

M2155

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell



Category: [General maritime](#)

Report Title Sunog sa Container

Initial Report

Habang naglalayag, nasunog ang isang 20ft container na may dalang mga kargo na lithium-ion batteries. Ang kargo ay mis-declared bilang non-DG (dangerous goods). Sa kabila ng kahirapan at safety risk sa pagkakaroon ng access sa isang above-deck container na nasa confined space, binutas ng crew ang container at binaha ng tubig ang nasusunog na kargo. Ang aksyong ito ang

naka-kontrol sa sunog hanggang sa makarating sa susunod na port ang barko, kung saan ang container ay nadiskarga para sa imbestigasyon ng mga terminal authorities.

Comment

Ang naging aksyon ng mga tripulante sa pagpigil sa apoy hanggang sa makarating ang barko sa daungan ay pinupuri, gayon din ang desisyon ng port na tanggapin ang barko – maraming port ang hindi tumatanggap sa mga barko kung may sunog o kahalintulad na deskripsyon sa barko. Subalit, ang ganitong mga sunog ay nangangailangan ng specialist equipment at teknik upang maapula ang apoy, na makikita lamang sa port. Parehas na nangangailangan ang port at vessel managers na makalikha ng robust emergency procedures para sa mga sunog dulot ng LIB: ang tradisyonal na mga kagamitan ay hindi sapat.

Kritikal sa mga shippers na wastong mai-deklara ang LIB at iba pang dangerous goods. Ang kabiguang magawa nito ay makakapagdulot ng panganib sa mga crew dahil maaaring hindi nila maisaalang-alang ang factor na ito kapag nagkakarga ng mga kargo, o hindi rin nila mapaghandaan ang isang sunog dulot ng LIB. Sa kasamaang palad, ang maling pagdedeklara ng kargamento ay madalas na nangyayari.

Naglabas ang *Cargo Incident Notification System and Network (CINS)* ng komprehensibong guidance document (CSAR-101A) na isang napakahalagang reference document para sa mga stakeholders na nagkakarga ng LIBs, at nagbibigay ng mga alituntunin sa ligtas na pagdadala nito sa mga containers.

Ang mga shippers ay dapat mahigpit na sumunod sa lahat ng kaugnay na national at international safety, health at environmental regulations kapag nagtra-transport ng goods na may kasamang LIBs. Dapat nilang suriing maigi ang inaasahang transport conditions, kabilang na ang factors gaya ng manufacturers at customers na sangkot. Dapat ding magsagawa ng comprehensive assessment sa mga panganib na likas sa supply chain.

Ang pagpili ng wastong containers, pagsunod sa tamang pamamaraan ng pag-impake, ay lalong mahalaga kapag nagdadala ng may LIBs. Gumamit ng temperature-controlled cargo units o protective stowage locations kung ang inaasahang temperatura sa loob ng container ay posibleng lumampas ng 40 degrees celsius habang naglalayag.

Sa pamamagitan ng pagsunod sa CINS guidelines, ang mga stakeholders ay higit na makakabawas ng panganib na magkaroon ng insidente gaya ng thermal runaway, na maaring maging mahirap na maapula o mapuksa. Mahalagang mabanggit na ang pangyayari gaya ng thermal runaway ay nakalikha ng mataas na temperatura, toxic gases at maaaring hindi maapula.

Ang mga tradisyonal na fire-fighting techniques ay hindi sapat sa ganitong klaseng mga sunog, at mayroong agarang pangangailangan na magkaroon ng training at equipment upang matugunan ang mga panganib ng LIB fire. Sa partikular, nababahala ang CHIRP na maraming mga ports ang hindi pa nakakagawa ng mga pamamaraan para talakayin ang ganitong sunog sa mga barko, at

hindi pa nagtalaga ng ligtas na anchorage o puwesto para sa ganoong pangyayari.

Key Issues

Capability- Madalas nangyayari ang cargo misdeclaration. Ang mga Owners, charterers at shippers ay dapat matiyak na ang kanilang organisasyon ay may magandang document management skills at mga proseso na nakaayos. Katulad nito, ang mga vessel at port ay dapat magkaroon ng plano at kagamitan upang makatugon kapag may sunog sa LIB. Gaano kadalas ang pagsasanay?

Situational Awareness- Ang pag-unawa sa papel ng bawat isa sa supply chain ay ang pinakamabisang paraan upang ligtas na maihatid ang mga DG.

loss_of_awarenessAwareness

lack_of_knowledgeKnowledge



