



Requisitos de seguridad de camiones

TSR 2023

Apéndice A
Camión de paredes rígidas

TAPA Americas
5030 Champion Blvd,
G-11 #266 Boca Raton,
Florida 33496
U.S.A.
www.tapaonline.org
Tel. (561) 617-0096

TAPA Asia Pacific
1 Paya Lebar Link, #04-01,
Paya Lebar Quarter,
Singapore 408533
www.tapa-apac.org
Tel. (65) 6914 0892

TAPA EMEA
Pastoor Ohlleen 39
3451 CB Vleuten
The Netherlands
www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461



TABLA DE CONTENIDOS

<i>Protocolos de Soporte y Responsabilidades de la administración</i>	5
9.1. Gestión de la seguridad	5
9.2. Política y procedimientos	5
9.3. Investigaciones y contactos con Cuerpos de seguridad (LEA)	5
9.4. Registros de recogida y entrega	6
9.5. Análisis de riesgos y estacionamiento seguro	6
<i>Protocolos de formación</i>	7
9.6. Protocolos de respuesta	7
<i>Protocolos de seguimiento y formación</i>	7
9.7. Formación del personal de la Central Receptora de alarmas y seguimiento.....	7
<i>Protocolos en ruta</i>	8
9.8. Protocolos de respuesta para carga HVTT	8
<i>Integridad de empleados</i>	8
9.9. Selección/Investigación/Verificación de antecedentes (según lo permita la ley local)	8
<i>Seguridad física</i>	10
9.10. Seguridad de la cabeza tractora/furgoneta.....	10
9.11 Compartimento de carga	10
<i>Tecnología de seguimiento y alarmas</i>	12
9.12. Sistemas de comunicación bidireccional	12
9.13. Protocolos de seguimiento y rastreo	12
9.14. Dispositivos de seguimiento y rastreo	13
9.15. Área de la cabina del conductor	15
9.16 Alarmas del sistema del compartimento de carga.....	16
9.17. Fallos de dispositivos de rastreo/seguimiento	16
9.18 Sistemas de navegación por satélite	16
<i>Procedimientos de seguridad</i>	17
9.19 Programación de rutas	17
9.20 Programa de mantenimiento de vehículos	17
9.21 Paradas no programadas	17
9.22 Estacionamiento seguro	18

TSR 2023-APÉNDICE A (CAMIÓN RIGIDO)



9.23	Personas no autorizadas	19
9.24	Gestión de equipos de seguridad	19
9.25	Gestión de llaves	19
9.26	Formación para las recogidas y entregas	19
9.27	Verificaciones previas a la salida del conductor	19
9.28	Registros de vehículos TSR.....	20
Protocolo de Soporte y Responsabilidades de gestión.....		20
9.30	Integridad verificada de cajas y pallets en el momento de la recepción y entrega.....	21
9.31	Comprobante de envío y registros de recepción	21
9.32	Presencia del conductor durante la carga y descarga	22
Formación de seguridad para conductores		22
9.33	Sistema de preaviso implementado	22
9.34	Autoevaluación del vehículo antes de ser añadido al registro de vehículos TSR.....	22
9.35	Evaluación continua para garantizar el cumplimiento del TSR.....	23

TAPA Copyright © Do Not Copy



- Categoría del vehículo** : Para camión con remolque rígido
- Descripción del vehículo** : El camión, también conocido como tractor o camión semirremolque, consta de una cabina de conductor en la parte delantera y está diseñado con un gran espacio de carga abierto en la parte trasera, diseñada para remolcar un remolque separado detrás de él. El remolque debe tener una estructura fija y sólida, típicamente hecha de metal sin bultos móviles ni paneles flexibles y permite asegurar un contenedor en forma de caja al chasis del camión.
- Niveles de auditoría** : Nivel 1, 2 o 3
- Tipo de auditor** : ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB)
(Para los niveles 1, 2 y 3)
(Auditor autorizado) AA (para el nivel 3)



Requisitos

Sección	Protocolos de Soporte y Responsabilidades de la administración	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.1	Gestión de la seguridad			
9.1.1	<p>La dirección debe haber designado formalmente a una persona como Auditor autorizado (AA) para la seguridad in situ, quien será responsable de mantener el cumplimiento de TAPA TSR, el cierre de acciones correctivas (SCARS), la evaluación de riesgos, el informe de gestión y los requisitos de seguridad de la cadena de suministro de la empresa. Otra persona (puede ser la misma) también será responsable de supervisar el programa TSR. Esto incluye la programación de verificaciones de cumplimiento, la comunicación con los Auditor(es) autorizado(s) (AAs), la recertificación, los cambios en el Estándar TSR, etc.</p> <p>Nota: Estas personas pueden ser empleados o personas externas subcontratadas para desempeñar este papel.</p>	✓	✓	✓
9.2	Política y procedimientos			
9.2.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP) debe contar con una política de seguridad de la cadena de suministro corporativa por escrito (Política de seguridad) implementada y adoptada por la dirección.	✓	✓	✓
9.2.2	Deben existir procedimientos específicos para el manejo de carga de alto valor con riesgo de robo (HVTT) y que estén alineados con los procedimientos TSR.	✓	✓	✓
9.2.3	Los procedimientos específicos HVTT y TSR también son aplicables a los subcontratistas del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante y deben reflejarse en un acuerdo formal entre todas las partes.	✓	✓	✓
9.3	Investigaciones y contactos con Cuerpos de seguridad (LEA)			
9.3.1	<p>El Proveedor de servicios de transporte / Solicitante debe documentar e implementar una política, que se comparta con los Clientes (propietario de la carga), para garantizar que todas las pérdidas de carga sean investigadas. Esto incluirá, pero no se limitará a:</p> <p>1. Notificar al cliente (propietario de la carga) de sospechas o robos conocidos en un plazo de 24 horas</p>	✓	✓	✓



	<p>2. Iniciar un proceso de investigación por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante en investigaciones de pérdidas rutinarias (un diagrama de flujo es una práctica recomendada)</p> <p>3. Detallar el tipo de información que puede y no puede ser compartida con un Cliente (propietario de la carga)</p> <p>4. Como mejor práctica, el Proveedor de servicios de transporte (LSP) debe notificar inmediatamente a los cuerpos de seguridad, de cualquier incidente de pérdida, lesiones/asalto o daño malicioso mediante la presentación de un informe oficial.</p> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable independientemente de que el incidente de pérdida sea mientras la carga estaba bajo el control del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante o sus colaboradores de servicio, subcontratistas o proveedores intermodales. Además, se apreciaría un informe, ya sea con identificación o anónimo, en la base de datos de incidentes de TAPA.</i></p>			
9.3.2	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe mantener una lista de los contactos más importantes con los cuerpos de seguridad (LEA) en sus rutas y debe documentar un procedimiento, tanto para su oficina principal como para los conductores, sobre cómo contactar y coordinar con las autoridades, cuando ocurra un incidente de robo.	✓	✓	✓
9.4	Registros de recogida y entrega			
9.4.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe mantener registros de todas las recogidas y comprobantes de entregas, durante un período no inferior a dos años, los cuales deben estar disponibles cuando sea necesario una investigación de una pérdida.	✓	✓	✓
9.5	Análisis de riesgos y estacionamiento seguro			
9.5.1	<p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe evaluar el riesgo de rutas y paradas al menos una vez al año para garantizar que se elijan las rutas más seguras para minimizar el paso o las paradas en zonas de alto riesgo. Esta información debe ser proporcionada al cliente (propietario de la carga) si así lo solicita. Como mínimo, la evaluación incluirá:</p> <p>1. Procedimientos establecidos para evitar retrasos mediante la mitigación de congestión de tráfico evitables.</p> <p>2. Procedimientos establecidos para minimizar los riesgos de</p>	✓	✓	✓



	<p>retrasos inevitables en la ruta y cuando los plazos para llegar a los destinos o lugares de estacionamiento aprobados pueden estar en riesgo.</p> <p>3. Se evitarán los puntos críticos de delincuencia mediante el análisis de datos de incidentes, asesoramiento de los cuerpos de seguridad y el intercambio de datos de redes de la industria, según corresponda.</p> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable durante la custodia de la carga por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante, así como por sus colaboradores de servicio, subcontratistas o proveedores intermodales.</i></p> <p><i>Puede ser necesario realizar evaluaciones de riesgos separadas por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante para identificar y abordar los riesgos de sus operadores externos.</i></p>			
Sección	Protocolos de formación	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.6	Protocolos de respuesta			
9.6.1	Los protocolos de respuesta a las alertas deben revisarse al menos una vez al año, para asegurar que están actualizados; Los incidentes se gestionan de manera efectiva y los datos de contacto se mantienen actualizados.	✓	✓	✓
9.6.2	Como mínimo, el protocolo de respuesta debe incluir respuestas específicas para: <ul style="list-style-type: none"> 1. Comunicaciones con los cuerpos de seguridad 2. Asesoramiento para el conductor 3. Asignación de recursos al lugar del evento según sea necesario 4. Protección de cualquier carga que permanezca y sea vulnerable. 5. Respuesta a fallos en el sistema de seguimiento 	✓	✓	✓
Sección	Protocolos de seguimiento y formación	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.7	Formación del personal de la Central Receptora de alarmas y seguimiento			
9.7.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe tener un programa establecido para que el personal que incluya: Formación, uso adecuado de dispositivos de seguimiento y otros equipos de seguridad, y protocolos de alarma como se menciona en el punto 9.6 Protocolos de respuesta	✓	✓	✓



	Debe contar con un contrato establecido con un proveedor de servicios reconocido que exija lo mismo.			
Sección	Protocolos en ruta	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.8	Protocolos de respuesta para carga HVTT			
9.8.1	<p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe tener procedimientos documentados para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proteger la carga 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 tiempo 9. Rechazo a la entrega o el lugar de entrega no accesible. <p><i>Nota: Todo lo mencionado anteriormente será aplicable durante la custodia de la carga por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante, así como por sus colaboradores de servicio, subcontratistas o proveedores intermodales.</i></p>	✓	✓	✓
Sección	Integridad de empleados	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.9	Selección/Investigación/Verificación de antecedentes (según lo permita la ley local)			
9.9.1	<p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe contar con un proceso de selección / investigación que incluya como mínimo, verificaciones de antecedentes laborales y antecedentes penales. Este proceso de evaluación/investigación se aplica a todos los solicitantes, incluidos empleados y contratistas. El Proveedor de servicios de transportes /Solicitante también requerirá que se aplique un proceso equivalente a las</p>	✓	✓	✓



	empresas contratistas que suministran personal de trabajo temporal.			
9.9.2	Se requiere que el personal de trabajo temporal firme una declaración de que no tiene antecedentes penales actuales y cumplirá con los procedimientos de seguridad de Proveedor de servicios de transportes/Solicitante.	✓	✓	✓
9.9.3	La entidad proveedora de servicios de transportes o solicitante deberá tener acuerdos establecidos para obtener la información necesaria de selección, evaluación y antecedentes por parte de la agencia y/o colaborador que proporcione personal de trabajo temporal o deberá llevar a cabo dicha selección por sí misma. La evaluación debe incluir una verificación de antecedentes penales y verificaciones de empleo.	✓	✓	✓
9.9.4	Procedimiento establecido para abordar declaraciones falsas de solicitantes/trabajadores antes y después de la contratación.	✓	✓	✓
9.9.5	Procedimientos establecidos para recuperar activos físicos y eliminar/cambiar contraseñas de empleados que son despedidos o dejan la empresa. Deben incluir como mínimo: <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificación de empresa 2. Tarjetas de acceso 3. Llaves 4. Equipo y ropa 5. Información confidencial 	✓	✓	✓
9.9.6	Proteger los datos del cliente (propietario de la carga): Dar de baja el acceso del empleado a sistemas físicos o electrónicos, incluidos aquellos que contienen los datos del cliente (propietario de la carga) (inventario o programaciones). Se requiere procedimiento establecido.	✓	✓	✓
9.9.7	Lista de control de empleados propios o subcontratados, disponible para la validación del Proveedor de servicios de transporte (LSP) conforme a los procedimientos de Integridad laboral.	✓	✓	✓
9.9.8	Recontratación: Se han establecido procedimientos para evitar que el Proveedor de servicios de transporte / Solicitante vuelva a contratar a persona si los criterios de denegación / terminación siguen siendo válidos. <i>Nota se revisan los registros antes de volver a contratar (por ejemplo, antecedentes de personal previamente despedido o solicitantes rechazados anteriormente (empleo previamente denegado).</i>	✓	✓	✓
9.9.9	El Proveedor de servicios de transporte (LSP) mantendrá una lista actualizada de todos los conductores propios y subcontratados	✓	✓	✓



	calificados / capacitados para conducir los vehículos que figuran en el registro de vehículos.			
Sección	Seguridad física	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.10	Seguridad de la cabeza tractora/furgoneta			
9.10.1	Los procedimientos del conductor requieren que las puertas de la cabina del conductor del vehículo estén cerradas con llave y que todas las ventanas estén cerradas durante el transporte, a menos que sea necesario abrir alguna de ellas para procedimientos operativos.	✓	✓	✓
9.10.2	Las llaves del vehículo están restringidas al conductor y a la dirección del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ solicitante.	✓	✓	✓
9.10.4	El vehículo debe estar equipado con un inmovilizador del motor que impida arrancar el motor sin que esté presente la llave de encendido / arranque del vehículo.	✓		
9.11	Compartimento de carga			
9.11.1	Dispositivo de bloqueo de alta calidad, acero inoxidable o templado, de gran peso y alta seguridad, instalado permanentemente en todas las puertas de los compartimentos de carga. No se deben utilizar cadenas, cables, barras ligeras, pernos o soportes extraíbles, etc. Los dispositivos de bloqueo deben utilizarse y bloquearse durante todo el viaje. <i>Notas:</i> <ul style="list-style-type: none"> No se deben utilizar dispositivos temporales como cadenas, cables, barras ligeras, pernos o soportes extraíbles, etc. Esto puede representar que un contenedor marítimo ya no sea operativo para el transporte marítimo / barcaza. En el documento de orientación de los sistemas de cierre de TAPA se incluyen ejemplos de cerraduras adecuadas. 	✓		
9.11.2	Dispositivo de bloqueo de alta calidad, acero inoxidable o templado, de gran peso y alta seguridad instalado permanentemente en todas las puertas del compartimento de carga o el uso de dispositivos temporales como cadenas, cables, barras livianas, pernos / soportes extraíbles, etc.		✓	



	Los dispositivos de bloqueo deben utilizarse y bloquearse durante todo el viaje / recorrido.			
9.11.3	<p>Las cerraduras deben ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Manuales, automáticas o electrónicas B. Únicas (no se permiten códigos/ llaves / contraseñas duplicadas para abrir diferentes cerraduras) C. Las cerraduras y los dispositivos de fijación deben ser capaces de soportar una fuerza sustancial y mostrar evidencias de manipulaciones / alteraciones. <p><i>Notas: Consultar el Documento de orientación sobre Sistemas de bloqueo TAPA para obtener explicaciones y detalles.</i></p>	✓	✓	
9.11.4	Las puertas deben asegurarse de acuerdo con la propia política interna del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante.			✓
9.11.5	Se utilizan precintos a prueba de manipulaciones en todos los envíos directos y sin paradas intermedias. Los precintos deberán estar certificados según la norma ISO 17712 (clasificación I, S o H). El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante deberá contar con un procedimiento establecido y documentado para garantizar que los precintos están controlados y quién (Cliente (propietario de la carga), Operador de almacén o el Proveedor de servicios de transporte (LSP), etc.) es responsable de aplicar y quitar los precintos.	✓	✓	✓
9.11.7	<p>El dispositivo de inmovilización para el chasis del remolque o contenedor marítimo debe estar colocado cuando este una vez cargado y estacionado se libera (pivote, bloqueo del tren de aterrizaje o bloqueo de la línea de freno).</p> <p><i>Nota: El TSR 1 no permite dejar /desenganchar/desacoplar un remolque/contenedor cargado.</i></p>		✓	✓



Sección	Tecnología de seguimiento y alarmas	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.12	Sistemas de comunicación bidireccional			
9.12.1	<p>Sistema principal y de respaldo disponibles para la comunicación de voz en tiempo real bidireccional. (por ejemplo, teléfono móvil / radio bidireccional) durante todo el viaje / trayecto.</p> <p>La oficina del Proveedor de servicios de transporte / Solicitante o el sistema, del centro de alarmas y monitorización es capaz de comprobar automáticamente que la función de comunicación de voz está disponible;</p> <p>O;</p> <p>Existe un procedimiento para garantizar que se realiza una llamada manual de prueba de comunicaciones antes del viaje.</p>	✓		
9.12.2	Al menos un sistema disponible 24/7 para la comunicación de voz bidireccional en tiempo real (por ejemplo, teléfono móvil / radio bidireccional) con el Proveedor de servicio de transportes (LSP)/ solicitante o el centro de alarmas y monitorización.		✓	✓
9.13	Protocolos de seguimiento y rastreo			
9.13.1	<p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP) o solicitante debe tener un protocolo detallado y documentado que incluya:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seguimiento / seguimiento del tractor camión/furgoneta 2. Monitoreo 24/7 3. La capacidad de establecer geocercas en rutas y lugares de estacionamiento 4. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias. <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable durante la custodia de la carga por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante o sus colaboradores de servicio, subcontratistas o proveedores intermodales.</i></p>	✓		
9.13.2	<p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ solicitante debe tener un protocolo detallado y documentado que incluya:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seguimiento de remolques / contenedores cargados cuando se encuentran acoplados al camión y cuando se desacoplan por un acto criminal o por error. 2. Monitoreo 24/7 3. La capacidad de establecer geocercas en rutas y ubicaciones de estacionamiento 4. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias 	✓		



9.13.3	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ solicitante debe tener un protocolo detallado y documentado que incluya: 1. Seguimiento / seguimiento del camión/furgoneta 2. La capacidad de establecer geocercas en rutas y ubicaciones de estacionamiento 3. Protocolos de respuesta documentados para el manejo de emergencias		✓	
9.14	Dispositivos de seguimiento y rastreo			
9.14.1	Deberá instalarse un dispositivo de seguimiento en un lugar oculto del camión/furgoneta / tractora y, cuando esté en funcionamiento, deberá ser capaz de utilizar al menos dos tipos señales diferentes, tales como: Método 1: 3G o 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. <i>Nota: En los países donde no se dispone de dos tipos de señales diferentes, el proveedor de servicios logísticos /Solicitante deberá documentarlo al auditor.</i>	✓		
9.14.2	Deberá instalarse un dispositivo de seguimiento en el remolque / contenedor en un lugar encubierto. El dispositivo puede instalarse interna o externamente y, cuando esté disponible, debe de tener la capacidad de utilizar al menos dos tipos de señales diferentes, tales como: Método 1: 3G o 4G o 5G Método 2. SMS/GPRS usando GSM Método 3. CDMA Método 4. Dispositivo de seguimiento por satélite Debe estar equipado con al menos una antena encubierta. <i>Nota: En los países donde no se dispone de dos tipos de señales diferentes, el proveedor de servicios logísticos debe documentarlo al auditor.</i>	✓		
9.14.3	Deberá instalarse un dispositivo de seguimiento en un lugar oculto del camión/furgoneta tractor y, cuando esté disponible, deberá ser capaz de utilizar al menos dos tipos de señales, como 3G o SMS/GPRS, utilizando GSM o CDMA, y deberá estar equipado con al menos una antena encubierta. <i>Nota: En los países donde no se dispone de dos formas diferentes de señalización, el proveedor de servicios logísticos debe documentarlo al auditor.</i>		✓	



9.14.4	Se debe instalar un dispositivo de seguimiento en un lugar oculto en el camión / camioneta o tractora.			✓
9.14.5	El "intervalo de notificación" estándar para la unidad de seguimiento en el tractor de camión/furgoneta o tractora no debe ser inferior a un informe cada sesenta (60) minutos.			✓
9.14.6	El "intervalo de informes" estándar para las unidades de seguimiento en la tractora / camión/furgoneta no debe ser inferior a un informe cada cinco (5) minutos.	✓		
9.14.7	El "intervalo de notificación" estándar para las unidades de seguimiento en el remolque/contenedor no debe ser inferior a un informe cada cinco (5) minutos. Nota: Cuando el tractor y el remolque/contenedor están acoplados a la tractora y existe un sistema de alerta eficaz para el desacoplamiento, solo una de las unidades debe cumplir con este estándar de tasa de "notificaciones". Una vez desacoplados la tractora con el remolque/contenedor, las unidades de seguimiento deben informar de forma independiente, por lo que la capacidad de informar de forma independiente, por lo que debe existir dicha capacidad.	✓		
9.14.8	El "intervalo de notificación" estándar para la unidad de seguimiento en el tractor camión/furgoneta no debe ser inferior a un informe cada treinta (30) minutos.		✓	
9.14.9	Los dispositivos de seguimiento del camión/furgoneta / tractora deben informar eventos que incluyan: 1. Manipulación de dispositivos de cualquiera de los sistemas de seguridad instalados 2. Parada del camión 3. Estado de la batería del rastreador 4. Apertura de la puerta del área de carga	✓		
9.14.10	Cuando los remolques/contenedores estén en uso, los dispositivos de seguimiento deben informar eventos que incluyan: 1. El desacoplamiento (desenganche) del remolque/chasis 2. Manipulación de cualquiera de los sistemas de seguridad instalados. 3. Paro de camión/remolque/contenedor 4. Estado de la batería del rastreador	✓		



9.14.11	Los dispositivos de seguimiento de la tractora/camión/furgoneta deberán estar equipados con una batería de respaldo capaz de mantener la funcionalidad de señalización del dispositivo de seguimiento durante no menos de 24 horas, con una tasa de "notificación" no inferior a una cada cinco minutos mientras el remolque esté desacoplado.	✓		
9.14.12	Cuando se utilicen remolques/contenedores, los dispositivos de seguimiento deberán estar equipados con una batería de respaldo capaz de mantener la capacidad de señalización del rastreador durante no menos de 24 horas a una tasa de "notificación" de no menos de una cada cinco minutos mientras el remolque esté desacoplado.	✓		
9.14.13	El centro de control de alarmas debe ser capaz de modificar (ya sea aumentar o disminuir) y controlar de forma remota, la tasa de "notificaciones" para todos los dispositivos de seguimiento TSR 1 (furgoneta / camión / tractora / remolque / contenedor).	✓		
9.14.14	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ solicitante debe contar con un protocolo detallado y documentado que incluya: <ol style="list-style-type: none"> 1. Antes de la carga: <ul style="list-style-type: none"> • Comprobar la duración de la batería de todos los dispositivos de seguimiento que se utilizarán • Realizar una prueba de funcionamiento de todos los dispositivos de seguimiento y de alarma asociados que se utilizarán. • Registrar los resultados 2. Cuando esté cargado y listo para la salida <ul style="list-style-type: none"> • Realizar una prueba de funcionamiento de todos los dispositivos de seguimiento que se utilizarán, excepto las puertas de carga y los sensores de alarma / dispositivos de detección internos del compartimento de carga. • Registrar los resultados 	✓		
9.15	Área de la cabina del conductor			
9.15.1	Se debe contar con una alarma silenciosa activada manualmente (botón de pánico) al alcance del conductor y capaz de enviar una señal a la base de operaciones del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante y del centro de alarmas y monitorización (AMC) contratada. Debe estar disponible una opción de dispositivo móvil silencioso si el conductor tiene criterios aprobados previamente para abandonar la cabina (enfermedad, accidente, incidente de emergencia, etc.).	✓	✓	



9.15.2	Se debe contar con una alarma sonora local si se produce una entrada no autorizada a la cabina del conductor.	✓		
9.15.3	Se deben tener procedimientos de respuesta y mantenimiento para el seguimiento y alarmas locales, probados y revisados al menos cada seis meses.	✓	✓	
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 centro de control de alarmas y monitorización (AMC)	✓		
9.16.2	Apertura no autorizada de las puertas del compartimento de carga. Activa una alarma sonora (acústica) de alto decibelio.	✓		
9.16.3	Procedimientos implementados para la apertura no autorizada de las puertas al compartimento de carga, probados y revisados al menos cada 12 meses.	✓		
9.17	Fallos de dispositivos de rastreo/seguimiento			
9.17.1	Procedimientos establecidos, probados y revisados al menos cada seis meses, para responder a los fallos de los dispositivos de rastreo.	✓		
9.17.2	Cuando el dispositivo de seguimiento falle o pierda la señal GPS, el sistema de seguimiento debe alertar y enviar una señal al centro de alarmas y monitorización (AMC).	✓		
9.18	Sistemas de navegación por satélite			
9.18.1	Sistema de navegación satelital instalado (planificador de rutas) que detecta desvíos, atascos, etc. para evitar paradas o retrasos innecesarios.	✓	✓	✓
9.18.2	El sistema de navegación debe tener instalada y en uso la última versión de software disponible.	✓	✓	✓
9.18.3	Procedimiento establecido para garantizar que todos los cambios de ruta, aplicados por el sistema de navegación del envío del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante y el centro de alarmas y monitorización (AMC) si procede, deben estar confirmados por todos ellos.	✓	✓	✓



Sección	Procedimientos de seguridad	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.19	Programación de rutas			
9.19.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante tiene planificadas las rutas.	✓	✓	✓
9.19.2	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante tiene planificadas las paradas.	✓	✓	
9.19.3	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe informar al cliente (propietario de la carga) los cambios imprevistos en rutas y paradas o retrasos debido a eventos inesperados, a menos que el cliente (propietario de la carga) haya emitido instrucciones documentadas para no hacerlo.	✓		
9.20	Programa de mantenimiento de vehículos			
9.20.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe documentar los programas de mantenimiento de los vehículos de acuerdo con las especificaciones del fabricante.	✓	✓	✓
9.21	Paradas no programadas			
9.21.1	Procedimientos establecidos que requieren que, en circunstancias normales, el (los) conductor (s) solo pueda(n) abandonar el vehículo en momentos y lugares autorizados.	✓		
9.21.2	Se debe establecer un protocolo detallado y documentado para paradas no programadas, por ejemplo, por una emergencia médica, accidente / avería que incluya: <ol style="list-style-type: none"> 1. Procedimientos para los conductores: <ol style="list-style-type: none"> a. Notificar al despacho b. Bloquear todas las puertas y activar todos los dispositivos de seguridad. c. El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe de ser notificada. 2. Procedimientos del centro de alarmas y monitorización (AMC) <ol style="list-style-type: none"> a. El camión y/o el envío deben ser monitoreados en directo constantemente hasta que pueda regresar a su ruta. 3. Procedimientos del Proveedor de servicios de transporte (LSP) 	✓		



	<p>a. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe tener un protocolo establecido para proporcionar protección al envío durante una parada prolongada no planificada.</p> <p>b. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe notificar al (propietario de la carga) dentro de las 24 horas posteriores a dicho incidente.</p> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable durante la custodia de la carga por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante o sus subcontratistas de transporte por carretera.</i></p>			
9.21.3	Debe existir un protocolo detallado y documentado cuando el conductor deba abandonar el camión y el remolque. Todas las puertas deben estar cerradas con llave y las alarmas (cuando estén instaladas) deben ser activadas.		✓	✓
9.22	Estacionamiento seguro			
9.22.1	El manual / instrucciones del conductor debe enumerar las zonas de estacionamiento (parkings) y las áreas de parada, aprobadas y prohibidas.	✓	✓	✓
9.22.2	Los camiones/furgonetas/remolques/contenedores cargados nunca deben dejarse sin vigilancia a menos que se encuentren en un área de estacionamiento seguro previamente definido y aprobado (con el cliente (propietario de la carga)) que se haya incluido en el proceso de evaluación de riesgos del Proveedor de servicios de transporte (LSP).	✓		
9.22.3	El conductor debe verificar antes y después de cada parada / descanso, la integridad del remolque, cerraduras y precintos. Estas verificaciones deben registrarse y conservarse durante (1) mes.	✓		
9.22.4	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe tener una política establecida para identificar e implementar el uso de localizaciones de estacionamiento seguras para camiones cargados. Esto incluirá, pero no se limitará a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Proceso de decisión para qué lugares de estacionamiento usar. 2. Una lista actualizada de lugares de estacionamiento aprobados. 3. Acciones para tomar, cuando una ubicación de estacionamiento aprobada no está disponible. 4. Una lista de cualquier opción o acción de estacionamiento prohibida. 	✓	✓	✓



9.23	Personas no autorizadas			
9.23.1	No se permiten partes no autorizadas en el camión o remolque. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe tener políticas y procedimientos establecidos para evitar que personas no autorizadas estén presentes en el camión o remolque (es decir, autoestopistas, amigos, familiares que no conducen, niños, etc.).	✓	✓	✓
9.24	Gestión de equipos de seguridad			
9.24.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe haber documentado e implementado procedimientos establecidos que incluyen: 1. La gestión y el control de los precintos de las puertas de remolques/contenedores 2. La gestión y el control de las cerraduras de las puertas de remolques / contenedores, cerraduras de pasadores, precintos y otros equipos de seguridad de puertas pertinentes, en caso de usarse.	✓	✓	✓
9.25	Gestión de llaves			
9.25.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe contar con procedimientos implementados y establecidos para la gestión segura de las llaves de los camiones, candados, seguros de pivote, cerraduras para el perno (kingpin), etc.	✓	✓	✓
9.26	Formación para las recogidas y entregas			
9.26.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe proporcionar formación sobre los procedimientos de recogida y entrega a los conductores / copilotos para prevenir engaños y fraudes.	✓	✓	✓
9.27	Verificaciones previas a la salida del conductor			
9.27.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe documentar los controles previos a la salida que garanticen la inspección técnica del vehículo de acuerdo con las regulaciones locales. El conductor debe registrar que ha completado estas verificaciones. Para rutas de carga parcial (con múltiples paradas), estas verificaciones solo son obligatorias en la primera salida del día. Nota: Para rutas TSR-1, la verificación previa a la salida debe incluir también la integridad del remolque, las cerraduras y los	✓	✓	✓



	precintos. Se deben mantener los registros relativos durante un (1) mes.			
9.27.2	Las desviaciones anotadas durante el control previo a la salida deben informarse a la base del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante y cualquier retraso o derivación resultante de las desviaciones debe coincidir con los estándares TSR. Estos procedimientos deben formar parte del manual / instrucciones escritas del conductor.	✓	✓	✓
9.27.3	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe documentar los procedimientos para garantizar la provisión de conductores y equipos capaces de llevar la carga hasta su primera parada programada sin interrupciones evitables (por ejemplo, paradas de combustible, comidas, reparaciones planificadas, tiempos de conducción regulados, etc.).	✓	✓	✓
9.28	Registros de vehículos TSR			
9.28.1	Los vehículos que se utilizarán bajo el TSR deben estar listados en el Registro de Vehículos TSR del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante. No hay un formato específico para el registro, sin embargo, debe incluir al menos la siguiente información para cualquier vehículo o unidad que vaya a estar cubierta en el esquema de certificación: 1. Información de identificación del tractor 2. Información de identificación del chasis del remolque/contenedor 3. Nivel TSR 4. Fecha(s) de las auditorías, inspecciones y autoevaluaciones 5. Un registro de cualquier no conformidad o excepción. 6. Fecha de las correcciones de no conformidad/excepciones.	✓	✓	✓
Sección	Protocolo de Soporte y Responsabilidades de gestión	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.29.1	Se llevará a cabo un programa de formación de conciencia de amenazas de seguridad con los conductores y se documentará en los registros de conductores. Esta formación, como mínimo, incluirá: 1. Concienciación de amenazas 2. Respuesta a robos 3. Revisión de vehículos 4. Reconocimiento de amenazas en desarrollo 5. Selección y uso de los estacionamientos seguros 6. Respuestas apropiadas a eventos amenazantes 7. Comunicación con la policía y la dirección.	✓	✓	✓



	<p>8. Esta formación debe ser proporcionada antes de conducir una carga de mercancías HVTT y, posteriormente, cada dos (2) años.</p> <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable durante la custodia de la carga por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante o sus colaboradores de servicio, subcontratistas o proveedores intermodales.</i></p>			
9.30	Integridad verificada de cajas y pallets en el momento de la recepción y entrega			
9.30.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe tener procedimientos documentados para la verificación, el recuento de cajas y palets antes de la carga y después de la descarga. La documentación que verifique estos procedimientos debe conservarse durante un tiempo no inferior a los dos años.	✓	✓	✓
9.31	Comprobante de envío y registros de recepción			
9.31.1	Toda la carga debe verificarse con respecto a los documentos de envío y manifiestos para garantizar marcas, pesos y recuentos correctos e instrucciones de manipulación específicas (según corresponda)	✓	✓	✓
9.31.2	Los documentos de envío deben ser completos, exactos y legibles e incluirán, como mínimo: <ul style="list-style-type: none"> 1. Hora y fecha de recogida/entrega 2. Firma del conductor y nombre impreso 3. Firmas del personal de envío y recepción 4. Detalles del envío y cualquier instrucción especial. 	✓	✓	✓
9.31.3	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe mantener registros de todas las recogidas y comprobantes de entrega por un período de no inferior a dos años, accesibles en el caso de que se requiera una investigación de pérdida.	✓	✓	✓
9.31.4	El acceso a los documentos de envío e información sobre los activos del cliente (propietario de la carga) debe estar controlado, monitoreado y registrado, basados en la "necesidad de saber".	✓	✓	✓
9.31.5	Los documentos de los envíos deben ser resguardados hasta su destrucción.	✓	✓	✓
9.31.6	Se debe proporcionar formación de conciencia de seguridad, para la documentación de los envíos, a los empleados con acceso a la información.	✓	✓	✓



9.32		Presencia del conductor durante la carga y descarga		
9.32.1	A menos que lo prohíban las políticas del remitente o del destinatario, la política del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe documentar que los conductores deben estar presentes durante las cargas y descargas para confirmar el conteo de bultos. Si las políticas del remitente o destinatario prohíben esta práctica, esas políticas deben estar disponibles para su auditoría.	✓	✓	✓
Sección	Formación de seguridad para conductores	Niveles de auditoría		
		1	2	3
9.33		Sistema de preaviso implementado		
9.33.1	<p>Cuando el cliente (propietario de la carga) lo requiera, se aplicará un preaviso a los envíos entrantes y/o salientes. Los detalles del preaviso deben ser acordados por el cliente (propietario de la carga) y El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante. Los detalles propuestos incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hora de salida 2. Hora estimada de llegada 3. Nombre de la empresa de transporte 4. Nombre del conductor 5. Detalles de la matrícula del vehículo 6. Información de envío (bultos, peso, número de conocimiento de embarque, etc.) 7. Números de precintos de remolque/contenedor <p><i>Nota: Todo lo anterior será aplicable durante la custodia de la carga por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante o sus colaboradores de servicio, subcontratistas o proveedores intermodales.</i></p>	✓	✓	✓
9.34		Autoevaluación del vehículo antes de ser añadido al registro de vehículos TSR		
9.34.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/ Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todos los vehículos (camiones / furgonetas y remolques / chasis de contenedores) en el registro de Vehículos TSR han sido evaluados y cumplen con los requisitos del TSR TAPA.	✓	✓	✓



9.35	Evaluación continua para garantizar el cumplimiento del TSR			
9.35.1	El Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todas las autoevaluaciones posteriores del proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante (ya sea programa fijo o rotativo), que cubra todos los vehículos en el Registro de Vehículos TSR) son reevaluados al menos una vez cada 12 meses por el Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante y que los registros asociados se conserven con fines de auditoría.	✓	✓	✓

TAPA Copyright © Do Not Copy



Para su información: la traducción de la norma al idioma local que se le ha proporcionado tiene como objetivo mejorar la comprensión de los requisitos de TAPA 2023. La traducción de la norma se inició y validó según nuestro leal saber y entender y con el conocimiento de los conceptos básicos necesarios. Sin embargo, la versión original en inglés de la norma respectiva es y sigue siendo decisiva para el examen.

Publicación e información sobre derechos de autor

El aviso de copyright de TAPA que se muestra en este documento indica cuándo se emitió por última vez el documento.

© TAPA 2023-2026

No copiar sin el permiso de TAPA, excepto según lo permitido por la ley de derechos de autor.

Historial de publicaciones

Publicado por primera vez en agosto de 2023

Primera edición (actual) publicada en agosto de 2023

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