

快速访问

[点击下列标题](#)

[咨询服务](#)

[应急设备&材料](#)

[溢油应急组织](#)

[溢油应急培训提供商](#)

点击以上任何目录事项将向您展示相应广告商的网站。

[点击加入国际溢油控制组织电子邮件联络表](#)

成为国际溢油控制组织成员

国际溢油组织旨在世界范围内提高对石油和化学品泄漏的应急能力，促进技术发展和提高专业能力的对应措施和发展合作关系。将重点放到国际海事组织、联合国环境规划署、欧共体和其他团体组织提供专业溢油控制知识和实践经验。

成为国际溢油组织会员和加入该组织可以享受很多优惠待遇，会费也便宜

[申请表](#)

专业会员身份

通过获得专业溢油组织的认可来推动自己事业的发展。

专业认可是包含了对资质、能力和责任在内的一种人们认可的标志，并且在今天竞争日益激烈的环境行业增加了许多有利的优势。

所有那些具有相关资质和所需相应经验水平的是公司或个人都可以申请国际溢油控制组织颁发的专业的会员资质。该组织能够提供独立的认证和完整的认证过程。每一个不同的级别代表个人接受的专业培训、所获得的经验和相关的资质。

可以申请学生会会员资格，准会员资格、会员资格和研究员资格



对我们的读者致以节日的问候



7th Annual HSE Excellence Europe
22 & 23 May 2013, Prague - Czech Republic

Headline news

“KULLUK”号钻井平台在阿拉斯加海湾事件记录



在风力为每小时 40 英里和水深为 20 英尺的情况下，外型呈圆锥形的“kulluk”号于 2013 年 1 月 1 号星期二在位于阿拉斯加科迪亚克西南部大约 40 公里的锡特卡利达克岛东南海岸搁浅。用拖船将“kulluk”从阿拉斯加的荷兰港口拖往华盛顿的艾佛里特时受到了冬季常见的暴风雨的袭击，“kulluk”号在经过拖船拖拽和海岸警卫队队员用绳索将其拖向避风港所作出的努力之后仍然处于搁浅的状态。海军一等军士 Sara Francis 称-美国海岸警卫队。

Headline news (continued)

安克雷奇每日新闻报道的关于 Kulluk 号搁浅事件的时间表

下载链接地址 - <http://media.adn.com/smedia/2013/01/01/22/05/fM3PT.So.7.pdf#storylink=relast>

拖拽钻井平台的拖船的发动机在科迪亚克岛发生故障。

12月27号—拖拽钻井平台的拖船发动机失灵导致皇家荷兰壳牌集团旗下的钻井平台于星期五停滞在科迪亚克岛南部 50 公里水域气候恶劣的阿拉斯加海湾水域。

一条救援船于星期五下午在海风达到每小时 40 英里的情况下艰难的驶过海浪高达 20 英尺的水域到达了“kulluk”号事故地点，Shell 旗下两个钻井平台中的一个于今年在北冰洋无冰季节进行施工，被拖拽的钻井平台吃水吨位为 360 英尺。

拖绳发生断裂之后，Shell 旗下的钻井平台在科迪亚克岛海域发生搁浅事故。

12月31号—星期二在发生搁浅的 Shell 旗下的钻井平台“kulluk”号盘旋的直升机没有发现船体破裂以及燃油泄漏，美国海岸警卫队于星期二称。

海岸警卫队队长 Paul Mehler 于星期二下午在安克雷奇每日新闻中发表的简要报告中称，现在“Kulluk”号自身的情况很稳定。

钻井平台在阿拉斯加发生搁浅的情况下，应急小组成员处于紧急待命状态。



在恶劣海上环境下从在阿拉斯加南部搁浅的钻井平台成功营救之后，“Kulluk”号上的工作远程安全的返回了位于科迪亚克的飞机场。（美国海岸警卫队/法新社记者/海军军士/2012年12月29号）

1月2号—海岸警卫队紧急事故小组于星期三早上继续等待和观察在阿拉斯加南部发生搁浅事故的钻井平台发现是否发生燃油泄漏事故。暴风雨的天气推迟了工作人员登上“Kulluk”号以便对船上的实际情况实施进一步的评估工作。于此同时，为了防止突发事件的发生，召集了一个“装备齐全”的应急操作小组。

没有发现任何燃油泄漏的迹象，海岸警卫队发言人 Sam Sacco 于星期三告诉洛杉矶时报称，因为这是一次紧急事故，所有装备齐全的的应急小组处于待命状态，但是事实上是没有发现化学物品泄漏到水中。

海上营救专家登上搁浅的钻井平台

2月2号—星期三早上在搁浅的钻井平台附近的天气情况有所改善，这样可以使海岸警卫队的直升机放下盘梯让海上营救专家登上其甲板以便检查遭到严重损害钻井平台的实际情况。

Grounded Alaska oil rig sustains damage; Dems call for investigation 在阿拉斯加搁浅的钻井平台部分地方受到一些损害； Dems 要求对其进行仔细的勘察。

1月3号—根据海上救援队所做的最初评估报告中表明，在波涛汹涌的阿拉斯加湾发生搁浅的“Kulluk”号钻井平台的电力发电机受到了一些损害以海水沿船体破损的位置流进了舱口，

钻井平台搁浅事故使 shell 集团在北冰洋石油勘探的争论又回到了风口浪尖。

1月4号—这周在阿拉斯加海岸发生的钻进平台搁浅事件对皇家荷兰壳牌集团在北冰洋为期 7 年的开采大量的石油资源的要求蒙上了一层阴影，并且大大鼓舞了那些声称这些操作无法安全进行的批评者的士气。

Other incident reports

美国：对大量泄漏的石油应急的工作仍在继续

12月14号—美国海岸警卫队，Gallagher 海洋系统，纽约环境资源保护部门和西泽西州环境保护部门共同制定了有效实施溢油应急操作以及对溢油现场的应急人员和应急设备承包商有效的部署以应对石油泄漏事故的统一指令系统。

Other incident reports

美国：保罗斯伯罗火车脱轨事故：最终 3 节火车车厢被移走，损失超过 70 万美元。



12 月 17 号—Cornrail 火车在东杰佛逊大街发生脱轨事故两个星期后，该线路在本周末重新投入使用。

该新闻在邦调查人员发布最初的报告时播出的，新闻中并没有指出导致油箱坠入曼托瓦河中的原由。其中的一个油箱发生破裂，并泄漏了 18 万磅的乙烯基氯。

国家运输安全局星期一发表了一篇长达一页的初步报告，报告称当火车发生脱轨事故时它的行驶速度为每小时 7 英里，该报告同样称这次事故的损失为 721, 114 美元，尽管损失中没有包括对环境污染而采取补救办法所花费的费用。

美国：油船外船体发生破裂

2 月 20 号—一艘从奥尔巴尼港起航载有 120 万加仑美国北达科他州原油的双壳油船，于星期四早上在靠近位于伯利恒 Henry Hudson 公园的 Hudson 河流上发生故障，关于该船舶如何和什么原因出现在该流域的报道仍是众说纷纭。

根据奥尔巴尼港口官员和美国海岸警卫队的报告称，该事故是在早上 9:15 的时候发生的。该船的外船体发生破裂并开始向船的右侧严重的倾斜，但是第二层壳体没有发生破损，没有燃油发生泄漏。



尼日利亚：石油管道发生火灾表明尼日利亚这方面存在隐患问题。

12 月 21 号—在靠近紧邻尼日利亚肆意扩张的大城市拉格斯的一个村庄，汽油运输管道在不断的燃烧并且向天空喷射火舌，在管道周围，随处可见一些乱摆乱放的五加仑的大汽油罐，这些都是那些把运输管道砍断并偷取里面石油的劫匪所使用的。

该石油管道爆炸于星期一在 Ije Ododo 地区发生。该地区位于向外扩张的拉格斯城市西郊的泥泞的红树林附近。当地官员称在当地劫匪撬开石油运输管道偷取里面流动的被提炼过的汽油时发生的爆炸。拾荒者可能点燃了运输管道，现在还不清楚有多少无辜的市民因为最初的爆炸而受伤。

马来西亚：在靠近拉布安附近倾斜的油船泄漏石油，7 人被救



12 月 27 号—在圣诞节这一天，一艘油船在靠近拉布安附近开始倾斜，船上装载的 53, 000 加仑的石油中大约有 400 加仑在附近的海域泄漏，船体大约 30% 的部分沉入水中。

RAMAI DUA 号的油船，向马来西亚海洋执法机构发出求救呼号，但是由于海浪过高，未能及时进行搜索和救助工作，恶劣的海上化境阻碍了控制石油泄漏的工作进程。

意大利：60 分钟的特别节目：海上营救“COSTA CONCORDIA”号巡洋舰

12 月 17 号—昨天晚上电视播放了一段 60 分钟的关于海洋营救 Costa Concordia 号的特别节目，给电视机观众一次对 Titan 海上救援和 Micoperi 在与 Giglio 岛屿隔岸相望的海域进行的移除船体残骸操作的深入了解的机会。那些错过这次观看机会的观众，请不要担心，点击下列链接进行观看。 [View the video](#)

石油政策委员会新建立的基金网站在法国和西班牙启动

秘书处高兴地宣布法国和西班牙版本的石油政策委员会新建立的基金网站现在已经全面启动并且可以分别从 www.fipol.org 和 www.fidac.org 两个网站进行登陆。可以通过英语版本的网站和 www.iopcfunds.org 网站的链接来浏览法国和西班牙版本的网站，相反也同达到相同的效果。

如果大众能对该网站提供宝贵的反馈意见，我们将不胜感激。通过 feedback@iopcfund.org 将您宝贵的意见发送给该秘书处。

也门：颁布批准也门正式加入《1990 国际油污防备、反应和合作公约》，《1990 国际油污防备、反应和合作公约—2000 有毒有害物质议定书》的法律。

12 月 22 号—星期六颁布了 2012 年第 21 号法律文件批准也门正式加入 1990 年国际溢油防备、应急和合作公约。

2012 年第 22 号的另一个法律文件颁布准许也门正式加入《1990 国际油污防备、反应和合作公约—2000 有毒有害物质议定书》。

巴西：CHEVRON 公司为在巴西发生的溢油事故支付 1 亿 5 千万的赔偿金。

Chevron 公司已经同意支付大约 1 亿 5 千万的赔偿金来解决巴西 2011 年发生的溢油事故所引起的民事诉讼案件。

12 月 17 号—在靠近里约热内卢附近的弗雷斯发生的 3600 桶石油泄漏事件导致了巴西历史上关于环境最大的起诉案件，起初原告要求为所造成的环境损失支付高达 200 亿美元。8 月份，由巴西 3 位法官组成的专门小组支持为禁止 Chevron 公司以及钻井承包商 Transocean 有限公司在巴西进行商业活动所制定的禁令。

美国参议会呼吁对铁路工业制定更为严格的法规。

12 月 6 号—联邦监管机构要求对铁路桥梁和其他货运列车线基础设施以及对事故报告进行详细的检查和审核，但是结果这些却由铁路的拥有者自己来自行操作。

但是上周在新泽西州发生的造成上千加仑的有毒有害的化学物质泄漏的脱轨事件之后，迫使 200 多户居民撤离房屋，事故发生地区的国会议员称是时候结束对工业自我管理的制度了。

尼日利亚：西非国家经济共同体法院调查发现联邦政府对尼日利亚三角洲溢油事故负责

12 月 17 号—坐落于伊巴丹的西非国家经济共同体社区正义法院发现联邦政府应对 6 个石油公司涉嫌违反尼日利亚三角洲人民人权和相关溢油染污条例负责。

由法院的副院长提交的大约两个小时的判决书中，代表其他法官发言的法官 Benfeito Mosso Ramos, 该法院着重强调了联邦政府对此事无动于衷的态度是导致这次环境污染主要的罪魁祸首。由几家石油跨国公司导致的溢油事故对尼日利亚三角洲当地居民造成了饥饿、贫困，疾病和其他严重的影响。

法院受理了由社会经济权利和项目责任注册信托公司对联邦政府和 6 家石油公司涉嫌违反尼日利亚三角洲人权和相关溢油污染条例所提出的诉讼要求。

美国：基石输油管计划将不会使用最先进的溢油保护技术

图片：工人检查用于基石输油管计划南部部分的管道。

12 月 20 号—例如，将用于基石输油管计划的溢油泄漏探测技术成为国家原油运输管道标准的溢油泄漏探测技术，该技术很少会探测出小于运输管道总运量 1% 的石油泄漏。基石输油管具有每天运输 290 万加仑的石油能力—所以每天溢油泄漏可能达到 294,000 加仑以启动石油泄漏探测技术。



基石输油管计划同样也不会会在奥斯汀地下蓄水池上方建立的 19 英里长的输油管道上安装 2 个其他的安全设施：保护温哥华 Longhorn 地区免受施工作业中刺穿现象而设计的混凝土材质的保柱帽，每天进行的天空和地面巡逻以查看是否有从管道渗透到地面细微泄漏的石油。

接受 InsideClimate 新闻采访的专家估计这次的费用不会高于 100 万美元—大约只占基石计划 5 亿 3 千万总预算的 0.2%—这其中还包括了外部安装的感应电缆，混凝土材质的柱帽和对在发生溢油泄漏将会成为灾难性事故的内布拉斯加州安装的长达 20 公里石油运输管道进行特别巡视所需要的费用，这个区域的地下水位位于地面以下 20 米以内，并且为农场的农场主提供充足的淡水。

TransCanada，是一家建设纪实输油管计划的公司称该项目满足或超过联邦政府制定石油管道的标准。6 月，TransCanada 公司总裁和执行总裁称这将是北美历史上有史以来建设组安全，最先进的石油管道。

丹麦：严重关注石油应急能力



图片：当中国籍散货船“富山海轮”号 2003 年在博恩霍尔姆岛发生的石油泄漏事故，瑞典海岸警卫队处理大量溢油清污工作。

12 月 17 号—丹麦应对重大海洋石油泄漏或化学品泄漏的应急能力退化，不完整性和不能令人满意性而遭到各方的责难。

一份军事内部报告得出结论称两艘主要的溢油清污船舶 Gunnar Seidenfaden 和 Gunnar Thorson 号是具有处理物危害溢油应急的仅有的两只船舶。

造成这种现状的原因是属于海军司令部旗下的这两艘船舶并没有为船上的工作人员配备可以清理船舶所收集物质释放的有毒气体的工作区域以及可以确保不会引爆易爆气体的电子和机械装置。

Gunnar Seidenfaden 号船长 Øjvind Bach 称，如果我们到达石油或化学品泄漏现场，我们并不知道所泄漏的物质是什么时，我会通知海军司令部我们无法完成任务，因为在不知情的情况下进行溢油应急会危及到船员的生命。有可能会溢油燃烧产生的黑烟进入船体的危险隐患并且对船员的生命安全造成危险。

中国：中华人民共和国海洋船舶污染预防和控制制度。

12 月 13 号—中国海事局于 2012 年 12 月 14 号颁布的实施修改 2012 年 1 月 1 号生效由中国海事局原先颁布的细则的船舶污染应急合同管理体制修订细则。该修订的细则立刻生效。与此同时，中国海事局撤销了对原先溢油应急要求进行修改的一些实施中华人民共和国海洋船舶污染预防和控制制定的声明。海事局进一步修订的通告将在保险社团出版的修订版本的常见问题答卷之后立刻颁布。我们会在适当的时候根据实际情况通知您。

中国海事局同样也颁布了一份溢油应急合同修改版本作为修订细则的附录。

协定的合同模板内容包括在两条强制性的条款(a)在船与船之间进行过驳操作时，需要在两船之间置放一个围油栏，(b)溢油应急组织协助进行联合紧急事故演习（条款 2.4 和 2.5）。此外，该合同版本明确提供了包含作为操作者和承包商之间制定合同一部分的补充条款。

国际组织自从发布了中国修订的细则之后一直与中国海事局保持联系并且明白附于本时事通讯的推荐合同版本内容与修订的细则内容是一致的（与先前推荐的合同内容大体一致）。该推荐的合同版本与国际组织颁布的世界认可溢油应急合同的指导方针一致。

阅读和浏览船舶污染应急合同样本请登录 http://www.pferrari.com/public/file/circulars/25_PLF_circulars_13-12.pdf

美国：墨西哥湾—遥控船舶完成调查工作

12月18号—调查靠近MC252源头再次出现的浮油层的遥控船舶（ROV）于2012年12月15号星期天结束了调查工作。遥控船舶检查了沉没的深海地平线石油钻井的残骸和周边的区域。

没有发现任何石油泄漏的地方，在调查的过程中，发现从石油钻台残骸的若干区域喷射出区别于石油性质的一种未经证实的物质。之后收集了该物质的样本便于实验室日后进行化验工作。

美国：水力压裂技术是加利福尼亚提议开采技术中的“首选”。

12月18号—当各大公司寻求开采岩石中蕴藏的石油和天然气的新的途径时，加利福尼亚星期二有史以来第一次颁布了水力压力技术的应用制度。

去年，至少有628个水力压裂技术在这个州进行操作。但是没有获得所需公告，所使用化学品泄漏和围绕这个操作其他主要问题的条例。

中国创建灾害研究实验室

12月18号—中国政府设立一家以研究最大程度上减少核能和生物化学灾难技术为己任的实验室。

位于北京的实验室将重点放在如果放生类似的灾难时可以评估和检测所造成的损害和保护群众设备和环境制定相应的有效方法。

澳大利亚：澳大利亚海洋安全局和（澳大利亚）联邦科学与工业研究组织加入提高海洋溢油事故应急组织。

12月19号—澳大利亚海洋安全局和（澳大利亚）联邦科学和工业研究组共同加入了处理重大海洋污染事故的组织。

根据谅解协议的规定，航空与航天医学协会凭借其丰富专业的科学知识和技术在海上溢油事故发生前，应急过程中和发生之后支持协助联邦科学和工业研究所的溢油应急工作，比如石油泄漏，以帮其了解石油污染对海洋周边环境的影响。

在最近完成对国家治理海上石油和其他有毒有害物质计划的回顾所提出的建议和蒙塔拉委员会的要求下，制定了（澳大利亚）联邦科学和工业研究组和航空与航天医学协会科学支持协议。

尼日利亚：SHELL 公司必须要面对在尼日利亚三角洲发生的溢油泄漏事故中所要承担的责任。

12月10号—在Essex大学报告得出的结论称英国富时指数上市公司负责清除尼日利亚石油泄漏造成的局面后，皇家荷兰壳牌公司的股东今天早上一睁眼就要面临支付几百亿美元赔偿的特别棘手的问题。该报告的结果是近两年调查积累的数据和信息。

面积与苏格兰大致相同的尼日利亚三角洲地区，曾经是一个风景如画的湿地，它是310万人民的家园，但是在过去的六十年里，那里大部分的村民亲眼目睹了自己的生活无情地被溢油事故所毁灭。壳牌英国石油公司（现在的皇家荷兰壳牌集团）在（尼日利亚）奥洛伊比里发现原油之后，该公司于1958年在这个地区开始进行商业石油产品的买卖。然而今天，石油工业的踪迹在这个地区随处可见。光皇家荷兰壳牌尼日利亚壳牌分公司的经营面积就高达31,000平方公里。在那个时间段里，尼日利亚三角洲发生了上千上万的溢油事故，在1976年到2001年期间联合国项目发展组织就记录下6,800起溢油事故。

美国：美国环保署负责人 LISA JACKSON 在任期 4 年后辞职



图片：环境保护局管理者 Lisa Jackson 在 2010 年 10 月 21 号在华盛顿国家新闻俱乐部举行的新闻发布会上聆听。

12 月 27 号—环境保护局负责人 Lisa Jackson 星期四宣布在由她第一所属机构—温室气体管理机构任命为期 4 年任职期间之后辞职。

以美国环保署管理者的身份，Jackson 作为第一位非裔美国人进入了该租住的管理层，大胆地制定了着重解决气候变化问题的方案但是仅仅完成了计划的一部分。并且也遭到了美国国会以及偶尔遭到美国白宫的否定。

ISCO News

新会员和奖项的专业认可

自从 1983 年 David Usher 和 John McMurtrie 在德克萨斯州的圣安东尼奥举行的溢油大会中第一次讨论并萌发建立 ISCO（国际溢油控制组织）组织的想法后，今年将是该组织成立的地 30 个年头。在提出 ISCO 专业认可倡议书后，会员委员会建议我们要正确的认识在第一次颁发 ISCO 荣誉研究员这一奖项这次历史事件周年纪念的重要意义。会员会同样称海军少将 M. L. Stacey CB, Shaye 和 Dan Sheehan 在过去的许多年里所做的慷慨支持和积极贡献得到了大家一致的认可。同样，引进了新的 ISCO 会员等级，ISCO 现有的荣誉会员称号已经转变为荣誉研究员称号。

在会员标准委员会完成的评估标准之后，我们很高兴地宣布新荣誉研究员，会员和准会员的选举结果。我们也欢迎新公司成员，工业合作伙伴和个人会员加入我们的组织。

荣誉研究员头衔 (Hon.FISCO)

Mr David Usher (USA)
Mr John McMurtrie (UK)
Rear Admiral M.L. Stacey, CB. (UK)
Mr Marc Shaye (USA)
Mr Dan Sheehan (USA)
Dr Douglas Cormack (UK)
Dr Wierd Koops (The Netherlands)
Mr Duncan Lyon (UK)

研究员头衔(FISCO)

Mr Jan Allers (Norway)
Captain Bill Boyle MNI (UK)
Mr John Østergaard (Sweden)
Mr Simon Rickaby (UK)

会员头衔(MISCO)

Mr Nick Bailey (UK)
Mr William E. Baird (USA)
Mr Steve Guy (UK)
Mr Tony Harmer (UK)

会员头衔 (MISCO) (continued)

Mr Carlos Sagrera (Uruguay)
Mr Simon Valentine (UK)

准会员头衔(AMISCO)

Mr Nelson Sunday (Nigeria)

新公司成员

Chukar Waterjet, Inc. (USA)
Sintac-Polska Sp. z.o.o. (Poland)

新工业合作伙伴

Varichem de Colombia (Colombia)

新个人成员

Mr Paul van Gastel (Belgium)
Mr Jaime Hernandez (Mexico)
Mr Osvaldo Nogueira (Brazil)
Mr Ildio Franco Santos (Portugal)

专业认可奖项新一轮的申请。

如果您错过了 2012 年 12 月 31 号第一批由会员标准委员会评审的申请截止日期的话，请您注意下一次会议将于 2013 年三月举行，提交申请表的日期不得迟于 2013 年 2 月 28 号。获得奖项的结果将于 2013 年 4 月初的时候公布。

所有关于 ISCO 专业成员的信息可以在 <http://www.spillcontrol.org> ISCO 的官方网站上浏览。

Cormack's Column



在 ISCO 时事通讯刊物的这个板块，我们继续刊登由 Douglas Cormack 教授撰写的系列文章的第 108 期

Douglas Cormack 教授是 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。他也是国际溢油认证协会的主席和发起人

108 章：“海洋女皇号溢油事故见闻”

在石油集团 I-IV 所提到与 Ekofisk 牌原油在 250 摄氏度的温度下能够产生 33% 的蒸馏收率和在温度低于 250 摄氏度下不同温度所产生的蒸馏收率进行了对比，并且测量原油在漂浮在海面 8 个小时之后所含易挥发物质的损耗量，由英国沃林·斯普林实验室在释放原油的试验中和在井中喷油的情况下所观察得出的结果是在夏天的时候损耗率稳定在 35% 左右而在冬天的时候稳定在 25% 左右。我们可以看到 Forties 油田在冬天作业的时候因蒸发原因所产生的损耗率一般为 32%。然而，我们也应当考虑到有可能产生 40% 损耗率的后果。假设海洋污染控制部出具的数据与海洋女皇号船上实际存在的 Forties 的混合物的数据一致，再次强调与所有的液体原油具有共同点，非挥发性部分的乳液容量为 70%。

尽管假设将原来的容量增加 3 倍可以从石油的容量中提炼出来的乳液可以达到 63%，但从原油中所包含 80% 的水分有可能是其所含油份容量的 4 倍。

关于挥发物的问题，尽管船上的大火所产生的浓烟和煤烟会阻碍海岸警卫队进行的海上救援工作的进程，但是靠近残骸附近的海岸警卫队通过识别散发的气味识别出这些物质并且可以再次确认的是它们不会对大气中所含的浓度产生任何危险，没有在残骸内部发生爆炸的危险以及没有在其紧邻的地区发生爆炸的危险。尽管没有发生火灾或是爆炸事故，但是只要能够及时的确认和指挥的话，可以让在海洋女皇号上的工作人员在这两种情况下及时的撤离事故现场到达安全地带。

关于粘度和非挥发性乳液半衰期的问题，美国石油组织研发数值为 36.6 的石油和 Group III 数值范围为（17.5-36）石油进行对比以及在 Group III 表格中所列出的在 15 摄氏度下粘度为 8 平方毫米/每秒 Forties 牌石油与在 107 章中表格所列出的粘度参数，我们可以看出海洋女皇号运载的货物具有 Group III 石油所具有的较低，易挥发的粘度特点。另一方面，它所具有的沥青质数值，尽管一般石油的所具有的沥青质数值较低但是高出北美石油 0.2-0.3 个点，为 Ekofisk 牌石油的 0.03 重量比。

.因此，在海洋女皇号事故中泄漏的 Forties 混合油的半衰期所需时间为 24-48 小时时间段和 30-42 小时时间段之间的时间，尽管有指南手册的指导，但是在现场进行直接观测可以给出更精确的数据。关于船舶运载的重型燃油，在三个不同温度条件下呈现的粘度所绘制的曲线图和参考它们自身各自半衰期所需时间的的时间段可以证明在没有形成固体或对实际粘度进行直接测量情况下液体的半衰期所需的正常时间为 4-6 天。含 50% 的水分重型燃油形成的乳液中，该乳液的容量可能达到泄漏燃料的容量的两倍。这是重型颜料本身所具备的性质。

于上海船舶，货物和驳船的营救工作，最好是可以在最佳救援机会靠近救援最理想的位置。因此，船舶所驶向的卸货泊位离港口只有几公里的距离，需要将被救援的船舶从所处的大风环境的位置移开或是从它所搁浅的海底附近的位置不止一次的进行拖拽是很有必要的。不管引用什么样所处的困难境地来解释为什么没有在最佳的机会对船舶进行营救。当作出最终的决定将残骸拖拽到可以供 58,000 吨的船舶卸货的 Herbrandston 码头时他们似乎克服了航速过快的问题。尽管连续发生搁浅事故和对船体和油箱造成不断的伤害，都没有能够阻止最终将其拖到 Helbrandston 码头进行卸载或是在贝尔法斯特的干船坞进行随后的修理工作。

内陆石油泄漏应急—第三部分

石油泄漏解决方案公司 Mark Francis 撰写的短篇系列文章。



Mark Francis 自从 1975 年并从事了石油工业，他于 1976 年第一次参加了 Tanker Elaine V 号石油泄漏事故应急作业。他于 1980 年便成为了在大不列颠及北爱尔兰联合王国境内英国石油溢油应急公司的负责人，并在整个大不列颠及北爱尔兰联合王国境内从事对油井，储存油箱和石油管道泄漏的应急 10 年之久。在接下来的 20 年中他将继续积累他在国际溢油应急作业的经验以及专门从事溢油应急培训，并且在 20 多个国家提供国际海事组织和其他培训方案。Mark 的网站地址是：<http://oilspillsolutions.org>

在易渗漏的地面进行溢油控制（待续）

如果没有其他吸附剂产品可以使用的话，干沙或是泥土也可以吸附泄漏的石油或是化学物品，沙袋可以用于引导泄漏的流动物质到达收集点区域，可以封住下水道，控制泄漏石油或化学品的蔓延，或是封住周边的地沟，一旦被污染之后，可以妥善地处理沙子和沙袋，也不会流到下水道里造成污染。



左图展示的是溢油从渗透性差的地表流向易渗透的地表，在那里，溢油会在万有引力和毛细现象作用的影响下渗透到土壤里面。

排水垫或地表水排水密封装置通过覆盖下水道井盖或下水道集水沟表面来密封下水道，它们可以阻止流向下水道系统的液体并且可以控制其其他方向蔓延。这里有许多不同类型的设备，包括泥土防水垫和水袋，泥土排水垫只能使用一次，但是你也可以使用其他可重复使用的设备。

将防水垫尽可能地靠近其被置放的位置，确定被排水垫挡在外面液体的具体位置以便收集，并且不要让行人或他人靠近受污染的区域，直到清理完毕方可通行。

右图展示的是底部粘有合成胶的排水垫，该合成胶具有质地黏重使用灵活以及可以对地面和下水道的狭孔进行密封，以防止地面上流动的溢油流如下水道中。

右图（下）展示的是呈黄色版本的排水垫。我们未曾使用过该类型的排水垫，但是我仅仅要说明是还有许多其他制造类似产品的生产商。



左图展示的是对一些对我们生活的环境没有表现出丝毫尊敬的令人遗憾的现象。



在地面上贴着的呈蓝白相间的不干胶贴纸称：为了我们的河流清洁，请不要向下水道乱丢脏物，很难想象为什么会有人向下水道乱丢油污的废物包括汽车的机油过滤器。

如果溢油现在还在不断的蔓延那就表明它们已经流进了下水道系统中，我们要尽力阻止这种事情的发生，如果你能密封下水道系统的话，你可能将其作为安全处理这些污染物的临时处理系统，直到这些污染物得到妥善的处理。在某些情况下，有可能使用水管将任何残留的泄漏物质用水冲到密封的下水道系统的表面以便更快更安全地处理这些污染物。



你可能已经注意到集水沟中溢流和下水道其他进口和出口点会发生什么样的变化，它会随着下水道的水流方向，斜坡的角度和天气的情况变化而变化。污染的液体可能被阻截并且通过暴雨溢水槽排出，在聚水池区域进行收集或溢出并从下水道系统的旁边流过。

大降雨量会削弱下水道排水的能力，会使大量的污水聚集，如果下水道被堵就可能造成水灾并且下水道本身就可能成为安全的隐患。如果你制定的污染事故应急方案中包括了将溢油控制在下水道区域内的话，请考虑将屋顶排水和庭院排水与可能发生溢油的场所和其他排水场所分开。

.石油分离器是用于防止那些质量比水轻以及不溶于水的烃和其他液体的泄漏的蔓延，但是对防止可溶性的物质（易溶性石油，生物燃料溶于水的溶剂）泄漏的蔓延效果甚微。如果脱脂剂流进石油分离器里，分离器就无法正常工作。

石油分离器可以通过人工或是自动程序在其进出口安装关闭水闸阀以防止大型溢油的扩散。如果溢油流进了排水系统，可以关闭分离器的进口以阻止其超负荷并且保护设备，或关闭出口阀以便在分离器中收集溢油。如果你制定的溢油事故应急预案中包含了使用分离器来防止大型烃类物质泄漏扩散的话，你就要避免使用旁路分离器。

任何溢油流进了排水系统后请检查石油分离器情况并且将流进分离器的溢油清理干净，并且进行维修如果需要的话。流进设备的溢油可能降低分离器的作业能力以及其他泄漏可以影响设备的正常运行，请雇佣一名专业的设备承包商对该设备进行维修。

在紧急事故中如果你设备中的排水系统没有可以关闭的中止阀，或他们安装的位置不当，你可以使用管道阻断器来密封设备中的排水系统。管道阻断器可以安装在管道或集水器内部。通常它们都是特制袋或是通过空气来充气的管子。尽管排水塞同样可以起到作用。

将旧的球胆推进设备的管路中并且充气使其膨胀来关闭设备。

确认位于设备中收集液体前方的所存压力不会导致管道阻断器失灵。



堵住一个正在泄漏的容器或管道最简单的做法之一就是用一个临时的密封剂将缺口堵上，在市场上可以买到的密封剂油灰既有已经调制好的，也有可以用水调制的粉末。你应该按照该产品的使用说明来应用油灰。在移动受到损害的容器之前需要制定一个常用的方法。

如果你可以转动一个体积小的容器时，比如一个油桶，这样的话损害的部分就可以移到容器的另一侧，停止泄漏，固定容器以便防止容器再次转动或回到原来的位置。这样可以给你争取时间以便采取相应措施停止正在不断扩散的泄漏物质，或是采取其他方案来固定受损的容器。

如果可能的话，将泄漏的容器放到一个干净的完好无损的容器中以防止更多的泄漏。你将需要为次方案制定一个计划以确保第二个容器不会受到污染。第二个容器中所泄漏的任何物质不会和先前的发生任何化学反应，并且是由防泄漏的材料制成的，这样就不会造成更大的问题。



海上救援/超大型号的油桶，这些大型的塑料是用于安全地存储泄漏或损坏的油桶，或是其他容器。他们是由防化学物质的塑料材质制成的。但是你应该与供应商核实以确保他们是适用于储存现场所泄漏的物质，在容器内使用衬里可以更简易的重复使用，

超大型的桶同样可以用于对少量的泄漏液体进行临时储存。

未完待续

爱尔兰：有关欧洲关于国际危险物品公路运输新的指南“问世”。

健康&安全局出版了一本新的指南，将向以托运，装/卸货和危险物品公路运输为主导的行业靠拢。该指南提供了 ADR（欧洲关于国际危险物品公路运输相关法律条款的综述）需要提供一些与 ADR 详细条款相关的例子，可以从 http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.htm 网址免费下载。

所有涉及大量危险物品公路运输的生意有指定一名危险物品安全运输顾问(DGSA)的法律义务.就是可以为危险货物安全运输提供国内和国外意见的主管人士。

Publications (continued)

国际海事组织 11-12 月出版的时事通讯刊物

关于国际海事组织的新闻信息 [Download](#)

US EPA PUBLICATIONS 美国环保局出版的刊物。

技术新闻和趋势 [Download](#) 技术指南 2013 年 1 月 1 号期 [Download](#)

Events

土壤&地下水事件信息更新

环境专业人士编制的关于在美国、英国和西班牙即将举行的重大事件的刊物。

Company News

ELASTEC AMERICAN MARINE 公司播放围油栏叶轮泵的视频信息

2012 年, Elastec/American Marine, 获得了瑞典技术公司 BoomVaneTM 的许可在河流和开阔的水域布放围油栏, 这个独特的设备, 仅仅通过水流提供的能量进行运行, 可以在没有船舶或船锚的帮助下从岸边拖拽围油栏, 该设备可以使溢油回收技术更加快速, 成本更低。

很难用语言文字来解释这一理念, 所以我们将该设备运行的过程拍摄成视频以模拟当围油栏漂向栅栏或是偏离了所要回收浮油的方向时, 该设备是如何工作的。可以在下列网址中观看该视频。

<http://elastec.com/oilspill/containmentboom/boomvane/videos/index.php>

或者是: <http://www.youtube.com/user/elastecmovies>

澳大利亚: DASIC SLICKGONE NS 获得了澳大利亚的批准

英国 Dasic 国际有限公司宣布他们研发的 Slickgone NS2/3 型号石油分散剂已经成功地通过了需要满足澳大利亚海洋安全局制定的新指导手册要求的严格测试并且作为批准控制剂列出的石油分散剂。

该测试是由 Dasic 公司澳大利亚和太平洋西南部代理, 位于努萨维尔溢油技术有限公司赞助, 作为 ISCO 的公司成员, 溢油技术有限公司继续为 Slickgone EW 进行测试—适用于帮助和分散重型石油泄漏的一款石油分散剂---希望在新年的年初上市。

美国: WITT 协会和 O'BRIEN'S 管理协会合并。

Witt 协会和 O'Brien's 溢油应急管理协会宣布 2012 年底他们有意将两个公司合并组成 Witt O'Brien's, 这场交易使该国最两个最先进的溢油预防, 危机管理灾难应急和回收组合二为一。

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。