

M2156/58

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Array_gallery

Report TitleНеправильне розміщення вантажу

Initial Report

CHIRP отримали два звіти, пов'язані з розміщенням вантажу, зі схожими причинно-наслідковими зв'язками.

- 1, Витік з каністр стався через неправильну упаковку. Між шарами каністр не було встановлено сепараційного матеріалу, в результаті чого надмірна вага розчавила нижні яруси каністр. Каністри були заповнені корозійною речовиною – оцтовою кислотою (UN 2789). Витік призвів до серйозного пошкодження внутрішньої поверхні контейнера.
2. Під час рейсу з чотирьох контейнерів, завантажених на судно, почав виходити дим. Вантаж був задекларований як DG, UN1361 – деревне вугілля. У звіті про перевірку контейнера зазначено, що деревне вугілля було упаковано відповідно до вимог Міжнародного кодексу з перевезення небезпечних вантажів морем (IMDG Code). Однак інспекція виявила значний повітряний простір над вугільними мішками, що дозволило повітрю в контейнері реагувати з деревним вугіллям, яке в результаті полчало самонагріватися.

Comment

У прикладі з каністрами під час завантаження не був належним чином врахований розподіл ваги, що призвело до проблем під час рейсу. Для розподілу ваги каністр рекомендується використовувати фанерний лист гарної якості. Це допомагає рівномірно розподілити навантаження на кожен ярус, знижуючи ймовірність зміщення і потенційного пошкодження. Крім того, використання сепараційного матеріалу запобігає переміщенню вантажу всередині контейнера. Також хорошою практикою є робити фотографії контейнерів після їх завантаження. Це дуже цінно для екіпажів у разі надзвичайної ситуації, оскільки значно підвищує їх обізнаність про ситуацію без необхідності відкривати контейнер.

Другий інцидент також підкреслює важливість правильної упаковки вантажів, особливо небезпечних. [Міжнародний кодекс з перевезення небезпечних вантажів морем \(International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG Code\)](#) і [Кодекс безпечної практики розміщення та кріплення вантажу \(Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, CSS Code\)](#) містять

корисні рекомендації щодо належного поводження, упаковки, розміщення та кріплення вантажів для мінімізації ризику нещасних випадків та захисту екіпажу, судна і навколишнього середовища.

Перед упаковкою деревне вугілля слід залишити остигати не менше ніж на 14 днів, захистити від вологи і помістити в непросіяні і щільні мішки без розривів. Мішки повинні витримувати вагу інших мішків, покладених на них. Контроль температури також має вирішальне значення, оскільки в процесі завантаження температура вантажу не повинна перевищувати температуру навколишнього середовища більше, ніж на 5 градусів.

Усі сторони, які беруть участь у процесі транспортування, включаючи перевізника, фрахтувальників та експедиторів, повинні визнавати та вимагати дотримання належних правил розміщення. Більш якісна підготовка та дотримання правил можуть допомогти запобігти нещасним випадкам, захистити персонал та навколишнє середовище.

Key Issues

Міццеві практики – Фрахтувальники повинні ретельно опитувати вантажовідправників і експедиторів вантажів. Чи виконане розміщення згідно зі стандартами галузі? Фотографії є дуже потужним засобом підтвердження того, що це так.

Комунікація – Чи мають менеджери суден достатню інформацію, щоб визначити ризики, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів?

Можливості – Переконайтеся, що керівництво має достатньо ресурсів для управління перевезенням небезпечних вантажів: брак ресурсів може призвести до небезпечних скорочень. Чи забезпечена команда вашої компанії, відповідальна за небезпечні вантажі, достатніми ресурсами та кваліфікацією, щоб відповідати вимогам?

Командна робота – Командна робота в ланцюжку поставок була неефективною в обох інцидентах.

lack_of_knowledgeKnowledge

poor_communicationCommunication

teamworkTeamwork

normalisation_of_deviationDeviation



