



Requisitos de Segurança para Camiões TSR 2023

Requisitos TAPA

TAPA Américas
1353 Riverstone Pkwy,
Ste 120-320
Canton, GA 30114
EUA
www.tapaonline.org
Tel.: (561) 617-0096

TAPA Ásia-Pacífico
1 Paya Lebar Link, #04-01,
Bairro Paya Lebar,
Singapura 408533
www.tapa-apac.org
Tel.: (65) 6914 0892

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



TSR 2023



TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS



Contents

1. Introdução	5
1.1 Propósito deste documento TSR	5
1.2 Recursos para implementar o TSR TAPA	5
1.3 Proteção das políticas e dos procedimentos do LSP	5
2. Sobre	6
2.1 Propósito da TAPA	6
2.2 Missão da TAPA	6
2.3 Informações de contacto da TAPA	6
3. Normas TAPA	7
3.1 Normas de Segurança TAPA	7
3.2 Implementação	7
4. Orientação Jurídica	8
4.1 Âmbito da Certificação	8
4.2 Tradução	8
4.3 A Marca "TAPA"	8
4.4 Limites de Responsabilidade	8
5. Contratos e Subcontratação	9
5.1 Contratos	9
5.2 Subcontratação	9
6. Certificação TAPA TSR	10
6.1 Níveis de classificação TSR	10
6.2 Pré-Certificação	10
6.3 Requisitos modulares	10
6.4 Melhorias opcionais	12
6.5 Autocertificação	12
6.6 Auditorias de Veículos	13
6.7 Informação geral	15
6.8 Recertificação	16
7. Acompanhamento da Auditoria	17



7.1 Ação corretiva/SCAR	17
7.2 Monitorização de conformidade	17
7.3 Investigação e Resolução de Reclamações da TAPA	18
8. Isenção	19
8.1 Visão Geral	19
8.2 Processo de Negociação de Dispensa	19
9. Apêndices	21
10. Opções melhoradas TSR	22
Monitorização – Opção melhorada	22
Sistemas de bloqueio – Opção melhorada	31
Transferência Ferroviária / Rastreamento – Opção Aprimorada	32
Escortas – Opção melhorada	35
Ameaça ao IT e à cibersegurança – Opção melhorada	37
Dispositivos de alarme do compartimento de carga – opção melhorada	39

TAPA Copyright © Do Not Copy



1. Introdução

1.1 Propósito deste documento TSR

Este documento de requisitos de segurança de camiões (TSR) é a norma oficial da TAPA para serviços de transporte rodoviário seguro. Trata-se de uma norma global comum que pode ser utilizada em acordos comerciais na dimensão da segurança entre clientes e fornecedores de serviços logísticos (LSPs) e/ou outros requerentes que procuram um padrão de certificação.

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

Âmbito de Certificação

Os TSR podem aplicar-se ao seguinte:

- Toda a carga necessária para ser transportada de acordo com o TSR TAPA
- Veículos, galeras ou contentores alugados ou próprios utilizados para o transporte de carga por um ou mais segmentos rodoviários.
- Veículos, galeras ou contentores operados ou subcontratados pelo LSP/Requerente, em um ou mais segmentos rodoviários

Público-alvo

Os utilizadores típicos dos Requisitos TAPA incluem:

- Clientes
- LSPs/ Requerentes
- Autoridades policiais ou outras organizações governamentais
- Organizações Profissionais da Cadeia de Abastecimento
- Seguradoras

1.2 Recursos para implementar o TSR TAPA

Os recursos para cumprir com os requisitos do TSR serão da responsabilidade do LSP/Requerente assim como os custos associados ao seu cumprimento, exceto se negociados ou acordados de outra forma pelo Cliente e pelo LSP/Requerente.

1.3 Proteção das políticas e dos procedimentos do LSP

Cópias de documentos de políticas e procedimentos de segurança só serão transmitidas ao Cliente em conformidade com os acordos de divulgação assinados entre o LSP/Requerente e o Cliente e serão obrigatoriamente tratadas como informações confidenciais.



2. Sobre

2.1 Propósito da TAPA

O crime de carga é um dos maiores desafios da cadeia de abastecimento para os fabricantes de produtos de valor elevado e de alto risco e para os seus fornecedores de serviços de logística.

A ameaça já não vem apenas de criminosos oportunistas. Atualmente, as redes de crime organizado operam globalmente e usando ataques cada vez mais sofisticados a veículos, instalações e pessoal para alcançarem os seus objetivos.

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

2.2 Missão da TAPA

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

2.3 Informações de contacto da TAPA

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

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



3. Normas TAPA

3.1 Normas de Segurança TAPA

Os seguintes Requisitos globais de Segurança TAPA foram criados para garantir a segurança no transporte e armazenagem de mercadorias de alto valor, suscetíveis a serem alvo de roubo:

- Os Requisitos de Segurança das Instalações (FSR) representam normas mínimas de *armazenamento seguro, seja em armazém seja em trânsito*, dentro de uma cadeia de abastecimento.
- Os Requisitos de Segurança para Camiões (TSR) centram-se exclusivamente no transporte por camião e representam os requisitos mínimos específicos para o *transporte rodoviário de produtos* numa cadeia de abastecimento.

Os Requisitos de Segurança Globais da TAPA são analisados e revistos conforme necessário a cada três anos.

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

3.2 Implementação

A implementação bem-sucedida dos Requisitos de Segurança da TAPA depende do trabalho conjunto dos LSPs/Requerentes, Clientes (proprietários da carga) e Auditores autorizados TAPA.



4. Orientação Jurídica

4.1 Âmbito da Certificação

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

4.2 Tradução

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

4.3 A Marca "TAPA"

"TAPA" é uma marca registada da *Transported Asset Protection Association* e não pode ser utilizada sem a permissão expressa por escrito da TAPA através das suas regiões oficialmente reconhecidas. Os normativos TAPA e o material associado são publicados através e pela TAPA, e não podem ser revistos, editados ou alterados por qualquer parte sem a permissão expressa por escrito da TAPA. O uso indevido da marca TAPA pode resultar na remoção da certificação ou em ações legais.

4.4 Limites de Responsabilidade

Com a publicação desta Norma, a TAPA não assegura nem fornece nenhuma garantia de que se evitarão todos os eventos de roubo de carga, independentemente de os normativos terem sido completamente e adequadamente implementados. Qualquer responsabilidade que possa resultar de um roubo de carga em trânsito, ou qualquer outra perda de carga em trânsito ao abrigo dos normativos TSR será por responsabilidade do LSP/Requerente e/ou do Cliente de acordo com os termos e condições do contrato entre ambos e quaisquer leis ou estatutos que possam ser aplicáveis dentro da jurisdição do assunto.



5. Contratos e Subcontratação

5.1 Contratos

A segurança no transporte, armazenagem e manuseamento dos ativos do Cliente são da responsabilidade do LSP/Requerente, dos seus agentes e subcontratados durante todo o processo de receção, transporte, armazenagem, conforme especificado no contrato ou uma liberação logística.

Quando o normativo TSR é mencionado ou incluído no contrato entre LSP/Requerente e o Cliente, também deverá fazer-se referência no programa de segurança do LSP/Requerente.

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

5.2 Subcontratação

Os subcontratantes de transporte incluem um requisito contratual de que a transportadora subcontratada cumpra todas as normas TSR mencionadas.

TAPA Copyright © Do Not Copy



6. Certificação TAPA TSR

6.1 Níveis de classificação TSR

A norma TSR especifica três níveis de classificação (para os veículos registados no registo de viaturas):

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

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

As organizações podem escolher entre as quatro opções a seguir (Tabela 1) para demonstrar conformidade e serem certificadas de acordo com os Requisitos de Segurança TAPA.

Os LSPs/Requerentes devem garantir que seja contratada uma entidade de auditoria independente (IAB) ou auditor autorizado (AA), para concluir o processo de auditoria e certificação.

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

- Informar a IAB ou o AA qual o Nível de Segurança qual o nível de segurança desejado no processo de certificação.
- Ter o seu próprio Auditor Autorizado LSP (LSP AA) em funções.

Opção subcontratação do LSP AA:

Se não houver LSP AA disponível dentro da empresa, então têm o direito de subcontratar a terceiros, se os mesmos estiverem em conformidade com todos os critérios de formação e certificação, conforme descrito pela TAPA. Terceiros obtiveram uma certificação AA.

6.2 Pré-Certificação

Como estão disponíveis várias opções para obter a certificação, é necessário preencher um modelo de auditoria personalizado, que é proporcionado pela TAPA, de forma a cumprir com os requisitos da auditoria de certificação.

6.3 Requisitos modulares

Os serviços de transporte rodoviário podem envolver acordos operacionais e comerciais complexos. Para mitigar as ameaças à segurança, os Clientes e os



LSP/Requerentes necessitam de múltiplas opções disponíveis para especificar e manter requisitos mínimos e obrigatórios de segurança aceitáveis. Para lidar com essa complexidade, a TAPA desenvolveu o TSR como um normativo modular para permitir que a indústria selecione o modo de transporte adequado às suas necessidades.

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

Tabela 1

Ref#	Módulo	Descrição	Nível	Tipo de auditor
6.3.1	Camião de Caixa rígida	Camião + galera de caixa rígida	1, 2 ou 3	IAB AA
6.3.2	Camião de Lona	Camião + galera de lona	3	IAB AA
6.3.3	Furgões Rígidos/ Camiões de Carroçaria Fixa	Furgão ou camião com compartimento de carga dedicado	1, 2 ou 3	IAB AA
6.3.4	Contentor Marítimo	Apenas para o segmento de transporte rodoviário	1, 2 ou 3	IAB AA

Descrição geral do modelo de veículo



Certificação IAB (Níveis 1, 2 e 3)

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



6.4 Melhorias opcionais

O TSR inclui melhorias opcionais que são consideradas como um nível de proteção mais elevado que pode ser utilizado além dos módulos. As melhorias opcionais estão destinadas a ser selecionadas pelo LSP/Requerente e/ou pelo seu Cliente como requisitos adicionais para as suas necessidades de segurança operacional. Quando melhorias opcionais são selecionadas na avaliação de pré-certificação para fazer parte da auditoria de certificação, todos os requisitos tornam-se obrigatórios.

Tabela 2

Ref ^o #	Melhoria opcional	Descrição	Tipo de auditoria
6.4.1	Monitorização	Rastreamento de veículos, alarmes e resposta	TAPA IAB AA
6.4.2	Sistemas de Bloqueio	Trancas e sistemas de proteção do compartimento de carga	TAPA IAB AA
6.4.3	Transferência ferroviária/rastreamento	Verificações de validação adicionais e medidas de controlo de veículos, galeras e/ou contentores marítimos aquando da entrega a Operadores de terminais ferroviários contratados	TAPA IAB AA
6.4.4	Escortas	Escortas de veículos, armadas ou desarmadas, sujeitas à legislação local	TAPA IAB AA
6.4.5	Ameaça à segurança da informação (IT) e à cibersegurança	Mitigação das ameaças informáticas e cibernéticas dos colaboradores, das redes de comunicação, dos veículos e da carga no transporte rodoviário	TAPA IAB AA
6.4.6	Dispositivo de alarme do compartimento de carga	Dispositivos de proteção e alarme para as paredes do compartimento de carga	TAPA IAB AA

Se a auditoria for concluída com êxito, o IAB deve incluir no certificado TSR original uma lista das melhorias opcionais apropriadas e para que nível da certificação de TSR são relevantes.

6.5 Autocertificação

Autocertificação (apenas nível 3)

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

Apenas se pode incluir 1 nível de classificação por operação na autocertificação.



Não se permite incluir as melhorias opcionais do TSR nas opções de autocertificação do TSR.

As autocertificações de nível 3 devem ser realizadas por um auditor autorizado (AA). Um AA pode ser um colaborador interno, que concluiu a formação de acordo com a versão atual da Norma TAPA, passou no exame relevante e está registado pela TAPA como um TSR AA.

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

Tabela 3

Refª#	Módulo	Descrição	Nível	Tipo de auditor
6.5.1	Camião de Caixa rígida	Camião + galera de caixa rígida	3	LSP/Requerente AA
6.5.2	Camião de Lona	Camião + galera de lona	3	LSP/Requerente AA
6.5.3	Furgões Rígidos/ Camiões de Carroçaria Fixa	Furgão ou camião com compartimento de carga dedicado	3	LSP/Requerente AA
6.5.4	Contentor Marítimo	Apenas para o segmento de transporte rodoviário	3	LSP/Requerente AA

6.6 Auditorias de Veículos

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

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

Para minimizar os gastos e, ainda assim, manter o rigor do processo de auditoria, devem ocorrer as seguintes funções:

- LSP/Requerente deve garantir que um mínimo de três (3) veículos são incluídos e mantidos no seu esquema TSR para ser elegível para a Certificação TSR.
- O LSP/Requerente deve manter um registo de todos os veículos ao abrigo do TSR.
- O Registo de Veículos deve incluir quaisquer veículos novos adicionados à frota desde a certificação/recertificação.



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

A categoria é uma indicação da quantidade de veículos no esquema do LSP/Requerente, mas pode ser uma combinação de diferentes níveis de TSR ou de todos os mesmos níveis de TSR. A intenção é permitir que os LSP/Requerentes introduzam veículos adicionais e alterem os níveis de classificação de uma forma flexível, mas controlada.

Tabela 4: Tamanho da amostragem e auditoria: Veículos

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

- 6.6.1 Os veículos adicionados ao Registo de Veículos após a certificação devem ser incluídos na apresentação anual de autoauditoria. O conjunto de amostras é ajustado para acomodar quaisquer novos aumentos ou reduções.
- 6.6.2 O conjunto das amostras de veículos inspecionados deve incluir quaisquer veículos novos adicionados à frota desde a certificação/recertificação.
- 6.6.3 Aplicar-se-á o conceito de reconhecimento mútuo. A TAPA TSR Certified LSP/Requerente ou empresa de transporte pode utilizar os serviços de outra empresa Certificada TAPA TSR e os resultados e estado da auditoria anterior serão mutuamente reconhecidos. Não será necessária uma nova auditoria dos veículos ou serviços de um subcontratado abrangidos por uma Certificação TSR TAPA existente.
- 6.6.4 A TAPA TSR Certified LSP/Requerente ou empresa de transporte pode "adotar" veículos de transporte rodoviário de outro subcontratante ou subsidiária. Esta opção destina-se a permitir que motoristas proprietários ou pequenos operadores sejam incluídos na Certificação TSR de um operador maior. Cada veículo utilizado deve ser inserido no registo automóvel do titular da certificação. Deve existir e estar em vigor um acordo formal entre o LSP/Requerente Certificado TSR e o subcontratado ou subsidiária onde são definidas as medidas que a tomar para garantir a conformidade contínua do pessoal e dos veículos usados na certificação. A adoção efetiva significa que o LSP/Requerente Certificado TAPA TSR é totalmente responsável pela conformidade dos veículos adotados com o TSR.



- 6.6.5 O AA pode solicitar uma nova inspeção se tiverem sido acrescentados veículos adicionais ao registo automóvel. O número total de veículos no registo automóvel é obtido no momento da autoauditoria anual. Os critérios de decisão do AA para a marcação de uma nova inspeção incluem o seguinte:
- 6.6.5.1 Verificar se existe uma alteração ascendente na categoria de dimensão (pequena, média, grande ou muito grande) do LSP/Requerente e/ou foram acrescentados mais de 20 veículos ao registo de veículos em comparação com o do ano anterior.
 - 6.6.5.2 O AA pode inspecionar até 7% dos veículos que foram adicionados ao Registo de Veículos.
 - 6.6.5.3 AA e LSP/Requerente devem acordar com antecedência os veículos a inspecionar.
 - 6.6.5.4 LSP/Requerente assegurará que se realizarão esforços razoáveis para facilitar a inspeção do AA aos camiões.
- 6.6.6 Tanto o Cliente como a TAPA reservam o direito de realizar as suas próprias auditorias para confirmar que todos os veículos registados no Registo de Veículos cumprem os requisitos do TSR.

6.7 Informação geral

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

A opção de gestão de multi-instalação e a integração de mais de uma localização TSR é uma opção disponível na revisão TSR 2023. Deve ser coordenada entre as partes interessadas, o IAB e as equipas responsáveis a nível regional TAPA em casos específicos ou quando se mostrar necessário.

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

Antes da auditoria de certificação ser agendada/iniciada, o LSP/Requerente deve informar ao AA quais os níveis de classificação que quer alcançar no seu processo de certificação.



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

Os custos da certificação TAPA são da responsabilidade do LSP/Requerente, a menos que seja negociado o contrário com o(s) Cliente(es).

6.8 Recertificação

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

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

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

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



7. Acompanhamento da Auditoria

7.1 Ação corretiva/SCAR

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

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

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

7.2 Monitorização de conformidade

Autoauditorias

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

As autoauditorias intercalares devem refletir os requisitos da TSR.

- 7.2.1 As Autoauditorias intermédias devem ser realizadas pelo próprio LSP/AA ou por um auditor subcontratado.
- 7.1.2 Todos os AAs devem ter realizado e concluído com êxito o exame aplicável para a versão da Norma TAPA que devem auditar.
- 7.1.3 Para certificações TAPA TSR emitidas por um IAB: A autoauditoria intermédia deve ser documentada no formulário de auditoria TAPA e submetida ao IAB no **prazo de 30 dias a contar da data de aniversário da certificação IAB original.**



7.1.4 Para autocertificações: A autoauditoria intermédia deve ser documentada e submetida à TAPA no prazo de 30 dias a contar da data de aniversário da autocertificação original.

O não cumprimento resultará na suspensão da certificação original até que a autoauditoria intermédia seja devidamente concluída. As lacunas identificadas devem ser devidamente documentadas, e deve ser atribuída uma data-limite para a conclusão da(s) medida(s) corretiva(s), as quais serão acompanhadas até ao seu encerramento dentro do prazo de 60 dias.

Autoavaliações de veículos

Avaliação Contínua

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

Tabela 5: Programa de monitorização de auditoria e conformidade

Ação	FREQÜÊNCIA	A	B	C
Auditoria de Certificação (Auditoria de Certificação IAB/AA)	A cada três (3) anos	✓	✓	✓
LSP/Auditoria de Autocertificação do Requerente	A cada três (3) anos			✓
Autoauditorias (controlos intercalares da conformidade)	Anualmente no 1º e 2º Aniversário	✓	✓	✓
LSP/Auditoria de Subcontratantes Requerentes	De acordo com o contrato Cliente - LSP/Requerente	✓	✓	✓

Visitas ao Cliente ao LSP/Requerente

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

7.3 Investigação e Resolução de Reclamações da TAPA

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



8. Isenção

8.1 Visão Geral

Uma dispensa é uma aprovação por escrito concedida para eximir uma instalação sobre um requisito específico de TAPA ou para aceitar uma solução alternativa de conformidade. O pedido de dispensa deve ser preenchido utilizando a versão oficial corrente do formulário de pedido de dispensa TAPA. O formulário pode ser acedido através do sítio Web da TAPA. Pode ser pedida uma isenção se um LSP/Requerente não puder cumprir um requisito específico da norma TSR e puder justificar medidas alternativas. As dispensas são válidas para o período da certificação.

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

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

Caso os funcionários e/ou Clientes da TAPA contestem que as condições de dispensa mudaram, a TAPA efetuará uma investigação formal e o LSP/Requerente deve estar ciente que a dispensa pode ser revogada pela TAPA.

8.2 Processo de Negociação de Dispensa

Caso um LSP não possa cumprir com um requisito específico no normativo TSR, o seguinte processo de dispensa será implementado.

Tabela 6: Responsabilidades: Pedido de Dispensa/Avaliação

Passo	Responsabilidade	Ação
1.	LSP/Requerente	Estabelece e verifica medidas de mitigação.
2.	LSP/Requerente	Preenche o formulário de Pedido de Dispensa TAPA e submete ao IAB/AA.
3.	IAB/AA	Analisa e verifica a integridade da informação incluída no formulário do Pedido de Dispensa da TAPA.
4.	IAB/AA	Submete o formulário de Pedido de Dispensa da TAPA ao Comité Regional de Dispensa da TAPA.
5.	Comité Regional de Dispensa da TAPA	Analisa o pedido e concede ou recusa a dispensa.



Se a dispensa for recusada

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

Se a dispensa for concedida

Se o Comité Regional de Dispensa da TAPA aprovar o pedido de dispensa, as seguintes ações serão tomadas:

Tabela 7: Aprovação de dispensa

Passo	Responsabilidade	Ação
1.	Comité Regional de Dispensa da TAPA	Documenta e assina as especificações da dispensa.
2.	Comité Regional de Dispensa da TAPA	Especifica o período de validade da dispensa (até um máximo de três anos) e envia uma cópia ao AA.
3.	AA	Notifica o LSP/Requerente do resultado do Pedido de Dispensa.
4.	LSP/Requerente	Cumprir com os requisitos de dispensa. O incumprimento dos mesmos anulará a aprovação de dispensa.

TAPA Copyright © 2023



9. Apêndices

Consultar os apêndices dos requisitos para seleção da categoria de certificação.

Apêndice A: Camião de Caixa-Rígida

Apêndice B: Camião de Lona

Apêndice C: Furgões Rígidos/ Camiões de Carroçaria Fixa

Apêndice D: Contentor Marítimo

TAPA Copyright © Do Not Copy



10. Opções melhoradas TSR

Secção	Monitorização – Opção melhorada
A	Requisitos obrigatórios
A.1	Funções, responsabilidades e capacidades da Central de Monitorização de Alarmes
A.1.1	<p>A Central de Monitorização de Alarmes (AMC) deve ser adequada para o fim a que se destina e a sua utilização pré-aprovada pelo LSP/Requerente ou Cliente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A AMC é aprovada e registada como uma operação comercial legal, conforme exigido pelos requisitos locais do país. * 2. A AMC deve ter as licenças apropriadas para operar como um centro de monitorização/receção de alarmes. <p><i>Notas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> a. <i>*O LSP/Requerente pode utilizar uma AMC externa (contratada) ou uma AMC interna (pessoal próprio). No entanto, todos os requisitos são aplicáveis para operações AMC de gestão externa ou interna. Exceções deste requisito necessitam da aprovação da TAPA de acordo com o processo de dispensa padrão. O apoio do LSP/Requerente e do seu cliente no processo de dispensa deve ser enviado com a dispensa.</i> b. <i>Quando mais que 1 AMC é necessário para estar envolvido na monitorização de alarmes e resposta a eventos, a AMC secundária deve ter um contrato em vigor com a AMC primária, ser incluída na certificação e atender aos requisitos de melhoria de monitorização. As AMC's adequadas devem testar os seus procedimentos coordenados de ativação e resposta pelo menos uma vez por ano.</i>
A.1.2	<p>A AMC deve ser uma instalação permanente e de construção resistente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A AMC deve ter uma proteção adequada com medidas de segurança física em vigor (controlo de acessos, bloqueio das portas, alarmes de intrusão, CCTV, credenciais e procedimentos de visitantes) para proteger os colaboradores, as informações e as operações de qualquer influência externa negativa natural ou provocada pelo homem, incluindo um ataque criminoso. 2. AMC deve ter no mínimo um botão de pânico instalado na sala de monitorização, conectado a uma empresa de segurança externa de confiança ou às autoridades policiais (LEA). O procedimento de escalonamento inclui uma chamada imediata da empresa de segurança/LEA e palavra-passe/código de coação para a equipa de monitorização. Processo a ser documentado e testado a cada três meses. 3. A AMC terá conexões robustas e de confiança para água e energia elétrica.
A.1.3	<p>A localização e o funcionamento da AMC devem ser objetos de uma avaliação de risco pelo menos uma vez por ano.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A avaliação de risco deve ser documentada e revista pela gestão da AMC. 2. A avaliação de risco deve incluir uma avaliação das contramedidas, dos planos de ação, da gestão de crises e dos planos de continuidade de negócio para todos os riscos e emergências identificados.



A.1.4	<p>A AMC deve dispor de procedimentos adequados para salvaguardar o seu pessoal e garantir a capacidade de manter as operações.</p> <ol style="list-style-type: none">1. O funcionamento do AMC deve reger-se por procedimentos operacionais das instalações que exijam uma revisão e atualização anual, conforme necessário.2. Procedimentos de escalonamento para ativação de alarme de pânico implementados e incluem o contacto imediato com a empresa de segurança externa e/ou LEA. Palavra-passe e/ou código de coação como recurso para a equipa de monitorização. Processo a ser documentado e testado a cada três meses.3. Deve ser concluído, um sistema de testes dos alarmes de monitorização dos veículos, pelo menos duas vezes por ano, para avaliar os pontos fortes e fracos na gestão dos alarmes e sistemas.4. Um plano de manutenção documentado para todos os sistemas críticos.5. As funções e responsabilidades dos operadores de monitorização da AMC não devem ser diluídas pelo acréscimo de funções não relacionadas com a AMC.6. Os níveis de gestão e de pessoal devem ser avaliados como adequados para desempenhar as funções e responsabilidades exigidas.
-------	--

TAPA Copyright © Do Not Copy



Secção Um	Monitorização – Opção melhorada
Um	Requisitos obrigatórios
A.1.5	<p>Programa documentado de formação do pessoal da AMC e registos da formação em vigor. Deve abranger:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Formação de orientação para novos colaboradores.2. Formação de funcionalidade técnica do sistema3. Programa anual de formação dos requisitos e reciclagem de todos os procedimentos operacionais normalizados e de emergência relevantes4. Protocolos para comunicações com LSP/Requerente5. Confidencialidade da informação e proteção da propriedade intelectual
A.1.6	<p>Procedimentos de verificação de pessoal próprio ou temporário devem incluir verificações (dentro das restrições da lei local) do histórico de emprego, lacunas no emprego, condenações criminais, rescisões de emprego em setor igual/semelhante, qualificações laborais.</p>
A.1.7	<p>A AMC tem procedimentos robustos de pré-partida do veículo.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Assegura que verificações adequadas do sistema são realizadas para validar que os dispositivos de sinalização e monitorização estão em condições de funcionamento.2. Procedimentos em vigor para lidar com falhas e notificação à gestão apropriada do próprio/LSP/Requerente. <p><i>Observação: Aconselham-se verificações de comunicação com os condutores e as suas escoltas, se presentes</i></p>



A.1.8	<p>A AMC deve ter procedimentos em vigor para garantir que os eventos de ativação de alarme sejam processados de forma atempada e eficaz:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Capaz de responder atempadamente a vários eventos em simultâneo.2. Os eventos devem ser categorizados e ter um tempo de resposta definido para cada categoria. Os alarmes de elevada prioridade devem ser respondidos dentro de 2 minutos após ativação.3. A AMC tem protocolos de resposta para monitorar todos os veículos, sensores e alarmes necessários, conforme exigido pelo LSP/Requerente. Deve ser feito um registo das ativações de alarme e dos sinais de alerta de GPS recebidos, bem como das ações tomadas.4. Se forem utilizados sistemas de monitorização de veículos pela AMC ou LSP/Requerente, a AMC deve ter acesso exclusivo identificável para um início de sessão seguro.5. Procedimentos e detalhes de contato em vigor para escalar os alarmes do veículo para os meios de resposta apropriados. Estes devem incluir:<ol style="list-style-type: none">a. O condutor do veículob. LEA nacional e/ou localAlém disso, quando previsto e aplicável<ol style="list-style-type: none">c. Recursos centrais ou locais da AMCd. Parceiros de serviços contratados pela AMCe. Fornecedor de escolta de veículosf. Recursos centrais ou locais do LSP
-------	--



Secção	Monitorização – Opção melhorada
Um	Requisitos obrigatórios
	<ol style="list-style-type: none"> 6. AMC deve ter acesso a detalhes de contato de LEA apropriado em cada país e para cada trecho ao longo da rota (não apenas número de emergência genérico de países) e parceiros de intervenção capazes de apoiar em qualquer tipo de emergência. 7. Uma revisão diária da qualidade de monitorização, receção de alarmes e os protocolos de escalonamento é realizada e registada. 8. Quaisquer falhas ou deficiências do sistema devem ser registadas e as provas de correção registadas. 9. Quaisquer erros operacionais ou falhas no cumprimento do procedimento devem ser explicados, um registo do evento mantido e quaisquer medidas corretivas tomadas. 10. KPIs e estatísticas de gestão de alarmes devem ser disponibilizados para auditoria pelos responsáveis da AMC e LSPs/Requerentes pré-autorizados. 11. Todo o histórico de informação dos alarmes de rota e ações tomadas devem estar disponíveis por pelo menos 30 dias. <p><i>Notas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> a) <i>Deve ser criado um sistema de classificação de todos os alarmes. A prioridade máxima é dada aos alarmes que ponham em risco a vida humana ou cause ferimentos..</i> b) <i>O estado de alarme deve ser aumentado ou diminuído, conforme adequado.</i> c) <i>Procedimentos em vigor para contactar o condutor durante um evento de alarme.</i> d) <i>Palavras ou frases de código para validar a situação do condutor podem ser necessárias, mas não devem colocar em risco a segurança do condutor.</i>
A.1.9	<p>Os procedimentos AMC devem assegurar a capacidade de lidar com a comunicação em várias línguas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade de comunicar com condutores de veículos e/ou serviços de emergência numa língua falada por ambas as partes ou através de um intérprete ou de um mecanismo/dispositivo eficaz. 2. As opções de comunicação linguística AMC devem estar disponíveis para as rotas dos veículos monitorizados. 3. As opções de comunicação linguística AMC devem ser claramente descritas num procedimento ou protocolo adequado. Deve incluir um processo de exceção quando as comunicações linguísticas mútuas não são possíveis.
A.1.10	A AMC usa recursos exclusivos de identificação e rastreamento para cada veículo.

Requisitos de Segurança para Camiões



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

TAPA Copyright © Do Not Copy

Requisitos de Segurança para Camiões



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



A.2.1	<p>Deve existir um acordo formal entre o LSP/Requerente e a AMC. O acordo deve incluir referências a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uma visão geral das necessidades operacionais do LSP/Requerente.2. Níveis de serviço AMC e LSP/Requerente3. Uma lista dos procedimentos ou protocolos a abranger pelo acordo.4. Informações/dados que devem ou não ser partilhados.5. Autoridade do LSP/Requerente para realizar auditorias nas operações da AMC.6. Comunicações permitidas da AMC com o LSP/Requerente, clientes e parceiros de serviços do LSP/Requerente
A.2.2	<p>Um processo para rever e fazer alterações oportunas ao acordo formal entre o LSP/Requerente e AMC deve estar em vigor. Tal deve abranger:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Como implementar pequenas correções operacionais para os requisitos de negócios.2. Identificação e implementação de grandes mudanças nos requisitos de negócios devido a necessidades operacionais ou eventos e ameaças de risco.
A.2.3	<p>O condutor deve dispor de procedimentos documentados e fornecidos pelo LSP/Requerente. Requerendo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Os alarmes das portas do compartimento de carga do veículo estão ativados e a funcionar.2. Imediatamente antes do carregamento, todos os dispositivos de rastreamento instalados estão ativados e em funcionamento.3. Todos os eventos de alarme que o motorista deve reconhecer e responder. Estes devem incluir:<ol style="list-style-type: none">a. Alarme de intrusão na cabine do motoristab. Alarme de pânico fixo e móvelc. Paragem não autorizadad. Quando a galera é utilizada. Desconexão do reboquee. Abertura não autorizada da porta do compartimento de cargaf. Desvio de rota (alarme de geocerca)g. Perda de comunicação de vozh. Perda do sinal de rastreamentoi. Adulteração do dispositivo de rastreamentoj. Alarme de estado da bateria



A.2.4	<p>O LSP/Requerente deve fornecer detalhes específicos da rota e informações que a AMC deve monitorar para fins de conformidade. Estes incluem:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Planos de rota detalhadas ou gerais.2. Nome do condutor e dados de contacto.3. Quaisquer áreas de estacionamento autorizadas para pernoitar ou paragens para descanso.4. Dados do veículo (incluindo n.º da matrícula).5. Hora prevista de carregamento/partida.6. Hora prevista de chegada/descarga. <p><i>Nota: Um processo para proporcionar estas informações deve ser documentado e deve estar disponível para inspeção, se necessário.</i></p>
-------	--

TAPA Copyright © Do Not Copy

Requisitos de Segurança para Camiões



Secção	Sistemas de bloqueio – Opção melhorada	1. Requisitos de camião de caixa-rígida	2. Requisitos de camião de lona	3. Furgões rígidos/ Carroçaria fixa	4. Transporte Rodoviário de Contentores
B	<i>Requisitos obrigatórios</i>				
B.1	Dobradiças internas ou protegidas das portas do compartimento de carga.	✓	N/A	✓	N/A
B.2	As portas do compartimento de carga não podem ser abertas de forma independente, devendo a primeira porta manter a segunda porta no lugar.	✓	N/A	✓	N/A
B.3	Compartimento de carga equipado com sistema interno de bloqueio da porta traseira, operado remotamente.	✓	N/A	✓	N/A

TAPA Copyright © Do Not Copy



Secção	Transferência Ferroviária / Rastreamento – Opção Aprimorada
C	Requisitos obrigatórios
C.1	Avaliação de Riscos
C.1.1	<p>O LSP/Requerente deve realizar avaliações de risco dos terminais ferroviários de partida e chegada a serem utilizados. As ameaças à segurança devem ser identificadas e as ações de mitigação do LSP/Requerente e/ou do(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário registadas para minimizar as ameaças que possam resultar em perda de carga. A avaliação de risco deve incluir, no mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. O processo de Avaliação de Riscos deve ser documentado e exigir que a gestão do LSP/Requerente tome decisões informadas sobre quaisquer vulnerabilidades e determinar se a mitigação é suficiente.2. Deve ser realizada/atualizada pelo menos anualmente.3. A avaliação de ameaças comuns incluirá:<ol style="list-style-type: none">a. Roubo de carga, contentores ou veículos.b. Roubo ou duplicação de informações que podem ser úteis para um evento fraudulento.c. Acesso não autorizado às instalações do terminal e áreas externas.d. Adulteração de carga.e. Eficácia dos sistemas de Segurança.f. Procedimentos para impedir/prevenir recolhas fictícias de cargag. Continuidade da segurança durante a escassez de mão de obra ou catástrofes naturais, etc. <p><i>c. Nota: Esta informação estará disponível para o Cliente, se solicitado.</i></p>
C.2	Procedimentos HVTT
C.2.1	<p>O LSP/Requerente e o(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário terão um acordo formal em vigor para lidar com quaisquer veículos, galeras ou contentores FTL declarados ao Operador do Terminal Ferroviário pelo LSP/Requerente como carga "HVTT ou cargas vulneráveis".</p>



C.2.2	<p>O LSP/Requerente deve acordar, documentar e implementar procedimentos operacionais com o(s) Operador(es) do Terminal Ferroviário. Estes incluirão:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Entrega do terminal de partida (LSP/Requerente)<ol style="list-style-type: none">a. Controlo do veículo/reboque/contentor à chegada ao terminal.b. Verificações de integridade – Selos e trancas intactos, sem evidência de adulteração.2. Documentação correta e assinada<ol style="list-style-type: none">c. Verificações antes da partida (Operador do Terminal Ferroviário).d. Armazenamento e monitorização seguros antes da colocação no comboio.e. Verificações de integridade – Selos e trancas intactos, sem evidência de adulteração.3. Procedimentos de trânsito ferroviário (Operador de Terminal Ferroviário)<ol style="list-style-type: none">f. Procedimento em vigor para comunicar atrasos e desvios prolongados ao LSP/Requerente.g. Opções de mitigação definidas em caso de incidentes de segurança, falta de pessoal/doença do operador ferroviário, avaria do comboio, greves, acidentes, mau tempo.
-------	---

TAPA Copyright © Document Copy



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



Secção	Escoltas – Opção melhorada
D	Requisitos obrigatórios
D 1	Níveis de Serviço da Empresa de Escoltas
D.1.1	<p>Um acordo formal entre o LSP/Requerente e o provedor de serviços de escolta deve estar em vigor. O acordo deve incluir referências a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uma visão geral das necessidades operacionais do LSP/Requerente.2. Níveis de serviço para prestadores de serviços de escolta e LSP/Requerente.3. Uma lista dos procedimentos ou protocolos a abranger pelo acordo.4. Informações/dados que devem ou não ser partilhados.5. Autoridade do LSP/Requerente para conduzir auditorias nas operações do provedor de serviços de escolta.6. Comunicações permitidas pelo provedor de escoltas com o LSP/Requerente, clientes e parceiros de serviços do LSP/Requerente.
D 1.2	<p>Um recurso interno formado e reconhecido ou uma empresa de segurança externa deve ser utilizado para a escolta de veículos de transporte rodoviário.</p> <p><i>Nota: Quando externo, este serviço deve ser realizado por uma organização profissional com certificação relevante das autoridades policiais locais e/ou nacionais.</i></p>
D 1.3	<p>Um serviço de escolta deve estar disponível para o LSP/Requerente. Os procedimentos documentados que devem estar disponíveis e ser prontamente implementados para utilização incluem:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Os veículos de escolta devem ser:<ol style="list-style-type: none">a. Manutenção adequada de acordo com os requisitos regulamentares e do fabricante.b. Totalmente abastecidos e ter concluído verificações detalhadas pré partida antes de serem aprovados para acompanhar o veículo de transporte.c. Ter instalado no veículo um dispositivo de alarme de coação ativado por um toque e/ou por voz. Um dispositivo portátil com a mesma funcionalidade e objetivo transportado pelo pessoal de segurança, ligado à base doméstica/AMC, é uma alternativa aceitável.d. Comunicação de voz em tempo real disponível com o motorista do veículo de transporte, a base da empresa de escolta e a AMC de terceiros (onde equipamentos de rastreamento/monitorização são instalados nos veículos a serem escoltados).
D 1.4	<p>Um serviço de escolta ostensivo e/ou encoberto deve estar disponível para o LSP/Requerente. Os veículos de escolta ostensiva terão marcações apropriadas indicando que são veículos de segurança privada. Os veículos de escolta encobertos não terão marcas visíveis.</p>



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



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



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

TAPA Copyright © Do Not Copy



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



Para sua informação: a tradução da norma para o idioma local fornecida a você visa melhorar a compreensão dos requisitos da TAPA 2023. A tradução da norma foi iniciada e validada com o melhor do nosso conhecimento e crença e com conhecimento dos fundamentos necessários. No entanto, a versão original em inglês da respectiva norma é e continua a ser decisiva para o exame.

Publicação e informações sobre direitos de autor

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

© TAPA 2023-2026

Nenhuma cópia sem permissão da TAPA, exceto conforme permitido pela lei de direitos autorais.

Historial da publicação

Publicado pela primeira vez em agosto de 2023

Primeira (presente) edição publicada em agosto de 2023

Esta especificação publicamente disponível entra em vigor em 15 de setembro de 2023