

Ghid bune practici Securitate

SC25

TAPA Chapter Romania

Cuprins:

Introducere	2
Riscuri majore identificate:	2
Scopul ghidului SC25	2
Căraș – Transportatorul efectiv (operatorul de transport și șoferul)	3
Nivel Top Management (Căraș)	3
Nivel Operațional (Căraș / Șoferi)	3
Transportator – Compania de transport rutier (cu flotă proprie și/sau subcontractori)	5
Nivel Top Management (Companie de transport)	5
Nivel Operațional (Companie de transport – Dispeceri, Șoferi, Personal tehnic)	6
Casă de expediții – Intermediar logistic (freight forwarder/broker)	7
Nivel Top Management (Casă de expediții)	8
Nivel Operațional (Casă de expediții – Dispeceri/Operatori)	8
Client – Expeditorul sau destinatarul mărfurilor (beneficiarul transportului)	10
Nivel Top Management (Client)	10
Nivel Operațional (Client – personal logistic/depozit)	11
Soluție unitară la nivelul industriei – Programul SC25	12
Elementele cheie ale Programului SC25	12
Beneficii așteptate ale abordării unitare SC25	12
Referințe și standarde internaționale	13
Anexa 1 – Verificare Asigurare CMR	14
Anexa 2 – Verificare Firma	15

SC25 – Ghid de bune practici pentru securitatea transporturilor în România

Destinat actorilor industriei transporturilor: cărauși (transportatori efectivi), companii transportatoare, case de expediții și clienți (expeditori/beneficiari). Structurat pe niveluri de responsabilitate (Top Management, Operațional) pentru a combate principalele riscuri curente în domeniu.

Introducere

Industria transporturilor de mărfuri se confruntă cu o creștere a infracționalității organizate și a fraudelor, fapt evidențiat de tendințele recente la nivel european. Infractorii organizează grupuri specializate (OCG – *Organised Crime Groups*) care exploatează vulnerabilitățile lanțului logistic, atrași de valoarea mare a bunurilor și de riscul relativ scăzut de a fi prinși. În România, numeroase incidente confirmă aceste riscuri: de la furturi coordonate de mărfuri din camioane (chiar în mers) în zone precum Ilfov, Argeș, Dâmbovița sau Ialomița, până la **fraude elaborate** în care infractorii se dau drept parteneri de încredere (transportatori sau clienți) pentru a deturna transporturile.

Riscuri majore identificate:

- **Activități infracționale organizate și fraude în creștere:** Grupări care planifică furturi de pe traseu sau deturnări de transport, uneori cu complicități interne.
- **Verificarea insuficientă a transportatorilor:** Lipsa sau aplicarea necorespunzătoare a procedurilor de due diligence permite accesul „firmelor fantomă” în lanțul de transport.
- **Firme de transport false sau cu scop infracțional:** Proliferarea societăților înregistrate legal doar pentru a comite furturi de marfă și a dispărea ulterior, lăsând pagube semnificative.
- **Complicitatea unor angajați ai transportatorului:** Implicarea unor persoane din interior (ex.: șoferi, dispeceri, personal operațional) care furnizează informații infractorilor sau participă direct la furt.
- **Deturnarea mărfii prin substituirea identității clientului:** Scheme în care infractorii se dau drept reprezentanții destinatarului sau expeditorului, redirectionând livrările către ei înșiși sub pretexte false.
- **Falsificarea documentelor de transport și însoțire:** Utilizarea de CMR-uri, avize sau acte de identitate falsificate pentru a obține încărcări sau pentru a masca proveniența mărfurilor sustrase.
- **Lipsa de reacție promptă a autorităților:** În multe cazuri semnalate, răspunsul lent sau inefficient al autorităților sporește încrederea infractorilor că nu vor fi prinși, ceea ce le alimentează activitatea.

Scopul ghidului SC25

Să ofere tuturor actorilor din lanțul de transport – de la nivel de Top Management până la personal operațional – recomandări clare și ușor de aplicat pentru reducerea acestor riscuri, fără investiții majore. Prin adoptarea acestor bune practici, companiile își pot proteja mai bine bunurile și

reputația, contribuind în același timp la întărirea securității întregii industrii de transport și logistică din România.

Cărauş – Transportatorul efectiv (operatorul de transport și șoferul)

Cărauşul reprezintă transportatorul efectiv, adesea un operator independent sau o firmă mică ce execută transportul cu vehiculele proprii. Acest segment este adesea prima linie expusă riscurilor – atât infracțiuni comise asupra vehiculului (furt din camion), cât și tentative de fraudă (primirea unui transport de la un client fals sau livrarea către un destinatar fals). Recomandările de mai jos se adresează atât conducerii acestor mici operatori, cât și șoferilor implicați direct în transport:

Nivel Top Management (Cărauş)

- **Verificarea clienților înainte de acceptarea unei comenzi:** Înainte de a prelua o cursă de la un expeditor nou sau un intermediar necunoscut, cărauşul (administratorul firmei) trebuie să verifice legitimitatea acestuia. Căutați informații despre compania client (cui, existența în registrul comerțului, vechime, reputație online). Evitați comenzile de la entități dubioase sau care insistă pentru grabă nejustificată, mai ales dacă oferă plăți neobișnuit de atractive – acestea pot ascunde o fraudă.
- **Contracte și documente în regulă:** Solicitați întotdeauna un contract sau o comandă scrisă de transport, cu datele complete ale clientului/expeditorului. Evitați **preluarea informală** a mărfurilor fără documente clare; infractorii profită adesea de lipsa de documente formale pentru a se eschiva ulterior. Asigurați-vă că detaliile (tipul mărfii, ruta, destinatarul) sunt bine specificate de la început.
- **Instruirea șoferilor în materie de securitate:** Conducerea micilor companii trebuie să își instruiască șoferii despre riscurile existente și procedurile de prevenire. Șoferii trebuie să cunoască **protocolul de verificare** a identității la încărcare/descărcare, modul de reacție la tentative de deturnare (de exemplu, dacă cineva le cere să schimbe destinația) și regulile de siguranță pe traseu. O instruire de bază poate preveni incidente majore.
- **Politică de toleranță zero la complicitate și abateri:** Stabiliți clar, la nivelul companiei, că orice complicitate cu infractorii sau abateri deliberată de la procedurile de securitate nu va fi tolerată. Angajații/colaboratorii trebuie să știe că implicarea în furturi sau facilitarea lor va fi pedepsită (inclusiv prin raportare la autorități). Această atitudine descurajează potențialii complici interni.
- **Comunicare și parteneriate:** Țineți legătura cu casele de expediții de încredere și cu alți transportatori din comunitate. Schimbul de informații despre incidente sau tentative de fraudă este esențial – de exemplu, dacă aflați despre o „firmă client” care nu este de încredere, informați și alți colegi. Împreună, comunitatea transportatorilor mici poate crea un mecanism informal de alertă, reducând șansele ca aceeași schemă infracțională să lovească pe mai mulți.

Nivel Operațional (Cărauş / Șoferi)

- **Verificarea încărcăturii și a documentelor la preluare:** La încărcare, șoferul trebuie să confirme că detaliile comenzii corespund cu realitatea – tipul și cantitatea mărfii,

documentele (CMR, aviz) sunt completate corect și semnate de expeditor. Orice neconcordanță trebuie lămurită înainte de plecare. De asemenea, verificați identitatea persoanei care vă încarcă marfa, mai ales dacă nu este prezent reprezentantul așteptat al clientului.

- **Asigurarea sigiliilor și a încuietorilor:** După încărcare, dacă marfa este sigilată, notați seria sigiliului pe documente și verificați integritatea acestuia. Folosiți încuietori robuste la ușile remorcii. Infractorii pot deschide rapid uși neasigurate; un lacăt sau sistem de blocare de bună calitate descurajează furtul oportunist.
- **Planificarea rutei cu evitare de opriri în zone de risc:** În măsura posibilului, planificați-vă traseul astfel încât să **nu fiți nevoit să opriți** (pentru odihnă sau alimentare) în zonele cu risc ridicat. De exemplu, alimentați suficient combustibil și respectați timpii de condus astfel încât prima pauză lungă după încărcare să fie la o distanță semnificativă de zona de plecare – hoții adesea urmăresc camionul din punctul de încărcare și acționează la primele opriri. Dacă trebuie totuși să opriți în aceste zone, alegeți parcuri supravegheate sau benzinării mari, bine iluminate.
- **Vigilență sporită pe traseu:** Fiți atenți dacă observați vehicule suspecte urmărindu-vă sau încercând să vă facă să opriți (de ex., claxoane, semne că ar fi o problemă tehnică la camion). Grupurile infracționale folosesc uneori astfel de trucuri (ex: înțeparea deliberată a unei anvelope sau semnalarea falsă a unei defecțiuni) pentru a vă forța să opriți. Dacă aveți dubii, nu opriți într-o zonă izolată; continuați până la cea mai apropiată secție de poliție sau loc populat.
- **Confirmarea oricărei modificări de instrucțiuni:** Una dintre cele mai importante reguli – **nu deviați de la plan fără confirmare oficială**. Dacă cineva (chiar și aparent de la firma client sau de la expeditor) vă solicită prin telefon sau la fața locului să schimbați destinația de livrare sau să descărcați marfa în altă parte decât cea indicată inițial, sunați imediat **managerul sau dispeceratul** propriu pentru verificare. Chiar dacă persoana pare credibilă sau susține că e o urgență, procedați la fel: contactați-vă șeful și solicitați *confirmare scrisă* pentru orice schimbare. Această măsură simplă poate zădărnici încercările de deturnare prin înșelăciune.
- **Nu transferați marfa în alt vehicul fără autorizare:** O metodă de fraudă este să vi se ceară descărcarea sau transferul încărcăturii într-o altă mașină (sub pretexte ca defectarea destinatarului, întârziere sau schimb de vehicul). **Refuzați ferm astfel de solicitări neplanificate**, decât dacă aveți confirmare directă de la angajator/client și documente în regulă (semnături, nume clar pe documentele de livrare) care să justifice mutarea. În caz contrar, riscați să predați marfa direct infractorilor.
- **Protecția documentelor și a datelor sensibile:** Țineți asupra dvs. documentele de transport și nu le lăsați la îndemâna oricui în parcuri sau popasuri. Infractorii pot fura sau fotografia documente (CMR, scrisori de trăsură) pentru a le falsifica ulterior. De asemenea, nu divulgați detalii despre încărcătură sau destinație altor persoane necunoscute pe traseu. Comunicarea despre marfă ar trebui să fie strict între dvs. și dispecer/client.
- **Comunicare în caz de pericol:** Dacă simțiți că sunteți în pericol (urmărit insistent, încercare de jaf) sau dacă ați fost victima unei înșelăciuni, anunțați imediat autoritățile (112) și apoi compania/beneficiarul. Furnizați cât mai multe detalii (locație, descrierea vehiculelor suspectilor, direcția de deplasare). Reacția rapidă poate ajuta la prinderea făptașilor sau la recuperarea bunurilor, deși infractorii mizează adesea pe un răspuns lent al poliției. Totuși,

raportarea promptă este esențială și pentru documentare – veți avea nevoie de proces-verbal de la poliție pentru despăgubiri de asigurare, iar industria în ansamblu va cunoaște mai bine tiparele de criminalitate.

Transportator – Compania de transport rutier (cu flotă proprie și/sau subcontractori)

Prin “transportator” ne referim la companiile de transport de dimensiuni medii sau mari, care gestionează flote de vehicule și personal (șoferi, dispeceri) și care pot lucra direct cu clienți mari sau prin case de expediții. Aceste companii au responsabilitatea atât a activității propriilor șoferi, cât și – uneori – a subcontractorilor (cărăuși) pe care îi angajează pentru surplus de comenzi.

Transportatorii mari sunt adesea vizați de infractori datorită volumelor mai mari de marfă pe care le manipulează și pot suferi pierderi reputaționale severe în caz de incidente. Iată **măsuri de securitate** pe niveluri, adaptate acestui tip de companie:

Nivel Top Management (Companie de transport)

- **Sistem de management al securității transporturilor:** Conducerea trebuie să implementeze o politică formală de securitate. Aceasta include numirea unui responsabil de Securitate, atribuirea clară a acestei sarcini unui manager existent sau contractarea unei firme externe de consultanță pe securitate care să coordoneze eforturile de prevenire a furturilor și fraudelor. Realizați evaluări periodice de risc pentru operațiunile de transport: analizați rutele frecvente, tipurile de marfă transportate și identificați unde sunteți mai expuși (ex.: transporturi de electronice pe rutele din jurul orașului Paris).
- **Proceduri stricte de verificare a clienților și partenerilor noi:** Dacă sunteți abordați direct de un client nou pentru transport (fără intermediar), efectuați verificări similare celor descrise la secțiunea anterioară (date firmă, bonitate, existența unui istoric etc.). De asemenea, atunci când subcontractați curse către cărăuși sau alți transportatori mai mici, aplicați un proces riguros de selecție: cereți copii după licența de transport, asigurări, referințe de la alte companii și verificați autenticitatea lor. Un transportator mare nu ar trebui să angajeze subcontractori fără un minim **due diligence** – altfel își asumă riscul ca un “colaborator” să fie de fapt o firmă de fațadă cu intenții infracționale.
- **Verificarea antecedentelor personalului-cheie:** Pentru a preveni **complicitatea internă**, realizați verificări de background la angajare pentru personalul sensibil (șoferi, dispeceri, personal depozit/terminal). Nu angajați persoane cu istoric dubios legat de furturi sau fraude cunoscute în domeniu. Chiar și după angajare, păstrați o comunicare apropiată cu angajații – creați un climat în care aceștia se simt confortabil să raporteze orice li s-ar părea suspect (de exemplu, dacă cineva le propune „ponturi” contra cost despre transporturile companiei).
- **Politici clare privind comunicarea și schimbările de plan:** Stabiliți la nivelul companiei că **orice schimbare de traseu sau destinație** trebuie validată de un superior. Documentați această politică și asigurați-vă că toți angajații o cunosc. Astfel, dacă un șofer sau dispecer este contactat direct de cineva care pretinde a fi clientul și cere o schimbare, ei știu că procedura standard este să refuze politicos și să informeze managementul. Acest lucru împiedică infractorii să profite de momente de neatenție sau de inexistența unei reguli.

- **Implicarea în inițiative de securitate ale industriei:** Top managementul ar trebui să participe la forumuri sau asociații profesionale (de ex. Ziua Cargo, Tranzit, ARILOG, UNTRR) unde se discută securitatea transporturilor. Sprijiniți crearea unei **rețele de alertă** între companii pentru notificarea rapidă a tentativelor de furt/fraudă. De asemenea, luați în calcul aderarea la standarde internaționale de securitate, cum ar fi TAPA – chiar dacă certificarea formală poate necesita resurse, cunoașterea și aplicarea principiilor din standardele **TAPA TSR** (Trucking Security Requirements) oferă un cadru solid de bune practici și o recunoaștere din partea clienților.

Nivel Operațional (Companie de transport – Dispeceri, Șoferi, Personal tehnic)

- **Instruirea periodică a dispecerilor și șoferilor:** Asigurați sesiuni periodice de training intern, în care personalul operațional să fie pus la curent cu modurile de operare ale infractorilor. Prezențați exemple reale de „**fraudă prin transportator fals**” – cazuri în care o firmă fantomă a preluat o cursă și a dispărut cu marfa, sau „**furtul după colț**” – cazul unui fals destinatar care redirectionează șoferul la o adresă diferită unde sustrage marfa. Învățând din aceste scenarii, angajații vor recunoaște mai ușor tentativele de acest gen.
- **Protocol de predare-primire la încărcare:** Dispecerii trebuie să comunice clar șoferilor, înainte de încărcare, detaliile cursei: cine este expeditorul, cine este persoana de contact la încărcare, adresa exactă și eventuale parole/coduri de acces dacă se folosesc astfel de metode de verificare. Șoferul, la sosire, ar trebui să se asigure că interacționează cu persoana de contact indicată. Dacă altcineva se prezintă drept reprezentant al clientului și oferă instrucțiuni diferite (de ex. altă destinație de livrare), șoferul va ști că trebuie să contacteze imediat dispeceratul pentru confirmare. **Nicio decizie ad-hoc** nu trebuie luată fără acordul dispeceratului.

- **Verificare suplimentară înaintea descărcării și la solicitarea unor modificări de traseu:**

Pe lângă verificările standard efectuate la începutul cursei, dispecerii trebuie să inițieze un al doilea nivel de verificare a comenzii atunci când apar modificări sau incertitudini privind livrarea:

- **Verificarea adresei de descărcare:** Confirmați dacă locația este o platformă logistică, un depozit cunoscut sau o locație securizată. Adresele noi, neanunțate anterior, necesită atenție sporită.
- **Verificarea online a locației:** Căutați site-ul web oficial al locației de descărcare. Verificați existența companiei, datele de contact și dacă locația figurează în mod public ca depozit sau punct de lucru.
- **Confirmarea telefonică:** Sunați la un număr oficial de contact (nu unul furnizat doar prin email) pentru a confirma că respectiva locație așteaptă livrarea.

Dacă clientul transmite o modificare a adresei de descărcare după plecarea camionului, aplicați imediat cei trei pași de mai sus. Nu acceptați redirectionarea fără validare completă.

În cazul în care clientul solicită transbordarea mărfii în alt vehicul, solicitați următoarele documente și informații înainte de aprobare:

- Taloane și copii ale RCA (cap tractor și semiremorcă);
- Verificarea valabilității ITP și RCA pentru vehiculul propus;

- Datele șoferului nou: copie CI, permis de conducere (categorii și valabilitate);
- Verificarea locației de transbordare: este aceasta un depozit autorizat sau o platformă logistică? Transbordarea în parcuri nesecurizate sau pe marginea drumului trebuie evitată.
- Aceste măsuri suplimentare pot preveni deturnări de marfă mascate în solicitări aparent legitime și sporesc controlul operațional al cursei.
- **Verificarea identității șoferilor subcontractați:** Dacă o cursă este dată unui subcontractor, dispecerul transportatorului principal trebuie să obțină în avans detaliile șoferului și ale vehiculului trimis (nume, serie camion/remorcă, telefon). Transmiteți aceste detalii clientului expeditor pentru ca acesta să confirme identitatea la încărcare. Orice nepotrivire (de exemplu apare un alt camion decât cel anunțat) trebuie clarificată de urgență – poate semnala o **înlocuire neautorizată**.
- **Monitorizarea transporturilor în timp real:** Utilizați sistemele GPS existente pe camioane pentru a supraveghea progresul curselor, mai ales cele cu marfă valoroasă sau care tranzitează zone de risc. Stabiliți alerte sau check-in periodic – de exemplu, șoferul să trimită un mesaj când intră și când iese dintr-o zonă cu risc ridicat. Dacă observați staționări neplanificate sau abateri de rută, contactați imediat șoferul pentru verificare. Această monitorizare proactivă poate detecta din fașă o potențială deturnare sau incident (ex.: dacă șoferul nu răspunde și ultima poziție e într-o parcare obscură de pe centura Parisului, trimiteți pe cineva să verifice ori alertați autoritățile).
- **Măsuri preventive tehnice cu cost redus:** Implementați mici măsuri tehnice ce nu implică costuri mari: de exemplu, asigurați-vă că fiecare vehicul are un buton de panică/alertă ascuns (unele sisteme GPS îl includ) – șoferul trebuie instruit să îl folosească dacă este constrâns de infractori. De asemenea, puteți dota camioanele cu autocolante disuasive (“Vehicul monitorizat GPS și video” etc.) pentru a descuraja hoții ocazionali.
- **Gestionarea incidentelor și cooperarea cu autoritățile:** Dispecerii ar trebui să aibă o listă de contacte de urgență (poliție locală pe traseele principale, contact direct la beneficiarul mărfii, eventual firmă de pază locală dacă există contracte). În caz de incident (furt din camion descoperit, tentativă de înșelăciune raportată de șofer), acționați imediat: anunțați poliția și clientul. Insistați pe o **documentare completă** a incidentului (declarații, dovezi foto) și transmiteți intern lecțiile învățate. Chiar dacă autoritățile nu reacționează prompt întotdeauna, rolul companiei este să fie vigilentă și să pună la dispoziție date care pot ajuta ancheta sau pot preveni alte cazuri.

Casă de expediții – Intermediar logistic (freight forwarder/broker)

Casa de expediții intermediază între clientul care are de expediat marfa și transportatorii care efectuează transportul, având un rol-cheie în alegerea transportatorului. În același timp, forwarderul coordonează informațiile de livrare între părți.

Fiind un **nod de legătură**, expeditorul logistic poate preveni multe fraude prin filtrarea transportatorilor nesiguri și prin gestionarea atentă a comunicării pe tot parcursul transportului. Recomandări specifice:

Nivel Top Management (Casă de expediții)

- **Politica “Cunoaște-ți transportatorul” (Know Your Carrier):** Conducerea casei de expediții trebuie să instituie proceduri ferme de verificare a transportatorilor cu care lucrează (conform [Anexa 2](#)). Creați o **listă de transportatori agreeți** pe baza unui screening prealabil și permiteți adăugarea de noi transportatori doar după verificări temeinice. Aceste verificări includ: confirmarea existenței legale a firmei (verificați CUI/CIF în registre oficiale), vechimea firmei (firmele înființate de câteva săptămâni prezintă risc ridicat), licența de transport valabilă, asigurarea de răspundere cargo (CMR) în vigoare (conform [Anexa 1](#)) și eventual referințe de la alți clienți.
- **Evaluarea reputației și a istoricului:** Pe lângă verificările documentare, verificați reputația transportatorilor. Căutați online eventuale alerte despre “țepe” sau incidente asociate numelui firmei sau persoanelor de contact. Există platforme și comunități online (grupuri de transportatori, forumuri) unde se discută despre transportatori nereserioși – folosiți aceste informații cu discernământ. De asemenea, dacă un transportator oferă tarife mult sub media pieței, întrebați-vă de ce – prețul cel mai mic nu merită riscul unei fraude.
- **Clauze de securitate în contractele cu transportatorii:** Includeți în contractele sau comenzile către transportatori prevederi privind obligația acestora de a respecta anumite măsuri de siguranță (ex.: să nu subcontracteze la rândul lor fără aprobarea casei de expediții, să verifice identitatea destinatarului la livrare, să anunțe imediat orice incident). Deși poate părea formal, un contract care stipulează clar așteptările de securitate vă oferă și baze legale mai solide în caz de neglijență a transportatorului.
- **Asigurarea mărfii și partajarea responsabilităților:** Recomandați clienților asigurarea valorii mărfii expediate (dacă este foarte valoroasă) și asigurați-vă că transportatorii au polițele CMR actualizate la sumele corespunzătoare. Forwarderul trebuie să se asigure că în caz de furt există acoperire financiară. Totodată, stabiliți intern un plan de răspuns la incidente: cine contactează asigurătorul, cine informează clientul, cine strânge documentele necesare. Un **plan de continuitate** bine pus la punct poate atenua impactul unui incident și demonstra clienților că sunteți pregătit să gestionați situația.
- **Colaborare cu autoritățile și advocacy:** Fiind la intersecția multor tranzacții, casele de expediții pot observa tendințe și pot colecta date despre fraude. Top managementul ar trebui să colaboreze cu asociațiile din domeniu pentru a semnaliza autorităților modul de operare al infractorilor și pentru a cere **implicare sporită**. De exemplu, dacă apar cazuri repetate de „fake carrier” (transportator fals) care preia mărfuri și dispare, forwarderii pot înainta aceste informații către Poliție, Chapterul TAPA Romania sau chiar Europol prin canalele potrivite. Implicarea activă în astfel de demersuri va duce în timp la o mai bună reacție a autorităților – lucru benefic pentru toată industria. (Exemplu: colaborarea internațională a dus la arestarea unei grupări de „fake carriers” care acționa în Europa, inclusiv din România, cu prejudicii de ~2 milioane €.)

Nivel Operațional (Casă de expediții – Dispeceri/Operatori)

- **Verificarea transportatorului la fiecare cursă nouă:** Operatorul de expediții care alocă o cursă unui transportator trebuie să parcurgă o listă de control înainte de a trimite marfa pe mâna acestuia, mai ales dacă e prima colaborare (conform [Anexa 2](#)).

- Confirmă denumirea exactă a firmei și persoana de contact – e aceeași cu cea din baza de date internă? (Infractorii pot pretinde că sunt de la o firmă cunoscută, dar schimbă datele de contact către ale lor.)
 - Verifică adresa de email a corespondentului – provine dintr-un domeniu oficial al firmei transportatoare sau e un Gmail/Yahoo generic? (Folosirea adreselor gratuite e un semn de alarmă dacă pretinde a fi o firmă consacrată).
 - Solicită o copie după **licența de transport** și **asigurarea CMR** pentru cursa respectivă și **verifică valabilitatea** lor (o licență expirată sau o asigurare falsă sunt indicii clare de neîncredere). Verificarea asigurării CMR se poate face conform [Anexa 1](#).
 - Cere detalii despre șofer și vehicul din timp (nume, telefon, număr camion) și **transmite-le clientului expeditor**; astfel, demonstrezi transparență și îngreunezi posibilitatea unei substituiri ulterioare.
- **Comunicații sigure și transparente:** Folosiți canale de comunicare sigure cu transportatorii. Evitați să trimiteți documente cu date sensibile (adrese de depozite, valori, descrieri amănunțite) prin canale nesecurizate sau publice. Ideal, utilizați platforme profesionale de management al transporturilor unde accesul este pe bază de parolă. Dacă folosiți platforme de bursă de transport online, folosiți funcțiile integrate de chat/documente ale acestora în locul unor emailuri externe, pentru a avea toate informațiile centralizate și înregistrate.
 - **Atenție la modificări de ultim moment:** Dacă un transportator partener vă contactează că “nu mai poate onora cursa și o va da unui coleg” sau că “se schimbă șoferul/mașina în ultima clipă”, procedați cu precauție maximă. Astfel de schimbări subite pot fi în regulă dacă sunt bine documentate, dar pot fi și momentul în care un infractor se infiltrează. Insistați ca orice schimbare să fie transmisă în scris (email oficial) și verificați noul transportator/subcontractor ca și cum ar fi unul nou (nu acceptați lanțuri lungi de subcontractări fără verificare – limitarea nivelului de subcontractare ar trebui prevăzută în contract).
 - **Informarea și instruirea clientului expeditor:** O parte importantă a rolului operational al casei de expediții este să se asigure că și clientul respectă unele măsuri de siguranță. Comunicați clientului (în special personalului de la depozit/încărcare) următoarele: identitatea transportatorului și a șoferului (cum am menționat), ora estimată a sosirii pentru încărcare și regula de a nu preda marfa altcuiva. Încurajați clientul să verifice CI a șoferului la încărcare, să noteze seria și să o compare cu numele din CMR. Practic, transformați-l și pe client într-un **filtru de verificare** suplimentar – aceasta nu costă nimic, doar necesită comunicare clară și educare.
 - **Monitorizarea execuției transportului:** Chiar dacă forwarderul nu deține fizic camioanele, responsabilitatea sa operațională continuă până la livrare. Țineți legătura atât cu șoferul/transportatorul pe durata cursei, cât și cu destinatarul. Verificați statusul livrării în ziua programată – dacă destinatarul raportează întârziere neobișnuită sau lipsa veștilor de la șofer, începeți investigațiile (contactați transportatorul, apoi clientul expeditor, eventual poliția dacă suspectați un incident real). O **implicare proactivă** poate limita pierderile. De exemplu, dacă observați că șoferul nu răspunde și timpul de tranzit normal a trecut, anunțați poliția furnizând ultimele informații cunoscute – în caz de furt, fiecare oră contează pentru recuperare.

- **Gestionarea cazurilor de fraudă/furt:** Dacă totuși sunteți victima unei fraude (un transportator fals a luat marfa), acționați rapid: informați clientul despre situație, depuneți plângere penală imediat (ideal în județul unde s-a produs fapta sau la DIICOT dacă e grup organizat) și transmiteți detaliile către asigurare. În paralel, transmiteți o alertă către alți parteneri (inclusiv pe platformele de transport) despre identitatea folosită de fraudator (nume firmă, persoane de contact, numere de înmatriculare dacă există) – astfel contribuiți la prevenirea altor incidente. Multe grupări încearcă aceeași schemă în mod repetat, schimbând doar câteva detalii; o comunicare rapidă în comunitatea de expediții poate **stopa seria** și forța infractorii să-și schimbe tactica.

Client – Expeditorul sau destinatarul mărfurilor (beneficiarul transportului)

Clienții din lanțul logistic sunt companiile care încredințează mărfurile spre transport – producători, distribuitori sau comercianți. Ei pot acționa ca expeditor (la încărcare) sau ca destinatar (la descărcare). Deși externalizează transportul către transportatori sau forwarderi, clienții au un rol crucial în verificarea finală și în stabilirea cerințelor de securitate pentru partenerii lor.

Pentru a-și proteja bunurile și a evita pierderi financiare și de continuitate, clienții trebuie să adopte măsuri proactive, integrând securitatea transportului în propriile proceduri:

Nivel Top Management (Client)

- **Selectarea partenerilor pe criterii de securitate:** Conducerea companiei ce expediază bunuri ar trebui să includă criterii de **due diligence** în alegerea caselor de expediții sau a transportatorilor direcți. Nu luați doar oferta cu prețul cel mai mic – evaluați reputația și măsurile de securitate ale partenerilor de transport. Întrebați despre politicile lor de prevenire a furturilor, despre asigurările deținute, despre referințe de la alți clienți. Un partener logistic solid din punct de vedere al securității vă protejează implicit afacerea.
- **Stabilirea cerințelor de securitate în contractele de transport:** În contractele sau comenzile de transport, includeți clauze referitoare la securitate: de exemplu, *“orice abatere de la ruta agreată va fi comunicată și aprobată de expeditor”, “șoferul va prezenta act de identitate la încărcare, iar reprezentantul expeditorului are dreptul să facă o copie”* etc. Astfel de clauze pun bazele unei așteptări clare. De asemenea, stipulați consecințe (penalități) pentru nerespectarea gravă a acestor cerințe, descurajând neglijența.
- **Audit și monitorizare periodică a performanței partenerilor:** Introduceți un proces de evaluare periodică a forwarderilor/transportatorilor folosiți din perspectiva securității. După fiecare transport, colectați feedback de la echipa operațională: șoferul a respectat procedurile la încărcare? Au fost incidente sau suspiciuni? Dacă un anumit partener are abateri, discutați cu el sau reconsiderați colaborarea. Această abordare proactivă transmite un mesaj clar că **securitatea este prioritară** pentru compania dvs.
- **Conștientizarea internă a riscurilor:** Top managementul ar trebui să asigure training de bază în rândul angajaților proprii (departament logistic, depozit, pază) cu privire la modurile de operare ale infractorilor. De exemplu, explicați incidentul tipic al **falsului curier**: un individ sună la depozit pretinzând că e de la transportator și anunță o schimbare – dacă personalul

nu e instruit, poate cădea în capcană. Cultura securității pornește de sus; managerii trebuie să sublinieze că oricât de improbabil ar părea un risc, pregătirea contează.

- **Asigurarea mărfurilor și plan de continuitate:** Evaluați împreună cu departamentul financiar necesitatea unei asigurări suplimentare pentru transporturi critice (de mare valoare sau importanță strategică). De asemenea, pregătiți un plan de continuitate în caz de pierdere a mărfii: aveți stocuri tampon? puteți reproduce comanda rapid? Planul acesta nu previne incidentul, dar reduce impactul și face parte din bune practici de management al riscului.

Nivel Operațional (Client – personal logistic/depozit)

- **Verificarea identității transportatorului la sosire:** La punctul de încărcare, personalul de depozit sau pază trebuie să verifice cu strictețe identitatea camionului și șoferului care se prezintă. Procedură recomandată: solicitați **actul de identitate al șoferului și permisul de conducere** și comparați numele cu cel transmis anterior de casa de expediții/transportator. Verificați numărul vehiculului și al remorcii – acestea trebuie să corespundă cu informațiile așteptate. Dacă apare un transportator neanunțat sau diferit, **nu încărcați marfa** până nu clarificați situația cu departamentul logistic sau direct cu expeditorul/forwarderul. Această verificare “la poartă” este ultima redută împotriva unui posibil impostor.
- **Procedură de încărcare în siguranță:** Asigurați-vă că, după încărcare, **sigilați camionul** (dacă se aplică) și notați numărul sigiliului pe documente, în prezența șoferului. Solicitați/permiteți prezența șoferului la încărcare. Dacă acesta refuză, notați pe CMR/dacă politicile firmei nu permit, contrasemnați nota șoferului (că nu a fost lăsat la încărcare) sau transmiteți o notificare oficială transportatorului. Încredințați documentele de transport (CMR, aviz) **doar șoferului** și cereți semnătura și ștampila (dacă are) transportatorului pe exemplarul dumneavoastră. Nu lăsați copii ale documentelor la alte persoane și nu furnizați informații despre natura valoroasă a mărfii personalului neimplicat.
- **Comunicare strânsă cu dispecerul casei de expediții/transportator:** Mențineți legătura cu persoana de contact a transportatorului pe durata încărcării. Dacă încărcarea s-a terminat și camionul pleacă, confirmați imediat la telefon/email către dispecer: “Camionul X a plecat la ora Y, sigiliu nr..., totul în regulă.” Acest lucru declanșează urmărirea transportului. De asemenea, dacă transportatorul nu ajunge la ora programată și nu aveți vești, informați imediat casa de expediții – s-ar putea să fie un semn de problemă (direcționare greșită, pană, sau mai rău, o tentativă de furt).
- **Precauții la descărcare (pentru clientul destinatar):** Dacă compania dvs. este destinatarul și primește marfa la rampă, aplicați măsuri similare: verificați ca sigiliul să fie intact și numărul să corespundă cu cel din documente; orice discrepanță sau sigiliu rupt trebuie notat și investigat pe loc. Verificați identitatea șoferului și asigurați-vă că face parte din compania de transport așteptată. În cazul în care șoferul spune că o parte din marfă a fost deja descărcată altundeva (situație neuzuală), opriți descărcarea și alertați expeditorul – este foarte posibil un semn de deturnare (așa-numita livrare parțială frauduloasă).
- **Raportarea imediată a incidentelor:** Orice incident sau suspiciune (șofer nepotrivit, document falsificat, încercare de acces neautorizat în depozit) trebuie raportat imediat superiorilor și, dacă se confirmă gravitatea, poliției. De exemplu, dacă o persoană necunoscută se prezintă să ridice marfa pretinzând că “s-a schimbat transportatorul”, iar verificările dvs. arată neconcordanțe, rețineți-l dacă e posibil (fără a vă pune în pericol), chemați paza și poliția. O tentativă eșuată de fraudă poate oferi informații valoroase

autorităților (documente false, numere de telefon, identități folosite) – nu o ignorați doar refuzând și atât, **raportați-o**.

- **Păstrarea unei evidențe a problemelor:** Ca parte a îmbunătățirii continue, personalul operațional ar trebui să țină o evidență internă a tuturor neregulilor apărute la încărcare/descărcare (oricât de minore). Aceasta poate include: “șofer venit fără programare, aparținând altei firme”, “document CMR prezentat cu ștersături suspecte”, “persoană străină găsită în incinta depozitului” etc. Aceste note transmise managementului vor ajuta la ajustarea procedurilor și la informarea partenerilor despre potențiale noi riscuri.

Soluție unitară la nivelul industriei – Programul SC25

Măsurile de mai sus, deși eficiente individual, au cel mai mare impact atunci când sunt aplicate **în mod coerent de toți actorii** lanțului de transport. Pentru a combate cu adevărat criminalitatea organizată și fraudele sofisticate, industria de transport și logistică din România trebuie să adopte o abordare unitară, în care fiecare își joacă rolul, iar informațiile și bunele practici sunt împărtășite.

Programul SC25 își propune să fie acest liant unitar – un set de practici de securitate și un cadru de cooperare la care să adere căraușii, transportatorii, casele de expediții și clienții deopotrivă.

Elementele cheie ale Programului SC25

- **Ghid comun de bune practici:** SC25 sintetizează recomandările de mai sus într-un ghid ușor de înțeles și implementat. Fiecare companie, indiferent de mărime, își poate alinia procedurile interne la acest ghid. De exemplu, SC25 poate prevedea ca *toți transportatorii să folosească un checklist unic de verificare la încărcare*. Un ghid comun asigură coerență: infractorii vor întâlni **aceleași „obstacole”** la toți jucătorii serioși, descurajându-i.
- **Platformă de comunicare și alertare a industriei:** Programul SC25 face parte din platforma TAPA Romania, unde membrii pot raporta incidente și alerte în timp real. Imaginați-vă un portal securizat unde o casă de expediții postează: “Alertă: firmă X, CUI..., suspectată de fraudă – a deturnat o încărcătură. Evitați colaborarea și informați autoritățile dacă sunteți contactați.” Astfel de alerte distribuite prompt către o rețea de membri previn răspândirea fraudei. TAPA Romania poate modera și verifica aceste alerte, asigurând credibilitatea informațiilor.
- **Colaborare cu autoritățile și advocacy unificat:** SC25, reprezentând vocea comună a industriei, va avea o mai mare greutate în dialogul cu autoritățile (poliție, legislativ). TAPA Romania, ca inițiator și facilitator, poate centraliza datele despre incidente și poate propune măsuri concrete autorităților (de ex.: patrulă sporită în zonele de risc la anumite ore, înăsprirea pedepselor pentru furturile din transporturi, simplificarea procedurilor de reclamare și urmărire a acestor infracțiuni). O industrie unită poate **presa pozitiv** pentru schimbare, astfel încât “lipsa de răspuns a autorităților” să devină istorie.

Beneficii așteptate ale abordării unitare SC25

SC25 nu inventează de la zero regulile securității, ci le aduce pe cele mai relevante și pragmatice în contextul actual al transporturilor din România, creând un *limbaj comun* al securității pentru toți actorii implicați. Prin angajamentul fiecărei părți – de la top management la personalul operațional –

și prin coordonare la nivel de industrie cu sprijinul TAPA Romania, riscurile majore pot fi controlate și reduse semnificativ, asigurând un mediu de afaceri mai sigur și mai predictibil pentru toți.

Odată adoptat la scară largă, SC25 va ridica semnificativ ștacheta de securitate în transporturi. Infractorii vor găsi mult mai dificil să exploateze breșe, deoarece **procedurile standardizate** (identificare, verificare, comunicare) vor funcționa ca un filtru la fiecare nivel. Companiile vor câștiga prin reducerea pierderilor și a incidentelor, dar și prin creșterea încrederii reciproce – știind că toți aderă la aceleași principii, colaborarea devine mai eficientă. Pe termen lung, se creează un cerc virtuos: mai puține incidente duc la prime de asigurare mai mici, la relații comerciale mai stabile și la un avantaj competitiv pentru România ca piață logistică sigură.

Referințe și standarde internaționale

Recomandările SC25 sunt aliniate cu bune practici recunoscute internațional în domeniul securității transporturilor:

- **Standardele TAPA (Transported Asset Protection Association):** TAPA elaborează standarde precum **Trucking Security Requirements (TSR)** – cerințe de securitate pentru transportul rutier, dezvoltate de industrie pentru industrie, menite să protejeze încărcăturile și șoferii de atacuri criminale – și **Facility Security Requirements (FSR)** pentru securitatea depozitelor. Multe măsuri SC25 (ex: sigilarea vehiculelor, controlul accesului, verificarea partenerilor) reflectă cerințele TAPA, adaptate companiilor care nu au neapărat resurse pentru certificarea formală.
- **Statistici și rapoarte recente:** Rapoartele TAPA EMEA arată creșterea numărului de incidente de tip „**deceptive pick-up**” (colectare frauduloasă a mărfii) în Europa, cu grupări de infractori care se dau drept transportatori legitimi pentru a sustrage bunuri. De asemenea, datele asiguratorilor și ale forțelor de ordine (Europol, polițiile naționale) confirmă atât intensificarea criminalității organizate în domeniu, cât și eficacitatea măsurilor preventive concertate.
- **Alte practici internaționale:** Inițiative precum **BSI-TT Club Cargo Theft Report** sau recomandările **IRU (International Road Transport Union)** pun accent pe cooperarea dintre expeditori, transportatori și autorități, precum și pe folosirea inteligentă a tehnologiei (GPS, alerte) fără a crește exagerat costurile. SC25 a fost conceput ținând cont de aceste principii – tehnologie accesibilă, proceduri clare, oameni bine instruiți.

Anexa 1 – Verificare Asigurare CMR

Criteriu de Verificare	☒ Da / ☒ Nu	Detalii
Polița de asigurare este activă și plătită?		Menționează perioada de valabilitate și dacă este achitată integral sau în rate.
Polița are o sumă asigurată specificată?		Precizează valoarea (ex: 250.000 EUR / eveniment și agregat). Indică dacă acoperă și costuri auxiliare (ex: salvare, procese etc.).
Există restricții privind tipurile de mărfuri transportate?		Listează excluderile tipice (ex: temperatura controlată, tutun, alcool, electronice, textile, mărfuri de valoare mare etc.).
Riscul de furt este acoperit?		Detaliază tipurile de furt acoperite și condițiile pentru despăgubire (ex: staționare doar în parcuri securizate, etc.).
Teritorialitatea poliței este pe întreaga Europa geografică, inclusiv cabotaj?		Dacă nu, menționează țările excluse (ex: Rusia, Belarus, Ucraina, etc.) sau dacă e necesară informarea prealabilă a asigurătorului pentru anumite rute.

Anexa 2 – Verificare Firma

Denumire Firma	SC TEST SRL		
Adresa	STRADA TEST SRL, NR.3, Bucuresti		
Cod unic inreg. (C.U.I.)	RO 987654321		
Persoane de contact	Popescu Ion	Popescu Vasile	Popescu Dan
E-mail	popescu.ion@test.ro	popescu.vasile@test.ro	popescu.dan@test.ro
Telefon fix	00 (40) 268 666 888	00 (40) 268 666 888	00 (40) 268 666 888
Mobil	00 (40) 745 555 666	00 (40) 745 666 555	00 (40) 745 666 555

Informatii de verificat		DA	NU
1	Datele de contact: e-mail, tel. fix, mobil, adresa, etc; Aceste informatii trebuie sa corespunda cu cele publice;	DA	
2	Firma este activa/membra al unei burse de marfuri; www.bursatransport.com www.timocom.com www.trans.eu	DA	
3	Asigurare CMR si dovada platii;	DA	
4	Copia conforma a licentei de transport cu nr.auto confirmat; Certificat inmatriculare ptr.auto confirmat; https://licente.arr.ro/publica	DA	
5	Referinte de la alte firme: minim 3 firme	DA	
6	Firma are sub 1 an de la infiintare si nu a schimbat proprietarul in ultimul an; https://www.risco.ro https://www.listaфирme.ro	DA	
7	Masina confirmata este flota proprie a firmei sau subanchiriata;	DA	
8	Camionul este dotat cu GPS si exista acceptul accesului la urmarire	DA	

OBSERVATII

--

COMPLETAT de		APROBAT de			
Nume		Nume		DA	NU
Data		Funcție		X	

Semnatura

Semnatura

ATENȚIE! NU SE TRANSMITE COMANDA FARA APROBAREA ACESTUI CHESTIONAR