

Na slajdzie został przedstawiony proces manipulacji kontenera z środka transportu drogowego na plac składowy terminalu (portu) aby później załadować go na statek. Pojazdy wjeżdżające na terminal celem pobrania lub oddania kontenera są zawsze awizowane (konkretny pojazd na konkretną godzinę).

RTG – kołowa suwnica placowa

STS – nabrzeżowa suwnica kontenerowa

TT – ciągnik siodłowy terminalowy wraz z naczepą

Cocons – system komputerowy występujący w porcie, wprowadzone są do niego dane dotyczące jednostek transportowych (kontenerów)

Technologia lo – lo – forma załadunku pionowego; kontener pobierany jest z nabrzeża i za pomocą np. suwnicy przenoszony jest ponad burtą statku i ustawiany na statku w odpowiednim miejscu

Kierowca wjeżdżający na terminal zobowiązany jest wcześniej zapoznać się z regulaminem obowiązującym na jego terenie a w szczególności wymaganiami w stosunku do np. kierowców (odblaskowa kamizelka, kask, łączność z operatorem środków transportu wewnętrznego poprzez CB na określonym kanale). Rola kierowcy sprowadza się również do odryglowania kontenera celem zdjęcia go z nadwozia. Proszę w punktach w zeszycie wypisać z zachowaniem określonej kolejności czynności od wjazdu pojazdu z kontenerem na terminal do załadunku kontenera na statek. Film proszę potraktować jako ciekawostkę.

<https://www.youtube.com/watch?v=h3d-x4qWkkw>

29. Jak wyglądają manipulacje kontenerem w BCT w relacji środek transportu lądowego-plac składowy-statek kontenerowy ?

Kontener 40-stopowy przyjeżdża do BCT na naczepie kontenerowej, holowanej przez drogowy ciągnik siodłowy. Spedytor wykonał już czynności awizacji i bukowania do systemu komputerowego COCONS. Kierowca melduje się na placu oczekiwania i otrzymuje tam bilet uprawniający do wjazdu na terminal, z instrukcjami w jaki sektor ma się skierować. Po przejechaniu przez bramę wjazdową, dociera do określonego sektora, gdzie RTG zdejmuje kontener i składa na wskazane przez system miejsce.

Po złożeniu kontenera, kierowca opuszcza BCT, chyba że ma jednocześnie pobrać inny kontener do wywozu z terminalu (dysponuje wtedy drugim biletem na wjazd).

Kontener leżący w bloku jest już zabukowany w systemie na określony statek. Pozwolenie na pobranie go z pola składowego (ze stoku) wydaje, poprzez system COCONS, urzędnik celny (po dostarczeniu dokumentów dokonania odprawy celnej przez spedytora) oraz agent armatora, wprowadzając do systemu załadunkową listę eksportową (*cargo list*) ze szczegółową specyfikacją załadunkową (tzw. *bay-plan*) dla każdej ładowni i dla ładunku na pokładzie.

W określonym czasie system podaje polecenie dla RTG, obsługującego dany sektor, którego operator pobiera kontener z pola składowego, w razie konieczności dokonując niezbędnych przestawień kontenerów w bloku. Kontener jest ładowany na naczepę terminalową (TT), holowaną przez siodłowy ciągnik terminalowy. Operator ciągnika podwozi kontener pod burtę statku i pod określoną suwnicę STS, zgodnie z poleceniami wyświetlonymi w kabinie.

Operator STS pobiera kontener z naczepy, po czym ładuje go w technologii lo-lo do wnętrza statku, zgodnie ze wskazaniem *bay-planu*, generowanego przez system. Po zwolnieniu zaczepów chwytnej kontenerowej, operator potwierdza złożenie kontenera w określonym miejscu ładowni.

Odpowiednia brygada dokonuje mocowania kontenerów znajdujących się na pokładzie, natomiast w ładowniach, jeżeli są tam zamontowane prowadnice, mocowanie jest zbędne.

Relacja wyładunkowa jest odwrotnym powtórzeniem etapów opisanych powyżej.

obsługa papieru w rolach w relacji statek