

## RESULTADOS DEL ESTUDIO

*“Impacto y de situación de los operadores de transporte terrestre de mercancías en relación a la normativa actual en materia de gestión de la seguridad en la cadena de suministro, como paso para obtener el estatus de operador seguro”*

### GUÍA INFORMATIVA

Orden FOM/2219/2008, de 22 de julio de 2008

## ÍNDICE

1. Introducción	3
2. Marco normativo de referencia	4
3. Análisis de la propuesta del parlamento europeo y del consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro	6
4. Normativa de ámbito específico de carácter voluntario	18
4.1. Norma UNE/ISO 28000	
4.2. Estándar de seguridad TAPA-FSR (EEUU)	

## 1. INTRODUCCIÓN

La actividad del transporte es esencial para la vida social y económica de cualquier país. Diariamente se producen movimientos de mercancías entre países del mundo, dentro de la Unión Europea y de nuestras fronteras.

El transporte constituye “la columna vertebral” de cualquier economía. Sin un servicio eficaz y eficiente, el crecimiento económico se paralizaría y estancaría.

Esta actividad, como cualquier otra, está sometida a determinados riesgos delincuenciales (como el robo, el hurto, y desapariciones de todas aquellas propiedades de la empresa o en custodia y transporte por la misma) que llegan a producir importantes pérdidas económicas a las compañías de transportes, y que además, pone en peligro la vida de los transportistas y empleados de las mismas. Prevenir los delitos reviste, por tanto, crucial importancia y es, sin duda, un aporte al progreso y bienestar común.

Cualquier producto debe ser trasladado desde el punto de fabricación hasta el consumidor final, siendo imprescindible para este proceso la utilización de distintos medios de transporte, además de su permanencia en almacenes de origen, tránsito y distribución.

Los últimos años han supuesto un considerable incremento del transporte de mercancías que, no debemos olvidar, hoy por hoy en Europa se realiza mayoritariamente por carretera. Sin embargo, las compañías de transporte están siendo objetivo de la delincuencia común y de la organizada.

En este contexto, la Comisión Europea y los distintos gobiernos nacionales y regionales, se han impuesto como necesidad y prioridad el fomentar las operaciones seguras a través de toda la cadena de suministro.

Por todo ello, la normativa se configura como la base y el punto de partida para comenzar el desarrollo de los trabajos de análisis propuestos en el marco de este proyecto.

En la presente guía se analizan las fuentes normativas en materia de gestión de la seguridad en el sector de transporte de mercancías por carretera y de operadores logísticos, poniendo especial énfasis en el REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro.

## 2. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

### NORMATIVA INTERNACIONAL (CONVENIOS)

- [Convenio de Ginebra -CMR- \(1956\) \(Pdf\)](#)
- [Convenio de Varsovia \(1929\) \(Pdf\)](#)
- [Convenio de Montreal \(1975\) \(Pdf\)](#)
- [Instrumento de Ratificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el Transporte aéreo internacional. Montreal mayo 1999 \(Pdf\)](#)

### NORMATIVA EUROPEA RELATIVA AL REGLAMENTO EUROPEO DE OPERADOR SEGURO

- [Propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro. \(Pdf\)](#)
- [Dictamen CES\\_1580-2006 sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro \(Pdf\)](#)

### NORMATIVA BÁSICA EUROPEA Y ESTATAL EN SEGURIDAD AÉREA

- [Reglamento \(CE\) 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil. \(Pdf\)](#)
- [Reglamento \(CE\) 300\\_2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento \(CE\) 2320\\_2002. \(Pdf\)](#)
- [Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. \(Pdf\)](#)

### NORMATIVA ESTATAL

#### Normativa de ámbito general y de obligado cumplimiento

- [Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada. \(Pdf\)](#)
- [Real Decreto-Ley 2/1999, de 29 de enero, por el que se modifica la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada. \(Pdf\)](#)
- [Real Decreto-Ley 8/2007 de la Jefatura del Estado de 14 de septiembre de 2007 por el que se modifican determinados artículos de la Ley 23/1992 de Seguridad Privada. \(Pdf\)](#)
- [Reglamento seguridad privada RD 2363\\_1994, de 9 de diciembre \(Pdf\)](#)
- [Real Decreto 1123/2001, de 19 de octubre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre. \(Pdf\)](#)
- [Real Decreto 4\\_2008, de 11 de enero por el que se modifican determinados artículos del Reglamento de Seguridad Privada. \(Pdf\)](#)
- [Orden de 7 de julio de 1995 por la que se da cumplimiento a diversos aspectos del Reglamento de Seguridad Privada, sobre personal. \(Pdf\)](#)

### Normativa de ámbito específico y de obligado cumplimiento

- [Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres \(LOTT\). \(Pdf\)](#)
- [Real Decreto 1211\\_1990, de 28 de septiembre \(ROTT\) por el que se aprueba el Reglamento de la LOTT. \(Pdf\)](#)
- [Real Decreto 1225\\_2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la LOTT. \(Pdf\)](#)

### NORMAS DE ÁMBITO ESPECÍFICO DE CARÁCTER VOLUNTARIO

- [Normas UNE: ISO 28000=2007. \(Pdf\)](#)
- [Normas UNE: ISO 28001=2007. \(Pdf\)](#)
- [2009\\_TAPA\\_FSR\\_Final \(Estándar de seguridad TAPA-FSR\) \(Pdf\)](#)
- [Documento REQUISITOS CERTIFICACION TAPA-FSR \(Pdf\)](#)

### 3. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO

La Comisión Europea ha propuesto nuevas normas para proteger mejor el sector del transporte terrestre de mercancías contra los atentados terroristas. Estas normas permitirán a los operadores más rigurosos en materia de seguridad aprovecharse de las ventajas en el ámbito de los controles y mejorar sus relaciones con sus socios comerciales.

Los atentados del 11 de septiembre de 2001 pusieron de manifiesto que el terrorismo constituye una fuerte amenaza para las vidas humanas, y de otra forma, también para la actividad económica. Las posibles medidas de seguridad deben centrarse en tanto en el terrorismo como en los diferentes tipos de delincuencia.

La seguridad de los transportes se ha convertido en una cuestión vital de dimensiones planetarias que afecta a la Unión Europea, ya que su papel de socio comercial se basa en la existencia de un transporte seguro y eficaz, en todos los modos de transporte y en todos los niveles.

Tras la elaboración de normas de seguridad adoptadas en el sector de la aviación (Reglamento (CE) nº 2320/2002) y de la navegación marítima (Reglamento (CE) nº 725/2004; Directiva 2005/65/CE), la Comisión Europea presentó una Propuesta de Reglamento relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro por tierra para completar la normativa vigente en el ámbito de la seguridad en el transporte, de carácter obligatorio para los Estados miembros, y voluntario para las empresas; aunque en la práctica resulta imposible establecer en una sola operación global, las normas y medidas de seguridad son comparables con las adoptada en el sector de la aviación comercial y navegación marítima.

En este sentido, los Estados miembros deberán designar una autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro encargada de coordinar, aplicar y controlar la aplicación de las medidas sobre seguridad de la cadena de suministro.

#### ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO COMUNITARIO Y SEGURIDAD

Además de una mejora en la seguridad de la cadena de suministro, la Propuesta tiene como objetivo el establecimiento de un marco comunitario, sin que peligre el transporte en la UE y las actuales normas de seguridad, que permita enfocar sistemáticamente la seguridad. La pertinencia de un marco comunitario está justificada por la dimensión mundial de la seguridad de la cadena de suministro.

Este marco debe incluir estos requisitos para todos los “bloques” de la cadena de suministro y también normas técnicas específicas. Cada operador en cada eslabón de la cadena será el responsable de la seguridad de sus actividades, y

solamente de esas; las medidas que cada uno de ellos adopte se sumarán para la garantía de la seguridad de toda la cadena completa.

En una cadena de suministro se diferencian cuatro grupos de actividades, teniendo cada una de las mismas sus características de seguridad propias:

- preparación de mercancías para el traslado y su traslado desde el centro de producción;
- transporte de las mercancías;
- expedición de las mercancías;
- depósito, almacenamiento y operaciones en los centros destino.

El proyecto de Reglamento propuesto se refiere a los siguientes modos de transporte de mercancías: navegación interior, transporte por ferrocarril y por carretera.

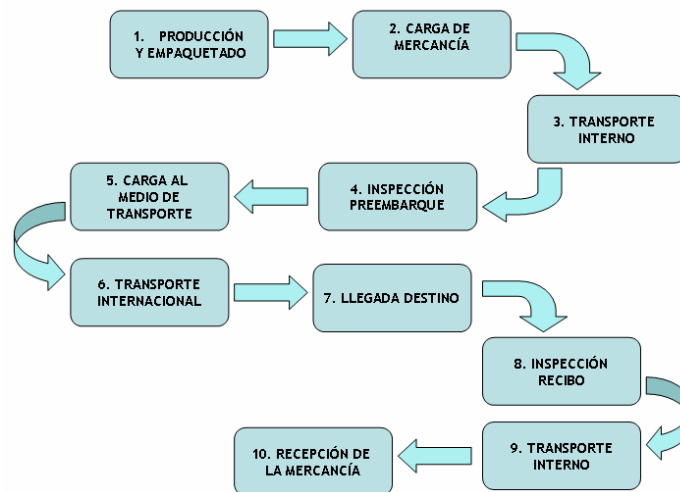
El transporte de mercancías por carretera, consta de una serie muy grande de empresas pequeñas y microempresas, lo que lo hace vulnerable. La organización internacional que centraliza este sector, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), ha elaborado una serie de directrices sobre seguridad destinadas a los directivos, los conductores y los responsables de los pedidos.

En resumen, dichas directrices son las siguientes:

- las normas de seguridad no deben ser tan estrictas que impidan el normal ejercicio de la actividad empresarial;
- las nuevas medidas de seguridad que hayan de adoptarse deben hallarse en relación proporcional con el objetivo para el que se adoptaron, los costes que conllevan y las consecuencias para el tráfico;
- las medidas unilaterales de los Estados no son aceptables;
- las medidas de seguridad deben ser de tal naturaleza que sean comprensibles y aceptables;
- en vista del carácter internacional del transporte las medidas de seguridad que hayan de adoptarse deben aplicarse de manera uniforme, proporcional y sin discriminación, y no deben impedir, o deben obstaculizar lo menos posible, la eficiencia de los flujos de comercio.

## LA CADENA DE SUMINISTRO

La cadena de suministro consta de una serie de operaciones que se inician en el centro de producción y terminan en el punto destino de la entrega de la mercancía. Estas operaciones son independientes, igual que los operadores que las efectúan. Pero todos estos elementos, con flujos de información incluidos, se unen para garantizar un alto nivel de seguridad en la cadena de suministro global.



## OPERADOR SEGURO

En el Proyecto de Reglamento se propone que, mediante la autoridad central competente, los Estados miembros establezcan una norma para que se conceda el reconocimiento del estatuto de “operador seguro” a los operadores de la cadena de suministro siempre que participen en una serie de actividades claramente definidas.

Este estatuto se concede por un periodo de tres años, con la posibilidad de prolongación cuando el “operador seguro” siga cumpliendo unos determinados requisitos mínimos. Una vez que adquiere el estatuto de “operador seguro”, los controles de seguridad a los que debe someterse serán menos estrictos. En el texto que acompaña la Comunicación se exponen una serie de requisitos mínimos de seguridad, que deberán ser elaborados por los propios Estados miembros en una norma para “operadores seguros”.

Para el mantenimiento de la integridad del mercado común, cada Estado miembro deberá de reconocer el estatus concedido por otro Estado miembro cuando el “operador seguro” se disponga a realizar actividades en su territorio. Por otro lado, los Estados miembros podrán limitar a los “operadores seguros” el acceso a instalaciones e infraestructuras. Por otro lado, los operadores que consideren que no requieren altos niveles de seguridad en sus actividades pueden optar por la no participación en el régimen.

Las ventajas de la aplicación del régimen de “operador seguro” para las autoridades y operadores son las siguientes:

- La utilización de recursos públicos.
- La coordinación en Europa de esfuerzos en seguridad.
- La interconectividad con la protección en el transporte marítimo y el transporte aéreo.
- Reconocimiento del operador en todo el territorio de la UE.
- Integración de la cadena de suministro a escala mundial.
- Resultados empresariales en materia de seguridad.
- Eficacia de las empresas.

Pero también se adoptarán normas en cada uno de los Estados miembros que permitan retirar este estatus si el operador incumple de forma grave o recurrente las condiciones en las que se le concedió el estatus.

#### GASTOS Y AYUDAS

Con respecto a los gastos relacionados con la elaboración y control de la aplicación de la normativa, serán las autoridades de los Estados miembros quienes los asumirán.

Por otro lado, la UE facilitará recursos para prestar todo tipo de ayuda a países fuera de la UE con el fin de que se hallen en condiciones de alcanzar el mismo nivel de seguridad que los países de la Unión. En razón del carácter internacional del transporte de mercancías que se efectúa por medios de transporte terrestres, esto es muy importante.

A cargo de los operadores que adopten las normas de seguridad irán los gastos de inversión y los gastos corrientes relativos a la seguridad (gastos de personal, de seguros o de información). En este sentido, cuando un empresario ha alcanzado el estatuto de “operador seguro” deberá, en consecuencia, pagar primas de seguros más bajas.

#### OBJETIVOS DE LA PROPUESTA: (se citan textualmente<sup>1</sup>)

- aumentar el nivel de seguridad en toda la cadena de suministro sin obstaculizar el flujo comercial.
- establecer un marco común para un enfoque europeo sistemático que no ponga en entredicho el mercado común del transporte ni las medidas de seguridad vigentes.
- evitar los procedimientos y las cargas administrativas innecesarias a escala europea y nacional.

---

<sup>1</sup> Propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro

## MEDIDAS PROPUESTAS POR LA COMISIÓN

- un régimen obligatorio que impone a los Estados miembros crear una marca de calidad en materia de seguridad; esta marca de «operador seguro» puede concederse a los operadores que cumplan unos niveles mínimos de seguridad europeos, y permite el reconocimiento mutuo de la etiqueta en el mercado interior;
- un régimen voluntario por el que los operadores de la cadena de suministro mejoran sus resultados en materia de seguridad, a cambio de incentivos;
- la responsabilidad de los resultados en materia de seguridad recae en los operadores;
- los «operadores seguros» tienen la posibilidad de acogerse a facilidades en los controles de seguridad, otorgándoles una ventaja comercial y competitiva;
- la posibilidad de una actualización periódica y el refuerzo de los requisitos de seguridad, con arreglo al procedimiento de comitología, en el que la Comisión estará asistida por un comité compuesto por representantes de los Estados miembros.

## ANÁLISIS DEL REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO {SEC(2006)251}

El texto de la Comisión comienza su exposición de motivos refiriéndose, desde el primer momento a la amenaza del terrorismo.

*1.1. El terrorismo es una de las mayores amenazas para la democracia y la libertad. El riesgo de un atentado terrorista en el transporte de mercancías sigue siendo elevado. Los daños que podría suponer para las vidas humanas y la actividad económica son inimaginables e incalculables.*

Sin embargo, y aunque el terrorismo es un aspecto que sin duda preocupa a los Operadores de Transporte por carretera, el mismo se ve relativizado si se tiene en cuenta la experiencia histórica en este sentido, y la escasa presencia de actos de terrorismo en este modo de transporte.

El concepto “Seguridad”, puede aludir a realidades bien diferentes que conviene distinguir.

Es clara la diferenciación que existe, por ejemplo, en el ámbito del transporte aéreo, entre “SAFETY”, que se refiere a la llamada seguridad operacional o técnica, que pretende prevenir los fallos de la aeronave, los fallos humanos de la tripulación o los fallos de los equipos de control de navegación; y “SECURITY” que se aplica a la seguridad y al orden público en el recinto aeroportuario y en las aeronaves, incidiendo principalmente en los pasajeros, la carga transportada y, todos los operadores que se desenvuelven en dichos ámbitos.

Quizá, en el ámbito del transporte por carretera, la diferenciación más significativa puede ser la existente entre “Seguridad vial” y “Seguridad” entendida como security.

Posteriormente, en su punto 2.4., el texto de la Comisión declara tres objetivos principales:

*Los objetivos de la propuesta son los siguientes:*

- *aumentar el nivel de seguridad en toda la cadena de suministro sin obstaculizar el flujo comercial;*
- *establecer un marco común para un enfoque europeo sistemático que no ponga en entredicho el mercado común del transporte ni las medidas de seguridad vigentes;*
- *evitar los procedimientos y las cargas administrativas innecesarias a escala europea y nacional.*

Estos objetivos ponen de manifiesto, precisamente, tres de los más graves riesgos que se pueden desprender del Reglamento:

- 1.- Que el Reglamento, efectivamente, pueda llegar a convertirse en un obstáculo para el flujo comercial
- 2.- Que no se consiga establecer un marco común para los diversos Estados Europeos, de tal manera que se pueda alterar el principio de igualdad de concurrencia en el mercado. Si los Estados miembros son los encargados de establecer las normas mínimas de seguridad que los operadores deben cumplir para ser considerados como “operadores seguros”, no existe garantía alguna de que esto lleve a cabo de manera similar en los diferentes Estados, pudiendo convertirse en un elemento de distorsión de la igualdad en el ámbito de la competencia. Por esa razón es importante que el estatuto de “operador seguro” se obtenga con los mismos criterios de evaluación en todos los Estados miembros.
- 3.- Qué, en efecto, el Reglamento suponga cargas administrativas adicionales, e incluso innecesarias para las empresas operadoras de transporte.

*2.5. La medida propuesta por la Comisión:*

- *establece un régimen obligatorio que impone a los Estados miembros la obligación de crear una marca de calidad en materia de seguridad («operador seguro») que podrá concederse a los operadores de la cadena de suministro que cumplan unos niveles mínimos de seguridad definidos a escala europea y permita el reconocimiento mutuo en el mercado interior*

El DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo<sup>2</sup> a este respecto señala ciertas dudas:

- 4.8. Para lograr la igualdad de condiciones en la UE, desde la perspectiva del Comité es importante que el estatuto de “operador

<sup>2</sup> DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la “Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro” COM(2006) 79 final - 2006/0025 (COD)

seguro" en todos los Estados miembros se obtenga con los mismos criterios de evaluación. [...] Las garantías que ofrece la Comisión en su propuesta sobre cómo puede lograrse la igualdad de condiciones son aún insatisfactorias.

Por otra parte, las repercusiones sobre el mercado pueden ser muy notables. El Comité Económico y Social señala:

5.16. Queda pendiente el análisis de la situación de un mercado del transporte en el que presten sus servicios simultáneamente "operadores seguros" y operadores que no pertenezcan a esa categoría, lo que podría conducir a la creación de un grupo de operadores que ofrezca servicios seguros pero más caros y un segundo grupo que, al no asumir los costes resultantes de un aumento de las normas de seguridad, pueda ofrecer servicios más baratos.

Para los operadores de la cadena de suministro, el régimen de Operador Seguro es voluntario (punto 2.5.).

*... permite a los «operadores seguros» acogerse a facilidades en los controles de seguridad y destacar frente a sus competidores en materia de seguridad, lo que les puede suponer ventajas comerciales y competitivas (punto 2.5.)*

Inicialmente se propone un estándar de máxima calidad en seguridad para el transporte por carretera similar al existente en modos de transporte aéreo y marítimo: *el transporte aéreo con sus aeropuertos y el transporte marítimo con sus puertos marítimos (Punto 3.1.).*

No obstante, el propio documento señala en los puntos siguientes las diferencias entre los diferentes modos de transporte.

*3.2. Sin embargo, la comparación del transporte marítimo y aéreo con la cadena de suministro en su conjunto pone de manifiesto diferencias fundamentales. Los mercados del transporte marítimo y aéreo se caracterizan por un número limitado de operadores que, además, ejercen su actividad en sectores geográficos limitados y en zonas bien definidas que resulta fácil controlar. Estos sectores están acostumbrados a tener que adoptar medidas de seguridad.*

*3.3. En el transporte terrestre, la cadena de suministro en su conjunto presenta características muy distintas. Más de medio millón de empresas ejerce su actividad en el sector del transporte y en los servicios auxiliares, desde grandes multinacionales a empresas de servicios diminutas con una infinita variedad de estructuras y culturas empresariales. Estas empresas están presentes en toda la Comunidad. En su mayoría no disponen, de momento, de ningún dispositivo de gestión de la seguridad y su nivel de seguridad apenas ha empezado a desarrollarse.*

Así se ponen de manifiesto dos aspectos importantes, que vendrían a dificultar la adopción de esos estándares en el ámbito del transporte terrestre: en primer lugar, su atomización respecto a otros modos de transporte, con un tejido empresarial compuesto en su mayoría por pymes y trabajadores autónomos; y en segundo lugar, la trayectoria de los modos de transporte aéreo y marítimo, que tradicionalmente han invertido numerosos recursos en el factor seguridad (entendido como “safety” + “security”), el cual forma parte indisoluble de su cultura empresarial y de su cultura como modo de transporte. Por el contrario, el sector terrestre tiene por el momento una menor experiencia y cultura en ese sentido.

Pero además de los señalados, los problemas que se ponen de manifiesto en el transporte por carretera en relación a otros modos de transporte son de diversa índole. Entre otros se pueden destacar los siguientes:

- En las infraestructuras: Concentración (transporte aéreo, marítimo), frente a extensión y dispersión (transporte terrestre).
- En cuanto al tamaño de la flota: limitada y homogénea (transporte aéreo, marítimo) frente a extensa y heterogénea (transporte terrestre).
- En cuanto a la trayectoria de los vehículos: rutas determinadas, limitadas y previsibles (transporte aéreo, marítimo) frente a extensión reticular con casi ilimitadas posibilidades, y en mayor medida imprevisibles (transporte terrestre)
- En la información en ruta de la nave o vehículo: Continua y precisa (transporte aéreo, marítimo) frente a, por lo general, discontinua y con menor precisión (transporte terrestre).
- En la potencial accesibilidad de terceros a las naves y vehículos: Dificultad alta (transporte aéreo, marítimo), frente a dificultad baja (transporte terrestre); lo que llegado el caso se traduce en una vulnerabilidad media-baja (transporte aéreo, marítimo) frente a alta (transporte terrestre).
- En cuanto al nivel de cualificación y la formación exigible a los responsables de la nave o vehículo: Muy alta (transporte aéreo, marítimo) frente a relativamente baja (transporte terrestre).
- En cuanto al número de personas implicadas en el mantenimiento de la seguridad en ruta: varias personas (transporte aéreo, marítimo) por lo general, una persona (transporte terrestre)

Todos estos factores inciden sobre la mayor facilidad de control en el caso del transporte aéreo y marítimo, y la relativa mayor dificultad de los modos terrestres. Y derivado de ello, sobre el mayor coste necesario para la implementación de medidas en este último caso.

La Comisión es consciente de ello cuando en el punto 3.4., advierte:

*... La adopción de nuevas medidas de seguridad demasiado normativas para todos los operadores supondría un derrumbe de la cadena de suministro. Con todo, un número creciente de empresas establece sus propias normas de gestión de la seguridad, no sólo para proteger sus propias operaciones y marca, sino también como un modo de seleccionar a sus socios en la cadena de suministro.*

La propia comisión advierte en el reglamento de la necesidad de proporcionalidad en el coste.

Por su parte, y en esa misma dirección, el Comité Económico y Social Europeo<sup>3</sup> señala en su documento:

Sin embargo, con vistas a la Estrategia de Lisboa, las normas propuestas deben ser eficaces y eficientes y no llevar a cargas administrativas más fuertes y a distorsiones de la competencia en las modalidades de transporte y entre ellas. El Comité tiene serias dudas de que con la presente propuesta se logre este objetivo. El conjunto parece excesivamente burocrático. Además, el Comité no puede sustraerse a la impresión de que las cargas que implica la aplicación de las normas propuestas se repercutirán en los empresarios y trabajadores de los sectores afectados.

*Punto 4.9. ... es preciso reconocer que las cargas administrativas asociadas a la introducción del Reglamento afectan a los empresarios y trabajadores del sector empresarial en cuestión.*

4.10. Además, en la propuesta se hace caso omiso del impacto que las normas propuestas tienen con respecto al certificado de calidad “empresa segura” para los empresarios y trabajadores en el sector del transporte terrestre. Los trabajadores deberán seguir una formación que les enseñe a actuar en situaciones diversas, mientras que las empresas tendrán que adoptar toda clase de normas de seguridad de alto coste, y es dudoso que puedan repercutir estos costes en el responsable del pedido o en el cliente.

Y por otra parte pone de manifiesto un aspecto esencial: no tiene sentido incrementar la seguridad del operador, si simultáneamente no se incrementa la seguridad de la infraestructura.

En este sentido, el Dictamen CES\_1580-2006 del Comité Económico y Social Europeo, señala:

Punto 4.6. En particular, el Comité considera que los riesgos relacionados con las infraestructuras materiales y que las autoridades y los Estados miembros deben proteger se han subestimado en demasía. En

<sup>3</sup> DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la "Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro" COM(2006) 79 final - 2006/0025 (COD)

opinión del Comité, no tiene ningún sentido realizar inversiones en la seguridad de los distintos eslabones de la cadena de suministro si al mismo tiempo las autoridades no invierten en la infraestructura material con vistas a obtener un nivel alto de seguridad.

Por esas razones, la Comisión concluye que es más adecuado establecer unos requisitos mínimos en seguridad más flexible, que se pueda modular en función de diferentes parámetros, como la evaluación coyuntural de los riesgos o los avances tecnológicos.

*3.5. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, en la práctica resulta imposible establecer, mediante una sola operación global, normas y medidas de seguridad de la cadena de suministro para el transporte terrestre comparables con las normas de protección que se han adoptado para el transporte aéreo y marítimo. En cambio, es más realista establecer un marco de requisitos mínimos de seguridad, que pueda ir evolucionando en función de los avances tecnológicos y de la evolución de los riesgos, para garantizar niveles de seguridad satisfactorios en un entorno operativo.*

Al elegir entre Normas de seguridad para sectores específicos o para toda la cadena de suministro, la comisión se decanta por esta última opción (Puntos 3.8. a 3.13.)

Al elegir si uno de los operadores implicados debería ser responsable de la seguridad de toda la cadena de suministro o si cada operador debería ser responsable de la seguridad de la parte que le corresponde, la comisión se decanta por esta última opción (Puntos 3.14. a 3.19.), concluyendo que:

*... Estas realidades del mercado apuntan a una sola conclusión práctica: cada operador, en cada eslabón de la cadena, es responsable de la seguridad de sus propias actividades, y sólo de esas. Las medidas de seguridad adoptadas por cada uno de ellos se suman para garantizar la seguridad de toda la cadena.*

En los puntos 3.20 a 3.27, el reglamento se dedica a definir el concepto de “operador seguro” que mediante: *El establecimiento en los Estados miembros de un régimen por el que se conceda el estatus de «operador seguro» permitiría a los operadores que intervienen en la cadena de suministro demostrar que cumplen los requisitos mínimos de seguridad (Punto 3.24.)*

Se trata de un régimen voluntario para los operadores (punto 3.25.), de aceptado reconocimiento por todos los Estados miembros de la UE (punto 3.26. y 3.27.)

En su punto 3.28., el reglamento se dedica a la exposición de las potenciales ventajas que se desprenderían de la obtención del estatus de “operador seguro”

Se enumeran diferentes ventajas orientadas de forma general al incremento de la seguridad en el ámbito europeo. También se enumeran algunas ventajas concretas que beneficiarían a los operadores que hayan obtenido el estatus de “operador seguro”

Dichas ventajas se agrupan en torno a dos direcciones:

- en primer lugar, la simplificación de los trámites (especialmente aduaneros), la menor incidencia de inspecciones, que supuestamente se traducirían en mayor rapidez de las operaciones.

*Las autoridades responsables en materia de seguridad podrán concentrar los recursos de que disponen para controlar a los operadores que no participen en el régimen, sin por ello perder su derecho a controlar a los «operadores seguros» cuando la situación lo justifique. (Punto 3.28.1)*

*... Esos operadores deberían acogerse a un trato preferente, que autorice por ejemplo el «tratamiento acelerado». (Punto 3.28.3)*

*El régimen de «operador seguro» permite a las autoridades responsables de la seguridad centrar sus medios de control en los operadores que no estén dispuestos a cumplir los requisitos mínimos de seguridad (Exposición de motivos. Reglamento pág. 22)*

*Los Estados miembros deben conceder a los «operadores seguros» facilidades en los controles de seguridad, simplificar dichos controles en las fronteras exteriores y permitir, si es posible, un «tratamiento acelerado»... (Exposición de motivos. Reglamento pág. 22)*

*Ventajas del estatus de «operador seguro»*

*1. Los Estados miembros autorizarán a los «operadores seguros» a acogerse a facilidades y procedimientos simplificados respecto de las medidas de control de la seguridad («tratamiento acelerado»).*

*2. Las facilidades y procedimientos simplificados incluyen la posibilidad de que los «operadores seguros» transporten sus cargas según procedimientos distintos de las aplicadas a los operadores que no se consideren seguros. Incluirán controles de seguridad menos estrictos. (Artículo 6. Reglamento)*

- en segundo lugar, la mejora de la imagen del operador que se desprendería de la obtención de su estatus de “operador seguro”, y de su identificación (y valoración) por parte de sus clientes.

*El «operador seguro» puede demostrar a sus clientes y a sus socios en la cadena de suministro que está en condiciones de preservar la cadena contra fallos de seguridad. Resultará más fácil identificar a los socios comerciales responsables y conscientes ante los problemas de seguridad, y optar por ellos en detrimento de los que no se preocupen por la cuestión (Punto 3.28.6)*

Ambos puntos tienen elementos susceptibles de controversia.

En cuanto al primero, el Dictamen CES\_1580-2006 del Comité Económico y Social Europeo, advierte, (en varias ocasiones), sus dudas respecto a sus beneficios reales:

1.9. En razón del impacto que tendrán las medidas propuestas en los distintos sectores de transporte, en opinión del Comité hubiera sido más convincente que en la propuesta de la Comisión se hubieran expuesto con mucha más firmeza las ventajas que entrañan las medidas para los operadores. El Comité expresa sus dudas acerca de si realmente estas medidas producen beneficios, toda vez que en el transporte internacional ya no se llevan a cabo controles fronterizos sistemáticos.

4.11. En opinión del Comité, la propuesta de la Comisión es demasiado poco concreta acerca de las ventajas que pueden lograrse con la adquisición del estatuto de “operador seguro”. Esto se aplica tanto a la manera en que estas ventajas se podrían materializar como a su alcance.

4.13. Además, la Comisión estima que, una vez que una empresa ha adquirido el estatuto de “empresa segura”, probablemente se reducirán los controles de carga en puertos y puestos fronterizos. En la propuesta de la Comisión no se mencionan garantías de que esto ocurra así realmente ni acuerdos al respecto. El Comité estima que, en vista de los esfuerzos esperados de los operadores y las distintas empresas, se deben ofrecer a los participantes seguridades sobre las ventajas esperadas, especialmente en la medida en que, en lo que respecta al tiempo de parada en las fronteras, no existen ventajas debido al hecho de que ya no hay controles sistemáticos en las fronteras interiores.

5.13. El Comité no está convencido de las ventajas para los “operadores seguros” esbozadas por la Comisión en el artículo 6 del proyecto de Reglamento. Los Estados miembros autorizarán a los “operadores seguros” a acogerse a facilidades y procedimientos simplificados respecto de las medidas de control de la seguridad (el denominado “tratamiento acelerado”). En opinión de la Comisión, esto implica que en este caso se puede hablar de controles de seguridad menos estrictos. El Comité opina que la formulación es vaga y poco concreta, por lo que plantea serias dudas sobre su viabilidad práctica.

En cuanto al segundo punto, los operadores consultados han señalado que al menos en la actualidad, los referentes en seguridad utilizados por sus mercados son las normas TAPA y la norma UNE-ISO 28.000.

## 4. NORMAS DE ÁMBITO ESPECÍFICO DE CARÁCTER VOLUNTARIO

### - 4.1. NORMA UNE/ISO 28000

### - 4.2. ESTÁNDAR DE SEGURIDAD TAPA-FSR (EEUU)

#### 4.1. NORMA UNE/ISO 28000

##### LAS NORMAS ISO

En la actualidad, a nivel mundial las normas ISO son requeridas debido a que garantizan la calidad de un producto mediante la implementación de controles exhaustivos, asegurándose de que todos los procesos que han intervenido en su fabricación operan dentro de las características pre-establecidas y reguladas por la asociación. La normalización es el punto de partida en la estrategia de la calidad, así como para la posterior certificación de la empresa.

Estas normas requieren de sistemas documentados que permiten controlar los procesos que se utilizan para desarrollar y fabricar los productos. Estos sistemas se fundamentan en la idea de que hay ciertos elementos que todo sistema de calidad debe tener bajo control, con el fin de garantizar que los productos y/o servicios se fabriquen en forma consistente y a tiempo; es decir, de manera eficaz y eficiente.

Las normas ISO fueron escritas con el espíritu de que la calidad de un producto no nace de un proceso productivo y de soportes que operan adecuadamente y no de controles eficientes. De esta forma, ISO es una norma que se aplica a la empresa y no a los productos de la misma. Su implementación asegura al cliente que la calidad del producto que está comprando se va a mantener en el tiempo previsto en óptimas condiciones.

##### LA NORMA ISO 28000

La norma internacional UNE/ISO 28000 es una **norma de gestión de la cadena de suministro**, que tiene el objetivo de mejorar la logística y minimiza los errores que se puedan dar en suministros como los llevados a cabo bajo el modelo “Just-in-time”.

ISO 28000 es un estándar internacional de gestión de seguridad en la cadena de distribución. Esta normativa ofrece a las organizaciones, que trabajan dentro o tienen relación con la industria de la logística, un marco que identifica aspectos críticos a la garantía de la seguridad de la cadena de distribución.

Estos aspectos incluyen:

- financiación;
- fabricación;
- gestión de información;
- instalaciones: empaquetado, almacenamiento;
- transferencia de mercancías entre los modos de transporte y localizaciones.

De forma resumida, sus **objetivos** son:

- Reducción de la vulnerabilidad -> aumento de la seguridad.
- Maximización de la movilidad y productividad de mercancías.

Esta *norma de sistemas de gestión para la seguridad de la cadena de suministro* esboza los requisitos para que una organización pueda:

- Establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión de seguridad.
  - Estos aspectos incluyen, pero no están limitados a, la financiación, fabricación, gestión de la información y las instalaciones para el embalaje, el almacenamiento y la transferencia de mercancías entre los modos de transporte y lugares.
- La norma puede ser utilizada por una amplia gama de organizaciones pequeñas o grandes, en la industria manufacturera, de servicios, el almacenamiento y el transporte en cualquiera de las fases de la producción o la cadena de suministro.

La implantación de la norma para los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro (aprobada el 16 de abril de 2008), implica un mejor conocimiento de los riesgos y amenazas a los que están expuestas las organizaciones, y ayuda a la implantación de medidas concretas para la correcta gestión y aceptación de los riesgos.

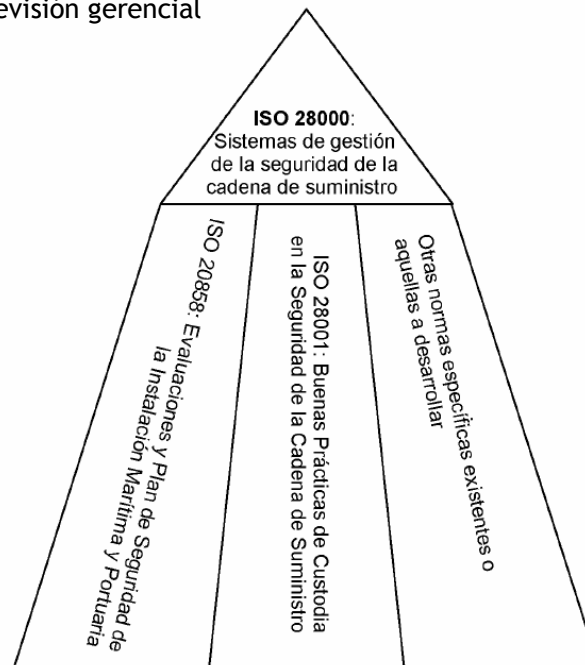
El incremento del nivel de seguridad en este entorno, en base a los riesgos analizados y definidos por cada organización, hace que se deban llevar a cabo una serie de medidas correctivas concretas, eficaces y económicas para mantener la continuidad de cada negocio en caso de crisis.

Además la correcta implantación del sistema, permite desde la mejora continua, detectar e implementar las medidas preventivas necesarias para evitar que cualquier fallo dentro del sistema conlleve un peligro para el mantenimiento de la seguridad en todo el proceso de la cadena de suministro.

#### ELEMENTOS PRINCIPALES DEL SISTEMA DE GESTIÓN ISO 28000

- Política y Estrategia
- Evaluación del riesgo a la seguridad y Planificación
- Implementación y Operación
- Verificación y acciones correctivas

- Revisión gerencial



Fuente: AENOR. Ilustración obtenida de “Norma Española: Especificación para los sistemas de gestión de la seguridad en la cadena de suministro”

## ANTECEDENTES

La norma ISO 28000:2007 es una especificación del sistema de gestión que ha sido desarrollada específicamente para compañías y organizaciones logísticas que gestionen operaciones de cadena de suministro. Esta especificación fue publicada por “The International Standards Organisation (ISO)” en Septiembre de 2007.

Surgió a raíz de la incertidumbre mundial generada tras los atentados terroristas de los últimos años. Como consecuencia de ellos, la seguridad ha pasado a convertirse en una preocupación del más alto nivel.

Esta norma proporciona requisitos y sirve de guía a las organizaciones en las cadenas de suministro internacionales para desarrollar e implementar procesos de seguridad en toda ella.

ISO 28000:2007 está dirigida a empresas y organizaciones de todo tamaño y tipo que esté involucrada en compra, fabricación, servicio, almacenamiento, transporte y procesos de ventas, que deseen implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad para la cadena de suministro.

Esta norma internacional persigue garantizar la seguridad para la cadena de suministro desde un punto el punto de vista del análisis de riesgo. De esta forma se conocerán los puntos de control importantes para el mantenimiento

del negocio y se determinarán las acciones contra los posibles riesgos y amenazas.

### SERIES ISO 28000

Las series ISO 28000 proporcionan una solución global a este problema global. Con un sistema de gestión internacional reconocido, los actores de la cadena de suministro pueden asegurar la seguridad de la carga y las personas, mientras que facilita el comercio internacional.

Las series incluyen previsiones para:

- Establecer, implementar, mantener y mejorar el sistema de gestión de seguridad.
- Asegurar conformidad con la política de gestión de seguridad.
- Demostrar tal conformidad.
- Búsqueda de certificación / registro de conformidad por una organización tercera acreditada.
- Hacer una autodeterminación y autodeclaración de conformidad.

Varios estándares han sido publicados recientemente:

- ISO 28000:2007 - Especificaciones para sistemas de gestión de seguridad para la cadena de suministro
- ISO 28001:2007 - Buenas prácticas para implementar la seguridad de la cadena de suministro - Evaluación y planes - Requisitos y guía.

En ésta se definen los diferentes aspectos a tener en cuenta, haciendo especial hincapié en los pasos a dar para la correcta revisión y evaluación de la seguridad:

- Establecimiento del alcance
- Evaluación de la seguridad
  - Seguridad relacionada con el personal
  - Seguridad de la información (acceso a la información, integridad de la información, etc.)
  - Seguridad de los bienes
  - Seguridad en el transporte
  - Seguridad de las unidades de carga (contenedores, bodegas, etc.)
  - Conformidad legal y otros requisitos reglamentarios (especialmente importante teniendo en cuenta las diferentes legislaciones internacionales).
- Evaluación de posibles escenarios de incidentes de seguridad
  - Incidencias causadas por factores ambientales
  - Incidencias causadas por elementos externos a la organización (proveedores de equipos o servicios, etc.)
  - Intrusión y/o toma de control de un activo o transporte dentro de la cadena de suministro.
  - Intrusión y/o toma de control en los sistemas de información de la cadena de suministro.

- Utilización indebida de la cadena de suministro para contrabando, tráfico de armas, drogas, etc.
  - Integridad de las mercancías ante sabotaje, robo, etc.
  - Uso no autorizado de la cadena de suministro con el fin de facilitar incidentes de seguridad.
  - Desarrollo del Plan de Seguridad, documentación y comunicación.
  - Implantación del Plan de seguridad.
  - Gestión de incidencias de seguridad
  - Medición y evaluación.
  - Mejora continua.
- ISO 28003:2007 - Requisitos para organismos que proporcionen auditoría y certificación de sistemas de gestión de seguridad de la cadena de suministro
  - ISO 28004:2007 - Guía para la implementación de la ISO 28000

### BENEFICIOS DE LA CERTIFICACIÓN ISO 28000

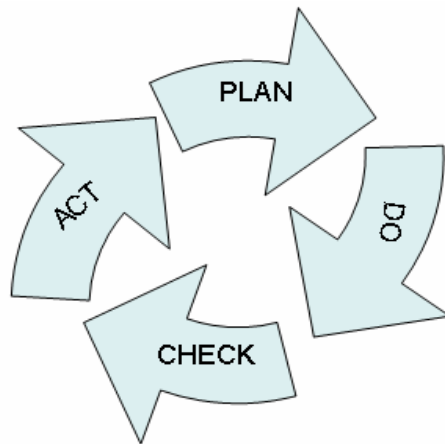
La mayoría de las organizaciones confían en cierta manera en la cadena de suministro para asegurar la continuidad del negocio y son vulnerables si el abastecimiento es interrumpido. Para prevenir esto y gestionar los riesgos de seguridad, ISO ha publicado ISO 28000:2007.

- Puede ayudar a todos los sectores de la industria a evaluar los riesgos en seguridad e implementar controles y planes de mitigación para gestionar las potenciales amenazas en seguridad e impactos en la cadena de suministro; de la misma manera se gestionan otros principios de negocios fundamentales como la calidad, seguridad y la satisfacción del cliente.
- Es un sistema de gestión basado en “planear-hacer-revisar-actuar” (PLAN-DO-CHECK-ACT) que ha sido modelado a partir de la ISO 14001.
- Puede demostrar a las autoridades aduaneras la capacidad de la organización en la gestión de temas de seguridad dentro de la cadena de suministro.
- Garantiza que se llevan a cabo operaciones para el control de los riesgos y la implantación de medidas que los mitiguen.
- Certifica por una tercera parte, que el sistema de gestión de la seguridad de la cadena de suministro de la organización se lleva bajo los estándares internacionales establecidos en la norma ISO 28000.
- Aporta un valor añadido para la organización en sus operaciones comerciales.

- La ventaja de poder comunicar a clientes, autoridades e inversores la implantación del sistema de gestión de la seguridad y utilizarlo como herramienta competitiva y diferencial.

### METODOLOGÍA PLAN-DO-CHECK-ACT (PDCA)

El sistema de gestión de la seguridad de la cadena de suministro se basa en una metodología “PLAN-DO-CHECK-ACT” (proceso metodológico básico para realizar las actividades de mejora y mantener lo que sea mejorado). Sin embargo cabe destacar que el enfoque utilizado ya no es el basado en procesos del sistema de gestión (al estilo de la ISO 9001:2000), sino que - como viene sucediendo con otras normas de los últimos años - se trata de un enfoque basado en la evaluación del riesgo.



**PLAN** - Planificar  
**DO** - Hacer  
**CHECK** - Verificar: revisión sistema de gestión  
**ACT** - Actuar: mantenimiento y mejora del sistema de gestión

- **PLAN:** establecimiento de la política de seguridad, objetivos de la organización, así como procesos y procedimientos para administrar riesgos mejoras para la seguridad de la cadena de suministro; entrega también de políticas y objetivos de la organización.
- **DO:** forma de operación e implementación de la política, controles, procesos y procedimientos.
- **CHECK:** análisis y medida, donde sea aplicable, de los procesos ejecutados relacionados con la política de seguridad; evaluación de objetivos; informe de los resultados a la dirección de la organización para revisión.
- **ACT:** realización de acciones preventivas y correctivas, basadas en auditorias internas, y revisión del sistema o de cualquier información relevante para permitir una mejora continua.

De esta evaluación se obtendrá la información necesaria para:

- Establecer los objetivos y las metas para la gestión de la seguridad.
- Establecer los programas de gestión de la seguridad.

- La determinación de los requisitos para el diseño, la especificación y la implantación.
- La identificación de los recursos necesarios.
- La identificación de las necesidades de formación y las habilidades.
- El desarrollo de los controles operacionales.
- El marco de trabajo para la gestión de los riesgos globales de la organización.

Todo ello alineado con la política de seguridad de la organización y asegurando que las medidas adoptadas sean coherentes con la magnitud de sus operaciones.

### DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DE LA NORMA EN UNA ORGANIZACIÓN

Algunos de los elementos fundamentales y básicos que se deben tener en cuenta para el desarrollo e implantación de la Norma son:

#### **Requisitos generales:**

La organización debe establecer, documentar, implementar, mantener y mejorar de manera continua un sistema de seguridad eficaz, que sea capaz de identificar amenazas, evaluar riesgos y controlar y mitigar consecuencias.

#### **Política de gestión de seguridad:**

La organización deberá definirla acorde con los objetivos y las metas perseguidos en cuanto a la gestión de la seguridad de la cadena de suministros; también deberá definir programas de gestión que garanticen el alcance y consecución de los objetivos y metas relacionados con la seguridad.

#### **Evaluación y planificación de los riesgos de la seguridad:**

Es necesario desarrollar por parte de la organización una evaluación de riesgos con un método seguro y fiable que determine las amenazas a la seguridad, que identifique el impacto y que defina e implante las medidas de control para garantizar la seguridad. El método de control utilizado para este análisis deberá ser apropiado a la naturaleza y escala de las operaciones.

Además se deben establecer, implementar y mantener procedimientos en los que se determine la forma de identificación y acceso a todos los requisitos legales aplicables relacionados con las amenazas y riesgos detectados en el análisis anterior.

#### **Implementación y operación:**

Se debe de establecer una estructura en la que se definan las funciones, responsabilidades y autoridad coherentes con la política, objetivos,

metas y programas de gestión planteados en torno a la seguridad de la cadena de suministro.

Además, la organización deberá garantizar que las personas implicadas en cualquier proceso que afecte a la seguridad de la cadena de suministro se encuentren debidamente formadas y sean competentes para el desarrollo de sus actividades. Para ello es importante que los miembros del proceso tomen conciencia de la importancia de la seguridad y del cumplimiento de la normativa, procedimientos y requisitos legales establecidos.

#### **Verificación y acciones correctivas:**

Establecimiento de procedimientos que determinen el correcto cumplimiento y seguimiento de su sistema de gestión, para que con una frecuencia determinada se evalúe si el sistema sigue cumpliendo con los requisitos necesarios de garantía de la seguridad.

### APLICACIÓN DE LA NORMA UNE/ISO 28000 EN EL ENTORNO DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

Es evidente la preocupación que hoy en día se tiene por aportar mayor seguridad al sector del transporte. Los primeros pasos y mejoras más visibles se han mostrado en los sectores aéreo y portuario, que además de tener un apoyo legislativo, han aumentado los recursos para ofrecer una mayor protección, tanto a pasajeros como a mercancías. Por ejemplo, el puerto de Houston ha sido uno de los primeros en certificarse bajo el estándar ISO 28000.

La gestión de la seguridad y la protección de estos entornos es el objetivo común de todos los actores que intervienen en la cadena de suministro, pero habría que definir las características concretas de las empresas de transporte por carretera que difieren de las del ámbito portuario y aeroportuario.

La diferencia fundamental, a priori, es que en el transporte marítimo y aéreo el número de operadores se considera limitado, con unas rutas fijas definidas geográficamente, lo que facilita su control y que tradicionalmente se han visto obligados a cumplir con medidas y requisitos de seguridad impuestas desde la Administración.

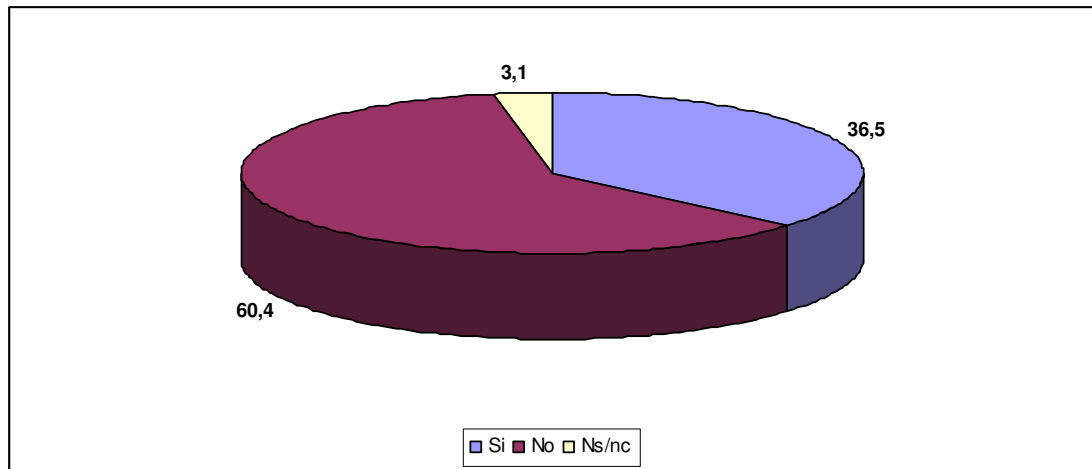
En cambio, en el entorno del transporte por carretera existen infinidad de empresas que en su gran mayoría no se encuentran coordinadas entre sí, con una variedad de estructuras y culturas empresariales, con un transporte de cargas completamente heterogéneo y que tradicionalmente no han considerado la seguridad elemento fundamental de las operaciones que desarrollan, por no ser uno de los requisitos legales más importantes a cumplir.

**RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE OPINIÓN SOBRE LAS NORMAS UNE-ISO 28000**  
**Conocimiento y acreditación en las normas UNE-ISO 28.000**

¿Conoce las normas ISO 28.000?

	De 1 a 9 trabajadores	De 10 a 49 trabajadores	Más de 49 trabajadores	Total
Si	29,2	42,4	46,7	36,5
No	70,8	54,5	40,0	60,4
Ns/nc	0,0	3,0	13,3	3,1
TOTAL	100	100	100	100

**Conocimiento de la ISO 28.000**



¿Está su empresa acreditada en un sistema de normas ISO 28.000?  
(Base: el 36,5% de la muestra que respondió afirmativamente)

	De 1 a 9 trabajadores	De 10 a 49 trabajadores	Más de 49 trabajadores	Total
Si	0,0	0,0	0,0	0,0
No, pero está en proceso de acreditación	0,0	21,4	0,0	8,6
No, pero pretende acreditarse en el futuro	0,0	21,4	0,0	8,6
No lo está ni pretende estarlo	50,0	7,1	57,1	34,3
Ns/nc	50,0	50,0	42,9	48,6

GUÍA INFORMATIVA

TOTAL	100	100	100	100
-------	-----	-----	-----	-----

## 4.2. ESTÁNDAR DE SEGURIDAD TAPA-FSR (EEUU)

### TAPA: Asociación para la Protección de Bienes Tecnológicos

El rápido desarrollo de nuevos productos de alta tecnología durante la década de 1990 produjo que determinados productos de cierto valor y de consumo masivo (por ejemplo, los relacionados con la informática o las telecomunicaciones) se hacían más pequeños, más rápidos, portátiles, más potentes y más vulnerables a la delincuencia.

En consonancia, los esfuerzos para proteger estos componentes valiosos en las fábricas y almacenes se hicieron más sofisticados y exitosos. Por esa razón, los delincuentes empezaron a sustraer los productos en tránsito.

En 1997 directivos de seguridad de Intel, Compaq, Sun y otras empresas fundaron en Norteamérica la Asociación de Protección de Activos de Transportes (TAPA) con el fin de luchar contra el incremento de los delitos contra los transportes de alta tecnología. Es una organización de profesionales de la seguridad y empresarios del sector de la tecnología avanzada, unidos bajo el propósito de hacer frente a las amenazas para la seguridad, comunes dentro de la industria tecnológica.

El nombre de "TAPA" es reconocido en todo el mundo como referente de "excelencia" absoluta en la práctica de la seguridad y procedimientos operativos.

Hoy en día, TAPA está compuesto por 350 miembros, repartidos entre Europa-Oriente Medio-África (EMEA) y Norteamérica, y los más importantes proveedores de mercancías se mueven hacia los estándares de seguridad TAPA reconocidos para el cuidado y manipulación de la carga, y reconocen la gran importancia de hacerlo.

La intención es que las empresas que desarrollan y fabrican productos tecnológicos, como miembros asociados de TAPA, seleccionen a Proveedores de transporte y logística que cumplan o excedan los requerimientos para la obtención de dicha certificación.

### REQUISITOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DE LOS PROVEEDORES DE MERCANCÍAS (FSR)

#### INTRODUCCIÓN

Los Requisitos de Seguridad de Transporte (FSR - Freight Security Requirements) actúan sobre los métodos de manipulación, almacenaje y transporte de los productos de alta tecnología por todo el mundo. Asimismo, definen los estándares de seguridad mínimos aceptables para estos activos mientras se desplazan por la cadena de suministro y los métodos para mantener esos estándares.

Estos requisitos actuarán como guía para empresas de productos de alta tecnología sobre los estándares de seguridad en el transporte exigidos por los fabricantes. Una exitosa implementación de los FRS depende de tanto de los proveedores como de los auditores TAPA y los compradores.

### BENEFICIOS

Una de las ventajas principales de la obtención de este certificado es que las compañías aseguradoras más importantes en el ámbito del transporte de mercancías, están introduciendo pólizas económicamente más atractivas para aquellas empresas de transportes que demuestran haber satisfecho los requisitos de seguridad de TAPA.

Por otro lado, cabe destacar los siguientes beneficios a la organización que lo posea:

- incremento de seguridad operaciones de almacenaje y manipulación;
- incremento del nivel de seguridad para el manejo de productos de gran valor/riesgo;
- abrir organización a la gestión de la cadena de suministro de los miembros de TAPA y otros tipos de gestión de cadenas de suministro de productos de gran valor;
- ayuda a crear un sistema de gestión actualizado con los últimos requisitos tecnológicos y de seguridad;
- apoyo a la estrategia de comunicación, reforzando los valores principales de la compañía y demostrando el firme compromiso de sus empleados con la seguridad.

### NIVELES

TAPA desarrolla Requerimientos de Seguridad para Carga -FSR- que especifican tres niveles de estándares mínimos aceptables para la seguridad de las instalaciones a lo largo de la cadena de suministro y los métodos que deben aplicarse para el mantenimiento de esos niveles de seguridad, donde la categoría “A” es la más alta y “C” la de menor nivel:

- “TAPA A-LEVEL” (requisitos máximos)
- “TAPA B-LEVEL” (requisitos medios)
- “TAPA C-LEVEL” (requisitos bajos)

### METODOLOGÍA DE CLASIFICACIÓN:

- Precontrato & donde la certificación TAPA no se ha concedido anteriormente:
  - o usando formas de auditoria TAPA, los Proveedores (*Suppliers*) clasificarán las instalaciones que se utilizarán en el transporte de los bienes del Comprador (*Buyers*), siendo evaluados con al menos un “1” en cada una de las áreas de auditoria, obteniendo una puntuación del 60% o superior en cada sección (con exclusividad de las secciones 6,7 y 8), así como un 60% o superior en la puntuación de todo el conjunto de secciones.
  - o la clasificación final se logrará (en un plazo de 30 días) cuando el Proveedor cumpla o llegue a acuerdos con el auditor TAPA, que reunirá todos los requisitos de una categoría y será evaluada por un auditor independiente de TAPA.

**REQUISITOS SEGURIDAD PROVEEDOR DE INSTALACIONES/CAMIONES DE CARGA**

✓ REQUISITO A PUNTUAR

✓M = REQUISITO OBLIGATORIO PARA SUPERAR LA AUDITORÍA

REQUISITOS DE SEGURIDAD DEL PROVEEDOR DE INSTALACIONES/CAMIONES DE CARGA	CLASIFICACIÓN		
	A	B	C
<b>1. SEGURIDAD PERIMETRAL</b>			
<b>1.1 Vallado que rodea el perímetro (incluyendo puertas)</b>			
1.1.1 Patio de manipulación, transporte y recepción de carga cerrado y vallado.	✓	✓	
<b>1.2 Sistemas de circuito cerrado de TV (CCTV)</b>			
1.2.1 Patio con cobertura CCTV exterior de envío y recepción, incluyendo puntos de entrada/salida, que cubran el movimiento de vehículos y personas.	✓M		
	✓M	✓M	✓M

GUÍA INFORMATIVA

1.2.2 Cobertura CCTV de todas las áreas del muelle exterior.

1.2.3 Sistema CCTV capaz de ver las zonas exteriores de la instalación.

✓M

### 1.3 Iluminación

1.3.1 Iluminación de zonas de carga/descarga.

✓

✓

1.3.2 Iluminación exterior nocturna de las puertas del muelle.

✓

✓

✓

1.3.3 Niveles de iluminación exterior e interior de apoyo para una alta calidad de imágenes CCTV y de grabaciones.

✓M

✓M

✓M

### 1.4 Alarma de detección del perímetro

1.4.1 Todas las puertas externas de la instalación con alarma y conectadas al sistema de alarma principal.

✓M

✓M

✓M

### 1.5 Ventanas, puertas y otras aberturas del perímetro

1.5.1 Todas las ventanas u otras aberturas, en los muros del almacén y tejados, aseguradas.

✓M

✓M

✓

1.5.2 Ventanas de la planta baja del almacén protegidas con postes anti-asalto u otras barreras físicas.

✓

1.5.3 Puertas del muelle con fuerza suficiente para retrasar una entrada forzada mediante el uso de herramientas de mano o asaltos con vehículo.

✓

1.5.4 Puertas de salida del almacén reforzadas (puertas y marcos de acero u otras alternativas adecuadas).

✓

✓

1.5.5 Muros y tejados exteriores diseñados y mantenidos para resistir la penetración mediante la eliminación de materiales de la estructura, corte o asalto con vehículo.

✓

✓

1.5.6 Control del acceso exterior al tejado (escalones o escaleras de mano).

✓

✓

## 2. CONTROL DE ACCESO - AREAS DE OFICINA

### 2.1 Entradas a las oficinas

2.1.1 Control de puntos de entrada de visitantes.

✓M

✓M

2.1.2 Control de los puntos de entrada de los empleados.

✓M

✓M

2.1.3 Procesos de control de acceso, tanto durante como fuera de las horas normales de operación para garantizar que el acceso se concede sólo a los empleados de los Proveedores y a los visitantes.

✓

✓

✓M

## 3. INSTALACIÓN DEL MUELLE/ALMACÉN

### 3.1 Control de acceso entre la oficina y el muelle/almacén

3.1.1 Puntos de control de acceso de seguridad (guarda, tarjeta de acceso o CCTV con interfono).

✓M

✓

### 3.2 Acceso limitado a las áreas del muelle

3.2.1 Sólo los empleados del Proveedor y los visitantes acompañados tienen acceso al muelle/almacén.

✓

✓

✓

### 3.3 Zona de almacenamiento de cargas de gran valor - high value storage area

3.3.1 Acceso restringido, zona protegida

✓M

(enjaulada/abovedada) para activos que permanezcan en el lugar durante más de 2 horas: malla de alto-grado de seguridad, alambrada o muro, incluyendo techo/tejado; CCTV, acceso controlado.

3.3.2 Acceso restringido, zona protegida (enjaulada/abovedada) para activos que permanezcan en el lugar durante más de 6 horas: malla de alto-grado de seguridad, alambrada o muro, incluyendo techo/tejado; CCTV, acceso controlado.

✓M ✓

### 3.4 Todo el muelle exterior y las puertas de los almacenes asegurados

3.4.1 Todo el muelle exterior y puertas de los almacenes cerradas y asegurados cuando no estén en uso activo.

✓ ✓ ✓

### 3.5 Cobertura de CCTV

3.5.1 Puertas internas y zonas del muelle cubiertas con CCTV.

✓M ✓M ✓M

3.5.2 Activos del Comprador con vigilancia CCTV del 100% en las instalaciones del Proveedor (esto no requiere un 100% de cobertura del suelo, ni un 100% de cobertura de los activos del Comprador, por ejemplo, CCTV del muelle para zona de avería/acumulación de palés).

✓M ✓M

### 3.6 Alarmas de detección de movimiento

Alarmas de detección de movimiento dentro del almacén y activadas cuando todo el almacén está desocupado (No activar si en la instalación es cierta una operación 24x7x366).

✓M ✓M

GUÍA INFORMATIVA

## 4. SISTEMAS DE SEGURIDAD

### 4.1 Monitorización de sistemas de seguridad

4.1.1 Poste de monitorización de seguridad 24x7x366; poste de monitorización de seguridad de ataques.	✓M	✓M	✓
4.1.2 Todo el sistema de seguridad responde en tiempo real 24x6x366.	✓	✓	✓
<b>4.2 Sistema de alarma contra intrusos</b>			
4.2.1 60 días mínimos de registros del sistema de alarmas.	✓	✓	
4.2.2 Acceso restringido al sistema de alarma.	✓M	✓M	✓
4.2.3 Seguimiento de alarmas.	✓M	✓M	✓M
<b>4.3 Sistema de CCTV</b>			
4.3.1 Todas las imágenes del CCTV son grabadas (VCR o DVR).	✓M	✓M	✓
4.3.2 Acceso restringido a las funciones del sistema de CCTV.	✓M	✓M	✓
4.3.3 Retención mínima de 30 días de todas las grabaciones del CCTV; las grabaciones están almacenadas una zona segura.	✓M	✓M	✓M
<b>4.4 Sistema de control de acceso electrónico</b>			
4.4.1 60 días mínimo de registros de transacciones del sistema	✓	✓	
4.4.2 Acceso restringido a las funciones del sistema	✓	✓	
4.4.3 Revisión trimestral de informes de acceso	✓	✓	✓

## 5. PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

## 5.1 Procedimientos de seguridad documentados

5.1.1 Procedimientos locales de documentación para la manipulación de los activos de los Compradores y procedimientos de escalado para la comunicación de incidentes de seguridad al Comprador.	✓	✓	✓
5.1.2 Proceso para la oportuna presentación de pérdidas, desapariciones o robos de bienes del Comprador. Se informará de los incidentes por parte del Proveedor al Comprador dentro de las 12 horas; robos obvios deben comunicarse inmediatamente. - Obvious thefts reported immediately.	✓	✓	✓
5.1.3 Disponibilidad y enumeración de incidentes de seguridad para el cliente y contactos administrativos locales.	✓	✓	✓
5.1.4 La declaración de la Política de Seguridad del Proveedor estará disponible y habrá sido comunicada a todos los empleados.	✓	✓	✓
5.1.5 Conciencia de formación de Seguridad a todos los empleados (respuestas al robo y desafío a personas no identificadas).	✓	✓	✓
5.1.6 Todos los empleados y contratistas tendrán expedida y deberán mostrar la insignia con la foto-ID de la compañía.	✓	✓	
5.1.7 Procedimientos para restringir el acceso a los bienes de los Compradores a los empleados del Proveedor, visitantes y contratistas.	✓	✓	✓
5.1.8 Política del visitante en el lugar	✓	✓	✓
5.1.9 Control de envío de documentos/información a fin de que los detalles de los bienes del Comprador se limiten a	✓M	✓M	✓

aquellos con “necesidad de conocer” (“need to know”).

5.1.10 Todos los conductores identificados con una foto-ID emitida por el gobierno (por ejemplo, licencia de conducir; pasaporte o DNI, etc).	✓ M	✓ M	✓
5.1.11 Teclas de control en zonas en las que los bienes del Comprador están en tránsito o almacenados.	✓	✓	✓
5.1.12 Procedimientos de inspección aleatoria de basura en el lugar de recolecta de basura del muelle/almacén.	✓	✓	
5.1.13 Sistema de información de incidentes de seguridad y método de seguimiento de incidentes locales de seguridad.	✓	✓	
5.1.14 Pre-carga o post-almacenamiento de los bienes del Comprador en trailers/contenedores.	✓	✓	✓
5.1.15 Recipientes personales (como mochilas, monederos, etc) controlados en el almacén.	✓	✓	
5.1.16 Realización de búsquedas o inspecciones a la salida de zonas de seguridad usadas para los bienes del Comprador.	✓	✓	
5.1.17 Control de vehículos personales que accedan a las zonas de recepción y envío.	✓	✓	
5.1.18 Verificación de la integridad de las cajas y palés a su recepción.	✓	✓	
5.1.19 Control de equipos de manipulación de la carga.	✓	✓	
5.1.20 Verificación de la integridad del contenedor o de la estructura del trailer mediante inspección física.	✓	✓	
5.1.21 Programas documentados de mantenimiento en el	✓ M	✓ M	✓ M

lugar para todas las instalaciones/sistemas de seguridad (CCTV, controles de acceso, detección de intrusos, iluminación).

5.1.22 Fuente de alimentación ininterrumpida que asegura que todos los sistemas electrónicos están disponibles para funcionar incluso en escenarios de pérdidas de energía.

✓ ✓

## 5.2 Verificación de antecedentes (investigación)

5.2.1 Verificación de antecedentes penales que abarquen 5 años de historia criminal y de empleos (dentro de las limitaciones de la investigación de las leyes locales del país).

✓M ✓M ✓M

## 5.3 Procedimiento de despido de empleados y contratistas

5.3.1 Despido de empleados y contratistas asegurándose de que devuelvan documentos identificativos, tarjetas de acceso, claves y otras informaciones sensibles.

✓ ✓ ✓

5.3.2 Procedimiento para prevenir el acceso al sistema de datos de los Compradores por parte de los empleados despedidos.

✓ ✓ ✓

5.3.3 Consideración de registros de antecedentes previos al despido de personal antes de volver a contratar. (Records maintained to consider background of previously terminated personnel before re-hiring).

✓ ✓ ✓

## 6. REQUISITOS ESTANDAR DE SEGURIDAD DE UN CAMIÓN

### 6.1 Seguridad de la carga del camión

6.1.1 Techo-sólido, cara-dura o trailer de cara-suave reforzada con puertas de carga con cerradura (Solid-top, hard-sided or reinforced soft-sided trailers with lockable cargo doors).

✓ ✓ ✓

6.1.2 Manipulaciones evidentes de sellos de seguridad para camiones que transportan envíos del Comprador (Tamper-evident security seals for trucks carrying Buyer-only shipments).	✓	✓	✓
6.1.3 Dispositivos de inmovilización del vehículo utilizado.	✓	✓	
6.1.4 Dos vías de comunicación presentes durante todo el viaje, y controladas por los Proveedores y/o contratistas.	✓	✓	✓
6.1.5 Planes de contingencia escritos para la presentación de eventos no programados (por ejemplo, paradas, retrasos, desviaciones de ruta).	✓	✓	✓
6.1.6 En todo momento, la cabina del camión y llaves de encendido aseguradas para usos no autorizados.	✓	✓	✓

## 6.2 Evaluación de riesgos de ruta

6.2.1 Realización de evaluación de riesgos en las rutas designadas por el Comprador.	✓	✓	
--	---	---	--

## 6.3 Carga/Descarga

6.3.1 Registros de prueba de envío y recepción (prueba de reparto, hoja de embarque, hoja de ruta, etc.).	✓	✓	✓
6.3.2 Una política en el lugar que requiere que el conductor se presente para la carga y descarga cuando le sea permitido.	✓	✓	✓

## 7. PRE-ALERTAS

### 7.1 Sistema de pre-alerta

7.1.1 Capacidad de pre-alerta en el lugar.	✓	✓	
--	---	---	--

7.1.2 Origen del destino a notificar dentro de las 4 horas siguientes a la recepción del envío, acordando los detalles de envío de pre-alerta.

✓

## 8. REQUISITOS DE SEGURIDAD MEJORADOS

### 8.1 Formación de conductores

8.1.1 Proveedor garantiza la formación para respuestas al robo, detallando las acciones seguras que se van a llevar a cabo mientras el conductor estuviera amenazado. Los detalles de la formación han de estar disponibles para el Comprador.

✓

✓

8.1.2 Se proporciona a los conductores formación sobre la mitigación de riesgos para que tomen conciencia de seguridad. Los detalles de la formación han de estar disponibles para el Comprador.

✓

### 8.2 Escolta a camiones - Truck escorts

8.2.1 Capacidad para proveer de escolta a camiones con comunicaciones en tiempo real a la policía local; documentación escrita en el lugar.

✓

8.2.2 Procedimientos de respuesta documentados y formación de personal de escolta.

✓

### 8.3 Seguimiento de vehículos

8.3.1 GPS o tecnología similar instalada en todos los vehículos que transporten los bienes del Comprador.

✓

## RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE OPINIÓN SOBRE LAS NORMAS TAPA-FSR

### 3.5. Conocimiento y acreditación en las normas TAPA-FSR

¿Conoce las normas TAPA de seguridad?

	De 1 a 9 trabajadores	De 10 a 49 trabajadores	Más de 49 trabajadores	Total
Si	4,2	3,0	53,3	11,5
No	93,8	93,9	33,3	84,4
Ns/nc	2,1	3,0	13,3	4,2
TOTAL	100	100	100	100

¿Está su empresa acreditada en un sistema de normas TAPA?  
(Base: el 11,5% de la muestra que respondió afirmativamente)

	De 1 a 9 trabajadores	De 10 a 49 trabajadores	Más de 49 trabajadores	Total
Si		50,0	100,0	50,0
No, pero está en proceso de acreditación		0,0	0,0	0,0
No, pero pretende acreditarse en el futuro		0,0	0,0	25,0
No lo está ni pretende estarlo		50,0	0,0	25,0
TOTAL	100	100	100	100

### Valoración de las normas UNE-ISO 28.000 y TAPA-FSR

Por lo que usted conoce, podría valorar respecto a los citados estándares en materia de seguridad (ISO 28.000 / TAPA) los siguientes aspectos. Para ello, responda a cada frase marcando el número de la escala de 1 a 10 que considere más adecuado (siendo 1 totalmente en desacuerdo y 10 totalmente de acuerdo).

	TOTAL EMPRESAS	
	ISO 28000	TAPA
Es una norma muy general y no está específicamente adaptada al sector del transporte por carretera	5,61	4,70
Esta norma no está adaptada a las particularidades de nuestro país (legislación, cultura, tipos de empresa, etc.)	5,18	4,81
Puede ser muy útil desde el punto de vista del aseguramiento de la seguridad	5,28	5,33
La implantación de este sistema de aseguramiento de la seguridad no es rentable.	5,23	4,90
	Empresas de más de 250 trabajadores	
	ISO 28000	TAPA
Es una norma muy general y no está específicamente adaptada al sector del transporte por carretera	6,50	6,25

Esta norma no está adaptada a las particularidades de nuestro país (legislación, cultura, tipos de empresa, etc.)	6,57	5,75
Puede ser muy útil desde el punto de vista del aseguramiento de la seguridad	6,86	7,25
La implantación de este sistema de aseguramiento de la seguridad no es rentable.	4,25	4,50