TSR 2026 Guidance Document – German

Referenzen: TAPA TSR 2026 Standard

TSR CFD 2026

TAPA Global Standard

TAPA Trucking Security Requirements – Zertifizierungsrahmendokument 2026



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

TSR/CFD Inhaltsverzeichnis

1.0 Einführung 3
1.1 Zweck dieses TSR Dokuments 3
1.2 Anwendung des TAPA TSR Zertifizierungsrahmendokuments 3
1.3 Ressourcen zur Umsetzung der TAPA TSR 3
1.4 Schutz der Richtlinien und Verfahren des LSP 4
2.0 Verträge und Untervergabe 4
2.1 Verträge 4
2.2 Untervergabe 4
3.0 TAPA TSR-Zertifizierung 5
3.1 TSR-Klassifizierungsstufen 5
3.2 Vor-Zertifizierung 5
3.3 Modulare Anforderungen 5
3.4 Optionale Erweiterungen 6
3.5 Selbstzertifizierung 7
3.6 Fahrzeugaudits 8
3.7 Allgemeine Informationen 10
3.8 Rezertifizierung 10
4.0 Audit-Nachverfolgung 11
4.1 Korrekturmaßnahmen/ SCAR 11
4.2 Überwachung der Konformität 11
4.3 Untersuchung und Beilegung vonTAPA-Beschwerden 12
5.0 Ausnahmeregelungen 13
5.1 Überblick 13
5.2 Geschäftsprozess für Ausnahmeregelungen 13
6.0 Beispiel: Anzahl der Stichproben der Fahrzeuge 15

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 Auftraggebern/Käufern und Logistikdienstleistern (LSPs) und/oder anderen Antragstellern, die eine Zertifizierung anstreben, verwendet werden kann.

Geltungsbereich

Die TSR können auf Folgendes Anwendung finden:

- Sämtliche Fracht, die gemäß den TAPA TSR transportiert werden muss.
- Gemietete/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.

1.2 Anwendung des TAPA TSR-Zertifizierungsrahmendokuments

Bei der Entwicklung dieses TAPA TSR-Zertifizierungsrahmendokuments berücksichtigt TAPA die Unterschiede in der Art und Weise, wie Frachttransportdienstleistungen weltweit, regional und sogar innerhalb einzelner Unternehmen erbracht werden, sowie die Tatsache, dass die verschiedenen TAPA-Standards auf alle oder einen Teil der von einem LSP/Antragsteller erbrachten Dienstleistungen Anwendung finden können. Abhängig von der Komplexität und Umfang der Lieferkette kann die Einhaltung der TAPA-Standards durch einen einzelnen LSP/Antragsteller oder durch mehrere LSPs/Antragsteller und qualifizierte Subunternehmer erreicht werden.

Dieses Zertifizierungsrahmendokument kann auf Folgendes Anwendung finden:

a. Einzelne oder alle TSR-Standorte innerhalb der globalen Lieferkette, abhängig vom Risiko und/oder den Anforderungen des Käufers oder des LSP/Antragstellers.
b. Im Eigentum eines LSP/Antragstellers stehende oder von diesem betriebene TSR-Standorte.
c. Im Eigentum des Käufers stehende oder von diesem betriebene TSR-Standorte.

Typische Nutzer dieses Zertifizierungsrahmendokuments sind:

a. Käufer/Hersteller/Vertriebsunternehmen
b. LSPs/Antragsteller
c. IABs (unabhängige Zertifizierungsgesellschaften)
d. Strafverfolgungsbehörden oder andere Regierungsorganisationen
e. Professionelle Organisationen der Lieferkette.
f. Versicherer

1.3 Ressourcen zur Umsetzung der TAPA TSR

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

TAPA Copyright © Do Not Copy

1.4 Schutz der Richtlinien und Verfahren des LSP

Kopien der Dokumente zu Sicherheitsrichtlinien und Verfahren 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 Verträge und Untervergabe

2.1 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/Antragsteller 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.

2.2 Untervergabe

Die Untervergabe von TSR-Frachttransporten ist nur unter den folgenden Bedingungen zulässig:

a. Es besteht eine schriftliche Vereinbarung zwischen dem TAPA-zertifizierten LSP und den Subunternehmern, die alle spezifischen Anforderungen der jeweiligen TSR-Stufe umfasst.
b. Subunternehmer dürfen ausschließlich Fahrzeuge verwenden, die im Fahrzeugregister des LSP/Antragstellers aufgeführt sind.
c. Subunternehmer dürfen ausschließlich Fahrer einsetzen, die alle spezifischen Anforderungen der jeweiligen TSR-Stufe in Bezug auf Fahrer erfüllen und in der aktualisierten Fahrerliste des LSP/Antragstellers aufgeführt sind.

TAPA Copyright © Do Not Copy

3.0 TAPA TSR-Zertifizierung

3.1 TSR-Klassifizierungsstufen

In den TSR sind drei Klassifizierungsstufen (für im Fahrzeugregister eingetragene Fahrzeuge) festgelegt:

- Stufe ① = Erhöhter Sicherheitsschutz
- Stufe ② = Mittlerer Sicherheitsschutz
- Stufe ③ = Grundlegender / Standard-Sicherheitsschutz

Im Zertifizierungsprozess kann eine Kombination von Klassifizierungsstufen verwendet werden. Wenn Käufer für ihre Betriebsabläufe eine Mindestklassifizierungsstufe verlangen, liegt es in der Verantwortung des Käufers, die erforderliche Klassifizierungsstufe direkt mit dem LSP/Antragsteller auszuhandeln.

Unternehmen können zwischen den folgenden vier Optionen (Tabelle 1) wählen, um die Einhaltung TAPA-Sicherheitsstandards nachzuweisen und sich zertifizieren zu lassen.

Die LSPs/Antragsteller müssen sicherstellen, dass entweder ein IAB oder ein AA mit der Durchführung des Audits und des Zertifizierungsprozesses beauftragt wird.

Bevor das Zertifizierungsaudit beginnt, müssen LSPs/Antragsteller:

- Dem IAB oder AA mitteilen, welche Sicherheitsklassifizierungsstufe sie im Rahmen ihres Zertifizierungsprozesses anstreben.
- Über einen eigenen autorisierten Auditor des LSP (LSP AA) verfügen.

Option ausgelagerter LSP AA:
Falls innerhalb des Unternehmens kein LSP AA verfügbar ist, besteht das Recht, diese Funktion an einen Dritten zu vergeben, sofern der Dritte alle von TAPA festgelegten Schulungs- und Zertifizierungskriterien erfüllt. Der Dritte muss über eine AA-Zertifizierung verfügen.

TAPA Copyright © Do Not Copy

3.2 Vorzertifizierung

Da mehrere Optionen zum Erhalt einer Zertifizierung verfügbar sind, ist eine von TAPA bereitgestellte, individuell angepasste Auditvorlage auszufüllen, um die Anforderungen des Zertifizierungsaudits festzulegen.

3.3 Modulare Anforderungen

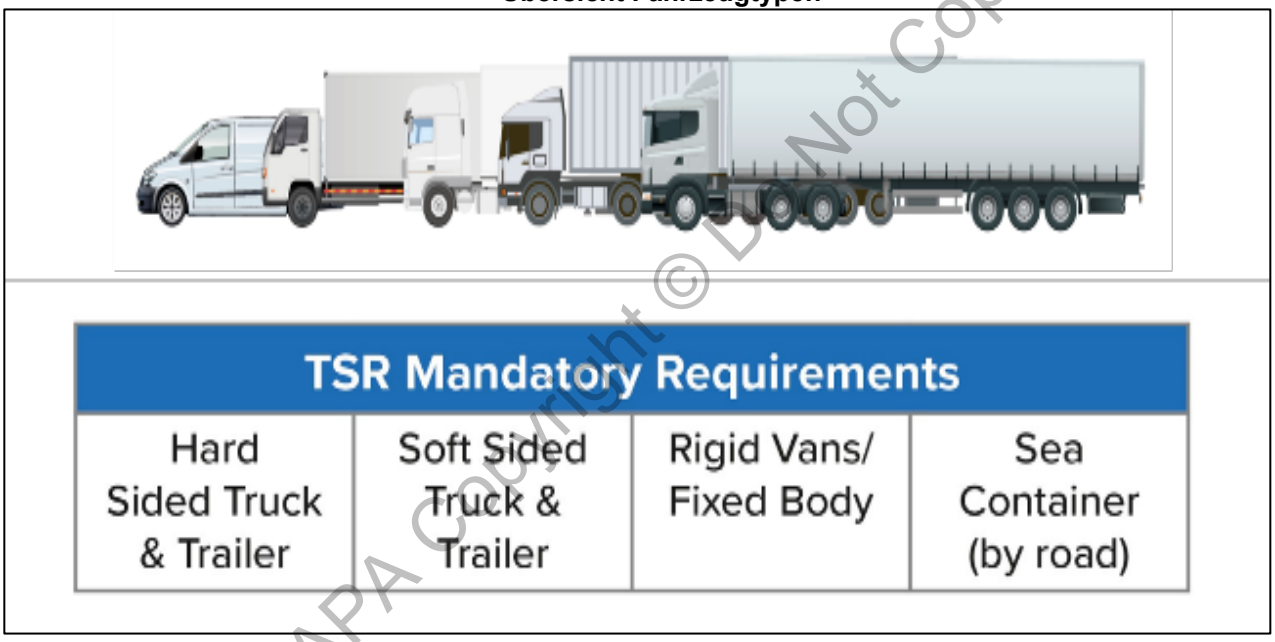
Straßentransportdienstleistungen können komplexe betriebliche und geschäftliche Abläufe mit sich bringen. Um Sicherheitsrisiken zu minimieren, benötigen Eigentümer der Fracht (Käufer) und Anbieter von Transportdienstleistungen (LSP/Antragsteller) mehrere Optionen, um Mindestanforderungen an die Sicherheit festzulegen und aufrechtzuerhalten, die zwar minimal, aber zwingend erforderlich sind. Um dieser Komplexität gerecht zu werden, hat TAPA die TSR als modularen Standard entwickelt, der es der Branche ermöglicht, die für ihre Anforderungen geeignete Transportart auszuwählen.
Um die gewünschte und angemessene TSR-Sicherheitszertifizierung für Transportdienstleistungen im Straßenverkehr zu erreichen, kann eine Kombination aus TSR-Modulen und Klassifizierungsstufen erforderlich sein.

Die TSR-Anforderungen gelten für alle an eine Zugmaschine angekoppelten Ladeeinheiten (wenn mehr als eine vorhanden ist).

Tabelle 1: TSR-Zertifizierungsoptionen

Ref.-Nr.	Modul	Beschreibung	Stufe	Auditorentyp
3.3.1	Lastkraftwagen mit festem Aufbau	Lkw + Kofferaufbau	①, ②, or ③	TAPA IAB AA
3.3.2	Lastkraftwagen mit Planenaufbau	Lkw + Planenanhänger	③	TAPA IAB AA
3.3.3	Kastenwagen/ Festaufbau-Lkw	Transporter oder Lkw mit separatem Laderaum	①, ②, or ③	TAPA IAB AA
3.3.4	Seecontainer	Nur während des Straßentransports	①, ②, or ③	TAPA IAB AA

Übersicht Fahrzeugtypen



TAPA Copyright © Do Not Copy

IAB-Zertifizierung (Stufen 1, 2 und 3)

Wenn das Audit erfolgreich abgeschlossen wurde, stellt das IAB ein Zertifikat aus, das bestätigt, dass der Antragsteller nun TAPA TSR-zertifiziert ist, einschließlich der entsprechenden Zertifizierungsstufen, Geltungsbereich und Standorte. Das IAB informiert TAPA über die Auditergebnisse, indem es eine Kopie des ausgestellten Zertifikats sowie weitere relevante Informationen gemäß der zuvor zwischen TAPA und dem IAB getroffenen Vereinbarung bereitstellt.

3.4 Optionale Erweiterungen

Die TSR umfassen optionale Erweiterungen, die als höheres Schutzniveau gelten und zusätzlich zu den Modulen verwendet werden können. Optionale Erweiterungen sind dafür vorgesehen, vom LSP/Antragsteller und/oder dessen Käufer als zusätzliche Anforderungen für ihre betrieblichen Sicherheitsanforderungen ausgewählt zu werden. Werden optionale Erweiterungen im Rahmen der Vorzertifizierungsbewertung als Bestandteil des Zertifizierungsaudits ausgewählt, werden sämtliche Anforderungen verbindlich.

Tabelle 2: Erweiterte Optionen

Ref.-Nr.	Optionale Erweiterung	Beschreibung	Auditorentyp
3.4.1	Überwachung	Fahrzeugverfolgung, Alarme und Reaktion	TAPA IAB AA
3.4.2	Verriegelungssysteme	Schlösser und Systeme zum Schutz des Laderaums	TAPA IAB AA
3.4.3	Bahnübergabe/-verfolgung	Zusätzliche Validierungsprüfungen und Kontrollmaßnahmen für Fahrzeuge, Anhänger und/oder Seecontainer bei der Übergabe an externe Bahnhofsbetreiber	TAPA IAB AA
3.4.4	Sicherheitsbegleitung	Bewaffnete oder unbewaffnete Fahrzeugbegleitung gemäß den örtlichen gesetzlichen Bestimmungen	TAPA IAB AA
3.4.5	IT- und Cybersicherheitsbedrohungen	Maßnahmen zur Reduzierung von IT- und Cybersicherheitsbedrohungen für Personal, Netzwerke, Fahrzeuge und Fracht im Straßentransport	TAPA IAB AA
3.4.6	Alarmvorrichtung für den Laderaum	Schutz- und Alarmvorrichtungen für die Wände des Laderaums	TAPA IAB AA

Wenn das Audit erfolgreich abgeschlossen wurde, hat das IAB im ursprünglichen TSR-Zertifikat die entsprechenden optionalen Erweiterungen sowie die jeweils zutreffende TSR-Zertifizierung aufzuführen.

TAPA Copyright © Do Not Copy

3.5 Selbstzertifizierung

Selbstzertifizierung (nur Stufe 3)

Die TSR-Selbstzertifizierung ist als vereinfachte Einstiegsoption für die TAPA-Standards gedacht. Die Person, die das Zertifizierungsaudit durchführt, muss ein AA sein, der in direktem Zusammenhang mit dem LSP/Antragsteller steht. TAPA prüft die eingereichten Auditergebnisse und stellt bei erfolgreichem Audit die Zertifikate aus.

In eine Selbstzertifizierung kann nur eine Klassifizierungsstufe für einen Betrieb aufgenommen werden.

TSR-optionale Erweiterungen dürfen nicht in TSR-Selbstzertifizierungsoptionen aufgenommen werden.

Selbstzertifizierungen der Stufe 3 müssen von einem autorisierten Auditor (AA) durchgeführt werden. Ein interner Mitarbeiter, der die Schulung gemäß der aktuellen Version des TAPA-Standards abgeschlossen, die entsprechende Prüfung bestanden hat und von TAPA als TSR AA registriert wurde, kann ein AA sein.

Tabelle 3 erläutert die Optionen der Selbstzertifizierung. Sämtliche Anforderungen sind verbindlich.

Tabelle 3: Optionen der Selbstzertifizierung

Ref#	Module	Description	Level	Auditor Type*
3.5.1	Lastkraftwagen mit festem Aufbau	Lkw + Kofferaufbau	③	LSP/ Applicant AA[1]
3.5.2	Lastkraftwagen mit Planenaufbau	Lkw + Planenanhänger	③	LSP/ Applicant AA[1]
3.5.3	Kastenwagen/Festaufbau -Lkw	Transporter oder Lkw mit separatem Laderaum	③	LSP/ Applicant AA[1]
3.5.4	Seecontainer	Nur während des Straßentransports	③	LSP/ Applicant AA[1]

[1] oder alternativ ein IAB AA, der im Auftrag des LSP/Antragstellers ein Selbstaudit durchführt.

**Das Audit wird unter Verwendung der aktuellen TAPA-Auditvorlage durchgeführt und muss ausreichende Informationen/Nachweise enthalten, um TAPA zu versichern, dass die Anforderungen des geltenden TAPA-Sicherheitsstandards erfüllt werden. Werden alle TAPA-Auditanforderungen erfüllt, gilt das Audit für den LSP/Antragsteller als bestanden und er wird für den jeweiligen Standort des Unternehmens nach Stufe ③ des geltenden Sicherheitsstandards zertifiziert.

Bei Selbstaudit-Zertifizierungen müssen „N/A“-Einträge stets durch dokumentierte Nachweise belegt werden.

3.6 Fahrzeugaudits

Der AA muss eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen physisch inspizieren. TAPA ist sich bewusst, dass es für den LSP/Antragsteller kostspielig und zeitaufwendig sein kann, Fahrzeugen zur Überprüfung aus dem Verkehr zu ziehen.

Dreißig Tage im Voraus muss der LSP/Antragsteller dem AA das Fahrzeugregister der zu zertifizierenden Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Aus dieser Liste wählt der AA eine Stichprobe von Fahrzeugen aus, die das Dreifache der tatsächlich zu überprüfenden Anzahl umfasst. Der LSP/Antragsteller kann anschließend aus dieser Stichprobenliste die tatsächlich zu prüfenden Fahrzeuge auswählen.

Um die Kosten zu minimieren und gleichzeitig die Gültigkeit des Auditprozesses zu gewährleisten, müssen folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

- Der LSP/Antragsteller muss sicherstellen, dass mindestens drei (3) Fahrzeuge in sein TSR-Programm aufgenommen und darin geführt werden, um für eine TSR-Zertifizierung berechtigt zu sein.
- Der LSP/Antragsteller muss ein Fahrzeugregister aller im Rahmen der TSR registrierten Fahrzeuge führen.
- Das Fahrzeugregister muss alle neuen Fahrzeuge enthalten, die seit der Zertifizierung/Rezertifizierung in den Fuhrpark aufgenommen wurden.

Größenkategorien und Inspektionsanforderungen für TSR-LSPs/Antragsteller

Die Kategorie gibt die Anzahl der Fahrzeuge im TSR-Programm eines LSP/Antragstellers an, sie kann jedoch aus einer Kombination verschiedener TSR-Stufen oder ausschließlich aus Fahrzeugen derselben TSR-Stufe bestehen. Ziel ist es, LSPs/Antragstellern zu ermöglichen auf flexible, aber kontrollierte Weise zusätzliche Fahrzeuge aufzunehmen und Klassifizierungsstufen zu ändern.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Tabelle 4: Audit-Stichprobengröße: Fahrzeuge

Fuhrpark Größe	Anzahl der im Fahrzeugregister registrierten Fahrzeuge	Anzahl der zu auditierenden Fahrzeuge
Klein	3 - 30	3 der registrierten Fahrzeuge
Mittel	31 - 100	Mindestens 3 oder 7 % aller registrierten Fahrzeuge, je nachdem, welcher Wert höher ist
Groß	101 - 300	7 % aller registrierten Fahrzeuge, maximal 15
Sehr groß	301 und mehr	7 % aller registrierten Fahrzeuge, maximal 25

3.6.1 Fahrzeuge, die nach der Zertifizierung in das Fahrzeugregister aufgenommen werden, müssen in die jährliche Einreichung des Selbstaudits aufgenommen werden. Die Stichprobe wird angepasst, um etwaige Erhöhungen oder Verringerungen zu berücksichtigen.

3.6.2 Die Stichprobe der inspizierten Fahrzeuge muss alle neuen Fahrzeuge umfassen, die seit der Zertifizierung/Rezertifizierung in den Fuhrpark aufgenommen wurden.

3.6.3 Das Konzept der gegenseitigen Anerkennung findet Anwendung. Ein TAPA TSR-zertifizierter LSP/Antragsteller oder ein Transportunternehmen kann die Dienstleistungen eines anderen TAPA TSR-zertifizierten Unternehmens in Anspruch nehmen; frühere Auditergebnisse und der Zertifizierungsstatus werden gegenseitig anerkannt. Eine erneute Auditierung der Fahrzeuge oder Dienstleistungen eines Subunternehmers, die bereits durch eine bestehende TAPA TSR-Zertifizierung abgedeckt sind, ist nicht erforderlich.

3.6.4 Ein TAPA TSR-zertifizierter LSP/Antragsteller oder ein Transportunternehmen kann Straßentransportfahrzeuge eines anderen Subunternehmers oder einer Tochtergesellschaft „übernehmen“. Diese Option soll es ermöglichen, selbständigen Fahrern oder kleine Betreiber in die TSR-Zertifizierung eines größeren Betreibers einzubeziehen. Jedes übernommene Fahrzeug muss in das eigene Fahrzeugregister des Zertifikatsinhabers aufgenommen werden. Zwischen dem TSR-zertifizierten LSP/Antragsteller und dem Subunternehmer oder der Tochtergesellschaft muss eine formelle Vereinbarung bestehen, in der die Maßnahmen zur Sicherstellung der fortlaufenden Konformität des im Rahmen der Zertifizierung eingesetzten Personals und der Fahrzeuge festgelegt sind. Die Übernahme bedeutet, dass der TAPA TSR-zertifizierte LSP/Antragsteller die volle Verantwortung für die Einhaltung der TSR-Anforderungen durch die übernommenen Fahrzeuge trägt.

3.6.5 Der AA kann eine neue Inspektion verlangen, wenn zusätzliche Fahrzeuge in das Fahrzeugregister aufgenommen wurden oder wenn ein neuer Fahrzeugtyp hinzugekommen ist (unabhängig von der Anzahl der hinzugefügten Fahrzeuge dieses Typs). Die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Fahrzeugregister wird zum Zeitpunkt des jährlichen Selbstaudits erfasst. Die Entscheidungskriterien des AA für die Anberaumung einer neuen Inspektion umfassen Folgendes:

3.6.5.1 Es liegt eine Höherstufung der Größenkategorie (klein, mittel, groß oder sehr groß) des LSP/Antragstellers vor und/oder im Vergleich zum Vorjahr wurden mehr als 20 Fahrzeuge in das Fahrzeugregister aufgenommen.

3.6.5.2 Der AA kann bis zu 7 % der Fahrzeuge inspizieren, die in das Fahrzeugregister aufgenommen wurden.

3.6.5.3 AA und LSP/Antragsteller vereinbaren im Voraus die tatsächlich zu inspizierenden Fahrzeuge.

TAPA Copyright © Do Not Copy

3.6.5.4 Der LSP/Antragsteller stellt sicher, dass angemessene Anstrengungen unternommen werden, um die Lkw-Inspektion durch den AA zu erleichtern.

3.6.6 Sowohl der Käufer als auch TAPA behalten sich das Recht vor, eigene Audits durchzuführen, um zu bestätigen, dass alle entsprechenden Fahrzeuge im Fahrzeugregister die Anforderungen der TSR erfüllen.

3.7 Allgemeine Informationen

Unabhängig von den Geschäftsbeziehungen müssen TSR-zertifizierte Betriebe Straßentransportfahrzeuge einsetzen, die formell in das TSR-Zertifizierungssystem einer oder mehrerer Parteien aufgenommen sind. Einige Unternehmen entscheiden sich möglicherweise dafür, ihren gesamten Fuhrpark zertifizieren zu lassen. Andere zertifizieren möglicherweise nur einen Teil ihres Fuhrparks für bestimmte Einsatzzwecke.

Die **Möglichkeit der Verwaltung mehrerer Standorte** und die Integration von mehr als einem TSR-Standort sind Optionen, die mit der Überarbeitung der TSR 2026 eingeführt wurden, und müssen im Einzelfall bzw. bei Bedarf zwischen den beteiligten Parteien, dem IAB und den regional zuständigen TAPA-Teams abgestimmt werden.

Der LSP/Antragsteller muss sicherstellen, dass ein geeigneter Auditor, der für die aktuelle TSR-Version geschult/qualifiziert ist, mit der Durchführung des Audits und des Zertifizierungsprozesses beauftragt wird. Siehe Tabelle 1 für die verfügbaren Optionen.

Bevor das Zertifizierungsaudit terminiert wird/beginnt, muss der LSP/Antragsteller dem AA mitteilen, welche Sicherheitsklassifizierungsstufen im Rahmen des Zertifizierungsprozesses angestrebt werden.

Eine informelle Zusammenfassung der Feststellungen/Ergebnisse sollte dem LSP/Antragsteller während der Abschlussbesprechung des Audits mitgeteilt werden. Der AA informiert den LSP/Antragsteller innerhalb von zehn (10) Werktagen nach Abschluss des Audits über die Auditergebnisse. Etwaige Verzögerungen bei der Bekanntgabe der Auditergebnisse sind dem LSP/Antragsteller unverzüglich mitzuteilen und zwischen dem AA und dem LSP/Antragsteller abzustimmen.

Die Kosten für die TAPA-Zertifizierung trägt der LSP/Antragsteller, sofern mit dem/den Käufer(n) nichts anderes vereinbart wurde.

TAPA Copyright © Do Not Copy

3.8 Rezertifizierung

Das TAPA TSR-Zertifikat ist für einen Zeitraum von drei (3) Jahren gültig; eine Verlängerung ist nicht zulässig.

Um einen Ablauf der Zertifizierung zu verhindern, muss vor dem Ablaufdatum des aktuellen Zertifikats ein Rezertifizierungsaudit durchgeführt werden. Die Umsetzung sämtlicher SCARs muss ebenfalls innerhalb der ursprünglich vorgesehenen Frist von 60 Tagen und vor dem Ablaufdatum des aktuellen Zertifikats abgeschlossen werden (siehe Korrekturmaßnahmen/SCAR in Abschnitt 4).

Um eine angemessene Planung und Vorbereitung sicherzustellen, wird daher empfohlen, dass der LSP/Antragsteller das Rezertifizierungsaudit drei (3) Monate vor dem Ablaufdatum des aktuellen Zertifikats terminiert. Wird das TAPA TSR-Zertifikat innerhalb des vorgenannten Dreimonatszeitraums ausgestellt, entspricht das Datum des neuen Zertifikats dem Ablaufdatum der aktuellen Zertifizierung. Werden Korrekturmaßnahmen nicht vor dem Ablaufdatum abgeschlossen und wurde keine Ausnahmegenehmigung erteilt, erlischt die Zertifizierung.

Ein LSP/Antragsteller oder Käufer kann eine Rezertifizierung beantragen, wenn eine der Parteien der Auffassung ist, dass sich die Klassifizierungsstufe geändert hat.

4.0 Audit-Nachverfolgung

4.1 Korrekturmaßnahmen/SCAR

Werden die TSR-Anforderungen, wie während des Audits festgestellt, nicht erfüllt, übermittelt der AA dem betreffenden LSP/Antragsteller eine Anforderung zu Korrektur von Sicherheitsmängeln (Security Corrective Action Requirement – SCAR). Der LSP/Antragsteller muss dem AA innerhalb von zehn (10) Werktagen antworten und die zu ergreifenden Maßnahmen sowie den Termin, zu dem die Maßnahmen abgeschlossen sein werden, zu dokumentieren. Die Fristen für den Abschluss der SCARs können zwischen dem AA und dem LSP/Antragsteller ausgehandelt werden. Sofern jedoch der regionale TAPA-Ausnahmeausschuss (Regional TAPA Waiver Committee) keine Ausnahmegenehmigung erteilt, darf die Umsetzung der Korrekturmaßnahmen sechzig (60) Tage ab Benachrichtigung des LSP/Antragstellers nicht überschreiten.

In allen Fällen muss der LSP/Antragsteller dem AA aktuelle Fortschrittsberichte zu allen noch offenen SCARs vorlegen. Jede SCAR, die nicht vor Ablauf der Frist abgeschlossen wurde, muss vom Sicherheitsbeauftragten des LSP/Antragstellers an das Management des LSP/Antragstellers weitergeleitet werden. Der/die Grund/Gründe für die Nichteinhaltung sind zu dokumentieren und dem AA mitzuteilen. Das Versäumnis des LSP/Antragstellers eine SCAR zu bearbeiten kann dazu führen, dass die TAPA-Zertifizierung zurückgehalten wird. Der LSP/Antragsteller hat das Recht, sich direkt an TAPA zu wenden, wenn die Zertifizierung zurückgehalten wird. TAPA entscheidet dann als Schiedsinstanz über den Streit zwischen dem LSP/Antragsteller und dem AA und behält sich das Recht vor, eine verbindliche Entscheidung zur Beilegung des Streits zu treffen.

Hinweis: Es ist nicht erforderlich, dass der AA das Unternehmen erneut auditiert, um eine SCAR abzuschließen. Nachweise über den Abschluss einer SCAR (d. h. die Erreichung der Konformität) können dem AA in Form von schriftlicher Korrespondenz, Web-Meetings oder Telefonkonferenzen, Fotografien usw. vorgelegt werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy

4.2 Überwachung der Einhaltung der Vorschriften

Selbstaudits

Der LSP/Antragsteller stellt sicher, dass zwischen den formellen Audits durch einen AA ein internes Verfahren vorhanden ist, um die Konformität im zweiten und dritten Jahr zu überwachen.

Die zwischenzeitlichen Selbstaudits müssen die Anforderungen der TSR widerspiegeln.

4.2.1 Zwischenzeitliche Selbstaudits müssen durch einen eigenen oder beauftragten AA des LSP/Antragstellers durchgeführt werden.

4.2.2 Alle AAs müssen die entsprechende Prüfung für den TAPA-Standard und die Version, nach denen sie auditieren müssen, abgelegt und bestanden haben.

4.2.3 Für TAPA TSR-Zertifizierungen, die von einem IAB ausgestellt wurden: Das zwischenzeitliche Selbstaudit muss auf dem TAPA-Auditformular dokumentiert und innerhalb von 30 Tagen nach dem Jahrestag der ursprünglichen IAB-Zertifizierung beim IAB eingereicht werden.

4.2.4 Für Selbstzertifizierungen: Das zwischenzeitliche Selbstaudit muss dokumentiert und innerhalb von 30 Tagen nach dem Jahrestag der ursprünglichen Selbstzertifizierung bei TAPA eingereicht werden.

Die Nichteinhaltung führt zur Aussetzung der ursprünglichen Zertifizierung, bis das zwischenzeitliche Selbstaudit ordnungsgemäß abgeschlossen wurde. Festgestellte Abweichungen müssen dokumentiert, mit einem Termin für den Abschluss der Korrekturmaßnahme(n) versehen und der Abschluss innerhalb von 60

Tagen überwacht werden.

Selbstbewertungen für Fahrzeuge

Laufende Bewertung

Der LSP/Antragsteller muss dokumentierte Nachweise darüber vorlegen, dass alle nachfolgenden Selbstbewertungen (festes oder rollierendes Programm, das alle im TSR-Fahrzeugregister aufgeführten Fahrzeuge umfasst) mindestens einmal alle 12 Monate durch den LSP/Antragsteller durchgeführt werden. Die zugehörigen Aufzeichnungen sind für Auditzwecke aufzubewahren.

Tabelle 5: Audit- und Konformitätsüberwachungsplan

Maßnahme	Häufigkeit	①	②	③
Zertifizierungsaudit (IAB-/AA-Zertifizierungsaudit)	Alle drei (3) Jahre	①	②	③
LSP/Antragsteller-Selbstzertifizierungsaudit	Alle drei (3) Jahre			③
Selbstaudits (zwischenzeitliche Konformitätsprüfungen)	Jährlich zum 1. und 2. Jahrestag	①	②	③
Audit des Subunternehmers des LSP/Antragstellers	Gemäß dem Vertrag zwischen Käufer und LSP/Antragsteller	①	②	③

Besuche des Käufers beim LSP/Antragsteller

Der Käufer und der LSP/Antragsteller erkennen die Bedeutung einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zur Verringerung von Risiken innerhalb der Lieferkette an. Beide Parteien vereinbaren, Besuche des Käufers mit angemessener Vorankündigung, z. B. zehn (10) Arbeitstage, zu planen, wobei Umfang und Rahmenbedingungen im Voraus einvernehmlich festgelegt werden und/oder gemäß dem Vertrag zwischen Käufer und LSP/Antragsteller erfolgen. Verlustuntersuchungen, d. h. bei Diebstahl, Beschädigungen usw., werden gemäß dem Vertrag zwischen Käufer und LSP/Antragsteller durchgeführt.

TAPA Copyright © Do Not Copy

4.3 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.

5.0 Ausnahmeregelungen

5.1 Überblick

Eine Ausnahmeregelung ist eine schriftliche Genehmigung, mit der ein Unternehmen von einer bestimmten TAPA-Anforderung befreit und eine alternative Lösung zur Erfüllung der Anforderungen akzeptiert wird. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss unter Verwendung der aktuellen offiziellen Version des TAPA-Formulars für Ausnahmeanträge ausgefüllt werden. Das Formular ist über die TAPA-Website zugänglich. 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.

Alle Anträge auf Ausnahmeregelungen für eine bestimmte Sicherheitsanforderung (ganz oder teilweise) müssen vom LSP/Antragsteller mittels des TAPA-Formulars für Ausnahmeanträge (TAPA Waiver Request Form) bei der unabhängigen Zertifizierungsstelle (IAB) bzw. dem autorisierten Auditor (AA) eingereicht werden. Der antragstellende LSP/Antragsteller trägt die volle Verantwortung für die Richtigkeit der im Ausnahmeantrag gemachten Angaben.

Jeder Antrag auf Ausnahmegenehmigung muss anschließend über das IAB/den AA dem regionalen TAPA Ausschuss für Ausnahmegenehmigungen zur Genehmigung vorgelegt werden. Es liegt in der Verantwortung des IAB/AA zu entscheiden, ob der Antrag vollständig ist und eine Bearbeitung durch TAPA rechtfertigt. Dazu gehört die Überprüfung von mildernden Faktoren und/oder alternativen Sicherheitsmaßnahmen.

Sollten TAPA-Verantwortliche und/oder Käufer geltend machen, dass sich die Bedingungen der Ausnahmeregelung geändert haben, wird TAPA eine formelle Untersuchung durchführen und der LSP/Antragsteller erkennt an, dass die Ausnahmeregelung von TAPA widerrufen werden kann.

TAPA Copyright © Do Not Copy

5.2 Geschäftsprozess für Ausnahmeregelungen

Kann ein LSP eine bestimmte Anforderung der TSR nicht erfüllen, wird der nachstehende Prozess für Ausnahmeregelungen angewendet.

Tabelle 6: Verantwortlichkeiten: Antrag/Bewertung einer Ausnahmeregelung

Schritt	Verantwortlichkeit	Maßnahme
1.	LSP/Antragsteller	Legt Maßnahmen zur Risikominderung fest und überprüft diese.
2.	LSP/Antragsteller	Füllt das TAPA-Formular für Ausnahmeanträge aus und reicht es beim IAB/AA ein.
3.	IAB/ AA	Prüft und verifiziert die Richtigkeit der im TAPA-Formular für Ausnahmeanträge enthaltenen Angaben.
4.	IAB/ AA	Reicht das TAPA-Formular für Ausnahmeanträge beim regionalen TAPA-Ausnahmeausschuss ein.
5.	Regionaler TAPA-Ausnahmeausschuss	Prüft den Antrag und genehmigt oder lehnt die Ausnahmeregelung ab.

Wenn die Ausnahmeregelung abgelehnt wird

Genehmigt der regionale TAPA-Ausnahmeausschuss den Antrag auf Ausnahmeregelung nicht, ist der LSP/Antragsteller verpflichtet, die vollständigen Sicherheitsanforderungen der TSR umzusetzen.

Wenn die Ausnahmeregelung genehmigt wird

Genehmigt der regionale TAPA-Ausnahmeausschuss den Antrag auf Ausnahmeregelung, werden die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

Tabelle 7: Genehmigung einer Ausnahmeregelung

Schritt	Verantwortlichkeit	Maßnahme
1.	Regionaler TAPA-Ausnahmeausschuss	Dokumentiert und unterzeichnet die Einzelheiten der Ausnahmeregelung.
2.	Regionaler TAPA-Ausnahmeausschuss	Legt die Gültigkeitsdauer der Ausnahmeregelung fest (bis zu maximal drei Jahren) und sendet eine Kopie an den AA.
3.	AA	Informiert den LSP/Antragsteller über das Ergebnis des Antrags auf Ausnahmeregelung.
4.	LSP/Antragsteller	Erfüllt die Anforderungen der Ausnahmeregelung. Die Nichteinhaltung führt zum Erlöschen der Genehmigung der Ausnahmeregelung.

TAPA Copyright © Do Not Copy

6.0 Beispiel: Stichprobengröße des Fuhrparks

Basierend auf Tabelle 4 oben und unter Berücksichtigung der verschiedenen Fahrzeugtypen, die in eine TSR-Zertifizierung aufgenommen werden können, gestaltet sich die Auswahl der Stichprobenfahrzeuge, die während eines Zertifizierungs- oder Rezertifizierungsaudits zu auditieren sind, mitunter etwas anspruchsvoll. Die Auswahl muss beide folgenden Aspekte berücksichtigen:

- Die Gesamtzahl der Fahrzeuge und
- Die Anzahl der Fahrzeuge je Fahrzeugtyp (falls mehrere Fahrzeugtypen in das Zertifizierungssystem aufgenommen sind).

Es gibt zwei Grundsätze, die ein autorisierter Auditor einhalten muss:

1. Immer wenn bei der Berechnung der Stichprobengröße ein Dezimalwert entsteht, ist dieser einheitlich auf einen ganzzahligen Wert zu runden (da kein Teil eines Fahrzeugs auditiert werden kann!), was bedeutet:

    a. **Entweder** werden Dezimalwerte kleiner als 5 auf die vorherige ganze Zahl abgerundet, während Dezimalwerte gleich oder größer als 5 auf die nächste ganze Zahl aufgerundet werden.

    b. **Oder** alle Dezimalwerte werden auf die nächste ganze Zahl aufgerundet.

    Es ist wichtig, dieselbe Rundungsregel konsequent anzuwenden, um die Objektivität sicherzustellen.

2. Die **Stichprobe muss repräsentativ für die Gesamtheit sein**. Dieser Aspekt wird relevant, wenn mehrere Fahrzeugtypen vorhanden sind und der AA die Stichprobe aus den verschiedenen Fahrzeugtypen auswählen muss.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Im ersten nachstehenden Beispiel werden die Formeln aus Tabelle 4 angewendet, um die **ANZAHL** der Fahrzeuge festzulegen, die in die Stichprobe aufgenommen werden müssen. Da in vielen Fällen ein Fahrzeug aus zwei physischen Einheiten besteht (einer Zugmaschine und einem Anhänger), wird dringend empfohlen, jede einzelne physische Einheit als separates Fahrzeug zu zählen, da diese Fahrzeuge einzeln eingesetzt werden können.

Beispiele für kleine Fuhrparks

- **Fuhrpark mit 3 Fahrzeugen:** Stichprobengröß**e = 3 Fahrzeuge**
- **Fuhrpark mit 5 Fahrzeugen:** Stichprobengröße **= 3 Fahrzeuge**
- **Fuhrpark mit 15 Fahrzeugen:** Stichprobengröße **= 3 Fahrzeug**
- **Fuhrpark mit 30 Fahrzeugen:** Stichprobengröße **= 3 Fahrzeuge**

Beispiele für mittlere Fuhrparks

- **Fuhrpark mit 35 Fahrzeugen:**
    - Berechnung von 7 %: 35 × 0,07 = 2,45 → auf 3 gerundet (Regel: Aufrunden auf die nächste ganze Zahl angewendet)

- Höherer Wert aus 3 oder 3 **= 3 Fahrzeuge**

- **Fuhrpark mit 50 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 50 × 0,07 = 3,5 → auf 4 gerundet
  - Höherer Wert aus 3 oder 4 **= 4 Fahrzeuge**
- **Fuhrpark mit 80 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 80 × 0,07 = 5,6 → auf 6 gerundet (Regel: Runden auf die nächstgelegene ganze Zahl angewendet)
  - Höherer Wert aus 3 oder 6 = **6 Fahrzeuge**
- **Fuhrpark mit 100 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 100 × 0,07 = 7
  - Höherer Wert aus 3 oder 7 = **7 Fahrzeuge**

Beispiele für große Fuhrparks

- **Fuhrpark mit 120 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 120 × 0,07 = 8,4 → auf 8 gerundet (Regel: Runden auf die nächstgelegene ganze Zahl angewendet)
  - Stichprobengröße = 8 Fahrzeuge (unter dem Maximum von 15)
- **Fuhrpark mit 200 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 200 × 0,07 = 14
  - Stichprobengröße = 14 Fahrzeuge (unter dem Maximum von 15)
- **Fuhrpark mit 250 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 250 × 0,07 = 17,5 → auf 18 gerundet
  - Stichprobengröße = 15 Fahrzeuge (auf das Maximum von 15 begrenzt)

TAPA Copyright © Do Not Copy

Beispiele für sehr große Fuhrparks

- **Fuhrpark mit 330 Fahrzeugen:**
  - Berechnung von 7 %: 330 × 0,07 = 23,1 → auf 23 gerundet (Regel: Aufrunden auf die nächste ganze Zahl angewendet)
  - Stichprobengröße = **23 Fahrzeuge**
- **Fuhrpark mit 400 Fahrzeugen**:
  - Berechnung von 7 %: 400 × 0,07 = 28
  - Stichprobengröße = 25 Fahrzeuge (auf das Maximum von 25 begrenzt)
- **Fuhrpark mit 600 Fahrzeugen:**
  - Berechnung von 7 %: 600 × 0,07 = 42
  - Stichprobengröße = 25 Fahrzeuge (auf das Maximum von 25 begrenzt)

- **Fuhrpark mit 1.000 Fahrzeugen:**
    - Berechnung von 7 %: 1.000 × 0,07 = 70
    - Stichprobengröße = 25 Fahrzeuge (auf das Maximum von 25 begrenzt)

Wenn es um die Auswahl der Stichprobenfahrzeugtypen geht (falls mehrere Fahrzeugtypen in einem Zertifizierungssystem enthalten sind), muss der zweite Grundsatz angewendet werden: **Die Stichprobe muss repräsentativ für die Gesamtheit sein.**

Angenommen, wir haben ein großes Unternehmen mit 200 Fahrzeugen, für das wir oben berechnet haben, dass die Stichprobengröße 14 Fahrzeuge betragen muss, und dieser Fuhrpark besteht aus 90 Zugmaschinen, 30 Anhängern mit festem Aufbau, 65 Anhängern mit Planenaufbau, 10 Kasten-Lkw und 5 Kleintransportern. In diesem Fall sollte der AA das nachstehende Stichprobenmodell anwenden:

- 90 Zugmaschinen (dies entspricht 90/200 = 45 % des gesamten Fuhrparks)
- 30 Anhänger mit festem Aufbau (dies entspricht 30/200 = 15 % des gesamten Fuhrparks)
- 65 Anhänger mit Planenaufbau (dies entspricht 65/200 = 32,5 % des gesamten Fuhrparks)
- 10 Kasten-Lkw (dies entspricht 10/200 = 5 % des gesamten Fuhrparks)
- 5 Kleintransporter (dies entspricht 5/200 = 2,5 % des gesamten Fuhrparks)

TAPA Copyright © Do Not Copy

Ein sehr guter Ansatz wäre, die Stichprobengröße entsprechend den oben berechneten Fuhrparkanteilen je Fahrzeugtyp auszuwählen:

- Stichprobengröße der Zugmaschinen muss 45 % der Gesamtstichprobe betragen = 45 % × 14 = 6,3
- Stichprobengröße der Anhänger mit festem Aufbau muss 15 % der Gesamtstichprobe betragen = 15 % × 14 = 2,1
- Stichprobengröße der Anhänger mit Planenaufbau muss 32,5 % der Gesamtstichprobe betragen = 32,5 % × 14 = 4,55
- Stichprobengröße der Kasten-Lkw muss 5 % der Gesamtstichprobe betragen = 5 % × 14 = 0,7
- Stichprobengröße der Kleintransporter muss 2,5 % der Gesamtstichprobe betragen = 2,5 % × 14 = 0,35

In diesem Beispiel sehen wir, dass bei Anwendung der Regel „auf die nächstgelegene ganze Zahl runden“ die Stichprobengröße für Kleintransporter auf 0 gerundet würde, was für ein Stichprobenaudit nicht wünschenswert ist. Daher wird in solchen Fällen empfohlen, stets auf 1 aufzurunden (oder die Stichprobengrößen unter Anwendung der Regel „auf die nächste ganze Zahl aufrunden“ neu zu berechnen). Eine repräsentative Stichprobengröße für dieses Beispiel könnte daher wie folgt aussehen:

- Stichprobengröße der Kleintransporter = 0,35 → auf 1 gerundet
- Stichprobengröße der Kasten-Lkw = 0,7 → auf 1 gerundet
- Stichprobengröße der Anhänger mit Planenaufbau = 4,55 → auf 5 gerundet
- Stichprobengröße der Anhänger mit festem Aufbau = 2,1 → auf 2 gerundet

- Stichprobengröße der Zugmaschinen = 6,3 → auf 6 gerundet; da die Gesamtzahl der Stichprobenfahrzeuge jedoch 14 betragen muss, kann sie auf 5 reduziert werden, sodass 1 + 1 + 5 + 2 + 5 = 14 ergibt.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Anforderung, dass der LSP/Antragsteller dem AA dreißig (30) Tage vor dem Audit das Fahrzeugregister der zu zertifizierenden Fahrzeuge zur Verfügung stellen muss. Aus dieser Liste muss der AA eine Stichprobe von Fahrzeugen auswählen, die das Dreifache der tatsächlich zu inspizierenden Fahrzeuge umfasst. Der LSP/Antragsteller kann anschließend aus dieser Stichprobenliste die tatsächlich zu inspizierenden Fahrzeuge auswählen.

Es wird erneut dringend empfohlen, dass der AA die oben genannten Stichprobengrößen verwendet, um Fahrzeuge aus dem Fahrzeugregister auszuwählen, d. h. 42 Fahrzeuge (= das Dreifache der 14 zu auditierenden Fahrzeuge):

- 3 Kleintransporter
- 3 Kasten-Lkw
- 15 Anhänger mit Planenaufbau
- 6 Anhänger mit festem Aufbau
- 15 Zugmaschinen

Abschließende Hinweise

1. **Rundung:** Wenn die Berechnung von 7 % zu Dezimalwerten führt, ist KONSEQUENT ENTWEDER auf die nächstgelegene ganze Zahl zu runden (wenn das Ergebnis 0 ist, ist 1 auszuwählen) ODER auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden.
2. **Mindestanforderungen:** Kleine Fuhrparks müssen stets 3 Fahrzeuge auditieren, während mittlere Fuhrparks mindestens 3 Fahrzeuge auditieren müssen, selbst wenn 7 % weniger als 3 ergeben.
3. **Höchstgrenzen:** Für große Fuhrparks gilt eine Obergrenze von 15 Fahrzeugen, für sehr große Fuhrparks eine Obergrenze von 25 Fahrzeugen.
4. **Zufällige Auswahl:** Die Fahrzeuge sollten nach dem Zufallsprinzip aus dem registrierten Fahrzeugbestand ausgewählt werden, und die Stichprobe des Fuhrparks muss repräsentativ für die Gesamtheit sein.

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) veröffentlicht
© TAPA 2026–2029
Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Veröffentlichung darf ohne vorherige schriftliche Genehmigung von TAPA vervielfältigt, in einem Abrufsystem gespeichert oder in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln – elektronisch, mechanisch, durch Fotokopie, Aufzeichnung oder auf andere Weise – übertragen werden, es sei denn, dies ist nach den geltenden urheberrechtlichen Bestimmungen zulässig.
Der in diesem Dokument angegebene Urheberrechtsvermerk weist auf das Jahr hin, in dem das Dokument zuletzt herausgegeben wurde.

Veröffentlichungshistorie

Erstveröffentlichung: September 2026
Vorliegende Ausgabe veröffentlicht im: September 2026
Diese Publicly Available Specification (PAS) tritt am 15. September 2026 in Kraft.

Status dieses Dokuments

Dieses Dokument stellt das TAPA Trucking Security Requirements Certification Framework Document (TSR CFD) – Revision 2026 dar und legt den Zertifizierungsrahmen für die Einrichtungssicherheit innerhalb des TAPA-Zertifizierungsprozesses fest.
Dieses Dokument bleibt gültig, bis es von TAPA ersetzt, überarbeitet oder zurückgezogen wird.
TAPA kann künftig weitere Revisionen, Aktualisierungen oder Änderungen veröffentlichen, um sich entwickelnden Sicherheitsbedrohungen, Branchenpraktiken und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Verwendung dieses Dokuments

Die Einhaltung dieser Spezifikation kann als Bestandteil des TAPA-Zertifizierungsprozesses für Straßentransportdienstleistungen verwendet werden, die hochwertige und diebstahlgefährdete Fracht handhaben.
Organisationen, die diese Spezifikation umsetzen, sind dafür verantwortlich sicherzustellen, dass neben den in diesem Dokument beschriebenen Anforderungen auch alle anwendbaren gesetzlichen, regulatorischen und betrieblichen Anforderungen erfüllt werden.

TAPA Copyright © Do Not Copy