TSR 2026

TAPA Global Standard



TAPA Copyright © PDF Copy

TAPA Americas

1353 Riverstone Pkwy,
Ste 120-320
Canton, GA 30114 USA

www.tapaonline.org

TAPA Asia Pacific

Oxley BizHub 2
62 Ubi Road 1, #06-11
Singapore 408734

www.tapa-apac.org

TAPA EMEA

Kanaalpark 140
2321 JV Leiden
The Netherlands

www.tapaemea.org

© TAPA 2026

Inhaltsverzeichnis

1.0 Einführung ... *3*

1.1 Zweck dieses TSR-Dokuments ... 3

1.2 Ressourcen zur Umsetzung der TAPA TSR ... 3

1.3 Schutz der Richtlinien und Verfahren des LSP ... 3

2.0 Über TAPA ... *4*

2.1 Zweck von TAPA ... 4

2.2 Mission von TAPA ... 4

3.0 TAPA Standards ... *5*

3.1 TAPA Sicherheitsstandards ... 5

3.2 Umsetzung ... 5

4.0 Rechtliche Hinweise ... *6*

4.1 Geltungsbereich ... 6

4.2 Übersetzung ... 6

4.3 Die Marke "TAPA" ... 6

4.4 Haftungsbeschränkung ... 6

5.0 Verträge und Untervergabe ... *7*

5.1 Verträge ... 7

5.2 Untervergabe ... 7

5.3 Untersuchung und Beilegung von TAPA-Beschwerden ... 7

6.0 Ausnahmeregelungen ... *8*

7.0 Trucking Security Requirements ... *9*

S1. Grundsätzliche Anforderungen ... 9

1. Transportsicherheitsprogramm und Organisation ... 9
2. Risikobewertung und operative Sicherheitsplanung ... 12
3. Flottenmanagement und Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit ... 14
4. Transportüberwachung und Alarmreaktion ... 25
5. Sicherheitsprotokolle, Prozesse und Verfahren für den Transport ... 29
6. Verfahren zur Meldung und Untersuchung von Vorfällen ... 42
7. Personalsicherheit und Personalmanagement ... 44
8. Fahrzeugwartung und Management von Sicherheitssystemen ... 48

8.0 Enhanced Options ... *50*

Erweiterte Option A: Überwachung ... 50

Erweiterte Option B: Verriegelungssysteme ... 58

Erweiterte Option C: Bahntransport / Ortungsverfolgung ... 59

Erweiterte Option D: Sicherheitsbegleitung ... 62

Erweiterte Option E: IT- und Cybersicherheitsbedrohungen ... 65

Erweiterte Option F: Alarmvorrichtungen für den Laderaum ... 67

TAPA Copyright © Do Not Copy

1.0 Einführung

1.1 Zweck dieses TSR-Dokuments

Dieses Dokument zu den Trucking Security Requirements (TSR) ist der offizielle TAPA-Standard für sichere Straßentransportdienstleistungen. Es handelt sich um einen gemeinsamen globalen Standard, der in Geschäfts-/Sicherheitsvereinbarungen zwischen Käufern und Logistikdienstleistern (LSPs) und/oder anderen Antragstellern, die eine Zertifizierung anstreben, verwendet werden kann.
Bei der Entwicklung dieses Standards erkennt TAPA die vielfältigen Unterschiede darin an, wie Straßentransportdienstleistungen weltweit, regional und sogar innerhalb einzelner Unternehmen erbracht werden, sowie die Tatsache, dass die TSR auf alle oder einen Teil der von einem LSP/Antragsteller erbrachten Dienstleistungen Anwendung finden können. Abhängig von der Komplexität und Größe der Lieferkette kann die Einhaltung der TAPA-Standards durch einen einzelnen LSP/Antragsteller oder durch mehrere LSPs/Antragsteller und qualifizierte Subunternehmer erreicht werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Geltungsbereich

Die TSR können auf Folgendes Anwendung finden:

- Sämtliche Fracht, die gemäß den TAPA TSR Anforderungen transportiert werden muss.
- Geleaste oder im Eigentum befindliche Fahrzeuge, Anhänger oder Container, die für den Transport von Fracht über einen oder mehrere Straßenabschnitte eingesetzt werden.
- Von einem LSP/Antragsteller betriebene oder an Subunternehmer vergebene Fahrzeuge, Anhänger oder Container, die für den Transport von Fracht über einen oder mehrere Straßenabschnitte eingesetzt werden.

Zielgruppe

Typische Nutzer der TAPA-Standards sind:

- Käufer
- LSPs/Antragsteller
- Strafverfolgungsbehörden oder andere Regierungsorganisationen
- Professionelle Organisationen der Lieferkette
- Versicherer

1.2 Ressourcen zur Umsetzung der TAPA TSR

Die Ressourcen zur Erfüllung der Anforderungen der TSR liegen in der Verantwortung des LSP/Antragstellers und gehen zu Lasten des LSP/Antragstellers, sofern zwischen Käufer und LSP/Antragsteller nichts anderes ausgehandelt oder anderweitig vereinbart wurde.

1.3 Schutz der Richtlinien und Verfahren des LSP

Kopien der Sicherheitsrichtlinien und Verfahrensdokumente werden dem Käufer ausschließlich gemäß den zwischen dem LSP/Antragsteller und dem Käufer unterzeichneten Vertraulichkeitsvereinbarungen übermittelt und sind als vertrauliche Informationen zu behandeln.

2.0 Über TAPA

2.1 Zweck von TAPA

Frachtkriminalität ist eine der größten Herausforderungen in der Lieferkette für Hersteller hochwertiger und diebstahlgefährdeter Produkte sowie deren Logistikdienstleister.

Die Bedrohung geht nicht mehr nur von Gelegenheitstätern aus. Heute agieren organisierte kriminelle Gruppen weltweit und setzen zunehmend ausgefeilte Angriffe auf Fahrzeuge, Betriebsstätten und Personal ein, um ihre Ziele zu erreichen.

TAPA ist ein einzigartiges Forum, das globale Hersteller, Logistikdienstleister, Frachtführer, Strafverfolgungsbehörden und andere Interessengruppen mit dem gemeinsamen Ziel vereint, Verluste in internationalen Lieferketten zu reduzieren. Der Schwerpunkt von TAPA liegt auf der Diebstahlprävention durch den Einsatz von Echtzeitinformationen und den neuesten Präventionsmaßnahmen.

2.2 Mission von TAPA

Die Mission von TAPA besteht darin, zum Schutz der Vermögenswerte seiner Mitglieder beizutragen, indem Frachtverluste innerhalb der Lieferkette minimiert werden. TAPA erreicht dies durch die Entwicklung und Anwendung globaler Sicherheitsstandards, anerkannter Branchenpraktiken, Technologien, Schulungen, Benchmarking, Zusammenarbeit mit Regulierungsbehörden sowie durch die proaktive Identifizierung von Kriminalitätstrends und Sicherheitsbedrohungen in der Lieferkette.

TAPA Copyright © Do Not Copy

3.0 TAPA Standards

3.1 TAPA Sicherheitsstandards

Die folgenden globalen TAPA-Sicherheitsstandards wurden entwickelt, um den sicheren Transport und die sichere Lagerung hochwertiger und diebstahlgefährdeter Fracht zu gewährleisten:

- Die **Facility Security Requirements (FSR)** stellen Mindeststandards speziell für die sichere Lagerung oder Zwischenlagerung innerhalb einer Lieferkette dar.
- Die **Trucking Security Requirements (TSR)** konzentrieren sich ausschließlich auf den Straßentransport und stellen Mindeststandards speziell für den Transport von Produkten auf der Straße innerhalb einer Lieferkette dar.
- Die **Cyber Security Standards (CSS)** sollen Unternehmen ein Instrument an die Hand geben, um die Mindestanforderungen an das IT-Management innerhalb der Lieferkettenprozesse des Unternehmens zu verstehen und so digitale Vermögenswerte vor Cyberangriffen und betrieblichen Ausfällen zu schützen.

Die globalen TAPA-Sicherheitsstandards werden alle drei Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Dieses Dokument behandelt ausschließlich die Anforderungen der TSR!

- Der Zertifizierungsprozess für TAPA TSR ist im **TAPA TSR Certification Framework**-Dokument beschrieben.
- Sowohl die aktuellen Versionen der **TAPA TSR** als auch des **TAPA TSR Certification Framework**-Dokuments müssen befolgt werden, um den TAPA TSR-Zertifizierungsstatus zu erlangen.

3.2 Umsetzung

Die erfolgreiche Umsetzung der TAPA-Sicherheitsstandards hängt von der Zusammenarbeit zwischen LSPs (Logistics Service Providers)/Antragstellern, Käufern (Eigentümern der Fracht) und von TAPA autorisierten Auditoren ab.

TAPA Copyright © Do Not Copy

4.0 Rechtliche Hinweise

4.1 Geltungsbereich

Die TSR sind ein globaler Standard, und alle Abschnitte des Standards sind verbindlich, sofern nicht im Rahmen des offiziellen Ausnahmeverfahrens eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde (siehe Abschnitt 6 des TSR-Standards und Abschnitt 5 des TSR-Zertifizierungsrahmendokuments).

4.2 Übersetzung

In geografischen Regionen, in denen Englisch nicht die erste Sprache ist und in denen eine Übersetzung erforderlich und anwendbar ist, liegt es in der Verantwortung des LSP/Antragstellers und seiner Vertreter sicherzustellen, dass jede Übersetzung der TSR oder eines ihrer Teile die Absichten von TAPA bei der Entwicklung und Veröffentlichung dieser Standards genau wiedergibt.

4.3 Die Marke “TAPA”

“TAPA” ist eine eingetragene Marke der Transported Asset Protection Association und darf ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von TAPA durch ihre offiziell anerkannten Regionalverbände nicht verwendet werden. Die TAPA-Standards und die dazugehörigen Materialien werden durch TAPA veröffentlicht und dürfen ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von TAPA von keiner Partei überarbeitet, bearbeitet oder geändert werden. Ein Missbrauch der Marke TAPA kann zum Entzug der Zertifizierung oder zu rechtlichen Schritten führen.

4.4 Haftungsbeschränkung

Mit der Veröffentlichung dieser Standards übernimmt TAPA keine Garantie oder Gewähr dafür, dass sämtliche Frachtdiebstähle verhindert werden, unabhängig davon, ob die Standards vollständig umgesetzt und ordnungsgemäß angewendet wurden oder nicht. Jegliche Haftung, die sich aus einem Diebstahl von Fracht während der Lagerung oder einem sonstigen Verlust von Fracht während der Lagerung gemäß den TSR-Standards ergeben kann, geht zulasten des LSP/Antragstellers und/oder des Käufers entsprechend den Bestimmungen und Bedingungen ihres gegenseitigen Vertrags sowie den Gesetzen oder Rechtsvorschriften, die im jeweiligen Zuständigkeitsbereich Anwendung finden können.

TAPA Copyright © Do Not Copy

5.0 Verträge und Untervergabe

5.1 Verträge

Der sichere und geschützte Transport, die Lagerung und die Handhabung der Vermögenswerte des Käufers liegen während der Abholung, des Transports, der Lagerung und der Auslieferung gemäß den Bestimmungen eines Freigabedokuments oder Vertrags in der Verantwortung des LSP/Antragstellers, seiner Vertreter und seiner Subunternehmer.

Wird in dem Vertrag zwischen dem LSP/Antragsteller und dem Käufer auf die TSR Bezug genommen oder sind diese Bestandteil des Vertrags, so sind sie ebenfalls im Sicherheitsprogramm des LSP/Antragstellers zu berücksichtigen.

Der LSP hat dem Käufer einen Nachweis der TSR-Zertifizierung sowie gegebenenfalls den Nachweis zu erbringen, dass die TSR-Anforderungen erfüllt wurden. Darüber hinaus ist jede behauptete Nichteinhaltung der TSR-Anforderungen durch den LSP/Antragsteller gemäß den Bedingungen des zwischen dem Käufer und dem LSP/Antragsteller ausgehandelten Vertrags zu klären.

5.2 Untervergabe

Bei der Beauftragung von Subunternehmern muss vertraglich festgelegt werden, dass diese alle aufgeführten TSR-Anforderungen erfüllen. Die internen autorisierten Auditoren des LSP müssen bestätigen, dass der Subunternehmer die TSR-Anforderungen derselben Stufe erfüllt.

5.3 Untersuchung und Beilegung von TAPA-Beschwerden

Erhält TAPA eine formelle Beschwerde über die Leistung eines zertifizierten LSP/Antragstellers, kann TAPA (vorbehaltlich einer Validierung) verlangen, dass der LSP/Antragsteller auf eigene Kosten ein Wiederholungsaudit beauftragt. Besteht der LSP/Antragsteller das Audit nicht oder weigert er sich, diesem Verfahren nachzukommen, kann seine Zertifizierung entzogen werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

6.0 Ausnahmeregelungen

Eine Ausnahmeregelung ist eine schriftliche Genehmigung, mit der ein Unternehmen von einer bestimmten TAPA-Anforderung befreit wird und eine alternative Lösung zur Einhaltung der Anforderung akzeptiert wird. Eine Ausnahmeregelung kann beantragt werden, wenn ein LSP/Antragsteller eine bestimmte Anforderung der TSR nicht erfüllen kann und alternative Maßnahmen begründen kann. Ausnahmeregelungen gelten für die Dauer der Zertifizierung.

TAPA Copyright © Do Not Copy

7.0 Trucking Security Requirements

S1. Grundsätzliche Anforderungen

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
1. Transportsicherheitsprogramm und Organisation																	
Ziel: Festlegung verbindlicher Rahmenbedingungen für die Sicherheitssteuerung, klar definierter Verantwortlichkeiten des benannten Personals sowie einheitlicher Sicherheitsstandards für die gesamte Organisation und des Betriebs des LSP sowie seiner Subunternehmer.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst die Anforderungen an schriftliche Unternehmenssicherheitsrichtlinien einschließlich Verfahren für HVTT-Fracht, die Struktur der Sicherheitsorganisation mit benanntem Personal für die Einhaltung der TAPA TSR Vorgaben und die Überwachung des Programms sowie das Sicherheitsmanagement von Subunternehmern durch formelle Vereinbarungen.																	
1.1 Transportsicherheitsprogramm																	
1.1.1	Alle durch diesen Standard geforderten Verfahren oder Richtlinien müssen dokumentiert und durch Aufzeichnungen nachgewiesen werden.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
1.1.2	Der LSP muss über eine schriftliche Unternehmensrichtlinie zur Sicherheit der Lieferkette (Sicherheitsrichtlinie) verfügen, die von der Unternehmensleitung verabschiedet wurde.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
1.1.3	Spezifische Verfahren für den Umgang mit hochwertiger und diebstahlgefährdeter Fracht (HVTT) müssen vorhanden sein und mit den TSR-Richtlinien im Einklang stehen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
1.2 Sicherheitsorganisation														
1.2.1	Das Management muss formell eine für die Sicherheit am Standort verantwortliche Person (AA) benennen, die für die Aufrechterhaltung der TAPA TSR, den Abschluss von SCARs, die Risikobewertung, den Managementbericht sowie die Anforderungen des Unternehmens an die Lieferkettensicherheit verantwortlich ist. Eine weitere Person (kann dieselbe Person sein) ist außerdem für die Überwachung des TSR-Programms verantwortlich. Dies umfasst die Planung von Konformitätsprüfungen, die Kommunikation mit AAs, die Rezertifizierung, Änderungen am TSR-Standard usw. **Hinweis:** Diese Personen können Angestellte oder extern beauftragte Personen sein, die vertraglich mit der Ausübung dieser Funktion betraut wurden.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
1.3 Sicherheitsmanagement von Subunternehmern																	
1.3.1	TSR- und HVTT-Prozesse und -Verfahren müssen für die Subunternehmer des LSP und des Antragstellers sowie für alle anderen Logistikdienstleister gelten, die für den Transport von Fracht im Rahmen dieses Standards beauftragt werden und müssen in formellen Vereinbarungen zwischen den Parteien berücksichtigt werden.		①	②	③		**N/A**	**N/A**	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
2. Risikobewertung und operative Sicherheitsplanung																	
Ziel: Sicherzustellen, dass LSPs umfassende Risikobewertungen durchführen und sichere Maßnahmen zur operativen Planung umsetzen, um Sicherheitsbedrohungen während des Frachttransports und der Frachtabwicklung zu minimieren.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst Verfahren zur jährlichen Risikobewertung für Routen und Stopps, Anforderungen an die Planung eines sicheren Transports und sicherer Parkplätze, Maßnahmen zum Schutz sensibler Daten (sowie Protokolle zur Business Continuity-Planung)																	
2.1 Verfahren zur Sicherheitsrisikobewertung																	
2.1.1	Der LSP/Antragsteller muss mindestens einmal jährlich eine Risikobewertung für alle Routen und Stopps durchführen, um sicherzustellen, dass die sichersten Routen gewählt werden und die Durchfahrt durch oder Stopps in Hochrisikogebieten auf ein Minimum reduziert werden. Diese Informationen müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden. Die Bewertung muss mindestens Folgendes umfassen: 1. Verfahren zur Vermeidung von Verzögerungen durch die Reduzierung vermeidbarer Verkehrsstaus. 2. Verfahren zur Minimierung der Risiken durch unvermeidbare Verzögerungen auf der Route sowie in Fällen, in denen die fristgerechte Ankunft am Zielort oder an genehmigten Parkplätzen gefährdet sein könnte. 3. Verfahren zur Erkennung und Vermeidung von Kriminalitätsschwerpunkten.		①	②	③		**N/A**	**N/A**	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Hinweis: Alle vorstehenden Anforderungen gelten während der gesamten Obhut der Fracht durch den LSP/Antragsteller oder dessen Dienstleistungspartner, Subunternehmer oder intermodale Anbieter. Gegebenenfalls müssen vom LSP/Antragsteller separate Risikobewertungen durchgeführt werden, um die Risiken seiner Drittanbieter zu identifizieren und zu bewerten. Darüber hinaus müssen die Analyse von Vorfalldaten, Empfehlungen der Strafverfolgungsbehörden sowie der Datenaustausch innerhalb von Branchennetzwerken berücksichtigt werden.													
2.2.1	Der LSP/Antragsteller verfügt über geplante Routen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
2.2.2	Der LSP/Antragsteller hat Zwischenstopps mit Angaben zum jeweiligen Zweck (z. B. Tanken oder Ruhepausen) im Voraus geplant.		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-
	2.3 Schutzmaßnahmen für den Geschäftsbetrieb und sensible Daten													
2.3.1	Der Zugriff auf Versanddokumente und Informationen über die Güter des Käufers wird auf Grundlage des „Need-to-know“-Prinzips kontrolliert, überwacht und dokumentiert.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer 				Soft sided Truck & Trailer 				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks 				Sea Container Road Transport 		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
3. Flottenmanagement und Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit																	
Ziel: Festlegung umfassender Standards für Fahrzeugregistrierung, Fahrzeugortung und Fahrzeugsicherheit für alle im Rahmen der TSR eingesetzten Flottenfahrzeuge, um den Schutz der Fracht und die Transparenz der Betriebsabläufe sicherzustellen.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst die Anforderungen an die Fahrzeugregistrierung und -dokumentation, die Sicherheitsanforderungen für Zugmaschinen einschließlich Ortungs- und Kommunikationssystemen sowie Sicherheitsmaßnahmen für Anhänger, einschließlich Verriegelungssystemen, Plomben und Überwachungseinrichtungen.																	
3.1 Flottenmanagement und Fahrzeugregister																	
3.1.1	Fahrzeuge, die im Rahmen der TSR eingesetzt werden, müssen im TSR-Fahrzeugregister des LSP/Antragstellers aufgeführt sein. Für das Register ist kein bestimmtes Format vorgeschrieben, es muss jedoch für alle Fahrzeuge/Einheiten, die unter das Zertifizierungssystem fallen, mindestens die folgenden Informationen enthalten: 1. Identifikationsdaten der Zugmaschine 2. Identifikationsdaten des Anhängers/Containerfahrgestells 3. TSR-Stufe 4. Datum (Daten) der Audits, Inspektionen und Selbstbewertungen 5. Aufzeichnungen über sämtliche Nichtkonformitäten oder sonstigen Abweichungen 6. Datum der Behebung von Nichtkonformitäten/Abweichungen		①	②	③		**N/A**	**N/A**	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
3.1.2	Der LSP führt eine aktuelle Liste aller eigenen sowie der von Subunternehmern eingesetzten Fahrer, die qualifiziert bzw. geschult sind, die im Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge zu führen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
3.1.3	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte Nachweise vorlegen, dass alle im TSR-Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge (Lkw/Lieferwagen sowie Anhänger/Containerfahrgestelle) bewertet wurden und die Anforderungen der TAPA TSR erfüllen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
3.2 Zugmaschine / Lkw-Lieferwagen														
3.2.1	Laderaum und Fahrerkabine müssen durch eine feste Trennwand oder ein Sicherheitsgitter physisch voneinander getrennt sein.		-	-	-	N/A	N/A	-	①	②	-	-	-	-
3.2.2	Das Fahrzeug muss mit einer Wegfahrsperre ausgestattet sein die verhindert, dass der Motor ohne den Zünd-/Startschlüssel des Fahrzeugs gestartet werden kann.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
3.2.3	Während der gesamten Fahrt müssen ein Primär- und ein Backup-System für die Echtzeit Sprachkommunikation (z. B. Mobiltelefon / Funkgerät) verfügbar sein. Der LSP/Antragsteller muss sicherstellen, dass entweder:		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	• das Büro des LSP/Antragstellers oder ein AMC-System eines Drittanbieters verfügbar ist, das die Funktion der Sprachkommunikation automatisch testen kann; **ODER:** • ein Verfahren vorhanden ist, das sicherstellt, dass vor Fahrtantritt ein manueller Kommunikationstest über beide Systeme durchgeführt wird.													
3.2.4	Mindestens ein System für die Sprachkommunikation in Echtzeit (z. B. Mobiltelefon/Funkgerät) mit dem Büro des LSP/Antragstellers oder einem AMC eines Drittanbieters muss rund um die Uhr (24/7) verfügbar sein.		-	②	③	N/A	N/A	③	-	②	③	-	②	③
3.2.5	In der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens muss an einer verdeckten Stelle dauerhaft ein Ortungsgerät installiert sein, das – sofern verfügbar – mindestens zwei der folgenden Signalübertragungsmethoden nutzen kann: **Methode 1:** 3G oder 4G oder 5G **Methode 2:** SMS/GPRS über GSM **Methode 3:** Satellitengestütztes Ortungsgerät Es muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein. **Hinweis 1:** In Ländern, in denen zwei verschiedene Signalübertragungsmethoden nicht verfügbar sind, muss der LSP/Antragsteller dies gegenüber dem Auditor dokumentieren.		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer 				Soft sided Truck & Trailer 				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks 				Sea Container Road Transport 		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
	Hinweis 2: Um eine zuverlässige und sichere Ortung zu gewährleisten, bleibt die Satellitenkommunikation die einzig wirklich wirksame Ausweichlösung. Alle anderen Methoden, die auf Netzbetreibern basieren, können dazu beitragen, regionale Versorgungslücken zu schließen, sind jedoch durch die unterschiedliche technologische Infrastruktur und den unterschiedlichen Entwicklungsstand der einzelnen Länder eingeschränkt.																
3.2.6	Ein Ortungsgerät muss an einer verdeckten Stelle in der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens installiert sein.		-	-	③		N/A	N/A	③		-	-	③		-	-	③
3.2.7	Das Standard-„Meldeintervall“ der Ortungsgeräte in der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens darf dauerhaft (während der gesamten Route einschließlich aller Pausen) nicht mehr als fünf (5) Minuten zwischen zwei Meldungen betragen.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
3.2.8	Das Standard-„Meldeintervall“ des Ortungsgeräts in der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens darf nicht mehr als fünfzehn (15) Minuten zwischen zwei Meldungen betragen.		-	②	-		N/A	N/A	-		-	②	-		-	②	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
3.2.9	Das Standard-„Meldeintervall“ des Ortungsgeräts in der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens darf nicht mehr als dreißig (30) Minuten zwischen zwei Meldungen betragen.		-	-	③	N/A	N/A	③	-	-	③	-	-	③
3.2.10	Die Ortungsgeräte in der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens müssen Ereignisse melden, darunter: 1. Manipulation an einem 2. der installierten Sicherheitssysteme. 3. Stillstand des Lkw. 4. Batteriestatus des Ortungsgeräts. 5. Öffnung der Tür des Laderaums.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
3.2.11	Die Ortungsgeräte müssen jedes Ereignis einzeln melden.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
3.2.12	Die Ortungsgeräte der Zugmaschine des Lkw/Lieferwagens müssen mit einer Notstrombatterie ausgestattet sein, die die Signalfunktion des Ortungsgeräts für mindestens 24 Stunden aufrechterhalten kann, wobei das „Meldeintervall“ während der Entkopplung des Anhängers mindestens eine Meldung alle fünf Minuten betragen muss.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
3.2.13	Ein manuell aktivierbarer stiller Alarm (Notfallalarm) muss fest in Reichweite des Fahrers installiert sein und ein Signal an die Zentrale des LSP/Antragstellers und/oder an ein AMC eines Drittanbieters senden.		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Es muss ein dokumentiertes Verfahren sowie entsprechende Aufzeichnungen vorhanden sein, um die Wirksamkeit und Zuverlässigkeit des Notfallalarmsystems sicherzustellen													
3.2.14	Ein mobiler Notrufknopf bzw. ein Mobiltelefon mit installierter Notruf-App als zusätzliches, eigenständiges Gerät (das unabhängig von anderen Geräten arbeitet) muss vorhanden sein und bei jeder Alarmübertragung Standortinformationen in Echtzeit bereitstellen. Der Fahrer muss den mobilen Notrufknopf bzw. das Mobiltelefon stets bei sich tragen, sobald er die Fahrerkabine der Zugmaschine verlässt. Der mobile Notrufknopf bzw. das Mobiltelefon muss in der Lage sein, ein Signal an die Zentrale des LSP/Antragstellers und/oder an ein AMC eines Drittanbieters zu senden. Der Fahrer muss sicherstellen, dass der mobile Notrufknopf bzw. das Mobiltelefon während der gesamten Route ausreichend aufgeladen ist. **Hinweis:** Notruf-Apps auf Mobiltelefonen sind nicht zulässig, wenn das Mobiltelefon vor der Aktivierung des Notrufkknopfs entsperrt werden muss.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
3.2.15	Ein lokaler akustischer Alarm muss ausgelöst werden, wenn ein unbefugter Zutritt zur Fahrerkabine erfolgt. **Hinweis:** Der Einbruchsalarm muss den Zutritt über die Türen sowie den Innenraum der		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Kabine überwachen und entsprechend scharfgeschaltet werden (je nachdem, ob sich der Fahrer innerhalb oder außerhalb der Kabine befindet).													
3.2.16	Es muss ein Satellitennavigationssystem (Routenplaner) installiert sein, das Umleitungen, Verkehrsstaus usw. erkennt, um unnötige Stopps oder Verzögerungen zu vermeiden.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
	3.3 Anhänger / Laderaum													
3.3.1	Alle Türen des Laderaums müssen mit dauerhaft installierten, hochwertigen und besonders widerstandsfähigen Verriegelungsvorrichtungen aus Edelstahl oder gehärtetem Stahl ausgestattet sein. Die Verwendung provisorischer Lösungen wie Ketten, Kabel, Leichtmetallstangen oder abnehmbarer Bolzen/Halterungen ist streng untersagt. Diese Verriegelungsvorrichtungen müssen während der gesamten Fahrt geschlossen und verriegelt bleiben. **Hinweis:** Beispiele für Verriegelungsvorrichtungen finden Sie im TAPA-Leitfaden zu Verriegelungssystemen		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
3.3.2	An allen Türen des Laderaums muss entweder eine dauerhaft installierte, hochwertige		-	②	-	N/A	N/A	-	-	②	-	-	②	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Hochsicherheits-Verriegelungsvorrichtung aus Edelstahl oder gehärtetem Stahl mit hoher Materialstärke angebracht sein **ODER** es sind temporäre Vorrichtungen wie Ketten, Kabel, Leichtmetallstangen, abnehmbare Bolzen/Halterungen usw. zu verwenden. Die Verriegelungsvorrichtungen müssen während der gesamten Fahrt verwendet und verriegelt sein.													
3.3.3	Schlösser müssen: A. elektronisch, automatisch oder manuell betätigt werden können; B. eindeutig sein (doppelte Codes/Schlüssel/Passwörter zum Öffnen verschiedener Schlösser sind nicht zulässig); C. Schlösser und ihre Befestigungsvorrichtungen müssen erheblichen Krafteinwirkungen standhalten und manipulationssicher sein **Hinweis:** Erläuterungen und Einzelheiten finden Sie im TAPA-Leitfaden zu Verriegelungssystemen.		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-
3.3.4	Die Türen müssen entsprechend der vom Logistikdienstleister (LSP) oder dem Antragsteller festgelegten Richtlinie gesichert werden.		-	-	③	N/A	N/A	③	-	-	③	-	-	③
3.3.5	Manipulationssichere Plomben		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	sind bei allen Direkttransporten ohne Zwischenstopp zu verwenden. Die Plomben müssen nach ISO 17712 (Klassifizierung I, S oder H) zertifiziert sein. Der LSP/Antragsteller muss über ein dokumentiertes Verfahren verfügen, das die Kontrolle der Plomben sowie die Verantwortlichkeiten dafür regelt, wer (Käufer, Lagerbetreiber oder LSP usw.) für das Anbringen und Entfernen der Plomben zuständig ist. Die Plomben dürfen vom Fahrer weder angebracht noch entfernt werden, es sei denn, der Käufer hat hierfür eine Ausnahmegenehmigung erteilt.													
3.3.6	Bei FTL-Direkttransporten ist ein TIR-Seil mit einem Mindest-Stahldurchmesser von 3 mm zu verwenden.		-	-	-	N/A	N/A	③	-	-	-	-	-	-
3.3.7	Wenn ein beladener Anhänger unbeaufsichtigt abgestellt wird, muss eine Wegfahrsicherung, wie z. B. ein Königszapfenschloss, eine Stützbeinsicherung oder eine Bremsleitungssperre, verwendet werden. Es müssen ein dokumentiertes Verfahren sowie Fahreranweisungen vorhanden sein.		-	②	③	N/A	N/A	③	-	-	-	-	②	③
3.3.8	Das Abstellen, Abkuppeln oder Entkoppeln eines beladenen Anhängers/Containers ist nicht zulässig, es sei denn, dies wurde zuvor schriftlich vom Käufer genehmigt. Es müssen ein dokumentiertes Verfahren sowie Fahreranweisungen vorhanden sein.		①	-	-	N/A	N/A	-	-	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
3.3.9	Im Anhänger/Container muss dauerhaft an einer verdeckten Stelle ein Ortungsgerät installiert sein. Das Gerät kann innen oder außen installiert werden und muss – sofern verfügbar – mindestens zwei der folgenden Signalübertragungsmethoden nutzen können: **Methode 1:** 3G oder 4G oder 5G **Methode 2:** SMS/GPRS über GSM **Methode 3:** Satellitengestütztes Ortungsgerät Es muss mit mindestens einer verdeckten Antenne ausgestattet sein. **Hinweis 1:** In Ländern, in denen zwei verschiedene Signalübertragungsmethoden nicht verfügbar sind, muss der LSP/Antragsteller dies gegenüber dem Auditor dokumentieren. **Hinweis 2:** Um eine zuverlässige und sichere Ortung zu gewährleisten, bleibt die Satellitenkommunikation die einzig wirklich wirksame Ausweichlösung. Alle anderen Methoden, die auf Netzbetreibern basieren, können dazu beitragen, regionale Versorgungslücken zu schließen, sind jedoch durch die unterschiedliche technologische Infrastruktur und den unterschiedlichen Entwicklungsstand der einzelnen Länder eingeschränkt.		①	-	-	N/A	N/A	-	-	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer 			Soft sided Truck & Trailer 			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks 			Sea Container Road Transport 		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
3.3.10	Das Standard-Meldeintervall“ der Ortungsgeräte im Anhänger/Container darf nicht mehr als fünf (5) Minuten zwischen zwei Meldungen betragen. **Hinweis:** Sind Zugmaschine und Anhänger/Container miteinander gekoppelt und ist ein wirksames Warnsystem für das Entkoppeln vorhanden, muss nur eine der beiden Einheiten dieses „Meldeintervall“ erfüllen. Nach dem Entkoppeln müssen beide Ortungsgeräte unabhängig voneinander Meldungen senden; daher muss die Fähigkeit zur unabhängigen Meldung vorhanden sein.		①	-	-	N/A	N/A	-	-	-	-	①	-	-
3.3.11	Werden Anhänger/Container verwendet, müssen die Ortungsgeräte unter anderem folgende Ereignisse melden: 1. Entkoppeln (Abkuppeln) des Anhängers/Containerfahrgestells. 2. Manipulation an einem der installierten Sicherheitssysteme. 3. Stillstand von Lkw/Anhänger/Container. 4. Batteriestatus des Ortungsgeräts.		①	-	-	N/A	N/A	-	-	-	-	①	-	-
3.3.12	Werden Anhänger/Container verwendet, müssen die Ortungsgeräte mit einer Notstrombatterie ausgestattet sein, die die Signalübertragungsfunktion für mindestens 24 Stunden aufrechterhalten kann, wobei das „Meldeintervall“, solange der Anhänger abgekoppelt ist, mindestens eine Meldung alle fünf Minuten betragen muss.		①	-	-	N/A	N/A	-	-	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
3.3.13	Das unbefugte Öffnen einer Tür des Laderaums muss ein Signal an das AMC senden.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
3.3.14	Das unbefugte Öffnen einer Tür des Laderaums löst einen akustischen Alarm mit hoher Lautstärke aus, soweit dies nach den örtlichen Vorschriften zulässig ist. **Hinweis 1:** Es wird erwartet, dass die Lautstärke der Sirene in der unmittelbaren Umgebung des Laderaums/Anhängers deutlich hörbar ist.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
3.3.15	Die Ortungsgeräte müssen jedes Ereignis einzeln melden.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
4. Transportüberwachung und Alarmreaktion																	
Ziel: Einrichtung umfassender Überwachungsprotokolle und Alarmreaktionsverfahren, um ein wirksames Vorfallmanagement und eine kontinuierliche Überwachung der Ortungssysteme während des gesamten Frachttransports sicherzustellen.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst die Anforderungen an Reaktionsprotokolle und jährliche Überprüfungsverfahren, Vereinbarungen über AMC-Dienstleistungen sowie die Schulungsprogramme für Mitarbeitende, Verfahren zum Umgang mit Ausfällen von Ortungssystemen und deren Testprotokolle sowie Verfahren zur Koordination der Disposition bei Routenänderungen und zur Steuerung der Systeme.																	
4.1 Response Protocols																	
4.1.1	Reaktionsprotokolle für Alarme müssen mindestens einmal jährlich überprüft werden,		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	um sicherzustellen, dass sie aktuell, relevant und wirksam sind.													
4.1.2	Das Reaktionsprotokoll muss mindestens konkrete Verfahren für Folgendes umfassen: 1. Kommunikation mit Strafverfolgungsbehörden. 2. Bereitstellung von Informationen und Anweisungen für den/die Fahrer. 3. Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen am Ort des Ereignisses. 4. Schutz der verbleibenden und gefährdeten Fracht. 5. Maßnahmen bei Ausfall des Ortungssystems.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
	4.2 AMC Services													
4.2.1	Der LSP/Antragsteller muss ein internes Schulungsprogramm für Mitarbeitende umsetzen, das die Schulung, die ordnungsgemäße Nutzung von Ortungsgeräten und Sicherheitsausrüstung sowie die Einhaltung der Alarmprotokolle umfasst. Dabei sind insbesondere branchenspezifische Sicherheits- und Schutzmaßnahmen (soweit zutreffend) gemäß Abschnitt 5: **Sicherheitsprotokolle, Prozesse und Verfahren für den Transport** zu berücksichtigen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Alternativ kann der LSP/Antragsteller einen Vertrag mit einem anerkannten Dienstleister abschließen, der die Umsetzung gleichwertiger Sicherheitsmaßnahmen und Schulungsprotokolle für dessen Mitarbeitende sicherstellt.													
4.2.2	Es muss ein internes oder ausgelagertes AMC vorhanden sein, das die folgenden Anforderungen erfüllt: 1. Es ist während der gesamten Durchführung de 2. Transportfahrten betriebsbereit. 3. Die Mitarbeitenden sind geschult, und AMC-bezogene Aufgaben sind Bestandteil ihrer Stellenbeschreibung. 4. Der Standort verfügt über eine Backup-Infrastruktur für den Fall von Strom- oder Netzwerkausfällen.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
4.2.3	Der LSP muss während der Durchführung der Transporte über entsprechend geschulte Mitarbeitende verfügen, die auf Notfälle während des Transports reagieren, den Fahrern Anleitungen und Anweisungen geben sowie die Reaktionsmaßnahmen koordinieren können.		-	②	-	N/A	N/A	-	-	②	-	-	②	-
4.2.4	Die Kontaktperson des LSP muss in der Lage sein, auf Notfälle während des Transports zu reagieren, den Fahrern Anleitungen und Anweisungen zu geben sowie die Reaktionsmaßnahmen zu koordinieren.		-	-	③	N/A	N/A	③	-	-	③	-	-	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
4.2.5	Die Ortungs-/Überwachungssoftware muss einen Alarm an das AMC auslösen, wenn das Ortungsgerät ausfällt oder das GSM-/GPS-Signal länger als sieben Minuten unterbrochen ist.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
4.2.6	Es müssen Verfahren vorhanden sein, die mindestens alle sechs Monate getestet und überprüft werden und das Vorgehen bei einem Ausfall des Ortungsgeräts regeln. Die Verfahren müssen vorsehen, dass alle Probleme oder Fehlfunktionen unverzüglich behoben und dokumentiert werden.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
4.2.7	Das AMC muss in der Lage sein, die Meldefrequenz aller Ortungsgeräte der TSR-Stufe 1 per Fernzugriff („over the air“) anzupassen (zu erhöhen oder zu verringern) und zu verwalten.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
4.2.8	Es muss ein Verfahren vorhanden sein, das sicherstellt, dass die Disposition des LSP/Antragstellers und – sofern eingesetzt – das AMC alle Routenänderungen aufgrund von Navigationssystemhinweisen bestätigen.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
5. Sicherheitsprotokolle, Prozesse und Verfahren für den Transport																	
Ziel: Einrichtung umfassender betrieblicher Sicherheitsverfahren, die alle Phasen des Frachttransports – von der Beladung bis zur Auslieferung – abdecken, um einheitliche Schutzmaßnahmen und Reaktionsprotokolle sicherzustellen.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst dokumentierte Sicherheitsverfahren für verschiedene Vorfallszenarien, Fahrervorschriften und Sicherheitsmaßnahmen für Fahrzeuge, Anforderungen an Versanddokumente und die Dokumentenaufbewahrung, Verfahren für Be- und Entladung einschließlich Verifizierungsprotokollen sowie die Überwachung während des Transports, einschließlich Ortungssystemen, genehmigten Parkplätzen und Notfallverfahren.																	
5.1 Allgemeine Grundsätze der Transportsicherheit																	
5.1.1	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte Verfahren vorhalten, die mindestens Folgendes behandeln: 1. Schutz von HVTT-Fracht bei Sicherheitsvorfällen (hohe Alarmstufe). 2. Reaktion auf verdächtige Handlungen (niedrige Alarmstufe). 3. Erkrankung des Fahrers. 4. Fahrzeugpanne. 5. Streiks. 6. Umleitungen. 7. Unfälle. 8. Schlechtes Wetter. 9. Verweigerung der Annahme der Lieferung oder Unzugänglichkeit des Lieferortes. **Hinweis:** Alle vorstehenden Anforderungen gelten für den Zeitraum, in dem sich die Fracht in der Obhut des LSP/Antragsteller oder dessen Dienstleistungspartner,		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.													
5.1.2	Die Fahreranweisungen müssen vorsehen, dass die Türen der Fahrerkabine während der Fahrt verschlossen und alle Fenster geschlossen sind, sofern deren Öffnung nicht aus betrieblichen Gründen erforderlich ist.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.1.3	Der Zugang zu den Fahrzeugschlüsseln ist auf den Fahrer sowie das Management des LSP/Antragstellers zu beschränken.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.1.4	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte und umgesetzte Verfahren für die sichere Verwaltung von Schlüsseln für Lkw, Vorhängeschlösser, Königszapfenschlösser und sonstige relevante Sicherheitsausrüstung eingerichtet haben. Diese Verfahren müssen Folgendes umfassen: **1. Schlüsselverwaltung:** a. Benennung autorisierter Personen, die für die Ausgabe, Rücknahme und Aufbewahrung der Schlüssel verantwortlich sind. b. Verfahren zur Führung eines Schlüsselprotokolls mit Datum, Uhrzeit und Verwendungszweck der Ausgabe und Rückgabe. c. Sichere Aufbewahrung der Schlüssel in dafür vorgesehenen Bereichen, beispielsweise in verschlossenen Schränken oder Schlüsselsafes, wenn sie nicht verwendet werden.		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	d. Regelmäßige Überprüfungen, um die Richtigkeit der Schlüsselbestände sicherzustellen und etwaige Abweichungen festzustellen. . **2. Maßnahmen zur Schlüsselsicherheit:** a. Verwendung eindeutiger Kennzeichnungen oder Codierungssysteme zur Nachverfolgung und Unterscheidung der Schlüssel für verschiedene Fahrzeuge und Sicherheitseinrichtungen. b. Umsetzung von Zutrittskontrollmaßnahmen, um den Zugang zu Schlüsseln ausschließlich autorisiertem Personal zu ermöglichen. c. Verfahren zur unverzüglichen Meldung verlorener oder gestohlener Schlüssel und zur Einleitung geeigneter Sicherheitsmaßnahmen, wie z. B. dem Austausch oder der Neukodierung von Schlössern.													
5.1.5	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte und umgesetzte Verfahren für die sichere Verwaltung von Schlüsseln für Lkw, Vorhängeschlösser, Königszapfenschlösser usw. eingerichtet haben.		-	-	③	N/A	N/A	③	-	-	③	-	-	③
5.1.6	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte und umgesetzte Verfahren für die Verwaltung und Kontrolle von Plomben und Schlössern an Anhänger-/Containertüren eingerichtet haben. Diese Verfahren müssen Folgendes umfassen: **1.** Verwaltung und Kontrolle von Plomben an Anhänger-/Containertüren:		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	a. Richtlinien für das Anbringen und Entfernen von Plomben an Anhängern/Containern. b. Verfahren zur Überprüfung der Unversehrtheit der Plomben vor und nach der Be- bzw. Entladung. c. Dokumentation der Plombennummern und Überprüfung der Unversehrtheit der Plomben bei Inspektionen. **2.** Verwaltung und Kontrolle von Schlössern an Anhänger-/Containertüren, Bolzenschlössern und sonstiger relevanter Türsicherheitsausrüstung**:** a. Verfahren zum Sichern und Überprüfen der Funktionsfähigkeit von Türschlössern, Bolzenschlössern und sonstiger Sicherheitsausrüstung. b. Regelmäßige Wartung und Inspektion der Türschlösser, um deren ordnungsgemäße Funktion sicherzustellen. c. Dokumentation aller an Türschlössern und Sicherheitsausrüstung durchgeführten Wartungs- oder Reparaturarbeiten.													
5.1.7	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte und umgesetzte Verfahren eingerichtet haben, die Folgendes umfassen: 1. Die Verwaltung und Kontrolle von Plomben an Anhänger-/Containertüren. 2. Die Verwaltung und Kontrolle von Schlössern an Anhänger-/Containertüren, Bolzenschlössern und sonstiger relevanter		**-**	**-**	③	**N/A**	**N/A**	③	**-**	**-**	③	**-**	**-**	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Türsicherheitsausrüstung, sofern diese verwendet werden.													
5.1.8	Versanddokumente müssen vollständig, korrekt und leserlich sein und mindestens Folgendes enthalten: 1. Uhrzeit und Datum der Abholung/Zustellung. 2. Unterschrift und Name des Fahrers in Druckschrift. 3. Unterschriften des Versand- und Empfangspersonals. 4. Angaben zur Sendung sowie etwaige besondere Anweisungen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.1.9	Der LSP/Antragsteller muss Aufzeichnungen über sämtliche Abholungen und Zustellnachweise für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren aufbewahren oder gegebenenfalls die geltenden örtlichen gesetzlichen Vorschriften befolgen, je nachdem welcher Zeitraum länger ist. Diese Unterlagen müssen im Falle einer erforderlichen Untersuchung eines Verlustes zugänglich sein.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.1.10	Versanddokumente müssen bis zu ihrer Vernichtung sicher aufbewahrt werden.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.1.11	Sofern vom Käufer verlangt, ist für eingehende und/oder ausgehende Sendungen ein Vorabbenachrichtigungsverfahren (Pre-Alert) anzuwenden. Die Einzelheiten der Vorabbenachrichtigung müssen zwischen dem		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Käufer und dem LSP/Antragsteller vereinbart werden. Vorgeschlagene Angaben umfassen: 1. Abfahrtszeit. 2. Voraussichtliche Ankunftszeit. 3. Name des Transportunternehmens. 4. Name des Fahrers. 5. Kennzeichen des Fahrzeugs. 6. Angaben zur Sendung (Anzahl der Packstücke, Gewicht, Frachtbriefnummer usw.). 7. Plombennummern des Anhängers/Containers. **Hinweis:** Alle vorstehenden Anforderungen gelten für den Zeitraum, in dem sich die Fracht in der Obhut des LSP/Antragsteller oder dessen Dienstleistungspartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.													
5.2 Be- und Entladung														
5.2.1	Der LSP/Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst: 1. Vor der Beladung: a. Überprüfung des Batterieladezustands aller einzusetzenden Ortungsgeräte. b. Durchführung eines Funktionstests aller einzusetzenden Ortungsgeräte sowie der		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	dazugehörigen Alarmvorrichtungen. c. Dokumentation der Ergebnisse. 2. Nach der Beladung und vor der Abfahrt: a. Durchführung eines Funktionstests aller einzusetzenden Ortungsgeräte, ausgenommen der Laderaumtüren sowie aller im Laderaum installierten Alarmsensoren bzw. Detektionseinrichtungen. b. Dokumentation der Ergebnisse.													
5.2.2	Der LSP/Antragsteller muss die vor Fahrtantritt durchzuführenden Kontrollen dokumentieren, mit denen die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs gemäß den örtlichen Vorschriften sichergestellt wird. Der Fahrer muss die Durchführung dieser Kontrollen dokumentieren. Bei Teilladungstransporten (LTL) mit mehreren Zwischenstopps sind diese Kontrollen nur vor der ersten Abfahrt des Tages erforderlich. **Hinweis:** Bei TSR-1-Routen muss die Kontrolle vor Fahrtantritt zusätzlich die Unversehrtheit des Anhängers sowie der Schlösser und Plomben umfassen. Die entsprechenden Aufzeichnungen sind einen (1) Monat aufzubewahren.		①	②	③	**N/A**	**N/A**	③	①	②	③	①	②	③
5.2.3	Abweichungen, die bei der Kontrolle vor Fahrtantritt festgestellt werden, müssen der Betriebszentrale des LSP/Antragstellers gemeldet werden. Jede Verzögerung oder Umleitung, die sich aus diesen Abweichungen ergibt, muss mit den TSR-Standards im Einklang stehen. Die entsprechenden		①	②	③	**N/A**	**N/A**	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	Verfahren müssen Bestandteil des Fahrerhandbuchs bzw. der schriftlichen Fahreranweisungen sein.													
5.2.4	Der LSP/Antragsteller muss Verfahren dokumentieren, die sicherstellen, dass Fahrer und Ausrüstung bereitgestellt werden, die in der Lage sind, die Ladung ohne vermeidbare Unterbrechungen bis zum ersten planmäßigen Stopp zu transportieren (z. B. aufgrund von Kraftstoffmangel, Essenspausen, geplanten Reparaturen, vorgeschriebenen Lenkzeiten usw.).		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.2.5	Der LSP/Antragsteller muss über dokumentierte Verfahren verfügen, mit denen die Anzahl der Kartons und Paletten vor der Beladung sowie nach der Entladung überprüft wird. Die Nachweise hierüber sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.2.6	Alle Frachtstücke müssen anhand der Versanddokumente und Ladungsverzeichnisse überprüft werden, um sicherzustellen, dass Kennzeichnung, Gewichte, Stückzahlen sowie gegebenenfalls besondere Handhabungsanweisungen korrekt sind.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
5.2.7	Sofern dies nicht durch die Richtlinien des Versenders oder Empfängers untersagt ist, muss die Richtlinie des LSP/Antragstellers vorsehen, dass Fahrer bei der Be- und Entladung anwesend sind, um die Stückzahl zu		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer 				Soft sided Truck & Trailer 				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks 				Sea Container Road Transport 		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
	bestätigen. Falls die Richtlinien des Versenders oder Empfängers diese Praxis untersagen, müssen diese Richtlinien für Auditzwecke verfügbar sein.																

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
5.3 Während des Transports														
5.3.1	Für Lkw/Lieferwagen muss der LSP/Antragsteller über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das die Möglichkeit zur Einrichtung von Geofencing für Routen und Parkplätze umfasst.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
5.3.2	Für beladene Anhänger/Container muss der LSP/Antragsteller über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das die Möglichkeit zur Einrichtung von Geofencing für Routen und Parkplätze umfasst.		①	-	-	N/A	N/A	-	-	-	-	①	-	-
5.3.3	Der LSP/Antragsteller muss über ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren verfügen, das Folgendes umfasst: 1. Ortung des Lkw/Lieferwagens. 2. Die Möglichkeit zur Einrichtung von Geofencing für Routen und Parkplätze 3. Dokumentierte Reaktionsprotokolle für den Umgang mit Notfällen.		-	②	-	N/A	N/A	-	-	②	-	-	②	-
5.3.4	Der LSP/Antragsteller muss Ad-hoc-Änderungen von Routen und Stopps oder Verzögerungen aufgrund unvorhergesehener Ereignisse dem Käufer melden, sofern der Käufer keine schriftlichen Anweisungen erteilt hat, dies nicht zu tun.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
5.3.5	Es müssen Verfahren vorhanden sein, die vorschreiben, dass der Fahrer das Fahrzeug unter normalen Umständen nur zu		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
	genehmigten Zeiten und an genehmigten Orten verlassen darf.													
5.3.6	Für ungeplante Stopps, z. B. aufgrund eines medizinischen Notfalls oder eines Unfalls/einer Panne, muss ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren vorhanden sein, das Folgendes umfasst: **1. Vorgehensweise der Fahrer:** a. Benachrichtigung der Disposition. b. Verriegelung aller Türen und Aktivierung sämtlicher Sicherheitseinrichtungen. c. Benachrichtigung des AMC. **2. Vorgehensweise des AMC:** a. Der Lkw und/oder die Sendung müssen kontinuierlich in Echtzeit überwacht werden, bis der Transport fortgesetzt werden kann. **3. Vorgehensweise des LSP:** a. Der LSP/Antragsteller muss über ein Verfahren verfügen, um die Sendung bei einem längeren ungeplanten Stopp zu schützen. b. Der LSP/Antragsteller muss den Käufer innerhalb von 24 Stunden über einen solchen Vorfall informieren. **Hinweis:** Alle vorstehenden Anforderungen gelten für den Zeitraum, in dem sich die Fracht in der Obhut des LSP/Antragsteller oder dessen Dienstleistungspartner oder Subunternehmer befindet.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer 				Soft sided Truck & Trailer 				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks 				Sea Container Road Transport 		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
5.3.7	Falls der Fahrer Zugmaschine und Anhänger verlassen muss, muss hierfür ein detailliertes und dokumentiertes Verfahren vorhanden sein. Alle Türen müssen verriegelt und vorhandene Alarmanlagen aktiviert werden.		-	②	③		N/A	N/A	③		-	②	③		-	②	③
5.3.8	Das Fahrerhandbuch bzw. die Fahreranweisungen müssen genehmigte und verbotene Parkmöglichkeiten sowie Halteplätze aufführen.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
5.3.9	Beladene Lkw /Lieferwagen /Anhänger/ Container dürfen nicht unbeaufsichtigt zurückgelassen werden, es sei denn, sie befinden sich auf einem im Voraus (mit dem Käufer) genehmigten, definierten sicheren Parkplatz, der in den Risikobewertungsprozess des LSP aufgenommen wurde.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-
5.3.10	Der Fahrer muss vor und nach jedem Stopp bzw. jeder Ruhepause die Unversehrtheit des Anhängers sowie der Schlösser und Plomben überprüfen. Diese Kontrollen sind zu dokumentieren und die Aufzeichnungen einen (1) Monat aufzubewahren.		①	-	-		N/A	N/A	-		①	-	-		①	-	-

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer 				Soft sided Truck & Trailer 				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks 				Sea Container Road Transport 		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
5.3.11	Der LSP/Antragsteller muss über eine Richtlinie verfügen, um die Nutzung sicherer Parkplätze für beladene Lkw festzulegen und umzusetzen. Diese muss unter anderem Folgendes umfassen: 1. Ein Entscheidungsverfahren zur Auswahl der zu nutzenden Parkplätze. 2. Eine aktuelle Liste der genehmigten Parkplätze. 3. Maßnahmen für den Fall, dass kein genehmigter Parkplatz verfügbar ist. 4. Eine Liste verbotener Parkmöglichkeiten oder Handlungen.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
5.3.12	Unbefugten Personen ist der Zutritt zum Lkw oder Anhänger untersagt. Der LSP/Antragsteller muss über Richtlinien und Verfahren verfügen, um zu verhindern, dass sich unbefugte Personen im Lkw oder Anhänger aufhalten (z. B. Anhalter, Freunde, nicht fahrende Familienangehörige, Kinder usw.).		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
6. Verfahren zur Meldung und Untersuchung von Vorfällen																	
Ziel: Festlegung verbindlicher Fristen für die Meldung von Vorfällen, umfassender Untersuchungsverfahren und Verfahren zur Zusammenarbeit mit Strafverfolgungsbehörden, um eine wirksame Reaktion auf Sicherheitsvorfälle und Frachtverluste sicherzustellen.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst Anforderungen an die unverzügliche Meldung von Vorfällen sowie Fristen für detaillierte Untersuchungsberichte, schriftliche Richtlinien zur Untersuchung von Verlusten einschließlich Verfahren zur Benachrichtigung des Käufers und zum Informationsaustausch, Anforderungen an die Zusammenarbeit mit Strafverfolgungsbehörden einschließlich wichtiger Kontaktlisten und Meldeverfahren sowie Verpflichtungen zur Unterstützung der Hersteller bei der Untersuchung.																
6.1 Untersuchungsbericht und Kontakte zu Strafverfolgungsbehörden (LEA)																	
6.1.1	Der LSP/Antragsteller muss über eine schriftliche, umgesetzte und mit den Käufern geteilte Richtlinie verfügen, die sicherstellt, dass alle Frachtverluste untersucht werden. Diese muss unter anderem Folgendes umfassen: 1. Benachrichtigung des Käufers über vermutete oder bestätigte Diebstähle innerhalb von 24 Stunden. 2. Ein Untersuchungsverfahren, das vom LSP/Antragsteller routinemäßig bei Verlustuntersuchungen eingeleitet wird (ein Flussdiagramm gilt als bewährte Praxis). 3. Festlegung, welche Informationen an einen Käufer weitergegeben werden dürfen und welche nicht.. 4. Der LSP sollte als bewährte Praxis Strafverfolgungsbehörden unverzüglich über jeden Vorfall mit Verlust, Verletzung/Überfall oder vorsätzlicher		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
	Sachbeschädigung durch Erstattung einer offiziellen Anzeige informieren. **Hinweis:** Alle vorstehenden Anforderungen gelten unabhängig davon, ob sich der Verlust ereignet hat, während sich die Fracht unter der Kontrolle des LSP/Antragstellers oder seiner Servicepartner, Subunternehmer oder intermodalen Dienstleister befand. Darüber hinaus wird eine namentliche oder anonyme Meldung an die TAPA-Vorfalldatenbank ausdrücklich begrüßt.																
6.1.2	Der LSP/Antragsteller muss eine Liste der Kontakte zu Strafverfolgungsbehörden (LEA) entlang seiner Transportrouten führen. Darüber hinaus muss ein dokumentiertes Verfahren vorhanden sein, das regelt, wie Strafverfolgungsbehörden im Falle eines Diebstahls kontaktiert werden und wie die Zusammenarbeit mit ihnen erfolgt. Die Kontaktliste und das Verfahren müssen sowohl in der Hauptgeschäftsstelle als auch für die Fahrer verfügbar sein.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
7. Personalsicherheit und Personalmanagement																	
Ziel: Festlegung umfassender Standards für die Personalsicherheit, die Einstellungs-, Schulungs-, Kündigungs- und Wiedereinstellungsverfahren abdecken, um die Integrität der Belegschaft und das Sicherheitsbewusstsein innerhalb der gesamten Organisation zu gewährleisten.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst Einstellungs- und Überprüfungsverfahren einschließlich der Prüfung des Strafregisters und der Beschäftigungshistorie für alle Mitarbeitenden und Auftragnehmer, verpflichtende Sicherheitsschulungen für Fahrer und Mitarbeitende mit Zugang zu Informationen einschließlich regelmäßiger Wiederholungsschulungen, Verfahren beim Ausscheiden aus dem Unternehmen zur Rückgabe von Unternehmenswerten und zum Entzug von Systemzugriffsrechten sowie Verfahren für die Wiedereinstellung mit dokumentierten Überprüfungen von zuvor entlassenen Mitarbeitern oder abgelehnten Bewerbern.																
7.1 Einstellung																	
7.1.1	Der LSP/Antragsteller muss über ein Verfahren zur Überprüfung /Prüfung/ Hintergrundüberprüfung verfügen, das mindestens die Beschäftigungshistorie der letzten fünf Jahre sowie eine Überprüfung des Strafregisters umfasst. Die Überprüfung gilt für alle Bewerber, einschließlich Mitarbeitender und Auftragnehmer. Der LSP/Antragsteller muss zudem vertraglich vereinbaren, dass ein gleichwertiges Verfahren auch bei Vertragsunternehmen angewendet wird, die Zeitarbeitskräfte bereitstellen.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
7.1.2	Zeitarbeitskräfte müssen eine Erklärung unterzeichnen, dass gegen sie derzeit keine strafrechtlichen Verurteilungen vorliegen und dass sie die Sicherheitsverfahren des LSP/Antragstellers einhalten werden.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
7.1.3	Es muss ein Verfahren für den Umgang mit falschen Erklärungen von Mitarbeitenden des LSP/Antragstellers vor und nach der Einstellung vorhanden sein.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
7.1.4	Aktuelle Personalunterlagen (eigene Mitarbeitende des LSP sowie Mitarbeitende von Subunternehmern) müssen für die Überprüfung durch den LSP im Rahmen der Verfahren zur Sicherstellung der Personalintegrität verfügbar sein. Beispiele für solche Unterlagen sind der Schulungsstatus, die Dauer der Beschäftigung usw..		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
7.2 Schulung														
7.2.1	Der LSP/Antragsteller muss Schulungen zu Abhol- und Zustellungsverfahren bereitstellen, die für Fahrer und Beifahrer auch die Erkennung und Verhinderung von Täuschung und Betrug umfassen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
7.2.2	Mit den Fahrern muss ein Schulungsprogramm zum Sicherheitsbedrohungsbewusstsein durchgeführt und in den Fahrerunterlagen dokumentiert werden. Diese Schulung muss mindestens Folgendes umfassen: 1. Bewusstsein für Sicherheitsbedrohungen. 2. Verhalten bei Raubüberfällen. 3. Fahrzeugkontrollen.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
	4. Erkennung sich entwickelnder Bedrohungen. 5. Auswahl und Nutzung sicherer Parkplätze. 6. Angemessene Reaktionen auf Bedrohungssituationen. 7. Kommunikation mit Polizei und Management. 8. Diese Schulung muss vor dem Transport einer Ladung mit HVTT-Gütern und anschließend alle zwei (2) Jahre durchgeführt werden. **Hinweis:** Alle vorstehenden Anforderungen gelten für den Zeitraum, in dem sich die Fracht in der Obhut des LSP/Antragsteller oder dessen Dienstleistungspartner, Subunternehmer oder intermodalen Anbieter befindet.																
7.2.3	Mitarbeitende mit Zugang zu Informationen (wie Versanddokumentation) erhalten eine Schulungen zur Sensibilisierung für den Informationsschutz		①	②	③		**N/A**	**N/A**	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
7.3 Beendigung																	
7.3.1	Es müssen Verfahren vorhanden sein, die bei ausscheidenden Mitarbeitenden mindestens Folgendes regeln: Rückgabe von Sachwerten, Deaktivierung von Netzwerkkonten sowie Löschung bzw. Änderung von Passwörtern. Dies umfasst mindestens: 1. Mitarbeiterausweise. 2. Zutrittsausweise. 3. Schlüssel. 4. Ausrüstung und Kleidung. 5. Vertrauliche Informationen. Der LSP muss für das Ausscheiden von Mitarbeitenden eine Checkliste verwenden. **Hinweis:** Es wird empfohlen, dass die Checkliste eine Aufstellung aller zurückgegebenen Sachwerten enthält. Die Checklisten sind mindestens fünf Jahre (oder entsprechend den örtlichen gesetzlichen Vorschriften) aufzubewahren.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
7.3.2	Schutz der Daten des Käufers: Der Zugang zu physischen oder elektronischen Systemen, die Daten des Käufers (z. B. Bestandsdaten oder Zeitpläne) enthalten, muss entzogen werden. Hierfür ist ein dokumentiertes Verfahren erforderlich.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
7.4 Wiedereinstellung																	

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer				Soft sided Truck & Trailer				Rigid Vans/ Fixed Body Trucks				Sea Container Road Transport		
			①	②	③		①	②	③		①	②	③		①	②	③
7.4.1	**Wiedereinstellung:** Es müssen Verfahren vorhanden sein, die verhindern, dass der LSP/Antragsteller Mitarbeitende erneut einstellt, wenn die Gründe für die Ablehnung oder Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses weiterhin bestehen. **Hinweis:** Vor einer Wiedereinstellung sind die entsprechenden Unterlagen zu überprüfen (z. B. Hintergrundinformationen zu zuvor entlassenen Mitarbeitenden oder zu Bewerbern, deren Bewerbung zuvor abgelehnt wurde).		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③
8. Fahrzeugwartung und Management von Sicherheitssystemen																	
Ziel: Einrichtung verbindlicher Wartungsprogramme und Prüfverfahren für Fahrzeuge und Sicherheitssysteme, um die Betriebssicherheit und die Wirksamkeit der Sicherheitsmaßnahmen innerhalb der gesamten Fahrzeugflotte sicherzustellen.																	
Beschreibung: Dieser Abschnitt umfasst Wartungsprogramme für Fahrzeuge gemäß den Herstellervorgaben, Verfahren zur Wartung und Prüfung von Sicherheitssystemen mit festgelegten Überprüfungsintervallen für Ortungsgeräte und Alarmsysteme, Anforderungen an Software-Updates für Navigationssysteme sowie Verfahren zur Selbstbewertung des Fahrzeugregisters einschließlich der Aufbewahrung dokumentierter Nachweise und der Bereitstellung für Audits durch Dritte.																	
8.1 Fahrzeugwartung																	
8.1.1	Der LSP/Antragsteller muss Wartungsprogramme für Fahrzeuge gemäß den Herstellervorgaben dokumentieren.		①	②	③		N/A	N/A	③		①	②	③		①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

Req. No	Requirement / Control		Hard sided Truck & Trailer			Soft sided Truck & Trailer			Rigid Vans/ Fixed Body Trucks			Sea Container Road Transport		
			①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③
8.1.2	Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte Nachweise darüber vorlegen, dass alle nachfolgenden Selbstbewertungen des LSP/Antragstellers (festes oder fortlaufendes Programm – das alle Fahrzeuge im TSR-Fahrzeugregister umfasst) mindestens einmal alle zwölf Monate durch den LSP/Antragsteller erneut selbst bewertet werden. Die entsprechenden Aufzeichnungen sind für Auditzwecke aufzubewahren.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③
8.2 Wartung und Prüfung von Sicherheitssystemen														
8.2.1	Verfahren für die Ortung, die Reaktion auf lokale Alarme sowie die Wartung müssen eingerichtet, getestet und mindestens alle sechs Monate überprüft werden. Die Verfahren müssen vorsehen, dass alle Probleme oder Fehlfunktionen unverzüglich behoben und dokumentiert werden.		①	②	-	N/A	N/A	-	①	②	-	①	②	-
8.2.2	Es müssen Verfahren für den Umgang mit unbefugtem Öffnen der Laderaumtüren vorhanden sein. Diese Verfahren sind mindestens alle zwölf Monate zu testen und zu überprüfen.		①	-	-	N/A	N/A	-	①	-	-	①	-	-
8.2.3	Im Navigationssystem muss die jeweils aktuell verfügbare Softwareversion installiert sein und verwendet werden.		①	②	③	N/A	N/A	③	①	②	③	①	②	③

TAPA Copyright © Do Not Copy

8.0 Enhanced Options

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
Ziel: Festlegung zusätzlicher, erweiterter und umfassender Standards für Alarmüberwachungszentralen, um eine wirksame Überwachung der Fahrzeug- und Frachtsicherheit sowie eine effektive Reaktion auf Sicherheitsvorfälle sicherzustellen.	
Beschreibung: Dieser Abschnitt beschreibt die Rollen und Verantwortlichkeiten sowohl der Alarmüberwachungszentrale (AMC) als auch des LSP im Zusammenhang mit der Alarmüberwachung und der Reaktion auf Vorfälle sowie die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der AMC.	
A.1	**Rollen, Verantwortlichkeiten und Leistungsfähigkeiten der Alarmüberwachungszentrale (AMC)**
A.1.1	Die Alarmüberwachungszentrale (AMC) muss für ihren vorgesehenen Zweck geeignet und vom LSP/Antragsteller oder Käufer vor ihrer Nutzung genehmigt sein. 1. Die AMC ist als rechtmäßiger Geschäftsbetrieb gemäß den Anforderungen des jeweiligen Landes zugelassen und registriert.* 2. Die AMC muss über die erforderlichen Genehmigungen zum Betrieb als Alarmüberwachungs-/Alarmempfangszentrale verfügen. **Hinweise:** a. *Der LSP/Antragsteller kann eine externe (beauftragte) oder interne (eigenes Personal) AMC nutzen. Sämtliche Anforderungen gelten jedoch gleichermaßen für extern oder intern betriebene AMCs. Ausnahmen von dieser Anforderung bedürfen der Genehmigung durch TAPA gemäß dem Standardverfahren für Ausnahmegenehmigungen. Der Antrag auf Ausnahmegenehmigung muss mit Unterstützung des LSP/Antragstellers und seines Kunden eingereicht werden. b. Sind mehrere AMCs an der Alarmüberwachung und Ereignisreaktion beteiligt, muss zwischen der primären und der sekundären AMC ein Vertrag bestehen. Die sekundäre AMC muss in die Zertifizierung einbezogen werden und die Anforderungen der erweiterten Überwachung erfüllen. Die beteiligten AMCs sollten ihre koordinierten Aktivierungs- und Reaktionsverfahren mindestens einmal jährlich testen.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
A.1.2	Die AMC muss eine dauerhafte Einrichtung mit robuster Bauweise sein. 1. Die AMC muss durch angemessene physische Sicherheitsmaßnahmen (Zutrittskontrolle, Türverriegelung, Einbruchmeldeanlagen, Videoüberwachung, Ausweis- und Besucherregelungen) geschützt sein, um Mitarbeitende, Informationen und Betriebsabläufe vor negativen äußeren Einflüssen, seien sie natürlicher oder vom Menschen verursachter Art einschließlich krimineller Angriffe, zu schützen. 2. Im Überwachungsraum muss mindestens ein Notfallalarmknopf installiert sein, der mit einem zuverlässigen externen Sicherheitsdienst oder einer Strafverfolgungsbehörde (LEA) verbunden ist. Das Eskalationsverfahren umfasst den sofortigen Anruf beim Sicherheitsdienst bzw. der Strafverfolgungsbehörde sowie die Verwendung eines Passworts bzw. Überfallcodes für das Überwachungspersonal. Das Verfahren ist zu dokumentieren und alle drei Monate zu testen. 3. Die AMC muss über zuverlässige Wasser- und Stromversorgung verfügen.
A.1.3	Der Standort und der Betrieb der AMC sind mindestens einmal jährlich einer Risikobewertung zu unterziehen. 1. Die Risikobewertung ist zu dokumentieren und von der AMC-Leitung zu überprüfen. 2. Die Risikobewertung muss eine Bewertung der Gegenmaßnahmen, Aktionspläne, des Krisenmanagements und Pläne zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes für alle identifizierten Risiken und Notfälle umfassen.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
A.1.4	Die AMC muss über angemessene Verfahren verfügen, um ihre Mitarbeitenden zu schützen und den Betrieb aufrechterhalten zu können. 1. Der Betrieb der AMC muss durch standortspezifische Betriebsverfahren geregelt werden, die mindestens jährlich überprüft und bei Bedarf aktualisiert werden. 2. Eskalationsverfahren für die Aktivierung des Notrufalarms müssen implementiert sein und die sofortige Kontaktaufnahme mit einem externen Sicherheitsdienst und/oder den Strafverfolgungsbehörden umfassen. Passwort- und/oder Überfallcodefunktionen für das Überwachungspersonal müssen aktiviert sein. Das Verfahren ist zu dokumentieren und alle drei Monate zu testen. 3. Ein System zur Prüfung von Fahrzeugüberwachungsalarmen, mit dem Stärken und Schwächen bei der Verwaltung von Alarmen und Systemen bewertet werden, muss mindestens zweimal jährlich durchgeführt werden. 4. Ein dokumentierter Wartungsplan für alle kritischen Systeme muss vorhanden sein. 5. Die Rollen und Verantwortlichkeiten der AMC-Überwachungsmitarbeitenden dürfen nicht durch zusätzliche, nicht AMC-bezogene Aufgaben beeinträchtigt werden. 6. Management- und Personalstärke müssen als ausreichend bewertet werden, um die erforderlichen Rollen und Verantwortlichkeiten wahrnehmen zu können.
A.1.5	Ein dokumentiertes Schulungsprogramm für AMC-Mitarbeitende sowie entsprechende Schulungsnachweise müssen vorhanden sein. Das Programm muss Folgendes umfassen: 1. Einweisung neuer Mitarbeitender. 2. Schulung zur Funktionsweise der technischen Systeme. 3. Jährlicher Zeitplan für Schulungen und Auffrischungskursen zu allen relevanten Notfall- und Standardarbeitsanweisungen. 4. Vorgaben für die Kommunikation mit dem LSP/Antragsteller. 5. Vertraulichkeit von Daten und Schutz geistigen Eigentums.
A.1.6	Für eigenes Personal und Zeitarbeitskräfte müssen Überprüfungsverfahren vorhanden sein, die – soweit nach lokalem Recht zulässig – die Beschäftigungshistorie, Beschäftigungslücken, strafrechtliche Verurteilungen, Beendigungen früherer Beschäftigungsverhältnisse in derselben oder einer vergleichbaren Branche sowie berufsbezogene Qualifikationen umfassen

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
A.1.7	Die AMC verfügt über umfassende Verfahren zur Fahrzeugüberprüfung vor der Abfahrt. 1. Sicherstellen, dass angemessene Systemprüfungen durchgeführt werden, um die ordnungsgemäße Funktion der Signal- und Überwachungseinrichtungen zu bestätigen. 2. Verfahren für den Umgang mit Störungen sowie deren Meldung an die zuständige interne Leitung bzw. an den LSP/Antragsteller müssen vorhanden sein. **Hinweis:** Kommunikationsprüfungen mit den Fahrern und gegebenenfalls deren Begleitpersonen werden empfohlen.
A.1.8	Die AMC muss über Verfahren verfügen, die sicherstellen, dass Alarmereignisse zeitnah und wirksam bearbeitet werden. 1. Es muss in der Lage sein, zeitnah auf mehrere Ereignisse gleichzeitig zu reagieren. 2. Ereignisse müssen kategorisiert und für jede Kategorie Zielreaktionszeiten festgelegt werden. Alarme mit höchster Priorität müssen innerhalb von zwei Minuten nach ihrer Auslösung bearbeitet werden. 3. Die AMC verfügt über Reaktionsprotokolle zur Überwachung aller erforderlichen Fahrzeuge, Sensoren und Alarme gemäß den Vorgaben des LSP/Antragsteller. Es muss ein Protokoll über Alarmauslösungen, empfangene GPS-Warnmeldungen und die ergriffenen Maßnahmen geführt werden. 4. Werden von der AMC oder dem LSP/Antragsteller bereitgestellte Fahrzeugüberwachungssysteme verwendet, muss die AMC über einen eindeutigen, identifizierbaren Zugang für eine sichere Anmeldung verfügen. 5. Verfahren und Kontaktdaten zur Weiterleitung von Fahrzeugalarmen an die zuständigen Einsatzkräfte müssen vorhanden sein. Diese müssen Folgendes umfassen: a. Den Fahrzeugführer. b. Nationale und/oder lokale Strafverfolgungsbehörden (LEA). Soweit vorhanden und zutreffend außerdem: c. Zentrale oder lokale Ressourcen der AMC. d. Vom AMC beauftragte Dienstleistungspartner. e. Anbieter von Fahrzeugbegleitdiensten. f. Zentrale oder lokale Ressourcen des LSP. 6. Die AMC muss über Kontaktdaten der zuständigen Strafverfolgungsbehörden in jedem Land und für jeden Streckenabschnitt verfügen (nicht nur über allgemeine Notrufnummern) sowie über Kontakte zu Einsatzpartnern, die bei jeder Art von Notfall Unterstützung leisten können. 7. Die Qualität der Überwachung, die Alarmannahme und die Eskalationsverfahren müssen täglich überprüft und dokumentiert werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
	8. Alle Systemfehler oder Mängel sowie der Nachweis der Behebung müssen dokumentiert werden. 9. Alle operativen Fehler oder Verstöße gegen die Verfahren müssen erläutert, das Ereignis dokumentiert und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen festgehalten werden. 10. Kennzahlen (KPIs) und Statistiken zum Alarmmanagement müssen für Audits durch die AMC-Leitung sowie vorab autorisierte LSP/Antragsteller verfügbar sein. 11. Sämtliche historischen Daten zu Alarmen entlang der Routen und den ergriffenen Maßnahmen müssen mindestens 30 Tage verfügbar sein. **Hinweise:** a. Es sollte ein System zur Klassifizierung aller Alarme vorhanden sein. Höchste Priorität haben Alarme mit Gefahr für Leben oder körperliche Unversehrtheit. b. Der Alarmstatus muss je nach Situation eskaliert oder deeskaliert werden. c. Verfahren zur Kontaktaufnahme mit dem Fahrer während eines Alarmereignisses müssen vorhanden sein. d. Codewörter oder Formulierungen zur Überprüfung der Situation des Fahrers können festgelegt sein, diese dürfen jedoch die Sicherheit des Fahrers nicht gefährden
A.1.9	Die AMC muss Verfahren vorhalten, die eine Kommunikation in mehreren Sprachen ermöglichen. 1. Möglichkeit zur Kommunikation mit Fahrzeugführern und/oder Rettungsdiensten in einer gemeinsam gesprochenen Sprache oder mithilfe eines Dolmetschers bzw. eines geeigneten Kommunikationsmittels. 2. Sprachoptionen der AMC müssen für die Routen der überwachten Fahrzeuge verfügbar sein. 3. Die verfügbaren Sprachoptionen müssen in einem geeigneten Verfahren oder Protokoll eindeutig beschrieben sein. Dies muss auch ein Ausnahmeverfahren für Fälle umfassen, in denen keine gemeinsame Sprache verfügbar ist.
A.1.10	Die AMC muss für jedes Fahrzeug eine eindeutige Identifikation und Nachverfolgung verwenden.
A.1.11	Die AMC muss den Standort der Fahrzeuge in Echtzeit oder in den mit dem LSP vorab vereinbarten Intervallen überwachen. **Hinweis:** Es muss ein Verfahren vorhanden sein, das sicherstellt, dass die Anforderungen des LSP/Antragstellers umgesetzt und aufrechterhalten werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
A.1.12	Die AMC muss dokumentierte Verfahren für den Empfang und die Bearbeitung von Signalen der Fahrzeugüberwachungseinrichtungen vorhalten. Diese müssen Folgendes umfassen: 1. Einbruchsalarm in der Fahrerkabine. 2. Fester und mobiler Notrufalarm. 3. Unerlaubter Halt. 4. Abkoppeln des Anhängers (sofern ein Anhänger verwendet wird). 5. Unbefugtes Öffnen der Laderaumtür. 6. Routenabweichung (Geofencing-Alarm). 7. Ausfall der Sprachkommunikation. 8. Verlust des Ortungssignals. 9. Manipulation des Ortungsgeräts. 10. Batteriestatusalarm.
A.1.13	Die AMC muss nachweisen können, dass sie die individuellen Anforderungen des LSP/Antragstellers und/oder seiner Kunden hinsichtlich Überwachung, Reaktion und Benachrichtigung bei Alarmauslösungen angemessen erfüllen kann. **Hinweis:** Es genügt, wenn die AMC Beispiele individueller Überwachungspläne zur Unterstützung der Konformität mit dieser Anforderung vorlegen.
A.1.14	Die AMC muss eine Liste der Standorte führen, an denen sie zusätzlich zum Einsatz von Strafverfolgungsbehörden oder in Fällen, in denen diese nicht reagieren können, ein lokales Einsatzteam bereitstellen kann. Diese Einsatzfähigkeit ist in den AMC-Verfahren zu dokumentieren. Nicht aufgeführte Standorte gelten als Standorte ohne lokale Einsatzteam-Kapazität.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
A.1.15	Die AMC muss über glaubwürdige Pläne zur Geschäftsresilienz und -kontinuität verfügen, die Folgendes sicherstellen: 1. Die AMC hat eine Risikobewertung durchgeführt und einen Bericht erstellt, der Pläne zur Geschäftsaufrechterhaltung für verschiedene Notfälle umfasst. Dazu gehören mindestens Brand, Überschwemmung, verweigerter Zugang zur AMC und Cyberangriffe. 2. Lokale Notstrombatterien müssen vorhanden sein, die kritische Überwachungs- und Kommunikationssysteme der AMC mindestens zehn Minuten lang versorgen können. 3. Die AMC muss Maßnahmen zur unterbrechungsfreien Stromversorgung ihrer Server und Überwachungssysteme umgesetzt haben. Die Notstromversorgung muss durch einen oder mehrere Generatoren erfolgen, die durch eine USV gemäß EN 62040-1 oder einer gleichwertigen Norm unterstützt werden. Am Standort muss ausreichend Kraftstoff vorhanden sein, um den Generator mindestens 24 Stunden lang betreiben zu können. 4. Es muss ein Verfahren vorhanden sein, das sicherstellt, dass sich die AMC gegen Cyberangriffe auf ihre kritischen Datensysteme schützen kann. Außerdem müssen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Systeme nach einem erfolgreichen Cyberangriff festgelegt sein.
A.2	**Rollen und Verantwortlichkeiten des LSP/Antragstellers**
A.2.1	Zwischen dem LSP/Antragsteller und der AMC muss eine formelle Vereinbarung bestehen. Diese muss mindestens Folgendes enthalten: 1. Überblick über die betrieblichen Anforderungen des LSP/Antragstellers. 2. Service-Level der AMC und des LSP/Antragstellers. 3. Liste der Verfahren und Protokolle, die von der Vereinbarung abgedeckt werden. 4. Festlegung der Informationen bzw. Daten, die weitergegeben werden dürfen oder nicht weitergegeben werden dürfen. 5. Befugnis des LSP/Antragstellers zur Durchführung von Audits der AMC-Betriebsabläufe. 6. Zulässige Kommunikation der AMC mit dem LSP/Antragsteller, dessen Kunden und dessen Servicepartnern.
A.2.2	Es muss ein Verfahren zur Überprüfung und zeitnahen Anpassung der formellen Vereinbarung zwischen dem LSP/Antragsteller und der AMC vorhanden sein. Dieses muss Folgendes abdecken: 1. Umsetzung kleiner betrieblicher Anpassungen der Geschäftsanforderungen. 2. Identifizierung und Umsetzung wesentlicher Änderungen der Geschäftsanforderungen aufgrund betrieblicher Erfordernisse oder risikobedingter Ereignisse und Bedrohungen.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option A: Überwachung
A	**Verpflichtende Anforderungen**
A.2.3	Dem Fahrer müssen vom LSP/Antragsteller dokumentierte Verfahren zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen Folgendes verlangen: 1. Die Alarmanlagen der Laderaumtüren des Fahrzeugs sind aktiviert und funktionsfähig. 2. Unmittelbar vor der Beladung sind alle installierten Ortungsgeräte aktiviert und funktionsfähig. 3. Alle Alarmereignisse, die der Fahrer erkennen und auf die er reagieren muss. Diese umfassen: a. Einbruchalarm in der Fahrerkabine. b. Fester und mobiler Notfallalarm. c. Unbefugter Halt. d. Abkoppeln des Anhängers (sofern ein Anhänger verwendet wird). e. Unbefugtes Öffnen der Laderaumtür. f. Routenabweichung (Geofencing-Alarm). g. Ausfall der Sprachverbindung. h. Verlust des Ortungssignals. i. Manipulation des Ortungsgeräts. j. Batteriestatusalarm.
A.2.4	Der LSP/Antragsteller muss der AMC spezifische Routeninformationen zur Verfügung stellen, die hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben überwacht werden müssen. Diese umfassen: 1. Detaillierte oder allgemeine Routenpläne. 2. Name und Kontaktdaten des Fahrers. 3. Genehmigte Parkplätze für Übernachtungen oder Ruhepausen. 4. Fahrzeugdaten (einschließlich Kennzeichen). 5. Voraussichtliche Belade- bzw. Abfahrtszeit. 6. Voraussichtliche Ankunfts- bzw. Entladezeit. **Hinweis:** Es muss ein dokumentiertes Verfahren zur Bereitstellung dieser Informationen vorhanden sein, das bei Bedarf zur Einsicht verfügbar ist.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option B: Verriegelungssysteme				
B	**Verpflichtende Anforderungen**				
Ziel: Bereitstellung zusätzlicher, erweiterter Maßnahmen zur Verhinderung eines unbefugten Zugangs zu Laderäumen.					
Beschreibung: Diese Anforderungen sehen mehrere zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen vor, die Diebstahl verhindern sollen und die Unversehrtheit des Laderaums während des Transports gewährleisten.					
B.1	Die Türen des Laderaums müssen mit innenliegenden oder geschützten Türscharnieren ausgestattet sein.	☑	**N/A**	☑	**N/A**
B.2	Die Türen des Laderaums dürfen nicht unabhängig voneinander geöffnet werden können; die erste Tür muss die zweite Tür in ihrer Position halten.	☑	**N/A**	☑	**N/A**
B.3	Der Laderaum muss mit einem innenliegenden Verriegelungssystem für die Hecktüren ausgestattet sein, das per Fernsteuerung betätigt wird.	☑	**N/A**	☑	**N/A**

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option C: Bahntransport / Ortungsverfolgung
C	**Verpflichtende Anforderungen**
Ziel: Sicherstellung der systematischen Identifizierung und Minderung von Sicherheitsbedrohungen an Abfahrts- und Ankunftsbahnterminals, um Frachtverluste zu verhindern.	
Beschreibung: Diese erweiterte Option umfasst zusätzliche Anforderungen für multimodale Transporte einschließlich des Schienentransports und konzentriert sich auf Sicherheitsrisikobewertungen von Bahnterminals, anwendbare HVTT-Verfahren, Untersuchungen von Vorfällen sowie Ortungsgeräten.	
C.1	**Risikobewertung**
C.1.1	Der LSP/Antragsteller muss Risikobewertungen der zu nutzenden Abfahrts- und Ankunftsbahnterminals durchführen. Sicherheitsbedrohungen sind zu identifizieren und die Minderungsmaßnahmen des LSP/Antragstellers und/oder des/der Bahnterminalbetreiber(s) zur Minimierung von Bedrohungen, die zu Frachtverlusten führen könnten, sind zu dokumentieren. Die Risikobewertung muss mindestens Folgendes umfassen: 1. Der Risikobewertungsprozess muss dokumentiert sein und es dem Management des LSP/Antragstellers ermöglichen fundierte Entscheidungen über bestehende Schwachstellen und die Angemessenheit der Maßnahmen zur Risikominderung zu treffen. 2. Die Risikobewertung muss mindestens einmal jährlich durchgeführt bzw. aktualisiert werden. 3. Die Bewertung typischer Bedrohungen muss Folgendes umfassen: a. Diebstahl von Fracht, Containern oder Fahrzeugen. b. Diebstahl oder Vervielfältigung von Informationen, die für einen Betrugsfall genutzt werden könnten. c. Unbefugter Zugang zu Terminalanlagen und Außenbereichen. d. Manipulation der Fracht. e. Wirksamkeit der Sicherheitssysteme. f. Verfahren zur Abschreckung bzw. Verhinderung betrügerischer Frachtabholungen. g. Aufrechterhaltung der Sicherheit bei Personalmangel, Naturkatastrophen usw. **Hinweis:** Diese Informationen müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.
C.2	**HVTT Verfahren**
C.2.1	Der LSP/Antragsteller und der/die Bahnterminalbetreiber müssen eine formelle Vereinbarung über den Umgang mit FTL-Fahrzeugen, Anhängern oder Containern treffen, die vom LSP/Antragsteller gegenüber dem Bahnterminalbetreiber als „HVTT- oder gefährdete Ladungen“ deklariert wurden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option C: Bahntransport / Ortungsverfolgung
C	**Verpflichtende Anforderungen**
C.2.2	Der LSP/Antragsteller muss gemeinsam mit dem/den Bahnterminalbetreiber(n) Betriebsabläufe vereinbaren, dokumentieren und umsetzen. Diese müssen Folgendes umfassen: **1. Übergabe am Abfahrtsterminal (LSP/Antragsteller):** a. Kontrolle des Fahrzeugs/Anhängers/Containers bei der Ankunft am Terminal. b. Integritätsprüfung – Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulation. **2. Dokumentation korrekt und unterzeichnet:** c. Kontrollen vor der Abfahrt (Bahnterminalbetreiber). d. Sichere Lagerung und Überwachung vor dem Verladen auf den Zug. e. Integritätsprüfung – Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulation. **3. Verfahren während des Bahntransports (Bahnterminalbetreiber):** f. Verfahren zur Benachrichtigung des LSP/Antragsteller über längere Verzögerungen und Umleitungen. g. Festgelegte Maßnahmen zur Risikominderung bei Sicherheitsvorfällen, Personalmangel oder Erkrankung des Zugpersonals, Zugausfällen, Streiks, Unfällen oder widrigen Wetterbedingungen. h. Kontrolle des Fahrzeugs/Anhängers/Containers bei der Ankunft am Terminal. i. Integritätsprüfung – Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulation. **4. Kontrollen und Übergabe am Ankunftsterminal (LSP/Antragsteller):** j. Kontrolle des Fahrzeugs/Anhängers/Containers bei der Ankunft am Terminal. k. Integritätsprüfung – Plomben und Schlösser unversehrt, keine Anzeichen von Manipulation. l. Dokumentation korrekt und unterzeichnet. m. Verfahren zur Vorabbenachrichtigung (Pre-Alert) des nächsten Bestimmungsorts ist definiert und umgesetzt. **5.** Der LSP/Antragsteller muss mit dem Bahnterminalbetreiber ein Verfahren für die Kommunikation bei Notfällen sowie die Eskalation von Ereignissen vereinbart haben. Dieses Verfahren muss rund um die Uhr (24/7) in Kraft sein. **6.** Der LSP/Antragsteller muss sicherstellen, dass Schulungsverfahren vorhanden und ausreichend sind, um die Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb des eigenen Bereichs abzudecken. **7.** Der LSP/Antragsteller muss sicherstellen, dass die Schulungsverfahren des Bahnterminalbetreibers vorhanden und ausreichend sind, um die Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb des Bereichs des/der Bahnterminalbetreiber(s) abzudecken.

TAPA Copyright © DO Not Copy

Sektion	Erweiterte Option C: Bahntransport / Ortungsverfolgung
C	**Verpflichtende Anforderungen**
C.3	**Untersuchungen**
C.3.1	Der LSP/Antragsteller muss mit dem Bahnterminalbetreiber eine Vereinbarung über das Mindestmaß an Zusammenarbeit und Informationsaustausch treffen, das zwischen dem LSP und dem Bahnterminalbetreiber erforderlich ist. Diese muss mindestens Folgendes umfassen: 1. Fristen, innerhalb derer der Bahnterminalbetreiber fehlende oder verlorene Fracht dem LSP melden muss. 2. Bekannte Einzelheiten zum Verlust sowie der Stand der Untersuchung müssen in einer ersten Meldung mitgeteilt werden (Ort, Vorgehensweise, Stand der Ermittlungen sowie – sofern beteiligt – Einzelheiten zur Reaktion der Strafverfolgungsbehörden (LEA)). 3. Ein gemeinsames Entscheidungsverfahren zur Einstufung eines Frachtverlustvorfalls als aufgeklärt oder ungeklärt. **Hinweis:** Die Einzelheiten dieser Vereinbarung müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.
C.4	**Einsatz von Ortungseinrichtungen**
C.4.1	Werden elektronische Ortungssysteme des LSP/Antragstellers oder des Bahnterminalbetreibers eingesetzt, um das Fahrzeug, den Anhänger oder den Container des LSP/Antragstellers während des Schienentransports oder während der Lagerung im Bahnterminal zu verfolgen, muss zwischen dem LSP/Antragsteller und dem Bahnterminalbetreiber ein Verfahren für die Überwachung sowie die Reaktionsmaßnahmen vereinbart werden. **Hinweis:** Die Einzelheiten dieser Vereinbarung müssen dem Käufer auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option D: Sicherheitsbegleitung
D	**Verpflichtende Anforderungen**
Ziel: Festlegung umfassender Standards für die Beauftragung und Steuerung professioneller Sicherheitsbegleitdienste zum Schutz hochwertiger Fracht während des Straßentransports.	
Beschreibung: Diese erweiterten Anforderungen beziehen sich auf Begleitdienste für Fracht, sofern diese für den Transport von HVTT-Fracht eingesetzt werden.	
D.1	**Leistungsstandard des Sicherheitsbegleitunternehmens**
D.1.1	Zwischen dem LSP/Antragsteller und dem Sicherheitsbegleitunternehmen muss eine formelle Vereinbarung bestehen. Diese muss mindestens Folgendes enthalten: 1. Einen Überblick über die betrieblichen Anforderungen des LSP/Antragstellers. 2. Die Leistungsstandards des Sicherheitsbegleitunternehmens und des LSP/Antragstellers. 3. Eine Liste der Verfahren oder Protokolle, die von der Vereinbarung abgedeckt werden. 4. Festlegung der Informationen bzw. Daten, die weitergegeben werden dürfen oder nicht weitergegeben werden dürfen. 5. Die Befugnis des LSP/Antragstellers, Audits der Betriebsabläufe des Sicherheitsbegleitunternehmens durchzuführen. 6. Die zulässige Kommunikation des Sicherheitsbegleitunternehmens mit dem LSP/Antragsteller, dessen Kunden und dessen Dienstleistungspartnern.
D.1.2	Für die Begleitung von Straßenfahrzeugen muss eine geschulte und anerkannte interne Fachkraft oder ein externes Sicherheitsunternehmen eingesetzt werden. **Hinweis:** Wird ein externer Dienstleister eingesetzt, muss diese Dienstleistung von einer professionellen Organisation erbracht werden, die über eine entsprechende Zertifizierung der örtlichen Sicherheitsbehörden und/oder nationalen Behörden verfügt .

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option D: Sicherheitsbegleitung
D	**Verpflichtende Anforderungen**
D.1.3	Dem LSP/Antragsteller muss ein Sicherheitsbegleitdienst zur Verfügung stehen. Dokumentierte Verfahren müssen vorhanden und unmittelbar umsetzbar sein und mindestens Folgendes umfassen: **1. Begleitfahrzeuge müssen:** a. gemäß den Herstellervorgaben und den gesetzlichen Anforderungen ordnungsgemäß gewartet werden. b. Vollständig betankt sein und eine gründliche Überprüfung vor Fahrtantritt durchlaufen haben, bevor sie zur Begleitung des Transportfahrzeugs zugelassen werden. c. Mit einem Notfallalarm ausgestattet sein, der per Knopfdruck und/oder Sprachaktivierung ausgelöst werden kann. Alternativ ist ein tragbares Gerät mit derselben Funktion und demselben Zweck zulässig, das vom Sicherheitspersonal mitgeführt und mit der Betriebszentrale bzw. der AMC verbunden ist. d. Über eine Sprachkommunikation in Echtzeit mit dem Fahrer des Transportfahrzeugs, der Betriebszentrale des Sicherheitsbegleitunternehmens und der externen AMC (sofern Ortungs-/Überwachungseinrichtungen in den zu begleitenden Fahrzeugen installiert sind) verfügen.
D.1.4	Dem LSP/Antragsteller muss ein offener und/oder verdeckter Sicherheitsbegleitdienst zur Verfügung stehen. Offene Begleitfahrzeuge müssen über eine entsprechende Kennzeichnung verfügen, aus der hervorgeht, dass es sich um ein privates Sicherheitsfahrzeug handelt. Verdeckte Begleitfahrzeuge dürfen keine sichtbaren Kennzeichnungen aufweisen.
D.2	**Begleitpersonal**
D.2.1	Das Begleitpersonal muss professionell geschult und fachlich geeignet sein. Die Mindestanforderungen umfassen: 1. Während des Einsatzes muss die Standarduniform des Sicherheitsbegleitunternehmens und/oder eine Warnweste mit hoher Sichtbarkeit getragen werden, damit das Personal eindeutig als Sicherheitspersonal erkennbar ist. 2. Mitführen eines offiziellen Unternehmensausweises sowie eines persönlichen Ausweisdokuments, um Anfragen von Strafverfolgungsbehörden (LEA) oder anderen Aufsichtsbehörden nachkommen zu können. 3. Erfolgreiches Bestehen einer Eignungs- und/oder Einstellungsprüfung, die die Eignung für die vorgesehene Tätigkeit und die Fähigkeit zur Erfüllung aller erforderlichen Aufgaben bestätigt. 4. Vorliegen von Schulungs- und Fortbildungsnachweisen für alle Aspekte der ausgeübten Tätigkeit, einschließlich Notfallmaßnahmen, Vorgaben zu Sicherheitsbegleitpatrouillen, Reaktionen auf Alarme/Störungen sowie Kommunikation mit Strafverfolgungsbehörden und der Geschäftsleitung. 5. Das Einstellungsverfahren muss eine Überprüfung/Sicherheitsprüfung/Hintergrundüberprüfung umfassen

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option D: Sicherheitsbegleitung
D	**Verpflichtende Anforderungen**
D.3	**Verfahren des Sicherheitsbegleitunternehmens**
D.3.1	Es muss ein Verfahren vorhanden sein, um die formelle Vereinbarung zwischen dem LSP/Antragsteller und dem Sicherheitsbegleitunternehmen regelmäßig zu überprüfen und zeitnah anzupassen. Dieses muss Folgendes umfassen: 1. Die Vorgehensweise bei der Umsetzung kleinerer operativer Anpassungen der Geschäftsanforderungen. 2. Die Ermittlung und Umsetzung größerer Änderungen der Geschäftsanforderungen aufgrund betrieblicher Erfordernisse oder risikobedingter Ereignisse und Bedrohungen.
D.3.2	Das Mitführen von Schusswaffen ist nur zulässig, wenn sämtliche nachstehenden Voraussetzungen erfüllt sind und eine belastbare Richtlinie besteht, die diese Anforderungen regelt: 1. Die örtlichen gesetzlichen Bestimmungen erlauben das Mitführen von Schusswaffen und das Begleitpersonal erfüllt sämtliche gesetzlichen und behördlichen Anforderungen. 2. Es liegen Nachweise vor, dass sowohl die Frachteigentümer als auch der LSP/Antragsteller dem Mitführen von Schusswaffen durch das Begleitpersonal zugestimmt haben. 3. Das Sicherheitsbegleitunternehmen hat eine Risikobewertung durchgeführt, welche die Notwendigkeit des Mitführens von Schusswaffen sowie die Bedingungen festlegt, unter denen diese verwendet werden dürfen oder nicht verwendet werden dürfen. 4. Sämtliche Mitarbeitenden des Sicherheitsbegleitunternehmens, die an der Beschaffung, Wartung, Aufbewahrung, Schulung des Personals und dem Mitführen von Schusswaffen beteiligt sind, erfüllen die örtlichen gesetzlichen und behördlichen Anforderungen. Ein entsprechender Nachweis ist dem autorisierten Auditor vorzulegen.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option E: IT- und Cybersicherheitsbedrohungen
E	**Verpflichtende Anforderungen**
Ziel: Festlegung umfassender Richtlinien und Verfahren zur Cybersicherheit, um IT-Systeme, Daten und Lieferkettenprozesse vor Cyberbedrohungen zu schützen.	
Beschreibung: Diese erweiterte Option legt zusätzliche Anforderungen an die Cybersicherheit fest, die über den Basisstandard hinausgehen, um die digitalen Systeme von Transportdienstleistern vor Cyberbedrohungen zu schützen, die die Sicherheit der Fracht beeinträchtigen oder den Betrieb stören könnten.	
E.1	Der LSP/Antragsteller muss über Sicherheitsrichtlinien für IT- und Cyberbedrohungen verfügen. Diese Richtlinien können in separaten oder in einem gemeinsamen Dokument festgehalten werden. Die Richtlinien müssen Folgendes erläutern: 1. Die Maßnahmen des LSP/Antragstellers zur Identifizierung und Abwehr von Bedrohungen. 2. Die vorhandenen Richtlinien und Verfahren zum Schutz, zur Erkennung, zum Testen und zur Reaktion auf Sicherheitsvorfälle. 3. Die Verfahren zur Wiederherstellung von IT-Systemen und/oder Daten. 4. Das Kommunikationsprotokoll gegenüber Käufern/Kunden zur Minderung der Auswirkungen auf die Lieferkette innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden eines Vorfalls. 5. Wie die Richtlinien jährlich überprüft und bei Bedarf aktualisiert werden.
E.2	Der LSP/Antragsteller muss über ein Schulungsprogramm verfügen, das Mitarbeitenden Schulungen zum Sicherheitsbewusstsein im Bereich der Informationssicherheit vermittelt. Diese Schulung muss: 1. Die Rollen und Verantwortlichkeiten von Computeranwendern bei der Aufrechterhaltung der Informationssicherheit sowie die damit verbundenen Vorteile behandeln. 2. Ein System umfassen, das sicherstellt, dass Nachweise über die Teilnahme an Schulungen geführt und mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden.
E.3	Der LSP/Antragsteller muss über eine schriftliche Richtlinie verfügen, die sicherstellt, dass auch bei Subunternehmern und/oder Lieferanten Cybersicherheitsmaßnahmen umgesetzt werden. Diese Richtlinie muss sicherstellen, dass: 1. Die Cybersicherheitsanforderungen des LSP/Antragstellers den Subunternehmern und/oder Lieferanten mitgeteilt und in die vertraglichen Vereinbarungen aufgenommen werden. 2. Für den Fall, dass Subunternehmer und/oder Lieferanten die Cybersicherheitsanforderungen des LSP/Antragstellers nicht anerkennen oder deren Umsetzung verweigern, dokumentierte Maßnahmen vorhanden sind, die die daraus entstehenden Risiken für die Cybersicherheitsanforderungen des LSP/Antragstellers und seiner Kunden mindern.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option E: IT- und Cybersicherheitsbedrohungen
E	**Verpflichtende Anforderungen**
E.4	Der LSP/Antragsteller muss über einen Plan zur Überbrückung von Stromausfällen verfügen, der die Stromversorgung kritischer IT-Systeme für mindestens 48 Stunden sicherstellt, z. B. durch eine Notstromversorgung oder einen Ersatzgenerator.
E.5	Die Informationssysteme des LSP/Antragstellers müssen mit lizenzierter Antiviren- und Antimalware-Software ausgestattet sein. Die Antiviren- und Antimalware-Software muss über die neuesten Updates verfügen.
E.6	Der LSP/Antragsteller muss über einen angemessenen IT-Notfall-Wiederherstellungs-Plan (DRP) verfügen, der die Wiederherstellung nach Angriffen auf kompromittierte Systeme regelt. Dieser muss unter anderem alle erforderlichen Verfahren zur Datensicherung, Software-Sicherung und Wiederherstellung umfassen.
E.7	Die Informationssysteme des LSP/Antragstellers müssen gesichert werden. Diese Sicherungen müssen regelmäßig getestet werden. Die Sicherungsdaten müssen verschlüsselt und an einen zweiten, externen Standort übertragen werden.
E.8	Der LSP/Antragsteller muss eine Richtlinie für sämtliche Benutzerkonten umsetzen, um den Zugriff auf Informationssysteme mithilfe eindeutiger persönlicher Kennungen und sicherer Passwörter zu verwalten und zu kontrollieren. Es müssen Verfahren vorhanden sein, die Folgendes sicherstellen: 1. Es besteht ein Programm zur Überprüfung der Einhaltung der Passwortrichtlinien. 2. Jedem neuen Benutzerkonto wird bei seiner Erstellung ein individuelles Erstpasswort zugewiesen. 3. Erstpasswörter dürfen weder den Namen noch die Identifikationsnummer des Benutzers enthalten oder anderweitig einem Standardmuster folgen, das auf Benutzerinformationen basiert. 4. Passwörter werden den Benutzern ausschließlich auf sichere Weise 5. erst nach Überprüfung ihrer Identität mitgeteilt. 6. Benutzer sind verpflichtet, ihr Passwort bei der ersten Anmeldung zu ändern. 7. Passwörter müssen mindestens alle 90 Tage geändert werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option F: Alarmvorrichtungen für den Laderaum				
F	**Verpflichtende Anforderungen**				
Ziel: Umsetzung umfassender zusätzlicher Erkennungs- und Reaktionsmöglichkeiten bei unbefugtem Zugang zum Laderaum während des Transports.					
Beschreibung: Diese Anforderungen beschreiben zusätzliche Hochsicherheitssysteme und -verfahren zum Schutz des Transports vor dem Risiko eines unbefugten Eindringens in den Laderaum.					
F.1	Der Laderaum muss ordnungsgemäß ausgestattet bzw. geschützt sein, um ein Eindringen in den Laderaum über die Seitenwände, das Dach, die Vorderseite oder die Rückseite zu erkennen. Diese Technologie muss Alarmschleifen oder integrierte Sicherheitsnetze umfassen. **Hinweis:** Es wird empfohlen, Alarmschleifen mit einer maximalen Maschenweite von **30 × 30 cm** einzusetzen.	☑	**N/A**	☑	**N/A**
F.2	Das Ortungsgerät des Laderaums oder das/die Fahrzeugortungs-/Telematiksystem(e) müssen in der Lage sein, jeden Alarm über ein Eindringen in den Laderaum in Echtzeit an die Alarmüberwachungszentrale (AMC) zu senden bzw. zu übermitteln.	☑	**N/A**	☑	**N/A**
F.3	Es müssen dokumentierte Reaktionsprotokolle für Alarme über ein Eindringen in den Laderaum vorhanden sein, die mindestens alle sechs Monate aktualisiert und getestet werden.	☑	**N/A**	☑	**N/A**

TAPA Copyright © Do Not Copy

Sektion	Erweiterte Option F: Alarmvorrichtungen für den Laderaum				
F	**Verpflichtende Anforderungen**				
Ziel: Umsetzung umfassender zusätzlicher Erkennungs- und Reaktionsmöglichkeiten bei unbefugtem Zugang zum Laderaum während des Transports.					
Beschreibung: Diese Anforderungen beschreiben zusätzliche Hochsicherheitssysteme und -verfahren zum Schutz des Transports vor dem Risiko eines unbefugten Eindringens in den Laderaum.					
F.4	Fahrer und AMC-Personal müssen in der Anwendung der entsprechenden Reaktionsprotokolle geschult werden. Diese Schulung muss vor dem ersten Transport einer Ladung mit HVTT-Gütern und anschließend alle zwei (2) Jahre durchgeführt werden.	☑	**N/A**	☑	**N/A**

TAPA Copyright © Do Not Copy

Zur Information: Die Ihnen zur Verfügung gestellte Übersetzung des Standards in die Landessprache zielt darauf ab, das Verständnis der TAPA 2026-Anforderungen zu verbessern. Die Übersetzung des Standards wurde nach bestem Wissen und Gewissen und mit der Kenntnis der erforderlichen Grundlagen initiiert und validiert. Maßgeblich für die Prüfung ist und bleibt jedoch die englische Originalversion des jeweiligen Standards.

Veröffentlichungs- und Urheberrechtsinformationen
Dieses Dokument wird von der Transported Asset Protection Association (TAPA) herausgegeben.

© TAPA 2026–2029
Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne vorherige schriftliche Genehmigung der TAPA reproduziert, in einem Datenabfragesystem gespeichert oder in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln – elektronisch, mechanisch, durch Fotokopieren, Aufzeichnen oder auf andere Weise – übertragen werden, außer in den gesetzlich zulässigen Fällen.
Der in diesem Dokument enthaltene Urheberrechtshinweis gibt das Jahr der letzten Ausgabe an.

Publikationsgeschichte
Erstveröffentlichung: September 2026
Aktuelle Fassung veröffentlicht im: September 2026
Diese öffentlich verfügbare Spezifikation (PAS) tritt am 15. September 2026 in Kraft.

Status dieses Dokuments
Dieses Dokument stellt die TAPA-Sicherheitsanforderungen für Straßentransportdienstleistungen (TSR) – Revision 2026 dar und legt die grundlegenden Anforderungen an die Anlagensicherheit im Rahmen des TAPA-Zertifizierungssystems fest.
Das Dokument bleibt gültig, bis es von TAPA ersetzt, überarbeitet oder zurückgezogen wird.
TAPA kann zukünftige Überarbeitungen, Aktualisierungen oder Ergänzungen veröffentlichen, um sich verändernden Sicherheitsbedrohungen, Branchenpraktiken und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Verwendung dieses Dokuments
Die Einhaltung dieser Spezifikation kann im Rahmen des TAPA-Zertifizierungsverfahrens für Einrichtungen, die hochwertige und diebstahlgefährdete Güter umschlagen, herangezogen werden.
Organisationen, die diese Spezifikation implementieren, sind dafür verantwortlich, dass neben den in diesem Dokument beschriebenen Anforderungen auch alle geltenden rechtlichen, regulatorischen und betrieblichen Vorgaben erfüllt werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy