

港口溢油污染引发社会问题的思考

□茂名海事局 梁进文

摘要:随着世界航运事业的发展,港口发挥着越来越重要的作用,但港口所面临的污染问题不容忽视,这里以一宗港口溢油污染事故所引发的社会问题,阐述港口防污的艰巨性,溢油的危害性及港口溢油应急的要点,提出解决港口溢油污染问题的思路。

关键词:港口溢油 问题 思考

2005年,一艘油轮在靠泊茂名港三万吨级油码头卸重油时,码头输油管破裂,发生重油喷漏事故,大部分泄漏重油沿防波堤流入大海,虽然港口经营单位即时通知防污公司前往布放围油栏,组织清污,但仍有部分重油漂移出去污染港口附近渔排,引发几十户渔排排主共100多人围攻港口经营单位,严重影响港口正常生产。茂名市人民政府为此专门成立了溢油污染事故调查处理小组,笔者作为调查组成员之一,有幸参与污染事故的调查和调解工作,对此次污染事故有较全面的了解,对海洋污染清除的艰巨性有了切身的体会,对港口溢油污染事故引发的严重后果有了更深刻的认识,对建立港口溢油应急机制有了更迫切的期待,以下是笔者对此次溢油事故的一些思考。

一、港口防污任务艰巨

茂名港现有一万吨级、三万吨级成品油码头各一座,三千吨级油码头两座,三千吨级化工(油)码头一座,八千吨级液化气(油)码头一座,一万吨级、二万吨级杂货码头各一座,拥

有全国最大的原油接卸设施—三十万吨级单浮系泊一座,每年进出港船舶4500艘次,年吞吐油量超一千万吨,是我国南方重要的石化港口。但由于港口建在水东湾潮汐通道上,港口防污任务非常艰巨,水东湾内有着丰富的海洋生物资源和旅游岸线资源,拥有著名的第一滩、虎头山、放鸡岛等海滨旅游胜地,有四千多亩天然和人工种植红树林,有大面积的水产养殖场和成片盐田,在地方政府“发展海洋经济”和“建设海上茂名”的政策下,港湾内网箱养殖业取得了长足的发展,现有网箱养殖户三千多户。虽然茂名市人民政府以《关于加强茂名港港区建设管理工作的通知》,对港区水域范围作了明确的划定,但由于历史的原因,仍有相当数量渔排占用港区水域和航道侧水域,有的距离码头不足一百米。随着港口的发展,进出港船舶日益频繁,港口发生溢油污染事故的风险越来越大,一旦船舶、码头发生溢油事故,由于距离渔排太近,能有效作出溢油应急反应的时间几乎没有,不要说预测和评估。此次事故,由于溢油量少,反应迅速,所造成污染损失有限,虽然如此,仍然发生渔排排主围攻港口生产单位事件,假若将来某天港口发生大的溢油事故,受损失的养殖户达几百户、几千户,当污染赔偿问题不能及时解决,养殖户会集体冲击港口经营单位,造成港口瘫痪,后果不堪设想,这些都十分不利于港口发展。

二、港口水域溢油的危害

艇,加快海巡船工作码头及海巡直升飞机坪的建设,给海巡直升飞机提供了补给场地,进一步打造粤东乃至全省海事系统亮点品牌;海事部门同时要加强监管科学手段的引进和应用,要把AIS、VHF系统合理利用到日常监管和应急处置中,要研究建设汕尾VTS的必要性、可行性,考虑推进汕尾VTS的建设工作,切实提高辖区水上安全监管水平。

5. 推进应急体系建设,提升航运经济保障能力。众所周知,对水上遇险人员实施救援是人道主义的体现,也是国际公约对各沿海国(包括省、市)政府的义务规定,对于如何履行国际义务和政府职能,邻近的惠州市政府为各级政府做出了

表率,该市政府成立了专门机构、腾出专门编制和核拨专项经费来应对水上应急搜救事件。汕尾市政府应适应形势需要尽快建设辖区海上应急搜救中心,制定实施有效的应急响应预案,并为海上应急搜救提供必要的资源保障,和为全市水上搜救、防污染和防台的工作提供有效的组织保障。在应急事件发生时,能够及时有效的组织军队、交通、港务、边防、海洋与渔业等部门参与应急搜救,避免时间的进一步蔓延和扩大,减少人民生命财产的损失,进一步提升港口的影响力和竞争力,促进汕尾航运经济的有序发展。■

油本身具有毒性,进入海洋后对海洋环境的危害是多方面的,并且这种危害的周期往往很长。①溢油对水产业的危害。养殖场网箱里的鱼因不会逃走,受溢油污染后会大量死亡,剩余的也不能食用。近岸养殖的扇贝、海带等也是如此。另外,养殖网箱受油污染后很难清洁,只有更换才能彻底消除污染,这样的费用是十分昂贵的。②溢油对渔业的危害。成鱼有着非常敏感的器官,因此,它们一旦嗅到油味,会很快地游离溢油水域,而且很长时间内都不会回到原来这个地方来,而幼鱼生活在近岸浅水域容易受到溢油污染,因此溢油对幼鱼的危害是致命的。溢油对渔民的危害,不但是渔业资源受污染危害带来的,因网具的污染所受的危害也是较大的。③溢油对浅水域及岸线的影响。浅水域通常是海洋生物活动最集中的场所,如贝类、幼鱼、珊瑚等活动在该区域,溢油对该类水域的污染异常敏感,造成的危害在社会上反应强烈;溢油对岸线沙滩的污染威胁,直接影响到旅游业;遮蔽的岸线如沼泽、红树林和湿地等资源价值很高,溢油对其造成的危害是难以估量的,而这些资源是沿海大部分群众赖以生存的场所,一旦受到溢油污染,群众的生活无以为继,将会引发很多社会问题。1989年,一艘油轮在美国阿拉斯加的威廉王子湾触礁搁浅,漏出原油3.6万吨,致使威廉王子湾的海洋生态系统受到严重的破坏,大量野生动物死亡,渔业资源受到危害,渔场被迫关闭,影响极大。因此溢油事故发生时,应立即采取应急措施保护这些资源。

三、如何有效实施港口溢油应急

近年来,茂名市政府高度重视港口溢油应急工作。按照政府指示,海事主管部门编制了港口水域溢油应急计划,并经市政府颁布实施;同时,按《中华人民共和国海洋环境保护法》要求,积极指导辖区码头编制了码头溢油应急计划;通过各种形式,组建了港口应急队伍,添置了不少防污设备;定期开展溢油应急培训和演习。但在港口溢油应急实践中,效果并不十分理想。在此次溢油事故应急中,溢油量并不算多,而且即时采取了布放围油栏、清理溢油等措施,但仍造成一定规模的污染。主要原因是应急人员对港口应急计划不熟悉,未能严格按照计划步骤开展应急行动,溢油事故发生后,码头单位只忙于清理岸壁及围油栏内溢油,对有无溢油漂移出去和有多少溢油漂移出去未作任何调查,也未采取任何措施,有关单位接报后,也未能派出船艇对溢油进行跟踪,对可能受污染水域进行巡视,并对溢油污染作出准确的评估。致使事故发生一个多小时后,围油栏内逃逸出的重油随风、潮流漂移到港内网箱养殖

场上,造成渔户损失。现阶段实施计划主要存在问题是,港口溢油应急计划地位不明确,宣传力度不够,有关人员对计划不熟悉,对如何启动应急计划、应该由哪个单位以及由谁宣布启动计划,心存疑虑,各环节岗位人员缺乏必要的培训和演练。为有效实施港口溢油应急计划,有关单位要克服完成应急计划编制万事大吉的思想,开展经常性的港口、码头溢油应急演练,努力提高有关人员的操作技能,改善计划的可操作性。其次是应急人员对重油的漂移特性不熟悉,在溢油污染事故中,密度这一参数决定着溢油在海面上的漂浮能力,多数油品的密度小于海水,所以浮于海面;当油的密度大于海水密度时,油则下沉;当油的密度接近于海水密度时,油则悬浮于海水中,随着波浪或沉在海面以下,或漂浮于海面上。而重油正属于后一种密度的油品,重油(重燃料油)的密度为 $0.95 \sim 0.98 \text{ g/cm}^3$,与海水的密度接近。当重油随沉船或其它原因沉入海底时,往往沉在海面以下随水流漂移,过了相当长时间才浮出水面,较难被人发现,容易使人产生麻痹大意思想,因此其危害性特别大。例如1999年3月24日“东海209”轮与“闽燃供2号”在珠江口发生碰撞事故,致载有重油的“闽燃供2号”轮沉没,当时海事部门就派出船艇到现场监视和清污,并未发现有大片溢油,第二天凌晨,大片溢油在珠海市沿岸浮起,尽管珠海市政府组织了大量人员,调用了大量设备进行清污,但仍损失惨重。又如2003年8月5日载重吨18000吨的“长阳”轮被一艘小型船舶碰撞,造成该船燃油舱破损,燃油油泄入黄浦江污染水域,事故发生后,由于事故船舶未能准确提供泄漏数量,加上溢油在不同的时间,不同的地点不断浮起,造成溢油评估失误频频,溢油量从最初报告的3吨到最后确认为90吨,给溢油应急行动带来极大困难。因此对重油的溢油应急,绝不能掉以轻心,要认真做好溢油跟踪和监视工作。未雨绸缪,为保障港口健康发展,我们必须高度重视港口溢油污染应急工作,首先,我们要将港口水域防污工作摆到重要议事日程上来,不断完善港口防污机制,强化整个港口从业人员的防污意识和防污技能,防止船舶、码头发生溢油污染事故;其次,市政府要高度重视港口防污工作,通过立法和设立港口防污基金等方式支持港口防污工作开展,并由政府牵头,组织有关部门齐抓共管,清理港区水域内网箱养殖及其它养植物,为港口防污工作创造一个良好的条件;最后,要强化港湾内水产养殖户的污染风险意识,组织他们学习一些基本的防污技能,当溢油事故发生后,要及时通知他们采取防范措施,并开展应急自救行动。■