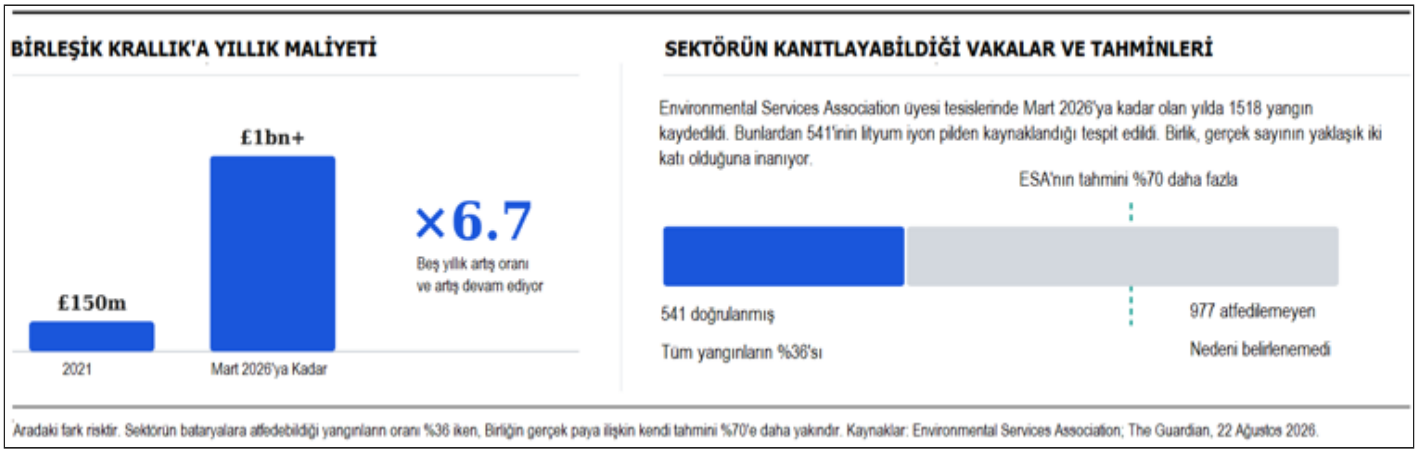
Yirmi Bin Ton Atık Yığınındaki Yangına Sadece Bir Pil Yetti

21 Ekim 2026

25 Ağustos Salı günü Cardiff'te bir geminin ambarında yangın çıktı ve henüz yangını neyin başlattığı kesinlik kazanmadı. Bu, başlı başına ciddi bir sorun. Britanya'da atık yığınlarında haftada ondan fazla yangın çıkıyor ve bu yangınların yıllık maliyeti 1 milyar sterlini aşıyor; bu yangınlar, kimsenin orada olduğunu bilmediği nesnelerden kaynaklanıyor.



Salı günü saat 16:58'de Güney Galler İtfaiye ve Kurtarma Servisi, Cardiff'teki Queen Alexandra Limanı'na çağrıldı.

Marshall Adaları bayrağı altında seyreden 36.563 tonluk dökme yük gemisi Federal Welland, Türkiye'ye gönderilmek üzere yaklaşık 20.000 ton hurda metal yüklemişti. Bu yükün içinde bir yerde yangın başlamıştı.

Müdahale oldukça kapsamlıydı: Kurtarma araçları, bir havadan hidrolik platform, bir tekne, bir yangın söndürme römorkörü ve bir insansız hava aracı. Galler Halk Sağlığı Kurumu, Cardiff Körfezi, şehir merkezi ve Penarth sakinlerine pencerelerini ve kapılarını kapalı tutmalarını tavsiye etti ve itfaiye, kendi çalışmalarının aralıklı olarak önemli miktarda duman çıkaracağı konusunda uyardı. Tüm mürettebatın durumu tespit edildi. Yangının nedeni henüz açıklanmadı. Sakinler, yükte lityum iyon pillerin olduğuna inandıklarını bildirdi; bu henüz doğrulanmadı. Nisan ayında Newport Limanı'nda meydana gelen benzer bir yangın saatler içinde söndürülmüştü. Bu tür yangınların bazıları günlerce için için yanmaya devam eder.

KATI BİR NESNENİN İÇİNDEKİ YANGIN

Bir geminin ambarındaki yirmi bin ton hurda, bir yüzeyden ibaret değildir. Bu, ortasında bir yerde bir yangın bulunan, yoğun, sıkışmış ve büyük ölçüde erişilemez bir kütledir; üstten dökülen her litre su, üst yüzeyden akıp boşluklardan süzülür.

Cardiff'teki ekipler, bu tür olaylarda her zaman yaptıkları şeyi yapıyorlardı: giremedikleri bir şeyin dışını soğutuyor ve tekrar alev almayacağından emin olana kadar sıcaklığı izliyorlardı.

Alevlenme mekanizması artık iyi anlaşılmıştır. King's College London'dan Dr. Francesco Restuccia, bir lityum pilin işleme sırasında ezildiğinde neler olduğunu şöyle açıklıyor: pil "birçok iç kısa devre" geçirir, sıcaklık yükselir ve sonunda alev alır. Bu, ateşlemenin en büyük sıkışma noktasında - kütlenin en derin, en yoğun kısmında, ulaşabilecek herhangi birinden en uzak kısımda - oluştuğu anlamına gelir. Alevlendikten sonra, Deniz Kazaları Araştırma Şubesi'nin genel olarak "kirleticiler" olarak adlandırdığı şeylerle beslenir: Hurda gemilerle birlikte gelen yağlar ve kalıntılar.

"Bunu başlatan hücre, başparmak büyüklüğündedir. İçinde oluştuğu kütlenin ağırlığı yirmi bin tondur. Su, her ikisinin de üstünden akıp gider."

BİR GEMİYLE İLGİLİ RAKAMLAR

Cardiff bir istisna değildir ve yangının çıkmasından dört gün önce yayınlanan rakamlar bunu açıkça ortaya koymaktadır. The Environmental Services Association, Mart 2026'ya kadar geçen bir yıl içinde üyelerinin tesislerinde 1.518 yangın kaydetti. Bunların üçte birinden fazlası — 541 tanesi — doğrudan lityum-iyon pillerden kaynaklanırken, 216 tanesi de atık toplama araçlarında meydana geldi. Bu, tek bir ülkede, tek bir sektörde haftada ondan fazla yangın anlamına geliyor.

Birliğin geri dönüşüm politikası başkanı Patrick Brighty, pil yangınlarının maliyetini yılda 1 milyar sterlinin üzerinde olarak belirtiyor ve bunun "sigorta maliyetleri üzerinde büyük zincirleme etkileri" olduğunu söylüyor. 2021'deki karşılaştırılabilir rakam 150 milyon sterlindi. Dernek, kendi rakamlarının sorunu olduğundan düşük gösterdiğini açıkça belirtiyor: Onaylanmış pil kaynaklı yangınların toplamın yaklaşık %40'ını oluşturduğunu, gerçek payın ise muhtemelen %70'e yakın olduğunu söylüyor. Tek kullanımlık elektronik sigaralar, ucuz, bol ve kısa ömürlü oluşlarıyla en kötü durumda olanlar arasında gösteriliyor. Şu anda önerilen çözüm ise satış noktasında 5 sterlinlik bir depozito uygulaması.

EVRAK AÇIĞI

Cardiff'e en yakın resmi olarak araştırılmış paralel olay, Haziran 2025'te Hull'daki Albert Dock'ta hurda yüklerken alev alan dökme yük gemisi Altay'dır. Deniz Kazaları Araştırma Şubesi, yangının muhtemelen yükleme sırasında kıvılcım çıkaran deşarj edilmemiş bir akü veya benzeri bir ateşleme kaynağından kaynaklandığı sonucuna varmıştır. Bu akünün gemiye nasıl girdiğine dair bulguları, iki kez okunmaya değer kısımdır.

Hurda, IMSBC Koduna göre C Grubu olarak sınıflandırılmıştı; bu kategori, göndericinin tehlikenin tanımını veya yükün bileşimini beyan etmesini gerektirmiyordu. Tersane, tedarikçilerinden malzemeyi kontrol etmelerini bekliyordu; alıcı tarafta, bunun yapıldığını doğrulamak için ek bir ayırma veya kontrol tesisi bulunmuyordu. Yük, piller, petrol varilleri ve yağlı kalıntılar içeriyordu. Başka bir deyişle; yasal olarak tehlikeli olmayan, tedarikçinin güvencesiyle kabul edilen bir yük, bir kez içine girildikten sonra girilemeyen bir bölmeye dökülmüştü...

HAZIRLIK AÇISINDAN BU NE ANLAMA GELİYOR?

Bu hafta atık, hurda, geri dönüşüm veya liman işletmesi yürüten ve bunlardan birini sigortalayan herkesin sorması gereken dört soru var:

Birincisi: Malzeme sürecinizin neresinde eziliyor, balyalanıyor veya parçalanıyor ve bu noktadan sonra ne oluyor? Sıkıştırma; tutuşmanın başlayabileceği yerdir. Neredeyse hiçbir zaman, “tespit edildiği” yer değildir. **İkincisi:** Gelen bir yükün bileşimi hakkında aslında ne biliyorsunuz ve bu bilgi bir belge mi yoksa bir denetim mi? **Üçüncüsü:** Yoğun bir kütlenin içindeki bir yangın için - bir ambar, bir antrepo, bir balya deposu, bir öğütücü, parçalayıcı yığını - yukarıdan su püskürtmek hâlâ geçerli bir plan olabilir mi? Bu, turba yangınları için de bir plandı ve bu yayın* 1. sayısında bunun nasıl sonuçlandığını ele almıştı.

Ve dördüncüsü, yukarısındaki her şeyin maliyetini belirleyen unsur: Zincirin hangi noktasında bunun durmasını tercih edersiniz — yığında mı, araçta mı veya hücre seviyesinde mi?

Cardiff yükü Türkiye’ye doğru yola çıkmıştı. Sebep ne olursa olsun, bu madde gemiye ulaşmadan çok önce atık akışına girmiş ve bu süreçte sistemin şu anda gerektirdiği tüm kontrolleri geçmişti.

Editörün notu: Cardiff’teki yangının nedeni henüz tespit edilememiştir; bölge sakinleri tarafından pilin yangına neden olduğu yönünde bildirimler yapılmış olmakla birlikte bu bilgi doğrulanmamıştır. Yangın ve maliyet rakamları, 22 Ağustos’ta yayınlanan The Environmental Services Association’a aittir. Burada alıntılanan Deniz Kazaları Araştırma Şubesi’nin bulguları, Haziran 2025’te Hull’da meydana gelen ayrı bir olayla ilgilidir ve Cardiff’teki olayla ilgili kanıt olarak değil, resmi olarak soruşturulan en yakın benzer örnek olarak bu metne dahil edilmiştir.

* *The Fire Line Times haftalık bülteni.*