TSR 2020

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

REQUISITOS DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE

© TAPA 2020

Transported Asset Protection Association

Requisitos de seguridad del transporte TSR 2020

Estándares de TAPA

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

TAPA de las Américas

5030 Champion Blvd,
G-11 N.º 266 Boca
Ratón, Florida 33496
EE. UU.
www.tapaonline.org
Tel. (561) 617-0096

TAPA de Asia-Pacífico

1 Gateway Drive, Westgate
Tower N.º 07-01,
Singapur 608531

www.tapa-apac.org
Tel. (65) 66844687

TAPA de Europa, Oriente Medio y África
Rhijngeesterstraatweg 40D
2341 BV Oegstgeest
Países Bajos

www.tapaemea.org
Tel. +44 1633 251325

© TAPA 2020

Índice

1 Introducción 6
1.1 Propósito de este documento de TSR 6
1.2 Recursos para implementar los TSR de TAPA 6
1.3 Proteger las políticas de los LSP y los procedimientos 6

2. Acerca de TAPA 7
2.1 El propósito de TAPA 7
2.2 La misión de TAPA 7
2.3 Información de contacto de TAPA 7

3. Estándares de TAPA 8
3.1 Estándares de seguridad de TAPA 8
3.2 Implementación 8

4. Asesoramiento legal 9
4.1 Alcance 9
4.2 Traducción 9
4.3 La marca “TAPA” 9
4.4 Límites de responsabilidad 9

5. Contratos y subcontrataciones 10
5.1 Contratos 10
5.2 Subcontrataciones 10

6. Certificación TSR de TAPA 11
6.1 Niveles de clasificación de TSR 11
6.2 Precertificación 11
6.3 Requisitos modulares 11
6.4 Mejoras opcionales 13
6.5 Autocertificación 14
6.6 Auditorías de vehículos 14
6.7 Información general 16
6.8 Recertificación 17

7. Seguimiento de la auditoría 18
7.1 Medida correctiva/SCAR 18
7.2 Supervisión del cumplimiento 18
7.3 Investigación y resolución de reclamos de TAPA 19

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Índice

8. Exoneraciones 20
8.1 Descripción general 20
8.2 Proceso comercial de exoneraciones 20

9. Requisitos de seguridad del transporte 21
9.1 Gestión de seguridad 21
Política y procedimientos 21
9.3 Investigaciones y contactos de LEA 22
9.4 Registros de recogida y entrega 22
9.5 Análisis de riesgo y estacionamiento seguro 24
9.6 Protocolos de respuesta 25
9.7 Capacitación del personal del AMC 27
9.8 Protocolos de respuesta de HVTT 28
9.9 Selección/investigación de historial/verificación de antecedentes/rescisión del contrato laboral (según lo permita la legislación local) 29
9.10 Tractor unit/van security 32
9.11 Compartimento de carga 32
9.12 Sistemas de comunicación bidireccional 36
9.13 Protocolos de seguimiento y rastreo 37
9.14 Dispositivos de seguimiento y rastreo 38
9.15 Zona de la cabina del conductor 45
9.16 Alarmas del sistema del compartimento de carga 45
9.17 Fallos del dispositivo de seguimiento 45
9.18 Sistemas de navegación satelital 46
9.19 Rutas programadas 47
9.20 Programa de mantenimiento del vehículo 47
9.21 Paradas no programadas 49
9.22 Estacionamiento seguro 50
9.23 Personas no autorizadas 50
9.24 Gestión del equipo de seguridad 50
9.25 Gestión de llaves 52
9.26 Capacitación de recogida y entrega 52
9.27 Verificación del conductor previa a la partida 52
9.28 Registros de vehículos TSR 53
9.29 Capacitación en seguridad 54
9.30 Integridad de cajas y palés verificada tras la recepción y entrega 54
9.31 Comprobante de envío y registros de recepción 55
9.32 El conductor debe estar presente durante la carga y descarga 55
9.33 Alertas previas aplicadas 57
9.34 Autoevaluación del vehículo antes de agregarse al registro de vehículos de TSR 57
9.35 Evaluación continua para garantizar el cumplimiento de los TSR 59

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Índice

10 Opciones de mejora TSR 60
A. Funciones y responsabilidades del centro de supervisión de alarmas 60
B Bloqueo 69
C. Transferencia/seguimiento ferroviario 70
D. Niveles de servicio de la empresa escolta 73
E. TI y ciberamenazas 75

♦♦♦

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

1 Introducción

1.1 Propósito de este documento de TSR

Este documento de requisitos de seguridad del transporte (Trucking Security Requirements, TSR) es el estándar oficial de TAPA para servicios de transporte seguro. Es un estándar internacional común que puede utilizarse en acuerdos de negocio o seguridad entre los Compradores y los Proveedores de servicios de logística (Logistics Service Providers, LSP) u otros Solicitantes que desean obtener la certificación.

En la elaboración de este estándar, TAPA reconoce las múltiples diferencias en la forma en que se brindan los servicios de transporte a nivel mundial, regional e incluso dentro de las empresas y que los TSR pueden aplicarse a la totalidad o parte de los servicios brindados por un LSP/Solicitante. Dependiendo de la complejidad y del tamaño de la cadena de suministro, el cumplimiento de los estándares de TAPA puede lograrse a través de uno o varios LSP/Solicitantes y subcontratistas cualificados.

Alcance

El TSR puede aplicarse a lo siguiente:

- Todas las cargas que deben ser transportadas según los TSR de TAPA.
- Vehículos, remolques o contenedores alquilados o propios para el transporte de cargas por uno o más segmentos de carretera.
- Los vehículos, remolques o contenedores operados o subcontratados por los LSP/Solicitantes para el transporte de cargas por uno o más segmentos de carretera.

Audiencia

Entre los usuarios típicos de los estándares de TAPA están:

- Los Compradores.
- Los LSP/Solicitantes.
- Las fuerzas del orden público u otras organizaciones gubernamentales.
- Las organizaciones profesionales de la cadena de suministro.
- Las aseguradoras.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

1.2 Recursos para implementar los TSR de TAPA

Los recursos para cumplir con los requisitos TSR serán responsabilidad del LSP/Solicitante y estarán a su cargo, a menos que se negocie o se acuerde lo contrario entre Comprador y el LSP/Solicitante.

1.3 Proteger las políticas de los LSP y los procedimientos

Las copias de los documentos de políticas y procedimientos de seguridad sólo se presentarán al Comprador de conformidad con los acuerdos de divulgación firmados entre el LSP/Solicitante y el Comprador y se tratarán como información confidencial.

© TAPA 2020

2. Acerca de TAPA

2.1 El propósito de TAPA

Los delitos contra la propiedad, específicamente contra la carga, son de los mayores desafíos de la cadena de suministro para los fabricantes de productos valiosos y de alto riesgo y para los proveedores de servicios de logística.

Los criminales oportunistas ya no son la única amenaza. Hoy en día, las redes de crimen organizado operan a nivel mundial y realizan ataques cada vez más sofisticados contra vehículos, instalaciones y personal para lograr sus objetivos.

TAPA es un foro único que une a fabricantes en todo el mundo, proveedores de logística, transportistas de carga, organismos del orden público y otras partes interesadas con el objetivo común de reducir las pérdidas de las cadenas de suministro internacionales. El objetivo principal de TAPA es la prevención de robos mediante el uso de inteligencia en tiempo real y las últimas medidas preventivas.

2.2 La misión de TAPA

La misión de TAPA es ayudar a proteger los activos de los miembros minimizando las pérdidas de carga de la cadena de suministro. TAPA logra esto mediante el desarrollo y la aplicación de estándares internacionales de seguridad, prácticas industriales reconocidas, tecnología, educación, evaluaciones comparativas, colaboración normativa y la identificación proactiva de las tendencias delictivas y las amenazas a la seguridad de la cadena de suministro.

2.3 Información de contacto de TAPA

TAPA consta de tres regiones (América, Asia Pacífico y Europa, Oriente Medio y África) para proporcionar servicio a todos sus miembros a nivel mundial. Para obtener más información, visite:

- TAPA Global:
  www.tapa-international.org
- América:
  www.tapaonline.org
- Asia Pacífico:
  www.tapa-apac.org
- Europa, Oriente Medio y África
  www.tapaemea.org

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

3. Estándares de TAPA

3.1 Estándares de seguridad de TAPA

Se han creado los siguientes estándares internacionales de seguridad de TAPA para garantizar la seguridad en el transporte y almacenamiento de carga de alto valor con riesgo de robo:

- Los requisitos de seguridad del establecimiento (Facility Security Requirements, FSR) representan estándares mínimos específicamente para *el almacenamiento seguro o depósito en tránsito,* dentro de una cadena de suministro.
- Los requisitos de seguridad del transporte (TSR) apuntan exclusivamente al transporte en camiones y representan los estándares mínimos específicos para el *transporte terrestre de productos* en una cadena de suministro.

Los estándares internacionales de seguridad de TAPA se revisan y modifican según sea necesario cada tres años.

Este documento aborda únicamente los TSR y explica la certificación de TSR de TAPA en la sección 6.

3.2 Implementación

La implementación exitosa de los estándares de seguridad de TAPA depende de que los LSP (proveedores de servicios logísticos)/solicitantes, compradores (propietarios de la carga) y los auditores autorizados de TAPA, trabajen juntos.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

4. Asesoramiento legal

4.1 Alcance

Los TSR son un estándar internacional y todas sus secciones son obligatorias, a menos que se conceda una excepción a través del proceso oficial de exoneración. (Consulte la Sección 8.).

4.2 Traducción

En zonas geográficas en las que el inglés no sea el primer idioma y en las que la traducción es necesaria y aplicable, es responsabilidad del LSP/Solicitante y de sus agentes asegurarse de que cualquier traducción de los TSR, o de cualquiera de sus partes, refleje con precisión las intenciones de TAPA en la elaboración y publicación de estos estándares.

4.3 La marca "TAPA"

"TAPA" es una marca comercial registrada de la Asociación para la protección de activos transportados (Transported Asset Protection Association) y no puede usarse sin el permiso expreso y por escrito de TAPA a través de sus regiones oficialmente reconocidas. Los estándares de TAPA y los materiales asociados son publicados a través de TAPA y por ella; y no pueden revisarse, modificarse o editarse sin el permiso expreso por escrito de TAPA. El uso indebido de la marca TAPA puede derivar en la cancelación de la certificación o en acciones legales.

4.4 Límites de responsabilidad

Mediante la publicación de estos estándares, TAPA no ofrece garantías ni avales de que se evitarán todos los eventos de robo de carga, independientemente de que los estándares se apliquen e implementen correctamente y en su totalidad. Cualquier responsabilidad que pueda resultar de un robo de la carga en tránsito o de cualquier otra pérdida de carga en tránsito conforme a los estándares TSR correrá por cuenta del LSP/Solicitante y/o Comprador, de acuerdo con los términos y condiciones del contrato celebrado entre sí y cualquier ley o estatuto que pueda aplicarse dentro de la jurisdicción en cuestión.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

5. Contratos y subcontrataciones

5.1 Contratos

El transporte, almacenamiento y manejo seguros de los bienes del Comprador son responsabilidad del LSP/Solicitante, sus agentes y subcontratistas durante la recogida, tránsito, almacenamiento y entrega, según lo especificado en una divulgación o contrato.

Cuando se haga referencia a los TSR o se los incluya en el contrato entre el LSP/Solicitante y el Comprador, también se le hará referencia en el programa de seguridad del LSP/Solicitante.

El LSP/Solicitante deberá proporcionar al Comprador evidencia de la Certificación TSR y, si corresponde, evidencia de que se cumplieron los requisitos de TSR. Además, todo supuesto incumplimiento del LSP/Solicitante en la implementación de los requisitos TSR deberá resolverse de acuerdo con los términos del contrato negociados entre el Comprador y el LSP/Solicitante.

5.2 Subcontrataciones

La subcontratación de cargas incluye un requisito contractual de que el transportista subcontratado cumpla con todos los estándares TSR establecidos.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

6. Certificación TSR de TAPA

6.1 Niveles de clasificación de TSR

En los TSR se especifican tres niveles de clasificación (para los vehículos que figuran en el registro vehicular):

- Nivel 1 = Protección de seguridad elevada.
- Nivel 2 = Protección de seguridad moderada.
- Nivel 3 = Protección de seguridad básica

Se puede utilizar una combinación de niveles de clasificación en el proceso de certificación. Cuando los compradores requieran un nivel de clasificación mínimo para sus operaciones, el Comprador es responsable de negociar el nivel de clasificación requerido directamente con el LSP/Solicitante.

6.2 Precertificación

Dado que hay varias opciones disponibles para obtener la certificación, es necesario completar una plantilla de auditoría personalizada de TAPA para proporcionar los requisitos de auditoría de certificación.

6.3 Requisitos modulares

Los servicios de transporte de vehículos en carretera pueden involucrar mecanismos operacionales y comerciales complejos. Para mitigar las amenazas de seguridad, los propietarios de la carga (Compradores) y los proveedores de servicios de transporte (LSP/Solicitante), necesitan varias opciones disponibles para especificar y mantener requisitos de seguridad mínimos pero obligatorios. Para abordar esta complejidad, TAPA ha desarrollado TSR como estándar modular para permitir que la industria seleccione el modo de transporte adecuado para sus necesidades.

Lograr la certificación de seguridad TSR deseada y adecuada para los servicios de transporte de vehículos en carretera, puede requerir la combinación de módulos TSR y niveles de clasificación.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Tabla 1

N.º ref.	Módulo	Descripción	Nivel	Tipo de auditor
6.3.1	Camión de estructura rígida	Camión + remolque de estructura rígida	1, 2 o 3	IAB AA
6.3.2	Camión de estructura semirrígida	Camión + remolque con lonas laterales	3	IAB AA

© TAPA 2020

6.3.3	Camionetas rígidas/camiones de estructura fija	Camioneta o camión con compartimento de carga dedicado	1, 2 o 3	IAB AA
6.3.4	Contenedor marino	Segmento de transporte en carretera únicamente	1, 2 o 3	IAB AA

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

6. Certificación TSR de TAPA

Certificación IAB (niveles 1, 2 y 3)

Si la auditoría se completó con éxito, el organismo de auditoría independiente (Independent Audit Body, IAB) emite un certificado indicando que el solicitante tiene ahora la certificación TSR de TAPA con listados de los niveles de certificación, operaciones y ubicaciones correspondientes. El IAB notificará a TAPA los resultados de la auditoría proporcionando una copia del certificado emitido y otra información relevante, según lo acordado anteriormente entre TAPA y el IAB.

6.4 Mejoras opcionales

Los TSR incluyen mejoras opcionales, consideradas un nivel de protección más elevado, que se pueden utilizar en combinación con los módulos. El LSP/Solicitante y/o su Comprador deben seleccionar mejoras opcionales como requisitos adicionales para sus necesidades de seguridad operativa. Cuando se seleccionan mejoras opcionales en la evaluación de precertificación para formar parte de la auditoría de certificación, todos los requisitos son obligatorios.

TAPA Copyright Do Not Duplicate

Tabla 2

N.º ref.	Mejora opcional	Descripción	Tipo de auditoría
6.4.1	Monitorización	Seguimiento de vehículos, alarmas y respuesta	AA del IAB de TAPA
6.4.2	Sistemas de bloqueo	Cerraduras y sistemas para proteger el compartimento de carga	AA del IAB de TAPA
6.4.3	Transferencia/seguimiento ferroviario	Verificaciones adicionales de validación y medidas de control en el traspaso de vehículos, remolques y/o contenedores marinos a operadores de terminales ferroviarias contratados	AA del IAB de TAPA
6.4.4	Escoltas	Escoltas de vehículos armados o desarmados sujetos a la legislación local	AA del IAB de TAPA
6.4.5	TI y amenaza de ciberseguridad	Mitigación para reducir las amenazas de TI y cibernéticas hacia el personal, las redes, los vehículos y la carga en el transporte en carretera	AA del IAB de TAPA

Si la auditoría se completa con éxito, el IAB debe incluir en el certificado de TSR original una lista de las mejoras opcionales apropiadas y para las cuales la certificación TSR es relevante.

© TAPA 2020

6. Certificación TSR de TAPA

6.5 Autocertificación

Autocertificación (nivel 3 solamente)

La autocertificación TSR pretende ser una opción básica simplificada para los estándares de TAPA. La persona que complete la auditoría de certificación debe ser un auditor autorizado (AA) directamente asociado al LSP/Solicitante. TAPA validará el envío de la auditoría y emitirá los certificados para obtener un resultado de auditoría satisfactorio.

Solo se puede incluir un nivel de clasificación para una operación en una autocertificación.

No se permite incluir mejoras opcionales TSR en las opciones de autocertificación TSR.

Las autocertificaciones de nivel 3 deben ser realizadas por un AA. Un AA puede ser un empleado/asociado interno, que haya completado la capacitación de la versión actual del estándar de TAPA, haya aprobado el examen correspondiente y esté registrado como AA de TSR por TAPA.

La Tabla 3 explica las opciones de autocertificación. Todos los requisitos son obligatorios.

Tabla 3

N.º ref.	Módulo	Descripción	Nivel	Tipo de auditor
6.5.1	Camión de estructura rígida	Camión + remolque de estructura rígida	3	AA del LSP/Solicitante
6.5.2	Camión de estructura semirrígida	Camión + remolque con lonas laterales	3	AA del LSP/Solicitante
6.5.3	Camionetas rígidas/camiones de estructura fija	Camioneta o camión con compartimento de carga dedicado	3	AA del LSP/Solicitante
6.5.4	Contenedor marino	Segmento de transporte en carretera únicamente	3	AA del LSP/Solicitante

TAPA Copyright Do Not Duplicate

6.6 Auditorías de vehículos

El AA debe inspeccionar físicamente un número adecuado de vehículos. TAPA reconoce que llevar vehículos fuera de la carretera para su inspección puede ser costoso y desgastante para el LSP/Solicitante.

Con treinta días de antelación, el LSP/Solicitante debe proporcionar al AA el registro de los vehículos que serán certificados. El AA elige una muestra de los vehículos que serán inspeccionados de esta lista que contiene el triple de números que se van a inspeccionar. El LSP/Solicitante puede entonces seleccionar de esta

© TAPA 2020

lista de muestras los vehículos que se van a inspeccionar.

Para minimizar los gastos y mantener la validez del proceso de auditoría, deben producirse las siguientes funciones:

- El LSP/Solicitante debe asegurarse de que se incluyan y mantengan un mínimo de tres (3) vehículos en su esquema de TSR para poder optar a la certificación TSR.
- Es necesario que el LSP/Solicitante mantenga un registro de vehículos de todos los vehículos registrados en el TSR.
- El registro de vehículos debe incluir cualquier vehículo nuevo agregado a la flota desde la certificación/recertificación.

Categorías de tamaño e inspección de requisitos para el LSP/Solicitante de TSR

La categoría indica la cantidad de vehículos en el esquema del LSP/Solicitante, pero puede ser una combinación de diferentes niveles de TSR o del mismo nivel. La intención es permitir que los LSP/Solicitantes introduzcan vehículos adicionales y cambien los niveles de clasificación de manera flexible pero controlada.

Tabla 4: Tamaño de la muestra de auditoría: Vehículos

Categoría	Número de vehículos registrados en el registro de vehículos	Número de vehículos a auditar
Pequeño	3 a 30	3 de los vehículos registrados
Medio	31 a 100	El mayor entre el 3 o 7 % de todos los vehículos registrados con un máximo de 6
Grande	101 o superior	El 7 % de todos los vehículos registrados con un máximo de 10

6.6.1 Los vehículos agregados al registro de vehículos después de la certificación deben ser incluidos en el envío anual de autoauditoría. El conjunto de muestras se ajusta para adaptar cualquier nuevo aumento o reducción.

6.6.2 El conjunto de muestras de vehículos inspeccionados debe incluir cualquier vehículo nuevo agregado a la flota desde la certificación/recertificación.

6.6.3 Se aplicará el concepto de reconocimiento mutuo. Un LSP/Solicitante de TSR certificado por TAPA o una empresa de transporte puede utilizar los servicios de otra empresa de TSR certificada por TAPA y los resultados y estado de auditoría anteriores se reconocerán mutuamente. No será necesario volver a realizar la auditoría de los vehículos o servicios del

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

subcontratista cubiertos por una certificación TSR de TAPA existente.

6.6.4 Un LSP/Solicitante de TSR certificado por TAPA o empresa de transporte puede "adoptar" vehículos de transporte de carretera de otro subcontratista o subsidiaria. Esta opción está destinada a permitir que los conductores de propietarios o pequeños operadores se incluyan en la certificación TSR de un operador más grande. Cada vehículo adoptado debe ser ingresado en el registro de vehículos del titular de la certificación. Debe existir un acuerdo formal entre el LSP/Solicitante con certificación TSR y el subcontratista o subsidiaria, y se deben definir las medidas que serán adoptadas para garantizar la conformidad continua del personal y los vehículos utilizados en la certificación. La adopción significa que el LSP/Solicitante con certificación TSR de TAPA es totalmente responsable del cumplimiento con los TSR de los vehículos adoptados.

6.6.5 El AA puede solicitar una nueva inspección si se han agregado vehículos adicionales al registro de vehículos. El total de vehículos en el registro de vehículos se calcula en el momento de la autoauditoría anual. Los criterios de toma de decisiones del AA para programar una nueva inspección incluirán lo siguiente:

-

6.6.5.1 Se han agregado 30 o más vehículos al registro de vehículos en comparación al total del año anterior.

6.6.5.2 El AA puede inspeccionar hasta un 7 % de los vehículos agregados al registro de vehículos.

6.6.5.3 EL AA y el LSP/Solicitante deben acordar previamente los vehículos que serán inspeccionados.

6.6.5.4 El LSP/Solicitante se asegurará de que se realicen todos los esfuerzos razonables para facilitar la inspección de camiones del AA.

6.6.6 Tanto el Comprador como TAPA se reservan el derecho de realizar sus propias auditorías para confirmar que todos los vehículos adecuados del registro de vehículos cumplen los requisitos del TSR.

6.7 Información general

Independientemente de las relaciones comerciales, las operaciones certificadas de TSR deben utilizar vehículos de transporte de carretera que se incluyan formalmente dentro de un esquema de certificación TSR de una o varias partes. Algunas empresas pueden optar por certificar toda su flota. Otros pueden certificar solo parte de la flota para determinados usos.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

6. Certificación TSR de TAPA

El LSP/Solicitante garantizará que el auditor correspondiente, capacitado/calificado para los TSR actuales, se comprometa a completar la auditoría y el proceso de certificación. Consulte la Tabla 1 para conocer las opciones.

Antes de que se programe/comience la auditoría de certificación, el LSP/Solicitante debe informar al AA qué nivel de clasificación busca en el proceso de certificación.

Se debe compartir un resumen informal de los hallazgos/resultados con el LSP/Solicitante durante la conferencia de cierre de la auditoría. El AA informará al LSP/Solicitante los resultados de la auditoría dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la finalización de la auditoría. Cualquier retraso en la emisión de los resultados de la auditoría debe comunicarse inmediatamente al LSP/Solicitante y negociarse entre el AA y el LSP/Solicitante.

Los costos de la certificación de TAPA son responsabilidad del LSP/Solicitante, a menos que se negocie de otra manera con el (los) Comprador(es).

6.8 Recertificación

Todas las certificaciones TSR de TAPA serán válidas por un período de tres (3) años sin posibilidad de prórroga.

Para prevenir que caduquen los plazos de la certificación, se debe realizar una auditoría de recertificación antes de la fecha de vencimiento del certificado actual. El cumplimiento de cualquier requisito de medida correctiva de seguridad (Security Corrective Action Requirement, SCAR) también debe ocurrir dentro del período original asignado de 60 días y antes de la fecha de vencimiento del certificado actual (consulte Medida correctiva/SCAR en la Sección 7).

Por lo tanto, para garantizar una planificación y preparación adecuadas, se recomienda que el LSP/Solicitante programe la auditoría de recertificación tres (3) meses antes de la fecha de vencimiento del certificado actual. Si el certificado TSR de TAPA se emite dentro del período de tres meses mencionado anteriormente, la fecha del nuevo certificado será la fecha de vencimiento de la certificación actual. Si las medidas correctivas no se cierran antes de la fecha de vencimiento y no se concede ninguna exoneración, la certificación expirará.

Tanto el LSP/Solicitante como el Comprador pueden solicitar una recertificación si cualquiera de las partes considera que el nivel de clasificación ha sido modificado.

TAPA Copyright Do Not Duplicate

© TAPA 2020

7. Seguimiento de la auditoría

7.1 Medida correctiva/SCAR

Si no se cumplen los requisitos TSR, como se descubrió durante la auditoría, el AA presenta un SCAR al LSP/Solicitante correspondiente. El LSP/Solicitante responderá al AA en el lapso de diez (10) días hábiles y documentará las medidas que se tomarán y la fecha en que se completará la medida. Las fechas de finalización del SCAR pueden negociarse entre el AA y el LSP/Solicitante. Sin embargo, a menos que el Comité regional de exoneraciones de TAPA apruebe una exoneración, la implementación de la medida correctiva no superará los sesenta (60) días a partir de la notificación al LSP/Solicitante.

En todos los casos, el LSP/Solicitante presentará actualizaciones/informes de progreso de todos los SCAR pendientes al AA. Cualquier SCAR no cumplido antes de su fecha de vencimiento será elevado por el Representante de seguridad del LSP/Solicitante a la Administración del LSP/Solicitante. Las razones del incumplimiento se deberán documentarse y comunicarse al AA. Si el LSP/Solicitante no cumple un SCAR puede dar lugar a la retención de la certificación de TAPA. El LSP/Solicitante tiene derecho a apelar directamente a TAPA si la certificación es retenida. TAPA deberá arbitrar la disputa entre el LSP/Solicitante y el AA, y se reserva el derecho de emitir una resolución vinculante a la disputa.

Nota: no es necesario que el AA vuelva a auditar la empresa para cerrar un SCAR. La evidencia del cierre del SCAR (es decir, el cumplimiento) puede presentarse al AA en forma de correspondencia escrita, conferencias web o telefónicas, fotografías, etc.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

7.2 Supervisión del cumplimiento

Autoauditorías

El LSP/Solicitante se asegurará de que tengan un proceso interno para supervisar el cumplimiento, en los años dos y tres, entre las auditorías formales realizadas por un AA.

Las autoauditorías interinas deben reflejar los requisitos de TSR.

- Para las certificaciones TSR de TAPA emitidas por un IAB: la autoauditoría interina debe estar documentada en el formulario de auditoría de TAPA y ser enviada al **IAB** dentro de los 30 días posteriores a la fecha de aniversario de la certificación IAB original.
- Para las autocertificaciones: la autoauditoría interina debe estar documentada y enviada a **TAPA** dentro de los 30 días posteriores a la fecha de aniversario de la autocertificación original.

De lo contrario, se suspenderá la certificación original hasta que se complete

7. Seguimiento de la auditoría

correctamente la autoauditoría interina. Las brechas identificadas deben ser documentadas, se les debe asignar una fecha límite para completar las medidas correctivas y se debe hacer un seguimiento hasta su cierre en un plazo de 60 días.

Autoevaluaciones para vehículos

Evaluación continua

El LSP/Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todas las autoevaluaciones posteriores (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. Los registros asociados se conservan con fines de auditoría.

Tabla 5: Programa de supervisión de auditoría y cumplimiento

Medida	Frecuencia	A	B	C
Auditoría de certificación (Auditoría de certificación de IAB/AA)	Cada tres (3) años	✔	✔	✔
Auditoría de autocertificación del LSP/Solicitante	Cada tres (3) años			✔
Autoauditorías (verificaciones interinas de cumplimiento)	Anualmente en el 1º y 2º aniversario	✔	✔	✔
Auditoría del subcontratista del LSP/Solicitante	De acuerdo con el contrato entre el Comprador y el LSP/Solicitante	✔	✔	✔

Visitas del Comprador a LSP/Solicitante

El comprador y el LSP/Solicitante reconocen la importancia de trabajar en conjunto para reducir el riesgo en la cadena de suministro. Ambas partes aceptan programar las visitas del Comprador con un aviso razonable, por ejemplo, 10 días hábiles, con el alcance y los parámetros mutuamente acordados previamente y/o de acuerdo con el contrato entre el Comprador y el LSP/Solicitante. Las investigaciones de pérdidas, es decir, robos, daños, etc., deberán realizarse de acuerdo con el contrato entre el Comprador y el LSP/Solicitante.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

7.3 Investigación y resolución de reclamos de TAPA

Si TAPA recibe un reclamo formal sobre el desempeño de un LSP/Solicitante certificado, TAPA (sujeto a validación) puede requerir que el contrato de un LSP/Solicitante realice una nueva auditoría a su cargo. Si el LSP/Solicitante no aprueba la auditoría o se niega a cumplir con este proceso, su certificado puede ser revocado.

© TAPA 2020

8. Exoneraciones

8.1 Descripción general

Una exoneración es una aprobación otorgada por escrito ya sea para exonerar a una empresa de un requisito específico de TAPA o para aceptar una solución de cumplimiento alternativa. La solicitud de exoneración debe completarse utilizando la versión oficial actual del Formulario de solicitud de exoneración de TAPA. Se puede acceder al formulario a través del sitio web de TAPA. Se puede solicitar una exoneración si un LSP/Solicitante no puede cumplir con un requisito TSR específico y puede justificar medidas alternativas. Las exoneraciones son válidas durante el período de la certificación.

Todas las solicitudes de exoneración de un requisito de seguridad específico (ya sea en parte o en su totalidad) deben presentarse mediante un formulario de solicitud de exoneración de TAPA al IAB/AA por el LSP/Solicitante (formulario de solicitud de exoneración de TAPA). El LSP/Solicitante que realiza la solicitud asume toda la responsabilidad por la exactitud de la información que se proporciona en la solicitud de exoneración.

Cada solicitud de exoneración debe presentarse por medio del IAB/AA al Comité regional de exoneraciones de TAPA para su aprobación. Es responsabilidad del IAB/AA decidir si la solicitud está completa y justifica el procesamiento por parte de TAPA; esto incluye la verificación de los factores de mitigación y/o los controles de seguridad alternativos.

Si los funcionarios de TAPA y/o los Compradores alegan que las condiciones de exoneración cambiaron, TAPA llevará a cabo una investigación formal y el LSP/Solicitante comprende que TAPA puede revocar la exoneración.

TAPA Copyright: Do Not Duplicate

8.2 Proceso comercial de exoneraciones

Si un LSP no puede cumplir con un requisito específico de TSR, se implementa el proceso de exoneraciones siguiente.

Tabla 6: Responsabilidades: Solicitud/Evaluación de exoneración

Paso	Responsabilidad	Medida
1.	LSP/Solicitante	Establece y verifica las medidas de mitigación.
2.	LSP/Solicitante	Completa el formulario de solicitud de exoneración de TAPA y lo presenta al IAB/AA.
3.	IAB/AA	Revisa y verifica la integridad de la información contenida en el formulario de solicitud de exoneración de TAPA.
4.	IAB/AA	Presenta el formulario de solicitud de exoneración de TAPA al Comité regional de exoneraciones de TAPA.
5.	Comité regional de exoneraciones de TAPA	Revisa la solicitud y otorga o deniega la exoneración.

8. Exoneraciones

Si se deniega la exoneración

Si el Comité regional de exoneraciones de TAPA no aprueba la solicitud de exoneración, el LSP/Solicitante deberá implementar los requisitos de seguridad completos de TSR.

Si se otorga la exoneración

Si el Comité regional de exoneraciones de TAPA aprueba la solicitud de exoneración, se tomarán las siguientes medidas:

Tabla 7: Aprobación de la exoneración

Paso	Responsabilidad	Medida
1.	Comité regional de exoneraciones de TAPA	Documenta y firma los detalles de la exoneración.
2.	Comité regional de exoneraciones de TAPA	Especifica la vigencia de la exoneración (hasta un máximo de tres años) y envía una copia al AA.
3.	AA	Notifica al LSP/Solicitante el resultado de la solicitud de exoneración.
4.	LSP/Solicitante	Cumple con los requisitos de la exoneración. De lo contrario, se anula la aprobación de la exoneración.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9. Requisitos de seguridad del transporte

	Protocolos de responsabilidad y apoyo de la gestión	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.1.	Gestión de seguridad												
9.1.1	El LSP/Solicitante debe contar con una persona formalmente designada que sea responsable de la seguridad de la cadena de suministro. Las funciones y responsabilidades de seguridad de esta persona deben estar claramente definidas e incluir sus responsabilidades para mantener y supervisar el programa TSR.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.2	Política y procedimientos												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	Protocolos de responsabilidad y apoyo de la gestión	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.3	Investigaciones y contactos de LEA												
9.3.1	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: 1. Notificar al Comprador de robos presuntos o conocidos en un plazo de 24 horas. 2. Un diagrama de flujo de investigación o los pasos adoptados por el LSP/Solicitante en investigaciones de pérdida de rutina. 3. Detallar el tipo de información que puede o no ser compartida con un Comprador. *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.*	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.3.2	El LSP/Solicitante debe mantener una lista de los contactos más importantes de los cuerpos 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 los cuerpos de seguridad cuando ocurra un robo.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.4	Registros de recogida y entrega												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	Protocolos de responsabilidad y apoyo de la gestión	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5	Análisis de riesgo y estacionamiento seguro												
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 proporcionada a requerimiento del Comprador. Como mínimo, la evaluación incluirá lo siguiente: 1. Procedimientos establecidos para evitar retrasos y así mitigar la congestión de tráfico evitable. 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. 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. *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.*	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

	Protocolos de responsabilidad y apoyo de la gestión	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.5.2	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: 1. El proceso de decisión para el cual se utilizan las ubicaciones de estacionamiento. 2. Una lista actual de ubicaciones de estacionamiento aprobadas. 3. Las medidas que se deben realizar cuando una ubicación de estacionamiento aprobada no se encuentra disponible. 4. Una lista de cualquier opción o medida prohibida de estacionamiento.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Sección	*Protocolos de capacitación*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.6	Protocolos de respuesta												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.6.2	Como mínimo, los protocolos de respuesta deben incluir respuestas específicas para: 1. Comunicaciones con los cuerpos de seguridad. 2. Asesoramiento para el conductor. 3. Asignación de recursos para el sitio del evento según sea necesario. 4. Protección de cualquier carga que quede y sea vulnerable. 5. Respuesta ante la falla del sistema de seguimiento	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Protocolos de seguimiento y rastreo*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.7	Capacitación del personal del AMC												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Protocolos en la ruta*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.8	Protocolos de respuesta de HVTT												
9.8.1	El LSP/Solicitante debe contar con procedimientos establecidos y documentados para: 1. proteger la carga de HVTT en caso de incidentes de seguridad (alerta alta). 2. Responder a actos sospechosos (alerta baja). 3. Enfermedad del conductor. 4. Avería del vehículo. 5. Huelgas. 6. Desvíos. 7. Accidentes. 8. Mal clima. 9. Rechazo a aceptar la entrega. *Nota: todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.*	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Integridad del personal*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.9	Selección/investigación de historial/verificación de antecedentes/rescisión del contrato laboral (según lo permita la legislación local)												
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).	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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 mismo. La selección debe incluir la verificación de los antecedentes penales y las verificaciones de empleo.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.4	Procedimiento para lidiar con la falsa declaración del LSP/solicitante/personal antes y después de la contratación.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.9.5	Los procedimientos para recuperar activos físicos y eliminar/cambiar contraseñas del personal que deja de trabajar deben incluir como mínimo: 1. Documentos de identificación de la empresa. 2. Credenciales de acceso. 3. Llaves. 4. Equipo y ropa. 5. Información sensible.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Requisitos

Sección	*Integridad del personal*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.7	Lista del personal actual (LSP, subcontratados) disponible para la validación del LSP frente a los procedimientos de integridad del personal.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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 recontratar a alguien (por ejemplo, antecedentes de personal con contrato previamente rescindido o solicitantes rechazados [empleo previamente denegado]).	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.9.9	El LSP mantendrá una lista actualizada de todos los conductores propios y subcontratados cualificados/capacitados para conducir vehículos enumerados en el registro de vehículos.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Seguridad física*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.10	Tractor unit/van security												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.10.2	Las llaves del vehículo están restringidas al conductor y a la administración del LSP/Solicitante.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.10.3	El compartimento de carga y la cabina del conductor deben estar físicamente separados por una mampara dura o una malla de seguridad.				N/C	N/C		✔	✔				
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.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.11	Compartimento de carga												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.11.1	Dispositivo de bloqueo de seguridad de bloqueo de alto peso de acero inoxidable 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. *Notas:* - *No se deben utilizar dispositivos temporales como cadenas, cables, barras livianas, pernos/soportes extraíbles, etc.* - *Esto puede hacer que un contenedor marino deje de ser útil para el transporte marítimo/barcaza.* - *En el documento de orientación sobre sistemas de bloqueo de TAPA se incluyen ejemplos de bloqueos adecuados.*	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Seguridad física*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.11.2	Dispositivo de bloqueo de seguridad de bloqueo 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 bloquearlos durante todo el recorrido.		✔		N/C	N/C			✔			✔	
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. *Notas: consulte el documento de orientación de sistemas de bloqueo de TAPA para obtener información y detalles.*	✔	✔		N/C	N/C		✔	✔		✔	✔	
9.11.4	Puertas aseguradas de acuerdo con la política interna del LSP/Solicitante.			✔	N/C	N/C	✔			✔			
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 almacén o LSP, etc.) es el responsable de aplicarlos y retirarlos.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.11.6	Cable TIR, clasificación 1 utilizado para transporte directo de cargas de camión completa (full truck load, FTL)				N/C	N/C	✔						

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Seguridad física*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
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). *Nota: la liberación/desbloqueo/desacoplamiento de un remolque/contenedor cargado no está permitido en el TSR 1*		✔	✔	N/C	N/C	✔					✔	✔

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.12	Sistemas de comunicación bidireccional												
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. Oficina del LSP/Solicitante o centro de supervisión de alarmas (Alarm monitoring center, AMC) contratado. Se encuentra disponible la función del sistema para comprobar la comunicación por voz automáticamente O existe un procedimiento en curso para garantizar que se realice una llamada de prueba de comunicación manual antes del viaje.	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
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.		✔	✔	N/C	N/C	✔		✔	✔		✔	✔
9.13	Protocolos de seguimiento y rastreo												
9.13.1	El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya: 1.Seguimiento del tractor de camiones/camionetas. 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. *Nota: todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.*	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.13.2	El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya: 1. Seguimiento de remolques/contenedores cargados cuando se encuentran acoplados a un camión y cuando se desacoplan por un acto criminal o por error. 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.	✔			N/C	N/C					✔		
9.13.3	El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya: 1. El seguimiento del camión/camioneta. 2. La capacidad de colocar geovallas en las rutas y ubicaciones de estacionamiento. 3. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias.		✔		N/C	N/C			✔			✔	
9.14	Dispositivos de seguimiento y rastreo												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.14.1	Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en una ubicación oculta en el camión/camioneta y, si fuera posible, el dispositivo debe ser capaz de utilizar al menos dos métodos de señalización, tales como: Método 1: 3G, 4G o 5G Método 2: SMS/GPRS usando GSM Método 3: CDMA Método 4: dispositivo de seguimiento satelital Debe estar equipado con al menos una antena oculta. *Nota: en los países en los que no se disponga de dos formas diferentes de señalización, el LSP/Solicitante debe documentarlo al auditor.*	✔			N/C	N/C	✔				✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.2	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: Método 1: 3G, 4G o 5G Método 2: SMS/GPRS usando GSM Método 3: CDMA Método 4: dispositivo de seguimiento satelital Debe estar equipado con al menos una antena oculta. *Nota: en los países en los que no se disponga de dos formas diferentes de señalización, el LSP/Solicitante debe documentarlo al auditor.*	✔			N/C	N/C					✔		
9.14.3	Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en una ubicación oculta en el camión/camioneta y, si fuera posible, el dispositivo debe ser capaz de utilizar al menos dos métodos de señalización como 3G o SMS/GPRS utilizando GSM o CDMA y debe estar equipado con al menos una antena oculta. *Nota: en los países en los que no se disponga de dos formas diferentes de señalización, el LSP/Solicitante debe documentarlo al auditor.*		✔		N/C	N/C			✔			✔	
9.14.4	Se instala un dispositivo de seguimiento que proporciona información de archivo almacenada de forma remota en relación con la posición de todos los camiones exclusivos de FTL del Proveedor/Comprador. Marca de tiempo y ubicación cuando el vehículo se detiene y mueve.			✔	N/C	N/C	✔			✔			✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.14.5	El “intervalo de informes” estándar para las unidades de seguimiento del camión/camioneta no debe ser inferior a un informe cada 5 minutos.	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.6	El "intervalo de informes" estándar para las unidades de seguimiento del remolque/contenedor no debe ser inferior a un informe cada 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.	✔			N/C	N/C					✔		
9.14.7	El "intervalo de informes" estándar para las unidades de seguimiento del camión/camioneta no debe ser inferior a un informe cada 30 minutos.		✔		N/C	N/C			✔			✔	
9.14.8	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.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.14.9	Cuando los remolques/contenedores están en uso, los dispositivos de seguimiento deben informar eventos que incluyan: 1. El desacoplamiento (desenganche) del remolque/chasis. 2. La manipulación del dispositivo de cualquiera de los sistemas de seguridad instalados. 3. La parada del camión/remolque/contenedor. 4. El estado de la batería del rastreador.	✔			N/C	N/C					✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.14.10	Los dispositivos de seguimiento del camión/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 “informe” de no menos de un “informe” cada 5 minutos, mientras el remolque está desacoplado.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.14.11	Cuando los remolques/contenedores están en uso, los dispositivos de seguimiento del camión/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 “informe” de no menos de un “informe” cada 5 minutos, mientras el remolque está desacoplado.	✔			N/C	N/C					✔		
9.14.12	El AMC debe ser capaz de controlar, por aire, la tasa de “informes” de todos los dispositivos de seguimiento TSR 1 (camión/camioneta/remolque/contenedor).	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.14.13	El LSP/Solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya: 1. Antes de cargar: • Compruebe la duración de la batería de todos los dispositivos de seguimiento que se vayan a utilizar. • Realice una prueba de función de todos los dispositivos de seguimiento y de alarma asociados que se vayan a utilizar. • Registre los resultados. 2. Cuando está cargado y listo para partir: • 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. • Registre los resultados.	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.15	Zona de la cabina del conductor												
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.).	✔	✔		N/C	N/C		✔	✔		✔	✔	
9.15.2	Alarma audible local si se produce un ingreso no autorizado a la cabina del conductor.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.15.3	Respuesta de seguimiento y alarmas locales y procedimientos de mantenimiento establecidos, analizados y revisados al menos una vez cada seis meses.	✔	✔		N/C	N/C		✔	✔		✔	✔	
9.16	Alarmas del sistema del compartimento de carga												
9.16.1	La apertura no autorizada de las puertas del compartimento de carga envía una señal al AMC.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.16.2	La apertura no autorizada de las puertas del compartimento de carga activa una alarma audible (acústica) de alto nivel de decibelios.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.16.3	Los procedimientos establecidos de la apertura no autorizada de la puerta del compartimiento de carga, deben ser probados y revisados al menos una vez cada 12 meses.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.17	Fallos del dispositivo de seguimiento												
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.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.17.2	El sistema de seguimiento debe alertar y enviar una señal al AMC si el dispositivo de seguimiento falla o se	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

	pierde la señal del GPS.												
9.18	Sistemas de navegación satelital												
9.18.1	Sistema de navegación satelital instalado (planificador de rutas) que detecta desvíos, embotellamientos, etc. para evitar paradas o retrasos innecesarios.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Tecnología de seguimiento y alarmas*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.18.2	El sistema de navegación debe tener instalada y en uso la última versión de software disponible.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.18.3	Procedimiento establecido para garantizar el 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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

Sección	*Procedimientos de seguridad*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.19	Rutas programadas												
9.19.1	El LSP/Solicitante tiene rutas planificadas.	✔	✔		N/C	N/C	✔	✔	✔		✔	✔	
9.19.2	El LSP/Solicitante tiene paradas planificadas.	✔	✔		N/C	N/C		✔			✔	✔	
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.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.20	Programa de mantenimiento del vehículo												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.20.1	El LSP/Solicitante debe documentar los programas de mantenimiento de vehículos de acuerdo con las especificaciones del fabricante.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Procedimientos de seguridad*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.21	Paradas no programadas												
9.21.1	Los procedimientos establecidos requieren que, en circunstancias normales, los conductores solo puedan dejar el vehículo en los momentos y lugares aprobados.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.21.2	Un protocolo detallado y documentado debe ser implementado para paradas no programadas, por ejemplo, lidiar con una emergencia médica o un accidente/avería que incluya: 1. Procedimientos de los conductores: a. Notificar al despacho. b. Bloquear todas las puertas y activar todos los dispositivos de seguridad. c. El AMC de seguimiento debe ser notificado. 2. Procedimientos del AMC: a. El camión y/o el envío deben ser supervisados constantemente en persona hasta que pueda volver al tránsito. 3. Procedimientos del LSP: 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. *Nota: todo lo anterior deberá aplicarse mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas de transporte por carretera custodian la carga.*	✔			N/C	N/C		✔			✔		

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Procedimientos de seguridad*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
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.		✔	✔	N/C	N/C	✔		✔	✔		✔	✔
9.22	Estacionamiento seguro												
9.22.1	El manual/instrucciones del conductor debe indicar las instalaciones de estacionamiento y los lugares de parada aprobados y prohibidos.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.	✔			N/C	N/C		✔			✔		
9.23	Personas no autorizadas												
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.).	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.24	Gestión del equipo de seguridad												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Requisitos

Sección	*Procedimientos de seguridad*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.25	Gestión de llaves												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.26	Capacitación de recogida y entrega												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.27	Verificación del conductor previa a la partida												
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.).	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Procedimientos de seguridad*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.28	Registros de vehículos TSR												
9.28.1	Los vehículos que se vayan a utilizar según los TSR deben estar indicados en el registro de vehículos 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: 1. Información de identificación del tractor. 2. Información de identificación del chasis del remolque/contenedor. 3. Nivel de TSR. 4. Fecha(s) de auditorías, inspecciones y autoevaluaciones. 5. Un registro de cualquier incumplimiento u otras excepciones. 6. Fecha de las correcciones de no conformidad/excepción.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Capacitación de conductores en seguridad*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Contenedor marino Transporte en carretera		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.29	Capacitación en seguridad												
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: 1. Concientización sobre amenazas. 2. Respuesta ante robos. 3. Verificación del vehículo. 4. Reconocimiento de amenazas en desarrollo. 5. Selección y uso de estacionamiento seguro. 6. Respuestas adecuadas a acontecimientos amenazantes. 7. Comunicación con la policía y la administración. 8. Esta capacitación debe proporcionarse en los primeros 30 días de empleo y posteriormente cada 2 años. *Nota: todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.*	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.30	Integridad de cajas y palés verificada tras la recepción y entrega												
9.30.1	El LSP/Solicitante debe contar con procedimientos documentados para verificar los recuentos 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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	Capacitación de conductores en seguridad	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.31	Comprobante de envío y registros de recepción												
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).	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.2	Los documentos 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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
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”.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.5	Documentos de envío protegidos hasta su destrucción.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.31.6	Capacitación sobre seguridad de la información (documentación de envío) proporcionada al personal que tiene acceso a la información.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.32	El conductor debe estar presente durante la carga y descarga												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.32.1	A menos que las políticas del transportista o receptor lo prohíban, la política del LSP/Solicitante debe documentar que los conductores tienen que 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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

Sección	Capacitación de conductores en seguridad	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.33	Alertas previas aplicadas												
9.33.1	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. Los detalles sugeridos incluyen: 1. Hora de salida. 2. Hora prevista de llegada. 3. Nombre de la empresa de transporte. 4. Nombre del conductor. 5. Detalles de la placa de matrícula del vehículo. 6. Información de envío (recuento de piezas, peso, número de conocimiento de embarque, etc.) 7. Número del precinto del remolque/contenedor *Nota: todo lo anterior será aplicable mientras el LSP/Solicitante o sus socios de servicio, subcontratistas o proveedores de transporte combinado custodian la carga.*	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9.34	Autoevaluación del vehículo antes de agregarse al registro de vehículos de TSR												

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

9.34.1	El LSP/Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todos los vehículos (camiones/camionetas y chasis de remolques/contenedor) del registro vehicular TSR han sido evaluados y cumplen con los requisitos TSR de TAPA.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	Capacitación de conductores en seguridad	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida			2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida			3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija			4. Transporte en carretera de contenedores marinos		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9.35	Evaluación continua para garantizar el cumplimiento de los TSR												
9.35.1	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.	✔	✔	✔	N/C	N/C	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

10 Opciones de mejora TSR

Sección	*Monitorización: opción mejorada*
A	*Requisitos obligatorios*
A.1	Funciones, responsabilidades y capacidades del centro de supervisión de alarmas
A.1.1	El AMC debe ser adecuado para su propósito previsto y ser aprobado previamente para su uso por el LSP/Solicitante o el Comprador. 1. El AMC está aprobado y registrado como una operación comercial legítima según lo exigido por los requisitos locales del país. * 2. El AMC deberá contar con las licencias adecuadas para operar como centro de supervisión/recepción de alarmas. *Notas:* *a. *El LSP/Solicitante puede utilizar un AMC externo (contratado) o uno interno (personal propio). Sin embargo, todos los requisitos son aplicables a operaciones gestionadas de AMC internas o externas. Las excepciones a este requisito requieren la aprobación de TAPA según el proceso de exoneración estándar. Los LSP/Solicitantes y el apoyo de su cliente para la exoneración deben presentarse con la renuncia.* *b. Cuando se requiera más de 1 AMC para participar en la monitorización de alarmas y la respuesta al evento. Los AMC adicionales deben incluirse en la certificación y cumplir los requisitos de mejora de la monitorización. Los AMC adecuados deben probar sus procedimientos de activación y respuesta coordinados al menos una vez al año.*
A.1.2	El AMC debe ser un establecimiento permanente y de construcción sólida. 1. El AMC debe estar protegido con medidas de seguridad física adecuadas (control de acceso, bloqueo de puertas, alarmas contra intrusos, CCTV, procedimientos de credenciales y visitantes) para proteger a los empleados, la información y las operaciones de cualquier influencia negativa externa natural o artificial, incluyendo un acto criminal. 2. El AMC debe tener, como mínimo, un botón de alarma silenciosa instalado en la sala de supervisión, conectado a una empresa de seguridad externa confiable o LEA. El procedimiento de escalación incluye la llamada inmediata de la empresa de seguridad/LEA y código de contraseña/coacción para el personal de supervisión. Proceso que se debe documentar y analizar cada tres meses. 3. El AMC tendrá conexiones sólidas y confiables con el agua y la energía eléctrica.
A.1.3	La ubicación y el funcionamiento del AMC deben ser evaluados al menos una vez al año. 1. La evaluación de riesgos debe ser documentada y revisada por la administración del AMC. 2. La evaluación de riesgos deberá incluir una evaluación de las contramedidas, planes de acción, gestión de crisis y planes de continuidad del negocio para todos los riesgos y emergencias identificados.
A.1.4	El AMC debe contar con procedimientos adecuados para proteger a su personal y la capacidad de mantener las operaciones. 1. El funcionamiento del AMC debe regirse por los procedimientos operativos del centro que requieran una revisión anual y actualización según corresponda.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Monitorización: opción mejorada*
A	***Requisitos obligatorios***
	2. Los procedimientos de escalación para la activación de la alarma de coacción se implementan e incluyen contacto inmediato con la empresa de seguridad externa y/o LEA. Contraseña y/o código de coacción para la supervisión de la función del personal habilitada. Proceso que se debe documentar y analizar cada tres meses. 3. Un sistema de pruebas de alarmas de monitorización de vehículos para evaluar los puntos fuertes y débiles en la gestión de alarmas y sistemas deberán completarse al menos dos veces al año. 4. Un plan de mantenimiento documentado para todos los sistemas críticos. 5. Las funciones y responsabilidades de los operadores de monitorización del AMC no se diluirán agregando tareas relacionados con el AMC. 6. Los niveles de la administración y el personal deben evaluarse como adecuados para desempeñar las funciones y responsabilidades requeridas.
A.1.5	Se ha documentado el programa de capacitación del personal AMC y los registros de capacitación vigentes. Debe cubrir: 1. Capacitación de orientación para nuevos empleados. 2. Capacitación de funcionalidad del sistema técnico. 3. Programa anual de capacitación y requisitos de capacitación de todos los procedimientos operativos estándar y de emergencia pertinentes. 4. Protocolos para comunicaciones con el LSP/Solicitante. 5. Confidencialidad de la información y protección de la propiedad intelectual.
A.1.6	Los procedimientos propios y de la agencia de investigación de personal para incluir verificaciones sobre el historial laboral, períodos de desempleo, condenas penales, terminaciones de empleo en el sector similar/igual, cualificaciones laborales (dentro de las restricciones de la legislación local).
A.1.7	El AMC cuenta con procedimientos robustos previos a la salida del vehículo. 1. Asegúrese de que se realizan verificaciones adecuadas del sistema para validar que los dispositivos de señalización y monitorización estén en buenas condiciones. 2. Procedimientos establecidos para tratar fallas y notificación a la administración propia/de los LSP/de los Solicitantes adecuada. *Nota:* *se recomienda realizar verificaciones de comunicación con conductores y sus escoltas si están presentes.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

A.1.8	El AMC debe tener procedimientos para garantizar que los eventos de activación de alarmas se procesen de forma oportuna y eficaz 1. Capaz de responder de forma oportuna a múltiples eventos simultáneamente. 2. Los eventos deben categorizarse y ser el tiempo objetivo para responder establecido para cada categoría. Las alarmas de prioridad máxima deben responderse a los 2 minutos posteriores a la activación. 3. El AMC cuenta con protocolos de respuesta para supervisar todos los vehículos, sensores y alarmas necesarios, según lo requiera el LSP/Solicitante. Se ha recibido un registro de activaciones de alarmas y señales de alerta GPS, y las medidas tomadas deben ser registradas. 4. Si se utilizan sistemas de monitorización de vehículos proporcionados por el AMC o el LSP/Solicitante, el AMC debe tener acceso exclusivo identificable para iniciar sesión de forma segura. 5. Los procedimientos y los datos de contacto se aplican para escalar las alarmas del vehículo a las personas que responden a la empresa.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Monitorización: opción mejorada*
A	***Requisitos obligatorios***
	Estos deben incluir: a. El conductor del vehículo. b. LEA nacional o local. Además, cuando se proporcione y corresponda: c. Recursos locales o centrales del AMC. d. Socios de servicio contratados del AMC. e. Proveedor del escolta del vehículo. f. Recursos locales o centrales del LSP. 6. El AMC tiene acceso a los datos de contacto de LEA adecuada en cada país y cada sección a lo largo de la ruta (no solo el número de países de emergencia genéricos) y los socios de intervención capaces de apoyar en cualquier tipo de emergencia. 7. Se realiza y registra una revisión diaria de la calidad de monitorización, la recepción de alarmas y los protocolos de escalación. 8. Se debe registrar cualquier fallo o deficiencia del sistema, y se registrará la evidencia de corrección. 9. Se debe explicar cualquier error operativo o por no seguir el procedimiento, un registro del evento mantenido y cualquier medida correctiva tomada. 10. Indicadores clave de rendimiento y estadísticas de gestión de alarmas disponibles para la auditoría por parte de la administración del AMC y de los LSP/Solicitantes autorizados. 11. Todos los datos históricos para las alarmas de ruta y las acciones adoptadas deben estar disponibles durante al menos 30 días. *Notas:* *a) debe existir un sistema para clasificar todas las alarmas. La mayor prioridad es cualquier alarma que amenace la vida o que sea potencialmente mortal.* *b) El estado de la alarma debe escalarse o desescalarse según corresponda.* *c) Deben existir procedimientos para ponerse en contacto con el conductor durante un evento de alarma.* *d) Es posible que se requieran palabras o frases codificadas para validar la situación del conductor, pero no deben poner en riesgo la seguridad del conductor.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

A.1.9	Los procedimientos del AMC deben garantizar la capacidad de gestionar la comunicación en varios idiomas: 1. Capacidad para hablar con conductores de vehículos y/o servicios de emergencia en un lenguaje hablado por ambas partes o a través de un intérprete o un mecanismo/dispositivo eficaz. 2. Las opciones de comunicación del idioma del AMC deben estar disponibles para las rutas de los vehículos que se estén supervisando. 3. Las opciones de comunicación del lenguaje del AMC deben describirse claramente en un procedimiento o protocolo adecuado. Deben incluir un proceso de excepción cuando no sea posible realizar comunicaciones en el idioma mutuo.
A.1.10	AMC utiliza una capacidad única de identificación y seguimiento para cada vehículo.
A.1.11	AMC realizará un seguimiento de la ubicación de los vehículos en tiempo real o en intervalos acordados previamente con el LSP. *Nota: proceso para garantizar que se implementen y mantengan los requisitos de LSP/Solicitante.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Monitorización: opción mejorada*
A	***Requisitos obligatorios***
A.1.12	Deben existir procedimientos documentados de AMC para la recepción y respuesta a dispositivos supervisados del vehículo. Estos deben incluir los siguientes: 1. Alarma de intrusión de la cabina del conductor. 2. Alarma silenciosa fija y móvil. 3. Parada no autorizada. 4. Uso del remolque. Desconexión del remolque. 5. Apertura de la puerta del compartimento de carga no autorizada. 6. Desviación de ruta (alarma de geovallas). 7. Pérdida de comunicación por voz. 8. Pérdida de la señal de seguimiento. 9. Manipulación del dispositivo de seguimiento. 10. Alarma de estado de la batería.
A.1.13	El AMC podrá demostrar que puede tratar adecuadamente con los requisitos personalizados del LSP/Solicitante y/o sus clientes para la supervisión, respuesta y notificación a las activaciones de alarmas. *Nota: es suficiente que el AMC proporcione ejemplos de planes personalizados para respaldar la conformidad con este requisito.*
A.1.14	El AMC mantendrá la lista de ubicaciones en las que el AMC tenga la capacidad de proporcionar un equipo de respuesta local para asistir a un incidente además de una respuesta de las LEA o cuando las LEA no puedan responder. La capacidad de respuesta a incidentes se documentará en los procedimientos de AMC. Las ubicaciones que no figuren en la lista se considerarán que no tienen capacidad de equipo de respuesta local.
A.1.15	AMC cuenta con una sólida resiliencia empresarial y planes de continuidad que garantizan lo siguiente: 1. AMC ha completado una evaluación de riesgos y ha producido un informe que aborda los planes de continuidad del negocio para cubrir una serie de emergencias. Entre ellas se incluyen, entre otras, incendios, inundaciones, el acceso denegado al AMC, ciberataques. 2. Sistemas de baterías de respaldo locales que deben ser suficientes para la monitorización crítica del AMC y el equipo de comunicación durante al menos 10 minutos. 3. El AMC tiene medidas para garantizar una fuente de alimentación ininterrumpida a los servidores y equipos de monitorización. El suministro de energía de reserva del centro debe ser proporcionado por un generador o generadores respaldados por un SAI según EN 62040-1 o un estándar equivalente. Los generadores deben contar con un suministro de combustible en el centro suficiente para operar el generador durante al menos 24 horas. 4. Procedimiento establecido para garantizar que el AMC pueda defenderse contra un ciberataque en sus sistemas de datos críticos. Acciones para recuperar sistemas identificados en caso de un ciberataque exitoso.
A.2	Funciones y responsabilidades de LSP/Solicitante

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

A.2.1	Debe existir un acuerdo formal entre el LSP/Solicitante y el AMC. El acuerdo debe incluir referencias a: 1. Una descripción general de las necesidades operativas de los LSP/Solicitantes.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Monitorización: opción mejorada*
A	*Requisitos obligatorios*
	2. Niveles de servicio de AMC y LSP/Solicitante 3. Una lista de procedimientos o protocolos que se deben cubrir en el acuerdo. 4. Información/datos que deben ser compartidos o no. 5. Autoridad del LSP/Solicitante para llevar a cabo auditorías de las operaciones del AMC. 6. AMC permitió comunicaciones con LSP/Solicitante, los clientes del LSP/Solicitante y los socios de servicio de los LSP/Solicitante.
A.2.2	Un proceso para revisar y realizar cambios oportunos en el acuerdo formal entre el LSP/Solicitante y el AMC debe estar en su lugar. Esto debería cubrir lo siguiente: 1. Cómo implementar pequeñas correcciones operativas en los requisitos empresariales. 2. Identificar e implementar cambios importantes en los requisitos empresariales debido a la necesidad operativa o a eventos y amenazas de riesgo.
A.2.3	El conductor deberá contar con procedimientos documentados disponibles y proporcionados por el LSP/Solicitante. Requiere lo siguiente: 1. Alarmas de puerta del compartimento de carga del vehículo activada y funcionando. 2. Inmediatamente antes de la carga, todos los dispositivos de seguimiento instalados se activan y funcionan. 3. Todos los eventos de alarma que el conductor debe reconocer y responder. Estos deben incluir los siguientes: a. Alarma de intrusión de la cabina del conductor. b. Alarma silenciosa fija y móvil. c. Parada no autorizada. d. Uso del remolque. Desconexión del remolque. e. Apertura de la puerta del compartimento de carga no autorizada. f. Desviación de ruta (alarma de geovallas). g. Pérdida de comunicación por voz. h. Pérdida de la señal de seguimiento. i. Manipulación del dispositivo de seguimiento. j. Alarma de estado de la batería.

TAPA Copyright Do Not Duplicate

© TAPA 2020

A.2.4	El LSP/Solicitante proporcionará detalles de ruta específicos e información que el AMC debe supervisar para su cumplimiento. Estas incluirán: 1. Planes de ruta generales o detallados. 2. Nombre del conductor y datos de contacto. 3. Cualquier área de estacionamiento autorizada para las paradas en la noche o de descanso. 4. Detalles del vehículo (incluyendo el número de matrícula). 5. Hora prevista de carga/salida. 6. Hora prevista de llegada/descarga. *Nota: se documentará y estará disponible para su inspección un proceso para facilitar esta información, si es necesario.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Sistemas de bloqueo: opción mejorada*	1. Req. para camión y remolque de estructura rígida	2. Req. para camión y remolque de estructura semirrígida	3. Camionetas rígidas/ camiones de estructura fija	4. Transporte en carretera de contenedores marinos
B	***Requisitos obligatorios***				
B.1	Bisagras de puerta interna o protegida en puertas del compartimento de carga.	✔	N/C	✔	N/C
B.2	Las puertas del compartimento de carga no se pueden abrir de forma independiente, la primera puerta debe mantener la segunda puerta en su sitio.	✔	N/C	✔	N/C
B.3	Compartimento de carga equipado con sistema interno de bloqueo de puerta trasera, operado de forma remota.	✔	N/C	✔	N/C

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Transferencia/seguimiento ferroviario: opción mejorada*
C	**Requisitos obligatorios**
C.1	Evaluación de riesgos
C.1.1	El LSP/Solicitante debe completar las evaluaciones de riesgo de las terminales ferroviarias de salida y de llegada que se van a utilizar. Se identificarán las amenazas de seguridad y se deben registrar las acciones de mitigación de los operadores de LSP/Solicitante y/o de terminales ferroviarias para minimizar las amenazas que podrían provocar la pérdida de carga. La evaluación de riesgos incluirá como mínimo lo siguiente: 1. El proceso de evaluación de riesgos debe documentarse y exigir a la administración de LSP/Solicitante que tome decisiones informadas sobre cualquier vulnerabilidad y si la mitigación es suficiente. 2. Debe realizarse/actualizarse al menos una vez al año. 3. La evaluación de las amenazas comunes incluirá: a. Robo de carga, contenedores o vehículos. b. Robo o duplicación de información que podría ser útil para un evento de engaño. c. Acceso no autorizado a las instalaciones de las terminales y a las áreas externas. d. Manipulación de la carga. e. Eficacia de los sistemas de seguridad. f. Procedimientos para impedir/prevenir recogidas ficticias de carga. g. Continuidad de la seguridad durante la falta de personal o desastres naturales, etc. *c. Nota: esta información estará disponible para el Comprador si se solicita.*
C.2	Procedimientos de HVTT
C.2.1	Los operadores de LSP/Solicitante y terminal ferroviaria tendrán un acuerdo formal en vigor para la manipulación de cualquier vehículo FTL, remolques o contenedores declarados al operador de terminal ferroviaria por el LSP/Solicitante como “cargas vulnerables o HVTT”.

TAPA Copyright - Do Not Duplicate

© TAPA 2020

C.2.2	El LSP/Solicitante acordará, documentará e implementará procedimientos operativos con los Operadores de terminales ferroviarias. Estos incluirán los siguientes: 1. Transferencia de terminal de salida (LSP/Solicitante). a. Verificaciones del vehículo/remolque/contenedor a la llegada a la terminal. b. Controles de integridad: sellos y bloqueos intactos, sin evidencia de manipulación. 2. Documentación correcta y firmada. c. Verificaciones previas a la salida (operador de terminal ferroviaria). d. Almacenamiento y monitorización seguros antes de la colocación en el tren. e. Controles de integridad: sellos y bloqueos intactos, sin evidencia de manipulación. 3. Procedimientos de transporte en tránsito (operador de terminal ferroviaria). f. Procedimiento implementado para comunicar largos retrasos y diversiones a LSP/Solicitante. g. Las opciones de mitigación definidas en caso de incidentes de seguridad, la falta/enfermedad del personal operador del tren, la avería del tren, golpes, accidentes y mal clima.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Transferencia/seguimiento ferroviario: opción mejorada*
C	**Requisitos obligatorios**
	h. Verificaciones del vehículo/remolque/contenedor a la llegada a la terminal. i. Controles de integridad: sellos y bloqueos intactos, sin evidencia de manipulación. 4. Verificaciones de terminales de llegada y entrega (LSP/Solicitante). j. Verificaciones del vehículo/remolque/contenedor a la llegada a la terminal. k. Controles de integridad: sellos y bloqueos intactos, sin evidencia de manipulación. l. Documentación correcta y firmada. m. Proceso de preaviso al próximo destino definido y en su lugar. 5. El LSP/Solicitante tendrá un procedimiento acordado con el operador de terminal ferroviaria para comunicar emergencias y escalar eventos. Este procedimiento debe estar en funcionamiento las 24 horas del día, los 7 días de la semana. 6. El LSP/Solicitante se asegurará de que los procedimientos de capacitación estén en vigor y sean adecuados para cubrir las funciones y responsabilidades de su propio funcionamiento. 7. El LSP/Solicitante se asegurará de que los procedimientos de capacitación propios del Operador de terminal ferroviaria estén en su lugar y sean suficientes para cubrir las funciones y responsabilidades de su propia operación.
C.3	Investigaciones
C.3.1	El LSP/Solicitante tendrá un acuerdo con el Operador de terminal ferroviaria sobre el nivel mínimo de cooperación e información compartida que será necesario entre LSP y el Operador de terminal ferroviaria. Esto incluye, entre otros: 1. Límites de tiempo para el operador de terminal ferroviaria para informar de una carga perdida o ausente al LSP. 2. Los detalles conocidos de la pérdida y el estado de la investigación se proporcionan en una primera alerta. (ubicación, modulación, estado de las investigaciones y donde se activa, detalles de la respuesta de las LEA. 3. Proceso de toma de decisiones mutuas para cerrar el incidente de pérdida de carga como resuelto o sin resolver. *Nota: los detalles del presente acuerdo deben proporcionarse al Comprador si así lo solicita.*
C.4	Uso del equipo de seguimiento
C.4.1	Cuando los sistemas de seguimiento electrónico del operador de terminal ferroviaria o del LSP/Solicitante sean necesarios y utilizados para hacer un seguimiento del vehículo, remolque o contenedor del LSP/Solicitante durante el transporte por tren o almacenamiento dentro de una terminal ferroviaria, debe acordarse un procedimiento para cubrir las acciones de supervisión y respuesta entre el LSP/Solicitante y el Operador de terminal ferroviaria. *Nota: los detalles del presente acuerdo deben proporcionarse al Comprador si así lo solicita.*

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Escoltas: opción mejorada*
D	***Requisitos obligatorios***
D1	Niveles de servicio de la empresa escolta
D.1.1	Debe existir un acuerdo formal entre el LSP/Solicitante y el proveedor de escolta. El acuerdo debe incluir referencias a: 1. Una descripción general de las necesidades operativas de los LSP/Solicitantes. 2. Proveedores de escolta y niveles de servicio de LSP/Solicitante. 3. Una lista de procedimientos o protocolos que se deben cubrir en el acuerdo. 4. Información/datos que deben ser compartidos o no. 5. LSP/Autoridad solicitante para llevar a cabo auditorías de las operaciones del proveedor de escolta. 6. Las comunicaciones permitidas por el proveedor de escolta con el LSP/Solicitante, los clientes de LSP/Solicitante y los socios de servicio de LSP/Solicitante.
D1.2	Se debe utilizar un recurso interno o empresa de seguridad externa con capacitación y reconocida para la escolta de vehículos de transporte por carretera. *Nota: cuando sea externo, este servicio debe ser llevado a cabo por una organización profesional con la certificación pertinente de protección de seguridad local y/o autoridades nacionales.*
D1.3	Debe haber un servicio de escolta disponible para el LSP/Solicitante. Los procedimientos documentados que se deben poner a disposición y poner en práctica de inmediato incluirán: - 1. Los vehículos escolta deben estar: a. Bien mantenidos según los requisitos del fabricante y la normativa. b. Completamente surtidos de combustible y haber completado verificaciones detalladas antes de la salida antes de ser aprobadas para acompañar al vehículo de transporte. c. Tener un dispositivo de alarma silenciosa activada por voz y/o por voz equipado en el vehículo. Un dispositivo portátil con la misma funcionalidad y finalidad que lleva el personal de seguridad, vinculado a la base de origen/AMC es una alternativa aceptable. d. Comunicación por voz en tiempo real disponible con el conductor del vehículo de transporte, la base de origen de la empresa escolta y el AMC de terceros (donde se instala el equipo de seguimiento/supervisión en los vehículos que se van a escoltar).
D1.4	Debe haber un servicio abierto y/o de escolta para el LSP/Solicitante. Los vehículos escolta abiertos tendrán marcas apropiadas que indiquen que son un vehículo de seguridad privado. Los vehículos escolta encubiertos no tendrán marcas visibles.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*Escoltas: opción mejorada*
D	***Requisitos obligatorios***
D2	Personal escolta
D2.1	El personal escolta debe estar capacitado profesionalmente y ser competente. Los requisitos mínimos incluyen: 1. Durante la asignación deben llevar el uniforme estándar del proveedor escolta y/o chalecos de alta visibilidad, de modo que se puedan identificar fácilmente como personal de seguridad. 2. Llevar la identificación oficial de la empresa y la identificación personal a fin de satisfacer las consultas de las LEA u otras autoridades reguladoras. 3. Ha superado una prueba de trabajo y/o aptitud para garantizar su idoneidad para la función prevista y la capacidad de realizar todas las tareas requeridas. 4. Tener registros de capacitación y recapacitación sobre todos los aspectos del puesto, lo que incluye: respuesta de emergencia, protocolos de patrulla escolta de seguridad, respuesta ante alarmas/fallos, comunicación con agencias de cumplimiento de la ley y gestión. 5. El proceso de contratación requiere una investigación/inspección/verificación de antecedentes.
D3	Procedimientos de la empresa escolta
D.3.1	Un proceso para revisar y realizar cambios oportunos en el acuerdo formal entre el LSP/Solicitante y el proveedor de escolta debe estar en su lugar. Esto debería cubrir lo siguiente: 1. Cómo implementar pequeñas correcciones operativas en los requisitos empresariales. 2. Identificar e implementar cambios importantes en los requisitos empresariales debido a la necesidad operativa o a eventos y amenazas de riesgo.
D.3.2	El transporte de armas de fuego solo se permite cuando se cumplen todas las condiciones siguientes y cuando se disponga de una política sólida que cubra estas condiciones y esté en su lugar. 1. Las leyes locales permiten el transporte de armas de fuego y el recurso escolta cumple plenamente con todos los requisitos normativos. 2. Las pruebas disponibles indican que los propietarios de la carga y el LSP/Solicitante aceptan que los escoltas transporten armas de fuego. 3. La empresa escolta tiene una evaluación de riesgos que promueve la necesidad de llevar armas de fuego y las condiciones cuando pueden o no pueden usarse. 4. Todo el personal escolta que participa en la adquisición, mantenimiento, almacenamiento, capacitación del personal y transporte de armas de fuego cumple los requisitos legales y normativos locales. La evidencia de esto se proporcionará al auditor autorizado.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*TI y amenaza de ciberseguridad: opción mejorada*
E	***Requisitos obligatorios***
E.1	El LSP/Solicitante debe tener políticas de seguridad para TI y ciberamenazas. Las políticas pueden documentadas por separado o en un documento combinado. Las políticas deben explicar lo siguiente: 1. Las medidas del LSP/Solicitante para identificar y responder a las amenazas. 2. Las políticas y procedimientos implementados para proteger, detectar, probar y responder a los eventos de seguridad. 3. Los métodos para la recuperación de sistemas y/o datos de TI. 4. El protocolo de comunicaciones a Compradores/Clientes para mitigar el impacto en la cadena de suministro en un plazo de 24 horas desde el conocimiento del incidente. 5. Cómo se revisan anualmente las políticas y se actualizan según proceda.
E.2	El LSP/Solicitante debe contar con un programa de capacitación que proporcione capacitación sobre concienciación sobre seguridad de la información a los empleados. Esta capacitación debe: 1. Abarcar las funciones y responsabilidades que tienen los usuarios de computadoras en el mantenimiento de la seguridad y los beneficios asociados. 2. Disponer de un sistema que garantice que los registros de las personas que reciban la capacitación se mantienen y conservan durante un período mínimo de 2 años.
E.3	El LSP/Solicitante debe contar con una política escrita para garantizar que las medidas de ciberseguridad están implementadas con subcontratistas y /o proveedores que garanticen lo siguiente: 1. Los requisitos de ciberseguridad del LSP/Solicitante se comunican a subcontratistas y/o proveedores y se incluyen en los acuerdos. 2. Cuando los subcontratistas y/o proveedores no reconozcan o se nieguen a adoptar los requisitos de ciberseguridad del LSP/Solicitante, se documentarán y aplicarán medidas que mitiguen los riesgos para los requisitos de ciberseguridad del LSP/Solicitante y sus clientes.
E.4	El LSP/Solicitante debe contar con un plan en vigor para mitigación de interrupción de la energía que mantenga la energía durante al menos 48 horas para sistemas informáticos críticos, por ejemplo, una fuente de alimentación o generador de respaldo.
E.5	Los sistemas de información del LSP/Solicitante deben tener instalada una licencia de software de antivirus y antimalware. El software antivirus y antimalware debe contener las últimas actualizaciones.
E.6	El LSP/Solicitante debe tener un plan de recuperación de desastres (Disaster Recovery Plan, DRP) de TI apropiado para recuperarse de ataques a sistemas comprometidos, que incluya, entre otros, toda la información, copia de seguridad del software y mecanismos de recuperación necesarios.
E.7	Se deben realizar copias de seguridad de los sistemas de información del LSP/solicitante. Dichas copias de seguridad deben probarse con regularidad y los datos de la copia de seguridad deben ser encriptados y transferidos a una ubicación secundaria, fuera del sitio.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

Sección	*TI y amenaza de ciberseguridad: opción mejorada*
E	***Requisitos obligatorios***
E.8	El LSP/Solicitante debe aplicar una política para que todas las cuentas de usuario gestionen y controlen el acceso a los sistemas de información mediante el uso de identificadores individuales únicos y contraseñas fuertes. Procedimientos establecidos para asegurar lo siguiente: 1. Programa de auditoría de cumplimiento de contraseñas en marcha. 2. Se debe asignar una contraseña inicial única a cada nueva cuenta en el momento de su creación. 3. Las contraseñas iniciales no pueden contener el nombre del usuario, el número de identificación o seguir un patrón estándar basado en la información del usuario. 4. Las contraseñas serán comunicadas a los usuarios de forma segura y solo después de validar la identidad del usuario. 5. Se debe exigir a los usuarios que cambien sus contraseñas en el primer inicio de sesión. 6. Las contraseñas deben cambiarse al menos cada 90 días.

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

© TAPA 2020

TAPA Copyright. Do Not Duplicate

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 2017-2020

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 enero de 2020

Primera edición (actual) publicada en enero de 2020

Esta Especificación disponible públicamente entra en vigor el 1 de julio de 2020