



# 国际溢油控制组织-新闻时事

国际溢油应急团体—新闻时事  
405 期, 2013 年 10 月 7 号

网址: [info@spillcontrol.org](mailto:info@spillcontrol.org)

<http://www.spillcontrol.org>

## 快速点击

点击下列标题

[业务咨询](#)

[溢油应急设备&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。

获得更多下列事信息, 请点击页旗



## 获得国际溢油应急组织新闻时事

联系: [john.mcmurtrie@spillcontrol.org](mailto:john.mcmurtrie@spillcontrol.org)

## 成为国际溢油应急组织会员

国际溢油组织意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](#)

## 职业会员身份

通过获得专业溢油组织的认可来推动自己事业的发展。

专业认可包含了对于资质、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。

可以申请学生会员资格, 准会员资格、会员资格和研究员资格

[关于专业会员身份的所有信息申请表](#)

## 国际新闻报道

### 在使用分散剂处理溢油事故方面应做出更明智的选择



分散剂使用评估工具 (DUET) 针对分散剂的使用提供了宝贵的建议

最近对分散剂使用评估工具 (DUET) 进行升级后, 来自欧盟的 17 个参会国出席了 9 月 17-18 号举行的一场培训课程。

DUET 是欧洲海事局 2008 年举行的一次投标会上产生的, DUET 是一款提供模拟溢油事故和分散剂应用数字模式的编程软件。

该模式估测出溢油的运动轨迹和归宿包括海水的自然和化学浓度-分散的溢油以及溶解的碳氢化合物, 受到浮油层影响水表区域。这些测量方式可以通过向决策者提供明智的指导方式可以与使用或未使用分散剂的情况进行对比。

如果 DUET 本身不是一个紧急应急工具的话, 那么将用于成员国所使用的紧急预案。许多国家应急把它纳入其制定的紧急预案, 欧洲海事局在进行演习时使用过几次

## 美国海岸警卫队公布了非油船泄漏污染应急预案的最终规定

美国海岸警卫队星期一宣布出版加强美国领海水域装载石油非油船污染应急防备的最终规定。

最终规定内容包含了石油泄漏应急预案以便非油船船东和操作人员能够了解如何遵守 2004 年和 2006 年海岸警卫队以及海洋运输法要求准备和提交的程序。海洋警卫队对联邦水污染控制法内容进行了修改要求非油船船东和操作人员准备提交溢油应急预案。

最终规定还对适用于非油船和某些油船的国际船舶溢油污染紧急预案进行内容更新。最终规定要求船东和操作人员提交船舶应急预案控制作为船舶到港信息通知的一部分。

联邦水污染控制法把非油船定义为总吨位 400 吨或总吨位大于在美国航行海域要求吨位，同时船上装载作为船舶航行的主要燃料的任何油类的非油类船舶。

## 事故报道

### 美国：溢油应急工作人员正在清理昆西 FORE 河上泄漏的汽油和牛油

9 月 24 号—自从星期天在 Fore 河上发生的两起泄漏事故使溢油应急工作人员工作繁忙，围控和清除工作仍在继续。

事故发生的原因很奇怪，警察队长 Bob Gillian 称，我们针对减少此类事故发生而制定了防止事故发生的大量安全规程。

昆西警察局称工作人员收到了在 Fore 河上发现浮油层的报告后从星期天早晨便在事故现场工作。

根据警署称，工作人员查到污染源来自 RDA 建台驳船，该船已经泄露了几十加仑的柴油。雇佣总部位于奥威尔的环境清除公司 Clean Harbors 帮助进行溢油控制和清除工作。

### 英国：在登比郡继续对被溢油污染的鸭子进行救助

10 月 1 号—对受到湖上溢油污染的 500 只鸭子进行的救助活动仍在登比郡进行。

在位于科温和兰戈伦之间的登比郡发生的溢油事故之后将近 200 只鸭子在事故现场周围出现。

大多数鸟类被机油严重污染并送到位于汤顿的皇家防止虐待动物协会野生动物中心进行救助。

### 美国：具有悠久历史意义的拖船下沉并泄漏燃油



10 月 3 号—具有百年历史意义的 Chickamauga 号沉没，并在华盛顿水域造成溢油污染。

尽管作为西海岸第一艘柴油驱动的拖船，长 70 英尺木质的拖船在周围海域泄漏了大约 200 加仑红色柴油和机油。所幸没有人员受伤。

当地消防员于星期三早上收到报道并且迅速放置围油栏和围控设备。尽管潜水员堵住了泄漏缺口，但是大量泄漏的燃油污染了海水，根据华盛顿神态部报告称，即使泄漏少量的柴油也会对周边海域环境造成危害。

### 新西兰：柴油泄漏清污作业开始。

10 月 5 号—冲刷被汤加里罗火山国家公园发生大规模柴油泄漏污染的消息工作现已展开。

## 事故报道

自从星期三以来，大约 15,000 升柴油从油船上泄漏到马克图库河流中——是雷蒂希饮用水供应的主要支流，被迫关闭了 10 天。

鲁阿佩胡火山地区委员会今天称开始对河流上游集水处进行控制，将排放出流入土壤或水池内以及河流漩涡内的溢油。

## 其他新闻报道

### 尼日利亚：抗命不遵的 SHELL 公司不愿退出打击尼日尔三角洲犯罪队伍



Shell 公司将公开发表 这次发生严重的事故，之所以这么做是因为要给尼日利亚和国际社区施加压力迫使他们采取更多行动来阻止这样的事件再次发生。Janzen 称自从去年，盗窃案件迅速增长，这是因为人们看到了他们能够逍遥法外。

9 月 29 号—油船在尼日利亚众目睽睽之下驶进了尼日尔三角洲，为国际犯罪集团工作的罪犯充当船员，该船向内地方向行驶，非法地把管子连接到安装在 Shell Trans-Niger 输油管道上的燃料舱上并且开始偷油。

Shell 输油管道资产经理 Jurgen Janzen 称，很明显有些事情除了状况，，一年以前的星期一早上，我们发现油船和输油管道起火，浓烟滚滚的黑烟上升到三角洲上空几百米的地方，令人毛骨悚然。

我们知道一些当地具名被大火烧死，但是我们不得不赶到事故现场扑灭大火，最终，油船沉没-- 这给人们所遭受的痛苦和对环境造成毁灭性的影响又添加了一层阴霾，这种大规模的盗窃事件在尼日利亚并不稀奇。

### 美国：英国石油公司案件审讯最新消息

#### Trial 9 月 30 号—英国石油公司在深海地平线案件审讯第二阶段面临 180 亿美元的罚金

英国石油公司在墨西哥湾案件审讯的最新阶段竭力控制在 180 亿美元之内，法院 将对 2010 年年底泄漏了多少石油作出裁定以及衡量对泄漏油井上进行封堵所做出的努力程度。

今天在新奥尔良开始的确定对美国历史上最为严重的海洋污染事故负有责任的为期三轮的第二轮审讯中所作出的裁决对英国石油公司来说无疑是个灾难—罚金数量要比英国石油公司为罚金流出的资金的 35 亿美元还要高 5 倍。

#### 9 月 30 号—针对 2010 年墨西哥湾溢油事故对英国石油公司进行审讯的第二阶段的重点放在泄漏的流速，顶部压井和垃圾喷射

英国石油公司深水地平线溢油爆炸和溢油事故的第二阶段审理于星期一在新奥尔良重新开庭，由为私人原告辩护的律师与英国石油公司承包商 Transocean 和 Halliburton 组成的律师小组控告国际石油巨头未能做好事故防备和组织石油泄漏，英国石油公司律师称公司在不知道具体情况下花费上百亿美元来堵住泄漏缺口。

#### 10 月 2 号—英国石油公司总经理对公司进行的溢油应急做辩护

带领公司对 2010 年在墨西哥湾发生大规模溢油事故进行应急的英国石油公司总经理星期而做出声明称他的决定是在基于他们不应在做任何事以免导致事故时态严重的原则基础上做出的。

James Dupree，作为溢油事故开庭审讯第二阶段的英国石油公司出庭作证的证人称他们的几个工作小组同时对 2010 年 4 月发生爆炸的油井实施若干应急战略。他还称公司在 5 月中旬做出决定不会再实施油井封堵战略。他还称他所担心的是，封堵油井可能会破坏其他封堵油井方式的作业。

#### 10 月 3 号—英国石油公司暂缓支付墨西哥湾溢油事故罚金

## Other news (continued)

新奥尔良巡回上述第五法院星期三任命美国地区法官 Carl Barbier-曾经在 3 月批准了使用管理者 Patrick Juneau 提出的事故评估方法，重新审查哪些索赔是合法的。  
第五循环上诉法院同样任命 Barbier 暂缓对没有符合严格索赔标准的索赔要求支付罚金。

### 加拿大：CHRISTY CLARK 警告加拿大并未做好应对油船石油泄漏事故的准备



10 月 2 号—今天如果一艘油船在大不列颠哥伦比亚海岸发生石油泄漏事故的话，联邦政府并没有应对大规模石油事故的应急资源。英国首相 Christy Clark 警告称。

在接受 CBC 首席记者 Peter Mansbridge 的访问中，Clark 就加拿大不具备应对沿海海域重大溢油事故的能力敲响了警钟。更不用说将来会批准新提出的输油管道建设项目。

我们现在应急资源极度缺乏。她的讲话放到了由英国第一沿海国家制作的广告宣传片中。

该视频展示了 1989 年在阿拉斯加海岸 Exxon Valdez 发生的溢油事故灾难性的场面。事故画面配以由 Simon & Garfunkel 演唱的寂静之声，显得凄凉悲惨。

### 英国：福斯湾—重大紧急应急培训演习

#### exercise10 月 1 号—在福斯湾举行重大溢油紧急演习

参加由 FORTH PORTS 举行的演习的组织包括 Spea，苏格兰海事局，Fife 委员会，警察局和消防队以及石油大亨 Shell 公司。这次演习的目的就是要给每一个机构的工作人员进行培训以便在 Forth 发生溢油事故时应该如果应对。

#### 10 月 3 号—溢油紧急应急演习—Clearwater Forth 2013 (ISCO 执行委员会成员船长 Bill Boyle 发布报告)



Briggs 环境服务公司参加了在 Black Anchor 举行的溢油演习，10 月 2 号在阿伯道尔举行的一场紧急溢油事故应急模拟演习。

为期一天的演习中，参加的组织有法夫和阿伯道尔，海岸警卫队机构，Forth Ports，国家环境保护协会，苏格兰海事局，苏格兰消防&救援中心，苏格兰警察局，Shell 公司和一些当地环境机构。

Clearwater Forth 是一项已被认可的紧急应急预案，该预案意旨是应对发生在福斯湾海域的溢油事故。福斯湾每天都有驶向位于福斯码头的的大型油船。该预案就是要负责福斯港尽管每三年进行一次演习，但是福斯港口每年都举行演习因为他们把海上交通安全作为头等大事。

今年 Briggs 环境服务公司为法夫委员会提供了海上和海岸技术专业技术并作为日常的演习课程。Briggs 环境服务总经理船长 Bill Boyle 称：

这些每年举行的演习帮助我们获得了很多溢油应急方面的经验以及当福斯湾发生溢油事故时能够是我们更快更有效进行溢油应急。能够获得与来自参加演习组织的技术娴熟的工作小组合作机会是非常宝贵的并且通过这次机会展示我们在提供溢油应急服务方面的能力，在这个领域我们具有 25 年的经验。

## 加拿大：培训演习模拟格兰德里弗发生的输油管道泄漏事故



2013 年 9 月 25 号星期三一架直升飞机盘旋在位于加拿大安大略省布兰特福德布兰特公园的格兰德里弗的上空。Enbridge 公司正在进行为期两天的演习模拟输油管道泄漏 4,400 桶原油场景，这次演习旨在防止溢油流到靠近 Wilkes 河坝布兰特福德污水处理厂内部并确保随时进行清污作业。

9 月 25 号—星期三来自 Enbridge 输油管道公司的 200 多名专家和工作人员在省级政府部门和市政机构工作人员的陪同下聚集到格兰德里弗沿岸地区。

在这次模拟演习中他们的任务是在公司其中一个输油管道泄漏的石油流入格兰德里弗之前阻止假设溢油的扩散并且防止其流入该城市位于威尔科斯基河坝污水处理厂内部。

然后，他们将开始清理河面，岸堤上的“溢油残渣”。

星期四，城镇官员和相关机构接管了由 Enbridge 公司制定的行动方案，并且如果发生类似的溢油事故他们会承担清污责任。

参加这次演习的公司官员和其他人员将驻扎在格兰德里弗沿岸的 3 个战略区域，这就意味着如果发生溢油事故，可能会在这几个区域发生。

---

## 美国：静待下一次溢油事故的发生

10 月 2 号—环保人士称美国在 Cosco Busan 号集装箱货船在港湾桥发生事故并在港湾泄漏 53,000 加仑石油之后的 6 年时间里，并没有从他们原先所犯错误中吸取教训。

黄昏时分，油船把其装载的原油货物运输到位于北湾的石油加工厂，然后途径金门大桥并前往位于厄瓜多尔的下一个停靠港。通过大桥时，当船舶一路航行通过海湾时，发动机冻结而导致电力系统失灵。没有了动力驱动，船舶则朝 Marin Headland 的岩壁的方向漂去。船长明白前方水域的水深无法抛锚，所以他命令船员把右船舷的锚部分的放入水中，希望船舶能够在靠近海岸的浅滩停留，这样能够防止船舶发生搁浅并泄漏石油。



当船舶仅与 Point Diablo 桥底部相差几米通过时，桥上的目击者已经做好了发生事故的应急准备，这条油船开始旋转并且船头几乎要和桥相撞，一名目击者告诉 ABC7 新闻机构。但是船长迅速作出的反应起了关键性作用，在关闭船上动力设备后的十分钟内油船停止不动了。

---

## 日本：福岛水源危机：日本应寻求国家合作



是国际原子能组织总干事。

10 月 1 号—日本应停止单独行动，在处理福岛 1 号核电站受到辐射污染水源问题上需求国际协作帮助。

在于 Asahi Shimbun 会务事，Amano 称政府机构正准备在审查小组中安插一名计划于秋天派往日本的海洋污染专家。他还称世界其他专家可以帮助降低福岛的水源危机；他们现在要做的就是等待日本提出援助要求。

## 高尔夫球未能有效应对 21 世纪发生的溢油事故

彭博咨询 9 月 29 号期一篇引人注目的文章

尿布的衬里、木屑、高尔夫球和废轮胎的碎片—这些都是曾经用于应对发生在本世纪前十年末后十年初的溢油和核泄漏事故的物质。

日本福岛原子能电站在 2011 年遭受地震和海啸严重破坏后曾经试图使用木屑和具有吸附能力的聚合物封堵受到辐射污染水源的泄漏缺口。但是该做法没有奏效。2010 年英国石油公司试图使用高尔夫球和塑料条来封堵在墨西哥湾 Macondo 油井的泄漏口，这次事故成为美国历史上规模最大程度最为严重的溢油事故，但是仍未奏效。

把尿布和高尔夫球投掷到损失上百亿美元的溢油事故中表明即使全世界在寻求能够用于在新边境发生溢油事故中的应急资源，这种处理事故的方法最多也只能处于初级阶段。如今发生的溢油事故已经远远超出了单独一家应急公司应急的处理能力—甚至是一个国家—这种情况促使人人纷纷提出需要动用具有军事规模应急技术资源的世界组织的建议。

我们急需一个专业从事这方面的国际组织。世界上的陆军和海军可以组成应对这些事故的中流砥柱，成为唯一一个配备处理此类事故基础设施和人员的国际组织。

对于这种资源不断增长的要求迫使石油勘探者不得不去从北极和南非到巴西海岸的偏远地区和海洋深水区作业。而且核电站的建设也不再受到美国和欧洲国家的青睐。根据世界核能协会报告称，经常发生地震的中国现在建设 29 个核反应堆并加入到已经工作的 17 个名单之中。

## HELCOM 推出新的网站

10 月 1 号—在 HELCOM2013 部长级会议召开前夕，推出了一个与 <http://www.helcom.fi> 链接相同的新网站。就目前来说 HELCOM 会议门户网将会替代原先网址 <http://meeting.helcom.fi> 继续对外开放。门户网站中的内容将报道下周 HELCOM 会议和更多信息。新推出的“活动板块”将为浏览者提供一个全新了解 HELCOM 的窗口。

## 人物报道

### HANNE SORENSEN 成为国际油船船东防污染联盟新主席



Hanne Sørensen 女士在 9 月 26 号在圣彼得堡召开的国际油船船东防污染联盟董事会之后担任国际油船船东防污染联盟 (ITOPF) 主席一职。

Sørensen 女士自从 2006 年起担任 ITOPF 主席一职的 Bjorn Moller 先生的手中接过这一重要职位。在举行晚宴前，Sovcomflot 公司的首席执行官 CEO 和这次晚宴的主持人 Sergey Frank 对 Moller 先生在其任职期间对 ITOPF 公司管理工作认真严谨的态度致以崇高的敬意。

Hanne Sorensen 女士在对 ITOPF 董事会作出的声明中称--

作为国际领导者，ITOPF 组织在应对船舶石油和化学品泄漏方面是一个值得备受尊敬的国际组织。作为一名董事，我被该组织所从事工作的重要性和其员工所展现纯熟的专业知识和技术给我留下了深刻的印象。我被任命为 ITOPF 下一届主席是无比荣耀。我希望能与工作在 ITOPF 的其他董事和工作人员一起共事并代表世界范围内的航运业继续将由训练有素，业务精湛的工作人员组成的专业小组提供的优质服务推向给全球客户。

Ms Sørensen 有着丰富的航运经验，自从 1994 年在欧洲，亚洲和远东地区的 A.P.Moller – Maersk 集团内部担任过不同的金融和财经职务。

作为 Maersk 组织的首席执行官，她将负责大约 4,000 名船员，450 名工作在海岸一线的工人的安全和对 200 多艘船舶组成的船队进行管理。Sørensen 女士 1993 年便持有丹麦 Aarhus 大学的商业经济理科硕士学位并且目前居住在丹麦。

## DUNCAN LYON

.编者非常痛心的听说 Duncan Lyon 不久前逝世，Duncan 是 ISCO 忠实的支持者并且在过去很多年里和我们社区内很多人成为了朋友。我们将在下期 ISCO 时事新闻中发布讣告。

## 科技新闻

### 细菌是否能够与溢油灾难相抗衡？科学家们正在寻找替代有毒分散剂的替代物

#### 莱比锡 Helmholtz 环境研究中心发布报告的第一部分

由国际科学家组成的研究小组已经破解了两种细菌的有效性，这种有效性在未来可以用于帮助与溢油灾难相抗衡。根据来自 Helmholtz 环境研究中心和 Helmholtz 感染研究中心科学家在同行评议杂志上以及环境微生物学杂志上发表的报告中称，食烷菌可以把碳氢化合物转化为沿细胞膜而形成的脂肪酸。对于 *Oleispira antarctica* 细菌的新了解对帮助了解它们如何适应低温环境和在极地海洋或深海发生溢油事故制定减灾战略方面提供的帮助起到了十分重要的作用。根据国际研究小组在同行评议的自然通讯杂志上所做的评论。



2010年4月发生的平台爆炸后的一天消防船正在试图扑灭深海地平线平台燃烧的残留物。

直至近日，人们经常会使用化学品来清理残留的油渣，来分解油水乳化物，使溢油更容易溶解以便从水面上把溢油清除，根据美国环保总署发布的数据，大约七百万升此类的化学品用于应对2010年从深海地平线钻井平台在墨西哥湾发生的泄漏大约700,000吨的原油泄漏到海洋而造成的溢油污染事故。其中一些知名品牌的化学品是Corexit公司生产的分散剂---该分散剂是在1989年在阿拉斯加发生臭名昭著的Exxon公司油船泄漏事故后研发的。由于这种化学品本身带有对人体和环境具有副作用的因素而备受人们严厉的指责和批评。在欧盟进行名为BACSIN项目的背景下，来自不同国家的科学家们正在测试另一种用于溢油清污的化学物质---比如一种方法可以模拟细菌在其生长过程中产生的石油降解效果或比如将其冷冻使其干燥更便于使用因此它们在海面上扩散速度要比散在浮油层上粉末更快。在它们能够使用以应对溢油事故这天到来之前这里仍然有许多需要微调的细节。因此我们要重视预防措施制定的重要性。不管我们付出多少共同努力，大自然不可能完全恢复到原先的状态。更不用说降低溢油事故对大自然环境的破坏要比防止溢油发生更昂贵这一事实了。

具有石油降解的细菌并非人类发明创造。事实上，它们在地球上已经存活了上百万年。唯一让人们感到好奇的是在海上能有多少可以从溢油中分离出来的原油。所以科学界正在寻找一种加快自然降解过程全新的方法。其中一个研究重点放到了碳氢化合物降解细菌---取名为海洋必要的hydrocarbonoclastic菌类。在海洋生态环境中用于降解碳氢化合物的这些“专家们”能够对脂肪族烃进行降解并且可以把它们当做能源使用。即使这些菌类数量很少但是在全世界水域中仍然是最常见的一种。如果它们与原油发生物理接触，它们的数量会急剧增长。这样就会形成一种类似于海洋水藻所形成天然围油栏。然而尽管它们在生态环境中具有不可小视的作用，但是在这些细菌细胞中形成的过程则不是那么鲜为人知。Hermann博士和J.Heipieper以及来自UFZ的研究学者目前正在对这组菌类中所提及的两种细菌类型进行细致的生理和基因的分析实验。通过发生生物氧化的脂肪族烃融入到细胞膜内以及调节基因适应环境应力的方式有时会在细胞的表面看到这些物质。

该报告的结尾部分和参考文献将在下期 ISCO 时事新闻中刊登。



**Douglas Cormack** 教授在 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 138 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 [International Spill Accreditation Association](http://www.international-spill-accreditation.org)

## 147 章: 实施以溢油知识基础制定的溢油应急预案

145&146 章的内容说明人们新定义的现实评估方法把只是与一般的信条区分，特别是科学和伪科学的区分；认为船舶泄漏是造成物种灭绝/生态灾难的主要原因是忽略了所有有机物质通过降解过程变成了二氧化碳和水的知识，相信矿物有机物质燃烧降解是造成全球变暖的人为因素是忽略了地球整个不断进行生物降解/通过光合作用形成二氧化碳或水的生物数量的知识；在特定事故中对石油/有毒有害泄漏进行应急要与快速节约成本将环境恢复到发生事故之前的情况结果相一致；我邀请了环保人士对上述可能实现的信念进行确认或否定能够仅仅根据知识层面制定政策。

然而，由于以理念基础制定的溢油应急预案没有制定对矿物燃料泄漏事故的应急措施，我们了解到特别对重型石油泄漏事故的方案的厌恶最初是由防止扩散的粘度而引起的，这种粘度可以使向海洋和岸边泄漏溢油的生物降解速度要低于粘度较小的替代物；是由在燃烧中可以转变为二氧化硫的所含硫磺量引起的；是当缸内温度高到可以把空气中氧气和氮气发生混合反应而在任何外部燃烧所产生的一氧化氮引起的。再一次强调的是，我们了解到石油的泄漏和排放量与作为货物运输量或作为燃料燃烧量相比数量是极小的。自从硫化矿在空气中燃烧转变为氧化物并在二氧化碳排放过程中实现了炭质还原金属后，则排放的硫氧化物在大气中发生稀释作用。

关于重型燃油，我们知道石油初期蒸馏部分适用于原先用于鲸油的电灯。直到内燃机生产导致对特定易挥发产品的需求市场上出现了对其他易挥发和重型石油的需求外，剩余的重型部分将为大船舶大型发动机和发电站提供燃料和最后的沥青也会用于道路表面建设。

因此市场出现了没有浪费的溢油部分的需求量以及相应的成本下降，并且在溢油燃烧前不会禁用重型石油或把溢油中的硫化物移除。尽管我们知道大气稀释作用对那些能够为船舶或城外的发电站提供燃料的煤矿或重型燃料进行了不必要的移除。而且我们知道当煤炭转变为焦炭为的就是要把氧化物转化为金属，在满足市场对室内照明和供热的需求前把煤-煤气的混合产品中的硫化物移除，利用残留的煤气和循环利用硫酸产品。

然而，在国内直接进行煤炭燃烧的较为集中密集的地区似乎与 1952 年伦敦国内发生的较高死亡率有一定关系，至此 1954 年颁布的空气清洁法令禁止国内燃烧所谓的无烟燃料，因此降低了碳微粒的排放以及避免产生二氧化硫。然而，由二氧化硫物质排放形成的危害森林，湖泊和池塘的酸雨，考虑上述原因决定关闭发电厂或吸收二氧化硫以形成硫酸钙。

### 参考文献:

- 1 *The Rational Trinity: Imagination, Belief and Knowledge*, D.Cormack, Bright Pen 2010 available at [www.authorsonline.co.uk](http://www.authorsonline.co.uk)
- 2 *Response to Oil and Chemical Marine Pollution*, D. Cormack, Applied Science Publishers, 1983.
- 3 *Response to Marine Oil Pollution - Review and Assessment*, Douglas Cormack, Kluwer Academic Publishers, 1999.



## 制定一套完整的围油栏应急预案，紧急围油栏应急策略或仅仅使用红色警戒线隔离事故现场？



### Mark Francis 编写溢油应急解决方案的结束部分

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>

### 你是否使用过溢油应急预案中所包含使用毫无用处的围油栏策略？

下面图片中显示了溢油应急者和用红线标出的人之间存在的巨大差异。



正如我们所看到的红线（D）把溢油引流到（CR）U 型布局中，这个布局的顶点位于河流的中央位置，所以溢油回收就显得十分困难。事实上溢油有可能会流失。

为什么没有对这个溢油收集点提供备用设备是溢油应急者所面对的另一难题。从设备实用的角度来说，每一个溢油收集点都需要一个后备设备，这是因为溢油总是或多或少的流失部分。

由于把地势陡峭的河岸进行封锁是十分困难的并且通常情况下出现的漩涡也证明这种做法并且明智之举。

在流过溢油收集点后会有一个呈（P）型的小水湾。

漩涡-在围油栏的一角，在河岸附近会出现一个漩涡，周围的水就像是通过这个行程的孔塞流入到水中。



现在让我们去现场而不是使用谷歌地图来确定方位。

在现实生活中，河流中的水速要快于 1.0 节并且要想通过生长在河岸两边的植物区靠近河岸是十分困难的。

当出现问题时，河水的流速可以通过水库上游的水速和一年之中降雨量确定。

现在（请看下方和左侧图片）我们进行了演练并且把用于溢油收集的围油栏放置在我们难以接近的位置。把木柱插到这些存有大量树根盘旋交的地方是十分困难的。



如果你无法把绳索捆绑在任何一颗树上加以固定的话，那么会使工作环境变的相当的恶劣。

为了能够得到合适的溢油回收点，你必须越过被保护的河流入口或乘船。泵，收油器，临时使用的储存箱和油船管道所有的这些设备必须在河流入口内使用并且要在靠近收集点的周围区域进行安装。

为什么要对水流平稳和容易接近的收集点进行保护，这使我无法理解的。

对于我来说这些地方是对溢油进行引流最佳位置。这里的水速平稳即使真空油槽车也会很容易接近这个区域。所以我们会尽全力来保护生长在河岸两边的植物，把溢油引流到这个对溢油进行回收最佳的区域。

**人们保护任何东西都是有一定原因的**



不幸的是，尽管世界对此抱有最大的希望，但是总会有些地方是无法得到充分的保护。

这就是无法得到充分保护的一个地方。我们偶尔会在英格兰海峡南部靠近朴茨茅斯的海口置放围油栏。

在涨潮的时候这类区域海水水位增长缓慢。当海水通过狭窄入口流出后才能置放围油栏。

在这种情况下，洋流的流速会到达两倍，世界上没有任何一个围油栏在没有受到严重损害的情况下能够经受住这种冲击力。

图片（右边）显示的是位于新斯科舍的芬迪湾退潮的情况。



在芬迪湾后海域浪潮的高度可以达到 16 米（53 英尺）

每一个潮起潮落，大约有 1000 亿吨海水流出芬迪湾。这个数量要比全世界淡水河的流量总和还要高。

但是针对这些对有效进行溢油应急做制定的必要的完整围油栏溢油应急预案或紧急围油栏预案的想法我没有任何异议。

但是我却对图上画红线的区域有疑问；把线型换成圆形。那么现在对于溢油应急者来说，对于在事故当中应该在什么位置置放围油栏的决策上就不会显得那么死板了。

这样的话对于溢油应急者可以提高工作效率和工作的安全性。

## 为了您更好地了解近期事件-提供最近出版期刊相关链接

<a href="#">ASME EED EHS Newsletter</a>	George Holliday 提出有关健康&安全的新闻和评论	近期刊
<a href="#">Bow Wave</a>	Sam Ignarski 组织出版的关于海洋&运输事务电子杂志	近期刊
<a href="#">Cedre Newsletter</a>	法国, 布雷斯特 CEDRE 组织新闻 e	2013 年 5 月刊
<a href="#">The Essential Hazmat News</a>	危险物质专家组成的联盟	6 月 10 号刊
<a href="#">USA EPA Tech Direct</a>	污染土壤和地下水修复技术	6 月 1 号刊
<a href="#">USA EPA Tech News &amp; Trends</a>	污染区域清污新闻	2013 年 5 月刊
<a href="#">Technology Innovation News Survey</a>	美国环保署-污染地区的清污工作	5 月 1-15 号刊
<a href="#">Intertanko Weekly News</a>	国际油船社团新闻	2013 年第 26 刊
<a href="#">CROIERG Enews</a>	加勒比海&地区石油业紧急应急组织	2013 年 6 月刊
<a href="#">Soil &amp; Groundwater Product Alert</a>	环保专家编制	6 月 24 号刊
<a href="#">Soil &amp; Groundwater Ezine</a>	环保文章, 论文和报告	2013 年 5 月刊
<a href="#">Soil &amp; Groundwater Newsletter</a>	环境专家编制	6 月 27 号刊
<a href="#">Soil &amp; Groundwater Events</a>	环境专家对即将举行的事件进行编辑出版	2013 年 6 月刊
<a href="#">IMO Publishing News</a>	环保新闻和即将出版的国际海事组织出版物	2013 年 5 月-6 月刊
<a href="#">IMO News Magazine</a>	国际海事组织新闻	2013 年第一刊
<a href="#">Pollution Online Newsletter</a>	溢油预控专家新闻	6 月 26 号刊
<a href="#">EMSA Newsletter</a>	欧洲海事局新闻	2013 年 6 月刊
<a href="#">JOIFF "The Catalyst"</a>	工业危险物质管理国际组织	2013 年 4 月刊
<a href="#">Int'l Environmental Technology</a>	环境监测, 测试和数据分析	2013 年 4 月刊
<a href="#">HELCOM Newsletter</a>	波罗的海海洋环境保护委员会	2013 年 5 月刊

## 事件报道

### 荷兰：欧洲 2013 散装液体储存方法会议

2013 年 10 月 30 号星期三—2013 年 10 月 31 日星期四。欧洲散装液体储存方法大会将于 2013 年 10 月 30 号到 31 号在荷兰鹿特丹举行。散装液体储存工业在区间贸易扮演十分重要的角色并且要面对不稳定的市场行情。散装液体储存工业同样也调整自己以便适应不断增长的市场要求。为期两天的会议着眼于是否有必要对存储的设备和港口和码头扩建的需要；重点改善技术和安全和环境标准。

### 印度：印度海洋资源和海洋环境研究保护海洋基金专题研讨会

2013 年 10 月 9 号—临近 Inox Cinema 的中央公园酒店，由印度海洋基金举办的第七届海洋项目专题研讨会的重点主要围绕着印度海洋资源和海洋环境的研究和保护。通过这次专题研讨会，其目的是要对在陆军，海军，空军军官，商业海洋社区，科学界以及主修军事历史的学生之间共享关于海洋环境和资源方方面面知识的更新。并称有许多地方是值得我们需要注意的。

### 纳米比亚：GI 西部非洲 2013 区域会议

04/11/2013 - 08/11/2013. 2013 年会议的主题围绕着的是西非，中非和南非地区溢油防备和应急能力；改变世界溢油事故发生风险的持续性动力。此次会议将积聚来自 22 个西非，中非和南非国家的主要工业和政府利益相关方，这些国家是：安哥拉，贝宁，喀麦隆，佛得角，刚果民主共和国，科特迪瓦，赤道几内亚，加蓬，冈比亚，加纳，几内亚，几内亚比绍共和国，利比里亚，毛里塔尼亚，纳米比亚，尼日利亚，刚果共和国，圣多美和普林西比岛，塞内加尔，萨拉里昂，南非和多哥国家。

## 培训报道

### 英国：国际职业安全与健康通用证书课程培训(NEBOSH)颁发的国际石油和天然气经营管理证书

伦敦 11 月 25-29 号，国际职业安全与健康通用证书课程培训办法的国际石油和天然气经营安全技术证书是为提高从事石油和天然气工业人员安全责任举办的为期 5 天的由工业认可的资质证书。

资质证书主要围绕着国际标准和管理系统两个方面，使参加课程者了解到在岸边和海上有效在工作场地排放作业所承担的安全责任。该课程着重强调在石油和天然气工业操作过程安全管理的重要性。在课程最后一天会以书面考试的形式评估每个参加培训的人是否合格通过次课程。

## 欧洲：POSOW 国家培训课程

2013 年 5 月在 Cedre 位于法国布雷斯特总部举行的培训教练课程中进行对区域工作组培训后，2013 年 10 月 1-20 号，国家试点培训将于 2013 年 9 月到 12 月之间在该项目的 8 个受益国中举行以重现咱各个区域教练所获得的溢油知识。30 名专业人士和志愿者在下面每一个培训课程都会接收培训，包括：溢油志愿者管理，对溢油污染的海岸评估和清除异己被溢油污染野生动物救治。

## 美国：国家溢油应急公司（NRC）和 RESOLVE 海洋公司扩大船舶溢油应急服务范围

10 月 1 号—国家溢油应急公司（NRC）和 RESOLVE 海洋公司宣布扩大他们对所有在美国海域进行贸易往来的船舶提供的呼叫应急服务范围。该服务根据美国海岸警卫队最新救助和海洋消防条例（SMFF）和溢油清除组织（OSRO）为油船和非油船船东提供全面单源服务。

该声明反映出美国海岸警卫队对于在联邦纪事出版非油船应急预案以及其他应急预案要求的最终规定。该规定要求在美国水域进行贸易往来的船舶的船东和运营者在 2014 年 1 月 30 号前以 OSRO 和 SMFF 名称提交应急预案。

## 瑞典海岸警卫队验收了 GEOSWATH 浅水多波束测深仪

本月 Kongsberg GeoAcoustics 在第四艘和新建的多功能船舶上安装和验收了 125 千赫 GeoSwath 浅水多波束测深仪标志着完成了瑞士海岸警卫队令人瞩目的项目。

所有这些瑞典船籍的船舶被认为是具有溢油回收，配合 GL100A5DP0 溢油回收船 E2 HC-/2 以及瑞士海事局对国际航线服务区域 A 水上交通管制的多功能船舶。这些船舶可以作为环境保护监测船使用以及帮助海岸警卫队进行海上船舶交通管理，环境监控，海域边境安全，渔业以及海上海关警察的检查。

---

## CHUKAR WATERJET 推出一个新的网站大力宣传其研制的深水海底超高压喷水器设备

10 月 1 号-- Chukar Waterjet，作为深水水下环境超高压喷水器先进生产商今天宣布推出了自己的新网站 [www.chukarwaterjet.com](http://www.chukarwaterjet.com)

## 对海上重型原油的性能进行的一项研究—加拿大摩根进行的测试

Aqua-Guard 溢油应急公司和他们 RBS TRITON™ 溢油收集技术在加拿大摩根对被稀释的沥青进行的实验取得了显著的成果。Aqua-Guard RBS TRITON 60 收油头再一次证明它能够在溢油事故中从水面上收集被稀释的沥青。摩根测试设备已经证明性能足够好，我们发现在有安全意识和井然有序的环境下可以方便使用。

---

国际溢油控制组织每星期出版的国际溢油控制组织-时事新闻，该组织于 1984 年建立的非营利性组织并且获得了参加组织 45 个国家会员的支持。国际溢油控制组织致力于提高全球范围内石油和化学品泄漏应急的防备和扩大合作领域，促进溢油技术发展以及溢油应急的专业能力，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。国际溢油控制组织是由以下选举出来的执行委员会成员管理：

Mr David Usher (主席, 美国), Mr John McMurtrie (秘书长, 英国), Mr Marc Shaye (美国), Mr Dan Sheehan (美国), Rear Admiral M. L. Stacey, CB (英国), M. Jean Claude Sainlos (法国), Mr Kerem Kemerli (土耳其), Mr Paul Pisani (马耳他岛), Mr Simon Rickaby (英国), Mr Li Guobin (中国), and Captain Bill Boyle (英国). 执行委员会得到了由下列国家代表组成非委员会组织的帮助 T – Mr John Wardrop (澳大利亚), Mr Namig Gandilov (阿塞拜疆), Mr John Cantlie (巴西), Dr Merv Fingas (加拿大), Captain Davy T. S. Lau (中国香港), Mr Li Guobin (中国大陆), Mr Darko Domovic (克罗地亚), Eng. Ashraf Sabet (埃及), Mr Torbjorn Hedrenius (爱沙尼亚), Mr Pauli Einarsson (法罗群岛), Prof. Harilaous Psarftis (希腊), Captain D. C. Sekhar (印度), Mr Dan Arbel (以色列), Mr Sanjay Gandhi (肯尼亚), Mr Joe Braun (卢森堡公园), Chief Kola Agboke (尼日利亚), Mr Jan Allers (挪威), Capt. Chris Richards (新加坡), Mr Anton Moldan (南非), Dr Ali Saeed Al Ameri (阿拉伯联合酋长国), Mr Kevin Miller (英国), and Dr Manik Sardessai (美国).

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。