

# M2155

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell



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

Report Title حريق في الحاوية

## Initial Report

أثناء الرحلة، اشتعلت النيران في حاوية بطول 20 قدمًا محملة ببضائع مزودة ببطاريات أيونات الليثيوم. لقد تم الإعلان عن الشحنة على الرغم من الصعوبة والمخاطر الأمنية التي يتطلبها الوصول إلى حاوية فوق (non-DG) بشكل خاطئ على أنها غير خطيرة سطح السفينة في مكان ضيق، قام الطاقم بثقب الحاوية وإغراق الشحنة المحترقة بالمياه. أدى هذا الإجراء إلى السيطرة على الحريق حتى وصلت السفينة إلى الميناء التالي، حيث تم تفريغ الحاوية للتحقيق من قبل سلطات المحطة.

## Comment

إن مبادرة الطاقم في احتواء الحريق حتى وصول السفينة إلى الميناء تستحق الثناء، وكذلك قرار الميناء بقبول السفينة – حيث تقوم العديد من الموانئ بإبعاد السفن إذا كان هناك حريق من أي نوع على متنها. ومع ذلك، فإن هذه الحرائق تتطلب معدات وتقنيات متخصصة لإطفائها، وهي متوفرة فقط في الميناء. يحتاج كل من مديري الموانئ والسفن إلى تطوير وممارسة إجراءات المعدات التقليدية والتدريب غير كافيان لمثل هذه الحالات: (LIB) طوارئ قوية لحرائق بطاريات أيونات الليثيوم.

من الأهمية بمكان، أن تعلن شركات الشحن عن وجود بطاريات أيونات الليثيوم والبضائع الخطرة الأخرى بشكل صحيح، إذ أنه من المحتمل أن يؤدي الإخفاق في القيام بذلك إلى تعريض حياة أفراد الطاقم للخطر لأنهم لم يأخذوا هذا الأمر في الاعتبار عند تحميل البضائع، ولم يكونوا مستعدين للتعامل مع حريق بطاريات أيونات الليثيوم. من المؤسف أن الإعلان الخاطئ عن البضائع يحدث بشكل متكرر.

وهي وثيقة مرجعية قيمة جداً (CSAR-101A) وثيقة توجيهية شاملة (CINS) أصدر نظام وشبكة الإخطار بحوادث البضائع لأصحاب المصلحة الذين يقومون بنقل بطاريات أيونات الليثيوم، وتوفر إرشادات للنقل الآمن في الحاويات.

يجب على شركات الشحن الالتزام الصارم بجميع لوائح السلامة والصحة والبيئة الوطنية والدولية ذات الصلة عند نقل البضائع التي تحتوي على بطاريات أيونات الليثيوم. ويتوجب عليهم إجراء تقييم شامل لظروف النقل المتوقعة، بما في ذلك المعطيات ذات الصلة مثل الشركات المصنعة والعملاء المعنيين، وأيضاً إجراء تقييم شامل للمخاطر الكامنة في سلسلة التوريد.

يعد اختيار الحاويات المناسبة، واتباع إجراءات التعبئة المناسبة، أمراً مهماً بشكل خاص عند شحن بطاريات أيونات الليثيوم. يتعين استخدام وحدات بضائع يمكن التحكم بدرجة حرارتها أو مواقع تخزين وقائية إذا كان من المرجح أن تتجاوز درجات الحرارة المتوقعة داخل الحاوية 40 درجة مئوية أثناء الرحلة.

يمكن لأصحاب المصلحة الحد من مخاطر حوادث (CINS) ومن خلال اتباع إرشادات نظام وشبكة الإخطار بحوادث البضائع مثل الانفلات الحراري، والتي قد يكون من الصعب احتواؤها وإخمادها بشكل كبير. ومن الضروري الإشارة إلى أن الانفلات الحراري الجامع يخلق درجات حرارة عالية جداً وغازات سامة لا يمكن إطفائها.

تعد تقنيات مكافحة الحرائق التقليدية غير كافية لهذه الحرائق، وهناك حاجة ملحة لتطوير كل من عمليات التدريب والمعدات عن قلقها لأن العديد من (CHIRP) "لمواجهة مخاطر حرائق بطاريات أيونات الليثيوم. وعلى وجه الخصوص، تعبر "تشيرب الموانئ لم تضع إجراءات لمعالجة مثل هذه الحرائق على متن السفن، ولم تحدد بعد مرسى أو رصيفاً بحرياً آمناً لمثل هذه الحوادث.

## Key Issues

**القدرة** – يحدث الإعلان الخاطئ عن البضائع بشكل متكرر. يجب على المالكين والمستأجرين وشركات الشحن التأكد من أن منظماتهم تتمتع بمهارات وعمليات جيدة لإدارة المستندات. وبالمثل، يجب أن يكون لدى السفن والموانئ خطة ومعدات للتعامل مع حرائق بطاريات أيونات الليثيوم. ما مدى تكرار مثل هذه الممارسات؟

**الوعي الظرفي** – يشكل السعي لفهم دور كل فرد في سلسلة التوريد الطريقة الأكثر فعالية لنقل البضائع الخطرة بأمان.

**loss\_of\_awareness**Awareness

**lack\_of\_knowledge**Knowledge



