或变更。对 TAPA 商标使用不当者，将撤销其资格证书，或对其提出法律诉讼。

### 责任限制

无论 TAPA 标准是否完全执行或正确执行，TAPA 均不保证预防所有货物盗窃事件。按 TSR 标准，运输过程中货物失窃或其他任何货物损失而造成的责任，由 LSP/申请人和/或买方根据相互之间的合同条款和条件在法律法规管辖范围内自行承担。



## 5. 合同和分包

### 合同

买方资产的安全及安全运输、存储和处理是 LSP/申请人、其代理商以及分包商的责任，此责任贯穿于根据文件或合同规定的提货、运输、储存及交货等过程。

当 TSR 被引用或包含在 LSP/申请人与买方之间的合同中，则也应在 LSP/申请人的安保程序中引用。

LSP 应向买方提供 TSR 认证证明，并在适当情况下提供满足 TSR 要求的证据。此外，任何由 LSP/申请人在执行 FSR 要求时所造成的所谓的失误，应该根据买方和 LSP/申请人协商出的合同条款解决。

### 分包

货物的分包包括分包承运人符合所有提及 TSR 标准的合约要求。未列入 TSR 车辆登记的卡车不可使用。

## 6. TAPA TSR 认证/重新认证

### TSR 分类级别

TSR 规定了三种分类级别（针对车辆登记中报告的车辆）：

- 1 级 = 最高安全保护
- 2 级 = 中级安全保护
- 3 级 = 最低安全保护

LSP/申请人可以先获得 3 级认证，之后随着进一步改善，升级至 2 或者 1 级。此外，买方和 LSP/申请人协商认为，高风险国家的货物运输可被归类为 1 级，而其他国家的则归类为 2 或者 3 级。无论何种情况，应由买方依据具体货物和风险直接与 LSP/申请人协商分类级别。

### TSR 认证方案

货运服务可能涉及 LSP/申请人自有资产、外包或二者兼而有之的复杂业务安排。为了解决这一复杂性，TAPA 开发出三种支持认证的方案。

表 1

方案		说明	级别	审核员类型*
1	IAB 认证	LSP/申请人通过传统流程获得认证	1、2 或 3	TAPA IAB AA
2	自我认证	LSP/申请人执行自我认证	3	LSP/申请人
3	TAPA TSR 服务伙伴 (TTSP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通常为了一支分包货运车队</li> <li>● 降低的政策与流程要求</li> <li>● 必须符合所有实践要求</li> </ul>	1 或 2	TAPA IAB AA
			3	LSP/申请人

\*参见“术语表定义：官方授权的审核员 (AA)”

不管业务关系如何，在执行 TSR 认证时，必须使用一方或多方在其 TSR 认证方案中明确规定的货车。有些公司可能会选择认证其整个车队，而有些公司可能仅需认证整个车队中具有特定用途的部分货车。

下面更详细地描述了这些方案。

### 方案 1：IAB 认证（1、2 和 3 级）

IAB 将向 TAPA 通报审核范围和结果。如果审核成功完成，IAB 将签发一份证书，表明 LSP/申请人现在已通过 TAPA TSR 认证。

证书上规定了认证级别（1、2 和 3 级）。

### 方案 2：自我认证（仅适用于 3 级）

3 级自我认证必须由官方授权审核员（AA）进行。AA 可以是内部员工/合伙人，并由 TAPA 培训和授权进而成为 TSR AA。无论哪种类型的审核员执行自我认证，必须将完成的审核表提交至 TAPA 以获得 TSR 3 级认证。

### 方案 3：TAPA TTSP 认可（1、2 或 3 级）

1 级和 2 级的 TTSP 认可可通过经批准的独立审核机构（IAB）完成。对于 3 级认可，LSP/申请人可通过 IAB 或自我认证流程完成。

TTSP 认可要求遵守/符合政策与流程：E 章节（工作人员诚信）和整个“实践”要求章节。

TTSP 可能会是小型 LSP/申请人的首选方案，他们希望将其部分卡车提供给需要进行 TSR 认证的大型 LSP/申请人。

“注：TSR 证书持有人有责任确保任何被纳入其认证方案的 TTSP 均持有由获认可的 IAB 或 TAPA 签发的有效 TTSP 认可函（即他们仅使用合规的 TTSP）。”

## 基本信息

LSP/申请人应确保通过当前版本 TSR 培训并合格的合适审核员参与完成审核和认证过程。参看表 1 中的方案。

在安排/开始认证审核之前，LSP/申请人必须通知 AA 其在认证过程中寻求的分类级别。

审核分为以下两部分：

- “政策与流程”要求侧重于 LSP/申请人制定的书面政策与流程，包括执行此等政策与流程所需的部分资源。
- “实践”要求侧重于即将投入使用的货车的物理特性和所需的设备。

审核工具为当前版本的 TSR 审核表。

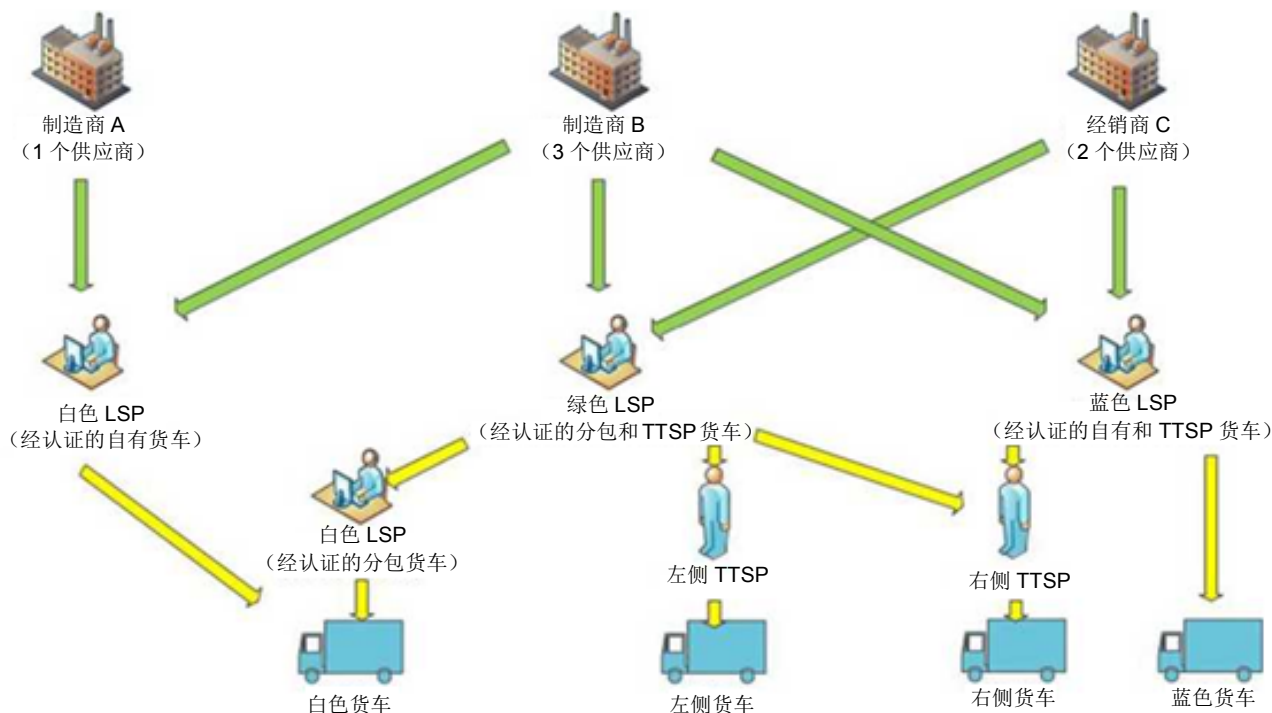
包含发现问题/结论的非正式总结应在审核总结会上分享给 LSP/。AA 应在审核完成后十（10）个工作日内向 LSP/申请人通报审核结果。发布审核结果的任何延误必须及时通知 LSP/申请人，并在 IAB 和 LSP/申请人之间进行协商。

TAPA 认证的费用由 LSP/申请人承担，除非与买方另有协商。

### TSR 认证和 TTSP 认可方案的相互作用

图 1 中的图解给出了一些有关 TAPA TSR 认证和 TAPA TTSP 认可方案如何协同作用的示例。

图 1: TSR 认证和 TTSP 认证方案的相互作用



### 货车审核

根据 TSR 的“实践”要求部分，AA 必须对货车执行物理检查。TAPA 认识到，对 LSP/申请人而言，让道路上的卡车驶离车道接受检查可能费钱又费时。

LSP/申请人必须提前三十（30）天向 AA 提供待认证货车的车辆登记。AA 从该列表中选择待检查的货车样本，其数量是实际待检查车辆数量的三倍。LSP/申请人随后可从该样本列表中选取实际待检查的货车。

为了最大限度地减少费用，同时保持审核流程的有效性，必须满足下列要求：

- LSP/申请人必须确保在其 TSR 方案中计入并保留至少三（3）辆货车，以符合 TSR 认证条件或维持 TAPA TSR 服务伙伴（TTSP）身份。（在某些情况下，拥有不足 3 辆货车的小型 LSP/申请人可能会将其货车计入满足 TAPA 要求的其他 LSP/申请人的方案中。）
- LSP/申请人（经认证的或持有 TTSP 身份）需保留包含所有根据 TSR 注册的货车的车辆登记。
- 车辆登记必须包括认证/重新认证后加入车队的每一辆新货车。

**TSR LSP/申请人的大小类别和检验要求**

该类别用于指示 LSP/申请人方案中的卡车数量，但既可是不同 TSR 级别的组合，也可是完全相同的 TSR 级别。这样做的目的是允许 LSP/申请人引入额外的卡车，并以灵活但可控的方式改变安全级别。

**表 2：审核样本大小：卡车**

类别	车辆登记中已登记卡车的数量	需要审核的卡车数量
小型	3-30	所有已登记货车中的 3 辆
中型	31-100	所有已登记货车的 7%，最多 6 辆
大型	100 及以上	所有已登记货车的 7%，最多 10 辆

1. 认证后加入车辆登记的货车必须包含在自我审核报告中。样本组根据货车增减量适当调整。
2. 接受检验的货车样本组必须包括认证/重新认证后加入车队的新货车。
3. 相互认证的概念也适用。经 TAPA TSR 认证的 LSP/申请人或货运公司可利用另一家经 TAPA TSR 认证的公司或 TTSP 的服务，以前的审核结果和状态将获得互相认证。不需要对现有 TAPA TSR 认证或 TTSP 涵盖的分包商的货车或服务进行重新审核。
4. 如果车辆登记中增加了额外的货车，AA 可要求新的检查。车辆登记中的卡车总数是在每年的自我审核时记录在册的。AA 决定安排一次新检查应基于以下条件：
  - 与上一年的卡车总数相比，车辆登记中增加了 30 辆以上的卡车。
  - AA 可检查至多 7% 的已添加进车辆登记的卡车。
  - AA 和 LSP/申请人事先同意实际待检查的卡车数量。
  - LSP/申请人做出合理的努力，协助 AA 检查卡车。
5. 买家和 TAPA 均保留亲自审核的权利，以确认车辆登记中所有适用卡车均符合 TSR 的要求。

**TSR 重新认证**

TAPA TSR 证书有效期为 3 年，不得延期。

为了防止证书失效，必须在现有证书失效之前进行重新认证审核。必须在最初给定的 60 天期限内，及现有证书失效日前完成所有 SCAR（参看第 7 部分中的“改进措施/SCAR”）。

因此，为了保证有充分的计划和准备时间，建议 LSP/申请人在现有证书失效日前三（3）个月安排重新认证。如果在上述的 3 个月期限内重新获得 TAPA TSR 证书，那么新证书的颁发日期就是现有证书的到期日。如果在到期日前还没有完成改进措施，并且也没有得到豁免，那么证书将作废。

如果 LSP/申请人和买方，其中任何一方认为分类级别有所改变，都可以要求进行重新认证。

## 7. 审核跟进

### 改进措施/SCAR

如果在审核过程中发现不符合 TSR 标准,AA 将递交安保改进措施要求(SCAR)给相关 LSP/申请人。LSP/申请人应在十(10)个工作日内给予 AA 反馈,书面流程表明记录将采取的改进措施及完成时间。SCAR 完成的日期可由 AA 和 LSP/申请人协商而定。但是除非 TAPA 区域豁免委员会同意豁免,否则改进措施应在收到通知后的六十(60)天内完成。

无论在何种情况下,如有未完成的 SCAR, LSP/申请人都应提交进度更新/报告给 AA。无法在约定日期前完成的 SCAR, 需要由 LSP/申请人的安保代表提交给 LSP/申请人的管理层。未完成的原因应被记载,并与 AA 沟通。未完成 SCAR 的 LSP/申请人,将可能被扣留 TAPA 证书。如被扣留证书, LSP/申请人有权直接向 TAPA 进行申诉。TAPA 应该仲裁 LSP/申请人和 AA 之间的纠纷,并有权做出最终决议,双方必须服从此解决方法。

**注: 如要关闭 SCAR, AA 不需要对设施进行重新审核。关闭 SCAR 的证据可以通过书面信件、网络会议或电话会议、照片等方式呈递给 AA。**

### 合规性监督

#### 自我审核

LSP/申请人应确保拥有一个内部流程,以便在第二年和第三年 AA 执行正式审核期间进行合规性监督。中期自我审核须反映 TSR 的要求。

- 对于 IAB 发布的 TAPA TSR 认证: 中期自我审核必须记录在 TAPA 审核表上,并在原始认证届满一年之日起 30 日内提交至 IAB。
- 对于自我认证: 中期自我审核必须记录在 TAPA 审核表上,并在原始自我认证届满一年之日起 30 日内提交至 TAPA。

未能遵守将导致原始认证暂停,直到正确完成中期自我审核。确定的时间差必须记录在案,指定完成改进措施的到期日,并在 60 日内进行追踪直至关闭。

## 车辆自我评估

除了 TSR 的一般要求外，LSP/申请人还必须提供书证证明 TSR 车辆登记中列出的所有车辆（卡车和拖车）均符合 TAPA TSR 2017“ 实践要求” 部分的物理要求。

### 持续评估

LSP/申请人必须提供书证证明 LSP/申请人至少每 12 个月完成所有后续自我评估（固定或滚动程序，适用于 TSR 车辆登记中列出的所有车辆）。相关记录保留用于审核目的。

**表 3：审核与合规性监督日程表**

措施	频率	1	2	3
认证审核（IAB/AA 认证审核）	每三（3）年	✓	✓	✓
LSP/申请人自我认证审核	每三（3）年			✓
自我审核（中期合规性检查）	第一和第二周年每年一次	✓	✓	✓
LSP/申请人分包商审核	按照买方与 LSP/申请人的合同	✓	✓	✓

## 买方访问 LSP/申请人

买方和 LSP/申请人都应了解，在整条供应链中只有双方携手合作才能减少风险。双方同意在合理通知的前提下，如提前 10 个工作日，安排买方的访问。访问的范围和参数由双方事先同意和/或按照买方与 LSP/申请人的合同确定。对盗窃、损坏等货损调查应根据双方的合同规定进行。

## TAPA 投诉调查及解决

如果 TAPA 收到关于经认证的 LSP/申请人（TSR）执行表现的正式投诉，TAPA（为了验证）可能要求 LSP/申请人重新审核，并自行承担相关费用。如果 LSP/申请人未通过审核，或拒绝遵守此过程，其证书可能被撤销。

## 8. 豁免

### 概述

豁免是同意设施免除特定 TAPA 要求或者接受替代合规性方案的书面批准。如果 LSP/申请人不能满足 TSR 中的某项特定要求并且可以验证其替代措施，则可以请求豁免。豁免在认证期内有效。

LSP/申请人必须将某项特定安保要求的所有豁免请求（部分或全部）通过 TAPA 豁免申请表提交至独立审核机构（IAB）/官方授权的审核员（AA）（参看附录 B：TAPA 豁免申请表）。请求豁免的 LSP/申请人对豁免请求中的信息的准确性负全部责任。

每个豁免请求都需要通过 IAB/AA 提交给 TAPA 区域豁免委员会审批。IAB/AA 有责任决定豁免请求是否完整并证明 TAPA 的处理过程是正当合理的；这包括对风险降低因素和/或替代安保控制的验证。

如果 TAPA 职员和/或买家声称豁免条件有所改变，TAPA 将实施正式调查，LSP/申请人了解 TAPA 可以撤销豁免。

### 豁免业务流程

如果 LSP 无法满足 TSR 中的特定要求，则实施以下的豁免流程。

表 4：责任：豁免申请/评估

步骤：	责任	措施
1.	LSP/申请人	建立并验证风险降低措施。
2.	LSP/申请人	完成 TAPA 豁免申请表并提交给 IAB/AA。（参看附录 B。）
3.	IAB/AA	审查并验证 TAPA 豁免申请表中包含的信息的完整性。
4.	IAB/AA	向 TAPA 区域豁免委员会提交 TAPA 豁免申请表。
5.	TAPA 区域豁免委员会	审查豁免请求，同意或拒绝豁免。

### 如豁免未被批准

如果 TAPA 区域豁免委员会未批准豁免请求，LSP/申请人需要执行 FSR 的全部安保标准。



如豁免被批准

如果 TAPA 区域豁免委员会批准了豁免请求，将采取以下措施：

**表 5：豁免批准**

步骤	责任	措施
1.	TAPA 区域豁免委员会	书面记载并签署豁免细则
2.	TAPA 区域豁免委员会	规定豁免期限（最多三年），并将副本发送给 AA。
3.	AA	通知 LSP/申请人豁免请求的结果。
4.	LSP/申请人	遵守豁免要求。未能遵守则豁免批准无效。

## 9. 货车运输安保标准

### 政策与流程

TSR 认证：A-E 章节适用

TTSP 认证：E 章节适用

章节		1	2	3
<b>A</b>	<b>管理支持与责任规程</b>			
	安保管理			
A.1	LSP/申请人必须正式任命一名人员，专门负责供应链安全，并监督 TSR 项目。	✓	✓	✓
	政策与流程			
A.2	LSP/申请人必须有书面的供应链安保政策（简称“安保政策”），并经管理层采纳执行。	✓	✓	✓
A.3	有专门处理高价值的盗窃目标货物（HVTT）的安保流程，此流程与 TSR 流程相符。	✓	✓	✓
A.4	专为 HVTT 货物制定的流程及 TSR 流程也适用于 LSP/申请人的分包商，且应体现在与分包商签订的正式协议中。	✓	✓	✓
	调查和 LEA 联系人			
A.5	LSP/申请人必须制定书面执行的策略，并告知买家，以确保所有货运丢失事件都被调查。策略应包括，但不局限于，在 24 小时内通知买家疑似或已知的偷盗案件并开始调查。买方或指定的代理人将在调查中得到 LSP/申请人的全力配合。	✓	✓	✓
A.6	LSP/申请人必须保留一份运输线路途中的关键执法机构（LEA）联络名单，并制定处理流程，以便总部和司机知晓在偷盗事件发生时应怎样与执法机构联络并协调。	✓	✓	✓
	收货和发货记录			
A.7	LSP/申请人必须保留不少于 2 年的收货和发货记录，以备货品丢失调查时使用。	✓	✓	✓
	风险分析和安全停靠点			
A.8	LSP/申请人必须有风险评估程序，至少每年对运输路线和中途停靠点进行风险评估，以确保选择最安全的路线，以尽量减少通过或停靠高风险区域。如买家需要，LSP 必须提供这些信息。	✓	✓	✓
A.9	LSP/申请人必须有规章，以确认和执行使用安全停靠站点停放已装载的货车，如 TSR1、2、3 级中规定的。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
<b>B</b>	<b>培训规程</b>			
	安保培训			
B.1	LSP/申请人必须对其员工进行安保培训，其内容至少应包括威胁意识，劫持应对，车辆检查，识别发展中的威胁，使用安全停靠点，威胁事件应对，与警察和管理层沟通。该培训必须每 2 年进行一次。	✓	✓	✓
	监控中心员工培训			
B.2	LSP/申请人必须对此类员工进行培训，包括跟踪仪器和其他安保设备的正确使用，C 部分提到的报警程序等。 <b>或者</b> 与认可的服务提供商签订合同要求其满足同样条件。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
<b>C</b>	<b>追踪规程</b>			
	警报和系统故障应对			
C.1	对警报的应对规程应至少每年复查一次，联络信息为最新。规程包括具体的应对措施，包括应对跟踪系统故障。	✓	✓	✓
	应对规程			
C.2	应对规程应包括如何与执法部分沟通，对司机的建议，在需要时对事发地支援资源的分配，对剩余易受损货物的保护措施等。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
<b>D</b>	<b>在途规程</b>			
	上报流程			
D.1	LSP/申请人必须有保护 HVTT 货物的书面流程，以应对安保事件、司机生病、车辆故障、罢工、绕道、意外事故、坏天气或拒绝收货。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
<b>E</b>	<b>工作人员诚信：适用于 TSR 认证和 TTSP 认可</b>			
	筛选/审查/背景调查（在当地法律法规的范围内）			
E.1	LSP/申请人必须有一个筛选/审查流程，至少包括过去的就业经历和犯罪记录检查。筛选/审查适用于所有申请人，包括员工和承包商。LSP/申请人也将要求承包商在提供 TAS(临时劳工)时做相似的筛选。	✓	✓	✓
E.2	TAS 工人需签署声明，表示其目前没有刑事定罪，并将遵守 LSP/申请人的安保程序。	✓	✓	✓
E.3	LSP/申请人有合同要求供应商和/或分包商提供 TAS 工人的相关信息或自己进行筛选。筛选必须包括犯罪记录检查和就业经历检查。	✓	✓	✓
E.4	有书面流程处理 LSP/申请人/工作人员在受雇佣前后的虚假申报行为。	✓	✓	✓
	工作人员离职或重新聘用 <i>注：离职包括自愿和非自愿离职 - 离职或辞退的工作人员。</i>			
E.5	从离职的工作人员处收回实物资产，包括公司 ID、门禁卡、钥匙、设备或其他敏感信息。有书面流程。	✓	✓	✓
E.6	保护买方数据：终止其访问包含买方数据（库存或时间表）的物理或电子系统的权限。有书面流程。	✓	✓	✓
E.7	有工作人员检查表用以核实。	✓	✓	✓
E.8	重新聘用：有流程以防 LSP/申请人在拒聘或解雇条件仍然生效时再次雇佣相关工作人员。 <i>注意：在重新聘用之前审查记录，例如：以前被解雇人员的背景或 - 被拒绝的申请人（以前被拒绝聘用）。</i>	✓	✓	✓

实践

所有部分适用于 TSR 认证或 TTSP 认可

章节		1	2	3
<b>1</b>	<b>物理安全</b>			
<b>1.1</b>	<b>货车安全</b>			
1.1.1	司机流程要求在运输途中，货车门一直上锁。	✓	✓	✓
1.1.2	只有司机和承运方管理层持有货车门钥匙。	✓	✓	✓
<b>1.2</b>	<b>拖车安全</b>			
1.2.1	在整个运输过程中，所有牵引车和拖车门都需安装和使用高质量不锈钢安全锁具，比如内置锁和可移动重物锁紧装置，锁需安装在牵引车/拖车门上，不得使用链条、缆绳、轻质栏板和可拆卸的门闩等。可使用电动或人工开锁，门锁必须唯一，足以抵挡至少 10 分钟手动工具的破坏。	✓		
1.2.2	在整个运输过程中，所有牵引车和拖车门都需要安装和使用高质量不锈钢安全锁具或者使用高质量锁链、安全栏板和挂锁等。可使用电动或人工开锁，门锁必须唯一，足以抵挡手动工具的破坏。		✓	
1.2.3	车门安全符合 LSP/申请人自己的内部规程。			✓
1.2.4	仅可使用硬侧板拖车。	✓	✓	
1.2.5	至少是软侧板（即布帘）拖车。			✓
1.2.6	在所有直达不停车的运输使用防破坏封签。封签应符合 ISO 17712（I、S 或 H 级别）标准。 或者， 电子锁采用安全封签控制装置锁定和解锁。要求远程解锁或司机能实时取得解锁代码，而不是先于收货/交货之前。	✓	✓	
1.2.7	拖车在非连接状态时，使用禁止移动装置（拖车锁、起落架锁、刹车系统锁）。		✓	✓

章节		1	2	3
<b>2</b>	<b>跟踪技术和警报器</b>			
<b>2.1</b>	<b>双向通信系统</b>			
2.1.1	整个运输途中均使用双向实时通信系统。	✓	✓	✓
2.1.2	LSP/申请人办公室或第三方监控中心对双向实时通信系统进行 24/7 监控。	✓	✓	
<b>2.2</b>	<b>跟踪系统</b>			
2.2.1	LSP/申请人必须有详细书面规程追踪牵引车和拖车，跟踪整车或分别追踪拖车及牵引车，包括 24/7 监测，可以对行车路线及停靠站点建立地址围栏，及处理紧急事件的书面规程。	✓		
2.2.2	LSP/申请人必须有详细书面规程追踪牵引车和拖车，可以对行车路线及停靠站点建立地址围栏，及处理紧急事件的书面处理规程。		✓	
2.2.3	当牵引车和拖车可以分开时，应在牵引车和拖车上的隐蔽位置各安装一个跟踪设备，可能的情况下，该设备必须能够至少使用两种信号模式，例如，3G 或采用 GSM 或 CDMA 的 SMS/GPRS，并安装至少一条隐蔽的天线。 <i>注：在两种信号模式不可用的国家，LSP/申请人必须向审核员提供相关证明文件。</i>	✓		

章节		1	2	3
2.2.4	应在牵引车上的隐蔽位置安装一个跟踪设备，可能的情况下，该设备必须能够至少使用两种信号模式，例如，3G 或使用 GSM 或 CDMA 的 SMS/GPRS，并安装至少一条隐蔽的天线。 <i>注：在两种信号模式不可用的国家，LSP/申请人必须向审核员提供相关证明文件。</i>		✓	
2.2.5	安装跟踪设备，以提供关于所有 FTL（整车运输、供应商专用）卡车位置的远程存储档案信息。			✓
2.2.6	牵引车和拖车的跟踪设备的标准“报告频率”不低于每五分钟一次。 <i>注：如果牵引车和拖车连在一起，且两者脱离警报系统正常，那么只需其中一个跟踪设备符合标准“报告频率”即可。</i>	✓		
2.2.7	在牵引车中的跟踪设备的标准“报告频率”不低于每 30 分钟一次。		✓	
2.2.8	牵引车和拖车中的跟踪设备必须报告以下事件，包括拖车牵引车分离、设备收到干扰、货车因故停车、跟踪器电池状况和拖车门被打开等。	✓		
2.2.9	牵引车和拖车中的跟踪设备必须配备后备电池，以确保在拖车分离的情况下能维持跟踪器以不低于每 5 分钟一次的报告频率持续工作 24 小时以上。	✓		
2.2.10	监控中心必须能够无线控制牵引车和拖车中设备的报告频率。	✓		
2.2.11	LSP/申请人必须有详细的书面规程，以便在出发前检查所有使用的跟踪设备的功能和电池寿命。	✓		
2.3	牵引车报警系统			
2.3.1	人工触发的无声报警系统(应急按钮)安置在司机可及范围,能够发送信号给 LSP/申请人总部或第三方监控中心。	✓	✓	
2.3.2	未经授权进入牵引车驾驶室会触发现场报警声响。	✓		
2.3.3	有相应流程，至少每六个月测试和检查一次。	✓	✓	
2.4	拖车车门报警器			
2.4.1	拖车门未经授权被打开会发送报警信号至监控中心。	✓		
2.4.2	有相应流程，至少每六个月测试和检查一次。	✓		
2.5	跟踪设备故障			
2.5.1	一旦跟踪设备停止运行或 GPS 信号消失，跟踪系统需立即发出警报。	✓		
2.5.2	有相应流程，至少每六个月测试和检查一次。	✓		
2.6	卫星导航系统（线路规划程序）			
2.6.1	安装卫星导航系统（线路规划程序）以识别迂回线路，交通堵塞等情况，以避免不必要的停留或延迟。LSP/申请人的调度员必须确认所有线路变化。	✓	✓	✓
2.6.2	使用跟踪技术的覆盖区域地图必须至少每六个月确认一次，以避免或减少运输途中经过已知的“盲区”。	✓		
2.6.3	覆盖区域地图需被审核，并作为路线规划风险评估文件的一部分。	✓		
2.6.4	路线规划人员必须为“盲区”内可能发生的情况准备应对措施。	✓		

章节		1	2	3
<b>3</b>	<b>安保流程</b>			
<b>3.1</b>	<b>运输路线规划</b>			
3.1.1	LSP/申请人有规划好的路线。	✓	✓	✓
3.1.2	LSP/申请人有规划好的途中停靠点。	✓	✓	
3.1.3	如买方要求，LSP/申请人必须告知买方因意外事件造成的临时路线和停车点变更或延误。	✓		
<b>3.2</b>	<b>车辆维护方案</b>			
3.2.1	LSP/申请人必须根据制造商说明书，将车辆维护方案记录在案。	✓	✓	✓
<b>3.3</b>	<b>计划外休息</b>			
3.3.1	如途中司机必须离开车辆（如，计划外停车、医疗急救、意外事故或车辆故障），需告知调度员，锁好所有车门，启动所有安全设备。跟踪监控中心也必须被通知到，并对车辆货车和/或货物情况进行实时监控，直至可以继续运输。如遇停车时间继续延长，LSP/申请人必须有规程以保护货物。	✓		
3.3.2	如果司机必须离开货车或拖车，锁好所有车门，激活所有（安装的）报警器。	✓	✓	
<b>3.4</b>	<b>安全停车</b>			
3.4.1	在司机手册或工作指示中罗列出允许和禁止停放车辆的设施和地点。	✓	✓	✓
3.4.2	按 TSR 1 等级要求运营的货车不得无人看管，除非是在经买主事先同意的设有栅栏、照明、保安、出入控制和闭路电视监控的指定安全停车场。	✓		
<b>3.5</b>	<b>未经授权人员</b>			
3.5.1	未经许可的人员不得进入卡车或拖车。LSP 必须有一定的政策和流程，以防未经授权人员诸如搭车的人、朋友、与驾驶无关的亲戚、小孩等人进入车辆。	✓	✓	✓
<b>3.6</b>	<b>安保设备管理</b>			
3.6.1	LSP/申请人必须有书面并被执行的流程，以管控制封签、拖车（集装箱）门锁、锁销和其他安全设备。	✓	✓	✓
<b>3.7</b>	<b>钥匙管理</b>			
3.7.1	LSP/申请人必须有书面并被执行的规定，以安全管理好货车、挂锁和主锁等的钥匙。	✓	✓	✓
<b>3.8</b>	<b>提货和发货培训</b>			
3.8.1	LSP/申请人需对司机进行提货和发货流程培训，以防欺诈。	✓	✓	✓
<b>3.9</b>	<b>发车前车辆检查</b>			
3.9.1	LSP/申请人必须记录车辆出发前的检查以确保车辆符合当地法律规定的上路要求。对于 LTL（多个站点停靠）路线，这些检查只需在第一次出发时完成即可。多天车程则需每天检查一次。	✓	✓	✓
3.9.2	出发前检查中发现的异常情况必须报告给 LSP/申请人总部，任何因此引起的延误或转移必须符合 TSR 标准。这些程序必须包含在司机手册/书面指导中。	✓	✓	✓
<b>3.10</b>	<b>发车前司机检查</b>			

章节		1	2	3
3.10.1	LSP/申请人必须有书面流程以确保司机和设备可以将货物顺利运输到计划的第一站，而不必受到可避免的中断，如加油、停车吃饭、计划好的维修、法定驾驶时间等。	✓	✓	✓
3.11	TSR 车辆登记			
3.11.1	按 TSR 标准的投入使用的车辆需列入 LSP 的 TSR 车辆登记中。该登记无固定格式，但必须至少包含以下内容：牵引车识别信息、拖车识别信息、TSR 等级、审核和自我评估的日期、任何例外情况、改正措施和改正日期。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
4	司机安全培训			
4.1	安全培训			
4.1.1	司机需参加安全威胁意识培训，并记录在案。该培训至少应包含以下内容：威胁意识、劫持应对、车辆检查、识别发展中的威胁、使用安全停靠点、威胁事件应对、与警察和管理层沟通。该培训必须至少每 2 年进行一次。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
5	货物交接过程			
5.1	根据收据和交付信息检查箱子和托盘是否完好			
5.1.1	LSP/申请人必须有书面流程规定装货前和卸货后检查箱子和托盘数量。证明这些流程的书面文件记录必须保留至少 2 年。	✓	✓	✓
5.2	发货和收货的记录证明			
5.2.1	所有货物必须按运输文件核实其正确的标记、重量、数量和特别操作说明（如适用）。	✓	✓	✓
5.2.2	文件必须字迹清晰，信息完整和准确，包括（在合适的地方列明）时间、日期、司机姓名和签名、发货人和收货人的签名、运输细节以及其他特别说明。	✓	✓	✓
5.2.3	LSP/申请人必须保留所有收货和运输的记录不少于 2 年，以便货品丢失调查时使用。	✓	✓	✓
5.2.4	接触买方资产相关货运单据和信息的权限仅限于“必须知晓”（的人），并受到控制、监控和记录。	✓	✓	✓
5.2.5	货运单据在销毁前受保护	✓	✓	✓
5.2.6	为有权获取信息的工作人员提供信息（货运文件）安全意识培训	✓	✓	✓
5.3	装卸货司机在场			
5.3.1	除非发货方和收货方禁止，否则 LSP/申请人必须规定司机在装卸货物现场确认数量清点。如发货方或收货方禁止这一行为，审核时须提供相关文件证明。	✓	✓	✓
5.4	预报			
5.4.1	如买方要求，预报流程适用于进货和/或出货。预报细节必须由买方和 LSP/申请人应共同确认。 建议预报细节包括：出发时间、预计到达时间、运输公司、司机姓名、车牌细节、货物信息（数量、重量、提货单号等）及拖车封签号码。	✓	✓	✓

章节		1	2	3
<b>6</b>	<b>LSP/申请人自我评估</b>			
6.1	加入 TSR 车辆登记前车辆自我评估			
6.1.1	LSP/申请人必须有书面证据证明 TSR 车辆登记的所有车辆（卡车和拖车）均获得评估，且符合 TAPA TSR 2017 实践部分与车辆的物理方面有关的要求（参见第 1 和第 2 章节）。	✓	✓	✓
6.2	确保符合 TSR 第 6 章节的后续评估			
6.2.1	LSP/申请人必须有书面证据证明其至少每 12 个月进行一次后续评估（固定或者滚动项目，以评估所有 TSR 车辆登记的车辆），且所有相关记录已保留用于审核。	✓	✓	✓

章节	第 7 章节为可选项，非强制项			
<b>7</b>	<b>买方货物跟踪要求</b> 这是根据买方要求和/或 LSP/申请人提供的加强措施，作为 TSR 1-3 等级的额外选项。该选项并不排斥达到 TSR 认证所需要的任何强制要求（实践要求，第 1-6 部分）。			
7.1	买家对便携式货物跟踪设备的选项要求			
7.1.1	便携式跟踪设备必须能够将跟踪信息发送至监控中心。			
7.1.2	有安放该设备的规程，出发前，必须检测设备以确保功能正常，电池电力充足。			
7.1.3	根据货物类型，便携式跟踪设备可安装在货物内、或者拖车内外。有规程明确此项操作。			
7.1.4	便携式跟踪设备可实时监控或基于报警信号监控。采取何种方式由买方和 LSP/申请人共同决定。			
7.1.5	监控中心需要有一套综合响应规程，以应对便携式跟踪设备发出的任何警报，包括偏离路线、未授权和意外行为、因所在位置或干扰引起的信号中断、电池电力不足或 LSP/申请人发出的偷盗通知。			
7.1.6	响应规程必须包括关于执法机构介入的书面流程，清楚了解可用的执法机构资源、如何同他们配合、以及在货物丢失案件调查全程中协助执法部门的跟进规程（包括分享跟踪信息）。不接受仅简单通知执法机构货物丢失的流程。			
7.1.7	便携式跟踪设备必须至少具有以下功能中的两项：地址围栏，启动-停止监控，非停靠区域警报，关键路径点。			
7.1.8	由买家决定便携式跟踪设备的信号发送频率，但不得低于每小时 1 次。			



## 附录 A: TSR 术语表

术语	首字母缩略词 (如适用)	定义说明
授权审核员	AA	在 <b>IAB</b> (独立审核机构) 工作的审核员, 通过了 TAPA 举办的培训, 并有官方授权在各级 (FSR A, B, C 和 TSR 1 2, 3) 进行 TAPA 标准的审核和颁发认证。 <b>或</b> 为 <b>LSP/申请人或买方</b> 工作的审核员, 通过了 TAPA 的培训, 并被官方授权仅可为 <b>FSR C 级或 TSR 3 级</b> 自我认证颁发认证。
申请人		寻求 TAPA 认证的实体。 虽然申请人通常是物流服务提供商 (LSP), 但也可以是为自家仓库或货运车队寻求认证的买方。
盲区		这些是跟踪技术不起作用或延迟 (报告延迟) 超过 1 小时的区域。不同的跟踪技术可能在其覆盖地图中显示不同的“盲区”。
买方		服务购买方和/或运输和/或储存货物的拥有者。
买方豁免		凡在标准内指明“除非买方豁免”的条款, 这是用于记录不适用结果或用于支持豁免请求的正当理由。LSP/申请人必须拥有支持买方豁免结果的证据, 例如所有买方的书面批准。该证据必须在审核中引用, 并与 AA 共享, 以使其能够证明不适用结果或支持豁免请求。
侧帘拖车		这些拖车两侧由纺织材料构建, 无论纺织材料是否加固 (防割), 这些纺织材料装卸时可卷起来。。
日		除非标准另有规定, 否则“日”被定义为“日历日”, 并且包括周末和节假日。
书面流程		对于某种行为或步骤有书面的表述。一份书面流程可能描述多个行为或步骤。相反, 一个行为或步骤可能由一个或多个流程记录。
设施安保标准	FSR	描述仓库操作的安保要求的 TAPA 标准。
不符合项		观察得到一项不符合 TAPA 标准的事项, 则算作一个“不符合项”。注意: 所有不符合项需记录在一个 SCAR 里。
货物		运输或储存的货物或商品。
集装箱整箱装载	FCL	表示货物属于单一买方。
整车装载	FTL	表示货物属于单一买方。
硬边拖车		硬边拖车指两边、底部及顶部均由金属或者其它固体材料制成的拖车。
高价值的盗窃目标货物	HVTT	盗窃风险较高的货物。
独立审核机构	IAB	由 TAPA 批准并与寻求 TAPA 认证的 LSP/申请人或买方签订合同的审核公司。
干扰		无线电频率发射设备, 用于有意屏蔽、干扰或妨碍合法通信, 如手机通话、短信、GPS 系统和 WIFI 网络。
零担	LTL	通常是指一箱货车或集装箱中装载多个买方的货物。
物流服务提供商	LSP	货代公司、承运公司、货车公司、仓储运作公司或其他为供应链提供直接货物操作服务的公司。

术语	首字母缩略词 (如适用)	定义说明
谅解备忘录	MOU	独立审核机构和 TAPA 之间的书面协议,详述了审核机构应遵循的流程来支持 TAPA 认证。谅解备忘录有效期为 3 年。
监控中心		接收电子安全系统信号并随时有人员响应这些信号的设施。商业监控中心由第三方所有和经营。专属监控中心由 LSP/申请人或买方所有和/或经营。
不适用	N/A	在某些情况下,官方授权的审核员在进行 TAPA 认证审核时可以接受的一种情况。只有当 TAPA 要求真的不合适回答“是或否”,且/或该要求不适用时才能考虑“N/A”。N/A 不能规避因成本或操作问题而导致的合规性。认证审核模板中填写的 N/A 必须包含或引用描述和证明 N/A 决定的文件支持细节。 可使用 N/A 的示例: <ul style="list-style-type: none"> <li>TSR “实践”的第 7 部分为可选项,因此如果买方和/或 LSP/申请人没有要求,则不适用。</li> <li>仅使用厢式卡车和单体式卡车,即不使用拖车。 “不适用”可适用以下要求:在非连接状态时,拖车固定装置完好(拖车锁、起落架锁、刹车系统锁)</li> </ul> 注意:使用 N/A 与使用豁免不同。当不能遵守适用的要求并且替代技术或过程控制的风险得到充分减轻时,将考虑豁免。
实时		直接,没有任何延误。
报告频率		跟踪设备向跟踪系统发送信号/位置更新的频率。
安保改进措施要求	SCAR	记录观察不符合 TAPA 标准要求的书面文件。
自我审核		按照 FSR 或 TSR 标准规定的时间表,由 TAPA 认证实体(仓库或货运公司)使用适用的 TAPA 审核表进行合规性验证。
自我评估		TSR 1-3 级别中的一个过程,LSP/申请人必须根据 TSR 实践部分 1 和 2 中的要求,自行评估其 TSR 车辆登记中包括的每一辆车。
自我认证		实体向 TAPA FSR C 级或 TSR 3 级认证自身公司的过程。
TAPA 安保标准		TAPA 开发的全球物流标准,用于确存储(FSR)和公路运输(TSR)期间的货物安全。
TAPA TSR 审核表		用于评估对 TSR 标准符合程度的标准审核模板
经 TAPA TSR 认证的公司		经 AA 认证的 LSP/申请人,已达到适用的政策与流程要求,也达到适用的实践要求,不论是其自有车队,还是经 TSR 认证或 TTSP 认可的外包承运人,。
TAPA TSR 服务伙伴	TTSP	TAPA 官方认可的一个称号,授予达到适用要求的承运人,其有资格将特定车辆纳入任何经 TAPA TSR 认证公司的 TSR 车辆登记。
临时劳工	TAS	临时工
牵引车		司机和发动机位置所在的货车前部,用于牵引拖车。

术语	首字母缩略词 (如适用)	定义说明
拖车		由牵引车牵引的大型车厢或集装箱。
卡车		牵引车/拖车装置，牵引车/集装箱/底盘，直式卡车/刚性车辆，或由固定隔板隔开驾驶舱和货舱的厢式送卡车。必要时，将“卡车”与拖车或集装箱区别开来。
货车运输安保标准	TSR	描述货车和拖车/集装箱地面运输安保标准的 TAPA 标准。
TSR 车辆登记		TAPA TSR 认证车辆的清单文件（包括车辆识别信息细节）。
豁免		同意 LSP/申请人免除某项 TAPA 标准要求或者使用合理的替代方式的书面批准。 注意：TAPA 区域豁免委员会审查豁免请求，然后授予或拒绝豁免。
工作人员		所有员工、临时劳工、分包商，除非单独明确说明。

**附录 B:**  
**TAPA 标准-豁免申请表**

说明：为豁免的每项要求，填写单独的豁免申请表。必须在提交给 TAPA 之前完成第 1-5 项。  
请注意，豁免申请表可从 TAPA 通过此链接（待加）下载

**1. LSP/申请人**

公司名称	
地址（适用于豁免）	
申请日期	
<b>LSP/申请人负责人</b>	
姓名	
电话	
电子邮件	
签名	

**2. 需豁免的现有要求**

TAPA 标准，版本和级别	
TAPA 标准编号和全文	

### 3. 不合规的理由和影响

不能符合标准的原因？	
如果不实施降低风险控制的影响/风险	

### 4. 降低风险措施

将实施的降低风险措施和安全管制	
支持此请求的附件和支持文档列表（计划、图像、流程、官方证据等）	

**5. 官方授权的审核员**

日期	
公司名称	
<b>官方授权的审核员</b>	
姓名	
电话	
电子邮件	
支持 LSP/申请人请求的 AA 是/否	
是/否的原因	
签名	

**6. TAPA 批准/拒绝（仅限 TAPA 使用）**

日期	
豁免编号	
批准/拒绝	
批准/拒绝的原因	
若批准, LSP/申请人要遵循的条件	
豁免起/止日期	
授权人/代表 TAPA: 姓名	
授权签名	



TAPPA  
运输资产保护协会