TSR 2023

TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Transported Asset Protection Association

Exigences de sûreté en Transport Routier
TSR 2023

TAPA Standards

TAPA Copyright © Do Not Copy

TAPA Americas
5030 Champion Blvd,
G-11 #266 Boca Raton,
Florida 33496
U.S.A.
www.tapaonline.org
Tel. (561) 617-0096

TAPA Asia Pacific
1 Paya Lebar Link, #04-01
Paya Lebar Quarter,
Singapore 408553

www.tapa-apac.org
Tel. (65) 6514 0892

TAPA EMEA
Pastor Ohllaan 39
3451 CB Vleuten
The Netherlands

www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461

© TAPA 2023

TSR - Table des matières

1 Introduction
1.1 Objet du présent document TSR 6
1.2 Ressources pour mettre en œuvre le TAPA TSR 6
1.3 Protection des politiques et procédures du PSL 6

2 A propos de TAPA
2.1 Objectifs de TAPA 7
2.2 Mission de TAPA 7
2.3 Contacts de TAPA 7

3 Référentiels TAPA
3.1 Référentiel de sûreté TAPA 8
3.2 Mise en oeuvre 8

4 Conseils juridiques
4.1 Champs d'application 9
4.2 Traduction 9
4.3 La marque "TAPA" 9
4.4 Limites de responsabilité 9

5 Contrats et sous-traitance
5.1 Contrats 10
5.2 Sous-traitance 10

6 Certification TAPA TSR
6.1 Niveau de classificationTSR 11
6.2 Pré-certification 11
6.3 Exigences modulables 11
6.4 Améliorations optionnelles 12
6.5 Auto-certification 13
6.6 Audit des véhicules 14
6.7 Informations générales 16
6.8 Renouvellement de la certification 17

7 Suivi des audits
7.1 Action corrective/DACS 18
7.2 Surveillance de la conformité 19
7.3 Instruction et résolution des réclamations TAPA 19

TAPA Copyright © Do Not Copy

TSR - Table des matières

8 Dérogations
8.1 Présentation générale 20
8.2 Dérogation – Processus administratifs 21

9 Exigences de sûreté du Transport Routier (TSR)
9.1 Gestion de la sûreté 22
9.2 Politiques et procédures 22
9.3 Investigations et contacts des forces de l'ordre 23
9.4 Conservation des preuves d'enlèvements/livraisons 23
9.5 Analyse des risques et parking sécurisés 24
9.6 Procédures de réponse 25
9.7 Formation des personnels du centre de gestion des alarmes 26
9.8 Procédures de réponses HVTT 27
9.9 Pré-sélection 28
9.10 Sûreté des tracteurs et fourgons 30
9.11 Compartiment de marchandises 30
9.12 Systèmes bidirectionnels de communication 32
9.13 Procédures de suivi et de géolocalisation 33
9.14 Dispositifs de suivi et de géolocalisation 34
9.15 Cabine du conducteur 38
9.16 Système d'alarme du compartiment de marchandises 38
9.17 Défaut des systèmes de suivi 38
9.18 Système de navigation GPS 39
9.19 Itinéraires planifiés 39
9.20 Programme de maintenance des véhicules 39
9.21 Arrêts non planifiés 40
9.22 Parkings sécurisés 41
9.23 Personnes non autorisées 41
9.24 Gestion des équipements de sûreté 41
9.25 Gestion des clefs 42
9.26 Formation sur les enlèvements et la livraison 42
9.27 Vérifications avant départ 42
9.28 Registre de véhicule TSR 43
9.29 Formation à la sûreté 44
9.30 Vérification de l'intégrité des colis et palette (réception/livraison) 44
9.31 Enregistrement des preuves de réception/livraison 45
9.32 Présence du chauffeur aux opérations de chargement/déchargement 45
9.33 Pré-alerte en place 46
9.34 Auto-évaluation du véhicule avant son ajout au registre des véhicules TSR 46
9.35 Evaluation continue de la conformité au référentiel TSR 47

TAPA Copyright © Do Not Copy

TSR - Table des matières

10 Options avancées TSR

A. Rôle et responsabilité du télésurveilleur 48
B. Fermeture 53
C. Transfert/suivi ferroviaire 54
D. Niveau des personnels d'escorte 56
E. IT et cybermenaces 58
F. Dispositifs d'alarme du compartiment à marchandise 60

◆◆◆

TAPA Copyright © Do Not Copy

1. Introduction

1.1 Objet du présent document TSR

Ce document relatif aux exigences de sûreté du transport routier (TSR) constitue le référentiel officiel TAPA pour sécuriser les services de transport routier. Ce référentiel international peut intervenir dans les accords commerciaux concernant la sûreté entre les chargeurs et les prestataires de services logistiques (PSL) et/ou d'autres candidats sollicitant une certification.

Dans le développement de ce référentiel, TAPA reconnait qu'il existe de nombreuses différences de prestation de services de transport routier à l'échelle mondiale, régionale, et au sein des entreprises. Le référentiel TSR peut s'appliquer à tout ou partie des services fournis par un PSL/candidat. Selon la complexité et la taille de la chaîne logistique, la certification TAPA peut être obtenue par un seul ou plusieurs PSL/candidats et sous-traitants référencés

Champ d'application

Le référentiel TSR peut s'appliquer aux cas suivants :

- Toutes les marchandises qui doivent être transportées conformément au référentiel TAPA TSR
- Véhicules, remorques ou conteneurs en location ou en propre utilisés pour le transport de marchandises sur un ou plusieurs tronçons routiers.
- Aux véhicules, remorques ou containers utilisés par les PSL/candidats ou sous-traitants pour le transport de marchandises sur un ou plusieurs tronçons routiers

Public

Les utilisateurs des référentiels TAPA sont :

- Chargeurs
- PSL/Candidats
- Forces de l'ordre et tous services d'Etat
- Les organisations professionnelles de la chaine logistique
- Les assureurs

TAPA Copyright © Do Not Copy

1.2 Ressources nécessaires pour mettre en oeuvre TAPA TSR

Les ressources nécessaires pour répondre aux exigences du TAPA TSR relèvent de la responsabilité du PSL/candidat. Les frais s'y rapportant sont à la charge de ce dernier, sauf si des accords contractuels entre le chargeur et le PSL/candidat en décident autrement.

1.3 Protection des politiques et procédures du PSL/candidat

Les copies des documents relatifs aux politiques et procédures de sûreté ne seront transmises au chargeur que conformément aux accords entre le PSL/candidat et le chargeur et seront traitées comme des données confidentielles.

2. A propos de TAPA

2.1 Objectif de TAPA

Pour les fabricants de produits de valeur ou à haut risque ainsi que leurs prestataires de services logistiques, le vol de marchandises constitue l'un des plus grands défis de la chaîne logistique.

La menace n'émane plus seulement de délinquants opportunistes. Aujourd'hui, des réseaux criminels organisés opèrent sur la scène internationale et commettent des attaques de plus en plus sophistiquées (véhicules, locaux et personnel) pour parvenir à leurs fins.

TAPA constitue l'unique instance qui réunit, au niveau international, les fabricants, les prestataires de services logistiques, les transporteurs, les autorités ainsi que d'autres parties prenantes, autour d'un objectif commun, celui de réduire les pertes dans la chaîne logistique internationale. TAPA s'intéresse principalement à la lutte contre le vol, en utilisant des données du renseignement en temps réel et les toutes dernières mesures de prévention

.

2.2 Mission de TAPA

La mission de TAPA est d'aider à protéger les biens de ses adhérents en minimisant les risques d'incidents dans la chaine logistique. TAPA réalise cette mission grâce au développement et à l'application des standards internationaux de sûreté, des bonnes pratiques, des outils technologiques, de la formation, du benchmarking, du partenariat avec les autorités, et de l'analyse proactive des tendances criminelles et des menaces de sûreté.

2.3 Contacts de TAPA

TAPA est organisé en trois régions (les Amériques, Asie-Pacifique et Europe/Moyen-Orient/Afrique), afin de fournir ses services à tous ses adhérents à travers le monde.

Pour en savoir plus, vous pouvez accéder aux sites suivants :

- TAPA international:
  www.tapa-international.org
- Ameriques:
  www.tapaonline.org
- Asie - Pacifique:
  www.tapa-apac.org
- Europe / Moyen Orient / Afrique :
  www.tapaemea.org

TAPA Copyright © Do Not Copy

3. Référentiel TAPA

3.1 Référentiel sûreté TAPA

Les référentiels internationaux de sûreté TAPA ont été créés afin d'assurer le transport et le stockage sécurisés des marchandises de haute valeur susceptibles de faire l'objet de vols :

- Le référentiel FSR correspond aux exigences minimales requises pour *sécuriser un site ou un entrepôt logistique au sein d'une chaîne logistique.*
- Le référentiel TSR porte exclusivement sur le transport routier et correspond aux exigences minimales requises pour *sécuriser le transport des marchandises par route au sein d'une chaîne logistique*.

Les référentiels internationaux de sûreté TAPA sont revus et révisés, si nécessaire, tous les trois ans.

Ce document traite uniquement du programme TSR et détaille la certification TAPA TSR à la section 6.

3.2 Mise en oeuvre

La réussite de la mise en œuvre des référentiels de sûreté TAPA dépend de la collaboration des PSL/candidats, des chargeurs ainsi que des auditeurs agréés TAPA.

.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

4. Conseils Juridiques

4.1 Champ d 'application

TAPA TSR est un référentiel international. Toutes les sections ont un caractère obligatoire, à moins qu'une exception ne soit accordée via la procédure de dérogation officielle (voir Section 8.)

4.2 Traduction

Dans les zones géographiques où l'anglais n'est pas la langue principale, et où une traduction est nécessaire pour sa mise en œuvre, le PSL/candidat et ses représentants doivent s'assurer que toute traduction du TAPA TSR (tout ou partie) reflète fidèlement les intentions de TAPA quant au développement et à la publication de ces référentiels.

4.3 La marque "TAPA"

« TAPA » est une marque déposée de la « Transported Asset Protection Association ». Elle ne saurait être utilisée sans l'autorisation formelle écrite des représentations régionales officielles TAPA. Les référentiels TAPA et toute documentation s'y rapportant sont publiés par TAPA ou par son intermédiaire, et ne sauraient être revus, édités ni modifiés par quiconque sans l'autorisation formelle écrite de TAPA. Un usage abusif de la marque TAPA pourrait entraîner l'annulation de toute certification ou une action en justice.

4.4 Limites de responsabilité

Par la publication de ces référentiels, TAPA ne fournit aucune garantie ni assurance que tous les vols de marchandises seront évités, que les référentiels soient ou non entièrement déployées et correctement mis en œuvre. Toute responsabilité pouvant résulter d'un vol, ou de toute autre perte de marchandises acheminées selon le référentiel TSR sera imputable au PSL/candidat et/ou au chargeur conformément aux modalités du contrat qui les lie et à toute législation ou règlementation pouvant s'appliquer dans la juridiction compétente.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

5. Contrats et sous-traitance

5.1 Contrats

Le transport, le stockage et la manutention en toute sûreté des biens du chargeur incombent au PSL/candidat, à ses représentants et sous-traitants à toutes les étapes spécifiées dans une demande de transport ou un contrat : enlèvement, acheminement, stockage et livraison.

Lorsque le référentiel TSR sera mentionné ou inclus dans le contrat entre le PSL/candidat et le chargeur, il y sera également fait référence dans le programme de sûreté du PSL/candidat.

Le PSL/candidat fournira au chargeur la preuve de sa certification TSR ou le cas échéant, des preuves que les exigences TSR ont été satisfaites. De plus, tout manquement présumé de mise en œuvre des exigences TSR sera résolu conformément aux modalités du contrat négocié entre le chargeur et le PSL/candidat.

5.2 Sous-Traitance

Pour pouvoir sous-traiter les envois, le transporteur sous-traitant est contractuellement tenu de respecter tous les référentiels TSR indiqués. Un véhicule non répertorié dans le registre des véhicules TSR ne peut pas être utilisé.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

6. Certification TAPA TSR

6.1 Niveaux de classification TSR

Trois niveaux de classification (pour les véhicules déclarés dans le registre de véhicules) sont spécifiés par le référentiel TSR:

- Niveau 1 = Protection de sûreté renforcé
- Niveau 2 = Protection de sûrété intermédiaire
- Niveau 3 = Protection de sûreté de base

Une combinaison de niveaux de classification peut être utilisée dans le processus de certification. Lorsque les chargeurs ont besoin d'un niveau de classification minimal pour leurs opérations, il incombe au chargeur de négocier le niveau de classification requis directement avec le PSL/candidat.

L'organisation peut choisir les quatre options suivantes (tableau 1) pour démontrer la conformité et être certifiée selon les normes de sécurité TAPA.

Les LSP (prestataire de service logistique) doivent s'assurer qu'un IAB (organismes d'audit indépendants) est engagé pour terminer le processus de vérification et de certification.

Avant le début de l'audit de certification, le prestataire de service logistique doit :
• Informer l'auditeur indépendant du niveau de sûreté/sécurité recherché dans le cadre de leur processus de certification.
• Avoir son propre prestataire de service logistique auditeur autorisé en place.

Le LSP AA (prestataire de service logistique auditeur autorisé) option externalisé :
S'il n'y a pas de LSP AA (prestataire de service logistique auditeur autorisé) disponible au sein de l'entreprise, ils ont le droit de sous-traiter à un tiers, si le tiers répond à tous les critères de formation et de certification décrits par TAPA. Le tiers a obtenu une certification Auditeur Autorisé.

TAPA Copyright © Do Not Copy

6.2 Pré-certification

Comme plusieurs options sont disponibles pour obtenir la certification, un modèle de vérification personnalisé disponible auprès de TAPA doit être rempli pour fournir les exigences de la vérification de la certification.

6.3 Exigences

Le transport routier peut nécessiter des accords opérationnels et commerciaux complexes. Pour atténuer les menaces de sûreté, les propriétaires de fret (chargeurs) et les fournisseurs de services de transport (PSL/candidat) ont besoin de multiples options disponibles pour préciser et maintenir des exigences minimales, obligatoires et acceptables en matière de sûreté. Pour répondre à cette complexité, TAPA a élaboré le référentiel TSR comme norme afin de permettre à l'industrie de choisir le mode de transport approprié à ses besoins.

Atteindre la certification sûreté TSR souhaitée et appropriée pour le transport routier peut nécessiter de combiner des modules et des niveaux de classification

Table 1

Ref#	Module	Description	Level	Auditor Type
6.3.1	Camion tôlé	camion + remorque tôlée	1, 2, or 3	OCI AA
6.3.2	Camion bâché	camion + remorque bâchée	3	OCI AA
6.3.3	Fourgon et Porteur tôlés	Fourgon ou camion avec une caisse tôlée et dédiée	1, 2, or 3	OCI AA
6.3.4	Container Maritime	Transport partiel par route	1, 2, or 3	OCI AA

Vehicle type overview

TAPA Copyright © Do Not Copy

Certification par un Organisme Certificateur Indépendant (niveaux 1, 2, and 3)

Si l'audit est validé, l'OCI (Organisme Certificateur Indépendant) délivre un certificat indiquant que le candidat est maintenant certifié TAPA TSR avec la liste des niveaux de certification appropriés, des opérations et des sites. L'OCI informera TAPA des résultats de l'audit en lui fournissant une copie du certificat délivré et d'autres renseignements comme convenu auparavant entre le TAPA et l'OCI.

6.4 Améliorations facultatives

Le référentiel TSR comprend des améliorations facultatives qui sont considérées comme un niveau de protection plus élevé pouvant être utilisé en plus des modules. Les améliorations facultatives doivent être choisies par le PSL/candidat et/ou son chargeur comme des exigences supplémentaires pour leurs besoins de sûreté. Lorsque des améliorations facultatives ont été sélectionnées dans l'évaluation de pré-certification en vue de faire partie de l'audit de certification, toutes les exigences deviennent obligatoires.

© TAPA 2023

Table 2

Ref#	Amélioration facultatives	Description	Audit Type
6.4.1	Suivi	Suivi, alarmes et réponse des véhicules	TAPA OCI / AA
6.4.2	Système de fermeture	Serrures et systèmes pour protéger la caisse	TAPA OCI / AA
6.4.3	Rail Transfer/Tracking	Contrôles de validation supplémentaires et mesures de contrôle des véhicules, remorques et/ou conteneurs maritimes au moment de la remise à une société tierce	TAPA OCI / AA
6.4.4	Escortes	Véhicules armés ou non armés escortés, conformément à la loi locale	TAPA OCI / AA
6.4.5	IT et Cybermenaces	Mesures de réduction des menaces informatiques et cyber dirigées vers le personnel, les réseaux, les véhicules et le fret routier	TAPA OCI / AA
6.4.6	Dispositif d'alarme du compartiment marchandises	Dispositifs de protection et d'alarme pour les parois du compartiment marchandise	TAPA IAB AA

TAPA Copyright © Do not Copy

Si l'audit est validé, l'OCI doit inclure dans le certificat TSR original la liste des améliorations facultatives validées.

6.5 Auto-certification

Auto-certification (Niveau 3 seulement)

L'auto-certification TSR permet de faciliter l'entrée dans la certification et le référentiel TAPA. La personne qui assure cet audit de certification doit être un Auditeur Agrée (AA) employé interne du PSL/candidat. Le TAPA validera l'audit et émettra un certificat indiquant le niveau de certification validé.

Un seul niveau de classification peut être inclus dans une auto-certification

Les améliorations facultatives du référentiel TSR ne peuvent pas être inclues dans le cadre de l'auto-certification.

Les auto-certifications du niveau 3 doivent être réalisées par un auditeur agréé (AA) qui peut être un collaborateur interne/un associé. Il doit avoir terminé et validé l'examen concernant la version actuelle du standard TAPA et être enregistré en tant qu'Auditeur Agréé TSR par TAPA.

La table 3 énumère les options en auto-certification. Toutes les exigences sont obligatoires

© TAPA 2023

.

Table 3

Ref#	Module	Description	Level	Auditor Type
6.5.1	Camion tôlé	Tracteur + remorque tolée	3	PSL/Candidat AA
6.5.2	Camion bâché	Tracteur + remorque bâchée	3	PSL/Candidat AA
6.5.3	Fourgon et porteurs tôlés	Fourgon ou porteur avec un caisse dédiée et tôlée	3	PSL/Candidat AA
6.5.4	Container Maritime	Transport partiel par route	3	PSL/Candidat AA

6.6 Audit de véhicules

L'Auditeur Agréé doit vérifier un nombre pertinent de véhicules. TAPA reconnaît que le fait de bloquer des véhicules pour une inspection peut se révéler couteux et chronophage pour le PSL/ Candidat.

Trente (30) jours avant, le PSL/Candidat doit fournir à l'Auditeur Agréé (AA) le registre des véhicules à certifier. À partir de cette liste, l'AA choisit un échantillon de véhicules à inspecter, échantillon qui contient trois fois le nombre réel de véhicules à inspecter. Le PSL/candidat doit sélectionner les véhicules à auditer dans cette liste.

Pour minimiser les coûts et maintenir la validité du processus d'audit, les vérifications suivantes doivent être mises en œuvre :

- Le PSL/candidat doit s'assurer qu'un minimum de trois véhicules sont inclus et maintenus dans son schéma TSR pour être éligible à cette certification TSR.
- LE PSL/candidat doit tenir un registre de tous les véhicules enregistrés sous le référentiel TSR.
- Le registre de véhicule doit inclure tout nouveau véhicule de la flotte ajouté à la certification ou la re-certification

Catégorie de taille et exigences TSR pour le PSL/candidat

La catégorie est fonction de la quantité de véhicules du PSL/candidat, elle peut être une combinaison de différents ou de mêmes niveaux TSR. Le but est de permettre au PSL/candidat d'introduire des véhicules supplémentaires et de modifier les niveaux de Classifications de manière flexible mais contrôlée.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Table 4: Audit de véhicule : échantillonnage

Categorie	Nombre de véhicule enregistrés sur le registre des véhicules	Nombre de véhicule à auditer
Petite	3-30	3 véhicules enregistrés
Moyenne	31-100	Le plus élève de 3 ou 7 % de tous les vehicules immatricules
Large	101 - 301	7% de tous les véhiculés immatricules avec un maximum de 15
Très-Large	301 – et plus	7 % de tous les véhiculés immatricules avec un maximum de 25

6.6.1 Les véhicules ajoutés au registre des véhicules après la certification doivent être inclus dans l'auto-évaluation annuelle. L'échantillonnage doit prendre en compte les ajouts ou retraits effectués.

6.6.2 L'échantillonnage de véhicules à contrôler doit prendre en compte tout nouveau véhicule intégré la flotte après la certification/re-certification.

6.6.3 Le concept de reconnaissance mutuelle s'applique. Un PSL/candidat ou une entreprise de transport certifiés TAPA TSR peut utiliser les services d'une autre entreprise certifiée TAPA TSR. Une reconnaissance mutuelle des résultats des précédents audits est applicable. Aucun nouvel audit des véhicules ou services d'un sous-traitant détenant une certification TAPA TSR ne sera demandé.

6.6.4 Un PSL/candidat ou une entreprise de transport routier certifié TAPA TSR peut utiliser des véhicules de transport routier d'un autre sous-traitant ou d'une autre filiale. Cette mesure vise à permettre aux conducteurs propriétaires ou aux petits exploitants d'être inclus dans la certification du TSR d'un grand exploitant. Chaque véhicule utilisé doit être enregistré dans le registre des véhicules du titulaire de la certification. Un accord formel entre le PSL/candidat certifié TSR et le sous-traitant doit être entériné et définir les mesures prises pour assurer la conformité continue du personnel et des véhicules utilisés dans la certification. L'adoption effective signifie que le PSL/candidat certifié TAPA TSR est entièrement responsable de la conformité des véhicules enregistrés.

6.6.5 L'Auditeur Agréé peut demander une nouvelle inspection si d'autres véhicules sont ajoutés au registre des véhicules. Le nombre total de véhicules figurant au registre est relevé au moment de l'auto-audit annuel. Pour décider d'une nouvelle inspection, l'Auditeur Agréé tient compte des critères suivants :

TAPA Copyright © Do Not Copy

6.6.5.1 Il y a un changement a la hausse dans la catégorie de taille (petite, moyenne, grande ou trop grande) du prestataire de service logistique/demandeur et/ou plus de 20 véhicules ont été ajoutés au registre des véhiculés par rapport à l'année précédente.

6.6.5.2 L'Auditeur Agréé peut inclure jusqu'à 7 % des véhicules ayant été ajoutés au registre des véhicules.

6.6.5.3 L'Auditeur Agréé et le PSL/candidat doivent convenir à l'avance des véhicules faisant l'objet d'une inspection.

6.5.4 Le PSL/candidat s'assurera que des efforts raisonnables sont faits afin de faciliter l'inspection des véhicules par l'Auditeur Agréé.

6.6.5.4 Le chargeur et TAPA se réservent le droit de procéder à leurs propres audits afin de confirmer que tous les véhicules figurant au registre des véhicules sont conformes aux exigences TSR.

6.7 Informations Générales

Indépendamment des relations commerciales, les transports sous couvert du TSR doivent être effectués avec des véhicules officiellement inclus dans le programme de certification TSR par tous les intervenants.

Certaines entreprises peuvent choisir de certifier l'ensemble de leur parc. D'autres, peuvent certifier seulement une partie du parc pour certaines utilisations.

Une option de gestion multisite et l'intégration de plus d'un emplacement du TSR exigence de sûreté transport par camion) est une option disponible dans la révision du TSR 2023 et doit être coordonnée entre les parties intéressées, les organismes d'audit indépendants (IAB) et les équipes régionales responsables des TAPA dans des cas individuels ou au besoin.

Le PSL/candidat doit s'assurer qu'un Auditeur Agréé, formé/qualifié au référentiel TSR en vigueur, est recruté pour réaliser l'audit de certification. (Voir les options dans le tableau 1).

Avant de planifier et de commencer l'audit de certification, le PSL/candidat doit informer l'Auditeur Agréé du niveau de classification qu'il souhaite obtenir.

Une synthèse informelle des écarts / résultats sera présentée au PSL/candidat lors de la réunion de clôture de l'audit.
L'AA communique le rapport d'audit au PSL/candidat dans les dix (10) jours ouvrés. Tout retard dans la communication du rapport d'audit doit être signalé rapidement au PSL/candidat et négocié entre l'OCI et le PSL/candidat

Les coûts relatifs à la certification TAPA sont à la charge du PSL/candidat, en l'absence de négociation avec le(s) chargeur(s).

TAPA Copyright © Do Not Copy

6.8 Re-Certification

La certification TAPA TSR est valide pendant trois (3) ans, sans qu'aucune prolongation ne puisse être accordée.

Pour éviter que la certification n'expire, un audit de renouvellement doit avoir lieu avant la date d'expiration du certificat en vigueur. De plus, chaque demande d'action corrective (DACS) doit également être clôturée dans les 60 jours initialement prévus et avant la date d'expiration du certificat en vigueur (voir demande d'action corrective/DACS, section 7).

Par conséquent, pour que le PSL/candidat puisse planifier et se préparer au mieux, nous lui recommandons de programmer l'audit de renouvellement trois (3) mois avant la date d'expiration du certificat en vigueur. Si la certification TAPA TSR est émise au cours de la période de trois mois susmentionnée, la date de la nouvelle certification correspondra à la date d'expiration du certificat en vigueur. Si les actions correctives ne sont pas clôturées avant la date d'expiration et qu'aucune dérogation n'est accordée, la certification expirera à son terme.

Un PSL/candidat ou un chargeur peuvent demander un re-certification si l'une des parties considère que le niveau de classification a été modifié.

TAPA Copyright © Do Not Copy

7 Suivi des audits

7.1 Demande d'Action corrective / DACS

Si toutes les exigences TSR ne sont pas remplies, tel que cela est notifié pendant l'audit, l'Auditeur Agréé soumet une Demande d'Action Corrective de Sûreté (DACS) au PSL/candidat concerné. Le PSL/candidat devra répondre à l'Auditeur Agréé dans les dix (10) jours ouvrés, en décrivant l'action à prendre et la date à laquelle l'action sera menée à terme. Les dates de clôture des DACS seront négociées entre l'Auditeur Agréé et le PSL/candidat. Toutefois, à moins que la commission régionale TAPA chargée des dérogations n'approuve une dérogation, la mise en œuvre des actions correctives ne saurait dépasser les soixante (60) jours suivant la notification faite au PSL/candidat.

Dans tous les cas, le PSL/candidat devra envoyer à l'Auditeur Agréé des mises à jour/rapports concernant la régularisation des DACS en suspens. Le représentant Sûreté du PSL/candidat fera remonter à la direction de ce dernier toute DACS qui ne serait pas clôturée avant la date d'échéance. Les raisons de non-conformité seront expliquées et communiquées à l'Auditeur Agréé. Si le PSL/candidat ne parvient pas à lever une DACS, la certification TAPA TSR pourra alors être refusée. Si tel est le cas, le PSL/candidat a le droit de faire appel directement auprès de TAPA. TAPA arbitrera le désaccord entre le PSL/candidat et l'Auditeur Agréé, et se réserve le droit de prononcer une résolution exécutoire du désaccord.

Remarque : L'Auditeur Agréé n'a pas besoin de procéder à un nouvel audit de l'entreprise pour clore une DACS. Les preuves que le PSL/candidat a clôturé une DACS (respect des engagements, par exemple) peuvent être communiquées à l'Auditeur Agréé sous forme d'écrits, d'échanges mails, de conférence téléphonique, de photographies, etc

7.2 Surveillance de la conformité

Auto-audits

Le PSL/candidat mettra en place un processus interne de surveillance de la conformité, la deuxième et la troisième année, entre les audits officiels effectués par un Auditeur Agréé.

Les Auto-audits intermédiaires doivent refléter les exigences TSR.

7.2.1 Les audits internes provisoires doivent être effectués par les prestataires de services logistique/demandeurs lui même ou par un auditeur autorisé sous-traitant

7.2.2 Tous les AA (auditeur autorisé) doivent avoir réussi l'examen applicable a la norme TAPA et a la version pour laquelle ils doivent effectuer la vérification.

7.2.3 En ce qui concerne la certification TAPA TSR émise par un Organisme Certificateur Indépendant : L'auto-audit intermédiaire doit être réalisé à partir du formulaire d'audit TAPA et soumis à l'OCI dans les 30 jours suivant la date anniversaire du certificat d'origine.

7.2.4.1 En ce qui concerne les auto-certifications : L'auto-audit intermédiaire doit être réalisé et soumis à TAPA dans les 30 jours suivant la date anniversaire de l'auto-certification d'origine.

Le non-respect entraînera une suspension de la certification d'origine jusqu'à ce que l'Auto-audit intermédiaire soit dûment effectué. Tout écart identifié doit être notifié, une date de clôture des actions correctives doit être arrêtée et ces dernières doivent être suivies jusqu'à ce qu'elles soient clôturées, sur une période de 60 jours.

TAPA Copyright © Do Not Copy

Auto-évaluation des véhicules

Evaluation continue

Le PSL/candidat doit disposer des preuves démontrant qu'il effectue l'ensemble des auto-évaluations programmées ou ponctuelles, couvrant tous les véhicules listés dans le registre TSR) au moins une fois par an. Ces documents sont conservés à des fins d'audit.

Table 5: Audit & Calendrier de surveillance de la conformité

Action	Frequency	A	B	C
Audit de certification (OCI/AA)	Tous les trois (3) ans	✔	✔	✔
Audit d'auto-certification par le PSL/candidat	Tous les trois (3) ans			✔
Auto audits (vérification intermédiaire de la conformité)	Annuellement (au 1er and 2ème anniversaire)	✔	✔	✔
Audit du sous-traitant par le PSL/candidat	Conformément au contrat entre le chargeur et le PSL/candidat	✔	✔	✔

Visites du chargeur chez le PSL/Candidat

Le chargeur et le PSL/candidat reconnaissent combien il est important de travailler main dans la main afin de réduire les risques dans la chaîne logistique. Les deux parties conviennent de programmer des visites du chargeur moyennant un préavis raisonnable (10 jours ouvrés, par exemple). Le champ d'action aura été accepté d'un commun accord et à l'avance, et/ou conformément au contrat entre le chargeur et le PSL/candidat. Les enquêtes sur les pertes (vols, dégâts, etc.) seront menées conformément au contrat entre le chargeur et le PSL/candidat.

7.3 Investigations et résolutions sur les réclamations TAPA

Si TAPA reçoit une réclamation officielle au sujet des prestations d'un PSL/candidat certifié, elle pourra exiger (sous réserve de validation) de la part du PSL/candidat qu'il organise un nouvel audit à ses frais. Si ce dernier n'est pas satisfaisant ou que le PSL/candidat refuse de se conformer à ce processus, son attestation pourra lui être retirée.

TAPA Copyright © Do Not Copy

8. Dérogations

8.1 Présentation générale

Une dérogation est une autorisation écrite accordée soit pour exempter une entreprise d'une exigence TAPA spécifique, soit pour accepter une solution de conformité alternative. Elle peut être demandée si un PSL/candidat ne peut pas répondre à une exigence spécifique du TSR et peut légitimer la mise en place d'autres mesures. Les dérogations restent valables pendant toute la période de validité de la certification.

Le PSL/candidat doit remettre à l'Organisme Certificateur Indépendant/ Auditeur Agréé chaque demande de dérogation pour une exigence de sûreté spécifique (tout ou partie), au moyen du formulaire de demande de dérogation TAPA (voir Annexe B : Formulaire de demande de dérogation TAPA). Le PSL/candidat qui sollicite une dérogation assume l'entière responsabilité de l'exactitude des informations fournies.

Chaque demande de dérogation doit être soumise, via l'Organisme Certificateur Indépendant / Auditeur Agréé, à la commission régionale TAPA en charge des dérogations afin d'être approuvée. C'est à l'Organisme Certificateur Indépendant / Auditeur Agréé que revient la responsabilité de décider de l'exhaustivité de la demande et si cette dernière justifie d'être examinée par TAPA. Cela comprend la vérification des mesures de diminution du risque et/ou des dispositifs de sûreté alternatifs.

Si les représentants de TAPA et/ou le chargeur contestent cette demande de dérogation, TAPA diligentera une enquête officielle et pourrait révoquer la demande de dérogation du PSL/candidat.

TAPA Copyright © Do Not Copy

8.2 Processus de renonciation

SI un PSL ne peut se conformer à une exigence spécifique du référentiel TSR, la procédure de dérogation si dessous sera mise en œuvre :

Table 6: Responsabilité : Demande de dérogation / Evaluation

Etape	Responsabilité	Action
1.	PSL/candidat	Etablit et vérifie les mesures de diminution du risque
2.	PSL/candidat	Remplir le formulaire de demande de dérogation à la TAPA et le soumettre à l'OCI/AA
3.	OCI/AA	Examine et vérifie l'intégrité des informations contenues dans le formulaire de demande de dérogation à la TAPA
4.	OCI/AA	Soumet le formulaire de demande de dérogation TAPA au comité régional de dérogation TAPA
5.	Commission régionale TAPA chargée des dérogations	Examine la demande et accorde ou refuse la dérogation

© TAPA 2023

8. Dérogations

Rejet de la dérogation

Si la commission régionale TAPA en charge des dérogations rejette la demande, le PSL/candidat doit mettre en œuvre la totalité des exigences de sûreté du TSR

Validation de la dérogation

Si la commission régionale TAPA en charge des dérogations valide la demande, les actions suivantes doivent être mises en place :

Table 7: Validation de la dérogation

Étape	Responsabilité	Action
1.	Commission régionale TAPA en charge des dérogations	Rend compte des détails de la dérogation et signe cette dernière.
2.	Commission régionale TAPA en charge des dérogations	Précise la durée de la dérogation (trois ans maximum) et envoie un exemplaire à l'Auditeur Agréé.
3.	Auditeur Agréé (AA)	Prévient le PSL/candidat de l'issue de la demande de dérogation.
4.	PSL/candidat	Se conforme aux exigences de la dérogation. Tout manquement annulera la validation de la demande.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

9. Exigences de sûreté en transport routier

	Protocoles de soutien à la gestion et aux responsabilités	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.1.	Gestion de la sûreté												
9.1.1	Le PSL/candidat doit avoir une personne officiellement désignée responsable de la sûreté de la chaîne logistique. Les rôles et responsabilités de cette personne en matière de sûreté doivent être clairement définis et inclure ses responsabilités en matière de maintien et de surveillance du programme de TSR.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2	Politiques et Procédures												
9.2.1	Le PSL/candidat doit avoir une politique générale pour la sécurisation de la chaîne logistique (Politique sûreté) et adoptée par la Direction.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2.2	Des procédures spécifiques pour la manipulation de la marchandise à Haute Valeur et Exposée au Vol (HVEV), doivent être mises en place, et en concordance avec les procédures du TSR.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2.3	Les procédures spécifiques TSR et HVEV, également applicables aux sous- traitants du PSL/candidat, doivent refléter un accord officiel entre toutes les parties.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

	Protocoles de soutien à la gestion et aux responsabilités	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.3	Enquête et contacts avec les forces de l'ordre												
9.3.1	Le PSL /candidat doit documenter une politique écrite et mise en œuvre, qui est partagée avec les chargeurs, pour s'assurer que toutes les pertes de fret font l'objet d'une enquête. Cette politique doit inclure, sans s'y limiter, les éléments suivants 1. Notifier à l'acheteur les vols suspects ou connus dans les 24 heures 2. Un organigramme d'enquête ou les mesures prises par le FSL/demandeur dans les enquêtes de routine sur les pertes. 3. Détailler le type d'informations qui peuvent et ne peuvent pas être partagées avec un acheteur *Note : Tout ce qui précède est applicable indépendamment du fait que l'incident de perte ait eu lieu pendant que le fret était sous le contrôle du FSL/demandeur ou de ses partenaires de service, sous-traitants ou fournisseurs intermodaux*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.3.2	Le PSL/candidat doit tenir une liste des contacts essentiels des forces de l'ordre tout au long des itinéraires empruntés et doit documenter une procédure, tant pour son bureau principal que pour les conducteurs, sur la manière de contacter et de se coordonner avec les forces de l'ordre lorsqu'un vol se produit.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

9.4	Documents d'expédition et de réception												
9.4.1	Le PSL/Candidat doit tenir des registres de toutes les expéditions et des preuves de livraison, pendant une période d'au moins deux ans, et les garder à disposition lorsqu'une enquête sur la perte est nécessaire.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

	Protocoles de soutien à la gestion et aux responsabilités	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5	Analyse des risques et parkings sécurisés												
9.5.1	Le PSL/candidat doit évaluer les risques des itinéraires et des arrêts au moins une fois par an afin de s'assurer que les itinéraires les plus sûrs sont choisis pour minimiser le passage ou les arrêts dans les zones à haut risque. Ces informations doivent être fournies au chargeur si celui-ci le demande. L'évaluation doit comprendre au minimum: 1. Procédures en place pour prévenir les retards en atténuant les encombrements évitables. 2. Procédures en place pour minimiser les risques de retards inévitables sur l'itinéraire et lorsque les délais d'arrivée à destination ou les lieux de stationnement approuvés peuvent être menacés. 3. La prévention des points chauds de la criminalité est envisagée par l'analyse des données d'incidents, les conseils des forces de l'ordre et le partage des données des réseaux industriels, le cas échéant *Note : Tout ce qui précède est applicable pendant la totalité du transport du fret par le PSL/candidat ou ses partenaires de service, sous-traitants ou fournisseurs intermodaux. Il peut être nécessaire que le PSL/candidat effectue des évaluations de risques distinctes pour identifier et traiter les risques de leurs opérateurs tiers.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

	Protocoles de soutien à la gestion et aux responsabilités	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5.2	Le PSL/candidat doit avoir une politique en place pour identifier et mettre en œuvre l'utilisation d'emplacements de stationnement sécurisés pour les camions chargés. Cette politique doit inclure, mais sans s'y limiter, les éléments suivants 1. Le processus de décision concernant les emplacements de stationnement à utiliser. 2. Une liste à jour des emplacements de stationnement approuvés. 3. Mesures à prendre lorsqu'un emplacement de stationnement approuvé n'est pas disponible. 4. Une liste de toutes les options ou actions de stationnement interdite	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Section	*Protocoles de formation*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.6	Protocoles de réponse												
9.6.1	Les protocoles de réponse aux alertes doivent être revus au moins une fois par an pour s'assurer qu'ils sont à jour, que les incidents sont gérés efficacement et que les coordonnées des personnes à contacter sont tenues à jour.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

9.6.2	Au minimum, les protocoles de réponse doivent inclure des réponses spécifiques pour: 1. Communication avec les forces de l'ordre 2. Conseils pour le conducteur 3. Mise en place de ressources sur le site de l'événement en fonction des besoins 4. Protection de toute cargaison immobilisée et vulnérable. 5. Réponse à la défaillance du système de suivi	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Exigences

Section	*Protocoles de suivi et de traçage*	1. Camion ou remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.7	Formation du personnel du CSA												
9.7.1	Le PSL/candidat doit avoir mis en place un programme pour le personnel comprenant la formation, l'utilisation appropriée des dispositifs de suivi et autres équipements de sécurité, et les protocoles d'alarme tels que mentionnés au point 9.6 Protocoles d'intervention OU avoir un contrat en place avec un prestataire de services reconnu	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Protocoles sur les itinéraires*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.8	Protocoles de réponse pour HVEV												
9.8.1	Le PSL/candidat doit avoir des procédures documentées pour: 1. Protéger le fret HVVE en cas d'incidents de sûreté (alerte élevée) 2. Réagir aux actes suspects (alerte faible) 3. problème de santé du conducteur 4. Panne de véhicule 5. Grèves 6. Détours 7. Accidents 8. Mauvais temps 9. Refus de livraison *Note : Tout ce qui précède est applicable pendant le transport du fret par le PSL/candidat ou ses partenaires de service, sous-traitants ou fournisseurs intermodaux.*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Intégrité du personnel*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9	Recrutement/vérification/Contrôles d'antécédents/Résiliation (conformément à la loi locale)												
9.9.1	Le PSL/candidat doit avoir un processus de recrutement qui comprend des vérifications concernant l'antériorité de ses emplois et les antécédents criminels. Cette procédure s'applique à tous les candidats, y compris les employés et les sous-traitants. Le PSL/candidat devra également appliquer un processus équivalent aux entreprises d'intérim.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.2	Les intérimaires doivent signer une déclaration attestant qu'ils n'ont pas de condamnation pénale en cours et qu'ils se conformeront bien aux procédures de sûreté du PSL/candidat	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.3	Le PSL/candidat aura les accords des sociétés d'intérim et des sociétés sous-traitantes pour récupérer les informations concernant les intérimaires et les sous-traitants ou devra conduire lui-même les vérifications incluant les antécédents criminels et professionnels.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.4	Procédure de traitement des fausses déclarations pré/post embauche des candidats/employés	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.5	Procédures de récupération des objets remis et de suppression/modification des mots de passe des employés licenciés, à inclure au minimum : 1. Identifiants de l'entreprise 2. Badges d'accès 3. Clés 4. Équipement et vêtements 5. Informations sensibles	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Intégrité du personnel*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9.6	Protéger les données du chargeur: maitriser l'accès aux systèmes physiques ou électroniques qui contiennent les données du chargeur (inventaire ou calendriers). Procédure documentée requise.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.7	Liste à jour des effectifs (PSL, sous-traitants) disponible pour vérifier la validation de la prise de connaissance des procédures d'intégrité de la main-d'œuvre.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.8	Réembauche : Des procédures sont en place pour empêcher le PSL/candidat de réembaucher du personnel si les critères de refus/résiliation sont toujours valables. Note : Les dossiers sont examinés avant la réembauche (ex : antécédents du personnel déjà licencié ou - demandeurs rejetés (emploi déjà refusé).	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.9	Le PSL tiendra à jour une liste de tous les conducteurs en interne et sous-traitants qualifiés/formés pour conduire les véhicules figurant dans le registre des véhicules.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Sûreté Physique*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.10	Sûreté du tracteur/fourgon												
9.10.1	Les procédures concernant le conducteur exigent que les portes de la cabine du véhicule soient verrouillées et toutes les fenêtres fermées durant le parcours	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.10.2	L'accès aux clés du véhicule est réservé au conducteur et aux responsables du PSL/candidat	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.10.3	Le compartiment marchandises (caisse) et la cabine du conducteur doivent être séparés physiquement par une cloison rigide ou un filet de sécurité				N/A	N/A		✔	✔				
9.10.4	Le véhicule doit être équipé d'un dispositif d'immobilisation du moteur qui empêche le démarrage du moteur en l'absence de la clé de contact/démarrage du véhicule.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.11	Compartiment marchandises (caisse)												

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

9.11.1	Un dispositif de verrouillage de haute sécurité, en acier inoxydable ou trempé, de qualité et de résistance éprouvée, est installé en permanence sur toutes les portes des compartiments de fret. Aucune chaîne, aucun câble, aucune barre légère, aucun boulon/support amovible, etc. ne doit être utilisé. Les dispositifs de verrouillage doivent être utilisés et verrouillés durant tout le parcours. *Notes :* *- Aucun dispositif temporaire tel que chaînes, câbles, barres légères, boulons / supports amovibles, etc. ne doit être utilisé.* *- Cela peut rendre un conteneur maritime inutilisable pour le transport par mer ou par barge.* *- Des exemples de serrures appropriées sont inclus dans le document d'orientation sur les systèmes de verrouillage de la TAPA*	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Sûreté physique*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.2	Dispositif de verrouillage de haute sécurité, en acier de haute qualité, inoxydable ou trempé, haute résistance, installé en permanence sur toutes les portes de la soute OU utilisation de dispositifs temporaires tels que chaînes, câbles, barres légères, boulons / supports amovibles, etc. à utiliser. Les dispositifs de verrouillage doivent être utilisés et verrouillés pendant toute la durée du trajet.		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.11.3	Les serrures doivent l'être : A. être actionnés électroniquement, automatiquement ou manuellement B. Unique (les doubles des codes/clés/mots de passe pour ouvrir les différentes serrures ne sont pas autorisés) C. Les serrures et les dispositifs de fixation doivent pouvoir résister à une force importante et être inviolables. *Notes : Se référer au document d'orientation sur les systèmes de verrouillage de TAPA pour des explications et des détails.*	✔	✔		N/A	N/A		✔	✔		✔	✔	
9.11.4	Portes sécurisées conformément à la politique interne du PSL/candidat.			✔	N/A	N/A	✔			✔			
9.11.5	Des scellés inviolables sont utilisés pour toutes les expéditions directes sans escale. Les scellés sont certifiés conformes à la norme ISO 17712 (classification I, S ou H). Le PSL/candidat doit mettre en place une procédure documentée pour garantir le contrôle des scellés et déterminer qui (chargeur, exploitant d'entrepôt ou FSL, etc.) est responsable de la pose et du retrait des scellés.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.11.6	Câble TIR, classification 1 utilisé pour les transports directs FTL				N/A	N/A	✔						

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Sûreté Physique*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.7	*Dispositif d'immobilisation d'une remorque ou d'un conteneur maritime mise en place lorsque la remorque chargée est en débord (pivot d'attelage, verrouillage du train d'atterrissage ou de la conduite de frein).* *Note : L'accrochage, le décrochage d'une remorque ou d'un conteneur chargé ne sont pas autorisés en vertu de la TSR 1.*		✔	✔	N/A	N/A	✔					✔	✔

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12	Système de communication bidirectionnelle												
9.12.1	Systèmes primaires et de secours disponibles pour les systèmes de communication vocale bidirectionnelle en temps réel (par exemple, téléphone mobile/radio bidirectionnelle) pendant tout le voyage. PSL/candidat ou CSA tiers. Système qui doit être disponible et capable de tester automatiquement la fonction de communication vocale OU Une procédure est en place pour garantir qu'un appel test manuel est effectué avant le voyage.	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12.2	Au moins un système disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour la communication vocale bidirectionnelle en temps réel (par exemple, téléphone mobile/radio bidirectionnelle) avec le PSL/candidat ou le CSA d'une tierce partie.		✔	✔	N/A	N/A	✔		✔	✔		✔	✔
9.13	Protocoles de suivi et de traçage												
9.13.1	Le PSL/candidat doit avoir mis en place un protocole détaillé et documenté qui comprend : 1. le suivi du camion/du tracteur 2. la surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 3. la possibilité d'un géofencing sur les itinéraires et les lieux de stationnement 4. des protocoles d'intervention documentés pour gérer les situations d'urgence. *Note : Toutes les dispositions ci-dessus s'appliquent pendant le parcous fret par le PSL/candidat ou ses partenaires de service, sous-traitants ou fournisseurs intermodaux.*	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.13.2	Le PSL/candidat doit avoir mis en place un protocole détaillé et documenté qui comprend : 1. Le suivi des remorques/conteneurs chargés lorsqu'ils sont un camion et lorsqu'ils sont par une action criminelle ou par erreur. 2. Surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 3. La possibilité de géofencing sur les itinéraires et des lieux de stationnement 4. Protocoles d'intervention documentés pour la gestion des situations d'urgence	✔			N/A	N/A					✔		
9.13.3	Le PSL/candidat doit avoir mis en place un protocole détaillé et documenté qui comprend 1. Le suivi du camion/fourgon 2. La possibilité de géofencing des itinéraires et des lieux de stationnement 3. Protocoles d'intervention documentés pour la gestion des situations d'urgence		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.14	Dispositifs de localisation et de suivi												
9.14.1	Un dispositif de localisation doit être installé dans un endroit caché du camion/tracteur et, lorsqu'il est disponible, doit pouvoir utiliser au moins deux méthodes de signalisation telles que Méthode 1 : 3G ou 4G ou 5G Méthode 2. SMS/GPRS utilisant la méthode GSM 3. CDMA Méthode 4. Dispositif de suivi par satellite Doit être équipé d'au moins une antenne cachée. *Note : Si deux méthodes différentes de signalisation ne sont pas disponibles dans son pays, le PSL/candidat doit le documenter.*	✔			N/A	N/A	✔ x	✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.2	Un dispositif de suivi doit être installé sur la remorque ou le container dans un endroit caché. Le dispositif peut être installé à l'intérieur ou à l'extérieur et, lorsqu'il est disponible, doit pouvoir utiliser au moins deux méthodes de signalisation, telles que : Méthode 1 : 3G ou 4G ou 5G Méthode 2. SMS/GPRS utilisant la méthode GSM 3. CDMA Méthode 4. Dispositif de suivi par satellite Doit être équipé d'au moins une antenne cachée. *Note : Si deux méthodes différentes de signalisation ne sont pas disponibles dans son pays, le PSL/candidat doit le documenter.*	✔			N/A	N/A					✔		
9.14.3	Un dispositif de suivi doit être installé dans un endroit caché du fourgon/tracteur et, lorsqu'il est disponible, doit pouvoir utiliser au moins deux méthodes de signalisation telles que 3G, ou SMS/GPRS en utilisant GSM ou CDMA et doit être équipé d'au moins une antenne cachée. *Note : Si deux méthodes différentes de signalisation ne sont pas disponibles dans son pays, le PSL/candidat doit le documenter*		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.14.4	Un dispositif de suivi est installé, fournissant des informations d'archives stockées à distance concernant la position de tous les camions dédiés aux fournisseurs et chargeurs de FTL, la localisation et horodatage des arrêts et des déplacements des véhicules.			✔	N/A	N/A	✔			✔			✔
9.14.5	La remontée des informations de suivi du camion/tracteur ne doit être d'une déclaration toutes les cinq minutes à minima	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.6	La remontée des informations de suivi du camion/tracteur ne doit être d'une déclaration toutes les cinq minutes à minima. Note : Lorsque le tracteur et la remorque/conteneur sont solidaires et qu'un système d'alerte de décrochage est en place, une seule des unités doit répondre à cette norme de taux de remontée. Une fois détachés, les deux unités de suivi doivent se signaler indépendamment l'une de l'autre.	✔			N/A	N/A					✔		
9.14.7	La remontée des informations de suivi du camion/tracteur ne doit être d'une déclaration toutes les trente minutes à minima		✔		N/A	N/A			✔			✔	
9.14.8	Les dispositifs de suivi du camion/tracteur de la camionnette doivent signaler les événements à inclure : 1. l'altération de l'un des systèmes de sécurité installés. 2. Arrêt du camion 3. État de la batterie du tracker 4. Ouverture des portes de la « caisse »	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.14.9	Lorsque des remorques/conteneurs sont utilisés, les dispositifs de suivi doivent signaler les événements à inclure : 1. Détachement (décrochage) de la remorque ou du châssis 2. Altération de l'un des systèmes de sécurité installés. 3. Arrêt du camion/remorque/conteneur 4. État de la batterie du tracker	✔			N/A	N/A					✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.10	Les dispositifs de localisation des camions/fourgons doivent être équipés d'une batterie de secours capable de maintenir un fonctionnement pendant au moins 24 heures à un rythme d'une remontée toutes les cinq minutes, minimum, lorsque la remorque n'est pas attachée.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.14.11	Lorsque des remorques/conteneurs sont utilisés, les dispositifs de suivi doivent être équipés d'une batterie de secours capable de maintenir un fonctionnement pendant au moins 24 heures à un rythme d'une remontée minimum toutes les cinq minutes lorsque la remorque n'est pas attachée.	✔			N/A	N/A					✔		
9.14.12	Le CSA doit pouvoir contrôler,le taux de "reporting" pour tous les dispositifs de suivi de la TSR 1 (camion/véhicule tracteur/remorque/conteneur).	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.14.13	Le PSL/candidat doit avoir mis en place un protocole détaillé et documenté qui comprend : 1. Avant le chargement : - Vérifier la durée de vie des batteries de tous les dispositifs de suivi - Effectuer un test de fonctionnement de tous les dispositifs de suivi et d'alarme associés. - Enregistrement des résultats. 2. Une fois chargé et prêt pour le départ - Effectuer un test de fonctionnement de tous les dispositifs de suivi à, à l'exclusion des portes de chargement et de tous les capteurs d'alarme/dispositifs de détection internes de la soute. - Enregistrement des résultats	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Technologie de suivi et alarmes*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.15	Cabine du conducteur												
9.15.1	Une alarme silencieuse (alarme sous contrainte) activée manuellement est présente à la portée du conducteur et doit envoyer un signal à la base d'attache du PSL/candidat et à l'AMC tiers. L'option de dispositif silencieux mobile doit être disponible si le conducteur a des critères autorisés pour quitter la cabine (maladie, accident, incident d'urgence, etc.).	✔	✔		N/A	N/A		✔	✔		✔	✔	
9.15.2	Alarme sonore locale en cas d'entrée non autorisée dans la cabine.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.15.3	Mise en place, test et révision au moins tous les six mois de procédures de suivi, de réponse aux alarmes locales et de maintenance.	✔	✔		N/A	N/A		✔	✔		✔	✔	
9.16	Système d'alarme du compartiment à marchandise (remorque/caisse)												
9.16.1	L'ouverture non autorisée des portes de la remorque envoie un signal au CSA	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.16.2	L'ouverture non autorisée des portes de la remorque active une alarme sonore (acoustique) à haut niveau de décibels.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.16.3	Les procédures d'ouverture non autorisée des portes de la remorque sont mises en place, testées et révisées au moins tous les 12 mois.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.17	Défaillance des dispositifs de suivi												
9.17.1	Mise en place de procédures, testées et révisées au moins tous les six mois, pour les réponses en cas de défaillance du dispositif de suivi.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.17.2	Le système de suivi doit alerter et envoyer un signal à l'AMC en cas de panne ou de signal GPS perdu.	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

9.18	Système de navigation satellite												
9.18.1	Installation d'un système de navigation par satellite (planificateur d'itinéraire) reconnaissant les détours, les embouteillages, etc. pour éviter les arrêts ou les retards inutiles.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.18.2	Le système de navigation doit avoir la dernière version de logiciel disponible installée et utilisée.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.18.3	La procédure mise en place pour garantir que l'expédition et l'AMC du PSL/candidat, lorsqu'ils sont utilisés, doivent confirmer tous les changements d'itinéraire dus au guidage du système de navigation.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Exigence

Section	*Procedures de sûreté*	1. Camion et remorque à parois rigides			2. Camion et remorque bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.19	Planification des itinéraires												
9.19.1	Le PSL/candidat a des itinéraires planifiés.	✔	✔		N/A	N/A	✔	✔	✔		✔	✔	
9.19.2	Le PSL/candidat a des lieux d'arrêts planifiés.	✔	✔		N/A	N/A		✔			✔	✔	
9.19.3	Le PSL/demandeur doit signaler au chargeur les modifications d'itinéraires et d'arrêts ou les retards dus à des événements inattendus, à moins que des instructions documentées n'aient été validées par le chargeur	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.20	Programme de maintenance des véhicules												
9.20.1	Le PSL/candidat doit documenter les programmes de maintenance des véhicules conformément aux spécifications du fabricant.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Procédures de sûreté*	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21	Arrêt non planifié												
9.21.1	Mises en place de procédure exigeant que, dans des circonstances normales, le(s) conducteur(s) ne puisse(nt) quitter le véhicule qu'aux heures et lieux approuvés.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.21.2	Un protocole détaillé et documenté doit être mis en place pour les arrêts non programmés, par exemple en cas d'urgence médicale ou d'accident/dépannage : 1. Les procédures pour les conducteurs : a. Aviser l'expédition b. Verrouillez toutes les portes et enclenchez tous les dispositifs de sécurité. c. Le CSA de suivi doit être informé 2. Procédures de contrôle de gestion a. Le camion et/ou la cargaison doivent être surveillés en permanence jusqu'à ce qu'ils puissent reprendre leur route. 3. Procédures PSL a.Le PSL/candidat doit avoir mis en place un protocole pour assurer la protection des marchandies en cas d'arrêt prolongé non prévu. *Note : Tout ce qui précède est applicable pendant la garde du fret par le PSL/candidat ou ses partenaires de service, les sous-traitants de transport routier.*	✔			N/A	N/A		✔			✔		

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Procedures de sûreté*	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21.3	Un protocole détaillé et documenté doit être mis en place si le conducteur doit quitter le camion et la remorque. Toutes les portes doivent être verrouillées et les alarmes (le cas échéant) doivent être activées.		✔	✔	N/A	N/A	✔		✔	✔		✔	✔
9.22	Parking sécurisées												
9.22.1	Le manuel/instructions du conducteur doit énumérer les installations de stationnement autorisées et interdites, les arrêts.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.22.2	Les camions/fourgons/remorques/conteneurs chargés ne doivent jamais être laissés sans surveillance, à moins qu'ils ne se trouvent dans une aire de stationnement sécurisée définie et préalablement approuvée (avec le chargeur) qui a été incluse dans le processus d'évaluation des risques du PSL.	✔			N/A	N/A		✔			✔		
9.23	Passager non autorisé												
9.23.1	Aucune personne non autorisée n'est admise dans le camion ou la remorque. Le PSL/candidat doit avoir mis en place des politiques et des procédures pour empêcher la présence de personnes non autorisées (c'est-à-dire les auto-stoppeurs, les amis, les accompagnants non conducteurs, les enfants, etc.)	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.24	Gestion des équipements de sûreté												
9.24.1	Le PSL/candidat doit avoir mis en place des procédures documentées et mises en oeuvre qui comprennent 1. La gestion et le contrôle des scellés des portes des remorques/conteneurs. 2. La gestion et le contrôle des serrures des portes de remorques/conteneurs, des serrures ou tout autre équipement de sécurité de porte pertinent, lorsqu'ils sont utilisés	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Procédures de sureté*	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.25	Gestion des clefs												
9.25.1	Le PSL/demandeur doit avoir mis en place des procédures documentées et mises en oeuvre pour la gestion sécurisée des clés des camions, des cadenas, des serrures, etc.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.26	Formation aux operations de remise et de livraison												
9.26.1	Le PSL/candidat doit mettre en place une formation sur les procédures de remise et de livraison pour les conducteurs /co-conducteurs afin de prévenir les tromperies et les fraudes.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27	Vérifications avant depart (conducteur)												
9.27.1	Le PSL/candidat doit documenter les contrôles avant le départ qui garantissent que le véhicule est en bon état de marche conformément à la réglementation locale. Le conducteur doit tenir un registre des contrôles effectués. Pour les arrêts multiples (chargements), ces contrôles ne sont requis qu'au premier départ de la journée.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27.2	Les anomalies constatées lors de la vérification avant le départ doivent être signalées au PSL/candidat et tout retard ou déviation résultant de ces anomalies doit être conforme aux normes TSR. Les procédures doivent faire partie du manuel du conducteur/des instructions écrites.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27.3	Le PSL/candidat doit documenter les procédures visant à garantir la mise à disposition de conducteurs et d'équipements capables de transporter le chargement jusqu'à son premier arrêt prévu sans interruption évitable (par exemple, carburant, arrêts pour les repas, réparations prévues, temps de conduite réglementés, etc.)	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Procédures de sûreté*	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.28	Registre de véhicules TSR												
9.28.1	Les véhicules à utiliser dans le cadre du référentiel TSR doivent être répertoriés dans le registre des véhicules TSR du PSL/candidat. Aucun format spécifique pour le registre n'est exigé, cependant, il doit inclure au moins les informations suivantes pour tous les véhicules/unités à couvrir dans le système de certification : 1. Informations relatives à l'identification du tracteur 2. Informations relatives à l'identification de la remorque ou du châssis du conteneur 3. Niveau de TSR 4. Date(s) des audits, inspections et auto-évaluations 5. Un relevé de toutes les non-conformités ou autres exceptions 6. Date des corrections de non-conformité/exception	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	*Formation sûreté des conducteurs*	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.29	Formation sûreté												
9.29.1	Programme de formation à la sensibilisation aux menaces pour la sécurité doit être dispensé aux conducteurs et documenté dans leurs dossiers. Cette formation comprend au minimum les éléments suivants : 1. Sensibilisation aux menaces 2. Réaction au vol 3. Contrôle des véhicules 4. Reconnaissance des menaces qui se développent 5. Choix et utilisation d'un parking sécurisé 6. Réponses appropriées aux événements menaçants 7. Communication avec la police et la direction. 8. Cette formation doit être dispensée dans les 30 premiers jours d'emploi et ensuite tous les 2 ans *Note : Tout ce qui précède est applicable pendant la garde du fret par le PSL/candidats ou ses partenaires de service, sous-traitants ou fournisseurs intermodaux*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.30	Vérification de l'intégrité des cartons et des palettes à la réception et à la livraison												
	Le PSL/candidat doit disposer de procédures documentées vérifiant le nombre de cartons et de palettes avant le chargement et après le déchargement. Les documents vérifiant ces procédures doivent être conservés pendant au moins deux ans.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Section	Formation sûreté des conducteurs	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.31	Enregistrement des preuves d'expédition et de réception												
9.31.1	Toute la marchandise doit être vérifiée par rapport aux documents et manifestes d'expédition afin de s assurer de l'exactitude du marquage, du poids, du comptage et des instructions de manutention spécifiques (le cas échéant)	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.2	Les documents d'expédition doivent être complets, précis et lisibles et doivent comprendre au minimum 1.L'heure et la date de l'enlèvement et de la livraison 2.Signature du conducteur et nom en caractères d'imprimerie 3.Signatures du personnel d'expédition et de réception 4.Détails de l'expédition et instructions spéciales éventuelles	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.3	Le PSL/candidat doit tenir des registres de toutes les preuves d'envoi et de livraison pendant une période d'au moins deux ans, afin d'être consultés si des investigations ultérieures sont nécessaires (perte…)	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.4	L'accès aux documents d'expédition et aux informations sur les biens du chargeur est contrôlé, surveillé et enregistré, sur la base du "qui doit savoir".	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.5	Documents d'expédition sauvegardés jusqu'à leur destruction	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.6	Formation de sensibilisation à la sécurité de l'information (documents d'expédition) dispensée au personnel ayant accès à ces informations	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

9.32	Présence du conducteur aux opérations de chargement/déchargement												
9.32.1	À moins que les politiques de l'expéditeur ou du destinataire ne l'interdisent, la politique du PSL/candidat doit documenter que les conducteurs doivent être présents au chargement et au déchargement pour confirmer le nombre de pièces. Si les politiques de l'expéditeur ou du destinataire interdisent cette pratique, ces politiques doivent être disponibles pour vérification.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	Formation sûreté des conducteurs	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.33	Pre-Alert in Place												
9.33.1	Lorsque l'acheteur l'exige, un processus de pré-alerte est appliqué aux envois entrants et/ou sortants. Les détails de la pré-alerte doivent être convenus par l'acheteur et le prestataire de services logistiques/demandeur. Les détails suggérés sont les suivants : 1. L'heure de départ 2. Heure d'arrivée prévue 3. Nom de l'entreprise de camionnage 4. Nom du conducteur 5. Détails de la plaque d'immatriculation du véhicule 6. Informations sur l'expédition (nombre de pièces, poids, numéro de facture, etc.) 7. Numéros des scellés de la remorque ou du conteneur *Note : Tout ce qui précède est applicable pendant la garde du fret par le PSL/candidat ou ses partenaires de service, sous-traitants ou fournisseurs intermodaux*	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.34	Auto-évaluation des véhicules devant d'être ajoutés au registre des véhicules TSR												

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

9.34.1	Le PSL/candidat doit avoir la preuve documentée que tous les véhicules (camions/fourgon et remorques/conteneurs) figurant dans le registre des véhicules TSR ont été évalués et répondent aux exigences de la TSR TAPA.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	Formation sûreté des conducterus	1. Camion/remorque à parois rigides			2. Camion et remorques bachés			3. Fourgon/camion avec caisse rigide			4. Containeur maritime/ Transport par route		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.35	Évaluation continue pour assurer le respect du référentiel TSR												
9.35.1	Le PSL/candidat doit avoir la preuve documentée que toutes les auto-évaluations ultérieures effectuées par le PSL/candidat (fixe ou ponctuelle - couvrant tous les véhicules du registre des véhicules TSR) sont réévaluées au moins une fois tous les 12 mois par le PSL/candidat et que les documents associés sont conservés à des fins d'audit.	✔	✔	✔	N/A	N/A	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

10 Options facultatives TSR

Section	*Suivi – Option*
A	***Exigences obligatoires***
A.1	Rôles, responsabilités et capacités du centre de surveillance des alarmes
A.1.1	Le centre de surveillance d'alarme (CSA) doit être adapté à l'usage auquel il est destiné et être pré-approuvé pour être utilisé par le FSL/demandeur ou l'acheteur. 1. Le CSA est approuvé et enregistré comme une opération commerciale légale, conformément aux exigences locales du pays. 2. Le CSA doit disposer des licences appropriées pour fonctionner en tant que centre de surveillance/réception d'alarmes. *Notes :* *a. Le PSL/candidat peut utiliser un CSA externe (sous contrat) ou un CSA interne (personnel propre). Toutefois, toutes les exigences s'appliquent aux opérations de gestion de l'CSA externe ou interne. Les exceptions à cette exigence nécessitent l'approbation de l'APPT conformément au processus de dérogation standard. Le soutien des PSL/candidat et de leurs clients pour la dérogation doit être soumis avec la dérogation.* *b. Lorsque plus d'un CSA doit être impliqué dans la surveillance des alarmes et la réponse aux événements. Les CSA supplémentaires doivent être inclus dans la certification et répondre aux exigences d'amélioration de la surveillance. En cas d'incident, le centre de surveillance des alarmes (AMC) secondaire doit avoir un contrat en place avec le centre de surveillance des alarmes principal.* *c. Les CSA appropriés doivent tester leurs procédures d'activation et de réponse coordonnées au moins une fois par an*
A.1.2	Le CSA doit être une installation permanente et de construction solide. 1. Le CSA doit être adéquatement protégé par des mesures de sécurité physique (contrôle d'accès, verrouillage des portes, alarmes anti-intrusion, CCTV, procédures de badge et de visite) afin de protéger les employés, les informations et les opérations contre toute influence extérieure négative, naturelle ou humaine, y compris une attaque criminelle. 2. Le CSA doit disposer d'au moins un bouton d'alarme sous contrainte installé dans la salle de surveillance, relié à une société de sécurité externe fiable ou aux forces de l'ordre. La procédure d'escalade comprend l'appel immédiat de l'entreprise de sécurité ou des forces de l'ordre et un mot de passe/code de contrainte pour le personnel de surveillance. La procédure doit être documentée et testée tous les trois mois. 3. Le CSA disposera de connexions robustes et fiables à l'eau et à l'électricité
A.1.3	L'emplacement et le fonctionnement du CSA doivent faire l'objet d'une évaluation des risques au moins une fois par an. 1. L'évaluation des risques doit être documentée et examinée par la direction du CSA. 2. L'évaluation des risques doit comprendre une évaluation des contre-mesures, des plans d'action, des plans de gestion de crise et de continuité des activités pour tous les risques et les situations d'urgence identifiés.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

A.1.4	Le CSA doit disposer de procédures adéquates pour protéger son personnel et sa capacité à maintenir les opérations. 1. Le fonctionnement du CSA doit être régi par des procédures d'exploitation du site qui doivent être revues et mises à jour chaque année, le cas échéant. Surveillance de la section - Option renforcée A Exigences obligatoires

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

	2. Mise en place de procédures d'escalade pour l'activation de l'alarme sous contrainte, comprenant un contact immédiat avec une société de sécurité externe et/ou forces de l'ordre. Activation du mot de passe et/ou du code de contrainte pour la fonction de surveillance du personnel. Le processus doit être documenté et testé tous les trois mois. 3. Un système de tests des alarmes de surveillance des véhicules visant à évaluer les forces et les faiblesses de la gestion des alarmes et des systèmes doit être mis en place au moins deux fois par an. 4. Un plan de maintenance documenté pour tous les systèmes critiques. 5. Les rôles et responsabilités des opérateurs de surveillance du CSA ne doivent pas être dilués par l'ajout de tâches non liées au CSA. 6. Les niveaux de gestion et de dotation en personnel doivent être évalués comme étant adéquats pour assumer les rôles et responsabilités requis
Section	***Suivi – Option***
A	***Exigences obligatoires***
A.1.5	Programme documenté de formation du personnel du CSA en place et dossiers de formation continue en place. Doit couvrir : 1. Formation d'orientation des nouveaux employés 2. Formation à la fonctionnalité des systèmes techniques 3. Calendrier annuel des exigences en matière de formation et de recyclage pour toutes les procédures d'urgence et les procédures d'exploitation normalisées pertinentes 4. Protocoles pour les communications avec les PSL/candidats 5. Confidentialité des données et protection de la propriété intellectuelle
A.1.6	Procédures de contrôle du personnel de l'entreprise et de l'agence comprenant des vérifications des antécédents professionnels, des périodes de non-emploi, des condamnations pénales, des licenciements dans un secteur similaire ou identique, des qualifications liées à l'emploi (dans les limites de la législation locale).
A.1.7	Le CSA dispose de procédures d'avant départ des véhicules. 1. S'assurer que des vérifications adéquates du système sont effectuées pour valider la signalisation et que les dispositifs de surveillance sont en état de marche. 2. Des procédures sont en place pour traiter les pannes et les signaler à la direction du PSL/candidat *Note : Des contrôles de communication avec les chauffeurs et leurs accompagnateurs, s'ils sont présents, sont conseillés.*

TAPA Copyright © Do Not Copy

A.1.8	Le CSA doit mettre en place des procédures pour garantir un traitement rapide et efficace des événements de déclenchement d'alarme : 1. Capable de répondre en temps utile à plusieurs événements simultanément. 2. Les événements doivent être classés par catégorie et un délai de réponse cible doit être fixé pour chaque catégorie. Les alarmes les plus prioritaires doivent être traitées dans les 2 minutes suivant leur activation. 3. Le CSA dispose de protocoles d'intervention pour surveiller tous les véhicules, capteurs et alarmes requis par le PSL/Candidat. Un enregistrement des activations d'alarme et des signaux d'alerte GPS reçus, ainsi que des actions prises, doit être conservé. 4. Si des systèmes de surveillance de véhicules fournis par le CSA ou le PSL/demandeur sont utilisés, le CSA doit disposer d'un accès unique identifiable pour une connexion sécurisée. 5. Procédures et coordonnées en place pour transmettre les alarmes de véhicules aux intervenants appropriés

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Monitoring – Enhanced Option*
A	*Mandatory Requirements*
	Ceux-ci doivent inclure : a. Le conducteur du véhicule b. Forces de l'ordre nationale et/ou locale En outre, lorsque cela est prévu et applicable c. Ressources centrales ou locales du CSA d. Partenaires de services sous contrat du CSA e. Fournisseur d'escorte de véhicules f. Ressources centrales ou locales du PSL 6. Le CSA doit avoir accès aux coordonnées des forces de l'ordre appropriées dans chaque pays et pour chaque étape de l'itinéraire (pas seulement le numéro d'urgence générique des pays) et aux partenaires d'intervention capables d'apporter leur soutien dans tout type d'urgence. 7. Un examen quotidien de la qualité de la surveillance, de la réception des alarmes et des protocoles d'escalade est effectué et enregistré. 8. Toute défaillance ou déficience du système doit être enregistrée, et les preuves de correction doivent être consignées. 9. Toute erreur opérationnelle ou tout manquement à la procédure doit être expliqué, un enregistrement de l'événement doit être conservé et toute mesure corrective doit être prise. 10. Les KPI et les statistiques de gestion des alarmes doivent être disponibles pour un audit par la direction du CSA et les PSL/candidat préautorisés. 11. Toutes les données historiques relatives aux alarmes d'itinéraire et aux mesures prises doivent être disponibles pendant au moins 30 jours *Notes :* *a) Un système de classification de toutes les alarmes doit être mis en place. La priorité la plus élevée étant toute alarme menaçant la vie ou la blessure.* *b) L'état d'alarme doit être augmenté ou diminué selon le cas.* *c) Des procédures permettant de contacter le conducteur pendant un événement d'alarme doivent être mises en place.* *d) Des mots ou phrases de code pour valider une situation sous contrainte du conducteur peuvent être nécessaires. Ils ne doivent pas mettre en danger la sécurité du conducteur.*

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

A.1.9	Les procédures du CSA doivent garantir la capacité à gérer la communication dans plusieurs langues : 1. Capacité de parler aux conducteurs de véhicules et/ou aux services d'urgence dans une langue qui est parlée par les deux parties ou par l'intermédiaire d'un interprète ou d'un mécanisme/dispositif efficace. 2. Les options de communication linguistique du CSA doivent être disponibles pour les itinéraires des véhicules surveillés. 3. Les possibilités de communication dans la langue du CSA doivent être clairement décrites dans une procédure ou un protocole approprié. Doit comprendre un processus d'exception lorsque les communications linguistiques mutuelles ne sont pas possibles
A.1.10	Le CSA utilise une capacité d'identification et de suivi unique pour chaque véhicule.

A.1.11	Le CSA suivra la localisation des véhicules en temps réel ou à des intervalles qui ont été convenus au préalable avec le PSL *Remarque : le processus visant à garantir la mise en œuvre et le maintien des exigences du PSL/candidat doit être en place*

Exigences

Section	*Monitoring – Enhanced Option*
A	*Mandatory Requirements*
A.1.12	Des procédures documentées du CSA pour la réception et la réponse aux dispositifs de surveillance des véhicules doivent être en place. Elles doivent comprendre : 1. Alarme d'intrusion dans la cabine du conducteur 2. Alarme de contrainte fixe et mobile 3. Arrêt non autorisé 4. Lieu d'utilisation de la remorque. Débranchement de la remorque 5. Ouverture non autorisée de la porte du compartiment à marchandises 6. Déviation de l'itinéraire (alarme de géofencing) 7. Perte de communication vocale 8. Perte du signal de suivi 9. Falsification des dispositifs de repérage 10. Alarme d'état de la batterie
A.1.13	Le CSA doit être en mesure d'apporter les preuves qu'il peut traiter de manière adéquate les besoins personnalisés du PSL/candidat et/ou de leurs clients en matière de surveillance, de réponse et de notification des déclenchements d'alarme. *Remarque : il suffit que le CSA fournisse des exemples de planifications personnalisées pour appuyer la conformité à cette exigence.*
A.1.14	Le CSA tient à jour une liste des lieux où il a la capacité de mettre en œuvre une équipe d'intervention locale pour intervenir sur un incident en plus d'une intervention des forces de l'ordre ou dans lesquels les forces de l'ordre ne peuvent pas intervenir. La capacité de réponse à l'incident sera documentée dans les procédures du CSA

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

	Les lieux qui ne figurent pas sur la liste seront considérés comme n'ayant pas de capacité d'équipe d'intervention locale.
A.1.15	Le CSA met en place des plans crédibles de résilience et de continuité des activités qui garantissent : 1. Que le CSA a réalisé une évaluation des risques et produit un rapport qui traite des plans de continuité des activités pour couvrir une série de situations d'urgence. Celles-ci comprennent, sans s'y limiter, les incendies, les inondations, les refus d'accès au CSA, les cyber-attaques. 2. Mise en place de systèmes locaux de batterie de secours qui doivent être suffisants pour alimenter les équipements de surveillance et de communication du CSA pendant au moins 10 minutes. 3. Le CSA met en place des mesures pour assurer une alimentation électrique ininterrompue aux serveurs et aux équipements de surveillance. L'alimentation électrique de secours du site doit être assurée par un ou plusieurs générateurs soutenus par un onduleur conformément à la norme EN 62040-1 ou à une norme équivalente. Les générateurs doivent être alimentés en carburant sur le site de manière à pouvoir fonctionner pendant au moins 24 heures. 4. Procédure en place pour garantir que le CSA peut se défendre contre une cyber-attaque sur ses systèmes de données critiques. Actions de récupération des systèmes identifiées en cas de réussite d'une cyber-attaque
A.2	PSL/Candidat, role et responsabilité

A.2.1	Un accord formel entre le PSL/candidat et le CSA doit être mis en place. L'accord doit comprendre des références à : 1. un aperçu des besoins opérationnels du PSL/candidat

Exigences

Section	*Suvi - Option*
A	*Exigences obligatoires*
	2. CSA et PSL/niveaux de service du demandeur 3. Une liste de procédures ou de protocoles à couvrir dans l'accord. 4. Les informations/données qui doivent ou ne peuvent pas être partagées. 5. Autorité du PSL/candidat autorisé à effectuer des audits des opérations du CSA. 6. Le CSA a autorisé les communications avec le PSL/candidats, les clients des PSL/candidats et les partenaires de service des PSL/candidats.
A.2.2	Un processus de révision et de modification de l'accord formel entre le PSL/candidat et le CSA doit être mis en place. Ce processus doit couvrir : 1. Comment mettre en œuvre de petites corrections opérationnelles aux besoins de l'entreprise. 2. L'identification et la mise en œuvre de changements majeurs aux exigences opérationnelles en raison d'un besoin opérationnel ou d'événements et de menaces liés au risque.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

A.2.3	Le conducteur doit disposer de procédures documentées, fournies par le prestataire du PSL/candidats avec obligatoirement : 1. Les alarmes des portes de la remorque et/ou du véhicule doivent être activées et fonctionner. 2. Immédiatement avant le chargement, tous les dispositifs de repérage installés doivent être activés et fonctionner. 3. Tous les événements d'alarme que le conducteur doit reconnaître et auxquels il doit répondre. Il s'agit notamment des éléments suivants a. Alarme d'intrusion dans la cabine du conducteur b. Alarme de contrainte fixe et mobile c. Arrêt non autorisé d. Lieu d'utilisation de la remorque. Débranchement de la remorque e. Ouverture non autorisée de la porte du compartiment à marchandises f. Déviation de l'itinéraire (alarme de géofencing) g. Perte de communication vocale h. Perte du signal de suivi i. Falsification du dispositif de suivi j. Alarme d'état de la batterie

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

A.2.4	Le PSL/candidat doit fournir des détails et des informations spécifiques sur l'itinéraire que le CSA doit contrôler pour en assurer la conformité qui doivent comprendre : 1. Des plans de route détaillés ou généraux. 2. Le nom et les coordonnées du conducteur. 3. Toutes les aires de stationnement autorisées pour les arrêts de nuit ou de repos. 4. Détails du véhicule (y compris le numéro de plaque d'immatriculation). 5. Heure prévue de chargement/départ. 6. Heure prévue d'arrivée/de déchargement. *Note : Un processus permettant de fournir ces informations doit être documenté et disponible pour une inspection si nécessaire*

Exigences

Section	*Systèmes de fermeture - Option*	1. Camion/remorque à parois rigides	2. Camion et remorques bachés	3. Fourgon/camion avec caisse rigide	4. Containeur maritime/ Transport par route
B	*Exigences obligatoires*				
B.1	Charnières internes ou protégées sur les portes de la remorque/caisse	✔	N/A	✔	N/A
B.2	Les portes de la remorque/caisse ne peuvent pas être ouvertes indépendamment, la première porte doit maintenir la deuxième porte en place.	✔	N/A	✔	N/A
B.3	Remorque/caisse équipé d'un système de verrouillage interne des portes arrière, commandé à distance.	✔	N/A	✔	N/A

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Transfert / suivi des trains / Options*
C	**Exigences obligatoires**
C.1	Evaluation des risques
C.1.1	Le PSL/candidat doit effectuer des évaluations des risques des terminaux ferroviaires de départ et d'arrivée à utiliser. Les menaces pour la sécurité doivent être identifiées et les mesures d'atténuation prises par le FSL/demandeur et/ou les exploitants de terminaux ferroviaires pour minimiser les menaces susceptibles d'entraîner la perte de fret doivent être enregistrées. L'évaluation des risques doit comprendre au minimum les éléments suivants 1. Le processus d'évaluation des risques doit être documenté et exiger de la direction du FSL/demandeur qu'elle prenne des décisions en connaissance de cause sur les vulnérabilités éventuelles et si l'atténuation est suffisante. 2. Doit être réalisée/mise à jour au moins une fois par an. 3. L'évaluation des menaces communes doit inclure : a. Le vol ou la duplication d'informations qui pourraient être utiles pour un événement de fraude. b. Accès non autorisé aux installations du terminal et aux zones extérieures. c. Falsification de la cargaison. d. Efficacité des systèmes de sécurité. e. Procédures visant à dissuader/prévenir les enlèvements fictifs de cargaison f. Continuité de la sécurité en cas de pénurie de main-d'œuvre ou de catastrophe naturelle, etc. *Note : Ces informations sont à la disposition du chargeur si celui-ci en fait la demande.*
C.2	Procedures HVEV
C.2.1	Le PSL/candidat et l'exploitant du terminal ferroviaire auront conclu un accord formel pour la manutention des véhicules, remorques ou conteneurs FTL déclarés à l'exploitant du terminal ferroviaire par le PSL/candidat comme "HVEV ".

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

C.2.2	Le PSL/candidat conviendra, documentera et mettra en œuvre des procédures d'exploitation avec le(s) exploitant(s) de terminal ferroviaire. Ces procédures comprendront : 1. Remise du terminal de départ (LSP/candidat) a. Contrôle des véhicules/remorques/conteneurs à l'arrivée au terminal. b. Contrôles d'intégrité - Scellés et serrures intacts, aucune preuve de manipulation. 2. Documentation correcte et signée c. Contrôles avant le départ (Opérateur de terminal ferroviaire). d. Stockage et surveillance en toute sécurité avant la mise à bord du train. e. Contrôles d'intégrité - Scellés et verrous intacts, aucune preuve de manipulation. 3. Procédures de transit ferroviaire (Opérateur de terminal ferroviaire) f. Procédure en place pour communiquer les retards importants et les détournements au FSL/demandeur. g. Options d'atténuation définies en cas d'incidents de sécurité, de manque de personnel ou de maladie de l'exploitant du train, de panne de train, de grèves, d'accidents, d'intempéries

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Transfert/ suivi des trains - Options*
C	**Exigences obligatoires**
	h. Contrôle des véhicules/remorques/conteneurs à l'arrivée au terminal. i. Contrôles d'intégrité - Scellés et serrures intacts, aucune preuve d'altération. 4.Contrôles au terminal d'arrivée et remise (LSP/demandeur) j. Contrôle des véhicules/remorques/conteneurs à l'arrivée au terminal. k. Contrôles d'intégrité - Scellés et serrures intacts, aucune preuve d'altération. l. Documentation correcte et signée. m. Processus de pré-alerte vers la prochaine destination défini et en place. 5. Le PSL/candidat disposera d'une procédure convenue avec l'exploitant du terminal ferroviaire pour communiquer les urgences et escalader les événements. Cette procédure doit être opérationnelle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. 6. Le PSL/candidat veillera à ce que des procédures de formation soient en place et adéquates pour couvrir les rôles et les responsabilités du PSL/candidat dans le cadre de ses propres activités. 7. Le PSL/candidat s'assurera que les procédures de formation de l'opérateur du terminal ferroviaire sont en place et suffisantes pour couvrir les rôles et responsabilités de l'opérateur (des opérateurs)du terminal ferroviaire.
C.3	Enquêtes
C.3.1	Le PSL/candidat doit avoir un accord avec l'exploitant du terminal ferroviaire sur le niveau minimal de coopération et de partage d'informations qui sera requis entre le FSL et l'exploitant du terminal ferroviaire. Cela comprend, sans s'y limiter, les éléments suivants 1. Les délais impartis à l'opérateur de terminal ferroviaire pour signaler au prestataire de services logistiques les marchandises manquantes ou perdues. 2. Les détails connus sur la perte et l'état d'avancement de l'enquête sont fournis dans le cadre d'un premier signalement. (lieu, mode opératoire, état des enquêtes et, le cas échéant, détails de l'intervention des forces de l'ordre) 3. Processus décisionnel mutuel pour la clôture de l'incident de perte de fret tel que résolu ou non résolu. *Note : Ces informations sont à la disposition du chargeur si celui-ci en fait la demande*
C.4	Utilisation des équipements de suivi

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

C.4.1	Lorsque les systèmes de suivi électronique du PSL/candidat ou de l'exploitant du terminal ferroviaire sont nécessaires et utilisés pour suivre le véhicule, la remorque/le conteneur du PSL/candidat pendant le transport par rail ou le stockage dans le terminal ferroviaire, une procédure couvrant les actions de suivi et d'intervention doit être convenue entre le PSL/candidat et l'exploitant du terminal ferroviaire. *Note : Ces informations sont à la disposition du chargeur si celui-ci en fait la demande*

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Escortes - Options*
D	*Exigences obligatoires*
D1	Niveau des sociétés d'escortes
D.1.1	Un accord formel entre le PSL/candidat et le fournisseur d'escorte doit être en place. L'accord doit comprendre des références à : 1. Une vue d'ensemble des besoins opérationnels du FSL/demandeur. 2. Fournisseurs d'escorte et niveaux de service des FSL/demandeurs. 3. Une liste des procédures ou protocoles à couvrir dans l'accord. 4. Les informations/données qui doivent ou ne peuvent pas être partagées. 5. Autorité du PSL/candidat pouvant effectuer des audits des opérations du fournisseur d'escorte. 6. Communications autorisées du fournisseur d'escorte avec les PSL/candidats, les clients des PSL/candidats et les partenaires de service des PSL/candidats.
D1.2	Une ressource interne ou une entreprise de sécurité externe formée et reconnue doit être utilisée pour l'escorte des véhicules de transport routier. *Note : Lorsqu'il s'agit d'un service externe, ce service doit être assuré par une organisation professionnelle disposant d'une certification appropriée délivrée par les services de sécurité locaux et/ou les autorités nationales.*
D1.3	Un service d'escorte doit être mis à la disposition du PSL/candidat. Des procédures documentées doivent être disponibles et facilement utilisables qui comprennent : 1. Les véhicules d'escorte doivent être : a. Bien entretenus conformément aux exigences du fabricant et de la réglementation. b. Avoir le plein de carburant et avoir subi des vérifications détaillées avant le départ avant d'être autorisés à accompagner le véhicule de transport. c. Disposer d'un dispositif d'alarme de contrainte à commande vocale et/ou par pression sur le véhicule. Un dispositif portable ayant la même fonctionnalité et le même but, porté par le personnel de sécurité, relié à la base d'attache/AMC est une alternative acceptable. d. Une communication vocale en temps réel est disponible avec le conducteur du véhicule de transport, la base d'attache de l'entreprise d'escorte et l'AMC tiers (où l'équipement de suivi/surveillance est installé sur les véhicules à escorter).

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

D1.4	Le PSL/candidat doit disposer d'un service d'escorte ou d'un service externe. Les véhicules d'escorte serigraphiés porteront les marquages indiquant qu'il s'agit d'un véhicule de sécurité privée. Les véhicules d'escorte banalisés n'auront aucune marque visible.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Escortes - Option*
D	*Exigences obligatoires*
D2	Personnel d'escorte
D2.1	Le personnel d'escorte doit être professionnellement formé et compétent. Les exigences minimales comprennent : 1. Pendant leur mission, porter l'uniforme standard du fournisseur d'escorte et/ou des gilets de haute visibilité afin qu'ils soient facilement identifiables en tant que personnel de sécurité. 2. Porter une pièce d'identité officielle de la société et une pièce d'identité personnelle pour répondre aux demandes de renseignements des forces de l'ordre ou d'autres autorités de régulation. 3. Avoir passé un test d'emploi et/ou d'aptitude garantissant leur aptitude à remplir le rôle prévu et leur capacité à accomplir toutes les tâches requises. 4. Avoir des dossiers de formation et de recyclage sur tous les aspects de la fonction exercée couvrant : Les interventions d'urgence, les protocoles de patrouille des escortes de sécurité, les interventions en cas d'alarme ou de défaillance, la communication avec les organismes chargés de l'application de la loi et la direction. 5. Le processus d'embauche exige une vérification et contrôles des antécédents,
D3	Procedures des sociétés d'escortes
D.3.1	Un processus de révision et de modification en temps utile de l'accord officiel entre le PSL/candidat et le fournisseur d'escorte doit être mis en place. Ce processus doit couvrir : 1.Comment apporter de petites corrections opérationnelles aux exigences opérationnelles Identifier et mettre en œuvre des changements majeurs aux exigences de l'entreprise en raison d'un besoin opérationnel ou d'événements et de menaces liés au risque.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

D.3.2	Le port d'armes à feu n'est autorisé que lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies et qu'une politique documentée couvrant ces conditions est disponible et en place. 1. Les lois locales autorisent le port d'armes à feu et l'escorte est pleinement conforme à toutes les exigences réglementaires. 2. Preuve disponible indiquant que les propriétaires de la cargaison et le PSL/candidat acceptent que les escortes portent des armes à feu. 3. L'entreprise d'escorte dispose d'une évaluation des risques mettant en avant la nécessité de porter des armes à feu et les conditions dans lesquelles elles peuvent ou non être utilisées. 4. Tout le personnel de la compagnie d'escorte impliqué dans l'acquisition, l'entretien, le stockage, la formation du personnel et le port d'armes à feu répond aux exigences légales et réglementaires locales. La preuve de cette conformité doit être fournie au vérificateur autorisé.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Menaces sûretés IT et Cyber - Option*
E	***Exigences obligatoires***
E.1	Le PSL/candidat doit avoir des politiques de sécurité IT et la cybermenace. Ces politiques peuvent être documentées dans un document séparé ou combiné. Les politiques doivent être expliquées : 1. Les actions du PSL/candidat pour identifier et répondre aux menaces. 2. Les politiques et procédures en place pour protéger, détecter, tester et répondre aux événements de sécurité. 3. Les méthodes de récupération des systèmes informatiques et/ou des données. 4. Le protocole de communication avec les acheteurs/clients pour atténuer l'impact sur la chaîne d'approvisionnement dans les 24 heures suivant la connaissance de l'incident. 5. La manière dont les politiques sont révisées annuellement et mises à jour le cas échéant
E.2	Le PSL/candidat doit disposer d'un programme de formation permettant de sensibiliser les employés à la sécurité de l'information. Cette formation doit : 1. Couvrir les rôles et responsabilités des utilisateurs d'ordinateurs dans le maintien de la sécurité et les avantages qui y sont associés. 2. Avoir un système en place qui garantit que les dossiers des personnes qui reçoivent une formation sont tenus et conservés pendant au moins deux ans.
E.3	Le PSL/candidat doit disposer d'une politique écrite pour s'assurer que des mesures de cybersécurité sont en place avec les sous-traitants et/ou des vendeurs qui assurent : 1. Les exigences de sécurité cybernétique du PSL/candidats sont communiquées aux sous-traitants et/ou aux fournisseurs et intégrées dans les accords. 2. Lorsque les sous-traitants et/ou les fournisseurs ne reconnaissent pas ou refusent d'adopter les exigences de sécurité cybernétique des PSL/candidats, des mesures sont documentées et mises en place afin de réduire les risques pour les exigences de sécurité cybernétique des PSL/candidats et leurs clients.
E.4	Le PSL/demandeur doit avoir mis en place un plan d'atténuation des interruptions de courant qui maintient le courant pendant au moins 48 heures pour les systèmes informatiques critiques, c'est-à-dire l'alimentation électrique ou le générateur de secours.
E.5	Les systèmes d'information du PSL/candidat doivent être équipés de logiciels antivirus et anti-malware sous licence. Le logiciel anti-virus et anti-malware doit contenir les dernières mises à jour.
E.6	Le PSL/candidat doit disposer d'un Plan de Reprise d'Activité informatique (PRA) approprié pour se prémunir des attaques de systèmes compromis, y compris, mais sans s'y limiter, toutes les mesures nécessaires de sauvegarde et de récupération des données et des logiciels.
E.7	Les systèmes d'information des PSL /candidats doivent être sauvegardés. Ces sauvegardes doivent être testées régulièrement, et les données de sauvegarde doivent être cryptées et transférées vers un site secondaire, hors site.

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

Exigences

Section	*Menaces sûreté IT et Cyber Option*
E	***Exigences obligatoires***
E.8	Le PSL/candidats doit mettre en œuvre une politique pour tous les comptes d'utilisateurs afin de gérer et de contrôler l'accès aux systèmes d'information en utilisant des identifiants individuels uniques et des mots de passe forts. Des procédures doivent être mises en place pour garantir : 1. Un programme d'audit de conformité des mots de passe est en place. 2. Un mot de passe initial unique doit être attribué à chaque nouveau compte au moment de sa création. 3. Les mots de passe initiaux ne peuvent pas contenir le nom de l'utilisateur, son numéro d'identification ou suivre un modèle standard basé sur les informations de l'utilisateur. 4. Les mots de passe seront communiqués aux utilisateurs de manière sécurisée, et uniquement après validation de l'identité de l'utilisateur. 5. Les utilisateurs doivent être tenus de changer de mot de passe lors de la première connexion. 6. Les mots de passe doivent être changés au moins tous les 90 jours.

TAPA Copyright © Do Not Copy

10 . Options améliorées

Section	*Dispositifs d'alarme du compartiment à marchandise*	*1. Camions et remorques à côtés rigides*	*2. Camions et remorques à côtés souples*	*3.Fourgonnettes rigides/camions à carrosserie fixe*	*4. Transport routier de conteneurs maritimes*
F	***Exigences obligatoires***				
F.1	Le compartiment à marchandises est correctement équipée/protégée pour détecter une brèche dans le compartiment à marchandises à travers les parois latérales, le toit, l'avant et l'arrière. Cette technologie doit inclure des boucles d'alarme ou un filet intégré. Remarque : Les capteurs de détection de mouvement ou de lumière ne peuvent pas remplacer l'installation physique des dispositifs d'alarme mentionnes ci-dessus	✓	N/A	✓	N/A

© TAPA 2023

F.2	Le dispositif de suivi du compartiment à marchandises ou le système de suivi/télématique du véhicule doit pouvoir envoyer/transmettre en temps réel toute alarme de brèche dans le compartiment marchandise au centre de surveillance (AMC).	✓	N/A	✓	N/A
F.3	Des protocoles d'intervention relatif aux alarmes de brèche dans le compartiment à marchandises sont en place et mis à jour et testés au moins tous les six mois	✓	N/A	✓	N/A
F.4	Il existe une formation des conducteurs et du personnel du centre de surveillance sur l'application relatif aux protocoles de réponse. Cette formation doit être dispensé avant la conduite de marchandise et de marchandise à grande valeur (HVTT). Cette formation est à dispensée tous les deux ans. .	✓	N/A	✓	N/A

TAPA Copyright © Do Not Copy

© TAPA 2023

« À titre d'information, la traduction de la norme dans la langue nationale qui vous est fournie vise à améliorer la compréhension des exigences TAPA 2023. La traduction de la norme a été initiée et validée au mieux de nos connaissances et avec les connaissances de base nécessaires. Toutefois, la version anglaise originale de la norme respective est et demeure pertinente pour l'audit. »

TAPA Copyright © Do Not Copy

Publishing and copyright information

The TAPA copyright notice displayed in this document indicates when the document was last issued.

© TAPA 2023-2026

No copying without TAPA permission except as permitted by copyright law.

Publication history

First published in August 2023

First (present) edition published in August 2023

This Publicly Available Specification comes into effect on 15 September 2023