



Freiwillige Sicherheitsrichtlinien der IRU

**IRU Sicherheits - Toolkit:
Freiwillige Sicherheitsrichtlinien für Manager,
Fahrer, Speditionsunternehmen und Transporteure
von gefährlichen Gütern sowie Richtlinien für die
Zusammenarbeit mit den Zollbehörden**



IRU-Sicherheitsrichtlinien für Straßentransport

**Freiwillige Sicherheitsrichtlinien für Manager, Fahrer,
Speditionsunternehmen, Beförderer von Gefahrguttransporten und
Richtlinien für die Zusammenarbeit mit den Zollbehörden**

Genf 2005

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
IRU-Position: Gütertransportsicherheit in der EU und darüber hinaus	6
Kapitel 1: Empfehlungen für Manager	9
1. Unternehmenspolitik	9
2. Verfahren und Mitarbeiter	10
3. Fahrzeuge	11
4. Kommunikation	12
5. Betriebsgelände und Werk	12
6. Gütertransportaktivität	12
7. Liste nützlicher sicherheitsrelevanter Adressen und Ansprechpartner	13
8. Elemente für einen Freiwilligen Unternehmens-Sicherheitsplan	13
9. Freiwillige Richtlinien für die Prüfung betrieblicher Vorgänge	15
10. Notfallberichte und Muster der vereinfachten Berichterstattung bei Zwischenfällen	16
Kapitel 2: Empfehlungen für Fahrer	17
1. Denken Sie daran	17
2. Befolgen Sie die Sicherheitspolitik und die Ratschläge Ihres Unternehmens	17
3. Planen Sie voraus	17
4. Die Übernahme von Gütern	17
5. Das Anliefern von Gütern	18
6. Sorgfalt und Sicherheit während der Fahrt und beim Parken	18
7. Verhalten in Notsituationen, bei Diebstahl oder Angriffen	20
8. Schützen Sie sich selbst	20
9. Nützliche Telefonnummern und Adressen (bei Bedarf)	20
Kapitel 3: Empfehlungen für Spediteure/Versender	22
1. Personal- und Standortmanagement	22
2. Schulungen / Instruktionen	22
3. Risiko- und Diebstahlprävention	22
4. Organisatorisches Vorgehen beim Transport	23
5. Transport- und Versicherungsdokumente	24
6. Auftragspezifische Angaben	25
7. Information und Zusammenarbeit bei Notfällen/Diebstahl	25
Kapitel 4: Sicherheits-Leitfaden für Gefahrguttransport	26
Einleitung	26
Flussdiagramm	27
1. Rechtsgrundlage	28
2. Allgemeine Bestimmungen	28
3. Sicherheitstraining	28
4. Sicherheitsplan für aufgelistete gefährliche Güter mit hohem Gefährdungspotential	29
5. Ausnahmen	29
6. Liste Gefährlicher Güter mit hohem Gefährdungspotential in Mengen Oberhalb der Angegebenen Grenzen (ADR 1.10.5)	30

Kapitel 5: Rahmen für Freiwilliger Strassentransport- Richtlinien mit den Zollbehörden 31

Vorwort	31
1. Einleitung	31
2. Beratung, Zusammenarbeit und Kommunikation	36
3. Schulung, Training und Sensibilisierung	37
4. Information: Austausch, Zugang, Vertraulichkeit	38
5. Sicherheit der Sendungen	38
6. Sicherheit der Transportmittel	40
7. Sicherheit des Betriebsgeländes	40
8. Sicherheit in Personalfragen	42
9. Sicherheit der Handelspartner	42
10. Krisenmanagement und Schadensbegrenzung	43
11. Kontrollverfahren, Analysen und Optimierung	44

Vorwort

Während seiner Sitzung im April 2004 in Yokohama beschloss der IRU-Rat für Gütertransport die Gründung einer Task Force für Sicherheitsfragen (TFS). Ziel dieses Gremiums war die Ausarbeitung freiwilliger Sicherheitsrichtlinien für Straßentransportunternehmer.

Vertreter von 10 IRU Mitgliedsverbänden bekundeten ihren Wunsch, an den Arbeiten der TFS teilzunehmen. Experten aus 8 Verbänden (AFTRI, ANTRAM, ATRH, DTL, FEBETRA, RHA, TLN und ZMPD) beteiligten sich aktiv an den Arbeiten zur Definition der Richtlinien, die im Juni 2004 begannen. Während der Beratungsphase kam man dahingehend überein, dass die abschließende Fassung der Arbeiten der TFS in Form von freiwilligen IRU Straßentransport-Sicherheitsrichtlinien vorgelegt werden sollte, die praktische Ratschläge für folgende Personengruppen enthalten:

- Manager,
- Fahrer,
- Speditionsunternehmen,
- Beförderer von Gefahrguttransporten (von der IRU GEMD Gruppe ausgearbeitet), sowie
- Richtlinien für die Zusammenarbeit mit den Zollbehörden.

Letztere wurden in enger Zusammenarbeit mit der Weltzollorganisation (WZO) ausgearbeitet und von der IRU Zoll-Kommission (CAD) kommentiert. In ihrer abschließenden Form bilden sie einen Rahmen für die freiwillige Zusammenarbeit zwischen Zollbehörden und Straßentransportunternehmen und/oder ihren jeweiligen Verbänden.

Die IRU-Sicherheitsrichtlinien sind in Kombination mit anderen Sicherheitsvorkehrungen der IRU zu sehen und sollten mit diesen zusammen angewendet werden: so etwa mit der IRU/ECMT Broschüre über sichere Parkplätze in Europa, der Broschüre zu Kontroll- und Überwachungsbehörden, den TIR-Carnets u.a. Die meisten dieser Dokumente können online auf der Website der IRU abgerufen werden. Obwohl sie in erster Linie von Sorgen hinsichtlich terroristischer Bedrohungen bestimmt sind, stellen die freiwilligen IRU-Richtlinien eine völlig neue Kombination von Ratschlägen im Hinblick auf terroristische und konventionelle Gefahren (Güter- und Fahrzeugdiebstahl, Angriffe auf Fahrer usw.) dar.

Die IRU Sicherheitsrichtlinien und die in ihnen enthaltenen Empfehlungen sind einerseits allgemein abgefasst, an anderen Stellen jedoch bewusst so detailliert, dass alle unter normalen Umständen vorhersehbaren Fälle und Situationen behandelt werden könnten. Es versteht sich von selbst, dass vor ihrer Empfehlung/Umsetzung unter besonderen Umständen oder auf nationaler Ebene eine Anpassung an die spezifische Situation, Kultur und Gesetzgebung des Landes erforderlich ist.

Eine Berücksichtigung aller eingegangenen Kommentare war nicht möglich. Dennoch verdeutlichen das Engagement und die Vielfältigkeit der Eingaben, dass innerhalb der Straßentransportindustrie ein beträchtliches Interesse daran besteht, auf konventionelle und terroristische Bedrohungen in Zukunft besser reagieren zu können bzw. ihnen angemessen vorzubeugen.

Die IRU-Sicherheitsrichtlinien sind nicht nur ein technisches Instrument zur Sensibilisierung und Unterstützung der Straßentransportunternehmer bei der Ergreifung angemessener praktikabler und präventiver Maßnahmen, um die Gefahr des Diebstahls oder des Missbrauchs von Gütern oder Fahrzeugen zu terroristischen Zwecken zu minimieren. Sie sollten darüber hinaus zu einem politischen Instrument werden, das der Gesellschaft, der Politik und den Partnern im öffentlichen und privaten Sektor Engagement und verantwortliches Handeln der Straßentransportindustrie überzeugend vor Augen führt.

Für die sinnvolle Umsetzung dieser freiwilligen Richtlinien ist es natürlich erforderlich, kooperative Vereinbarungen über Zusammenarbeit mit nationalen und anderen Behörden zu treffen, damit die zur Verbesserung der Sicherheit unternommenen Anstrengungen und Investitionen der Straßentransportindustrie insgesamt und der Unternehmer im Einzelnen politisch und wirtschaftlich belohnt werden können.

Die Best Practices, die von Industrie und Regierungsbehörden in entsprechenden Richtlinien gemeinsam formuliert werden (wie es bereits in mehreren europäischen Ländern der Fall ist), sollten zu einem bevorzugten Werkzeug für die Partnerschaft zwischen öffentlichem und privatem Sektor werden.

Martin Marmy, IRU-Generalsekretär

IRU-Position: Gütertransportsicherheit in der EU und darüber hinaus

Diese Position wurde vom IRU-Rat für Gütertransport während seiner Sitzung am 21. April 2004 in Yokohama, in Japan beschlossen.

Analyse

Nach den Attentaten vom 11. September 2001 wurde sehr viel getan, um Transport und Logistik gezielt zu verbessern. Zu Anfang richteten sich die Maßnahmen auf Luft- und Seetransporte. Während sich jetzt die Aufmerksamkeit mehr und mehr auf die gesamte Logistik und Lieferkette richtet, mit sämtlichen Transportarten, einschließlich Straßentransport.

Die IRU-Position befindet sich in vollständiger Übereinstimmung mit der des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zur "Transportsicherheit" (Amtsblatt C 061, 14/03/2003 P. 0174 – 0183), die um Ausgleich zwischen Sicherheit und Förderung bemüht ist:

"Wenn die Sicherheitsverfahren zu streng werden, könnte der Gütertransport nahezu zum Erliegen kommen, und damit den Terroristen der von Ihnen angestrebte Erfolg beschert werden.

Neue Sicherheitsmaßnahmen sollten in Beziehung zu den damit verfolgten Zielen, ihren Kosten und ihren Auswirkungen auf den Verkehr abgewogen werden.

Einseitige Maßnahmen sind inakzeptabel, insbesondere wenn sie ungleichmäßig und zum Nachteil der Interessen von Drittländern angewendet werden.

Angesichts der internationalen Dimension des Transports von ... , sollten Sicherheitsanforderungen auf gegenseitigen Vereinbarungen basieren, die ohne Diskriminierung gleichmäßig angewandt und durchgesetzt werden und einen möglichst effizienten Handelsverkehr ermöglichen."

Position

Die Transportindustrie ist sich voll und ganz der Notwendigkeit bewusst, zur Sicherheit im Straßentransport beizutragen. Aus Klarheitsgründen begrenzt die IRU in dieser Positionsformulierung ihre Überlegungen auf die Sicherheit gegen Terrorismus und begrenzt die IRU in dieser Positionsformulierung ihre Überlegungen auf die Sicherheit gegen Terrorismus und klassisches Verbrechen, vor allem im internationalen Grenztransportverkehr, mit Ausschluss von "klassischen Aspekten der Straßenverkehrssicherheit, auch wenn diese beiden Arten von Belangen oft miteinander verknüpft sind. Die Aspekte der Straßenverkehrssicherheit werden von der Transportindustrie an anderer Stelle behandelt. Verbesserte Sicherheit ist im eigenen Interesse des Straßentransportsektors. Die Rolle der Staaten und ihrer Behörden zur Gewährleistung der allgemeinen Sicherheit ist jedoch unersetzlich. Sie gehört zu ihren grundsätzlichen Aufgaben.

Die Bereitwilligkeit und aktive Beteiligung des Straßentransportsektors sind von entscheidender Bedeutung für den Erfolg sämtlicher zur Verbesserung der Sicherheit durchgeführter Maßnahmen. Es sollte auch bedacht werden, dass stets ein Restrisiko bestehen bleibt und vollständige Sicherheit niemals garantiert werden kann.

1. **Der Wettbewerb in einem globalisierten Wirtschaftsumfeld macht effiziente Logistiksysteme erforderlich**, womit die Betreiber stets nach verbesserter Qualität, Schutz und Sicherheit streben, ohne dabei Effizienz und Dauerhaftigkeit zu vernachlässigen.
2. **Die Erleichterung von Transport und Handel darf nicht außer acht gelassen werden**, auch wenn Sicherheitsabwägungen einen wichtigen Platz einnehmen. Es ist sehr wichtig, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Sicherheit und Erleichterung von Formalitäten und Verfahren anzustreben, insbesondere an den Staatsgrenzen.
3. Sicherheitsbelange sind kein **Grund zur Änderung der Transportart**: Die Risiken im Straßentransportsektor sind nicht höher als bei anderen Transportarten.

4. **Die Zusammenarbeit zwischen privatem und öffentlichem Sektor in Sachen Sicherheit kann sehr effektiv sein** und sollte daher verstärkt werden. Die Straßentransportindustrie kann nicht die Aufgaben des Staates übernehmen. Aber sie kann ihre eigenen Verantwortungen übernehmen, zum Beispiel beim Gefahrguttransport.
5. **Bereits existierende Sicherheits- und Förderungsinstrumente**, die Vorteile in beiden Bereichen bieten, sollten so intensiv wie möglich eingesetzt werden. Dazu zählen z. B. das TIR-System der Vereinten Nationen oder das gemeinsame und gemeinschaftliche Versandverfahren der EU.
6. **Verstöße gegen die Transitsysteme bei der Zollabfertigung** sowie illegale Einwanderung müssen von den Zollbehörden energisch bekämpft werden, um die direkt für das Verbrechen verantwortliche(n) Person(en) zu identifizieren. Außerdem müssen Gesetzgebung und Selbstregulierung in der Zollabfertigung bei Transitmanagementsystemen zum Schutz der Rechte ehrbarer Händler greifen, und zu diesem Zweck Computertechnik eingeführt werden, um raschen Datenaustausch und die Festigung der Zulassungskriterien zu Transitsystemen bei der Zollabfertigung zu ermöglichen.
7. **„Selbstschutzmaßnahmen“** durch die Transportindustrie sollten weiterhin eine bedeutende Rolle spielen. Dabei kommt den Fahrern eine Schlüsselrolle zu, obwohl alle Akteure ihre eigenen Verantwortungen haben. Um diese zu meistern, wird die IRU freiwillige Sicherheitsrichtlinien für die Transportindustrie erarbeiten. Derartige Bemühungen des Sektors zur Verbesserung der Sicherheit sollten gebührend anerkannt werden.
8. **Die Verdopplung dieser Maßnahmen durch internationale Einrichtungen ist schädlich und muss vermieden werden.** Die Straßentransportindustrie wünscht sich eine effiziente Harmonisierung sämtlicher sicherheitsbezogener Anstrengungen im internationalen Bereich.
9. **Die Sicherheitspolitik muss auf Informationen basieren.** Vernünftige und effektive Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit können nur basierend auf zuverlässigen Informationen und klarem Verstehen des internationalen Verbrechens und Terrorismus sowie sicherheitsbezogener Risiken und nachrichtendienstlicher Informationen getroffen werden.
10. **Sicherheitsbezogene finanzielle Belastungen gehen zu Lasten der Endbenutzer.** Die Gesetzgeber müssen beachten, dass die Finanzierung von Sicherheitssystemen zu Lasten der Endbenutzer und Empfänger von Gütern und Dienstleistungen geht, und zwar entweder als Kunden oder als Steuerzahler.
11. **Verbesserte Sicherheit sollte keine unnötige Beschneidung der Freiheiten des Unternehmers darstellen.** Die Sicherheit von Transportinfrastrukturen darf nicht zu ungerechtfertigten Beschränkungen des einfachen Zugangs der Transportunternehmer zu Straßen, Häfen, Terminals und anderen Infrastruktureinrichtungen führen.
12. **Für „zugelassene Transportunternehmer“ sollten Erleichterungen existieren.** Der Straßentransportsektor kann prinzipiell die Einführung offizieller Bezeichnungen akzeptieren, wie „den Regeln entsprechende Vertreter“, „bekannte Speditionsunternehmer“ und „zugelassener Transportunternehmer“, unter der Bedingung der Schaffung tatsächlicher Erleichterungen für die so bezeichneten Akteure. Die Bedingungen für die Erteilung einer solchen Bezeichnung sollten mit großer Vorsicht ausgewählt werden und die Umsetzung auf äußerst faire Art und Weise geschehen, um jegliche Diskriminierung von Transportunternehmern zu vermeiden. Transportorganisationen können nicht für die Umsetzung der Bezeichnung „zugelassener Transportunternehmer“ verantwortlich sein.

Idealerweise sollte eine einzige Bezeichnung für das gesamte EU-Gebiet gewährt werden. Mitgliedsstaaten sollten die Auswahlkriterien für den Status „zugelassener Transportunternehmer“ auf die Zugangsbedingungen zu bestehenden Zolltransitsystemen (z.B. das TIR-Abkommen, Anhang 9, Teil II) oder auf die zur Ausübung des Berufs "Transportunternehmer" gründen.
13. **Die Implementierung der neuen elektronischen Zollerklärung sollte nicht voreilig geschehen!** Die neue elektronische Zollerklärung wird erhebliche Änderungen der aktuellen Praktiken sowie beträchtliche Investitionen verursachen. Es sollten ein angemessener Zeitraum zur Implementierung sowie geeignete, fördernde Anreize vorgesehen werden und die Möglichkeit zur Verwendung von Papierdokumenten beibehalten werden.

14. **Eine Anmeldung der Ankunft bei den Zollbehörden 24 Stunden vor dem Eintreffen bei grenzüberschreitendem Verkehr ist ein zu langer Zeitraum für den Straßentransport.** Die Anforderungen der Just-in-time-Lieferungen machen eine derart lange Voranmeldungsfrist einfach unmöglich. Eine Frist von zwei Stunden bei elektronischen Zollerklärungen vor Ankunft/ Abfahrt bzw. von 4 Stunden bei einer Erklärung mit Papierdokumenten erscheint realistischer.
15. **Die Industrie unterstützt die Verwendung durch den Zoll von "Single-Window-" oder "One-Stop-Shop-" Kontrolltechnologie** und "Risikomanagement" sowie die Verwendung einer einzigen Frachtidentifizierungsnummer durch die Zollbehörden. Die Definition und Eingabe dieser Nummer durch ein "einziges Fenster" in die Logistik und Lieferkette sollte nur einmal vorgenommen werden.

Kapitel 1: Empfehlungen für Manager

Diese Sicherheitsrichtlinien enthalten Empfehlungen für Best Practices, Maßnahmen und Vorgehensweisen, welche **Manager von Straßentransportunternehmen** zur Abwendung konventioneller und terroristischer Gefahren in ihren Unternehmen anwenden können.

Ziel dieser Richtlinien ist die Sensibilisierung der Verantwortlichen für Sicherheitsfragen und die Unterstützung der Straßentransportunternehmen bei den präventiven Maßnahmen zur Minimierung der Gefahr des Diebstahls oder des Missbrauchs von Gütern oder Fahrzeugen zu terroristischen Zwecken.

Straßentransportunternehmen und insbesondere diejenigen,

- die gefährliche Güter mit hohem Gefährdungspotential transportieren, wie Chemikalien, Medikamente, Nahrungsmittel, Autos sowie weitere Güter, die aufgrund ihrer Natur oder ihres Wertes terroristischen oder kriminellen Bedrohungen besonders ausgesetzt sein können,
- die an Vorgängen in einem sicherheitskritischen Umfeld beteiligt sind
- auf sicherheitsgefährdeten Straßen fahren
- sicherheitsgefährdete Abgangs- oder Zielorte anfahren
- mit Unternehmen zusammenarbeiten, die in besonderem Maße Sicherheitsgefährdungen ausgesetzt sind,

werden aufgefordert, die unten angeführten Empfehlungen anzuwenden, abhängig von der Größe des Unternehmens, seinem Risikopotential und seiner Position in der Versorgungskette.

1. Unternehmenspolitik

- 1.1. Beachten Sie insbesondere die nationalen Sicherheitsrichtlinien Ihrer Berufsverbände, Behörden, Versicherer und Produkthersteller.
- 1.2. Ernennen Sie – falls dies für Ihr Unternehmen machbar und angemessen ist – einen Mitarbeiter (in leitender Position) speziell für Sicherheitsfragen. Falls dies nicht möglich ist, sollte der Geschäftsführer des Unternehmens die Verantwortung für Sicherheitsfragen übernehmen.
- 1.3. Führen Sie, falls sinnvoll, eine unternehmensspezifische Risikobewertung durch (Modell: "Operational Review" bzw. „Überprüfung betrieblicher Vorgänge“ in der Anlage) und machen Sie Sicherheitsmanagement zu einem Teil Ihres Unternehmensmanagements.
- 1.4. Veröffentlichen Sie eine Stellungnahme oder Instruktionen zur Sicherheitspolitik, in denen Sie allgemeine Prinzipien für sichere Geschäftsvorgänge niederlegen. Dieses Dokument sollte Bestandteil des Handbuchs für Mitarbeiter und Fahrer sein.
- 1.5. Arbeiten Sie - falls für Ihr Unternehmen sinnvoll – einen Sicherheitsplan aus (Modell in der Anlage) und/oder eine Checkliste über grundlegende Sicherheitsvorschriften und Vorgehensweisen für Ihre Belegschaft (besondere Richtlinien für Fahrer verfügbar). Der Sicherheitsplan sollte die Zuordnung von Zuständigkeiten ebenso beinhalten wie existierende Gefahren, Maßnahmen für sicherheitsgefährdende Zwischenfälle und die Überprüfung von Vorgängen und Bewertungen. Besondere Aufmerksamkeit ist sicherheitsempfindlichen Bereichen und Pausen, Übernachtungen usw. zu widmen.
- 1.6. Überarbeiten Sie regelmäßig sicherheitsrelevante Bewertungen/Prüfungen, Pläne und Checklisten, einschließlich (falls machbar) externer oder interner Unternehmensprüfungen.
- 1.7. Lenken Sie die Aufmerksamkeit Ihrer Mitarbeiter auf Sicherheitsfragen (z.B. durch Anzeigetafeln im Unternehmen) und sensibilisieren Sie das Management.
- 1.8. Widmen Sie Zulieferern und selbständigen Vertragspartnern sowie ihrer Belegschaft/ihren Mitarbeitern/Angestellten besondere Aufmerksamkeit, insbesondere wenn sie in Schlüsselpositionen tätig oder in wichtigen Geschäftsvorgängen involviert sind.
- 1.9. Schaffen Sie eine allgemeine und wirksame Verbindung zu den lokalen (Polizei-) Behörden und setzen Sie diese bei sicherheitsrelevanten Zwischenfällen in Kenntnis.

2. Verfahren und Mitarbeiter

2.1. Dokumentation und Information

- 2.1.1. Bewahren Sie Ihre Dokumente an einem sicheren Platz auf. Sichern Sie den Zugang zu Computern und Informationen im Dokumentations-/Computerbereich und kontrollieren/überwachen Sie den Zugang zu Informationssystemen und Informationsbenutzung. Fertigen Sie regelmäßig Reservekopien an.
- 2.1.2. Falls möglich, setzen Sie Zeiten für die Vorbereitung der Dokumente fest und nutzen Sie besondere Verfahren zur Vorbereitung von Last-Minute oder Dringlichkeits-Transporten. Überlegen Sie die Einführung von Unterschriften für sämtliche Kontrollpunkte eines Prozesses (Dokumentenvorbereitung, Versiegelung, LKW-Inspektion, Lieferung usw.).
- 2.1.3. Bewahren Sie Unterlagen über Ihre sicherheitsrelevanten Aktivitäten auf.
- 2.1.4. Stellen Sie sicher, dass die Angaben zu Ihren Fahrzeugen, Aufliegern und Ladungen schnell verfügbar sind. Die verfügbare Mindestinformation sollte folgende Angaben beinhalten: Fahrzeug-Zulassungsnummer, Seriennummer des Aufliegers, Bauart, Modell, Karosserie-Typ, Kennzeichen, Motor-Nummer, Getriebeummer, Besonderheiten der Lackierung, Zahl der Achsen, Sonderausstattung nach Seriennummer, eingebaute Sicherheitssysteme, Kilometerstand.
- 2.1.5. Achten Sie darauf, ähnliche Informationen über die Ladung – Typ, Empfindlichkeit, Menge, Verpackung, Kennzeichnung/Etikettierung, Verladetechnik, Befestigung usw. – prompt verfügbar zu halten.
- 2.1.6. Bei hochwertigen oder hochgradig sicherheitsempfindlichen Gütern beschränken Sie sich auf die mindestnötige Information über diese Güter in Handelsdokumenten, die sich im Fahrzeug befinden. Stellen Sie sicher, dass derartige Informationen nur zuverlässigen und vertrauenswürdigen Personen zugänglich sind.

2.2. Einstellung von Personal

- 2.2.1. Überprüfen Sie bei Neueinstellungen die Personalien der Bewerber (Original Personalausweis/Reisepass) und Referenzen (Versicherung, Vorstrafen, frühere Arbeitgeber, und nicht nur den letzten). Überprüfen Sie bei Fahrern - wenn möglich und nach der nationalen Gesetzgebung erlaubt – die Gültigkeit des Führerscheins. Überprüfen Sie alle Führerscheine regelmäßig, z.B. im Abstand von sechs Monaten.
- 2.2.2. Einige allgemeine Regeln bei der Einstellung: Sprechen Sie Sicherheitsfragen im Vorstellungsgespräch an. Überprüfen Sie Personalausweise, Führerscheine und ähnliche Dokumente auf Änderungen. Bewahren Sie Kopien auf. Ziehen Sie bei der Überprüfung der Referenzen so oft wie möglich unabhängige Quellen (Gespräch mit früheren Arbeitgebern) und Originaldokumente zu Rate (z.B. Geburtsurkunde). Akzeptieren Sie keine Bestätigungen oder Zeugnisse ohne ausdrückliche Namensnennung. Versuchen Sie, schriftliche Informationen über den beruflichen Werdegang zu erhalten (etwa über fünf bis zehn Jahre). Fragen Sie nach mindestens zwei persönlichen Referenzen. Die Aussteller sollten den Bewerber ausreichend lange gekannt haben.
- 2.2.3. Arbeiten Sie mit Partnern und Zeitarbeitsfirmen mit anerkannt gutem Ruf, die gut etabliert und Mitglieder einer anerkannten beruflichen Organisation sind oder an professionelle Standards gebunden sind.
- 2.2.4. Integrieren Sie sicherheitsrelevante Pflichten in den Arbeitsvertrag. Es sollte aus dem Vertrag klar hervorgehen, dass die Mitarbeiter/Fahrer bei Nichterfüllung dieser Pflichten mit einem Disziplinarverfahren rechnen müssen. Ferner sollte der Sicherheitsaspekt Teil der Arbeitsbeschreibung sein.
- 2.2.5. Dokumentieren Sie Ihr Vorgehen, wenn Mitarbeiter gegen die Sicherheitspolitik des Unternehmens verstoßen.

2.3. Schulungen und Training

- 2.3.1. Organisieren Sie regelmäßig Sicherheitstrainings und Auffrischkurse über angemessenes Verhalten, Fahrzeuge und Betriebsgelände. Sicherheitsfragen sollten zur täglichen Routine für Mitarbeiter und Management werden.
- 2.3.2. Schulungen zur Sensibilisierung für Sicherheitsfragen sollten folgendes beinhalten: Natur der Sicherheitsrisiken, Erkennen von Sicherheitsrisiken, Methoden zur Behandlung und Reduzierung solcher Risiken und Vorgehen im Falle eines Sicherheits-Zwischenfalls. Gegenstand sollte ebenfalls die Kenntnis von Sicherheitsplänen sein, die (falls vorhanden) in Bezug zur spezifischen Zuständigkeit der Teilnehmer und zu deren Rolle bei der Umsetzung des Sicherheitsplans gesetzt werden sollten.
- 2.3.3. Stellen Sie, falls vorhanden, ein Fahrer-Handbuch für Sicherheitsfragen oder eine Sicherheits-Checkliste bereit.
- 2.3.4. Überprüfen Sie in regelmäßigen Abständen, ob die Mitarbeiter/Fahrer die Sicherheitssysteme in den Fahrzeugen und auf dem Betriebsgelände verstehen und anwenden.
- 2.3.5. Laden Sie, sofern möglich, externe Fachleute der zuständigen Behörden (Polizei, Zoll usw.) sowie andere externe Institutionen ein, um Ihre Mitarbeiter zu schulen/informieren und anzuweisen.

2.4. Prävention und Instruktionen

- 2.4.1. Geben Sie klare und genaue Anweisungen. Dokumentieren Sie diese und verteilen Sie bei Bedarf schriftliche Anweisungen. Prüfen Sie, dass diese verstanden und akzeptiert wurden und von dem zuständigen Personal ausgeführt werden.
- 2.4.2. Neue Mitarbeiter sollten angemessen eingewiesen und geschult werden.
- 2.4.3. Fahrer sollten auf ihren Fahrten besondere Sicherheitsinstruktionen erhalten (vgl. Richtlinien für Fahrer).
- 2.4.4. Stellen Sie sicher, dass die Fahrer die erforderliche Sicherheitsausrüstung erhalten.
- 2.4.5. Erstellen Sie ein Standard-Berichtsformular und fordern Sie Ihr Personal auf, selbst geringfügige Zwischenfälle mitzuteilen.
- 2.4.6. Analysieren Sie Berichte über Zwischenfälle in regelmäßigen Abständen und passen Sie die Unternehmensstrategie bei Bedarf an.
- 2.4.7. Achten Sie im Kontakt mit Ihren Mitarbeitern auf Verhaltensänderungen, die auf einen möglichen Interessenkonflikt hindeuten könnten.

3. Fahrzeuge

- 3.1. Installieren Sie Sicherheitssysteme entsprechend der beförderten Ladung, der Strecke und anderen sicherheitsrelevanten Merkmalen der Umgebung und des Transportvorgangs.
- 3.2. Überprüfen Sie regelmäßig die Sicherheitsausrüstung, u.a. von der für die Installation zuständigen Firma/Person.
- 3.3. Alle Fahrzeuge sollten mit einer zusätzlichen Vorrichtung zur Immobilisierung ausgestattet sein. Geben Sie beim Fahrzeugkauf eingebauten Sicherheitssystemen den Vorzug und prüfen Sie zusätzliche Sicherheitsoptionen.
- 3.4. Verwenden Sie, falls sinnvoll, Sicherheitssiegel zum Schutz der Ladung.
- 3.5. Beschränken Sie ladungsspezifische Informationen auf der Plane und der Karosserie des Fahrzeugs soweit wie möglich (anonymer Transport wird empfohlen).

4. Kommunikation

- 4.1. Verwenden Sie – wenn angemessen und erschwinglich – moderne Kommunikationssysteme, wie Systeme zur Fahrzeug-Ortung, SOS-Messaging usw., um jedes unerwartete Verhalten des Fahrzeugs in Echtzeit aufspüren zu können.
- 4.2. Sorgen Sie für Routine- Kommunikationsverfahren zwischen Fahrzeug und Hauptsitz.
- 4.3. Wenn ein Fahrer erstmals zum Verladen/Abladen zu einem Kunden geschickt wird, informieren Sie den Kunden im Voraus, um Fahrer und Fahrzeug zu identifizieren.
- 4.4. Geben Sie dem Fahrer Notrufnummern oder andere entsprechende Telefonnummern – falls verfügbar, damit er in der Lage ist, Kontakt zum Unternehmen und/oder den mit zuständigen Behörden bzw. im Ausland den zuständigen Botschaften sowie – wenn machbar – zu den Straßentransportverbänden in den Transitländern aufzunehmen. Weisen Sie die Fahrer an, das Unternehmen stets zuerst zu benachrichtigen.

5. Betriebsgelände und Werk

- 5.1. Definieren Sie entsprechend der unternehmensspezifischen Risikobewertung Schutzperimeter, Zugang für Besucher und Personal sowie Parkplätze.
- 5.2. Stellen Sie sicher, dass Sie über ein wirksames System zur Verhinderung unbefugten Betretens verfügen und dass dieses richtig bedient wird.
- 5.3. Falls erschwinglich und entsprechend Risikobewertung, installieren Sie Sicherheits- und Überwachungssysteme (Gitter, Beleuchtung, Alarmanlagen, Kameras, Wachpersonal).
- 5.4. Beschränken Sie den Zugang zu Sicherheits- und Überwachungssystemen.
- 5.5. Sorgen Sie für ein System der Überprüfung von ankommenden und das Gelände verlassenden Personen.
- 5.6. Überprüfen Sie regelmäßig vor Ort die Installationen, Zugangsbereiche, Parkplätze, entfernte Parkplätze, Ladebuchten, Haupt-Lagerbereiche und andere Lagerbereiche.
- 5.7. Bewahren Sie alle Schlüssel für Fahrzeuge und Betriebsgebäude an sicheren Orten auf. Definieren Sie sichere Vorgehensweisen, um das Bewegen und Abstellen der Fahrzeuge und den Aufbewahrungsort der Schlüssel auf dem Gelände zu kontrollieren.
- 5.8. Die Aufbewahrung, Ausgabe und Rückgabe von Dienstkleidung sollte überwacht werden.
- 5.9. Melden Sie jedes Delikt (Diebstahl, Angriff usw.) der Polizei.

6. Gütertransportaktivität

- 6.1. Instruieren Sie die Fahrer und geben Sie ihnen bei Bedarf schriftliche Anweisungen für unterwegs (Checklisten, Sicherheitsrichtlinien für Fahrer usw.).
- 6.2. Legen Sie sichere Parkplätze fest. Planen Sie alle Rastpausen, kürzere Pausen und Übernachtungen im Voraus. Weisen Sie die Fahrer an, im Falle einer ungeplanten Fahrtunterbrechung die Türen selbst während einer Unterhaltung verschlossen zu halten, insbesondere wenn empfindliche Ladungen transportiert werden.
- 6.3. Variieren Sie möglichst Strecken und Fahrer.
- 6.4. Weisen Sie den Fahrer an, die Schlüssel jeder Zeit bei sich zu behalten und sie an keinen Ort zu legen, an dem sie nachgemacht werden könnten. Stellen Sie außerdem sicher, dass die Schlüssel keine Identifikation des Fahrzeugs erlauben, z.B. durch den Schlüsselring. Der Fahrer sollte das

Fahrzeug nicht verlassen, bevor er sich vergewissert hat, dass es vollständig abgeschlossen und gesichert ist, und dass die Sicherheitsausrüstung angeschaltet ist.

- 6.5. Weisen Sie die Fahrer an, keine Anhalter mitzunehmen oder unbefugte Personen an Bord zu lassen, auch im Hinblick auf die Bedingungen der Versicherungsverträge.
- 6.6. Ermutigen Sie die Fahrer, ungewöhnliche Vorkommnisse in jedem Fall Ihnen oder – im Notfall – der Polizei mitzuteilen (Unregelmäßigkeiten beim Verladen, Verschließen, Versiegeln, in den Dokumenten, Änderungen der Lieferanweisungen, verdächtige Verzögerungen, Individuen oder Fahrzeuge, Bestimmungsorte usw.).
- 6.7. Instruieren Sie Ihre Fahrer über die richtige Verhaltensweise bei Entführung oder kriminellen Angriffen, wobei die persönliche Sicherheit an erster Stelle kommt.

7. Liste nützlicher sicherheitsrelevanter Adressen und Ansprechpartner (länderspezifisch):

- 7.1. Berufsverband
- 7.2. Andere zuständige Berufsverbände (Partner aus verwandten Branchen, z.B. Spediteure, chemische Industrie, Nahrungsmittel usw.) und/oder Versicherungsgesellschaften
- 7.3. Zuständige Behörden (Verkehrsministerium, Polizei, Anti-Terrorismus Hot Line usw.)
- 7.4. Nationale Notrufnummern
- 7.5. Spezialisierte Unternehmen für Sicherheits-Management, mit denen das Transportunternehmen einen Vertrag abgeschlossen hat
- 7.6. Sonstige

8. Elemente für einen Freiwilligen Unternehmens-Sicherheitsplan

Der Sicherheitsplan könnte in drei Phasen ausgearbeitet werden. Während der ersten Phase werden Bedrohungen identifiziert (z.B. das derzeitige Sicherheitsklima, Informationen der lokalen Polizeibehörden und/oder anderen zuständigen Institutionen/Behörden, spezifische Situation Ihres Unternehmens oder seiner Partner/Kunden, die einen kriminellen oder Terroranschlag begünstigen könnte, die Lage Ihres Unternehmens, die allgemeine Lage in angefahrenen ausländischen Staaten). Während der zweiten Phase werden die besonderen Verletzlichkeiten des Unternehmens benannt. Der Prozess endet (dritte Phase) mit der Identifizierung von Sicherheitsmaßnahmen zur Senkung des Risikos auf ein akzeptables Niveau.

8.1. Verantwortlicher Sicherheitsbeauftragter

Das Straßentransportunternehmen ernennt einen kompetenten, qualifizierten Mitarbeiter oder eine Person, mit welcher vertragliche Beziehungen bestehen, zum Sicherheitsbeauftragten.

Seine Hauptpflichten sind: die Vornahme einer Risikobewertung, Verteidigungsmaßnahmen und entsprechende Erstellung und Aufrechterhaltung von Sicherheitsplänen und Notfallplänen (Evakuierung und Wiederaufnahme des Betriebs), Kontakt zur Polizei, zu Notdiensten und anderen zuständigen Behörden und Partnern; Organisation von Mitarbeiterschulungen, Kommunikation und Notfallübungen.

Der Sicherheitsbeauftragte muss alle Anregungen und Informationen der Mitarbeiter in Bezug auf Sicherheitsfragen an das Management weiterleiten. Er ist berechtigt, eigene Initiativen zur Senkung des Sicherheitsrisikos zu ergreifen und ist ferner verantwortlich für die Weiterleitung von Informationen an die Mitarbeiter.

8.2. Aufzeichnungen

Das Straßentransportunternehmen bewahrt Aufzeichnungen über sicherheitsrelevante Aktivitäten, Gütertransporte und von ihm beförderte Gefahrgüter auf. Diese Aufzeichnungen müßten eventuell den Gesetzesbehörden und anderen öffentlichen Organisationen im Zusammenhang mit der Risikoprävention zugänglich gemacht werden.

8.3. Prüfung betrieblicher Vorgänge

Bei der Erstellung des Sicherheitsplans müssen alle Vorgänge im Zusammenhang mit Lagerung, Handhabung und Vertrieb von sicherheitsempfindlichen Gütern, ebenso wie die Analyse der Verletzlichkeit des Unternehmens, vom Management überprüft werden. Mindestens einmal jährlich wird vom Management in Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsbeauftragten eine allgemeine Prüfung der betrieblichen Vorgänge durchgeführt. Die Straßentransportunternehmen müssen ihre Partner, Kunden und Lieferanten zur Bekanntgabe von Informationen zum Zweck der Risikoprävention aufordern.

8.4. Personal

Sicherheitsmaßnahmen (Schulungen, betriebliche Praktiken, Ausrüstung und Ressourcen) sollten klar genannt und den Angestellten mitgeteilt werden. Jeder Mitarbeiter, dessen Tätigkeit mit sicherheitsempfindlichen Gütern oder Transporten zusammenhängt, muss ein besonderes Training und/oder entsprechende Anweisungen erhalten. Bei Beginn ihrer Funktion im Zusammenhang mit sicherheitsempfindlichen Gütern/Transporten müssen diese Mitarbeiter außerdem klare Informationen seitens des Managements über Sicherheitsmaßnahmen erhalten.

8.5. Berichterstattung bei Risiken oder Zwischenfällen und Krisenmanagement

Jeder Mitarbeiter, dessen Tätigkeit mit sicherheitsempfindlichen Gütern oder Transporten zusammenhängt, muss dem Management und/oder dem Sicherheitsbeauftragten über jede wahrgenommene Bedrohung und jeden Zwischenfall berichten, der die Sicherheit betrifft. Das Management und/oder der Sicherheitsbeauftragte werden entscheiden, ob die Behörden informiert werden sollten. Denkbare Maßnahmen der Unternehmer für Notsituationen sind Notpläne, ein Krisenmanagement-Team, internes Personal zur Behandlung von Notsituationen vor Ort und Koordinationsverfahren für Notfälle.

8.6. Bewertung

Ein Bewertungsverfahren in Sicherheitsfragen und Testverfahren sollten ebenso entwickelt werden wie regelmäßige Prüfungen und Aktualisierungen.

8.7. Vertraulichkeit

Die Sicherheit von Informationen und Dokumenten sollte garantiert sein. Alle Mitarbeiter, deren Tätigkeit mit sicherheitsempfindlichen Gütern oder Transporten zusammenhängt, sollten angewiesen werden, keinesfalls andere Personen über Strecken oder die Art der beförderten und vom Unternehmen oder dessen Kunden behandelten Güter zu informieren, außer wenn solche Informationen aufgrund anderer Bestimmungen erforderlich sind (z.B. Informationen über Transport- und Zolldokumente) oder von den Behörden verlangt werden. Informationen über eingeführte Sicherheitsmaßnahmen und die Inhalte des Sicherheitsplans müssen vertraulich behandelt werden.

8.8. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen

Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen sollten Straßentransportunternehmen analysieren, ob die Infrastruktur und die Tätigkeiten des Unternehmens oder seiner Kunden weitere, spezifischere Vorkehrungen erforderlich machen.

Der Sicherheitsplan kann auch Elemente zur Sicherheit in Personalfragen, zu unbefugtem Zugang und Sicherheit "en route" beinhalten.

8.9. Zusammenarbeit

Transportunternehmen arbeiten mit ihren Partnern in der Transportkette und mit den Behörden zusammen, um Informationen über Sicherheitsrisiken auszutauschen, Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen und auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle angemessen zu reagieren.

9. Freiwillige Richtlinien für die Prüfung betrieblicher Vorgänge

Phase 1

Nehmen Sie Stellung zu den allgemeinen Sicherheitsanforderungen und beziehen Sie sämtliche Akteure in eine Diskussion über die im Folgenden aufgeführten Punkte ein.

9.1. Unternehmenspolitik

Nennen Sie einige wesentliche Punkte im Zusammenhang mit dem Unternehmensprofil (Größe, Vorgänge, Personal, Fuhrpark), dem Risikopotential und der unternehmenseigenen Sicherheitspolitik.

9.2. Werk oder Gebäude

Nennen Sie die Lage und den Zweck des Werks/Gebäudes und geben Sie Hintergrundinformationen über seine Prioritäten und Bedeutung. Nennen Sie deren Abgrenzungen, um sicherzustellen, welche Grundstücksbereiche für Sicherheitsmaßnahmen in Frage kommen.

9.3. Gütertransporte

Listen Sie Zielorte und Transportarten auf. Nennen Sie die Infrastruktur auf der Strecke, insbesondere in Bezug auf sensible Bereiche (z.B. Rastpausen) und Zeitvorgaben (z.B. Nacht). Bedenken Sie die Risiken in Zusammenhang mit Übernahme und Anlieferung von Gütern.

9.4. Akteure

Listen Sie alle Akteure auf, die Interesse an der Betriebssicherheit des Werks/des Gebäudes haben sollten. Äußern Sie, wessen Prioritäten voraussichtlich Vorrang haben und wie Konflikte durch widersprüchliche Prioritäten gelöst werden könnten.

9.5. Zu schützende Aktiva

Listen Sie die Aktiva auf, die geschützt werden müssen (Menschen, physische und intellektuelle Aktiva) und benennen Sie ihren Wert (menschlich, finanziell, betrieblich und politisch).

9.6. Die Bedrohung

Nennen Sie die wahrgenommenen Bedrohungen, die wahrscheinliche Schlagkraft der Angreifer, die Werkzeuge, die diese vermutlich benutzen werden und die wahrscheinlichsten Angriffsmethoden. Versuchen Sie, in groben Linien die Wahrscheinlichkeit und die Häufigkeit des Ereignisses einzuschätzen.

9.7. Konsequenzen (wenn keine Maßnahmen ergriffen werden)

Nennen Sie diese Konsequenzen in Form von physischen, finanziellen, betrieblichen, moralischen und politischen Beeinträchtigungen/Folgen.

9.8. Besonders betroffene Bereiche und Verletzlichkeiten

Besonders empfindliche Bereiche sollten identifiziert werden.

9.9. Erfolgskriterien

Welche Entwicklungen würden zeigen, dass die sicherheitsrelevanten Neuerungen erfolgreich waren?

9.10. Sonstige Faktoren

Schließen Sie alle Hindernisse ein, z.B. Planungsgenehmigungen, benachbarte Einrichtungen, Personalstand, Reaktionsstärke und ökologische Bedingungen (Wetter, Vegetation). Aus diesem Teil könnte hervorgehen, welche potentielle Lösungen geeignet sind und warum.

9.11. Mögliche Lösungen

Bei der Betrachtung der besonders betroffenen Bereiche und Verletzlichkeiten werden wahrscheinlich mehrere mögliche Lösungen angedacht. Diese sollten zusammen mit eventuellen Hinderungsgründen schriftlich festgehalten werden.

Phase 2

Eine detaillierte Prüfung jedes besonders betroffenen Bereichs, wie in Phase 1 definiert, mit möglichem Ergebnis und Leistungsspezifizierungen.

Solche spezifischen Bereiche können sich auf Aspekte des Unternehmens und der Belegschaft, die Infrastruktur unterwegs, Sicherheitsbegrenzungen, Beleuchtung, Überwachungs- und Erkennungssysteme, physikalische Verzögerungssysteme, Zugangskontrollen usw. beziehen. Je nach Komplexität des Problems kann ein externer Sicherheitsberater mit der Ausarbeitung beauftragt werden.

10. Notfallberichte und Muster der vereinfachten Berichterstattung bei Zwischenfällen

Im Falle eines Sicherheits-Zwischenfalls oder eines Verdachts im Hinblick auf eine mögliche Sicherheitsgefährdung müssen Sie Ihre lokale Polizeibehörde und/oder die Anti-Terrorismus Einheiten (Hot Line) benachrichtigen.

10.1 Wichtige Schritte unmittelbar nach einem Sicherheits-Zwischenfall beinhalten:

- 10.1.1. Bestätigung der genauen Lage und des Datums/der Uhrzeit, zu welcher Fahrzeug/Ladung zuletzt gesehen wurde,
- 10.1.2. Erfragen von Detailangaben über Fahrzeug/Ladung,
- 10.1.3. Weitergabe der Informationen über Fahrzeug/Ladung an die Polizei; Notieren der polizeilichen Unfallnummer,
- 10.1.4. Weiterleitung der Details an die Versicherung und Aufbewahrung der eingereichten Schadensansprüche.
- 10.1.5. Zusätzliche Schritte beinhalten: Information anderer Fahrer und Unternehmen über gestohlenen Fahrzeug/gestohlene Ladung; Information spezialisierter Agenturen/Unternehmen, die den Diebstahl des Fahrzeugs/der Ladung bearbeiten.

10.2 Hauptelemente eines Berichts über einen Sicherheits-Zwischenfall beinhalten u.a.:

- 10.2.1. Kennzeichen des Fahrzeugs
- 10.2.2. Datum und Ort des Zwischenfalls, mit Angaben zur Topographie (Brücke, Tunnel, Kreuzung usw.)
- 10.2.3. Gegebenenfalls besondere Wetterlage
- 10.2.4. Hergangsbeschreibung des Zwischenfalls
- 10.2.5. Fahrzeugtyp und betroffene Güter
- 10.2.6. Ursache(n) des Zwischenfalls
- 10.2.7. Folge(n) für Personen, Ladung, Schäden, Rolle der Behörden

Kapitel 2: Empfehlungen für Fahrer

Diese Sicherheitsrichtlinien enthalten Empfehlungen für Best Practices, welche Fahrer von Speditionsunternehmen zur Abwendung konventioneller und terroristischer Gefahren in ihren Unternehmen anwenden können.

Ziel dieser Richtlinien ist die Sensibilisierung der Fahrer und die Verbesserung der Sicherheit, indem angemessene präventive Maßnahmen zur Minimierung der Gefahr des Diebstahls oder Missbrauchs von Gütern oder Fahrzeugen zu terroristischen Zwecken definiert werden.

1. Denken Sie daran

- 1.1. Ihr Lastwagen ist Ihr Lebensunterhalt. Beachten Sie die Sicherheitsvorschriften Ihres Arbeitgebers – sie dienen der Sicherheit und Ihrem persönlichen Schutz sowie dem Schutz Ihrer Mitbürger, der Ladung und des Fahrzeugs.
- 1.2. Die Ratschläge auf diesem Merkblatt werden Ihnen dabei helfen, gegen Lastwagendiebstähle vorzugehen und den Missbrauch von Gütern oder Fahrzeugen durch Straftäter und Terroristen zu verhindern.
- 1.3. Bitte nehmen Sie sich die Zeit, diese Broschüre sorgfältig zu lesen und sprechen Sie über eventuelle Fragen mit Ihrem Arbeitgeber. Bewahren Sie diese Unterlagen als künftige Belege sicher im Führerhaus auf.

2. Befolgen Sie die Sicherheitspolitik und die Ratschläge Ihres Unternehmens

- 2.1. Befolgen Sie stets diese Ratschläge; andernfalls könnte Ihr Arbeitgeber ein Disziplinarverfahren gegen Sie einleiten².
- 2.2. Bei verdächtigen oder kriminellen Verhaltensweisen verständigen Sie unverzüglich die Polizei.
- 2.3. Setzen Sie Ihren Arbeitgeber stets von unvorhergesehenen Ereignissen in Kenntnis.

3. Planen Sie voraus

- 3.1. Planen Sie Einzelheiten Ihrer Fahrten im Voraus und entsprechend den Anweisungen Ihres Arbeitgebers und/oder seines Stellvertreters. So brauchen Sie nicht nach dem Weg zu fragen. Wenn Sie Ihren Weg genau kennen, kann Ihnen niemand die falsche Richtung weisen. Folgen Sie niemals Richtungsangaben unbekannter Personen, z.B. an Lieferorten – fragen Sie zuerst bei Ihrem Arbeitgeber nach.
- 3.2. Vermeiden Sie unnötigen Stillstand Ihres Fahrzeugs.
- 3.3. Vermeiden Sie es, zum Kauf von Zigaretten, Zeitungen usw. anzuhalten, indem Sie dies vor Fahrtantritt erledigen.
- 3.4. Füllen Sie Kraftstoff nur an bekannten und sicheren Orten nach. Tanken Sie, wo immer möglich, auf dem Betriebsgelände vor Fahrtantritt.
- 3.5. Vergewissern Sie sich, dass alle Sicherheitsvorrichtungen funktionieren.

4. Die Übernahme von Gütern

- 4.1. Wo immer möglich auf fehlerhafte oder unvollständige Ladung durch unachtsames oder unehrliches Personal achten.

- 4.2. Prüfen Sie, ob die Ladung den Angaben auf dem Abholschein entspricht. Notieren Sie gegebenenfalls die Siegelnummer.
- 4.3. Berichten Sie Unregelmäßigkeiten bei Beladung, Verschluss oder Versiegelung.
- 4.4. Stellen Sie sicher, dass Sie genau wissen, wohin Sie liefern und wer die Güter annimmt.
- 4.5. Beschaffen Sie sich wenn möglich die Telefonnummer einer Kontaktperson.
- 4.6. Notieren Sie jede Abweichung bezüglich der Anweisungen Ihres Arbeitgebers.
- 4.7. Seien Sie diskret im Hinblick auf die Ladung und deren Bestimmungsort.
- 4.8. Vergewissern Sie sich, dass Führerhaus und Laderaum sicher sind.
- 4.9. Schließen Sie beim Be- oder Entladen das Führerhaus ab. Lassen Sie keine Transportdokumente und/oder persönliche Gegenstände sichtbar im Führerhaus liegen.

5. Das Anliefern von Gütern

- 5.1. Vergewissern Sie sich, dass das Ladungssiegel noch intakt ist und seine Nummer mit den Angaben auf dem Lieferschein übereinstimmt.
- 5.2. Überprüfen Sie, ob Umfang und Gewicht der Ladung mit Abhol- und Lieferschein übereinstimmen.
- 5.3. Vergewissern Sie sich, ob Sie die Güter am richtigen Ort abliefern (Vergleich mit den jeweiligen Scheinen).
- 5.4. Im Falle der Änderung von Lieferanweisungen, besorgen Sie sich eine schriftliche Bestätigung der Änderungen durch leitendes Personal an der Lieferadresse oder durch Ihren Arbeitgeber. Sollten Sie zusätzliche Informationen "en route" benötigen, folgen Sie nicht den Richtungsangaben unbekannter Personen – fragen Sie zuerst bei Ihrem Arbeitgeber nach.
- 5.5. Stellen Sie sicher, dass Durchschlag bzw. Kopie des Lieferscheins eine deutliche Unterschrift und den Namen in Druckschrift enthalten.
- 5.6. Überwachen Sie möglichst den Entladevorgang selber.

6. Sorgfalt und Sicherheit während der Fahrt und beim Parken

6.1. Vertraulichkeit und Vorsicht

- 6.1.1. Sprechen Sie mit niemandem – einschließlich anderer Fahrer, sogar am Telefon - über die Ladung und deren Wert, über Strecken und Ort des Be- oder Entladens sowie der Lieferung.
- 6.1.2. Nehmen Sie keine Person an Bord, die nicht Mitarbeiter Ihres Unternehmens ist. Niemals Anhalter mitnehmen!
- 6.1.3. Lassen Sie persönlichen Besitz niemals sichtbar im Fahrzeuginnen liegen.
- 6.1.4. Vermeiden Sie regelmäßige Strecken und Halteplätze – ein erkennbares Verhaltensmuster macht Sie leichter zum Angriffsziel für Kriminelle.

6.2. Schlüssel und Schlösser

- 6.2.1. Lassen Sie NIEMALS Schlüssel im Lastwagen liegen oder stecken.
- 6.2.2. Schließen Sie Ihr Fahrzeug beim Verlassen stets ab und nehmen Sie die Schlüssel immer mit sich. Lassen Sie die Schlüssel nie im Führerhaus! Ziehen Sie Zündschlüssel heraus, wenn Sie nach dem Tanken zahlen oder Ware abliefern.

- 6.2.3. Stellen Sie sicher, dass die Schlüssel nicht identifiziert werden können – am Schlüsselring darf nicht erkennbar sein, wem oder zu welchem Fahrzeug sie gehören. Lassen Sie Schlüssel nie für Fremde sichtbar liegen; bewahren Sie sie stets an einem sicheren Ort auf.
- 6.2.4. Wenn Sie die Schlüssel im Betrieb zurücklassen, vergewissern Sie sich, dass sie an einem verschließbaren Platz und für Fremde nicht sichtbar aufbewahrt werden. Benutzen Sie niemals ein „Versteck“, z.B. in der vorderen Stoßstange.
- 6.2.5. Lassen Sie den Laderaum selbst während der Fahrt verschlossen.

6.3. Prävention

- 6.3.1. Vergewissern Sie sich, dass Sie mit der Sicherheitsausrüstung des Fahrzeugs vertraut sind; benutzen Sie diese und überprüfen Sie ihr ordnungsgemäßes Funktionieren.
- 6.3.2. Schauen Sie bei jedem Halt Ihr Fahrzeug sorgfältig an: überprüfen Sie die Ladung und die Siegel (sind sie noch intakt?)
- 6.3.3. Lassen Sie bei ungeplantem Anhalten die Türen verschlossen. Verlassen Sie nicht das Führerhaus, ohne sich vorher zu vergewissern, dass es vollständig abgeschlossen und sicher und die Alarmanlage eingeschaltet ist.
- 6.3.4. Wechseln Sie sich soweit wie möglich beim Einnehmen der Mahlzeiten mit Ihren Kollegen ab und achten Sie gegenseitig auf Ihre Fahrzeuge.

6.4. Parken

- 6.4.1. Parken Sie nicht an abgelegenen Orten.
- 6.4.2. Planen Sie nächtliches Parken möglichst vor Fahrtantritt. Informieren Sie bei Änderungen Ihr Unternehmen über Ihren neuen Standort.
- 6.4.3. Vermeiden Sie grundsätzlich unsichere Parkplätze.
- 6.4.4. Versuchen Sie, Ihr Fahrzeug in Sichtweite zu parken, während Sie essen.
- 6.4.5. Achten Sie darauf, dass sich die Ladetüren beim Parken nahe an einem anderen Fahrzeug, einem Gebäude oder einer Wand befinden.
- 6.4.6. Lassen Sie Fenster während Ihrer Abwesenheit niemals geöffnet.
- 6.4.7. Halten Sie bei der Rückkehr zum Fahrzeug Ausschau nach eventuellen Zeichen einer Manipulation, einschließlich an den Sicherheitssiegeln der Ladung.

6.5. Berichterstattung und erzwungener Halt

- 6.5.1. Benachrichtigen Sie Ihren Arbeitgeber entsprechend seinen Anweisungen.
- 6.5.2. Seien Sie vorsichtig, wenn Sie zum Halten gezwungen werden, zum Beispiel an einer Unfallstelle, wegen eines Notfalls oder einer Polizeikontrolle. Gesperrte Straßen unterwegs mit oder ohne Umleitung, sollten dem Unternehmen mitgeteilt werden.
- 6.5.3. Folgen Sie bei Sicherheitskontrollen den Anweisungen der lokalen Polizeibeamten. Stellen Sie sicher, dass eine Person bei Ihrem LKW bleibt. Sollten Sie allein sein, lassen sie eine deutlich sichtbare Nachricht zurück, aus der hervorgeht, wo Sie sich aufhalten, wie man Sie erreichen kann und wann Sie zu Ihrem Lastwagen zurückkehren.

7. Verhalten in Notsituationen, bei Diebstahl oder Angriffen

7.1. Im Fall einer anomalen Situation, oder bei Diebstahl der Ladung

7.1.1. Bei offener Ladeplane oder Tür des Laderaums: überprüfen Sie die Ladung.

7.1.2. Bei Diebstahl: versuchen Sie, den Verlust zu schätzen.

7.1.3. Benachrichtigen Sie unverzüglich Ihr Unternehmen und die Polizei.

7.2. Wenn das Fahrzeug entwendet wurde

7.2.1. Informieren Sie Ihren Arbeitgeber: falls das Fahrzeug mit einem Ortungssystem ausgestattet ist, wird der Arbeitgeber die erforderlichen Maßnahmen ergreifen.

7.2.2. Informieren Sie die Polizei und lassen Sie eine offizielle Diebstahlerklärung aufnehmen.

7.3. Im Fall eines Angriffs (oder während eines Diebstahls)

7.3.1. Leisten Sie den Angreifern keinen Widerstand.

7.3.2. Informieren Sie nach dem Zwischenfall so schnell wie möglich die Polizei, z.B. über ein Nottelefon (genaue Lokalisierung erfolgt automatisch), mittels eines anderen Telefons bzw. per Handy (geben Sie in diesem Fall Ihren genauen Standort an) oder über Funk.

7.3.3. Informieren Sie den Arbeitgeber.

7.3.4. Nehmen Sie bei der Polizei eine offizielle Anzeige auf.

7.4. Außerdem

7.4.1. Wenn Sie Opfer einer Straftat wurden und Ihr Lastwagen oder Sattelaufleger eine Dachmarkierung hat, sollten Sie dies in jedem Fall der Polizei mitteilen.

7.4.2. Teilen Sie jede Information über kriminelle Aktivitäten mit.

8. Schützen Sie sich selbst

8.1. Sicherheit kommt an erster Stelle. Seien Sie umsichtig und konsequent in Ihren Entscheidungen.

8.2. Halten Sie persönlichen Besitz von fremden Blicken fern.

8.3. Vergewissern Sie sich, dass Sie angemessenen (Firmen-)Versicherungsschutz haben.

9. Nützliche Telefonnummern und Adressen (bei Bedarf)

9.1. Notrufnummern (wenn möglich in allen in Frage kommenden Ländern):

- Polizei ...
- Anti-Terrorismus Einheit ...
- Notruf ...
- Feuerwehr ...
- Pannenhilfe ...
- Spezialisierte Unternehmen für Sicherheitsmanagement, mit denen das Transportunternehmen vertraglich zusammenarbeitet...

- 9.2. Nationale Hotline für Fälle des Diebstahls von Lastwagen/Ladung ...
 - 9.3. Verbrechensbekämpfung ...
 - 9.4. Botschaft (falls im Ausland) ...
 - 9.5. Sonstige
-

Hiermit erkläre ich, dass ich die oben genannten Instruktionen meines Unternehmens erhalten und verstanden habe. Es ist mir bewusst, dass mein Arbeitgeber bei Nichtbeachtung dieser Instruktionen oder bei Zuwiderhandlung disziplinarische Maßnahmen gegen mich einleiten könnte³.

Fahrer:(Unterschrift)

Datum und Uhrzeit:

Kapitel 3: Empfehlungen für Spediteure/Versender

*Diese Sicherheitsrichtlinien enthalten Empfehlungen für Best Practices, welche **Spediteure/Versender und Fuhrunternehmen** zur besseren Zusammenarbeit mit anderen Parteien anwenden möchten, um die herkömmliche Sicherheit und die Terrorismusabwehr in ihren Unternehmen verstärken zu können*

Ziel ist die Sensibilisierung und Formulierung angemessener, praktikabler und präventiver Maßnahmen, um das Risiko des Diebstahls oder des Missbrauchs von Gütern oder Fahrzeugen zu terroristischen Zwecken zu minimieren.

Terroristische Akte haben ebenso wie Diebstahl und kriminelle Handlungen im Straßentransport bedeutende wirtschaftliche und soziale Folgen. Alle Akteure in der Transportkette – Spediteure, Frachtunternehmen, Anbieter logistischer Dienstleistungen, Transportunternehmen, Kunden, aber auch Fahrzeughersteller, Versicherungsgesellschaften und öffentliche Behörden – sind in den Kampf gegen die Kriminalität einbezogen.

1. Personal- und Standortmanagement

- 1.1. Wählen Sie das für die Versendung von Gütern abgestellte Personal sorgfältig aus. Überprüfen Sie Vertrauenswürdigkeit und Ruf Ihrer Mitarbeiter.
- 1.2. Implementieren Sie ein Standortmanagement-System für die Erkennung, Bewertung und das Management von Sicherheitsrisiken für Mitarbeiter sowie für Informationen über den Güterversand.
- 1.3. Begrenzen Sie den Zugang zu Ladebereichen und sorgen Sie nach Möglichkeit für separierte Ladezonen.
- 1.4. Führen Sie eine detaillierte Prüfung unternehmensinterner Verfahren zum Zweck der Risiko- /Diebstahlprävention durch.

2. Schulungen / Instruktionen

- 2.1. Instruieren und schulen Sie im Bedarfsfall das im Versand beschäftigte Personal zum besseren Management von Sicherheits- und Diebstahlrisiken.
- 2.2. Sprechen Sie sicherheitsbezogene Instruktionen mit Ihrem Transporteur ab. Raten Sie zur Verwendung geeigneter Fahrzeuge.

3. Risiko- und Diebstahlprävention

3.1. Höchstmaß an Vertraulichkeit für alle ausgehenden Informationen

- 3.1.1. Schützen Sie Informationen und Daten auf Gütersendungen.
- 3.1.2. Beschränken Sie ausdrückliche Informationen über die Art der Ladung und die Lieferstrecke.

3.2. Transportmittel

- 3.2.1. Überprüfen Sie die Fahrzeugcharakteristika: diese sollten für die Art der zu transportierenden Ladung geeignet und mit Anti-Diebstahlssystemen usw. ausgestattet sein.
- 3.2.2. Überprüfen Sie die Qualität der Fahrzeuge: diese sollten mit einem Chassis-Verriegelungssystem ausgestattet sein.
- 3.2.3. Es empfiehlt sich, Fahrzeuge abzulehnen, die den vereinbarten Bestimmungen nicht entsprechen.

3.3. Vorabinformation an den Transporteur zur Vermeidung von Wartezeiten

- 3.3.1. Teilen Sie die Öffnungszeiten der Ladebereiche mit.
- 3.3.2. Teilen Sie Zeitpläne/Ladezeiten mit.
- 3.3.3. Achten Sie auf Wartezeiten an Grenzen und die damit verbundenen Risiken. Wenn möglich, liefern Sie dem Unternehmen diesbezügliche Informationen und Angaben über alternative Strecken.

4. Organisatorisches Vorgehen beim Transport

4.1. Transportunternehmen

- 4.1.1. Bieten Sie nur ordnungsgemäß identifizierten Fuhrunternehmen Ladungen an.
- 4.1.2. Spediteure sollten mit dem Empfänger Kontakt aufnehmen.
- 4.1.3. Fordern Sie bei Fahrern, die auf dem Gelände des Spediteurs/Versenders erstmals be- oder entladen, im Voraus entsprechende Informationen zur Identifizierung an.

4.2. Subunternehmen

- 4.2.1. Begrenzen Sie nicht-vereinbarte Subunternehmensverträge sowie die Zahl von Subunternehmen innerhalb eines einzigen Gütertransports.
- 4.2.2. Überwachen Sie den gesamten Transport und versuchen Sie, Unterbrechungen bzw. Leerläufe zu vermeiden.
- 4.2.3. Beauftragen Sie nur Transportunternehmen mit erwiesenem guten Ruf.
- 4.2.4. Verlangen Sie einen Bericht bei Anlieferung der Ware.
- 4.2.5. Stellen Sie sicher, dass die verschiedenen Akteure in der Transportkette den Vertragsbestimmungen entsprechend handeln.

4.3. Ladevorgang

- 4.3.1. Achten Sie auf die Anwesenheit eines Vertreters des Spediteurs/Versenders während des Ladevorgangs.
- 4.3.2. Bemühen Sie sich um volle Ladungen; gruppieren Sie Ladungen wenn möglich.
- 4.3.3. Vermeiden Sie, soweit möglich, das Beladen an einem Freitagnachmittag; verladen Sie die Güter in einem solchen Fall vorzugsweise am Sonntagnachmittag.

4.4. Sicherung der Ladungen (Versiegelung, Verpackung, Produkt-Deaktivierung)

- 4.4.1. Die Verpackung sollte fest sein und sich für die Art der Ladung eignen.
- 4.4.2. Die Kennzeichnung sollte für die ganze Ladung so allgemein und unauffällig wie möglich sein (unabhängig vom Wert). Benutzen Sie eine undurchsichtige Folie für die ganze Ladung. Ändern Sie regelmäßig das äußere Erscheinungsbild der Ladung, etwa alle zwei Wochen (Farben, Kennnummern).
- 4.4.3. Siegel sollten vom Spediteur bei Fahrtbeginn und in Anwesenheit des Fahrers angebracht werden – niemals vom Fahrer selbst. Vermerken Sie die Siegelnummer in den Transportdokumenten und lassen Sie den Frachtschein gemeinsam vom Spediteur und vom Fahrer unterzeichnen. Achten Sie nach jeder Fahrtunterbrechung darauf, dass Siegel, Ladeeinheiten und Verpackungen nicht manipuliert wurden. Die Unternehmen sollten ihre Siegel alle drei Monate ändern – Form, Farben – um die Herstellung gefälschter Siegel zu verhindern.

- 4.4.4. Definieren Sie besondere Vorgehensweisen für hochwertige/empfindliche Ladungen, z.B. Kommunikation zwischen Fahrzeug und Unternehmen. Wenn machbar, sollte elektronisches Material zur Deaktivierung bereitgestellt werden und die Ladung sollte in getrennten Teilsendungen transportiert werden.

4.5. Fahrtstrecken

- 4.5.1. Beraten/Instruieren Sie die Transportunternehmen im Voraus hinsichtlich der geplanten Strecke. Kontrollieren Sie Rastplätze und Parkzeiten.
- 4.5.2. Begrenzen Sie Halte-/Parkzeiten in Übereinstimmung mit dem Transportunternehmen und entsprechend der geltenden Gesetze.
- 4.5.3. Versuchen Sie, mögliche Gefahrensituationen im Voraus zu erkennen. Das Straßentransportunternehmen sollte über den hohen Wert/die Empfindlichkeit der Ladung informiert werden, ohne jedoch notwendigerweise die Fahrer über die genaue Art der Ladung in Kenntnis zu setzen. Definieren Sie für diese Art von Transportvorgängen strengere Regeln, die ein höheres Maß an Aufmerksamkeit verlangen.
- 4.5.4. Definieren Sie Strecken entsprechend der Vertraulichkeit/Empfindlichkeit der Güter und der Sicherheitsumgebung. Denken Sie an Grenzübergänge, Parkplätze, Einschiffungshäfen, Bahnhöfe bei kombiniertem Transport, Terminals usw.

4.6. Lieferung

- 4.6.1. Achten Sie auf die Richtigkeit der Lieferadresse, die Genauigkeit der Transportdokumente und die Effizienz der Kommunikation mit dem Transportunternehmer.
- 4.6.2. Entladebereiche sollten zugänglich und auf dem Gelände klar gekennzeichnet sein.
- 4.6.3. Vermeiden Sie Wartezeiten außerhalb der normalen Arbeitsstunden. Geben Sie die Öffnungszeiten klar an und organisieren Sie den Transport in Zusammenarbeit mit dem Transportunternehmen innerhalb der Öffnungszeiten/Betriebszeiten des Unternehmens.
- 4.6.4. Der Entladevorgang sollte zügig vor sich gehen; die Zahl der Mitarbeiter sollte sich an der Art der zu behandelnden Güter orientieren.

5. Transport- und Versicherungsdokumente

5.1. Dokumentation

- 5.1.1. Tragen Sie nur die unbedingt erforderliche Anzahl an Kopien bei sich.
- 5.1.2. Sorgen Sie für eine neutrale Nomenklatur (entfernen Sie besondere Markierungen, Referenzen, Codes – bzw. alles, was eine Identifizierung der Güter erlaubt).
- 5.1.3. Achten Sie darauf, die Siegelnummer zu benutzen.

5.2. Versicherung

- 5.2.1. Es empfiehlt sich (auf Wunsch), Güter über das für die Rückerstattung erforderliche Standardmaß hinaus zu versichern.
- 5.2.2. Es empfiehlt sich für das Unternehmen, auch für den Versender der Güter eine Versicherung abzuschließen.
- 5.2.3. Sorgen Sie für eine richtige Wertangabe, insbesondere bei hochwertigen/empfindlichen Gütern.

6. Auftragspezifische Angaben

- 6.1. Stellen Sie – für den Transportunternehmer oder Vermittler - , möglichst genaue Angaben zu dem Auftrag zusammen, einschließlich Arbeitszeiten, Lieferzeit, andere einzuhaltende Zeiten, Qualität, Risiko- und Diebstahlprävention und unter Berücksichtigung der Be- und Entladungsbedingungen, einschließlich spezifischer Sicherheitsvorkehrungen.
- 6.2. Bei der Auswahl von Transportunternehmen sollten Sie auf Kriterien wie guten Ruf Wert legen.

7. Information und Zusammenarbeit bei Notfällen/Diebstahl

- 7.1. Sorgen Sie für den Informations- und Erfahrungsaustausch mit ihrem regelmäßigen Transporteur zur Ergreifung präventiver Sicherheitsmaßnahmen.
- 7.2. Informieren Sie Ihren Transporteur über eventuelle Gefahren, welche den Transportvorgang beeinträchtigen könnten.
- 7.3. Melden Sie Diebstahl so bald wie möglich.
- 7.4. Geben Sie dem Fahrer oder zumindest dem Transportunternehmen eine Telefonnummer für Notfälle oder Diebstahl.
- 7.5. Wenn ein Verkehrsunfall die Lieferung der Güter beeinträchtigt, sollte der Transportunternehmer den Empfänger entsprechend informieren.

Kapitel 4: Sicherheits-Leitfaden für Gefahrguttransport

Einleitung

Internationaler Terrorismus ist keine neue Erscheinung, und bedauerlicherweise sind viele Länder vom ihm betroffen. Aber der 11. September änderte grundlegend unsere Vorstellung davon, welche moralischen Grenzen Terroristen anerkennen und wie weit sie gehen, selbst wenn ihr eigener Schutz und ihr Entkommen gefährdet sind.

Daher ist es erforderlich, dass die Regierungen ihre Vorgehensweisen gegen Terrorakte neu überdenken. Organisationen wie die IRU und ihre Mitglieder haben ihren Teil der Verantwortung für das Problem zu tragen und müssen eine Kultur des Sicherheitsbewusstseins fördern.

Natürlich können Sicherheitsvorkehrungen zukünftige Terroranschläge nicht verhindern, aber es ist wirtschaftlich ebenso wie sozial sinnvoll, effiziente und angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu definieren und durchzusetzen, um die Gefahren substantiell zu senken.

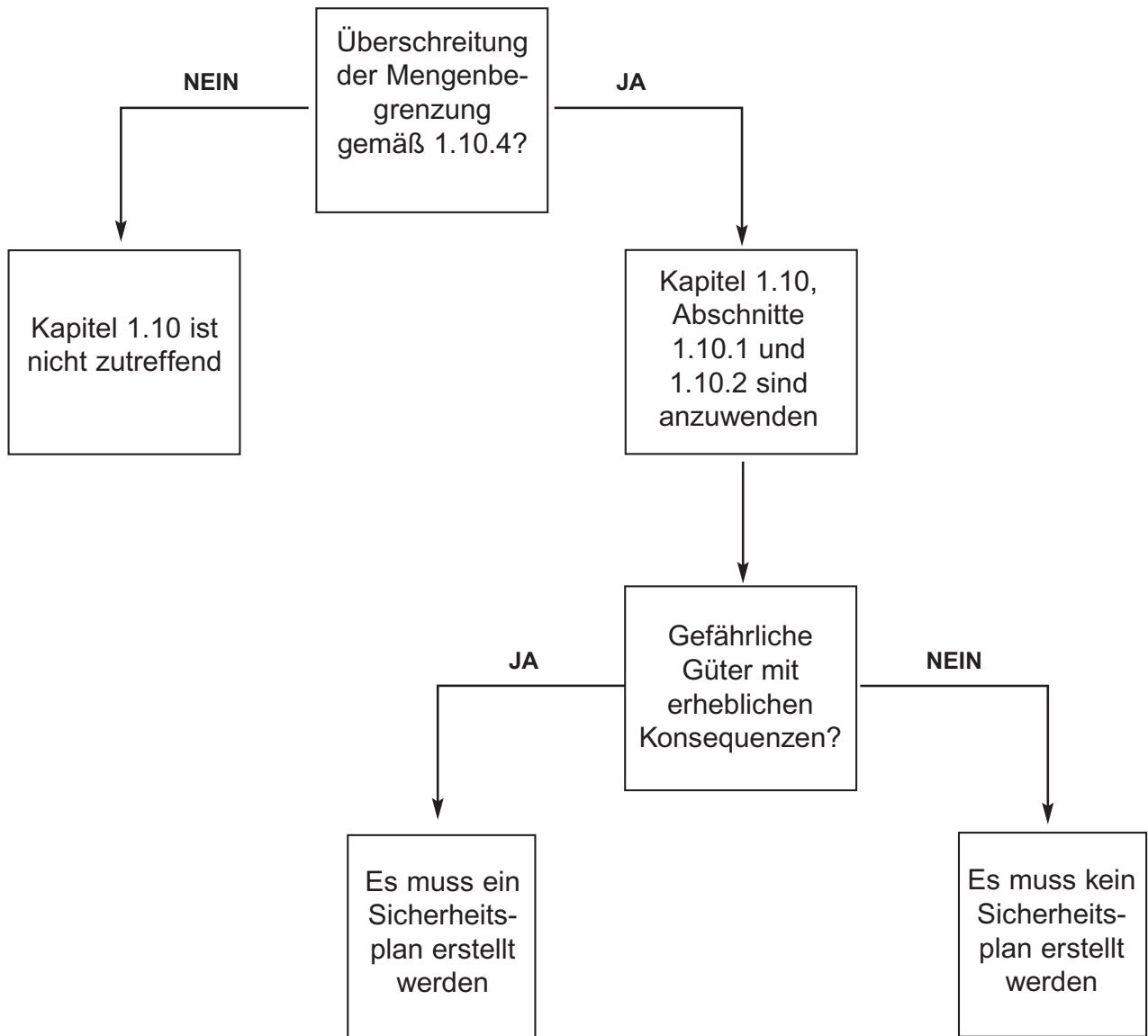
Sicherheitsmaßnahmen für Gefahrguttransport auf Straße und Schiene und per Binnenschifffahrt finden sich in einem **neuen Kapitel des ADR Vertrags, Kapitel 1.10**. Die neuen Bestimmungen werden **am 1. Januar 2005 in Kraft treten**. Es ist eine Übergangsphase von sechs Monaten vorgesehen.

Die betroffenen Transportunternehmen sollten jedoch nicht auf diese Daten warten, sondern so bald wie möglich mit der Vorbereitung und Umsetzung beginnen. Sicherheitsmaßnahmen sollten zu einem festen Bestandteil des Sicherheits- und Qualitätsmanagements in jedem Unternehmen werden, das im Gefahrguttransport tätig ist.

Zweck dieses Leitfadens ist es, kleine und mittlere Unternehmen bei der Implementierung der neuen gesetzlichen Sicherheitsmaßnahmen zu unterstützen.

Natürlich stellen Sicherheitsvorkehrungen auch einen Kostenfaktor dar, aber die Auswirkungen terroristischer Akte sollten nicht außer Acht gelassen werden. Die Frage, wer die Kosten für ein höheres Maß an Sicherheit tragen muss, ist leicht zu beantworten: "wir alle". Da wir alle Kunden weltweiter Vertriebsnetzwerke für gefährliche Güter ebenso wie für alle anderen Waren sind, werden sämtliche Kosten, die in der Versorgungskette auftauchen, irgendwann in Form höherer Preise auch bei uns, den Endverbrauchern, ankommen.

Flussdiagramm



1. Rechtsgrundlage

ADR Vertrag	Kapitel 1.10 - Sicherheitsbestimmungen Beschreibung des Konzepts "Sicherheit": Sicherheit bezieht sich in diesem Kapitel auf die getroffenen Maßnahmen und Vorkehrungen, um das Risiko des Diebstahls oder Missbrauchs von Gefahrgut, mit möglichen negativen Folgen für Personen oder für die Umwelt, zu minimieren.
--------------------	--

2. Allgemeine Bestimmungen

Personenkreis (1.10.1.1)	Beförderer, Fahrer, Planer, (...) gemäß ihrer Zuständigkeiten ab dem Zeitpunkt, zu dem der Beförderungsauftrag angenommen wurde bis zur Anlieferung der Güter.
Identifizierung der Beförderer (1.10.1.2)	Im Fall einer bereits vorhandenen regelmäßigen Geschäftsbeziehung sind keine besonderen Aktionen erforderlich. Bei Aufnahme einer neuen Geschäftsbeziehung ist ein schriftlicher Nachweis mindestens der folgenden Elemente zu erbringen: <ul style="list-style-type: none">• Name und Adresse der LKW-Spedition• Telefonnummer der LKW-Spedition
Betriebs-Sicherung (1.10.1.3)	Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, müssen bei Zwischenlagerung sicher geparkt werden, d.h. auf überwachtem oder gesicherten Gelände sowie, möglichst nicht öffentlich zugänglich. Ist ein solcher Platz nicht verfügbar, sollte das Fahrzeug zumindest folgendermaßen abgestellt werden: (a) Auf einem Parkplatz, dessen Aufsichtspersonal über die Art der Ladung und den Aufenthaltsort des Fahrers informiert wurde; oder (b) Auf einem öffentlichen oder privaten Parkplatz, wo das Fahrzeug voraussichtlich nicht von anderen Fahrzeugen beschädigt werden kann; oder (c) Auf einem geeigneten offenen Gelände, abseits von der öffentlichen Straße und von Wohngebäuden, wo normalerweise keine Passanten vorbeigehen oder sich aufhalten. Diese Parkregeln sind nicht neu und wurden aus Kapitel 8.4 ADR übernommen !
Identifizierung der Fahrzeug-Besatzung (1.10.1.4)	<ul style="list-style-type: none">• Die Vorlage eines Führerscheins oder Personalausweis mit Photo, ausgestellt von der zuständigen Behörde, ist für jedes Besatzungsmitglied obligatorisch.• Passagiere sind an Bord nur nach ordnungsgemäßer Anmeldung erlaubt.

3. Sicherheitstraining

Sicherheitsbewusstsein (1.10.2.1 und 1.10.2.2)	Das Training sollte sich nicht nur auf die Änderung der Vorschriften konzentrieren, sondern auch die Sensibilisierung für mögliche Sicherheitsrisiken beinhalten. Gegenstand sollten ferner Methoden zur Risikobegrenzung und ein Aktionsplan für den Fall von Sicherheitsverstößen sein.
---	---

4. Sicherheitsplan für aufgelistete gefährliche Güter mit hohem Gefährdungspotential (siehe 6)

<p>Sicherheitsplan (1.10.3.2.1)</p> <p>Mindestanforderungen laut Sicherheitsplan (1.10.3.2.2)</p> <p>Ortungssystem (1.10.3.3)</p>	<p>Alle beteiligten Parteien werden einen Sicherheitsplan annehmen, implementieren und sich nach ihm richten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funktionsdiagramm mit Angabe der für Sicherheitsfragen zuständigen (internen oder externen) Person(en), sowie ihrer spezifischen Kompetenzen in diesem Bereich. Diese Funktion kann vom Sicherheitsberater übernommen werden. • Aufzeichnungen (auf Papier oder elektronisch) über Gefahrguttransporte sollten 5 Jahre lang aufbewahrt werden. Die Aufzeichnungen sollten in geordneter Form (z.B. chronologisch) aufbewahrt werden. Zu diesem Zweck können auch CMR Notizen verwendet werden. • Einschätzung der möglichen Transportrisiken, einschließlich Routing-Systeme, die vom Management eingeführt und jährlich überprüft werden. • Übersicht über präventive Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die Einstellung von Personal, Schulungen, Planung und Ausrüstung zur Risikobegrenzung. Zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> - Vorlage einer von der zuständigen Behörde auszustellenden Bescheinigung für gutes Verhalten, vor der Einstellung eines ADR Fahrers, falls eine solche Bescheinigung auf nationaler Ebene angewendet wird, - im Voraus beladene Fahrzeuge sollten an einem sicheren Ort abgestellt werden. Alarmanlage bzw. Motorverriegelung sollten eingeschaltet sein und die Schlüssel an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. • Effiziente und moderne Verfahren der Berichterstattung. Fahrer sollten klar angewiesen werden, nach Feststellung des Diebstahls eines Fahrzeugs und/oder seiner Ladung bestimmte Schritte einzuhalten. Zumindest muss die Verpflichtung bestehen, unverzüglich die lokalen Polizeibehörden zu verständigen; • Bewertung von Sicherheitspraktiken und regelmäßige Überprüfungen; Sicherheitsmaßnahmen müssen eingehalten und auf den neuesten Stand gebracht werden, um Änderungen an den Gebäuden und in der Belegschaft entsprechend berücksichtigen zu können. Nur so bleiben sie angemessen und funktionsfähig (dies gilt u.a. für Zäune, Zugang zum Gelände und seine Kontrolle, Feststellung unbefugten Betretens usw.); • Vergewissern Sie sich, dass der Sicherheitsplan sorgfältig aufbewahrt wird und keiner Person zugänglich ist, die nicht direkt betroffen ist; • Vertraulichkeitsklausel für Mitarbeiter, deren Tätigkeit mit Gefahrguttransporten zusammenhängt. <p>Das Fahrzeug muss während des Transports zu orten sein. Ein angebrachtes Funktelefon mit gespeicherten Nummern kann als angemessene Ortungsmethode betrachtet werden.</p>
--	--

5. Ausnahmen

<p>Entfallen der Gültigkeit</p>	<p>Alle genannten Erfordernisse finden keine Anwendung, wenn die gefährlichen Güter als Stückgut, in Tanks oder als Schüttgut in begrenzten Mengen transportiert werden (also nicht die in 1.1.6.3 ADR angegebenen Mengen überschreiten).</p>
--	---

6. Liste gefährlicher Güter mit hohem Gefährdungspotential in Mengen oberhalb der angegebenen Grenzen (ADR 1.10.5)					
Klasse	Unter-Klasse	Stoff oder Gegenstand	Menge		
			Tank (l)	Schüttgut (kg)	Stückgut (kg)
1	1.1	Explosivstoffe	a	a	0
	1.2	Explosivstoffe	a	a	0
	1.3	Kompatibilität Gruppe C Explosivstoffe	a	a	0
	1.5	Explosivstoffe	0	a	0
2		Entzündliche Gase (Klassifizierungs-Codes beinhalten nur den Buchstaben F)	3000	a	b
		Giftige Gase (Klassifizierungs-Codes mit Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC) ausgenommen Aerosole	0	a	0
3		Entzündliche Flüssigkeiten der Verpackungsgruppen I und II	3000	a	b
		Entschärfte Explosivstoffe	a	a	0
4.1		Entschärfte Explosivstoffe	a	a	0
4.2		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a	b
4.3		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a	b
5.1		Oxidierende Flüssigkeiten der Verpackungsgruppe I	3000	a	b
		Perchlorate, Ammoniumnitrat und Ammoniumnitrat-Düngemittel	3000	3000	b
6.1		Giftige Stoffe der Verpackungsgruppe I	0	a	0
6.2		Ansteckungsgefährdende Stoffe der Kategorie A	a	a	0
7		Radioaktive Stoffe	3000 A1 (Spezialform) oder 3000 A2, wenn zutreffend, in Verpackungen des Typs B oder C		
8		Korrosive Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a	b

a Nicht relevant.

b Die Bestimmungen in 1.10.3 gelten nicht, ungeachtet der Menge.

Kapitel 5: Rahmen für freiwillige Straßentransport- Richtlinien mit den Zollbehörden

Vorwort¹

Fast überall auf der Welt ist die Straßentransport-Industrie (Güterbeförderung) durch eine Vielfalt kleiner Unternehmen gekennzeichnet. Diese stark zersplitterte Industrie ist auf nationaler Ebene durch die Straßentransportverbände und international durch die IRU (Internationale Straßentransport-Union) vertreten.

Die IRU beteiligte sich an der Ausarbeitung der Muster-Richtlinien der Weltzollorganisation (WZO) für mehr Sicherheit in der Versorgungskette. In dem vorliegenden Dokument wurden diese Muster-Richtlinien überarbeitet und speziell auf die Besonderheiten des Straßentransportsektors zugeschnitten.

1. Einleitung

Terroristische Verbrechen in verschiedenen Teilen der Welt lenkten die Aufmerksamkeit verstärkt auf die internationale Dimension des Terrorismus. Es wurde deutlich, dass Systeme im Zusammenhang mit internationalen Bewegungen von Menschen und Gütern für terroristische Zwecke benutzt werden können. Ferner nutzten Straftäter den legalen Warenverkehr als Deckmantel für ungesetzliche Aktivitäten wie illegale Migration, Drogenhandel, Geldwäsche, Zoll- und Transitbetrug, die Verschiebung von gefälschten Waren und andere Straftaten, die das Wohlergehen der nationalen Gesellschaften und der internationalen Gemeinschaft beeinträchtigen.

Sicherheitsmanagement ist ein Bestandteil des allgemeinen Managementsystems eines Unternehmens. Seine Struktur sowie Zuständigkeiten, Praktiken, Verfahren, Prozesse, praktische Maßnahmen und Ressourcen zur Implementierung von Sicherheitsstrategien und Zielen können mit bereits vorhandenen Anstrengungen in anderen Bereichen koordiniert werden (z.B. Betriebsführung, Finanzen, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Umweltschutz).

Dieses Dokument enthält Richtlinien zur Annahme freiwilliger kooperativer Regelungen zwischen den Zollbehörden und den Straßentransportunternehmen und/oder deren Berufsverbänden zur Verbesserung der Sicherheit in der Versorgungskette und zur Förderung von Handel und Transport. Die Straßentransportunternehmen als Bestandteil der Versorgungskette können diese Richtlinien, möglicherweise im Zusammenhang mit anderen Managementsystemen anwenden:

- um ihr Engagement für Sicherheit im Straßentransport (der in die Versorgungskette eingebunden ist) unter Beweis zu stellen,
- um ihr eigenes Sicherheitsmanagement-System durch ein freiwilliges, internes Management-Tool zu entwickeln, zu implementieren oder zu verbessern.
- um die Anwendung vereinfachter und kürzerer Zollformalitäten sicherzustellen.

Die Richtlinien verstehen sich als Ergänzung eventuell bestehender nationaler Regelungen der Zusammenarbeit, wie etwa Bestimmungen zum Kampf gegen Drogenhandel, illegale Einwanderung, Zoll- und Transitbetrug, welche um Fragen im Zusammenhang mit weiter gefassten Sicherheitsaspekten der internationalen Versorgungskette erweitert werden.

¹ In den "High Level Guidelines for Co-operative Arrangements between WCO members and Private Industry to Increase Supply Chain Security and Facilitate the Flow of International Trade" (Richtlinien auf Höchster Ebene für Regelungen der Kooperation zwischen WZO-Mitgliedern und der Privaten Industrie für mehr Sicherheit in der Versorgungskette und die Erleichterung der internationalen Handelsbewegungen), welche an der 3. Sitzung der WZO Task Force angenommen und später vom WZO Rat unter "Partnerschaft" bestätigt wurden:

"In dem Maß, in dem die Zollbehörden sich darauf verlassen können, dass ihre Partner in der Handelsgemeinschaft eine Gefährdung ihrer eigenen Versorgungskette erkennen und bekämpfen werden, ist das Risiko für die Zollbehörden eingeschränkt. Hiervon werden Unternehmen, die eine überprüfbare Bereitschaft zur Verbesserung der Sicherheit ihrer Versorgungskette zeigen, profitieren. Eine derartige Risikominimierung hilft den Zollbehörden bei der Wahrnehmung ihrer Sicherheitsfunktion und bei der Erleichterung des legalen Warenverkehrs."

Die Teilnahme an einem solchen kooperativen Programm bedeutet für das einzelne Transportunternehmen, dass es als "sicher" gilt und sich für erleichterte Zollformalitäten qualifiziert.

1.1. Prinzipien und Ziele

Die wichtigsten Prinzipien zur Implementierung dieser Richtlinien umfassen (beschränken sich jedoch nicht auf) die folgenden Aspekte:

- a) Die Erleichterung von Beförderung und Handel kann nicht außer Acht gelassen werden, selbst wenn Sicherheitserwägungen einen hohen Stellenwert haben. Es ist daher erforderlich, ein gutes Gleichgewicht zwischen der Sicherheit und der Erleichterung von Formalitäten und Verfahren zu erzielen, insbesondere an Grenzübergängen.
- b) Alle Parteien, seien es Handelspartner oder Behörden, können zur Förderung der Sicherheit in der Versorgungskette beitragen.
- c) Sicherheit gehört zu den höchsten Unternehmenszielen aller, die mit internationalen Güterbewegungen befasst sind.
- d) Der Schutz des legalen Warenverkehrs sowie des ehrbaren Handels- und Transportunternehmers sollte ein grundlegendes Prinzip sein.
- e) Die Kommunikation mit internen und externen interessierten Parteien muss etabliert bzw. – falls bereits vorhanden – aufrecht erhalten und verbessert werden.
- f) Alle Parteien in der Versorgungskette müssen den zutreffenden rechtlichen Anforderungen entsprechen, einschließlich derer, die sich aus internationalen Verträgen und Vereinbarungen ergeben.
- g) Alle Parteien sollten das höchste Maß an Integrität wahren.
- h) Falls angemessen, sollte von Management und Arbeitnehmern gefordert werden, dass sie sich auf der Grundlage freiwilliger Richtlinien der Sicherheit verpflichten. Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sollten dabei klar festgelegt werden.
- i) Zur Erreichung des erforderlichen Sicherheitsniveaus sollten angemessene und ausreichende Ressourcen bereitgestellt werden, einschließlich Informationssammlung und Schulungen.
- j) Bei Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Transportunternehmer sollte die von ihm ordnungsgemäß dokumentierte Umsetzung freiwilliger Sicherheitsrichtlinien positiv berücksichtigt werden.
- k) Die Behörden sollten sich um angemessene Unterstützung (Training, Beratung, Auditing usw.) für Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU) bemühen, damit diese den Sicherheitsanforderungen entsprechen können.

Ziel dieser Richtlinien ist es:

- a) Die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Zollbehörden und den Straßentransportunternehmen bzw. ihren Berufsverbänden zu fördern.
- b) Die Straßentransportunternehmer zu ermutigen, sich in dem Bereich der Versorgungskette, der von ihnen kontrolliert wird, für verstärkte Sicherheit ihrer Ladung einzusetzen.
- c) Zollbehörden dazu zu bewegen, den legalen Warenverkehr der Straßentransportunternehmen so weit wie möglich und trotz Durchführung der angemessenen Kontrollen zu erleichtern.
- d) Den illegalen Zugang zu Vermögenswerten und deren Gebrauch aus Handel und Transport, Systemen und Verfahren zu minimieren.
- e) Die Zollbehörden in die Lage zu versetzen, Zollbetrüge bei Gütersendungen frühzeitig zu erkennen und zu verhindern.

- f) Die Zollbehörden zu befähigen, Versuche oder Pläne im Zusammenhang mit Zollbetrug zu erkennen und ihnen strafrechtlich zu begegnen.
- g) Straßentransportunternehmer aufzufordern, den Zollbehörden bei begründeter Anfrage und entsprechend den Gesetzen oder Bestimmungen Zugang zu kommerziellen Informationen zu speziellen Sendungen zu gewähren, die zu Zwecken der Prävention, Nachforschung oder zur Aufklärung von Nutzen sein könnten. Unter anderen Vorteilen würde es durch den Zugang zu Informationen möglich, Personen, die direkt gegen die Zollbestimmungen verstoßen haben, zu identifizieren und gerichtlich gegen sie vorzugehen, um hinterzogene Abgaben oder Zölle einzufordern.
- h) Die Zollbehörden, rechtliche Instanzen und die Gesellschaft insgesamt in ihren Anstrengungen gegen diese kriminellen Elemente zu unterstützen.

1.2. Definitionen

Sicherheitsmanagement-System. Eine Kombination verschiedener, ineinandergreifender Elemente zur Definition einer Sicherheitspolitik, Ziele und Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen.

Unternehmen. Gruppe von Menschen, Betriebsgelände, Gebäude und Einrichtungen mit einer entsprechenden Zuordnung von Zuständigkeiten, Befugnissen und Beziehungen.

Lieferer. Unternehmen oder Personen, die ein Produkt bereitstellen oder eine Dienstleistung erbringen, einschließlich Zulieferer.

Prozess. Eine Reihe ineinander greifender Aktivitäten zur Konvertierung von „Eingabe“ (input) in „Ausgabe“ (output).

Verfahren. Festgelegte Art, eine Tätigkeit oder einen Prozess durchzuführen.

Gütertransport-Einheit (CTU). Jeder Container oder geschlossene Behälter, der zum Transport von Ladungen auf Straße, Schiene oder per Binnenschifffahrt bestimmt ist, der im internationalen Warenverkehr benutzt wird und dessen Inneres nur durch sichtbare Beschädigung von Boden, Seiten, Vorderseite, Deckel, Tür oder Schließern oder durch Aufbrechen der Siegel zugänglich ist.

Präventive Handlung. Handlung zur Beseitigung der Ursache einer potentiellen Nichtübereinstimmung oder einer anderen unerwünschten Situation.

Versorgungskette. Die Gesamtheit der Prozesse, Verfahrensschritte, Unternehmer und Lieferer, die erforderlich sind, um ein Produkt über internationale Grenzen hinweg nach Vorgabe des Käufers vom Hersteller zum Lieferort zu transportieren.

Betriebsgelände. Bereich oder Gebäude unter der Kontrolle des Unternehmens, das mit der Beförderung, Lagerung oder Handhabung der Ladung und der Begleitdokumente beauftragt wurde.

Eingeschränkter Bereich. Ein Bereich, zu dem der physische oder elektronische Zugang aufgrund der Empfindlichkeit oder Verletzlichkeit seines Inhalts durch Überwachung begrenzt ist.

Physische Sicherheit. Die Minimierung der Möglichkeit, dass die Merkmale einer Ladung in einem sicheren Bereich illegal verändert werden, einschließlich Maßnahmen gegen Schmuggel, Sabotage, Flucht, Angriff u.a. Verbrechen. Diese Gefahr beinhaltet weiter:

- Die Infiltrierung mit Waffen oder anderen gefährlichen Stoffen und Gegenständen mit dem Ziel, Menschen, Eigentum oder der Umwelt Schaden zuzufügen, oder
- Diebstahl oder Beschädigung der Ladung.

Sicherheit der Information. Die Minimierung der Möglichkeit, dass Informationen in einem Dokument (gedruckt oder elektronisch) ohne vorherige Genehmigung zugänglich gemacht, verteilt oder verändert werden, einschließlich entsprechender Maßnahmen gegen Spionage, Sabotage oder andere Straftaten.

Manipulation. Handlungen, Objekte oder Praktiken, welche die unerwünschte Änderung von Informationen, Dokumentationen, Versiegelungen, Ladungen oder Beförderungsmitteln zur Folge haben und auf Täuschung, Entwendung oder Verheimlichung abzielen.

Sicherheitsbeauftragter des Unternehmens. Die Person, die vom Unternehmen zum Verantwortlichen für die Implementierung und Aufrechterhaltung von Sicherheitsmaßnahmen ernannt wird, bzw. die mit den zuständigen Behörden und anderen mit Sicherheitsfragen befassten Parteien in Verbindung tritt.

Top Management. Person oder Gruppe von Personen, die ein Unternehmen auf höchster Ebene leiten und kontrollieren.

Korrektive Handlung. Handlung mit dem Ziel, die Ursache einer festgestellten Nichtkonformität oder einer anderen unerwünschten Situation zu beseitigen.

Sicherheitshandbuch. Dokument, in dem die Sicherheitspolitik und die entsprechenden Verfahren eines Unternehmens dargelegt sind.

1.3. Potentielle Vorteile

1.3.1. Vorteile für Straßentransportunternehmen:

- a) Bessere Sicherheit für Güter im internationalen Warenverkehr und der Transport-Versorgungskette.
- b) Die Teilnahme an einem kooperativen Programm ist ein Hinweis auf einen Handelspartner mit "niedrigem Risiko", der den Zollbestimmungen und gesetzlichen Vorgaben erwiesenermaßen Folge leistet. Daraus ergeben sich:
 - i. Vereinfachte Verfahren,
 - ii. ein Mindestmaß an Zollkontrollen,
 - iii. kürzere Wartezeiten an Grenzübergängen,
 - iv. Kostenoptimierung der Versorgungskette durch effektive Sicherheit
 - v. Effizientere internationale Handels- und Transportvorgänge.
- c) Bessere Beziehungen zwischen Zollbehörden und Handel.
- d) Berücksichtigung bei rechtlichen Maßnahmen der Zollbehörden.
- e) Sicherere Arbeitsbedingungen.

1.3.2. Vorteile für die Zollbehörden:

- a) Bessere Sicherheit für Güter in der internationalen Versorgungskette.
- b) Schwerpunkt auf Selbstseinschätzung und Selbstkontrolle statt auf Überprüfung seitens der Zollbehörden.
- c) Verbesserte Nutzung gemeinsamen Wissens zur Einschätzung von Risiken und bessere Identifizierung von Beförderungen mit hohem Risikopotential.
- d) Optimierte Nutzung von Ressourcen.

1.4. Funktionen & Zuständigkeiten

Im Interesse der Integralität und der Einheitlichkeit sollten die folgenden Funktionen & Zuständigkeiten allgemein anerkannt werden:

- 1.4.1 Die oberste Zuständigkeit von Straßentransportunternehmen liegt in der sicheren und zuverlässigen Handhabung von in ihrer Obhut befindlichen Gütern und Transport-/Logistikvorgängen, gemäß den geltenden Gesetzen und Vorschriften (z.B. Vereinbarungen wie CMR, ADR, TIR usw. und andere internationale Regelungen im Hinblick auf den internationalen Straßentransport).
- 1.4.2 Die oberste Zuständigkeit der Zollbehörden ist die Durchsetzung der Gesetze, welche den grenzüberschreitenden Verkehr von Personen und Gütern regeln.
- 1.4.3 Die Zollbehörden sollten in jedem Fall Regeln für die Zulassung von Handelspartnern und Transportunternehmen zu erleichterten Verfahren implementieren (z.B. Mindestbedingungen und Anforderungen, die den Transportunternehmen ermöglichen, Transitsysteme wie das TIR-System zu nutzen bzw. sie vom Nutzen dieser Systeme zu verbannen oder sich aus ihm zurückzuziehen).
- 1.4.4. Es kann vom Straßentransportunternehmer nicht verlangt werden, dass er für die Gesetzesdurchsetzung verantwortlich ist oder geltenden Gesetzen zuwiderhandelt.
- 1.4.5. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit (z.B. Gemeinsame Absichtserklärungen bzw. GA, beschlossene Best Practices, Checklisten usw.) zwischen Zollbehörden und Straßentransportunternehmen und/oder ihren Verbänden sollten freiwillig sein und können geltende rechtliche Verpflichtungen nicht ersetzen.
- 1.4.6. Die Zollbehörden sollten akzeptieren, dass gewisse Informationen im Besitz des Straßentransportunternehmens als kommerziell vertraulich behandelt werden müssen und daher eine entsprechende Ermächtigung, Vorladung oder Nichtenthüllungs-Vereinbarung erfordern. Ebenso sollten die Straßentransportunternehmen die Erkundigungen des Zolls nach ihrem Personal, Gebäuden, Transportmitteln, Verfahren und Leistungen als vertraulich behandeln. Dies würde, unter anderen Vorteilen, die Identifizierung von Personen erleichtern, die direkt für Zollbetrug verantwortlich sind. Es wäre so möglich, rechtlich gegen diese Individuen vorzugehen und hinterzogene Abgaben bzw. Zollgebühren einzuklagen.
- 1.4.7 Die gewählten Maßnahmen können je nach Straßentransportunternehmen/Branche oder Standort variieren, je nach Art und Ausmaß der wahrgenommenen Bedrohung.
- 1.4.8 Die optimale Nutzung der bereits existierenden kommerziellen Systeme für die Bereitstellung von Informationen über die Ladung ist empfehlenswert.
- 1.4.9. Die Zollbehörden sollten soweit möglich das WZO Datenmodell für den elektronischen Datenaustausch benutzen (<http://www.WZOomd.org/ie/En/en.html>), dabei jedoch auch andere Mittel und Formen der Kommunikation im Transportunternehmen akzeptieren. So sollten die Zollbehörden, wenn ein Straßentransportunternehmen nicht in der Lage ist, Daten elektronisch zu übermitteln, über eine gemeinsam festgelegte Übergangszeit (wie im Rahmen des TIR-Systems) auch gedruckte Dokumente mit den geforderten Daten anerkennen.
- 1.4.10 Das gesamte in der internationalen Versorgungskette beschäftigte Personal sollte ein möglichst hohes Maß an Integrität wahren.
- 1.4.11 Die Zollbehörden sollten zu Zwecken der Kontrolle und der Einschätzung der Ladungssicherheit auf Methoden des Risikomanagements zurückgreifen.
- 1.4.12 Den Zollbehörden sollte bewusst sein, dass sie eine wichtige Rolle bei der Erleichterung des Handels zu spielen haben und sollten daher moderne, vereinfachte Verfahren anwenden (nach dem Beispiel der in der Revidierten Konvention von Kyoto angenommenen Verfahren). Diese sollten Unternehmen, die an kooperativen Programmen beteiligt sind, zugänglich gemacht werden.

- 1.4.13 Die Zollbehörden sollten sicherstellen, dass gesetzliche Bestimmungen klar und präzise formuliert und leicht zugänglich sind. Ferner sollten sie für eine Kontaktstelle sorgen, um Zweifel der Wirtschaftspartner über die Auslegung der entsprechenden Gesetzgebung beseitigen zu können.
- 1.4.14 Die Zollbehörden sollten, im Rahmen von Verfahren, in denen eine Bürgschaft erforderlich und verfügbar ist, die Verfügbarkeit solcher Bürgschaften bei ihren sicherheitsrelevanten Handlungen und Entscheidungen positiv berücksichtigen.

2. Beratung, Zusammenarbeit und Kommunikation

2.1. Prinzip

Zollbehörden, andere zuständige Behörden und Straßentransportunternehmer sowie ihre Berufsverbände sollten sich regelmäßig über Themen gegenseitigen Interesses beraten, einschließlich der Sicherheit der Versorgungskette und Maßnahmen für erleichterte Verfahren.²

2.2. Ziel

Verbesserung der zweigleisigen Beratung und Kommunikation zwischen Zollbehörden und Straßentransportunternehmen-Verbänden, um die Sicherheit der Versorgungskette zu erhöhen, andere Wissensquellen – quantitativ und qualitativ – auszuschöpfen und Verfahren für eine verbesserte Einschätzung von Risiken einzuführen.

2.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 2.3.1. Die Zollbehörden sollten den regelmäßigen Informationsaustausch und Beratungen auf nationaler und lokaler Ebene und mit allen an der internationalen Versorgungskette beteiligten Parteien unterstützen (gemäß den Bestimmungen in Kapitel 1, Absatz 1.3, und Kapitel 6, Absatz 6.8, der Revidierten Konvention von Kyoto), um Themen des gegenseitigen Interesses zu besprechen, einschließlich Zollbestimmungen, Verfahren und Anforderungen sowie Betriebs- und Beförderungssicherheit. Zollbehörden, die über Regelungen zur Kooperation verfügen, sollten mit anderen Zollbehörden zusammenarbeiten und diese zur Annahme ähnlicher Regelungen ermutigen.
- 2.3.2. Straßentransportunternehmen und gegebenenfalls Straßentransportverbände sollten für klar definierte und leicht zugängliche lokale Kontaktstellen sorgen (oder einen Ansprechpartner im Unternehmen, der mit der Kontaktstelle unmittelbar in Verbindung treten kann), um Probleme zu lösen, die für die Zollbehörden rechtlich relevant sind (Buchung und Ortung der Ladung, Information über Angestellte usw.). Ebenso sollten die Zollbehörden den Straßentransportunternehmen Telefonnummern mitteilen, damit leitende Mitarbeiter der Zollbehörden im Notfall erreichbar sind.
- 2.3.3. Straßentransportunternehmen sollten – individuell oder über ihren Verband – einen offenen und kontinuierlichen Informationsaustausch mit den Zollbehörden fördern und umgekehrt.
- 2.3.4. Die Zollbehörden sollten, in Zusammenarbeit mit den Straßentransportunternehmen, Maßnahmen definieren, die im Falle von Nachforschungen oder bei Verdacht auf Zollbetrug angewandt werden können. Personen, die unmittelbar von Forderungen der Zollbehörden betroffen sind, sollten direkt identifiziert werden und hinterzogene Abgaben bzw. Zollgebühren könnten eingeklagt werden. Gegen Personen, die Zollbetrug begangen haben, könnte rechtlich vorgegangen werden.
- 2.3.5. Die Straßentransportunternehmen sollten die zuständigen Zollbehörden von jeder ungewöhnlichen oder verdächtigen Ladedokumentation in Kenntnis setzen und über ungewöhnliche Nachfragen nach Gütersendungen informieren. In diesem Fall sollten sie keinen Strafen oder Sanktionen unterliegen.
- 2.3.6. Die Zollbehörden sollten die Straßentransportunternehmen und ihre Verbände an der Entwicklung einer Risikomanagementstrategie beteiligen lassen.
- 2.3.7. Die Straßentransportunternehmen sollten für rechtzeitige Benachrichtigung der Zollbehörden und anderer offizieller Akteure (wie Polizei, Steuerbehörden, Versicherungsgesellschaften und weiterer zuständiger Behörden/Organisationen) sorgen, wenn Mitarbeiter verdächtige Pakete oder ungeklärte Ladung entdecken. Vermutete Schmuggelware sollte angemessen gesichert werden.

²(Revidierte Konvention von Kyoto, Kapitel 1, Standard 1.3). "Die Zollbehörden werden formale Beratungen mit dem Handel einführen und aufrecht erhalten, um die Zusammenarbeit zu fördern und die Teilnahme an der Einführung der effizientesten Arbeitsmethoden gemäß nationalen Bestimmungen und internationalen Vereinbarungen zu erleichtern."

- 2.3.8. Die Zollbehörden sollten dem Straßentransportunternehmer für seine Leistung in Sicherheitsfragen hinsichtlich der internationalen Versorgungskette Feedback geben. Besondere Bedürfnisse der Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU) sollten ebenfalls berücksichtigt und angesprochen werden.

3. Schulung, Training und Sensibilisierung

3.1. Prinzip

Gegenstand dieses Kapitels ist die Schulung und das Training von Personal in Sicherheitsfragen, sowie die Sensibilisierung für jegliche Abweichungen von diesen Strategien und die Kenntnis von Aktionen, die bei Sicherheitsverstößen durchgeführt werden sollten.

3.2. Ziel

Schulung und Training des Personals von Zollbehörden und Transportunternehmen, damit beide Seiten zur Sicherheit der Versorgungskette beitragen können und für potentiell verdächtige Umstände sensibilisiert werden.

3.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 3.3.1. Die Zollbehörden sollten auf Anfrage für Transportunternehmen, einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen, Informationen bereithalten, um sie in verdächtigen Situationen zu unterstützen (z.B. mit Hilfe von Risikoprofil-Indikatoren wie Gewichtabweichungen, Verschwinden von Gütern, Unregelmäßigkeiten bei der Zahlung, Verpackungsarten, Streckenführung oder Abweichungen und Unstimmigkeiten in der Dokumentation.
- 3.3.2. Die Zollbehörden sollten die Transportunternehmen mit Konsultation unterstützen und mit Schulungsmaterial helfen. Die Unternehmen sollen in die Lage versetzt werden:
- a) einzuschätzen, inwiefern sie eine Angriffsfläche bieten, um für kriminelle Zwecke ausgenutzt zu werden;
 - b) konkrete Pläne zu entwickeln, um diese Angriffsfläche zu begrenzen; und
 - c) diese Pläne umzusetzen.
- 3.3.3. Die Straßentransportunternehmen sollten sich bemühen, ihr Personal mit Unterstützung der Zollbehörden zu schulen und, wo erforderlich, ihre Berufsverbände sowie – im Rahmen des TIR-Systems – die bürgenden Verbände einzubeziehen. Die Gefahr, in kriminelle Aktivitäten und Zollbetrug verwickelt zu werden, kann so besser eingeschätzt werden. Die internen Sanktionen, die für Angestellte angewendet werden, welche sich in solche Straftaten verwickeln, orientieren sich im Allgemeinen an den schweren Strafen, die von den zuständigen Behörden weltweit für derartige Straftaten verhängt werden.
- 3.3.4. Wo möglich, sollten Straßentransportunternehmen auf Anfrage bereit sein, die Zollbehörden mit den internen Informationssystemen vertraut zu machen und ihnen die entsprechenden Suchmethoden für den Betrieb und die Geschäftsvorgänge im Unternehmen an die Hand zu geben.
- 3.3.5. Schulungsmaterial und Expertenwissen über die Identifizierung potentiell verdächtiger Ladungen sollte dem Personal der Bereiche Sicherheitsmanagement, Ladungshandhabung und Versorgungskette zugänglich gemacht werden.
- 3.3.6. Das Personal, das mit der Handhabung oder Dokumentation der Ladung oder mit Sicherheitsfragen beschäftigt ist, sollte auf Zeichen aufmerksam gemacht werden, die darauf hinweisen, dass andere Mitarbeiter für kriminelle Handlungen empfindlich sein könnten oder in solche Handlungen verwickelt sind.
- 3.3.7. Zollbeamte sollten den Rat der Straßentransportunternehmen und/oder ihrer Berufsverbände über Transportgewohnheiten und Dokumentationsverfahren bei Beförderungen suchen.

- 3.3.8. Zollbehörden und andere zuständige Behörden werden aufgefordert, die Initiativen der Straßentransportindustrie zu unterstützen, etwa die Entwicklung und Umsetzung freiwilliger Unternehmensrichtlinien, Best Practices, Anerkennungsmodelle für Schulungen und Materialien usw. zur Gefahrensensibilisierung. Sie sollten die Straßentransportunternehmen bei der Ergreifung der angemessenen, praktikablen und präventiven Maßnahmen unterstützen, um Risiken oder den Missbrauch von Gütern oder Fahrzeugen zu terroristischen Zwecken zu minimieren.

4. Information: Austausch, Zugang, Vertraulichkeit

4.1. Prinzip

Elektronische und manuelle Speicherung der Sicherheitsdokumentation sollten sicherstellen, dass die Information lesbar ist und gegen Datenverlust oder die Einschleusung falscher Informationen abgesichert wird.

4.2. Ziel

Besserer Zugang zu Informationen; Lieferung zeitgerechter und genauer Informationen und deren Schutz gegen Missbrauch.

4.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 4.3.1. Jeder Straßentransportunternehmer sollte über ein Dokument zur Unternehmenssicherheit verfügen, das sich am Umfang des mit der Tätigkeit verbundenen Risikos, der Besonderheit und Natur der Tätigkeit und der Unternehmensgröße orientiert.
- 4.3.2. Computerbereiche sollten durch angemessene physische Kontrollmechanismen geschützt sein.
- 4.3.3. Der Zugang zu Datensystemen sollte vom Ausmaß der beruflichen Verantwortlichkeit und vom Sicherheitsniveau der entsprechenden Information abhängen. Die Mitarbeiter sollten in Computersystem- und Datensicherheit geschult werden.
- 4.3.4. Die Computersysteme sollten Verfahren zur Datensicherung und zur Kontrolle der Nutzung durch Angestellte enthalten.
- 4.3.5. Die Dokumente sollten vollständig, lesbar und genau sein und zeitgerecht vorgelegt werden.
- 4.3.6. Straßentransportunternehmen und Zollbehörden sollten die Vertraulichkeit von kommerziellen und sicherheitssensiblen Informationen wahren, einschließlich Sicherheitsverfahren der Straßentransportunternehmen.
- 4.3.7. Die Zollbehörden sollten einheitliche Kommunikations-Infrastrukturen ("Single-Window"-Lösungen) oder "one-stop-shop" Kontrollmethoden bevorzugen.
- 4.3.8. Eine vollständige und zeitgerechte Umsetzung des elektronischen Datenaustauschs wird von allen Partnern im Zusammenhang mit zollrechtlichen Verfahren benötigt, insbesondere um den Abschluss der Zollformalitäten zu bestätigen, z.B. durch die Anwendung des SAFE-TIR im Rahmen des TIR-Systems.
- 4.3.9. Die Zollbehörden sollten den Handel und die Transportindustrie über Trends und neue Muster des Betrugs und krimineller Aktivitäten informieren, um präventive Maßnahmen zu erleichtern.

5. Sicherheit der Sendungen

5.1. Prinzip

Die Sicherheit der Sendungen beinhaltet Maßnahmen zu Verhinderung des unbefugten Zugriffs auf oder der Manipulation von Sendungen sowie Maßnahmen zur Verhinderung des illegalen Zugriffs auf Ladungsinhalte, z.B. durch die Verwendung von Siegeln oder anderen Mitteln der Zugangskontrolle.

5.2. Ziel

Verbesserung der Sicherheit und Integrität von Sendungen; Verbesserung von Zugangskontrollen in Bezug auf die Sendung zu jedem Zeitpunkt, in dem sie sich in der Obhut des Straßentransportunternehmens befindet; Einführung von Routineverfahren, die zur Sicherheit der Beförderungen beitragen.

5.3 Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 5.3.1. Im Fall von sicherheitsempfindlichen Gütern/Bestimmungsorten sollte der Straßentransportunternehmer klare Regeln aufstellen und die Fahrer über die sicherste Weise der Übernahme, Beförderung und Anlieferung von Gütern instruieren. Hierzu kann eine Überprüfung der Vollständigkeit von Ladungseinheiten an Umschlagplätzen ebenso gehören wie die Kontrolle der Siegel und Siegelnummern, die Überprüfung der Dokumentation und andere angemessene Kontrollmaßnahmen. Bei Abweichungen empfiehlt sich ein Vermerk auf den Begleitpapieren.
- 5.3.2. Die Straßentransportunternehmer oder gegebenenfalls ihre Vertreter sollten die Ladungssicherheit ebenso überprüfen wie die Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung des Zugangs unbefugter Personen zur Ladungseinheiten und der unsachgemäßen Manipulation oder Handhabung von Sendungen durch befugtes Personal.
- 5.3.3. Die Zollbehörden sollten die Siegelnummer oder eine andere Identifizierung der physisch kontrollierten Ladungseinheiten/Container auf der ihnen vorgelegten Erklärung des Transporteurs vermerken.
- 5.3.4. Der Straßentransportunternehmer sollte leere Einheiten/Container überprüfen, die er zur Lagerung (oder zum Beladen) erhalten hat, um sich zu vergewissern, dass sie in ihrer Beschaffenheit nicht verändert wurden.
- 5.3.5. Falls keine versteckte Kontrolle durchgeführt wird, sollten die Zollbehörden sicherstellen, dass ein Vertreter des mit der Kontrolle der Beförderung beauftragten Unternehmens anwesend ist, wenn die Ladung physisch kontrolliert oder zur Inspektion entfernt wird. Allerdings sollte die Partei, der die Sicherheit der Beförderung obliegt, in einem solchen Fall nach der Kontrolle stets so bald wie möglich benachrichtigt werden, falls es zu nachfolgenden Haftungsansprüchen kommt.
- 5.3.6. Wenn der Straßentransportunternehmer - aus welchem Grund auch immer - beim Be- oder Entladen nicht anwesend sein kann, oder wenn er nicht in der Lage ist, die geladenen Güter zu kontrollieren, sollte dieser Umstand klar in den entsprechenden Zoll- oder Transportpapieren erwähnt werden.
- 5.3.7. Nach Empfang oder Entladen einer Gütersendung sollten der Straßentransportunternehmer oder seine Stellvertreter die Zollbehörden in Fällen informieren, in denen die Ladung in ihrer Integrität sichtbar beschädigt wurde.
- 5.3.8. Die Zollbehörden sollten sich darum bemühen, auf die spezifischen Bedürfnisse der kleinen und mittleren Unternehmen einzugehen, u.a. durch die Bereitstellung der erforderlichen Ratschläge, Informationen, Schulungen usw.
- 5.3.9. Vom Personal des Straßentransportunternehmens oder seiner Vertreter entdeckte Schmuggelware sollte mit minimalem Aufwand gesichert und unverzüglich entsprechend den Bestimmungen gemeldet werden, wenn ein Zusammenhang mit terroristischen oder kriminellen Aktivitäten besteht. (Aktionen und Kooperation des Straßentransportunternehmens sollten positiv ins Gewicht fallen, wenn es um Schadensersatz durch den Transportunternehmer geht).

6. Sicherheit der Transportmittel

6.1. Prinzip

Eine sichere Beförderung vermittelt Schutz vor dem Eindringen unbefugten Personals oder Materials in die Versorgungskette, einschließlich der Bereiche zwischen den einzelnen Gliedern der Kette.

6.2. Ziel

Verbesserung der Beförderungs-Sicherheit.

6.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 6.3.1. Das Straßentransportunternehmen sollte sich bemühen, eine Sicherheitsausrüstung zu installieren und regelmäßig zu überprüfen sowie die Fahrer in ihre richtige Bedienung einzuweisen.
- 6.3.2. Die Zollbehörden sollten bei der Kontrolle von Fahrzeugen und Containern auf Annahme/Genehmigung zum internationalen Transport mit Siegel des Zolls verstärkt auf Sicherheitsaspekte achten.
- 6.3.3. Der Straßentransportunternehmer oder gegebenenfalls seine Vertreter sollten Sicherheits- und Kontrollverfahren einführen, um unbefugte Personen vom Zugriff auf ihr Fahrzeug abzuhalten.
- 6.3.4. Der Straßentransportunternehmer sollte Fächer und Tafeln innen und außen am Fahrzeug sichern.
- 6.3.5. Der Straßentransportunternehmer sollte die mindestens erforderlichen Sicherheits- und Kontrollverfahren einführen, um ein sicheres und effizientes Arbeiten des Transporteurs und den Zugang zum Transportmittel zu gewährleisten.
- 6.3.6. Der Straßentransportunternehmer sollte auf potentielle Verstecke für illegale oder verbotene Güter an Bord des Fahrzeugs achten und sicherstellen, dass diese Stellen regelmäßig überprüft werden. Das Ergebnis der Überprüfungen sollte anschließend mit Angabe der inspizierten Stellen aufgezeichnet werden.
- 6.3.7. Der Straßentransportunternehmer sollte über Verfahren für die Berichterstattung über unbefugtes Personal, nicht gemeldete Materialien oder Zeichen der Manipulation an Ladung oder Fahrzeug verfügen.
- 6.3.8. Die Zollbehörden sollten sich darum bemühen, auf die spezifischen Bedürfnisse der kleinen und mittleren Unternehmen einzugehen, u.a. durch die Bereitstellung der erforderlichen Ratschläge, Informationen, Schulungen usw. im Zusammenhang mit der Fahrzeugsicherheit.

7. Sicherheit des Betriebsgeländes

7.1. Prinzip

Das Ansprechen von Problemen der Sicherheit und Zugangskontrolle in Bezug auf Betriebsgelände, das sich im Besitz des Straßentransportunternehmers befindet oder von diesem betrieben oder kontrolliert wird. Darin inbegriffen sind Maßnahmen zur Sicherheit des tatsächlichen "Gebäudes" und Maßnahmen zur Überwachung und Kontrolle des äußeren und inneren Betriebsperimeters sowie Zugangskontrollen zur Verhinderung des unbefugten Eindringens in die Betriebseinrichtungen, Beförderungsmittel, Ladedocks und Ladebereiche. Falls eine Zugangskontrolle nicht möglich sein sollte, sind u.U. verstärkte Vorsichtsmaßnahmen in anderen Sicherheitsbereichen erforderlich.

7.2. Ziel

Ein höheres Maß an Sicherheit für das Betriebsgelände.

7.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln:

7.3.1. Das Straßentransportunternehmen sollte so weit wie möglich:

- a) Sicherstellen, dass nur zugelassene Personen, Fahrzeuge und Güter Zugang zu seinen Einrichtungen haben und dass Güter innerhalb des Betriebs nicht manipuliert werden können.
- b) Für angemessene Begrenzungen (Zäune) der Gebäude und des gesamten Geländes sorgen.
- c) Den Zugang zu Bereichen der Aufbewahrung von Dokumentation oder Ladung beschränken.
- d) Challenge-Response-Verfahren im Falle des Betretens von unbefugten oder nicht identifizierten Personen entwickeln.
- e) Gegebenenfalls angemessene elektronische Sicherheitssysteme betreiben, einschließlich Diebstahlalarm-Systemen, Zugangskontrollsystemen und Videoüberwachungssystemen (CCTV).
- f) Bereiche mit Zugangsbeschränkung klar identifizieren.
- g) Den Zugang von privaten Fahrzeugen zu ihrem Betriebsgelände kontrollieren und aufzeichnen.
- h) Das Parken von Fahrzeugen (ausgenommen Fahrzeuge, die Güter im Betrieb anliefern oder abholen) auf bestimmte Bereiche beschränken, die von den Bereichen der aktiven Ladungshandhabung effektiv getrennt sind. Mitarbeiterparkplätze sollten klar von Besucherparkplätzen getrennt sein.
- i) Falls durchführbar und sinnvoll, einen datierten Ausweis für alle Fahrzeuge ausstellen, der den einmaligen Zugang zu einem bestimmten Bereich gewährt, und das Parken auf genehmigte und kontrollierte Bereiche beschränken. Kennzeichen sollten notiert und bei Nachfrage den Zollbehörden mitgeteilt werden.
- j) Nur befugtem Personal und Fahrzeugen mit ordnungsgemäßer Identifizierung den Aufenthalt innerhalb der Ladebereiche und in der Nähe von Material und Systemen erlauben.
- k) Den Zollbehörden auf Ersuchen den Zugang zu Sicherheitskontrollsystemen gewähren.
- l) Den Zollbehörden im Rahmen der nationalen Gesetzgebung auf Ersuchen Informationen über Zulieferer geben, die auf dem Gelände arbeiten, sowie über jedes Unternehmen, das irgendwelche Dienstleistungen für den Transportunternehmer erbringt.

7.3.2. Die Zollbehörden sollten:

- m) Hohe Sicherheitsstandards auf dem Gelände des Straßentransportunternehmers und an genehmigten Clearingstellen anregen und kontrollieren.
- n) Die Straßentransportunternehmen hinsichtlich Sicherheitsstandards in ihren Betrieben beraten.
- o) Sich um Berichte über verdächtige Sendungen oder Personen bemühen, wobei der legale Warenverkehr so wenig wie möglich verzögert oder beeinträchtigt werden sollte.
- p) Straßentransportunternehmen und Straßentransportverbände über die neuesten Erfahrungen der Zollbehörden, über Versiegelungen, Anti-Manipulationssysteme und andere Sicherheitsmaßnahmen informieren.
- q) Auf die spezifischen Bedürfnisse der kleinen und mittleren Unternehmen eingehen und ihnen die erforderliche Beratung, Information, Schulungen usw. zukommen lassen.
- r) Sich um eine automatische Datenaufstellung (mit möglichst geringem Aufwand für den Unternehmer) der Fahrzeuge, Personen usw. bemühen, die zum regelmäßigen Zugang zum Betrieb befugt sind.

8. Sicherheit in Personalfragen

8.1. Prinzip

Die Überprüfung von Mitarbeitern und künftigen Mitarbeitern gemäß den Bestimmungen der nationalen Gesetzgebung.

8.2. Ziel

Verbesserung der Überprüfung des Personals und Hintergrundkontrollen.

8.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln:

- 8.3.1. Der Straßentransportunternehmer sollte der Einstellung von Personal besondere Aufmerksamkeit widmen, u.a. durch Einbeziehung von Sicherheitsfragen in die Arbeitsverträge und Funktionsbeschreibungen. Falls von der nationalen Gesetzgebung erlaubt, sollten bei der Neueinstellung von Mitarbeitern alle sinnvollen Vorkehrungen getroffen werden, um die Identifizierung und Empfehlungen zu überprüfen, um festzustellen, ob Bewerber wegen sicherheitsrelevanter oder zollrechtlicher Delikte vorbestraft sind oder nach der nationalen Gesetzgebung in der Vergangenheit durch Drogenmissbrauch aufgefallen sind.
- 8.3.2. Der Straßentransportunternehmer sollte sicherstellen, dass alle Mitarbeiter in angemessener Form Information und Training in Sicherheitsfragen erhalten.
- 8.3.3. Qualifiziertes Personal eines Straßentransportunternehmens sollte so trainiert/informiert sein, dass es erkennt, ob ein Mitarbeiter dem Druck krimineller Elemente ausgesetzt ist und dass es weiß, welche Verhaltensweise bei entsprechendem Verdacht richtig ist.
- 8.3.4. Das Straßentransportunternehmen und die Zollbehörden sollten gegebenenfalls und in Übereinstimmung mit der nationalen Gesetzgebung regelmäßige Hintergrundkontrollen der Angestellten in sicherheitssensiblen Positionen durchführen und dabei ungewöhnliche Änderungen in der offenbaren sozialen und finanziellen Situation eines Angestellten notieren.
- 8.3.5. Der Straßentransportunternehmer und die Zollbehörden sollten sich der Integrität ihrer Mitarbeiter vergewissern und einen Mechanismus einführen, der die Nachforschung bei einem mutmaßlichen Mangel an Integrität erlaubt.
- 8.3.6. Der Straßentransportunternehmer sollte versuchen, seine Mitarbeiter für Sicherheitsfragen zu sensibilisieren.

9. Sicherheit der Handelspartner

9.1. Prinzip

Die Sicherheit der Handelspartner erweitert die Sicherheit der Versorgungskette auf Zulieferer und Kunden, selbst wenn der Straßentransportunternehmer über diese Parteien keine betriebliche Kontrolle hat. Kommunikation, Bewertung, Training und Verbesserung sind die Schlüsselkomponenten dieses Konzepts.

9.2. Ziel

Das Sicherheitskonzept über die Versorgungskette hinaus erweitern und bereits existierende Sicherheitsmaßnahmen in der Versorgungskette unterstützen.

9.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 9.3.1. Wenn der Straßentransportunternehmer mit Handelspartnern/Lieferanten/Vertragspartnern in der internationalen Versorgungskette Kontakt aufnimmt, sollte er seine Partner auf Sicherheitsfragen aufmerksam machen und Sicherheitsbestimmungen in die Verträge aufnehmen, wenn die betroffenen Parteien damit einverstanden sind.
- 9.3.2. Solche Vertragsbestimmungen sollten die Handelspartner/Lieferanten/Vertragspartner darin bestärken, ihre eigene Sicherheit in der Versorgungskette zu überdenken und bei Bedarf zu verbessern.

- 9.3.3. Der Straßentransportunternehmer sollte soweit möglich mündliche oder schriftliche Beförderungsverträge vermeiden, in denen Barzahlung vorgesehen ist.
- 9.3.4. Zollbehörden und andere Behörden sollten auf Anfrage von Handelspartnern oder Transportunternehmern Auskunft über die Zuverlässigkeit ihrer Partner erteilen, sofern dies rechtlich zulässig ist.
- 9.3.5. Vor der Aufnahme vertraglicher Beziehungen sollte der Transportunternehmer die geschäftlichen Details seiner Kunden überprüfen.
- 9.3.6. Der Transportunternehmen sollte extreme Vorsicht walten lassen, wenn
- a) Kunden für die Beförderung von Gütern oberhalb des Marktpreises Anreize in Bargeld bieten;
 - b) Kunden die Beförderung von Gütern anbieten, die ihr Haltbarkeitsdatum oder die Lagerdauer bereits überschritten haben;
 - c) Kunden die Beförderung von Gütern mit so niedrigem Wert anbieten, dass jede kommerzielle Transaktion unwirtschaftlich wird;
 - d) Unlogische Instruktionen über die Strecke gegeben werden, da im Verhältnis zur direkten Strecke bis zur Lieferadresse die Zurücklegung eines Umwegs verlangt wird;
 - e) Bei Nachfrage nach einem Transport hochwertiger Güter im Allgemeinen und insbesondere, wenn diese von einem Unternehmen stammt, das normalerweise nicht mit solchen Aktivitäten beschäftigt ist.

10. Krisenmanagement und Schadensbegrenzung

10.1. Prinzip

Krisenmanagement und Schadensbegrenzung beinhalten die Vorausplanung und die Einführung von Vorgehensweisen und Prozessen für außerordentliche Umstände.

10.2. Ziele

Die Auswirkungen von Zwischenfällen minimieren.

10.3 Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

- 10.3.1. Der Straßentransportunternehmer sollte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Kontingenzpläne für die Sicherheit in Notsituationen und für die Schadensbegrenzung im Falle eines Sicherheits-Zwischenfalls entwickeln und dokumentieren.
- 10.3.2. Notfallpläne sollten regelmäßige Schulungen der Angestellten und Prüfungen des Plans einschließen.
- 10.3.3. Die Zollbehörden sollten sich bemühen, Unternehmer bei der Entwicklung von Standard-Sicherheitsplänen und anderen sicherheitsrelevanten Maßnahmen zu unterstützen. Ferner sollte die Anwendung ordnungsgemäß durchgeführter und dokumentierter freiwilliger Richtlinien positiv berücksichtigt werden, wenn eine Haftung des Transportunternehmers in Betracht gezogen wird.

11. Kontrollverfahren, Analysen und Optimierung

11.1. Prinzip

Die kontinuierliche Wirksamkeit des Sicherheitsmanagement-Systems sollte durch die Verwendung einer Sicherheitspolitik, durch Sicherheitsziele und Bewertungsergebnisse, durch die Analyse von Daten, Berichte über Sicherheits-Zwischenfälle, korrektive und präventive Handlungen und Managementprüfungen gewährleistet werden. Der Straßentransportunternehmer sollte ein Sicherheitsmanagementsystem einführen, dokumentieren und implementieren und dieses in Übereinstimmung mit den vorliegenden Richtlinien kontinuierlich überprüfen.

11.2. Ziele

Der Straßentransportunternehmer sollte Prozesse der Überprüfung, Messung, Analyse und Optimierung planen und implementieren, um:

11.2.1. Die Übereinstimmung mit den vorliegenden Richtlinien festzustellen

11.2.2. Integrität und adäquates Funktionieren des Sicherheitsmanagement-Systems zu garantieren, und

11.2.3. Potentielle Bereiche für die Steigerung der Effizienz des Sicherheitsmanagement-Systems festzustellen.

11.3. Ansatzpunkte für konsequentes Handeln

11.3.1. Der Straßentransportunternehmer sollte eine Bewertung der Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit den betrieblichen Vorgängen erstellen und angemessene Maßnahmen ergreifen, um diese Risiken abzuschwächen.

11.3.2. Der Straßentransportunternehmer sollte eine regelmäßige Selbsteinschätzung seines Sicherheitsmanagement-Systems durchführen.

11.3.3. Der Straßentransportunternehmer sollte das Verfahren der Selbsteinschätzung und die verantwortlichen Parteien dokumentieren. Gegebenenfalls sollten die Zollbehörden Richtlinien zur Selbsteinschätzung herausgeben, um die Einheitlichkeit zu gewährleisten.

11.3.4. Der Straßentransportunternehmer sollte kontinuierlich die Implementierung und die Wirksamkeit seines Sicherheitsmanagement-Systems prüfen und gegebenenfalls messen. Werden die geplanten Ergebnisse nicht erreicht, sollten mögliche korrektive Maßnahmen ins Auge gefasst und ein Plan zur Verbesserung entwickelt werden, der in das überarbeitete Management-System eingefügt wird.

11.3.5. Das Top-Management sollte das Sicherheitsmanagement-System in festgelegten Abständen überprüfen, um seine kontinuierliche Wirksamkeit sicherzustellen. Aufzeichnungen dieser Prüfungen sollten aufbewahrt und gespeichert werden.

11.3.6. Die Prüfung des Managements sollte die Ergebnisse der Bewertung ebenso einschließen wie das Feedback der designierten Parteien und Empfehlungen für mögliche Verbesserungen. Diese sind in die Planung für den nächsten Zeitabschnitt zu integrieren, um die kontinuierliche Wirksamkeit des Sicherheitsmanagement-Systems zu gewährleisten.

*Working together
for a better future*



s i n c e 1 9 4 8

**International Road Transport
Union, Secretariat General**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation to the
European Union**

32-34 avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation to the
Commonwealth of Independent States**

Office 417, entr. 6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscow 123610
Russia

Tel: +7-095-258 17 59
Fax: +7-095-258 17 60
E-mail: moscow@iru.org
Web: www.iru-cis.ru

