



# Requisitos de seguridad del transporte

## TSR 2023

---

### Apéndice A

#### Camión de estructura rígida

#### TAPA de las Américas

5030 Champion Blvd,  
G-11 N.º 266 Boca  
Ratón, Florida 33496  
EE. UU.

[www.tapaonline.org](http://www.tapaonline.org)  
Tel. (561) 617-0096

#### TAPA de Asia-Pacífico

1 Paya Lebar Link, #04-01,  
Paya Lebar Quarter,  
Singapur 408533

[www.tapa-apac.org](http://www.tapa-apac.org)  
Tel. (65) 6914 0892

#### TAPA de Europa, Oriente Medio y África

Pastoor Ohllaan 39  
3451 CB Vleuten  
Países Bajos

[www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)  
Tel. +31 19573461

---

## ÍNDICE

<b>Requisitos .....</b>	<b>4</b>
<b>Protocolos de responsabilidad y apoyo de la gestión.....</b>	<b>4</b>
9.1 Gestión de seguridad .....	4
9.2 Políticas y procedimientos .....	4
9.3 Investigaciones y contactos de LEA .....	5
9.4 Registros de recogida y entrega .....	5
9.5 Análisis de riesgo y estacionamiento seguro .....	5
<b>Protocolos de capacitación .....</b>	<b>6</b>
9.6 Protocolos de respuesta.....	6
<b>Protocolos de seguimiento y capacitación .....</b>	<b>6</b>
9.7 Capacitación del personal del AMC.....	6
<b>Protocolos en la ruta .....</b>	<b>7</b>
9.8 Protocolos de respuesta de HVTT .....	7
<b>Integridad del personal.....</b>	<b>7</b>
9.9 Selección/investigación de historial/verificación de antecedentes/rescisión (según lo permita la legislación local) .....	7
<b>Seguridad física .....</b>	<b>8</b>
9.10 Seguridad de la unidad del tractor/camioneta .....	8
9.11 Compartimento de carga .....	9
<b>Tecnología de seguimiento y alarmas .....</b>	<b>10</b>
9.12 Sistemas de comunicación bidireccional .....	10
9.13 Protocolos de seguimiento y rastreo.....	10
9.14 Dispositivos de seguimiento y rastreo.....	11
9.15 Zona de la cabina del conductor .....	14
9.16 Alarmas del sistema del compartimento de carga .....	14
9.17 Fallos del dispositivo de seguimiento.....	14
9.18 Sistemas de navegación satelital .....	14
<b>Procedimientos de seguridad.....</b>	<b>15</b>
9.19 Rutas programadas .....	15
9.20 Programa de mantenimiento del vehículo .....	15
9.21 Paradas no programadas.....	15
9.22 Estacionamiento seguro.....	16
9.23 Personas no autorizadas .....	16
9.24 Gestión del equipo de seguridad .....	17
9.25 Gestión de llaves.....	17
9.26 Capacitación de recogida y entrega .....	17
9.27 Verificación del conductor previa a la partida .....	17

9.28 Registros de vehículos con TSR .....	18
<b>Protocolo de responsabilidades y apoyo de la gestión</b> .....	<b>18</b>
9.30 Integridad de cajas y palés verificada tras la recepción y entrega .....	19
9.31 Comprobante de envío y registros de recepción.....	19
9.32 El conductor debe estar presente durante la carga y descarga .....	19
<b>Capacitación de conductores en seguridad</b> .....	<b>19</b>
9.33 Alertas previas aplicadas .....	19
9.34 Autoevaluación del vehículo antes de agregarse al registro de vehículos de TSR.....	20
9.35 Evaluación continua para garantizar el cumplimiento de los TSR .....	20

**Categoría de vehículo:** Para camiones con remolque de carga con carrocería rígida

**Descripción del vehículo:** El camión, también conocido como tractor o semirremolque, consiste en un compartimiento del conductor en la parte delantera y presenta una gran área de carga abierta en la parte posterior, diseñada para arrastrar un remolque detrás de él. El remolque debe tener una estructura fija y sólida, generalmente hecha de metal sin piezas móviles o paneles flexibles y permite asegurar un contenedor en forma de caja al chasis del camión.

**Niveles de auditoría:** Nivel 1, 2 o 3

**Tipo de auditor:** IAB (para los niveles 1, 2 y 3)  
AA (para nivel 3)

### Requisitos

Sección	Protocolos de responsabilidad y apoyo de la gestión	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.1	<b>9.1 Gestión de seguridad</b>			
9.1.1	La administración debe haber designado formalmente a una persona (AA) para la seguridad en el lugar que sea responsable de mantener los TSR de TAPA, el cierre de los SCARS, la evaluación de riesgos, el informe de gestión y los requisitos de seguridad de la cadena de suministro. Otra persona (puede ser la misma) también será responsable de controlar el programa TSR. Esto incluye programar las verificaciones de cumplimiento, comunicaciones con los AA, recertificación, modificaciones en el estándar TSR, etc.  Nota: Estas personas pueden ser empleados o una persona tercerizada contratada para desempeñar esta función.	✓	✓	✓
9.2	<b>9.2 Políticas y procedimientos</b>			
9.2.1	El LSP debe contar con una copia de la política de seguridad de la cadena de suministro corporativa (Política de seguridad) escrita, en vigor y adoptada por la dirección.	✓	✓	✓
9.2.2	Deben existir procedimientos específicos para el manejo de la carga de alto valor con riesgo de robo (High Value Theft Targeted, HVTT) y que estén alineados con los procedimientos de TSR.	✓	✓	✓

9.2.3	Los procedimientos específicos de HVTT y TSR también son aplicables a los subcontratistas del LSP/Solicitante y deben reflejarse en un acuerdo formal entre todas las partes.	✓	✓	✓
<b>9.3.</b>	<b>9.3 Investigaciones y contactos de LEA</b>			
9.3.1	<p>El LSP/Solicitante debe documentar una política escrita e implementada, la cual se compartirá con los Compradores, para garantizar la investigación de todas las pérdidas de carga. Esto incluye, entre otros:</p> <p>Notificar al Comprador de robos presuntos o conocidos en un plazo de 24 horas.</p> <p>El LSP/Solicitante <b>iniciará un proceso de investigación</b> en las investigaciones de pérdidas de rutina (<b>un diagrama de flujo es una mejor práctica</b>).</p> <p>Detallará el tipo de información que puede o no ser compartida con un Comprador.</p> <p><b>4. Como mejor práctica, el LSP debe notificar de inmediato a Seguridad Pública sobre cualquier incidente de pérdida, lesión/agresión o daño malicioso mediante la presentación de un informe oficial.</b></p> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable independientemente del incidente de pérdida mientras la carga esté bajo el control del LSP/Solicitante o de sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado. Además, un informe real o anónimo a la base de datos de incidentes de TAPA sería muy apreciado.</i></p>	✓	✓	✓
9.3.2	El LSP/Solicitante debe mantener una lista de los contactos más importantes de las agencias de seguridad (Law Enforcement Agencies, LEA) en sus rutas y debe documentar un procedimiento, tanto para su oficina principal como para los conductores, sobre cómo contactar y coordinar con las agencias de seguridad pública cuando ocurra un robo.	✓	✓	✓
<b>9.4</b>	<b>9.4 Registros de recogida y entrega</b>			
9.4.1	El LSP/Solicitante debe mantener registros de todas las recogidas y comprobantes de las entregas, durante un período no inferior a dos años, los cuales deben estar disponibles cuando sea necesario realizar una investigación de pérdida.	✓	✓	✓
<b>9.5</b>	<b>9.5 Análisis de riesgo y estacionamiento seguro</b>			
9.5.1	El LSP/Solicitante debe realizar la evaluación de riesgo de las rutas y paradas al menos una vez al año para garantizar que se elijan las rutas más seguras para minimizar las paradas o el paso a través de zonas de alto riesgo. Esta información debe ser	✓	✓	✓

	<p>proporcionada a requerimiento del Comprador. Como mínimo, la evaluación incluirá lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Procedimientos establecidos para evitar retrasos y así mitigar la congestión de tráfico evitable.</li> <li>2. Los procedimientos establecidos para minimizar los riesgos de retrasos inevitables en la ruta y cuando los plazos para llegar a destinos o ubicaciones de estacionamiento aprobadas puedan estar en riesgo.</li> <li>3. Evitar las zonas de riesgo por delincuencia a través del análisis de datos de incidencia, el asesoramiento de LEA y uso de datos compartidos del sector según corresponda.</li> </ol> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga. El LSP/Solicitante puede requerir realizar evaluaciones de riesgos independientes para identificar y abordar los riesgos de sus operadores contratados.</i></p>			
<b>Sección</b>	<b>Protocolos de capacitación</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>9.6</b>	<b>9.6 Protocolos de respuesta</b>			
9.6.1	Los protocolos de respuesta para alertas deben revisarse al menos una vez al año, asegurándose de que están actualizados. Los incidentes se gestionan de manera eficaz y los datos de contacto se mantienen actualizados.	✓	✓	✓
9.6.2	Como mínimo, el protocolo de respuesta debe incluir respuestas específicas para: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comunicaciones con los organismos de seguridad.</li> <li>2. Asesoramiento para el conductor.</li> <li>3. Asignación de recursos para el sitio del evento según sea necesario.</li> <li>4. Protección de cualquier carga que quede y sea vulnerable.</li> <li>5. Respuesta ante la falla del sistema de seguimiento</li> </ol>	✓	✓	✓
<b>Sección</b>	<b>Protocolos de seguimiento y capacitación</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>9.7</b>	<b>9.7 Capacitación del personal del AMC</b>			
9.7.1	El LSP/Solicitante debe contar con un programa para el personal que incluya la capacitación, el uso apropiado de los dispositivos de seguimiento y otros equipos de seguridad, y los protocolos de alarma como se mencionan en la sección 9.6 Protocolos de respuesta	✓	✓	✓
	O			

	tener un contrato vigente con un proveedor de servicios reconocido que exija lo mismo.			
Sección	Protocolos en la ruta	Niveles de auditoría		
		1	2	3
<b>9.8</b>	<b>9.8 Protocolos de respuesta de HVTT</b>			
9.8.1	<p>El LSP/Solicitante debe contar con procedimientos establecidos y documentados para:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proteger la carga de HVTT en caso de incidentes de seguridad (alerta alta).</li> <li>2. Responder a actos sospechosos (alerta baja).</li> <li>3. Enfermedad del conductor.</li> <li>4. Avería del vehículo.</li> <li>5. Huelgas.</li> <li>6. Desvíos.</li> <li>7. Accidentes.</li> <li>8. Mal clima.</li> <li>9. Negativa a aceptar la entrega o lugar de entrega no accesible.</li> </ol> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.</i></p>	✓	✓	✓
Sección	Integridad del personal	Niveles de auditoría		
		1	2	3
<b>9.9</b>	<b>9.9 Selección/investigación de historial/verificación de antecedentes/rescisión (según lo permita la legislación local)</b>			
9.9.1	El LSP/Solicitante debe tener un proceso de selección/investigación de historial que incluya verificaciones de antecedentes penales y de empleo. La selección/investigación de historial se aplica a todos los solicitantes, incluidos empleados y contratistas. El LSP/Solicitante también requerirá que se aplique un proceso equivalente en las empresas contratantes que suministren personal temporal de la agencia (Temporary Agency Staff, TAS).	✓	✓	✓
9.9.2	El trabajador TAS debe firmar una declaración de que no tiene condenas penales actuales y que cumplirá con los procedimientos de seguridad del LSP/Solicitante.	✓	✓	✓

9.9.3	El LSP/Solicitante dispondrá de acuerdos para contar con la información requerida proporcionada por la agencia y/o subcontratista que provea trabajadores TAS o realizarán dicha selección ellos mismos. La selección debe incluir la verificación de los antecedentes penales y las verificaciones de empleo.	✓	✓	✓
9.9.4	Procedimiento para lidiar con la falsa declaración del LSP/solicitante/personal antes y después de la contratación.	✓	✓	✓
9.9.5	Los procedimientos para recuperar activos físicos y eliminar/cambiar contraseñas del personal que deja de trabajar deben incluir como mínimo: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Documentos de identificación de la empresa.</li> <li>2. Credenciales de acceso.</li> <li>3. Llaves.</li> <li>4. Equipo y ropa.</li> <li>5. Información sensible.</li> </ol>	✓	✓	✓
9.9.6	Proteger los datos del Comprador: cancelar la autorización de acceso a sistemas físicos o electrónicos que contengan información del Comprador (inventario o programas). Requiere un procedimiento documentado.	✓	✓	✓
9.9.7	Lista del personal actual (LSP, subcontratados) disponible para la validación del LSP frente a los procedimientos de integridad del personal.	✓	✓	✓
9.9.8	Recontratación: existen procedimientos para evitar que el LSP/Solicitante recontrate personal, si los criterios por los que se rescindió el contrato laboral siguen siendo válidos. Nota: Los registros se revisan antes de recontractar a alguien (por ejemplo, antecedentes de personal con contrato previamente rescindido o solicitantes rechazados [empleo previamente denegado]).	✓	✓	✓
9.9.9	El LSP mantendrá una lista actualizada de todos los conductores propios y subcontratados cualificados/capacitados para conducir los vehículos enumerados en el registro de vehículos.	✓	✓	✓
<b>Sección</b>	<b>Seguridad física</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>9.10</b>	<b>9.10 Seguridad de la unidad del tractor/camioneta</b>			
9.10.1	Los procedimientos del conductor exigen que las puertas de la cabina del conductor del vehículo estén aseguradas y todas las ventanas cerradas durante el trayecto, <b>a menos que sea necesario mantenerlas abiertas para procedimientos operativos.</b>	✓	✓	✓

9.10.2	Las llaves del vehículo están restringidas al conductor y a la administración del LSP/Solicitante.	✓	✓	✓
9.10.4	El vehículo debe estar equipado con un inmovilizador de motor que impide que el motor arranque sin que la llave de encendido/arranque del vehículo esté presente.	✓		
<b>9.11</b>	<b>9.11 Compartimento de carga</b>			
9.11.1	Dispositivo de bloqueo de seguridad de alto peso de acero inoxidable o acero templado de alta calidad, instalado permanentemente en todas las puertas de los compartimentos de carga. No se deben utilizar cadenas, cables, barras livianas, pernos/soportes extraíbles, etc. Se deben utilizar los dispositivos de bloqueo y deben estar bloqueados durante todo el recorrido.  <i>Notas:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>No se deben utilizar dispositivos temporales como cadenas, cables, barras livianas, pernos/soportes extraíbles, etc.</li> <li>Esto puede hacer que un contenedor marino deje de ser útil para el transporte marítimo/ barcaza.</li> <li>En el documento de orientación sobre sistemas de bloqueo de TAPA se incluyen ejemplos de bloqueos adecuados.</li> </ul>	✓		
9.11.2	Dispositivo de bloqueo de seguridad de alto peso de acero inoxidable de alta calidad, instalado permanentemente en todas las puertas de los compartimentos de carga O uso de dispositivos temporales como cadenas, cables, barras livianas, pernos/soportes extraíbles, etc. Se deben utilizar los dispositivos de bloqueo y deben estar bloqueados durante todo el recorrido.		✓	
9.11.3	Las cerraduras deben ser: A. Manuales, automáticas o electrónicas. B. Únicas (códigos/claves/contraseñas duplicadas para abrir distintos seguros no permitidos). C. Los seguros y dispositivos de fijación deben ser capaces de resistir una fuerza sustancial y manipulaciones.  <i>Notas: Consulte el documento de orientación de sistemas de bloqueo de TAPA para obtener información y detalles.</i>	✓	✓	
9.11.4	Puertas aseguradas de acuerdo con la política interna del LSP/Solicitante.			✓
9.11.5	Los precintos de seguridad contra manipulaciones se utilizan en todos los envíos directos y sin paradas. Los precintos deberán estar certificados según la norma ISO 17712 (clasificación I, S o H).	✓	✓	✓

	El LSP/Solicitante deberá contar con un procedimiento establecido y documentado para garantizar que los precintos estén controlados y saber quién (Comprador, operador de depósito o LSP, etc.) es el responsable de aplicarlos y retirarlos.			
9.11.7	El dispositivo de inmovilización del chasis del contenedor marino o remolque debe estar colocado cuando se libera el remolque cargado (pivote, bloqueo del pie de apoyo o de la línea de freno).  <i>Nota: La liberación/desbloqueo/desacoplamiento de un remolque/contenedor cargado no está permitido en el TSR 1.</i>		✓	✓
<b>Sección</b>	<b>Tecnología de seguimiento y alarmas</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>9.12</b>	<b>9.12 Sistemas de comunicación bidireccional</b>			
9.12.1	Sistemas principal y de respaldo disponibles para sistemas de comunicación por voz en tiempo real bidireccional (por ejemplo, celular/radio bidireccional) durante todo el recorrido.  Está disponible la oficina del LSP/Solicitante o el Sistema AMC de terceros capaz de probar automáticamente la función de comunicación de voz; O existe un procedimiento en curso para garantizar que se realice una llamada de prueba de comunicación manual antes del viaje.	✓		
9.12.2	Al menos un sistema de comunicación bidireccional en tiempo real (por ejemplo, celular/radio bidireccional) disponible las 24 horas del día, los 7 días de la semana desde la oficina del LSP/Solicitante o AMC contratado.		✓	✓
<b>9.13</b>	<b>9.13 Protocolos de seguimiento y rastreo</b>			
9.13.1	El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya: 1. Seguimiento del camión/camioneta. 2. Supervisión las 24 horas del día, los 7 días de la semana. 3. La capacidad de colocar geovallas en las rutas y ubicaciones de estacionamiento. 4. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias.  <i>Nota: Todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.</i>	✓		

9.13.2	<p>El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seguimiento de remolques/contenedores cargados cuando se encuentran acoplados a un camión y cuando se desacoplan por un acto criminal o por error.</li> <li>2. Supervisión las 24 horas del día, los 7 días de la semana.</li> <li>3. La capacidad de colocar geovallas en las rutas y ubicaciones de estacionamiento.</li> <li>4. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias.</li> </ol>	✓		
9.13.3	<p>El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seguimiento del camión/camioneta.</li> <li>2. La capacidad de colocar geovallas en las rutas y ubicaciones de estacionamiento.</li> <li>3. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias.</li> </ol>		✓	
<b>9.14</b>	<b>9.14 Dispositivos de seguimiento y rastreo</b>			
9.14.1	<p>Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en una ubicación oculta en el camión/la camioneta y, si fuera posible, el dispositivo debe ser capaz de utilizar al menos dos métodos de señalización, tales como:</p> <p>Método 1: 3G, 4G o 5G  Método 2: SMS/GPRS mediante GSM  Método 3: CDMA  Método 4: dispositivo de seguimiento satelital</p> <p>Debe estar equipado con al menos una antena oculta.</p> <p><i>Nota: En los países en los que no se disponga de dos formas diferentes de señalización, el LSP/Solicitante debe documentarlo al auditor.</i></p>	✓		
9.14.2	<p>Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en el remolque/contenedor en una ubicación oculta. El dispositivo puede instalarse interna o externamente y, cuando sea posible, debe ser capaz de utilizar al menos dos métodos de señalización, tales como:</p> <p>Método 1: 3G, 4G o 5G  Método 2: SMS/GPRS mediante GSM  Método 3: CDMA  Método 4: dispositivo de seguimiento satelital</p> <p>Debe estar equipado con al menos una antena oculta.</p>	✓		

	<i>Nota: En los países en los que no se disponga de dos formas diferentes de señalización, el LSP/Solicitante debe documentarlo al auditor.</i>			
9.14.3	Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en una ubicación oculta en el camión/la camioneta y, si fuera posible, el dispositivo debe ser capaz de utilizar al menos dos métodos de señalización como 3G o SMS/GPRS mediante GSM o CDMA y debe estar equipado con al menos una antena oculta.  <i>Nota: En los países en los que no se disponga de dos formas diferentes de señalización, el LSP/Solicitante debe documentarlo al auditor.</i>		✓	
9.14.4	Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en el remolque/contenedor en una ubicación oculta.			✓
9.14.5	El “intervalo de informes” estándar para las unidades de seguimiento del camión/camioneta no debe ser inferior a un informe cada sesenta (60) minutos.			✓
9.14.6	El “intervalo de informes” estándar para las unidades de seguimiento del camión/camioneta no debe ser inferior a un informe cada cinco (5) minutos.	✓		
9.14.7	El “intervalo de informes” estándar para las unidades de seguimiento del remolque/ contenedor no debe ser inferior a un informe cada cinco (5) minutos.  Nota: Cuando el tractor y el remolque/contenedor están acoplados al tractor y se ha implementado un sistema de alerta eficaz para cuando estén desacoplados, solo una de las unidades debe cumplir con este estándar de tasa de “generación de informes”. Una vez desacoplados, ambas unidades de seguimiento deben informar de manera independiente, por lo que debe existir dicha capacidad.	✓		
9.14.8	El “intervalo de informes” estándar para las unidades de seguimiento del camión/la camioneta no debe ser inferior a un informe cada treinta (30) minutos.		✓	
9.14.9	Los dispositivos de seguimiento del camión/camioneta deben informar eventos que incluyen: 1. La manipulación del dispositivo de cualquiera de los sistemas de seguridad instalados. 2. Detención del camión. 3. El estado de la batería del rastreador.	✓		

	4. Apertura de la puerta de la zona de carga.			
9.14.10	<p>Cuando los remolques/contenedores están en uso, los dispositivos de seguimiento deben informar eventos que incluyan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El desacoplamiento (desenganche) del remolque/chasis.</li> <li>2. La manipulación del dispositivo de cualquiera de los sistemas de seguridad instalados.</li> <li>3. La parada del camión/remolque/contenedor.</li> <li>4. El estado de la batería del rastreador.</li> </ol>	✓		
9.14.11	<p>Los dispositivos de seguimiento del camión/de la camioneta deben estar equipados con una batería de respaldo capaz de mantener la funcionalidad de señalización del dispositivo de seguimiento por no menos de 24 horas a una tasa de “generación de informes” de no menos de un “informe” cada 5 minutos, mientras el remolque está desacoplado.</p>	✓		
9.14.12	<p>Cuando los remolques/contenedores están en uso, los dispositivos de seguimiento del camión/de la camioneta deben estar equipados con una batería de respaldo capaz de mantener la funcionalidad de señalización del dispositivo de seguimiento por no menos de 24 horas a una tasa de “generación de informes” de no menos de un “informe” cada 5 minutos, mientras el remolque está desacoplado.</p>	✓		
9.14.13	<p>El AMC debe ser capaz de <b>modificar (aumentar o disminuir) y controlar</b>, por aire, la tasa de “generación de informes” de todos los dispositivos de seguimiento TSR 1 (camión/camioneta/remolque/contenedor).</p>	✓		
9.14.14	<p>El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Antes de cargar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compruebe la duración de la batería de todos los dispositivos de seguimiento que se vayan a utilizar.</li> <li>• Realice una prueba de función de todos los dispositivos de seguimiento y de alarma asociados que se vayan a utilizar.</li> <li>• Registre los resultados.</li> </ul> </li> <li>2. Cuando está cargado y listo para partir: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realice una prueba de función de todos los dispositivos de seguimiento que se vayan a utilizar, excepto las puertas de carga y cualquier sensor de alarma interno del compartimento de carga/dispositivos de detección.</li> <li>• Registre los resultados.</li> </ul> </li> </ol>	✓		

<b>9.15</b>	<b>9.15 Zona de la cabina del conductor</b>		
9.15.1	Alarma silenciosa de activación manual (botón de pánico) presente al alcance del conductor y capaz de enviar una señal a la base del LSP/Solicitante o AMC contratado. La opción móvil silenciosa del dispositivo debe estar disponible si el conductor tiene criterios aprobados previamente para abandonar la cabina (enfermedad, accidente, incidente de emergencia, etc.).	✓	✓
9.15.2	Alarma audible local si se produce un ingreso no autorizado a la cabina del conductor.	✓	
9.15.3	Respuesta de seguimiento y alarmas locales y procedimientos de mantenimiento establecidos, analizados y revisados al menos una vez cada seis meses.	✓	✓
<b>9.16</b>	<b>9.16 Alarmas del sistema del compartimento de carga</b>		
9.16.1	La apertura no autorizada de las puertas del compartimento de carga envía una señal al AMC.	✓	
9.16.2	La apertura no autorizada de las puertas del compartimento de carga activa una alarma audible (acústica) de alto nivel de decibelios.	✓	
9.16.3	Los procedimientos establecidos de la apertura no autorizada de la puerta del compartimento de carga, deben ser probados y revisados al menos una vez cada 12 meses.	✓	
<b>9.17</b>	<b>9.17 Fallos del dispositivo de seguimiento</b>		
9.17.1	Procedimientos establecidos, probados y revisados al menos una vez cada seis meses, para verificar las respuestas a las fallas del dispositivo de seguimiento.	✓	
9.17.2	El sistema de seguimiento debe alertar y enviar una señal al AMC si el dispositivo de seguimiento falla o se pierde la señal del GPS.	✓	
<b>9.18</b>	<b>9.18 Sistemas de navegación satelital</b>		
9.18.1	Sistema de navegación satelital instalado (planificador de rutas) que detecta desvíos, embotellamientos, etc. para evitar paradas o retrasos innecesarios.	✓	✓
9.18.2	El sistema de navegación debe tener instalada y en uso la última versión de software disponible.	✓	✓

9.18.3	Procedimiento establecido para garantizar que el despacho del LSP/Solicitante y el AMC cuando sea utilizado, debe confirmar todos los cambios de ruta debido a la orientación del sistema de navegación.	✓	✓	✓
<b>Sección</b>	<b>Procedimientos de seguridad</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>9.19</b>	<b>9.19 Rutas programadas</b>			
9.19.1	El LSP/Solicitante tiene rutas planificadas.	✓	✓	✓
9.19.2	El LSP/Solicitante tiene paradas planificadas.	✓	✓	
9.19.3	El LSP/Solicitante debe informar los cambios dependiendo de las circunstancias en las rutas y paradas, o las demoras debido a eventos imprevistos al Comprador, a menos que el Comprador haya emitido instrucciones documentadas para no hacerlo.	✓		
<b>9.20</b>	<b>9.20 Programa de mantenimiento del vehículo</b>			
9.20.1	El LSP/Solicitante debe documentar los programas de mantenimiento de vehículos de acuerdo con las especificaciones del fabricante.	✓	✓	✓
<b>9.21</b>	<b>9.21 Paradas no programadas</b>			
9.21.1	Los procedimientos establecidos requieren que, en circunstancias normales, los conductores solo puedan dejar el vehículo en los momentos y lugares aprobados.	✓		
9.21.2	Se debe implementar un protocolo detallado y documentado para paradas no programadas, por ejemplo, lidiar con una emergencia médica o un accidente/avería que incluya: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Procedimientos de los conductores:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Notificar al despacho.</li> <li>b. Bloquear todas las puertas y activar todos los dispositivos de seguridad.</li> <li>c. El AMC de seguimiento debe ser notificado.</li> </ol> </li> <li>2. Procedimientos del AMC:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. El camión y/o el envío deben ser supervisados constantemente en persona hasta que pueda volver al tránsito.</li> </ol> </li> <li>3. Procedimientos del LSP:</li> </ol>	✓		

	<p>a. El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo establecido para proporcionar protección para el envío en caso de que una parada no planificada se extienda.</p> <p>b. El LSP/Solicitante debe notificar al Comprador dentro de las 24 horas de dicho incidente.</p> <p><i>Nota: Todo lo anterior deberá aplicarse mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas de transporte por carretera, custodian la carga.</i></p>			
9.21.3	Debe existir un protocolo detallado y documentado si el conductor debe abandonar el camión y remolque. Todas las puertas deben estar aseguradas y las alarmas (si las hubiera) deben estar activadas.		✓	✓
<b>9.22</b>	<b>9.22 Estacionamiento seguro</b>			
9.22.1	El manual del conductor/las instrucciones debe indicar las instalaciones de estacionamiento y los lugares de parada aprobados y prohibidos.	✓	✓	✓
9.22.2	Los camiones/camionetas/remolques/contenedores cargados nunca deben quedar sin supervisión, a menos que estén en una zona de estacionamiento segura definida que haya sido previamente aprobada (con el Comprador) incluida en el proceso de evaluación de riesgos del LSP.	✓		
9.22.3	El conductor debe verificar la integridad del remolque, las cerraduras y los precintos antes y después de cada parada/descanso. Las verificaciones deben registrarse y conservarse durante un (1) mes.	✓		
9.22.4	El LSP/Solicitante debe contar con una política vigente para identificar e implementar el uso de ubicaciones de estacionamiento seguras para los camiones cargados. Esto incluye, entre otros: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El proceso de decisión para el cual se utilizan las ubicaciones de estacionamiento.</li> <li>2. Una lista actual de las ubicaciones de estacionamiento aprobadas.</li> <li>3. Las medidas que se deben realizar cuando una ubicación de estacionamiento aprobada no se encuentra disponible.</li> <li>4. Una lista de cualquier opción o medida prohibida de estacionamiento.</li> </ol>	✓	✓	✓
<b>9.23</b>	<b>9.23 Personas no autorizadas</b>			

9.23.1	No se permite la presencia de partes no autorizadas en el camión o remolque. El LSP/Solicitante debe contar con políticas y procedimientos establecidos para prevenir que partes no autorizadas estén presentes en el camión o remolque (es decir, autoestopistas, amigos, parientes que no conducen, niños, etc.).	✓	✓	✓
<b>9.24</b>	<b>9.24 Gestión del equipo de seguridad</b>			
9.24.1	El LSP/Solicitante debe contar con procedimientos establecidos, implementados y documentados que incluyan: 1. La gestión y el control de precintos de la puerta del remolque/contenedor. 2. La gestión y el control de precintos, cierres de las puertas del remolque/contenedor, y otro equipo de seguridad relevante.	✓	✓	✓
<b>9.25</b>	<b>9.25 Gestión de llaves</b>			
9.25.1	El LSP/Solicitante debe contar con procedimientos establecidos, implementados y documentados para la gestión segura de las llaves de camiones, candados, seguros de pivote, etc.	✓	✓	✓
<b>9.26</b>	<b>9.26 Capacitación de recogida y entrega</b>			
9.26.1	El LSP/Solicitante debe brindar capacitación sobre los procedimientos de recogida y entrega a los conductores/copilotos, a fin de evitar el engaño y el fraude.	✓	✓	✓
<b>9.27</b>	<b>9.27 Verificación del conductor previa a la partida</b>			
9.27.1	Los LSP/Solicitantes deben documentar las verificaciones previas a la partida que garanticen el correcto estado técnico del vehículo, de acuerdo con la legislación local. El conductor debe registrar las verificaciones que se van a realizar. Para las rutas con carga fraccionada (Less Than Truckload, LTL) (varias paradas), estas verificaciones son necesarias solo en la primera salida del día. <b>Nota: Para las rutas TSR-1, la verificación previa a la partida debe incluir también la integridad del remolque, las cerraduras y los precintos. Los registros relativos deben conservarse durante un (1) mes.</b>	✓	✓	✓
9.27.2	Las excepciones observadas durante la verificación previa a la salida deben informarse a la base del LSP/Solicitante y todas las demoras o desviaciones derivadas de las excepciones deben coincidir con los estándares de TSR. Los procedimientos deben ser parte del manual/instrucciones escritas del conductor.	✓	✓	✓

9.27.3	El LSP/Solicitante debe documentar los procedimientos para garantizar que los conductores y el equipo sean capaces de mover la carga hasta la primera parada programada sin interrupciones evitables (por ejemplo, combustible, paradas para comer, reparaciones planificadas, horarios de conducción regulados, etc.).	✓	✓	✓
<b>9.28</b>	<b>9.28 Registros de vehículos con TSR</b>			
9.28.1	Los vehículos que se vayan a utilizar según los TSR deben estar indicados en el registro de vehículos con TSR del LSP/Solicitante. No existe un formato específico para el registro; sin embargo, debe incluir al menos la siguiente información para cualquier vehículo/unidad cubierto en el esquema de certificación: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Información de identificación del tractor.</li> <li>2. Información de identificación del chasis del remolque/contenedor.</li> <li>3. Nivel de TSR.</li> <li>4. Fecha(s) de auditorías, inspecciones y autoevaluaciones.</li> <li>5. Un registro de cualquier incumplimiento u otras excepciones.</li> <li>6. Fecha de las correcciones de no conformidad/excepción.</li> </ol>	✓	✓	✓
<b>Sección</b>	<b>Protocolo de responsabilidades y apoyo de la gestión</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
9.29.1	Programa de capacitación de prevención de amenazas de seguridad realizado con los conductores y documentado en los registros del conductor. Esta capacitación, como mínimo, debe incluir: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Concientización sobre amenazas.</li> <li>2. Respuesta ante robos.</li> <li>3. Verificación del vehículo.</li> <li>4. Reconocimiento de amenazas en desarrollo.</li> <li>5. Selección y uso de estacionamiento seguro.</li> <li>6. Respuestas adecuadas a acontecimientos amenazantes.</li> <li>7. Comunicación con la policía y la administración.</li> <li>8. <b>Esta capacitación debe proporcionarse antes de transportar una carga de mercancías HVTT y, a partir de entonces, cada dos (2) años</b></li> </ol> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.</i></p>	✓	✓	✓

<b>9.30</b>	<b>9.30 Integridad de cajas y palés verificada tras la recepción y entrega</b>			
9.30.1	El LSP/Solicitante debe contar con procedimientos documentados para verificar el recuento de cajas y palés antes de la carga y después de la descarga. La documentación que verifica estos procedimientos debe conservarse por no menos de dos años.	✓	✓	✓
<b>9.31</b>	<b>9.31 Comprobante de envío y registros de recepción</b>			
9.31.1	Toda la carga debe verificarse según los documentos de envío y la lista de embarque para garantizar las marcas, pesos, recuentos e instrucciones de manipulación específicas adecuados (según corresponda).	✓	✓	✓
9.31.2	Los documentos de envío deben ser legibles, completos y precisos, e incluir como mínimo: 1. Hora y fecha de recogida/entrega 2. Firma del conductor y aclaración 3. Firmas del personal de envío y recepción 4. Detalles del envío y cualquier indicación especial.	✓	✓	✓
9.31.3	El LSP/Solicitante debe mantener registros de todas las recogidas y comprobantes de las entregas, durante un período no inferior a dos años, los cuales deben estar disponibles si es necesario realizar una investigación de pérdida.	✓	✓	✓
9.31.4	El acceso a los documentos e información de envío sobre los bienes del Comprador debe controlarse, supervisarse y registrarse “solo cuando sea estrictamente necesario”.	✓	✓	✓
9.31.5	Documentos de envío protegidos hasta su destrucción.	✓	✓	✓
9.31.6	Capacitación sobre seguridad de la información (documentación de envío) proporcionada al personal que tiene acceso a la información.	✓	✓	✓
<b>9.32</b>	<b>9.32 El conductor debe estar presente durante la carga y descarga</b>			
9.32.1	A menos que las políticas del transportista o receptor lo prohíban, la política del LSP/Solicitante debe documentar que los conductores deben estar presentes para la carga y descarga, a fin de confirmar el recuento de piezas. Si las políticas del transportista o receptor prohíben esta práctica, dichas políticas deben estar disponibles para la auditoría.	✓	✓	✓
<b>Sección</b>	<b>Capacitación de conductores en seguridad</b>	<b>Niveles de auditoría</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>9.33</b>	<b>9.33 Alertas previas aplicadas</b>			

9.33.1	<p>Cuando el Comprador lo requiera, el proceso de alerta previa aplicado a los envíos entrantes y/o salientes. Los detalles de alerta previa deben acordarse entre el Comprador y el LSP/Solicitante.</p> <p>Los detalles sugeridos incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hora de salida.</li> <li>2. Hora prevista de llegada.</li> <li>3. Nombre de la empresa de transporte.</li> <li>4. Nombre del conductor.</li> <li>5. Detalles de la placa de matrícula del vehículo.</li> <li>6. Información de envío (recuento de piezas, peso, número de conocimiento de embarque, etc.)</li> <li>7. Número del precinto del remolque/contenedor</li> </ol> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.</i></p>	✓	✓	✓
<b>9.34</b>	<b>9.34 Autoevaluación del vehículo antes de agregarse al registro de vehículos de TSR</b>			
9.34.1	<p>El LSP/Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todos los vehículos (camiones/camionetas y chasis de remolques/contenedor) del registro vehicular de TSR han sido evaluados y cumplen con los requisitos TSR de TAPA.</p>	✓	✓	✓
<b>9.35</b>	<b>9.35 Evaluación continua para garantizar el cumplimiento de los TSR</b>			
9.35.1	<p>El LSP/Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todas las autoevaluaciones posteriores llevadas a cabo por el LSP/Solicitante (programa fijo o rotativo, que cubra todos los vehículos enumerados en el registro de vehículos de TSR) se completen al menos una vez cada 12 meses y de que los registros asociados se conserven para fines de auditoría.</p>	✓	✓	✓

### **Información sobre publicaciones y derechos de autor**

El aviso de derechos de autor de TAPA que figura en este documento indica cuándo se emitió el documento por última vez.

© TAPA 2023-2026

No se puede copiar sin la autorización de TAPA, excepto en los casos permitidos por la ley de derechos de autor.

### **Historial de la publicación**

Publicado por primera vez en agosto de 2023

Primera edición (actual) publicada en agosto de 2023

Esta Especificación disponible públicamente entra en vigor el 15 de septiembre de 2023