



Requisitos de segurança para Camionagem TSR 2023

Apêndice D ~~Conteúdo~~ Marítimo

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
Tel.: (65) 6914 0892

TAPA EMEA
Pastoor Ohllaan 39
3451 CB Vleuten
Países Baixos

www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461

ÍNDICE

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	9
9.10 Segurança da unidade tratora/furgão	9
9.11 Compartimento de carga	9
Tecnologia de Rastreamento e Alarmes	10
9.12 Sistemas de comunicação bidirecional	10
9.13 Protocolos de rastreamento e rastreamento	11
9.14 Dispositivos de localização e seguimento	11
9.15. Área da cabina de condução.....	14
9.16 Sistema de alarmes do compartimento de carga	14
9.17 Falhas no dispositivo de rastreamento	14
9.18 Sistemas de navegação por satélite	15
Procedimentos de Segurança	15
9.19 Roteamento programado	15
9.20 Programa de Manutenção de Veículos	15
9.21 Paragens não programadas	15
9.22 Estacionamento seguro	16
9.23 Pessoas não autorizadas	17
9.24 Gestão de Equipamentos de Segurança	17
9.25 Gestão de chaves.....	17

9.26 Formação em Recolha e Entrega	17
9.27 Motorista de verificações antes da partida	17
9.28 Registos de veículos TSR	18
Protocolo de Apoio à Gestão e Responsabilidades.....	18
9.30 Integridade da caixa e palete verificada aquando da receção e entrega.....	19
9.31 Comprovativo dos Registos de Expedição e Receção	19
9.32 Presença do condutor nas operações de carga e descarga	19
Formação de Segurança de Motoristas.....	20
9.33 Pré-alerta em vigor	20
9.34 Autoavaliação do veículo antes de ser incluído no Registo Automóvel TSR.....	20
9.35 Avaliação contínua para garantir a conformidade com a ETR	20

Categoria do veículo : Chassis de contentores, também chamado chassis intermodal ou esqueleto reboque.

Descrição do veículo : Chassis de contêiner é um tipo de semirreboque projetado para Drayage transportar com segurança um contêiner intermodal nas estradas, como entre portos, ferrovias, depósitos de contêineres e instalações de embarcadores. O chassis deve ter um cabeçote para que possam ser ligados a um semi-tractor e um par de pernas chamado trem de aterragem que pode ser encaixado para estacioná-los quando não ligados a um trator.

Níveis de auditoria : Nível 1, 2 ou 3

Tipo de auditor : IAB (Para o Nível 1, 2 & 3)
AA (Para o Nível 3)

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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓

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.	✓	✓	✓
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. <i>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 anônima à base de dados de incidentes da TAPA seria muito apreciada.</i>	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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. <i>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 terceiros.</i>	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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. <i>Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.</i>	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
9.9.4	Procedimento para lidar com LSP/ Candidato/ declaração falsa do trabalhador antes ou pós contratação.	✓	✓	✓
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	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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).	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓

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.	✓	✓	✓
9.10.2	Chaves do veículo restritas ao motorista e LSP / Gestão de candidatos.	✓	✓	✓
9.10.4	O veículo deve estar equipado com um imobilizador do motor que impeça o arranque do motor sem a presença da chave de ignição/arranque do veículo.	✓		
9.11	Compartimento de carga			
9.11.1	Dispositivo de bloqueio de alta qualidade, aço inoxidável ou temperado, peso pesado e alta segurança, instalado permanentemente em todas as portas dos compartimentos de carga. Sem correntes, cabos, barras leves, parafusos / suportes removíveis, etc. a serem usados. Os dispositivos de bloqueamento devem ser utilizados e trancados durante toda a viagem. <i>Observações:</i> <i>Não devem ser utilizados dispositivos temporários, tais como correntes, cabos, barras leves, parafusos/suportes amovíveis, etc.</i> <i>Isto pode fazer com que um contentor marítimo deixe de ser utilizável para o transporte marítimo/batelão.</i> <i>Exemplos de fechaduras adequadas estão incluídos no Documento de Orientação dos Sistemas de Bloqueio TAPA.</i>	✓		
9.11.2	Aço inoxidável ou temperado de alta qualidade, dispositivo de bloqueio de alta segurança de peso pesado instalado permanentemente em todas as portas do compartimento de carga OU utilização de dispositivos temporários como correntes, cabos, barras leves, parafusos/suportes amovíveis, etc., a utilizar. Os dispositivos de bloqueamento devem ser utilizados e trancados durante toda a viagem.		✓	
9.11.3	As fechaduras devem ser: A. Operado eletronicamente, automaticamente ou manualmente	✓	✓	

	B. Único (códigos/chaves/palavras-passe duplicados para abrir fechaduras diferentes não são permitidos) C. Os fechos e dispositivos de fixação devem poder resistir a uma força substancial e ser invioláveis. <i>Notas: Consulte o Documento de Orientação dos Sistemas de Bloqueio TAPA para obter explicações e detalhes.</i>			
9.11.4	Portas fechadas de acordo com a política interna do próprio LSP/Candidato.			✓
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 dispor de 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.	✓	✓	✓
9.11.7	Dispositivo de imobilização do chassis do reboque ou do contentor marítimo instalado quando o reboque carregado caiu (cabecote, bloqueio do trem de aterragem ou bloqueio da linha de travagem). <i>Nota: Não é permitido largar/desengatar/desacoplar um reboque/contentor carregado ao abrigo da TSR 1.</i>		✓	✓
Secção	Tecnologia de Rastreamento e Alarmes	Níveis de auditoria		
		1	2	3
9.12	Sistemas de comunicação bidirecional			
9.12.1	Sistemas primários e de backup disponíveis para sistemas de comunicação de voz bidirecionais e em tempo real (por exemplo, telefone celular / rádio bidirecional) durante toda a viagem. Está disponível o escritório do LSP/Requerente ou o Sistema AMC de 3ª parte capaz de testar automaticamente a função de comunicação de voz; OU;	✓		

	Um procedimento está em vigor para garantir que uma chamada de teste de comunicações manual seja realizada antes da viagem.			
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.		✓	✓
9.13	Protocolos de rastreamento e rastreamento			
9.13.1	LSP / Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclui: 1. Rastreamento do caminhão/carrinha trator 2. Monitorização 24/7 3. A capacidade de geofence rotas e locais de estacionamento 4. Protocolos de resposta documentados para lidar com emergências. <i>Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.</i>	✓		
9.13.2	LSP / Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclui: 1. Rastreamento de reboques/contentores carregados quando presos a um caminhão e quando desacoplados por ação criminosa ou por engano. 2. Monitorização 24/7 3. A capacidade de geofence rotas e locais de estacionamento 4. Protocolos de resposta documentados para lidar com emergências	✓		
9.13.3	LSP / Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclui: 1. Seguir o caminhão/carrinha 2. A capacidade de geofence rotas e locais de estacionamento 3. Protocolos de resposta documentados para lidar com emergências		✓	
9.14	Dispositivos de localização e seguimento			
9.14.1	Deve ser instalado um dispositivo de localização num local encoberto no trator caminhão/furgoneta e, quando disponível, deve poder utilizar pelo menos dois métodos de sinalização, tais como: Método 1: 3G ou 4G ou 5G Método 2. SMS / GPRS usando GSM	✓		

	Método 3. CDMA Método 4. Dispositivo de localização por satélite Devem estar equipados com, pelo menos, uma antena encoberta. <i>Nota: Nos países em que não estão disponíveis duas formas diferentes de sinalização, o LSP/Requerente deve documentá-la ao auditor.</i>			
9.14.2	Deve ser instalado um dispositivo de localização no reboque/contentor num local secreto. O dispositivo pode ser instalado interna ou externamente e, quando disponível, deve poder utilizar pelo menos dois métodos de sinalização, tais como: Método 1: 3G ou 4G ou 5G Método 2. SMS / GPRS usando GSM Método 3. CDMA Método 4. Dispositivo de localização por satélite Devem estar equipados com, pelo menos, uma antena encoberta. <i>Nota: Nos países em que não estão disponíveis duas formas diferentes de sinalização, o LSP/Requerente deve documentá-la ao auditor.</i>	✓		
9.14.3	Deve ser instalado um dispositivo de localização num local secreto no trator camião/furgoneta e, quando disponível, deve poder utilizar pelo menos dois métodos de sinalização, tais como 3G ou SMS/GPRS utilizando GSM ou CDMA, e deve estar equipado com, pelo menos, uma antena encoberta. <i>Nota: Nos países em que não estão disponíveis duas formas diferentes de sinalização, o LSP/Requerente deve documentá-la ao auditor.</i>		✓	
9.14.4	Deve ser instalado um dispositivo de localização num local secreto no trator camião/carrinha.			✓
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.			✓
9.14.6	O "intervalo de comunicação" normalizado para as unidades de seguimento no trator camião/carrinha não deve ser inferior a um relatório a cada cinco (5) minutos.	✓		
9.14.7	O "intervalo de comunicação" normalizado para as unidades de seguimento no reboque/contentor não deve ser inferior a um relatório a cada cinco (5) minutos.	✓		

	Nota: Quando o trator e o reboque/contentor estão presos ao trator e existe um sistema de alerta sem amarras eficaz, apenas uma das unidades deve cumprir esta norma de taxa de "comunicação". Uma vez desamarradas, ambas as unidades de rastreamento devem relatar de forma independente, de modo que a capacidade de relatar de forma independente deve estar em vigor.			
9.14.8	O "intervalo de comunicação" normalizado para a unidade de seguimento no trator caminhão/carrinha não deve ser inferior a um relatório a cada 30 (trinta) minutos.		✓	
9.14.9	Os dispositivos de localização no caminhão/carrinha trator devem comunicar eventos que incluam: 1. Adulteração de dispositivos de qualquer um dos sistemas de segurança instalados 2. Paragem de camiões 3. Estado da bateria do rastreador 4. Abertura da porta da área de carga	✓		
9.14.10	Quando reboques/contêineres estão sendo utilizados, os dispositivos de rastreamento devem relatar eventos para incluir: 1. Desamarração (desamarração) do reboque/chassis 2. Adulteração de qualquer um dos sistemas de segurança instalados. 3. Paragem de camiões/reboques/contentores 4. Estado da bateria do rastreador	✓		
9.14.11	Os dispositivos de localização de camiões/furgonetas devem estar equipados com uma bateria reserva capaz de manter a capacidade de sinalização do dispositivo de rastreio durante, pelo menos, 24 horas, a uma taxa de "notificação" não inferior a uma "notificação" de cinco em cinco minutos enquanto o reboque estiver desamarrado.	✓		
9.14.12	Quando os reboques/contentores estiverem a ser utilizados, os dispositivos de localização devem estar equipados com uma bateria de reserva capaz de manter a capacidade de sinalização do dispositivo de rastreio durante, pelo menos, 24 horas, a uma taxa de "notificação" não inferior a um "relatório" de cinco em cinco minutos enquanto o reboque estiver desamarrado.	✓		
9.14.13	A AMC deve ser capaz de modificar (aumentar ou diminuir) e controlar sobre o ar, a taxa de "relatórios" para todos os dispositivos de rastreamento TSR 1 (caminhão/van trator/reboque/contêiner).	✓		
9.14.14	LSP / Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclui:	✓		

	1. Antes do carregamento: • Verifique a vida útil da bateria de todos os dispositivos de rastreamento a serem utilizados • Conclua um teste de função de todos os dispositivos de rastreamento e alarme associados a serem utilizados. • Registo dos resultados 2. Quando carregado e pronto para a partida • Completar um teste de função de todos os dispositivos de localização a utilizar, excluindo as portas de carga e quaisquer sensores de alarme/dispositivos de deteção internos do compartimento de carga. • Registo dos resultados			
9.15	Área da cabina de condução			
9.15.1	Alarme silencioso ativado manualmente (alarme de coação) presente ao alcance do motorista e deve enviar um sinal para a base do LSP / Requerente e AMC de terceiros. Opção de dispositivo silencioso móvel disponível se o condutor tiver critérios pré-aprovados para abandonar a cabina (doença, acidente, incidente de emergência, etc.).	✓	✓	
9.15.2	Alarme sonoro local se ocorrer uma entrada não autorizada na cabina de condução.	✓		
9.15.3	Procedimentos de rastreamento e resposta de alarme local e manutenção em vigor, testados e revisados pelo menos a cada seis meses.	✓	✓	
9.16	Sistema de alarmes do compartimento de carga			
9.16.1	A abertura não autorizada das portas do compartimento de carga envia um sinal à AMC.	✓		
9.16.2	Abertura não autorizada das portas do compartimento de carga ativa um alarme sonoro (acústico) de alto decibéis.	✓		
9.16.3	Abertura não autorizada das portas para os procedimentos do compartimento de carga em vigor, testados e revistos pelo menos de 12 em 12 meses.	✓		
9.17	Falhas no dispositivo de rastreamento			

9.17.1	Procedimentos em vigor, testados e revisados pelo menos a cada seis meses, para respostas a falhas do dispositivo de rastreamento.	✓		
9.17.2	O sistema de rastreamento deve alertar e enviar um sinal para o AMC se o dispositivo de rastreamento falhar ou o sinal GPS for perdido.	✓		
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.	✓	✓	✓
9.18.2	O sistema de navegação deve ter a versão de software mais recente disponível instalada e em uso.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
Secção	Procedimentos de Segurança	Níveis de auditoria		
		1	2	3
9.19	Roteamento programado			
9.19.1	O LSP/ Requerente tem rotas planeadas.	✓	✓	✓
9.19.2	O LSP/ Requerente tem paragens planeadas.	✓	✓	
9.19.3	O LSP/Requerente deve comunicar ao Comprador alterações ad hoc nas rotas e paragens ou atrasos devido a eventos inesperados, a menos que o Comprador tenha emitido instruções documentadas para não o fazer.	✓		
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.	✓	✓	✓
9.21	Paragens não programadas			
9.21.1	Procedimentos em vigor que exigem que, em circunstâncias normais, o(s) condutor(es) só possa(m) abandonar o veículo em horários e locais aprovados.	✓		

9.21.2	Deve existir um protocolo pormenorizado e documentado para paragens não programadas, por exemplo, para lidar com uma emergência médica ou um acidente/avaria que inclua: 1. Procedimentos dos motoristas: a. Notificar despacho b. Tranque todas as portas e ligue todos os dispositivos de segurança. c. O AMC de rastreamento deve ser notificado 2. Procedimentos AMC a. O camião e/ou o carregamento devem ser monitorizados constantemente até poderem regressar ao trânsito. 3. Procedimentos LSP a. O LSP / Requerente deve ter um protocolo em vigor para fornecer proteção para a remessa para uma parada não planejada prolongada. b. O LSP / Requerente deve notificar o Comprador dentro de 24 horas de tal incidente. <i>Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviço, subcontratados de transporte rodoviário.</i>	✓		
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.		✓	✓
9.22	Estacionamento seguro			
9.22.1	O manual do condutor / instruções deve listar instalações de estacionamento aprovadas e proibidas, locais de paragem.	✓	✓	✓
9.22.2	Os camiões/carrinhas/reboques/contentores carregados nunca devem ser deixados sem vigilância, a menos que se encontrem numa área de estacionamento segura pré-aprovada (com o Comprador) que tenha sido incluída no processo de avaliação de risco do LSP.	✓		
9.22.3	O condutor deve verificar, antes e depois de cada paragem/repouso, a integridade do reboque, das fechaduras e dos selos. Controlos a registar e a conservar durante um (1) mês.	✓		

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. 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 caminhão 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.).	✓	✓	✓
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	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.			
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.	✓	✓	✓
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.).	✓	✓	✓
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	✓	✓	✓
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 registos 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 <i>Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.</i>			
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.	✓	✓	✓
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).	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
9.31.4	Acesso a documentos de envio e informações sobre os ativos do Comprador controlados, monitorados e registados, com base na "necessidade de saber".	✓	✓	✓
9.31.5	Documentos de envio salvaguardados até à destruição.	✓	✓	✓
9.31.6	Informação (envio de documentação) formação de sensibilização para a segurança ministrada aos trabalhadores com acesso à informação.	✓	✓	✓
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.			
Secção	Formação de Segurança de Motoristas	Níveis de auditoria		
		1	2	3
9.33	Pré-alerta no local			
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 <i>Nota: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP / Requerente ou seus parceiros de serviços, subcontratados ou prestadores intermodais.</i>	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓
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.	✓	✓	✓

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