Transported Asset Protection Association

Requisitos de segurança para Camionagem

TSR 2023

Apêndice B
CAMINHÃO DE LADO MACIO

TAPA Américas
1353 Riverstone Pkwy,
Ste 120-320
Canton, GA 30114 EUA

www.tapaonline.org
Tel.: (561) 617-0096

TAPA Ásia-Pacífico
1 Paya Lebar Link, #04-01,
Bairro Paya Lebar,
Singapura 408533

www.tapa-apac.org
Telefone: (65) 6914 0892

TAPA EMEA
Pastoor Ohllaan 39
3451 CB Vleuten
Países Baixos

www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461

© TAPA 2023

ÍNDICE

Requerimentos 4

Protocolos de Apoio à Gestão e Responsabilidades 4
9.1 Gestão de Segurança 4

9.2 Política e Procedimentos 4

9.3 Investigações e contatos da LEA 5

9.4 Registos de Recolha e Entrega 5

9.5 Análises de Risco e Estacionamento Seguro 5

Protocolos de Formação 6
9.6 Protocolos de resposta 6

Protocolos de Acompanhamento e Formação 6
9.7 Treinamento de pessoal da AMC 6

Protocolos On Route 7
9.8 Protocolos de resposta HVTT 7

Integridade da força de trabalho 7
9.9 Triagem/Verificação/Verificação de antecedentes/Rescisão (conforme permitido pela legislação local) 7

Segurança Física 8
9.10 Segurança da unidade tratora/furgão 8

9.11 Compartimento de carga 9

Tecnologia de Rastreamento e Alarmes 9
9.12 Sistemas de comunicação bidirecional 9

9.14 Dispositivos de localização e seguimento 9

9.18 Sistemas de navegação por satélite 10

Procedimentos de Segurança 10
9.19 Roteamento programado 10

9.20 Programa de Manutenção de Veículos 10

9.21 Paragens não programadas 10

9.22 Estacionamento seguro 10

9.23 Pessoas não autorizadas 11

9.24 Gestão de Equipamentos de Segurança 11

9.25 Gestão de chaves 11

9.26 Formação em Recolha e Entrega 11

9.27 Motorista de verificações antes da partida 11

9.28 Registos de veículos TSR 12

Protocolo de Apoio à Gestão e Responsabilidades 12
9.30 Integridade da caixa e palete verificada aquando da receção e entrega 13

9.31 Comprovativo dos Registos de Expedição e Receção 13

9.32 Presença do condutor nas operações de carga e descarga 13

Formação de Segurança de Motoristas 14

9.33 Pré-alerta em vigor 14

9.34 Autoavaliação do veículo antes de ser incluído no Registo Automóvel TSR 14

9.35 Avaliação contínua para garantir a conformidade com a ETR 14

Categoria do veículo : Para camiões com laterais flexíveis e dobráveis

Descrição do veículo : Um caminhão de lado macio, também conhecido como caminhão de lona ou lona-lona

O caminhão lateral é normalmente fechado com uma lona ou cobertura que pode ser enrolada ou removida para fins de carga e descarga. O material de lona ou lona é geralmente suportado por uma estrutura feita de metal de outros materiais de estudo para manter a integridade estrutural do caminhão.

Níveis de auditoria : Nível 3

Tipo de auditor : IAB ou AA

Requerimentos

Secção	Protocolos de Apoio à Gestão e Responsabilidades	Níveis de auditoria		
		1	2	3
9.1.	Gestão de Segurança			
9.1.1	A gerência deve ter nomeado formalmente uma pessoa (AA) para a segurança no local que seja responsável pela manutenção dos requisitos de segurança da TAPA TSR, SCARS closure, avaliação de risco, relatório de gestão e requisitos de segurança da cadeia de abastecimento da empresa. Outra pessoa (pode ser a mesma) também será responsável pelo monitoramento do programa TSR. Isso inclui agendamento de verificações de conformidade, comunicações com AAs, recertificação, alterações na Norma TSR, etc. Nota: Estas pessoas podem ser um empregado ou pessoa terceirizada sob contrato para desempenhar esta função.	N/A	N/A	✔
9.2.	Política e Procedimentos			
9.2.1	O LSP deve ter uma política de segurança da cadeia de suprimentos corporativa escrita (Política de Segurança) em vigor e adotada pela gerência.	N/A	N/A	✔
9.2.2	Devem existir procedimentos específicos para o manuseamento de cargas alvo de roubo de elevado valor (HVTT) e em alinhamento com os procedimentos TSR.	N/A	N/A	✔

9.2.3	Os procedimentos específicos de HVTT e TSR também são aplicáveis aos subcontratados LSP/Requerente e devem ser refletidos em um acordo formal entre todas as partes.	N/A	N/A	✔
9.3.	Investigações e contatos da LEA			
9.3.1	O LSP / Requerente deve documentar uma política escrita e implementada, que é compartilhada com os Compradores, para garantir que todas as perdas de frete sejam investigadas. Tal inclui, entre outros: 1. Notificar o Comprador de roubos suspeitos ou conhecidos dentro de 24 horas 2. Um processo de investigação será iniciado pelo LSP/ Requerente em investigações de perdas de rotina. (um fluxograma é uma boa prática) 3. Detalhar o tipo de informação que pode e não pode ser partilhada com um Comprador 4. O LSP deve, como melhor prática, notificar imediatamente as autoridades policiais de quaisquer incidentes de perda, ferimentos/agressão ou danos maliciosos, apresentando um relatório oficial. *Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis independentemente do incidente de perda ser enquanto o frete estava sob controle do LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais. Além disso, uma comunicação real ou anónima à base de dados de incidentes da TAPA seria muito apreciada.*	N/A	N/A	✔
9.3.2	O LSP / Requerente deve manter uma lista de contatos críticos das agências de aplicação da lei (LEA) dentro de suas rotas e deve documentar um procedimento, tanto para seu escritório principal quanto para os motoristas, sobre como entrar em contato e coordenar com as autoridades policiais quando ocorre um evento de roubo.	N/A	N/A	✔
9.4	Registos de Recolha e Entrega			
9.4.1	O LSP/ Requerente deve manter registos de todas as recolhas e comprovativos de entregas, por um período não inferior a dois anos, que podem ser acedidos quando for necessária a investigação de extravios.	N/A	N/A	✔
9.5	Análises de Risco e Estacionamento Seguro			

9.5.1	O LSP/Candidato deve avaliar o risco de rotas e paradas pelo menos anualmente para garantir que as rotas mais seguras sejam escolhidas para minimizar a passagem ou paradas em áreas de alto risco. Esta informação deve ser fornecida ao Comprador, se solicitado. A avaliação deve incluir, no mínimo: 1. Procedimentos em vigor para evitar atrasos, atenuando o congestionamento evitável do tráfego. 2. Procedimentos em vigor para minimizar os riscos de atrasos inevitáveis na rota e quando os prazos para chegar aos destinos ou locais de estacionamento aprovados podem estar em risco. 3. A prevenção de pontos críticos de crime é considerada através da análise de dados de incidentes, conselhos da LEA e compartilhamento de dados de rede do setor, conforme apropriado. *Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais. Avaliações de risco separadas podem ser necessárias a serem concluídas pelo LSP/ Requerente para identificar e abordar os riscos de seus operadores terceirizados.*	N/A	N/A	✔
Secção	Protocolos de Formação	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.6	Protocolos de resposta			
9.6.1	Os protocolos de resposta aos alertas devem ser revistos pelo menos uma vez por ano, garantindo a sua atualização; Os incidentes são geridos de forma eficaz e os detalhes de contacto são mantidos atualizados.	N/A	N/A	✔
9.6.2	Como mínimo o protocolo de resposta deve incluir respostas específicas para: 1. Comunicações com as autoridades policiais 2. Conselhos para o condutor 3. Alocações de recursos para o local do evento, conforme necessário 4. Proteção de qualquer carga que permaneça e seja vulnerável. 5. Respondendo à falha do sistema de rastreamento	N/A	N/A	✔
Secção	Protocolos de Acompanhamento e Formação	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.7	Treinamento de pessoal da AMC			

9.7.1	O LSP / Candidato deve ter um programa em vigor para a equipe que inclua treinamento, uso apropriado de dispositivos de rastreamento e outros equipamentos de segurança, e protocolos de alarme, conforme mencionado em 9.6 Protocolos de Resposta OU ter um contrato em vigor com um prestador de serviços reconhecido que exija o mesmo.	N/A	N/A	✔
Secção	Protocolos On Route	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.8	Protocolos de resposta HVTT			
9.8.1	O LSP/ Candidato deve ter procedimentos documentados em vigor para: 1. Proteja a carga HVTT em caso de incidentes de segurança (alerta máximo) 2. Responder a atos suspeitos (alerta baixo) 3. Doença do condutor 4. Avaria do veículo 5. Greves 6. Desvios 7. Acidentes 8. Mau tempo 9. A recusa em aceitar a entrega ou o local de entrega não está acessível. *Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.*	N/A	N/A	✔
Secção	Integridade da força de trabalho	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.9	Triagem/Verificação/Verificação de antecedentes/Rescisão (conforme permitido pela legislação local)			
9.9.1	O LSP / Candidato deve ter um processo de triagem / verificação que inclui, empregos passados e verificações de antecedentes criminais. A seleção/verificação aplica-se a todos os candidatos, incluindo funcionários e contratados. O LSP/Requerente também exigirá que um processo equivalente seja aplicado nas empresas contratantes fornecedoras de trabalhadores do TAS.	N/A	N/A	✔

9.9.2	O trabalhador do TAS é obrigado a assinar uma declaração de que não tem condenações criminais atuais e cumprirá os procedimentos de segurança do LSP/Requerente.	N/A	N/A	✔
9.9.3	O LSP/ Candidato terá acordos em vigor para ter as informações necessárias fornecidas pela agência e/ou subcontratado que fornece trabalhadores TAS ou deve realizar essa triagem por conta própria. A triagem deve incluir verificação de antecedentes criminais e verificações de emprego.	N/A	N/A	✔
9.9.4	Procedimento para lidar com LSP/ Candidato/ declaração falsa do trabalhador antes ou pós contratação.	N/A	N/A	✔
9.9.5	Procedimentos para recuperar ativos físicos e excluir/alterar senhas de funcionários demitidos para incluir, no mínimo: 1. IDs da empresa 2. Crachás de acesso 3. Chaves 4. Equipamento e vestuário 5. Informações sensíveis	N/A	N/A	✔
9.9.6	Proteger os dados do Comprador: Encerrar o acesso a sistemas físicos ou eletrônicos que contenham dados do Comprador (inventário ou cronogramas). Procedimento documentado necessário.	N/A	N/A	✔
9.9.7	Lista de força de trabalho atual (LSPs, subcontratados) disponível para validação do LSP em relação aos procedimentos de integridade da força de trabalho.	N/A	N/A	✔
9.9.8	Recontratação: Estão em vigor procedimentos para impedir que o LSP/Candidato recontrate força de trabalho se os critérios de recusa/rescisão ainda forem válidos. Nota: Os registos são revistos antes da recontratação (Ex: antecedentes de pessoal anteriormente despedido ou – candidatos rejeitados (emprego anteriormente negado).	N/A	N/A	✔
9.9.9	A LSP manterá uma lista atualizada de todos os condutores próprios e subcontratados qualificados/treinados para conduzir veículos listados no registo de veículos.	N/A	N/A	✔
Secção	Segurança Física	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.10	Segurança da unidade tratora/furgão			

9.10.1	Os procedimentos do condutor exigem que as portas da cabina de condução do veículo estejam trancadas e todas as janelas fechadas durante o trânsito, a menos que seja necessário abrir para os procedimentos operacionais.	N/A	N/A	✔
9.10.2	Chaves do veículo restritas ao motorista e LSP / Gestão de candidatos.	N/A	N/A	✔
9.11	Compartimento de carga			
9.11.4	Portas fechadas de acordo com a política interna do próprio LSP/Candidato.	N/A	N/A	✔
9.11.5	Selos invioláveis são usados em todas as remessas diretas e contínuas. Os selos devem ser certificados de acordo com a norma ISO 17712 (classificação I, S ou H). O LSP/Requerente deve ter um procedimento documentado para garantir que os selos são controlados e quem (Comprador, Operador de Armazém ou LSP, etc.) é responsável pela aplicação e remoção dos selos.	N/A	N/A	✔
9.11.6	Cabo TIR, classificação 1 utilizado para os transportes diretos FTL.	N/A	N/A	✔
9.11.7	Dispositivo de imobilização do chassis do reboque ou do contentor marítimo instalado quando o reboque carregado caiu (cabeçote, bloqueio do trem de aterragem ou bloqueio da linha de travagem). *Nota: Não é permitido largar/desengatar/desacoplar um reboque/contentor carregado ao abrigo da TSR 1.*	N/A	N/A	✔
Secção	Tecnologia de Rastreamento e Alarmes	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.12	Sistemas de comunicação bidirecional			
9.12.2	Pelo menos um sistema disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana, para comunicação de voz bidirecional em tempo real (por exemplo, telefone celular/rádio bidirecional) com LSP's/escritório do Requerente ou AMC de 3ª parte.	N/A	N/A	✔
9.14	Dispositivos de localização e seguimento			
9.14.4	Deve ser instalado um dispositivo de localização num local secreto no trator camião/carrinha.	N/A	N/A	✔

9.14.5	O "intervalo de comunicação" normalizado para a unidade de seguimento no trator camião/carrinha não deve ser inferior a um relatório a cada sessenta (60) minutos.	N/A	N/A	✔
9.18	9.18 Sistemas de navegação por satélite			
9.18.1	Sistema de navegação por satélite instalado (planeador de rotas) que reconhece desvios, engarrafamentos, etc. para evitar paragens ou atrasos desnecessários.	N/A	N/A	✔
9.18.2	O sistema de navegação deve ter a versão de software mais recente disponível instalada e em uso.	N/A	N/A	✔
9.18.3	O procedimento em vigor para garantir o envio de LSP/Requerente e AMC quando utilizado, deve confirmar todas as alterações de rota devido à orientação do sistema de navegação.	N/A	N/A	✔
Secção	Procedimentos de Segurança	**Níveis de auditoria**		
		1	**2**	**3**
9.19	Roteamento programado			
9.19.1	O LSP/ Requerente tem rotas planeadas.	N/A	N/A	✔
9.20	Programa de Manutenção de Veículos			
9.20.1	O LSP/Requerente deve documentar os programas de manutenção do veículo de acordo com as especificações do fabricante.	N/A	N/A	✔
9.21	Paragens não programadas			
9.21.3	Deve existir um protocolo pormenorizado e documentado caso o condutor tenha de abandonar o camião e o reboque. Todas as portas devem estar trancadas e os alarmes (se existirem) devem ser ativados.	N/A	N/A	✔
9.22	Estacionamento seguro			
9.22.1	O manual do condutor / instruções deve listar instalações de estacionamento aprovadas e proibidas, locais de paragem.	N/A	N/A	✔
9.22.4	O LSP / Candidato deve ter uma política em vigor para identificar e implementar o uso de locais de estacionamento seguros para caminhões carregados. Tal inclui, entre outros: 1. Processo de decisão para quais locais de estacionamento usar. 2. Uma lista atual de locais de estacionamento aprovados.	N/A	N/A	✔

	3. Ações a tomar quando um local de estacionamento aprovado não está disponível. 4. Uma lista de quaisquer opções ou ações de estacionamento proibidas.			
9.23	Pessoas não autorizadas			
9.23.1	Não são permitidas festas não autorizadas no camião ou reboque. O LSP / Candidato deve ter políticas e procedimentos em vigor para impedir a presença de partes não autorizadas no caminhão ou reboque (ou seja, caroneiros, amigos, parentes que não dirigem, crianças, etc.).	N/A	N/A	✔
9.24	Gestão de Equipamentos de Segurança			
9.24.1	O LSP/ Candidato deve ter documentado e implementado procedimentos em vigor que incluem: 1. Gestão e controlo dos vedantes das portas dos reboques/contentores 2. Gestão e controlo de fechaduras de portas de reboques/contentores, fechaduras de pinos e outros equipamentos de segurança de portas relevantes, quando utilizados	N/A	N/A	✔
9.25	Gestão de chaves			
9.25.1	O LSP/Requerente deve ter documentado e implementado procedimentos em vigor para a gestão segura de chaves para camiões, cadeados, fechaduras de chefia, etc.	N/A	N/A	✔
9.26	Formação em Recolha e Entrega			
9.26.1	O LSP/ Requerente para fornecer treinamento sobre procedimentos de coleta e entrega para os motoristas / co-motoristas para evitar engano e fraude.	N/A	N/A	✔
9.27	Motorista de verificações antes da partida			
9.27.1	O LSP/ Candidatos deve documentar as verificações antes da partida que garantem a inspeção técnica do veículo de acordo com os regulamentos locais. O condutor deve efetuar um registo dos controlos efetuados. Para rotas LTL (várias paradas), essas verificações são necessárias apenas na primeira partida do dia. Nota: Para rotas TSR-1, a verificação antes da partida deve incluir também a integridade do reboque, as fechaduras e os selos. Os registos relativos têm de ser mantidos durante um (1) mês.	N/A	N/A	✔

9.27.2	As exceções observadas durante a verificação antes da partida devem ser comunicadas à base LSP/Requerente e qualquer atraso ou desvio resultante das exceções deve ser consistente com as Normas TSR. Os procedimentos devem fazer parte do manual do condutor/instruções escritas.	N/A	N/A	✔
9.27.3	O LSP/ Requerente deve documentar procedimentos para garantir o fornecimento de condutores e equipamento capazes de mover a carga para a sua primeira paragem programada sem interrupção evitável (por exemplo, combustível, paragens para refeições, reparações planeadas, tempos de condução regulados, etc.).	N/A	N/A	✔
9.28	9.28 Registos de veículos TSR			
9.28.1	Os veículos a serem utilizados sob o TSR devem ser listados no Registro de Veículos TSR do LSP/Requerente. No entanto, não existe um formato específico para o registo, que deve incluir, pelo menos, as seguintes informações relativas aos veículos/unidades a abranger no sistema de certificação: 1. Informações de identificação do trator 2. Informações de identificação do chassis do reboque/contentor 3. Nível TSR 4. Data(s) das auditorias, inspeções e autoavaliações 5. Um registo de quaisquer não conformidades ou outras exceções 6. Data das correções de não conformidade/exceções	N/A	N/A	✔
Secção	Protocolo de Apoio à Gestão e Responsabilidades	**Níveis de auditoria**		
9.29	**Formação em Segurança**	**1**	**2**	**3**
9.29.1	Programa de treinamento de conscientização sobre ameaças de segurança realizado com motoristas e documentado em registros de motoristas. Esta formação deve incluir, no mínimo: 1. Consciência de ameaças 2. Resposta de roubo 3. Verificação de veículos 4. Reconhecimento das ameaças em desenvolvimento 5. Seleção e utilização de estacionamento seguro 6. Respostas adequadas a eventos ameaçadores 7. Comunicação com a polícia e gestão. 8. Esta formação deve ser ministrada antes da condução de uma carga de mercadorias HVTT e, posteriormente, de dois em dois (2) anos *Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.*	N/A	N/A	✔

9.30	Integridade da caixa e palete verificada aquando da receção e entrega			
9.30.1	O LSP/Requerente deve ter procedimentos documentados de verificação das contagens de caixas e paletes antes do carregamento e após a descarga. A documentação que comprove estes procedimentos deve ser conservada durante, pelo menos, dois anos.	N/A	N/A	✔
9.31	Comprovativo dos Registos de Expedição e Receção			
9.31.1	Toda a carga deve ser verificada em relação aos documentos e manifestos de embarque para garantir marcação, pesos, contagens e instruções específicas de manuseio adequadas (conforme aplicável).	N/A	N/A	✔
9.31.2	Os documentos de envio devem ser preenchidos, precisos e legíveis e devem incluir, no mínimo: 1. Hora e data de recolha/entrega 2. Assinatura do condutor e nome impresso 3. Assinaturas do pessoal de expedição e receção 4. Detalhes da remessa e quaisquer instruções especiais.	N/A	N/A	✔
9.31.3	O LSP/ Requerente deve manter registos de todas as cobranças e comprovativos de entrega por um período não inferior a dois anos que podem ser acedidos se for necessária a investigação de perdas.	N/A	N/A	✔
9.31.4	Acesso a documentos de envio e informações sobre os ativos do Comprador controlados, monitorados e registrados, com base na "necessidade de saber".	N/A	N/A	✔
9.31.5	Documentos de envio salvaguardados até à destruição.	N/A	N/A	✔
9.31.6	Informação (envio de documentação) formação de sensibilização para a segurança ministrada aos trabalhadores com acesso à informação.	N/A	N/A	✔
9.32	Presença do condutor nas operações de carga e descarga			
9.32.1	A menos que proibido pelas políticas do expedidor ou do destinatário, a política LSP/Requerente deve documentar que os motoristas devem estar presentes para carga e descarga para confirmar a contagem de peças. Se as políticas do expedidor ou do destinatário proibirem esta prática, essas políticas devem estar disponíveis para auditoria.	N/A	N/A	✔

Secção	Formação de Segurança de Motoristas	Níveis de auditoria		
		1	2	3
9.33	Pré-alerta em vigor			
9.33.1	Quando o Comprador exigir, processo de pré-alerta aplicado a remessas de entrada e/ou saída. Os detalhes do pré-alerta devem ser acordados entre o Comprador e o LSP/Requerente. Os detalhes sugeridos incluem: 1. Hora de partida 2. Hora prevista de chegada 3. Nome da empresa de camionagem 4. Nome do driver 5. Detalhes da matrícula do veículo 6. Informações de envio (contagem de peças, peso, número do conhecimento de embarque, etc.) 7. Números dos selos do reboque/contentor *Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.*	N/A	N/A	✔
9.34	Autoavaliação do veículo antes de ser incluído no Registo Automóvel TSR			
9.34.1	O LSP/Requerente deve ter provas documentadas de que todos os veículos (camiões/carrinhas ou reboques/chassis de contentores) constantes do Registo de Veículos TSR foram avaliados e cumprem os requisitos do TSR TAPA.	N/A	N/A	✔
9.35	Avaliação contínua para garantir a conformidade com a ETR			
9.35.1	O LSP/Requerente deve ter provas documentadas de que todas as autoavaliações subsequentes pelo LSP/Requerente (programa fixo ou rotativo – abrangendo todos os veículos no Registo de Veículos TSR) são auto-reavaliadas pelo menos uma vez de 12 em 12 meses pelo LSP/Requerente e os registos associados conservados para efeitos de auditoria.	N/A	N/A	✔

Publicação e informações sobre direitos de autor

O aviso de direitos autorais da TAPA exibido neste documento indica quando o documento foi emitido pela última vez.

© TAPA 2023-2026

Nenhuma cópia sem permissão da TAPA, exceto conforme permitido pela lei de direitos autorais.

Historial da publicação

Publicado pela primeira vez em agosto de 2023

Primeira (presente) edição publicada em agosto de 2023

Esta especificação publicamente disponível entra em vigor em 15 de setembro de 2023