

# M2253

*Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell*

**Categories:** [General maritime](#), [Ports and Harbours](#)

**Array\_gallery**

**Report Title** Fire - Charcoal

## Initial Report

Napansin ang usok at nasusunog na amoy habang may port operations. Isang container na nakaimbak sa hold ay natagpuang naglalabas ng usok, at ang side wall ng container ay umuumbok na dahil sa init at pressure.

Ang container ay agad na inilabas at inilipat sa terminal container yard.

## Comment

Sa kabutihang palad, isang mapagmasid na miyembro ng crew o stevedore ang nakakita agad ng senyales na may sunog bago pa man maglagay ng iba pang containers sa itaas.

Ang uling, ikinategorya bilang UN1361 at nasa ilalaim ng Class 4.2, ay nakapagbibigay ng kakaibang panganib dahil sa tendency nito na kusang magliyab kapag hindi maayos ang pagkakaimbak. Kapag nae-expose sa oxygen, ang uling ay na-oxidise, na nakakalikha ng init. Upang matiyak ang wastong pagka-unawa, kinakailangan eksakto ang mga label ng mga kargador sa kargo kung ito ay carbon/charcoal, dahil ito ay may ibang pangalan, at ang mapanganib na magagawa nito ay hindi pa agad magiging malinaw.

Ang IMDG Code ay mayroong espesyal na probisyon (SP 925) na nagpapahintulot sa exemption mula sa Class 4.2 classification sa ilalim ng mga partikular na kondisyon, na nagpapahintulot sa maramihang shipment ng uling. Ang mga accredited na mga awtoridad ay kinakailangang magsagawa at magdokumento ng mga pagsusuri at magbigay ng mga sertipiko upang makompirma ang pagsunod bago payagan ang transportasyon.

Ang pag-iimbak ng mainit-init o mainit na uling ay nagpapabilis ng oxidation, na humahantong sa mapanganib na pag-iipon ng init na maaaring hindi matugunan ng mga karaniwang cooling methods. Ang self-heating na proseso nito ay maaaring humantong sa pagliyab, na mahaharap sa mas malalang panganib. Ang tinatagal ng self-heating ay nag-iiba depende sa uri ng uling at pagbabago ng panahon at tipikal na sa loob ng dalawang linggo bago mai-load sa container.

Upang matugunan ang ganitong hamon ng sunog sa uling, pinayuhan ng CHIRP ang pagiimbak ng

mga containers sa deck para mas madaling makuha ito, ang pagkakaroon ng mabilis na containment at ligtas na pagdischarge sa port, sa gayon ay nababawasan ang mga panganib. Ang Cargo Incident Notification System (CINS) at ang International Group of P&I Clubs ay nagaalok ng makabuluhang paggabay sa stowage at handling guidelines, magkasama nilang inilathala ang dokumentong 'Guidelines for the Carriage of Charcoal and Carbon in Containers'.

### Key Issues

**Preyson** – Ang labis na pressure ba ay nagpapahintulot sa charcoal container na maipadala nang walang wastong pamamaraan? Nasuri mo ba kung paano pino-proseso ang inyong uling bago ipadala sa barko?

**Lokal na mga kasanayan** – Ito ay isang high-risk cargo, kung saan palaging may panganib na magkasunog, Huwag na huwag mag-cut corners. Siguraduhin na may wastong dokumentasyon na nabibigay at maging alerto sa mga lokal na mga pamantayan sa iba't ibang mga port.

**Kakayahan** – Ang inyong opisina at mga tauhan ng barko ba ay may kinakailangan na pagsasanay upang lubos na pahalagahan ang IMDG code? May tamang proseso ba ang iyong regular na shipper para matiyak na ligtas dalhin ang uling? Regular ba ninyong sinusuri ang temperatura ng mga containers na puno ng uling? May infrared heat gun ba ang inyong barko?

**Disenyo** – Ang inyong barko ba ay mayroong mga kinakailangan na kagamitan na pang-apula ng apoy, upang mapatay ang nasusunog na uling na nakaimbak sa deck?



