TSR 2020

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

REQUISITOS DE SEGURANÇA
PARA TRANSPORTE

© TAPA 2020

Transported Asset Protection Association

Requisitos de segurança para transporte TSR 2020

Padrões TAPA

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

TAPA Américas
5030 Champion Blvd,
G-11 #266 Boca Raton,
Flórida 33496
EUA
www.tapaonline.org
Tel. (561) 617-0096

TAPA Ásia Pacífico
1 Gateway Drive, Westgate
Tower #07-01,
Singapura 608531

www.tapa-apac.org
Tel. (65) 66844687

TAPA EMEA
Rhijngeesterstraatweg 40D
2341 BV Oegstgeest
Países Baixos

www.tapaemea.org
Tel. +44 1633 251325

© TAPA 2020

Índice

1 Introdução 6
1.1 Finalidade deste Documento de TSR 6
1.2 Recursos para implementar o TSR da TAPA 6
1.3 Proteção das políticas e procedimentos do LSP 6

2. Sobre a TAPA 7
2.1 Propósito da TAPA 7
2.2 Missão da TAPA 7
2.3 Contato da TAPA 7

3. Padrões TAPA 8
3.1 Padrões de Segurança TAPA 8
3.2 Implementação 8

4. Orientação jurídica 9
4.1 Escopo 9
4.2 Tradução 9
4.3 A marca "TAPA" 9
4.4 Limites de Responsabilidade 9

5. Contratos e subcontratação 10
5.1 Contratos 10
5.2 Subcontratação 10

6. Certificação TSR da TAPA 11
6.1 Níveis de classificação TSR 11
6.2 Pré-certificação 11
6.3 Requisitos modulares 11
6.4 Melhorias Opcionais 13
6.5 Autocertificação 14
6.6 Auditorias de Veículo 14
6.7 Informações gerais 16
6.8 Recertificação 17

7. Acompanhamento da auditoria 18
7.1 Ação corretiva / SCAR 18
7.2 Monitoramento de conformidade 18
7.3 Investigação e solução de reclamações da TAPA 19

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Índice

8. Isenções 20
8.1 Visão geral 20
8.2 Processo de isenção de negócios 20

9. Requisitos de segurança para transporte 21
9.1 Gerenciamento de segurança 21
9.2 Política e procedimentos 21
9.3 Investigações e contatos LEA 22
9.4 Registros de coleta e entrega 22
9.5 Análises de risco e estacionamento seguro 23
9.6 Protocolos de resposta 24
9.7 Treinamento da equipe do AMC 26
9.8 Protocolos de resposta HVTT 27
9.9 Verificações de triagem/verificação/antecedentes (conforme permitido pela lei local) 28
9.10 Tractor unit/van security 30
9.11 Compartimento de carga 30
9.12 Sistemas de comunicação bidirecional 34
9.13 Protocolos de acompanhamento e rastreamento 35
9.14 Dispositivos de acompanhamento e rastreamento 36
9.15 Área da cabine do motorista 43
9.16 Alarmes do sistema de compartimento de carga 43
9.17 Falhas de dispositivos de rastreamento 43
9.18 Sistemas de navegação via satélite 43
9.19 Rotas planejadas 45
9.20 Programa de manutenção de veículos 45
9.21 Paradas não programadas 46
9.22 Estacionamento seguro 47
9.23 Pessoas não autorizadas 47
9.24 Gerenciamento de equipamentos de segurança 47
9.25 Gerenciamento de chaves 49
9.26 Treinamento de coleta e entrega 49
9.27 Verificação do motorista antes da partida 49
9.28 Registros de veículos do TSR 50
9.29 Treinamento de segurança 51
9.30 Integridade da caixa e do palete verificada mediante recebimento e entrega 51
9.31 Comprovação de registros de transporte e recebimento 52
9.32 Motorista presente para carga e descarga 52
9.33 Pré-alerta disponível 54
9.34 Autoavaliação do veículo antes de ser adicionado ao registro de veículos TSR 54
9.35 Avaliação contínua para garantir a conformidade com o TSR 55

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Índice

10 Opções aprimoradas do TSR 56
A. Funções e responsabilidades do Centro de Monitoramento de Alarmes 56
B. Trancas 64
C. Transferência/rastreamento ferroviário 65
D. Níveis de serviço da empresa de escolta 67
E. Ameaça cibernética e de TI 69

♦♦♦

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

1 Introdução

1.1 Finalidade deste Documento de TSR

Este documento de Requisitos de segurança para transporte (TSR) é o padrão TAPA oficial para serviços seguros de transporte. É um padrão global comum que pode ser usado em acordos de negócios/segurança entre compradores e prestadores de serviços de logística (LSPs) e/ou outros candidatos que buscam certificação.

No desenvolvimento deste padrão, a TAPA reconhece as diferenças de como os serviços de transporte são prestados globalmente, regionalmente e até mesmo dentro das empresas, e que o TSR pode se aplicar a todos ou parte dos serviços prestados por um LSP/Candidato. Dependendo da complexidade e do tamanho da cadeia de suprimentos, a conformidade com os padrões TAPA pode ser obtida por meio de um único LSP/Candidato ou múltiplos LSPs/Candidatos e subcontratados qualificados.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Escopo

O TSR pode se aplicar ao seguinte:

- Toda carga a transportada de acordo com o TSR da TAPA
- Veículos alugados ou de propriedade, carrocerias ou contêineres utilizados para o transporte de carga por um ou mais segmentos de estrada.
- Veículos, carrocerias ou contêineres subcontratados ou subcontratadas do LSP/Candidato utilizados para o transporte de carga por um ou mais segmentos de estrada.

Público-alvo

Os usuários típicos dos padrões TAPA incluem:

- Compradores;
- LSPs/Candidatos;
- forças policiais ou outras organizações governamentais;
- organizações profissionais da cadeia de suprimentos; e
- seguradoras

1.2 Recursos para implementar o TSR da TAPA

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

1.3 Proteção das políticas e procedimentos do LSP

Cópias das políticas de segurança e documentos de procedimentos serão enviados ao Comprador de acordo com os acordos de divulgação assinados entre o LSP/Candidato e Comprador e devem ser tratados como informações confidenciais.

© TAPA 2020

2. Sobre a TAPA

2.1 Propósito da TAPA

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

A ameaça não é mais apenas de criminosos oportunistas. Hoje, os círculos do crime organizado operam globalmente e usam ataques cada vez mais sofisticados a veículos, instalações e pessoal para atingir seus objetivos.

TAPA é um fórum exclusivo que une fabricantes, fornecedores de logística, transportadoras de carga, agências de aplicação da lei e outras partes interessadas pelo mundo com o objetivo comum de reduzir perdas de cadeias de suprimentos internacionais. O foco principal da TAPA é a prevenção contra roubo através do uso de inteligência em tempo real e das 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, testes comparativos, colaboração regulatória e a identificação proativa de tendências de crimes e ameaças à segurança da cadeia de suprimentos.

2.3 Contato da TAPA

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

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

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

3. Padrões TAPA

3.1 Padrões de Segurança TAPA

Os seguintes padrões globais de segurança TAPA foram criados para garantir o transporte e armazenamento seguros de carga de alto valor com risco de roubo:

- Os Requisitos de Segurança da Instalação (FSR) representam padrões mínimos especificamente para *armazenamento seguro ou em trânsito,* dentro de uma cadeia de suprimentos.
- Os Requisitos de segurança para transporte (TSR) se concentram exclusivamente no transporte por caminhão e representam Padrões mínimos especificamente para *transpor produtos via estrada* dentro de uma cadeia de suprimentos.

Os padrões de segurança globais TAPA são revisados e alterados conforme necessário a cada três anos.

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

3.2 Implementação

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

TAPA Copyright Do Not Duplicate

© TAPA 2020

4. Orientação jurídica

4.1 Escopo

O TSR é um Padrão Global e todas as seções do Padrão são obrigatórias, a menos que uma exceção seja concedida através do processo de isenção oficial. (Consulte a Seção 8.).

4.2 Tradução

Em áreas geográficas onde o inglês não é o primeiro idioma, e onde a tradução é necessária e aplicável, é responsabilidade do LSP/Candidato e seus agentes garantir que qualquer tradução do TSR, ou de qualquer uma de suas partes, reflita com precisão as intenções da TAPA no desenvolvimento e publicação destes Padrões.

4.3 A marca "TAPA"

"TAPA" é uma marca registrada da Transported Asset Protection Association (Associação de Proteção de Ativos Transportados) e não pode ser usada sem a permissão expressa por escrito da TAPA através de suas regiões oficialmente reconhecidas. Os Padrões TAPA e material associado são publicados pela TAPA, e não podem ser revisados, editados ou alterados em qualquer parte sem a permissão expressa, por escrito, da TAPA. O uso indevido da marca TAPA pode resultar na remoção da certificação ou ação legal.

4.4 Limites de Responsabilidade

Pela publicação destes Padrões, a TAPA não garante nem afirma que quaisquer eventos de roubo de carga serão evitados se os Padrões estiverem ou não totalmente empregados e devidamente implementados. Qualquer responsabilidade que possa resultar de roubo de carga em trânsito, ou qualquer outra perda de carga em trânsito nos termos dos Padrões TSR será por conta do LSP/Candidato e/ou Comprador de acordo com os termos e condições em seu contrato entre as partes e quaisquer leis ou estatutos que possam ser aplicáveis dentro da jurisdição do assunto.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

5. Contratos e subcontratação

5.1 Contratos

O transporte, armazenamento e manuseio seguros e protegido dos ativos do Comprador é de responsabilidade do LSP/Candidato, seus agentes e subcontratados durante 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/Candidato e o Comprador, ele também deverá ser referenciado no programa de segurança do LSP/Candidato.

O LSP/Candidato fornecerá ao Comprador evidências da Certificação TSR e, quando apropriado, evidência de que os requisitos do TSR foram atendidos. Além disso, qualquer suposta falha pelo LSP/Candidato de implementar os requisitos da TSR deverá ser resolvida de acordo com os termos do contrato negociado entre o Comprador e o LSP/Candidato.

5.2 Subcontratação

A subcontratação de cargas inclui uma exigência contratual de que a transportadora subcontratada atende a todos os padrões TSR observados.

TAPA Copyright Do Not Duplicate

© TAPA 2020

6. Certificação TSR da TAPA

6.1 Níveis de classificação TSR

Três níveis de classificação (para veículos relatados no Registro de veículo) são especificados no TSR:

- Nível 1 = Proteção de segurança elevada
- Nível 2 = Proteção de segurança moderada
- Nível 3 = Proteção básica de segurança

Uma combinação de níveis de classificação pode ser usada no processo de certificação. Quando os compradores exigem um nível mínimo de classificação para suas operações, é responsabilidade do comprador negociar o nível de classificação exigido diretamente com o LSP/candidato.

6.2 Pré-certificação

Como várias opções estão disponíveis para obter certificação, um modelo de auditoria personalizado, disponibilizado pela TAPA, deve ser preenchido para fornecer os requisitos de auditoria de certificação.

6.3 Requisitos modulares

Serviços de transporte de veículos rodoviários podem envolver acordos operacionais e comerciais complexos. Para mitigar ameaças à segurança, os proprietários de carga (compradores) e prestadores de serviços de transporte (LSP/Candidato) precisam de várias opções disponíveis para especificar e manter requisitos de segurança mínimos, mas obrigatórios. Para resolver essa complexidade, a TAPA desenvolveu o TSR como um padrão modular para permitir que a indústria selecione o modo de transporte apropriado para suas necessidades.

Alcançar a certificação de segurança TSR desejada e apropriada para serviços de transporte de veículos rodoviários pode exigir o uso de uma combinação de módulos TSR e níveis de classificação.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Tabela 1

N.º de ref.	Módulo	Descrição	Nível	Tipo de auditor*
6.3.1	Caminhão baú	Caminhão + carroceria rígida	1, 2 ou 3	IAB AA
6.3.2	Caminhão sider	Caminhão + carroceria sider	3	IAB AA
6.3.3	Vans baú/caminhões de carroceria fixa	Van ou caminhão com compartimento de carga dedicado	1, 2 ou 3	IAB AA
6.3.4	Contêiner marítimo	Apenas segmento de transporte	1, 2 ou 3	IAB AA

© TAPA 2020

		rodoviário		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Certificação do IAB (Níveis 1, 2 e 3)

Se a auditoria for concluída com sucesso, o IAB emite um certificado indicando que o candidato é agora certificado TSR pela TAPA 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 como previamente acordado entre a TAPA e o IAB.

6.4 Melhorias Opcionais

O TSR inclui melhorias opcionais que são considerados um nível mais alto de proteção que pode ser usado além dos módulos. Melhorias opcionais devem ser selecionadas pelo LSP/Candidato e/ou pelo Comprador como requisitos adicionais para suas necessidades de segurança operacional. Quando as melhorias opcionais forem selecionadas na avaliação de pré-certificação para fazer parte da auditoria de certificação, todos os requisitos se tornam obrigatórios.

Tabela 2

N.º de ref.	Melhorias opcionais	Descrição	Tipo de auditoria
6.4.1	Monitoramento	Rastreamento, alarmes e resposta de veículos	TAPA IAB AA
6.4.2	Sistemas de travamento	Travas e sistemas para proteger compartimento de carga	TAPA IAB AA
6.4.3	Transferência/rastreamento ferroviário	Verificações de validação adicionais e medidas de controle de veículos, carrocerias e/ou contêineres marítimos na entrega para terceiros Operadores de terminal ferroviário	TAPA IAB AA
6.4.4	Escoltas	Acompanhantes armados ou desarmados de veículo sujeitos à lei local	TAPA IAB AA
6.4.5	Ameaça de TI e segurança cibernética	Mitigação para reduzir as ameaças de TI e cibernéticas a funcionários, redes, veículos e carga no transporte rodoviário	TAPA IAB AA

Se a auditoria for concluída com sucesso, o IAB deve incluir no certificado TSR original uma listagem das melhorias opcionais apropriadas e para qual a Certificação TSR é relevante.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

6. Certificação TSR da TAPA

6.5 Autocertificação

Autocertificação (apenas nível 3)

A autocertificação TSR destina-se a ser uma opção de nível de entrada simplificada para os padrões TAPA. A pessoa responsável pela auditoria de certificação deve ser um AA diretamente associado ao LSP/Candidato. A TAPA validará o envio da auditoria e emitirá certificados para um resultado de auditoria bem-sucedido.

Apenas um nível de classificação para uma operação pode ser incluído em uma autocertificação.

Melhorias opcionais TSR não podem ser incluídas nas opções de autocertificação TSR.

As autocertificações de nível 3 devem ser realizadas por um auditor autorizado (AA). Um AA pode ser um funcionário/colaborador interno, que concluiu o treinamento na versão atual do padrão TAPA, passou no exame relevante e é registrado pela TAPA como um AA TSR.

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

Tabela 3

N.º de ref.	Módulo	Descrição	Nível	Tipo de auditor*
6.5.1	Caminhão baú	Caminhão + carroceria rígida	3	LSP/Candidato AA
6.5.2	Caminhão sider	Caminhão + carroceria sider	3	LSP/Candidato AA
6.5.3	Vans rígidas/caminhões de carroceria fixa	Van ou caminhão com compartimento de carga dedicado	3	LSP/Candidato AA
6.5.4	Contêiner marítimo	Apenas segmento de transporte rodoviário	3	LSP/Candidato AA

TAPA Copyright Do Not Duplicate

6.6 Auditorias de Veículo

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

Com trinta dias de antecedência, o LSP/Candidato deve fornecer ao AA o registro de veículos a serem certificados. A partir desta lista, o AA escolhe uma amostra de veículos a serem inspecionados que contém três vezes o número real a ser inspecionado. O LSP/Candidato, a partir desta amostra, pode então selecionar os

© TAPA 2020

veículos a serem inspecionados efetivamente.

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

- O LSP/Candidato deve garantir que no mínimo 3 (três) veículos sejam incluídos e mantidos em seu esquema TSR para serem elegíveis para Certificação TSR.
- O LSP/Candidato deve manter um Registro de veículo de todos os veículos registrados no TSR.
- O Registro do veículo deve incluir quaisquer veículos novos adicionados à frota desde a certificação/recertificação.

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

A categoria é uma indicação da quantidade de veículos no esquema de um LSP/candidato, mas pode ser uma combinação de diferentes níveis de TSR ou todo o mesmo nível TSR. A intenção é permitir que LSP/Candidatos introduzam veículos adicionais e alterem níveis de classificação de forma flexível, mas controlada.

TAPA Copyright Do Not Duplicate

Tabela 4: Tamanho da amostra de auditoria: Veículos

Categoria	Número de veículos registrados no registro de veículos	Número de veículos a serem auditados
Pequeno	3 a 30	3 dos veículos registrados
Médio	31 a 100	O maior de 3 ou 7% de todos os veículos registrados com no máximo 6
Grande	101 ou mais	7% de todos os veículos registrados com no máximo 10

6.6.1 Os veículos adicionados ao Registro de veículos após a certificação devem ser incluídos no envio anual da 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 qualquer veículo novo adicionado à frota desde a certificação/recertificação.

6.6.3 O conceito de reconhecimento mútuo será aplicado. Um LSP/Candidato certificado TSR da TAPA pode utilizar os serviços de outra empresa certificada TSR da TAPA e os resultados e status anteriores da auditoria serão mutuamente reconhecidos. Nenhuma nova auditoria dos veículos ou serviços de um subcontratado cobertos por uma certificação TSR da TAPA

© TAPA 2020

existente será necessária.

6.6.4 Um LSP/Candidato Certificado TAPA TSR pode "adotar" veículos de transporte rodoviário de outro subcontratado ou subsidiária. Esta opção destina-se a permitir que motoristas proprietários ou operadores pequenos sejam incluídos na certificação TSR de um operador maior. Cada veículo adotado deve ser inserido no registro do próprio veículo do detentor da certificação. Um acordo formal entre o LSP/Candidato certificado TSR e o subcontratado ou subsidiária deve estar em vigor e definir as medidas tomadas para garantir a conformidade contínua do pessoal e dos veículos usados na certificação. A adoção significa efetivamente que o LSP/Candidato com 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 veículos adicionais tiverem sido adicionados ao registro do veículo. O número total de veículos no Registro de veículos é consolidado no momento da Autoauditoria anual. Os critérios de tomada de decisão do AA para programar uma nova inspeção devem incluir o seguinte:

-

6.6.5.1 30 ou mais veículos foram adicionados ao registro do veículo em comparação com o total do ano anterior.

6.6.5.2 O AA pode inspecionar até 7% dos veículos que foram adicionados ao registro de veículo.

6.6.5.3 O AA e LSP/Candidato devem concordar com os veículos a serem efetivamente inspecionados com antecedência.

6.6.5.4 O LSP/Candidato assegurará que sejam feitos esforços razoáveis para facilitar a inspeção de caminhões pelo AA.

6.6.6 Tanto o comprador quanto a TAPA reservam-se o direito de realizar suas próprias auditorias para confirmar que todos os veículos apropriados no registro de veículos atendem aos requisitos do TSR.

TAPA Copyright Do Not Duplicate

6.7 Informações gerais

Independente dos relacionamentos comerciais, as operações com certificação TSR devem usar veículos de transporte rodoviário que estejam formalmente incluídos dentro de um ou mais esquema de certificação TSR das partes. Algumas empresas podem optar por certificar toda a sua frota. Outras podem certificar apenas parte da frota para certos usos.

O LSP/Candidato deve garantir que o auditor apropriado, treinado/qualificado no TSR atual conclua o processo de auditoria e certificação. Consulte a Tabela 1 para

© TAPA 2020

opções.

Antes que a auditoria de certificação seja agendada/iniciada, os LSPs/Candidatos devem informar ao AA quais níveis de classificação eles estão buscando em seu processo de certificação.

Um resumo informal das descobertas/resultados deve ser compartilhado com o LSP/Candidato durante a conferência de encerramento da auditoria. O AA informará o LSP/Candidato dos resultados da auditoria dentro de dez (10) dias úteis após a conclusão da auditoria. Quaisquer atrasos na emissão dos resultados da auditoria devem ser imediatamente comunicados ao LSP/Candidato e negociados entre o AA e o LSP/Candidato.

Os custos para certificação TAPA são de responsabilidade do LSP/Candidato, a menos que negociado de outra forma com o(s) Comprador(es).

TAPA Copyright Do Not Duplicate

6.8 Recertificação

O certificado TSR da TAPA será válido por um período de 3 (três) anos, sem extensão permitida.

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

Portanto, para garantir planejamento e preparação adequados, recomenda-se que o LSP/Candidato programe a auditoria de recertificação 3 (três) meses antes da data de validade do certificado atual. Se o certificado TSR da TAPA for emitido dentro do período de três meses mencionado acima, a data do novo certificado será a data de validade da certificação atual. Se as ações corretivas não forem encerradas antes da data de vencimento, e não houver isenção concedida, a certificação perderá a validade.

Um LSP/Candidato ou Comprador pode solicitar recertificação se qualquer uma das partes considerar que o Nível de classificação foi alterado.

© TAPA 2020

7. Acompanhamento da auditoria

7.1 Ação corretiva / SCAR

Se os requisitos do TSR não forem atendidos, conforme descoberto durante a auditoria, o AA envia um Requisito de Ação Corretiva de Segurança (SCAR) ao LSP/Candidato relevante. O LSP/Candidato deverá responder ao AA dentro de 10 (dez) dias úteis, documentando as ações a serem tomadas e a data em que a ação será concluída. As datas de conclusão do SCAR podem ser negociadas entre o AA e o LSP/Candidato. Entretanto, a menos que o Comitê Regional de Isenção da TAPA aprove uma isenção, a implementação da ação corretiva não deve exceder 60 (sessenta) dias a partir da notificação ao LSP/Candidato.

Em todos os casos, o LSP/Candidato deve enviar atualizações/relatórios de progresso sobre todos os SCARs pendentes para o AA. Qualquer SCAR não concluído antes da data de vencimento chegar deverá ser escalonado pelo Representante de Segurança do LSP/Candidato para a Gerência do LSP/Candidato. Os motivos para não conformidade devem ser documentados e comunicados ao AA. A não observância de um SCAR por parte do LSP/Candidato pode resultar na retenção da certificação da TAPA. O LSP/Candidato tem o direito de recorrer diretamente à TAPA se a certificação for retida. A TAPA deverá arbitrar o conflito entre o LSP/Candidato e o AA e manter o direito de emitir uma resolução vinculativa ao conflito.

Observação: Não é necessário que o AA audite a empresa novamente para encerrar um SCAR. Evidência de encerramento do SCAR (ou seja, obtenção de conformidade) pode ser apresentada ao AA na forma de correspondência escrita, reuniões virtuais ou teleconferências, fotografias, etc.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

7.2 Monitoramento de conformidade

Autoauditorias

O LSP/Candidato garantirá que tenha um processo interno em vigor para monitorar a conformidade, nos anos dois e três, entre auditorias formais conduzidas por um AA.

As autoauditorias provisórias devem refletir os requisitos do TSR.

- Para certificações TSR da TAPA emitidas por um IAB: A autoauditoria provisória deve ser documentada no formulário de auditoria da TAPA e enviada ao **IAB** dentro de 30 dias da data de aniversário da certificação original do IAB.
- Para autocertificações: A autoauditoria provisória deve ser documentada e enviada à **TAPA** dentro de 30 dias da data de aniversário da autocertificação original.

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

autoauditoria provisória seja devidamente concluída. As lacunas identificadas devem ser documentadas, atribuídas a uma data de vencimento para a conclusão das ações corretivas e acompanhadas até o encerramento dentro de 60 dias.

Autoavaliações para veículos

Avaliação contínua

O LSP/Candidato deve ter evidência documentada de que todas as Autoavaliações subsequentes (programa fixo ou rotativo, cobrindo todos os veículos listados no Registro de veículos do TSR) são realizadas pelo menos uma vez a cada 12 meses pelo LSP/Candidato. Os registros associados são retidos para fins de auditoria.

Tabela 5: Cronograma de monitoramento de auditoria e conformidade

Ação	Frequência	A	B	C
Auditoria de certificação (Auditoria de certificação do IAB/AA)	A cada 3 (três) anos	✔	✔	✔
Auditoria de autocertificação de LSP/Candidatos	A cada 3 (três) anos			✔
Autoauditorias (verificações de conformidade provisória)	Anualmente no 1.º e 2.º aniversários	✔	✔	✔
Auditoria de subcontratado do LSP/candidato	De acordo com o contrato entre o Comprador e o LSP/Candidato	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Visitas do Comprador ao LSP/Candidato

O Comprador e o LSP/candidato reconhecem a importância de trabalhar em parceria para reduzir o risco dentro da cadeia de suprimentos. Ambas as partes concordam em agendar visitas do comprador com aviso razoável, por exemplo, 10 dias úteis, com escopo e parâmetros mutuamente acordados antecipadamente e/ou de acordo com o contrato entre Comprador e LSP/Candidato. Investigações de perda, ou seja, roubos, danos, etc., devem ser realizadas de acordo com o contrato entre Comprador e LSP/Candidato.

7.3 Investigação e solução de reclamações da TAPA

Se a TAPA receber uma reclamação formal referente ao desempenho de um LSP/Candidato certificado, a TAPA (sujeita à validação) pode exigir que o contrato LSP/Candidato passe por uma nova auditoria com despesas por conta do LSPs/Candidatos. Se o LSP/Candidato não cumprir a auditoria ou se recusar a cumprir este processo, seu certificado poderá ser revogado.

© TAPA 2020

8. Isenções

8.1 Visão geral

Uma isenção é uma aprovação por escrito concedida tanto para isentar uma empresa de um requisito TAPA quanto aceitar uma solução de conformidade alternativa. O pedido de isenção deve ser feito usando a versão oficial atual do Formulário de pedido de isenção da TAPA. O formulário pode ser encontrado no site da TAPA. Uma isenção pode ser solicitada se um LSP/candidato não puder atender a um requisito específico no TSR e puder justificar medidas alternativas. As isenções são válidas para o período da certificação.

Todos os pedidos de isenção para um requisito de segurança específico (em parte ou inteiro) devem ser enviados por meio de um formulário de Pedido de isenção da TAPA para o órgão de auditoria independente (IAB)/Auditor autorizado (AA) pelo LSP/Candidato (formulário de Pedido de isenção da TAPA). O LSP/Candidato solicitante assume total responsabilidade pela precisão das informações fornecidas no pedido de isenção.

Cada pedido de isenção deve ser enviado através do IAB/AA para o Comitê Regional de Isenção da TAPA para aprovação. É responsabilidade do IAB/AA decidir se o pedido está completo e justificar o processamento pela TAPA; isso inclui a verificação de fatores de mitigação e/ou controles de segurança alternativos.

Caso os funcionários da TAPA e/ou Compradores suspeitem que as condições de isenção mudaram, a TAPA executará uma investigação formal e o LSP/Candidato entende que a isenção pode ser revogada pela TAPA.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

8.2 Processo de isenção de negócios

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

Tabela 6: Responsabilidades: Pedido de isenção / avaliação

Etapa	Responsabilidade	Ação
1.	LSP/Candidato	Estabelece e verifica medidas de mitigação.
2.	LSP/Candidato	Preenche o formulário de pedido de isenção da TAPA e o envia para o IAB/AA.
3.	IAB AA	Analisa e verifica a integridade das informações contidas no formulário de pedido de isenção da TAPA.
4.	IAB AA	Envia o formulário de pedido de isenção da TAPA ao Comitê Regional de Isenção da TAPA.
5.	Comitê Regional de Isenção da TAPA	Analisa o pedido e concede ou recusa a isenção.

8. Isenções

Se a isenção for negada

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

Se a isenção for concedida

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

Tabela 7: Aprovação de isenção

Etapa	Responsabilidade	Ação
1.	Comitê Regional de Isenção da TAPA	Documenta e assina as especificidades de isenção.
2.	Comitê Regional de Isenção da TAPA	Especifica a duração da isenção (até no máximo três anos) e envia uma cópia para o AA.
3.	AA	Notifica o LSP/Candidato sobre o resultado do Pedido de isenção.
4.	LSP/Candidato	Cumpre os requisitos de isenção. O não cumprimento do contrato anulará a aprovação da isenção.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9. Requisitos de segurança para transporte

	Protocolos de suporte e responsabilidades de gestão	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.1.	Gerenciamento de segurança												
9.1.1	O LSP/Candidato deve ter uma pessoa formalmente nomeada responsável pela segurança da cadeia de suprimentos. As funções e responsabilidades de segurança desta pessoa devem ser claramente definidas e incluir suas responsabilidades para manter e monitorar o programa TSR.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2	Política e procedimentos												
9.2.1	O LSP deve ter uma política corporativa de segurança da cadeia de suprimentos (Política de Segurança) em vigor e adotada pela gerência.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2.2	Procedimentos específicos para o manuseio de carga de alto valor com risco de roubo (HVTT) devem estar em vigor e alinhados com os procedimentos do TSR.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2.3	Os procedimentos específicos de HVTT e TSR também são aplicáveis aos subcontratados do LSP/Candidato e devem ser refletidos em um acordo formal entre todas as partes.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	Protocolos de suporte e responsabilidades de gestão	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.3	Investigações e contatos LEA												
9.3.1	O LSP/Candidato deve documentar uma política escrita e implementada, compartilhada com os Compradores, para garantir que todas as perdas de frete sejam investigadas. Isso incluirá, entre outros: 1. Notificar o Comprador sobre roubos suspeitos ou conhecidos dentro de 24 horas 2. Um fluxograma de investigação ou etapas seguidas pelo LSP/Candidato em investigações de perda de rotina. 3. Detalhar o tipo de informação que pode e não pode ser compartilhada com um Comprador *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis independente do incidente de perda enquanto o frete estava sob controle do LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados ou provedores intermodais.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.3.2	O LSP/Candidato deve manter uma lista de contatos críticos das entidade de cumprimento da lei (LEA) dentro de suas rotas e deve documentar um procedimento, tanto para o seu escritório principal quanto para os motoristas, sobre como entrar em contato e coordenar com a polícia quando ocorrer um evento de roubo.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.4	Registros de coleta e entrega												
9.4.1	O LSP/Candidato deve manter registros de todas as cobranças e comprovantes de entregas por um período não inferior a dois anos, que possa ser acessados quando a investigação de perda for necessária.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	Protocolos de suporte e responsabilidades de gestão	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5	Análises de risco e estacionamento seguro												
9.5.1	O LSP/Candidato deve avaliar as rotas e paradas pelo menos anualmente para garantir que as rotas mais seguras sejam escolhidas para minimizar a passagem - ou parada - através de áreas de alto risco. Essas informações devem ser fornecidas ao Comprador, se solicitado. A avaliação deve incluir no mínimo: 1. Procedimentos em vigor para evitar atrasos ao mitigar congestionamento evitável do tráfego. 2. Procedimentos em vigor para minimizar riscos de atrasos inevitáveis na rota e quando prazos de chegada aos destinos ou locais de estacionamento aprovados possam estar em risco. 3. Evitar pontos de acesso de crimes através da análise de dados de incidentes, consultoria de LEA e compartilhamento de dados de rede do setor, conforme apropriado. *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados ou provedores intermodais. Avaliações de risco separadas podem ser necessárias por parte do LSP/Candidato para identificar e abordar os riscos de seus operadores terceirizados.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	Protocolos de suporte e responsabilidades de gestão	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5.2	O LSP/Candidato deve ter uma política em vigor para identificar e implementar o uso de locais de estacionamento seguros para caminhões carregados. Isso incluirá, entre outros: 1. Processo de decisão para o uso de locais de estacionamento. 2. Uma lista atual de locais de estacionamento aprovados. 3. Ações a serem tomadas quando um local de estacionamento aprovado não estiver disponível. 4. Uma lista de quaisquer opções ou ações de estacionamento proibidas.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Seção	*Protocolos de treinamento*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.6	Protocolos de resposta												
9.6.1	Os protocolos de resposta para alertas devem ser revisados pelo menos anualmente para garantir que estejam atualizados. Os incidentes devem ser gerenciados de forma eficaz e os detalhes de contato, mantidos atualizados.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.6.2	A título de protocolos de resposta mínima, devem ser incluídas respostas específicas para: 1. Comunicações com as autoridades policiais 2. Orientação para motorista 3. Alocações de recursos para o local do evento, conforme necessário 4. Proteção de qualquer carga que permaneça e esteja vulnerável. 5. Resposta à falha no sistema de rastreamento	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Requisitos

Seção	*Protocolos de acompanhamento e rastreamento*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ carrocerias fixas Caminhões			4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.7	Treinamento da equipe do AMC												
9.7.1	O LSP/Candidato deve ter um programa implementado para que a equipe inclua treinamento, uso apropriado de dispositivos de rastreamento e outros equipamentos de segurança e protocolos de alarme, conforme mencionado em 9.6 Protocolos de resposta OU ter um contrato em vigor com um prestador de serviços reconhecido que exija o mesmo.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Nos protocolos de rota*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.8	Protocolos de resposta HVTT												
9.8.1	O LSP/Candidato deve ter procedimentos documentados para: 1. Proteger a carga de HVTT em caso de incidentes de segurança (alerta alto) 2. Responder a atos suspeitos (alerta baixo) 3. Doença do motorista 4. Quebra do veículo 5. Greves 6. Desvios 7. Acidentes 8. Mau tempo 9. Recusa em aceitar a entrega. *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados ou provedores intermodais.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Integridade dos funcionários*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9	Verificações de triagem/verificação/antecedentes (conforme permitido pela lei local)												
9.9.1	O LSP/Candidato deve ter um processo de triagem/verificação que inclua verificações de histórico de emprego e antecedentes criminais. A triagem/verificação se aplica a todos os candidatos, incluindo funcionários e contratados. O LSP/Candidato também exigirá um processo equivalente, sendo aplicado em empresas contratadas que forneçam trabalhadores TAS (Lei de compensação e reabilitação de trabalhadores 1988).	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.2	O funcionário da TAS deve assinar a declaração de que não tem condenações criminais atuais e cumprirá os procedimentos de segurança do LSP/Candidato.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.3	O LSP/Candidato terá contratos em vigor para ter as informações necessárias fornecidas pela agência e/ou subcontratado que tenha trabalhadores TAS ou conduzirá a própria triagem. A triagem deve incluir verificação de antecedente criminal e verificações de emprego.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.4	Procedimento para lidar com a declaração falsa de LSP/candidatos/funcionários antes e depois da contratação.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.5	Procedimentos para recuperar ativos físicos e excluir/alterar senhas de funcionários desligados para incluir no mínimo: 1. IDs da empresa 2. Crachás de acesso 3. Chaves 4. Equipamentos e roupas 5. Informações confidenciais	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Requisitos

Seção	*Integridade dos funcionários*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9.6	Proteger os dados do comprador: Encerrar o acesso a sistemas físicos ou eletrônicos que contenham dados do Comprador (inventário ou programações). Um procedimento documentado é necessário.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.7	Listagem atual de funcionários (LSPs, subcontratados) disponível para a validação do LSP em relação aos procedimentos de integridade dos funcionários.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.8	Recontratação: Existem procedimentos para evitar que LSP/Candidato recontrate funcionários se critérios de negação/rescisão ainda estiverem válidos. Observação: Os registros são analisados antes da recontratação (ex.: histórico de pessoal desligado anteriormente ou – candidatos rejeitados (emprego negado anteriormente).	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.9	O LSP manterá uma lista atualizada de todos os motoristas próprios e subcontratados qualificados/treinados para dirigir veículos listados no registro do veículo.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Segurança física*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ carrocerias fixas Caminhões			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.10	Tractor unit/van security												
9.10.1	Os procedimentos do motorista exigem que as portas da cabine do motorista do veículo estejam trancadas e todas as janelas fechadas durante o trânsito.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.10.2	Chaves do veículo restritas ao motorista e à gerência do LSP/candidato.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.10.3	Compartimento de carga e cabine do condutor devem ser fisicamente segregados por um anteparo duro ou tela de segurança.				N/A	N/A		✔	✔				
9.10.4	O veículo deve ser equipado com um imobilizador de motor que impede que o motor seja ligado sem a chave de ignição/partida do veículo estar presente.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.11	Compartimento de carga												
9.11.1	Dispositivo de travamento de alta qualidade, aço inoxidável ou aço temperado, resistente e de alta segurança instalado permanentemente em todas as portas dos compartimentos de carga. Não devem ser usadas correntes, cabos, barras leves, parafusos removíveis, etc. Os dispositivos de travamento devem ser utilizados e mantidos travados durante toda a viagem. *Observações:* - *Não deve ser usado nenhum dispositivo temporário, como correntes, cabos, barras leves, parafusos removíveis, etc.* - *Isso pode tornar um recipiente marítimo não mais utilizável para transporte marítimo/navio.* - *Exemplos de travas adequadas estão*	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	incluídos no Documento de orientação de sistemas de travamento da TAPA.												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Segurança física*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ carrocerias fixas Caminhões			4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.2	Devem ser usados dispositivos de travamento de alta qualidade, aço inoxidável ou temperado e de alta qualidade, resistente, instalado permanentemente em todas as portas do compartimento de carga OU de dispositivos temporários como correntes, cabos, barras de peso leve, parafusos/suportes removíveis, etc. Os dispositivos de travamento devem ser utilizados e mantidos travados durante toda a viagem.		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.11.3	As travas devem ser: A. Operadas eletrônica, automática ou manualmente B. Exclusivas (códigos/chaves/senhas duplicados para abrir diferentes bloqueios não são permitidos) C. Travas e dispositivos de fixação devem ser capazes de suportar força substancial e ser invioláveis. *Observações: Consulte o Documento de orientação de sistemas de travamento da TAPA para obter explicação e detalhes.*	✔	✔		N/A	N/A		✔	✔		✔	✔	
9.11.4	Portas protegidas de acordo com a política interna do LSP/Candidato.			✔	N/A	N/A	✔			✔			
9.11.5	Lacres invioláveis são usados em todas as remessas diretas e ininterruptas. Os lacres devem ser certificados com ISO 17712 (classificação I, S ou H). O LSP/Candidato deve ter um procedimento documentado para garantir que os lacres sejam controlados e quem (Comprador, Operador de Armazém ou LSP, etc.) deve ser responsável por aplicar e remover os lacres.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.11.6	Cabo TIR, classificação 1 usado para transportes diretos FTL				N/A	N/A	✔						

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Segurança física*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ carrocerias fixas Caminhões			4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.7	Dispositivo de imobilização do chassi do contêiner ou da carroceria em vigor quando a carroceria carregada estiver solta (engate macho, trava de patola ou trava da linha do freio). *Observação: Não é permitido soltar/desprender/desacoplar uma carroceria/contêiner carregado conforme o TSR 1*		✔	✔	N/A	N/A	✔					✔	✔

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12	Sistemas de comunicação bidirecional												
9.12.1	Sistemas primários e de backup disponíveis para sistema de comunicação de voz bidirecional e em tempo real (por exemplo, telefone celular/rádio bidirecional) durante toda a viagem. Escritório do LSP/Candidato ou AMC (Centro de monitoramento de alarme) de terceiros. O sistema capaz de testar automaticamente a função de comunicação por voz está disponível OU Existe um procedimento para garantir que uma chamada de teste de comunicações manual seja realizada antes da viagem.	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12.2	Pelo menos um sistema disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana, para comunicação bidirecional de voz em tempo real (por exemplo, telefone celular/rádio bidirecional) com escritório do LSP/Candidato ou AMC terceirizado.		✔	✔	N/A	N/A	✔		✔	✔		✔	✔
9.13	Protocolos de acompanhamento e rastreamento												
9.13.1	O LSP/Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclua: 1. Rastreamento do cavalo do caminhão/van; 2. Monitoramento 24 horas por dia, 7 dias por semana; 3. Capacidade de virtualmente delimitar rotas e locais de estacionamento; 4.Protocolos de resposta documentados para lidar com emergências. *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados ou provedores intermodais.*	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.13.2	O LSP/Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclua: 1. O rastreamento de carrocerias/contêineres carregados quando engatados a um caminhão e quando desacoplados por ação criminosa ou por engano. 2. Monitoramento 24 horas por dia, 7 dias por semana 3. A capacidade de virtualmente delimitar rotas e estacionamentos 4. Protocolos de resposta documentados para lidar com emergências	✔			N/A	N/A					✔		
9.13.3	O LSP/Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclua: 1. Rastreamento do caminhão/van 2. A capacidade de virtualmente delimitar rotas e estacionamentos 3. Protocolos de resposta documentados para lidar com emergências		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.14	Dispositivos de acompanhamento e rastreamento												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.14.1	Um dispositivo de rastreamento deve ser instalado em local secreto no cavalo do caminhão/van e, quando disponível, deve ser capaz de utilizar pelo menos dois métodos de sinalização, como Método 1: 3G, 4G ou 5G Método 2. SMS/GPRS usando o Método GSM 3. CDMA Método 4. Dispositivo de rastreamento de satélite Deve ser equipado com pelo menos uma antena secreta. *Observação: Em países onde duas formas diferentes de sinalização não estão disponíveis, o LSP/Candidato deve documentar e informar o auditor.*	✔			N/A	N/A	✔				✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.2	Um dispositivo de rastreamento deve ser instalado na carroceria/contêiner em um local secreto. O dispositivo pode ser instalado interna ou externamente e, quando disponível, deve ser capaz de utilizar pelo menos dois métodos de sinalização como Método 1: 3G, 4G ou 5G Método 2. SMS/GPRS usando o Método GSM 3. CDMA Método 4. Dispositivo de rastreamento de satélite Deve ser equipado com pelo menos uma antena secreta. *Observação: Em países onde duas formas diferentes de sinalização não estão disponíveis, o LSP/Candidato deve documentar e informar o auditor.*	✔			N/A	N/A					✔		
9.14.3	Um dispositivo de rastreamento deve ser instalado em local secreto no cavalo do caminhão/van e quando disponível, deve ser capaz de utilizar pelo menos dois métodos de sinalização, como como 3G, ou SMS/GPRS usando GSM ou CDMA e deve ser equipado com pelo menos uma antena secreta *Observação: Em países onde duas formas diferentes de sinalização não estão disponíveis, o LSP/Candidato deve documentar e informar o auditor.*		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.14.4	Um dispositivo de rastreamento esteja instalado que forneça informações de arquivamento armazenadas remotamente relacionadas à posição de todos os caminhões dedicados ao Fornecedor/Comprador FTL. Localização e marca de hora quando da parada ou movimentação do veículo.			✔	N/A	N/A	✔			✔			✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.14.5	O “intervalo de reporte” padrão para unidades de rastreamento no cavalo do caminhão/van não deve ser inferior a um reporte a cada cinco minutos.	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Requisitos

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.6	O "intervalo de reporte" padrão para unidades de rastreamento na carroceria/contêiner não deve ser inferior a um reporte a cada cinco minutos. Observação: Quando o cavalo e a carroceria/contêiner estiverem engatados e um sistema de alerta de desengate eficaz estiver em vigor, apenas uma das unidades deve atender a esse padrão de taxa de "reporte". Após o desengate, ambas as unidades de rastreamento devem fazer o reporte independentemente, de forma que a capacidade de reporte independente deve estar em vigor.	✔			N/A	N/A					✔		
9.14.7	O "intervalo de reporte" padrão para a unidade de rastreamento no cavalo do caminhão/van não deve ser inferior a um reporte a cada trinta minutos.		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.14.8	Os dispositivos de rastreamento no cavalo do caminhão/van devem reportar eventos incluindo: 1. Adulteração de dispositivos de qualquer um dos sistemas de segurança instalados. 2. Parada do caminhão 3. Status da bateria do rastreador 4. Abertura da porta da área de carga.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.14.9	Quando carrocerias/contêineres estiverem sendo utilizados, os dispositivos de rastreamento devem reportar eventos incluindo: 1. Desengate (desconexão) da carroceria/chassi 2. Adulteração de dispositivos de qualquer um dos sistemas de segurança instalados. 3. Parada de caminhão/carroceria/contêiner 4. Status da bateria do rastreador	✔			N/A	N/A					✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.10	Os dispositivos de rastreamento de caminhão/van devem ser equipados com uma bateria reserva capaz de manter a capacidade de sinalização do rastreador por não menos de 24 horas a uma taxa de "reporte" de não menos que um "reporte" a cada cinco minutos enquanto a carroceria estiver desengatada.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.14.11	Quando carrocerias/contêineres estiverem sendo usados, os dispositivos de rastreamento devem ser equipados com uma bateria reserva capaz de manter a capacidade de sinalização do rastreador por não menos de 24 horas a uma taxa de "reporte" de não menos que um "reporte" a cada cinco minutos enquanto a carroceria estiver desengatada.	✔			N/A	N/A					✔		
9.14.12	O AMC deve ser capaz de controlar, over-the-air (OTA), a taxa de "reporte" para todos os dispositivos de rastreamento TSR 1 (cavalo, carroceria, contêiner de caminhão/van).	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.14.13	O LSP/Candidato deve ter um protocolo detalhado e documentado em vigor que inclua: 1. Antes do carregamento: • Verificar a vida útil da bateria de todos os dispositivos de rastreamento a serem utilizados • Realizar um teste de funcionamento de todos os dispositivos de rastreamento e de alarme associados a serem utilizados. • Registro de resultados 2. Quando carregado e pronto para partida • Realizar um teste de funcionamento de todos os dispositivos de rastreamento a serem utilizados, excluindo portas de carga e quaisquer sensores de alarme interno/dispositivos de detecção do compartimento de carga. • Registro de resultados	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.15	Área da cabine do motorista												
9.15.1	Alarme silencioso ativado manualmente (alarme de coação) presente, ao alcance do motorista, e que deve enviar um sinal para a base de origem do LSP/Candidato e AMC de terceiros. Opção de dispositivo silencioso móvel para estar disponível se o motorista tiver critérios pré-aprovados para deixar a cabine (doença, acidente, incidente de emergência, etc.).	✔	✔		N/A	N/A		✔	✔		✔	✔	
9.15.2	Alarme sonoro local se ocorrer entrada não autorizada na cabine do motorista.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.15.3	Procedimentos de manutenção e respostas de alarme local e de rastreamento disponíveis, testados e revisados pelo menos a cada seis meses.	✔	✔		N/A	N/A		✔	✔		✔	✔	
9.16	Alarmes do sistema de compartimento de carga												
9.16.1	A abertura não autorizada das portas do compartimento de carga envia sinal para o AMC.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.16.2	A abertura não autorizada das portas do compartimento de carga ativa um alarme sonoro (acústico) de alto decibel.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.16.3	Procedimentos de abertura não autorizada do compartimento de carga disponíveis, testados e revisados pelo menos a cada 12 meses.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.17	Falhas de dispositivos de rastreamento												
9.17.1	Procedimentos disponíveis, testados e revisados pelo menos a cada seis meses, para respostas à falha do dispositivo de rastreamento.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.17.2	O sistema de rastreamento deve alertar e enviar um sinal para o AMC se o dispositivo de rastreamento falhar ou se o sinal de GPS for perdido.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.18	Sistemas de navegação via satélite												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.18.1	Sistema de navegação via satélite instalado (planejador de rota) que reconheça desvios, congestionamentos de tráfego, etc. para evitar paradas ou atrasos desnecessários.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Tecnologia de rastreamento e alarmes*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.18.2	O sistema de navegação deve ter a versão de software mais recente disponível devidamente instalada e em uso.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.18.3	Procedimento em vigor para garantir a expedição do LSP/Candidato e o AMC, quando utilizado, deve confirmar todas as alterações de rota devido à orientação do sistema de navegação.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Seção	*Procedimentos de segurança*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.19	Rotas planejadas												
9.19.1	O LSP/candidato tem rotas planejadas.	✔	✔		N/A	N/A	✔	✔	✔		✔	✔	
9.19.2	O LSP/candidato tem paradas planejadas.	✔	✔		N/A	N/A		✔			✔	✔	
9.19.3	O LSP/Candidato deve relatar alterações específicas em rotas e paradas ou atrasos, devido a eventos inesperados, ao Comprador, a menos que o Comprador tenha emitido instruções documentadas para não fazê-lo.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.20	Programa de manutenção de veículos												
9.20.1	O LSP/Candidato deve documentar os programas de manutenção de veículos de acordo com as especificações do fabricante.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Procedimentos de segurança*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21	Paradas não programadas												
9.21.1	Procedimentos disponíveis que exijam que, em circunstâncias normais, os motoristas só possam deixar o veículo em horários e locais aprovados.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.21.2	Um protocolo detalhado e documentado deve estar em vigor para paradas não programadas, por exemplo, lidar com uma emergência médica ou acidente/quebra que inclua: 1. Procedimentos de motoristas: a. Notificar despacho b. Trancar todas as portas e ativar todos os dispositivos de segurança. c. O AMC de rastreamento deve ser notificado 2. Procedimentos do AMC a. O caminhão e/ou a remessa devem ser monitorados constantemente até que seja capaz de retornar ao trânsito. 3. Procedimentos do LSP a. O LSP/Candidato deve ter um protocolo em vigor para fornecer proteção para a remessa em uma parada não planejada estendida. *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados de transporte rodoviário.*	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Procedimentos de segurança*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21.3	Um protocolo detalhado e documentado deve estar disponível se o motorista precisar deixar caminhão e a carroceria. Todas as portas devem ser bloqueadas e os alarmes (quando houver) devem ser ativados.		✔	✔	N/A	N/A	✔		✔	✔		✔	✔
9.22	Estacionamento seguro												
9.22.1	O manual/instruções do motorista deve listar as instalações de estacionamento e locais de parada proibidos e aprovados.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.22.2	Caminhões/vans/carrocerias/contêineres carregados nunca devem ser deixados desacompanhados, a menos que seja em uma área de estacionamento segura definida previamente (com Comprador) que tenha sido incluída no processo de avaliação de risco do LSP.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.23	Pessoas não autorizadas												
9.23.1	Não são permitidas partes não autorizadas em caminhão ou carroceria. O LSP/Candidato deve ter políticas e procedimentos em vigor para impedir que partes não autorizadas estejam presentes em caminhão ou carroceria (ou seja, caroneiros, amigos, parentes que não dirigem, crianças, etc.).	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.24	Gerenciamento de equipamentos de segurança												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.24.1	O LSP/Candidato deve ter procedimentos documentados e implementados em vigor que incluam: 1. O gerenciamento e controle dos lacres da porta da carroceria/contêiner. 2. O gerenciamento e controle de travas de porta da carroceira/contêiner, travas de pino e outros equipamentos de segurança de porta relevantes, quando utilizados	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Requisitos

Seção	*Procedimentos de segurança*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.25	Gerenciamento de chaves												
9.25.1	O LSP/Candidato deve ter procedimentos documentados e implementados em vigor para o gerenciamento seguro de chaves para caminhões, cadeados, cadeados de engate, etc.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.26	Treinamento de coleta e entrega												
9.26.1	O LSP/Candidato deve fornecer treinamento sobre os procedimentos de coleta e entrega para os motoristas/cocondutores para evitar dolo e fraude.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27	Verificação do motorista antes da partida												
9.27.1	Os LSP/Candidatos devem documentar as verificações antes da partida que garantam as condições do veículo de acordo com as regulamentações locais. Um registro das verificações que estão sendo executadas deve ser feito pelo motorista. Para rotas LTL (paradas múltiplas), essas verificações são necessárias apenas na primeira partida do dia.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27.2	Exceções anotadas durante a verificação antes da partida devem ser informadas à base de origem do LSP/candidato e qualquer atraso ou desvio resultante das exceções deve ser consistente com os padrões do TSR. Os procedimentos devem ser parte das instruções manuais/escritas do motorista.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27.3	O LSP/Candidato deve documentar os procedimentos para garantir a provisão de motoristas e equipamentos capazes de mover a carga para sua primeira parada programada sem interrupção evitável (por exemplo, combustível, paradas de refeições, reparos planejados, tempos de condução regulamentados, etc.).	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Procedimentos de segurança*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.28	Registros de veículos do TSR												
9.28.1	Os veículos a serem utilizados no âmbito do TSR devem estar listados no Registro de veículos do TSR do LSP/Candidato. Não há formato específico para o Registro, entretanto, deve incluir pelo menos as seguintes informações para que quaisquer veículos/unidades sejam cobertos no esquema de certificação: 1. Informações de identificação do cavalo 2. Informações de identificação do chassi da carroceria/contêiner 3. Nível do TSR 4. Datas de auditorias, inspeções e autoavaliações 5. Um registro de quaisquer não conformidades ou outras exceções 6. Data de correções de não conformidade/exceção	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Treinamento de segurança de motoristas*	1. Caminhão e carroceria baú Req.			2. Caminhão e carroceria sider Req.			3. Vans/fixos rígidos Caminhões de carga			4. Contêiner marítimo Transporte rodoviário		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.29	Treinamento de segurança												
9.29.1	Programa de treinamento de conscientização de segurança conduzido com motoristas e documentado nos registros de condutores. Este treinamento, no mínimo, incluirá: 1. Conscientização sobre ameaças 2. Resposta a roubo 3. Verificação do veículo 4. Reconhecimento de ameaças iminentes 5. Seleção e uso de estacionamento seguro 6. Respostas apropriadas a eventos ameaçadores 7. Comunicação com polícia e gestão. 8. Este treinamento deve ser fornecido nos primeiros 30 dias de emprego e, posteriormente, a cada 2 anos *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados ou provedores intermodais.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.30	Integridade da caixa e do palete verificada mediante recebimento e entrega												
9.30.1	O LSP/Candidato deve ter procedimentos documentados verificando as contagens de caixas e paletes antes da carga e após a descarga. A documentação confirmando esses procedimentos deve ser mantida por não menos de dois anos.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	Treinamento de segurança de motoristas	1. Requisitos de caminhão e carroceria baú			2. Requisitos de caminhão e carroceria sider			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.31	Comprovação de registros de transporte e recebimento												
9.31.1	Todas as cargas devem ser verificadas em relação aos documentos e manifestos de transporte para garantir a marcação adequada, pesos, contagens e instruções específicas de manuseio (conforme aplicável).	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.2	Os documentos de transporte devem ser preenchidos, precisos e legíveis e devem incluir, no mínimo: 1. Hora e data da coleta/entrega 2. Assinatura do motorista e nome impresso 3. Assinaturas do pessoal de transporte e recebimento 4. Detalhes da remessa e quaisquer instruções especiais.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.3	O LSP/Candidato deve manter registros de todas as cobranças e provas de entrega por um período não inferior a dois anos, que possam ser acessados se for necessária a investigação de perda.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.4	Acesso aos documentos de transporte e informações sobre os ativos do Comprador controlados, monitorados e registrados, com base na “necessidade de saber”.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.5	Documentos de transporte protegidos até a destruição.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.6	Treinamento de conscientização de segurança de informações (documentação de transporte) fornecido aos funcionários que têm acesso às informações.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.32	Motorista presente para carga e descarga												
9.32.1	A menos que proibido pelas políticas do expedidor ou do receptor, a política de LSP/Candidato 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 receptor	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	proibirem esta prática, essas políticas devem estar disponíveis para auditoria.												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Seção	Treinamento de segurança de motoristas	1. Requisitos de caminhão e carroceria baú			2. Requisitos de caminhão e carroceria sider			3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa			4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.33	Pré-alerta disponível												
9.33.1	Quando o Comprador exigir, deve haver processo de pré-alerta aplicado às remessas de entrada e/ou saída. As informações de pré-alerta devem ser definidas em acordo pelo Comprador e pelo LSP/Candidato. As informações sugeridas incluem: 1. Horário de partida 2. Horário de chegada estimado 3. Nome da empresa de caminhões 4. Nome do motorista 5. Detalhes da placa do veículo 6. Informações da remessa (contagem de peças, peso, número de embarque, etc.) 7. Números de lacre da carroceria/contêiner *Observação: Todos os itens acima serão aplicáveis durante a custódia do frete pelo LSP/Candidato ou seus parceiros de serviço, subcontratados ou provedores intermodais.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.34	Autoavaliação do veículo antes de ser adicionado ao registro de veículos TSR												
9.34.1	O LSP/Candidato deve ter evidência documentada de que todos os veículos (caminhões/vans e carrocerias/chassis de contêineres) no registro de veículos TSR foram avaliados e atendem aos requisitos do TSR da TAPA.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	Treinamento de segurança de motoristas	1. Requisitos de caminhão e carroceria baú			2. Requisitos de caminhão e carroceria sider			3. Vans baú/caminhões de carroceria fixa			4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.35	Avaliação contínua para garantir a conformidade com o TSR												
9.35.1	O LSP/Candidato deve ter evidência documentada de que todas as autoavaliações subsequentes pelo LSP/Candidato (programa fixo ou rotativo – cobrindo todos os veículos no Registro de veículos TSR) são reavaliadas automaticamente pelo menos uma vez a cada 12 meses pelo LSP/Candidato e os registros associados, retidos para fins de auditoria.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

10 Opções aprimoradas do TSR

Seção	*Monitoramento – Opção aprimorada*
A	***Requisitos obrigatórios***
A.1	Funções, responsabilidades e capacidades do centro de monitoramento de alarmes
A.1.1	O Centro de Monitoramento de Alarmes (AMC) deve ser adequado para a finalidade pretendida e ser pré-aprovado para uso pelo LSP/Candidato ou Comprador. 1. O AMC é aprovado e registrado como uma operação comercial legal conforme exigido pelos requerimentos locais do país.* 2. O AMC deve ter as licenças apropriadas para operar como um centro de monitoramento/recebimento de alarmes. *Observações:* *a. *O LSP/Candidato pode utilizar um AMC externo (contratado) ou um AMC interno (pessoal próprio). No entanto, todos os requisitos são aplicáveis a operações externas ou internas do AMC. Exceções a este requisito precisam da aprovação da TAPA de acordo com o processo de isenção padrão. O apoio do LSP/Candidato e seu cliente para a isenção deve ser enviado com a isenção.* *b. Quando mais de um AMC for necessário no monitoramento de alarmes e na resposta a eventos. Os AMCs adicionais devem ser incluídos na certificação e atender aos requisitos de melhoria de monitoramento. Os AMCs apropriados devem testar seus procedimentos de ativação e resposta coordenados pelo menos anualmente.*
A.1.2	O AMC deve ser uma instalação permanente e de construção forte. 1. O AMC deve ser adequadamente protegido com medidas de segurança física em vigor (controle de acesso, bloqueio de porta, alarmes contra intrusos, CFTV, procedimentos de uso de crachá e para visitantes) visando proteger funcionários, informações e operações de qualquer influência negativa externa ou artificial, incluindo um ataque criminoso. 2. O AMC deve ter pelo menos um botão de alarme de coação instalado na sala de monitoramento, conectado à empresa de segurança externa confiável ou à LEA. O procedimento de escalonamento inclui a chamada imediata da empresa de segurança/LEA e código de senha/coação para a equipe de monitoramento. Processo a ser documentado e testado a cada três meses. 3. O AMC terá conexões robustas e confiáveis de água e energia elétrica.
A.1.3	O local e a operação do AMC devem ser avaliados pelo menos anualmente. 1. A avaliação de risco deve ser documentada e analisada pela administração do AMC. 2. A avaliação de risco incluirá uma avaliação de contramedidas, planos de ação, gestão de crises e planos de continuidade de negócios para todos os riscos e emergências identificados.
A.1.4	O AMC deve ter procedimentos adequados para proteger sua equipe e capacidade de manter as operações. 1. A operação do AMC deve ser regida pelos procedimentos operacionais do local que exijam revisão e atualização anuais, conforme apropriado.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Monitoramento – Opção aprimorada*
A	***Requisitos obrigatórios***
	2. Procedimentos de escalonamento para ativação do alarme de coação implementado e inclui contato imediato com a 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. Um sistema de testes de alarmes de monitoramento de veículos para avaliar pontos fortes e fracos no gerenciamento de alarmes e sistemas deve ser realizado pelo menos duas vezes por ano. 4. Um plano de manutenção documentado para todos os sistemas críticos. 5. As funções e responsabilidades dos operadores de monitoramento do AMC não serão diluídas pela adição de tarefas não relacionadas à AMC. 6. Os níveis de gestão e pessoal devem ser avaliados como adequados para executar as funções e responsabilidades necessárias.
A.1.5	Programa de treinamento da equipe do AMC documentado e registros de treinamento em vigor. Deve cobrir: 1. Treinamento sobre orientação de novos contratados 2. Treinamento de funcionalidade do sistema técnico 3. Cronograma anual de requisitos de treinamento e reciclagem de todos os procedimentos operacionais de emergência e padrão relevantes 4. Protocolos para comunicações com LSP/Candidato 5. Confidencialidade dos dados e proteção da propriedade intelectual
A.1.6	Os próprios procedimentos de verificação de funcionários e da agência devem incluir verificações sobre histórico de emprego, lacunas no emprego, condenações criminais, rescisões de trabalho em setores semelhantes/iguais, qualificações relacionadas ao trabalho (dentro das restrições da lei local).
A.1.7	O AMC tem procedimentos robustos de pré-partida do veículo. 1. Garantir que as verificações adequadas do sistema sejam realizadas para validar a sinalização e os dispositivos de monitoramento estão em ordem de funcionamento. 2. Procedimentos em vigor para lidar com falhas e notificação para a própria administração/LSP/candidato. *Observação:* *Aconselha-se a realização de verificações de comunicação com motoristas e suas escoltas, se presentes*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

A.1.8	O AMC deve ter procedimentos implementados para garantir que os eventos de ativação de alarme sejam processados em tempo hábil e de forma eficaz 1. Capacidade de responder a vários eventos simultaneamente em tempo hábil. 2. Os eventos devem ser categorizados e com base no tempo para responder a cada categoria. Os alarmes de prioridade mais alta devem ser respondidos até 2 minutos após a ativação. 3. O AMC tem protocolos de resposta para monitorar todos os veículos, sensores e alarmes necessários, conforme exigido pelo LSP/Candidato. Um registro de ativações de alarme e sinais de alerta de GPS recebidos, e as ações tomadas devem ser registradas. 4. Se os sistemas de monitoramento de veículos fornecidos pelo AMC ou LSP/Candidato forem usados, o AMC deve ter acesso exclusivo identificável para o login seguro. 5. Procedimentos e detalhes de contato em vigor para encaminhar os alarmes do veículo aos respondedores apropriados.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Monitoramento – Opção aprimorada*
A	***Requisitos obrigatórios***
	Estes devem incluir: a. O motorista do veículo b. LEA nacional e/ou local Além disso, quando for fornecido e aplicável c. Recursos centrais ou locais do AMC d. Parceiros de serviços contratados do AMC e. Fornecedor de escoltas de veículos f. Recursos centrais ou locais do LSP 6. O AMC deve ter acesso a informações de contato da LEA apropriada em todos os países e para cada trecho ao longo da rota (não apenas número de emergência genérico de países) e parceiros de intervenção capazes de oferecer apoio em qualquer tipo de emergência. 7. É realizada e registrada uma revisão diária da qualidade do monitoramento, do recebimento de alarmes e dos protocolos de escalonamento. 8. Quaisquer falhas ou deficiências do sistema devem ser registradas, bem como as evidências de correção. 9. Qualquer erro operacional ou falha em seguir o procedimento deve ser explicado, um registro do evento mantido e quaisquer ações corretivas tomadas. 10. KPIs e estatísticas de gerenciamento de alarme disponíveis para auditoria pela administração do AMC e LSPs/Candidatos pré-autorizados. 11. Todos os dados históricos para alarmes de rota e ações tomadas devem estar disponíveis por pelo menos 30 dias. *Observações:* *a) Deve haver um sistema para classificar todos os alarmes. Prioridade máxima é qualquer alarme de risco de vida/lesão.* *b) O estado do alarme deve ser escalonado ou desescalonado conforme apropriado.* *c) Os procedimentos para entrar em contato com o motorista durante um evento de alarme devem estar em vigor.* *d) Palavras ou frases de código para validar a situação do condutor podem ser necessárias, mas não devem colocar a segurança do motorista em risco.*
A.1.9	Os procedimentos do AMC devem garantir a capacidade de lidar com a comunicação em vários idiomas: 1. Capacidade de falar com motoristas de veículos e/ou serviços de emergência em um idioma que seja mutuamente falado ou através de um intérprete ou um mecanismo/dispositivo eficaz. 2. As opções de comunicação de idioma do AMC devem estar disponíveis para as rotas dos veículos monitorados. 3. As opções de comunicação de idiomas do AMC devem ser claramente descritas em um procedimento ou protocolo apropriado. Deve incluir um processo de exceção quando não for possível realizar comunicações em linguagem mútua.
A.1.10	O AMC usa identificação e capacidade de rastreamento exclusivas para cada veículo.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

A.1.11	O AMC rastreará a localização dos veículos em tempo real ou em intervalos que foram pré-acordados com o LSP. *Observação: Processo para garantir que os requisitos do LSP/Candidato sejam implementados e mantidos em vigor*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Seção	*Monitoramento – Opção aprimorada*
A	***Requisitos obrigatórios***
A.1.12	Os procedimentos documentados do AMC para receber e responder aos dispositivos monitorados pelo veículo devem estar em vigor. Estes devem incluir: 1. Alarme de intrusão da cabine do motorista 2. Alarme de coação fixo e móvel 3. Parada não autorizada 4. Quando for utilizada carroceria. Desengate da carroceria 5. Abertura não autorizada da porta do compartimento de carga 6. Desvio de rota (alarme de cerca virtual) 7. Perda de comunicação por voz 8. Rastreamento de perda de sinal 9. Rastreamento de adulteração do dispositivo 10. Alarme de status da bateria
A.1.13	O AMC poderá demonstrar que pode lidar adequadamente com os requisitos personalizados do LSP/Candidato e/ou de seus clientes para monitoramento, resposta e notificação às ativações de alarme. *Observação: É suficiente para o AMC fornecer exemplos de planos personalizados para apoiar a conformidade com este requisito.*
A.1.14	O AMC deve manter a lista de locais onde tem a capacidade de fornecer uma equipe de resposta local para participar de um incidente além de uma resposta da LEA ou quando esta não puder responder. A capacidade de resposta a incidentes será documentada nos procedimentos do AMC. Os locais não listados serão considerados como não tendo capacidade de equipe de resposta local.
A.1.15	O AMC tem planos de resiliência e continuidade de negócios confiáveis em vigor que garantem: 1. Que o AMC concluiu uma avaliação de risco e produziu um relatório que aborda planos de continuidade de negócios para cobrir uma série de emergências. Estes devem incluir, entre outros, incêndio, inundação, acesso negado ao AMC, ataque cibernético. 2. Sistemas de backup de bateria local instalados que devem ser suficientes para alimentar equipamentos de comunicação e monitoramento críticos do AMC por pelo menos 10 minutos. 3. O AMC tem medidas em vigor para garantir uma fonte de alimentação ininterrupta para servidores e equipamentos de monitoramento. A fonte de alimentação de reserva do local deve ser por gerador ou gerador suportado por uma fonte de alimentação ininterrupta de acordo com EN 62040-1 ou um padrão equivalente. Os geradores devem ser fornecidos com suprimento de combustível no local, suficiente para operar o gerador por pelo menos 24 horas. 4. Procedimento implementado para garantir que o AMC possa defender-se contra um ataque cibernético em seus sistemas de dados críticos. Ações para recuperar sistemas identificados no caso de um ataque cibernético bem-sucedido.
A.2	Funções e responsabilidades do LSP/candidato

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

A.2.1	Um acordo formal entre o LSP/Candidato e o AMC deve estar em vigor. O acordo deve incluir referências a: 1. Uma visão geral das necessidades operacionais do LSP/Candidato.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Monitoramento – Opção aprimorada*
A	***Requisitos obrigatórios***
	2. Níveis de serviço do AMC e LSP/Candidato 3. Uma lista de procedimentos ou protocolos a serem cobertos no acordo. 4. Informações/dados que devem ser ou não compartilhados. 5. Autoridade do LSP/Candidato para conduzir auditorias das operações do AMC. 6. Comunicações permitidas do AMC o LSP/Candidato, os clientes do LSP/Candidato e os parceiros de serviços do LSP/Candidato.
A.2.2	Um processo para revisar e fazer alterações oportunas no acordo formal entre o LSP/Candidato e o AMC deve estar disponível. Isso deve abranger: 1. Como implementar pequenas correções operacionais aos requisitos do negócio. 2. Identificar e implementar grandes mudanças nos requisitos do negócio devido a necessidades operacionais ou eventos e ameaças geradas por riscos.
A.2.3	O motorista deve ter procedimentos documentados disponíveis e fornecidos pelo LSP/Candidato. Que exigem: 1. Alarmes de porta do compartimento de carga do veículo ativados e funcionando. 2. Imediatamente antes do carregamento, todos os dispositivos de rastreamento instalados ativados e funcionando. 3. Todos os eventos de alarme que o motorista deve reconhecer e responder. Estes devem incluir: a. Alarme de intrusão da cabine do motorista b. Alarme de coação fixo e móvel c. Parada não autorizada d. Quando for utilizada carroceria. Desengate da carroceria e. Abertura não autorizada da porta do compartimento de carga f. Desvio de rota (alarme de cerca virtual) g. Perda de comunicação por voz h. Rastreamento de perda de sinal i. Rastreamento de adulteração do dispositivo j. Alarme de status da bateria
A.2.4	O LSP/Candidato fornecerá detalhes específicos da rota e informações que o AMC deve monitorar para conformidade. Estes devem incluir: 1. Planos de rota detalhados ou gerais. 2. Nome do motorista e informações de contato. 3. Qualquer área de estacionamento autorizada para paradas noturnas ou de descanso. 4. Detalhes do veículo (incluindo número da placa do veículo). 5. Tempo esperado de carga/partida. 6. Tempo esperado de chegada/descarga. *Observação: Um processo para fornecer essas informações deve ser documentado e disponibilizado para inspeção, se necessário.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Sistemas de travamento – Opção aprimorada*	1. Requisitos de caminhão e carroceria baú	2. Requisitos de caminhão e carroceria sider	3. Vans baú/ caminhões de carroceria fixa	4. Transporte rodoviário de contêiner marítimo
B	***Requisitos obrigatórios***				
B.1	Dobradiças da porta protegidas ou internas 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; a primeira porta deve manter a segunda porta no lugar.	✔	N/A	✔	N/A
B.3	Compartimento de carga equipado com sistema interno de travamento de porta traseiro, operado remotamente.	✔	N/A	✔	N/A

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Transferência/rastreamento ferroviário – Opção aprimorada*
C	**Requisitos obrigatórios**
C.1	Avaliação de risco
C.1.1	O LSP/Candidato deve concluir as avaliações de risco dos terminais ferroviários de saída e de chegada a serem usados. Ameaças de segurança devem ser identificadas e as ações de mitigação do LSP/Candidato e/ou Operadores de terminal ferroviário para minimizar ameaças que possam resultar em perda de frete devem ser registradas. A avaliação de risco deve incluir, no mínimo: 1. O processo de Avaliação de risco deve ser documentado e exigir que a administração do LSP/Candidato tome decisões informadas sobre quaisquer vulnerabilidades e se a mitigação é suficiente. 2. Deve ser conduzido/atualizado pelo menos anualmente. 3. A avaliação de ameaças comuns deve incluir: a. Roubo de carga, contêineres ou veículos. b. Roubo ou duplicação de informações que poderiam ser úteis para um evento de fraude. c. Acesso não autorizado às instalações do terminal e áreas externas. d. Violação de carga. e. Eficácia dos sistemas de segurança. f. Procedimentos para deter/prevenir coletas fictícias de carga g. Continuidade de segurança durante escassez de mão de obra ou desastres naturais, etc. *C. Observação: Essas informações devem estar disponíveis ao Comprador, se solicitado.*
C.2	Procedimentos de HVTT
C.2.1	Os operadores de terminal ferroviário e LSP/Candidato terão um acordo formal em vigor para usar veículos, carrocerias ou contêineres FTL declarados ao operador do terminal ferroviário pelo LSP/candidato como “HVTT ou cargas vulneráveis”.
C.2.2	O LSP/Candidato irá concordar, documentar e implementar os procedimentos operacionais com os operadores do terminal ferroviário. Estes devem incluir: 1. Entrega de terminal de saída (LSP/Candidato) a. Verificações de veículo/carroceria/contêiner na chegada no terminal. b. Verificações de integridade – Lacres e travas intactas, sem evidência de adulteração. 2. Documentação correta e assinada c. Verificações pré-partida (operador do terminal ferroviário). d. Armazenamento e monitoramento seguros antes da colocação no trem. e. Verificações de integridade – Lacres e travas intactas, sem evidência de adulteração. 3. Procedimentos em trânsito ferroviário (operador de terminal ferroviário) f. Procedimento implementado para comunicar atrasos e desvios longos para o LSP/Candidato. g. Opções de mitigação definidas em caso de incidentes de segurança, falta de pessoal/doença do operador, quebra do trem, greves, acidentes, mau tempo.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Transferência/rastreamento ferroviário – Opção aprimorada*
C	**Requisitos obrigatórios**
	h. Verificações de veículo/carroceria/contêiner na chegada no terminal. i. Verificações de integridade – Lacres e travas intactas, sem evidência de adulteração. 4. Verificações do terminal de chegada e entrega (LSP/Candidato) j. Verificações de veículo/carroceria/contêiner na chegada no terminal. k. Verificações de integridade – Lacres e travas intactas, sem evidência de adulteração. l. Documentação correta e assinada. m. Processo de pré-alerta para o próximo destino definido e implementado. 5. O LSP/Candidato terá um procedimento acordado com o operador do terminal ferroviário para comunicar emergências e escalonar eventos. Este procedimento deve estar em operação 24 horas por dia, 7 dias por semana. 6. O LSP/Candidato garantirá que os procedimentos de treinamento estejam em vigor e adequados para cobrir as funções e responsabilidades da operação da própria empresa/candidato. 7. O LSP/Candidato garantirá que os próprios procedimentos de treinamento do operador do terminal ferroviário estejam em vigor e sejam suficientes para cobrir as funções e responsabilidades da operação do operador do terminal ferroviário.
C.3	Investigações
C.3.1	O LSP/Candidato terá um acordo com o operador do terminal ferroviário no nível mínimo de cooperação e compartilhamento de informações que será exigido entre LSP e o operador do terminal ferroviário. Isso incluirá, entre outros: 1. Limites de tempo para que o operador do terminal ferroviário informe o frete perdido ou ausente ao LSP. 2. Os detalhes conhecidos da perda e do status da investigação são fornecidos em um primeiro alerta (localização, modus operandi, status de investigações) e quando envolvidos, detalhes da resposta da LEA. 3. Processo de tomada de decisão mútua de encerramento de incidente de perda de frete como resolvido ou não resolvido. *Observação: Os detalhes deste contrato devem ser fornecidos ao comprador, se solicitado.*
C.4	Uso de equipamento de rastreamento
C.4.1	Quando forem necessários e utilizados sistemas de rastreamento eletrônico do operador de terminal ferroviário ou do LSP/Candidato para rastrear o veículo, carroceria ou contêiner do LSP/Candidato durante o transporte ferroviário ou armazenamento dentro do terminal ferroviário, um procedimento para cobrir as ações de monitoramento e resposta deve ser acordado entre o LSP/Candidato e o operador do terminal ferroviário. *Observação: Os detalhes deste contrato devem ser fornecidos ao comprador, se solicitado.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Escoltas – Opção aprimorada*
D	***Requisitos obrigatórios***
D1	Níveis de serviço da empresa de escolta
D.1.1	Um acordo formal entre o LSP/Candidato e o fornecedor de escolta deve estar em vigor. O acordo deve incluir referências a: 1. Uma visão geral das necessidades operacionais do LSP/Candidato. 2. Níveis de serviço do fornecedor de escolta e do LSP/candidato. 3. Uma lista de procedimentos ou protocolos a serem cobertos no acordo. 4. Informações/dados que devem ser ou não compartilhados. 5. Autoridade do LSP/Candidato para conduzir auditorias das operações do fornecedor de escolta. 6. Acompanhar as comunicações permitidas do fornecedor com o LSP/Candidato, os clientes do LSP/Candidato e os parceiros de serviços do LSP/Candidato.
D1.2	Um recurso interno treinado e reconhecido ou empresa de segurança externa deve ser utilizada para acompanhar veículos de transporte rodoviário. *Observação: Quando externo, este serviço deve ser realizado por uma organização profissional com certificação relevante de autoridades de segurança e/ou autoridades nacionais.*
D1.3	Um serviço de escolta deve estar disponível para o LSP/Candidato. Procedimentos documentados a serem disponibilizados e prontamente implementados serão incluídos: 1. Veículos de escolta devem: a. Ter boa manutenção, de acordo com os requisitos do fabricante e regulatórios. b. Ser totalmente abastecidos e passados por verificações pré-partida detalhadas antes de serem aprovados para acompanhar o veículo de transporte. c. Ter um dispositivo de alarme de coação ativado por voz e/ou por um toque instalado no veículo. Ter um dispositivo portátil com a mesma funcionalidade e finalidade transportado pelo pessoal de segurança, vinculado à base/AMC, é uma alternativa aceitável. d. Ter comunicação de voz em tempo real disponível com o motorista do veículo de transporte, a base inicial da empresa de escolta e o AMC de terceiros (onde o equipamento de rastreamento/monitoramento é instalado nos veículos a serem acompanhados).
D1.4	Um serviço de escolta e/ou escolta ostensiva deve estar disponível para o LSP/Candidato. Veículos de escoltas ostensivas terão marcações apropriadas indicando que são um veículo de segurança particular. Veículos de escolta secreta não terão nenhuma indicação visível.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Escoltas – Opção aprimorada*
D	***Requisitos obrigatórios***
D2	Pessoal de escolta
D2.1	O pessoal de escolta deve ser profissionalmente treinado e competente. Os requisitos mínimos incluem: 1. Durante a tarefa, usar o uniforme padrão da empresa de escolta e/ou coletes de alta visibilidade para que sejam prontamente identificáveis como pessoal de segurança. 2. Carregar identificação pessoal e oficial da empresa para satisfazer solicitações da LEA ou outras autoridades regulatórias. 3. Passar por um teste de emprego e/ou aptidão, garantindo sua adequação para a função pretendida e a capacidade de executar todas as tarefas necessárias. 4. Ter registros de treinamento e de reciclagem em todos os aspectos da função que está sendo realizada: Resposta de emergência, protocolos de patrulha de escolta de segurança, resposta de alarme/falha, comunicação com agências de aplicação da lei e gerenciamento. 5. O processo de contratação requer verificação de avaliação/triagem/histórico.
D3	Procedimentos da empresa de escolta
D.3.1	Um processo para revisar e fazer alterações oportunas no acordo formal entre o LSP/Candidato e o fornecedor de escolta deve estar em vigor. Isso deve abranger: 1. Como implementar pequenas correções operacionais aos requisitos do negócio 2. Identificar e implementar grandes mudanças nos requisitos do negócio devido a necessidades operacionais ou eventos e ameaças geradas por riscos.
D.3.2	O transporte de armas de fogo é permitido somente quando todas as condições a seguir forem atendidas e quando uma política robusta que cubra essas condições estiver disponível e em vigor. 1. As leis locais permitam o transporte de armas de fogo e o recurso de escolta estejam totalmente em conformidade com todos os requisitos regulatórios. 2. Evidências disponíveis indicando proprietários de carga e LSP/Candidato concordam com as escoltas que transportam armas de fogo. 3. A empresa de escolta tem uma avaliação de risco que promova a necessidade de transportar armas de fogo e as condições quando estas podem ou não ser usadas. 4. Todos os funcionários da empresa de escolta envolvidos na aquisição, manutenção, armazenamento, treinamento de equipe e transporte de armas de fogo atendam aos requisitos legais e regulatórios locais. Evidências disso devem ser fornecidas ao Auditor Autorizado.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Ameaça à segurança cibernética e TI – Opção aprimorada*
E	***Requisitos obrigatórios***
E.1	O LSP/Candidato deve ter políticas de segurança para TI e ameaças cibernéticas. As políticas podem ser documentadas em um documento separado ou combinado. As políticas devem explicar: - 1. As ações do LSP/Candidato para identificar e responder a ameaças. 2. As políticas e procedimentos implementados para proteger, detectar, testar e responder a eventos de segurança. 3. Os métodos para a recuperação de sistemas e/ou dados de TI. 4. O protocolo de comunicação para Compradores/Clientes para mitigar o impacto na cadeia de suprimentos em até 24 horas após o conhecimento do incidente. 5. Como as políticas são revisadas anualmente e atualizadas conforme apropriado.
E.2	O LSP/Candidato deve ter um treinamento que forneça conscientização sobre segurança da informação aos funcionários. Este treinamento deve: - 1. Cobrir as funções e responsabilidades que os usuários do computador têm na manutenção da segurança e benefícios relacionados. 2. Ter um sistema em vigor que garanta que os registros de pessoas que recebem treinamento sejam mantidos por pelo menos dois anos.
E.3	O LSP/Candidato deve ter uma política por escrito em vigor para garantir que as medidas de Segurança Cibernética estejam em vigor com subcontratados e/ou fornecedores que garantam que: 1. Os requisitos de segurança cibernética da LSP/Candidato são comunicados a subcontratados e/ou fornecedores e incorporados em acordos. 2. Quando subcontratados e/ou fornecedores não reconhecerem ou recusarem adotar os requisitos de segurança cibernética da LSP/Candidato, as medidas serão documentadas e implementadas para mitigar os riscos aos requisitos de Segurança Cibernética da LSP/Candidato e seus clientes.
E.4	O LSP/Candidato deve ter um plano em vigor para a mitigação de interrupção de energia que mantenha energia por pelo menos 48 horas para sistemas de TI críticos, ou seja, fonte de alimentação ou gerador de reserva.
E.5	Os sistemas de informação do LSP/Candidato devem ter software antivírus e antimalware licenciado instalado. O software antivírus e antimalware deve conter as últimas atualizações.
E.6	O LSP/Candidato deve ter o Plano de Recuperação de Desastres de TI (Disaster Recovery Plan, DRP) apropriado para recuperação de ataques que comprometam o sistema, incluindo, entre outros, todos os dados necessários e sistemas de recuperação de software.
E.7	Os sistemas de informação LSP/Candidato devem ter back-up. Esses backups devem ser testados regularmente e os dados de backup devem ser criptografados e transferidos para um local secundário, fora da instalação.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Seção	*Ameaça à segurança cibernética e TI – Opção aprimorada*
E	***Requisitos obrigatórios***
E.8	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 únicos e senhas fortes. Procedimentos em vigor para garantir: 1. Programa de auditoria de conformidade de senha. 2. Uma senha original inicial deve ser atribuída a cada nova conta no momento da criação. 3. As senhas iniciais não podem conter o nome do usuário, o número de identificação ou seguir um padrão com base nas informações do usuário. 4. As senhas serão comunicadas aos usuários de forma segura e somente depois de validar a identidade do usuário. 5. Os usuários devem ser obrigados a alterar senhas no login inicial. 6. As senhas devem ser alteradas pelo menos a cada 90 dias.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Informações de publicação e direitos autorais

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

© TAPA 2017-2020

Não faça cópias sem permissão da TAPA, exceto conforme permitido pela lei de direitos autorais.

Histórico de publicação

Publicado pela primeira vez em janeiro de 2020

Primeira edição (presente) publicada em janeiro de 2020

Esta especificação disponível publicamente entra em vigor em 1.º de julho de 2020