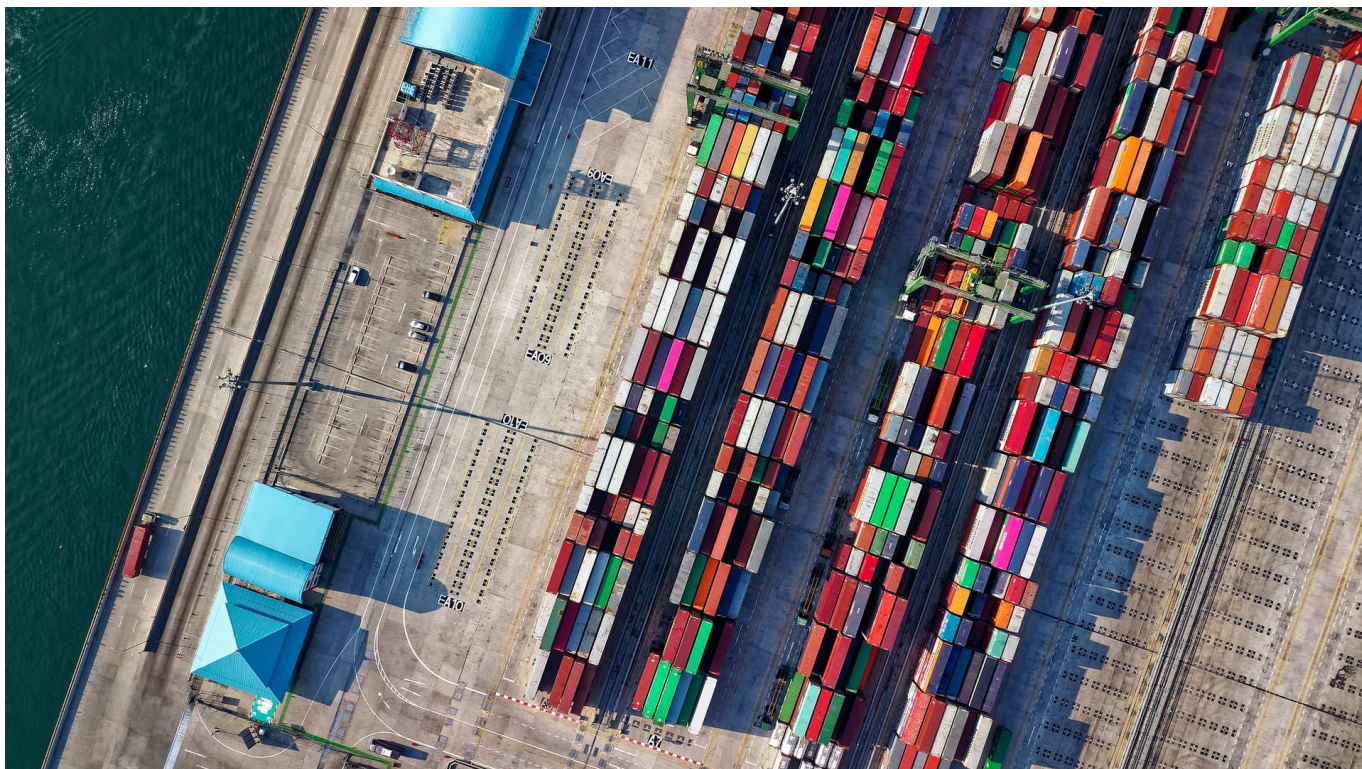
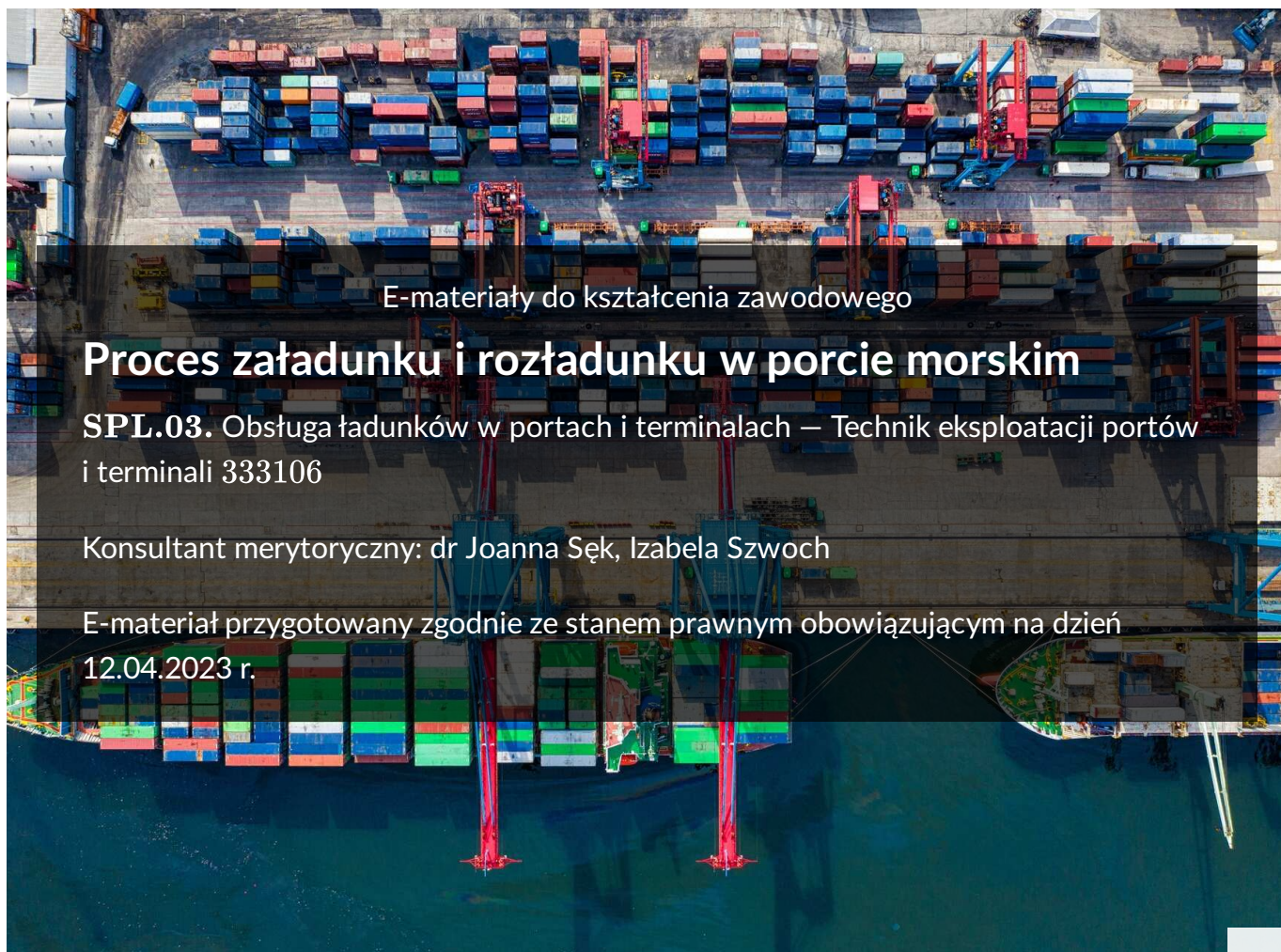




Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

- Wprowadzenie
- Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim
- Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim
- Brygadzysta w porcie morskim
- Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim
- Wybrane dokumenty w transporcie morskim
- Interaktywne materiały sprawdzające
- Słownik pojęć dla e-materiału
- Przewodnik dla nauczyciela
- Przewodnik dla uczącego się
- Bibliografia i netografia
- Instrukcja użytkowania



E-materiały do kształcenia zawodowego

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach — Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Konsultant merytoryczny: dr Joanna Sęk, Izabela Szwoch

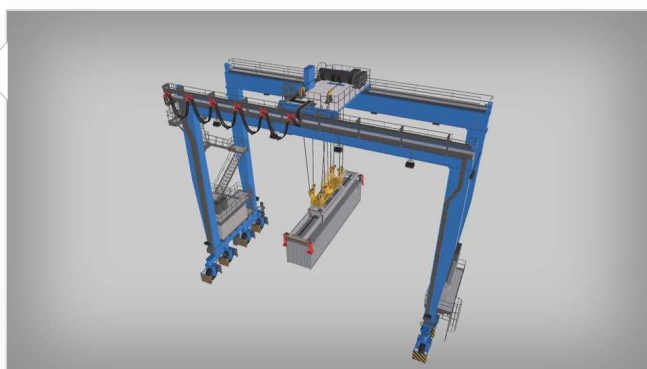
E-materiał przygotowany zgodnie ze stanem prawnym obowiązującym na dzień 12.04.2023 r.

Spis treści



Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

Sekwencje filmowe



Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim

Wizualizacja modelu w grafice 2D lub 3D



Brygadzista w porcie morskim

Gra „wcielanie się w rolę”



Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

Wycieczka wirtualna



Wybrane dokumenty w transporcie morskim

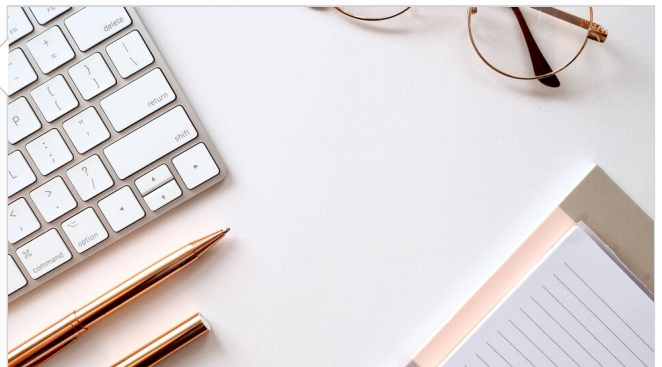
Dokumentacja interaktywna



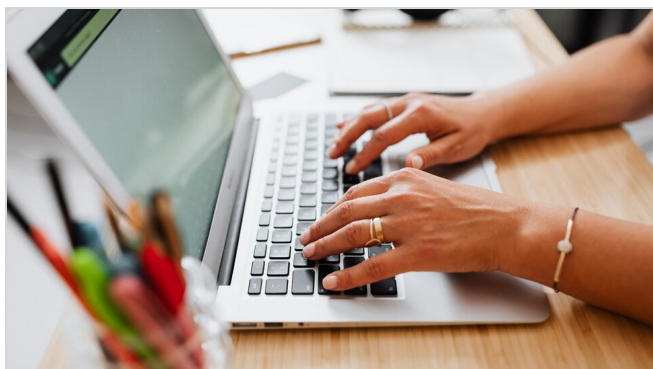
Interaktywne materiały sprawdzające



Słownik pojęć dla e-materiału



Przewodnik dla nauczyciela



Przewodnik dla uczącego się



Bibliografia i netografia



Instrukcja użytkowania

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach — Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

SEKWENCJE FILMOWE

Spis treści

- [Proces przygotowania kontenerów do załadunku na statek kontenerowy](#)
- [Proces załadunku kontenerów \(20' i 40'\) na statek kontenerowy](#)
- [Technologia załadunku towarów na różne typy statków towarowych](#)
- [Klasyfikacja statków towarowych](#)
- [Klasyfikacja towarów transportowanych drogą morską](#)
- [Proces przygotowania listy ładunkowej](#)
- [Dobór technologii rozładunku z uwzględnieniem rodzaju statku](#)
- [Dokumenty wystawiane w porcie morskim](#)

Proces przygotowania kontenerów do załadunku na statek kontenerowy



PROCES PRZYGOTOWANIA KONTENERÓW

DO ZAŁADUNKU NA STATEK KONTENEROWY

Film dostępny pod adresem </preview/resource/R1VyK9phqPxxM>

Proces przygotowania kontenerów do załadunku na statek kontenerowy

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film dotyczący procesu przygotowania kontenerów do załadunku na statek kontenerowy.

[Powrót do spisu treści](#)

Proces załadunku kontenerów (20' i 40') na statek kontenerowy



Film dostępny pod adresem </preview/resource/R1W34sZ99wgDf>

Proces załadunku kontenerów (20' i 40') na statek kontenerowy

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film nawiązujący do treści materiału dotyczącej procesu załadunku kontenerów na statek kontenerowy.

[Powrót do spisu treści](#)

Technologia załadunku towarów na różne typy statków towarowych



Film dostępny pod adresem </preview/resource/R1DHVHzsiQHg1>

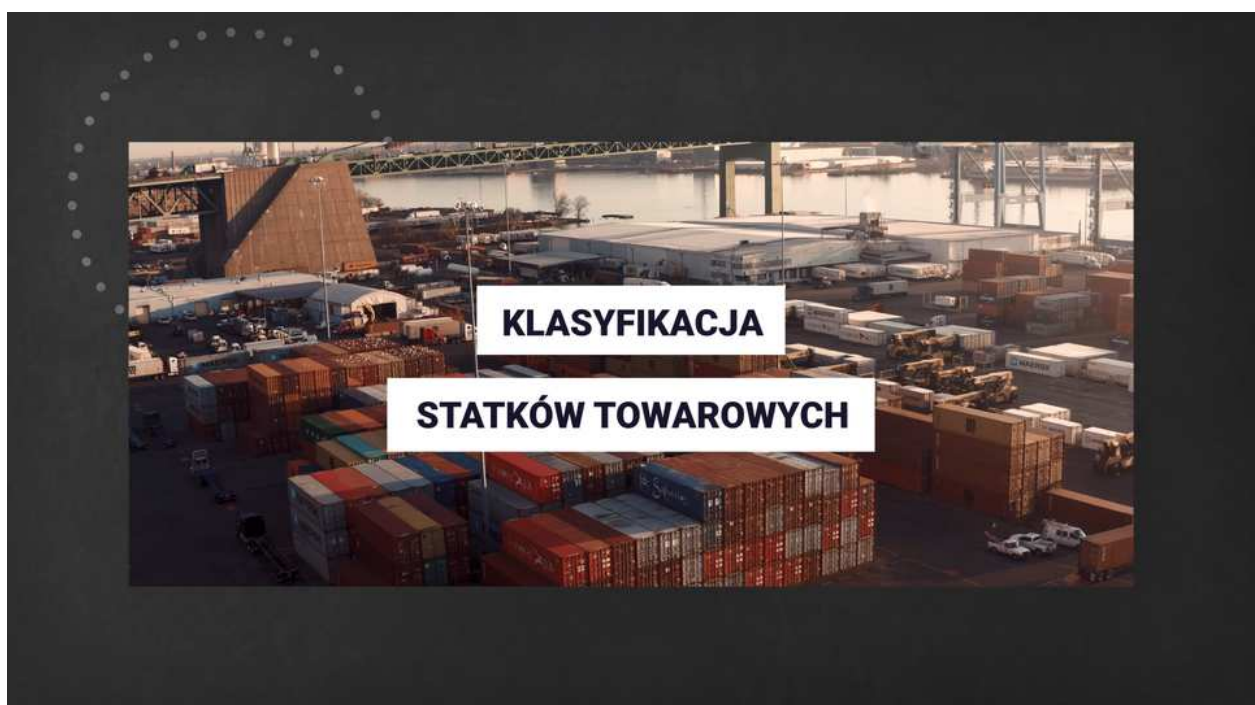
Technologia załadunku towarów na różne typy statków towarowych

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film dotyczący technologii załadunku towarów na różne typy statków towarowych.

[Powrót do spisu treści](#)

Klasyfikacja statków towarowych



Film dostępny pod adresem </preview/resource/R1FqnGSKBVuzY>

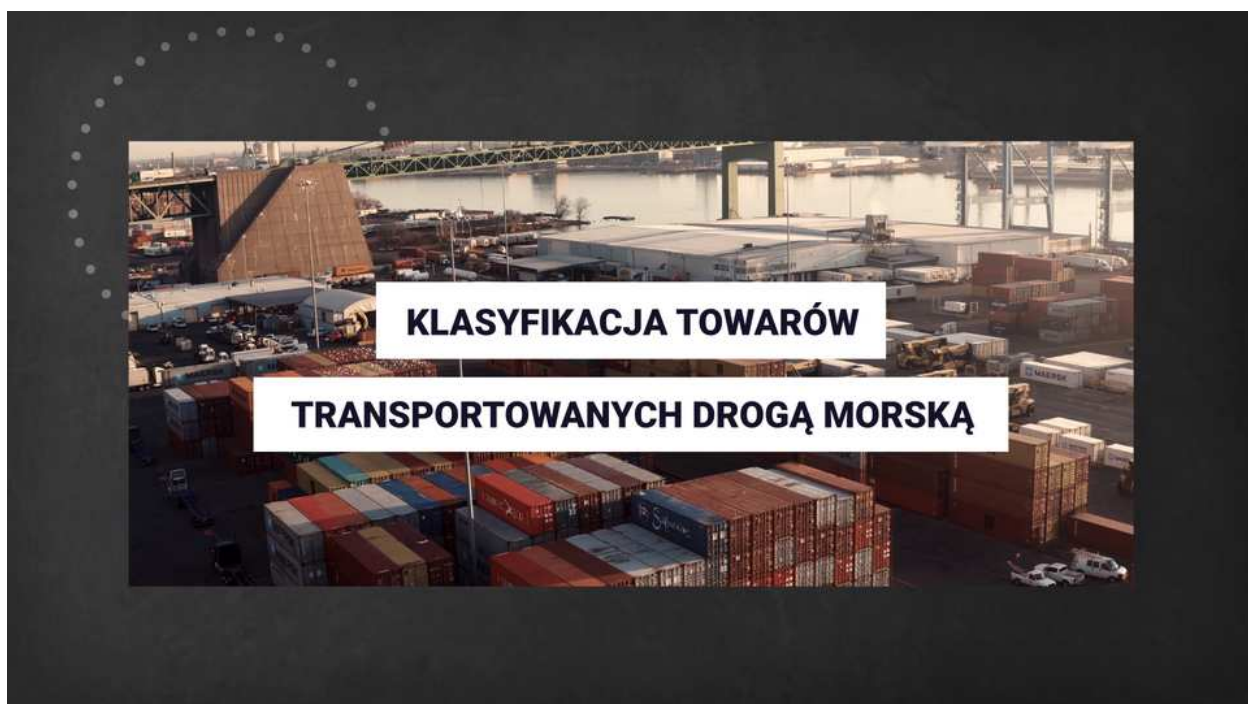
Klasyfikacja statków towarowych

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film dotyczący klasyfikacji statków towarowych.

[Powrót do spisu treści](#)

Klasyfikacja towarów transportowanych drogą morską



Film dostępny pod adresem </preview/resource/RwYYL84q24rHg>

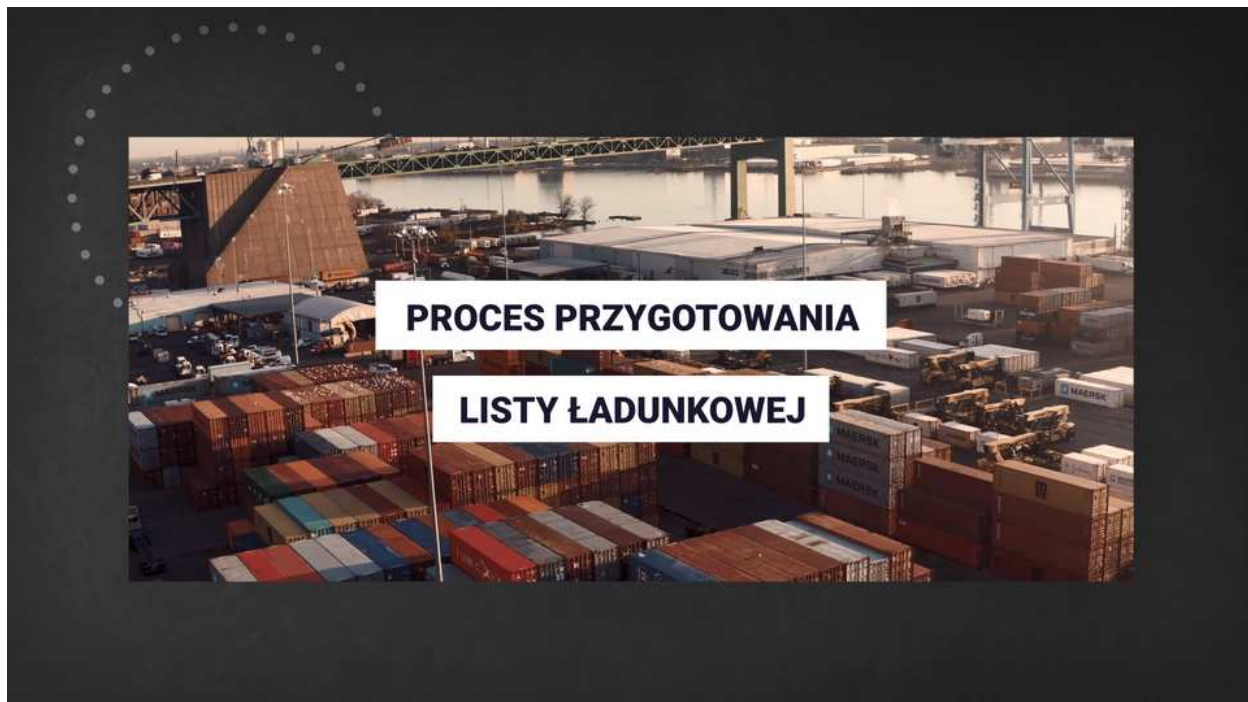
Klasyfikacja towarów transportowanych drogą morską

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film dotyczący klasyfikacji towarów transportowanych drogą morską.

[Powrót do spisu treści](#)

Proces przygotowania listy ładunkowej



Film dostępny pod adresem </preview/resource/RfdAcWdNhEpy7>

Proces przygotowania listy ładunkowej

Źródło: reż. Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film dotyczący procesu przygotowania listy ładunkowej.

[Powrót do spisu treści](#)

Dobór technologii rozładunku z uwzględnieniem rodzaju statku



Film dostępny pod adresem </preview/resource/RMDTU2Z7TLnoX>

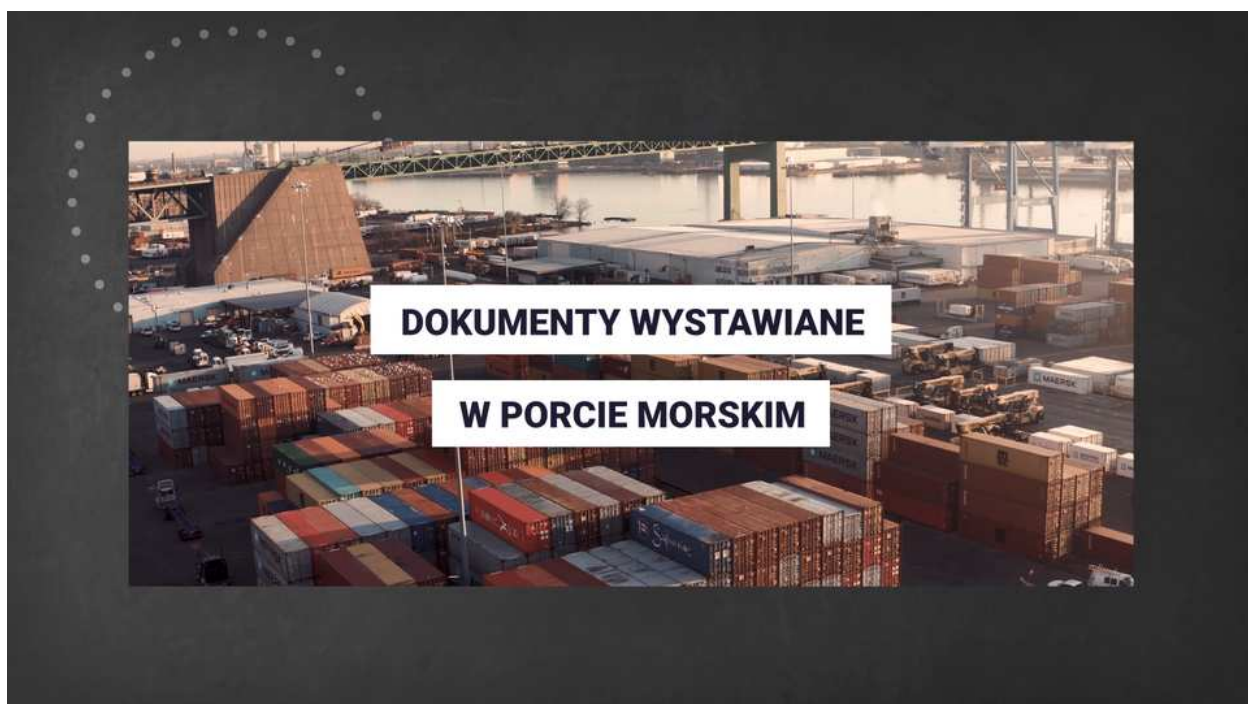
Dobór technologii rozładunku z uwzględnieniem rodzaju statku

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film dotyczący doboru technologii rozładunku z uwzględnieniem rodzaju statku.

[Powrót do spisu treści](#)

Dokumenty wystawiane w porcie morskim



Film dostępny pod adresem </preview/resource/RV80lknjMwGW0>

Dokumenty wystawiane w porcie morskim

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Film przedstawiający dokumenty wystawiane w porcie morskim.

Certyfikat pakowania kontenerowego

Plik o rozmiarze 1.19 MB w języku polskim

Deklaracja ładunku niebezpiecznego

[Powrót do spisu treści](#)

Powiązane ćwiczenia

Ćwiczenie 9. - Technologia uniwersalna

Ćwiczenie 12. - Specyfikacja załadunku w transporcie morskim

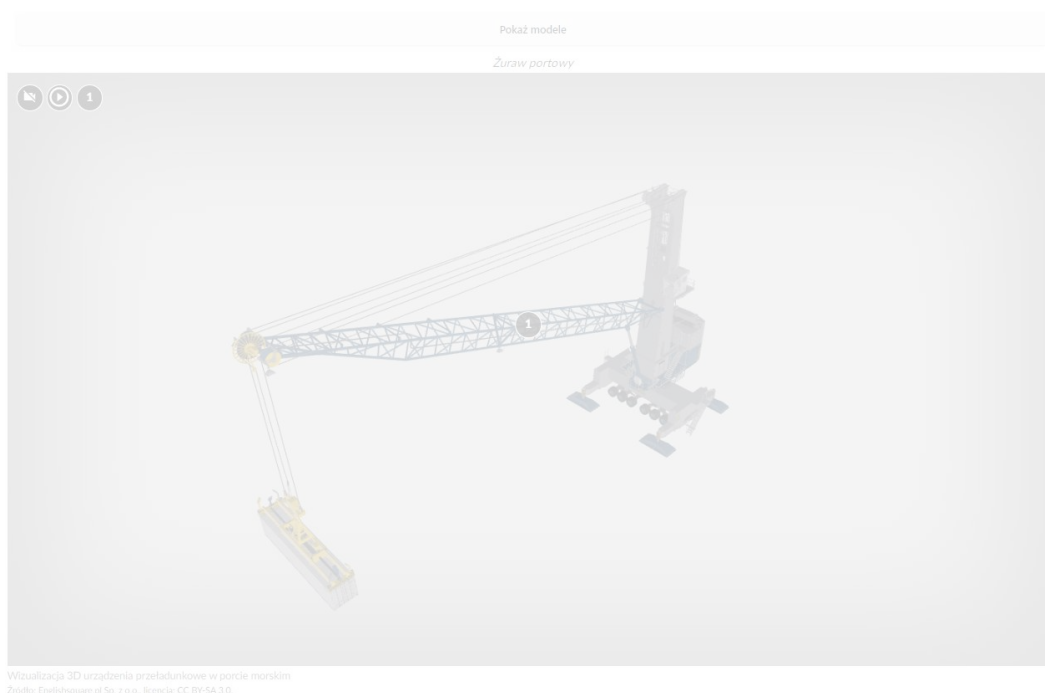
Ćwiczenie 11. - Terminale

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach — Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim

WIZUALIZACJA 3D



Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVMgfAmRs>

Wizualizacja 3D urządzenia przeładunkowe w porcie morskim

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Powiązane ćwiczenia

Ćwiczenie 2. - Urządzenia
transportowe

Ćwiczenie 3. - Urządzenia
pneumatyczne

**Ćwiczenie 8. - Urządzenia
przeładunkowe**

Ćwiczenie 10. - Zadania suwnic

**Ćwiczenie 13. - Proces załadunku
kontenerów**

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Gra wcielanie się w rolę – Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

Instrukcja do gry „wcielanie się w rolę”



Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DBtp5RnTK>

Brygadzista w porcie morskim - gra

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY 3.0.

Powiązane ćwiczenia

Ćwiczenie 4. - Zadania zawodowe

Ćwiczenie 5. - Załadunek w porcie morskim

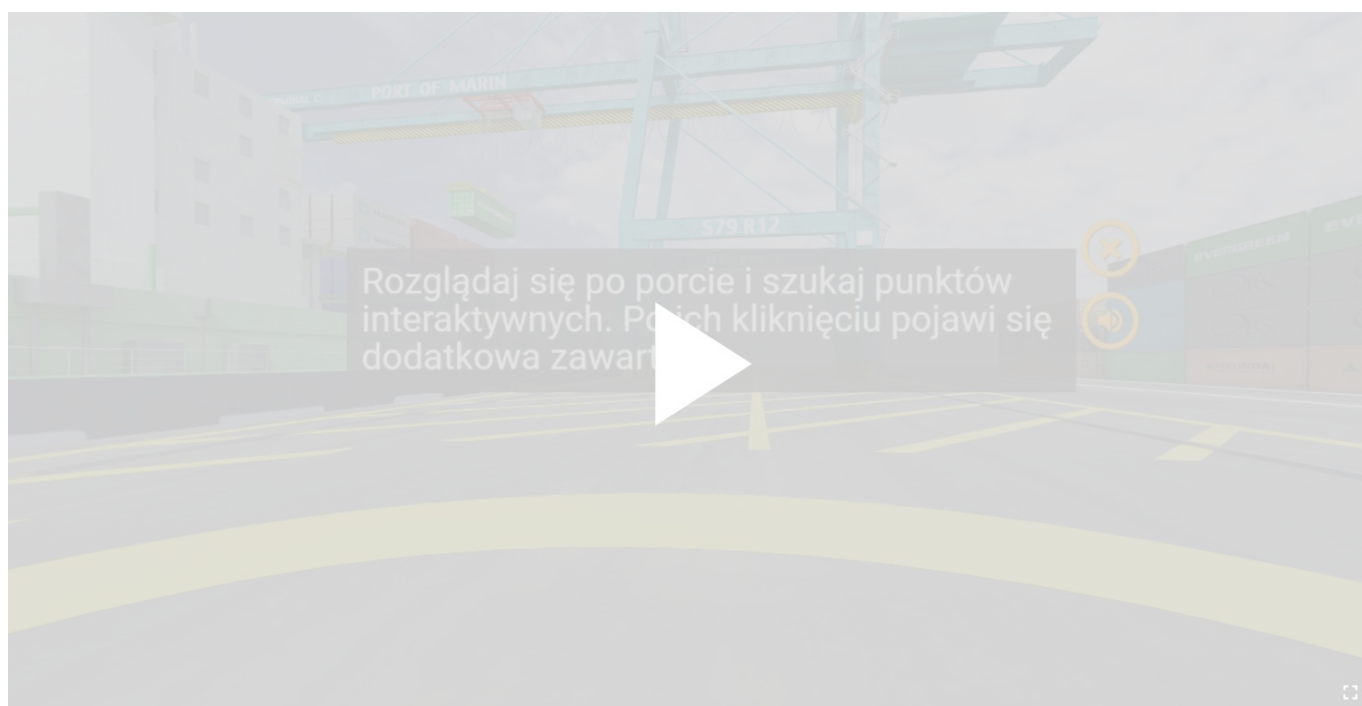
Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach — Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

Kliknij, aby rozwinąć instrukcję do wycieczki wirtualnej

WYCIECZKA WIRTUALNA



Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/D1BYPKIh0>

Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim - wycieczka wirtualna

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Powiązane ćwiczenia



Ćwiczenie 1. - Rodzaje statków

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Wybrane dokumenty w transporcie morskim

DOKUMENTACJA INTERAKTYWNA

Dokumentacja interaktywna – instrukcja

Spis treści

- [Deklaracja ładunku niebezpiecznego](#)
- [Certyfikat pakowania kontenerowego](#)
- [Kwit sternika](#)
- [Nota bukingowa](#)
- [Nota gotowości](#)
- [Lista załadowcza](#)
- [Umowa czarterowa](#)
- [Konosament](#)
- [Manifest ładunkowy](#)
- [Przykłady wypełnionych dokumentów](#)
- [Wybrane dokumenty w języku angielskim](#)

Deklaracja ładunku niebezpiecznego

Polecenie 1

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

The image shows a screenshot of a Polish customs declaration form titled "DEKLARACJA ŁADUNKU NIEBEZPIECZNEGO" (Dangerous Goods Declaration). The form is divided into two main sections: "Dane nadawcy" (Sender's data) on the left and "Dane odbiorcy" (Receiver's data) on the right. The "Dane nadawcy" section includes fields for the sender's name, address, and contact information. The "Dane odbiorcy" section includes fields for the receiver's name, address, and contact information. A red arrow points to the "Dane nadawcy" section, specifically to the "Nazwa i adres nadawcy" field.

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Plik o rozmiarze 2.31 MB w języku polskim

[Powrót do spisu treści](#)

Certyfikat pakowania kontenerowego

Polecenie 2

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

CERTYFIKAT PAKOWANIA KONTENEROWEGO	
Zgodnie z IMDG Code 8.4.2.1, CFR 176.27 i nowymi wytycznymi bezpieczeństwa C-TPAT, gdy towary są pakowane lub załadowane do kontenera lub pojazdu osoby odpowiedzialne za pakowanie kontenera lub pojazdu zapewniają: certyfikat pakowania kontenera/pojazdu określający numer(y) identyfikacyjny(ych) kontenera/pojazdu oraz poświadczając, że operacje zostały przeprowadzone zgodnie z następującymi warunkami:	
CFS / Nr referencyjny terminalu	
Numer kontenera	
Numer pieczęci	
Poniżej należy potwierdzić:	
Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł obowiązkową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamykających drzwi. Przejazd obrotowy: ściana przód/tył - strona lewa - strona prawa - podłoga - sufity/dach - drzwi wewnętrzne/ zewnętrzne - na zewnątrz/przed wózkami.	T: tak, NA: nie dotyczy
Paczki, które muszą być posgregowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na tak, w kontenerze/pojazdzie. Szybki ze zostały zabezpieczone przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2.3 CFR 49. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)	
Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawnie, solidnie zapakowane.	
Beczki zostały umieszczone w pozycji pionowej, chyba że właściwy organ wyda inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i, w razie potrzeby, odpowiednio osłonięte materiałem zabezpieczającym, dostarczonym do nadzaje(ów) transportu do zamierzonej podróży.	
Towar badany luzem został równomiernie rozdzielony w kontenerze/pojazdzie.	
W przypadku przesyłki zwierzęcych towarów klasy 1 innych niż działy 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodem BMD 7.4.0 lub CFR 49. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)	
Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i opatrzone odpowiednimi tabliczkami.	
Dokument dotyczący towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, został nadany do każdej przesyłki z towarem niebezpiecznym załadowanym do kontenera/pojazdu. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)	
Gdy do chłodzenia używamy jest stały dwutlenek węgla (suchy lód CO2), na kontenerze/pojazdzie umieszcza się zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w odpowiednim miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO2 (SUCHY LÓD) WEWNĄTRZ PRZED WEJŚCIEM DOKŁADNIE WENTYLUJ”	
Nazwa firmy i miejsce załadunku	
Podpis osoby upoważnionej dokonującej załadunku i zabezpieczania kontenera	
Data	
SPRAWDŹ	

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Plik o rozmiarze 1.19 MB w języku polskim

[Powrót do spisu treści](#)

Kwit sternika

Polecenie 3

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

NOTA BUKINGOWA

Dane agenta, makiera okrętowego (shipbroker)	Miejsce i data sporządzenia noty
Przewoźnik	Kupiec (Merchant)
Nazwa statku	Czas transportu (około)
Port załadunku	Port wyładunku
Opis ładunku	
Szczegóły frachtu i opłaty	
	Opłata postojowa, za przestój, jeśli ustalono
Przedstawiciele handlowi kupującego w porcie załadunku (dane: nazwa firmy, osoby, adres, telefon)	
Specjalne warunki, jeśli ustalono	

SPRAWDŹ

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Plik o rozmiarze 339.56 KB w języku polskim

[Powrót do spisu treści](#)

Nota gotowości

Polecenie 5

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

[Powrót do spisu treści](#)

Umowa czarterowa

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

Makler statkowy 		ZALICZONO JEDYNOŚĆ KARTA GENERALNA RASY MORZA BALTYSKIEGO (REGULACYJNEGO RASY MORSKIEJ) (ZAKTUALIZOWANA W LATACH 1912, 1976 I 1984) (do wykorzystania w formularzach, dla których nie obowiązują specjalne załączniki formularzy) Data i miejsce zawarcia umowy:	
Właściciel ładunku 		Czartujący dane 	
Data statku 		GTKT 	
DWT statku przy zaokrągleniu do pełnej (pełni ładunkowej) w tonach morskich, wyrażony w tonach (1000 kg) 		Określenie podjęcie statku 	
Stacjonariusz datacjaż ładunku 		Port lub miejsce wyładunku 	
Port załadunku 		Ładunek 	
Stawka frachtu 		Płatność za fracht 	
Użyte zabezpieczenie towaru 		Czas postępu (jeżeli uśredniona roczna cena postępu dla załadunku i rozładunku, wypełnić a) b), jeżeli całkowity czas oczekiwania na załadunek i wyładunek, wypełnić tylko c) 	
Nazwa i adres odbiorcy (jeżeli prowadzona działalność) 		Data agenta w załadunku - kolumna 6 	
Data agenta w wyładunku - kolumna 6 		Data ewidencji - kolumna 9 	
Opłata posługowa i opłata gwarantowa (za załadunek i wyładunek) - kolumna 7 		Ogólna średnia w odniesieniu do kolumn 12 	
Podatek od frachtu (jeżeli, jeżeli na rachunek Właściciela) 		Prosięta mularska i komu nakładają się - kolumna 15 	
Proszę i arbitraz (paragraf 19 (a), 19 (b) lub 19 (c) 11, 18, jeżeli 18 (c) odpowiednio (jeżeli) miejsce arbitrażu (jeżeli nie ma zastosowania 1 (a)) - kolumna 19 		Dodatkowe klauzule obejmujące szczegóły, jeżeli zostały uzgodnione 	
Podpis właściciela 		Podpis czartującego 	

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Plik o rozmiarze 770.19 KB w języku polskim

[Powrót do spisu treści](#)

Konosament

Polecenie 8

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.



EXAMPLE

COMPANY

Konosament

Dane nadawcy/załadowcy		Numer listu przewozowego		Numer konosamentu	
Dane odbiorcy ładunku		Koszt frachtu ponosi:		Warunki sprzedaży:	
Adres awizacji, pod który wysłane zostanie zawiadomienie o końcu podróży towaru		Liczba wystawionych konosamentów		Miejsce i data wydania konosamentu	
Miejsce odbioru towaru		Port załadunku		W sprawie wydania przesyłki kontaktować się z:	
Miejsce dostarczenia towaru		Port wylądunku		Całkowita liczba opakowań kontenerowych odebranych przez przewoźnika	
Znak i liczby dotyczące ładunku		Liczba i rodzaj przesyłek		Przeładunek do	
Opis ładunku		Waga ładunku		Nazwa statku/podróż	
Wymiary ładunku					
Rodzaj frachtu		Płatne z góry		Załadunek na pokład	
Kwota, wartość					

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Plik o rozmiarze 662.15 KB w języku polskim

[Powrót do spisu treści](#)

Manifest ładunkowy

Polecenie 9

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

Plik o rozmiarze 544.19 KB w języku polskim

Przykłady wypełnionych dokumentów:

CERTYFIKAT PAKOWANIA KONTENEROWEGO																					
Zgodnie z IMDG Code 5.4.2, CFR 176.27 i nowymi wytycznymi bezpieczeństwa C-TAPAT, gdy towary są pakowane lub załadunkowane do kontenera lub pojazdu osoby odpowiedzialne za pakowanie kontenera lub pojazdu zapewniają: certyfikat pakowania kontenera/pojazdu określający numer(i) identyfikacyjny(i) kontenera/pojazdu oraz potwierdzające, że operacja została przeprowadzona zgodnie z następującymi warunkami																					
CFS / Nr referencyjny terminalu	YANGON																				
Numer kontenera	DNAU 2655848																				
Numer pieczęci	731705																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Poniżej należy potwierdzić</th> <th>T-tak, NA- nie dotyczy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł siedmiopunktową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamykających drzwi. Przejął odpowiednie: ściana przednia - strona lewa - strona prawa - podłoga - sulfidach (dla towarów wywołujących - na zawieszonymi woda).</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Paczki, które muszą być posortowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na lub w kontenerze/pojazdzie (chyba, że zostały załadowane przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2 CFR 46) Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych.</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawne, solidnie zapakowane.</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Beczki zostały umieszczone w pozycji pionowej, chyba że właściwy organ wyda inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i w razie potrzeby, odpowiednio użytymi materiałami zabezpieczającymi, dostosowanymi do rodzaju/rodzajów transportu dla zamierzonej podróży.</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Towar ładowany razem został równomiernie rozdzielony w kontenerze/pojazdzie.</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>W przypadku przewożenia zamykających towary klasy 1 innych niż dział 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodeksem IMDG 4.4.8 lub CFR 46 (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i wyposażone odpowiednimi tabliczkami.</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Gdy dokumenty dotyczące towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, zostały nadane do każdej przesyłki z towarami niebezpiecznymi załadunkowanymi do kontenera/pojazdu, (dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>Dokumenty do celów celniczych były w tym celu drukowane w języku (lub języki) lub CO2, na kontenerze/pojazdzie umieszczone są zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w widocznym miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO2 (RUCHYŁY LÓD) WYMNĄT PRZED WEJŚCIEM OKŁADNIE WENTYLU”</td> <td>NA</td> </tr> </tbody> </table>		Poniżej należy potwierdzić	T-tak, NA- nie dotyczy	Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł siedmiopunktową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamykających drzwi. Przejął odpowiednie: ściana przednia - strona lewa - strona prawa - podłoga - sulfidach (dla towarów wywołujących - na zawieszonymi woda).	T	Paczki, które muszą być posortowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na lub w kontenerze/pojazdzie (chyba, że zostały załadowane przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2 CFR 46) Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych.	T	Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawne, solidnie zapakowane.	T	Beczki zostały umieszczone w pozycji pionowej, chyba że właściwy organ wyda inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i w razie potrzeby, odpowiednio użytymi materiałami zabezpieczającymi, dostosowanymi do rodzaju/rodzajów transportu dla zamierzonej podróży.	T	Towar ładowany razem został równomiernie rozdzielony w kontenerze/pojazdzie.	T	W przypadku przewożenia zamykających towary klasy 1 innych niż dział 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodeksem IMDG 4.4.8 lub CFR 46 (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).	T	Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i wyposażone odpowiednimi tabliczkami.	T	Gdy dokumenty dotyczące towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, zostały nadane do każdej przesyłki z towarami niebezpiecznymi załadunkowanymi do kontenera/pojazdu, (dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).	T	Dokumenty do celów celniczych były w tym celu drukowane w języku (lub języki) lub CO2, na kontenerze/pojazdzie umieszczone są zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w widocznym miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO2 (RUCHYŁY LÓD) WYMNĄT PRZED WEJŚCIEM OKŁADNIE WENTYLU”	NA
Poniżej należy potwierdzić	T-tak, NA- nie dotyczy																				
Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł siedmiopunktową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamykających drzwi. Przejął odpowiednie: ściana przednia - strona lewa - strona prawa - podłoga - sulfidach (dla towarów wywołujących - na zawieszonymi woda).	T																				
Paczki, które muszą być posortowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na lub w kontenerze/pojazdzie (chyba, że zostały załadowane przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2 CFR 46) Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych.	T																				
Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawne, solidnie zapakowane.	T																				
Beczki zostały umieszczone w pozycji pionowej, chyba że właściwy organ wyda inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i w razie potrzeby, odpowiednio użytymi materiałami zabezpieczającymi, dostosowanymi do rodzaju/rodzajów transportu dla zamierzonej podróży.	T																				
Towar ładowany razem został równomiernie rozdzielony w kontenerze/pojazdzie.	T																				
W przypadku przewożenia zamykających towary klasy 1 innych niż dział 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodeksem IMDG 4.4.8 lub CFR 46 (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).	T																				
Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i wyposażone odpowiednimi tabliczkami.	T																				
Gdy dokumenty dotyczące towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, zostały nadane do każdej przesyłki z towarami niebezpiecznymi załadunkowanymi do kontenera/pojazdu, (dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).	T																				
Dokumenty do celów celniczych były w tym celu drukowane w języku (lub języki) lub CO2, na kontenerze/pojazdzie umieszczone są zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w widocznym miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO2 (RUCHYŁY LÓD) WYMNĄT PRZED WEJŚCIEM OKŁADNIE WENTYLU”	NA																				
Nazwa firmy i miejsce załadunku Company XYZ, 1000 Bruxelles, 78ru Longue Podpis osoby upoważnionej dokonującej załadunku i zapieczętowania kontenera John Kowalsky																					
Data																					

KWIT STERNIKA

Otrzymany na pokładzie	Sagittarius	Numer dokumentu	01
Miejsce przeznaczenia	Longview, USA	Data	2015.10.31
Nadawca	F/V "Odyssey"	Miejsce załadunku	Backway Bay High Seas
Konsygnatariusz	Longview, USA		

Oznakowanie i numery	Ilość ładunku	Szczegółowy opis ładunków	Netto, brutto waga ładunku	Pojemność ładunku (m3)
HORSE MACKEREL 20+	907	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	27,210	28,117
HORSE MACKEREL 18+	19285	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	578,550	597,835
HORSE MACKEREL 16+	28924	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	867,720	896,644
HORSE MACKEREL 16M	15123	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	453,690	468,813
HORSE MACKEREL 14M	4052	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	121,560	125,612
HM BROKEN MIX	1447	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	43,410	44,857
HAKE	502	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	15,060	15,562
JOHN DORY SILVER	28	FROZEN FISH IN CARTONS 27KGS	0,756	0,784
SQUIT	651	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	19,530	20,181
SNOEK	26	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	0,780	0,806
MACKEREL MC L	16	FROZEN FISH IN CARTONS 30KGS	0,480	0,496
DENTEX	8	FROZEN FISH IN CARTONS 27KGS	0,216	0,224
BRAMA	52	FROZEN FISH IN CARTONS 27KGS	1,404	1,456
RAZEM	71021		2130,366	2201,387

UWAGI

1. Ładunek przeładowany przez F/V „Odyssey” po obu stronach.

2. Uzyskano 2% pustych kartonów.

Dostarczone przez	F/V "ODYSEY" KATHERINE NASH	Otrzymane przez	M/V "SAGGITARIUS" JOHN DOE
-------------------	--------------------------------	-----------------	-------------------------------

Dostawca				Strony	
ABC Exports 4300 Longbeach Blvd Longbeach, California, 90807 United States +56277778868 Randy Clarke		Numer faktury handlowej i data 001711 14 Jan 2021		Numer listu przewozowego	
		Referencja		Referencja	
				G871	
Konsygnatariusz		Importer (jeśli nie konsygnariusz)			
Global Imports 410 Queen Street Brisbane, Queensland, 4000 Australia +6149778868 John Smith					

☒ RECAPITULATION (Line a applicable)		☐ SUMMARY (Line b applicable)		OCEAN CARGO MANIFEST RECAPITULATION OR SUMMARY						☒ ORIGINAL		☐ REVISED		
VESSEL NAME USS FORT LEE		STATUS 13	VOY DOC NO. P1109	DATE (YYYYMMDD) 20070528	LOADING PORT 371MJ, Norfolk		HEAVY LIFTS 1		OUTSIDE DIMENSION 8		PAGE NO. 1	NO. OF PAGES 1		
DESCRIPTION AND LOCATION OF HEAVY LIFTS AND OTHER SPECIAL DATA										TOTAL CARGO LOADED				
a.	DESTINATION PORT	DESCRIPTION	LENGHT-WIDTH -HEIGHT	SELF SUS	NON S.S.	VES	CGO	STOW LOCATION	LONG TONS	DESTONATION PORT	SVC	LONG TONS	MEASURE- MENT TONS	SQUARE FEET
b.	DESTINATION PORT	COMMODITY CATEGORY	FOR MSC USE					TRANS- PORTATION ACCT CODE	ON DECK	NO. OF UNITS POV'S/MAIL OR OTHER				
	KUWAIT	CRANE	420L 120W 120H		X		X	30CP	3	BR1 Bahrain KLF Arab Emirates PN3 Kuwait Total	N A N	810 175 110 1093	1030 610 310 1570	
	KUWAIT													
I HEREBY CERTIFY THAT THE ARTICLES LISTED HEREON HAVE BEEN PLACED ABOARD IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION										I HEREBY ACKNOWLEDGE having received the cargo manifested hereon in apparent good order and condition for delivery as indicated, except as otherwise specifically noted.				
SIGNATURE CLUDE WILLIAMS		GRADE OR RANK GS-12	TITLE DOC SUPY		MASTER OF VESSEL (Signature) JIM O'DAG									
NAME AND MAILING ADDRESS OF PREPARING ACTIVITY Military Ocean Terminal, Little Creek, Norfolk, VA 23614														

NOTA BUKINGOWA

Dane agenta, maklera okrętowego (shipbroker)		Miejsce i data sporządzenia noty 10 Jun 2020	
Przewoźnik Shenzen Ailisheng Trade Co., Ltd. Phoenix Road, Luohu district, Guangdong Shenzen city, China Telephone and fax: 086-755-36922075		Kupiec (Merchant) Alejand Pc S.A.S. – Aptdo Postal 28059 Carrera 100 5-39 – Cali – Valle – Colombia Telephone and email: 059-032-4491451	
Nazwa statku Munkebo Mearsk V-0308		Czas transportu (około) 5 days	
Port załadunku Shanghai / China		Port wyładunku Buenaventura / Colombia	
Opis ładunku 500 units od 15.6 Inch laptop with core i7 8GB RAM, In 6 pallets with 80 packages each one with volume of 1,63m3 and 1 pallet with 20 packages with a volume of 0,41m³			
Szczegóły frachtu i opłaty 3300USD		Opłata postojowa, za przestój, jeśli ustalono 300USD	
Przedstawiciele handlowi kupującego w porcie załadunku (dane: nazwa firmy, osoby, adres, telefon) ABC Exports and Imports RM 07D, 10 A Floor Marine Tower No. 3 Pu Dong Avenue Shanghai 200120			
Specjalne warunki, jeśli ustalono			

NOTA GOTOWOŚCI

Port załadunku/rozładunku

Kazar, Guinea

Data rozładunku

26 Styczeń 2020

Do

Shapmar Shipping Agency

Nazwa statku

BIGBULL

Ja, Kapitan statku BIGBULL, niniejszym informuję, że mój statek przybył/zacumował w Kazar, Guinea o godz. 16:00

i jest pod każdym względem gotowy do załadowania/rozładowania jego nominowanej klasy ładunkowej BAUXITE IN BULK - 198,000.0 MT

zgodnie z czarterem z dnia 10 Grudzień 2019

TO ZAWIADOMIENIE O GOTOWOŚCI JEST PRZYZNANE BEZ USZCZERBKU DLA JAKIEGOKOŁOWIEK WCZEŚNIEJ WYDANEGO ZAWIADOMIENIA O GOTOWOŚCI.

Z poważaniem

Kapitan John Doe

Zaakceptowane/odebrane przez

Shapmar Shipping Agency

Data/czas

26 Styczeń 2020 o godz. 16:00

Nazwa statku

Kapitan John Doe

Makler statkowy Thomas Langer		RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" Data i miejsce zawarcia umowy 10 Jun 2020			
Właściciel ładunku METAL-ABC Vynnykivska Ave 63, Kyiv, Ukraine 02100		Czarterujący dane Metal-XYZ New Airlie Highway Intersection Northwest 89 Mi, Tianjin, China, 300060			
Data statku CSCL LE HAVRE / 0029 W		GT/TNT 108069			
DWT statku przy zamoczeniu do lotniej (tłłł ładunkowej) w wodzie morskiej, wypłynię w tonach (1100 kg) DWT 111737 t		Obecna pozycja statku Myrna Square, 1, Odessa, Odessa Oblast, Ukraine, 65000			
Szacunkowa data/czas załadunku 12 Jun 2020		Port lub miejsce wyładunku Harbour Building, 38 Pier Road, Hong Kong			
Port załadunku Myrna Square, 1, Odessa, Odessa Oblast, Ukraine, 65000					
Ładunek A part cargo of 10 000 metric tons, 5% more or less in Charters option REBARS in bundles of max. 5 metric tons/12m long					
Stawka frachtu USD 3300		Płatność za fracht USD 3300			
Określić, czy sprzęt do obsługi ładunku na statku nie będzie używany Roz. ładunek secured damaged? Nadawca ładunku/ Miejsce prowadzenia działalności		Czas postoju (jeżeli uzgodniono osobny czas postoju dla załadunku i rozładunku, wypełnić a) i b). Jeśli całkowity czas oczekiwania na załadunek i wyładunek, wypełnić tylko c) a) for loading (see also clause 20(c) d.f. b) for discharging (see also clause 20) c.d.f. c) total laytime for loading/discharging, N/A			
Dane agenta w załadunku- klauzula 6		Data anulowania - klauzula 9			
Dane agenta w wyładunku- klauzula 6					
Opłata postojowa i sposób płatności (za załadunek i wyładunek) - klauzula 7		Opłata średnia w odniesieniu do klauzuli 12			
Podatek od frachtu (jeżeli, jeżeli na rachunek Właściciela)		Procedura maileńska i komu należy płać, podać dane - klauzula 15			
Prawo i arbitraż (patrz 18 (a), 18 (b) lub 18 (c) kl. 18, jeżeli 18 (c) uzgodniono również miejsce arbitrażu) (jeżeli nie ma zastosowania 1 (a)) - klauzula 19		Dodatkowe klauzule obejmujące przepisy szczególne, jeśli zostały uzgodnione Also clause 19/54 inclusive, as attached, are deemed to be fully incorporated into and form part of this Charter Party			
Podpis		Podpis			

Ćwiczenie 6. - Konosament

Ćwiczenie 7. - Dokumenty w porcie morskim

[Powrót do spisu treści](#)

Wybrane dokumenty w języku angielskim

Deklaracja ładunku niebezpiecznego

Polecenie 10

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

DANGEROUS GOODS DECLARATION, SHIPPING NOTE & CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE

DANGEROUS GOODS NOTE

Exporter (Shipper, consignee, sender)

Consignee

Freight forwarder

Other UK transport details

Vessel and Port of loading

Port of discharge and destination

Shipping marks

Number and kind of packages, description of goods

Net weight (kg) of goods

Gross weight (kg) of goods

Cube (m³) of goods

Total gross weight of goods

Total cube of goods

Name of company

Name/Status of declarant

Place and date

Signature of declarant

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Certyfikat pakowania kontenerowego

Polecenie 11

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

CONTAINER SHIPPING CERTIFICATE

As IMDG 4.2.1, CFR 176.27 and new C-TPAT Security Guidelines when goods are packed or loaded into any container or vehicle those responsible for packing the container or vehicle shall provide a container/vehicle packing certificate specifying the container/vehicle identification number(s) and certifying that the operation has been carried out in accordance with the following conditions.

CFS/ Terminal Reference No(s)

Container No(s):

Seal No(S):

I confirm the following has been done:

Put Y - yes
Put NA - not applicable

The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods and has passed the 11-step joint inspection plus the reliability of the locking mechanisms of the doors has been completed. Inspection includes: front wall - left side - right side - floor - ceiling/roof - inside/outside doors - outside/under carriage.

Packages which need to be segregated in accordance with applicable segregation requirements have not been packed together only or in the container/vehicle (unless approved by the competent authority concerned in accordance with IMDG Code 7.2.2.3 of CFR 49) (only applicable for dangerous goods)

All packages have been externally inspected for damage, and only sound packages have been loaded.

Drums have been stowed in upright position, unless otherwise authorized by the competent authority, and all goods have been properly loaded and, where necessary, adequately braced with securing material to suit the mode(s) of transport for the intended journey.

Goods loaded in bulk have evenly distributed with the container/vehicle.

For consignments including goods of Class 1 other than division 1.4 the container/vehicle is structurally serviceable in accordance with IMDG Code 7.4.1 or CFR 49. (Only applicable for dangerous goods)

The container/vehicle and packages are properly marked, labeled and placarded, as appropriate.

A dangerous goods document, as indicated in 5.4.1, has been received for each dangerous goods consignment loaded in the container/ vehicle. (Only applicable for dangerous goods)

When solid carbon dioxide(CO2 dry ice) is used for cooling purposes, the container/vehicle is externally marked or labeled in a conspicuous place, such as, if the door end, with the words: "DANGEROUS CO2 (DRY ICE) INSIDE. VENTILATE THOROUGHLY BEFORE ENTERING"

Company Name and place of loading

Signature of authorized person loading and placing seal on container:

Date

SPRAWDŹ

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Kwit sternika

Polecenie 12

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

MATE'S RECEIPT

Received on board the MV:

No

Destination:

Date:

Shipper:

Place of loading:

Consignee:

Marks & Nos.	No. of packages	Description of goods	Net weight MT	Gross weight MT
TOTAL				

Remarks

1. Ładunek przeładowany przez RapidoTrans po obu stronach.

Delivered by master of

Received by master of

SPRAWDŹ

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Nota bukingowa

Polecenie 13

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

FREIGHT BOOKING	
Shipbroker	Date and place
Carrier	Merchant
Ship name	Transit time
Loading port or place	Discharging port or place
Cargo description	
Freight tax	Demurrage rate and manner payable (loading and charging)
Sales representative in loading port (dane: company name, personal name, adress, phone number)	
Notes about special conditions	

SPRAWDŹ

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Nota gotowości

Polecenie 14

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

NOTICE OF READINESS

Port

Date

To

MV

I, Master of the MV

, hereby inform you that my vessel arrived on the roads/bethered at

at

hours and is in all respect ready to load/discharge her nominated cargo grade of

According to charter party dated

THIS NOTICE OF READINESS IS RETENDERED WITHOUT PREJUDICE TO ANY EARLIER ISSUED NOTICE OF READINESS.

Your faithfully,

Accepted/received by

Date/Time

Signature

SPRAWDŹ

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Lista załadowcza

Polecenie 15

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

Exporter

Export Invoice No & Date

Bill of lading No

Reference

Buyer reference

Consignee

Buyer (if not Consignee)

Method of dispatch

Type of shipment

Country of origin of goods

Country of final destination

Vessel /Aircraft

Voyage No

Packing information

Port of loading

Date of departure

Port of discharge

Final destination

Container No

Seal No

No of packages

Net weight

Waga brutto w kg

Measurements (m3)

Total this page

Consignment Total

Additional Information

Place and date of issue

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Umowa czarterowa

Polecenie 16

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

Shipbroker		RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 AND 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"	
Owners' Place of business		Charterers' Place of business	
Vessel's name		GTNT	
DWT all told on summer load line in metric tons (abbr.)		Present position	
Expected ready to load (abbr.)			
Loading port or place		Discharging port place	
Cargo (also state quantity and margin in Owners option, if agreed; if full and completed cargo not agreed state "part cargo")			
Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery)		Freight payment (state currency and method payment; also beneficiary and bank account)	
State if vessel's cargo handling gear shall not be used		Laytime (if separate laytime for load and disch. is agreed, fill in as per b) if total laytime for load and disch., fill in c) only)	
Shippers' Place of business			
Agents (loading)			
Agents (discharging)			
Demurrage rate and manner payable (loading and discharging)		Cancelling date	
Freight tax (state if for the owners account)		General average to be adjusted at	
Law and Arbitration (state 1 No. 190, 190c, 190d of CL 19; if 190c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply)		Brokerage commission and to whom payable	
		Additional clauses covering special provisions, if agreed	
Signature (Owners)		Signature (Charterers)	

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Konosament

Polecenie 17

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.



EXAMPLE

COMPANY

Bill of loading for port

to port shipment

Shipper (Complete Name And Address)

Packing list No.:

Bill of landing No.:

Freight and charges payable by:

Terms of sale:

Consignee (Complete Name And Address)

Number of original bill of landing issued:

Notify Party (Complete Name And Address)

Place and date of issue:

Place of receipt:

Place of loading:

Place of delivery:

Place of discharge:

For release of shipment. Please contact:

Total No. of container/ Package received by the carrier:

For transshipment to:

Vessel/ Voyage

Marks and numbers	No. of PKGS	Description of packages and goods	Gross weight	Measurement

Freight type

Prepaid

Collect

Shipped on board:

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

Manifest ładunkowy

Polecenie 18

Uzupełnij dokument, wybierając z list rozwijalnych odpowiednie elementy.

RECAPITULATION (Link & application)

SUMMARY (Link & application)

OCEAN CARGO MANIFEST RECAPITULATION OR SUMMARY

ORIGINAL

REVISED

VESSEL NAME

STATUS

VOY DOC NO.

DATE (YYYYMMDD)

LOADING PORT

HEAVY LIFTS

OUTSIDE DIMENSION

PAGE NO./NO. OF PAGES

a. DESTINATION PORT	DESCRIPTION	LENGTH/WIDTH/HEIGHT	SELF NON SUS	YES	NO	STOW LOCATION	LONG TONS	DESTINATION PORT	SVG	LONG TONS	MEASURE-MENT TONS	SQUARE FEET
b. DESTINATION PORT	COMMODITY CATEGORY	FOR MSC USE				TEAM-PORTATION ACT CODE	ON DECK	NO. OF UNITS	POV/MAIL OR OTHER			

I HEREBY CERTIFY THAT THE ARTICLES LISTED HEREON HAVE BEEN PLACED ABOARD IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION.

SIGNATURE

I HEREBY ACKNOWLEDGE having received the cargo manifested hereon in apparent good order and condition for delivery as indicated, except as otherwise specifically noted.

MASTER OF VESSEL (Signature)

NAME AND MAILING ADDRESS OF PREPARING ACTIVITY

SPRAWDŹ

Zasób interaktywny dostępny pod adresem <https://zpe.gov.pl/a/DVT0JNzCA>

[Powrót do spisu treści](#)

Powiązane ćwiczenia

Ćwiczenie 6. - Konosament

Ćwiczenie 7. - Dokumenty w porcie
morskim

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Interaktywne materiały sprawdzające e-materiały

Ćwiczenie 1. - Rodzaje statków 

Ćwiczenie 2. - Urządzenia transportowe 

Ćwiczenie 3. - Urządzenia pneumatyczne 

Ćwiczenie 4. - Zadania zawodowe 

Ćwiczenie 5. - Załadunek w porcie morskim 

Ćwiczenie 6. - Konosament 

Ćwiczenie 7. - Dokumenty w porcie morskim 

Ćwiczenie 8. - Urządzenia przeładunkowe 

Ćwiczenie 9. - Technologia uniwersalna 

Ćwiczenie 10. - Zadania suwnic 

Ćwiczenie 11. - Terminale 

Ćwiczenie 12. - Specyfikacja załadunku w transporcie morskim 

Ćwiczenie 13. - Proces załadunku kontenerów 

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Słownik pojęć dla e-materiału

Filtruj pojęcie



Słownik pojęć dla e-materiału zawiera objaśnienia pojęć związanych z „Procesem załadunku i rozładunku w porcie morskim”.

Pojęcia uporządkowano alfabetycznie. Pod każdym pojęciem znajduje się link odsyłający do materiału multimedialnego lub innych e-materiałów, w których pojawia się dane pojęcie.

akwen – (aqua)

dowolnie określony obszar wodny, np. akwen Morza Bałtyckiego, akwen północnego Atlantyku, akwen portu, akwen redy

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunki i rozładunku w porcie morskim”](#)

basen portowy – (docks, basins)

zasadnicza część akwatorium portowego; zatrzymują się w nim statki, aby dokonać czynności przeładunkowych i innych usług, z których korzystają w porcie

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunki i rozładunku w porcie morskim”](#)

BIBO – (Bulk In, Bags Out/Bulk Out)

typ statku przeznaczony do transportowania sypkiego cukru. Cechą charakterystyczną tego typu masowców jest to, iż posiadają zainstalowaną kompletną linię technologiczną do pakowania towaru. W ten sposób statek w jednym porcie pobiera cukier luzem, a do portu docelowego dostarcza towar już zapakowany w worki

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunki i rozładunku w porcie morskim”](#)

brygadzysta „ganku”

bezpośredni przełożony brygady (jednego albo kilku zespołów roboczych).

W skład brygady, w zależności od rodzaju przypisanego zadania, wchodzi: dźwignicowi, robotnicy przeładunkowi czy operatorzy sprzętu przeładunkowego. Zadania brygadzysty to m.in.: organizacja pracy podległej brygady, przygotowanie stanowisk pracy i kierowanie realizacją zaplanowanych prac przeładunkowych i manipulacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi

- [Gra wcielanie się w rolę „Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

budowla hydrotechniczna

budowla wykorzystywana w gospodarce wodnej. Umożliwia korzystanie z wód oraz pozwala na kształtowanie zasobów wodnych. Budowle hydrotechniczne można podzielić na śródlądowe i morskie. Tego typu konstrukcje wykorzystane są na przykład do regulacji przepływu w rzece, umożliwiają również pracę elektrowni wodnej, a także mogą pełnić funkcję śluzy komorowej

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

cementowiec

jest to statek z podwójnym dnem i pojedynczym pokładem. Jego głównym zadaniem jest transport cementu suchego nieopakowanego. Cement przewożony jest w stanie fluidalnym (pył właściwościami przypomina ciecz) w szczelnej, zabezpieczonej przed wilgocią ładowni, której wyposażenie i kształt umożliwiają jego prosty załadunek oraz wyładunek

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

certyfiakat opakowania kontenerowego

dokument, który potwierdza, że kontener spełnia odpowiednie warunki, by załadować do niego towar niebezpieczny. Jest oświadczeniem, że kontener jest czysty, suchy i nadaje się do przyjęcia towaru oraz do użytku pod względem konstrukcyjnym (jeżeli ładunek zawiera towary klasy 1, inne niż podklasa 1.4)

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

chemikaliowiec

statek towarowy posiadający odpowiednią konstrukcję; zbiornikowiec, który jest przeznaczony do przewozu płynnych chemikaliów. Chemikaliowiec jest wyposażony w zbiorniki ładunkowe oraz sprzęt niezbędny do załadunku i rozładunku towaru, czyli system pomp do szybkiej obsługi i rurociągów

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

chłodniowiec

statek towarowy, który służy do przewozu łatwo psujących się produktów spożywczych w chłodzonych ładowniach. Na statku są zainstalowane systemy wentylacyjne i agregaty chłodnicze, które pozwalają na wtłaczanie do ładowni powietrza o regulowanej, odpowiedniej dla danego produktu temperaturze

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

cumowanie – (mooring)

czynność mocowania statku do nabrzeża, pomostu, pirsu lub kei w celu jego unieruchomienia. Cumowanie odbywa się za pomocą lin cumowniczych podawanych z pokładu jednostki cumującej. Celem cumowania jest nie tylko unieruchomienie jednostki, ale również jej zabezpieczenie przed zerwaniem w razie pogorszenia warunków pogodowych. Sposób cumowania powinien uwzględniać lokalne warunki, np. wahania poziomu wody

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

czarter – (charter)

umowa, na podstawie której odbywa się przewóz ładunków lub osób w żegludze morskiej lub innych gałęziach transportu, cechująca się nieregularnością lub wręcz jednorazowością. Umowa czarterowa jest zawierana między usługobiorcą a dostawcą usług na nieregularny przewóz ładunków lub osób. Umowa wynajęcia statku, jachtu, samolotu z załogą lub bez, na określony czas, w celu samodzielnej organizacji transportu lub podróży. Według Kodeksu Morskiego umowa czarteru oznacza, że na określony czas armator zobowiązuje się, za ustalonym wynagrodzeniem, oddać czarterującemu do dyspozycji statek w stanie zdatnym do żeglugi, obsadzony odpowiednią załogą, odpowiednio wyposażony oraz przystosowany do celów przewidzianych w umowie, na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

deklaracja ładunku niebezpiecznego

dokument zawierający informacje dotyczące transportu ładunku niebezpiecznego. W transporcie morskim deklaracja ta zawiera wszystkie informacje dotyczące oznakowania niebezpiecznych materiałów, które są transportowane. Obowiązek jej wypełnienia spoczywa na nadawcy ładunku.

Na podstawie deklaracji określa się miejsce ładunku na pokładzie. Deklaracja DGD (ang. Dangerous Good Declaration) musi zawierać dane umożliwiające identyfikację nadanego ładunku, m.in.:

- numer UN (musi być on poprzedzony skrótem UN),
- nazwę przewozową PSN (musi zostać podana w języku angielskim),

- klasę zagrożenia (w przypadku klasy 1 należy podać również grupę zgodności oraz podklasę),
- dodatkowe zagrożenia (opcjonalnie),
- grupę pakowania (tylko jeśli została ona określona)

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

dok

obszar wody pomiędzy nabrzeżami, gdzie obsługuje się statki. Dok to basen portowy lub odpowiednia konstrukcja pływająca, która zapewnia utrzymanie statku wodnego w pionie i na stałym poziomie, niezależnie od otaczających go wód akwenowych czy portowych. W znaczeniu portowym dok portowy oznacza basen portowy z wodoszczelnymi wrotami, gdzie statek jest utrzymywany na wodzie na stałej wysokości względem nabrzeża, niezależnie od aktualnej wysokości pływu morskiego. Jego zadaniem jest bieżąca obsługa zacumowanej jednostki

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunki i rozładunku w porcie morskim”](#)

drobnicowiec

statek morski posiadający odpowiednią konstrukcję, przeznaczony do przewozu drobnicy, tj. towarów przemysłowych liczonych w sztukach, zapakowanych w skrzynie, beły, beczki, worki lub inne rodzaje opakowań czy też bez opakowania (np. samochody). Z reguły wyposażony jest w urządzenia i osprzęt przeładunkowy (dźwigi lub bomy ładunkowe) umożliwiające załadowanie i wyładowanie ładunku bez użycia urządzeń portowych

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

flo-flo – (float-on/float-off)

technologia ta jest wykorzystywana przy załadunku największych ładunków ponadgabarytowych takich jak: części platform wiertniczych, inne jednostki pływające, przęsła mostów itp. Statek zanurza się przed załadunkiem, następnie holowniki wchodzące w skład jednostek towarzyszących i zabezpieczających proces załadunku ustawiają ładunek dokładnie nad jego pokładem. Statek transportowy, opróżniając stopniowo zbiorniki balastowe, wynurza się wraz z ładunkiem na swoim pokładzie, który po zakończeniu tego procesu jest mocowany i zabezpieczany. Proces załadunku z wykorzystaniem tej technologii należy do najbardziej skomplikowanych i długotrwałych

- [Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

ganek

(w odniesieniu do sześciuosobowego zespołu zajmującego się załadunkiem/rozładunkiem statku) oznacza brygadę roboczą dwóch lub więcej zespołów lub grup ludzi, którzy wykonują wspólne zadanie w porcie, ale działają

niezależnie od siebie. Przykładowo brygada skierowana do załadunku drobnicy z placu składowego do ładowni statku składa się z trzech zespołów:

- zespół na placu składowym, który ładuje towar na ciągniki,
- zespół operatorów, czyli kierowców ciągników dowożących ładunek z placu pod burtę statku, i sztauerów zakładających zawiesia dźwignic na ładunek na nabrzeżu przy burcie statku,
- zespół odhaczający i rozmieszczający ładunek w ładowni statku (wykonujący sztauerkę).

Brygadą roboczą kieruje brygadzysta

- [Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

gazowiec

statek posiadający odpowiednią konstrukcję, przeznaczony do transportu naturalnego skroplonego gazu ziemnego – LNG (ang. Liquefied Natural Gas) lub skroplonego gazu porafinacyjnego – LPG (ang. Liquefied Petroleum Gas).

Pod względem konstrukcyjnym gazowce są bardzo złożonymi statkami, w zależności od sposobu i rodzaju przewożonego ładunku

- [Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

holownik

statek lub okręt pomocniczy, który konstrukcyjnie przewidziany jest do prac holowniczych (holowania). Charakterystyczną cechą holownika jest silnik o niewspółmiernie dużej mocy i uciągu (do kilkudziesięciu ton siły) w stosunku do jego wielkości. Dodatkowo wyposażone holowniki mogą pełnić funkcje przeciwpożarowe lub ratownicze. Holowniki są wyposażone w haki holownicze i/lub windy holownicze z automatyczną regulacją naciągu liny holowniczej

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunki i rozładunku w porcie morskim”](#)

IMDG – (International Maritime Dangerous GoodsCode)

Międzynarodowy kodeks ładunków niebezpiecznych; kodeks wydawany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), czyli przewodnik bezpiecznego transportowania ładunków niebezpiecznych drogą morską. Kodeks IMDG określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby zminimalizować ryzyko zagrożenia w transporcie

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunki i rozładunku w porcie morskim”](#)

IMO – (International Maritime Organization)

Międzynarodowa Organizacja Morska, która jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych i odpowiada za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz

zapobieganie zanieczyszczaniu morza i atmosfery przez statki

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

informacje o ładunku niebezpiecznym

dokument zawierający szczegółowe informacje na temat ładunku niebezpiecznego. Dokument ten zawiera informacje takie jak:

- klasa zagrożenia,
- grupa pakowania,
- numery,
- oznakowania

- [Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

infrastruktura portu morskiego

podstawowe wyposażenie techniczne portu morskiego, które warunkuje lub umożliwia produkcję i świadczenie usług portowych w obrębie terytorium portowego i akwatorium. Zapewnia łączność infrastruktury transportu morskiego i lądowego w porcie i służy obsłudze ruchowej wszystkich środków transportu w porcie. Infrastruktura portowa ma charakter pierwotny i nadrzędny w stosunku do pozostałego wyposażenia technicznego portu i jest podstawą do tworzenia i rozwoju innych elementów wyposażenia technicznego, a ich stan ilościowy i jakościowy ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju gospodarczego i funkcjonowania każdego portu morskiego. Do elementów infrastruktury portowej zaliczamy m.in.: akwatorium portowe (np. baseny i kanały portowe, redę, kotwiczowiska), terytorium portowe (np. pirsy, nabrzeża, mola), sieci i węzły portowe, portowy węzeł transportowy (kolejowy, drogowy)

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

ISPS – (International Ship and Port Facility Security Code)

Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego; zestaw przepisów i zaleceń mających na celu zwiększenie zabezpieczenia żeglugi przed terroryzmem. Wymaga on, aby armatorzy, statki i porty opracowały i wdrożyły odpowiednie środki ochrony, przepisy i procedury bezpieczeństwa

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

kapitanat portu

jednostka organizacyjna przynależnego urzędu morskiego, która sprawuje władzę nad ruchem statków w akwatorium portowym oraz na przyległej redzie. W Polsce na czele kapitanatu stoi kapitan portu. W kapitanacie portu przez całą dobę nadzór nad ruchem w porcie pełnią oficerowie dyżurni.

Do najważniejszych zadań kapitanatu portu należą: zarządzanie ruchem statków na podległym obszarze, utrzymywanie porządku w awanporcie, u wejścia do portu, na

torach wodnych oraz w basenach portowych, dbałość o bezpieczeństwo żeglugi oraz funkcje administracyjne (nadzór nad akcją zimową, weryfikacja i kontrola dokumentów statków czy załóg, nadzór nad działalnością podległych bosmanatów)

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

karta charakterystyki produktu

dokument zawierający informacje i wytyczne dotyczące składowania towaru, jego transportu, właściwości zagrożenia, zabezpieczenia oraz zasady postępowania i środki pomocy oraz bezpośrednie przepisy prawa

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

konosament – („bill of lading” (BOL lub B/L))

morski list przewozowy, który stanowi potwierdzenie przyjęcia towaru na statek w celu jego przewozu i jednocześnie zobowiązanie do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia. Jest dokumentem wystawionym przez przewoźnika albo w jego imieniu przez kapitana statku lub inną osobę. Konosament to najważniejszy dokument w obrocie morsko-handlowym. Jest uznawany za papier wartościowy, ponieważ na jego podstawie istnieje możliwość przeniesienia prawa własności towaru. W konosamencie znajdują się następujące informacje: nadawca/załadowca (shipper), odbiorca ładunku (consignee), adres awizacji, pod który wysłane zostanie zawiadomienie o końcu podróży towaru (notify address), miejsce odbioru towaru (place of receipt), port załadunku (port of loading) oraz wyładunku (port of discharge), opis ładunku (description of goods), waga oraz wymiary ładunku (weight/measurements), liczba i rodzaj przesyłek (number and kind of packages)

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

kontenerowiec

statek towarowy o odpowiedniej konstrukcji, specjalnie wyposażony w prowadnice, przeznaczony do przewozu kontenerów, przy założeniu ich pionowego załadunku i wyładunku. Pojemność kontenerowca mierzy się w dwudziestostopowych jednostkach ekwiwalentnych (TEU)

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

kwit sternika

dokument, na podstawie którego można stwierdzić ilość i jakość przyjętego towaru załadowanego na statek. Kwit sternika jest wystawiany dla załadowcy przez oficera nadzorującego załadunek towaru na statek. Dokument sporządzany jest po przyjęciu towaru na statek i stanowi dowód jego załadunku

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

lista ładunkowa

dokument przedstawiający wszystkie dobra, które mają zostać załadowane z przeznaczeniem do różnych portów wyładunkowych. Jest to dokument transgraniczny, wymagany także do odprawy celnej w celu wykazania dokładnej wagi, liczby i objętości towaru do rozładunku. Lista ta sporządzana jest przez spedytora, a następnie przekazywana zainteresowanym stronom przed wpływieniem statku do portu – w celu załadunku. Na jej podstawie sporządzany jest tzw. sztauplan, czyli szczegółowy plan rozłożenia ładunku

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

lista załadowcza

dokument w transporcie morskim, który jest potwierdzeniem informacji o ładunku oraz jego lokalizacji (gdzie został umieszczony towar, paleta, kontener). Lista załadowcza jest ściśle powiązana z fakturą i musi zawierać identyczne dane jak faktura (datę wystawienia, numer i opis towaru na liście załadowczej). Na liście załadowczej umieszczone są informacje związane z samym towarem – jego ilość, waga, rozmiar, opis

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

lo-lo – (lift on/lift off)

technologia załadunku pionowego polegająca na podnoszeniu ładunku, np. z nabrzeża, naczepy ciągnika siodłowego, platform wagonów lub środka transportu bliskiego, którym dostarczono towar z placu składowego lub magazynu pod burtę statku, i opuszczaniu go w wyznaczone miejsce w ładowni lub na pokładzie. Technologia ta wykorzystywana jest do załadunku zarówno ładunków masowych, jak i drobnicowych, zmienia się tylko wykorzystywany osprzęt dla żurawi i suwnic

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

ładunek stały

rodzaj przewożonego towaru jednorodnego o stałym stanie skupienia, czyli występującego w postaci suchej. Ładunki tego typu przewożone są bez opakowań, najczęściej w dużych partiach. Przykładowymi towarami tego typu są węgiel, sól, zboże, cement lub piasek

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

manifest ładunkowy

dokument w transporcie morskim, w którym zawarte są opisy wszystkich partii ładunków znajdujących się na statku wraz z najważniejszymi informacjami pozwalającymi na ich zidentyfikowanie. W dokumencie tym podaje się: liczbę sztuk towaru, numery listów przewozowych (konosamentów), nazwiska załadowców, odbiorców, stawki frachtowe, wagi ładunków itd.

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

masowiec

statek towarowy o odpowiedniej konstrukcji, zazwyczaj mający pojedynczy pokład i podwójne dno. Przeznaczony jest głównie do przewozu suchych ładunków masowych luzem, tj. bez opakowania, wsypywanych bezpośrednio do ładowni, np. rudy, węgla, nawozów mineralnych, siarki granulowanej, zboża itp. Masowce mogą być też używane do przewozu ładunków półmasowych (break-bulk), np. blach (także w rolach), stali w innej postaci (szyn, kęsów hutniczych), papieru w rolach, drewna pakietyzowanego, a także kontenerów (masowco-kontenerowce)

- [Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

nabrzeże

linia brzegowa mola, pirsu lub kanału portowego wraz z najbliższymi terenami przyległymi, odpowiednio przygotowana do postoju i obsługi statków. Szerokość nabrzeża zależy od jego przeznaczenia, zazwyczaj waha się w granicach 50-60 m. W przypadku terminali kontenerowych szerokość nabrzeża może wynosić nawet 300 m. Podstawowe parametry nabrzeży to: głębokość wody, która jest równa największemu zanurzeniu przy pełnym obciążeniu największego spodziewanego przy nabrzeżu statku, plus rezerwa 1, 5-2 m przewidująca niski stan wody, zamulenie itp., szerokość, długość. Nabrzeże jest odpowiednio wyposażone w specjalne urządzenia, które umożliwiają postój i obsługę statków (urządzenia cumownicze i odbojowe), magazyny i urządzenia portowe

- [Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

nota bukingowa

dokument w transporcie morskim, który stanowi pisemny dowód wydany przez armatora (albo jego przedstawiciela) dla załadowcy (bukującego), który potwierdza, że dany ładunek będzie przyjęty na konkretny statek. Nota bukingowa zawiera termin i warunki stawki frachtowej, nazwy, typy, wagi oraz objętości towaru, stawki frachtowe, dane nadawcy, przewoźnika i odbiorcy; znajduje się tu również zakres odpowiedzialności przewoźnika za ładunek oraz klauzule dotyczące działania w sytuacjach szczególnych

- [Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#)

pirs

budowla hydrotechniczna o konstrukcji lekkiej, prostopadła do nabrzeża. Jej długość odpowiada zwykle długości jednego statku, a szerokość nie przekracza 80 m. Ze względu na lekką konstrukcję nie ma stacjonarnych urządzeń przeładunkowych. Na pirsach mogą się znajdować magazyny portowe lekkiej konstrukcji, umieszczone w jednym rzędzie, oraz drogi kołowe. Przeładunek na pirsie odbywa się za pomocą ruchomych urządzeń przeładunkowych, np. taśmociągu lub urządzeń przeładunkowych statku. Na pirsach mogą być instalowane specjalistyczne urządzenia przeładunkowe, np. przenośniki taśmowe dla ładunków sypkich

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

podatność transportowa

pracochłonność transportu określonego ładunku. Z technologicznego punktu widzenia oznacza ona stopień odporności ładunku na warunki i skutki transportu

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

poler (pachoł cumowniczy)

urządzenie cumownicze służące do cumowania statku przy nabrzeżu. Poler może się znajdować na pokładzie statku lub nabrzeżu; służy do zakładania cum w celu przywiązywania statków lub innych jednostek pływających do budowli morskiej, najczęściej nabrzeża

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

prawo morskie

zbiór norm prawnych, krajowych i międzynarodowych regulujących stosunki związane z żeglugą morską, czyli działalnością człowieka na morzu. Podstawowym aktem prawnym w Polsce, który reguluje prawo morskie, jest Kodeks morski (Ustawa z dnia 18 września 2001 r.)

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

pump in-pump out

statki typu chemikaliowce, gazowce, tankowce itp. Jednostki posiadające zbiorniki do przewozu cieczy, gazów skroplonych oraz gazów sprężonych ładowane i wyładowywane są poprzez wtłaczanie i wytłaczanie ładunku, czyli przy użyciu technologii załadunku i wyładunku ładunków płynnych i gazowych pump in-pump out. Wykorzystywany jest tu system przepompowni i rurociągów łączący zbiorniki, nabrzeże i statek

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

ro-ro – (roll on/roll off)

technologia przeładunku poziomego ładunków tocznych polegająca na wtaczaniu i wytaczaniu ładunku przez furty dziobowe, rufowe lub burtowe. Ładunek może wjechać na statek za pomocą własnego napędu mechanicznego, np. samochodu, lub może zostać wciągnięty za pomocą ciągników portowych, np. naczep, trailerów itp. Dzięki temu nawet wagony kolejowe mogą wjeżdżać po odpowiednich rampach. Ładunki umieszczane są na pokładach i śródpokładach w wyznaczonych i ściśle określonych miejscach, wyposażonych w specjalne otwory i uchwyty do właściwego sztauowania i zabezpieczania ładunków

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

samochodowiec – (Car Carrier lub Pure Car Carrier)

statek towarowy posiadający specjalną konstrukcję, przeznaczony do przewozu samochodów oraz ciężarówek, które wjeżdżają na statek i z niego wyjeżdżają na własnych kołach lub przy użyciu pojazdu platformowego. Poziomy system załadunku lub rozładunku (roll-on/roll-off) pozwala szybko obsłużyć statek w porcie

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
spreader

specjalistyczna stalowa rama chwytka wyposażona w ramiona, które rozsuwają się automatycznie i pozwalają na podjęcie kontenerów zarówno 20-, jak i 40-stopowych

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
sto-ro – (stowable roll-on/roll-off)

konstrukcja, do której ładunek transportowany jest pojazdami kołowymi, a następnie odpowiednio ustawiany w ładowni. Posiada jedynie furty burtowe z windami lub podnośnikami. Pojazdy portowe układają ładunki na przenośniku taśmowym, który przenosi ładunek na właściwy poziom pokładu. Następnie wózek widłowy odbiera ładunek i odwozi go w docelowe miejsce

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
suprastruktura portu morskiego

wyposażenie techniczne portu związane z jego przystosowaniem do obsługi określonych ładunków i pasażerów, według określonych technologii. Suprastruktura portowa to ogół mobilnych urządzeń ładunkowych, które służą do załadunku i wyładunku towarów ze statku lub na statek, oraz cały dostępny sprzęt manipulacyjny służący do przemieszczenia ładunków w relacji pionowej i poziomej na terenie danego portu, place składowe i magazyny wraz z wyposażeniem oraz portowy tabor pływający

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
suwnica RTG

suwnica bramowa, czyli dźwignica placowa poruszająca się na kołach gumowych (ang. RTG – rubber-tires gantry). Jest ona sterowana przez operatora w kabinie. Jej głównym zadaniem jest ładowanie kontenerów z samochodów ciężarowych lub ciągników terminalowych na blok kontenerów i odwrotnie. Jest niezbędnym elementem wyposażenia terminala kontenerowego

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
suwnica STS

nabrzeżna suwnica kontenerowa, czyli dźwignica przystosowana do przeładunku kontenerów w relacji ze statku na nabrzeże portowe (ang. ship-to-shore). Suwnica porusza się po torach ułożonych na nabrzeżu. Jest największym urządzeniem

przeładunkowym w porcie morskim. Wyposażona jest w spreader do chwytania kontenera/kontenerów

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

sztauer

pracownik zatrudniony przy rozładunku i załadunku statków oraz obsłudze ładunków w obrocie portowym. Do jego głównych zadań należy rozmieszczenie i zamocowanie ładunków w ładowniach i na pokładach statków, wewnątrz kontenerów, w środkach transportu lądowego, w magazynach portowych (budowa stosów) i na placach składowych

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

sztaplan

plan rozmieszczenia poszczególnych ładunków na statku z podaniem ich nazwy, liczby sztuk, wagi, numerów konosamentów oraz portu przeznaczenia

- [Gra wcielanie się w rolę „Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

trymer

pracownik przeładunkowy zatrudniony do obsługi ładunków sypkich (masowych) przeładowywanych luzem (bez opakowania). Trymer posiada umiejętność trymowania ładunków w pomieszczeniach statkowych i magazynowych oraz wykonywania separacji ładunków masowych. Do głównych zadań trymera należy: wybieranie resztek ładunków sypkich z ładowni statku lub innych środków transportu (np. z wagonów węglarek); wykonywanie prac trymerskich w ładowniach statków, w pomieszczeniach (np. elewatora) czy w zasobniach; udział w pracach manipulacyjnych przy ładunkach masowych; zbieranie rozsypów po przeładunku na torach kolejowych i nabrzeżu

- [Gra wcielanie się w rolę „Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

trymowanie

funkcja, która służy do odpowiedniego rozmieszczenia ładunku na statku, tak aby zapewnić mu stateczność na wodzie

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

układarka ASC

sterowana automatycznie układarka do układania kontenerów w stosy (ang. automated stacking crane), służąca do manipulacji kontenerami na placach w terminalach kontenerowych

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)

urządzenia NO

urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych. W przypadku portów morskich oznaczają portowe ramiona przeładunkowe, czyli instalacje i systemy do napełniania statków handlowych ładunkami gazowymi lub ciekłymi albo ich opróżniania z ładunków gazowych lub ciekłych

- [Gra wcielanie się w rolę „Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
według wartości – (ad valorem)

zwrot stosowany przy określaniu opłat celnych i przewozowych, które ustalane są jako procent wartości towaru

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
wóz podsiębierny – (ang. container straddle carrier, SC)

samojezdny wóz bramowy (piętrzący lub unoszący), wyposażony w spreader, umieszczony między podporami. Przystosowany jest do składowania kontenerów w dwóch warstwach

- [Wizualizacja 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#)
wózek AVG – (automated guided vehicle)

wózek, pojazd bezzałogowy sterowany za pomocą układów nawigacyjnych (optycznych, indukcyjnych, laserowych, magnetycznych), przeznaczony do transportowania towaru na sobie lub za sobą, bez konieczności bezpośredniej obsługi operatora

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
wózek widłowy

wózek jezdniowy podnośnikowy, tj. kołowy pojazd mechaniczny posiadający napęd spalinowy, służący do przemieszczania i podnoszenia jednostek ładunkowych o dużej masie w transporcie bliskim na małe odległości. Jest używany do prac rozładunkowych w portach, magazynach czy fabrykach. Wózek widłowy obsługuje głównie ładunki umieszczone na paletach

- [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
zbiornikowiec – (tanker)

statek towarowy typu cysterna, przeznaczony do transportowania płynnych ładunków masowych, np. ciekłej siarki, ropy naftowej, skroplonego gazu. Zbiornikowce należą do grupy największych statków handlowych na świecie.

Nie posiadają ładowni, tylko zbiorniki ładunkowe. Proces załadunku i wyładunku odbywa się za pośrednictwem systemu rurociągów i pomp

- [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#)
żuraw portowy

urządzenie portowe, dźwignica, której część konstrukcji nośnej zwana wysięgnikiem jest zdolna do wykonywania ruchów obrotowych w płaszczyźnie poziomej lub pionowej albo w obu płaszczyznach jednocześnie. Jest niezbędnym elementem wyposażenia każdego portu morskiego. Najczęściej montowany jest przy nabrzeżu na portalu szynowym. Używany jest do załadunku i rozładunku statków oraz podczas montażu i remontu obiektów pływających. W portach najczęściej można spotkać żurawie drobnicowe do przeładunku lekkiej lub ciężkiej drobnicy oraz żurawie chwytakowe do przeładunku materiałów masowych sypkich, np. kruszywa, węgla, nawozów, pasz, zboża itp.

- [Wizualizacja 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#)

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach — Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Przewodnik dla nauczyciela

Spis treści

- [Cele i efekty kształcenia](#)
- [Struktura e-materiału](#)
- [Wskazówki do wykorzystania e-materiału w pracy dydaktycznej dla zawodu technik eksploatacji portów i terminali](#)
- [Wymagania techniczne](#)

Cele i efekty kształcenia

E-materiał uwzględnia treści, które pozwolą na osiągnięcie, zgodnie z podstawą programową, celów kształcenia w zawodzie technik eksploatacji portów i terminali. Tematyka e-materiału służy przygotowaniu absolwenta do profesjonalnego wykonywania zadań zawodowych.

E-materiał przeznaczony dla kwalifikacji:

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach wyodrębnionej w zawodzie Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Cele kształcenia

Wspiera osiągnięcie celów kształcenia określonych dla kwalifikacji SPL.03.:

- organizowanie prac związanych z obsługą ładunków w portach i terminalach,
- prowadzenie dokumentacji dotyczącej obsługi ładunków w portach i terminalach,
- organizowanie prac związanych z obsługą środków transportu bliskiego w portach i terminalach.

Efekty kształcenia

SPL.03.1. Bezpieczeństwo i higiena pracy

Uczeń:

- 1) określa zagrożenia związane z występowaniem szkodliwych czynników w środowisku pracy,
- 2) stosuje zasady bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisy prawa dotyczące ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
- 3) organizuje stanowisko pracy zgodnie z wymaganiami ergonomii, przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwpożarowej, przeciwporażeniowej i ochrony środowiska.

SPL.03.2. Podstawy eksploatacji portów i terminali

Uczeń:

- 3) charakteryzuje infrastrukturę transportu,
- 4) charakteryzuje porty i terminale,
- 5) charakteryzuje rodzaje usług w portach i terminalach.

SPL.03.3. Organizowanie obsługi ładunków w portach i terminalach

Uczeń:

- 1) charakteryzuje wyposażenie portów i terminali przeznaczonych do obsługi ładunków,
- 2) charakteryzuje środki transportu bliskiego i transportu dalekiego oraz określa ich przeznaczenie,
- 7) przygotowuje ładunki do przewozu,
- 9) planuje rozmieszczenie i zabezpieczanie ładunków i jednostek ładunkowych w środkach transportu,
- 10) wykonuje czynności związane z załadunkiem, przeładunkiem i wyładunkiem towarów w portach i terminalach.

SPL.03.4. Prowadzenie dokumentacji w portach i terminalach

Uczeń:

- 3) prowadzi dokumentację związaną z obsługą ładunków w portach i terminalach,
- 5) stosuje programy komputerowe wspomagające prowadzenie dokumentacji w portach i terminalach.

SPL.03.5. Organizowanie obsługi środków transportu bliskiego w portach i terminalach

Uczeń:

- 2) organizuje prace przeładunkowe w portach i terminalach.

[Powrót do spisu treści](#)

Struktura e-materiału

1. „[Wprowadzenie](#)” przedstawia podstawowe informacje o e-materiale, które ułatwią użytkownikowi wstępne zapoznanie się z zawartością materiału: odniesienia do podstawy programowej, zakres tematyczny oraz opis budowy e-materiału.
2. Materiały multimedialne Zawierają różnego rodzaju multimedia, które ułatwiają uczącemu się przyswojenie wiedzy.

Materiał [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#) to sekwencje filmowe, które przedstawiają procesy przygotowania i załadunku kontenerów oraz związaną z tym dokumentację.

Materiał [Wizualizacja modelu w grafice 2D lub 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#) to wizualizacja 3D przedstawiająca środki transportu bliskiego i urządzenia przeładunkowe. Umożliwia obserwację żurawia portowego, wozu podsiębiernego, suwnicy STS, suwnicy RTG, urządzeń NO, przenośników do transportu zboża i wózka widłowego podczas pracy przeładunkowej (załadunek i rozładunek lub przemieszczanie towarów w pionie bądź poziomie).

[Gra „wcielanie się w rolę” „Brygadzysta w porcie morskim”](#) to gra „wcielanie w rolę”, która przedstawia typowe zadania: brygadzysty – przygotowanie harmonogramu prac, zabezpieczenie odpowiedniego sprzętu (UTB) do realizacji zadań, organizowanie i nadzorowanie prac związanych z rozładunkiem, załadunkiem i przeładunkiem towarów ze statku w porcie morskim; pracownika ganku – odpowiedzialnego za załadunek i rozładunek towaru ze statku oraz współpracę z brygadzystą i operatorem urządzeń portowych; trymera – odpowiedzialnego za wyważenie statku oraz sztauera, którego zadanie polega na odpowiednim rozmieszczeniu towarów w ładowniach. W grze zadaniem brygadzysty jest koordynacja prac przy załadunku i rozładunku określonego typu statku. W tym zakresie współpracuje on z trymerem (załadunek odbywa się na podstawie planu załadunku, tzw. sztauplanu), sztauerem oraz podległymi pracownikami ganku.

Materiał [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#) to wycieczka wirtualna. W środowisku wirtualnym znajdują się wirtualne artefakty, które mogą być obsługiwane lub wchodzić w interakcje z użytkownikiem podczas wykonywania zadań związanych z uczestnictwem w procesach załadunku i rozładunku towarów realizowanych w porcie morskim za pomocą obrazu i dźwięku.

[Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#) to dokumentacja interaktywna, która przedstawia wygląd i sposób uzupełniania dokumentacji w transporcie morskim. Zawiera opisy, funkcje, przeznaczenie i prezentację przykładowego wypełnienia dokumentów, takich jak list przewozowy, czyli konosament morski (Bill of Lading), lista załadowcza (Packing List), kwit sternika (Mate's Receipt), nota bukingowa (Booking Note), czarter (Charter), manifest ładunkowy (Loading Manifest), nota gotowości (Notice of Readiness), certyfikat opakowania kontenerowego (Container Packaging Certificate), deklaracja ładunku niebezpiecznego (Dangerous Goods Declaration).

3. Obudowa dydaktyczna

- [„Interaktywne materiały sprawdzające”](#) pozwalają zweryfikować poziom opanowania wiedzy i umiejętności zawartych w e-materiale.
- [„Słownik pojęć dla e-materiału”](#) zawiera objaśnienia specjalistycznego słownictwa występującego w całym materiale.
- [„Przewodnik dla nauczyciela”](#) zawiera sugestie do wykorzystania e-materiału w ramach pracy dydaktycznej.
- [„Przewodnik dla uczącego się”](#) zawiera wskazówki i instrukcje dotyczące wykorzystania e-materiału w ramach samodzielnej nauki.
- [„Netografia i bibliografia”](#) stanowią listę materiałów, na bazie których został opracowany e-materiał.
- [„Instrukcja użytkowania”](#) objaśnia działanie zasobu oraz poszczególnych jego elementów.

Wprowadzenie



Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

Sekwencje filmowe

Brygadzysta w porcie morskim

Gra „wcielanie się w rolę”

Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim

Wizualizacja modelu
w grafice 2D lub 3D



Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

Wycieczka wirtualna



Wybrane dokumenty w transporcie morskim

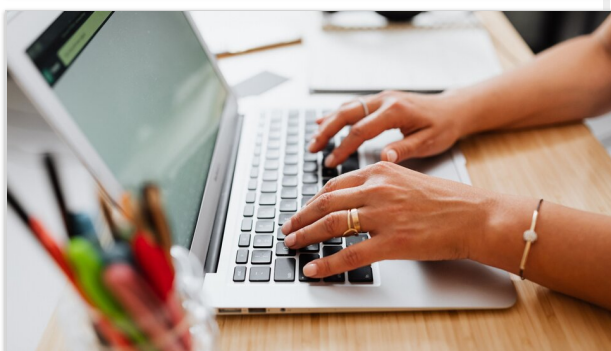
Dokumentacja interaktywna



Interaktywne materiały sprawdzające



Słownik pojęć dla e-materiału



Bibliografia i netografia

Przewodnik dla uczącego się



Instrukcja użytkowania

[Powrót do spisu treści](#)

Wskazówki do wykorzystania w pracy dydaktycznej e-materiału dla zawodu technik eksploatacji portów i terminali

E-materiał stanowi nowoczesną pomoc dydaktyczną wspomagającą proces kształcenia zawodowego. Ułatwi on uczniom zapamiętanie pojęć związanych z procesami załadunku i rozładunku w porcie morskim.

Poniżej zamieszczone zostały propozycje wykorzystania poszczególnych elementów e-materiałów do pracy w grupach i w zespole klasowym oraz do samodzielnej pracy ucznia w klasie i poza zajęciami.

Praca uczniów podczas zajęć

Praca w grupach i zespole podczas zajęć

Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”

- Nauczyciel dzieli uczniów na trzy grupy.
- Zadaniem każdej grupy będzie opracowanie instrukcji dotyczącej czynności, jakie ma wykonać osoba odpowiedzialna za dane stanowisko.
- Pierwsza grupa na podstawie sekwencji filmowej „Proces przygotowania kontenerów do załadunku na statek kontenerowy” ma zadanie opracować checklistę dotyczącą pracy pracownika ganku (wskazać czynności i zadania zawodowej oraz opisać jego działania podczas procesu przygotowania kontenerów do załadunku).
- Grupa druga na podstawie sekwencji filmowej „Proces przygotowania kontenerów do załadunku na statek kontenerowy” ma zadanie opracować checklistę dotyczącą pracy operatora suwnicy.
- Grupa trzecia na podstawie sekwencji filmowej „Proces załadunku kontenerów (20' i 40') na statek kontenerowy” ma zadanie opracować checklistę dotyczącą pracy operatora żurawia.
- Nauczyciel prosi, aby grupy wykonały te opracowania na dużej karcie (np. flipchart) w taki sposób, aby można byłoby uzupełniać wpisy. Jeśli grupy robią to w wersji cyfrowej, dokument powinien być edytowalny.
- Grupy mają około 10 minut na wykonanie zadania. Mogą się posługiwać wszelkimi dostępnymi danymi.

- Po upływie określonego czasu nauczyciel prosi o grupy o przekazanie własnych notatek kolejnej grupie. Teraz grupy zamieniają się kartami. Grupa pierwsza na podstawie zadań zawodowych oraz filmu „Proces załadunku kontenerów (20' i 40') na statek kontenerowy” dopisuje cechy operatora żurawia, grupa druga cechy pracownika ganku, a trzecia operatora suwnicy.
- Po około 10 minutach grupy kończą ten etap pracy i przekazują notatki grupie, która nie opracowywała jeszcze danego zagadnienia.
- Ostatnie zadanie z sekwencjami filmowymi polega na wskazaniu roli zawodów w technologii załadunku (w których technologie występują: operatorzy suwnicy i żurawia oraz pracownika ganku) na podstawie sekwencji „Technologia załadunku towarów na różne typy statków towarowych” oraz „Dobór technologii rozładunku z uwzględnieniem rodzaju statku”. W tym obszarze wskazane jest również korzystanie z Internetu, aby wskazać, kto przejmuje rolę tych zawodów w innych rodzajach załadunku, w których operator suwnicy, żurawia lub pracownik ganku nie występuje.
- Grupy przy każdym przejściu do następnego działania analizują notatki swoich poprzedników. Zapisują też elementy, z którymi się nie zgadzają w notatkach na osobnych kartkach.
- Teraz grupy prezentują swoje karty (lub notatki cyfrowe). W trakcie komentują, co wykonali oni, a z czym się nie zgadzają (praca poprzednich grup).
- Nauczyciel dyskutuje z uczniami i wyjaśnia nieścisłości.
- Uczniowie po omówieniu wykonują zdjęcia kart poszczególnych grup.

Wizualizacja 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”

- Nauczyciel wprowadza zagadnienie urządzeń przeładunkowych w porcie morskim.
- Prezentuje wizualizację 3D dotyczącą żurawia portowego i portowego portalowego, suwnicy RTG, portowej i bramowej, spreader'a, wozu wysięgnikowego RS, urządzenia NO i podnośnika do zboża oraz omawia elementy tych wizualizacji.
- Uczniowie uważnie przypatrują się wizualizacji i notują, według siebie, najważniejsze informacje.

- Po obejrzeniu materiału uczniowie sporządzają krótką notatkę na temat rodzajów urządzeń przeładunkowych, która zawiera informacje zawierające np. definicję związaną z rodzajem urządzenia, charakterystyczne elementy konstrukcyjne i rodzaje.
- Nauczyciel dzieli klasę na pół i prosi o dobranie się w pary.
- Uczniowie zasiadają w dwóch kręgach twarzą do partnera z pary (posiadają ze sobą własne notatki).
- Nauczyciel określa temat: „żurawie”.
- Teraz uczniowie na przemian w parze zadają sobie pytania związane z tą wizualizacją (i notatkami o niej). Każdy uczeń zadający pytanie powinien znać na nie odpowiedź. Jeśli uczeń w parze nie odpowie na zadane pytanie, musi zapisać odpowiedź przedstawioną przez pytającego w swojej notatce.
- Uczniowie w parze zadają sobie po trzy pytania. Każda poprawna odpowiedź daje uczniowi punkt.
- Nauczyciel określa drugi zakres tematyczny: „suwnice”.
- Po raz kolejny następuje runda pytań i odpowiedzi.
- Nauczyciel określa trzeci zestaw tematyczny: „urządzenia specjalistyczne”.
- Po raz trzeci następuje runda pytań i odpowiedzi.
- Po tej rundzie, jeśli którykolwiek uczeń zdobył dziewięć punktów, może wyjść (ale nie musi) z kręgu i zająć miejsce przy tablicy lub przy nauczycielu. On teoretycznie zakończył aktywność. Teraz jego zadaniem jest przygotowanie trzech pytań (po jednym dla każdej wizualizacji) na potrzeby przeprowadzenia finału ćwiczenia.
- Reszta uczniów bierze udział w kolejnych rundach (gdzie kolejno pojawiają się hasła „żurawie”, „suwnice”, „urządzenia specjalistyczne”).
- Aktywność kończy się dla wszystkich, jeśli w kręgu pozostaje mniej niż 1/3 uczniów. Rozpoczyna się wtedy finał ćwiczenia.
- W finale uczniowie, którzy wcześniej ukończyli ćwiczenie, zadają pozostałym pytania, które przygotowywali (każdy miał przygotować po trzy).
- Uczniowie pozostali w kręgu, którzy osiągnęli dziewięć punktów, przechodzą na stronę pytających.

- Ostatnie osoby, które nie mają wystarczającej liczby punktów, prezentują swoją obszerną (od odpowiedzi kolegów) notatkę.
- Podsumowując działanie, nauczyciel dopytuje uczniów o dokładność notatek.
- Finalnie nauczyciel prosi o refleksję nad ćwiczeniem, w której uwypatnia proces uczenia się poprzez uzupełnianie wiedzy pozyskanej od innych osób.

Gra „wcielanie się w rolę”: „Brygadzysta w porcie morskim”

- Nauczyciel dzieli grupę na dwa zespoły.
- Prosi grupy o zapoznanie się z grą. Zadaniem zespołów, poza przejściem gry, będzie przygotowanie scenek, w których będą mieli za zadanie odegrać sytuacje związane z miejscem pracy lub zadaniami zawodowymi brygadzysty, pracownika ganku, trymera lub sztauera.
- Po wykonaniu tych zadań w grze każda z grup zastanawia się, jak takie scenki odegrać.
- Teraz grupy przedstawiają „kalambury”, czyli bez słów pokazują dane czynności lub zawody. Druga grupa ma za zadanie odpowiedzieć, co prezentuje uczeń z pierwszej grupy.
- Grupy na zmianę pokazują brygadzystę, koordynację działań, trymowanie lub trymera, ustawianie różnych materiałów w kontenerze, pracę sztauera.
- Każde powyższe zadanie jest punktowane.
- Wygrywa tę rywalizację grupa, która zdobędzie najwięcej punktów.
- Przegrani prezentują własną notatkę na forum klasy.

Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”

- Nauczyciel dzieli klasę na cztery grupy.
- Każdej grupie udostępnia e-materiał VR i przydziela zadania.
- Grupa pierwsza analizuje materiał VR pod nazwą „Wycieczka wirtualna VR przeładunek w terminalach kontenerowych” oraz „Wycieczka wirtualna VR praca na suwnicy” i opisuje elementy obrazu VR, który rozpoznaje (określa rodzaj suwnicy, rodzaj kontenerów, nazywa sposób załadunku lub rozładunku).

W przypadku, kiedy grupa wcześniej skończy, można poprosić ją o przeliczenie kontenerów na nadbrzeżu i na kontenerowcu.

- Podobnie grupa druga analizuje e-materiał „Wycieczka wirtualna VR przeładunek w terminalach drobnicowych” i opisuje elementy obrazu VR, który rozpoznaje (określa rodzaj środka transportu bliskiego, rodzaje żurawia, nazwę sposobu załadunku lub rozładunku).
- Grupa trzecia analizuje e-materiał „Wycieczka wirtualna VR przeładunek paliw płynnych w porcie” i opisuje elementy obrazu VR, który rozpoznaje.
- Grupa czwarta analizuje e-materiał „Wycieczka wirtualna VR przeładunek w terminalach masowych” i opisuje elementy obrazu VR, który rozpoznaje.
- Wszystkie grupy zamykają swoje opisy w notatce.
- Teraz nauczyciel prosi o zmianę kart.
- Grupa pierwsza przekazuje planszę i temat grupie drugiej, druga trzeciej itd.
- Grupy analizują notatki i dopisują elementy, które poprzednia grupa ominęła.
- Nauczyciel prosi grupy o prezentację analiz, w trakcie których uzupełnia wypowiedzi uczniów.
- Teraz nauczyciel prosi o zmianę kart.
- Grupa pierwsza przekazuje planszę i temat grupie drugiej, druga trzeciej itd.
- W nowej VR grupy analizują notatki kolegów i tworzą pytania na spostrzegawczość (np. ile kontenerów z napisem jest w wirtualnej przestrzeni, ile kół ma żuraw itp.). Znają też poprawne odpowiedzi na te pytania. Nauczyciel mógłby zwrócić uwagę uczniom, konsultując indywidualnie, aby te pytania dotyczyły zagadnień warunków pracy w porcie morskim (załadunku lub rozładunku oraz urządzeń do tego przeznaczonych).
- W czwartej zmianie grupa, która powinna dostać kartę opisu do VR, ma za zadanie odpowiedzieć tylko na pytania, które poprzednia grupa przygotowała na podstawie przydzielonego dostępu do VR. Grupy kolejno dopytują się o elementy VR.
- Po analizie zadań na lekcji prosi uczniów o wymienienie się opisami, zachowanie ich jako notatek z lekcji i sprawdzenie opisów samodzielnie przez uczniów w domu (analiza VR).

Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”

- Nauczyciel dzieli klasę na pięć zespołów. Każdy z zespołów będzie wypełniał dokumentację: pierwszy zespół Deklarację ładunku niebezpiecznego oraz Listę załadowczą, drugi – Certyfikat pakowania kontenerowego oraz Umowę czarterową, trzeci – Kwit sternika oraz Konosament, czwarty – Notę bukingową oraz Manifest ładunkowy, piąty zaś Notę gotowości oraz ćwiczenia 6. i 7.
- Nauczyciel prosi zespoły o to, aby każdy zespół zapoznał się z dokumentacją interaktywną.
- Zespoły uczniowskie wypisują kolejno niezbędne dane do wypełnienia dokumentu.
- Następuje zmiana przydziałów. Grupa pierwsza wykonuje zadania grupy drugiej, ale teraz nauczyciel prosi o to, aby każda z grup narysowała na kartce swój dokument i wpisała w niego inne niż w dokumencie interaktywnym dane/informacje. Uczniowie kolejno wymyślają do dokumentu dla swojej grupy inne niż dane zawarte w dokumentacji interaktywnej i wpisują w rysunek. Nauczyciel zbiera dokumenty z innymi danymi.
- Następuje zmiana przydziałów. Ścieżka działania się powtarza. Uczniowie kolejno wymyślają do dokumentu dla swojej grupy inne niż dane zawarte w dokumentacji interaktywnej i wpisują w rysunek. Po raz drugi nauczyciel zbiera dokumenty z innymi danymi.
- Następuje czwarta zmiana dokumentów. Tym razem nauczyciel prosi o to, aby każda z grup narysowała na kartce dokumenty, nad którym pracuje, ale wpisała w niego kilka błędnych informacji tak, aby inna grupa dała się na to nabrać. I tym razem nauczyciel zbiera karty.
- W piątej zmianie nauczyciel przekazuje grupom poprawne i „błędnie wypełnione” druki. Przydziela też tematy, których dana grupa jeszcze nie miała.
- Zadanie polega na porównaniu otrzymanych dokumentów z dokumentacją interaktywną i wskazanie, który z przekazanych przez nauczyciela dokumentów nie jest poprawny i dlaczego (koniecznie uzasadnienie).
- Grupy prezentują swoje „dochodzenie” na forum klasy.
- Po prezentacjach wszystkich grup nauczyciel prosi uczniów o informacje zwrotne na temat poprawności dokumentacji. Przydziela punkty grupom, które

poprawnie zidentyfikowały błędnie wypełnione dokumenty. Grupie, która „sprytnie” wprowadziła w błąd swoim dokumentem inną, daje punkt za każdą „oszukaną” grupę.

- Finalnie nauczyciel jeszcze raz omawia dokumenty interaktywne, wskazując, jak poprawnie wypełnić dokumentację.

Interaktywne materiały sprawdzające

Sposób użycie tych materiałów będzie zależał w dużej mierze od sytuacji i procesu dydaktycznego, w którego trakcie te elementy będą wykorzystywane.

Interaktywne materiały są dedykowane do konkretnych e-materiałów:

- sekwencjom filmowym przypisane jest ćwiczenie 9. – „Technologia uniwersalna” oraz 13. – „Terminale”,
- wizualizacji 3D – ćwiczenie 2., 3., 8., 10., 11. i 12. dotyczące urządzeń transportowych,
- grze „wcielanie się w rolę” właściwe jest ćwiczenie 4. – „Zadania zawodowe” oraz 5. – „Załadunek w porcie morskim”,
- wycieczki wirtualnej – ćwiczenie 1. – „Rodzaje statków” oraz 5. – „Statki LNG”,
- do dokumentów interaktywnych przypisane są ćwiczenia 6. – „Konosament” oraz 7. – „Dokumenty w porcie morskim”.

W odpowiednim momencie analizy e-materiału nauczyciel może przerwać działanie i poprosić uczniów w grupie o wykonanie zadania. Ten przerywnik może stanowić aktywizację dla grupy, która zadanie związane z e-materiałem wykonała lub naprowadzenie na „właściwe tory” przy pracy z notatką. Ćwiczenie sprawdzające może stanowić także przewrotnie zainteresowanie tematem. Wykazanie luk informacyjnych może skutkować zaciekawieniem danym materiałem, do którego przewidziane jest zadanie z puli „interaktywne materiały sprawdzające”.

Nauczyciel może połączyć te zadania i wykonać z nich samodzielnie test jako wprowadzenie do zajęć („sprawdźcie, czego nie wiecie”) lub do podsumowania („tego się nauczyliście”).

Praca samodzielna ucznia podczas zajęć

Sekwencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”

- Nauczyciel prezentuje sekwencję filmową „Dokumenty wystawiane w porcie morskim”.
- Uczniowie samodzielnie starają się jak najwięcej zapamiętać z tej sekwencji, notując w trakcie oglądania hasła.
- Nauczyciel prosi uczniów o przeanalizowanie własnych notatek i porównanie, które z dokumenty wystawiane w porcie morskim są podobne do dokumentacji magazynowej używanej w innych magazynach. Jeśli uczniowie nie znają jeszcze dokumentacji magazynowej, używają do zdobycia tych informacji zasobów Internetu lub zagadnień z innych materiałów (w tym multimedialnych). Razem z notatką z filmu uczniowie wskazują dokumenty tożsame.
- Tak przygotowane notatki przekazują koledze, który recenzuje im je (wskazując błędy lub nieścisłości).
- Uczniowie otrzymują dostęp teraz do filmu „Dokumenty wystawiane w porcie morskim”, dzięki czemu mogą dokładniej przeanalizować notatki kolegów.
- Notatki po recenzji wracają do autorów, którzy poprawiają błędy.
- Błędy omawiane są na forum, a nauczyciel wspólnie z uczniami określa właściwe części wspólne i różnice w procedurach.

Wizualizacja 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”

- Nauczyciel wprowadza zagadnienie rodzajów urządzeń przeładunkowych w porcie morskim.
- Prezentuje wizualizację 3D dotyczącą żurawia portowego i portowego portalowego, suwnicy RTG, portowej i bramowej, spreader'a, wozu wysięgnikowego RS, urządzenia NO i podnośnika do zboża oraz omawia elementy tych wizualizacji.
- Nauczyciel prosi uczniów o zapoznanie się szczegółowiej z wizualizacją i wymyślenie trzech zadań do każdej grupy urządzeń, w której osoba odpowiadająca będzie musiała wskazać na wizualizacji element charakteryzujący dany rodzaj urządzenia. Zadanie powinno zaczynać się od słów „Wskaż na

odpowiedniej wizualizacji...”, a po nich następować wskazanie charakterystycznej cechy danego rodzaju urządzenia.

- Uczniowie po przygotowaniu każdego zadania wykonują zdjęcie ekranu i w prostym programie edycyjnym na smartfonie wskazują strzałką ten charakterystyczny element.
- Taki zestaw, czyli trzy opisane zadania i trzy zdjęcia ze wskazanym elementem przekazują nauczycielowi jako zestaw.
- Teraz nauczyciel przekazuje zebrane zestawy zadań innym uczniom. Prosi ich o odpowiedź na zadanie poprzez wykonanie zdjęcia ekranu właściwego rodzaju i modelu środka transportu ze wskazaniem elementu charakterystycznego.
- Po dwóch rundach „cichych zadań” nauczyciel omawia zestawy, dopytując chętnych uczniów o odpowiedzi.
- Na forum korygowane są odpowiedzi pytanych uczniów. Nauczyciel może przydzielić uczniom punkty (lub oceny) za aktywność i poprawność odpowiedzi.

Gra „wcielanie się w rolę”: „Brygadzysta w porcie morskim”

- Nauczyciel prosi ucznia, aby przygotował słowniczek wyrazów, które znajdują się w grze.
- Uczeń samodzielnie przechodzi przez grę i kolejno wypisuje według niego słowa, które powinny znaleźć się w słowniczku tak, aby rozumiał je podczas kolejnej gry lub spotkania się z nimi w rzeczywistości.
- Nauczyciel zaleca, aby w słowniczku znalazło się nie mniej niż dwadzieścia takich pojęć. Jakie pojęcia uczeń ujmie w swoim słowniku, będzie zależało to tylko od niego.
- Na forum klasy nauczyciel prosi uczniów o prezentowanie własnych słowniczków.
- Na tablicy zapisuje wszystkie pojawiające się pojęcia. Uzasadnia konieczność znajomości tych pojęć.
- Prosi uczniów, aby przyswoili sobie te pojęcia.

Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”

- Nauczyciel prezentuje kolejne plansze wycieczki wirtualnej, prezentując miejsca w niej przedstawione oraz sposób poruszania się po niej.
- Przyznaje uczniom dostęp do tego e-materiału wraz z opisami.
- Zadaniem każdego ucznia będzie ułożenie informacji dla ucznia pod hasłem „Co możesz obejrzeć w przestrzeni wirtualnej?” w taki sposób, jakby to była wycieczka z przewodnikiem.
- Informacja może rozpoczynać się od słów „Po włączeniu przestrzeni wirtualnej ustaw się przodem do (...). Teraz po prawej stronie zobaczysz (...). To jest (...). Służ on do (...). Czy widzisz ten mały element powyżej kabiny operatora? To (...) itd”.
- Teraz nauczyciel prosi wybranych uczniów o zaprezentowanie swojej instrukcji (może przed prezentacją połączyć w grupy uczniów, którzy wybrali ten sam obiekt i poprosić o porównanie opisów).
- Nauczyciel włącza wybrany VR i porusza się w nim dokładnie tak, jak opowiada w instrukcji uczeń.
- Po zakończeniu omawiania nauczyciel prosi resztę klasy o informacje dotyczącą elementów, które można by jeszcze zaprezentować i opisać w instrukcji.
- Kolejno prosi następnych uczniów i powtarza czynności.

Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”

- Nauczyciel prosi uczniów o skorzystanie z e-materiału i zapoznanie się z opisami pól, które w dokumentach interaktywnych występują.
- Uczniom przydziela jeden z dziewięciu dokumentów, aby w miarę równa liczba uczniów pracowała na jednym dokumencie.
- W notatce w postaci procedury mają opisać „krok po kroku” w punktach, co będą uzupełniali i w którym miejscu tę informację zamieszczą.
- Kolejnym zadaniem ucznia będzie przeanalizowanie dokumentacji, poprawne wypełnienie jej interaktywnej wersji i stworzenie „historii z życia”, która doprowadziła do powstania takiego dokumentu.
- Historia ta ma zawierać wszystkie informacje, które zostały w dokumencie zamieszczone. Może też zawierać inne, dodatkowe, ale z punktu widzenia

dokumentu, nieistotne informacje („właściciel zamierzał przyjechać po towar samochodem marki Mustang w kolorze czerwonym”).

- Nauczyciel prosi uczniów o jak najwięcej szczegółów (przede wszystkim tych nieistotnych, w których ukryte będą właściwe informacje niezbędne do wypisania dokumentu).
- Prace indywidualne uczniów są prezentowane na forum, a inni uczniowie mają za zadanie właściwie, na podstawie historii, uzupełnić dokument.
- Nauczyciel komentuje historie i sposób wypełnienia dokumentacji, udzielając informacji zwrotnych.

Interaktywne materiały sprawdzające

Korzystając samodzielnie z tych materiałów, uczniowie rozwiązują ćwiczenia. Mają przy tym możliwość zapytania nauczyciela o pomoc, jeśli mieliby wątpliwości. Prawidłowe rozwiązanie może być zaprezentowane przez nauczyciela lub ucznia, np. na tablicy interaktywnej, po rozwiązaniu przez wszystkich uczniów zadań. Nauczyciel udziela komentarza do prezentowanego rozwiązania. W przypadku niewłaściwej odpowiedzi nauczyciel wyjaśnia, dlaczego jest ona nieprawidłowa i udziela poprawnej odpowiedzi.

- Uczniowie samodzielnie rozwiązują kolejno ćwiczenia 2., 3., 8., 10., 11. i 12.
- Na ich podstawie, analizując pytania, układają scenariusz spaceru przewodnika po parku maszynowym.
- Nauczyciel wskazuje przykładowy początek historii: „Tomek był na placu przeładunkowym. To dziwne uczucie. Część z maszyn pracowała cały czas, a te z drugiej strony tylko co jakiś czas podnosiły jakiś ładunek. — Co to za maszyny? — zapytał przewodnika Tomek. — Te po prawej to przenośniki taśmowe, wałkowe i taśmy czerpakowe. Te po lewej już pracują inaczej — odpowiedział przewodnik”. [pytanie z zadania 2. „Pogrupuj urządzenia do ich kategorii: urządzenia o ruchu ciągłym, urządzenia o ruchu przerywanym (cyklicznym)”].
- Do kolejnych pytań uczeń układa fabułę i zapisuje ją w formie notatki.
- W działaniu chodzi o wykorzystanie zadań do ułożenia historii, w której wątki łączą się ze sobą w naturalny sposób.
- Po zakończonym działaniu uczniowie prezentują swoje historie.

- Takie opowiadanie pozwoli uczniowi efektywniej zapamiętać odpowiedzi na pytania.

Praca uczniów poza zajęciami

E-materiał ułatwia nauczycielowi prowadzenie zajęć dydaktycznych, rozszerza program o ważne zagadnienia i skłania uczniów do podejmowania dyskusji poza lekcjami. Użycie przykładowo wycieczki wirtualnej pozwala wprowadzić otoczenie, w którym potem umiejscawiamy urządzenia do przeładunku na zajęciach lekcyjnych, wykorzystując wizualizację 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”, wybrane sekwencje filmowe lub grę „Brygadzysta w porcie morskim”.

Przed lekcją

- Uczeń analizuje wycieczkę wirtualną „Warunki pracy w porcie morskim”. Zapoznaje się z różnymi przestrzeniami pracy.
- Na bazie wycieczki wirtualnej przygotowuje sobie zestaw pytań, na które będzie starał się odpowiedzieć podczas lekcji.
- Jednocześnie zapoznaje się z materiałem, który opisuje te przestrzenie, skupiając się na urządzeniach, które w tej przestrzeni występują.

Podczas lekcji

- Nauczyciel prezentuje urządzenia przeładunkowe w porcie morskim.
- Prosi uczniów o zaprezentowanie tego, co zauważyli w domu, analizując kolejne przestrzenie w wycieczce wirtualnej oraz pytania, które uczniowie przygotowali w domu.
- Nauczyciel tworzy z uczniami wspólną bazę danych pytań, na które będą podczas lekcji odpowiadali.
- Używa wizualizacji 3D do omówienia kolejnych urządzeń.
- Stara się odpowiedzieć na wszystkie pytania z puli lub prosi uczniów o przygotowanie w grupach odpowiedzi na pytania.

Praca z uczniami z SPE

E-materiały to dobra podstawa do pracy z uczniami o specjalnych potrzebach edukacyjnych. Nauczyciel analizując możliwość użycia ich w pracy z uczniem, powinien rozważyć stan aktywności ucznia. Ważnym elementem jest rozbudzanie zainteresowań ucznia zagadnieniami prezentowanymi w tych e-materiałach. Konieczne jest odniesienie prezentowanej teorii do modelu funkcjonowania ucznia w świecie stosującym te teorie. Ważnym aspektem jest wskazanie działania tych teorii w praktyce.

Dzięki różnym podejściom do tych samych zagadnień teoretycznych budujemy umiejętności poznawania przez ucznia świata zewnętrznego oraz zasad postępowania, rozumowania i działania. Dobrym przykładem jest proceduralne pokazanie w trzech różnych materiałach urządzeń przeładunkowych (sekwencje filmowe, wizualizacja 3D oraz wycieczka wirtualna). Dzięki pracy w parach oraz zastosowaniu metody wymuszonych konsultacji zachodzi doskonalenie mechanizmu podejmowania decyzji przez ucznia.

Bardzo ważnym przy odpowiednim doborze elementu e-materiału jest podejście typu „dziecko ma problem, chcę mu pomóc”. Wariantowość tych e-materiałów pomaga nauczycielowi pamiętać o tej zasadzie.

Indywidualizowanie pracy z uczniem

Te e-materiały dają dużą swobodę w indywidualizacji procesu nauczania i uczenia się. Wieloaspektowe podejście, pojawienie się upraszczających procedur lub zastosowanie akcji typu „sam obejrzyj” dają możliwość zastosowania wielu wariantów pracy z e-materiałem.

1. W sekwencjach filmowych pojawiają się zagadnienia związane z urządzeniami przeładunkowymi w powiązaniu z osobami obsługującymi te urządzenia (ich kompetencjami, zadaniami zawodowymi i cechami charakterystycznymi). Zawierają one ogólny opis czy wspomnienie o tych urządzeniach w kontekście zadań zawodowych.
2. W wycieczce wirtualnej obserwujemy miejsca, w których dane urządzenia są prezentowane wraz z niewielką porcją informacji dotyczącą formy przeładunku.

Takie mikrodawki wiedzy łączą w przyjazny dla ucznia sposób rodzaje urządzeń z procesami załadunku i rozładunku.

3. W wizualizacji 3D możemy obejrzeć dokładnie te urządzenia i opisy z nimi związane. Działanie proste i powtarzalne. Łatwe do zapamiętania ze względu na małe porcje informacji o suwnicach, dźwigach i innych urządzeniach.
4. W grze „Brygadzysta w porcie morskim” mamy pokazane te role, jakie przyjmują osoby pracujące nad przeładunkiem, używając do tego odpowiednich narzędzi i urządzeń.

Cztery ujęcia podobnego zagadnienia o różnym stopniu trudności, który można dostosować do potrzeb ucznia. Efekt osiągnięty odmiennymi sposobami jest ten sam. W jednym przypadku może składać się z zastosowania jednego e-materiału, a w innym wymagać wprowadzenia (np. wycieczki wirtualnej lub sekwencji filmowej), aby przejść do części zaawansowanej (wizualizacji 3D).

[Powrót do spisu treści](#)

Wymagania techniczne

Wymagania sprzętowe niezbędne do korzystania z poradnika oraz innych zasobów platformy www.zpe.gov.pl.

System operacyjny:

- Windows 7 lub nowszy
- OS X 10.11.6 lub nowszy
- GNU/Linux z jądrem w wersji 4.0 lub nowszej 3 GB RAM

Przeglądarka internetowa we wskazanej wersji lub nowszej:

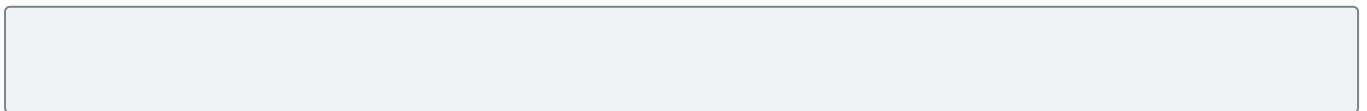
- Chrome w wersji 69.0.3497.100
- Firefox w wersji 62.0.2
- Safari w wersji 11.1

- Opera w wersji 55. 0. 2994. 44
- Microsoft Edge w wersji 42. 17134. 1. 0
- Internet Explorer w wersji 11. 0. 9600. 18124

Urządzenia mobilne:

- 2 GB RAM iPhone/iPad z systemem iOS 11 lub nowszym
- Tablet/Smartphone z systemem Android 4. 1 (lub nowszym) z przeglądarką kompatybilną z Chromium 69 (lub nowszym) np. Chrome 69, Samsung Browser 10. 1, szerokość co najmniej 420 px

[Powrót do spisu treści](#)



Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Przewodnik dla uczącego się

Spis treści

- [Struktura e-materiału](#)
- [Jak korzystać z e-materiału?](#)
- [Wymagania techniczne](#)

Struktura e-materiału

Poniższe opracowanie zawiera wskazówki i instrukcje dotyczące wykorzystania e-materiału w ramach Twojej samodzielnej nauki. Dzięki nim zdobędziesz lub utrwalisz wiedzę na tematy związane z procesami załadunku i rozładunku w porcie morskim.

Ten e-materiał zawiera następujące materiały multimedialne:

Materiał [Sekuencje filmowe „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#) to sekwencje wielu filmów, które zapoznają Cię z procesami przygotowania i załadunku kontenerów oraz związaną z tym dokumentację.

Materiał [Wizualizacja modelu w grafice 2D lub 3D „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#) to wizualizacja 3D przedstawiająca środki transportu bliskiego i urządzenia przeładunkowe. Będziesz mógł dokładnie przyjrzeć się żurawiom portowemu, suwnicy STS, suwnicy RTG, urządzeniu NO, przenośnikowi do

transportu zboża i wózkowi widłowymu podczas pracy przeładunkowej (załadunek i rozładunek lub przemieszczanie towarów w pionie lub poziomie).

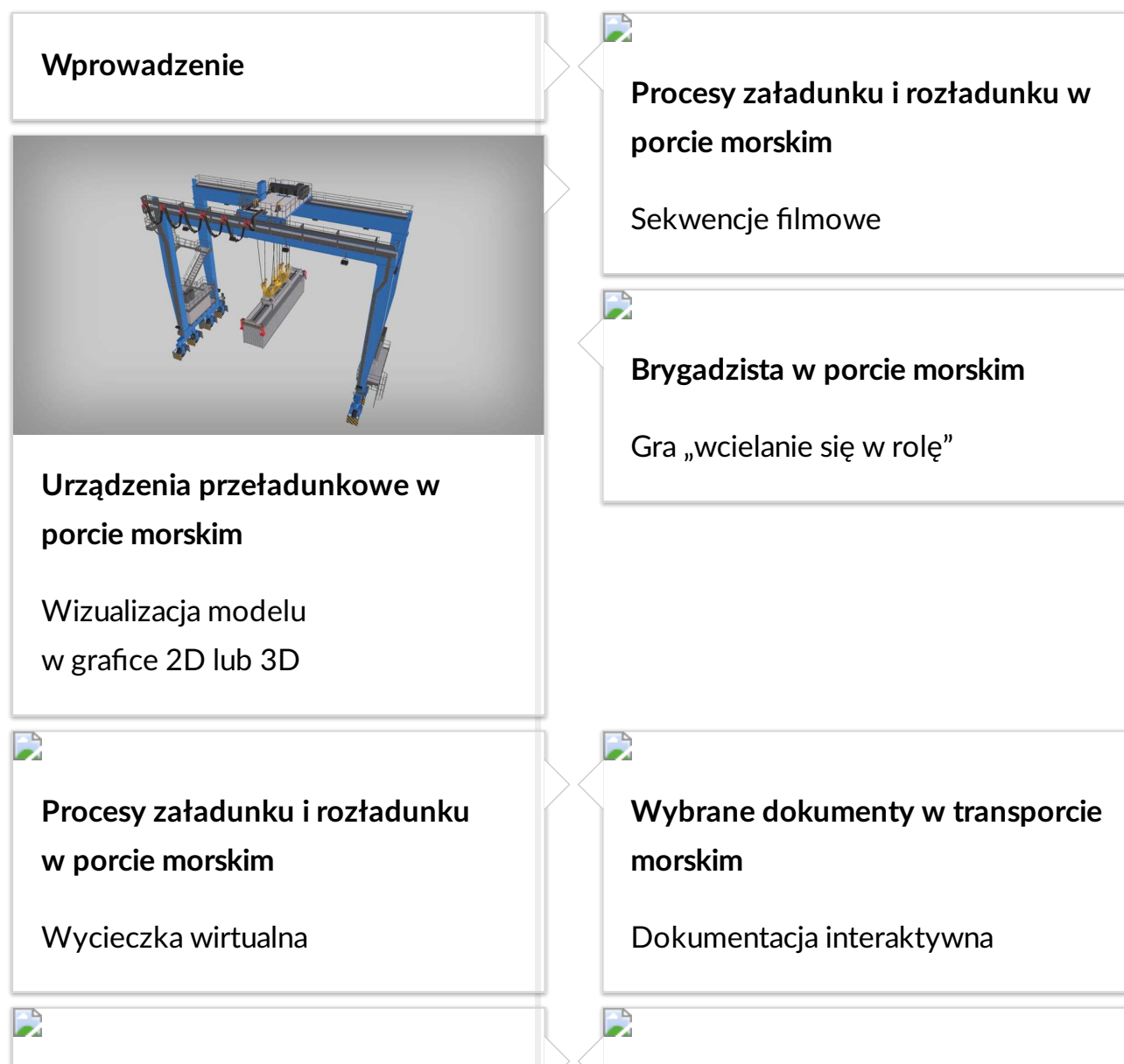
[Gra „wcielanie się w rolę” „Brygadzysta w porcie morskim”](#) to gra „wcielanie w rolę”, która zaprezentuje Ci typowe zadania: brygadzysty – przygotowanie harmonogramu prac, zabezpieczenie odpowiedniego sprzętu (UTB) do realizacji zadań, organizowanie i nadzorowanie prac związanych z rozładunkiem, załadunkiem i przeładunkiem towarów ze statku w porcie morskim; pracownika ganku – odpowiedzialnego za załadunek i rozładunek towaru ze statku oraz współpracę z brygadzystą i operatorem urządzeń portowych; trymera – odpowiedzialnego za wyważenie statku oraz sztauera, którego zadanie polega na odpowiednim rozmieszczeniu towarów w ładowniach. W rozgrywce Twoim zadaniem w roli brygadzysty będzie koordynacja prac przy załadunku i rozładunku określonego typu statku. W tym zakresie współpracuje on z trymerem (załadunek odbywa się na podstawie planu załadunku, tzw. sztauplanu), sztauerem oraz podległymi pracownikami ganku. W ich rolę również się wcielisz.

Materiał [Wycieczka wirtualna „Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim”](#) to wycieczka wirtualna. W środowisku wirtualnym znajdują się wirtualne artefakty, jakie mogą być obsługiwane lub wchodzić w interakcje z Tobą podczas wykonywania zadań związanych z uczestnictwem w procesach załadunku i rozładunku towarów realizowanych w porcie morskim za pomocą obrazu i dźwięku. Będąc na „wirtualnym miejscu pracy”, poczujesz się jak w porcie podczas przeładunku.

[Dokumentacja interaktywna „Wybrane dokumenty w transporcie morskim”](#) to dokumentacja interaktywna, która przedstawia wygląd i sposób uzupełniania dokumentacji w transporcie morskim. Zawiera opisy, funkcje, przeznaczenie i prezentację przykładowego wypełnienia dokumentów, takich jak list przewozowy, czyli konosament morski (Bill of Lading), lista załadowcza (Packing List), kwit sternika (Mate's Receipt), nota bukingowa (Booking Note), czarter (Charter), manifest ładunkowy (Loading Manifest), nota gotowości (Notice of Readiness), certyfikat opakowania kontenerowego (Container Packaging Certificate), deklaracja ładunku niebezpiecznego (Dangerous Goods Declaration). Teraz tylko użyj jej do poprawnego wypełnienia.

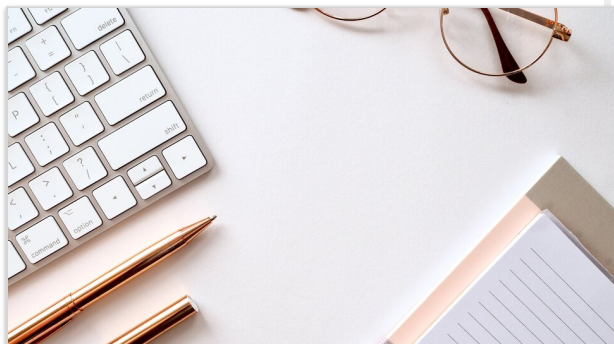
Obudowa dydaktyczna:

- „[Interaktywne materiały sprawdzające](#)” pozwalają zweryfikować poziom opanowania wiedzy i umiejętności zawartych w e-materiale.
- „[Słownik pojęć dla e-materiału](#)” zawiera objaśnienia specjalistycznego słownictwa występującego w całym materiale.
- „[Przewodnik dla uczącego się](#)” zawiera wskazówki i instrukcje dotyczące wykorzystania e-materiału w ramach samodzielnej nauki.
- „[Netografia i bibliografia](#)” stanowią listę materiałów, na bazie których został opracowany e-materiał.
- „[Instrukcja użytkowania](#)” objaśnia działanie materiału oraz poszczególnych jego elementów.



Interaktywne materiały
sprawdzające

Słownik pojęć dla e-materiału



Bibliografia i netografia

Przewodnik dla nauczyciela



Instrukcja użytkowania

[Powrót do spisu treści](#)

Jak korzystać z e-materiału?

Opracowane w tym e-materiale multimedia, interaktywne materiały sprawdzające i słownik pojęć mają pomóc Ci w przygotowaniu do egzaminu zawodowego oraz do pracy w zawodzie technik eksploatacji portów i terminali.

W skład multimediiów wchodzi **sekwencje filmowe, wizualizacja 3D, gra „wcielanie się w rolę”, wycieczka wirtualna oraz dokumentacja interaktywna**. Przybliżają one wiadomości z zakresu procesów załadunku i rozładunku w porcie morskim. Każdy materiał jest ważny i w każdym z nich znajdziesz coś dla siebie (pod względem preferencji uczenia się).

Proponowana ścieżka korzystania z e-materiałów edukacyjnych:

1. **Zacznij od sekwencji filmowych.** Różne filmy zawierają wiele ciekawych zagadnień związanych z procesem załadunku i rozładunku w porcie morskim. Dzięki nim poznasz obowiązki zawodowe i cechy, jakie powinien mieć pracownik ganka, operator suwnicy, żurawia, trymer, sztauer czy brygadzysta. Materiał ogólnie opowiada o aspektach, być może Twojej przyszłej, pracy, żeby potem dotrzeć do szczegółowych informacji. Jeśli lubisz biernie oglądać i przyswajać wiedzę, to cały film jest dla Ciebie źródłem informacji.
2. **Spróbuj wycieczki wirtualnej.** W VR możesz obserwować swoją przestrzeń pracy. To będzie dla Ciebie miejsce częstego przebywania. Praca z VR to nauka łatwa do zapamiętania.
3. Jeśli chcesz poznać dokładniej urządzenia przeładunkowe, to idealne do tego narzędziem jest **wizualizacja 3D** „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim.
4. Teraz możesz sprawdzić się w grze. **Zagraj** w „Brygadzysta w porcie morskim”. Tu wcielisz się w różne role: brygadzysty, trymera i sztauera. Grając, trzeba podejmować decyzje (co może być trudne bez podstaw teoretycznych lub wizualizacji bądź wycieczki wirtualnej).
5. **Warto zapoznać się z dokumentacją** i ćwiczyć.

Materiały z mikrodawkami wiedzy się przeplatają.

Oto przykład dotyczący urządzeń do załadunku i rozładunku w porcie morskim:

- w sekwencjach filmowych pojawiają się zagadnienia związane z urządzeniami przeładunkowymi w powiązaniu z osobami obsługującymi te urządzenia (ich kompetencjami, zadaniami zawodowymi i cechami charakterystycznymi). Zawierają one ogólny opis czy wspomnienie o tych urządzeniach w kontekście zadań zawodowych. Lubisz systematykę i wiedzę teoretyczną? Zatem to właściwe miejsce dla Ciebie, żeby rozpocząć edukacyjną przygodę.
- w wycieczce wirtualnej zaobserwujesz miejsca, w których dane urządzenia występują wraz z niewielką porcją informacji dotyczącą formy przeładunku. Mikrodawki wiedzy łączą rodzaje urządzeń z procesami załadunku i rozładunku.

- w wizualizacji 3D możemy obejrzeć dokładnie te urządzenia i opisy z nimi związane. Działanie proste i powtarzalne. Łatwe do zapamiętania ze względu na odpowiednią ilość informacji o suwnicach, dźwigach i innych. Niewiele tekstu do zapamiętania, więcej możliwości „zobaczenia” urządzenia. Teoretycznie się nie uczysz, a „zostaje w głowie”. To jest właśnie nauka nieświadoma.
- w grze „Brygadzysta w porcie morskim” przyjmujesz role osób pracujących nad przeładunkiem, używając właściwych urządzeń. Kolejny element utrwalający wiedzę o tych urządzeniach.

Jak widać, ścieżki są różne, dlatego wniosek:

ZANIM ZACZNIESZ — PRZEJRZYJ MATERIAŁ.

Na co jeszcze powinieneś zwrócić uwagę

Interaktywne materiały sprawdzające umożliwią Ci samodzielną weryfikację poziomu wiedzy oraz przyswojenie informacji zawartych w multimedialnych materiałach. Każde ćwiczenie posiada informację zwrotną, dzięki której dowiesz się, co już wiesz, a co należy jeszcze uzupełnić. Ćwiczenia są powiązane z konkretnymi materiałami. Możesz jako przerywnik wykonać jakieś ćwiczenie, a potem wrócić do e-materiału.

W **słowniku pojęć dla e-materiału** zawarte są wszystkie trudniejsze pojęcia występujące w e-zasobie. Dzięki niemu w prosty sposób możesz uzupełnić wiedzę o nowe zagadnienia, a także lepiej zrozumieć informacje zawarte w multimedialnych materiałach.

Materiał możesz analizować sam albo poprzez pracę w grupie.

Jeśli nie jesteś typem osoby, która preferuje pracę grupową, pamiętaj, że warto skorzystać z takiej formy nauki. Umiejętności społeczne, które wykształcisz podczas pracy z innymi, są bardzo ważne w pracy związanej z przeładunkiem w porcie. Szczególnie ważna jest komunikacja interpersonalna. Wiedząc bardzo dużo, ale nie posiadając takich umiejętności, nie będziesz dobrym specjalistą.

Podczas pracy w grupie odnajdź własną rolę i tak zorganizuj swoje obowiązki, aby być jednocześnie częścią zespołu i zadbać o przestrzeń dla siebie.

Grupa trzech osób to też grupa. Jeśli problemem dla Ciebie jest zbyt liczny zespół, zacznij od mniejszej grupy. I pamiętaj, że od razu nie musisz być jej liderem. W takim gremium możesz zacząć od wzajemnego przepytywania się przed kartkówką z innym uczniem lub z kimś z rodziny. Rozwijaj umiejętności społeczne, to ważny aspekt Twojej przyszłej pracy.

[Powrót do spisu treści](#)

Wymagania techniczne

Wymagania sprzętowe niezbędne do korzystania z poradnika oraz innych zasobów platformy www.zpe.gov.pl.

System operacyjny:

- Windows 7 lub nowszy
- OS X 10. 11. 6 lub nowszy
- GNU/Linux z jądrem w wersji 4. 0 lub nowszej 3 GB RAM

Przeglądarka internetowa we wskazanej wersji lub nowszej:

- Chrome w wersji 69. 0. 3497. 100
- Firefox w wersji 62. 0. 2
- Safari w wersji 11. 1
- Opera w wersji 55. 0. 2994. 44
- Microsoft Edge w wersji 42. 17134. 1. 0
- Internet Explorer w wersji 11. 0. 9600. 18124

Urządzenia mobilne:

- 2 GB RAM iPhone/iPad z systemem iOS 11 lub nowszym
- Tablet/Smartphone z systemem Android 4. 1 (lub nowszym) z przeglądarką kompatybilną z Chromium 69 (lub nowszym) np. Chrome 69, Samsung Browser 10. 1, szerokość co najmniej 420 px

[Powrót do spisu treści](#)

Miejsce na notatki

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Netografia i bibliografia

Bibliografia

- Bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie morskim – IMDG Code (Kodeks IMDG) (e-book) symbol: eBBK1301, 2019,
- Organizacja i technika transportu morskiego, pod red. J. Kujawy, wydanie 3, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2015,
- Grzelakowski A., Krośnicka K.: Technologie przewozu i przeładunku w transporcie morskim// Technologie transportowe/ ed. Mindur Leszek Radom: Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, 2014,
- Maria Matusiewicz, Anna Kowalczyk, Łucja Waligóra,Transport morski XXI wieku, wyd. naukowe Sophia, 2019.

Netografia

- Ustawa z dnia 18 września 2001r. – Kodeks morski:
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20011381545/U/D20011545Lj.pdf>
format: .pdf, wielkość: 944 kB, język: polski (dostęp: 04.10.2022 r.)
- Ustawa z dnia 4 września 2008 r. – o chronię żeglugi i portów morskich:
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20081711055/U/D20081055Lj.pdf>
format: .pdf, wielkość: 739 kB, język: polski (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Urząd Dozoru Technicznego: <https://www.udt.gov.pl/urzedzenia-transportu-bliskiego-utb> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Morski-transport-towarow-niebezpiecznych: <https://www.dsv.com/pl-pl/wsparcie/faq/transport-towarow-niebezpiecznych/transport-morski-materialow-niebezpiecznych> (dostęp: 04.10.2022 r.)
- ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY 1 z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej:

<https://www.prawo.pl/akty/dz-u-2003-50-427,17016757.html> (dostęp: 18.10.2021 r.)

- International Maritime Organization: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Promy i statki w transporcie towarowym: <https://promy24.com/pl/pomoc/promy-i-statki-w-transporcie-morskim.html> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Rozładunek kontenera: <https://www.shiphub.pl/jak-wyglada-rozladunek-kontenera/> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Rozładunek węgla w porcie:
<https://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/ponad-70-000-t-kanadyjskiego-węgla-w-porcie-gdynia-trwa-rozladunek.html> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Wejście masowca Mona Pegasus do portu Gdynia: <https://www.youtube.com/watch?v=5XlbRdW2Lnk> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Shipspotting Rotterdam, 21 05 2017: <https://www.youtube.com/watch?v=7ZtCglF38R0> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Największy kontenerowiec w Gdańsku: <https://biznes.trojmiasto.pl/Najwiekszy-kontenerowiec-na-swiecie-za-kilka-dni-w-Gdanskun114034.html> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- Charakter prawny morskiego listu przewozowego:
<https://www.gospodarkamorska.pl/Administracja,Prawo/morski-list-przewozowy-charakter-prawny-i-funkcje-w-transporcie-morskim.html> (dostęp: 18.10.2021 r.)
- KONOSAMENT – MORSKI LIST PRZEWOZOWY: http://www.euro-shipping.com.pl/?page_id=863 (dostęp: 18.10.2021 r.)

Proces załadunku i rozładunku w porcie morskim

SPL.03. Obsługa ładunków w portach i terminalach – Technik eksploatacji portów i terminali 333106

Instrukcja użytkowania

Spis treści

- [Informacje ogólne](#)
- [Struktura e-materiału](#)
- [Wymagania techniczne](#)

Informacje ogólne

E-materiał składa się z jedenastu paneli: wprowadzenia, materiałów multimedialnych, interaktywnych materiałów sprawdzających, słownika pojęć dla e-materiału, przewodnika dla nauczyciela, przewodnika dla uczącego się oraz netografii i bibliografii. Można je przeglądać po kolei.

[Powrót do spisu treści](#)

Struktura e-materiału

Każda strona e-materiału posiada na górze baner z informacją o nazwie zasobu oraz zawodach, dla których jest on przeznaczony. Nad banerem umiejscowiony jest przycisk „Poprzednia strona” wraz z tytułem poprzedniego zasobu tego e-materiału.

POPRZEDNIA STRONA
Interaktywne materiały sprawdzające

Przykład przycisku nawigującego do poprzedniej strony

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Na dole strony znajduje się przycisk „Następna strona” z tytułem kolejnego zasobu. Te przyciski umożliwiają przeglądanie całego e-materiału.

Przykład przycisku nawigującego do następnej strony

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

[Powrót do spisu treści](#)

Wprowadzenie

Wprowadzenie przedstawia ogólną informację, dla jakiej kwalifikacji i dla jakiego zawodu przeznaczony jest e-materiał. Posiada również spis treści, dzięki któremu można przejść do konkretnego zasobu poprzez kliknięcie w odpowiednią ikonę.

Wprowadzenie



Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim

Wizualizacja modelu
w grafice 2D lub 3D



Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim

Sekwencje filmowe



Procesy załadunku i rozładunku w porcie morskim



Brygadzysta w porcie morskim

Gra „wcielanie się w rolę”

Wycieczka wirtualna

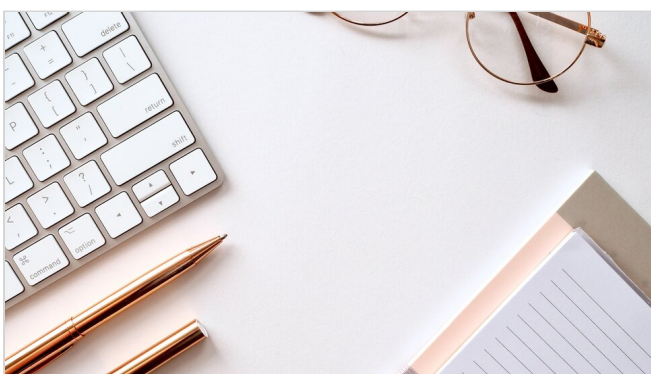


Interaktywne materiały sprawdzające



Wybrane dokumenty w transporcie
morskim

Dokumentacja interaktywna



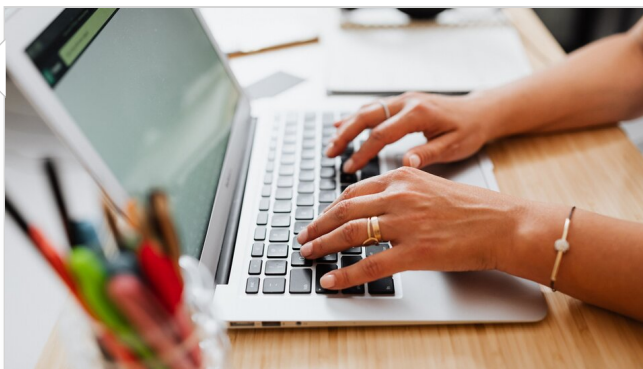
Przewodnik dla nauczyciela



Słownik pojęć dla e-materiału



Bibliografia i netografia



Przewodnik dla uczącego się

[Powrót do spisu treści](#)

Materiały multimedialne

Sekwencje filmowe

Sekwencje filmowe przedstawiają procesy przygotowania i załadunku kontenerów oraz związaną z tym dokumentację.

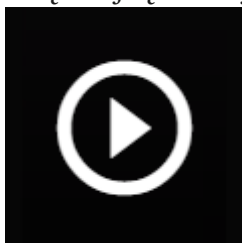
Ekran filmu wygląda jak na zdjęciu poniżej:



Wygląd ekranu filmu „Spedycja i logistyka”

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

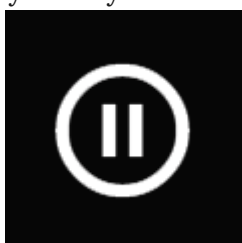
Aby odtworzyć film, należy kliknąć ikonkę trójkąta znajdującą się w dolnym lewym rogu:



Ikona włączenia odtwarzania filmu

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Ikona zmieni się w poniższy znak. Żeby zatrzymać film, należy go kliknąć.



Ikona zatrzymania odtwarzania filmu

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

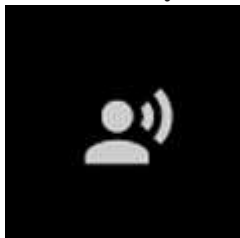
Przeciągając widoczny poniżej niebieski pasek do określonego poziomu, można ustawić wymaganą głośność. By całkowicie wyłączyć dźwięk, trzeba kliknąć symbol głośnika.



Pasek zmiany głośności dźwięku w filmie

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

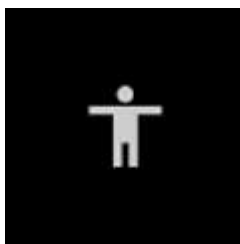
Poniższy przycisk pozwala na włączenie alternatywnej ścieżki dźwiękowej.



Ikona włączenia alternatywnej ścieżki

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

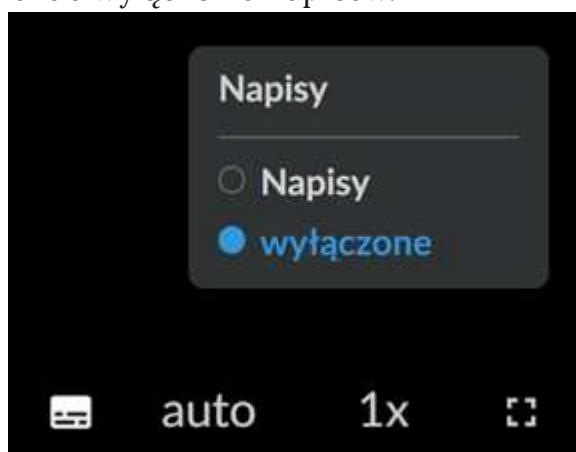
Gdy ścieżka jest aktywna, ikonka zmieni się na tę przedstawioną poniżej. Kliknięcie jej spowoduje wyłączenie alternatywnej ścieżki.



Ikona wyłączenia alternatywnej ścieżki

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

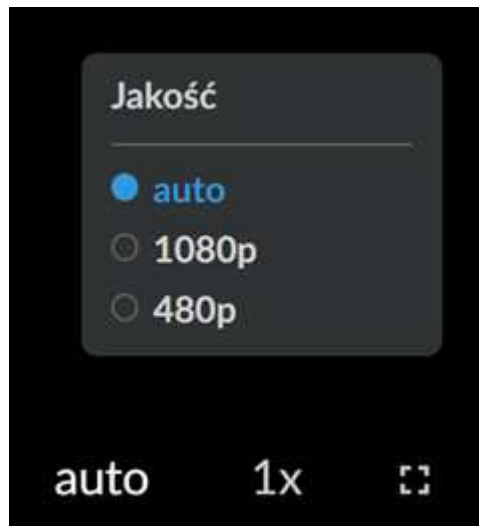
Ikona napisów to mały prostokąt z kropkami i kreskami. Po kliknięciu go pojawia się panel dający możliwość włączenia lub wyłączenia napisów.



Panel włączania i wyłączania napisów w filmie

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

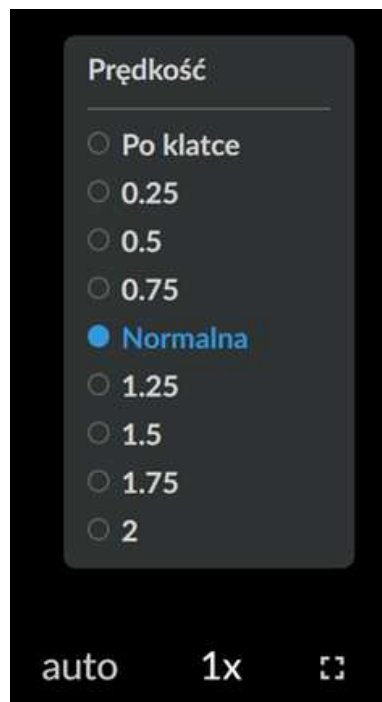
Ikona „auto” pozwala na dostosowanie jakości wyświetlanego materiału.



Panel zmiany jakości filmu

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

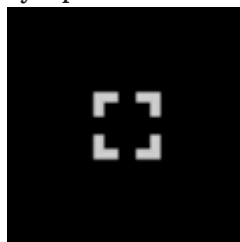
Klikając ikonę „1x”, można wybrać prędkość odtwarzania filmu. Poniżej widnieją dostępne opcje:



Panel zmiany prędkości filmu

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Ostatnia ikona pozwala na wejście w tryb pełnoekranowy oraz późniejsze z niego wyjście.



Ikona włączenia trybu pełnoekranowego filmu

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

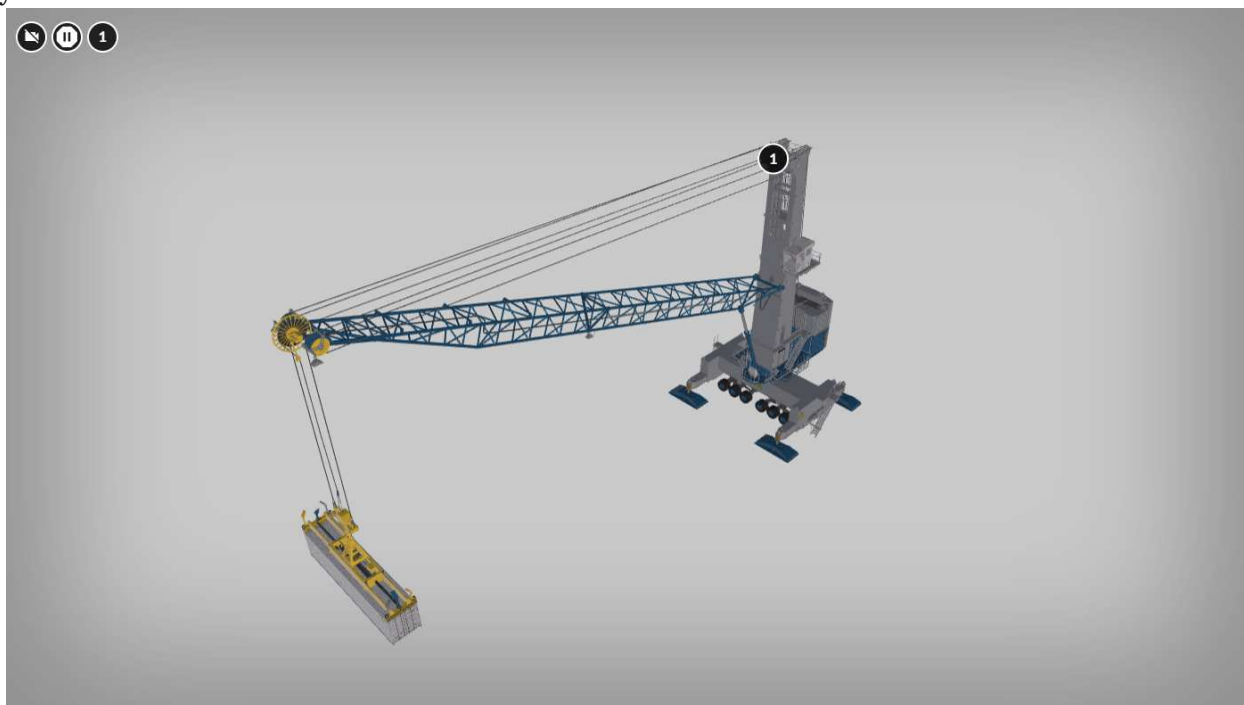
Wizualizacja 3D

Wizualizacja 3D składa się z trzynastu modeli 3D:

- żuraw portowy,
- żuraw portowy portalowy,
- suwnica RTG,
- suwnica portowa kontenerowa typu STS,
- suwnica bramowa szynowa RMG,
- spreader,
- spreader bez kontenera,
- wóz wysięgnikowy RS,
- wóz wysięgnikowy RS bez kontenera,
- wóz podsiębierny SC,
- podnośnikowy wóz czołowy CLT,
- urządzenia NO,
- przenośnik do zboża.

Dostęp do bazy modeli możliwy jest po kliknięciu przycisku „Pokaż modele”.

Za pomocą myszki można dowolnie nimi obracać, a za pomocą przycisku przewijania – przybliżać.



Wizualizacja 3D

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Po kliknięciu kółka z numerem, które znajduje się w lewym górnym rogu, z prawej strony ekranu wyświetli się tekst dotyczący prezentowanego obiektu.

Po kliknięciu ikony przekreślonej kamery nastąpi zresetowanie ułożenia modelu – wróci on do pozycji wyjściowej.

Ścieżkę dźwiękową z lektorem można odtworzyć po naciśnięciu przycisku „Play”.

Gra „wcielanie się w rolę”

Gra „wcielanie się w rolę” przedstawia tryb pracy brygadzysty.

Instrukcja użytkowania gry edukacyjnej znajduje się bezpośrednio nad multimedialną grą. Po kliknięciu prostokąta z napisem „Instrukcja użytkowania gry wcielanie się w rolę” następuje rozwinięcie panelu z pełnym opisem instrukcji użytkowania.

Poniżej przedstawiony jest ekran startowy gry. Po kliknięciu przycisku „Start” wyświetli się instrukcja.

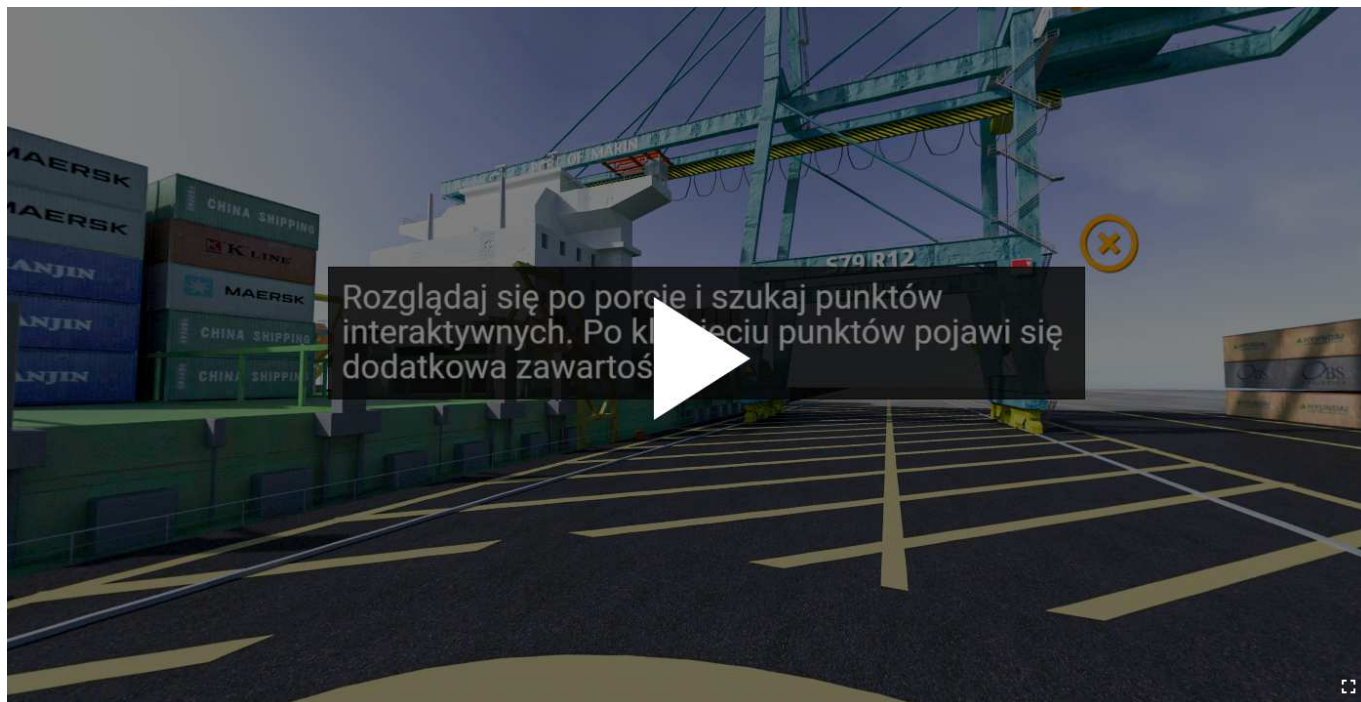


Ekran startowy gry

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Wycieczka wirtualna

Wycieczka wirtualna prezentuje sposoby i urządzenia związane z załadunkiem i rozładunkiem. Aby uruchomić wycieczkę, należy kliknąć poniższy przycisk.



Wygląd przycisku do uruchamiania wirtualnej wycieczki

Źródło: Englishsquare.pl Sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Szczegółowa instrukcja znajduje się powyżej ekranu wycieczki wirtualnej.

Dokumentacja interaktywna

[Dokumentacja interaktywna](#) prezentuje grafiki dokumentów oraz szczegółowo instruuje, jak je wypełniać. Podpowiedzi ukryte są pod ikonami lupy i zamieszczone przy każdej koniecznej do wypełnienia rubryce.

Szczegółowa instrukcja dotycząca korzystania z dokumentacji interaktywnej znajduje się bezpośrednio nad multimediami.

CERTYFIKAT PAKOWANIA KONTENEROWEGO																			
Zgodnie z IMDG Code 5.4.2.1, CFR 176.27 i nowymi wytycznymi bezpieczeństwa C-TPAT, gdy towary są pakowane lub załadowane do kontenera lub pojazdu osoby odpowiedzialne za pakowanie kontenera lub pojazdu zapewniają: certyfikat pakowania kontenera/pojazdu określający numer(y) identyfikacyjny(je) kontenera/pojazdu oraz poświadczające, że operacja została przeprowadzona zgodnie z następującymi warunkami																			
CFS / Nr referencyjny terminalu																			
Numer kontenera																			
Numer pieczęci																			
Poniżej należy potwierdzić T- tak, NA- nie dotyczy <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł siedmiopunktową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamgryzających drzwi. Przegląd obejmując: ścianę przednią - stronę lewą - stronę prawą - sufity - drzwi wewnętrzne/zewnętrzne - na zewnątrz/pod wodkiem.</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Paczki, które muszą być posegregowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na lub w kontenerze/pojazdzie (chyba że zostały zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2.3 CFR 49) (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawnie, ściśle zapakowane.</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Bezpieki zostały umieszczone w porządku pionowej, chyba że właściwy organ wyraża inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i, w razie potrzeby, odpowiednio uszytowane materiałem zabezpieczającym, dostosowanym do rodzaju(ów) transportu dla zaimizowanej jednostki.</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Towar ładowany luzem został równomiernie rozłożony w kontenerze/pojazdzie.</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>W przypadku przesyłek zawierających towary klasy 1 innych niż dział 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodeksem IMDG 7.4.6 lub CFR 49. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i opatrzone odpowiednimi tabliczkami.</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Dokument dotyczący towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, został dołączony do każdej przesyłki z towarami niebezpiecznymi załadowanymi do kontenera/pojazdu. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Gdy do chłodzenia używany jest stały dwutlenek węgla (suchy lod CO₂), na kontenerze/pojazdzie umieszczono się zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w właściwym miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO₂ (SUCHY LOD) WENIĄTRZ PRZED WEJŚCIEM DO KŁADNIE WENTYLATOR</td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł siedmiopunktową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamgryzających drzwi. Przegląd obejmując: ścianę przednią - stronę lewą - stronę prawą - sufity - drzwi wewnętrzne/zewnętrzne - na zewnątrz/pod wodkiem.		Paczki, które muszą być posegregowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na lub w kontenerze/pojazdzie (chyba że zostały zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2.3 CFR 49) (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).		Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawnie, ściśle zapakowane.		Bezpieki zostały umieszczone w porządku pionowej, chyba że właściwy organ wyraża inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i, w razie potrzeby, odpowiednio uszytowane materiałem zabezpieczającym, dostosowanym do rodzaju(ów) transportu dla zaimizowanej jednostki.		Towar ładowany luzem został równomiernie rozłożony w kontenerze/pojazdzie.		W przypadku przesyłek zawierających towary klasy 1 innych niż dział 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodeksem IMDG 7.4.6 lub CFR 49. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)		Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i opatrzone odpowiednimi tabliczkami.		Dokument dotyczący towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, został dołączony do każdej przesyłki z towarami niebezpiecznymi załadowanymi do kontenera/pojazdu. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)		Gdy do chłodzenia używany jest stały dwutlenek węgla (suchy lod CO ₂), na kontenerze/pojazdzie umieszczono się zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w właściwym miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO ₂ (SUCHY LOD) WENIĄTRZ PRZED WEJŚCIEM DO KŁADNIE WENTYLATOR	
Kontener/pojazd był czysty, suchy i nadawał się do przyjęcia towaru i przeszedł siedmiopunktową kontrolę oraz niezawodność mechanizmów zamgryzających drzwi. Przegląd obejmując: ścianę przednią - stronę lewą - stronę prawą - sufity - drzwi wewnętrzne/zewnętrzne - na zewnątrz/pod wodkiem.																			
Paczki, które muszą być posegregowane zgodnie z obowiązującymi wymogami segregacji, nie zostały zapakowane razem na lub w kontenerze/pojazdzie (chyba że zostały zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z IMDG Code 7.2.2.3 CFR 49) (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych).																			
Wszystkie paczki zostały sprawdzone zewnętrznie pod kątem uszkodzeń i załadowano tylko paczki sprawdzone, poprawnie, ściśle zapakowane.																			
Bezpieki zostały umieszczone w porządku pionowej, chyba że właściwy organ wyraża inaczej, a wszystkie towary zostały odpowiednio załadowane i, w razie potrzeby, odpowiednio uszytowane materiałem zabezpieczającym, dostosowanym do rodzaju(ów) transportu dla zaimizowanej jednostki.																			
Towar ładowany luzem został równomiernie rozłożony w kontenerze/pojazdzie.																			
W przypadku przesyłek zawierających towary klasy 1 innych niż dział 1.4, kontener/pojazd nadaje się do użytku strukturalnego zgodnie z kodeksem IMDG 7.4.6 lub CFR 49. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)																			
Kontener/pojazd i opakowania są odpowiednio oznakowane i opatrzone odpowiednimi tabliczkami.																			
Dokument dotyczący towarów niebezpiecznych, jak wskazano w 5.4.1, został dołączony do każdej przesyłki z towarami niebezpiecznymi załadowanymi do kontenera/pojazdu. (Dotyczy tylko towarów niebezpiecznych)																			
Gdy do chłodzenia używany jest stały dwutlenek węgla (suchy lod CO ₂), na kontenerze/pojazdzie umieszczono się zewnętrzne oznakowanie lub etykiety w właściwym miejscu, na końcu drzwi, z informacją: „NIEBEZPIECZNY CO ₂ (SUCHY LOD) WENIĄTRZ PRZED WEJŚCIEM DO KŁADNIE WENTYLATOR																			
Nazwa firmy i miejsce załadunku																			
Podpis osoby upoważnionej dokonującej załadunku i zapieczętowania kontenera																			
Data																			
SPRAWDŹ																			

[Powrót do spisu treści](#)

Interaktywne materiały sprawdzające

[Interaktywne materiały sprawdzające](#) są pogrupowane tematycznie. Znajdują się w określonych zakładkach, na które należy kliknąć.

Ćwiczenie 1. - Rodzaje statków 
Ćwiczenie 2. - Urządzenia transportowe 
Ćwiczenie 3. - Urządzenia pneumatyczne 
Ćwiczenie 4. - Zadania zawodowe 
Ćwiczenie 5. - Załadunek w porcie morskim 
Ćwiczenie 6. - Statki LNG 
Ćwiczenie 7. - Konosament 
Ćwiczenie 8. - Dokumenty w porcie morskim 
Ćwiczenie 9. - Urządzenia przeładunkowe 
Ćwiczenie 10. - Technologia uniwersalna 
Ćwiczenie 11. - Zadania suwnic 
Ćwiczenie 12. - Terminale 
Ćwiczenie 13. - Specyfikacja załadunku w transporcie morskim 
Ćwiczenie 14. - Proces załadunku kontenerów 

Przykładowy wygląd zakładek zawierających interaktywne materiały sprawdzające

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Po kliknięciu danego tematu zakładka rozwinie się i wyświetli się zadanie.

Ćwiczenie 1. - Rodzaje statków 

Przyporządkuj rodzaje statków do odpowiedniej grupy. 

Statki towarowe

Statki pasażerskie

Statki rybackie

Statki pomocnicze

kutry rybackie

drobnicowce

sejnery

pchacze

promy pasażerskie

lodolamacze

kontenerowce

zbiornikowce

statki wycieczkowe

gazowce

trawlerzy

masowce

holowniki



Sprawdź

Pokaż odpowiedź

Widok przykładowego zadania

Odpowiedź zaznacza się poprzez kliknięcie wybranej opcji, przeciągnięcie odpowiedzi lub wpisanie. Polecenie zawsze precyzuje, co trzeba zrobić. Po wybraniu lub uzupełnieniu odpowiedzi należy kliknąć przycisk „Sprawdź”. Nad poleceniem wyświetli się informacja, czy zadanie zostało poprawnie wykonane. W przypadku błędnego rozwiązania można sięgnąć do informacji zwrotnej, w której wskazany jest materiał multimedialny pozwalający uzupełnić wiedzę. Po lewej stronie przycisku „Sprawdź” znajduje się symbol gumki. Czyści ona odpowiedzi. Poniżej tego przycisku widnieje napis „Pokaż odpowiedź”. Umożliwia on poznanie prawidłowego rozwiązania zadania. Po prawej stronie polecenia widoczny jest kolorowy sześciokąt. Jego kolor informuje o poziomie trudności zadania: zielony kolor to zadanie łatwe, żółty to zadanie o średnim poziomie trudności, a czerwony to zadanie trudne.



Oznaczenia poziomu trudności zadań

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

[Powrót do spisu treści](#)

Słownik pojęć dla e-materiału

[Słownik pojęć](#) umożliwia zapoznanie się ze słowami kluczowymi i ich definicjami dotyczącymi e-materiału, daje też możliwość wyszukiwania pojęć bądź fraz.

Filtruj pojęcie



Panel do wyszukiwania fraz

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

Do każdego pojęcia w słowniku dołączone są linki przekierowujące do materiałów multimedialnych, w których to pojęcie zostało użyte.

akwen - (aqua)

dowolnie określony obszar wodny, np. akwen Morza Bałtyckiego, akwen północnego Atlantyku, akwen portu, akwen redy

- [Rzeczywistość wirtualna VR „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#)

basen portowy - (docks, basins)

zasadnicza część akwatorium portowego, zatrzymują się w nim statki, aby dokonać czynności przeładunkowych i innych usług, z których korzystają w porcie

- [Rzeczywistość wirtualna VR „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#)

BIBO - (Bulk In, Bags Out/Bulk Out)

typ statku przeznaczony do transportowania sypkiego cukru. Cechą charakterystyczną tego typu masowców jest to, iż posiadają zainstalowaną kompletną linię technologiczną do pakowania towaru. W ten sposób statek w jednym porcie pobiera cukier luzem, a do portu docelowego dostarcza towar już zapakowany w worki

- [Rzeczywistość wirtualna VR „Urządzenia przeładunkowe w porcie morskim”](#)

Przykładowe zdjęcie pojęć

Źródło: Englishsquare.pl sp. z o.o., licencja: CC BY-SA 3.0.

[Powrót do spisu treści](#)

Przewodnik dla nauczyciela

Przewodnik dla nauczyciela zawiera szczegółowe informacje o celach i efektach kształcenia, które zapewnić ma e-materiał. Zamieszczone są w nim informacje o strukturze e-materiału i powiązaniach pomiędzy jego elementami, a także wskazówki, jak wykorzystać go w pracy dydaktycznej. Można tam też znaleźć spis wymagań technicznych niezbędnych do pracy z e-materiałem. Przewodnik posiada spis treści pozwalający na przejście do wybranego podpunktu poprzez odsyłacze. Istnieje również możliwość przeniesienia się z przewodnika do wszystkich składowych e-materiału poprzez kafelki multimedialne.

Przewodnik dla uczącego się

Przewodnik dla uczącego się przedstawia strukturę e-zasobu oraz zawiera instrukcje, jak korzystać z materiałów w procesie samokształcenia. Można tam też znaleźć spis minimalnych wymagań technicznych umożliwiających korzystanie z e-materiału. Przewodnik posiada spis treści pozwalający na przejście do wybranego podpunktu poprzez odsyłacze. Istnieje również możliwość przeniesienia się z przewodnika do wszystkich składowych e-materiału poprzez kafelki multimedialne.

[Powrót do spisu treści](#)

Netografia i bibliografia

[Netografia i bibliografia](#) to spis adresów internetowych oraz pozycji literaturowych, z których korzystano podczas pisania e-materiału. Adresy internetowe zawierają hiperłącza, dzięki którym można przejść na daną stronę, oraz datę z ostatnim dostępem do linku.

[Powrót do spisu treści](#)

Wymagania techniczne

Wymagania sprzętowe niezbędne do korzystania z poradnika oraz innych zasobów platformy www.zpe.gov.pl.

System operacyjny:

- Windows 7 lub nowszy
- OS X 10.11.6 lub nowszy
- GNU/Linux z jądrem w wersji 4.0 lub nowszej 3 GB RAM

Przeglądarka internetowa we wskazanej wersji lub nowszej:

- Chrome w wersji 69.0.3497.100
- Firefox w wersji 62.0.2
- Safari w wersji 11.1
- Opera w wersji 55.0.2994.44
- Microsoft Edge w wersji 42.17134.1.0
- Internet Explorer w wersji 11.0.9600.18124

Urządzenia mobilne:

- 2 GB RAM iPhone/iPad z systemem iOS 11 lub nowszym
- Tablet/Smartphone z systemem Android 4.1 (lub nowszym) z przeglądarką kompatybilną z Chromium 69 (lub nowszym) np. Chrome 69, Samsung Browser 10.1, szerokość co najmniej 420 px

[Powrót do spisu treści](#)

Problemy techniczne z odtwarzaniem e-materiałów

W przypadku problemów z wyświetlaniem się multimediów w e-materiale należy upewnić się, że urządzenie (komputer, laptop, smartfon itp.) ma dostęp do sieci internetowej. Najczęstszą przyczyną spowolnienia internetu jest otwarcie zbyt wielu aplikacji lub zakładek w przeglądarce internetowej na urządzeniu. Wolne ładowanie się stron może być również spowodowane słabym łączem internetowym, co będzie odczuwalne zwłaszcza w przypadku prób otwarcia stron zawierających wizualizacje 3D.

Słaba jakość połączenia może być też spowodowana wyczerpaniem się danych pakietowych, jeżeli użytkownik korzysta z internetu mobilnego.

[Powrót do spisu treści](#)