



Requisiti di sicurezza per autotrasporti

TSR 2023

Appendice D
Container marittimo

TAPA Americhe
5030 Champion Blvd,
G-11 #266 Boca Raton,
Florida 33496
Stati Uniti d'America
www.tapaonline.org
telefono (561) 617-
0096

TAPA Asia Pacifico
1 Paya Lebar Link, #04-01,
Paya Lebar Quarter,
Singapore 408533
www.tapa-apac.org
telefono (65) 6914
0892

TAPA EMEA
Pastoor Ohllaan 39
3451 CB Vleuten
Paesi Bassi
www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461



SOMMARIO

Protocolli di supporto alla gestione e responsabilità	4
9.1 Gestione della sicurezza	4
9.2 Politica e procedure	4
9.3 Indagini e contatti FF.OO.	5
9.4 Registri di ritiro e consegna.....	5
9.5 Analisi dei rischi e parcheggio custodito	5
Protocolli di allenamento	6
9.6 Protocolli di risposta.....	6
Protocolli di monitoraggio e allenamento	6
9.7 Formazione del personale AMC	6
Protocolli On Route	7
9.8 Protocolli di risposta HVTT	7
Integrità della forza lavoro	7
9.9 Screening/Vetting/Controlli dei precedenti/Cessazione (come consentito dalla legge locale) 7	
Sicurezza fisica	8
9.10 Sicurezza motrici	8
9.11 Scompartimento di carico	9
Tecnologia di tracciamento e allarmi	10
9.12 Sistemi di comunicazione bidirezionale	10
9.13 Protocolli di tracciamento e rintracciabilità	10
9.14 Dispositivi di localizzazione e rintracciabilità	11
9.15 Zona cabina di guida	14
9.16 Allarmi del sistema del vano di carico.....	14
9.17 Guasti dei dispositivi di tracciamento	14
9.18 Sistemi di navigazione satellitare	14
Procedure di sicurezza	15
9.19 Rotta programmata	15
9.20 Programma di manutenzione del veicolo	15
9.21 Fermate non programmate.....	15
9.22 Parcheggio custodito.....	16
9.23 Persone non autorizzate	16
9.24 Gestione delle apparecchiature di sicurezza.....	16
9.25 Gestione delle chiavi	17



9.26 Formazione sul ritiro e la consegna	17
9.27 Controlli pre-partenza Driver	17
9.28 Registri dei veicoli TSR.....	17
Protocollo di supporto e responsabilità della gestione	18
9.30 Integrità dei colli e pallets al ricevimento ed alla consegna	18
9.31 Prova di spedizione e ricezione dei registri.....	18
9.32 Presenza del conducente per le operazioni di carico e scarico.....	19
Formazione sulla sicurezza dei conducenti	19
9.33 Pre-alert	19
9.34 Autovalutazione del veicolo prima dell'iscrizione al registro TSR.....	19
9.35 Valutazione continua per garantire la conformità al TSR.....	20

TAPA Copyright © Do Not Copy



Categoria del veicolo : Semirimorchio porta container, chiamato anche telaio intermodale.

Descrizione del veicolo: Il telaio porta container è un tipo di semirimorchio progettato per trasportare in modo sicuro un container intermodale nelle tratte stradali, ad esempio tra porti, scali ferroviari, depositi di container e strutture di spedizione. Il telaio è normalmente dotato di un perno in modo che possa essere collegato ad una motrice attraverso la ralla e un sistema di sollevatori telescopici che possano essere abbassati per fornire sostegno al rimorchio durante il parcheggio quando è sganciato dalla motrice.

Livelli di audit : Livello 1, 2 o 3

Tipo di revisore : IAB (per i livelli 1, 2 e 3)
AA (per il livello 3)

Fabbisogno

Sezione	Protocolli di supporto alla gestione e responsabilità	Livelli di audit		
		1	2	3
9.1.	Gestione della sicurezza			
9.1.1	La direzione deve aver formalmente nominato una persona (AA) per la sicurezza in loco che è responsabile del mantenimento di TAPA TSR, chiusura SCARS, valutazione dei rischi, rapporto di gestione e requisiti di sicurezza della supply chain aziendale. Un'altra persona (oppure la stessa) sarà anche responsabile del monitoraggio del programma TSR. Ciò include la pianificazione dei controlli di conformità, le comunicazioni con gli AA, la ricertificazione, le modifiche allo standard TSR, ecc. Nota: queste persone possono essere dipendenti o terzi sotto contratto per svolgere questo ruolo.	✓	✓	✓
9.2.	Politica e procedure			
9.2.1	L'LSP deve disporre di una politica di sicurezza della supply chain aziendale scritta (politica di sicurezza) e adottata dalla direzione.	✓	✓	✓
9.2.2	Devono essere predisposte procedure specifiche per la gestione del carico di valore elevato a rischio furto (HVTT) in linea con le procedure TSR.	✓	✓	✓



9.2.3	Le procedure specifiche HVTT e TSR sono applicabili anche ai subappaltatori LSP/richiedenti e devono riflettersi in un accordo formale tra tutte le parti.	✓	✓	✓
9.3.	Indagini e contatti FF.OO.			
9.3.1	L'LSP / Richiedente deve documentare una politica scritta e implementata, che viene condivisa con i clienti, per garantire che tutte le perdite di merce durante il trasporto siano indagate. Ciò include, ma non è limitato a: Notifica al cliente di furti sospetti o noti entro 24 ore Un processo di indagine sarà avviato dal LSP / Richiedente nelle indagini di routine sulle perdite. (un diagramma di flusso è una best practice) Dettagliare il tipo di informazioni che possono e non possono essere condivise con un cliente. 4. L'LSP dovrebbe, come best practice, notificare immediatamente alle forze dell'ordine eventuali furti, lesioni/aggressione o danni dolosi presentando una denuncia ufficiale. <i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile indipendentemente dal fatto che la perdita si verifichi mentre il trasporto era sotto il controllo di LSP / richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori o fornitori intermodali. Inoltre, una segnalazione reale o anonima al database degli incidenti TAPA sarebbe molto apprezzata.</i>	✓	✓	✓
9.3.2	L'LSP / richiedente deve mantenere un elenco di contatti critici delle forze dell'ordine (FF.OO.) e deve documentare una procedura, sia per la sua sede principale che per i conducenti, su come contattare e coordinarsi con le forze dell'ordine quando si verifica un evento di furto.	✓	✓	✓
9.4	Registri di ritiro e consegna			
9.4.1	L'LSP/Richiedente deve conservare i registri di tutti i ritiri e delle prove di consegna, per un periodo non inferiore a due anni a cui è possibile accedere quando è necessaria un'indagine sulla perdita.	✓	✓	✓
9.5	Analisi dei rischi e parcheggio custodito			
9.5.1	Il richiedente LSP deve valutare i percorsi e le fermate almeno una volta all'anno per garantire che vengano scelti i percorsi più sicuri per ridurre al minimo il passaggio o le soste in aree ad alto rischio. Queste informazioni devono essere fornite al cliente se richiesto. La valutazione comprende almeno:	✓	✓	✓



	<p>1. Procedure in atto per prevenire ritardi mitigando la congestione del traffico evitabile.</p> <p>2. Procedure in atto per ridurre al minimo i rischi derivanti da ritardi inevitabili lungo il percorso e quando non si è certi di arrivare a destinazione o di raggiungere i parcheggi approvati.</p> <p>3. La prevenzione dei punti caldi della criminalità viene presa in considerazione analizzando i dati sugli incidenti, la consulenza delle FF.OO. e la condivisione dei dati di rete del settore, a seconda dei casi.</p> <p><i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile durante la custodia della merce da parte del LSP / richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori o fornitori intermodali. Può essere necessario completare valutazioni dei rischi separate da parte dell'LSP/richiedente per identificare e affrontare i rischi dei propri operatori terzi.</i></p>			
Sezione	Protocolli di allenamento	Livelli di audit		
		1	2	3
9.6	Protocolli di risposta			
9.6.1	I protocolli di risposta per le segnalazioni devono essere rivisti almeno una volta all'anno per garantire che siano aggiornati; Gli incidenti sono gestiti in modo efficace e i dettagli di contatto sono mantenuti aggiornati.	✓	✓	✓
9.6.2	Come minimo il protocollo di risposta deve includere risposte specifiche per: <ul style="list-style-type: none"> 1. Comunicazioni con le forze dell'ordine 2. Consigli per l'autista 3. Allocazioni di risorse al sito dell'evento secondo necessità 4. Protezione di qualsiasi carico che rimane incustodito ed è vulnerabile. 5. Risposta ad errori del sistema di tracciamento 	✓	✓	✓
Sezione	Protocolli di monitoraggio e allenamento	Livelli di audit		
		1	2	3
9.7	Formazione del personale AMC			
9.7.1	L'LSP / Richiedente deve disporre di un programma per il personale che includa formazione, uso appropriato di dispositivi di localizzazione e altre apparecchiature di sicurezza e protocolli di allarme come indicato nel requisito 9.6 "Protocolli di risposta" O	✓	✓	✓



	avere un contratto in essere con un fornitore di servizi riconosciuto che richieda gli stessi requisiti.			
Sezione	Protocolli On Route	Livelli di audit		
		1	2	3
9.8	Protocolli di risposta HVTT			
9.8.1	<p>L'LSP / Richiedente deve disporre di procedure documentate per:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proteggere il carico HVTT in caso di eventi di security (allerta elevata) 2. Rispondere ad eventi sospetti (avviso basso) 3. Malattia del conducente 4. Guasto del veicolo 5. Scioperi 6. Deviazioni 7. Incidenti stradali 8. Maltempo 9. Il rifiuto della merce in consegna o l'impossibilità di raggiungere il luogo di consegna. <p><i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile durante la custodia della merce da parte del LSP / richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori o fornitori intermodali.</i></p>	✓	✓	✓
Sezione	Integrità della forza lavoro	Livelli di audit		
		1	2	3
9.9	Screening/Vetting/Controlli dei precedenti/Cessazione (come consentito dalla legge locale)			
9.9.1	Il LSP / Candidato deve avere un processo di screening / controllo che include controlli passati sull'occupazione e sui precedenti penali. Lo screening / controllo si applica a tutti i candidati, inclusi dipendenti e appaltatori. Il LSP / richiedente richiederà inoltre l'applicazione di una procedura equivalente alle società appaltatrici che forniscono lavoratori TAS.	✓	✓	✓
9.9.2	Il lavoratore TAS è tenuto a firmare una dichiarazione nella quale conferma di non avere condanne penali in corso e che rispetterà le procedure di sicurezza del LSP / Richiedente.	✓	✓	✓
9.9.3	LSP/Il richiedente avrà accordi in atto per avere le informazioni richieste fornite dall'agenzia e / o dal subappaltatore che fornisce i lavoratori TAS o condurrà personalmente tale screening. Lo	✓	✓	✓



	screening deve includere il controllo dei precedenti penali e controlli dell'occupazione.			
9.9.4	Procedura per trattare con LSP / Richiedente false dichiarazioni della forza lavoro pre e post assunzione.	✓	✓	✓
9.9.5	Procedure per il recupero delle risorse fisiche e l'eliminazione/modifica delle password dalla forza lavoro terminata per includere come minimo: <ol style="list-style-type: none"> 1. ID aziendali 2. Badge di accesso 3. Chiavi 4. Attrezzature e abbigliamento 5. Informazioni sensibili 	✓	✓	✓
9.9.6	Proteggere i dati del cliente: Interrompere l'accesso ai sistemi fisici o elettronici che contengono i dati del cliente (inventario o programmi). È richiesta una procedura documentata.	✓	✓	✓
9.9.7	Elenco attuale della forza lavoro (diretta o in subappaltato) disponibile per la convalida di LSP rispetto alle procedure di integrità della forza lavoro.	✓	✓	✓
9.9.8	Riassunzione: sono in atto procedure per impedire di riassumere forza lavoro se i criteri di rifiuto / cessazione sono ancora validi. Nota: i registri vengono esaminati prima della riassunzione (ad es. background di personale precedentemente licenziato o candidati respinti (precedentemente negata l'assunzione).	✓	✓	✓
9.9.9	LSP manterrà un elenco aggiornato di tutti i conducenti propri e subappaltati qualificati / formati per guidare i veicoli elencati nel registro dei veicoli.	✓	✓	✓
Sezione	Sicurezza fisica	Livelli di audit		
		1	2	3
9.10	Sicurezza motrici			
9.10.1	Le procedure del conducente richiedono che le porte della cabina di guida del veicolo siano bloccate e che tutti i finestrini siano chiusi durante il trasporto, a meno che non sia necessario aprire per le procedure operative.	✓	✓	✓
9.10.2	Utilizzo chiavi del veicolo limitato al conducente e al management del LSP.	✓	✓	✓



9.10.4	Il veicolo deve essere munito di un immobilizzatore del motore che impedisca l'avviamento del motore senza la presenza della chiave di accensione/avviamento del veicolo.	✓		
9.11	Scompartimento di carico			
9.11.1	<p>Sistema di chiusura meccanico in acciaio inossidabile o temprato di alta qualità, dispositivo di bloccaggio ad alta sicurezza pesante installato in modo permanente su tutte le porte dei vani di carico. Non sono ammesse catene, cavi, barre leggere, bulloni / staffe rimovibili ecc. I dispositivi di bloccaggio devono essere utilizzati e bloccati durante l'intero viaggio.</p> <p><i>Note:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Non è ammesso nessun dispositivo temporaneo come catene, cavi, barre leggere, bulloni / staffe rimovibili ecc. da utilizzare.</i> • <i>Ciò potrebbe rendere un container marittimo non più utilizzabile per il trasporto marittimo / fluviale.</i> • <i>Esempi di serrature adatte sono inclusi nel documento di guida sui sistemi di chiusura TAPA.</i> 	✓		
9.11.2	<p>Sistema di chiusura meccanico in acciaio inossidabile o temprato di alta qualità, dispositivo di bloccaggio ad alta sicurezza pesante installato in modo permanente su tutte le porte dei vani di carico</p> <p>O</p> <p>uso di dispositivi temporanei come catene, cavi, barre leggere, bulloni / staffe rimovibili ecc. da utilizzare. I dispositivi di bloccaggio devono essere utilizzati e bloccati durante l'intero viaggio.</p>		✓	
9.11.3	<p>Le serrature devono essere:</p> <p>A. Con funzionamento elettronico, automatico o manuale</p> <p>B. Chiavi o codici di accesso unici (codici / chiavi / password duplicati per aprire serrature diverse non consentiti)</p> <p>C. Le serrature e i dispositivi di fissaggio devono essere in grado di resistere a una forza notevole ed essere a prova di manomissione.</p> <p><i>Note: Fare riferimento alla linea guida TAPA sui sistemi di chiusura per spiegazioni e dettagli.</i></p>	✓	✓	
9.11.4	Porte protette in linea con la politica interna di LSP / richiedente.			✓
9.11.5	Sigilli antimanomissione devono essere utilizzati su tutte le spedizioni dirette e non-stop. I sigilli devono essere certificati ISO 17712 (classificazione I, S o H). L'LSP/richiedente deve disporre di una procedura documentata per garantire che i sigilli siano	✓	✓	✓



	controllati e chi (acquirente, operatore di magazzino o LSP, ecc.) è responsabile dell'applicazione e della rimozione dei sigilli.			
9.11.7	Dispositivo di immobilizzazione del telaio del rimorchio o del contenitore marittimo in posizione quando il rimorchio caricato cade (perno, blocco del carrello di atterraggio o blocco della linea del freno). <i>Nota: non è consentito far cadere/sganciare/sganciare un rimorchio/contenitore carico ai sensi del TSR 1.</i>		✓	✓
Sezione	Tecnologia di tracciamento e allarmi	Livelli di audit		
		1	2	3
9.12	Sistemi di comunicazione bidirezionale			
9.12.1	Sistemi primari e di backup disponibili per sistemi di comunicazione vocale bidirezionale in tempo reale (ad es. telefono cellulare / radio ricetrasmittente) durante l'intero viaggio. È disponibile l'ufficio LSP / richiedente o il sistema AMC di 3rd party in grado di testare automaticamente la funzione di comunicazione vocale; O; È in atto una procedura per garantire che venga eseguita una chiamata di prova delle comunicazioni manuali prima del viaggio.	✓		
9.12.2	Almeno un sistema disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7 per la comunicazione vocale bidirezionale in tempo reale (ad esempio telefono cellulare / radio ricetrasmittente) con LSP / ufficio del richiedente o AMC di 3rd party.		✓	✓
9.13	Protocolli di tracciamento e rintracciabilità			
9.13.1	LSP / Il richiedente deve disporre di un protocollo dettagliato e documentato che includa:	✓		



	<p>1. Tracciamento della motrice 2. Monitoraggio 24/7 3. La possibilità di geofence percorsi e parcheggi 4. Protocolli di risposta documentati per la gestione delle emergenze.</p> <p><i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile durante la custodia della merce da parte del LSP / richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori o fornitori intermodali.</i></p>			
9.13.2	<p>LSP / Il richiedente deve disporre di un protocollo dettagliato e documentato che includa:</p> <p>1. Tracciamento di rimorchi/container carichi quando sono agganciati a una motrice e quando sono disaccoppiati da azioni criminali o per errore. 2. Monitoraggio 24 ore su 24, 7 giorni su 7 3. La possibilità di geofence percorsi e posizioni di parcheggio 4. Protocolli di risposta documentati per la gestione delle emergenze</p>	✓		
9.13.3	<p>LSP / Il richiedente deve disporre di un protocollo dettagliato e documentato che includa:</p> <p>1. Tracciamento del camion/furgone 2. La possibilità di geofence percorsi e posizioni di parcheggio 3. Protocolli di risposta documentati per la gestione delle emergenze</p>		✓	
9.14	Dispositivi di tracciamento e rintracciabilità			
9.14.1	<p>Un dispositivo di localizzazione deve essere installato in un posto nascosto della motrice/furgone e, se disponibili, deve essere in grado di utilizzare almeno due metodi di segnalazione, quali:</p> <p>Metodo 1: 3G o 4G o 5G Metodo 2. SMS/ GPRS tramite GSM Metodo 3. CDMA Metodo 4. Comunicazione satellitare Deve essere dotato di almeno un'antenna nascosta.</p> <p><i>Nota: Nei paesi in cui non sono disponibili due diverse forme di segnalazione, l'LSP/richiedente deve documentarlo all'auditor.</i></p>	✓		
9.14.2	<p>Un dispositivo di localizzazione deve essere installato sul rimorchio/container in un luogo nascosto. Il dispositivo può essere installato internamente o esternamente e, se disponibile,</p>	✓		



	<p>deve essere in grado di utilizzare almeno due metodi di segnalazione, quali: Metodo 1: 3G o 4G o 5G Metodo 2. SMS/ GPRS tramite GSM Metodo 3. CDMA Metodo 4. Dispositivo di localizzazione satellitare Deve essere dotato di almeno un'antenna nascosta.</p> <p><i>Nota: Nei paesi in cui non sono disponibili due diverse forme di segnalazione, l'LSP/richiedente deve documentarlo al revisore.</i></p>			
9.14.3	<p>Un dispositivo di localizzazione deve essere installato in un luogo nascosto nella motrice, se disponibile, deve essere in grado di utilizzare almeno due metodi di segnalazione, quali 3G o SMS/GPRS tramite GSM o CDMA, e deve essere dotato di almeno un'antenna nascosta.</p> <p><i>Nota: Nei paesi in cui non sono disponibili due diverse forme di segnalazione, l'LSP/richiedente deve documentarlo al revisore.</i></p>		✓	
9.14.4	<p>Un dispositivo di localizzazione deve essere installato in una posizione nascosta nella motrice.</p>			✓
9.14.5	<p>L'"intervallo di segnalazione" standard per l'unità di tracciamento della motrice non deve essere inferiore a un rapporto ogni sessanta (60) minuti.</p>			✓
9.14.6	<p>L'"intervallo di segnalazione" standard per le unità di tracciamento della motrice non deve essere inferiore a un rapporto ogni cinque (5) minuti.</p>	✓		
9.14.7	<p>L'"intervallo di segnalazione" standard per le unità di tracciamento nel rimorchio/container non deve essere inferiore a un rapporto ogni cinque (5) minuti.</p> <p><i>Nota: quando il trattore e il rimorchio/container sono legati al trattore ed è presente un efficace sistema di allarme senza vincoli, solo una delle unità deve soddisfare questo standard di frequenza di "segnalazione". Una volta slegate, entrambe le unità di tracciamento dovrebbero riferire in modo indipendente, quindi la capacità di segnalare in modo indipendente deve essere in atto.</i></p>	✓		
9.14.8	<p>L'"intervallo di segnalazione" standard per l'unità di tracciamento nel trattore per autocarri/furgoni non deve essere inferiore a un rapporto ogni trenta (30) minuti.</p>		✓	



9.14.9	I dispositivi di localizzazione nelle motrici/furgoni devono segnalare gli eventi per includere: 1. Manomissione del dispositivo di uno qualsiasi dei sistemi di sicurezza installati 2. Fermo veicolo 3. Stato della batteria del tracker 4. Apertura delle porte dei vani di carico	✓		
9.14.10	Quando vengono utilizzati rimorchi/container, i dispositivi di localizzazione devono segnalare eventi che includono: 1. Sgancio (sgancio) del rimorchio/telaio 2. Manomissione del dispositivo di uno qualsiasi dei sistemi di sicurezza installati. 3. Arresto camion/rimorchio/container 4. Stato della batteria del tracker	✓		
9.14.11	I dispositivi di localizzazione nelle motrici devono essere dotati di una batteria di riserva in grado di mantenere la capacità di segnalazione del tracker per almeno 24 ore ad una velocità di "segnalazione" non inferiore a una "segnalazione" ogni cinque minuti mentre il rimorchio è sganciato.	✓		
9.14.12	Quando vengono utilizzati rimorchi/container, i dispositivi di localizzazione devono essere dotati di una batteria di riserva in grado di mantenere la capacità di segnalazione dell'inseguitore per almeno 24 ore ad una velocità di "segnalazione" non inferiore a una "segnalazione" ogni cinque minuti mentre il rimorchio è sganciato.	✓		
9.14.13	AMC deve essere in grado di modificare (aumentare o diminuire) e controllare da remoto, la frequenza di "segnalazione" per tutti i dispositivi di localizzazione TSR 1 (camion / trattore furgone / rimorchio / container).	✓		
9.14.14	LSP / Il richiedente deve disporre di un protocollo dettagliato e documentato che includa: 1. Prima del carico: <ul style="list-style-type: none"> • Controllare la durata residua della batteria di tutti i dispositivi di localizzazione da utilizzare • Effettuare un test funzionale di tutti i dispositivi di rilevamento e di allarme da utilizzare. • Registrare i risultati dei test e delle verifiche 2. Quando carico e pronto per la partenza <ul style="list-style-type: none"> • Completare un test funzionale di tutti i dispositivi di localizzazione da utilizzare, esclusi i portelloni di 	✓		



	carico e gli eventuali sensori di allarme / dispositivi di rilevamento interni del vano di carico. <ul style="list-style-type: none"> Registrare dei risultati dei test e delle verifiche 			
9.15	Zona cabina di guida			
9.15.1	Allarme silenzioso attivato manualmente (allarme di minaccia/pulsante panico) installato alla portata del conducente che deve inviare un segnale all'HQ dell'LSP / richiedente e/o AMC di terze parti. Un dispositivo mobile silenzioso deve essere disponibile se il conducente ha criteri pre-approvati per lasciare la cabina (malattia, incidente, incidente di emergenza, ecc.).	✓	✓	
9.15.2	Allarme acustico locale se si verifica l'ingresso non autorizzato nella cabina di guida.	✓		
9.15.3	Procedure di monitoraggio e risposta agli allarmi locali e di manutenzione in atto, testate e riviste almeno ogni sei mesi.	✓	✓	
9.16	Allarmi del sistema del vano di carico			
9.16.1	L'apertura non autorizzata delle porte del vano di carico invia un segnale al AMC.	✓		
9.16.2	Apertura non autorizzata delle porte del vano di carico Attiva un allarme acustico (acustico) ad alti decibel.	✓		
9.16.3	Procedura di gestione di apertura non autorizzata delle porte dei vani di carico in atto, testate e riviste almeno ogni 12 mesi.	✓		
9.17	Guasti dei dispositivi di tracciamento			
9.17.1	Procedure in atto, testate e riviste almeno ogni sei mesi, per le risposte al guasto del dispositivo di localizzazione.	✓		
9.17.2	Il sistema di localizzazione deve avvisare e inviare un segnale all'AMC in caso di guasto del dispositivo di localizzazione o perdita del segnale GPS.	✓		
9.18	Sistemi di navigazione satellitare			
9.18.1	Sistema di navigazione satellitare installato (pianificatore di percorso) che riconosce deviazioni, ingorghi, ecc. per evitare inutili soste o ritardi.	✓	✓	✓
9.18.2	Nel sistema di navigazione deve essere installata e in uso l'ultima versione del software disponibile.	✓	✓	✓



9.18.3	La procedura in atto per garantire l'invio di LSP / richiedente e AMC ove utilizzato, deve confermare tutte le modifiche di rotta dovute alla guida del sistema di navigazione.	✓	✓	✓
Sezione	Procedure di sicurezza	Livelli di audit		
		1	2	3
9.19	Instradamento programmato			
9.19.1	L'LSP/ richiedente ha rotte pianificate.	✓	✓	✓
9.19.2	L'LSP/ richiedente ha fermate e soste pianificate.	✓	✓	
9.19.3	LSP/Il richiedente deve segnalare al cliente modifiche ad hoc ai percorsi e fermate o ritardi dovuti a eventi imprevisti, a meno che il cliente non abbia formalmente comunicato di non farlo.	✓		
9.20	Programma di manutenzione del veicolo			
9.20.1	L'LSP/richiedente deve documentare i programmi di manutenzione del veicolo in conformità con le specifiche del produttore.	✓	✓	✓
9.21	Fermate non programmate			
9.21.1	Procedure in atto che richiedano che, in circostanze normali, il conducente(i) possano lasciare il veicolo solo in orari e luoghi approvati.	✓		
9.21.2	Un protocollo dettagliato e documentato deve essere messo in atto per le fermate non programmate, ad esempio per affrontare un'emergenza medica o un incidente / guasto che include: <ul style="list-style-type: none"> 1. Procedure autista: <ul style="list-style-type: none"> a. Notificare il disponente b. Blocca tutte le porte e attiva tutti i dispositivi di sicurezza. c. L'AMC di tracciamento deve essere notificato 2. Procedure AMC <ul style="list-style-type: none"> a. Il camion e/o la spedizione devono essere costantemente monitorati in tempo reale fino a quando non è in grado di tornare in transito. 3. Procedure LSP <ul style="list-style-type: none"> a. L'LSP/richiedente deve disporre di un protocollo per fornire protezione alla spedizione per una sosta non pianificata prolungata. 	✓		



	<p>b. L'LSP/Richiedente deve informare l'Acquirente entro 24 ore di tale incidente.</p> <p><i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile durante la custodia della merce da parte della LSP/Richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori del trasporto su strada.</i></p>			
9.21.3	Un protocollo dettagliato e documentato deve essere messo in atto se il conducente deve lasciare camion e rimorchio. Tutte le porte devono essere chiuse a chiave e gli allarmi (se presenti) devono essere attivati.		✓	✓
9.22	Parcheggio custodito			
9.22.1	Il manuale / istruzioni del conducente deve elencare i parcheggi autorizzati e vietati, i luoghi di sosta.	✓	✓	✓
9.22.2	I camion/furgoni/rimorchi/container carichi non devono mai essere lasciati incustoditi a meno che non si trovino in un'area di parcheggio sicura definita in anticipo (con il cliente) che sia stata inclusa nel processo di valutazione del rischio dell'LSP.	✓		
9.22.3	Il conducente deve controllare, prima e dopo ogni fermata / riposo, l'integrità del veicolo, delle serrature e dei sigilli. Esito dei controlli da registrare e conservare per un (1) mese.	✓		
9.22.4	Il LSP / Richiedente deve disporre di una politica in atto per identificare e implementare l'uso di parcheggi sicuri per i camion carichi. Ciò include, ma non si limita a: <ul style="list-style-type: none"> 1. Processo decisionale per quali parcheggi utilizzare. 2. Elenco aggiornato di parcheggi approvati. 3. Azioni da intraprendere quando non è disponibile un parcheggio approvato. 4. Un elenco di eventuali opzioni o azioni di parcheggio vietate. 	✓	✓	✓
9.23	Persone non autorizzate			
9.23.1	Non sono ammesse persone non autorizzate nel veicolo. Il LSP / Richiedente deve disporre di politiche e procedure per impedire la presenza di persone non autorizzate a bordo (ad esempio autostoppisti, amici, parenti non alla guida, bambini, ecc.).	✓	✓	✓
9.24	Gestione delle apparecchiature di sicurezza			
9.24.1	Il LSP / Richiedente deve aver documentato e implementato procedure che includano:	✓	✓	✓



	<p>1. La gestione e il controllo dei sigilli delle porte dei vani di carico</p> <p>2. La gestione e il controllo delle serrature delle porte, serrature bloccaralla e altre attrezzature di sicurezza delle porte, laddove utilizzate.</p>			
9.25	Gestione delle chiavi			
9.25.1	Il LSP / Richiedente deve aver documentato e implementato le procedure in atto per la gestione sicura delle chiavi per veicolo, lucchetti, ecc.	✓	✓	✓
9.26	Formazione sul ritiro e la consegna			
9.26.1	L'LSP/Richiedente deve formare i conducenti/co-conducenti sulle procedure di ritiro e consegna per prevenire inganni e frodi.	✓	✓	✓
9.27	Controlli pre-partenza Driver			
9.27.1	L'LSP deve documentare i controlli pre-partenza che garantiscono l'idoneità alla circolazione del veicolo in conformità con le normative locali. Il conducente deve registrare i controlli completati. Per le tratte LTL (fermate multiple), questi controlli sono richiesti solo alla prima partenza del giorno. Nota: Per le rotte TSR-1 il controllo pre-partenza deve includere anche l'integrità del rimorchio, le serrature e i sigilli. I relativi registri devono essere conservati per un (1) mese.	✓	✓	✓
9.27.2	Le anomalie rilevate durante il controllo pre-partenza devono essere segnalate all'head quarter del LSP / richiedente e qualsiasi ritardo o deviazione derivante dalle eccezioni deve essere coerente con gli standard TSR. Le procedure devono far parte del manuale del conducente / istruzioni scritte.	✓	✓	✓
9.27.3	Il richiedente LSP/richiedente deve documentare le procedure per garantire l'impiego di conducenti e attrezzature in grado di viaggiare fino alla prima fermata programmata senza interruzioni evitabili (ad esempio carburante, soste per i pasti, riparazioni programmate, tempi di guida regolamentati, ecc.).	✓	✓	✓
9.28	Registri dei veicoli TSR			
9.28.1	I veicoli da utilizzare nell'ambito del TSR devono essere elencati nel registro dei veicoli TSR del LSP / richiedente. Non esiste un formato specifico per il registro, tuttavia, deve includere almeno le seguenti informazioni per tutti i veicoli/unità da includere nel sistema di certificazione: 1. Informazioni di identificazione del trattore/mortice	✓	✓	✓



	2. Informazioni di identificazione del telaio del rimorchio/container 3. Livello TSR 4. Data/e degli audit, delle ispezioni e delle autovalutazioni 5. Una registrazione di eventuali non conformità o altre eccezioni Data delle correzioni di non conformità/eccezioni			
Sezione	Protocollo di supporto e responsabilità della gestione	Livelli di audit		
		1	2	3
9.29.1	Programma di formazione Security Threat Awareness condotto con i conducenti e documentato nei registri dei conducenti. Tale formazione, come minimo, comprende: <ol style="list-style-type: none"> 1. Consapevolezza delle minacce 2. Risposta alla rapina 3. Controllo veicoli 4. Riconoscimento delle minacce 5. Selezione e utilizzo del parcheggio custodito 6. Risposte appropriate agli eventi minacciosi 7. Comunicazione con la polizia e la direzione aziendale. 8. Questa formazione deve essere fornita prima di guidare un carico di merci HVTT e successivamente ogni due (2) anni <p><i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile durante la custodia della merce da parte del LSP / richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori o fornitori intermodali.</i></p>	✓	✓	✓
9.30	Integrità dei colli e pallet verificata al ricevimento e alla consegna			
9.30.1	L'LSP/richiedente deve disporre di procedure documentate che richiedano la verifica del numero di scatole e pallet prima del carico e dopo lo scarico. La documentazione di verifica di tali procedure deve essere conservata per non meno di due anni.	✓	✓	✓
9.31	Prova di spedizione e ricezione dei registri			
9.31.1	Tutte le merci devono essere verificate rispetto ai documenti di spedizione e ai manifesti per garantire la corretta marcatura, i pesi, i conteggi e le istruzioni di manipolazione specifiche (a seconda dei casi).	✓	✓	✓
9.31.2	I documenti di trasporto devono essere compilati, accurati e leggibili e devono contenere almeno: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ora e data di ritiro/consegna 2. Firma del conducente e nome stampato 3. Firme del personale di spedizione e di ricezione 4. Dettagli sulla spedizione ed eventuali istruzioni speciali. 	✓	✓	✓



9.31.3	L'LSP / Richiedente deve conservare i registri di tutti i ritiri e le prove di consegna per un periodo non inferiore a due anni a cui è possibile accedere se è necessaria un'indagine sulla perdita di merce.	✓	✓	✓
9.31.4	Accesso ai documenti di spedizione e alle informazioni sui beni del cliente controllati, monitorati e registrati, in base al principio del "need to know".	✓	✓	✓
9.31.5	Documenti di spedizione custoditi fino alla distruzione.	✓	✓	✓
9.31.6	Formazione sulla consapevolezza della sicurezza dei dati fornita al personale che ha accesso alle informazioni.	✓	✓	✓
9.32	Presenza del conducente per le operazioni di carico e scarico			
9.32.1	A meno che non sia vietato dalle politiche del mittente o del destinatario, la politica LSP / Richiedente deve documentare che i conducenti devono essere presenti per il carico e lo scarico per confermare il conteggio dei pezzi. Se le politiche del mittente o del destinatario vietano questa pratica, tali politiche devono essere disponibili per la verifica.	✓	✓	✓
Sezione	Formazione sulla sicurezza dei conducenti	Livelli di audit		
		1	2	3
9.33	Procedura di pre-avviso in atto			
9.33.1	Laddove richiesto dall'Acquirente, procedura di pre-avviso applicata alle spedizioni in entrata e/o in uscita. I dettagli devono essere concordati dal cliente e da LSP / richiedente. I dettagli suggeriti includono: 1. Orario di partenza 2. Orario di arrivo previsto 3. Nome dell'azienda di autotrasporti 4. Nome del/degli autisti 5. Dettagli della targa del veicolo 6. Informazioni sulla spedizione (numero di pezzi, peso, numero di polizza di carico, ecc.) 7. Numeri di sigillo del rimorchio/container <i>Nota: Tutto quanto sopra è applicabile durante la custodia della merce da parte del LSP / richiedente o dei suoi partner di servizi, subappaltatori o fornitori intermodali.</i>	✓	✓	✓
9.34	Autovalutazione del veicolo prima dell'iscrizione al registro TSR			
9.34.1	Il richiedente LSP / deve avere prove documentate che tutti i veicoli (camion / furgoni e rimorchi / telaio container) nel registro	✓	✓	✓



	dei veicoli TSR sono stati valutati e soddisfano i requisiti del TSR TAPA.			
9.35	Valutazione continua per garantire la conformità al TSR			
9.35.1	L'LSP/Richiedente deve disporre di prove documentate che tutte le successive autovalutazioni da parte dell'LSP/Richiedente (programma fisso o rolling – riguardante tutti i veicoli iscritti nel registro dei veicoli TSR) sono auto-rivalutate almeno una volta ogni 12 mesi dall'LSP/Richiedente e le registrazioni associate conservate a fini di audit.	✓	✓	✓

TAPA Copyright © Do Not Copy



A titolo informativo: la traduzione dello standard nella lingua locale fornita ha lo scopo di migliorare la comprensione dei requisiti TAPA 2023. La traduzione dello standard è stata avviata e convalidata al meglio delle nostre conoscenze e convinzioni e con la conoscenza delle basi necessarie. Tuttavia, la versione originale inglese del rispettivo standard è e rimane decisiva per l'esame.

Pubblicazione e informazioni sul copyright

L'avviso di copyright TAPA visualizzato in questo documento indica quando il documento è stato emesso l'ultima volta.

© TAPA 2023-2026

Nessuna copia senza autorizzazione TAPA, ad eccezione di quanto consentito dalla legge sul copyright.

Cronologia della pubblicazione

Publicato per la prima volta nell'agosto 2023

Prima edizione (presente) pubblicata nell'agosto 2023

Questa specifica disponibile al pubblico entrerà in vigore il 15 settembre 2023