

巴拿马籍油船还在燃烧 事故海面未发现大面积溢油

交通运输部昨回应,当前主要任务还是搜救,现场救援力量只增不减

根据漂移预测,主要的漂移方向偏东南,短时期内登陆的风险非常小。

本报记者 陈伟斌 李玲玲

1月6日20时许,巴拿马籍油船“桑吉”轮与中国香港籍散货船“长峰水晶”轮在长江口以东约160海里处发生碰撞,导致“桑吉”轮全船失火,船舶右倾,船上32名船员失联;“长峰水晶”轮破损,船上21名船员被经过的浙江渔船安全救起。

该事故牵动无数人的心。除了关心失联船员的安危,“桑吉”轮上的13.6万吨凝析油也引发关注。

昨天,交通运输部回应,截至10日7时,“桑吉”轮船体仍在燃烧。目前海面未发现大面积溢油。

那么,该事故是否会对东海的海洋生态环境造成严重影响?事发区域的海鲜还能吃吗?钱报记者连线有关专家一一作答。



被救起的船员在郑磊的船上。



撞船事故现场。(图片由事发时施救的舟山渔船船长郑磊提供)



①更多内容请扫码下载“浙江24小时APP”
②注册
③输入邀请码“AFOS”

当前首要任务还是搜救

据新华社报道,交通运输部中国海上搜救中心指挥协调处处长王洪涌昨天表示,“当前首要任务还是搜救,现场救援力量只增不减。”

昨日13时35分,难船再次发生燃爆,火势加大,现场救援后撤,作业暂停。

昨日,“长峰水晶”轮已靠妥浙江舟山老塘山码头,后续将进入海事事故调查新阶段。

交通运输部继续全力组织开展搜救工作,现场指挥船“海巡01”轮组织13艘搜救船舶以“桑吉”轮为搜寻基点,继续不间断搜寻失踪船员。“海巡11”轮从青岛启航,预计10日晚抵达现场。截至10日下午,韩国两艘海警船,日本一艘海警船、一架固定翼飞机,过往4艘商船,六七艘渔船共同参与搜救。

目前海面未发现大面积溢油

“桑吉”轮事发时装载13.6万吨凝析油,目前海面未发现大面积溢油。难船一直在燃烧,一旦发生泄漏,对周围的海面会造成什么样的影响?对环境污染的危害程度如何?

据新华社报道,中海油能源发展安全环保公司高级工程师安伟说,凝析油密度、黏度非常小,而且极易挥发,所以进入到水面以后,会漂浮在水面上进行快速挥发。

国内外研究表明,凝析油在5小时左右挥发量达99%,24小时之内,几乎完全挥发,在海面上残留的油污量非常少。

万一发生泄漏,对海洋环境造成的影响,相比原油泄漏,影响会小很多。“假如在事故现场当前的位置泄漏,根据我们的漂移预测,主要的漂移方向偏东南,短时期内登陆的风险非常小。”安伟说。

钱报记者了解,凝析油是指从凝析气田或者油田伴生天然气凝析出来的液相组分,又称天然汽油。其挥发性与汽油相仿,并且温度越高越易挥发,因此凝析油入水后会快速挥发,但在空气中弥漫遇明火易引起火灾爆炸事故。

昨天下午,钱报记者也联系到了省内一家海上溢油应急处理公司的相关负责人,他向记者表示,此次事故中出事油轮运输的凝析油性质类似汽油,但是这种油品无色无味,一旦泄漏,有可能挥发并影响周边大气。

万一泄漏该如何处理

“事故发生后,相关部门也划出了禁航区域范围,那就是为了避免万一发生泄漏后,在某些特定条件下可能爆炸而产生的二次伤害。”这位负责人说,万一凝析油泄漏了,即便浮于海水之上,一般也难以精准地确认泄漏范围,“不像原油那样,在海面上一片片能明显看到。”

“一般来说处理海上溢油,我们会先确认时间地点等基本信息,但最重要的是确认事故船上究竟装载的是什么油品。”这位负责人还向记者介绍了处理海上溢油的主要步骤,他说在确认油品后,根据不同油品制定相应的操作方案,用不同的清油设备和物质去处理,比如吸油毡、清油剂、吸油器等,“对凝析油,处理起来比较麻烦,可能只有等它挥发。”

省内另一家海上溢油应急处理公司的工作人员则告诉记者,万一泄漏的话,只能通过防火油围栏将可能泄漏的范围围起来,等其挥发。

“目前看,燃烧的是出事船只自身的燃油。”该公司负责人认为,出事船只装载的凝析油尚未泄漏。

对渔业暂无太大影响

因为事发区域在东海,而该海域水生生物种类众多、资源丰富、特有性高,东海特有的鲸类、海洋兽类、鱼类、贝类、甲壳类、珊瑚类等品种繁多。此次事故会不会影响大家吃的海鲜,成为关注焦点。对此,记者昨天连线采访中国农业生态环境保护协会渔业分会副秘书长、山东大学威海校区海洋学院王亚民教授,他表示正在密切关注此次事故的进展,现在还没有监测报告显示有凝析油泄漏。

王亚民说,如果出事船只倾覆或凝析油大规模泄漏,对于出事海域会有危害,并造成海洋生物死亡。相较于重油,凝析油这类轻油对海洋生物的危害作用会比较轻,比如短时间内导致海洋生物死亡,但不会像重油那样缓慢释放污染物并在海洋生物体内沉积,所以只要船只不倾覆或凝析油不大面积泄漏,“目前来看对海鲜没有太大影响。”

新闻+

交通部还原事故经过

1月6日20时许,巴拿马籍油船“桑吉”轮与中国香港籍散货船“长峰水晶”轮在长江口以东约160海里处发生碰撞,导致“桑吉”轮全船失火。

交通运输部中国海上搜救中心指挥协调处处长王洪涌向记者介绍了事发场景。

1月6日20时许,上海搜救中心接到“桑吉”轮所属公司的报警,要求救援。通过查询“桑吉”轮AIS信号,查到该船从伊朗出发,目的港韩国,事发时经过长江口以东约160海里处。

交通运输部中国海上搜救中心通过与韩国海上搜救中心联系,获知了该船的具体信息:巴拿马籍油船“桑吉”轮隶属伊朗光辉海运有限公司,船长274米,载凝析油约13.6万吨,由伊朗驶往韩国,船上32人,其中伊朗籍30人,孟加拉国籍2人,事发后处于失联状态。

与此同时,中国海上搜救中心与“长峰水晶”轮所属公司取得联系,确认现场发生碰撞事故,船上21人逃生时被过往渔船救起。东海救101轮与船员取得联系,将21名船员全部接上救援船只。从船员口中得知,事故发生时,“桑吉”轮已经失火,火势燃及“长峰水晶”轮,船员在紧急逃生时,船上主机没有关闭,处于无人驾驶的失控状态。“长峰水晶”轮4万吨总吨,船长225米,随时可能撞上事发水域过往船只,情况万分危急。

在船舶动力漂浮状态下,登船极为困难。直至7日8时,3名船员通过专业救助船登上“长峰水晶”轮后,迅速关闭主机,扑灭明火。

救援船只赶到事发现场时,“桑吉”轮全船被火焰包围,右舷海面被火包围,人员无法靠近。上海海上搜救中心立即组织专家评估灭火作业。

8日10时44分,东海救117轮发现,在“桑吉”轮西北方向两海里处,发现一具遗体,疑似失事船员。难船上救生艇有释放的痕迹。截至10日7时,“桑吉”轮船体仍在燃烧,火势无明显变化。
据新华社