

媒体三问东海油轮事故：谁来救助？如何治理污染？谁来治理？



国家海洋局消息称，1月16日，国家海洋局中国海警2901、2146船继续在“桑吉”轮沉船现场开展监视监测。另据悉，海警2307、2501、2305船编队和向阳红19船已抵达事故海域，积极开展事故应对工作。据船舶现场监视，多次发现油污带。

当日9时，距沉船位置北侧两公里处发现长约9公里、宽50~500米的油污带，呈西北、东南走向；10时，距沉船位置西北侧19公里处发现东西走向，长约6公里、宽约1公里的油污带。卫星遥感数据解译发现，16日图像覆盖海域监测到条带状油污分布区，油污集中区面积约69平方公里，另有约40平方公里有零星油污分布。

同时，国家海洋局工作人员在沉船周边海域开展现场监测，共采集31个站位水样。监测结果显示，部分站位发现黑色油污带，并伴有浓重的油污味。石油类物质浓度高值为997.5 μg/L，超过第四类海水水质标准限值。两个站位的石油类物质浓度超过三类标准，13个站位的石油类物质浓度超过一类标准。

据悉，国家海洋局将利用专业设备，在沉船海域持续开展空-海立体监视监测，及时掌握溢油分布、漂移扩散状况，做好事发海域生态环境状况影响评估工作。

在1月16日的外交部例行记者会上，外交部发言人陆慷称，东海油轮事故发生后，中方始终高度重视“桑吉”轮的搜救工作。关于善后工作，中方领导人已指示有关部门依法依规进行妥善处理。中方欢迎伊朗方面参与事故调查，愿为伊遇难船员家属来华提供签证便利。

谁来救助

北京时间1月6日20时许，隶属伊朗光辉海运有限公司的巴拿马籍油船“桑吉”轮与香港籍货船“长峰水晶”轮在长江口以东约160海里处相撞，导致“桑吉”轮起火。根据上海海事局公布的信息，“桑吉”轮载有大约13.6万吨凝析油。

“类似于‘桑吉’轮碰撞事故，在国际上也并不多见。”江苏海事职业技术学院副院长陈立军说，事故发生在长江口外160海里外，属于我国专属经济区，我国是有责任进行救助的。

陈立军认为，包括救火、32名遇难船员的赔偿等费用均由船舶责任公司负责，一般会由相应的保险公司支付。至于事故原因，目前，关于“桑吉”轮碰撞事故的黑匣子数据及原因尚未公布。

据有多年海上轮机长经验的陈立军推测，机器失灵的可能性小，很有可能是船员疏于观察、应急反应不强等人为因素造成的。

“碰撞时间为20时左右，是船舶交接班时间，这个时间段一直是事故高发期。20时至24时之间由三副和三管负责，而他们的经验和技术水平相对欠缺，对突如其来的危险可能无法作出快速、正确的判断。”陈立军说。

陈立军说，发生火灾等突发事件时要沉着冷静，展开自救，用船舱中储存的惰性气体灭火。同时，及时向海事局等相关组织、部门迅速报告。

另外，对于轮船是否要打捞，陈立军认为，船沉没要根据沉没地点、深度、会不会影响航道等条件综合判断是否打捞。

常州大学石油工程学院黄维秋教授认为，油船运输批量大、运距长，危险性比较大，出海前一定要做好检查，保证

设备的完整性和有效性。在海运过程，要密切跟踪行程气象条件，做好各类应急预案。确保在线安全监测、报警系统完整、先进，及时监督邻近船只的运行状态，并做好预警。

“运输过程中一定要做到禁烟禁火，甚至连带钉子的鞋子都不能穿，以免金属撞击擦出火花。”黄维秋说，“做好这些，其实很多事故是可以避免的。”

如何治理污染

碰撞事故发生后，“桑吉”轮泄漏了凝析油。1月14日，“桑吉”轮爆炸沉没，自身携带的燃油也存在泄漏的可能。如何处理浮油，避免海洋生态环境遭到破坏成为“当务之急”。

中国青年报·中青在线记者了解到，事发后第二天，上海海事局找到秦皇岛一家环保公司，要求运输处理浮油的材料到事发海域。

该公司负责人朱玉浩告诉中国青年报·中青在线记者，截至目前，他与前方工作人员还未联系上，“吸油宝”使用后的具体效果还不得而知。

“因为凝析油具有极强的挥发性，根据官方发布的数据，推测事发海域油污带厚度在0.3微米左右，以‘吸油宝’的能力完全不在话下。”朱玉浩说。

据了解，“吸油宝”由苏州大学副校长路健美教授团队发明，相比于传统“吸油”方法，具备吸得快、吸得多、可反复使用三大优势。获得过2014年国家科技进步二等奖。

“吸油宝”是一种新型聚合物吸附材料，外形是酷似海绵的白色绒布，外面包裹着一层特殊的高分子布。用“吸油宝”制成的鱼鳞型吸油拖栏，每组长约10米，可以根据实际所需进行组装，固定在船只上对污染区域进行拦截，“吞”光油污。

“奥秘在于我们创新了材料的化学结构组织。”苏州大学副校长路健美说，国际上的同类产品吸附速度一般需要4~6小时，而“吸油宝”仅需2~11秒便可将油污牢牢“锁住”，而且吸附倍率很高，特别适合对“桑吉”轮漏油这样的突发事故进行应急处理。

此外，因为“吸油宝”外面包裹了一层高分子布，就好像穿上了坚固耐磨的铠甲，反复使用1000次还能保证吸附效率不减，这样也大大压缩了使用成本。在海上回收一吨油传统方法需要50万元，而使用“吸油宝”最少只需5万元。

据了解，“吸油宝”已在“7·16大连输油管道爆炸”、松花江污染、墨西哥湾原油泄漏等不同类型的环境污染事故中“大显身手”。

2013年，在“11·22青岛输油管道爆炸事件”中，漏油导致张戈庄附近4万平方米左右的海域污染，在处理油污时使用了“吸油宝”。朱玉浩说，整个过程只用了5天，半年后回到事发地查看时，发现生态环境已基本恢复，藤壶、钉螺、蚝等海洋生物在原污染区域大量繁生。而运用吸油毡和消油剂等传统清污手段的海域，事故两年后仍遗留大量油污，水体浑浊。

谁来出钱治理

“桑吉”在东海燃烧9天并于1月14日17时最终沉没，海面出现数平方公里油污带，此次事故将涉及海洋生态损害赔偿，以及对近海渔场的损失赔偿，引起社会关注。

值得关注的是，1月15日，最高人民法院正式实施《关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》，该规定出台，表明东海沿海城市受损海洋生态将有三道“防线”保障获赔。

司法解释认为，明确海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼的性质与索赔主体。海域属于国家所有，对中国管辖海域内自然资源与生态环境造成污染损害和破坏，会直接给国家造成损失，理应由国家索赔。依法行使海洋环境监督管理权的部门代表国家就海洋自然资源与生态环境损害提起索赔诉讼，具有公益性。该类诉讼属于民事公益诉讼范畴。

另外，司法解释还明确海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼的特别规则。由于海洋环境污染成因复杂、评估鉴定机制不健全等因素，将难以追究责任者，法院将克服环境污染举证难的问题，尽可能让责任人作出赔偿。

有专家预测，“桑吉”油轮沉没在长江口以东约160海里处，燃烧9天又向东南漂移100多海里，远超我国12海里领海范围，涉及的东海海洋生态损害赔偿将数额巨大。由于“桑吉”油轮在东海燃烧沉没，污染并扩散行为是持续的，因此，按照最高人民法院新规索赔，没有任何法律障碍。但由于涉及对国外索赔，事涉国家对外政策比较敏感，应由国家层面来协调，索赔可能是由国家海洋局或国家海洋局东海分局统一协调。

中国青年报·中青在线记者 李超 实习生 郭阳琛来源：中国青年报（2018年01月17日 03版）

第二，除一季度之外，虚构赊销改变了非现金盈利的方向，即操纵行为把负的非现金盈利变成了正的非现金盈利。

如此，在经常账户的细分项目中，中国目前是加工贸易为顺差，与一般贸易、服务贸易、投资收益项、经常转移项为逆差的格局。

当前文章：<http://www.socialbookmarkingadd.com/z5ezc0sdi-20180215.pdf>

发布时间：2018-02-20 09:59:10

[绑架者](#) [ella怀孕出镜](#) [风和日丽](#) [重生之神级学霸](#) [烈火如歌](#) [重庆玻璃悬廊开放](#) [edg战队](#)
[奥迪a4\(1\)](#) [欧诺](#) [巴厘岛](#)