



Kamyon Taşımacılığı Güvenlik Gereksinimleri TSR 2023

Ek D
Deniz Konteyneri

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

TAPA Asia Pacific
1 Paya Lebar Link, #04-01,
Paya Lebar Quarter,
Singapore 408533
www.tapa-apac.org
Tel. (65) 6514 0892

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



İÇİNDEKİLER

Yönetim Destek ve Sorumluluk Protokolleri	4
9.1 Güvenlik Yönetimi	4
9.2 Politika ve Prosedürler	4
9.3 Soruşturmalar ve LEA İrtibat Kişileri.....	5
9.4 Toplama ve Teslimat Kayıtları	5
9.5 Risk Analizleri ve Güvenli Otopark	5
Eğitim Protokolleri	6
9.6 Yanıt Protokolleri.....	6
Takip ve Eğitim Protokolleri	6
9.7 AMC Personel Eğitimi.....	6
Rota Protokolleri	7
9.8 HVTT Yanıt Protokolleri	7
İş Gücü Bütünlüğü	7
9.9 Tarama/İnceleme/Geçmiş Kontrolleri/Fesih (yerel yasaların izin verdiği şekilde)	7
Fiziksel Güvenlik	8
9.10 Tır/kamyonet güvenliği.....	8
9.11 Kargo Bölmesi.....	9
İzleme Teknolojisi ve Alarmlar	10
9.12 İki Yönlü İletişim Sistemleri.....	10
9.13 İzleme ve İzleme Protokolleri	10
9.14 İzleme ve İzleme Cihazları	11
9.15 Sürücü kabini alanı	13
9.16 Kargo Bölmesi Sistemi Alarmları	14
9.17 Takip Cihazı Arızaları.....	14
9.18 Uydu Navigasyon Sistemleri	14
Güvenlik Prosedürleri	14
9.19 Zamanlanmış Yönlendirme.....	14
9.20 Araç Bakım Programı	15
9.21 Planlanmamış Duraklar	15
9.22 Güvenli Otopark	15
9.23 Yetkisiz Kişiler	16
9.24 Güvenlik Ekipmanlarının Yönetimi	16
9.25 Anahtar Yönetimi.....	16
9.26 Toplama ve Teslim Eğitimi	16



9.27 Kalkış Öncesi Kontroller Sürücü.....	17
9.28 TSR Araç Kayıtları.....	17
Yönetim Destek ve Sorumlulukları Protokolü	17
9.30 Kutu ve Palet Bütünlüğü, Teslim Alındıktan ve Teslim Edildikten Sonra Doğrulanır.....	18
9.31 Nakliye ve Teslim Alma Kayıtlarının Kanıtı.....	18
9.32 Yükleme ve boşaltma için hazır bulunacak sürücü.....	18
Sürücü Güvenliği Eğitimi.....	19
9.33 Ön Uyarı Yerinde	19
9.34 TSR Araç Siciline Eklenmeden Önce Aracın Öz Değerlendirmesi	19
9.35 TSR'ye Uygunluğu Sağlamak için Sürekli Değerlendirme	19

TAPA Copyright © Do Not Copy



- Araç Kategorisi** : Konteyner şasisi, intermodal şasi veya iskelet olarak da adlandırılır treyler.
- Araç Açıklaması** : Konteyner şase olarak dizayn edilmiş bir yarı römork çeşididir drayage'in güvenli bir şekilde taşınması için intermodal konteyner limanlar, demiryolları, konteyner depoları ve nakliyeciler gibi yollarda. Şasi, bir yarı traktöre bağlanabilmeleri için bir mafsallık pimine ve bir traktöre bağlanmadığında park etmek için aşağı çevrilebilen iniş takımı adı verilen bir çift bacağa sahip olmalıdır.
- Denetim Düzeyleri** : Düzey 1, 2 veya 3
- Denetçi Tipi** : IAB (Seviye 1, 2 ve 3 için)
AA (Seviye 3 için)

Gereksinim-leri

Bölüm	Yönetim Destek ve Sorumluluk Protokolleri	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.1.	Güvenlik Yönetimi			
9.1.1	Yönetim, TAPA TSR, SCARS kapatma, risk değerlendirmesi, yönetim raporu ve şirket tedarik zinciri güvenlik gerekliliklerinin sürdürülmesinden sorumlu olan yerinde güvenlik için resmi olarak bir kişi (AA) atamış olmalıdır. TSR programının izlenmesinden başka bir kişi (aynı olabilir) de sorumlu olacaktır. Bu, uyumluluk kontrollerinin planlanmasını, AA'larla iletişimi, yeniden sertifikalandırmayı, TSR Standardındaki değişiklikleri vb. içerir. Not: Bu kişiler, bu rolü yerine getirmek için sözleşmeli bir çalışan veya dış kaynaklı kişi olabilir.	✓	✓	✓
9.2.	Politika ve Prosedürler			
9.2.1	LSP'nin yazılı bir kurumsal tedarik zinciri güvenlik politikası (Güvenlik Politikası) olmalı ve yönetim tarafından benimsenmelidir.	✓	✓	✓
9.2.2	Yüksek değerli hırsızlık hedefli (HVTT) kargoların elleçlenmesi için özel prosedürler mevcut olmalı ve TSR prosedürleriyle uyumlu olmalıdır.	✓	✓	✓



9.2.3	Belirli HVTT ve TSR prosedürleri, LSP/Başvuru Sahibi alt yükleniciler için de geçerlidir ve tüm taraflar arasındaki resmi bir anlaşmaya yansıtılmalıdır.	✓	✓	✓
9.3.	Soruşturmalar ve LEA İrtibat Kişileri			
9.3.1	LSP/Başvuru Sahibi, tüm navlun kayıplarının araştırılmasını sağlamak için Alıcılarla paylaşılan yazılı ve uygulanmış bir politikayı belgelemelidir. Bu, aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir: 1. Şüpheli veya bilinen hırsızlıkların 24 saat içinde Alıcıya bildirilmesi 2. Rutin kayıp araştırmalarında LSP/Başvuru Sahibi tarafından bir soruşturma süreci başlatılacaktır. (akış şeması en iyi uygulamadır) 3. Bir Alıcı ile paylaşılacak ve paylaşılmayacak bilgi türlerinin detaylandırılması 4. LSP, en iyi uygulama olarak, herhangi bir kayıp, yaralanma/saldırı veya kötü niyetli hasar olayını resmi bir rapor sunarak derhal Kolluk Kuvvetlerine bildirmelidir. <i>Not: Yukarıdakilerin tümü, navlun LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortaklarının, alt yüklenicilerinin veya intermodal sağlayıcılarının kontrolü altındayken meydana gelen kayıp olayına bakılmaksızın geçerli olacaktır. Ayrıca, TAPA olay veritabanına gerçek veya anonim bir rapor çok takdir edilecektir.</i>	✓	✓	✓
9.3.2	LSP/Başvuru Sahibi, rotaları dahilinde kritik kolluk kuvvetleri (LEA) irtibatlarının bir listesini tutmalı ve bir hırsızlık olayı meydana geldiğinde kolluk kuvvetleriyle nasıl iletişim kurulacağı ve koordine edileceği konusunda hem ana ofisi hem de sürücüler için bir prosedür belgelemelidir.	✓	✓	✓
9.4	Toplama ve Teslimat Kayıtları			
9.4.1	LSP/Başvuru Sahibi, tüm tahsilatların kayıtlarını ve teslimat kanıtlarını, kaybın araştırılması gerektiğinde erişilebilen iki yıldan az olmayan bir süre boyunca tutmalıdır.	✓	✓	✓
9.5	Risk Analizleri ve Güvenli Otopark			
9.5.1	LSP/Başvuru Sahibi, yüksek riskli alanlardan geçişi veya durakları en aza indirecek en güvenli rotaların seçilmesini sağlamak için rotaları ve durakları en az yılda bir kez risk değerlendirmesinde bulunmalıdır. Talep edilmesi halinde bu bilgiler Alıcı'ya sağlanmalıdır. Değerlendirme asgari olarak şunları içerecektir: 1. Önlenebilir trafik sıkışıklığını azaltarak gecikmeleri önlemek için uygulanan prosedürler.	✓	✓	✓



	<p>2. Rotadaki kaçınılmaz gecikmelerden kaynaklanan riskleri en aza indirmek için uygulanan prosedürler ve varış noktalarına veya onaylanmış park yerlerine varmak için son tarihlerin risk altında olabileceği durumlar.</p> <p>3. Suç noktalarından kaçınma, olay verileri, LEA tavsiyesi ve endüstri ağı veri paylaşımı uygun şekilde analiz edilerek dikkate alınır.</p> <p><i>Not: Yukarıdakilerin tümü, LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortakları, taşıeronları veya intermodal sağlayıcıları tarafından yükün muhafazası sırasında geçerli olacaktır. Üçüncü taraf operatörlerinin risklerini belirlemek ve ele almak için LSP/Başvuru Sahibi tarafından ayrı risk değerlendirmelerinin tamamlanması gerekebilir.</i></p>			
Bölüm	Eğitim Protokolleri	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.6	Yanıt Protokolleri			
9.6.1	Uyarılar için yanıt protokolleri, güncel olduklarından emin olmak için en az yılda bir kez gözden geçirilmelidir; Olaylar etkin bir şekilde yönetilir ve iletişim bilgileri güncel tutulur.	✓	✓	✓
9.6.2	Minimum yanıt protokolü olarak aşağıdakiler için belirli yanıtlar içermelidir: 1. Kolluk kuvvetleriyle iletişim 2. Sürücü için tavsiyeler 3. İhtiyaç duyulduğunda etkinlik alanına kaynak tahsisi 4. Kalan ve savunmasız olan herhangi bir yükün korunması. 5. İzleme sistemi arızasına yanıt verme	✓	✓	✓
Bölüm	Takip ve Eğitim Protokolleri	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.7	AMC Personel Eğitimi			
9.7.1	LSP/Başvuru Sahibi, personelin eğitimi, izleme cihazlarının ve diğer güvenlik ekipmanlarının uygun kullanımını ve 9.6 Müdahale Protokollerinde belirtildiği gibi alarm protokollerini içermesi için bir programa sahip olmalıdır. VEYA aynısını gerektiren tanınmış bir hizmet sağlayıcı ile yürürlükte olan bir sözleşmeye sahip olmak.	✓	✓	✓



Bölüm	Rota Protokolleri	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.8	HVTT Yanıt Protokolleri			
9.8.1	<p>LSP/Başvuru Sahibi, aşağıdakileri yapmak için belgelenmiş prosedürlere sahip olmalıdır:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Güvenlik olayları durumunda HVTT kargosunu koruyun (yüksek alarm)2. Şüpheli eylemlere yanıt verme (düşük uyarı)3. Sürücü hastalığı4. Araç arızası5. Grev6. Detours7. Kaza8. Kötü hava koşulları9. Teslimatı veya teslimat yerini kabul etmeyi reddetmeye erişilemez. <p><i>Not: Yukarıdakilerin tümü, LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortakları, taşeronları veya intermodal sağlayıcıları tarafından yükün muhafazası sırasında geçerli olacaktır.</i></p>	✓	✓	✓
Bölüm	İş Gücü Bütünlüğü	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.9	Tarama/İnceleme/Geçmiş Kontrolleri/Fesih (yerel yasaların izin verdiği şekilde)			
9.9.1	<p>LSP/Başvuru Sahibi, geçmiş istihdam ve sabıka geçmiş kontrollerini içeren bir tarama/inceleme sürecine sahip olmalıdır. Tarama / inceleme, çalışanlar ve yükleniciler de dahil olmak üzere tüm başvuru sahipleri için geçerlidir. LSP/Başvuru Sahibi, TAS işçilerini tedarik eden müteahhitlik şirketlerinde de eşdeğer bir sürecin uygulanmasını talep edecektir.</p>	✓	✓	✓
9.9.2	<p>TAS çalışanın, mevcut bir sabıkası olmadığına ve LSP/Başvuru sahibi güvenlik prosedürlerine uyacağına dair beyanname imzalaması gerekmektedir.</p>	✓	✓	✓



9.9.3	LSP/Başvuru Sahibi, TAS çalışanlarını sağlayan ajans ve/veya taşeron tarafından gerekli bilgilerin sağlanması için anlaşmalar yapacak veya bu taramayı kendileri yapacaktır. Tarama, sabıka geçmişi kontrolü ve istihdam kontrollerini içermelidir.	✓	✓	✓
9.9.4	LSP / Başvuru Sahibi / işgücünün işe alım öncesi ve sonrası yanlış beyanı ile başa çıkma prosedürü.	✓	✓	✓
9.9.5	Fiziksel varlıkların kurtarılması ve sonlandırılan iş gücünden parolaların silinmesi/değiştirilmesi için prosedürler asgari olarak şunları içerir: 1. Şirket Kimlikleri 2. Erişim rozetleri 3. Anahtar 4. Ekipman ve kıyafet 5. Hassas bilgiler	✓	✓	✓
9.9.6	Alıcının verilerini koruyun: Alıcının verilerini (envanter veya programlar) içeren fiziksel veya elektronik sistemlere erişimi sonlandırın. Belgelenmiş prosedür gerekli.	✓	✓	✓
9.9.7	LSP'nin İş Gücü Bütünlüğü prosedürlerine göre doğrulanması için mevcut iş gücü (LSP'ler, taşeron) listesi mevcuttur.	✓	✓	✓
9.9.8	Yeniden işe alma: Reddetme/fesih kriterleri hala geçerliyse, LSP/Başvuru Sahibinin işgücünü yeniden işe almasını önlemek için prosedürler mevcuttur. Not: Kayıtlar yeniden işe alınmadan önce gözden geçirilir (Ör: daha önce işten çıkarılan personelin geçmişi veya – reddedilen başvuru sahipleri (daha önce istihdamı reddedilen).	✓	✓	✓
9.9.9	LSP, araç sicilinde listelenen araçları sürmek için nitelikli/egitimli tüm kendi ve taşeron sürücülerinin güncel bir listesini tutacaktır.	✓	✓	✓
Bölüm	Fiziksel Güvenlik	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.10	Tır/kamyonet güvenliği			
9.10.1	Sürücü prosedürleri, araç sürücüsünün kabin kapılarının kilitlenmesini ve operasyonel prosedürler için açılması gerekmedikçe taşıma sırasında tüm pencerelerin kapatılmasını gerektirir.	✓	✓	✓
9.10.2	Araç anahtarları sürücü ve LSP/Başvuru sahibi yönetimi ile sınırlıdır.	✓	✓	✓



9.10.4	Araç, araç kontağı/çalıştırma anahtarı olmadan motorun çalıştırılmasını önleyen bir motor immobilizeri ile donatılmalıdır.	✓		
9.11	Kargo Bölmesi			
9.11.1	<p>Tüm kargo bölmesi kapılarına kalıcı olarak monte edilmiş yüksek kaliteli, paslanmaz veya sertleştirilmiş çelik, ağır yüksek güvenlikli kilitleme cihazı. Zincirler, kablolar, hafif çubuklar, çıkarılabilir civatalar/braketler vb. kullanılmamalıdır. Kilitleme cihazları tüm yolculuk boyunca kullanılmalı ve kilitlemelidir.</p> <p><i>Notlar:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Zincirler, kablolar, hafif çubuklar, çıkarılabilir civatalar/braketler vb. gibi geçici cihazlar kullanılmamalıdır.• Bu, bir deniz konteynerini artık okyanus/mavna taşımacılığı için kullanılamaz hale getirebilir.• Uygun kilit örnekleri TAPA Kilitleme Sistemleri Kılavuz Belgesinde yer almaktadır.	✓		
9.11.2	Tüm kargo bölmesi kapılarına kalıcı olarak takılan yüksek kaliteli, paslanmaz veya sertleştirilmiş çelik, ağır ağırlıkta yüksek güvenlikli kilitleme cihazı VEYA kullanılacak zincirler, kablolar, hafif çubuklar, çıkarılabilir civatalar/braketler vb. gibi geçici cihazların kullanılması. Kilitleme cihazları tüm yolculuk boyunca kullanılmalı ve kilitlemelidir.		✓	
9.11.3	<p>Kilitler şu şekilde olmalıdır:</p> <p>A. Elektronik, otomatik veya manuel olarak çalıştırılır</p> <p>B. Benzersiz (farklı kilitleri açmak için çoğaltılmış kodlar/anahtarlar/şifrelere izin verilmez)</p> <p>C. Kilitler ve sabitleme cihazları, önemli bir kuvvete dayanabilmeli ve kurcalanmaya karşı korumalı olmalıdır.</p> <p><i>Notlar: Açıklama ve ayrıntı için TAPA Kilitleme Sistemleri Kılavuz Belgesine bakın.</i></p>	✓	✓	
9.11.4	LSP'nin/Başvuru Sahibinin kendi iç politikasına uygun olarak güvence altına alınan kapılar.			✓
9.11.5	Kurcalanmaya karşı korumalı mühürler, tüm doğrudan, kesintisiz gönderilerde kullanılır. Contalar ISO 17712'ye (I, S veya H sınıflandırması) göre sertifikalandırılacaktır. LSP/Başvuru Sahibi, mühürlerin kontrol edilmesini ve mühürlerin uygulanmasından ve çıkarılmasından kimin (Alıcı, Depo operatörü veya LSP vb.) sorumlu olduğundan emin olmak için belgelenmiş bir prosedüre sahip olacaktır.	✓	✓	✓



Bölüm	İzleme Teknolojisi ve Alarmlar	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.11.7	<p>Yüklü römork düştüğünde yerinde olan römork veya deniz konteyneri şasi immobilizasyon cihazı (kingpin, iniş takımı kilidi veya fren hattı kilidi).</p> <p><i>Not: Yüklü bir treylerin/konteynerin düşürülmesine/kancalarının çıkarılmasına/ayrılmasına, TSR 1 kapsamında izin verilmez.</i></p>		✓	✓
9.12	İki Yönlü İletişim Sistemleri			
9.12.1	<p>Tüm yolculuk boyunca iki yönlü, gerçek zamanlı sesli iletişim sistemi (örn. cep telefonu/iki yönlü telsiz) için birincil ve yedek sistemler mevcuttur.</p> <p>LSP'ler/Başvuru Sahibinin ofisi veya sesli iletişim işlevini otomatik olarak test edebilen 3. taraf AMC Sistemi mevcuttur; VEYA; Yolculuktan önce manuel bir iletişim testi görüşmesi yapılmasını sağlamak için bir prosedür mevcuttur.</p>	✓		
9.12.2	<p>LSP'ler/Başvuru Sahibinin ofisi veya 24. taraf AMC ile iki yönlü, gerçek zamanlı sesli iletişim (örn. cep telefonu/iki yönlü telsiz) için 7/3 kullanılabilen en az bir sistem.</p>		✓	✓
9.13	İzleme ve İzleme Protokolleri			
9.13.1	<p>LSP / Başvuru Sahibi, aşağıdakileri içeren ayrıntılı ve belgelenmiş protokole sahip olmalıdır:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kamyon/kamyonet traktörünün takibi2. 7/24 izleme3. Rotaları ve park yerlerini coğrafi sınırlama yeteneği4. Acil durumların ele alınması için belgelenmiş müdahale protokolleri.	✓		



	<i>Not: Yukarıdakilerin tümü, LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortakları, taşıyonları veya intermodal sağlayıcıları tarafından yükün muhafazası sırasında geçerli olacaktır.</i>			
9.13.2	LSP / Başvuru Sahibi, aşağıdakileri içeren ayrıntılı ve belgelenmiş protokole sahip olmalıdır: 1. Yüklü treylerlerin/konteynerlerin bir kamyonu bağlandığında ve cezai işleme veya yanlışlıkla ayrıldığında izlenmesi. 2. 7/24 izleme 3. Rotaları ve park yerlerini coğrafi sınırlama yeteneği 4. Acil durumlara başa çıkmak için belgelenmiş müdahale protokolleri	✓		
9.13.3	LSP / Başvuru Sahibi, aşağıdakileri içeren ayrıntılı ve belgelenmiş protokole sahip olmalıdır: 1. Kamyon/kamyonet takibi 2. Rotaları ve park yerlerini coğrafi sınırlama yeteneği 3. Acil durumlara başa çıkmak için belgelenmiş müdahale protokolleri		✓	
9.14	İzleme ve İzleme Cihazları			
9.14.1	Bir izleme cihazı, kamyon/kamyonet traktöründe gizli bir yere kurulmalı ve mümkün olduğunda, aşağıdakiler gibi en az iki sinyalizasyon yöntemini kullanabilmelidir: Yöntem 1: 3G veya 4G veya 5G Yöntem 2. GSM kullanan SMS/GPRS Yöntem 3. CDMA (Radyo ve Damar Yöntem 4. Uydu takip cihazı En az bir gizli anten ile donatılmalıdır. <i>Not: İki farklı sinyalizasyon biçiminin mevcut olmadığı ülkelerde, LSP/Başvuru Sahibi bunu denetçiye belgelemelidir.</i>	✓		
9.14.2	Treylere/konteynere gizli bir yerde bir takip cihazı takılmalıdır. Cihaz dahili veya harici olarak kurulabilir ve mümkün olduğunda, aşağıdakiler gibi en az iki sinyalizasyon yöntemini kullanabilmelidir: Yöntem 1: 3G veya 4G veya 5G Yöntem 2. GSM kullanan SMS/GPRS Yöntem 3. CDMA (Radyo ve Damar Yöntem 4. Uydu takip cihazı En az bir gizli anten ile donatılmalıdır.	✓		



	<i>Not: İki farklı sinyalizasyon biçiminin mevcut olmadığı ülkelerde, LSP/Başvuru Sahibi bunu denetçiye belgelemelidir.</i>			
9.14.3	Bir takip cihazı, kamyon/kamyonet çekicisinde gizli bir yere kurulmalı ve varsa, GSM veya CDMA kullanarak 3G veya SMS/GPRS gibi en az iki sinyalizasyon yöntemini kullanabilmeli ve en az bir gizli antenle donatılmalıdır. <i>Not: İki farklı sinyalizasyon biçiminin mevcut olmadığı ülkelerde, LSP/Başvuru Sahibi bunu denetçiye belgelemelidir.</i>		✓	
9.14.4	Kamyon/kamyonet traktöründe gizli bir yere bir izleme cihazı kurulmalıdır.			✓
9.14.5	Kamyon/kamyonet çekicisindeki takip ünitesi için standart "raporlama aralığı" her altmış (60) dakikada bir rapordan az olmamalıdır.			✓
9.14.6	Kamyon/kamyonet çekicisindeki takip üniteleri için standart "raporlama aralığı" her beş (5) dakikada bir rapordan az olmamalıdır.	✓		
9.14.7	Treyler/konteynerdeki takip üniteleri için standart "raporlama aralığı" her beş (5) dakikada bir rapordan az olmamalıdır. <i>Not: Traktör ve römork/konteyner traktöre bağlandığında ve etkili bir bağlı olmayan uyarı sistemi mevcut olduğunda, ünitelerden yalnızca biri bu "raporlama" oranı standardını karşılamalıdır. Bağlı olduktan sonra, her iki izleme birimi de bağımsız olarak rapor vermelidir, bu nedenle bağımsız olarak raporlama yeteneği yerinde olmalıdır.</i>	✓		
9.14.8	Kamyon/kamyonet çekicisindeki takip ünitesi için standart "raporlama aralığı" her otuz (30) dakikada bir rapordan az olmamalıdır.		✓	
9.14.9	Kamyon/kamyonet çekicisindeki izleme cihazları, aşağıdakileri içerecek şekilde olayları bildirmelidir: 1. Kurulu güvenlik sistemlerinden herhangi birinin cihaz kurcalaması 2. Kamyon durdurma 3. İzleyici pil durumu 4. Kargo bölmesi kapısının açılması	✓		
9.14.10	Römorklar/konteynerler kullanılırken, izleme cihazları aşağıdakileri içerecek şekilde olayları bildirmelidir: 1. Römorkun/şasinin çözülmesi (kancadan çıkarılması)	✓		



	2. Kurulu güvenlik sistemlerinden herhangi birinin cihaz kurcalaması. 3. Kamyon/treyler/konteyner durdurma 4. İzleyici pil durumu			
9.14.11	Kamyon/kamyonet traktör takip cihazları, treyler bağlı değilken her beş dakikada bir "raporlama" hızıyla izleyicinin sinyalizasyon kapasitesini 24 saatten az olmamak üzere koruyabilen bir pil yedeği ile donatılmalıdır.	✓		
9.14.12	Römorklar/konteynerler kullanılırken, izleme cihazları, izleyicinin sinyal kapasitesini 24 saatten az olmamak üzere, römork bağlıken her beş dakikada bir "raporlama"dan az olmayan bir "raporlama" hızında koruyabilen bir pil yedeği ile donatılmalıdır.	✓		
9.14.13	AMC, tüm TSR 1 izleme cihazları (kamyon/kamyonet, traktör/treyler/konteyner) için "raporlama" oranını değiştirebilmeli (artırabilmeli veya azaltabilmeli) ve havadan kontrol edebilmelidir.	✓		
9.14.14	LSP / Başvuru Sahibi, aşağıdakileri içeren ayrıntılı ve belgelenmiş protokole sahip olmalıdır: 1. Yüklemeden önce: <ul style="list-style-type: none">• Kullanılacak tüm izleme cihazlarının pil ömrünü kontrol edin• Kullanılacak tüm izleme ve ilgili alarm cihazlarının fonksiyon testini tamamlayın.• Sonuçların kaydı 2. Yüklendiğinde ve kalkışa hazır olduğunda <ul style="list-style-type: none">• Kargo kapıları ve herhangi bir kargo bölmesi dahili alarm sensörü/algılama cihazı hariç olmak üzere kullanılacak tüm izleme cihazlarının fonksiyon testini tamamlayın.• Sonuçların kaydı	✓		
9.15	Sürücü kabini alanı			
9.15.1	Sürücünün erişebileceği bir yerde bulunan manuel olarak etkinleştirilen sessiz alarm (zorlama alarmı) ve LSP'nin/Başvuru Sahibinin ana üssüne ve üçüncü taraf AMC'ye bir sinyal göndermelidir. Mobil sessiz cihaz seçeneği, sürücünün kabinde ayrılmak için önceden onaylanmış kriterleri varsa (hastalık, kaza, acil durum vb.) kullanılabilir.	✓	✓	
9.15.2	Sürücü kabinine yetkisiz giriş meydana gelirse yerel sesli alarm.	✓		



9.15.3	İzleme ve yerel alarm müdahale ve bakım prosedürleri uygulanıyor, en az altı ayda bir test ediliyor ve gözden geçiriliyor.	✓	✓	
9.16	Kargo Bölmesi Sistemi Alarmları			
9.16.1	Kargo bölmesi kapılarının yetkisiz olarak açılması AMC'ye sinyal gönderir.	✓		
9.16.2	Kargo bölmesi kapılarının izinsiz açılması Sesli (sesli) yüksek desibel alarmını etkinleştirir.	✓		
9.16.3	Kargo bölmesine yetkisiz kapı açma prosedürleri uygulanıyor, en az 12 ayda bir test ediliyor ve gözden geçiriliyor.	✓		
9.17	Takip Cihazı Arızaları			
9.17.1	İzleme cihazının arızalanmasına verilen yanıtlar için en az altı ayda bir test edilen ve gözden geçirilen prosedürler.	✓		
9.17.2	İzleme cihazı arızalanırsa veya GPS sinyali kaybolursa, izleme sistemi uymalı ve AMC'ye bir sinyal göndermelidir.	✓		
9.18	Uydu Navigasyon Sistemleri			
9.18.1	Gereksiz duraklamaları veya gecikmeleri önlemek için sapmaları, trafik sıkışıklıklarını vb. tanıyan uydu navigasyon sistemi (rota planlayıcısı) kuruldu.	✓	✓	✓
9.18.2	Navigasyon sisteminde mevcut en son yazılım sürümü yüklü ve kullanımda olmalıdır.	✓	✓	✓
9.18.3	LSP'lerin/Başvuru Sahibinin sevkiyatını ve AMC'nin kullanıldığından emin olmak için yürürlükte olan prosedür, navigasyon sistemi rehberliğinden kaynaklanan tüm rota değişikliklerini onaylamalıdır.	✓	✓	✓
Bölüm	Güvenlik Prosedürleri	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.19	Zamanlanmış Yönlendirme			
9.19.1	LSP/ Başvuru Sahibi rotaları planlamıştır.	✓	✓	✓



9.19.2	LSP/Başvuru Sahibi duraklamaları planlamıştır.	✓	✓	
9.19.3	LSP/Başvuru Sahibi, Alıcı bunu yapmamak için belgelenmiş talimatlar vermedikçe, beklenmedik olaylardan kaynaklanan rotalarda ve duraklarda veya gecikmelerde Geçici değişiklikleri Alıcıya bildirmelidir.	✓		
9.20	Araç Bakım Programı			
9.20.1	LSP/Başvuru Sahibi, araç bakım programlarını üreticinin spesifikasyonlarına uygun olarak belgelemelidir.	✓	✓	✓
9.21	Planlanmamış Duraklar			
9.21.1	Normal şartlarda sürücünün/sürücülerin aracı yalnızca onaylanan zaman ve yerlerde terk edebilmesini gerektiren prosedürler.	✓		
9.21.2	Planlanmamış duraklamalar için, örneğin tıbbi bir acil durum veya aşağıdakileri içeren bir kaza/arıza ile ilgili ayrıntılı ve belgelenmiş bir protokol uygulanmalıdır: 1. Sürücü prosedürleri: a. Gönderimi bildir b. Tüm kapıları kilitleyin ve tüm güvenlik cihazlarını devreye alın. c. İzleme AMC'si bilgilendirilmelidir 2. AMC prosedürleri a. Kamyon ve/veya sevkiyat, transitten geri dönene kadar sürekli olarak canlı olarak izlenmelidir. 3. LSP prosedürleri a. LSP/Başvuru Sahibi, uzun süreli planlanmamış bir duraklama için gönderiye koruma sağlamak üzere bir protokole sahip olmalıdır. b. LSP/Başvuru Sahibi, böyle bir olaydan sonraki 24 saat içinde Alıcıyı bilgilendirmelidir. <i>Not: Yukarıdakilerin tümü, yükün LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortakları, karayolu taşımacılığı taşıeronları tarafından saklanması sırasında geçerli olacaktır.</i>	✓		
9.21.3	Sürücünün kamyon ve treylerden ayrılması gerekiyorsa ayrıntılı ve belgelenmiş bir protokol uygulanmalıdır. Tüm kapılar kilitlenmeli ve alarmlar (varsa) etkinleştirilmelidir.		✓	✓
9.22	Güvenli Otopark			

9.22.1	Sürücü el kitabı/talimatları, onaylanmış ve yasaklanmış park tesislerini, durma yerlerini listelemelidir.	✓	✓	✓
9.22.2	Yüklü kamyonlar/kamyonetler/treylerler/konteynerler, LSP'nin risk değerlendirme sürecine dahil edilmiş, önceden onaylanmış (Alıcı ile birlikte) tanımlanmış güvenli bir park alanı olmadıkça asla gözetimsiz bırakılmamalıdır.	✓		
9.22.3	Sürücü, her duraklama/dinlenmeden önce ve sonra, römorkun bütünlüğünü, kilitleri ve contaları kontrol etmelidir. Çekler kayıt altına alınacak ve bir (1) ay süreyle saklanacaktır.	✓		
9.22.4	LSP/Başvuru Sahibi, yüklü kamyonlar için güvenli park yerlerinin kullanımını belirlemek ve uygulamak için bir politikaya sahip olmalıdır. Bu, aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir: 1. Hangi park yerlerinin kullanılacağına karar verme süreci. 2. Onaylı park yerlerinin güncel listesi. 3. Onaylanmış bir park yeri mevcut olmadığında yapılacak işlemler. 4. Yasaklanmış park seçeneklerinin veya eylemlerinin listesi.	✓	✓	✓
9.23	Yetkisiz Kişiler			
9.23.1	Kamyon veya treylerde yetkisiz partilere izin verilmez. LSP/Başvuru Sahibi, yetkisiz tarafların kamyon veya treylerde bulunmasını önlemek için politika ve prosedürlere sahip olmalıdır (yani otostopçular, arkadaşlar, araba kullanmayan akrabalar, çocuklar vb.).	✓	✓	✓
9.24	Güvenlik Ekipmanlarının Yönetimi			
9.24.1	LSP/Başvuru Sahibi, aşağıdakileri içeren prosedürleri belgelemiş ve uygulamış olmalıdır: 1. Treyler/konteyner kapı contalarının yönetimi ve kontrolü 2. Treyler/konteyner kapı kilitlerinin, pimli kilitlerin ve kullanıldığı durumlarda diğer ilgili kapı güvenlik ekipmanlarının yönetimi ve kontrolü	✓	✓	✓
9.25	Anahtar Yönetimi			
9.25.1	LSP/Başvuru Sahibi, kamyonlar, asma kilitler, mafsal kilitleri vb. için anahtarların güvenli yönetimi için yürürlükte olan prosedürleri belgelemiş ve uygulamış olmalıdır.	✓	✓	✓
9.26	Toplama ve Teslim Eğitimi			

9.26.1	LSP/Başvuru Sahibi, aldatma ve dolandırıcılığı önlemek için sürücülere/yardımcı sürücülere toplama ve teslimat prosedürleri hakkında eğitim verecektir.	✓	✓	✓
9.27	Kalkış Öncesi Kontroller Sürücü			
9.27.1	LSP/Başvuru Sahipleri, yerel yönetmeliklere uygun olarak aracın yola elverişliliğini sağlayan kalkış öncesi kontrolleri belgelemelidir. Tamamlanan kontrollerin bir kaydı sürücü tarafından yapılmalıdır. LTL (birden fazla durak) rotaları için bu kontroller yalnızca günün ilk kalkışında gereklidir. Not: TSR-1 rotaları için kalkış öncesi kontrol, römorkun bütünlüğünü, kilitleri ve contaları da içermelidir. İlgili kayıtlar bir (1) ay süreyle saklanmalıdır.	✓	✓	✓
9.27.2	Kalkış öncesi kontrol sırasında belirtilen istisnalar, LSP/Başvuru Sahibinin ana üssüne bildirilmeli ve istisnalardan kaynaklanan herhangi bir gecikme veya sapma, TSR Standartları ile tutarlı olmalıdır. Prosedürler, sürücü kılavuzunun/yazılı talimatların bir parçası olmalıdır.	✓	✓	✓
9.27.3	LSP/Başvuru Sahibi, yükü önlenebilir bir kesinti olmaksızın ilk planlı durağına taşıyabilecek sürücü ve ekipmanın sağlanmasını sağlamak için prosedürleri belgelemelidir (örn. yakıt, yemek molaları, planlı onarımlar, düzenlenmiş sürüş süreleri, vb.).	✓	✓	✓
9.28	TSR Araç Kayıtları			
9.28.1	TSR kapsamında kullanılacak araçlar, LSP'nin/Başvuru Sahibinin TSR Araç Sicilinde listelenmelidir. Sicil için belirli bir format yoktur, ancak sertifikasyon programında kapsanacak herhangi bir araç/birim için en azından aşağıdaki bilgileri içermelidir: 1. Traktör tanımlama bilgileri 2. Treyler/konteyner şasi tanımlama bilgileri 3. TSR seviyesi 4. Denetimlerin, teftişlerin ve öz değerlendirmelerin tarih(ler)i 5. Herhangi bir uygunsuzluk veya diğer istisnaların kaydı 6. Uygunsuzluk/istisna düzeltmelerinin tarihi	✓	✓	✓
Bölüm	Yönetim Destek ve Sorumlulukları Protokolü	Denetim Düzeyleri		
9.29	Güvenlik Eğitimi	1	2	3
9.29.1	Sürücülerle birlikte yürütülen ve sürücü kayıtlarında belgelenen Güvenlik Tehdidi Farkındalığı eğitim programı. Bu seminer asgari olarak şunları içermelidir: 1. Tehdit farkındalığı 2. Soygun müdahalesi 3. Araç kontrolü	✓	✓	✓



	<p>4. Gelişen tehditlerin tanınması 5. Güvenli otopark seçimi ve kullanımı 6. Tehdit edici olaylara uygun tepkiler 7. Polis ve yönetimle iletişim. 8. Bu eğitim, bir HVTT malını sürmeden önce ve daha sonra her iki (2) yılda bir verilmelidir</p> <p><i>Not: Yukarıdakilerin tümü, LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortakları, taşıyonları veya intermodal sağlayıcıları tarafından yükün muhafazası sırasında geçerli olacaktır.</i></p>			
9.30	Kutu ve Palet Bütünlüğü, Teslim Alındıktan ve Teslim Edildikten Sonra Doğrulanır			
9.30.1	LSP/Başvuru Sahibi, yüklemeden önce ve boşaltmadan sonra kutu ve palet sayımlarını doğrulayan belgelenmiş prosedürlere sahip olmalıdır. Bu prosedürleri doğrulayan belgeler iki yıldan az olmamak üzere saklanmalıdır.	✓	✓	✓
9.31	Nakliye ve Teslim Alma Kayıtlarının Kanıtı			
9.31.1	Uygun işaretleme, ağırlıklar, sayımlar ve özel taşıma talimatları (varsa) sağlamak için tüm kargolar nakliye belgelerine ve beyannamelerine göre doğrulanmalıdır.	✓	✓	✓
9.31.2	Gönderi belgeleri eksiksiz, doğru ve okunaklı olmalı ve asgari olarak şunları içermelidir: 1. Teslim alma/teslimat saati ve tarihi 2. Sürücü imzası ve basılı adı 3. Sevkiyat ve alıcı personelin imzaları 4. Gönderi detayları ve özel talimatlar.	✓	✓	✓
9.31.3	LSP/Başvuru Sahibi, tüm tahsilatların ve teslimat kanıtlarının kayıtlarını, kayıp araştırılması gerektiğinde erişilebilen iki yıldan az olmayan bir süre boyunca saklamalıdır.	✓	✓	✓
9.31.4	Nakliye belgelerine ve Alıcının varlıklarına ilişkin bilgilere erişim, "bilmesi gerekenlere" dayalı olarak kontrol edilir, izlenir ve kaydedilir.	✓	✓	✓
9.31.5	Nakliye belgeleri imha edilene kadar korunur.	✓	✓	✓
9.31.6	Bilgi (sevkiyat belgeleri) bilgiye erişimi olan çalışanlara verilen güvenlik farkındalığı eğitimi.	✓	✓	✓
9.32	Yükleme ve boşaltma için hazır bulunacak sürücü			
9.32.1	Gönderici veya alıcı politikaları tarafından yasaklanmadıkça, LSP/Başvuru Sahibi politikası, parça sayısını doğrulamak için sürücülerin yükleme ve boşaltma için hazır bulunması gerektiğini	✓	✓	✓



Bölüm	Sürücü Güvenliği Eğitimi	Denetim Düzeyleri		
		1	2	3
9.33	Ön uyarı yerinde			
9.33.1	<p>Alıcının talep ettiği durumlarda, gelen ve/veya giden gönderilere ön uyarı süreci uygulanır. Ön uyarı ayrıntıları, Alıcı ve LSP/Başvuru Sahibi tarafından kararlaştırılmalıdır.</p> <p>Önerilen ayrıntılar şunları içerir:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kalkış saati2. Tahmini varış zamanı3. Kamyon şirketi adı4. Sürücü adı5. Araç plaka bilgileri6. Sevkiyat bilgileri (parça sayısı, ağırlık, konşimento numarası vb.)7. Treylar/konteyner mühür numaraları <p><i>Not: Yukarıdakilerin tümü, LSP/Başvuru Sahibi veya hizmet ortakları, taşeronları veya intermodal sağlayıcıları tarafından yükün muhafazası sırasında geçerli olacaktır.</i></p>	✓	✓	✓
9.34	TSR Araç Siciline Eklenmeden Önce Aracın Öz Değerlendirmesi			
9.34.1	LSP / Başvuru Sahibi, TSR Araç Sicilindeki tüm araçların (kamyonlar / kamyonetler ve römorklar / konteyner şasisi) değerlendirildiğine ve TAPA TSR'nin gerekliliklerini karşıladığına dair belgelenmiş kanıtlara sahip olmalıdır.	✓	✓	✓
9.35	TSR'ye Uygunluğu Sağlamak için Sürekli Değerlendirme			
9.35.1	LSP/Başvuru Sahibi, LSP/Başvuru Sahibi tarafından müteakip tüm öz değerlendirmelerin (sabit veya sürekli program – TSR Araç Sicilindeki tüm araçları kapsayan) LSP/Başvuru Sahibi tarafından en az 12 ayda bir kendi kendine yeniden değerlendirildiğine dair belgelenmiş kanıtlara ve denetim amacıyla tutulan ilgili kayıtlara sahip olmalıdır.	✓	✓	✓



Bilginize: Stanvdardın sağlanan ulusal dile tercümesi, TAPA 2023 gerekliliklerinin anlaşılmasına yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Standardın çevirisi, bilgimiz dahilinde ve gerekli arka plan bilgisiyle başlatıldı ve doğrulandı. Ancak ilgili standardın orijinal İngilizce versiyonu denetimle alakalıdır ve öyle kalacaktır.

Yayınlama ve telif hakkı bilgileri

Bu belgede görüntülenen TAPA telif hakkı bildirimini, belgenin en son ne zaman yayınlandığını gösterir.

© TAPA 2023-2026

Telif hakkı yasasının izin verdiği durumlar dışında TAPA izni olmadan kopyalanamaz.

Yayınlanma geçmişi

İlk olarak Ağustos 2023'te yayınlandı

Ağustos 2023'te yayınlanan ilk (Mevcut) baskı

Bu Kamuya Açık Şartname 15 Eylül 2023'te yürürlüğe girecektir