



Requisitos de Segurança para Camionagem TSR 2023

Padrões TAPA

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

TSR 2023



TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS

Índice

| | | |
|----------|---|----|
| 1 | Introdução | |
| 1.1 | Finalidade deste documento TSR..... | 5 |
| 1.2 | Recursos para implementar o TSR TAPA | 5 |
| 1.3 | Protegendo políticas e procedimentos de LSP | 5 |
| 2 | Sobre a TAPA | |
| 2.1 | Propósito da TAPA..... | 6 |
| 2.2 | Missão da TAPA | 6 |
| 2.3 | Informações de contacto da TAPA | 6 |
| 3 | Padrões TAPA | |
| 3.1 | Normas de Segurança TAPA..... | 7 |
| 3.2 | Execução | 7 |
| 4 | Orientação Jurídica | |
| 4.1 | Âmbito de aplicação..... | 8 |
| 4.2 | Tradução..... | 8 |
| 4.3 | A Marca "TAPA" | 8 |
| 4.4 | Limites de Responsabilidade | 8 |
| 5 | Contratos e Subcontratação | |
| 5.1 | Contratos..... | 9 |
| 5.2 | Subcontratação | 9 |
| 6 | Certificação TAPA TSR | |
| 6.1 | Níveis de classificação TSR..... | 10 |
| 6.2 | Pré-Certificação | 10 |
| 6.3 | Requisitos modulares..... | 10 |
| 6.4 | Aprimoramentos opcionais..... | 11 |
| 6.5 | Auto-Certificação | 12 |
| 6.6 | Auditorias de Veículos | 13 |
| 6.7 | Informação geral | 15 |
| 6.8 | Recertificação | 16 |
| 7 | Acompanhamento da auditoria | |
| 7.1 | Ação corretiva/SCAR | 17 |
| 7.2 | Monitoramento de conformidade | 17 |
| 7.3 | Investigação e Resolução de Reclamações da TAPA | 18 |

Índice

| | |
|--|----|
| 8 Renúncias | |
| 8.1 Visão geral | 19 |
| 8.2 Processo de Negócio de Renúncia..... | 19 |
| 9 Apêndices | |
| Detalhes | 21 |
| 10 Opções aprimoradas do TSR | |
| A. Funções e Responsabilidades do Centro de Monitorização de Alarmes | 22 |
| B. Bloqueio | 27 |
| C. Transferência ferroviária / rastreamento..... | 28 |
| D. Níveis de Serviço da Empresa de Acompanhantes..... | 30 |
| E. TI e ameaças cibernéticas | 32 |
| F. Dispositivos de alarme do compartimento de carga | 34 |

◆◆◆

1. Introdução

1.1 Finalidade deste documento TSR

Este documento TSR (Trucking Security Requirements) é o padrão oficial da TAPA para serviços de transporte rodoviário seguro. É uma norma global comum que pode ser usada em acordos de negócios/segurança entre compradores e prestadores de serviços logísticos (LSPs) e/ou outros candidatos que buscam certificação.

No desenvolvimento desta Norma, a TAPA reconhece as múltiplas diferenças na forma como os serviços de camionagem são prestados globalmente, regionalmente e até mesmo dentro das empresas, e que o TSR pode aplicar-se à totalidade ou parte dos serviços prestados por um LSP/Requerente. Dependendo da complexidade e do tamanho da cadeia de suprimentos, a conformidade com os Padrões TAPA pode ser alcançada por meio de um único LSP / Requerente ou vários LSPs / Candidatos e subcontratados qualificados.

Âmbito de aplicação

A ETR pode aplicar-se ao seguinte:

- Toda a carga necessária para ser transportada de acordo com o TSR TAPA
- Veículos, reboques ou contentores alugados ou próprios utilizados para o transporte de carga por um ou mais segmentos rodoviários.
- LSP/ Requerente operava, ou subcontratada veículos, reboques ou contentores utilizados para o transporte de carga por um ou mais segmentos rodoviários.

Público-alvo

Os usuários típicos dos Padrões TAPA incluem:

- Compradores
- LSPs/ Requerentes
- Aplicação da lei ou outras organizações governamentais
- Organizações Profissionais da Cadeia de Suprimentos
- Seguradoras

1.2 Recursos para implementar o TSR TAPA

Os recursos para atender aos requisitos do TSR serão de responsabilidade do LSP/Requerente e às custas do LSP/Requerente, a menos que conforme negociado ou acordado de outra forma pelo Comprador e pelo LSP/Requerente.

1.3 Protegendo políticas e procedimentos de LSP

Cópias de documentos de políticas e procedimentos de segurança só serão enviadas ao Comprador de acordo com os acordos de divulgação assinados entre o LSP / Requerente e o Comprador e serão tratadas como informações confidenciais.

2. Sobre a

2.1 Propósito da TAPA

O crime de carga é um dos maiores desafios da cadeia de suprimentos para os fabricantes de produtos valiosos e de alto risco e seus prestadores de serviços logísticos.

A ameaça já não vem apenas de criminosos oportunistas. Hoje, as redes de crime organizado estão operando globalmente e usando ataques cada vez mais sofisticados a veículos, instalações e pessoal para alcançar seus objetivos.

A TAPA é um fórum único que une fabricantes globais, fornecedores de logística, transportadoras de carga, agências de aplicação da lei e outras partes interessadas com o objetivo comum de reduzir as perdas das cadeias de abastecimento internacionais. O foco principal da TAPA é a prevenção de roubos através do uso de inteligência em tempo real e as mais recentes medidas preventivas.

2.2 Missão da TAPA

A missão da TAPA é ajudar a proteger os ativos dos membros, minimizando as perdas de carga da cadeia de suprimentos. A TAPA alcança isso através do desenvolvimento e aplicação de Padrões de Segurança globais, práticas reconhecidas do setor, tecnologia, educação, benchmarking, colaboração regulatória e identificação proativa de tendências de crime e ameaças à segurança da cadeia de suprimentos.

2.3 Informações de contacto da TAPA

A TAPA consiste em três regiões (Américas, Ásia-Pacífico e EMEA) para fornecer serviços a todos os seus membros globais. Para mais informações, consultar:

- Américas:
www.tapaonline.org
- Ásia-Pacífico:
www.tapa-apac.org
- EMEA
www.tapaemea.org

3. Normas TAPA

3.1 Normas de Segurança TAPA

Os seguintes Padrões de Segurança TAPA globais foram criados para garantir o transporte e armazenamento seguros de cargas direcionadas a roubo de alto valor:

- Os Requisitos de Segurança das Instalações (FSR) representam Padrões mínimos especificamente para *armazenamento seguro, ou armazenamento em trânsito*, dentro de uma cadeia de suprimentos.
- Os Requisitos de Segurança para Camiões (TSR) centram-se exclusivamente no transporte por caminhão e representam normas mínimas específicas para o *transporte rodoviário de produtos* dentro de uma cadeia de abastecimento.

Os Padrões de Segurança Globais da TAPA são revisados e revisados conforme necessário a cada três anos.

Este documento aborda apenas o TSR e explica a Certificação TAPA TSR na Seção 6.

3.2 Execução

A implementação bem-sucedida dos Padrões de Segurança da TAPA depende do trabalho conjunto dos LSPs (Prestadores de Serviços Logísticos)/Requerentes, Compradores (proprietários da carga) e Auditores Autorizados TAPA.

4. Orientação

4.1 Âmbito de aplicação

A TSR é uma Norma Global e todas as secções da Norma são obrigatórias, a menos que seja concedida uma exceção através do processo oficial de isenção. (Ver secção 8).

4.2 Tradução

Em áreas geográficas onde o inglês não é a primeira língua, e onde a tradução é necessária e aplicável, é da responsabilidade do LSP/ Requerente e seus agentes garantir que qualquer tradução do TSR, ou de qualquer uma das suas partes, reflita com precisão as intenções da TAPA no desenvolvimento e publicação destas Normas.

4.3 A Marca "TAPA"

"TAPA" é uma marca registada da Associação de Proteção de Bens Transportados e não pode ser utilizada sem a autorização expressa por escrito da TAPA através das suas regiões oficialmente reconhecidas. Os Padrões TAPA e o material associado são publicados através e pela TAPA, e não podem ser revistos, editados ou alterados por qualquer parte sem a permissão expressa por escrito da TAPA. O uso indevido da marca TAPA pode resultar na remoção da certificação ou em ações legais.

4.4 Limites de Responsabilidade

Com a publicação destas Normas, a TAPA não fornece nenhuma garantia ou garantia de que quaisquer eventos de roubo de carga serão evitados, quer as Normas sejam ou não totalmente implantadas e devidamente implementadas. Qualquer responsabilidade que possa resultar de um roubo de carga em trânsito, ou qualquer outra perda de carga em trânsito sob os Padrões TSR será por conta do LSP / Requerente e / ou do Comprador de acordo com os termos e condições em seu contrato uns com os outros e quaisquer leis ou estatutos que possam ser aplicáveis dentro da jurisdição do assunto.

5. Contratos e Subcontratação

5.1 Contratos

O transporte, armazenamento e manuseio seguros dos ativos do Comprador são de responsabilidade do LSP/Requerente, seus agentes e subcontratados durante toda a coleta, trânsito, armazenamento e entrega, conforme especificado em uma liberação ou contrato.

Quando o TSR for referenciado ou incluído no contrato entre o LSP/Requerente e o Comprador, também será referenciado no programa de segurança do LSP/Requerente.

O LSP/Requerente deve fornecer ao Comprador provas da Certificação TSR e, quando apropriado, provas de que os requisitos TSR foram cumpridos. Além disso, qualquer alegada falha do LSP / Requerente em implementar os requisitos TSR será resolvida de acordo com os termos do contrato negociado entre o Comprador e o LSP / Requerente.

5.2 Subcontratação

A subcontratação de cargas inclui um requisito contratual de que a transportadora subcontratada cumpra todas as normas TSR mencionadas.

6. Certificação TAPA TSR

6.1 Níveis de classificação TSR

A TSR especifica três níveis de classificação (para os veículos inscritos no registo automóvel):

- Nível 1 = Proteção de Segurança Elevada
- Nível 2 = Proteção de Segurança Moderada
- Nível 3 = Proteção de Segurança Básica

No processo de certificação pode ser utilizada uma combinação de níveis de classificação. Quando os Compradores exigem um nível mínimo de classificação para as suas operações, é da responsabilidade do Comprador negociar o nível de classificação exigido diretamente com o LSP / Requerente.

A organização pode escolher as quatro opções a seguir (Tabela 1) para demonstrar conformidade e ser certificada de acordo com os Padrões de Segurança TAPA.

Os LSPs/Requerentes devem garantir que um IAB ou AA, seja contratado para concluir o processo de auditoria e certificação.

Antes do início da auditoria de certificação, os LSPs/Candidatos devem:

- Informe ao IAB ou AA qual o Nível de Segurança que estão buscando em seu processo de certificação.
- Tenha seu próprio Auditor Autorizado LSP (LSP AA) no lugar.

Opção terceirizada LSP AA:

Se não houver LSP AA disponível dentro da empresa, então eles têm o direito de subcontratar a uma 3ª parte, se a 3ª parte atender a todos os critérios de treinamento e certificação, conforme descrito pela TAPA. A 3ª parte obteve uma certificação AA.

6.2 Pré-Certificação

Como várias opções estão disponíveis para obter a certificação, um modelo de auditoria personalizado disponível na TAPA deve ser concluído para fornecer os requisitos de auditoria de certificação.

6.3 Requisitos modulares

Os serviços de transporte rodoviário de veículos podem envolver acordos operacionais e comerciais complexos. Para mitigar as ameaças à segurança, os proprietários de carga (Compradores) e os prestadores de serviços de transporte (LSP/Requerente) precisam de várias opções disponíveis para especificar e manter requisitos de segurança mínimos, mas obrigatórios, aceitáveis. Para lidar com essa complexidade, a TAPA desenvolveu o TSR como um padrão modular para permitir que a indústria selecione o modo de transporte adequado às suas

6. Certificação TAPA TSR

necessidades.

Para obter a certificação de segurança TSR desejada e apropriada para serviços de transporte rodoviário pode exigir o uso de uma combinação de módulos TSR e níveis de classificação.

Tabela 1

| Refª# | Módulo | Descrição | Nível | Tipo de auditor |
|-------|---|--|-----------|-----------------|
| 6.3.1 | Caminhão de lado duro | Camião + reboque de carroçaria rígida | 1, 2 ou 3 | IAB AA |
| 6.3.2 | Caminhão de lado macio | Caminhão + reboque lateral cortina | 3 | IAB AA |
| 6.3.3 | Vans Rígidas/ Camiões de Corpo Fixo | Carrinha ou camião com compartimento de carga dedicado | 1, 2 ou 3 | IAB AA |
| 6.3.4 | Contentor Marítimo | Apenas segmento de transporte rodoviário | 1, 2 ou 3 | IAB AA |

Visão geral do modelo de veículo



Certificação IAB (Níveis 1, 2 e 3)

Se a auditoria for concluída com sucesso, o IAB emite um certificado indicando que o candidato agora é certificado TAPA TSR com listagens dos níveis de certificação, operações e locais apropriados. O IAB notificará a TAPA dos resultados da auditoria, fornecendo uma cópia do certificado emitido e outras informações relevantes, conforme anteriormente acordado entre a TAPA e o IAB.

6.4 Aprimoramentos opcionais

O TSR inclui aprimoramentos opcionais que são considerados um nível mais alto de proteção que pode ser usado além dos módulos. As melhorias opcionais

6. Certificação TAPA TSR

destinam-se a ser selecionadas pelo LSP/Requerente e/ou pelo seu Comprador como requisitos adicionais para as suas necessidades de segurança operacional. Quando melhorias opcionais são selecionadas na avaliação de pré-certificação para fazer parte da auditoria de certificação, todos os requisitos se tornam obrigatórios.

Tabela 2

| Ref# | Aprimoramento opcional | Descrição | Tipo de auditoria |
|-------|---|--|-------------------|
| 6.4.1 | Monitorização | Rastreamento, alarmes e resposta de veículos | TAPA IAB AA |
| 6.4.2 | Sistemas de Bloqueio | Fechaduras e sistemas de proteção do compartimento de carga | TAPA IAB AA |
| 6.4.3 | Transferência ferroviária / rastreamento | Verificações de validação adicionais e medidas de controlo de veículos, reboques e/ou contentores marítimos aquando da entrega a terceiros Operadores de terminais ferroviários de festas | TAPA IAB AA |
| 6.4.4 | Acompanhantes | Escortas de veículos, armadas ou desarmadas, sujeitas à legislação local | TAPA IAB AA |
| 6.4.5 | Ameaça à TI e à cibersegurança | Mitigação para reduzir as ameaças cibernéticas e de TI a pessoal, redes, veículos e carga no transporte rodoviário | TAPA IAB AA |
| 6.4.6 | Dispositivo de alarme do compartimento de carga | Dispositivos de proteção e alarme para as paredes do compartimento de carga | TAPA IAB AA |

Se a auditoria for concluída com êxito, o IAB deve incluir no certificado TSR original uma lista dos aprimoramentos opcionais apropriados e para os quais a Certificação TSR é relevante.

6.5 Auto - Certificação

Autocertificação (apenas nível 3)

A Autocertificação TSR destina-se a ser uma opção de nível de entrada simplificada para as Normas TAPA. A pessoa que conclui a auditoria de certificação deve ser um AA diretamente associado ao LSP/Candidato. A TAPA validará a apresentação da auditoria e emitirá certificados para um resultado de auditoria bem-sucedido.

Apenas 1 nível de classificação para uma operação pode ser incluído numa autocertificação.

6. Certificação TAPA TSR

Os aprimoramentos opcionais do TSR não podem ser incluídos nas opções de autocertificação do TSR.

As autocertificações de nível 3 devem ser realizadas por um auditor autorizado (AA). Um AA pode ser um funcionário/associado interno, que concluiu o treinamento de acordo com a versão atual do Padrão TAPA, passou no exame relevante e está registrado pela TAPA como um TSR AA.

A Tabela 3 explica as opções de autocertificação. Todos os requisitos são obrigatórios.

Tabela 3

| Ref ^o # | Módulo | Descrição | Nível | Tipo de auditor |
|--------------------|-------------------------------------|--|-------|-----------------------|
| 6.5.1 | Caminhão de lado duro | Camião + reboque de carroçaria rígida | 3 | LSP/ Requerente AA |
| 6.5.2 | Caminhão de lado macio | Caminhão + reboque lateral cortina | 3 | LSP/ Requerente AA |
| 6.5.3 | Vans Rígidas/ Camiões de Corpo Fixo | Carrinha ou camião com compartimento de carga dedicado | 3 | LSP/ Requerente AA |
| 6.5.4 | Contentor Marítimo | Apenas segmento de transporte rodoviário | 3 | LSP/ Requerente AA |

6.6 Auditorias de Veículos

O AA deve inspecionar fisicamente um número adequado de veículos. A TAPA reconhece que retirar veículos da estrada para inspeção pode ser caro e demorado para o LSP/Requerente.

Com trinta dias de antecedência, o LSP/ Requerente deve fornecer ao AA o registo de veículos a certificar. A partir desta lista, o AA escolhe uma amostra de veículos a inspecionar que contém três vezes o número real a inspecionar. O LSP/Requerente pode então selecionar, a partir desta lista de amostras, os veículos reais a inspecionar.

Para minimizar a despesa e, ainda assim, manter a validade do processo de auditoria, devem ocorrer as seguintes funções:

- LSP / Candidato deve garantir que um mínimo de três (3) veículos são incluídos e mantidos em seu esquema TSR para ser elegível para a Certificação TSR.
- O LSP/Requerente é obrigado a manter um Registo de Veículos de todos os veículos registados ao abrigo do TSR.

6. Certificação TAPA TSR

- O Registo de Veículos deve incluir todos os veículos novos adicionados à frota desde a certificação/recertificação.

Categorias de tamanho e requisitos de inspeção para TSR LSP/ Requerente

A categoria é uma indicação da quantidade de veículos em um esquema LSP/Requerente, mas pode ser uma combinação de diferentes níveis de TSR ou todos os mesmos níveis de TSR. A intenção é permitir que os LSP/Requerentes introduzam veículos adicionais e alterem os níveis de classificação de uma forma flexível, mas controlada.

Tabela 4: Tamanho da amostra de auditoria: Veículos

| Dimensão da Frota | Número de veículos inscritos no registo de material circulante | Número de veículos a auditar |
|-------------------|--|--|
| Pequeno | 3-30 | 3 dos veículos matriculados |
| Média | 31-100 | O maior de 3 ou 7% de todos os veículos matriculados |
| Grande | 101-300 | 7 % de todos os veículos matriculados, com um máximo de 15 |
| Demasiado grande | 301 - acima | 7 % de todos os veículos matriculados, com um máximo de 25 |

- 6.6.1 Os veículos adicionados ao Registo Automóvel após a certificação devem ser incluídos na apresentação anual de autoauditoria. O conjunto de amostras é ajustado para acomodar quaisquer novos aumentos ou reduções.
- 6.6.2 O conjunto de amostras de veículos inspecionados deve incluir quaisquer veículos novos adicionados à frota desde a certificação/recertificação.
- 6.6.3 Aplicar-se-á o conceito de reconhecimento mútuo. A TAPA TSR Certified LSP / Requerente ou empresa de camionagem pode utilizar os serviços de outra empresa Certificada TAPA TSR e os resultados e status da auditoria anterior serão mutuamente reconhecidos. Não será necessária uma nova auditoria dos veículos ou serviços de um subcontratante abrangidos por uma Certificação TSR TAPA existente.
- 6.6.4 A TAPA TSR Certified LSP/ Requerente ou empresa de camionagem

6. Certificação TAPA TSR

pode "adotar" veículos de transporte rodoviário de outro subcontratante ou subsidiária. Esta opção destina-se a permitir que motoristas proprietários ou pequenos operadores sejam incluídos na Certificação TSR de um operador maior. Cada veículo adotado deve ser inscrito no registo automóvel do titular da certificação. Um acordo formal entre o LSP / Requerente Certificado TSR e o subcontratado ou subsidiária deve estar em vigor e definir as medidas que estão sendo tomadas para garantir a conformidade contínua do pessoal e dos veículos usados na certificação. A adoção efetivamente significa que o LSP/Requerente Certificado TAPA TSR é totalmente responsável pela conformidade dos veículos adotados com o TSR.

6.6.5 O AA pode solicitar uma nova inspeção se tiverem sido acrescentados veículos adicionais ao registo automóvel. O número total de veículos no registo automóvel é obtido no momento da autoauditoria anual. Os critérios de decisão do AA para a marcação de uma nova inspeção incluem o seguinte:

6.6.5.1 Verifica-se uma alteração ascendente na categoria de dimensão (pequena, média, grande ou sobregrande) do LSP/Requerente e/ou foram acrescentados mais de 20 veículos ao registo de veículos em comparação com o do ano anterior.

6.6.5.2 A AA pode inspecionar até 7% dos veículos que foram adicionados ao Registo de Veículos.

6.6.5.3 AA e LSP/ Requerente para acordar os veículos reais que devem ser inspecionados com antecedência.

6.6.5.4 LSP / Requerente garantirá que esforços razoáveis sejam feitos para facilitar a inspeção de caminhões da AA.

6.6.6 Tanto o Comprador como a TAPA reservam-se o direito de realizar as suas próprias auditorias para confirmar que todos os veículos apropriados no Registo de Veículos cumprem os requisitos do TSR.

6.7 Informação geral

Independentemente das relações comerciais, as operações certificadas TSR devem usar veículos de transporte rodoviário que estejam formalmente incluídos no sistema de certificação TSR de uma ou mais partes. Algumas empresas podem optar por certificar toda a sua frota. Outros podem certificar apenas uma parte da frota para determinadas utilizações.

Uma opção de gestão multisite e a integração de mais de um local TSR é uma

6. Certificação TAPA TSR

opção disponível na revisão TSR 2023 e deve ser coordenada entre as partes interessadas, o IAB e as equipes TAPA regionalmente responsáveis em casos individuais ou se necessário.

O LSP/ Requerente deve garantir que o auditor apropriado, treinado/qualificado no TSR atual, seja contratado para concluir o processo de auditoria e certificação. Consulte a Tabela 1 para opções.

Antes da auditoria de certificação ser agendada/iniciada, o LSP/Candidato deve informar ao AA quais os níveis de classificação que está buscando em seu processo de certificação.

Um resumo informal das constatações/resultados deve ser partilhado com o LSP/Requerente durante a conferência de encerramento da auditoria. O AA informará o LSP/Requerente dos resultados da auditoria no prazo de dez (10) dias úteis após a conclusão da auditoria. Quaisquer atrasos na emissão dos resultados da auditoria devem ser prontamente comunicados ao LSP/Requerente e negociados entre o AA e o LSP/Requerente.

Os custos da certificação TAPA são da responsabilidade do LSP/Requerente, salvo negociação em contrário com o(s) Comprador(es).

6.8 Recertificação

O certificado TAPA TSR será válido por um período de três (3) anos, sem possibilidade de prorrogação.

Para evitar qualquer lapso na certificação, uma auditoria de recertificação deve ser realizada antes da data de expiração do certificado atual. A conclusão de quaisquer SCARs também deve ocorrer dentro do período original de 60 dias alocado e antes da data de expiração do certificado atual (consulte Ação corretiva/SCAR na Seção 7).

Portanto, para assegurar um planejamento e preparação adequados, recomenda-se que o LSP/Requerente agende a auditoria de recertificação três (3) meses antes da data de vencimento do certificado atual. Se o certificado TAPA TSR for emitido dentro do período de três meses acima mencionado, a data do novo certificado será a data de expiração da certificação atual. Se as ações corretivas não forem fechadas antes da data de expiração e não houver nenhuma renúncia concedida, a certificação expirará.

Um LSP/Requerente ou Comprador pode solicitar a recertificação se qualquer uma das partes considerar que o nível de Classificação mudou.

7.1 Ação corretiva/SCAR

Se os requisitos TSR não forem cumpridos, conforme descoberto durante a auditoria, o AA submete um Requisito de Ação Corretiva de Segurança (SCAR) ao LSP/Requerente relevante. O LSP/Requerente deverá responder ao AA no prazo de dez (10) dias úteis, documentando a ação a ser tomada e a data em que a ação será concluída. As datas de conclusão do SCAR podem ser negociadas entre o AA e o LSP/Requerente. No entanto, a menos que o Comitê Regional de Renúncia TAPA aprove uma renúncia, a implementação de medidas corretivas não excederá sessenta (60) dias a partir da notificação ao LSP/Requerente.

Em todos os casos, o LSP/Requerente deve apresentar atualizações de progresso / relatórios sobre todos os SCARs pendentes para o AA. Qualquer SCAR não concluído antes da data de vencimento será escalado pelo Representante de Segurança do LSP/Requerente para a Administração do LSP/Requerente. O(s) motivo(s) do incumprimento deve(m) ser documentado(s) e comunicado(s) ao AA. A falha da LSP/Requerente em abordar um SCAR pode resultar na retenção da certificação TAPA. O LSP/Requerente tem o direito de recorrer diretamente à TAPA se a certificação for recusada. A TAPA arbitrará o litígio entre o LSP/Requerente e o AA e reserva-se o direito de emitir uma resolução vinculativa para o litígio.

Nota: Não é necessário que o AA volte a auditar a empresa para encerrar um SCAR. As provas do encerramento do SCAR (ou seja, da obtenção da conformidade) podem ser apresentadas ao AA sob a forma de correspondência escrita, reuniões na Internet ou teleconferências, fotografias, etc.

7.2 Monitoramento de conformidade

Autoauditorias

O LSP/Requerente assegurará que dispõe de um processo interno para monitorizar o cumprimento, nos anos dois e três, entre auditorias formais realizadas por um AA.

As autoauditorias intercalares devem refletir os requisitos da TSR.

- 7.2.1 A Autoauditoria Provisória deve ser realizada pela própria LSP/AA subcontratada ou subcontratada.
- 7.2.2 Todos os AAs devem ter feito e passado no exame aplicável para o Padrão TAPA e versão que eles são obrigados a auditar.
- 7.2.3 Para certificações TAPA TSR emitidas por um IAB: A autoauditoria provisória deve ser documentada no formulário de auditoria TAPA e submetida ao IAB no **prazo de 30 dias a contar da data de aniversário da certificação IAB original.**
- 7.2.4 Para autocertificações: A autoauditoria provisória deve ser documentada e submetida à TAPA no prazo de 30 dias a contar da data de aniversário da autocertificação original.

O não cumprimento resultará na suspensão da certificação original até que a

7.

autoauditoria provisória seja devidamente concluída. As lacunas identificadas devem ser documentadas, atribuída uma data limite para a conclusão da(s) medida(s) corretiva(s) e acompanhadas até ao encerramento no prazo de 60 dias.

Autoavaliações de veículos

Avaliação Contínua

O LSP/ Requerente deve ter provas documentadas de que todas as Autoavaliações subsequentes (programa fixo ou contínuo, abrangendo todos os veículos listados no Registo de Veículos TSR) são concluídas pelo menos uma vez a cada 12 meses pelo LSP/ Requerente. Os registos associados são conservados para fins de auditoria.

Tabela 5: Auditoria e Cronograma de Monitoramento de Conformidade

| Ação | FREQUÊNCIA | U m | B | C |
|--|---|--------|---|---|
| Auditoria de Certificação (Auditoria de Certificação IAB/AA) | De três em três (3) anos | ✓ | ✓ | ✓ |
| LSP/ Auditoria de Autocertificação do Candidato | De três em três (3) anos | | | ✓ |
| Autoauditorias (controlos intercalares da conformidade) | Anualmente no 1º e 2º Aniversário | ✓ | ✓ | ✓ |
| LSP/ Auditoria de Subcontratantes Requerentes | De acordo com o contrato Comprador - LSP / Requerente | ✓ | ✓ | ✓ |

Visitas ao Comprador ao LSP/ Requerente

O Comprador e o LSP/Requerente reconhecem a importância de trabalhar em parceria para reduzir o risco dentro da cadeia de abastecimento. Ambas as partes concordam em agendar visitas ao Comprador com antecedência razoável; Por exemplo, 10 dias úteis, com escopo e parâmetros mutuamente acordados antecipadamente e/ou de acordo com o contrato Comprador-LSP/ Requerente. Investigação de perdas; ou seja, roubos, danos, etc., devem ser realizados de acordo com o contrato Comprador-LSP/Requerente.

7.3 Investigação e Resolução de Reclamações da TAPA

Se a TAPA receber uma reclamação formal relativa ao desempenho de um LSP/Requerente certificado, a TAPA (sujeita a validação) pode exigir que o LSP/Candidato contrate uma nova auditoria a expensas do LSP/Requerente. Se o LSP/Requerente falhar na auditoria, ou se recusar a cumprir este processo, o seu certificado pode ser retirado.

8. Renúncias

8.1 Visão geral

Uma renúncia é uma aprovação por escrito concedida para isentar uma empresa de um requisito específico de TAPA ou para aceitar uma solução de conformidade alternativa. O pedido de renúncia deve ser preenchido usando a versão oficial atual do Formulário de Pedido de Renúncia TAPA. O formulário pode ser acessado através do site da TAPA. Pode ser solicitada uma dispensa se um LSP/Requerente não puder cumprir um requisito específico no TSR e puder justificar medidas alternativas. As renúncias são válidas durante o período da certificação.

Todos os pedidos de renúncia para um requisito de segurança específico (parcial ou totalmente) devem ser submetidos através de um formulário de Pedido de Renúncia TAPA ao Órgão de Auditoria Independente (IAB)/ Auditor Autorizado (AA) pelo LSP/ Requerente (formulário de Pedido de Renúncia TAPA). O LSP/Requerente requerente assume total responsabilidade pela exatidão das informações fornecidas no pedido de renúncia.

Cada pedido de renúncia deve então ser submetido através do IAB/AA ao Comitê Regional de Renúncia da TAPA para aprovação. É da responsabilidade do IAB/AA decidir se o pedido está completo e justifica o tratamento pela TAPA; Tal inclui a verificação do(s) fator(es) atenuante(s) e/ou controlos de segurança alternativos.

Caso os funcionários da TAPA e/ou os Compradores contestem que as condições de renúncia mudaram, a TAPA concluirá uma investigação formal e o LSP/Requerente entende que a renúncia pode ser revogada pela TAPA.

8.2 Processo de Negócio de Renúncia

Se um LSP não puder atender a um requisito específico no TSR, o processo de renúncia abaixo será implementado.

Quadro 6: Responsabilidades: Pedido de Dispensa/ Avaliação

| Passo | Responsabilidade | Ação |
|-------|-------------------------------------|--|
| 1. | LSP/ Requerente | Estabelece e verifica medidas de mitigação. |
| 2. | LSP/ Requerente | Preenche o formulário de Pedido de Renúncia TAPA e submete-se ao IAB/AA. |
| 3. | IAB/ AA | Analisa e verifica a integridade das informações contidas no formulário de Pedido de Renúncia da TAPA. |
| 4. | IAB/ AA | Submete o formulário de Pedido de Renúncia de TAPA ao Comitê Regional de Renúncia de TAPA. |
| 5. | Comitê Regional de Renúncia da TAPA | Revisa o pedido e concede ou nega a renúncia. |

8. Renúncias

8. Renúncias

Se a renúncia for negada

Se o Comitê Regional de Renúncia da TAPA não aprovar o pedido de isenção, o LSP / Requerente é obrigado a implementar todos os requisitos de segurança do TSR.

Se a renúncia for concedida

Se o Comitê Regional de Renúncia da TAPA aprovar o pedido de isenção, as seguintes ações serão tomadas:

Tabela 7: Aprovação de renúncia

| Passo | Responsabilidade | Ação |
|-------|-------------------------------------|--|
| 1. | Comitê Regional de Renúncia da TAPA | Documenta e assina os detalhes da renúncia. |
| 2. | Comitê Regional de Renúncia da TAPA | Especifica o tempo de vida da renúncia (até um máximo de três anos) e envia uma cópia para o AA. |
| 3. | AA | Notifica o LSP/ Requerente do resultado do Pedido de Renúncia. |
| 4. | LSP/ Requerente | Cumprir com os requisitos de renúncia. Caso contrário, a aprovação de renúncia será anulada. |

8. Renúncias

9. Apêndices

Consulte os apêndices para os requisitos para a escolha da categoria de certificação.

Apêndice A: Caminhão de lado duro

Apêndice B: Caminhão de lado macio

Apêndice C: Carrinhas rígidas/ Camiões de carroçaria fixa

Apêndice D: Contentor marítimo

10. Opções melhoradas

10. Opções aprimoradas TSR

| Secção | Monitorização – Opção melhorada |
|--------|--|
| Um | Requisitos obrigatórios |
| A.1 | Funções, responsabilidades e capacidades do Centro de Monitorização de Alarmes |
| A.1.1 | <p>O Centro de Monitorização de Alarmes (AMC) deve ser adequado ao fim a que se destina e ser pré-aprovado para utilização pelo LSP/Requerente ou Comprador.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A AMC é aprovada e registrada como uma operação comercial legal, conforme exigido pelos requisitos locais do país. * 2. A AMC deve ter as licenças apropriadas para operar como um centro de monitoramento/recebimento de alarmes. <p>Observações:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. <i>*O LSP/ Candidato pode utilizar um AMC externo (contratado) ou um AMC interno (pessoal próprio). No entanto, todos os requisitos são aplicáveis a operações AMC gerenciadas externas ou internas. As exceções a este requisito necessitam da aprovação da TAPA de acordo com o processo de isenção padrão. O suporte do LSP/Requerente e do seu cliente para a renúncia deve ser enviado com a renúncia.</i> b. <i>Quando for necessário mais de 1 AMC para estar envolvido no monitoramento de alarmes e resposta a eventos, o AMC secundário deve ter um contrato em vigor com o AMC primário ser incluído na certificação e atender aos requisitos de aprimoramento de monitoramento. As CMA adequadas devem testar os seus procedimentos coordenados de ativação e resposta pelo menos uma vez por ano.</i> |
| A.1.2 | <p>A AMC deve ser uma instalação permanente e de construção forte.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A AMC deve ser adequadamente protegida com medidas de segurança física em vigor (controlo de acessos, fechadura das portas, alarmes de intrusão, CCTV, crachás e procedimentos de visitantes) para proteger os trabalhadores, as informações e as operações de qualquer influência externa negativa natural ou provocada pelo homem, incluindo um ataque criminoso. 2. AMC para ter um mínimo de um botão de alarme de coação instalado na sala de monitoramento, conectado a empresa de segurança externa confiável ou LEA. O procedimento de escalonamento inclui chamada imediata da empresa de segurança / LEA e senha / código de coação para a equipe de monitoramento. Processo a ser documentado e testado a cada três meses. 3. O AMC terá conexões robustas e confiáveis para água e energia elétrica. |
| A.1.3 | <p>A localização e o funcionamento do AMC devem ser avaliados pelo menos anualmente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A avaliação de risco deve ser documentada e revista pela gestão da AMC. 2. A avaliação de risco deve incluir uma avaliação das contramedidas, dos planos de ação, da gestão de crises e dos planos de continuidade operacional para todos os riscos e emergências identificados. |

10. Opções melhoradas

| | |
|-------|---|
| A.1.4 | <p>O AMC deve dispor de procedimentos adequados para salvaguardar o seu pessoal e a sua capacidade de manter as operações.</p> <ol style="list-style-type: none">1. O funcionamento do AMC rege-se por procedimentos operacionais das instalações que exijam uma revisão e atualização anuais, conforme adequado. |
|-------|---|

10. Opções melhoradas

| Secção | Monitorização – Opção melhorada |
|--------|--|
| Um | Requisitos obrigatórios |
| | <ol style="list-style-type: none"> 2. Procedimentos de escalonamento para ativação de alarme de coação implementados e inclui contato imediato com empresa de segurança externa e/ou LEA. Senha e/ou código de coação para o recurso de equipe de monitoramento habilitado. Processo a ser documentado e testado a cada três meses. 3. Deve ser concluído, pelo menos duas vezes por ano, um sistema de ensaios dos alarmes de monitorização dos veículos para avaliar os pontos fortes e fracos na gestão dos alarmes e sistemas. 4. Um plano de manutenção documentado para todos os sistemas críticos. 5. As funções e responsabilidades dos operadores de monitorização do SGA não devem ser diluídas pelo aditamento de funções não relacionadas com o AMC. 6. Os níveis de gestão e de pessoal devem ser avaliados como adequados para desempenhar as funções e responsabilidades exigidas. |
| A.1.5 | <p>Programa documentado de treinamento de pessoal da AMC em vigor e registros de treinamento em vigor. Deve abranger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formação de orientação para novos contratados 2. Treinamento de funcionalidade técnica do sistema 3. Calendário anual dos requisitos de formação e reciclagem de todos os procedimentos operacionais normalizados e de emergência relevantes 4. Protocolos para comunicações com LSP/ Requerente 5. Confidencialidade dos dados e proteção da propriedade intelectual |
| A.1.6 | <p>Procedimentos de verificação de pessoal próprio e de agência para incluir verificações sobre o histórico de emprego, lacunas no emprego, condenações criminais, rescisões de emprego em semelhante / mesmo setor, qualificações relacionadas ao trabalho (dentro das restrições da lei local).</p> |
| A.1.7 | <p>A AMC tem procedimentos robustos de pré-partida do veículo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certifique-se de que as verificações adequadas do sistema são realizadas para validar que os dispositivos de sinalização e monitoramento estão em condições de funcionamento. 2. Procedimentos em vigor para lidar com falhas e notificação à gestão apropriada do próprio/LSP/Requerente. <p><i>Observação:</i> <i>Aconselham-se verificações de comunicação com os condutores e os seus acompanhantes, se presentes</i></p> |

10. Opções melhoradas

| | |
|-------|---|
| A.1.8 | <p>O AMC deve ter procedimentos em vigor para garantir que os eventos de ativação de alarme sejam processados de forma oportuna e eficaz</p> <ol style="list-style-type: none">1. Capaz de responder atempadamente a vários eventos em simultâneo.2. Os eventos devem ser categorizados e o tempo de resposta definido para cada categoria. Os alarmes de prioridade máxima devem ser respondidos dentro de 2 minutos após a ativação.3. A AMC tem protocolos de resposta para monitorar todos os veículos, sensores e alarmes necessários, conforme exigido pelo LSP / Requerente. Deve ser registado um registo das ativações de alarme e dos sinais de alerta GPS recebidos, bem como as ações tomadas.4. Se forem utilizados sistemas de monitorização de veículos AMC ou LSP/Requerente, o AMC deve ter acesso identificável exclusivo para um início de sessão seguro.5. Procedimentos e detalhes de contato em vigor para escalar os alarmes do veículo para os socorristas apropriados. |
|-------|---|

10. Opções melhoradas

| Secção | Monitorização – Opção melhorada |
|--------|---|
| Um | Requisitos obrigatórios |
| | <p>Estes devem incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> O condutor do veículo LEA nacional e/ou local <p>Além disso, quando previsto e aplicável</p> <ol style="list-style-type: none"> Recursos centrais ou locais do AMC Parceiros de serviços contratados pela AMC Fornecedor de escolta de veículos Recursos centrais ou locais do LSP <ol style="list-style-type: none"> AMC para ter acesso a detalhes de contato de LEA apropriado em cada país e para cada trecho ao longo da rota (não apenas número de emergência genérico de países) e parceiros de intervenção capazes de apoiar em qualquer tipo de emergência. Uma revisão diária da qualidade de monitoramento, recebimento de alarmes e protocolos de escalonamento é realizada e registrada. Quaisquer falhas ou deficiências do sistema devem ser registadas e as provas de correção registadas. Quaisquer erros operacionais ou falhas no cumprimento do procedimento devem ser explicados, um registo do evento mantido e quaisquer medidas corretivas tomadas. KPIs e estatísticas de gerenciamento de alarmes a serem disponibilizados para auditoria pela gerência da AMC e LSPs/Candidatos pré-autorizados. Todos os dados históricos para alarmes de rota e ações tomadas devem estar disponíveis por pelo menos 30 dias. <p>Observações:</p> <ol style="list-style-type: none"> Deve existir um sistema para classificar todos os alarmes. A maior prioridade é qualquer alarme que ameace a vida / ferimentos. O estado de alarme deve ser escalado ou desescalado, conforme adequado. Devem existir procedimentos para contactar o condutor durante um evento de alarme. Palavras ou frases de código para validar a situação do condutor podem ser necessárias, mas não devem colocar em risco a segurança do condutor. |
| A.1.9 | <p>Os procedimentos AMC devem assegurar a capacidade de lidar com a comunicação em várias línguas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Capacidade de falar com condutores de veículos e/ou serviços de emergência numa língua falada mutuamente ou através de um intérprete ou de um mecanismo/dispositivo eficaz. As opções de comunicação linguística AMC devem estar disponíveis para as rotas dos veículos monitorizados. As opções de comunicação linguística AMC devem ser claramente descritas num procedimento ou protocolo adequado. Deve incluir um processo de exceção quando as comunicações linguísticas mútuas não são possíveis. |
| A.1.10 | A AMC usa recursos exclusivos de identificação e rastreamento para cada veículo. |

Requisitos de segurança para



10. Opções melhoradas

| | |
|---|--|
| A.1.11 | A AMC rastreará a localização dos veículos em tempo real ou em intervalos pré-acordados com o LSP. |
| <i>Nota: Processo para garantir que os requisitos do LSP/Candidato são implementados e mantidos para estarem em vigor</i> | |

10. Opções melhoradas

| Secção | Monitorização – Opção melhorada |
|--------|---|
| Um | Requisitos obrigatórios |
| A.1.12 | <p>Devem existir procedimentos documentados pela AMC para receber e responder aos dispositivos monitorizados do veículo. Estes devem incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alarme de intrusão na cabina do motorista 2. Alarme de coação fixo e móvel 3. Paragem não autorizada 4. Onde reboque utilizado. Desconexão do reboque 5. Abertura não autorizada da porta do compartimento de carga 6. Desvio de rota (alarme de cerca geográfica) 7. Perda de comunicação de voz 8. Rastreamento de perda de sinal 9. Adulteração de dispositivos de rastreamento 10. Alarme de estado da bateria |
| A.1.13 | <p>O AMC deve ser capaz de demonstrar que pode lidar adequadamente com os requisitos personalizados do LSP/Requerente e/ou dos seus clientes para monitorizar, responder e notificar ativações de alarme.</p> <p><i>Nota: É suficiente que o AMC forneça exemplos de planos personalizados para suportar a conformidade com este requisito.</i></p> |
| A.1.14 | <p>O AMC deve manter uma lista de locais onde o AMC tem a capacidade de fornecer uma equipe de resposta local para atender a um incidente, além de uma resposta LEA ou onde LEA não pode responder. A capacidade de resposta a incidentes será documentada no AMC procedimentos. Os locais não listados serão considerados como não tendo uma capacidade de equipe de resposta local.</p> |
| A.1.15 | <p>A AMC tem em vigor planos credíveis de resiliência e continuidade de negócios que garantem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A AMC concluiu uma avaliação de risco e produziu um relatório que aborda os planos de continuidade de negócios para cobrir uma série de emergências. Estes devem incluir, entre outros, incêndios, inundações, recusa de acesso ao AMC e ciberataques. 2. Sistemas locais de reserva de baterias instalados que devem ser suficientes para alimentar o equipamento crítico de monitorização e comunicação AMC durante, pelo menos, 10 minutos. 3. A AMC tem medidas em vigor para garantir o fornecimento ininterrupto de energia aos servidores e equipamentos de monitoramento. A alimentação de energia em modo de espera no local deve ser assegurada por um gerador ou geradores suportados por uma UPS de acordo com a norma EN 62040-1 ou equivalente. Os geradores devem dispor de um abastecimento de combustível no local suficiente para fazer funcionar o gerador durante, pelo menos, 24 horas. 4. Procedimento em vigor para garantir que o AMC possa defender-se contra um ciberataque aos seus sistemas de dados críticos. Ações para recuperar os sistemas identificados em caso de ciberataque bem-sucedido. |
| A.2 | LSP/ Funções e Responsabilidades do Candidato |

10. Opções melhoradas

| | |
|-------|---|
| A.2.1 | Deve existir um acordo formal entre o LSP/Requerente e a AMC. O acordo deve incluir referências a: 1. Uma visão geral das necessidades operacionais do LSP/Requerente. |
|-------|---|

10. Opções melhoradas

| Secção | Monitorização – Opção melhorada |
|--------|---|
| Um | Requisitos obrigatórios |
| | <ol style="list-style-type: none"> 2. Níveis de serviço AMC e LSP/ Candidato 3. Uma lista dos procedimentos ou protocolos a abranger pelo acordo. 4. Informações/dados que devem ou não ser partilhados. 5. LSP/ Autoridade requerente para realizar auditorias das operações do AMC. 6. A AMC permitiu comunicações com LSP/Candidato, clientes LSP/Candidato e parceiros de serviços LSP/Candidato. |
| A.2.2 | <p>Um processo para rever e fazer alterações oportunas ao acordo formal entre o LSP / Requerente e o AMC deve estar em vigor. Tal deve abranger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Como implementar pequenas correções operacionais para os requisitos de negócios. 2. Identificação e implementação de grandes mudanças nos requisitos de negócios devido a necessidades operacionais ou eventos e ameaças orientados a riscos. |
| A.2.3 | <p>O condutor deve dispor de procedimentos documentados e fornecidos pelo LSP/Requerente. Requerendo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alarmes das portas do compartimento de carga do veículo ativados e em funcionamento. 2. Imediatamente antes do carregamento, todos os dispositivos de rastreamento instalados foram ativados e funcionaram. 3. Todos os eventos de alarme que o motorista deve reconhecer e responder. Estes devem incluir: <ol style="list-style-type: none"> a. Alarme de intrusão na cabina do motorista b. Alarme de coação fixo e móvel c. Paragem não autorizada d. Onde reboque utilizado. Desconexão do reboque e. Abertura não autorizada da porta do compartimento de carga f. Desvio de rota (alarme de cerca geográfica) g. Perda de comunicação de voz h. Rastreamento de perda de sinal i. Adulteração de dispositivos de rastreamento j. Alarme de estado da bateria |
| A.2.4 | <p>O LSP/ Requerente deve fornecer detalhes específicos da rota e informações que o AMC deve monitorar para fins de conformidade. Estes incluem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Guias de marcha detalhadas ou gerais. 2. Nome do condutor e dados de contacto. 3. Quaisquer áreas de estacionamento autorizadas para pernoitar ou paragens para descanso. 4. Dados do veículo (incluindo matrícula n.º). 5. Hora prevista de carregamento/partida. 6. Hora prevista de chegada/descarga. <p><i>Nota: O processo de fornecimento destas informações deve ser documentado e estar disponível para inspeção, se necessário.</i></p> |

10. Opções melhoradas

| Secção | Sistemas de bloqueio – Opção melhorada | 1. Caminhão de lado duro & Trailer Req's | 2. Caminhão de lado macio & Trailer Req's | 3. Vans rígidas / caminhões de corpo fixo | 4. Transporte Rodoviário Marítimo de Contentores |
|----------|--|--|---|---|--|
| B | Requisitos obrigatórios | | | | |
| B.1 | Dobradiças internas ou protegidas nas portas do compartimento de carga. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| B.2 | As portas do compartimento de carga não podem ser abertas de forma independente, devendo a primeira porta manter a segunda porta no lugar. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| B.3 | Compartimento de carga equipado com sistema interno de bloqueio da porta traseira, operado remotamente. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |

10. Opções melhoradas

| Secção | Transferência Ferroviária / Rastreamento – Opção Aprimorada |
|--------|--|
| C | Requisitos obrigatórios |
| C.1 | Avaliação de Riscos |
| C.1.1 | <p>O LSP/Candidato deve realizar avaliações de risco dos terminais ferroviários de partida e chegada a serem utilizados. As ameaças à segurança devem ser identificadas e as ações de mitigação do LSP/Requerente e/ou do(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário para minimizar as ameaças que possam resultar em perda de carga devem ser registradas. A avaliação de risco deve incluir, no mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O processo de Avaliação de Riscos deve ser documentado e exigir que a gestão do LSP/Requerente tome decisões informadas sobre quaisquer vulnerabilidades e se a mitigação for suficiente. 2. Deve ser conduzido/atualizado pelo menos anualmente. 3. A avaliação das ameaças comuns incluirá: <ol style="list-style-type: none"> a. Roubo de carga, contentores ou veículos. b. Roubo ou duplicação de informações que podem ser úteis para um evento fraudulento. c. Acesso não autorizado às instalações do terminal e áreas externas. d. Adulteração de carga. e. Eficácia dos sistemas de Segurança. f. Procedimentos para dissuadir/prevenir recolhas fictícias de carga g. Continuidade da segurança durante a escassez de mão de obra ou catástrofes naturais, etc. <p><i>c. Nota: Esta informação estará disponível para o Comprador, se solicitado.</i></p> |
| C.2 | Procedimentos HVTT |
| C.2.1 | O LSP/ Requerente e o(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário terão um acordo formal em vigor para lidar com quaisquer veículos, reboques ou contentores FTL declarados ao Operador do Terminal Ferroviário pelo LSP/Requerente como "HVTT ou cargas vulneráveis". |
| C.2.2 | <p>O LSP/Candidato concordará, documentará e implementará procedimentos operacionais com o(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário. Estas incluirão:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entrega do terminal de partida (LSP/ Requerente) <ol style="list-style-type: none"> a. Controlo do veículo/reboque/contentor à chegada ao terminal. b. Verificações de integridade – Selos e fechaduras intactos, sem evidência de adulteração. 2. Documentação correta e assinada <ol style="list-style-type: none"> c. Controlos antes da partida (Operador do Terminal Ferroviário). d. Armazenamento e monitorização seguros antes da colocação no comboio. e. Verificações de integridade – Selos e fechaduras intactos, sem evidência de adulteração. 3. Procedimentos de trânsito ferroviário (Operador de Terminal Ferroviário) <ol style="list-style-type: none"> f. Procedimento em vigor para comunicar atrasos e desvios prolongados ao LSP/Requerente. g. Opções de mitigação definidas em caso de incidentes de segurança, falta de pessoal/doença do operador |

Requisitos de segurança para



10. Opções melhoradas

| | |
|--|---|
| | ferroviário, avaria do comboio, greves, acidentes, mau tempo. |
|--|---|

10. Opções melhoradas

| Secção | Transferência Ferroviária / Rastreamento – Opção Aprimorada |
|--------|---|
| C | Requisitos obrigatórios |
| | <ul style="list-style-type: none"> h. Controlo do veículo/reboque/contentor à chegada ao terminal. i. Verificações de integridade – Selos e fechaduras intactos, sem evidência de adulteração. <p>4. Controlo do terminal de chegada e entrega (LSP/ Requerente)</p> <ul style="list-style-type: none"> j. Controlo do veículo/reboque/contentor à chegada ao terminal. k. Verificações de integridade – Selos e fechaduras intactos, sem evidência de adulteração. l. Documentação correta e assinada. m. Processo de pré-alerta para o próximo destino definido e em vigor. <p>5. O LSP/Requerente terá um procedimento acordado com o Operador do Terminal Ferroviário para a comunicação de emergências e escalada de eventos. Este procedimento deve estar em funcionamento 24 horas por dia, 7 dias por semana.</p> <p>6. O LSP/ Candidato assegurará que os procedimentos de formação estão em vigor e adequados para cobrir as funções e responsabilidades da própria operação do LSP/Candidato.</p> <p>7. O LSP/Requerente assegurará que os procedimentos de formação do Operador do Terminal Ferroviário estão em vigor e são suficientes para cobrir as funções e responsabilidades da própria operação do(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário.</p> |
| C.3 | Exames complementares de diagnóstico |
| C.3.1 | <p>O LSP/Requerente deve ter um acordo com o Operador do Terminal Ferroviário sobre o nível mínimo de cooperação e partilha de informações que será necessário entre o LSP e o Operador do Terminal Ferroviário. Tal inclui, entre outros:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Prazos para o Operador do Terminal Ferroviário comunicar a carga em falta ou extraviada ao LSP. 2. Detalhes conhecidos de perda e status de investigação são fornecidos em um primeiro alerta. (localização, modus operandi, estado das investigações e, onde foi envolvido, detalhes da resposta da LEA. 3. Processo de tomada de decisão mútua para o fechamento de incidente de perda de frete conforme resolvido ou não resolvido. <p><i>Nota: Os detalhes deste contrato devem ser fornecidos ao Comprador, se solicitado.</i></p> |
| C.4 | Utilização de Equipamento de Rastreo |
| C.4.1 | <p>Nos casos em que os sistemas de localização eletrónica do LSP/Requerente ou do Operador do Terminal Ferroviário sejam necessários e utilizados para seguir o veículo, reboque ou contentor do LSP/Requerente durante o transporte ferroviário ou armazenamento dentro do terminal ferroviário, deve ser acordado um procedimento para cobrir ações de monitorização e resposta entre o LSP/Requerente e o Operador do Terminal Ferroviário.</p> <p><i>Nota: Os detalhes deste contrato devem ser fornecidos ao Comprador, se solicitado.</i></p> |

10. Opções melhoradas

| Secção | Acompanhantes – Opção melhorada |
|--------|---|
| D | Requisitos obrigatórios |
| D 1 | Níveis de Serviço da Empresa de Acompanhantes |
| D.1.1 | Um acordo formal entre o LSP / Requerente e o provedor de Escolta deve estar em vigor. O acordo deve incluir referências a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Uma visão geral das necessidades operacionais do LSP/Requerente. 2. Prestadores de serviços de escolta e LSP/Candidato. 3. Uma lista dos procedimentos ou protocolos a abranger pelo acordo. 4. Informações/dados que devem ou não ser partilhados. 5. LSP/ Autoridade requerente para conduzir auditorias das operações do provedor de escolta. 6. Comunicações permitidas pelo provedor de acompanhantes com LSP/ Candidato, clientes do LSP/Candidato e parceiros de serviços do LSP/Candidato. |
| D 1.2 | Um recurso interno treinado e reconhecido ou uma empresa de segurança externa deve ser utilizado para escolta de veículos de transporte rodoviário. <i>Nota: Quando externo, este serviço deve ser realizado por uma organização profissional com certificação relevante da Guarda de Segurança local e / ou autoridades nacionais.</i> |
| D 1,3 | Um serviço de escolta deve estar disponível para o LSP / Candidato. Os procedimentos documentados a utilizar incluirão: - <ol style="list-style-type: none"> 1. Os veículos de escolta devem ser: <ol style="list-style-type: none"> a. Bem conservado de acordo com os requisitos do fabricante e regulamentares. b. Totalmente abastecido e ter concluído verificações detalhadas antes da partida antes de ser aprovado para acompanhar o veículo de transporte. c. Ter instalado no veículo um dispositivo de alarme de coação ativado por um só impulso e/ou por voz. Um dispositivo portátil com a mesma funcionalidade e finalidade transportada pelo pessoal de segurança, ligado à base doméstica / AMC é uma alternativa aceitável. d. Comunicação de voz em tempo real disponível com o motorista do veículo de transporte, a base da empresa de escolta e o AMC de terceiros (onde equipamentos de rastreamento/monitoramento são instalados nos veículos a serem escoltados). |
| D 1,4 | Um serviço de escolta ostensivo e/ou encoberto deve estar disponível para o LSP / Candidato. Os veículos de escolta ostensiva terão marcações apropriadas indicando que são veículos de segurança privada. Os veículos de escolta encobertos não terão marcas visíveis. |

10. Opções melhoradas

| Secção | Acompanhantes – Opção melhorada |
|--------|--|
| D | Requisitos obrigatórios |
| D 2 | Pessoal de Escolta |
| D2.1 | <p>O pessoal de escolta deve ser profissionalmente treinado e competente. Os requisitos mínimos incluem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durante o serviço, usando o uniforme padrão do provedor de escolta e/ou coletes de alta visibilidade para que sejam facilmente identificáveis como pessoal de segurança. 2. Levar identificação oficial da empresa e pessoal para satisfazer as consultas da LEA ou de outras autoridades reguladoras. 3. Ter sido aprovado num teste de emprego e/ou aptidão que garanta a sua adequação à função pretendida e a capacidade para desempenhar todas as funções exigidas. 4. Ter registos de formação e reciclagem em todos os aspetos da função que está a ser desempenhada, abrangendo: resposta a emergências, protocolos de patrulhamento de escolta de segurança, resposta a alarmes/falhas, comunicação com agências de aplicação da lei e gestão. 5. O processo de contratação requer verificação/triagem/verificação de antecedentes. |
| D 3 | Procedimentos da Empresa de Escolta |
| D.3.1 | <p>Um processo para revisar e fazer alterações oportunas ao acordo formal entre o LSP / Requerente e o Provedor de Escolta deve estar em vigor. Tal deve abranger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Como implementar pequenas correções operacionais para os requisitos de negócios 2. Identificação e implementação de grandes mudanças nos requisitos de negócios devido a necessidades operacionais ou eventos e ameaças orientados a riscos. |
| D.3.2 | <p>O porte de armas de fogo só é permitido se estiverem preenchidas todas as condições a seguir indicadas e se existir uma apólice sólida que abranja essas condições.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. As leis locais permitem o porte de armas de fogo e o recurso de escolta está totalmente em conformidade com todos os requisitos regulamentares. 2. Provas disponíveis que indiquem que os proprietários da carga e o LSP/Requerente concordam com as escoltas que transportam armas de fogo. 3. A empresa de escolta tem uma avaliação de risco que promove a necessidade de porte de armas de fogo e as condições em que elas podem ou não ser usadas. 4. Todo o pessoal da empresa de escolta envolvido na aquisição, manutenção, armazenamento, treinamento de pessoal e porte de armas de fogo atende aos requisitos legais e regulamentares locais. Prova disso a ser fornecida ao Auditor Autorizado. |

10. Opções melhoradas

| Secção | Ameaça à TI e à cibersegurança – Opção melhorada |
|--------|--|
| E | Requisitos obrigatórios |
| E.1 | <p>O LSP / Candidato deve ter políticas de segurança para TI e ameaças cibernéticas. As políticas podem ser documentadas em documentos separados ou combinados. As políticas devem explicar: -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. As ações do LSP/ Requerente para identificar e responder a ameaças. 2. As políticas e procedimentos em vigor para proteger, detetar, testar e responder a eventos de segurança. 3. Os métodos para a recuperação de sistemas de TI e/ou dados. 4. O protocolo de comunicação aos Compradores/Clientes para mitigar o impacto na cadeia de abastecimento no prazo de 24 horas após o conhecimento do incidente. 5. Como as políticas são revistas anualmente e atualizadas conforme apropriado. |
| E.2 | <p>O LSP / Candidato deve ter um programa de treinamento que forneça treinamento de conscientização de segurança da informação aos funcionários. Esta formação deve: -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cobrir as funções e responsabilidades que os usuários de computador têm na manutenção da segurança e os benefícios associados. 2. Dispor de um sistema que garanta que os registos das pessoas que recebem formação são mantidos e conservados por um período mínimo de 2 anos. |
| E.3 | <p>O LSP / Candidato deve ter uma política escrita em vigor para garantir que as medidas de Cibersegurança estão em vigor com subcontratados e / ou fornecedores que garantam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Os requisitos de Segurança Cibernética do LSP/Requerente são comunicados a subcontratados e/ou fornecedores e incorporados em contratos. 2. Quando os subcontratados e/ou fornecedores não reconhecem ou se recusam a adotar os requisitos de Segurança Cibernética do LSP/Requerente, são documentadas e implementadas medidas que mitigam os riscos para os requisitos de Segurança Cibernética do LSP/Requerente e seus clientes. |
| E.4 | <p>O LSP / Requerente deve ter um plano em vigor para Mitigação de Interrupção de Energia que mantenha a energia por pelo menos 48 horas para sistemas de TI críticos, ou seja, fonte de alimentação ou gerador de backup.</p> |
| E.5 | <p>Os Sistemas de Informação do LSP/Candidato devem ter instalado software antivírus e antimalware licenciado. O software antivírus e antimalware deve conter as atualizações mais recentes.</p> |
| E.6 | <p>LSP/ O candidato deve ter um Plano de Recuperação de Desastres (DRP) de TI apropriado para a recuperação de ataques comprometidos ao sistema, incluindo, mas não limitado a, todos os dados necessários e arranjos de backup e recuperação de software.</p> |
| E.7 | <p>Os sistemas de informação do LSP/candidato devem ser submetidos a backup. Esses backups devem ser testados rotineiramente e os dados de backup devem ser criptografados e transferidos para um local secundário fora do local.</p> |

10. Opções melhoradas

| Secção | Ameaça à TI e à cibersegurança – Opção melhorada |
|--------|---|
| E | Requisitos obrigatórios |
| E.8 | <p>O LSP/ Candidato deve implementar uma política para todas as contas de usuário para gerenciar e controlar o acesso aos Sistemas de Informação usando identificadores individuais exclusivos e senhas fortes. Procedimentos em vigor para assegurar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Programa de auditoria de conformidade de senha em vigor.2. Uma senha inicial exclusiva deve ser atribuída a cada nova conta no momento da criação.3. As senhas iniciais não podem conter o nome do usuário, número de identificação ou seguir um padrão padrão com base nas informações do usuário.4. As palavras-passe serão comunicadas aos utilizadores de forma segura e apenas após a validação da identidade do utilizador.5. Os usuários devem ser obrigados a alterar as senhas no login inicial.6. As senhas devem ser alteradas pelo menos a cada 90 dias. |

10. Opções melhoradas

| Secção | Dispositivos de alarme do compartimento de carga – opção melhorada | 1. Caminhão de lado duro & Trailer Req's | 2. Caminhão de lado macio & Trailer Req's | 3. Vans rígidas / caminhões de corpo fixo | 4. Transporte Rodoviário Marítimo de Contentores |
|--------|---|--|---|---|--|
| F | <i>Requisitos obrigatórios</i> | | | | |
| F.1 | O compartimento de carga está devidamente equipado/protegido para detetar uma violação do compartimento de carga através das paredes laterais, tejadilho, frente e verso. Essa tecnologia deve incluir circuitos de alarme ou redes integradas. <i>Nota: A deteção de movimento ou sensores de luz não pode substituir a instalação física dos dispositivos de alarme acima mencionados.</i> | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| F.2 | O dispositivo de localização do compartimento de carga ou o(s) sistema(s) telemático/de localização do veículo devem ser capazes de enviar/transmitir qualquer alarme de violação do compartimento de carga em tempo real para o centro de monitorização (AMC). | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| F.3 | Protocolos de resposta documentados para alarme de violação do compartimento de carga em vigor, atualizados e testados pelo menos a cada seis meses. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| F.4 | Treinamento de motoristas e pessoal da AMC sobre a aplicação dos protocolos de resposta relacionados. Esta formação deve ser ministrada antes da condução de uma carga de mercadorias HVTT e, posteriormente, de dois em dois (2) anos. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |

Requisitos de segurança para

10. Opções melhoradas



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