

M2167

Posted on 16.11.2023 by Adam Parnell

M2167: Galley Fire



Categories: [General maritime](#), [Maritime](#)

Array_gallery

Report Title Пожежа на камбузі

Initial Report

Коли кухар залишав камбуз, заклавши його після прийому їжі, він помітив дим, що просочується з дверей в меншій, рідше використовуваній частині камбуза. Стурбований кухар став шукати причину і виявив, що загорілися кілька коробок піци. Вони зберігалися під інфрачервоними лампами, які, з невідомої нікому причини, були увімкнені в процесі прибирання. Діючи оперативно, кухар негайно повідомив про пожежу на місток за допомогою системи радіозв'язку, потім вимкнув лампи і відійшов на безпечну відстань до дверей.

Швидко відреагувавши, вахтовий палубний матрос без зволікання прибув на місце події. Їх первісна спроба загасити пожежу за допомогою стаціонарної системи розпилення води (high-fog) не була вдалою через зростаючу інтенсивність пожежі. Тим часом до них приєднався інший кухар, і палаючі коробки для піци були відсунуті подалі від інших предметів для стримання поширення вогню. У зв'язку із загостренням ситуації матрос використав пінний вогнегасник, щоб ефективно загасити полум'я на коробках з піцою і в зоні навколо ламп.

Інші члени екіпажу прибули швидко та вжили рішучих екстрених заходів, відключивши всі електричні системи та вентиляцію на камбузі, щоб запобігти поширенню тепла від пожежі. Одночасно сусідні двері були швидко зачинені, щоб запобігти поширенню диму у інші частини судна.

Суднові механіки вирішили, що треба дистанційно увімкнути систему вентиляції з поста управління двигунами (engine control room, ECR) для ефективного видалення залишків диму з камбуза.

З моменту надходження повідомлення про пожежу на місток локалізація пожежі і боротьба з нею зайняли приблизно шість хвилин.

Comment

CHIRP хвалить команду та керівництво за те, що вони мають добре підготовлений екіпаж, який швидко впорався з потенційно небезпечною ситуацією. Однак є кілька моментів, на які варто звернути особливу увагу. Місток був оповіщений по радіозв'язку і відреагував на інцидент. Кожен, хто виявляє пожежу, завжди повинен подавати гучний звуковий сигнал (наприклад, кричати «пожежа, пожежа, пожежа»), і пожежна сигналізація, якщо вона встановлена, завжди повинна вмикатися. Обидва варіанти попередять усіх, хто знаходиться поблизу, про пожежу, щоб вони могли допомогти в її ліквідації. Вентиляцію потрібно було зупинити, якщо це не зроблено автоматично. Використання системи high-fog було неефективним, і в цьому випадку виникає питання про те, чи є це належним засобом для гасіння виниклої пожежі.

Передача теплової енергії від енергетичного джерела світла може бути надзвичайно високою, і для виникнення пожежі немає необхідності в прямому контакті. Такі матеріали, як картон і пластикові покриття, швидко тліють або розплавляються навіть при тісному контакті зі звичайними судновими джерелами освітлення. Поруч з будь-якою інфрачервоною лампою повинен бути встановлений попереджувальний знак про безпечну відстань, щоб вогнебезпечний матеріал не міг бути нагрітий до займання, або навколо лампи має бути встановлена відповідна огорожа, що забезпечить фізичний бар'єр на мінімальній безпечній відстані, якщо це можливо.

Вимикачі освітлення повинні бути належним чином марковані і розташовані в зручних місцях поруч зі складськими приміщеннями, до яких вони відносяться. Вони також повинні бути чітко марковані. Якщо вас щось турбує, попросіть електромеханіка перевірити роботу відповідного вимикача.

Зберігання будь-яких матеріалів завжди слід розглядати з точки зору ризику виникнення пожежі та способів контролю цього ризику. Усунення небезпеки – найкращий спосіб зменшити ризик. Якщо після розбору цього інциденту буде встановлено, що лампи не виконують ніяких робочих функцій, слід розглянути можливість ізоляції ланцюга. Отже, вони виводяться з

експлуатації і позначаються відповідним чином.

На прикладі цього інциденту ми бачимо важливість пильності членів екіпажу. Також підкреслюється ефективна командна робота і роль кожного її члена в забезпеченні безпеки судна і його пасажирів. Спільні та швидкі дії різних членів екіпажу (від початкового виявлення пожежі кухарем до скоординованих зусиль з реагування) врешті-решт дозволили локалізувати та загасити пожежу.

Розділ 8 кодексу МКУБ (Міжнародний кодекс з управління безпекою) «Готовність до аварійних ситуацій» передбачає проведення регулярних тренувань на випадок надзвичайних ситуацій. Ця стисла відповідь підкреслює її цінність, і хоча є аспекти, які потребують вдосконалення, екіпаж локалізував і загасив пожежу. Це цінний урок для забезпечення безпеки на морі, який виділяє важливість безперервного навчання та готовності.

Key Issues

Ситуаційна обізнаність – Реакція екіпажу на надзвичайну ситуацію була швидкою та адекватною. Екіпаж повинен був бути більш обізнаним про стан вимикача (управління лампою). Дуже ймовірно, що лампи вмикалися і раніше, але без будь-яких наслідків. Однак цього разу коробки для піци зберігалися поруч із лампами і зайнялися через тепло, яке випромінювали лампи.

Комунікація – Цей перемикаючий пристрій, ймовірно, був таким, як і на інших суднах цього ж класу. Потрібно інформувати про можливі небезпеки інші судна того ж типу шляхом маркування вимикача і забезпечення запобіжних заходів для запобігання контакту з легкозаймистими матеріалами. Як ваша компанія інформує про подібні небезпеки?

Проектування – Покращений проект на етапах будівництва нових суден може забезпечити вбудовані засоби захисту від теплового контакту і встановлення вимикачів в тому самому приміщенні, щоб запобігти випадковому вмиканню.

loss_of_awarenessAwareness

poor_communicationCommunication

designDesign



