

TAŞMALI YÜKÜN SAĞLAMLAŞTIRMA (LASHING) KISTASLARI

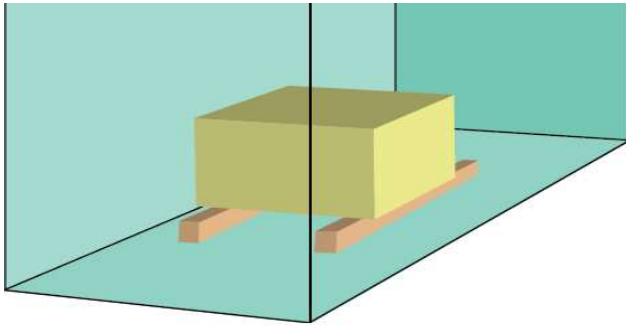
Değerli müşterimiz,

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 bildirimi 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 raporu Hapag-Lloyd ilgili müşteri temsilcisine gönderilmelidir.
3. Lashing yeterliliği konusunda Hapag-Lloyd , uluslararası CTU kurallarını uygulamaktadır. CTU standartlarında yapılacak lashing uygulamaları detayları için [burayı](#) ziyaret etmenizi tavsiye ederiz.

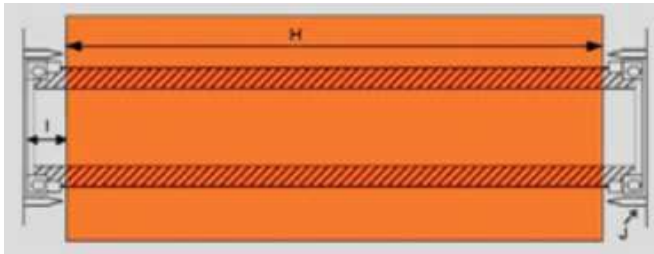
Flatrack yüklemelerinizde aşağıdaki noktalara önemle dikkat edilmesi gerekmektedir;

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.
- Gemi kızak yapıları nedeniyle, yandan taşmalı yükler, flatrack ekipman kapağının maksimum 30cm önüne kadar konumlandırılmalıdır.



Sekil A. Ağırlık transfer uygulaması



No.	Explanation	20'Flat	40'Flat
H	Max. allowed length for over wide cargo	550 cm	1160 cm
I	Min. distance to flatracks outer end	30 cm	30 cm
J	Cell guides of the vessel under deck		

LASHING MATERYALLERİ YETERLİLİĞİ VE DAYANIKLILIĞI

Materyal	Maksimum Güvenli Yükleme Sınırı (MSL)
Pranga, kelepçe, çelik halka ve germe donanımları	Mal ağırlığının en az 2 katı dayanıklılık
Halat	Mal ağırlığının en az 3 katı dayanıklılık
Spanzet (tek kullanım)	Mal ağırlığının en az 1,5 katı dayanıklılık
Spanzet (çoklu kullanım)	Mal ağırlığının en az 2 katı dayanıklılık
Çelik halat (tek kullanım)	Mal ağırlığının en az 1,5 katı dayanıklılık
Çelik halat (çoklu kullanım)	Mal ağırlığının en az 3,5 katı dayanıklılık
Çelik şerit	Mal ağırlığının en az 2 katı dayanıklılık
Zincir	Mal ağırlığının en az 2 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;

Aşınma ve kopmayı önleyici ek malzeme (kauçuk ve köşebent) kullanılması gerekmektedir.



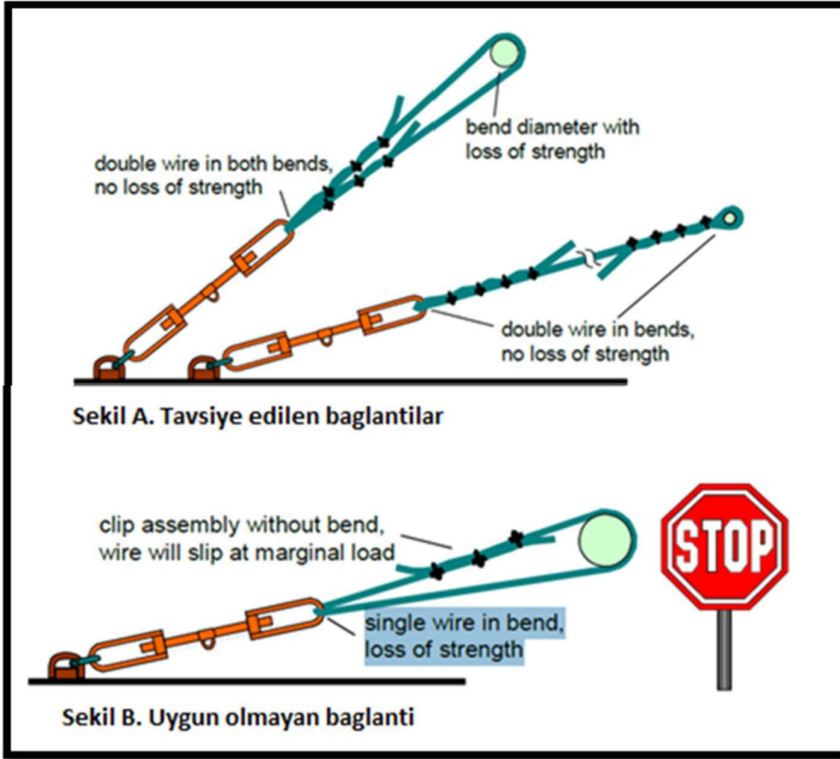
Sekil A. Zayıf kose koruması



Sekil B. Uygun kose koruması

ÇELİK HALAT BAĞLANTILARI

Not: Tekli bağlantılar dayanıklılığı azalttığı için, malın daha güvenli taşınması için bağlantı noktalarında halatlar çift olarak birlikte bağlanmalı.



SPANZET BAĞLARI:

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

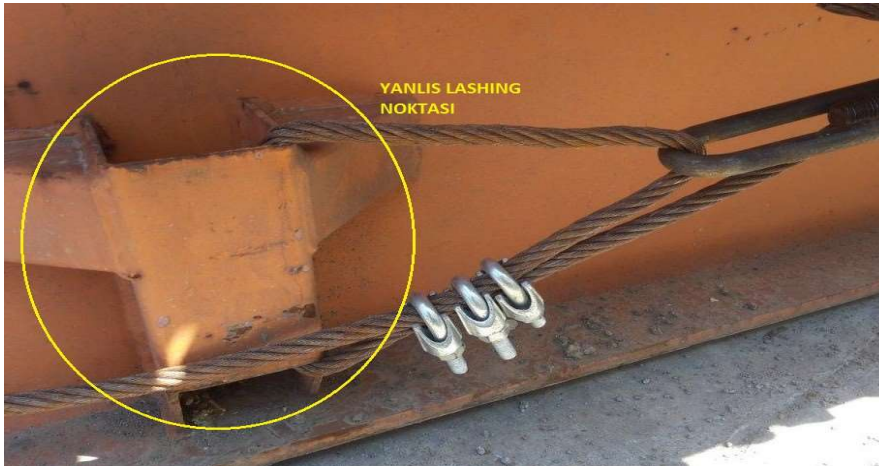


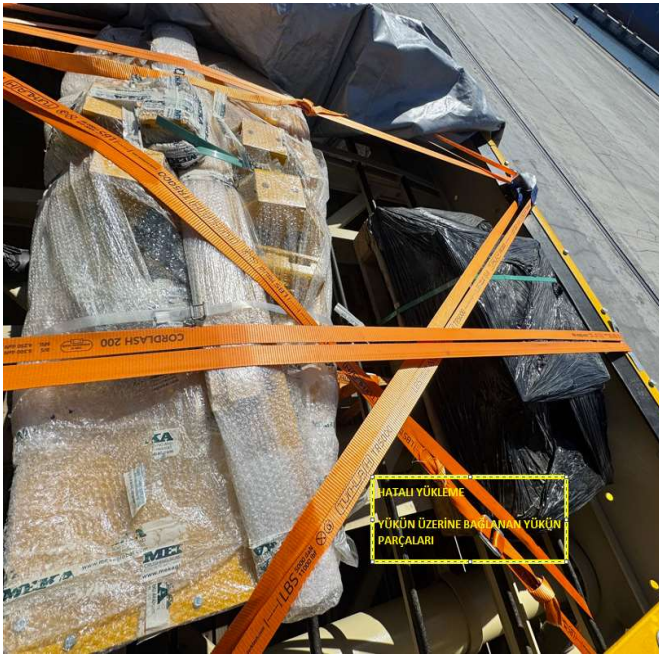
DOĞRU LASHING BAĞLANTI NOKTALARI;

Lashing aksamının, sadece taşımaya dayanıklı olan “konteyner lashing point” lerine yapılması gerekmektedir. Her bir konteynerde lashingin uygun şekilde yapılmasına yetecek kadar “lashing point” vardır. Bu lashing noktalarından her biri 5000 kg taşımaya dayanıklı olup, diğer bağlantı noktaları gerekli mukavemette olmayacağından, malzemenin “lashing point”ler harici noktalara bağlantı yapılması hatalıdır.



YANLIŞ LASHING BAĞLANTILARI

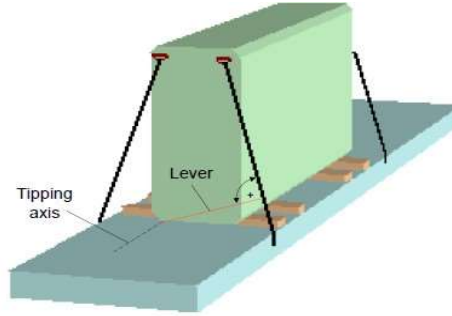
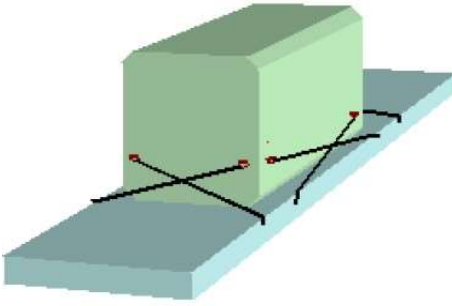




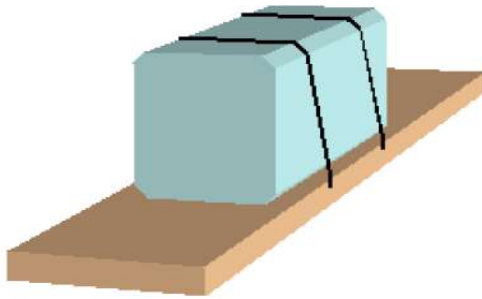
LASHING YONTEMLERİ

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

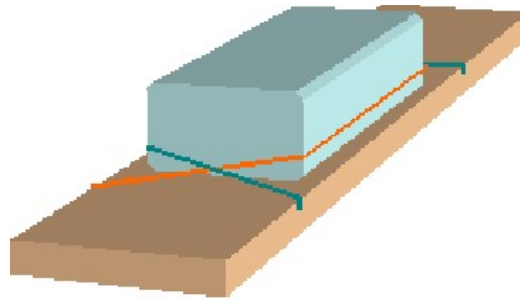
Öne ve arkaya kaymayı önleyecek bir lashing yöntemi kullanılmadığında, malzemenin konteynerin sağlam çeperlerine tam destek olacak şekilde kalasla sabitlenmesi gerekmektedir.



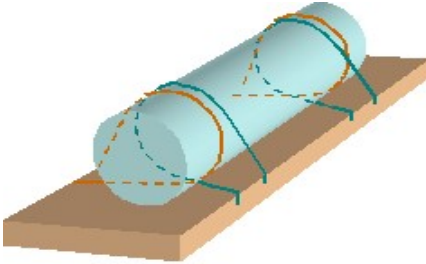
Sekil A - B. Malın 4 yöne kayması uygun şekilde engellenmiş.



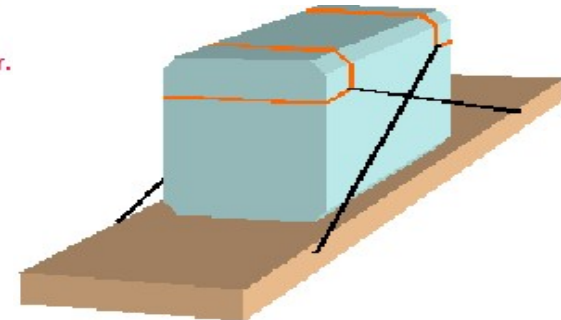
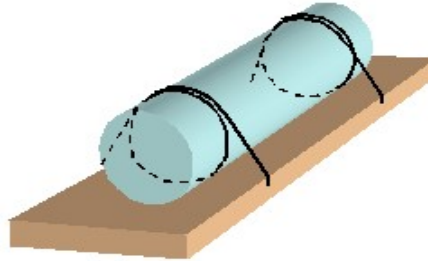
Sekil C. Sadece üstten lashing yapılmış.
Malın saga/sola kayması engellenmesine rağmen, öne/arkaya kaymasını önlemek için ön ve arkadan kalas vb. durdurma uygulaması gerekir.



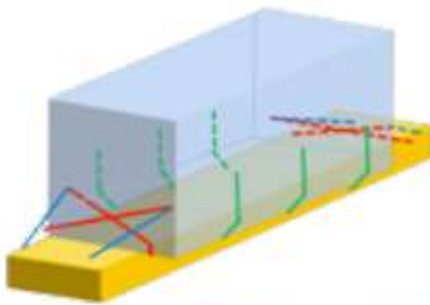
Sekil D. 4 tarafa kayma önlenmiş.
Üstten de lashing yapılması tavsiye edilir.



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

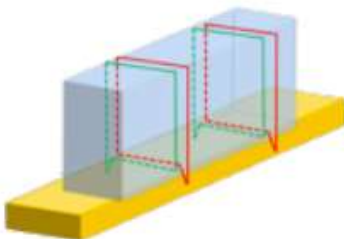


Sekil F. Her yöne kayma uygun şekilde önlenmiş.

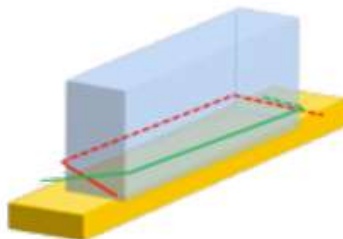


direct lashing - across, down and length

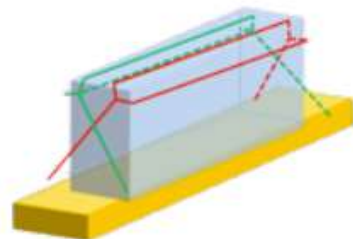
Lashing methods for cargo with lashing eyes



vertical half loop lashing at not ow case

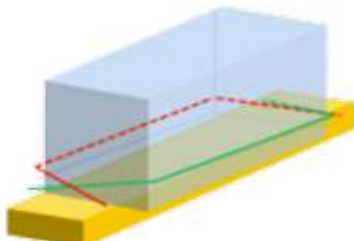


horizontal half-loop lashing at not ow case

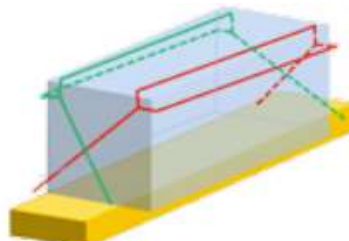


cross head lashing at not ow case

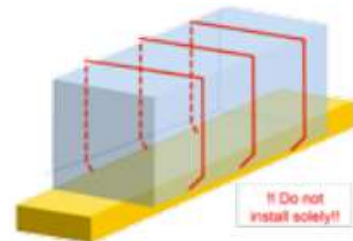
Lashing methods for non over-width cargo without lashing eyes, transverse:



horizontal half-loop lashing against moving to side

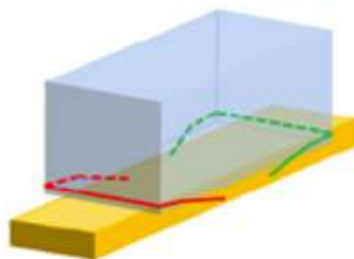


cross head lashing against moving to side



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- Hapag-Lloyd, flatrack yüklemeleri, yükleyicinin beyanına uygun olarak yüklemeyi kabul eder. Taşımanın herhangi bir noktasında tespit edilecek yetersiz ve yanlış uygulamalar sebebiyle doğabilecek her türlü zarar ve ziyandan yükleyici mesuldür.
- 5- Konteyner üzerindeki malın lashingiyle ilgili görünür veya görünmez her türlü eksiklik ve hatanın giderilmesi sorumluluğu yükleyicidir. Bu süreçte oluşabilecek ekstra elleçleme ve ardiye masrafı yükleyiciye yansıtılmak durumundadır.
- 6- Konteyner üzerindeki malzemenin branda ile kapatıldığı, lashing yeterliliğinin tespit edilemediği durumlarda, yükün kabul ve reddine yetkili (limanlar, gemi kaptanı, gemi operatörü vb.) kişilerce yüklenmeme kararı verilebilir. Hapag-Lloyd bu tür bir durumda, yükün kabulüne onay verilmiş bile olsa, herhangi bir mesuliyet kabul etmeyecektir.
- 7- Lashing noktalarına kanca ile bağlanan noktalarda, kancanın herhangi bir çarpma durumunda çıkmaması için dışa dönük değil, içe dönük olarak takılması gerekmektedir.
- 8- Yükleyici tarafından yapılabilecek hatalı veya eksik bilgilendirmelerde konteynerin gemiye yüklenmemesi söz konusu olabilir. Bu tür durumlarda oluşacak gecikmelerde Hapag-Lloyd sorumluluk kabul etmemektedir.
- 9- Yay mapalarına lashing bağlantıları yapılmamalıdır.
- 10- Ağırlık konteyner tabanına homojen olarak dağılmıyorsa yüklerin basma noktalarının takozlar ile yan çelik kirişlere dağıtılması gerekmektedir.
- 11- '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.
- 12- Bağlantı halatları birbiri üzerine binmemeli, doğrusal olmalı, kesinlikle düğüm atılmamalı toka, kanca, U kilit ya da omega kilit kullanılarak mapalar ile son bağlantılar tamamlanmalıdır.
- 13- Konteyner üzerinde lashing malzemesi olarak zincir kesinlikle kabul edilmemekte olup, sertifikalı halat kullanılmalıdır.
- 14- 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.
- 15- Cradle ve/ya taşıyıcı kullanılan yüklemelerde; cradle-yük, cradle-konteyner, yük-konteyner olarak 3 farklı bağlantı sistemi kullanılmalıdır.
- 16- Tekerlekli yüklemelerde seyirdeki sıcaklık farkından lastiklerin basınç kaybetme ihtimaline karşılık dingil altına takozlama yapılmalıdır. Lastik genişliğinin min %50'si konteyner metal kirişine basmalıdır.

- 17- 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 kirişlere basmıyor ise takoz ile ağırlık dağılımının kirişlere kadar uzatılması gerekmektedir.
- 18- Trafo yüklemelerinde yük üzerinde azot tüpü 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, müşteriye kasanın açılması talep edilecek olup, bu durumlarda ikinci kontrol sürvey masrafı oluşacaktır.
- 19- 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 sürvey 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.
- 20- 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.
- 21- Çok katlı yüklemeler flatrack yüklemesine uygun değildir.
- 22- Flatrack ekipmanda, yandan taşmalı yüklerde kapaktan itibaren 5 cm yük ile kapak arasında mesafe bırakılarak yükleme yapılmalıdır.
- 23- Platform 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.