



# Requisiti di sicurezza per autotrasporti TSR 2023

*Standard TAPA*

TAPA Americhe  
5030 Champion Blvd,  
G-11 #266 Boca Raton,  
Florida 33496  
Stati Uniti d'America  
[www.tapaonline.org](http://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](http://www.tapa-apac.org)  
telefono (65) 6914  
0892

TAPA EMEA  
Pastoor Ohlleen 39  
3451 CB Vleuten  
Paesi Bassi  
[www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)  
Tel. +31 19573461



# TSR 2023



---

## TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS

---



## Sommario

---

<b>1</b>	<b>Introduzione</b>	
1.1	Scopo di questo documento TSR.....	5
1.2	Risorse per l'implementazione di TAPA TSR.....	5
1.3	Protezione delle linee di condotta e delle procedure del LSP.....	5
<b>2</b>	<b>Informazioni su TAPA</b>	
2.1	Obiettivo di TAPA.....	6
2.2	Mission di TAPA.....	6
2.3	Contatti TAPA.....	6
<b>3</b>	<b>Standard TAPA</b>	
3.1	Gli Standard di Security TAPA.....	7
3.2	Implementazione.....	7
<b>4</b>	<b>Orientamento legale</b>	
4.1	Ambito di Applicazione.....	8
4.2	Traduzione.....	8
4.3	Il marchio "TAPA".....	8
4.4	Limiti di Responsabilità.....	8
<b>5</b>	<b>Contratti e subappalti</b>	
5.1	Contratti.....	9
5.2	Subappalto.....	9
<b>6</b>	<b>Certificazione TAPA TSR</b>	
6.1	Livelli di classificazione TSR.....	10
6.2	Pre-certificazione.....	10
6.3	Requisiti modulari.....	10
6.4	Miglioramenti facoltativi.....	11
6.5	Autocertificazione.....	12
6.6	Audit dei veicoli.....	13
6.7	Generalità.....	15
6.8	Ricertificazione.....	16
<b>7</b>	<b>Follow-up dell'audit</b>	
7.1	Azione correttiva/ SCAR.....	17
7.2	Monitoraggio della conformità.....	17
7.3	Indagine e risoluzione dei reclami TAPA.....	18



## Sommario

---

### 8 Deroghe

8.1 Panoramica.....	19
8.2 Processo aziendale sulle Deroghe.....	19

### 9 Appendici

Dettagli .....	21
----------------	----

### 10 Opzioni TSR Enhanced

A. Ruoli e responsabilità del centro di monitoraggio degli allarmi .....	22
B. Sistemi di Chiusura.....	27
C. Trasferimento ferroviario / Monitoraggio .....	28
D. Livelli di servizio della compagnia di scorta .....	30
E. IT e minacce informatiche .....	32
F. Dispositivi di allarme del vano di carico.....	34

◆◆◆

TAPA Copyright © Do Not Copy



## 1. Introduzione

---

### 1.1 Scopo di questo documento TSR

Questo documento TSR (Trucking Security Requirements) rappresenta lo standard ufficiale TAPA per i servizi di trasporti in sicurezza. Si tratta di uno standard globale comune che può essere utilizzato negli accordi commerciali / di security tra acquirenti e fornitori di servizi logistici (LSP) e / o altri soggetti che richiedono la certificazione.

Nello sviluppo di questo standard, TAPA riconosce le molteplici differenze nel modo in cui i servizi di autotrasporto sono forniti a livello globale, regionale e persino all'interno delle aziende, e che il TSR può applicarsi a tutti o parte dei servizi forniti da un LSP / richiedente. A seconda della complessità e delle dimensioni della catena di fornitura, la conformità agli standard TAPA può essere raggiunta attraverso un singolo LSP / richiedente o più LSP / candidati e subappaltatori qualificati.

#### Ambito di Applicazione

Il TSR può applicarsi a:

- Tutti i carichi che devono essere trasportati in conformità con il TSR TAPA
- Veicoli in leasing o di proprietà, rimorchi o container utilizzati per il trasporto di merci da uno o più segmenti stradali.
- LSP/Richiedente ha gestito o subappaltato veicoli, rimorchi o container utilizzati per il trasporto di merci su uno o più segmenti stradali.

#### Audience

Gli utilizzatori tipici degli standard TAPA sono:

- Clienti (Buyers)
- LSP/Richiedenti
- Forze dell'ordine o altre organizzazioni governative
- Organizzazioni professionali della supply chain
- Assicuratori

### 1.2 Risorse per l'implementazione di TAPA TSR

Le risorse per soddisfare i requisiti del TSR sono sotto la responsabilità a spese dell'LSP/Richiedente, a meno che non sia stato definito o concordato diversamente tra il Cliente (Buyer) e l'LSP/Richiedente.

### 1.3 Protezione delle linee di condotta e delle procedure LSP

Le copie dei documenti relativi alle linee di condotta aziendali e alle procedure di security saranno presentate al Cliente (Buyer) solo in conformità con gli accordi di divulgazione firmati tra LSP/Richiedente e Cliente (Buyer) e saranno trattate come informazioni riservate.



## **2. Informazioni su TAPA**

---

### **2.1 Obiettivo di TAPA**

La sicurezza del carico è una delle maggiori sfide supply chain per i fabbricanti di prodotti di valore e ad alto rischio e per i loro fornitori di servizi logistici.

La minaccia non proviene più solo dai criminali occasionali. Oggi, le organizzazioni criminali operano a livello globale e utilizzano attacchi sempre più sofisticati contro veicoli, locali e personale per raggiungere i loro obiettivi.

TAPA è un forum unico che riunisce produttori globali, fornitori di servizi logistici, trasportatori di merci, Forze dell'Ordine e altre parti interessate con l'obiettivo comune di ridurre le perdite delle supply chain internazionali. L'obiettivo principale di TAPA è la prevenzione dei furti attraverso l'uso dell'intelligence in tempo reale e delle più recenti misure preventive.

### **2.2 Mission di TAPA**

La missione di TAPA è aiutare a proteggere il patrimonio dei membri riducendo al minimo le perdite di merci nella supply chain. TAPA raggiunge questo obiettivo attraverso lo sviluppo e l'applicazione di standard di sicurezza globali, pratiche di settore riconosciute, tecnologia, ormazione, benchmarking, collaborazione normativa e identificazione proattiva delle tendenze criminali e delle minacce alla sicurezza della supply chain.

### **2.3 Contatti TAPA**

TAPA è composta da tre regioni (Americhe, Asia Pacifico ed EMEA) per fornire servizi a tutti i suoi membri globali. Per ulteriori informazioni, visitare il sito:

- Americhe:  
[www.tapaonline.org](http://www.tapaonline.org)
- Asia Pacifico:  
[www.tapa-apac.org](http://www.tapa-apac.org)
- [www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)  
EMEA



## 3. Standard TAPA

---

### 3.1 Gli Standard di Security TAPA

I seguenti standard globali di sicurezza di TAPA sono stati creati per garantire il trasporto e lo stoccaggio sicuro di merci ad alto valore, e sono mirati alla prevenzione dei furti:

- I requisiti di sicurezza per i magazzini (FSR) rappresentano gli standard minimi specifici per *il deposito sicuro, o lo stoccaggio in transito*, all'interno della supply chain.
- I requisiti di sicurezza per gli automezzi (TSR) si concentrano esclusivamente sul trasporto via camion e rappresentano gli standard minimi specifici per *il trasporto di prodotti su strada* all'interno della Supply chain.

Gli standard di sicurezza globali TAPA vengono rivisti e aggiornati secondo necessità ogni tre anni.

Questo documento riguarda solo il TSR e spiega la certificazione TAPA TSR nella Sezione 6.

### 3.2 Implementazione

Il successo dell'implementazione degli standard di security TAPA dipende dalla collaborazione tra LSP (Logistics Service Providers) / Richiedenti, Clienti (Buyers-Proprietari del carico) e Auditor autorizzati TAPA.

## 4. Orientamento giuridico

---

### 4.1 Ambito di Applicazione

Il TSR è uno standard globale e tutte le sezioni dello standard sono obbligatorie a meno che non venga concessa un'eccezione attraverso il processo di deroga ufficiale. (Vedi sezione 8).

### 4.2 Traduzione

Nelle aree geografiche in cui l'inglese non è la prima lingua e in cui la traduzione è necessaria e applicabile, è responsabilità del LSP/Richiedente e dei suoi rappresentanti garantire che qualsiasi traduzione del TSR, o di qualsiasi sua parte, rifletta accuratamente le intenzioni di TAPA nello sviluppo e nella pubblicazione di questi standard.

### 4.3 Il marchio "TAPA"

"TAPA" è un marchio registrato della Transported Asset Protection Association e non può essere utilizzato senza l'espressa autorizzazione scritta di TAPA attraverso i suoi uffici regionali ufficialmente riconosciuti. Gli Standard TAPA e il materiale associato sono pubblicati da e attraverso TAPA stessa e non possono essere rivisti o modificati da nessuno senza l'espressa autorizzazione scritta di TAPA. L'uso improprio del marchio TAPA può comportare la rimozione della certificazione o un'azione legale.

### 4.4 Limiti di responsabilità

Con la pubblicazione di questi Standard, TAPA non fornisce alcuna garanzia o assicurazione che eventuali eventi di furto della merce saranno prevenuti, indipendentemente dal fatto che gli Standard siano pienamente utilizzati e correttamente implementati. Qualsiasi responsabilità che possa derivare da un furto di merci in transito o da qualsiasi altra perdita di merce in transito ai sensi degli Standard TSR sarà a carico del LSP / Richiedente e / o del Cliente (Buyer) in conformità con i termini e le condizioni del contratto in essere tra loro e con le leggi o gli statuti applicabili nella giurisdizione in questione.





## 5. Contratti e subappalti

---

### 5.1 Contratti

Il trasporto, lo stoccaggio, la protezione e la gestione in sicurezza dei beni del Cliente (Buyer) sono di competenza del LSP/Richiedente, dei suoi rappresentanti e subappaltatori per tutta la durata della raccolta, del transito, dello stoccaggio e della consegna, come specificato in una liberatoria o contratto.

Laddove il TSR sia citato o incluso nel contratto tra LSP/Richiedente e il Cliente (Buyer), deve essere menzionato anche nel programma di security del LSP/Richiedente.

LSP/Richiedente deve fornire Cliente (Buyer) la prova della certificazione TSR e, se del caso, la prova che i requisiti TSR sono stati soddisfatti. Inoltre, qualsiasi presunta inadempienza da parte dell'LSP/Richiedente nell'attuazione dei requisiti TSR sarà risolta secondo i termini del contratto negoziato tra il Cliente (Buyer) e l'LSP/Richiedente.

### 5.2 Subappalti

Il subappalto del carico include il requisito contrattuale per cui il subappaltatore dell'LSP/Richiedente soddisfi tutti gli standard TSR.



## 6. Certificazione TAPA TSR

---

### 6.1 Livelli di classificazione TSR

Il TSR Prevede tre possibili livelli di classificazione (per i veicoli dichiarati nel registro dei veicoli) e sono:

- Livello 1 = Protezione di sicurezza elevata
- Livello 2 = protezione di sicurezza moderata
- Livello 3 = Protezione di sicurezza di base

Nel processo di certificazione può essere utilizzata una combinazione di livelli di classificazione. Laddove i Clienti (Buyers) richiedano un livello minimo di classificazione per le loro operazioni, è responsabilità del Cliente (Buyer) negoziare il livello di classificazione richiesto direttamente con l'LSP/Richiedente.

L'organizzazione può scegliere le seguenti quattro opzioni (Tabella 1) per dimostrare la conformità ed essere certificata secondo gli standard di security TAPA.

Gli LSP/Richiedenti devono garantire che uno IAB o un AA siano incaricati di completare il processo di audit e certificazione.

Prima dell'inizio dell'audit di certificazione, i LSP/i candidati devono:

- Informare lo IAB o l'AA circa il livello di sicurezza scelto nel processo di certificazione.
- Avere il proprio LSP Auditor Autorizzato (LSP AA) in atto.

Opzione esternalizzata LSP AA:

Se non è disponibile alcun LSP AA all'interno dell'azienda, è possibile subappaltare a una terza persona, a patto che la persona scelta soddisfi tutti i criteri di formazione e certificazione stability da TAPA. La persona scelta deve aver ottenuto una certificazione AA.

### 6.2 Pre-certificazione

Poiché sono disponibili più opzioni per ottenere la certificazione, è necessario completare un modello di audit personalizzato messo a disposizione da TAPA per fornire i requisiti di audit per la certificazione.

### 6.3 Requisiti modulari

I servizi di trasporto di veicoli su strada possono comportare complessi accordi operativi e commerciali. Per mitigare le minacce alla security, i Clienti (proprietari di merci) e i fornitori di servizi di trasporto (LSP / Richiedenti) hanno bisogno di più opzioni disponibili per specificare e mantenere requisiti di security minimi obbligatori accettabili. Per affrontare questa complessità, TAPA ha sviluppato TSR come standard modulare per consentire all'industria di selezionare la modalità di trasporto appropriata per le proprie esigenze.

## 6. Certificazione TAPA TSR

Il conseguimento della certificazione di security TSR desiderata e appropriata per i servizi di trasporto di veicoli su strada può richiedere l'utilizzo di una combinazione di moduli TSR e livelli di classificazione.

**Tabella 1**

Ref#	Modulo	Descrizione	Livello	Tipo di revisore
6.3.1	Camion con fianchi rigidi	Camion + rimorchio a cassone rigido	1, 2 o 3	IAB AA
6.3.2	Camion con fianchi morbidi	Camion + rimorchio laterale a tendina	3	IAB AA
6.3.3	Furgoni rigidi / camion a cassone fisso	Furgone o camion con vano di carico dedicato	1, 2 o 3	IAB AA
6.3.4	Container marittimo	Solo segmento del trasporto su strada	1, 2 o 3	IAB AA

**Panoramica del tipo di veicolo**



### Certificazione IAB (Livelli 1, 2 e 3)

Se l'audit viene completato con successo, lo IAB rilascia un certificato che indica che il richiedente è ora certificato TAPA TSR con elenchi dei livelli di certificazione, delle operazioni e delle sedi appropriati. Lo IAB notificherà a TAPA i risultati dell'audit fornendo una copia del certificato rilasciato e altre informazioni pertinenti precedentemente concordate tra TAPA e IAB.

### 6.4 Miglioramenti facoltativi

TSR include miglioramenti opzionali che sono considerati un livello di protezione superiore che può essere utilizzato in aggiunta ai moduli. I miglioramenti facoltativi devono essere selezionati dal richiedente LSP / o dal suo Cliente (Buyer) come requisiti aggiuntivi per le loro esigenze di sicurezza operativa. Quando vengono



## 6. Certificazione TAPA TSR

selezionati miglioramenti facoltativi nella valutazione pre-certificazione per far parte dell'audit di certificazione, tutti i requisiti diventano obbligatori.

**Tabella 2**

Ref#	Miglioramento opzionale	Descrizione	Tipo di controllo
6.4.1	Monitoraggio	Tracciamento, allarmi e risposta dei veicoli	TAPA IAB AA
6.4.2	Sistemi di chiusura	Serrature e sistemi per proteggere il vano di carico	TAPA IAB AA
6.4.3	Trasferimento ferroviario / Monitoraggio	Ulteriori controlli di convalida e misure di controllo di veicoli, rimorchi e/o container marittimi al momento della consegna a terzi partito Operatori di terminali ferroviari	TAPA IAB AA
6.4.4	Escorts	Veicoli di scorta armati o disarmati soggetti alla legge locale	TAPA IAB AA
6.4.5	Minacce all'IT e alla sicurezza informatica	Mitigazione per ridurre le minacce informatiche e informatiche al personale, alle reti, ai veicoli e alle merci nel trasporto stradale	TAPA IAB AA
6.4.6	Dispositivo di allarme del vano di carico	Dispositivi di protezione e allarme per le pareti del vano di carico	TAPA IAB AA

Se l'audit viene completato con successo, lo IAB deve includere nel certificato TSR originale un elenco dei miglioramenti opzionali appropriati e per i quali la certificazione TSR è pertinente.

## 6.5 Autocertificazione

### Autocertificazione (solo livello 3)

L'autocertificazione TSR è destinata ad essere un'opzione entry level semplificata per gli standard TAPA. La persona che completa l'audit di certificazione deve essere un AA direttamente associato al LSP / Richiedente. TAPA convaliderà la presentazione dell'audit e rilascerà certificati per un risultato positivo dell'audit.

Solo 1 livello di classificazione per un'operazione può essere incluso in un'autocertificazione.

I miglioramenti opzionali TSR non possono essere inclusi nelle opzioni di autocertificazione TSR.



## 6. Certificazione TAPA TSR

Le autocertificazioni di livello 3 devono essere eseguite da un auditor autorizzato (AA). Un AA può essere un dipendente / consulente, che ha completato la formazione rispetto alla versione corrente dello standard TAPA, ha superato l'esame pertinente ed è registrato da TAPA come TSR AA.

La tabella 3 illustra le opzioni di autocertificazione. Tutti i requisiti sono obbligatori.

**Tabella 3**

Ref#	Modulo	Descrizione	Livello	Tipo di revisore
6.5.1	Camion con fianchi rigidi	Camion + rimorchio a cassone rigido	3	LSP/ Richiedente AA
6.5.2	Camion con fianchi morbidi	Camion + rimorchio laterale a tendina	3	LSP/ Richiedente AA
6.5.3	Furgoni rigidi / camion a cassone fisso	Furgone o camion con vano di carico dedicato	3	LSP/ Richiedente AA
6.5.4	Container marittimo	Solo segmento del trasporto su strada	3	LSP/ Richiedente AA

### 6.6 Audit dei veicoli

L'AA deve ispezionare fisicamente un numero adeguato di veicoli. TAPA riconosce che togliere i veicoli dalla strada per l'ispezione può essere costoso e dispendioso in termini di tempo per il richiedente LSP.

Con trenta giorni di anticipo, l'LSP/richiedente deve fornire all'AA il registro dei veicoli da certificare. Da questo elenco, l'AA sceglie un campione di veicoli da ispezionare che contiene tre volte il numero effettivo da ispezionare. L'LSP/richiedente può quindi selezionare da questo elenco campione i veicoli effettivi da ispezionare.

Per ridurre al minimo le spese e mantenere la validità del processo di controllo, è necessario che si verifichino le seguenti funzioni:

- LSP / Il richiedente deve assicurarsi che almeno tre (3) veicoli siano inclusi e mantenuti nel proprio schema TSR per poter beneficiare della certificazione TSR.
- L'LSP/richiedente è tenuto a tenere un registro dei veicoli di tutti i veicoli immatricolati sotto il TSR.
- Il registro dei veicoli deve includere tutti i nuovi veicoli aggiunti alla flotta dopo la certificazione / ricertificazione.

### Categorie dimensionali e requisiti di ispezione per TSR LSP/richiedente

La categoria è un'indicazione della quantità di veicoli in un programma LSP/richiedente, ma può essere una combinazione di diversi livelli TSR o tutti dello stesso livello TSR. L'intenzione è quella di consentire ai richiedenti LSP di introdurre veicoli aggiuntivi e modificare i livelli di classificazione in modo flessibile ma controllato.



## 6. Certificazione TAPA TSR

**Tabella 4: Dimensione del campione di audit: veicoli**

Dimensioni della flotta	Numero di veicoli immatricolati nel registro dei veicoli	Numero di veicoli da sottoporre ad audit
Piccolo	3-30	3 dei veicoli immatricolati
Medio	31-100	Il maggiore tra 3 o 7% di tutti i veicoli immatricolati
Grande	101-300	7% di tutti i veicoli immatricolati con un massimo di 15
Molto grande	301 - oltre	7% di tutti i veicoli immatricolati con un massimo di 25

6.6.1 I veicoli aggiunti al registro dei veicoli dopo la certificazione devono essere inclusi nella presentazione annuale di autocontrollo. Il set di campioni viene aggiornato per adattarsi a eventuali nuovi aumenti o riduzioni.

6.6.2 Il campione di veicoli ispezionati deve includere tutti i nuovi veicoli aggiunti al parco veicolare dopo la certificazione/ricertificazione.

6.6.3 Si applicherà il concetto di riconoscimento reciproco. Un LSP / Richiedente certificato TAPA TSR / Azienda di autotrasporti può utilizzare i servizi di un'altra società certificata TAPA TSR e i risultati e lo stato degli audit precedenti saranno reciprocamente riconosciuti. Non sarà richiesto alcun nuovo audit dei veicoli o dei servizi di un subappaltatore coperti da una certificazione TSR TAPA esistente.

6.6.4 Un LSP certificato TAPA TSR / Richiedente o società di trasporti può "adottare" veicoli di trasporto su strada di un altro subappaltatore o filiale. Questa opzione ha lo scopo di consentire ai conducenti proprietari o ai piccoli operatori di essere inclusi nella certificazione TSR di un operatore più grande. Ogni veicolo adottato deve essere iscritto nel registro dei veicoli del titolare dell'omologazione. Un accordo formale tra il TSR Certified LSP/Applicant e il subappaltatore o la controllata deve essere in atto e definire le misure adottate per garantire la conformità continua del personale e dei veicoli utilizzati nella certificazione. L'adozione significa effettivamente che il TAPA TSR Certified LSP / Richiedente è interamente responsabile della conformità dei veicoli adottati al TSR.

6.6.5 L'AA può richiedere una nuova ispezione se altri veicoli sono stati aggiunti al registro dei veicoli. Il numero totale di veicoli iscritti nel registro dei veicoli viene rilevato al momento dell'autocontrollo annuale. I criteri decisionali dell'AA per la programmazione di una nuova ispezione comprendono quanto segue:



## **6. Certificazione TAPA TSR**

---

- 6.6.5.1 L' aumento del numero di veicoli è tale da comportare la variazione della classificazione (piccola, media, grande o troppo grande) del LSP / Richiedente e / o più di 20 veicoli sono stati aggiunti al registro dei veicoli rispetto all'anno precedente.
  - 6.6.5.2 AA può ispezionare fino al 7% dei veicoli che sono stati aggiunti al registro dei veicoli.
  - 6.6.5.3 AA e LSP/ Richiedente di concordare in anticipo i veicoli effettivi da ispezionare.
  - 6.6.5.4 LSP/ Richiedente garantirà sforzi ragionevoli per facilitare l'ispezione dei camion dell'AA.
- 6.6.6 Sia il Cliente (Buyer) che TAPA si riservano il diritto di condurre i propri audit per confermare che tutti i veicoli appropriati nel Registro dei veicoli soddisfino i requisiti del TSR.

### **6.7 Generalità**

Indipendentemente dai rapporti commerciali, le operazioni certificate TSR devono utilizzare veicoli per il trasporto su strada formalmente inclusi nello schema di certificazione TSR di una o più parti. Alcune aziende possono scegliere di certificare la loro intera flotta. Altri possono certificare solo una parte della flotta per determinati usi.

Un'opzione di gestione multisito e l'integrazione di più di una sede TSR è un'opzione disponibile nella revisione TSR 2023 e deve essere coordinata tra le parti interessate, lo IAB e se necessario, in alcuni casi, con i team TAPA responsabili a livello regionale.

L'LSP/Richiedente deve garantire che l'auditor incaricato di completare il processo di audit e certificazione sia opportunamente formato/qualificato sul TSR corrente, Per le opzioni, in funzione dei livelli di certificazione consultare la Tabella 1.

Prima che l'audit di certificazione sia programmato / inizi, LSP / Richiedente deve informare l'AA quali livelli di classificazione sta cercando nel suo processo di certificazione.

Una sintesi informale dei risultati/risultati dovrebbe essere condivisa con l'LSP/Richiedente durante la conferenza di chiusura dell'audit. L'AA informerà l'LSP/Richiedente dei risultati dell'audit entro dieci (10) giorni lavorativi dal completamento dell'audit. Eventuali ritardi nella pubblicazione dei risultati dell'audit devono essere tempestivamente comunicati all'LSP/Richiedente e negoziati tra l'AA e l'LSP/Richiedente.

I costi per la certificazione TAPA sono a carico dell'LSP/richiedente, salvo diverso accordo con i Clienti (Buyers).



## **6. Certificazione TAPA TSR**

---

### **6.8 Ricertificazione**

Il certificato TSR TAPA è valido per un periodo di tre (3) anni senza possibilità di proroga.

Per evitare qualsiasi decadenza nella certificazione, è necessario eseguire un audit di ricertificazione prima della data di scadenza del certificato corrente. Il completamento di qualsiasi SCAR deve avvenire anche entro il periodo originale di 60 giorni assegnato e prima della data di scadenza del certificato corrente (vedere Azione correttiva / SCAR nella Sezione 7).

Pertanto, per garantire un'adeguata pianificazione e preparazione, si raccomanda che l'LSP /Richiedente pianifichi l'audit di ricertificazione tre (3) mesi prima della data di scadenza del certificato corrente. Se il certificato TSR TAPA viene rilasciato entro il suddetto periodo di tre mesi, la data del nuovo certificato sarà la data di scadenza della certificazione corrente. Se le azioni correttive non vengono chiuse prima della data di scadenza e non viene concessa alcuna deroga, la certificazione scadrà.

Un LSP/Richiedente o Cliente (Buyer) può richiedere una nuova certificazione se una delle parti ritiene che il livello di classificazione sia cambiato.





## 7. Follow-up

---

### 7.1 Azione correttiva/ SCAR

Se i requisiti TSR non sono soddisfatti, come scoperto durante l'audit, l'AA presenta una richiesta di azione correttiva di sicurezza (SCAR) al pertinente LSP /Richiedente. L'LSP/Richiedente deve rispondere all'AA entro dieci (10) giorni lavorativi, documentando l'azione da intraprendere e la data in cui l'azione sarà completata. Le date di completamento dello SCAR possono essere negoziate tra l'AA e l'LSP/Richiedente. Tuttavia, a meno che il Comitato regionale di rinuncia TAPA non approvi una deroga, l'attuazione delle azioni correttive non deve superare i sessanta (60) giorni dalla notifica al LSP / richiedente.

In tutti i casi, l'LSP/richiedente deve presentare all'AA aggiornamenti/relazioni sullo stato di avanzamento di tutti gli scar in sospeso. Qualsiasi SCAR non completato prima della data di scadenza deve essere inoltrato dal rappresentante per la sicurezza del LSP / richiedente alla direzione del LSP / Richiedente. I motivi dell'inadempienza sono documentati e comunicati all'AA. L'incapacità di LSP / Richiedente di affrontare uno SCAR può comportare il rifiuto della certificazione TAPA. L' LSP /Richiedente ha il diritto di presentare ricorso direttamente a TAPA se la certificazione viene rifiutata. TAPA arbitrerà la controversia tra LSP/Richiedente e AA e si riserva il diritto di emettere una risoluzione vincolante della controversia.

**Nota: non è necessario che l'AA ricontrrolli l'azienda per chiudere uno SCAR. La prova della chiusura dello SCAR (ad esempio, il raggiungimento della conformità) può essere presentata all'AA sotto forma di corrispondenza scritta, riunioni web o conference call, fotografie, ecc.**

### 7.2 Monitoraggio della conformità

#### Autocontrolli

L'LSP / Richiedente garantirà di disporre di un processo interno al fine di monitorare la conformità, negli anni due e tre, tra gli audit formali condotti da un AA.

Gli autocontrolli intermedi devono riflettere i requisiti TSR.

- 7.2.1 L'autocontrollo intermedio deve essere effettuato da AA propri o subappaltati di LSP / Richiedente.
- 7.2.2 Tutti gli AA devono aver sostenuto e superato l'esame applicabile per lo standard TAPA e la versione con cui sono tenuti a verificare.
- 7.2.3 Per le certificazioni TAPA TSR rilasciate da uno IAB: L'autoaudit intermedio deve essere documentato sul modulo di audit TAPA e presentato allo **IAB entro 30 giorni dalla data di anniversario della certificazione IAB originale.**
- 7.2.4 Per le autocertificazioni: l'autoaudit intermedio deve essere documentato e presentato a TAPA entro 30 giorni dalla data di anniversario dell'autocertificazione originale.

Il mancato rispetto comporterà la sospensione della certificazione originale fino al corretto completamento dell'autocontrollo intermedio. Le lacune identificate devono essere documentate, assegnate a una data di scadenza per il completamento delle azioni correttive e tracciate fino alla chiusura entro 60 giorni.



## 7. Follow-up

### Autovalutazioni per i veicoli

#### Valutazione continua

Il richiedente LSP / deve avere prove documentate che tutte le successive autovalutazioni (programma fisso o mobile, che copre tutti i veicoli elencati nel registro dei veicoli TSR) sono completate almeno una volta ogni 12 mesi dal LSP / richiedente. I record associati vengono conservati a scopo di controllo.

**Tabella 5: Programma di monitoraggio dell'audit e della conformità**

Azione	Frequenza	U n	B	C
Audit di certificazione (Audit di certificazione IAB / AA)	Ogni tre (3) anni	✓	✓	✓
LSP/ Audit di autocertificazione del richiedente	Ogni tre (3) anni			✓
Autocontrolli (controlli intermedi di conformità)	Annualmente al 1° e 2° anniversario	✓	✓	✓
LSP/Audit del subappaltatore richiedente	In conformità con il contratto Cliente (Buyer)-LSP/Richiedente	✓	✓	✓

### Visite del Cliente (Buyer) a LSP / Richiedente

Il Cliente (Buyer) e il richiedente LSP riconoscono l'importanza di lavorare in partnership per ridurre il rischio all'interno della supply chain. Entrambe le parti concordano di programmare le visite del Cliente (Buyer) con ragionevole preavviso; ad esempio, 10 giorni lavorativi, con ambito e parametri reciprocamente concordati in anticipo e / o in conformità con il contratto Cliente (Buyer)-LSP / Richiedente. Indagini sulle perdite; vale a dire, furti, danni, ecc., devono essere eseguiti in conformità con il contratto Cliente (Buyer)-LSP / Richiedente.

### 7.3 Indagine e risoluzione dei reclami TAPA

Se TAPA riceve un reclamo formale relativo alle prestazioni di un LSP/richiedente certificato, TAPA (soggetto a convalida) può richiedere che l'LSP/richiedente stipuli un nuovo audit a spese di LSP/richiedente. Se il LSP/richiedente non supera l'audit o rifiuta di rispettare questo processo, il suo certificato può essere ritirato.



## 8. Deroghe

### 8.1 Panoramica

Una deroga è un'approvazione scritta concessa per esentare un'azienda per uno specifico requisito TAPA o per accettare una soluzione alternativa di conformità. Una deroga può essere richiesta se un LSP/Richiedente non è in grado di soddisfare uno specifico requisito del TSR e può fornire misure alternative. Le deroghe sono valide per il periodo della certificazione.

Tutte le richieste di deroga per uno specifico requisito di sicurezza (parziale o totale) devono essere presentate tramite un modulo di richiesta di deroga TAPA (disponibile sul sito web TAPA) all'ente di certificazione (IAB) / Auditor Autorizzato (AA) da parte dell'LSP / Richiedente. L'LSP/Richiedente si assume la piena responsabilità dell'accuratezza delle informazioni fornite nella richiesta di deroga.

Ogni richiesta di deroga deve quindi essere presentata tramite IAB / AA al Regional Waiver Committee TAPA per l'approvazione. Spetta allo IAB/AA decidere se la richiesta è completa e se giustifica la presa in carico da parte di TAPA; ciò include la verifica dei fattori di mitigazione e/o controlli di sicurezza alternativi.

Qualora i funzionari di TAPA e/o i Clienti (Buyers) contestino che le condizioni di deroga siano cambiate, TAPA completerà un'indagine formale e LSP/Richiedente sarà consapevole che la deroga potrà essere revocata da TAPA.

### 8.2 Processo aziendale di deroga

Se un LSP non è in grado di soddisfare un requisito specifico nel TSR, viene implementato il processo di deroga riportato di seguito.

**Tabella 6: Responsabilità: domanda di deroga/valutazione**

Passo	Responsabilità	Azione
1.	LSP/ Richiedente	Stabilisce e verifica le misure di mitigazione.
2.	LSP/ Richiedente	Compila il modulo di richiesta di deroga TAPA e lo invia allo IAB / AA.
3.	IAB/ AA	Esamina e verifica l'integrità delle informazioni contenute nel modulo di richiesta di deroga TAPA.
4.	IAB/ AA	Invia il modulo di richiesta di rinuncia TAPA al TAPA Regional Waiver Committee.
5.	TAPA Regional Waiver Committee	Rivede la richiesta e nega o concede la deroga.



## 8. Deroghe

### ***Se la deroga viene negata***

Se il TAPA Regional Waiver Committee non approva la richiesta di deroga, l'LSP / Richiedente è tenuto ad implementare tutti i requisiti di security del TSR.

### ***Se viene concessa la deroga***

Se il TAPA Regional Waiver Committee approva la richiesta di deroga, verranno intraprese le seguenti azioni:

**Tabella 7: Approvazione  
della deroga**

Passo	Responsabilità	Azione
1.	TAPA Regional Waiver Committee	Documenti e firma le specifiche della deroga.
2.	TAPA Regional Waiver Committee	Specifica la durata della deroga (fino a un massimo di tre anni) e ne invia una copia all'AA.
3.	AA	Notifica all'LSP/Richiedente l'esito della Richiesta di deroga.
4.	LSP/ Richiedente	Soddisfa i requisiti per la deroga. In caso contrario, l'approvazione della deroga decade.



**9. Appendici**

---

**Fare riferimento alle appendici per i requisiti per la scelta della categoria di certificazione.**

**Appendice A: Camion con fianchi rigidi**

**Appendice B: Camion con fianchi morbidi**

**Appendice C: Motrici con cassa rigida/ Furgoni**

**Appendice D: Container marittimo**

TAPA Copyright © Do Not Copy



10. Opzioni avanzate

10. Opzioni TSR Avanzate

Sezione	Monitoraggio – Opzione avanzata
A	Requisiti obbligatori
A.1	Ruoli, responsabilità e capacità del centro di monitoraggio degli allarmi
A.1.1	<p>Il centro di monitoraggio degli allarmi (AMC) deve essere adeguato allo scopo previsto ed essere pre-approvato per l'uso da parte dell'LSP / richiedente o Cliente (Buyer).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. AMC è approvata e registrata come organizzazione commerciale legale secondo quanto stabilito dai requisiti del paese locale. *</li> <li>2. AMC deve disporre delle licenze appropriate per operare come centro di monitoraggio/ricezione degli allarmi.</li> </ol> <p>Note:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>*L'LSP/Richiedente può utilizzare un AMC esterno (a contratto) o un AMC interno (personale proprio). Tuttavia, tutti i requisiti sono applicabili alle operazioni AMC gestite esterne o interne. Le eccezioni a questo requisito richiedono l'approvazione di TAPA secondo il processo di deroga standard. Il supporto di LSP / Richiedente e del suo cliente per la deroga deve essere presentato con la rinuncia.</i></li> <li>b. <i>Nel caso in cui sia necessario coinvolgere più di 1 AMC nel monitoraggio degli allarmi e nella risposta agli eventi, l'AMC secondario deve avere un contratto in essere con l'AMC primario da includere nella certificazione e deve soddisfare anch'essa i requisiti richiesti del monitoraggio. Gli AMC coinvolti dovrebbero testare le loro procedure coordinate di attivazione e risposta almeno una volta all'anno.</i></li> </ol>
A.1.2	<p>AMC deve avere una struttura permanente e di costruzione robusta.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. AMC dovrebbe essere adeguatamente protetto con misure di sicurezza fisica in atto (controllo degli accessi, chiusura delle porte, allarmi antintrusione, telecamere a circuito chiuso, badge e procedure per i visitatori) per proteggere i dipendenti, le informazioni e le operazioni da qualsiasi influenza esterna negativa naturale o artificiale, incluso un attacco criminale.</li> <li>2. AMC deve avere un minimo di un pulsante di allarme di coercizione installato nella sala di monitoraggio, collegato a società di sicurezza esterna affidabile o LEA. La procedura di escalation include la chiamata immediata della società di sicurezza / LEA e la password / codice di coercizione per il personale di monitoraggio. Processo da documentare e testare ogni tre mesi.</li> <li>3. L'AMC avrà connessioni robuste e affidabili all'acqua e all'energia elettrica.</li> </ol>
A.1.3	<p>L'ubicazione e il funzionamento dell'AMC devono essere valutati almeno una volta all'anno.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La valutazione del rischio deve essere documentata e rivista dalla direzione dell'AMC.</li> <li>2. La valutazione dei rischi comprende una valutazione delle contromisure, dei piani d'azione, della gestione delle crisi e dei piani di continuità operativa per tutti i rischi e le emergenze individuati.</li> </ol>
A.1.4	<p>L'AMC deve disporre di procedure adeguate per salvaguardare il proprio personale e la capacità di mantenere le operazioni.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il funzionamento dell'AMC è disciplinato da procedure operative del sito che richiedono un riesame e un aggiornamento annuali, se del caso.</li> </ol>



**10. Opzioni avanzate**

Sezione	Monitoraggio – Opzione avanzata
A	Requisiti obbligatori
	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Procedure di escalation per l'attivazione dell'allarme di coercizione implementate che includono il contatto immediato con società di sicurezza esterne e / o LEA. Password e / o codice di coercizione per il monitoraggio della funzione del personale abilitata. Processo da documentare e testare ogni tre mesi.</li> <li>3. Un sistema di prove degli allarmi di controllo dei veicoli per valutare i punti di forza e di debolezza nella gestione degli allarmi e dei sistemi è effettuato almeno due volte all'anno.</li> <li>4. Un piano di manutenzione documentato per tutti i sistemi critici.</li> <li>5. I ruoli e le responsabilità degli operatori di monitoraggio AMC non devono essere diluiti aggiungendo compiti non connessi all'AMC.</li> <li>6. I livelli di gestione e di personale devono essere valutati come adeguati per svolgere i ruoli e le responsabilità richiesti.</li> </ol>
A.1.5	<p>Programma di formazione del personale AMC documentato in atto e registrazioni della formazione in atto. Deve coprire:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formazione per l'orientamento ai neoassunti</li> <li>2. Formazione sulle funzionalità tecniche del sistema</li> <li>3. Programma annuale dei requisiti di formazione e riqualificazione di tutte le procedure operative di emergenza e standard pertinenti</li> <li>4. Protocolli per le comunicazioni con LSP/ Richiedente</li> <li>5. Riservatezza dei dati e protezione della proprietà intellettuale</li> </ol>
A.1.6	<p>Procedure di controllo del personale proprio e dell'agenzia per includere controlli sulla storia lavorativa, lacune nell'occupazione, condanne penali, cessazioni di posti di lavoro in un settore simile / stesso, qualifiche relative al lavoro (entro i limiti della legge locale).</p>
A.1.7	<p>AMC dispone di solide procedure pre-partenza del veicolo.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Assicurarsi che vengano eseguiti adeguati controlli di sistema per convalidare il funzionamento dei dispositivi di segnalazione e monitoraggio.</li> <li>2. Procedure in atto per la gestione dei guasti e la notifica alla gestione appropriata del proprio / LSP / Richiedente.</li> </ol> <p><i>Nota:</i> <i>Si consigliano controlli di comunicazione con i conducenti e i loro accompagnatori, se presenti.</i></p>



## 10. Opzioni avanzate

A.1.8	<p>L'AMC deve disporre di procedure per garantire che gli eventi di attivazione degli allarmi vengano elaborati in modo tempestivo ed efficace.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. In grado di rispondere tempestivamente a più eventi contemporaneamente.</li><li>2. Gli eventi devono essere categorizzati e il tempo target per rispondere impostato per ogni categoria. Gli allarmi con priorità più alta devono essere risolti entro 2 minuti dall'attivazione.</li><li>3. AMC dispone di protocolli di risposta per monitorare tutti i veicoli, i sensori e gli allarmi richiesti come richiesto dall'LSP / richiedente. Una registrazione delle attivazioni di allarme e dei segnali di allarme GPS ricevuti e le azioni intraprese devono essere registrate.</li><li>4. Se vengono utilizzati sistemi di monitoraggio del veicolo forniti da AMC o LSP/richiedente, l'AMC deve disporre di un accesso identificabile univoco per un accesso sicuro.</li><li>5. Procedure e dettagli di contatto in atto per inoltrare gli allarmi dei veicoli ai soccorritori appropriati.</li></ol>
-------	--

TAPA Copyright © Do Not Copy





10. Opzioni avanzate

Sezione	Monitoraggio – Opzione avanzata
A	Requisiti obbligatori
	<p>Questi devono includere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Il conducente del veicolo</li> <li>b. LEA nazionale e/o locale</li> </ol> <p>Inoltre, ove previsto e applicabile</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>c. Risorse centrali o locali di AMC</li> <li>d. Partner di assistenza a contratto AMC</li> <li>e. Fornitore di veicoli di scorta</li> <li>f. Risorse centrali o locali LSP</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. AMC per avere accesso ai recapiti delle LEA appropriate in ogni paese e per ogni tratta lungo il percorso (non solo numero generico di emergenza dei paesi) e ai partner di intervento in grado di supportare in qualsiasi tipo di emergenza.</li> <li>7. Viene eseguita e registrata una revisione giornaliera della qualità del monitoraggio, della ricezione degli allarmi e dei protocolli di escalation.</li> <li>8. Eventuali errori o carenze del sistema devono essere registrati e le prove della correzione registrate.</li> <li>9. Eventuali errori operativi o mancato rispetto della procedura devono essere spiegati, deve essere mantenuta una registrazione dell'evento e delle eventuali azioni correttive intraprese.</li> <li>10. I KPI e le statistiche di gestione degli allarmi saranno disponibili per l'audit da parte della direzione AMC e di LSP/candidati pre-autorizzati.</li> <li>11. Tutti i dati storici relativi agli allarmi di percorso e alle azioni intraprese devono essere disponibili per almeno 30 giorni.</li> </ol> <p><i>Note:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) <i>Dovrebbe essere in atto un sistema per classificare tutti gli allarmi. La massima priorità è qualsiasi allarme che minaccia la vita / lesioni.</i></li> <li>b) <i>Lo stato di allarme deve essere intensificato o ridotto a seconda dei casi.</i></li> <li>c) <i>Devono essere predisposte procedure per contattare il conducente durante un evento di allarme.</i></li> <li>d) <i>Le parole in codice o le frasi per convalidare la situazione del conducente possono essere necessarie, ma non devono mettere a rischio la sicurezza del conducente.</i></li> </ol>
A.1.9	<p>Le procedure AMC devono garantire la capacità di gestire la comunicazione in più lingue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Capacità di parlare con i conducenti di veicoli e/o i servizi di emergenza in una lingua parlata reciprocamente o attraverso un interprete o un meccanismo/dispositivo efficace.</li> <li>2. Le opzioni di comunicazione in lingua AMC devono essere disponibili per i percorsi dei veicoli monitorati.</li> <li>3. Le opzioni di comunicazione in lingua AMC devono essere chiaramente descritte in una procedura o in un protocollo appropriato. Deve includere un processo di eccezione quando le comunicazioni nella stessa lingua non sono possibili.</li> </ol>
A.1.10	<p>AMC utilizza funzionalità di identificazione e tracciamento uniche per ogni veicolo.</p>



**10. Opzioni avanzate**

A.1.11	AMC tratterà la posizione dei veicoli in tempo reale o a intervalli che sono stati pre-concordati con l'LSP.  <i>Nota: Processo per garantire che i requisiti LSP/Richiedente siano implementati e mantenuti in vigore</i>
--------	--

TAPA Copyright © Do Not Copy



## 10. Opzioni avanzate

Sezione	Monitoraggio – Opzione avanzata
A	Requisiti obbligatori
A.1.12	<p>Devono essere predisposte procedure documentate da parte di AMC per la ricezione e la risposta agli allarmi provenienti dai dispositivi dei veicoli monitorati. Questi dovrebbero includere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Allarme antintrusione cabina di guida</li> <li>2. Allarme di coercizione fisso e mobile</li> <li>3. Arresto non autorizzato</li> <li>4. Quando viene utilizzato un rimorchio. Disconnessione del rimorchio</li> <li>5. Apertura non autorizzata della porta del vano di carico</li> <li>6. Deviazione del percorso (allarme geofencing)</li> <li>7. Perdita di comunicazione vocale</li> <li>8. Rilevamento della perdita di segnale</li> <li>9. Manomissione del dispositivo di tracciamento</li> <li>10. Allarme sullo stato della batteria</li> </ol>
A.1.13	<p>L'AMC deve dimostrare di essere in grado di gestire adeguatamente i requisiti personalizzati dell'LSP/del richiedente e/o dei loro clienti per il monitoraggio, la risposta e la notifica alle attivazioni degli allarmi.</p> <p><i>Nota: è sufficiente che l'AMC fornisca esempi di piani personalizzati per supportare la conformità a questo requisito.</i></p>
A.1.14	<p>L'AMC mantiene un elenco dei luoghi in cui l'AMC ha la capacità di fornire una squadra di risposta locale per assistere a un incidente in aggiunta a una risposta LEA o in cui LEA non può rispondere. La capacità di risposta agli incidenti sarà documentata nelle procedure dell' AMC. Le località non elencate saranno considerate non dotate di una capacità di team di risposta locale.</p>
A.1.15	<p>AMC dispone di piani di resilienza e continuità aziendale credibili che garantiscono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. AMC ha completato una valutazione dei rischi e prodotto un rapporto che affronta i piani di continuità operativa per coprire una serie di emergenze. Questi includono, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, incendi, inondazioni, accesso negato all'AMC, attacco informatico.</li> <li>2. Sistemi di backup locali a batteria che devono essere sufficienti ad alimentare apparecchiature critiche di monitoraggio e comunicazione AMC per almeno 10 minuti.</li> <li>3. AMC ha adottato misure per garantire l'alimentazione ininterrotta ai server e alle apparecchiature di monitoraggio. L'alimentazione in standby del sito deve essere effettuata da uno o più generatori supportati da un UPS conforme alla norma EN 62040-1 o a una norma equivalente. I generatori devono essere provvisti di una fornitura di combustibile in loco sufficiente a far funzionare il generatore per almeno 24 ore.</li> <li>4. Procedura in atto per garantire che l'AMC possa difendersi da un attacco informatico ai suoi sistemi di dati critici. Azioni di ripristino dei sistemi identificati in caso di successo di un attacco informatico.</li> </ol>
A.2	LSP/Ruoli e responsabilità dei candidati
A.2.1	<p>Deve essere in vigore un accordo formale tra l'LSP/richiedente e l'AMC. L'accordo deve contenere riferimenti a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Una panoramica delle esigenze operative dell'LSP/del richiedente.</li> </ol>



10. Opzioni avanzate

Sezione	Monitoraggio – Opzione avanzata
A	Requisiti obbligatori
	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Livelli di servizio AMC e LSP/Richiedente</li> <li>3. Un elenco di procedure o protocolli da includere nell'accordo.</li> <li>4. Informazioni / dati che devono o non possono essere condivisi.</li> <li>5. LSP/Autorità richiedente di condurre audit delle operazioni AMC.</li> <li>6. AMC ha consentito comunicazioni con LSP/richiedente, clienti LSP/ candidati e partner di servizi di LSP/richiedenti.</li> </ol>
A.2.2	<p>Deve essere in atto un processo per rivedere e apportare modifiche tempestive all'accordo formale tra il richiedente LSP e l'AMC. Ciò dovrebbe riguardare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Come implementare piccole correzioni operative ai requisiti aziendali.</li> <li>2. Identificare e implementare importanti modifiche ai requisiti aziendali a causa di esigenze operative o eventi e minacce basati sul rischio.</li> </ol>
A.2.3	<p>Il conducente deve disporre di procedure documentate fornite dal LSP/richiedente. Requisiti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Allarmi porta vano di carico del veicolo attivati e funzionanti.</li> <li>2. Immediatamente prima del caricamento, tutti i dispositivi di localizzazione installati sono stati attivati e funzionanti.</li> <li>3. Tutti gli eventi di allarme che il conducente deve riconoscere e a cui deve rispondere. Questi dovrebbero includere: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Allarme antintrusione cabina di guida</li> <li>b. Allarme di coercizione fisso e mobile</li> <li>c. Arresto non autorizzato</li> <li>d. Dove rimorchio utilizzato. Disconnessione del rimorchio</li> <li>e. Apertura non autorizzata della porta del vano di carico</li> <li>f. Deviazione del percorso (allarme geofencing)</li> <li>g. Perdita di comunicazione vocale</li> <li>h. Rilevamento della perdita di segnale</li> <li>i. Manomissione del dispositivo di tracciamento</li> <li>j. Allarme sullo stato della batteria</li> </ol> </li> </ol>
A.2.4	<p>LSP/Il richiedente deve fornire dettagli specifici del percorso e informazioni che l'AMC deve monitorare per verificarne la conformità. Questi includono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Piani di percorso dettagliati o generali.</li> <li>2. Nome del conducente e dettagli di contatto.</li> <li>3. Eventuali aree di sosta autorizzate per pernottamenti o sosta.</li> <li>4. Dettagli del veicolo (incl. numero di targa).</li> <li>5. Tempo previsto di carico/partenza.</li> <li>6. Orario previsto di arrivo/scarico.</li> </ol> <p><i>Nota: Un processo per fornire queste informazioni deve essere documentato e disponibile per l'ispezione, se necessario.</i></p>



10. Opzioni avanzate

Sezione	Sistemi di chiusura – opzione avanzata	1. Camion e rimorchio rigidi Req's	2. Soft side Truck & Trailer Req's	3. Furgoni rigidi / camion a cassone fisso	4. Trasporto marittimo su strada per container
<b>B</b>	<b>Requisiti obbligatori</b>				
B.1	Cerniere delle porte del vano di carico interne o protette.	✓	N/D	✓	N/D
B.2	Le porte del vano di carico non possono essere aperte indipendentemente, la prima porta deve tenere la seconda porta in posizione.	✓	N/D	✓	N/D
B.3	Vano di carico dotato di sistema interno di bloccaggio delle porte posteriori, azionato a distanza.	✓	N/D	✓	N/D

TAPA Copyright © Do Not Copy



## 10. Opzioni avanzate

Sezione	Trasferimento ferroviario / monitoraggio - Opzione avanzata
<b>C</b>	<b>Requisiti obbligatori</b>
C.1	Valutazione del rischio
C.1.1	<p>L'LSP/richiedente deve completare le valutazioni dei rischi dei terminal ferroviari di partenza e di arrivo da utilizzare. Le minacce alla sicurezza devono essere identificate e devono essere registrate le azioni di mitigazione dell'LSP/richiedente e/o dell'operatore dei terminali ferroviari per ridurre al minimo le minacce che potrebbero comportare la perdita del trasporto merci. La valutazione del rischio comprende almeno:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il processo di valutazione dei rischi deve essere documentato e richiedere alla gestione LSP/Applicant di prendere decisioni consapevoli su eventuali vulnerabilità e se la mitigazione è sufficiente.</li> <li>2. Deve essere condotto / aggiornato almeno una volta all'anno.</li> <li>3. La valutazione delle minacce comuni comprende: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Furto di merci, container o veicoli.</li> <li>b. Furto o duplicazione di informazioni che potrebbero essere utili per un evento di inganno.</li> <li>c. Accesso non autorizzato alle strutture del terminal e alle aree esterne.</li> <li>d. Manomissione del carico.</li> <li>e. Efficacia dei sistemi di sicurezza.</li> <li>f. Procedure per scoraggiare/prevenire ritiri fittizi di merci</li> <li>g. Continuità della sicurezza in caso di carenza di forza lavoro o disastri naturali, ecc.</li> </ol> </li> </ol> <p><i>c. Nota: Queste informazioni saranno disponibili per l'Cliente (Buyer) se Richiesto.</i></p>
C.2	Procedure HVTT
C.2.1	LSP/Il richiedente e l'operatore dei terminali ferroviari disporranno di un accordo formale per la movimentazione di veicoli, rimorchi o container FTL dichiarati all'operatore del terminale ferroviario dall'LSP/richiedente come "HVTT o carichi vulnerabili".
C.2.2	<p>LSP / Il richiedente concorderà, documenterà e implementerà le procedure operative con gli operatori dei terminal ferroviari. Questi includeranno:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consegna al terminal di partenza (LSP/richiedente) <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Controlli di veicoli/rimorchi/container all'arrivo al terminal.</li> <li>b. Controlli di integrità – Sigilli e serrature intatti, nessuna evidenza di manomissione.</li> </ol> </li> <li>2. Documentazione corretta e firmata <ol style="list-style-type: none"> <li>c. Controlli pre-partenza (Operatore del Terminal Ferroviario).</li> <li>d. Stoccaggio e monitoraggio sicuri prima del posizionamento sul treno.</li> <li>e. Controlli di integrità – Sigilli e serrature intatti, nessuna evidenza di manomissione.</li> </ol> </li> <li>3. Procedure di transito ferroviario (Rail Terminal Operator) <ol style="list-style-type: none"> <li>f. Procedura in atto per comunicare lunghi ritardi e deviazioni a LSP/richiedente.</li> <li>g. Opzioni di mitigazione definite in caso di incidenti di sicurezza, carenza / malattia del personale del macchinista, guasto del treno, scioperi, incidenti, maltempo.</li> </ol> </li> </ol>



## 10. Opzioni avanzate

Sezione	Trasferimento ferroviario / monitoraggio - Opzione avanzata
C	Requisiti obbligatori
	<ul style="list-style-type: none"> <li>h. Controlli di veicoli/rimorchi/container all'arrivo al terminal.</li> <li>i. Controlli di integrità – Sigilli e serrature intatti, nessuna evidenza di manomissione.</li> </ul> <p>4. Controlli e consegna ai terminal di arrivo (LSP/richiedente)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>j. Controlli di veicoli/rimorchi/container all'arrivo al terminal.</li> <li>k. Controlli di integrità – Sigilli e serrature intatti, nessuna evidenza di manomissione.</li> <li>l. Documentazione corretta e firmata.</li> <li>m. Processo di pre-allerta alla destinazione successiva definito e in atto.</li> </ul> <p>5. Il LSP/Richiedente avrà una procedura concordata con l'Operatore del Terminal Ferroviario per comunicare le emergenze e l'escalation degli eventi. Questa procedura deve essere operativa 24 ore su 24, 7 giorni su 7.</p> <p>6. L'LSP/Richiedente garantirà che le procedure di formazione siano in atto e adeguate a coprire i ruoli e le responsabilità delle operazioni di LSP/Richiedente.</p> <p>7. L'LSP/ricchiedente garantirà che le procedure di formazione dell'operatore del terminale ferroviario siano in atto e sufficienti a coprire i ruoli e le responsabilità dell'operatore o degli operatori dei terminali ferroviari.</p>
C.3	Indagini
C.3.1	<p>L'LSP/ricchiedente deve avere un accordo con l'operatore del terminale ferroviario sul livello minimo di cooperazione e condivisione delle informazioni che sarà richiesto tra LSP e l'operatore del terminale ferroviario. Ciò include, ma non è limitato a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Limiti di tempo per l'operatore del terminal ferroviario per segnalare merci mancanti o perse all'LSP.</li> <li>2. I dettagli noti della perdita e dello stato dell'indagine sono forniti in un primo avviso. (ubicazione, modus operandi, stato delle indagini e dove impegnate, dettagli della risposta LEA.</li> <li>3. Processo decisionale reciproco per la chiusura dell'incidente di perdita di merci come risolto o irrisolto.</li> </ul> <p><i>Nota: I dettagli del presente accordo devono essere forniti Cliente (Buyer), se richiesto.</i></p>
C.4	Uso di apparecchiature di tracciamento
C.4.1	<p>Qualora siano richiesti sistemi elettronici di localizzazione di LSP/ricchiedente o gestore di terminali ferroviari e utilizzati per tracciare il veicolo, il rimorchio o il container di LSP/ricchiedente durante il trasporto per ferrovia o il deposito all'interno del terminale ferroviario, deve essere concordata una procedura per coprire le azioni di monitoraggio e risposta tra LSP/ricchiedente e l'operatore del terminale ferroviario.</p> <p><i>Nota: I dettagli del presente accordo devono essere forniti Cliente (Buyer), se richiesto.</i></p>



## 10. Opzioni avanzate

Sezione	Scorta – Opzione avanzata
<b>D</b>	<b>Requisiti obbligatori</b>
D1	Livelli di servizio della compagnia di scorta
D.1.1	<p>Deve essere in vigore un accordo formale tra il richiedente LSP e il fornitore della scorta. L'accordo deve contenere riferimenti a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Una panoramica delle esigenze operative dell'LSP/del richiedente.</li> <li>2. Fornitori di scorta e livelli di servizio LSP / Applicant.</li> <li>3. Un elenco di procedure o protocolli da includere nell'accordo.</li> <li>4. Informazioni / dati che devono o non possono essere condivisi.</li> <li>5. LSP/ Richiedente hanno la possibilità di condurre audit sulle operazioni del fornitore di scorta.</li> <li>6. Comunicazioni consentite dal fornitore di scorta con LSP / Richiedente, LSP / clienti del Richiedente e partner di servizi di LSP / Richiedente.</li> </ol>
D1.2	<p>Una risorsa interna addestrata e riconosciuta o una società di sicurezza esterna deve essere utilizzata per la scorta di veicoli di trasporto su strada.</p> <p><i>Nota: Se esterno, questo servizio deve essere svolto da un'organizzazione professionale con certificazione pertinente da parte della guardia di sicurezza locale e / o delle autorità nazionali.</i></p>
D1.3	<p>Un servizio di scorta deve essere disponibile per il LSP / Richiedente. Le procedure documentate che saranno disponibili e prontamente implementate per l'uso includeranno: -</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I veicoli di scorta devono essere:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Ben mantenuto secondo i requisiti normativi e del produttore.</li> <li>b. Completamente rifornito e aver completato controlli dettagliati pre-partenza prima di essere approvato per accompagnare il veicolo di trasporto.</li> <li>c. Avere un dispositivo di allarme di coercizione a pressione e / o ad attivazione vocale montato sul veicolo. Un dispositivo portatile con le stesse funzionalità e lo stesso scopo trasportato dal personale di sicurezza, collegato alla base / AMC è un'alternativa accettabile.</li> <li>d. Comunicazione vocale in tempo reale disponibile con l'autista del veicolo di trasporto, la base della compagnia di scorta e l'AMC di terze parti (dove le apparecchiature di tracciamento / monitoraggio sono installate sui veicoli da scortare).</li> </ol> </li> </ol>
D1.4	<p>Un servizio di scorta palese e / o segreto deve essere disponibile per il LSP / richiedente. I veicoli di scorta palesi avranno contrassegni appropriati che indicano che si tratta di un veicolo di sicurezza privato. I veicoli di scorta nascosti non avranno caratteristiche visibili.</p>





## 10. Opzioni avanzate

Sezione	Scorta- Opzione avanzata
D	Requisiti obbligatori
D2	Personale di scorta
D2.1	<p>Il personale di scorta deve essere professionalmente addestrato e competente. I requisiti minimi includono:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Durante l'incarico, indossare l'uniforme standard del fornitore di scorta e / o giubbotti ad alta visibilità in modo che siano facilmente identificabili come personale di sicurezza.</li><li>2. Portare con sé un documento d'identità ufficiale dell'azienda e personale per soddisfare le richieste di LEA o di altre autorità di regolamentazione.</li><li>3. Superamento di una prova di impiego e/o attitudinale che ne garantisca l'idoneità al ruolo previsto e la capacità di svolgere tutte le mansioni richieste.</li><li>4. Avere registri di formazione e riqualificazione su tutti gli aspetti del ruolo svolto che coprono: risposta alle emergenze, protocolli di pattuglia di scorta di sicurezza, risposta all'allarme / guasto, comunicazione con le forze dell'ordine e gestione.</li><li>5. Il processo di assunzione richiede un controllo / screening / controllo dei precedenti.</li></ol>
D3	Procedure della società di scorta
D.3.1	<p>Deve essere in atto un processo per rivedere e apportare modifiche tempestive all'accordo formale tra il richiedente LSP e il fornitore di scorte. Ciò dovrebbe riguardare:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Come implementare piccole correzioni operative ai requisiti aziendali</li><li>2. Identificare e implementare importanti modifiche ai requisiti aziendali a causa di esigenze operative o eventi e minacce basati sul rischio.</li></ol>
D.3.2	<p>Il porto di armi da fuoco è consentito solo quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni e quando è disponibile e in vigore una solida polizza che copra tali condizioni.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Le leggi locali consentono il trasporto di armi da fuoco e la risorsa di scorta è pienamente conforme a tutti i requisiti normativi.</li><li>2. Prove disponibili che indicano che i proprietari del carico e LSP/Richiedente accettano che le scorte portino armi da fuoco.</li><li>3. La società di scorta ha una valutazione del rischio che promuove la necessità di portare armi da fuoco e le condizioni in cui possono o non possono essere utilizzate.</li><li>4. Tutto il personale della società di scorta coinvolto nell'approvvigionamento, manutenzione, stoccaggio, formazione del personale e porto di armi da fuoco soddisfa i requisiti legali e normativi locali. Prova di ciò da fornire al revisore autorizzato.</li></ol>



**10. Opzioni avanzate**

Sezione	<i>Minacce IT e sicurezza informatica: opzione avanzata</i>
E	<i>Requisiti obbligatori</i>
E.1	L'LSP / Richiedente deve disporre di politiche di sicurezza per le minacce IT e informatiche. I criteri possono essere documentati in un documento separato o combinato. Le politiche devono spiegare: - <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le azioni dell'LSP/richiedente per identificare e rispondere alle minacce.</li> <li>2. I criteri e le procedure in atto per proteggere, rilevare, testare e rispondere agli eventi di sicurezza.</li> <li>3. Le modalità per il recupero di sistemi informatici e/o dati.</li> <li>4. Il protocollo di comunicazione agli acquirenti / clienti per mitigare l'impatto della supply chain entro 24 ore dalla conoscenza dell'incidente.</li> <li>5. Come le politiche vengono riviste annualmente e aggiornate se necessario.</li> </ol>
E.2	Il candidato LSP / deve avere un programma di formazione che fornisca formazione sulla consapevolezza della sicurezza delle informazioni ai dipendenti. Questa formazione deve: - <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coprire i ruoli e le responsabilità che gli utenti di computer hanno nel mantenere la sicurezza e i vantaggi associati.</li> <li>2. Avere un sistema in atto che garantisca che i registri delle persone che ricevono formazione siano mantenuti e conservati per un minimo di 2 anni.</li> </ol>
E.3	L'LSP / Richiedente deve disporre di una politica scritta per garantire che le misure di sicurezza informatica siano in atto con i subappaltatori e / o fornitori che garantiscono: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I requisiti di sicurezza informatica di LSP / Richiedente sono comunicati a subappaltatori e / o fornitori e incorporati negli accordi.</li> <li>2. Laddove i subappaltatori e/o i fornitori non riconoscano o rifiutino di adottare i requisiti di sicurezza informatica di LSP/richiedente, vengono documentate e messe in atto misure che mitigano i rischi per i requisiti di sicurezza informatica di LSP/richiedente e per i loro clienti.</li> </ol>
E.4	L'LSP/richiedente deve disporre di un piano per la mitigazione dell'interruzione dell'alimentazione che mantenga l'alimentazione per almeno 48 ore per i sistemi IT critici, ad esempio l'alimentazione o il generatore di backup.
E.5	I sistemi informativi LSP / del richiedente devono avere installato software antivirus e antimalware con licenza. Il software antivirus e antimalware deve contenere gli aggiornamenti più recenti.
E.6	LSP/ Il richiedente deve disporre di un piano di ripristino di emergenza (DRP) IT appropriato per il ripristino da attacchi di sistema compromessi, inclusi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, tutti i dati necessari e le disposizioni di backup e ripristino del software.
E.7	È necessario eseguire il backup dei sistemi informativi di LSP/richiedente. Tali backup devono essere testati regolarmente e i dati di backup devono essere crittografati e trasferiti in una posizione secondaria fuori sede.



## 10. Opzioni avanzate

Sezione	<i>Minacce IT e sicurezza informatica: opzione avanzata</i>
E	<i>Requisiti obbligatori</i>
E.8	<p>LSP/Il richiedente deve implementare una politica per tutti gli account utente per gestire e controllare l'accesso ai sistemi informativi utilizzando identificatori individuali univoci e password complesse. Procedure in atto per garantire:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Programma di controllo della conformità delle password in atto.</li><li>2. Una password univoca iniziale deve essere assegnata a ogni nuovo account al momento della creazione.</li><li>3. Le password iniziali non possono contenere il nome dell'utente, il numero di identificazione o seguire in altro modo un modello standard basato sulle informazioni dell'utente.</li><li>4. Le password saranno comunicate agli utenti in modo sicuro e solo dopo aver convalidato l'identità dell'utente.</li><li>5. Agli utenti deve essere richiesto di modificare le password al primo accesso.</li><li>6. Le password devono essere cambiate almeno ogni 90 giorni.</li></ol>

TAPA Copyright © Do Not Copy



10. Opzioni avanzate

Sezione	Dispositivi di allarme del vano di carico – opzione avanzata	1. Camion e rimorchio rigidi Req's	2. Soft side Truck & Trailer Req's	3. Furgoni rigidi / camion a cassone fisso	4. Trasporto marittimo su strada per container
F	<i>Requisiti obbligatori</i>				
F.1	<p>Il vano di carico è adeguatamente equipaggiato / protetto per rilevare una violazione del vano di carico attraverso le pareti laterali, il tetto, la parte anteriore e posteriore. Tale tecnologia deve includere anelli di allarme o reti integrate.</p> <p><i>Nota: il rilevamento del movimento o i sensori di luce non possono sostituire l'installazione fisica dei dispositivi di allarme sopra menzionati.</i></p>	✓	N/D	✓	N/D
F.2	Il dispositivo di localizzazione del vano di carico o il/i sistema telematico di localizzazione/dei veicoli deve essere in grado di inviare/trasmettere qualsiasi allarme di violazione del vano di carico in tempo reale al centro di monitoraggio (AMC).	✓	N/D	✓	N/D
F.3	Protocolli di risposta documentati per l'allarme di violazione del vano di carico in atto, aggiornati e testati almeno ogni sei mesi.	✓	N/D	✓	N/D
F.4	Formazione dei conducenti e del personale AMC sull'applicazione dei relativi protocolli di risposta. Questa formazione deve essere fornita prima di guidare un carico di merci HVTT e successivamente ogni due (2) anni.	✓	N/D	✓	N/D



**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**

Pubblicato 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