

TAŞMALI YÜKÜN SAĞLAMLAŞTIRMA (LASHING) KISTASLARI

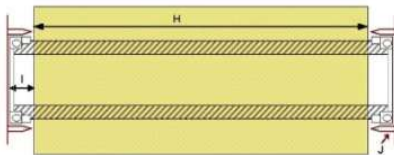
Değerli müşterimiz,

1. Taşmalı yük (OOG) detaylarının teklif /revervasyon aşamasında Satış/Müşteri temsilcilerimize bildirilmesi gerekmektedir. Taşmalı Yük (OOG) detaylarında herhangi bir değişiklik olması halinde konteyner limana giriş yapmadan önce tüm detaylar Satış/Müşteri temsilcilerimize iletilmelidir. Hatalı taşıma bildirim olması halinde konteynerin gemiye yüklenmemesi veya operasyonu sırasında malın/konteynerin hasarlanması söz konusu olabilir.
2. Flatrack konteynerlerde malın lashing yeterliliğini ve taşmalı veya taşmasız olduğunu açıkça gösteren fotoğraflı lashing gözetim raporu, Hapag-Lloyd ilgili müşteri temsilcisine gönderilmelidir.
3. Lashing yeterliliği konusunda Hapag-Lloyd , uluslararası CTU code kurallarını uygulamaktadır.

Flatrack yüklemelerinizde aşağıdaki noktalara önemle dikkat edilmesi gerekmektedir;

ÜRÜN AĞIRLIĞININ KONTEYNERA UYGUN DAĞITILMASI:

- Malzemenin ağırlık merkezinin konteynerin orta noktası seçilmesi gerekmektedir.
- 20' konteynerlerde M2'ye 4 ton, 40' konteynerlerde M2'ye 3 ton ağırlık yüklenebilir. Konsantre yüklerde ağırlığın tabana dağıtılması için kalas vs. kullanılması gerekir.
- Konteynerler max payload ağırlıklarını ancak uygun ağırlık dağılımı yapıldığında taşıyabilirler.
- Konsantre ağırlıklı malzemelerin, taban tahtası üzerindeyse konteynerin boyuna doğru yapılması gerekmektedir. Enlemesine konacak kalaslar, ancak konteynerin metal gövdeleri üzerine gelecek şekilde yerleştirilerek yapılabilir.
- Ağırlık dağılımı gözetilmeden, bir ve/ya birden fazla ve/ya çok katlı yapılan yüklemeler flatrack yüklemesine uygun değildir. (BKNZ: DİKKAT EDİLECEK DİĞER HUSUSLAR, madde 19 ve madde 20)
- Gemi kızak yapıları nedeniyle, yandan taşmalı yükler, flatrack ekipman kapağının maksimum 30cm önüne kadar konumlandırılmalıdır.



| No. | Explanation | 40' Flatrack | 20'Flatrack |
|-----|---|--------------|-------------|
| H | Maximum allowed cargo length, if cargo is overwidth | 1180 cm | 650 cm |
| I | Minimum distance to flatracks front end | 30 cm | 30 cm |
| J | Cellguides of the vessels under deck | - | - |

Maximum dimensions no touching vessels cell guides.



Min 30cm space needed from outer end.

LASHING MATERYALLERİ YETERLİLİĞİ VE DAYANIKLILIĞI

| Materyal | Maksimum Güvenli Yükleme Sınırı (MSL) |
|---|---|
| Pranga, kelepçe, çelik halka ve germe donanımları | Mal ağırlığının en az 2,5 katı dayanıklılık |
| Spanzet | Mal ağırlığının en az 2,5 katı dayanıklılık |

Not : “Maksimum Güvenli Yükleme Sınırı (MSL)”, lashing malzemesinin kopma ağırlığından düşüktür.

Materyal dayanıklılığa olumsuz etki edebilecek, aşağıdaki durumlara dikkat edilmesi gerekmektedir.

LASHING KÖŞEBENT NOKTALARI;

Konteyneri ile yük arasındaki sürtünmeyi önleyici kaydırmaz malzeme kullanılması gerekmektedir.



Sekil A. Zayıf kose koruması



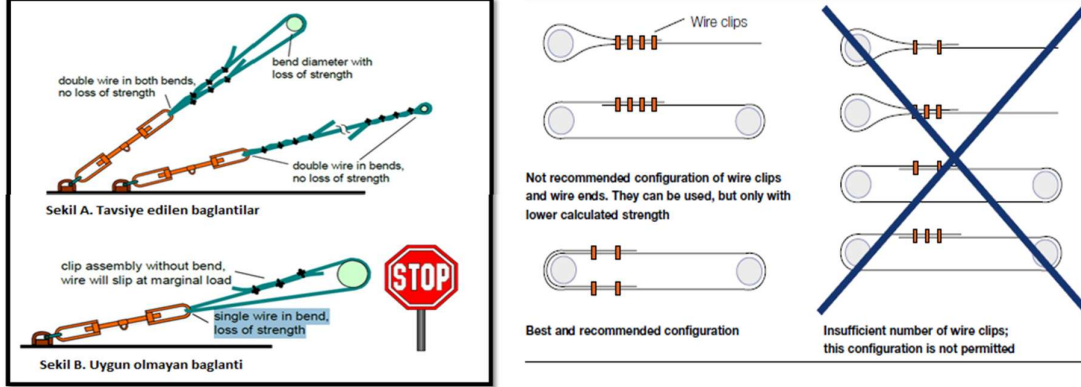
Sekil B. Uygun kose koruması

Blok takozlama veya ağırlık dağılımı için kullanılan takozların yeni, yıpranmamış, damgası okunabilir vaziyette olması gerekir.



ÇELİK HALAT BAĞLANTILARI

Not: Tekli bağlantılar dayanıklılığı azalttığı için, malın daha güvenli taşınması için bağlantı noktalarında halatlar çift olarak birlikte bağlanmalı. Mukavemeti arttırmak için klemens yönleri aynı tarafa bakmalı, risk oluşturmaması için kilit pimlerinin içe bakması gerekmektedir.



SPANZET BAĞLARI:

Spanzetlerde dayanıklılığı ve güvenli taşıma toleransını azaltan düğüm vb. uygulamalar, uygun görülmemektedir.

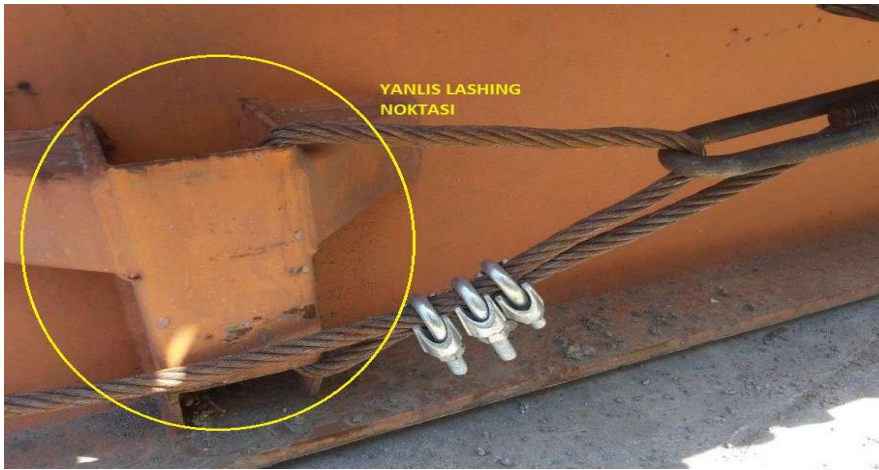


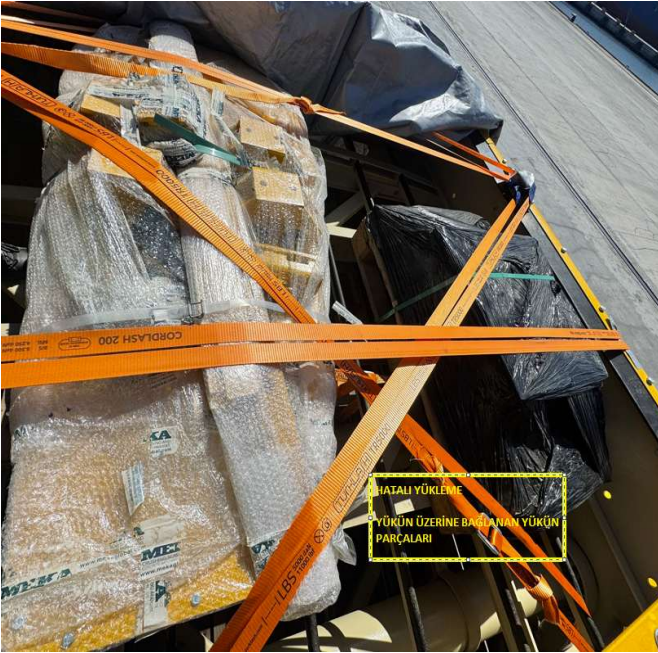
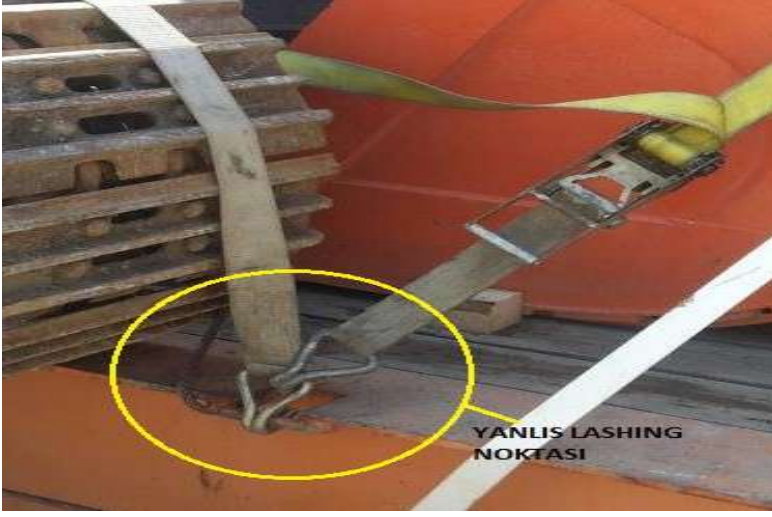
DOĞRU LASHING BAĞLANTI NOKTALARI;

Lashing aksamının, sadece taşımaya dayanıklı olan "konteyner bağlama noktası olan mapalara yapılması gerekmektedir. Her bir konteynerde lashingin uygun şekilde yapılmasına yetecek kadar mapa bağlantı noktası vardır. Bu lashing noktalarından her biri 5000 kg taşımaya dayanıklı olup, yay mapası vb. diğer bağlantı noktaları gerekli mukavemette olmayacağından, malzemenin "lashing point"ler harici noktalara bağlantı yapılması hatalıdır.



YANLIŞ LASHING BAĞLANTILARI

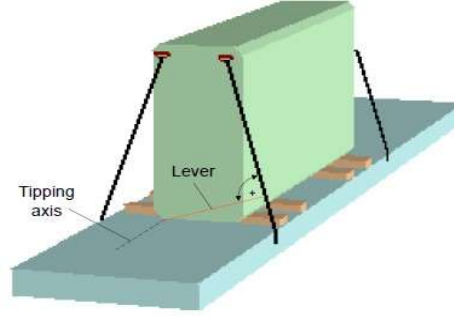
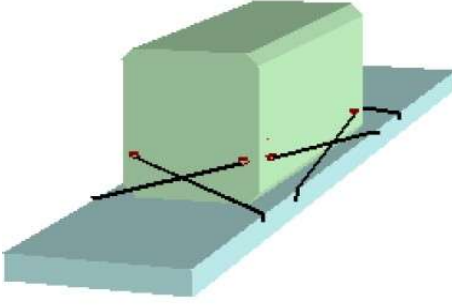




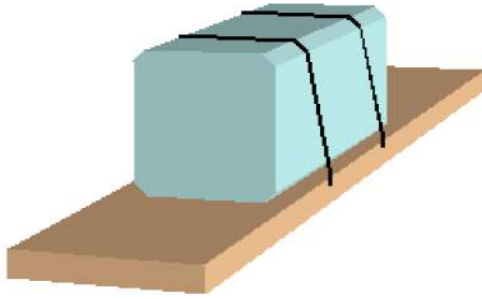
LASHING BAĞLANTI YONTEMLERİ

Konteyner üzerindeki malın her yöne kaymasını önleyecek şekilde uygun lashing yöntemiyle bağlanması gerekmektedir.

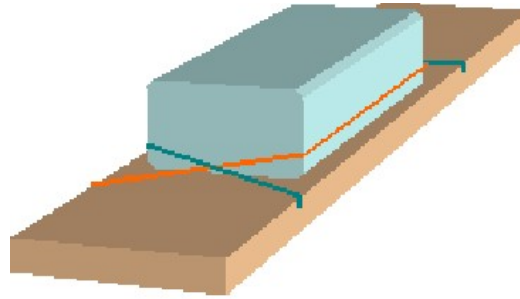
Öne ve arkaya kaymayı önleyecek bir lashing yöntemi kullanılmadığında, malzemenin konteynerin sağlam çeperlerine tam destek olacak şekilde kalasla sabitlenmesi gerekmektedir.



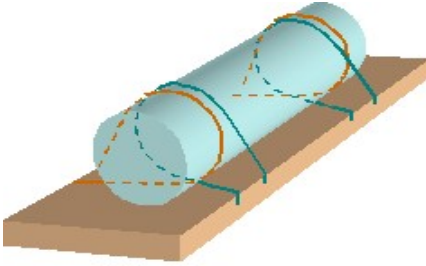
Sekil A - B. Malın 4 yöne kayması uygun şekilde engellenmiş.



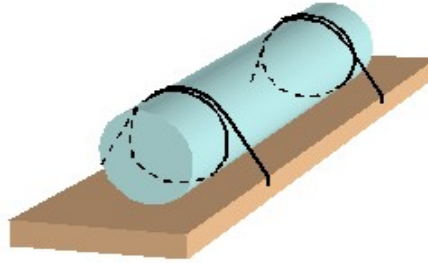
Sekil C. Sadece üstten lashing yapılmış.
Malın sağa/sola kayması engellenmesine rağmen, öne/arkaya kaymasını önlemek için ön ve arkadan kalas vb. durdurma uygulaması gerekir.



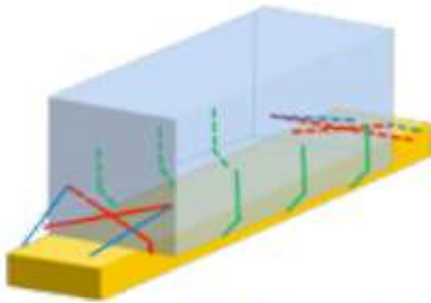
Sekil D. 4 tarafa kayma önlenmiş.
Üstten de lashing yapılması tavsiye edilir.



Sekil E. Sağa-sola kayma uygun şekilde önlenmiş.
Ön ve arkadan destek (kalas vb.) uygulaması gerekir.

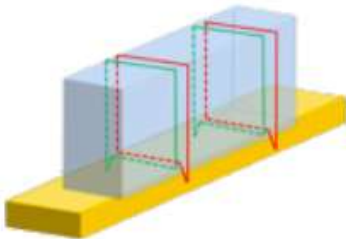


Sekil F. Her yöne kayma uygun şekilde önlenmiş.

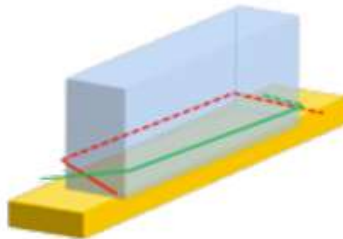


direct lashing - across, down and length

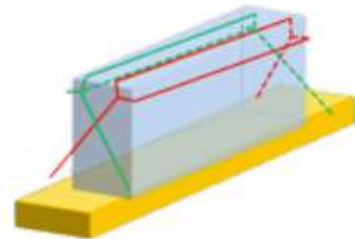
Lashing methods for cargo with lashing eyes



vertical half loop lashing at not ow case

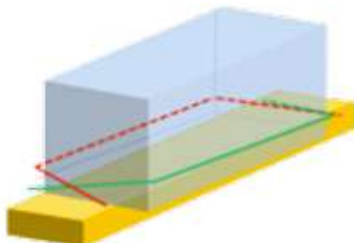


horizontal half-loop lashing at not ow case

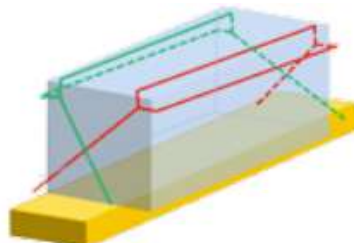


cross head lashing at not ow case

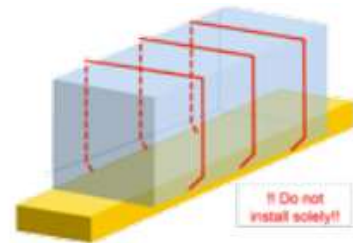
Lashing methods for non over-width cargo without lashing eyes, transverse:



horizontal half-loop lashing against moving to side

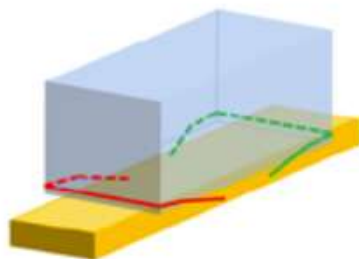


cross head lashing against moving to side



top-over lashing, friction lashing

Lashing methods for over-width cargo without lashing eyes, transverse:



horizontal half loop lashing against moving length

Lashing method for cargo without lashing eyes, lengthwise.

DİKKAT EDİLECEK DİĞER HUSUSLAR;

- 1- Metal malzemenin, kaymayı ve zararını önlemek adına konteynerin metal aksamı üzerine doğrudan temas etmeden, kauçuk, kalas vb. uygulamalarla yüklenmesi gerekmektedir.
- 2- Konteynerlerin yapısına zarar verecek şekilde çivi ile takozlama yapılması, uygun görülmemektedir. Bu tür uygulamalar malın güvenliğine etkin bir katkı sağlamadığı gibi, konteynere de zarar vermektedir. Bu durumlarda hasarın da giderilmesi için oluşacak masraflar yükleyiciye fatura edilmektedir.
- 3- Konteynerde lashing amaçlı herhangi bir delik açılması ve/veya kaynak yapılması kesinlikle yasaktır.
- 4- Konteyner üzerindeki malın lashing yeterliliğinin uygun görülmediği ya da yükün seyir sırasında tehlike teşkil edebilecek durumundan ötürü diğer otoriteler tarafından elleçlenmesi kabul edilmediği durumlarda, tüm sorumluluk konşimento üzerinde belirtildiği şekilde yükleyici tarafından tarafındadır.
- 5- Konteyner üzerindeki malzemenin branda ile kapatıldığı, lashing yeterliliğinin tespit edilemediği durumlarda, yükün kabul ve reddine yetkili (limanlar, gemi kaptanı, gemi operatörü vb.) kişilerce yüklenmemesi kararı verilebilir. Hapag-Lloyd bu tür bir durumda, yükün kabulüne onay verilmiş bile olsa, herhangi bir mesuliyet kabul etmeyecektir.
- 6- Lashing noktalarına kanca ile bağlanan noktalarda, kancanın herhangi bir çarpma durumunda çıkması için dışa dönük değil, içe dönük olarak takılması gerekmektedir.
- 7- Yükleyici tarafından yapılabilecek hatalı veya eksik bilgilendirmelerde konteynerin gemiye yüklenmemesi söz konusu olabilir. Bu tür durumlarda oluşacak gecikmelerde Hapag-Lloyd sorumluluk kabul etmemektedir.
- 8- Yay mapalarına lashing bağlantıları yapılmamalıdır.
- 9- Ağırılık konteyner tabanına homojen olarak dağılmıyorsa yüklerin basma noktalarının takozlar ile yan çelik kirişlere dağıtılması gerekmektedir.
- 10- 'Köşeli, kasa tarzı yüklerde; ön ve arka yönde 3 nokta bağlantısı yapıldığı takdirde, blok takoz kullanımına gerek yoktur. Fakat yükün ileri geri hareketini engelleyecek uygun bağlantı noktası ya da doğru açıda bağlantı yapılamıyorsa, flatrack kapağı altındaki kirişler destek olarak kullanılarak blok takoz yapılması gereklidir.
- 11- Bağlantı halatları birbiri üzerine binmemeli, doğrusal olmalı, kesinlikle düğüm atılmamalı toka, kanca, U kilit ya da omega kilit kullanılarak mapalar ile son bağlantılar tamamlanmalıdır.
- 12- Konteyner üzerinde lashing malzemesi olarak zincir kesinlikle kabul edilmemekte olup, sertifikalı halat kullanılmalıdır.
- 13- Kullanılan lashing malzemeleri sertifikalı olmalıdır. Transit limanı yada nihai destinasyon ISPM üyesi ise kullanılacak takozların yetkili firmalar tarafından ısıtılmış olması, ahşapların üzerindeki damgaların kontrollerde görülebilir şekilde pozisyonlandırılması gerekmektedir.
- 14- Cradle ve/ya taşıyıcı kullanılan yüklemelerde; cradle-yük, cradle-konteyner, yük-konteyner olarak 3 farklı bağlantı sistemi kullanılmalıdır.
- 15- Tekerlekli yüklemelerde seyirdeki sıcaklık farkından lastiklerin basınç kaybetme ihtimaline karşılık dingil altına takozlama yapılmalıdır. Lastik genişliğinin min %50'si konteyner metal kirişine basmalıdır.

- 16- Yuklenen yük hidrolik sisteme sahip ise, hidroliklerin sıfır seviyesine indirildiği emin olunduktan sonra lashinglerin yapılması ve lashing tamamlandıktan min. 2 saat sonra bağlantıların tekrar kontrol edilip limana bu şekilde sevk edilmesi gerekmektedir. Hidrolik ayaklar kirışlere basmıyor ise takoz ile ağırlık dağılımının kirışlere kadar uzatılması gerekmektedir.
- 17- Trafo yüklemelerinde yük üzerinde azot tûpü olması durumunda, basınç 2 bar üzerinde ise tehlikeli yük kapsamında değerlendirilmelidir. Tehlikeli yüklerde konteynerin dört yanına ilgili sınıfın etiketlemesi yapılmalıdır. Trafo yüklemelerinde basınç göstergesi erişilebilir ve okunabilir pozisyonda olmalıdır. Kasa ile kapatılan ve/ya basınç göstergesi okunamayan trafo yüklemelerinde, müşteriden kasanın açılması talep edilecek olup, bu durumlarda ikinci kontrol sörvey masrafı oluşacaktır.
- 18- Araç, tekne, iş makinesi vb. yüklemelerde, akü kutup başları sökülerek tüm elektrik bağlantısı kesilmeli ve içinde yakıt olmadığı görselle sertifika üzerinde kanıtlanmalıdır. Bu nedenle kutup başları sökülmeden, son yakıt durumunu gösterir görsellerin çekilmesi gerekmektedir..Yakıt durumu kanıtlanamayan yükler için, limanda yapılacak gözetimde ihracatçı tarafından personel yönlendirmesi istenerek, yakıt durumunun kontrolü hususunda kontak açması istenecektir. İkinci kontrol için sörvey masrafı oluşur. Akü kutup başları sökülmeden yükler, tehlikeli yük (DG) olarak değerlendirilecek ve DG yük onay süreçleri gerektirdiğinden bir sonraki gemiye planlaması yapılacaktır. Tehlikeli yük onayı alınamayan yükler, masrafları müşteriye ait olmak şartı ile yüklemekten iptal edilir.
- 19- Flatrack ekipmana en fazla 4 parça ve flatrack'e uygun ölçüde kargoaların yüklemesi yapılmalıdır Ana parçanın aksesuarlarının ya da yedek parçaların ekipmanın üzerindeki, içindeki boşluklara ve/ya içine yekpare ve/ya çok katlı olarak yüklenmesi uygun değildir. Bu tarz ek yükler var ise, kasa yapılarak lashinge uygun hale getirilerek flatrack konteyner üzerine yüklenmelidir. Bu hatalı yükleme/lashing kaynaklı, düzeltme istenebilir, yük kabul edilmeyebilir. Bu sebeple yükleme lislelerinden iptal olabilir.
- 20- Çok katlı yüklemeler flatrack yüklemesine uygun değildir.
- 21- Cam içerir yüklerde, kullanılan camın tamperli olmaması halinde, cam bölgeler darbe anında dışarı dağılmayı önleyecek şekilde, strafor, kontrplak vb.malzeme ile kapatılmalıdır. Talep edilmesi halinde camların kapatıldığını gösterir görsel paylaşılmalıdır.
- 22- Platfrom yüklemelerde, yük ön ve arkadan taşmalı ise en ölçüsü 216 santimetreyi geçmemelidir.

Herhangi bir soru ya da ihtiyacınız olması halinde Satış Temsilciniz veya Müşteri Hizmetleri departmanımızla irtibata geçmenizi rica ederiz.

Hapag-Lloyd Denizaşırı Nak. A.S.