



国际溢油控制新闻通讯

国际溢油应急组织新闻通讯

343 期 2012 年 6 月 20 号

网址地址: info@spillcontrol.org <http://www.spillcontrol.org>

成为国际溢油控制组织公司成员可以享受免费广告宣传的服务

快速访问

点击下方标题

[咨询服务](#)

[设备和材料](#)

[应急组织](#)

[提供培训的提供商](#)

点击以上任何目录事项将会向您展示您所需要的广告商的网站。

成为国际溢油组织成员可以免费享受这些服务, 对于非成员每年只需交 500 英镑即可享受这些服务

成为国际溢油组织成员可以免费享受这些服务, 对于非成员每年只需交 500 英镑即可享受这些服务

每一次上传信息的费用仅仅需要 20 英镑, 如果您没有立即上传的页旗, 我们可以为您创建一个, 费用仅仅只有 100 英镑。

点击加入国际溢油控制组织新闻通讯电子邮件通讯目录

成为国际溢油组织成员

国际溢油组织旨在提高世界范围内对石油和危险化学品泄漏的应急能力, 促进技术发展, 提高专业能力的应对措施和合作关系, 将重点放到为国际溢油组织, 联合国环境规划署, 欧共体和其他组织提供专业溢油控制知识和实践经验。

如果您成为国际溢油组织成员, 您将会享受到很多益处。并且加入国际溢油组织的费用会相当优惠。英国石油公司放弃了发展阿拉斯加州油田的计划。

欧洲: 2012 年-国际举行的一系列溢油应急演习中最新的活动信息。

一艘用于溢油的反渗透船舶在法国圣纳泽尔海岸与另一艘船舶正面相撞之后处境十分危险, 这是为期两天的 2012 年法国救援机构计划一个演习场景。

五个国家将自愿参加这次演习作为 2012 年 Bonnex 海上演习的一部分。



Five countries put their readiness to the test as part of Bonnex 2012

这次演习的旨意确保救援措施准备待续-为发生事故的船舶和海上溢油污染防备提供海上搜寻, 海上救援以及相应的完全符合这个任务的要求的协助措施。欧洲海事局生产制造的溢油泄漏应急船舶 Mersey Fisher 号与法国和西班牙参加演习溢油应急船舶和监测飞机共同加入到这次的演习的活动中。

这次演习是包括欧洲海事局在今年 5 月和 6 月份根据合同条款制造船舶进行 3 次演习的其中之一。由葡萄牙海事局在 5 月 9 号在赛新布拉组织进行 2012 年以围网渔船为主题的海上演习, 欧洲海事局与锡尼什港的巴伊亚特雷斯公司以及其他葡萄牙溢油泄漏污染应急船舶共同参加了这次海上溢油回收的演习活动, 5 月 31 号在赫尔戈兰岛(德国)周围海域进行的 2012 年 Bonnex 海上演习。参加这次演习的欧洲海事局的船舶是来自丹麦海港口制造的 Sara 号。其他 13 艘参加这次演习的船舶来自于 5 个国家(德国, 法国, 丹麦, 荷兰和瑞士)举行的 3 次演习已经完成了该演习中所要求的目标。

查阅欧洲海事局溢油待命应急船舶分析软件和 2012 年法国救援机构计划演习档案的详细信息。

6 月 11 号-英国石油公司在发现发展阿拉斯加油田的超出自己的预算成本之后, 决定不在阿拉斯加进行价值 1.5 亿近海石油破土动工的工程。

英国公司于 2010 年在墨西哥湾发生的溢油事件之后重新评估之后发现利用空闲土地建设油田的计划并不符合英国要求的新型和高安全系数的标准。如果按照这些标准来进行建设的话会增加工程原来的成本和对已经落后于原定计划的发展进程造成进一步的延迟。

美国&加拿大：加拿大管道公司的石油泄漏-更多事实真相的揭露。

随着更多关于导致美国历史上损失最大的石油管道溢油事故环境的揭露，饱受困扰的加拿大石油管道公司，继续承受这次事故对其名誉的严重损害。

在能源日报刊登的文章强调管理者从中发现的一些缺陷。

6月10号-在给加拿大石油管道公司的信中，在石油管道和危险材料安全管理局工作的监管者强调了24种违反法规的每一种情况并提出3700万民事处罚，这是有史以来机构提出的最高的民事处罚，当然，随着焦油砂泄漏成本的上升该民事处罚也随之减少，但仍是美国历史上石油管道事故损失最大的一次，其所受的损失和清污费用就已经接近1亿美元。



随着加拿大石油管道公司向石油管道和危险材料安全管理局的监管者申请将相同类型管道的运输量提高两倍以便更好地存储更多的焦油砂石，这些调查结果也浮出了水面—即使将该报告从国家运输安全委员会拿回来之前，他们将继续着重强调这次事故的起始原因，并且发表对于这次事故的处理方式要区别以往的事故。或者国家科学院详细阐述报道焦油砂石是否能安全地通过这中类型的石油管道。

对卡拉马祖焦油砂石泄漏事故进行的联合调查中清楚地表明美国历史上发生的中严重损失最大的，但是管道溢油事故能够或应该可以避免。石油管道和危险材料安全管理局证实了24种可能违反联邦安全的最低规定。这些违反规定的行为可以分为4个大类。

该公司已经在过去的的时间里意识到了旗下管道已经出现了腐蚀的现象，但是没有及时的修补。该公司在2004年进行管道检查的过程中已经意识到了其管道出现的腐蚀现象。一年之后，该公司发现相同石油管道出现异常的破裂现象。

尽管非常清楚该现象对其石油管道整体布局具有威胁性，但是加拿大石油管道公司并没有对腐蚀和破裂现象采取任何的补救措施，最终造成了石油管道于2010年7月25号发生破裂。泄漏超过一百万加仑的焦油砂石并流入到卡拉马祖流域。

加拿大石油管道公司并没有向调查此事的官方的行政人员提供准确和及时的信息，直到事故被发现的17个小时以后，该公司才通知官方行政人员事故的发生，事故发生之后，该公司向行政人员提供石油泄漏和清污活动不准确和不及时的信息。

加拿大石油管道公司并没有遵从其书面安全程序对溢油事故进行及时的应急，调查和补救措施。在许多的事故中，该公司未遵守这些安全措施增加了溢油事故的规模和严重性并且增加了大众置身于含有有毒有害物质环境下的危险。

加拿大石油管道公司很大程度上低估了这次溢油事故对其石油管道造成的严重危害，该公司发现这次最严重的溢油事故还包括了151,000加仑的石油泄漏，认为能够及时发现这种破裂的量级并在8分钟内关闭石油管道。

加拿大石油管道公司处理溢油事故就像是无能的基斯警察：安全委员会称。

7月12号—2010年在美国密西根发生的毁灭性永无休止的石油管道破裂事故在耽搁停止石油泄漏惊人的17个小时之后环境污染指数变的更加恶化，引起了大众对提议建造连接基石输油管 and 北方门户管道的石油管道的关心。

加拿大石油管道公司，在华盛顿溢油应急组织的工作的监管者在报纸上发布了一条对此事猛烈的抨击之后，处于十分不利的地位，警告像在卡拉马祖流域发生的溢油事故的灾难除非石油管道行业能像他们追求利益那样积极来追求石油管道安全操作，否则灾难将会持续下去。

边境双方的环保组织手握调查结果，希望将他们在限制大规模对阿拉伯油砂扩张所做出的努力作为重要的转折点。

把位于卡尔加里的石油管道公司对于溢油泄漏事故的的实施办法比作是无能的基斯警察所做的事情。国家运输安全委员会主席Debbie Hersman说，该公司已经无法像2005年那样来很好地处理像腐蚀问题这样众所周知的问题。

加拿大石油管道公司第二次试图在管道发生破裂之后重新启用已经老化的石油管道6B，最终泄漏了至少840,000加仑的阿拉伯稀释的原油并且流入到水质敏感的密西根流域。

大量造成的人为失误，范围从加拿大石油管道公司和密西根法律执法部门之间缺乏沟通，到公司对于至在发生溢油泄漏和清污活动中起到至关重要作用的传感器数据的错误理解再到采取不适当的溢油应急措施，这些种种的现象最终共同造成了达到上亿美元的清污作业，国家运输安全委员会称在密西根举行的长达 3 个小时的听证会上，最后时刻采纳了拟定的报告。

尼日利亚：“由于蓄意破坏”和每个月被盗价值为 1 亿美元石油管道的原因导致最新石油管道溢油事故的发生。

艾尼集团（意大利国家碳化氢公司）指责由于对管道的蓄意破坏而造成的尼日利亚溢油事故。

7 月 8 号—意大利主要的石油公司艾尼集团星期天发表声明称由于“蓄意破坏”的原因，公司位于尼日利亚的亚尼日尔河三角洲区域安装的型号为 **Nembe-Obama** 的石油管道发生过石油管道溢油事故。

公司发言人称，我们已经开启了对管道的修复工作，考虑到修复工作对工作进程所产生最小影响的前提下关闭了位于南部 **Nembe** 的油井。

2009 年，艾尼公司称公司在非洲最大的石油生产井每天的净产量为 128,000 桶。

自从 2009 年对激进分子实施的特赦法令，对位于亚尼日尔三角洲国外石油公司的基础设施进行蓄意破坏的活动得到了有效的缓解。但是今年在这个地区发生的石油管道盗窃行为有了明显的激增。

石油公司和尼日利亚政府指控当地石油公司团体造成了溢油事故的发生并对溢油事故对当地环境的破坏造成的损失提出索赔。

当地居民称当地的石油公司并没有对溢油事故进行及时的应急并且没有将所泄漏的是有彻底清理干净，

尼日利亚地区每月发生的石油管道盗窃案件总价值达 1 亿美元。

7 月 6 号—据尼日利亚媒体报道因为犯罪团伙的盗窃石油管道，激进分子对石油管道的蓄意破坏和高管的受贿贪污从中受利致使尼日利亚每损失价值 1 亿美元的大量的石油管道，在尼日利亚政治动荡的时期削弱了该国在非洲占主导地位石油和天然气的产量。许多大众对此的担心预示着位于南部的基督教和位于北部的穆斯林之间会发生冲突。

财政大臣 **Ngozi Okonjo-Iweala** 在 4 月举行的贸易大会发言称，被称为的“燃料储存”导致了石油销售量下降了百分之 17，相当于非洲人口最密集城市以及大陆第二大经济体每天生产大约 400,000 桶的石油。

美国：自然保护组织控告北极溢油应急方案

7 月 10 号—自然保护组织联盟于星期二控告联邦政府通过的北极洋钻井项目石油溢油预案。

由自然保护组织联盟提出的诉讼不是要阻止 **SHELL** 石油公司按计划于今年夏天开启的石油钻井方案，一位代表世界海洋保护组织的律师称，自然保护组织联盟其中之一的诉讼，要想通过影响今年启动石油钻井项目制定的时间表的方式来解决这个案子的可能性很小。

然而，**Michael LeVine** 说，如果自然保护组织联盟能够成功得到其他方的支持的话，就有可能阻止这个预案今后的实施。

诉讼宣称通过了楚科奇海和波弗特海的溢油应急预案安全环境局和美国内政部官员违反了环境保护法，清洁水法案和濒危物种法的规定。

澳大利亚：土地危险物品运输条例战略框架评审：备选文件

国家运输委员会正在进行对备选文件的审查以确定管理道路铁路危险物品运输最有效的框架

2012 年 7 月，国家运输委员会为征询民意而向发表了土地危险物品运输条例战略框架审查：备选文件证实了一些进一步加强现有管理框架的建议。

提议需要修改的文件能够使运输系统更加安全的工作，更有效率和提供更大的透明度。

这次进行的文件审查遵循了 2011 年国家运输委员会完成对 2007 年颁布的道路铁路危险物品运输示范法的实施评审的程序。

备选文件意见书到 2013 年 8 月 31 号前通过国家运输委员会的官方网站或通过网上发帖给国家运输委员会首席执行官的方式制定颁布。

最后的建议书将于 2012 年年底提交给运输和基础设施常务理事。

下载备选文件，可以参考土地危险物品运输条例战略框架评审文件。

德国计划处理博帕尔城市残留的有毒废物。

编者语：在上一期的国家溢油控制时事通讯中报道建议采用焚烧的方式来处理残留在博帕尔城市中有毒废物的预案。在后续报道中，在明镜国际在线周刊刊登的一篇有趣的文章中给出了更多相关的信息和描述了现存问题的背景。很值得一读



6 月 26 号一装有黑色液体并带有粉状材料金属外壳已经生锈老化的机筒停滞在位于印度博帕尔城市前美国联合碳化物厂废弃的仓库现场。污垢和沙子从堆积在仓库一角的破旧的塑料袋中慢慢渗漏出来。但是机筒没有任何的封里面也没有任何的容器。任何贫民窟的孩子可以随意拿走该工厂大门的锁具。具有印度风格危险有害物质的存储方式。

在 1984 年 12 月 2 号，在印度博帕尔城市发生了一起有史以来规模最大的化学物品泄漏事件，美国联合碳化物化学工厂拥有的一家工厂，现在隶属于美国陶氏化学厂的一部分，在位于印度博帕尔城市得一家工厂中生产名为西维因的一种品牌的杀虫剂，其实建立工厂的目的就是要给，位于印度中心位置的一个乡村城市，面积略大于意大利的中央邦的首都带来更多的就业机会和经济繁荣。相反，这家工厂却给博帕尔的居民带来了死亡的讯号，大量的异氰酸甲酯，一种毒性很大的化学物品，从工厂成立的那天起，便不知不觉地从油罐中溢出并释出大量的有毒气体笼罩在这座城市的上空，经证实，异氰酸甲酯的泄漏已经造成的死亡人数多达 30,000 人。

现如今，博帕尔的居民仍然生活在毒气释放造成严重后果的环境之下，并且为争取应得的赔偿金而继续做着不懈的努力，他们获得了由印度最高法院就最终清除有毒废物颁布的法令。印度指定实施这次任务的合作伙伴是德国国际合作协会，是德国政府为可持续性发展提供服务的机构。

大约几星期前，这次有毒气体泄漏事故发生之后的将近 28 年里，新德里内阁大臣们决定将处理残留在博帕尔城市有毒物质转让给德国的技术人员。明镜周刊获得了作为达成此次协议为法律基础的报告，文件详细解释了德国国际合作社附属国际服务将如何运输由德国技术人员处理的大约 350 吨残留有毒物质。

德国国际合作社 2 月份给博帕尔相关部门的信中提及在位于汉堡的焚烧炉处理这些残留的有毒物质。德国国际合作社的官员称，这条消息并不属实，并称有关焚烧残留有毒物质的合同将面向欧洲范围进行投标，但是只能在合同双方签署生效后才能进行。

废弃的工厂

位于博帕尔工厂的旧址，工厂内金属外壳生锈老化的油箱以及荒废的建筑群，就像是一个木灵墓地。在原先控制室的牌子上写到：安全问题，人人有责。流浪狗在实验室建筑的废墟中寻觅着可以安身的栖身之地，沾满污垢和灰尘的瓶子和装有苯，氢氧化钾，二氯甲烷等有毒物质的容器放在了实验室的桌子下面。没有人知道再发生事故之后在现场焚烧具体的物质哪种毒性很高。

德国经济合作与发展联邦卫生部，德国国际合作机构指定，已经通过了这次的项目，德国国际合作机构已于上个星期将起草好的合作送至印度政府，其中最重要的一个问题就是由谁来承担在德国境运输这些危险物品可能发生事故的风险和费用的问题。

在俄亥俄州发生火车脱轨之后引发的大火

7月12号—一列火车在俄亥俄州首都哥伦布发生列车脱轨之后一节满载乙醇的车厢发生爆炸。

官方声称他们没有查明导致这次事故的真正原因，警察局长助理 David Whiting 称只有等火势减弱之后他们才能勘察事故现场。



事故发生周边地区的居民已经在消防员的帮助下安全撤离，但是哥伦布市长 Michael Coleman 称他很欣慰火车脱轨没有在该城市人口密集的区域发生。

目击证人，名为 Nicholas Goodrich 将现场爆炸的场景描述成“就像是原子弹爆炸”

大火扑灭后，诺福克南方铁路公司组织人员进行时候清理工作。

7月12号，大火扑灭以后，开始进行事后清理工作。

在靠近位于俄亥俄会展中心发生的火车脱轨事故引起爆炸和迫使周围地区的居民撤离的火车脱轨事故之后的一天联邦调查员今天继续进行现场勘察以便找出造成事故的原因和火车公司已经着手进行安装新铁轨的工作

昨晚国家运输安全局向诺福克南方铁路公司承诺开始进行清除火车残骸的工作，并且于今天早上 2 点 45 分将大火彻底扑灭。

诺福克南方铁路公司称 98 节车厢的火车的 17 节车厢仍然停留在车轨道上，包括官方称的 3 节载有 90,000 加仑的乙醇的车厢爆炸并导致大火。

马来西亚：溢油事故迫使公园关闭。

6月28号—丹绒比艾国家公园泄漏的石油污染了位于公园和靠近龟咯岛附近 600,米的海岸线之后逼迫关闭。

自从 1 月份已经接纳大约 30,000 名游客的丹绒比艾国家公园将关闭来协助进行为期 3 天的清污工作。

从星期二开始，当两艘船在海岸线水域进行非法燃料转移时，断定从那时起就出现了石油泄漏。

应扩大英国研发液压破碎技术的使用，但是提前要有更有力的规章制度来规范使用。

6月29号—应该允许在英国继续推行液压破碎技术的使用，但是随着对从事这个具有争议的经济活动公司的密切监控。委员会中高级学者和工程师提出了一些建议。

英国皇家工程院和英国皇家学会在星期五发表的报告中称如果这些从事液压破碎技术的企业能够充分执行英国现行执行的监管机制的话，那么就是可行的。为了确保安全性，将密切监控液压爆破现场的活动落实到位。

爱尔兰：更新危险有害废物处理颁布的立法

强调新的危险有害物质转移申请表替代 2011 欧洲共同体中包含旧版 C1 格式的危险有害废物托运单所引起立法中新条款的修订。
(在爱尔兰区域以外运输危险有害物质立法)

同样，在 2012 年 2 月 1 号，奥法利县议会被指定为审阅所有新废物收集许可证申请申请的指定机构和评审从 2012 年 2 月 1 号以后收到的申请书。登陆 Legislation' in the Permits and Licence section of our website www.rilta.ie 网站获得进一步的详细信息。我们拥有目前与任何危险有害废物相关立法丰富的信息知识。

在制定溢油应急标准所做的贡献荣获美洲实验材料协会颁发的国际荣誉奖。



7 月 10 号，Peter Lane 荣获美洲实验材料协会颁发的国际荣誉奖和危险物质和溢油应急 F20 委员会颁发的会员称号。自从 1979 年起，美洲实验材料协会会员 Lane 一直担任委员会 F20 第三任期主席的职位和控制小组委员会 F20.11 秘书以及长期规划和协作委员会 F20.94 的主席一职。

Lane 在提高 F20 制定多个溢油围油栏标准水平方面起到了非常重要的角色。

荣誉奖是个人对美洲实验材料协会所作出贡献的企业组织认可的最高奖项。

ANNE RÉGLAIN 被调到加勒比海区域活动中心/大加勒比海区域海洋污染应急信息和培训中心

每两年法国政府携手与 TATAL 工作合作选出一位国际海事组织的海事顾问来支持加勒比海区域活动中心/大加勒比海区域海洋污染应急信息和培训中心保护大加勒比海区域海洋生态环境所做的工作。

Anne Réglain 在 5 月底加入了加勒比海区域活动中心/大加勒比海区域海洋污染应急信息和培训中心，接替完成工作任务的 Véronique Morinière 成为国际海事组织的海事顾问



ISCO 时事通讯刊物的这个板块，我们继续刊登由 Dr Douglas Cormack 教授编写的系列文章的第 85 期

Dr. Douglas Cormack 是 ISCO 组织的名誉会员，作为英国政府海洋污染控制单位的首席科学家以及英国首家政府机构沃伦春季实验室的负责人，**Douglas** 在溢油应急社团中是非常出名和备受推崇的人物，他也是国际溢油认证组织的主席和创始成员。

85 章：了解机械回收

另一种方式就是建造多用途专门用于溢油污染应急船舶。比如 1981 年英国石油公司建造的现役船舶 Fasgadair 仍然负责对巴肯油田、位于苏格兰港湾溢油设备和位于设德兰群岛萨洛姆湾提供包括培训、设备评估和对海洋、沿海水域和近海发生的溢油事故实施应急措施。同样希望在广阔的地理位置进行更多上述类似的服务。出于远洋应急的需求，船舶配备了 Vikoma Seapack8 号的围油栏和模拟用于堰的围油栏，小型的 Vikoma Coastal-pack, Seaskimmer 100, 50 和 Komara disc skimmer 的船支。

这艘船同样可以回收 1578 吨的油水乳状液到装有加热线圈的 9 个油箱内。船舶同样适用于喷洒操作并且使用一些专门用于回收乳状液油箱增加回收容量可以达到 208 吨的能力下，仍然可以存储 18 吨的分散剂。

对于沿海溢油应急的要求，该船可以被拖上岸边打开艏门放下装/卸匝道。载荷能力为 15 公吨的匝道可以承受 2 辆水陆两用的运载工具：一辆是 Alvis Stalwart 制造的载重量为 5 公吨的运载工具，配备 Atlas 制造的运载设备它可以承载重量达 3 公吨的设备并且在公路和路的速度分别可以达到 40 公里/小时和 5 海里/小时。另一个运载工具是 DUKW 制造的长 32 英尺配备用于近海围油栏处理的拖缆机水中速度可达 6 海里/小时的轮式车辆。除此之外，船舶可以承载由半径为 10 米的起重机从甲板吊入水中的三艘工作船，其中一艘为长 8 米水上速度为 20 海里/小时的 GPR 载人/设备海运工具和近海围油栏处理机。另一艘是长 10 米水上速度为 10 海里/小时的拖船。第三艘为可承载 400 米长的重型吊杆而建造的航行速度为 20 海里/小时的顶推肘板。

关于利用顺路观测船，英国沃林·斯普林实验室对 ORI 研发并用于任何配有回收污染物箱提供近海供给/服务船舶后甲板使用的型号 FORCE7 改良油滑系统进行了评估。这个系统采用了不同长度扇状刷头吸附带并且在特定点上将吸附带首尾相连接。当外环通过防水雷器上滑轮作用下向外延伸时，刷头吸附带前端的两边。就会吸附在向位于船舶一侧防水雷器方向延伸的操纵绳上移动的环。扇形设备的活动受到了每隔一段距离便吸附在固定系船锁链上刷头吸附带前端的限制。因此，所操作的吸附带就是回收/挤压滚轴制造出来的。扇状设备是通过向外的拉力而向外延伸。吸附带吸附污染物并通过滚轴的移动来进行回收，而被吸附的污染会回传送到船上存储箱内。

Wsl 实验室测量方法中得出结论：浸泡在厚度为 200 毫米的油层中，1 米的吸附带可以吸附 28 公斤的溢油并且在此基础上以此类推的话，每个模具的饱和含水量可达 7 立方米。在扇状刷头吸附带控制的范围内以大约 1 毫米厚度的容量向外排放少量石油的海上测试中，会生成含有 0.6 立方米油和 0.6 立方米清水的混合物。对 force7 进行的海上测试中，WSL 在实验室对浸泡在油层较厚的 ORL 研发的用于近海刷头吸附带吸附能力和刷头通过海上应用滚轴相似的阻力下速度的测量和船舶通过油层时显示 10% 的饱和含水量。因此海上测设中每个测试模具吸附范围为 0.6 米一致的情况下预期 Force 回收率在 7 立方米可达 10%，对于较薄的油层而言，回收率可达到预期的比例。

海事研究所威廉·巴伦支组织提供石油&化学培训课程



海事研究所威廉·巴伦支组织对在海水和海岸线应急管理领域的专业人士来说是“微调”的。比如在公共机构工作的人员、海水管理机构（各级）港务局、沿海直辖市和消防队。工业：提炼厂、近海终端设备，船舶公司、大自然管理机构。其他：海上营救公司、溢油回收和预防组织和保险公司。

此次课程为时 5 天，海事研究所威廉·巴伦支组织在考核期满后颁发证书。

溢油应急课程：

课程的内容：石油的类型、石油的性质和造成溢油的原因、发生溢油后的预期结果（溢油移动、扩散和风化作用）安全，计算机预测模式系统、溢油应急技术（海洋、内陆水路和港口）机械溢油回收、分散剂的使用、围油栏、吸收剂、溢油应急的限制条件、决策、遇险船舶、国际法律法规（安全预防、溢油应急、责任和赔偿、区域和双边协议）溢油管理应急角色和责任（溢油应急的步骤、层列式溢油应急、应急计划、风险评估、策略和产能计划）海岸清除作业、溢油清除策略和技术、暂时存储计划、废物管理、敏感性和野生动物问题、环境影响、空中监测/监视、遥感技术、外表浮油—预计数量、起诉程序（规章制度和收集证据），石油取样程序。

化学品溢油应急课程：

课程内容：化学品的类型和性质、化学品海上运输/事故的类型、使用手册了解化学品性质、历史上发生的溢油案例、对人类/健康和安全的危害、对海洋环境的危害、使用计算机预测模式系统、发生化学品溢油的预期结果（溢油移动、扩散和分化作用）、对泄漏的化学品进行分类、使用化学品分类表进行演习、使用化学品分类表和手册进行危险品溢油演习、应急选择（蒸发器、漂浮器、溶解装置、测深锤、配套装备、遇险船支）、海岸清污操作、测量方法、监控和样品抽样、遥感技术、决策练习、国际规章制度、安全预防、溢油应急管理角色和责任。

美国：安全和环境执法局授权管理国际溢油应急研究&可再生能源测试设备

安全和环境执法局授权给 Mar Inc 公司负责维护和接手安全和环境执法局进行的溢油应急研究和位于美国新泽西州李奥纳多市国家溢油应急设备检测组织拥有的检测设备。

安全和环境执法局是为近海溢油应急研究提供支持资金的一家主要的联邦政府机构，国家溢油应急设备检测是安全和环境执法局进行溢油应急研究项目重要的一部分。先如今许多能够在市场上买到的溢油清污产品大多已经在国家溢油设备检测中心进行了检查和测试，并且在国家溢油设备检测中心获得大量关于机械应急设备机器本身运营时性能的一些数据和信息。

美国：SILVER SHIPS 造船公司授权制造溢油应急服务船舶。

SILVER SHIPS 造船公司从沙特阿拉伯石油公司授权获得用于在沙特阿拉伯水域用于操作水上设备的两艘溢油应急服务船舶的制造权。每一艘船长 48 米宽 16 米载有配备空调设备的操舵室的船舶装载船和采用全焊接技术的铝制结构的防撞挡板，推动设备中包括了型号为双康明斯船上最大功率为 350 瓦特柴油发动机。溢油设备包括型号为 Elastec 液控供电围油栏卷绕架和型号为 Elaspay 便携式溢油分散系统、容量为 200 加仑的分散剂罐、型号为 Elasted TDS118 分离器系统和型号 Elastec 容量为 500 加仑的枕型软体储液罐。

英国：COVHAM 授权获得提供溢油检测和监测为期 8 年的服务合同。

溢油应急公司授权 Cobham 为英国海域周边区域提供溢油检测和监测服务为期 8 年的服务合同。作为合同的一部分，Cobham 将会使用从伯恩茅斯国际机场运来经过专门修改专用于海洋监测型号为 Dornier228 飞机。并在签署的合同中加入了自从 2012 年 1 月份实施暂行合同的条款。

这份合同将继续 Cobham 公司长久以来实施海洋监测的能力、提高公司的名誉和增强公司在空中实施监测领域中的能力。合同一旦生效，飞机将对英国周边实施操作工作的 OSRL 的客户快速提供应急服务、监测和监控溢油事故的发生并且符合能源及气候变化部颁布的立法条款。



英国：为伊拉克共和国提供溢油巡逻艇。

Alnmaritec 公司为伊拉克石油提炼厂提供了 2 艘名为“Wave Worker”溢油监控巡逻艇。船长 12 米巡逻艇配备 2 个马力为 25 千瓦发电机，在空间范围较大的工作甲板上装有液压折臂起重机（可移动）以及溢油分离器和分散剂泵。

加拿大海岸警卫队使用的溢油分离船舶

2012 年 5 月，加拿大公共建筑工程公司签署了一份为加拿大海岸警卫队建造长 12 米拥有先进溢油技术的溢油回收船造价为 396,000 美元的合作。目前建造工作正在有条不紊的进行中。



法律免责声明：国际溢油组织尽全力确保在新闻时事中刊登的新闻信息准确无误，难免也会出现无意的错误。如发现错误请通知我们，我们会在下一期的新闻时事中修改，在国际溢油组织新闻时事或在国际溢油组织网站上刊登的产品和服务，包括国际溢油应急供应服务目录并未由国际溢油组织检测，批准以及认可。任何由产品和服务提供商提出的索赔仅仅只是这些供应商，国际溢油组织不会对他们的准确性承担任何责任。