

**CERTIFICACIÓN
CARGADOR RESPONSABLE (CCR)
MEMORIA SIMPLIFICADA**



REFERENCIA



El proyecto de la Certificación del Cargador Responsable (CCR), con el slogan “el conductor al frente & la carga

en el centro”, es una acreditación voluntaria de logística ética basada en el estándar global de mejora de las condiciones de los conductores en los puntos de carga y descarga IRU/GSA/ITF¹ Charter², acordado por el sindicato global de conductores (ITF), la asociación internacional de transportistas (IRU) y la alianza global de cargadores (GSA). El proyecto CCR está también en directa colaboración e integrado plenamente con el proyecto europeo *Wellbeing Pledge for Drivers*³ impulsado por ESPORG (European Secure Parking Organization <https://esporg.eu>), siendo un aliado fundamental en la mejora del bienestar de los conductores.



El proyecto del Cargador Responsable CCR, piloto en España, está en implantación y desarrollo en European Shippers' Council para toda Europa con el nombre de Shipper of Trust Certification (SoT).

El proyecto CCR ha recibido dos reconocimientos logísticos de prestigio:

- **Premio CEL 2024 al mejor proyecto de logística sostenible**
- **Premio Cadena de Suministro 2024 a la excelencia en logística y transporte**



¹ Protocolo global El Conductor al Frente <https://www.iru.org/what-we-do/being-trusted-voice-mobility-and-logistics/charter-improving-treatment-drivers-delivery-sites>

² Documento oficial charter-. <https://support-our-drivers.org/wp-content/uploads/charter-translation-es.pdf>

³ Web oficial del proyecto Wellbeing Pledge for Drivers <https://wellbeingpledge.eu>

COMPAÑÍAS CERTIFICADAS & COLABORADORAS



**CARBUROS
METALICOS**
Grupo Air Products



Port de Barcelona



EMPRESAS AUDITORAS

Las empresas auditoras del proyecto CCR evalúan el cumplimiento de los criterios de responsabilidad de los cargadores, verificando sus procesos logísticos y operativos.

Forman parte del ecosistema logístico que legitima las buenas prácticas y están acreditadas de acuerdo con el esquema técnico del proyecto.

Su labor garantiza que las prácticas de transporte sean seguras, eficientes y sostenibles. Además, identifican oportunidades de mejora y asesoran sobre cómo alinearse con los estándares de la certificación.

En definitiva, aseguran que los cargadores certificados demuestren transparencia, ética y resiliencia en toda la cadena de suministro al mismo tiempo que legitiman el comportamiento ético de las empresas auditadas.



CONTENIDO

1. Definición de Cargador Responsable

- a. Alcance, entorno & colaboración
- b. Metodología
- c. El estándar logístico
- d. La nueva sostenibilidad: ética & resiliente

2. Áreas de evaluación del Cargador Responsable

- 2.1. Organización
- 2.2. Contratación
- 2.3. Procedimiento de asignación de carga/descarga
- 2.4. Operaciones físicas de carga/descarga
- 2.5. Facturación y pago a proveedores logísticos
- 2.6. Proceso de mejora continua y KPIs
- 2.7. Sostenibilidad
- 2.8. Digitalización e Innovación
- 2.9. Ciberseguridad y Business Continuity Plan
- 2.10. Seguridad (Security)
- 2.11. Resiliencia

3. Interés & utilidad de la certificación CCR

4. Proceso de Obtención del Certificado de Cargador Responsable

- 4.1. Etapas de la certificación
- 4.2. Sobre la concesión del certificado por vez primera
- 4.3. Emisión del certificado CCR
- 4.4. Renovación del certificado CCR
- 4.5. Gala del Cargador Responsable

Archivos adjuntos al final de este documento:

Protocolo IRU/GSA/ITF Charter & compliance checklists

1. DEFINICIÓN DE CARGADOR RESPONSABLE

El Certificado de Cargador responsable tiene un doble objetivo, determinar estándares de buenas prácticas para mejorar las operaciones y competitividad de las empresas y servir de sello distintivo para aquellas empresas (grandes corporaciones y PYMEs) que ya tienen integradas las buenas prácticas en la cadena de transporte.

Esta certificación, basada en las áreas básicas de desarrollo que se entienden como pilares del buen funcionamiento logístico, verifica, a lo largo de más de 200 puntos de revisión, el buen funcionamiento logístico interno y externo para definir los puntos básicos de atención en el mundo de las operaciones de contratación logística y de transporte.

Se define a un cargador como "Cargador Responsable", aquel que

- 1) Contrata transporte o gestiona transporte de otros de manera ética y socialmente responsable bajo el prisma de la nueva filosofía W^3 (*win-win-win*) donde todos ganan
- 2) Cumple con toda la normativa vigente en materia de transporte
- 3) Implementa estándares internacionales dentro sus procesos operativos
- 4) Busca tener relaciones duraderas con sus proveedores de transporte y logística
- 5) Busca la eficiencia "*End to End*" de la cadena de transporte, obteniendo métricas y mejorando de manera continuada los tiempos de carga asociados a la carga & descarga, y asegurando el "*fair-share*" en todos los eslabones del *supply chain*
- 6) Pone todos los medios para minimizar los riesgos asociados en las operaciones ligadas a transporte, en particular, aquellas de carga y descarga y con especial atención al trato a las personas que forman parte de ellas
- 7) Pone al conductor en el centro de la operación, ofreciendo en sus instalaciones unas condiciones de seguridad y salubridad dignas para los conductores que han de realizar operaciones de transporte en sus instalaciones (o instalaciones que un 3PL realiza por cuenta del cargador) o en circuitos donde el transporte de mercancías es una parte esencial del funcionamiento logístico
- 8) Busca mediante la innovación la sostenibilidad de la cadena de transporte entendida como generar eficiencias duraderas para todos los eslabones de la cadena
- 9) Acredita de manera voluntaria y transparente su gestión logística configurada desde la ética operacional
- 10) Entiende la cadena de suministro como una cadena de valor donde la resiliencia es el motor de su adaptabilidad y cambio positivo

Aquel cargador, acreditador voluntario de valores logísticos éticos legitimados por estándares globales, que cumpla con al menos el 55% de los puntos del *toolkit* de evaluación, podrá recibir el **certificado de Cargador Responsable**. Aquel cargador que haya conseguido al menos el 75% de los elementos de *toolkit* de evaluación será considerado como **Cargador Responsable Excelente**.

Esta certificación voluntaria, acreditación voluntaria de un comportamiento logístico ético y transparente, tiene también rango



européo, con el aval de European Shippers' Council que, en su versión europea, traduce su nombre a Shipper of Trust (SoT)

En caso de que la empresa pueda ser considerada PyME de acuerdo con los parámetros establecidos por la UE en su reglamento nº651/2014, se utilizará la versión simplificada del *toolkit* de evaluación, siendo necesario los mismos % para alcanzar el estatus de cargador responsable (55% para cargador responsable y 75% para Cargador responsable excelente).

¿A quién va dirigida esta certificación? A los agentes y actores que contratan transporte y gestionan procesos directos relacionados con el mismo que deseen acreditar transparencia, ética y resiliencia contrastadas. La nueva definición del cargador hoy es polisémica y agrupa todas las funciones descritas en este cuadro:

CARGADOR *

Definición actualizada

- ✓ Fabricantes
- ✓ Empresas Cargadoras
- ✓ Shippers & BCOs
- ✓ PYMEs
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Contratadores de Transporte
- ✓ Terminales Portuarias
- ✓ Terminales Ferroviarias
- ✓ Centros Logísticos
- ✓ Gestores de transporte de terceros

1.a. Alcance, Entorno & Colaboración

La certificación busca evaluar los sistemas de gestión del cargador para tener una relación sostenible y de *win-win* con sus operadores de transporte. La certificación establece un marco de trabajo para que los diferentes actores que intervienen en la cadena de transporte mejoren sus procesos y relaciones con el objetivo de lograr la efectividad para todas las partes implicadas.

La Certificación del Cargador Responsable (CCR) parte de la acreditación voluntaria de valores logísticos y de la transparencia que el reciente escenario de la nueva logística ética demanda.

El alcance de la certificación es amplio y abarca a cualquier organización vinculada al transporte de mercancías —ya se trate de empresas cargadoras/shippers, BCOs (Beneficial Cargo Owners), grandes corporaciones o PYMEs, contratadores o gestores de transporte de terceros, operadores logísticos o terminales portuarias—, sin importar su tamaño, sector o ubicación geográfica. Está dirigida a todas aquellas entidades que deseen implementar un sistema de gestión activo, en el que el transporte ocupa un lugar central y en el que la eficiencia se demuestra de forma transparente a través de estándares globales.

Es importante destacar que, a diferencia de otras normas, **esta certificación busca la acreditación operacional y de análisis de las operaciones y los procedimientos que afectan al proceso de transporte entre cargador y porteador**, incluyendo la carga y descarga, con especial énfasis en los aspectos relacionados con los conductores, los procesos administrativos y todos aquellos encaminados a mejorar la eficiencia “*End to End*” en la cadena de transporte. El objetivo es asegurar las operaciones logísticas y de transporte, eliminar vulnerabilidades y crear un modelo fiable, responsable, eficiente y colaborativo que mejore la cadena de suministro. Para ello debe nutrirse y cooperar con faros logísticos de referencia para legitimar su función: puertos, zonas industriales, instituciones, agentes y actores logísticos, Ambassador, conectados al proyecto, que colaboran y difunden el mensaje de la logística ética como su lenguaje de referencia. Los colaboradores *Ambassador* suscriben y diseminan el código ético definido para tal efecto, y recibirán la distinción y el galardón correspondiente en la Gala anual del Cargador Responsable.



1.b. Metodología

La aportación principal de esta certificación va más allá de la mera comprobación de una lista de puntos para ser evaluados. La filosofía que sustenta el método de trabajo se basa en un “**toolkit**” (caja de herramientas) de evaluación que sea útil para la empresa cargadora en la

verificación de puntos logísticos esenciales que deben ser considerados indispensables para el buen desempeño de las funciones logísticas y de transporte de la empresa auditada. La visión "toolkit" aporta herramientas de soporte para afianzar y crear "**empresas cargadoras a prueba de futuro**" ya que, al participar en el proceso de certificación, accederán a un programa de revisión y actualización de temas normativos relevantes para afianzar la durabilidad del modelo logístico de cada empresa y garantizar su perdurabilidad y adaptación al cambio logístico.

1.c. El estándar logístico

Cabe destacar la importancia de la estandarización de conceptos básicos, esenciales y necesarios que definen los puntos cardinales del orden logístico en las relaciones entre la empresa cargadora y el transportista. La definición y adopción de los **estándares** que esta certificación propone, **están basados en el decálogo-manifiesto Charter⁴ desarrollado por IRU/GSA/ITF⁵** como **código y estándar global de conducta logística** y que han marcado, desde su publicación en 2020, los puntos básicos necesarios en la relación entre las empresas cargadoras y los transportistas, con especial atención a la figura del conductor. Los estándares que se definen en esta certificación se basan en el *compliance checklist* para empresas cargadoras del manifiesto Charter (adjuntos al final de este documento) que, siendo genéricos, han sido llevados al detalle operacional para elaborar la lista final de verificación de los puntos evaluables propios de la CCR y que tienen la función de crear un método de evaluación y examen riguroso no afectado por cuestiones gremiales, artificiales o heredadas del pasado.

El cargador responsable certificado, acelerador de transparencia, al ser un acreditador voluntario de estándares logísticos éticos globales (CCR) disfrutará de una actualización logística periódica basada en los criterios definidos en el decálogo universal que han firmado las tres organizaciones globales que han definido, de manera común, el marco y han legitimado como deben ser las relaciones operacionales entre los actores logísticos (transportistas, empresas cargadores y sindicatos).

1.d. La nueva sostenibilidad: Ética & Resiliente

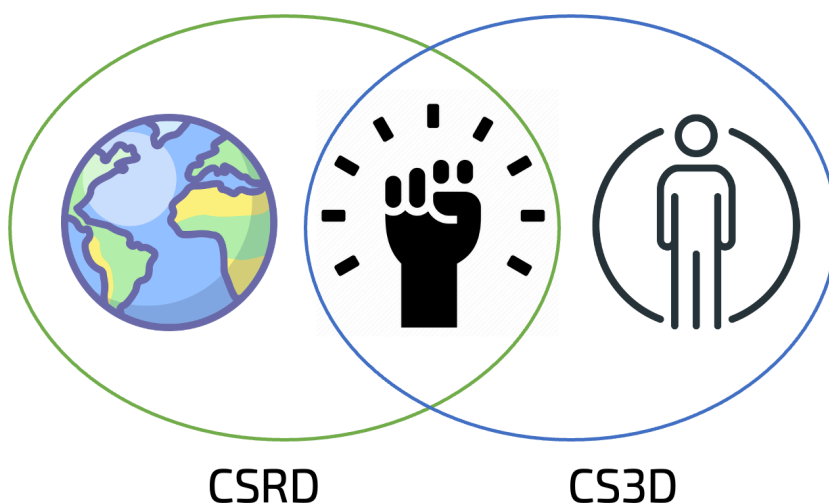
El nuevo concepto de sostenibilidad, hoy, ha integrado dos pilares adicionales - ética y resiliencia - más allá de la mera contabilización de emisiones. El nuevo paradigma resultante es mucho más amplio, eficiente e incluye los preceptos de la nueva normativa europea Corporate Due Diligence Directive (CS3D) donde las personas (los conductores en este caso) se

⁴ Manifiesto Charter en español <https://support-our-drivers.org/wp-content/uploads/charter-translation-es.pdf>

⁵ IRU (International Road Union) Asociación internacional de transportistas por carretera <https://www.iru.org> GSA (Global Shippers' Alliance) Asociación global de empresas cargadoras <https://globalshippersalliance.org> ITF (International Transport Workers Federation) Sindicato internacional de trabajadores del transporte <https://www.itfglobal.org/en>

sitúan en el centro de la ecuación. La “triple advantage”⁶ se han convertido en una fórmula inseparable que genera la nueva ecuación de cálculo logístico bajo el precepto “green & gold”⁷ donde todo aquello considerado verde y sostenible debe ser también rentable. Las cadenas de valor, incluyendo la cadena de suministro, deberán ser analizadas, auditadas y su existencia operativa deberá acreditar que cumplen con los preceptos éticos y de resiliencia que el mundo de hoy demanda.

3P NEW SUSTAINABILITY CONCEPT: PLANET + PROFIT + PEOPLE = RESILIENCY

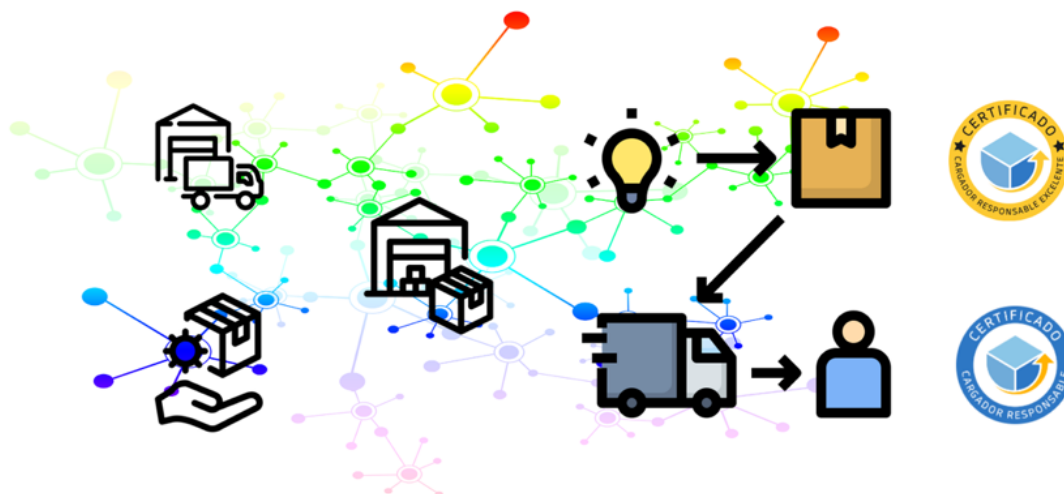


La normativa sostenible CSRD se relaciona directamente ahora con la CS3D “Corporate Due Diligence Directive” donde la logística ética y los derechos sociales son los nuevos ingredientes fundamentales que configuran un nuevo concepto de logística sostenible que tiene una perspectiva inclusiva y en una visión integradora de todos los elementos de la cadena de suministro en 360°.

Para ello, es necesario basarse en criterios de una red saludable de transparencia, también digital, no vulnerable, al incluir todos los “trade off” posibles. Cesiones positivas de colaboración operativa que, como fruto de la cooperación, la carga, circula de manera fluida de la mano del conductor, para que ambos (carga + conductor) utilicen la red de transporte a su servicio.

⁶ 3P: Profit, people & planet

⁷ G&G



Para ello es indispensable también hablar de la ética del dato. La información generada no debe usarse para vigilar o presionar a los demás actores. En una cadena de confianza digital, donde la propiedad de los datos debe reconocerse, y su uso debe estar enfocado siempre a la mejora del proceso, también en las métricas y en las horas de medición de los tiempos en la carga y la descarga. No hay espacio para reproches digitales, sólo para alertas de mejora. La logística y el transporte de mercancías debe ir más allá de la cosmética digital, Esta certificación está legitimada por todos los actores y agentes de la cadena logística, siendo todos ellos auditores y garantes del compromiso con la logística ética en una misma red de trabajo y reconfirmación del compromiso.



La novedad colaborativa de la certificación reside también en el proceso de auditoría, que suma y alerta de la necesidad de mejora constante de los flujos de transporte, al situar al conductor al frente de toda la operativa de transporte y pensar la lógica de desarrollo operacional desde la carga, para que ésta fluya de manera coordinada a través de toda la red donde el concepto de transporte sea un binomio generado desde y para entre el conductor y la carga.

2. ÁREAS DE EVALUACIÓN DEL CARGADOR RESPONSABLE

El proceso de evaluación, basado en la filosofía "toolkit" examina 220 puntos agrupados en los diez conceptos que se describen a continuación, con un especial peso e interés en el ámbito de las operaciones de carga y descarga que acapara el 30% de la atención.



2.1. Organización

Este apartado busca la alineación de los objetivos logísticos de la empresa cargadora estén en sintonía con la praxis logística. Y se refiere también a que la organización de la empresa solicitante y el/los puntos de carga:

- 1) Esten suficientemente dimensionados para realizar las operaciones de transporte, carga/descarga
- 2) El personal está cualificado para desempeñar de forma eficiente y segura su trabajo
- 3) Existen planes para manejar periodos pico de actividad, vacaciones, etc....
- 4) La estandarización y simplificación de procesos operativos con flexibilidad de adecuación a las interrupciones imprevisibles ya sean cotidianas o extraordinarias
- 5) Se garantiza la preparación de documentación clara, precisa y legal, para facilitar a los conductores el plan de viaje de las mercancías
- 6) Se comprometen a promover el uso de medios digitales, siempre que sea posible, para facilitar el intercambio de documentación referida a la Coordinación de Actividades Empresariales y cumplan con la legislación vigente para la Prevención de Riesgos Laborales

2.2. Contratación de transporte

Este apartado verifica y promueve las relaciones contractuales duraderas y de crecimiento conjunto del negocio entre cargador y porteadores, en concreto se revisarán los siguientes aspectos:

- Contratos de transporte con una vigencia mínima de 12 meses formalizados en forma clara y transparente donde se remitan a los derechos y las obligaciones de las partes, donde los interlocutores estén debidamente identificados y en los cuales las demandas empresariales estén debidamente justificadas
- Compromisos adicionales de reconfirmación y refuerzo de la voluntad de cumplimiento de los contratos y acuerdos comerciales
- Cumplir con los principios de transparencia y firmeza en la negociación, con herramientas que recojan las condiciones de partida en las negociaciones de procesos logísticos y de transporte
- Incluir cláusulas de revisión de gasoil de acuerdo con lo que se establezca en la normativa vigente en cuanto a forma de indexación y periodo de revisión
- Limitar la subcontratación a no más de 2 niveles de subcontratación. Entendido como que la empresa porteadora contratada puede subcontratar con un primer nivel y éste a su vez con un segundo nivel
- Interactuación positiva con la cadena de transporte y eliminación del intrusismo con la exigencia de la correcta acreditación de desempeño y explotación empresarial
- Confidencialidad y respeto a la Ley de intercambio de información para tomar las precauciones que garanticen la confidencialidad de la información
- Utilización de documentos de transporte vigentes, acreditativos de contenido legal, como cartas de porte, CMR, u otros similares reconocidos como elementos válidos en la ejecución operacional del transporte
- Acelerador e innovador de las operaciones de transporte con incidencia especial en la doble seguridad del transporte (security + safety) tanto en la estiba segura de mercancías como en la posibilidad de definición de rutas seguras con zonas de estacionamiento seguras tal de acuerdo con el protocolo *Wellbeing Pledge for Drivers*
- Actuar como elemento clave en la cadena de transporte, especialmente en las áreas que lleguen subcontratadas del transporte de otros
- Establecer revisiones conjuntas de proyectos donde todos los eslabones de la cadena de transporte puedan ser más eficientes, ejemplo: circuitos cerrados, utilización de medios de transporte más eficientes (Duotrailers...)
- Asegurar el trato equitativo entre todos sus proveedores de transporte

- Principio de no discriminación: El cargador facilitará que todos los proveedores de transporte puedan presentar oferta para aquellas cargas/viajes en los que ellos puedan estar interesados, siendo el cargador finalmente el decisor en función de variables de coste, servicio y calidad.
- Establecimiento de "KPIs de compromiso conjunto": tiempos de llegada a tiempo, tiempos de carga, tiempos de entrega a tiempo, etc...
- Compromiso de un tránsito de mercancías seguro para que los flujos de transporte contemplados en el contrato estimen una ejecución en zonas de descanso seguras para las mercancías y los conductores
- Compromiso de resolución de conflictos con intenciones de buena fe y minimización de problemas; también la aceptación de someter a mediación las discrepancias y/o controversias entre partes, con la posibilidad de elevar los conflictos a las Juntas Arbitrales de Transporte como recorrido necesario para la solución

Es importante remarcar que este apartado concretamente verifica también que las relaciones con los proveedores logísticos incluyen los principios indispensables de legalidad; libertad de empresa, libertad de mercado y pactos; lealtad, transparencia, claridad, concreción y sencillez; eficiencia y sostenibilidad de la cadena de transporte. En este sentido, es importante que las partes negociadoras acrediten, cuando lo estimen, su capacidad económico-financiera definida en los documentos que marca la legislación, para mostrar su voluntad de transparencia contrastada.

2.3. Procedimiento de asignación de carga y descarga

El objetivo de este apartado es verificar que la parte operacional de la carga contiene las dosis necesarias de fluidificación y comunicación entre la empresa cargadora y el transportista, pensando también en la gestión del cliente final. También se remite a la parte previa a la carga, el proceso de planificación, la creación de estimaciones de carga, su horizonte y su adaptabilidad a las realidades operacionales que surjan.

- Busca establecer una metodología fiable y conocida entre las partes para la asignación diaria de los viajes a realizar
- Explora el trabajar conjuntamente en la previsibilidad, estableciendo un *forecast* periódico para que las operaciones de transporte puedan ser fiables y se pueda optimizar las rutas, circuitos, así como mejorar el servicio en cuanto a puntualidad
- Examina también eliminar tiempos improductivos, adecuando los horarios de carga/descarga para que la operación de transporte sea lo más "lean" posible

- Se valoran y organizan alertas operativas acontecidas de llegadas en horas distintas a las planificadas para la acomodación real en nuevos "slots" de carga para su integración natural en la nueva planificación de la carga
- Investiga en la implantación de la realidad descrita en el punto anterior para definir y organizar un sistema de preaviso y alerta (*early warning system*) de forma que los diferentes eslabones de la cadena de suministro puedan estar informados en tiempo real de cualquier disrupción en las operaciones (ej. retrasos en la carga, retrasos en la llegada a cargar, etc....)

En la consecución del objetivo se determinarán acciones adicionales para mejorar durante los siguientes días.

2.4. Operaciones Físicas de carga y descarga

Partiendo de la base de que cada empresa y cada instalación es diferente y, que es probable que presente peligros y riesgos diferentes cada una de ellas, es importante que todas ellas coincidan en la adopción de estándares.

Un sitio bien diseñado y mantenido con una adecuada segregación de vehículos y personas hará que los accidentes provocados por las operaciones de transporte sean menos probables. La empresa responsable de las instalaciones de carga/descarga (propio cargador o 3PL subcontratado) se compromete a:

- 1) Tener un sistema de limpieza de las instalaciones que garantice que la operación de carga/descarga se pueda realizar con total seguridad y cumpliendo los tiempos de operación máximo establecidos normativamente
- 2) Tener un sistema de control de plagas para evitar que los insectos y roedores dañen entren en la zona de los productos manipulados
- 3) Tener un sistema preventivo de mantenimiento de instalaciones (equipos de manutención, muelles de carga/descarga,) y equipos para garantizar que las operaciones de carga/descarga se hacen con las máximas condiciones de seguridad
- 4) Disponer de un sistema de inspección de seguridad regular, donde se intentarán detectar todas aquellas áreas que puedan provocar un posible problema para la seguridad de las personas, o que puedan representar condiciones peligrosas, y se tomarán las medidas necesarias para corregirlos
- 5) Habilitar iluminación exterior e interior de las instalaciones de carga/descarga y comprobar que la existente es la mínima establecida reglamentariamente para poder realizar las operaciones de carga/descarga con total seguridad
- 6) Garantizar que existe un sistema de seguridad del centro de forma que:

- a. Se garantice que sólo los camiones con matrículas asignadas por el porteador pueden realizar la entrada en el centro para la carga/descarga
 - b. No puedan entrar personas no autorizadas en el centro
- 7) Garantizar que existen unos servicios e instalaciones mínimas para los choferes, tales como:
 - a. Baños para los transportistas: Que estén bien equipados, accesibles y se mantengan limpios. Importante la distinción de baños para hombres y mujeres. Idealmente deberán estar segregados de los baños del resto del personal del centro
 - b. Vestuarios y zonas de descanso para los transportistas: Es importante contar con zonas de descanso cómodas y bien equipadas, donde los empleados y transportistas puedan tomar un descanso, equipado con recursos de vending de café, agua y snacks
- 8) Asegurarse que el camión y conductor tienen la correspondiente documentación en vigor: Licencia de conducción del conductor, permiso de circulación del vehículo, ITV y Tarjeta de transporte. Y en caso de vehículos especiales (Megatruck o Duotrailer) que tienen los permisos especiales correspondientes. En el caso de transporte de ADR, que tanto el camión como conductor tienen los permisos para transportar mercancía peligrosa
- 9) Informar antes de la entrada a las instalaciones de los riesgos asociados con las operaciones de carga/descarga, así como las normativas aplicables para asegurar unas operaciones seguras dentro del centro de trabajo. La información debe ser facilitada siempre por escrito y mínimo en 2 idiomas (castellano e inglés). Ejemplo adjunto al final del documento
- 10) Observar los tiempos de carga asociados a los procesos de carga y descarga para minimizarlos y buscar la eficiencia máxima. Es necesario medirlos para obtener métricas que generen indicadores de compromiso y mejora entre los agentes involucrados
- 11) Colaborar con los receptores de la mercancía para coordinar tiempos de carga cortos y limitados en las operaciones de descarga y generar un flujo eficiente y total
- 12) Las operaciones de carga/descarga son realizadas por personal especializado y nunca (salvo en los casos previstos por la ley) por el chofer del camión
- 13) El personal de carga/descarga estará suficiente formado para poder realizar la operación de forma segura tanto para ellos como para los choferes. Idealmente la empresa responsable de las instalaciones de carga dispondrá de un *check-list* para garantizar un estándar que todo el personal siga y que garantice que la operación de carga y descarga se realiza de forma segura y que el servicio pueda realizarse con las

mínimas condiciones de calidad para que la mercancía llegue a su destino en perfecto estado

2.5. Facturación y Pago a los proveedores logísticos

Este apartado verifica el correcto establecimiento de un proceso de facturación y pago que sea lo más rápido y eficiente posible de forma que permita realizar los pagos de acuerdo con los parámetros pactados entre las partes y siempre dentro de los límites máximos establecidos por la ley (60 días) a todos los proveedores logísticos.

2.6. Proceso de mejora Continua y KPIs

Este apartado busca que el establecimiento de indicadores sea la base de los planes de mejora continua. También en la utilización de recursos de otros. Se recomiendan medir y seguir al menos los siguientes indicadores, como referencia y estándar:

- Llegada a tiempo de los camiones
- Tiempo de carga / observación, medición y mejora de los tiempos de carga
- *Delivery "On Time"* de las entregas
- Incidentes de seguridad (robos) / definición de rutas & estacionamientos seguros
- Incidentes de seguridad para las personas
- Extra-costes generados
- Cumplimiento del *forecast* y previsión del plan de cargas
- Cumplimiento del volumen asignado por contrato
- Cumplimiento de los plazos de pago

2.7. Sostenibilidad

Es bien sabido que la actividad logística, y en concreto la actividad del transporte, es uno de los mayores contribuyentes a emisiones de Co2 y diferentes gases de efecto invernadero, a nivel europeo y estatal se están estableciendo diferentes normativas con objetivos para las empresas que aseguren neutralidad en las operaciones en el horizonte de 2050, que obviamente deben estar en camino de estar enfocado y en proceso actualmente antes de llegar a la fecha límite.

En ese sentido, se trata de potenciar que se realicen proyectos conjuntos entre las diferentes partes de la cadena de transporte de forma que se puedan reducir las emisiones, ya sea a través de incrementar la carga transportada, reducir kilómetros en vacío, la utilización de herramientas de planificación que ayuden a optimizar los circuitos de transporte y también a través de utilización de vehículos que dispongan de motores y/o energías que originen unas menores emisiones.

Es importante pues, que en las relaciones entre cargador y portadores se puedan compartir la medición de emisión de cada uno de los viajes y entre ambas partes se trabajen en proyectos que puedan reducir las emisiones, como mínimo, en un 5% anual.

En caso de que los proyectos de reducción de emisiones supongan también una mejor eficiencia operativa en costes, dicha mejora se buscará repartir entre los diferentes eslabones de la cadena de transporte de una forma equitativa.

2.8. Digitalización e Innovación

El proceso de transformación digital permitirá al transporte y la logística, contar con una serie de herramientas que puedan aportar un fuerte impulso a la hora de mejorar su actual desarrollo o desempeño. En particular, la digitalización en el transporte y la logística puede constituir un instrumento clave para alcanzar los objetivos marcados para un desarrollo más sostenible, entendiendo la sostenibilidad como un concepto que refuerza la transparencia y engloba tanto la eficiencia medioambiental, como la eficiencia económica, financiera y social del sistema de transporte.

El cargador en su búsqueda de mejorar la eficiencia en toda la cadena de valor del transporte impulsará y colaborará con el resto de los eslabones de la cadena en los diferentes proyectos de digitalización que haga la cadena de transporte más eficiente "End to End", de forma que tanto cargador como portadores puedan ser más competitivos y les pueda representar una ventaja competitiva conjunta.

2.9. Ciberseguridad y Business Continuity Plan

La digitalización se va implantando progresivamente entre las empresas de transporte y logística creando eficiencias sin precedentes e implicaciones en los códigos de transparencia empresarial. Sin embargo, la desventaja es que la digitalización expone a las empresas ciberataques. Todos los sectores de la industria, incluidos el marítimo, ferroviario, de camiones, proveedores de logística y repartidores de paquetes, pueden verse afectados. El impacto de un fallo en esta área es muy costoso y extremadamente perturbador para las operaciones y el enfoque y desarrollo de estos puntos tiene el potencial positivo de crear una mayor responsabilidad, particularmente cuando se violan datos confidenciales de los clientes y en la exposición de datos vulnerables de la cadena de suministro.

Aunque el riesgo cero no existe en materia de seguridad informática, tener en cuenta las recomendaciones siguientes en las áreas de ciberseguridad en el transporte y la logística, incrementa la protección de las empresas y de la cadena de suministro en todas sus áreas. Es importante:

- Mantener actualizada la infraestructura de IT

- Implementar políticas de ciberseguridad recurrentes y adaptables a los cambios
- Formar al personal de toda la empresa en ciberseguridad. Disponer de un plan de recuperación de desastres y continuidad de negocio.
- Realizar auditorías de ciberseguridad: (normas ISO 27001 e ISO 27701)

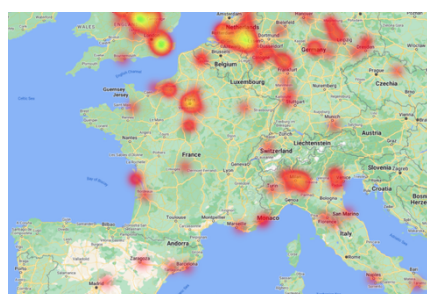
Por tanto, es clara la exposición de todos los actores de la cadena logística a ciberataques, y dentro de la cadena logística su debilidad será aquella del eslabón más débil, es por tanto indispensable que todas las piezas del engranaje trabajen en disponer de un programa de ciberseguridad y de un programa de *Business Continuity Plan*. Monitorizar los procesos exige estándares sólidos de ciberseguridad.

Proteger la información con trazabilidad digital y cifrado en cada intercambio de datos es esencial.

El entreno, simulación de situaciones, y el desarrollo de acciones con los colaboradores disminuye las posibilidades de sufrir ataques de phishing y accesos no autorizados.

2.10. Seguridad (Security)

La seguridad en el transporte de mercancías de las empresas se ha convertido en una necesidad; evitar robos y pérdidas es fundamental para lograr de manera óptima un proceso logístico y así mantener la estabilidad empresarial. La seguridad ya no consta sólo de robos a camiones, también estima el terrorismo, la inclusión de productos y elementos no deseados en las mercancías transportadas que pueden representar un peligro para el transporte y también para los eslabones siguientes, pudiendo incluso llegar al consumidor. Por lo tanto, es importante revisar los mapas de rutas y aplicar medidas de prevención y tener métricas de incidentes en sus diferentes grados de intensidad. Este mapa de "puntos calientes" tan disperso muestra que todas las partes implicadas en la cadena de suministro deben trabajar para colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para que se reduzcan los incidentes de robos, de forma que también a los conductores les podamos dar mayor garantía de seguridad para su integridad física.



Es importante observar la doble seguridad del transporte (security + safety) para estimar la realidad necesaria de definición de rutas seguras para el conductor y la carga y asegurar el tránsito seguro en la estiba de mercancías como en la protección del conductor y la carga. El estacionamiento en aparcamientos seguros es un aspecto indispensable, siempre y cuando el itinerario y su existencia lo permitan, para que se compatibilice la seguridad del conductor y la mercancía.

2.11. Resiliencia

La resiliencia en la cadena de suministro significa mantener la continuidad de la operación incluso en entornos cambiantes o adversos con adaptabilidad y sin mermas de eficiencia mediante la colaboración y el refuerzo de todas las partes de la cadena. No se trata de resistir pasivamente ni de recuperarse tras una crisis, sino de prevenir colapsos mediante flexibilidad, capacidad de adaptación y agilidad en la respuesta. En la zona de carga y descarga, donde la presión del tiempo y la coordinación de recursos son determinantes, la resiliencia se convierte en la diferencia entre una operación "responsive" y un cuello de botella paralizante.

Para medir esta resiliencia es necesario observar cómo se comporta la operación frente a imprevistos: desde retrasos en la producción, a llegada de camiones, hasta la saturación de muelles o la necesidad de reorganizar personal en el último momento. No basta con registrar la eficiencia en condiciones normales, lo clave es evaluar la elasticidad de los procesos, la continuidad del servicio, la capacidad de absorber picos de actividad y la rapidez con que se aplican soluciones alternativas. Estos aspectos se reflejan activando umbrales de alerta. También mediante indicadores muy concretos: cuánto tarda en implementarse un ajuste, qué porcentaje de operaciones logra reprogramarse con éxito, en qué medida coinciden los horarios planificados con los reales y cómo varía la ocupación de muelles sin caer en el desorden. Todo ello en un registro de incidencias que debe ser analizado periódicamente.

Una manera sencilla de integrar estos factores en una medición práctica es concebir la resiliencia como un balance entre lo que sostiene la operación y lo que la limita. Resiliencia = $(\text{Flexibilidad} \times \text{Continuidad}) \div (\text{Tiempo de ajuste} \times \text{Inestabilidad})$. Cuanto mayor es el resultado, mayor es la capacidad del sistema para adaptarse sin detenerse. La fórmula no pretende ser exacta en términos matemáticos, sino un marco de inspiración que oriente la toma de decisiones.

Lo importante no es el número aislado, sino la evolución y constancia en el tiempo. La resiliencia en la zona de carga y descarga no debe verse como un ejercicio de resistencia a la adversidad, sino como un modelo de gestión inteligente del cambio. Medirla con claridad permite anticipar bloqueos, actuar con rapidez y garantizar que el flujo logístico siga avanzando, incluso bajo presión.

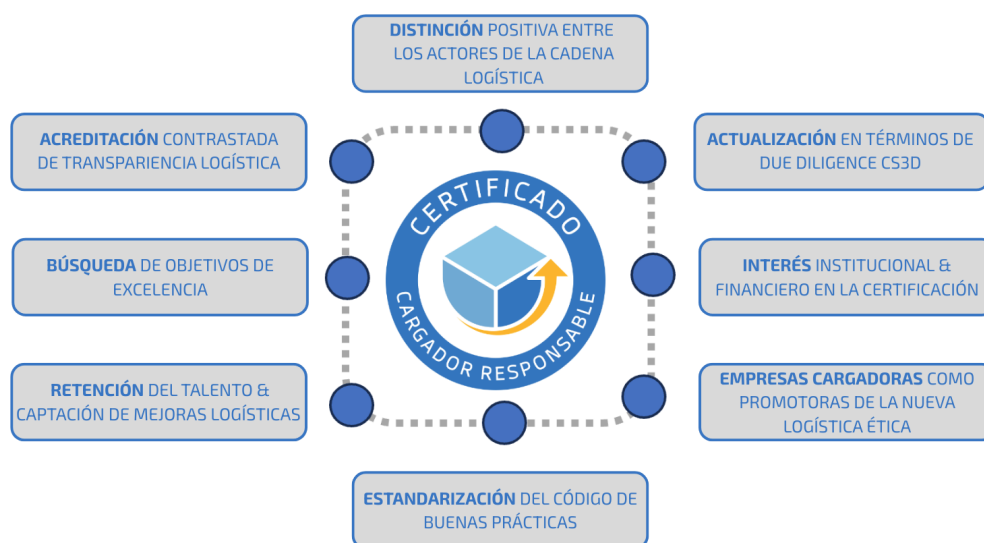


Por lo tanto, el mundo puramente operativo, los índices de resiliencia se fortalecen cuando los departamentos de expediciones y conductores trabajan como un solo equipo. La coordinación flexible, el intercambio de información en tiempo real y la aplicación de protocolos comunes permiten convertir retrasos en ajustes controlados y asegurar la continuidad del flujo logístico. La verdadera resiliencia rediseña las cadenas para que sean flexibles, diversificadas y menos vulnerables. Medir y fomentar la resiliencia en las zonas de carga y descarga significa, por tanto, dar un paso hacia cadenas de suministro más dinámicas, sostenibles y preparadas para los desafíos del futuro. La definición de indicadores en esta zona de operaciones es clave para medir y avanzar.

3. INTERÉS & UTILIDAD DE LA CERTIFICACIÓN CCR

La certificación CCR tiene el interés de toda la comunidad logística, por su actualización normativa con el CS3D, por la conexión principal con los nuevos estándares de evaluación ética, responsable y resiliente, además de acreditar acelerar la transparencia entre actores, mediante una rendición voluntaria de cuentas operativa donde la voluntad principal es cumplir con los nuevos preceptos de la logística ética y situar al “conductor al frente y la carga en el centro”. Un binomio inseparable, ya que la carga sin transporte carece de valor.

Además, la CCR no se limita a un sello formal, sino que impulsa un cambio cultural en la forma de planificar, contratar y operar. Introduce criterios objetivos que permiten evaluar prácticas reales y no solo declaraciones de intenciones. Refuerza la corresponsabilidad entre cargadores, operadores y transportistas, alineando exigencias legales con compromisos éticos. Y, en un contexto de creciente escrutinio regulatorio y social, se convierte en una herramienta estratégica para anticipar riesgos, fortalecer la reputación y consolidar relaciones basadas en confianza y cumplimiento efectivo.

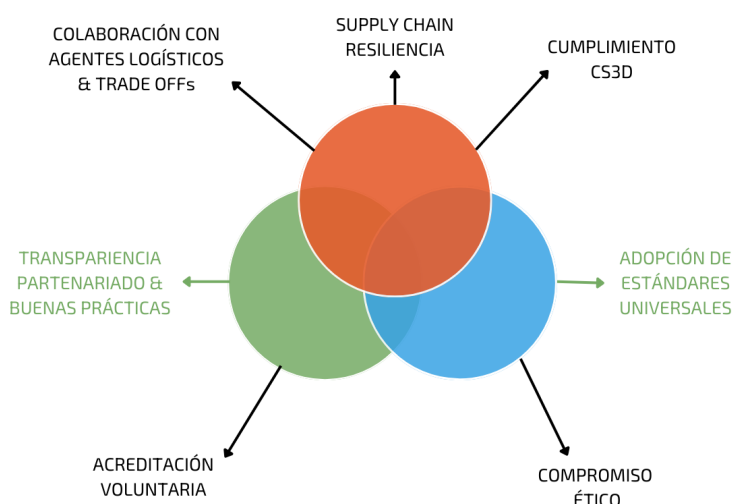


4. PROCESO DE OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO CCR

Este apartado describe todo el proceso desde la solicitud de incorporación al esquema hasta la concesión, emisión y posterior mantenimiento del certificado.

Este esquema de certificación y sus exigencias serán continuamente revisados por Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME, considerando la normativa que vaya apareciendo, tanto a nivel nacional como internacional para garantizar que la inclusión de todos los aspectos de la Directiva CS3D y otras normas y estándares de referencia que puedan aparecer, están contempladas en su impacto operacional en esta certificación. La intención es crear empresas cargadoras "shippers" a prueba de futuro, preparadas para gestionar la adaptación a los retos, también legales, que el transporte y la logística detectan como primer eslabón operativo de cada organización empresarial

SHIPPERS A PRUEBA DE FUTURO



Esto implica dejar de considerar el transporte como un mero coste variable y asumirlo como un componente estratégico de competitividad y reputación. Significa anticipar cambios normativos, exigencias medioambientales y nuevas responsabilidades en materia de sostenibilidad antes de que se conviertan en imposiciones urgentes. Supone integrar planificación, *compliance* y eficiencia operativa en una misma conversación, evitando trasladar riesgos e improvisaciones al último tramo de la cadena. También exige colaboración real con operadores logísticos, basada en datos compartidos y previsiones fiables, en lugar de relaciones puramente transaccionales. Solo así las empresas cargadoras podrán pasar de reaccionar ante las crisis a liderar la transformación del ecosistema logístico en el que operan.

4.1. Etapas de la certificación

El proceso de certificación consta de las siguientes etapas:

- Solicitud de candidatura & incorporación de la empresa interesada al nuevo paradigma de la Certificación del Cargador Responsable (CCR)
 - Revisión de la solicitud por parte de Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME y firma, por parte de la empresa interesada, de un protocolo de voluntad de colaboración y adhesión a los principios de la Certificación del Cargador Responsable (CCR)
- Asignación de una entidad de certificación autorizada
- Acuerdo de calendario de disponibilidad y auditoría entre la empresa en certificación y la entidad auditora asignada
- Desarrollo de la verificación y acreditación por parte de la entidad de evaluación
- La auditoría está estimada en un proceso técnico de 5 días laborables que pueden ser calendarizados en un proceso estándar de 3 meses:
 - 2 días de preparación con los auditores
 - 2 días de evaluación física en los centros a auditar
 - 1 día de preparación de las conclusiones
- Emisión del informe de evaluación por parte de la empresa auditora y remisión de este a Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME
- Decisión de la emisión del certificado (según el nivel de evaluación alcanzado) por parte de Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME con una validez de 3 años
- Realización eventual de verificaciones extraordinarias
- La empresa auditada recibirá el "TOOLKIT CCR" en formato de informe final que especificará las áreas de excelencia encontradas y los puntos de mejora para continuar con el proceso de innovación y mejora iniciado al involucrarse en la filosofía de la Certificación CCR

Metodología: Mejora continua



- Emisión del certificado y publicación en la web del Cargador Responsable (bajo autorización de la empresa solicitante) por parte de Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME
- Acceso, por parte de la empresa certificada, al canal privilegiado de información y metodología sobre las actualizaciones de la certificación y benchmarking entre las empresas certificadas
- Participación preferente en la Gala del Cargador Responsable para recibir el certificado y galardón correspondientes

4.2. Sobre la concesión del certificado por vez primera

La decisión de la concesión del certificado es potestad de Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME y se basará en la puntuación obtenida durante la evaluación realizada por la entidad evaluadora en la que se auditarán el 50% de las operaciones con un máximo de 2 centros operativos que serán examinados.

Para la obtención del certificado de cargador responsable, la entidad evaluadora en su informe deberá certificar que la empresa cargadora dispone positivamente de al menos el 55% de los puntos establecidos en el *toolkit* de evaluación.

En el caso de obtención en el informe de evaluación de una puntuación de 75% o superior, Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME concederá a la empresa solicitante el Certificado de "Cargador Responsable Excelente", reconociéndole un nivel superior de excelencia en la implantación de las mejores prácticas en la cadena de transporte.

4.3. Emisión del certificado CCR

Spanish Shippers' Council (SSC) TRANSPRIME procederá a emitir el certificado según el porcentaje obtenido en la evaluación obtenido en el informe de evaluación por parte de la entidad evaluadora.

4.4. Renovación del certificado CCR

Todas las organizaciones certificadas deberán superar una verificación de renovación con periodicidad trienal. En caso de que se obtenga la reevaluación en el periodo de 3 años Spanish Shippers' Council (SSC) – TRANSPRIME, procederá a comunicar que el Certificado del Cargador Resposanble (CCR) le ha sido retirado hasta una nueva reevaluación. En la renovación se auditarán el 70% de las operaciones con un máximo de 3 centros operativos a auditar.

4.5. Gala del Cargador Responsable.

Las empresas certificadas, también los agentes *Ambassador* una vez estimado por el comité técnico de Spanish Shippers' Council (SSC) y suscrito el código ético, obtendrán el certificado y el galardón físico de acreditación CCR en la Gala anual que se organizará a tal efecto.





- MANIFIESTO CHARTER -

**TEST BÁSICO DE VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO
PARA
EMPRESAS CARGADORAS**



RECOMENDACIONES GENERALES

- ✓ Garantizar una comunicación respetuosa y no discriminatoria entre todas las partes implicadas en las operaciones de recogida, entrega y transporte
- ✓ Planificar y ejecutar las operaciones de forma segura, protegida y eficaz
- ✓ Avisar a las partes pertinentes con la debida antelación sobre cualquier cambio que pueda afectar a una operación, incluidas las llegadas anticipadas o los retrasos
- ✓ Proporcionar puntos de contacto a los que las partes puedan informar de llegadas anticipadas o retrasos, así como de emergencias e incidentes
- ✓ Garantizar la confianza mutua y la cooperación entre todas las partes implicadas en las operaciones de transporte
- ✓ Garantizar que los conductores tengan un acceso fácil y seguro a los equipos e instalaciones sanitarias para fomentar su bienestar

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS

- ✓ Proporcionar a los conductores acceso a instalaciones sanitarias adecuadas, convenientemente equipadas para hombres y mujeres respectivamente, convenientemente situadas, privadas, bien iluminadas, ventiladas y seguras para mujeres y hombres, de uso gratuito u otras instalaciones de bienestar in situ, como salas de descanso, cafeterías y vestuarios, que cumplan las normas pertinentes y sean proporcionales al tamaño de las instalaciones del cargador
- ✓ Asegurarse de que las instalaciones disponibles funcionan correctamente y establecer sistemas eficaces de mantenimiento y limpieza
- ✓ Proporcionar personal debidamente formado en las instalaciones para las actividades de carga y descarga
- ✓ Proporcionar a los conductores acceso a aparcamientos seguros y vigilados (durante la noche -sólo cuando sea posible-) que sean adecuados para vehículos pesados

- ☑ Garantizar la seguridad de los conductores en las instalaciones de los cargadores asegurándose de que las zonas adecuadas estén bien iluminadas, las zonas peatonales y las zonas de espera estén claramente señalizadas y haya espacio suficiente para que los camiones puedan maniobrar
- ☑ Velar para que se incluyan las infraestructuras mencionadas (instalaciones sanitarias accesibles, zonas peatonales y zonas de estacionamiento suficientes, espaciosas, bien iluminadas, seguras y vigiladas) cuando se diseñen y construyan nuevas instalaciones
- ☑ Garantizar la seguridad, eficacia y rapidez de las operaciones de recogida, entrega y transporte:
- ☑ Asignando franjas horarias para evitar colas en las puertas, así como comunicando y reasignando franjas horarias en caso de retrasos/incidentes mediante las acciones siguientes:
 - Teniendo en cuenta las limitaciones de tiempo de conducción/trabajo al planificar la gestión de rampas/asignación de franjas horarias.
 - Proporcionando documentación precisa a su debido tiempo, minimizando los tiempos de carga/descarga y facilitando la integración de dichos tiempos en el tiempo de trabajo global de los conductores, teniendo en cuenta las limitaciones reglamentarias pertinentes
 - Garantizando la disponibilidad de personal cualificado suficiente para procesar las entregas y ayudar a los conductores, incluso fuera de las horas habituales de carga y descarga.
 - Garantizando la seguridad de las operaciones in situ mediante instrucciones claras que incluyan las características pertinentes de las instalaciones y actualizaciones sobre el estado de los envíos, y supervisar de cerca todas las operaciones en la medida de lo posible
- ☑ Proporcionar ventanas horarias de recogida y entrega flexibles de común acuerdo entre las partes, teniendo en cuenta los factores externos que puedan influir en las operaciones
- ☑ Respetar las normas aplicables en materia de tiempo de conducción y descanso, tiempo de trabajo y tacógrafo para minimizar los movimientos internos durante cualquier operación de carga o descarga



Mejorar el trato de los conductores en los lugares de entrega

La industria del transporte por carretera es la columna vertebral de nuestra economía y desempeña un papel esencial en la vida diaria y la movilidad de las personas. Sin embargo, el sector enfrenta serios desafíos sociales, laborales y económicos y está experimentando una grave escasez de conductores, que solo se alivió temporalmente con el impacto de la pandemia COVID-19.

Como partes interesadas de la industria, estamos comprometidos a revertir esta tendencia y estamos tomando medidas para aumentar el atractivo del sector y resaltar la calidad de los puestos de trabajo disponibles. La organización mundial del transporte por carretera (IRU) ha unido fuerzas con la Alianza Global de Cargadores y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para mejorar la situación actual con una carta.

El objetivo principal de esta carta es mejorar el trato de los conductores en los sitios de carga y descarga y, por lo tanto, mejorar las condiciones de trabajo, aumentar la eficiencia operativa y, en última instancia, contribuir a hacer más atractiva la profesión de conductor.

Reconocemos la importancia de adherirnos a valores comunes y promover la cooperación sobre el terreno, para abordar de manera eficiente los desafíos actuales que enfrentamos. Por lo tanto, nuestra asociación se basa en los siguientes principios compartidos:

- **El transporte por carretera es vital para la movilidad, la cadena de suministro y la economía mundial.**
- **Los conductores profesionales son un activo clave en la cadena de suministro.**
- **La gravedad y urgencia de la escasez de conductores profesionales requiere una acción urgente por parte de una alianza más amplia de partes interesadas.**
- **El trato de los conductores en los lugares de reparto es uno de los elementos clave para mejorar el atractivo de la profesión y, por lo tanto, abordar la escasez de conductores.**
- **El cumplimiento legal y el respeto mutuo seguirán siendo el núcleo de nuestros valores comunes.**

Se anima a todas las partes interesadas de la industria a unirse a la iniciativa y predicar con el ejemplo. Los signatarios contribuirán a hacer de la industria del transporte por carretera un lugar mejor para trabajar y deben comprometerse a mejorar las condiciones laborales actuales.

Únase a nosotros firmando la carta y comprometiéndose a mejorar el trato a los conductores en las instalaciones de la empresa.

CARTA

Compromisos de todas las partes

- Asegurar una comunicación respetuosa y no discriminatoria entre todas las partes involucradas en las operaciones de recogida, entrega y transporte.
- Planificar y ejecutar operaciones de manera adecuada, segura y eficiente.
- Informar a las partes relevantes a su debido tiempo sobre cualquier cambio que pueda afectar una operación, incluidas las llegadas anticipadas o retrasos.
- Proporcionar puntos de contacto a los que las partes puedan informar llegadas anticipadas o retrasos, así como emergencias e incidentes.
- Garantizar la confianza mutua y la cooperación entre todas las partes involucradas en las operaciones de transporte.
- Asegurar de que los conductores tengan un acceso fácil y seguro a equipos e instalaciones sanitarios para fomentar el bienestar de los conductores durante y después de la pandemia de COVID-19.

Compromisos para los usuarios del transporte

- Proporcionar a los conductores acceso a instalaciones sanitarias adecuadas para hombres y mujeres y otras instalaciones en el lugar, como salas de descanso y cafeterías, que cumplan con las normas pertinentes y sean proporcionales al tamaño de las instalaciones de entrega y garantizar que dichas instalaciones estén operadas correctamente.
- Proporcionar personal debidamente capacitado en el sitio para las actividades de carga y descarga.
- Proporcionar a los conductores acceso a un estacionamiento seguro (durante la noche cuando sea posible) que sea adecuado para vehículos pesados.
- Garantizar la seguridad de los conductores en las instalaciones de los cargadores asegurándose de que las áreas apropiadas estén bien iluminadas, las zonas peatonales y de espera estén claramente marcadas y haya suficiente espacio para que los camiones puedan maniobrar.
- Asegurar que se tomen las disposiciones necesarias para la infraestructura antes mencionada (instalaciones sanitarias accesibles, zonas peatonales y áreas de estacionamiento suficientes, espaciosas, bien iluminadas, seguras y protegidas) al construir nuevos sitios.
- Garantizar la eficiencia y la velocidad generales de las operaciones de recogida, entrega y transporte mediante:
 - Asignar espacios para evitar hacer colas en las puertas, así como comunicarse y reasignar espacios en caso de retrasos / incidentes.
 - Tener en cuenta las limitaciones de tiempo de conducción/trabajo al planificar la gestión de rampas/asignación de espacios.
 - Proporcionar documentación precisa a su debido tiempo, minimizar los tiempos de carga/descarga y facilitar la integración de dichos tiempos en el trabajo general de los conductores, teniendo en cuenta las restricciones reglamentarias pertinentes.
 - Garantizar la disponibilidad de suficiente personal calificado para procesar las entregas y ayudar a los conductores, incluso fuera del horario habitual de carga/descarga.
 - Garantizar operaciones seguras y protegidas en el sitio mediante la entrega de instrucciones claras que incluyan las características relevantes de la instalación y actualizaciones sobre el estado del envío, y supervisando de cerca todas las operaciones en la medida de lo posible.

- Proporcionar plazos de entrega flexibles y de buen acuerdo entre las partes, teniendo en cuenta factores externos que puedan influir en las operaciones.
- Reconocer las reglas de conducción y tiempo de descanso, el tiempo de trabajo y las regulaciones del tacógrafo para minimizar el movimiento interno durante cualquier operación de carga o descarga.

Compromisos de los prestadores del servicio de transporte

- Proporcionar los camiones necesarios y adecuados a su finalidad, para facilitar las tareas de carga y descarga, de acuerdo con las obligaciones contractuales.
- Proporcionar la formación necesaria y pertinente y garantizar acuerdos contractuales justos y conformes a la ley para los conductores.
- Proporcionar información clara y concisa sobre los lugares de entrega al conductor, si esta información está disponible con anticipación.
- Informar a los conductores de las especificidades de la operación/entrega de transporte, incluido el impacto potencial en su tiempo de conducción y trabajo, y de la necesidad de informar a los trabajadores de la rampa con suficiente antelación sobre el tiempo restante de conducción/trabajo o las pausas necesarias.

Compromisos para conductores

- Utilice las instalaciones de los transportistas con respeto, incluidos los baños, las salas de descanso y las cafeterías.
- Respete la seguridad y otras instrucciones.
- Comunique incidentes, llegadas anticipadas o tardías, problemas de productos y operaciones de carga / descarga en tiempo real.
- Evite los movimientos del vehículo con paradas y arranques al acercarse a la rampa para limitar el tiempo de conducción.
- Informe a los trabajadores de la rampa con suficiente antelación sobre el tiempo restante de conducción / trabajo o los descansos necesarios.
