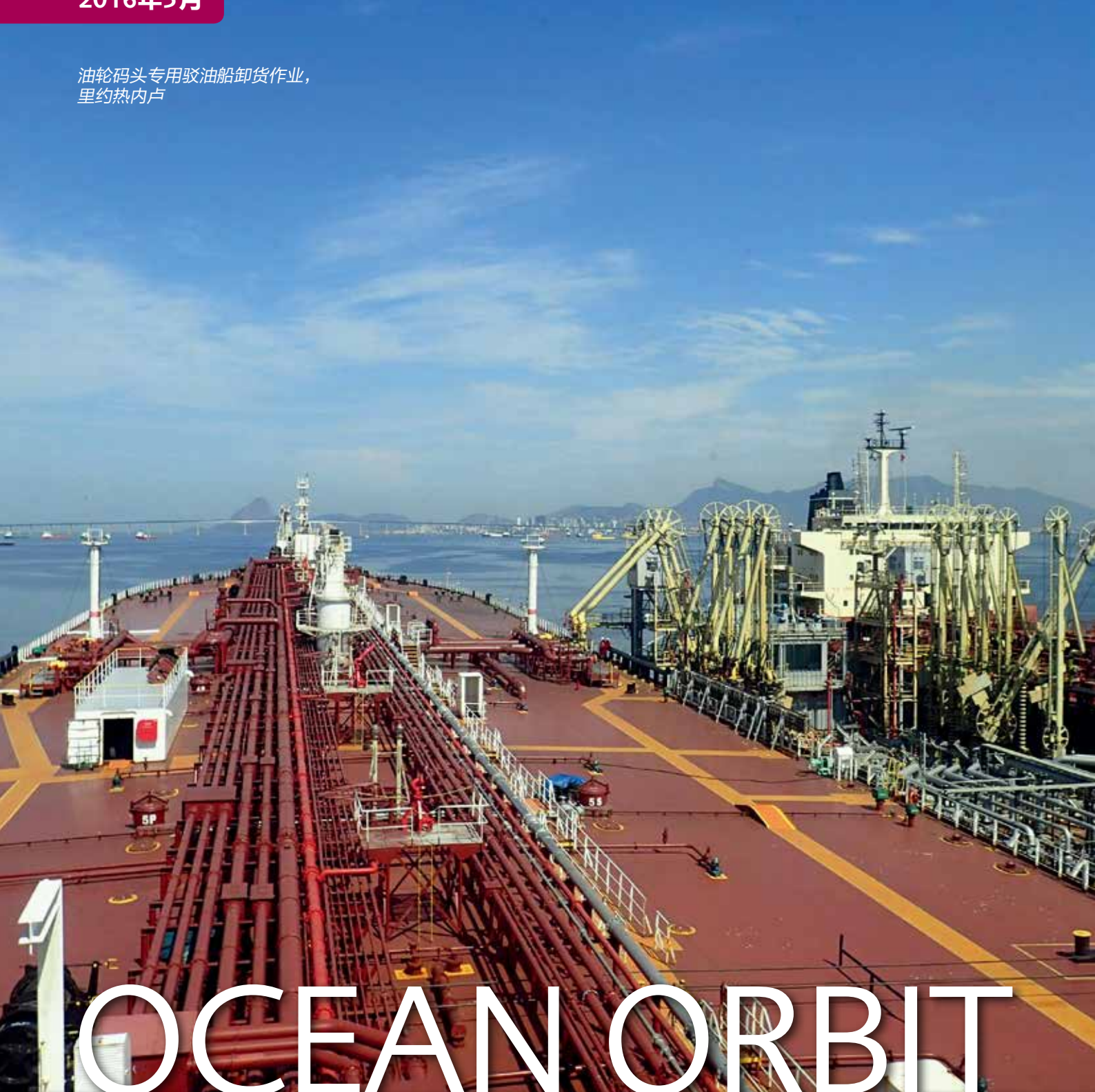


2016年5月

油轮码头专用驳油船卸货作业，
里约热内卢



OCEAN ORBIT

国际油轮船东防污染联盟的新闻通讯

本期关注的议题

- 备受关注的事故
- ITOPF对于消油剂的观点
- 在溢油事故中的相关方
- 国家聚焦——巴西
- ITOPF的足迹
- 团队介绍
- 与船东的运作
- 员工新闻



如遇溢油及危化品泄漏事故，请拨打下面的号码给我们来电寻求建议或联系我们到现场：

应急联系方式：

上午9点-下午5点(英国当地工作时间)：+ 44(0)20 7566 6999

这是ITOPF办公室号码，可以进一步向技术团队进行咨询。

非英国当地工作时间：+ 44(0)7623 984 606或+ 44(0)20 7566 6998

这些号码都与一个消息分页系统相连。你应该准备好留下你的姓名，联系电话和一个简短的信息。ITOPF技术团队的成员将尽快回电给你。

请不要依赖电子邮件与ITOPF进行应急联系。



我们需要尽可能多的获得以下信息：

基本信息

- 事故报告人员的联系细节
- 船名和船东
- 事故的日期和时间(特别注明是当地时间或标准世界时)
- 位置(如经纬度或离最近的港口或地标的距离和方向)
- 事故的原因(如碰撞、搁浅、爆炸、火灾等)和损坏情况
- 在船货物和燃油的描述和数量
- 预计泄漏或溢出的数量
- 货主名字
- 已经采取和计划采取(由谁进行)的消除污染的行动
- 船的状态以及任何有计划的救助行动

额外有用的信息

- 天气和海况，风速和方向
- 浮油或羽状油带的长度、宽度和外观，包括移动的方向
- 可能面临风险的资源类型(如渔业区或居民生活区)
- 货物和燃油的分布位置和相应的受损位置

有毒有害化学品

- 状态——固体，液体，气体，散装，包装
- 联合国危险货物编号或化学物质登录号、化学品安全资料表、货物清单

石油

- 密度、粘度、倾点、蒸馏特性、蜡和沥青含量



ITOPF在这一期的海洋轨迹杂志中对分散剂使用的争议性话题予以关注 (图片显示了一个在新加坡的演练)

董事总经理前言

欢迎阅读 ITOPF 2016 通讯。本期的海洋轨迹杂志记载了从去年夏天以来我们组织的活动轶事。今年由于时间紧迫，采用了一种稍微不同的方法。将我们参与协助的事故以小品文的形式展现并以日记的形式呈现我们关注的其他活动。如本期一样，本文更多的使用“图表”，这一手法更加的直观，例如在第 10 页和 11 页中的描述，说明在一个事故中清晰的描述许多不同的成员。

我们知道您更喜欢一些耐人寻味的文章。因此，我们引入了两个热议的问题，一个是关于消油剂使用的典型问题，另一个是国家聚焦。今年，作为我们的首要任务之一的国家 - 巴西，你将会看到最近几个月我们团队已经开展了一系列的活动来加强与巴西的行业和政府关于防污应急准备和响应的合作。

消油剂的使用愈发引起关注，但并无法律共识。这主要是由于法律起诉了美国“深水地平线”平台泄漏事故中使用消油剂的救援人员。本杂志中描述了我们对于消油剂使用的观点并提供了这个问题更详细技术信息的链接。“我们不要因为“下意识”的反应便推翻多年的

“我们不要因为“下意识”的反应便推翻多年的知识和可信的科学研究，尤其是在受到政治或经济利益驱动下更应如此。”

知识和可信的科学研究，尤其是在受到政治或经济利益驱动下更应如此。”这正是我所担心的，由于害怕法律诉讼和滥用科学而引起的轰动效应将会阻止应急人员做出正确的决策。在最佳时机时做出的决定是艰难的，应急人员需要知道他们在应用他们的知识和技术来减轻污染损害时是受保护的。考虑到应急人员面临的挑战，我们的新电影“冰域响应”即将上线，并将作为全球性的培训课程在我们的网站免费使用。

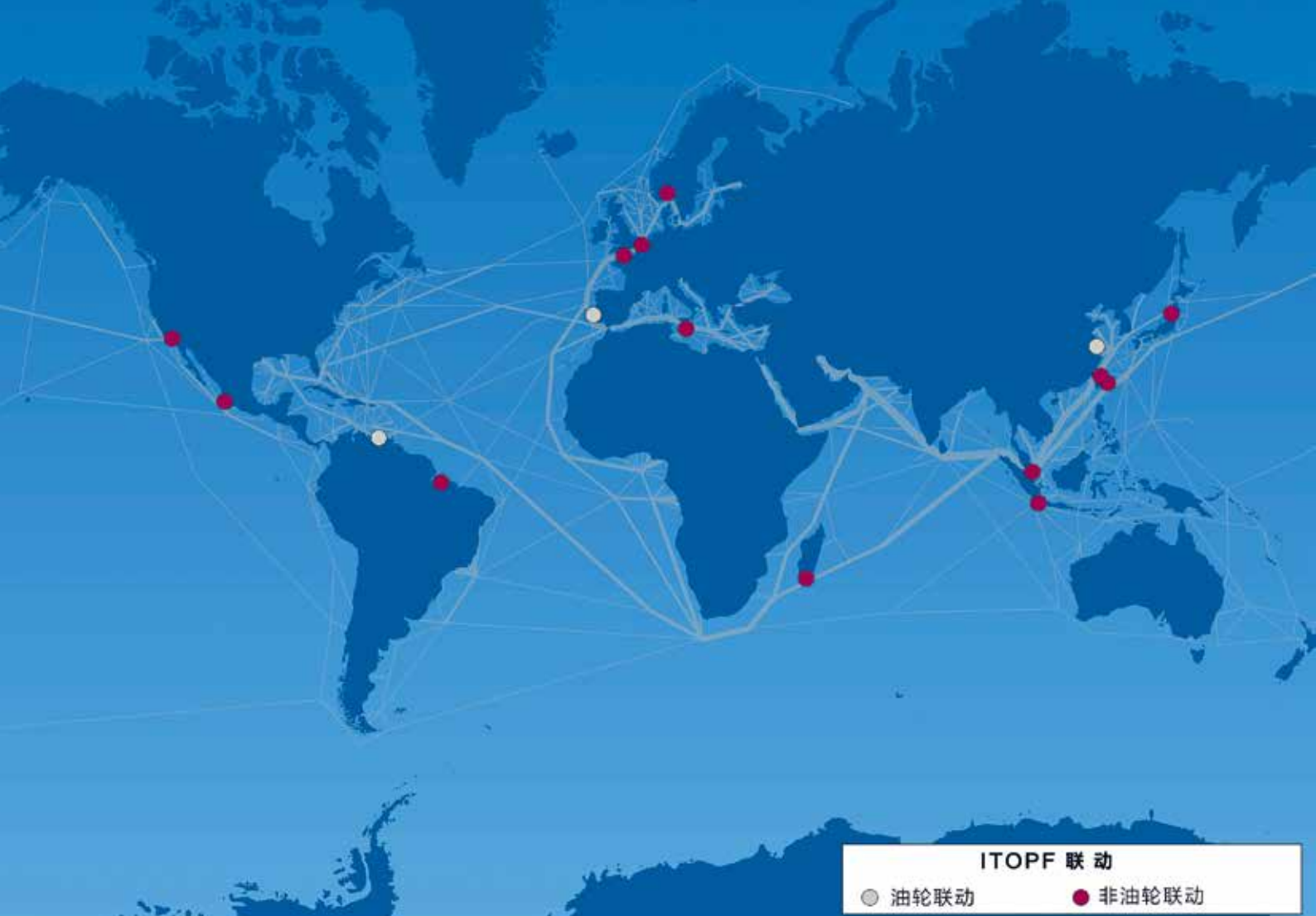
过去的一年我们不仅仅实现了战略目标，还在很多方面有所收获。我们的团队成员取得了里程碑式的服务提升，我们特别为此引入了一些短讯。去年，团队增加了不少于 5 名新成员，预计在未来的一年中会有更多的新成员。同时也有大量的员工晋升和人员变化，所有这些消息都在第 20 页中有介绍。



凯伦·博纳博士，董事总经理
(Dianna Bonner 拍摄的照片)

最后，请花一些时间阅读一下如何向 ITOPF 报告事故的文章。我们真心希望确保在应急情况下提供的服务没有延迟，然而我们已经在个人邮箱里收到了大量的通知。一旦我们团队中的一员不在办公室，这很可能会导致延迟，鉴于这种情况下，我们在英国办公时间外提供 7 天 24 小时应急联系电话。

我希望你们能喜欢阅读今年的海洋轨迹刊物。像往常一样，我们欢迎您的任何反馈或提出您感兴趣文章的建议。



ITOPF从2015年9月以来的联动和的油轮石油动态

备受关注的事故

ITOPF自从2015年8月份的海洋轨迹刊物统计至今已经联动16次，大多数事故涉及船用燃料的泄漏。我们通常每月被请求参加1~3起事故，但我们参与的事故几乎没有一个在现场到访后就结束的。当我们回到办公室后，我们经常被要求提供建议例如后续清理操作，索赔评估和应急计划。

办公室的团队也可以在不需要我们全面联动参与事故的情况下提供建议。自2015年9月以来，我们已经为13起事故提供了远程建议。在我们参与的这些案例中从几个小时到几天不等，如果更加复杂的话，甚至几周的时间。常见的要求包括对污染的潜在结果和影响提供建议，资源的风险或应急设备的位置。

我们也经常被要求提供事故后与索赔评估相关的建议。尽管在该种情况下，第一手泄漏后果的经验和现场决策更为可取。

下面来看一些我们过去几个月参与过的简短的案子。

自2015年9月以来

- 16 起联动
- 3 起油轮事故
- 1 起燃油泄漏
- 1 起无泄漏
- 2 起 HNS 事件
- 2 起煤炭泄漏

“FINACIA 32” 轮

事故日期：2015年9月1日

地点：印度尼西亚爪哇岛西南

Ujung Kutonas 半岛南海岸

船舶：非机动驳船

污染物：煤

事故的概述：“FINACIA 32”载7524吨未燃烟煤在恶劣的天气下搁浅，随后倾覆并散落其所有货物在爪哇岛Ujung Kulon国家公园内的海滩和近岸环保区域内，该处属于联合国教科文组织命名的世界遗产。由于随后几周的恶劣天气，这一事故导致烟煤沿着大约1.5公里的海岸线蔓延，有些煤开始被埋入并和沙子混合在一起。当地村民同当地指定的救援者被雇佣要求把煤从海滩上转移到国家公园外的安全临时堤

岸存储区域。煤炭被存储在无纺集装袋中并与雨水隔离来减少渗滤污水或煤炭自燃的风险，同时它们的最终目的地已经被敲定了。

ITOPF参与：ITOPF在现场六个星期并为清理给出建议并针对当地担忧的健康问题进行海藻取样。

“FLINTERSTAR” 轮

事故日期：2015年10月6日
地点：比利时距离泽布吕赫岸6海里处
船舶：杂货船
污染物：I FO 380 重质燃油

事故的概述：FLINTERSTAR装载钢板，与一艘液化天然气船碰撞后在比利时外北海沉没。据估计，超过100吨I FO380重质燃油泄漏。海上的应急行动在常规空中监视的指导下展开。海岸线污染小，分散的焦油球状污染物在比利时、荷兰和法国单独区域的沙滩上被发现。



FINACIA 32 号搁浅礁石

ITOPF参与：ITOPF为应急各方提供了联合空中监测并参加了工作组技术建议。我们还与比利时当局进行了联合空中监测并参加了工作组监督应急操作。



FLINTERSTAR 号：海上作业



LOS LLANITOS 号搁浅在峭壁上

“LOS LLANITOS” 轮

事故日期：2015年10月23日

地方：可可海滩，曼萨尼约，墨西哥

船舶：散货船

污染物：IFO 380 重质燃油

事故的概述：LOS LLANITOS 受 Patricia 飓风的影响搁浅在岩石陡岸上遭受严重的结构损害。少量的船用燃料油从船上漏出，但没有在海岸线上看到油。救助方移除了所剩燃油和事故现场污染物并安排原地拆除该船。

ITOPF 参与：ITOPF 对驳油过程中潜在的现场大面积溢油情况建立了最终结果和作用变化的模型。我们还为其他应急计划提供建议，参与监测残骸对环境的影响联合调查。

“城市” 轮

事故日期：2016年1月10日

地方：坂田港，山形县

船舶：杂货船

污染物：IFO 180 燃油、柴油和润滑油

事故的概述：“城市” 轮搁浅坂田港，随后断裂了，导致船用燃料的

泄漏。由于涌浪大，其中一些漂至邻近港口的防波堤，导致不同港口建筑、河岸和邻岸稻田灌溉供水渠道的污染。清理被大雪阻碍，但各种人工回收办法被采用，包括吸油垫和吸油网，使用网兜将油舀出，从水道壁面上刮除油膜和使用高压冲洗设备。

ITOPF 参与：ITOPF 参加了与当局的联合调查并对清理的建议提供技术建议和意见。特别是，考虑到复杂的灌溉渠道和国内缺乏处理这种类型污染的经验，我们与清理承包商紧密合作并提供适合当时情况的最佳技术。



城市号：联合调查组讨论最终的检查标准

“TS台北”轮

事故日期：2016年3月10日

地点：北石门镇，台北，台湾

船舶：集装箱船

污染物：IFO 380燃油，船用柴油，
润滑油，危化品

事故的概述：“TS台北”轮由于恶劣的天气和主机故障导致搁浅，在几周的时间里，泄漏IFO 380燃油达110吨，造成了从受损船的正前方开始陆续25公里的海岸线的严重污染。清理工作包括手工收集液体散装油，油污染的货物和碎片，使用冲洗和高压水来清洁岩石海岸。使用表面冲洗法清洁油性沙子。船上9件危险货物中的8件成功地被移走，位于船舱内的第9个集装箱将在稍后的阶段处理。

ITOPF参与：ITOPF提供有关于在燃油驳油操作过程中应急安排的建议，和船上的危险品的风险评估和它们潜在的影响。燃油泄漏后，ITOPF着手海岸线调查评估来估算海岸线污染的程度并提供技术投入和清理策略。

“ISTRA ACE”轮

事故日期：2016年3月13日

地点：美国洛杉矶港

船舶：车辆运载船

污染物：IFO 380 重质燃油



搁浅的 TS 台北号前的油线

事故的概述：估计有400升重油在加油操作过程中从“ISTRA ACE”轮的泄漏。油滴在几个码头盆地可见，条状的油带污染了码头桩子、乱石堤和其他附近船舶。围油栏布置在所有码头周围以及其他重要地点。清理工作主要包括压力冲洗码头桩、用吸油毡擦拭表面和用网从水中捞油，使用的劳动力在现场达到 170人左右。一旦

船体被清洗干净，一份行政担保提供给海岸警卫队和另人满意的清洁工作最终被认可后，“ISTRA ACE”轮被允许离开港口。

ITOPF参与：ITOPF加入SCAT团队调查受影响区域并为州和联邦的当局提供清污计划的技术合理性和具体的结束时间点。

过去5年ITOPF到场参与溢油事故的前10大国家/地区

- 1 南韩
- 2 英国
- 3 中国
- 4 新加坡
- 5 法国
- 6 菲律宾
- 6 意大利
- 6 中国台湾地区
- 9 日本
- 10 巴西



ISTRA ACE 号：工人从码头的裂缝和桩柱上清理油污

消油剂：ITOPF的观点

争议的起源

自1967年“TORREY CANYON”号油轮搁浅溢油事故中首次大量使用清洁剂（不是消油剂），使用消油剂来应对海洋溢油一直存在争议。因为之前没有应对如此大规模溢油事故的经验，为了分解溢油，这些有毒且易于溶解的清洁剂（最初用于机舱清洁）在海岸和海中肆意的蔓延。不幸的是，它们的使用造成了难以解决的不良后果。虽然相关的知识显著提高并且新配方是消油剂的毒性大大降低，但是，科学界、行业以及广大公众关于是否使用消油剂的争论依然非常激烈。

争议的原因很多，对于引入另一种潜在的有毒化学物质的方法从担忧到不信任，怀疑这种方法只是将溢油沉降而没有消除。

TORREY CANYON事故以来，巨大的投资用于研发更有效的和更小毒性的消油剂。新一代消油剂(类型3)可以适用于船舶或航空器，与之前相比使用的剂量更少且更有效，从而限制消散溢油所需化学物的用量。

ITOPF的观点是使用消油剂有明显的操作优势，他们可以在大面积水域被快速使用

如今，当意识到在恶劣海况下围堵和回收溢油的技术都是非常受限的，在许多国家倾向应急响应中会选择使用消油剂，为应对大的事故，消油剂已经被储存在世界很多重要地区。

对消油剂使用的争论

消油剂的工作原理是将水面上的溢油打破成为微小粒子分散在水中形成小液滴。它们并不是将油沉淀，而是使形成的小液滴漂浮在油污最初形成的几米范围内，并被水流快速稀释从而阻止溢油再次聚在一起形成浮油。海里的细菌将把这些小液滴进行降解。在正确的条件下，消油剂对沿海生态系统(如损伤敏感。红树林，盐沼)和相关的社会经济活动(如渔业，旅游)的损害有限。



消油剂不适用于成品油或高粘性油，也不适用于分散成羽毛状的油，那可能导致对重要的水下资源的损害；特别是那些容易受到强烈影响的资源，如珊瑚，贝类床，网箱鱼和工业取水口(见ITOPF技术论文4使用消油剂应对溢油)。

深水地平线——一个游戏改变者

正当消油剂的使用一直在争论的时候，2010年墨西哥湾马孔多钻井平台原油泄漏事故对于消油剂的使用是一个重大转折。总计7000立方米消油剂(约7000吨)被使用，其中约2900吨被直接喷在井口上。鉴于石油泄漏量(780000立方米或668000吨)，消油剂在事故中起到了重要的作用从而有效的限制了海岸线总体受影响的程度。然而，围绕着在上述情况下使用消油剂的争论以及研究消油剂、被分散的油以及消油剂副产品对海洋等的长期影响都对未来消油剂操作和使用提供指导。

ITOPF观点

ITOPF定期从世界各国收到有关消油剂的问题。最近，这些问题反映了由深水地平线事故引起的有关消油剂的毒性和有效性的不同担忧，包括操作和法律方面的考虑。



在深水地平线漏油事故中空中喷洒消油剂（照片由Lehmann提供/USCG）

关于消油剂增加生物利用率的事实已经众所周知。事实上，这的确是使用消油剂的主要原因；通过将溢油打破成为微小液滴，从而使溢油可被微生物吸收，特别是这些海洋环境中依靠捕食油的生物。尽管消油剂和水中的油粒子的快速出现将对当地海洋生物产生影响，但影响是很短暂的。在开阔的水域正确的条件下使用消油剂，分散的高浓度油在数小时内降低到可能造成对海洋生物种群长期不利的影响水平以下。



在巴基斯坦喷洒消油剂

分散的溢油的影响仍在调查中。因此，在此次事故环境中使用消油剂的结论，并不能明确在其他情况下禁止使用，也不能因为法律诉讼来威胁到相关人员在污染中未减少损害而做出的正确选择。

ITOPF的观点是使用消油剂相比传统控制和恢复的最关键优势是它们可以更加快速的应用于大面积溢油。1996年海洋皇后事故很明显的说明了这点。事后的研究表明，446吨的消油剂分散撒在海里32000吨原油上对海洋生物影响非常有限，显著的限制了石油对彭布罗克郡海岸的影响。

消油剂相关的操作在决策过程中是至关重要的。可以使用消油剂的时间受限于油的风化和它向重要资源的移动。通常，这取决于油的类型和其他环境因素比如温度和盐度等，随时间变化消油剂可在数小时或数天后变成无效。因此，应急计划应包括清晰的政策和指导以便快速作出决策。

对于“深水地平线”事故使用消油剂的关注是可以理解并有调查价值的。也就是说，任何应急技术可以有争议，这也就是为什么需要做出一个针对个案的决定，在考虑了优势和限制的基础上，包括成本效益和资源的保护的优先级。这就是为什么当在计划一个应急策略时，要对环境、经济效益和可选用的不同技术进行评估。

国家消油剂政策

一些国家支持使用消油剂作为他们的主要应急措施，而其他国家认为这是第二选择或根本不允许。国家政策通常反映了这个国家在处理污染的经验、应对风险的资源、海洋环境特征(即封闭海域或开放大洋)甚至应急资源中的战略投资。最终，这是有关国家当局的责任来决定是否可以使用消油剂应对石油泄漏。为了避免延误泄漏时应对，在

考虑了环境和操作方面的问题后，作为应急预案的一部分必须有一个明确的政策来决定是否使用消油剂或在特定环境下可能使用消油剂。


结论

任何石油泄漏应急操作的目的是将损害降到最低。应急技术有一定作用但也都有他们的局限性。

“深水地平线”事故激起了使用消油剂的支持者和反对者的辩论，但必须指出的是，在这一事故中被




不同国家对消油剂使用政策不同




ITOPF——支持和协助泄漏涉及的各方——船东，政府和潜在索赔者——通常在船东互保协会的要求下，提供客观的技术建议。


漏油时的各自角色




媒体——总是会参与重大事故和尽可能试图访问泄漏地点来获得素材或采访应急人员。公众会积极地拍摄泄漏和响应操作并将评论和照片通过社交媒体传播。



野生动物救援人员——环保组织或慈善机构可以提供训练有素的人员来获取、康复和记录沾上油污的野生动物。他们可能通过大学/慈善机构服务于政府机构或船东。一些非官方环保组织可能以说客的身份影响应级响应。




志愿者——在主要泄漏中，公众或当地社区团体经常主动帮助野生动物康复或参与清理活动。





当地社区——当地村民或渔民可能手动协助清理活动。他们通常在当需要额外的人力和资源时受雇于政府机构或泄漏承包商。这项工作可能有助于抵消泄漏所引起的经济损失。


船东——在一些国家，船舶负责在泄漏发生时进行响应；在其他一些国家，政府可能委派当地的船舶代理，验船师作为现场代表。



清理承包商——为应急活动提供设备和人员。他们可能由船东事先签约，在事故发生时由船东或保赔协会或当局雇佣。




调查员——正如它们的名字所表明的，他们负责漏油事故后各种不同的调查，包括调查上岸的油，响应措施，渔业，任何损坏的货物。他们通常受雇于保赔协会和船东。



港口/码头运营商——通常在其管辖范围内应对泄漏，由政府机构监督。可能提供避难所或处理任何货物或集装箱卸载。

律师——可能是几名和被代表不同的当事人，包括船东和受影响的国家/地方政府；他们可能是溢油事故中的主要角色。

保赔协会——第三方保险公司协助船东处理这一事故，包括法律建议，找到合适的建议者和承包商批准索赔赔偿(有时会同IOPC基金)。他们有时由当地的联系人员作为现场代表。




打捞公司——努力拯救船只和减少船舶和/或货物造成的环境破坏。任命救助方的决定通常是由包赔协会、船东和/或政府机构共同作出的。


在政府指导下
由机关带头。
船师和/或律

货主——通过提供准确的货物信息支持应急工作。如果他们有足够的准备和可用的资源也将参与油污的清理或处置。他们可能指定自己的律师和验船师。

索赔者——那些由于石油泄漏遭受经济损失，如渔民的渔船沾上油污或酒店的业务中断。一个事故可能产生成千上万的索赔者。将根据国家法律和规定适用的国际公约进行补偿。



政府部门——通常根据事故的规模领导或监督响应。机构/部门通常涉及包括：海岸警卫队/海军、交通运输部、环保部或紧急事务部。



其他顾问或专家——他们可能是政府部门/机构或在渔业、旅游、环境监测、公共卫生等领域的独立的技术专家，他们提供响应操作和损害评估的相关意见。船体和机械保险公司和他们的代表也可能参与其中。



Transpetro油轮SOPEP(船舶油污应急计划)演习 (Transpetro照片)

国家聚焦——巴西

巴西有着广阔的海岸线，各种各样的海上潜在污染源和发展中应急响应能力。在重大漏油事故中所面临的挑战众多而复杂。

重点国家

巴西已在ITOPF“20/20视野”新战略计划中被确定为一个重点国家。这是因为它是世界上最重要的石油和天然气生产商之一，同时也是一个贸易大国。巴西的重点是提高对扩大的海上产业的应急措施，但同时船舶泄漏问题也非常关注。

风险

巴西大量使用驳船从海上油田运输石油来替代石油管路传输。这些繁忙的航线周围伴随着相应的泄漏风险。

近年来，沿着巴西7491公里的海岸线的船舶运输普遍上升。尽管

目前遭遇经济衰退，它依然是拉丁美洲最大的经济体，拥有丰富的资源。作为世界上第五的人口大国，要满足2亿公民的需求，巴西不仅仅是一个主要大宗商品出口国，也是一个进口大国。

所有这些因素加在一起使巴西发生污染事故的可能性比较高，而且能够更好的处理这种威胁也成为巴西的迫切需求。

泄漏的历史

在泄漏方面，自从ITOPF开始访问拉丁美洲的十年内，巴西的访问量排在第10位。经历了11个大于700吨油轮漏油事故，自我们有记录开始，共计油轮泄漏事故170次。

最近一起主要的事故是化学品船VICUNA在巴拉那瓜港口卸货甲醇发生了一场爆炸。船上的大部分货物被大火吞噬，蒸发或溶解在



水中，但船用燃油IFO180泄漏的区域处于高敏感环境区域。海岸线清理主要是使用手工方法和一些水冲洗，一些偏远的区域允许自然清洁和回收。

最近，ITOPF参与气体运输船GOLDEN MILLER (2013年12月)在阿拉图港装货时遭受火灾的事故，事故导致燃油IFO380泄漏，油污染了附近的海岸线和一个海军基地。清理的主要手段是手工刮擦、冲洗和压力清洗。

准备

在巴西，污染应急响应通常是由17个国家沿海环保部门联动和管理应急行动。最近颁布的国家应急计划(NCP)(2013年10月)设定了角色、责任和在美国启用多个政府和行业各方之间协调行动的总油污染应急规定。目的就是为了提高油污应急响应能力，减小对环境的危害并防止对公共卫生的损害。国家应急计划中(国家应急计划手册)关于可接受的响应方法(例如，使用消油剂的类型和现场燃烧)的技术规定还在政府的研讨中，并未在报告中写明。

总体来说，虽然有不同程度的泄漏经验和培训，但巴西还没有应对大规模海岸线污染的应急经验。

赔偿和罚款

关于责任和赔偿，巴西有自己关于污染的监管框架，与国际制度的方式不尽相同。

尽管巴西加入了1969年民事责任公约(CLC69)，但它没有加入相关协议，也不是国际油污赔偿基金的成员(IOPC基金)。CLC 69允许船东可以将他们的持久油泄漏责任限定最多1400万SDR或约1900万美元



GOLDEN MILLER 事故中海岸清理

赔偿。赔偿数量与一些邻国相比处于较低水平，例如，在阿根廷签署CLC92和基金92大约2.82亿美元，在法属圭亚那为10.4亿美元的补充基金。

在巴西，船东在环境破坏上无权限定责任，当局颁布了各种法律以处罚油类污染事故。

ITOPF在巴西

ITOPF已经开始在巴西建立与政府和行业建立关系，目的是提高应急响应有效性和应对油类和化学品污染的能力。

在过去的几年里，除了在参与大量事故的应急响应和提供远程咨询外，我们还成为里约运输会议上的一个演讲方，2015年9月，我们还与Transpetro(巴西国家石油公司的运输子公司)联合做了一个关于油类泄漏和航运企业应对的研讨会，这个会议旨在加强在巴西漏油应急的相关各方之间信任和合作。

去年，我们在Transpetro的帮助下，将电影“应对海洋石油泄漏”的字幕翻译成葡萄牙语，计划在不久的将来也对我们的技术论文进行翻译。

对于未来几个月，我们正在准备为构建国家应急响应和提高未来处理油污事故的能力提供培训和必要的支持。



Richard Johnson出席联合ITOPF / Transpetro研讨会，2015年9月(照片由Transpetro提供)

ITOPF 与外界

国际油轮船东防污染联盟和它世界各地的会员一起工作，确保航运业时刻准备着应对随时发生的溢油事件。我们也和政府机构和国家以及我们关联机构合作，共同有效应对全球海洋溢油、化学品、有毒有害物质泄漏问题。

这里我们检索了自2015年8月上一期出版的《海洋轨迹》后我们所做的一些事。



如果你正在考虑举办演习，训练，研讨会，培训班等，希望我们能参与或给您提供帮助，请随时联系我们。

2016年5月



澳大利亚：Alex Hunt 在西澳大利亚波斯举行的2016年国际溢油大会暨亚太溢油预防大会上做了题为“溢油事故下降及其影响”的报告。

2016年4月



缅甸：Annabelle Nicolas-Kopec 是国际海事组织发展缅甸仰光河溢油应急计划援助项目和国家应急计划的技术顾问之一。

2016年3月



美国：Karen Purnell 博士在在美国康涅狄格州海事协会组织的年度航运大会暨博览会上会见了联盟的会员，在那里我们主席 Paddy Rodgers 被授予美国康涅狄格州海事协会“海运统帅奖”。
(照片由Chris Preovolos提供)

2016年2月



丹麦：Franck Lauelle 和Miguel Patel 与丹麦哥本哈根的丹麦生物科学研究所合作举办了环境监测研讨会。自丹麦海军和格陵兰政府部门的代表出席了此次活动。

2016年1月



日本：Richard Johnson在2016年日本石油协会溢油研讨会上向150位行业内及政府代表做了题为“什么时候预防溢油这么昂贵了？”的报告。

2015年12月



希腊：技术和技术支持团队的成员在希腊比雷埃夫斯为船东会员与保险合同供应商作了保障与赔偿条款介绍。



2015年9月以来国际油轮船东防污染联盟到达的国家

2015年11月



英国：国际油轮船东防污染联盟赞助了油轮航运及贸易环境奖，并提供机会帮助船主认识到环保标准的重要性。加拿大赛龙轴承公司因其无油螺旋桨轴的产品而获得过该奖项。



加纳：Romin Chancerel在非洲阿克拉举办区域性全球倡议大会会议涉及非洲西部、中部、南部等区域，会议为国际合作、立法和海岸线清理等问题提供一个良好的讨论平台。



斯里兰卡：Nicola Beer支持了国际海事组织和南亚合作环境规划署（南亚环境署）在溢油准备和相应问题在南亚国家举办了一次区域研讨会。

2015年10月



挪威：团队的五名成员在Gard俱乐部挪威总部针对索赔评估问题举办了一次研讨会。



韩国：Nicola Beer支持了韩国海岸警卫队举行的韩越海洋污染应对措施和补偿方式研讨会，为国际油轮船东防污染联盟提供建议并分享跨国级事件上的共性问题。

2015年9月



挪威：Jessika Fuessel 出席了由挪威海岸管理局和地方当局在新奥尔松，斯瓦尔巴德群岛举办的溢油应对方案研讨会，并对北极溢油潜在的风险提高警惕。

认识团队

正值庆祝国际油轮船东防污染联盟里程碑的周年纪念，认识下部分团队成员吧！

服务ITOPF 25年



Tim Wadsworth

技术支持经理



加入时间：

1991年

资质：

同步通信工程；法学士

在ITOPF工作：我加入ITOPF时正值公司遇到很多事故的繁忙时刻，因此参与了许多重大溢油事故的组织处理工作，包括Katina P，“长崎精神号”、“爱琴海号”。当时所有事故的处理都没有手机，笔记本电脑、GPS等现在看起来理所当然的技术。我主要参与协助采购和维护全球响应信息，但后续我更多地参与理赔工作。随着科技发展，我目前的工作更加便捷，但对也我们带来了额外的要求。

典型的一天：日复一日监管索赔要求是我在国际油轮船东防污染联盟的基础工作，我和ITOPF联络员会定期讨论我们在中国的推进工作。我大量的时间都花在与ITOPF有密切联系的组织进行联络。

优势：建立国际油轮船东防污染联盟索赔和技术支持功能，并逐步发展成为联盟的主要服务。

劣势：倾向使用理论和抽象模型，而不是基于调查的证据或科学来支撑对于环境破坏和可预见的灾难的索赔，这就导致了索赔人以及赔偿人之间的沟通延误。

服务ITOPF 20年



Deborah McKendrick

信息官



加入时间：

1996年

资质：

图书管理学博士，历史学士

早期经历：石油学院(现在的能源研究所)信息服务，BBC电影图书馆，各种公共图书馆。

对ITOPF的第一印象：“海洋王后号”事故发生后不久我加入了ITOPF，办公室是忙碌的但大部分时间办公室里空无一人，我的许多同事都撤离到了彭布罗克郡；我好几个月没有看到他们！非常忙碌，我也是几个星期以后才知道这起罕见的大型油轮泄漏事故！

典型的一天：我日常工作通常是在办公室里，我可能会处理合作方，成员和联系人的咨询、翻译沟通以及更新网站或编辑出版物及新资料，如果出现油轮泄漏或泄漏的威胁，我负责为我们技术团队做一些背景研究。

优势：会见国际船东、讨论全球展会事宜以及获取我们提供服务的单位的第一手反馈资料。

劣势：图书馆访问人数少，普通的图书馆印刷材料在数字化时代慢慢趋于过时了。我要补充国际油轮船东防污染联盟的图书馆有大量的未在互联网公开发表的宝藏有待于研究员去发现(新的，非常容易使用的数据库！)。

服务ITOPF 10年



Franck Laruelle

技术团队经理



加入时间：

2006年

资质：生物海洋学硕士，海洋生物学博士学位

早期经历：法国环保组织Cedre的环境顾问，油轮泄漏事故应对处理。

是什么让你加入国际油轮船东防污染联盟？最大的吸引力是我可以积累全球性的溢油应急处理经验，并协助不同文化背景、不同环境、不同经济体的人处理复杂的石油泄漏事故。

典型的一天：除了管理职责，如每天和技术团队的召开例会，我要负责技术人员的定期审查报告和现场支持人员的部署。不定时的应急工作包括为新事故提供一些不同的意见和使用新技术的讨论。

优势：负责部分现场的行动和解决方案，有时考虑环境如何从起初严重的影响中恢复并与他人分享，有时是完全未知的一天，其中有兴奋，收获的感觉；有时处理复杂的、动态的、多变的情况。

劣势：与上述工作离开时间太久。

服务ITOPF 10年



Lisa Stevens

信息和通信
经理



加入时间：
2006年
资质：
物理学卫星技术
硕士

早期经历：QinetiQ空间部门、摩托罗拉、南安普敦海洋学中心(现在国家海洋学中心)。

如何改变你的角色？ 在过去的十年技术已经发生了巨大的变化。我加入在国际油轮船东防污染联盟的时候，谷歌地图刚刚发布，给普通人带来了世界地图和地理数据。这使得产品发展、环境信息共享及应急响应区域都获得受益。之前我们需要拷贝地图，现在，我们有智能手机、能在我们的手机里下载数字地图，能拍照设定位置信息，各种细节资料等，在办公室上传这些信息就可以即时访问。

典型的一天：我的日子相当不同，联络合作者、开发数据管理策略，分析，编程、编写新的操作工具，协助STEM职业拓展项目，或当需要时提供事故石油泄漏模型。

优势：学习新技术和融入公司可以改善人们的生活和环境。

劣势：当你的同事去阳光明媚的异国旅行时，英国下着毛毛雨的寒冷的一天，你坐在办公室里工作。

服务ITOPF 5年



Nicola Beer

高级技术顾问



加入时间：
2011年
资质：
学士学位(荣誉)海
洋生物学，海洋科
学博士学位

早期经历：海洋环境咨询公司，研究潜水。

对国际油轮船东防污染联盟的第一印象：当我来国际油轮船东防污染联盟面试时，船舶在偏远的群岛搁浅，有燃油和黄豆溢出，所以团队想在一位特里斯坦-达库尼亚群岛找一个技术顾问。我正好这时候来应征工作，所以我直接跳过面试就得到了这份工作！

典型的一天：很难说典型的一天意味着什么，即使在办公室我们也要参与各种不同的项目。我们要处理我们参与的事故的后续事件，我们平常也要为其他案子提供远程建议，撰写技术报告，开展培训课程，举办研讨会等。

优势：我真的很喜欢我们做的工作，也很喜欢去非比寻常的地方旅行。除了处理泄漏事件之外，我们也会通过大会和研讨会的形式会见各行各业的人。最感到荣幸的是看到你在现场的工作对于溢油清理工作的是十分有帮助和有价值的，虽然你基于合理的科学和实践经验而给出的建议需要一段时间才能说服其他人。

劣势：当我们被派往泄油事故现场时，我们往往需要搭乘数小时飞机径直赶往与事发地当局碰面或者到事发地调查。溢油事故通常形势严峻，精神高度集中，许多压力就随之而来，倒时差和缺乏睡眠比起这些压力来根本就微不足道。

服务ITOPF 5年



Annabelle
Nicolas-Kopec

高级技术顾问



加入时间：
2011年
资质：
化学博士，化学工
程学士

是什么原因让你加入国际油轮船东防污染联盟呢？在海洋环境中工作的想法一直吸引着我，我的家人有类似的工作经历，我也是一个熟练的水手。当我知道国际油轮船东防污染联盟时，我立刻意识到这非常适合我；我有海洋环境保护的应用科学知识和技术专长。

典型的一天：我喜欢我的工作，国际油轮船东防污染联盟的工作不是一个典型的办公室工作，没有所谓的典型的一天。在任何一天我可能会做现场应急工作、编写技术风险评估、帮助减轻潜在的事故损害、为业内人士或政府领导人汇报溢油应急事故的来龙去脉。

优势：我特别喜欢去那些我不大可能去的遥远的地方，并且在那里和一群人一起完成比较困难的工作。我会永远记得在巴塔哥尼亚、智利那些日子，虽然工作艰难，但是风土人情却非常难忘的。

劣势：现场应急工作是非常兴奋、非常满足的，但是连续几天每天工作18小时使我们精疲力尽，一天长时间工作完之后写技术形式分析报告对我们来说很有挑战性。



“寒冷气候里的溢油事故”设置了大家对北极海上活动的关注度日益提高的场景

寒冷气候里的溢油事故

第八期国际油轮船东防污染联盟应对海洋石油泄漏的系列电影将很快可以在网上观看。“寒冷气候里的溢油事故”设置了大家对北极海上活动的关注度日益提高的场景，逐步关注在偏远荒凉环境里的溢油事件处理需求。

拍摄地点在斯瓦尔巴特群岛、瑞典和加拿大，影片回顾了在学习中的各种应对策略以及在冰川水中可能面临的挑战。

这部电影采访了政府、业内、科学界以及联盟的资深员工等，因

为他们在北极恶劣危险的条件下训练。

寒冷气候下的石油泄漏突出了三个关键信息：改善我们的科学知识的重要性；从真实事故中学习的重要性；在国际合作下开发溢油应急设施的重要性。

从6月开始这部电影将在<http://www.itopf.com/knowledge-resources/library/video-library/>上免费观看，并配备英文，中文，法语，西班牙语，土耳其语，葡萄牙语，俄语，阿拉伯语，韩语和日语等字幕。

国际油轮船东防污染联盟应对处理海洋石油泄漏事故的系列电影

- 1 溢油介绍
- 2 空中监视
- 3 海上应急响应
- 4 海岸线清理
- 5 废物管理
- 6 环境影响
- 7 溢油赔偿
- 8 在寒冷气候中的溢油



冰川研究赢得了2016国际油轮船东防污染联盟研发奖

冰川油也是今年国际油轮船东防污染联盟研发奖的主题，罗斯塔姆油田（远程溢油检测和监测冰雪覆盖的水域），一个由斯特拉思克莱德大学信号和图像处理中心牵头，英国和苏格兰海洋科学协会(SAMS)合作开发的项目。

该奖项赞助一年的费用来研究并验证高光谱成像技术在溢油冰影响的水域里的可行性。更多的细节可以关注国际油轮船东防污染联盟的网站。

与船东的运作



会费

今年ITOPF改变会员的会费结构。以前费用仅根据吨位计算。然而，近年来，有些小油轮的询问和咨询使得员工花费的时间与之费用不成比例，这明显满足了所有会员更公平地平摊成本的需要。

因此，2015年6月召开临时股东大会，由油轮会员投票决定除了以每吨为单位的费率以外，引入一个以每艘油轮为单位的手续费。这个没有影响ITOPF的总收入，新系统下总收入是保持相同的。

2016/2017的管理费设置在20英镑/油轮加上0.50便士/吨(低于0.57)。所以，50,000吨油轮的应付金额是每年270英镑(20英镑管理费+250英镑每吨的费率)。

管理费用并不适用于非油轮会员。



Karen Young, 会员秘书

记录的形式

提醒会员和代理，你们可以直接访问ITOPF会员数据库检索自己的会员记录表格和再次检查他们所有的油轮被ITOPF正确输入。请联系会员秘书，Karen Young (karenyoung@itopf.com)，来获取用户名和密码链接网站。(请注意，不能通过我们的网站获得数据库)。

ITOPF会员
7320油轮船东&光船承租人
12230油轮、驳船、天然气船，
FSUs/ FPSOs&组合船
总吨位相当于3.75亿吨
~ 97%的世界油轮船队

ITOPF非油轮会员
所有其他类型的船舶的船东&光船
承租人
总吨位相当于
7.51亿吨
> 90%的全球远洋舰队

调用所有上岸指定人

我们想联系岸基指定人员(DPA)或那些专门负责石油泄漏响应的船东会员。这将有助于我们建立一个在发生泄漏时的联系人清单，使我们能够提高对ITOPF服务的认识，可以直接为那些在一个事故中的一线的人提供服务。

如果你是一个区域的岸基指定人员(但没有与我们建立联系)，请帮助我们在我们的网站上通过完成一项调查(<http://www.itopf.com/members-associates/designated-person/dpa-survey/>)。

我们将把您的名字添加到邮件列表，您可以自动接收ITOPF手册的副本和其他技术出版物。你也会收到所有ITOPF在当地组织的活动邀请，那些活动可能有助于你的工作。



凯伦·博纳博士受到油轮会员邀请在船上了解油轮上的生活，Tsakos航运，2016年1月

员工新闻

我们很高兴今年已成功地招募到填补空缺位的员工。2015年11月，我们欢迎Jenny Maher任职财务总监。Jenny在金融工作了25年多，负责ITOPF金融信息系统和会计事务，包括会费和索赔费用的收取。2016年4月Claire Gorringe加入我们作为团队秘书负责为团队旅途安全提供秘书和行政支持。Claire有一个执行秘书文凭和曾在英国皇家特许研究院工作。

两位新技术顾问将于6月加入团队：Nancy Wong和Phil Ruck。Nancy有生物化学和咨询背景，除了经常旅行，她粤语流利。Phil Ruck拥有环境技术硕士学位，曾为IPIECA工作。同样在6月，Jo Woodward将加入ITOPF作为董事总经理和技术总监的私人助理。Jo Woodward带来丰富的经验能够更好的为董事提供不同行业的支持并协助Karen和Richard将更多的注意力放在联盟的战略活动。

今年四位小伙伴与我们告别。今年1月，Susannah Musk离开了ITOPF，任职环境机构洪水和海岸侵蚀风险管理主管。Jessica Fuessel离开后，去了南安普顿一个国家



Claire Gorringe 和 Jenny Maher

海洋学研究中心的职位。4月份，Rebecca Coward 自从去年她双胞胎的出生后，决定离开ITOPF，和Joe Green将在皇家Haskoning担任一个新职位。

我们很高兴地宣布一定人数的职务上调。Annabelle Nicolas-Kopec, Nicola Beer 和 Miguel Patel, 自2011年以来一直在ITOPF工作，升职成为高级技术顾问。Lisa Stevens已经升职到信息和通信管理经理，负责ITOPF的信息，沟通和教育服务。在行政方面，Jayne Foster

已经晋升为办公室协调员负责办公室顺利而有效的运行。

我们同时祝贺去年的四位职员喜得宝宝。我们的IT系统经理Chris Pavey的妻子，生了一个女宝宝，高级技术顾问，Kelly Reynolds和Annabelle Nicolas-Kopec喜得男宝宝，Rebecca Coward喜得双胞胎！

如果你想加入我们的《海洋轨迹》邮件列表，或希望您的详细信息被更新，请通过 terrygoodchild@itopf.com 发邮件给我们，注明您偏好的印刷版或电子版或都要。

也可以在我们的网站上获得一个PDF版本的海洋轨迹。



2016年2月，在一个Younger Brethren 贵宾晚宴上，凯伦·博纳博士觐见安妮公主，(照片由Mark Dalton, Trinity House提供)

国际油轮船东防污联盟



总部：英国伦敦金融街55号，奥利弗庭院1号，EC1Y 1HQ

电话：+44(0)20 7566 6999 电子邮件：central@itopf.com

传真：+44(0)20 7566 6950 网站：www.itopf.com

24小时：+44(0)7623 984 606