



Requisitos de seguridad de camiones TSR 2023

Estándares TAPA

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 Ohllaan 39
3451 CB Vleuten
The Netherlands
www.tapaemea.org
Tel. +31 19573461



TSR 2023



TRUCKING SECURITY REQUIREMENTS



Tabla de contenidos

Contents

| | |
|---|-----------|
| 1. Introducción | 6 |
| 1.1 Propósito de este documento TSR | 6 |
| Alcance..... | 6 |
| Destinatarios..... | 6 |
| 1.2 Recursos para implementar el TSR de TAPA | 6 |
| 1.3 Protección de políticas y procedimientos de Proveedor de servicios logísticos (LSP)..... | 7 |
| 2. Acerca | 8 |
| 2.1 Propósito de TAPA | 8 |
| 2.2 Misión de TAPA..... | 8 |
| 2.3 Información de contacto de TAPA..... | 8 |
| 3. Normas TAPA | 9 |
| 3.1 Normas de seguridad TAPA | 9 |
| 3.2 Implementación..... | 9 |
| 4. Orientación legal | 10 |
| 4.1 Alcance..... | 10 |
| 4.2 Traducción..... | 10 |
| 4.3 La marca "TAPA" | 10 |
| 4.4 Límites de responsabilidad | 10 |
| 5. Contratos y subcontratación | 11 |
| 5.1 Contratos..... | 11 |
| 5.2 Subcontratación..... | 11 |
| 6. Certificación TAPA TSR..... | 12 |



| | |
|---|-----------|
| 6.1 Niveles de clasificación TSR | 12 |
| 6.2 Pre-Certificación | 12 |
| 6.3 Requisitos modulares | 13 |
| Cuadro 1 | 13 |
| Descripción general del tipo de vehículo..... | 14 |
| 6.4 Mejoras opcionales | 14 |
| Cuadro 2 | 15 |
| 6.5 Auto certificación | 15 |
| Auto certificación (solo para nivel 3) | 15 |
| Cuadro 3 | 16 |
| 6.6 Auditorías de vehículos | 16 |
| Categorías y requisitos de inspección de TSR para el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante | 17 |
| Cuadro 4: Tamaño de la muestra de auditoría: vehículos | 17 |
| 6.7 Información general | 19 |
| 6.8 Recertificación | 19 |
| 7. Monitorización de auditorías | 21 |
| 7.1 Acción correctiva/SCAR | 21 |
| 7.2 Supervisión del cumplimiento | 21 |
| Autoinspecciones..... | 21 |
| Autoevaluaciones para vehículos | 22 |
| Tabla 5: Programa de monitoreo de auditoría y cumplimiento | 22 |
| Visitas del Cliente al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante | 22 |
| 7.3 Investigación y resolución de quejas de TAPA | 23 |
| 8. Exenciones | 24 |
| 8.1 Visión general | 24 |
| 8.2 Procedimiento de Exención comercial | 25 |
| Tabla 6: Responsabilidades: Solicitud / Evaluación de la exención | 25 |
| Si se deniega la exención: | 25 |
| Si se concede la exención | 25 |
| Tabla 7: Aprobación de la exención..... | 25 |



| | |
|---|-----------|
| 9. Apéndices | 26 |
| 10. Opciones mejoradas del TSR..... | 27 |
| A Monitoreo – Opción mejorada | 27 |
| B Sistemas de bloqueo: opción mejorada | 35 |
| C Transferencia / monitorización ferroviaria - Opción mejorada..... | 36 |
| D Escoltas – Opción mejorada | 39 |
| E Amenaza a los sistemas informáticos y de ciberseguridad: opción mejorada | 42 |
| F Dispositivos de alarma del compartimento de carga: opción mejorada | 44 |

TAPA Copyright © Do Not Copy



1. Introducción

1.1 Propósito de este documento TSR

Este documento de Requisitos de Seguridad de Camiones (TSR) es el estándar oficial de TAPA para servicios de transporte seguro. Es un estándar global común que se puede utilizar en acuerdos comerciales / de seguridad entre clientes y proveedores de servicios de transporte (LSP) y / u otros solicitantes que buscan la certificación.

En el desarrollo de esta Norma, TAPA reconoce las múltiples diferencias en la forma en que se prestan los servicios de transporte por carretera a nivel mundial, regional e incluso dentro de las empresas, y que el TSR puede aplicarse a la totalidad o parte de los servicios prestados por un Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Dependiendo de la complejidad y el tamaño de la cadena de suministro, el cumplimiento de los estándares TAPA se puede lograr a través de un solo Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante o múltiples Proveedores de servicios de transporte (LSP)/Solicitantes y colaboradores cualificados.

Alcance

El TSR puede aplicarse a lo siguiente:

- Toda la carga requerida para ser transportada de acuerdo con el TSR de TAPA
- Vehículos, remolques o contenedores alquilados o propios utilizados para el transporte de carga en uno o más segmentos de carretera.
- Vehículos, remolques o contenedores operados por el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, o colaboradores, en uno o más segmentos de carretera.

Destinatarios

Los usuarios típicos de los estándares TAPA incluyen:

- Clientes (propietarios de la mercancía)
- Proveedores de servicios de transporte (LSP)/Solicitantes
- Cuerpos de seguridad u otras organizaciones gubernamentales
- Organizaciones profesionales de la cadena de suministro
- Aseguradoras

1.2 Recursos para implementar el TSR de TAPA

Los recursos para cumplir con los requisitos del TSR serán responsabilidad del Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante y estarán a cargo del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, a menos que se acuerde o se negocie de otra manera entre el cliente y el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.



1.3 Protección de políticas y procedimientos de Proveedor de servicios logísticos (LSP)

Las copias de los documentos de políticas y procedimientos de seguridad solo se enviarán al cliente de acuerdo con los acuerdos de divulgación firmados entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y cliente y se tratarán de manera confidencial.

TAPA Copyright © Do Not Copy



2. Acerca

2.1 Propósito de TAPA

El crimen de carga es uno de los mayores desafíos de la cadena de suministro para los fabricantes de productos valiosos y de alto riesgo y sus proveedores de servicios de transporte.

La amenaza ya no proviene solo de criminales oportunistas. En la actualidad, bandas del crimen organizado operan a nivel global y utilizan ataques cada vez más sofisticados a vehículos, instalaciones y personal para lograr sus objetivos.

TAPA es un foro único que reúne a fabricantes globales, proveedores logísticos, transportistas de carga, cuerpos de seguridad y otros interesados con el objetivo común de reducir las pérdidas en las cadenas de suministro internacionales. El enfoque principal de TAPA es la prevención del robo mediante el uso de inteligencia en tiempo real y las últimas medidas preventivas

2.2 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 a través del desarrollo y la aplicación de estándares de seguridad globales, prácticas reconocidas de la industria, tecnología, educación, evaluación comparativa, colaboración regulatoria y la identificación proactiva de tendencias delictivas y 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 EMEA) para brindar servicio a todos sus miembros globales. Para obtener más información, visite:

- América:
www.tapaonline.org
- Asia Pacífico:
www.tapa-apac.org
- EMEA
www.tapaemea.org



3. Normas TAPA

3. Normas TAPA

3.1 Normas de seguridad TAPA

Las siguientes Normas de Seguridad globales de TAPA han sido creadas para garantizar el transporte y almacenamiento seguro de carga con alto riesgo de robo:

- Los Requisitos de Seguridad de Instalaciones (FSR) representan normas mínimas específicamente para el almacenamiento seguro, ya sea en almacenes o almacenamiento en tránsito, dentro de una cadena de suministro.
- Los Requisitos de Seguridad para el Transporte por Carretera (TSR) se centran exclusivamente en el transporte por camión y representan normas mínimas específicamente para transportar productos por carretera dentro de una cadena de suministro.

Las Normas de Seguridad globales de TAPA se revisan y actualizan según sea necesario cada tres años.

Este documento aborda únicamente el TSR y explica la Certificación de TAPA TSR en la Sección 6.

3.2 Implementación

La implementación exitosa de los Estándares de Seguridad TAPA depende de que los LSP (Proveedores de Servicios Logísticos y de transporte) / Solicitantes, Clientes (propietarios de la carga) y los Auditores Autorizados de TAPA trabajen juntos.



4. Orientación legal

4. Orientación legal

4.1 Alcance

El TSR es un Estándar Global y todas las secciones del Estándar son obligatorias a menos que se otorgue una excepción a través del proceso oficial de exención. (Ver Sección 8.).

4.2 Traducción

En áreas geográficas donde el inglés no es el primer idioma, y donde la traducción es necesaria y aplicable, es responsabilidad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y sus colaboradores asegurarse de que cualquier traducción del TSR, o cualquiera de sus partes, refleje con precisión las intenciones de TAPA en el desarrollo y publicación de estas Normas.

4.3 La marca "TAPA"

"TAPA" es una marca registrada de la Asociación de Protección de Activos Transportados y no puede ser utilizada sin el permiso expreso por escrito de TAPA a través de sus regiones oficialmente reconocidas. Los Estándares de TAPA y el material asociado se publican a través de, y por TAPA, y no pueden ser revisados, editados o cambiados por ninguna parte sin el permiso expreso por escrito de TAPA. El uso indebido de la marca TAPA puede resultar en la eliminación de la certificación o acciones legales.

4.4 Límites de responsabilidad

Con la publicación de estos Estándares, TAPA no garantiza ni asegura que se prevengan eventos de robo de carga, ya sea que los estándares estén completamente implementados y adecuadamente aplicados. Cualquier responsabilidad que pueda resultar de un robo de carga en tránsito, o cualquier otra pérdida de carga en tránsito bajo los Estándares TSR será responsabilidad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y / o el cliente de acuerdo con los términos y condiciones de su contrato mutuo y cualquier ley o estatuto que pueda aplicarse dentro de la jurisdicción correspondiente.



5. Contratos y subcontratación

5. Contratos y subcontratación

5.1 Contratos

La responsabilidad de garantizar el transporte, almacenamiento y manipulación seguros de los activos del cliente recae en el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, sus agentes y colaboradores a lo largo de la recogida, tránsito, almacenamiento y entrega, según se especifica en una liberación o contrato.

Cuando se haga referencia al TSR o se incluya en el contrato entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el cliente, también se hará referencia a él en el programa de seguridad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

El proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante proporcionará al Cliente evidencia de la Certificación TSR y, cuando corresponda, evidencia de que se han cumplido los requisitos de TSR. Además, cualquier presunto incumplimiento por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante para implementar los requisitos de TSR se resolverá de acuerdo con los términos del contrato negociado entre el Cliente, el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

5.2 Subcontratación

La subcontratación de cargas incluye un requisito contractual de que el transportista subcontratista cumpla con todas las normas TSR indicadas.



6. Certificación TAPA TSR

6.1 Niveles de clasificación TSR

En el TSR se especifican tres niveles de clasificación (para los vehículos registrados en el Registro de vehículos):

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

En el proceso de certificación se puede utilizar una combinación de niveles de clasificación. Cuando los Clientes requieran un nivel mínimo de clasificación para sus operaciones, es responsabilidad del Cliente negociar el nivel de clasificación requerido directamente con el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

Las organizaciones pueden elegir las siguientes cuatro opciones (Tabla 1) para demostrar el cumplimiento y ser certificadas según los estándares de seguridad TAPA.

Los Proveedores de servicios de transporte (LSP)/Solicitantes deberán asegurarse de que se contrate una Entidad de auditoría independiente (ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) o un auditor autorizado (AA) para completar el proceso de auditoría y certificación.

Antes de que comience la auditoría de certificación, los Proveedores de servicios de transporte (LSP)/Solicitantes deben:

- Informar a la Entidad de auditoría independiente (ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) o Auditor autorizado (AA) qué nivel de seguridad buscan en su proceso de certificación.
- Tener su propio Auditor autorizado del Proveedor de servicios de transporte. (LSP) (LSP AA).

Opción subcontratada LSP AA:

Si no hay LSP AA disponible dentro de la empresa, entonces tienen derecho a subcontratar a un tercero, siempre y cuando este tercero cumpla con todos los criterios de capacitación y certificación establecidos por TAPA. El tercero debe haber obtenido una certificación AA.

6.2 Pre-Certificación

Dado que hay múltiples opciones para obtener la certificación, se requiere completar una plantilla de auditoría personalizada proporcionada por TAPA para cumplir con los requisitos de la auditoría de certificación



6.3 Requisitos modulares

Los servicios de transporte por carretera pueden involucrar arreglos operativos y comerciales complejos. Para mitigar las amenazas de seguridad, los propietarios de la carga (Clientes) y los proveedores de servicios de transporte (LSP/Solicitante) necesitan múltiples opciones para especificar y mantener requisitos de seguridad mínimos pero obligatorios. Para abordar esta complejidad, TAPA ha desarrollado el TSR como un Estándar modular que permite a la industria seleccionar el modo de transporte apropiado para sus necesidades

Lograr la certificación de seguridad TSR deseada y apropiada para los servicios de transporte de vehículos por carretera puede requerir el uso de una combinación de módulos TSR y niveles de clasificación.

Cuadro 1

| Ref# | Módulo | Descripción | Nivel | Tipo de auditor |
|-------|--|--|----------|---|
| 6.3.1 | Camión de estructura rígida | Camión + remolque de carrocería rígida | 1, 2 o 3 | ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.3.2 | Camión de estructura semirrígida | Camión + remolque de lona lateral | 3 | ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.3.3 | Furgonetas rígidas / Camiones de carrocería fija | Furgoneta o camión con compartimento de carga dedicado | 1, 2 o 3 | ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.3.4 | Contenedor marítimo | Sólo en el segmento de transporte por carretera | 1, 2 o 3 | ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |



Descripción general del tipo de vehículo



Certificación Entidad de auditoría independiente (ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) (Niveles 1, 2 y 3)

Si la auditoría se completa con éxito, la Entidad de auditoría independiente ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) emite un certificado indicando que el solicitante está certificado como TAPA TSR indicando los niveles de certificación, procedimientos y localizaciones pertinentes. LA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) notificará a TAPA los resultados de la auditoría proporcionando una copia del certificado emitido y otra información relevante según lo acordado previamente entre TAPA y LA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB).

6.4 Mejoras opcionales

TSR incluye mejoras opcionales que se consideran un mayor nivel de protección y que se pueden usar adicionalmente a los módulos. Las mejoras opcionales están destinadas a ser seleccionadas por el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y / o su Cliente como requisitos adicionales para sus necesidades de seguridad operativa. Cuando se seleccionan mejoras opcionales en la evaluación previa a la certificación para formar parte de la auditoría de certificación, todos los requisitos se vuelven obligatorios.



Cuadro 2

| Ref# | Mejora opcional | Descripción | Tipo de auditoría |
|-------|--|--|--|
| 6.4.1 | Monitorización | Monitorización de vehículos, alarmas y respuestas. | TAPA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.4.2 | Sistemas de bloqueo | Cerraduras y sistemas para proteger el compartimento de carga | TAPA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.4.3 | Transferencia / monitorización ferroviaria | Controles de validación adicionales y medidas de control en el traspaso de vehículos, remolques y/o contenedores marítimos al entregarlos a operadores de terminales ferroviarias contratados. | TAPA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.4.4 | Escortas | Vehículos con escoltas armados o desarmados sujetos a la legislación local | TAPA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.4.5 | Amenaza de seguridad informática y cibernética | Mitigación para reducir las amenazas informáticas y cibernéticas al personal, las redes de comunicación, los vehículos y la carga en el transporte por carretera | TAPA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |
| 6.4.6 | Dispositivo de alarma del compartimento de carga | Dispositivos de protección y alarma para las paredes del compartimento de carga | TAPA ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) AUDITOR AUTORIZADO (AA) |

Si la auditoría se completa con éxito, la ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) debe incluir en el certificado TSR original un listado de mejoras opcionales apropiadas y para qué nivel de certificación TSR son relevantes.

6.5 Auto certificación

Auto certificación (solo para nivel 3)

La auto certificación TSR está destinada a ser una opción de nivel de entrada simplificada para los estándares de TAPA. La persona que completa la auditoría de certificación debe ser un Auditor autorizado (AA) directamente asociado con el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. TAPA validará la presentación de la auditoría y emitirá certificados para un resultado de auditoría exitoso.

Solo se puede incluir un nivel de clasificación por operación en una auto certificación.



7. Monitorización de auditorías

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

Las auto certificaciones de nivel 3 deben ser realizadas por un auditor autorizado (AA). Un auditor autorizado (AA) puede ser un empleado / colaborador interno, que haya completado la formación de la versión actual del Estándar TAPA, aprobado el examen pertinente y está registrado por TAPA como un TSR AA.

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

Cuadro 3

| Ref# | Módulo | Descripción | Nivel | Tipo de auditor |
|-------|--|--|-------|---------------------|
| 6.5.1 | Camión de estructura rígida | Camión + remolque de estructura rígida | 3 | LSP/ Solicitante AA |
| 6.5.2 | Camión de estructura semirrígida (lona) | Camión + remolque con lonas laterales | 3 | LSP/ Solicitante AA |
| 6.5.3 | Furgonetas rígidas / Camiones de carrocería fija | Furgoneta o camión con compartimento de carga dedicado | 3 | LSP/ Solicitante AA |
| 6.5.4 | Contenedor marítimo | Sólo en el segmento de transporte por carretera | 3 | LSP/ Solicitante AA |

6.6 Auditorías de vehículos

El auditor autorizado (AA) debe inspeccionar físicamente un número adecuado de vehículos. TAPA reconoce que sacar los vehículos de la circulación para su inspección, puede ser costoso y laborioso en términos de tiempo para el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

Con treinta días de anticipación, el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe proporcionar al auditor autorizado (AA) el registro de vehículos a certificar. A partir de esa lista, el auditor autorizado (AA) elige una muestra de vehículos a inspeccionar que contenga tres veces el número real a inspeccionar. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante puede luego seleccionar de esta lista de muestra los vehículos reales a inspeccionar.

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

- El proveedor de servicios de transporte (LSP) / solicitante debe asegurarse de que se incluyan y mantengan un mínimo de tres (3) vehículos en su esquema TSR para ser elegible para la certificación TSR.
- El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe mantener un registro de vehículos de todos los vehículos registrados bajo el TSR.
- El Registro de Vehículos debe incluir cualquier vehículo nuevo agregado a la flota desde la certificación / recertificación.



Categorías y requisitos de inspección de TSR para el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante

La categoría es una indicación de la cantidad de vehículos en el esquema de un Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, pero puede ser una combinación de diferentes niveles de TSR o todos del mismo nivel TSR. La intención es permitir que los Proveedores de servicios de transporte (LSP)/Solicitantes añadan vehículos adicionales y cambien los niveles de clasificación de una manera flexible, pero controlada.

Cuadro 4: Tamaño de la muestra de auditoría: vehículos

| Tamaño de la flota | Número de vehículos inscritos en el registro de vehículos | Número de vehículos a auditar |
|----------------------|---|--|
| Pequeña | 3-30 | 3 de los vehículos registrados |
| Media | 31-100 | Un mínimo de 3 o el 7% de todos los vehículos registrados |
| Grande | 101-300 | El 7% de todos los vehículos registrados con un máximo de 15 |
| Excesivamente grande | 301 - más | El 7% de todos los vehículos registrados con un máximo de 25 |

- 6.6.1 Los vehículos agregados al registro de Vehículos después de la certificación deben ser incluidos en la documentación anual de auto auditoría. El conjunto de vehículos a auditar se ajustará para acomodar cualquier nuevo aumento o reducción.
- 6.6.2 El conjunto de vehículos a auditar deberá incluir cualquier vehículo nuevo agregado a la flota desde la certificación / recertificación.
- 6.6.3 Se aplicará el concepto de reconocimiento mutuo. Un proveedor de servicios de transporte, solicitante o empresa de transporte con certificación TAPA TSR puede utilizar los servicios de otra empresa certificada por TAPA TSR y los resultados y el estado de auditorías anteriores serán mutuamente reconocidos. No será necesario realizar una nueva auditoría de los vehículos o servicios de un subcontratista cubiertos por una certificación TAPA TSR existente.
- 6.6.4 Un proveedor de servicios de transporte (LSP) / solicitante certificado por TAPA TSR puede "adoptar" vehículos de transporte por carretera de otro subcontratista o subsidiaria. Esta opción tiene como objetivo permitir que los conductores propietarios o pequeños operadores sean incluidos en la certificación TSR de un operador más grande. Cada vehículo "adoptado" debe ser registrado en el registro de vehículos del titular de la certificación. Debe existir un acuerdo formal, entre el Proveedor certificado por TSR y el proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el subcontratista o



subsidiaria, definiendo las medidas que se están tomando para garantizar la conformidad continua del personal y vehículos utilizados en la certificación. La adopción significa efectivamente que el proveedor de servicios de transporte (LSP) /solicitante certificado por TAPA TSR es totalmente responsable del cumplimiento de los vehículos adoptados con el TSR.

6.6.5 El auditor autorizado (AA) puede solicitar una nueva inspección si se han añadido vehículos adicionales al Registro de Vehículos. El número total de vehículos en el Registro de Vehículos se toma en el momento de la auto auditoría anual. Los criterios de toma de decisiones del auditor autorizado (AA) para programar una nueva inspección incluirán lo siguiente:

6.6.5.1 Si existe un cambio al alza en la categoría del tamaño de la flota (pequeño, mediano, grande o Excesivamente grande) del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, y / o se han agregado más de 20 vehículos al registro de vehículos en comparación con el del año anterior.

6.6.5.2 El auditor autorizado (AA) puede inspeccionar hasta el 7% de los vehículos que se han agregado al Registro de Vehículos.

6.6.5.3 El auditor autorizado (AA) y Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante deben acordar previamente los vehículos reales que deben ser inspeccionados.

6.6.5.4 El Proveedor de servicios de transporte (LSP) /solicitante se asegurará de que se realicen acciones adecuadas para facilitar la inspección del camión al auditor autorizado (AA).

6.6.6 Tanto el Cliente como TAPA se reservan el derecho de realizar sus propias auditorías para confirmar que todos los vehículos indicados en el Registro de Vehículos cumplen con los requisitos del TSR.



6.7 Información general

Independientemente de las relaciones comerciales, las actividades respaldadas por TSR deben emplear vehículos de transporte por carretera que estén oficialmente incluidos en el programa de certificación TSR de una o más partes. Algunas empresas pueden optar por certificar toda su flota. Otras pueden certificar sólo parte de la flota para determinados usos.

La opción de gestión multi emplazamiento y la integración de más de una localización TSR es una opción disponible en la revisión TSR 2023. Debe coordinarse entre las partes interesadas, que son, el ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) y el equipo responsable de TAPA a nivel regional para casos concretos o cuando fuera necesario.

El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe asegurarse de que el auditor contratado este formado / cualificado en el TSR actualizado, para completar el proceso de auditoría y certificación. Consulte la Tabla 1 para ver las opciones.

Antes de programar/iniciar la auditoría de certificación, el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe informar al auditor autorizado (AA) qué niveles de clasificación está buscando en su proceso de certificación.

Un resumen informal de los hallazgos / resultados debe compartirse con el proveedor de servicios de transporte / solicitante durante la reunión de cierre de la auditoría. El auditor autorizado (AA) informará al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante de los resultados de la auditoría en un plazo de diez (10) días hábiles siguientes a la finalización de la auditoría. Cualquier demora en la emisión de los resultados de la auditoría debe comunicarse de inmediato al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y debe ser negociado entre el auditor autorizado (AA) y el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

Los costes de la certificación TAPA son responsabilidad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, a menos que se negocie lo contrario con el (los) Cliente(s).

6.8 Recertificación

El certificado TAPA TSR tendrá una validez de tres (3) años sin posibilidad de prórroga.

Para evitar que caduquen los plazos de la certificación, se debe realizar una auditoría de recertificación antes de la fecha de vencimiento del certificado actual.



La finalización de cualquier acción correctiva (SCAR) también debe llevarse a cabo dentro del período original asignado de 60 días y antes de la fecha de vencimiento del certificado actual (consulte Acción correctiva / SCAR en la Sección 7).

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

El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante o Cliente puede solicitar la recertificación si alguna de las partes considera que el nivel de Clasificación ha cambiado.

TAPA Copyright © Do Not Copy



7. Monitorización de auditorías

7.1 Acción correctiva/SCAR

Si no se cumplieran los requisitos TSR, según detectado durante la auditoría, el AA presentará un Requisito de Acción Correctiva de Seguridad (SCAR, por sus siglas en inglés) al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante correspondiente. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe responder al auditor autorizado (AA) dentro de los siguientes diez (10) días hábiles, documentando la acción a tomar y la fecha en que se completará la acción. Las fechas de finalización de las acciones correctivas (SCAR) pueden ser negociadas entre el auditor autorizado (AA) y el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

Sin embargo, a menos que el Comité Regional de Exención de TAPA apruebe una exención, la implementación de medidas correctivas no excederá los sesenta (60) días a partir de la notificación al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.

Sin excepción, el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante deberá presentar reportes / informes de mejora sobre todas las acciones correctivas (SCAR) pendientes, al auditor autorizado (AA). Cualquier acción correctiva (SCAR) que no se complete antes de su fecha de vencimiento será escalada por el Representante de Seguridad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante a la Administración del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. La(s) razón(es) del incumplimiento se documentarán y comunicarán al auditor autorizado (AA).

El hecho de que Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante no aborde una acción correctiva (SCAR) puede dar lugar a la retención de la certificación TAPA. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante tiene derecho a apelar directamente a TAPA si se retiene la certificación. TAPA arbitrará la disputa entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el auditor autorizado (AA) y se reserva el derecho de emitir una resolución vinculante a la disputa.

Nota: No es necesario que el auditor autorizado (AA) vuelva a auditar a la empresa para cerrar una acción correctiva (SCAR). La evidencia del cierre de la acción correctiva (SCAR) (es decir, lograr el cumplimiento) puede presentarse al auditor autorizado (AA) en forma de correspondencia escrita, videoconferencia, conferencias telefónicas, fotografías, etc.

7.2 Supervisión del cumplimiento

Autoinspecciones

El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante se asegurará de tener un proceso interno implementado, para monitorear el cumplimiento, en los años dos y tres, entre las auditorías formales realizadas por un Auditor autorizado (AA).

Las autoinspecciones intermedias deben reflejar los requisitos TSR.

- 7.2.1 Las autoinspecciones intermedias deben ser realizadas por el propio auditor autorizado (AA) del proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante o por un auditor subcontratado.



7. Monitorización de auditorías

- 7.2.2 Todos los auditores autorizados (AA) deben haber realizado y aprobado el examen aplicable para el estándar TAPA y la versión con la que deben auditar.
- 7.2.3 Para las certificaciones TAPA TSR emitidas por la ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB): La auto auditoría intermedia debe documentarse en el formulario de auditoría de TAPA y enviarse a la ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) dentro de los 30 días posteriores a la fecha anual de la certificación ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) original.
- 7.2.4 Para autoinspecciones: La autoinspección provisional debe documentarse y enviarse a **TAPA** dentro de los 30 días posteriores a la fecha anual de la auto certificación original.

El incumplimiento dará lugar a la suspensión de la certificación original hasta que la autoinspección intermedia se complete correctamente. Las brechas deben ser identificadas, documentadas y ser asignadas a una fecha de cumplimiento para que las acciones correctivas sean completadas. Se deberá hacer un seguimiento hasta el cierre a los 60 días.

Autoevaluaciones para vehículos

Evaluación continua

El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe contar con evidencia documentada de que todas las autoevaluaciones posteriores (programas fijo o continuo, que abarca todos los vehículos enumerados en el Registro de Vehículos TSR) se completan al menos una vez cada 12 meses por el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Los registros asociados se conservan con fines de auditoría.

Tabla 5: Programa de monitoreo de auditoría y cumplimiento

| Acción | Frecuencia | A | B | C |
|--|---|---|---|---|
| Auditoría de certificación (Auditoría de certificación ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor autorizado (AA)) | Cada tres (3) años | ✓ | ✓ | ✓ |
| Auditoría de auto certificación del Proveedor de servicios de transporte / Solicitante | Cada tres (3) años | | | ✓ |
| Autoinspecciones (controles intermedios de cumplimiento) | Anualmente en el 1er y 2do aniversario | ✓ | ✓ | ✓ |
| Auditoria del colaborador del Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante | De acuerdo con el contrato Cliente - Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante | ✓ | ✓ | ✓ |

Visitas del Cliente al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante

El Cliente y el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante reconocen la importancia de trabajar en colaboración para reducir el riesgo dentro de la cadena de suministro. Ambas partes acuerdan programar las visitas del Cliente con un aviso razonable; por ejemplo, de 10 días hábiles, con el alcance y parámetros acordados mutuamente por adelantado y/o de acuerdo con el contrato Cliente-Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Las



7. Monitorización de auditorías

investigaciones de pérdidas; es decir, robos, daños, etc., se llevarán a cabo de acuerdo con el contrato entre el Cliente-Proveedor de servicios de transporte

Todos los auditores autorizados (AA) deben haber realizado y aprobado el examen aplicable (LSP)/Solicitante.

7.3 Investigación y resolución de quejas de TAPA

Si TAPA recibe una queja formal sobre el funcionamiento de un Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante certificado, TAPA (sujeto a validación) puede exigir que el Proveedor de Servicios de Transporte (LSP) / Solicitante contrate una nueva auditoría a expensas del propio Proveedor de Servicios de Transporte (LSP) / Solicitante. En caso de que el Proveedor de Servicios de Transporte (LSP) / Solicitante no supere la auditoría o se niegue a cumplir con este proceso, su certificado podría ser revocado.

TAPA Copyright © Do Not Copy



8. Exenciones

8.1 Visión general

Una exención es una aprobación por escrito para eximir a una empresa de un requisito específico de TAPA o para aceptar una solución de cumplimiento alternativa. La solicitud de exención debe completarse utilizando la versión oficial actual del Formulario de solicitud de exención de TAPA. Se puede acceder al formulario a través del sitio web de TAPA. Se puede solicitar una exención si un Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante no puede cumplir con un requisito específico en el TSR y puede justificar medidas alternativas. Las exenciones son válidas durante el período de la certificación.

Todas las solicitudes de exención para un requisito de seguridad específico (ya sea en parte o en su totalidad) deben presentarse mediante un formulario de solicitud de exención de TAPA ante el Organismo de Auditoría Independiente (ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor Autorizado (AA) por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante (formulario de solicitud de exención de TAPA). El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante asume toda la responsabilidad de la precisión de la información proporcionada en la solicitud de exención.

Cada solicitud de exención debe enviarse a través de la ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor autorizado (AA) al Comité Regional de Exenciones de TAPA para su aprobación. Es responsabilidad de la ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor autorizado (AA) determinar si la solicitud se ha completado correctamente y justifica el proceso por parte de TAPA; Esto incluye la verificación de los factores atenuantes y/o controles de seguridad alternativos.

En caso de que TAPA y / o los clientes impugnen que las condiciones de exención han cambiado, TAPA hará una investigación formal y el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, debe entender que la exención puede ser revocada por TAPA.



8.2 Procedimiento de Exención comercial

En caso de que un Proveedor de Servicios de Transporte (LSP) no pueda cumplir con un requisito específico en el TSR, se implementara el siguiente proceso de exención.

Tabla 6: Responsabilidades: Solicitud / Evaluación de la exención

| Paso | Responsabilidad | Acción |
|------|--|---|
| 1. | LSP/ Solicitante | Establece y verifica medidas de mitigación. |
| 2. | LSP/ Solicitante | Completa el formulario de solicitud de exención de TAPA y lo envía a la ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor autorizado (AA). |
| 3. | ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor autorizado (AA) | Revisa y verifica la integridad de la información contenida en el formulario de solicitud de exención de TAPA. |
| 4. | ENTIDAD DE AUDITORIA INDEPENDIENTE (IAB) / Auditor autorizado (AA) | Presenta el formulario de solicitud de exención de TAPA al Comité Regional de Exención de TAPA. |
| 5. | Comité Regional de Exención de TAPA | Revisa la solicitud y concede o deniega la exención. |

Si se deniega la exención:

Si el Comité Regional de Exención de TAPA no aprueba la solicitud de exención, se requiere que el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante implemente todos los requisitos de seguridad del TSR.

Si se concede la exención

Si el Comité Regional de Exención de TAPA aprueba la solicitud de exención, se tomarán las siguientes medidas:

Tabla 7: Aprobación de la exención

| Paso | Responsabilidad | Acción |
|------|-------------------------------------|--|
| 1. | Comité Regional de Exención de TAPA | Documenta y firma los detalles de la exención. |
| 2. | Comité Regional de Exención de TAPA | Especifica la duración de la exención (hasta un máximo de tres años) y envía una copia al Auditor autorizado (AA). |
| 3. | Auditor autorizado (AA) | Notifica al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante del resultado de la Solicitud de exención. |
| 4. | LSP/ Solicitante | Cumple con los requisitos de exención. La falta de cumplimiento anulará la aprobación de la exención. |



9. Apéndices

9. Apéndices

Consulte los apéndices para conocer los requisitos para la elección de la categoría de certificación.

Apéndice A: Camión de estructura rígida.

Apéndice B: Camión de estructura flexible / Camión de lona.

Apéndice C: Furgonetas rígidas / Camiones de carrocería fija.

Apéndice D: Chasis del Contenedor marítimo / Chasis intermodal o remolque esquelético.

TAPA Copyright © Do Not Copy



10. Opciones mejoradas

10. Opciones mejoradas del TSR

| Sección | Monitoreo – Opción mejorada |
|----------|--|
| A | Requisitos obligatorios |
| A.1 | Funciones, responsabilidades y capacidades del Centro de alarmas y monitorización |
| A.1.1 | <p>El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe ser adecuado para su propósito previsto y ser aprobado previamente para su uso por el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante o Cliente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe estar dado de alta, aprobado y registrado legalmente, según lo requerido por los requisitos locales del país. * 2. El centro de alarmas y monitorización (AMC) deberá tener las licencias apropiadas para operar como un centro de alarmas y monitorización. <p>Notas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. <i>*El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante puede utilizar un centro de alarmas y monitorización (AMC) externo (contratado) o uno interno (personal propio). Sin embargo, todos los requisitos son aplicables a las operaciones del centro de alarmas y monitorización (AMC) administradas externa o internamente. Las excepciones a este requisito necesitan la aprobación de TAPA según el proceso de exención estándar. El respaldo del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y sus clientes para la exención debe presentarse junto con la solicitud de exención.</i> b. <i>Cuando se requiera la participación de más de un centro de alarmas y monitorización (AMC) y la respuesta a eventos, el centro de alarmas y monitorización secundario debe tener un contrato vigente con el centro de monitoreo principal, debe estar incluido en la certificación y cumplir con los requisitos de mejora de monitoreo. Los centros de alarma adecuados deben probar sus procedimientos coordinados de activación y respuesta al menos una vez al año.</i> |
| A.1.2 | <p>El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe ser una instalación permanente y de construcción sólida.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe estar protegido con medidas de seguridad físicas implementadas (control de acceso, bloqueo de puertas, alarmas de intrusión, CCTV, credenciales y procedimientos de visitantes) para proteger a los empleados, la información y las operaciones, de cualquier factor adverso externo negativo, ya sea natural o provocado por el hombre, incluido un ataque criminal. 2. El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe tener instalado como mínimo un botón de alarma silenciosa (botón de pánico) en la sala de supervisión, conectado a una empresa de seguridad externa o a un cuerpo de seguridad (LEA). El procedimiento de escalación incluye la llamada inmediata a la empresa de seguridad / cuerpo de seguridad (LEA) y la contraseña / código de contraseña/coacción para el personal de supervisión. Este proceso debe estar documentado y debe probarse cada tres meses. 3. El Centro de alarmas y monitorización (AMC) tendrá conexiones sólidas de agua y energía eléctrica. |



10. Opciones mejoradas

| | |
|------------------------------------|--|
| A.1.3 | <p>El emplazamiento y el funcionamiento del centro de alarmas y monitorización (AMC) deben ser evaluados de riesgos al menos una vez al año.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La evaluación de riesgos debe ser documentada y revisada por la gerencia del centro de alarmas y monitorización (AMC). 2. La evaluación de riesgos debe incluir una evaluación de las contramedidas, planes de acción, la gestión de crisis y los planes de continuidad de la actividad para todos los riesgos y emergencias identificados. |
| Monitoreo – Opción mejorada | |
| A Requisitos obligatorios | |
| A.1.4 | <p>El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe contar con procedimientos adecuados para salvaguardar a su personal y garantizar la capacidad de mantener las operaciones.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El funcionamiento del centro de alarmas monitorización (AMC) estará regido por procedimientos operativos del emplazamiento que requieren una revisión anual y actualización según sea necesario. 2. Procedimientos de escalamiento para la activación de alarma de coacción implementados e incluyen el contacto inmediato con la empresa de seguridad externa y / o Cuerpos de seguridad (LEA). Contraseña y/o código de coacción para monitorear la función de personal habilitada. El proceso debe estar documentado y probarse cada tres meses. 3. Se completará al menos dos veces al año un sistema de pruebas de alarmas de control de vehículos para evaluar los puntos fuertes y débiles en la gestión de alarmas y sistemas. 4. Un plan de mantenimiento documentado para todos los sistemas críticos. 5. Las funciones y responsabilidades de los operadores de supervisión del centro de alarmas y monitorización (AMC) no se diluirán añadiendo funciones no relacionadas con el centro de alarmas y monitorización (AMC). 6. Los niveles de gestión y personal deben evaluarse como adecuados para desempeñar las funciones y responsabilidades requeridas. |
| A.1.5 | <p>Programa documentado de capacitación del personal del centro de alarmas y monitorización (AMC) y registros de capacitación vigentes. Debe cubrir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formación de orientación para nuevos empleados. 2. Formación de funcionalidad del sistema técnico. 3. Programa anual de formación y requisitos de capacitación de todos los procedimientos operativos estándar y de emergencia pertinentes 4. Protocolos para comunicaciones con Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. 5. Confidencialidad de la información y protección de la propiedad intelectual. |



10. Opciones mejoradas

| | |
|-------|---|
| 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 | <p>El centro de alarmas y monitorización (AMC) cuenta con procedimientos robustos previos a la salida del vehículo.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Asegurarse 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 la gestión de fallos/errores y notificación a la administración propia/de los proveedores de servicios de transporte (LSP)/ Solicitantes adecuada. <p><i>Nota:</i> <i>Se recomienda realizar verificaciones de comunicación con conductores y sus escoltas si están presentes.</i></p> |
| A.1.8 | <p>El centro de alarma y monitorización (AMC) debe tener procedimientos para garantizar que los eventos de activación de alarmas se procesen de forma oportuna y eficaz:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Capaz de responder de forma oportuna a múltiples eventos simultáneamente.2. Los eventos deben categorizarse y tener 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 centro de alarma y monitorización (AMC) cuenta con protocolos de respuesta para supervisar todos los vehículos, sensores y alarmas necesarios, según lo requiera el proveedor de servicios de transporte (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 centro de alarma y monitorización (AMC) o el proveedor de servicios de transportes (LSP)/Solicitante, el centro de alarma y monitorización (AMC) debe tener acceso exclusivo identificable para iniciar sesión de forma segura. <p>Los procedimientos y los datos de contacto se aplican para escalar las alarmas del vehículo a las personas que responden a la empresa.</p> <p>Estos deben incluir:</p> <ol style="list-style-type: none">a. El conductor del vehículo.b. Cuerpos de seguridad (LEA) nacionales y/o locales. <p>Además, cuando se disponga y sea aplicable:</p> <ol style="list-style-type: none">c. Recursos centrales o locales del centro de alarmas y monitorización (AMC).d. Colaboradores de servicio contratados del centro de alarmas y monitorización (AMC).e. Proveedor del escolta de vehículos. |



10. Opciones mejoradas

| | |
|--|--|
| | <p>f. Recursos centrales o locales de Proveedor de servicios de transporte (LSP)</p> <ol style="list-style-type: none">6. El centro de alarmas y monitorización (AMC) debe tener acceso a los datos de contacto de los cuerpos de seguridad (LEA) apropiados en cada país y para cada tramo a lo largo de la ruta (no solo número genérico de emergencia de países) y los colaboradores de intervención capaces de apoyar en cualquier tipo de emergencia.7. Se realiza y registra una revisión diaria de la calidad de la monitorización, la recepción de alarmas y los protocolos de escalación.8. Cualquier fallo o deficiencia del sistema deben ser registrados, junto a la evidencia de corrección.9. Cualquier error operativo o incumplimiento del procedimiento debe ser explicado, un registro del evento mantenido y cualquier acción correctiva tomada.10. Los KPI y estadísticas de gestión de alarmas estarán disponibles para su auditoría por parte de la administración del centro de alarmas y monitorización (AMC) y los Proveedores de servicios de transporte (LSP)/Solicitante preautorizados.11. Todos los datos históricos de alarmas de ruta y acciones tomadas deben estar disponibles durante al menos 30 días. <p><i>Notas:</i></p> <ol style="list-style-type: none">a) <i>Debe existir un sistema para clasificar todas las alarmas. La máxima prioridad es cualquier alarma que amenace la vida / lesión.</i>b) <i>El estado de alarma debe escalarse o reducirse según corresponda.</i>c) <i>Los procedimientos para contactar al conductor durante un evento de alarma deben estar en su lugar.</i>d) <i>Las palabras o frases clave para validar la situación del conductor pueden ser necesarias, pero no deben poner en riesgo la seguridad del conductor.</i> |
|--|--|

TAPA Copyright © Document Copy



10. Opciones mejoradas

| Sección | Monitorización – Opción mejorada |
|---------|--|
| Un | Requisitos obligatorios |
| A.1.9 | <p>Los procedimientos del centro de alarmas y monitorización (AMC) deben garantizar la capacidad de manejar la comunicación en varios idiomas:</p> <p>Capacidad para hablar con los conductores de vehículos y / o servicios de emergencia en un idioma hablado por ambas partes ya sea a través de un intérprete o un mecanismo / dispositivo eficaz.</p> <p>Las opciones de idiomas para la comunicación con el Centro de alarmas y monitorización (AMC) deben estar disponibles para las rutas de los vehículos que se están supervisando.</p> <p>Las opciones de idiomas para la comunicación del centro de alarmas y monitorización (AMC) deben describirse claramente en un procedimiento o protocolo adecuado. Debe incluir un proceso de excepción cuando no sea posible la comunicación en un idioma mutuo.</p> |
| A.1.10 | <p>El Centro de alarmas y monitorización (AMC) utiliza una capacidad única de identificación y monitorización para cada vehículo.</p> |
| A.1.11 | <p>El Centro de alarmas y monitorización (AMC) realizará una monitorización de la ubicación de los vehículos en tiempo real o en intervalos que hayan sido previamente acordados con el Proveedor de Servicios logísticos (LSP).</p> <p>Nota: Se establecerá un Proceso para garantizar que los requisitos de Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante se implementen y mantengan.</p> |

TAPA Copyright © Draft Copy



10. Opciones mejoradas

| Sección | Monitoreo – Opción mejorada |
|---------|--|
| A | Requisitos obligatorios |
| A.1.12 | <p>Deben existir procedimientos documentados en el Centro de alarmas y monitorización (AMC) para la recepción y respuesta a los dispositivos supervisados del vehículo. Estos deben incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alarma de intrusión en la cabina del conductor. 2. Alarma silenciosa (Botón de pánico) 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 geocercas). 7. Pérdida de comunicación por voz. 8. Pérdida de la señal de monitorización. 9. Manipulación del dispositivo de monitorización. 10. Alarma de estado de la batería. |
| A.1.13 | <p>El Centro de alarmas y monitorización (AMC) deberá ser capaz de demostrar que puede tratar adecuadamente los requisitos personalizados de monitorización, respuesta y notificación de activaciones de alarmas del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y/o sus clientes.</p> <p><i>Nota: Es suficiente que el Centro de alarmas y monitorización (AMC) proporcione ejemplos de planes personalizados para respaldar la conformidad con este requisito.</i></p> |
| A.1.14 | <p>El Centro de alarmas y monitorización (AMC) deberá mantener un listado de ubicaciones donde tenga la capacidad de proporcionar un equipo de respuesta local para atender un incidente además de una respuesta de los cuerpos de seguridad (LEA) o en caso donde los cuerpos de seguridad (LEA) no pueda responder. La capacidad de respuesta ante incidentes se documentará en los procedimientos del Centro de alarmas y monitorización (AMC). Aquellas ubicaciones que no figuren en el listado se considerarán que no tienen la capacidad de contar con un equipo de respuesta local.</p> |



10. Opciones mejoradas

| | |
|--------|---|
| A.1.15 | <p>El Centro de alarmas y monitorización (AMC) debe contar con una sólida resiliencia empresarial y continuidad que garanticen lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1. El Centro de alarmas y monitorización (AMC) ha completado una evaluación de riesgos y ha elaborado un informe que aborda planes de continuidad del negocio para cubrir una serie de emergencias. Estos incluirán, entre otros, incendios, inundaciones, acceso denegado al Centro de alarmas y monitorización (AMC), ataques cibernéticos.2. Sistemas locales de respaldo de batería que deben ser suficientes para alimentar equipos de monitorización críticos y comunicación del Centro de alarmas y monitorización (AMC) durante al menos 10 minutos.3. El Centro de alarmas y monitorización (AMC) cuenta con las medidas para garantizar una fuente de alimentación ininterrumpida para los servidores y equipos de monitorización. El suministro de energía de reserva del centro deberá ser proporcionado mediante un generador o generadores respaldados por una SAI según la norma EN 62040-1 o una norma equivalente. Los generadores contarán con un suministro de combustible en el centro, suficiente para operar al menos 24 horas.4. Procedimiento establecido para garantizar que el Centro de alarmas y monitorización (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 | LSP / Roles y responsabilidades del solicitante |
| A.2.1 | <p>Debe existir un acuerdo formal entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el Centro de alarmas y monitorización (AMC). El acuerdo debe incluir referencias a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Una descripción general de las necesidades operativas del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.2. Niveles de servicio entre el Centro de alarmas y monitorización y el Proveedor de servicios de transporte/solicitante.3. Una lista de procedimientos o protocolos que deben cubrirse en el acuerdo.4. Información / datos que deben ser compartidos o que no pueden ser compartidos.5. Autorización del Proveedor de servicios de transporte/ Solicitante para realizar auditorías de las operaciones del Centro de alarmas y monitorización (AMC).6. Comunicaciones permitidas del Centro de alarmas y monitorización (AMC) con el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, los clientes del Proveedor de servicios de transporte (LSP) y colaboradores de servicios del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. |



10. Opciones mejoradas

| Sección | Monitoreo – Opción mejorada |
|---------|---|
| A | Requisitos obligatorios |
| A.2.2 | <p>Debe establecerse un proceso para revisar y realizar modificaciones en tiempo y forma en el acuerdo formal entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el Centro de alarmas y monitorización (AMC). Este proceso debería cubrir lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Cómo implementar pequeñas correcciones operativas en los requisitos del negocio.2. Identificar e implementar cambios importantes en los requisitos comerciales debido a las necesidades operativas o a eventos y amenazas de riesgo. |
| A.2.3 | <p>El conductor deberá contar con procedimientos documentados disponibles y proporcionados por el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Esto requiere:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Alarma de la puerta del compartimiento de carga del vehículo activada y funcionando.2. Justo antes de la carga, todos los dispositivos de monitorización deben estar activados y funcionando.3. Todos los eventos de alarma que el conductor debe reconocer y atender. Estos deben incluir:<ol style="list-style-type: none">a. Alarma de intrusión de la cabina del conductor.b. Alarma silenciosa (Botón de pánico) fija y móvil.c. Parada no autorizada.d. Cuando se use el remolque. Desconexión del remolque.e. Apertura no autorizada de la puerta del compartimiento de carga.f. Desviación de ruta (alarma de geocercas).g. Pérdida de comunicación por voz.h. Pérdida de la señal de monitorización.i. Manipulación del dispositivo de monitorización.3. Alarma de estado de la batería |



10. Opciones mejoradas

| | |
|-------|---|
| A.2.4 | <p>El proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante deberá proporcionar detalles específicos de la ruta e información que el Centro de alarmas y monitorización (AMC) debe monitorear para garantizar el cumplimiento. Esto debe incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planes de ruta detallados o generales. 2. Nombre del conductor y datos de contacto. 3. Áreas de estacionamiento autorizadas para pernoctar o hacer paradas de descanso. 4. Detalles del vehículo (incluido el número de matrícula) 5. Hora estimada de carga/salida. 6. Hora prevista de llegada/descarga. <p><i>Nota: Se debe documentar un proceso para proporcionar esta información y estar disponible para su inspección si es necesario.</i></p> |
|-------|---|

| Sección | Sistemas de bloqueo: opción mejorada | 1. Requisitos de camiones y remolques de lados duros | 2. Requisitos de camiones y remolques de lados blandos | 3. Furgonetas rígidas / carretillas de carrocería fija | 4. Transporte marítimo de contenedores por carretera |
|----------|---|--|--|--|--|
| B | Requisitos obligatorios | | | | |
| B.1 | Bisagras internas o protegidas en las puertas del compartimiento de carga. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| B.2 | Las puertas del compartimiento de carga no pueden abrirse de forma separada; la primera puerta debe mantener cerrada la segunda puerta. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| B.3 | El compartimiento de carga está equipado con un sistema interno de bloqueo de la puerta trasera, operado de forma remota. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |



10. Opciones mejoradas

| Sección | Transferencia / monitorización ferroviaria - Opción mejorada |
|----------|--|
| C | Requisitos obligatorios |
| C.1 | Evaluación de riesgos |
| C.1.1 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe completar evaluaciones de riesgo de las terminales ferroviarias de salida y llegada que se utilizarán. Se deben identificar las amenazas de seguridad y se deben registrar las acciones de mitigación por parte del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y/o Operador(es) de la Terminal Ferroviaria para minimizar las amenazas que podrían provocar la pérdida de carga. La evaluación de riesgos incluirá, como mínimo, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El proceso de evaluación de riesgos debe ser registrado y exigir a la dirección del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante que tome decisiones bien fundamentadas acerca de posibles vulnerabilidades y determine si la mitigación es adecuada/suficiente. 2. Debe realizarse/actualizarse al menos una vez al año. 3. La evaluación de las amenazas comunes deberá incluir: <ol style="list-style-type: none"> 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 la terminal y áreas externas. d. Manipulación de carga. e. Efectividad de los sistemas de seguridad. f. Procedimientos para impedir/prevenir recogidas ficticias de carga. g. Continuidad de la seguridad durante falta de personal o desastres naturales, etc. <p><i>Nota: Esta información deberá estar disponible para el cliente si se solicita.</i></p> |
| C.2 | Procedimientos HVTT |
| C.2.1 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el/los Operador (s) de la Terminal Ferroviaria (s) tendrán un acuerdo formal establecido para la manipulación de cualquier vehículo FTL (carga completa), remolques o contenedores declarados al operador de la Terminal Ferroviaria por el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante como carga de alto valor "HVTT o cargas vulnerables".</p> |



10. Opciones mejoradas

| | |
|-------|--|
| C.2.2 | <p>El proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante acordará, documentará e implementará procedimientos operativos con el (los) Operador (es) de la Terminal Ferroviaria. Estos incluirán:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Traspaso a la terminal de salida (Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante)<ol style="list-style-type: none">a. Verificación de vehículos/remolques/contenedores a su llegada a la terminal.b. Verificación de integridad: precintos y cerraduras intactos, sin evidencia de manipulación.2. Documentación correcta y firmada<ol style="list-style-type: none">c. Verificaciones previas a la salida (Operador de la Terminal Ferroviaria).d. Almacenamiento seguro y monitorización antes de colocarse en el tren.e. Verificación de integridad: precintos y cerraduras intactos, sin evidencia de manipulación.3. Procedimientos de tránsito ferroviario (Operador de la terminal ferroviaria)<ol style="list-style-type: none">f. Procedimiento establecido para comunicar demoras y desvíos prolongados al Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.g. Opciones de mitigación definidas en caso de incidentes de seguridad, falta / enfermedad del personal del operador del tren, avería del tren, huelgas, accidentes, mal tiempo.h. Verificación de vehículos/remolques/contenedores a su llegada a la terminal.i. Verificación de integridad: precintos y cerraduras intactos, sin evidencia de manipulación.4. Verificaciones a la llegada a la terminal y entrega (Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante)<ol style="list-style-type: none">j. Verificación de vehículos/remolques/contenedores a su llegada a la terminal.k. Verificación de integridad: precintos y cerraduras intactos, sin evidencia de manipulación.l. Documentación correcta y firmada.m. Proceso de prealerta para el próximo destino, definido y en funcionamiento.5. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante tendrá un procedimiento acordado con el Operador de la Terminal Ferroviaria para comunicar emergencias y escalar eventos. Este procedimiento debe estar en funcionamiento las 24 horas, los 7 días de la semana.6. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante garantizará que existen procedimientos de formación adecuados para cubrir las funciones y responsabilidades de la propia operación del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante.7. El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante garantizará que existan procedimientos de formación propios del Operador de la Terminal Ferroviaria y que sean suficientes para cubrir las funciones y responsabilidades de la propia operación del Operador de la Terminal Ferroviaria. |
|-------|--|



10. Opciones mejoradas

| Sección | Transferencia / monitorización ferroviario - Opción mejorada |
|---------|--|
| C | Requisitos obligatorios |
| C.3 | Investigaciones |
| C.3.1 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante deberá tener un acuerdo con el Operador de la Terminal Ferroviaria sobre el nivel mínimo de colaboración e intercambio de información que se requerirá entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP) y el Operador de Terminal Ferroviaria. Esto incluirá, pero no se limitará a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Plazos para que el Operador de la terminal ferroviaria informe al Proveedor de servicios de transporte sobre una carga no localizada o perdida.2. Los detalles conocidos sobre la pérdida y el estado de la investigación serán proporcionados en una primera alerta. (ubicación, modus operandi, estado de las investigaciones y dónde se ha realizado, detalles de la respuesta de los cuerpos de seguridad (LEA).3. Proceso de toma de decisiones mutuas para cerrar el incidente de pérdida de carga como resuelto o no resuelto. <p><i>Nota: Los detalles de este acuerdo deben proporcionarse al Cliente si así lo solicita.</i></p> |
| C.4 | Uso de equipos de monitorización |
| C.4.1 | <p>Cuando sea necesario y se utilicen sistemas de monitorización electrónico del Proveedor de servicios de transporte(LSP)/Solicitante, así como del Operador de la terminal ferroviaria para monitorizar el vehículo, remolque o contenedor del Proveedor de servicios de transporte / Solicitante durante el transporte por ferrocarril o el almacenamiento dentro de la terminal ferroviaria, se debe acordar un procedimiento que cubra las acciones de monitorización y respuesta entre el Proveedor de servicios de transporte / solicitante y el operador de la terminal ferroviaria.</p> <p><i>Nota: Los detalles de este acuerdo deben proporcionarse al Cliente si así lo solicita.</i></p> |



10. Opciones mejoradas

| Sección | Escoltas – Opción mejorada |
|---------|--|
| D | Requisitos obligatorios |
| D1 | Niveles de servicio de la empresa de escoltas |
| D.1.1 | <p>Debe existir un acuerdo formal entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el proveedor de servicio de escoltas. El acuerdo debe incluir referencias a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Una visión general de las necesidades operativas del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. 2. Niveles de servicio de los Proveedores de servicio de escoltas y del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. 3. Una lista de procedimientos o protocolos que se cubrirán en el acuerdo. 4. Información / datos que deben o no ser compartidos. 5. La autorización del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante para llevar a cabo auditorías de las operaciones del proveedor del servicio de escoltas. 6. Comunicaciones permitidas del proveedor de servicio de escoltas con el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, clientes del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y colaboradores de servicios de Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. |
| D1.2 | <p>Se debe utilizar un recurso interno capacitado y reconocido o una empresa de seguridad externa para la escolta de vehículos de transporte por carretera.</p> <p><i>Nota: Cuando se externaliza, este servicio debe ser realizado por una organización profesional con la certificación pertinente de las autoridades locales de seguridad y/o nacionales.</i></p> |
| D1.3 | <p>El servicio de escolta debe estar disponible para el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Los procedimientos deben estar disponibles y documentados, para su implementación y para su uso. Deben incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los vehículos de escolta deben estar: <ol style="list-style-type: none"> a. Con el mantenimiento correcto según normativa y requisitos del fabricante. b. Completamente abastecidos de combustible y haber completado controles detallados antes de ser aprobado para acompañar al vehículo de transporte. c. Deben tener un dispositivo de alarma de emergencia activado por un solo toque y/o por voz instalado en el vehículo. Una alternativa aceptable es un dispositivo portátil con la misma funcionalidad y propósito, en manos del personal de seguridad, vinculado al centro de alarmas y monitorización (AMC). d. Debe estar disponible comunicación de voz en tiempo real con el conductor del vehículo de transporte, la base de operaciones de la empresa de servicios de escolta y el centro de alarma y monitorización (AMC) de terceros (Cuando se instala el equipo de monitorización /seguimiento en los vehículos a escoltar). |



10. Opciones mejoradas

| | |
|----------------|--|
| D1.4 | Debe de estar disponible un servicio de escolta visible y / o encubierto para el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Los vehículos de escolta visibles tendrán distintivos apropiados que indiquen que son vehículos de seguridad privada. Los vehículos de escolta encubiertos no tendrán distintivos visibles. |
| Sección | Escortas – Opción mejorada |
| D | Requisitos obligatorios |
| D2 | Personal de escolta |
| D2.1 | <p>El personal de escolta debe estar profesionalmente capacitado y ser competente. Los requisitos mínimos incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mientras estén de servicio, llevar el uniforme estándar del proveedor de escolta y / o chalecos de alta visibilidad para que se puedan identificar fácilmente como personal de seguridad. 2. Llevar la identificación oficial de la empresa e identificación personal a fin de satisfacer las consultas de los cuerpos de seguridad (LEA) u otras autoridades reguladoras. 3. Haber superado una prueba de trabajo y / o aptitud que garantice su idoneidad para la función prevista y la capacidad de realizar todas las funciones requeridas. 4. Tener registros de formación y de reciclaje en todos los aspectos de la función que desempeñan y que incluya: respuesta de emergencias, protocolos de patrulla de escolta de seguridad, respuesta de alarmas / fallos, comunicación con los cuerpos de seguridad y la dirección. 5. El proceso de contratación requiere una evaluación/ investigación /verificación de antecedentes. |
| D3 | Procedimientos de la empresa de servicio de escoltas |
| D.3.1 | <p>Debe existir un proceso para revisar y realizar cambios oportunos en el acuerdo formal entre el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante y el Proveedor de servicio de escoltas. Esto debería abarcar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cómo implementar pequeñas correcciones operativas a los requisitos comerciales 2. Identificar e implementar cambios importantes en los requisitos comerciales, debido a la necesidad operativa o a eventos y amenazas de riesgo. |



10. Opciones mejoradas

| | |
|-------|--|
| D.3.2 | <p>La tenencia de armas de fuego solo está permitida cuando se cumplan todas las condiciones siguientes y cuando exista una política sólida que cubra estas condiciones y esté disponible y vigente.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Las leyes locales permiten la tenencia de armas de fuego y el recurso de escolta cumple totalmente con todos los requisitos normativos.2. Existen evidencias disponibles que indican que los propietarios de la carga y el Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante están de acuerdo con que los escoltas lleven armas de fuego.3. La empresa de servicios de escolta tiene una evaluación de riesgos que respalda la tenencia de armas de fuego y las condiciones en las que pueden o no usarlas.4. Todo el personal de la empresa de servicio de escolta involucrado en la adquisición, mantenimiento, almacenamiento, capacitación del personal y tenencia de armas de fuego cumple con los requisitos legales y normativas locales. Se proporcionará evidencia al Auditor Autorizado. |
|-------|--|

TAPA Copyright © Do Not Copy



10. Opciones mejoradas

| Sección | Amenaza a los sistemas informáticos y de ciberseguridad: opción mejorada |
|---------|---|
| E | Requisitos obligatorios |
| E.1 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe tener políticas de seguridad para los sistemas informáticos (TI) y amenazas cibernéticas. Estas políticas se pueden documentar por separado o en un documento combinado. Las políticas deben abordar los siguientes puntos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las acciones del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante para identificar y responder a las amenazas. 2. Las políticas y procedimientos implementados para proteger, detectar, probar y responder a eventos de seguridad. 3. Métodos para la recuperación de sistemas informáticos y/o datos. 4. El protocolo de comunicaciones a los clientes para mitigar el impacto en la cadena de suministro dentro de las 24 horas desde el conocimiento del incidente. 5. Cómo se revisan y/o actualizan anualmente las políticas según proceda. |
| E.2 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe contar con un programa de capacitación que proporcione formación sobre concienciación sobre seguridad de la información a los empleados. Esta formación debe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cubrir las funciones y responsabilidades que tienen los usuarios de ordenadores en el mantenimiento de la seguridad y los beneficios asociados. 2. Disponer de un sistema que garantice que los registros de las personas que reciben la formación se mantengan y conserven durante un mínimo de 2 años. |
| E.3 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe contar con una política escrita para garantizar que las medidas de ciberseguridad estén implementadas con subcontratistas y/ o colaboradores, garantizando lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los requisitos de ciberseguridad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante se comunican a los subcontratistas y / o colaboradores y se incluyen en los acuerdos. 2. Cuando los subcontratistas y / o colaboradores no reconozcan o se niegan a adoptar los requisitos de ciberseguridad del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante, se documentarán e implementaran medidas que mitiguen los riesgos para los requisitos de ciberseguridad del Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante y sus clientes. |
| E.4 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante debe tener un plan en vigor para la mitigación de interrupciones de energía que mantenga la energía durante al menos 48 horas para los sistemas informáticos críticos (TI), como una fuente de alimentación o el generador de respaldo.</p> |
| E.5 | <p>Los sistemas de información de Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante deben tener instalada una licencia de software de antivirus y antimalware. El software debe contener las últimas actualizaciones.</p> |
| E.6 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante debe contar con un Plan de recuperación de desastres (DRP) del sistema informático (TI) apropiado para recuperarse de ataques a sistemas comprometidos, incluyendo toda la información, copia de seguridad del software y mecanismos de recuperación necesarios.</p> |



10. Opciones mejoradas

| | |
|-----|---|
| E.7 | Se deben realizar copias de seguridad del sistema informático de información (TI) del Proveedor de servicios de transporte (LSP)/Solicitante. Dichas copias de seguridad deben probarse con regularidad y los datos de la copia de seguridad deben ser encriptados y transferirse a una ubicación secundaria fuera del emplazamiento. |
|-----|---|

| Sección | <i>Amenaza a los sistemas informáticos (TI) y ciberseguridad: opción mejorada</i> |
|---------|---|
| E | <i>Requisitos obligatorios</i> |
| E.8 | <p>El Proveedor de servicios de transporte (LSP) / Solicitante debe implementar una política para todas las cuentas de usuario a fin de gestionar y controlar el acceso a los Sistemas informáticos mediante el uso de identificadores individuales únicos y contraseñas seguras. Deben existir procedimientos establecidos para garantizar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Un programa de auditoría de cumplimiento de contraseñas.2. Asignación de 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, número de identificación o seguir un patrón estándar basado en la información del usuario.4. Las contraseñas se comunicarán a los usuarios de manera segura, y solo después de validar la identidad del usuario.5. Se debe exigir a los usuarios que cambien las contraseñas al iniciar sesión por primera vez.6. Las contraseñas deben cambiarse al menos cada 90 días. |

TAPA Copyright © No Not Copy

Requisitos de seguridad de camiones



| Sección | Dispositivos de alarma del compartimiento de carga: opción mejorada | 1. Requisitos de camiones y remolques de lados duros | 2. Requisitos de camiones y remolques de lados blandos | 3. Furgonetas rígidas / carretillas de carrocería fija | 4. Transporte marítimo de contenedores por carretera |
|---------|--|--|--|--|--|
| F | <i>Requisitos obligatorios</i> | | | | |
| F.1 | El compartimiento de carga está debidamente equipado / protegido para detectar cualquier violación de este a través de las paredes laterales, techo, la parte delantera y trasera. Esta tecnología debe incluir circuito cerrado de alarma o redes integradas. <i>Nota: La detección de movimiento o sensores de luz no pueden sustituir la instalación física de los dispositivos de alarma mencionados anteriormente.</i> | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| F.2 | El dispositivo de monitorización del compartimiento de carga o el sistema de monitorización/telemático del vehículo debe ser capaz de enviar/transmitir cualquier alarma de violación del compartimiento de carga en tiempo real al centro de alarmas y monitorización (AMC). | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| F.3 | Protocolos documentados de respuesta para la alarma de violación del compartimiento de carga, deben estar implementados, actualizados y probados al menos cada seis meses. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |
| F.4 | La formación de los conductores y de los empleados del centro de alarmas y monitorización (AMC) implementada junto con los protocolos de respuesta relacionados. Esta formación debe llevarse a cabo antes de conducir una carga de mercancías de alto valor (HVTT) y, posteriormente, cada dos (2) años. | ✓ | N/A | ✓ | N/A |



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

© TAPA 2023