

“渤海二号”钻井船翻沉案的历史回顾与反思

董 岩, 王 革

(中国石油大学 人文社会科学学院, 山东 东营 257061)

[摘 要] “渤海二号”钻井船翻沉案作为有重大社会影响的诉讼案件, 经历了事故即时性分析、科学模拟实验和沉船打捞实物鉴定三个阶段。事故的真相表明: “渤海二号”钻井船的翻沉是多种复杂因素造成的, 并非违章操作所致。对“渤海二号”钻井船翻沉案的处理反思, 可以得到如下启示: 应全面客观地探究“渤二”事故背后的事实真相, 把握各方利益的结合点; 应保证“渤二”翻沉案再审的程序效率, 更好地实现以人为本的司法理念; 应构建海洋石油安全生产责任制, 促进协调、可持续的制度供需均衡。

[关键词] “渤海二号”; 以人为本; 全面; 协调; 可持续发展

[中图分类号] K205 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1673-5595(2009)06-0070-(05)

1979 年 11 月发生的震惊中外的“渤海二号”(以下简称“渤二”)钻井船翻沉事故虽然现在已淡出社会公众的视野, 但事件所反映的法治实践中深层次的问题今天依然具有深远的现实意义。

一、“渤海二号”钻井船翻沉案的历史回顾

1979 年 11 月 25 日 3 时 35 分, 原石油工业部(以下简称“石油部”)海洋石油勘探局“渤二”钻井船在渤海海域拖航作业途中翻沉, 造成 72 名职工遇难, 直接经济损失达 3 700 万元。

(一) 事故发生后的即时处理

事发第三天, 石油部海洋石油勘探局向天津市劳动局汇报, 事故原因是作业中突遇 10~11 级特大风浪, 属于不可抗拒; 指挥无误; 抢救英勇。随后, 国家经委、国家劳动总局、中华全国总工会和天津市有关部门成立了调查组, 对事故原因进行调查后, 提出了《关于石油部海洋石油勘探局渤海二号钻井船翻沉事故的调查报告》(以下简称《调查报告》)。《调查报告》认为, 造成事故的原因有三条: (1) 没有排除压载水; (2) 平台与沉垫舱没有贴紧; (3) 没有卸载。《调查报告》指出, 这三条的共同影响破坏了抵抗风浪的能力, 使本来能抗 12 级以上风的“渤二”, 却经不起 8、9 级风(最大阵风是 10 级)的袭击, 致使通风筒被打断后, 海水得以大量涌进泵舱, 失去平

衡、造成翻没。这三条, 特别是第一条是造成“渤二”翻没的致命原因。

关于事故性质, 该报告认定, “渤二”这次拖航是指挥违章, 主要有以下几点: (1) 违背拖航应排出压载水的规定; (2) 违背平台和沉垫舱间距的规定; (3) 违背卸载的规定。据此, 认为“‘渤二’翻船确属一起严重违章指挥造成的重大责任事故”。^{[1][2]}

调查结论引起了中央领导的高度重视, 并要求有关部门尽快对事件作出严肃处理。1980 年 4 月 21 日, 天津市劳动局向天津市人民检察院提出控告, 要求对事故的直接责任人追究刑事责任。1980 年 8 月 25 日, 国务院作出决定, 解除原石油部部长宋振明的行政职务, 给予主管石油工业的副总理康世恩记大过行政处分。1980 年 9 月 2 日, 经天津市中级人民法院经济审判庭审理, 以渎职罪判处海洋石油勘探局书记、局长马骥祥有期徒刑四年; 副局长王兆诸有期徒刑三年; 副总调度长张德经有期徒刑二年、缓刑二年; “滨海 282 号”船长蔺永志有期徒刑一年、缓刑一年。判决后, 马骥祥、王兆诸二人不服判决, 上诉天津市高级人民法院, 经该院经济审判庭审理, 于 1980 年 11 月 21 日改判马骥祥有期徒刑三年、缓刑三年; 王兆诸有期徒刑三年、缓刑三年。

法院在认定本案事实的过程中, 采纳了《调查

[收稿日期] 2009-03-23

[作者简介] 董岩(1981-), 男, 山东广饶人, 中国石油大学(华东)人文社会科学学院讲师, 主要从事能源法研究; 王革(1928-), 男, 吉林省吉林市人, 中国石油大学(华东)法学教授, 主要从事经济法研究。

报告》对事故原因的分析结论。但《调查报告》对事故原因的分析,在当时就存在一定的争议。1980年9月,在全国人大五届三次会上,杨樵、沈岳瑞、周传甲、司徒汉提出78号提案,要求将“渤二”打捞上岸,以对事故发生的原因做详细分析。国务院办公厅以国办函字98号通知将此案交石油部研究办理。^①

(二) 科学模拟实验和实物鉴定后的事实

查明钻井船翻沉的法律事实,是一件科学性技术性很强的工作,涉及船体的设计、制造、维修、检验、操作、指挥调度和气象根据等多方面的学问,必须尊重科学、尊重事实,才能去粗取精,去伪存真,正确认识客观事物。1982年,科研单位通过反复模拟实验证实,只要通风筒不被打掉,泵舱不进水,在当时现场最大风速条件下,无论怎么拖都不会翻沉。同年7月,交通部烟台海难救助打捞局将沉船分割成10大块打捞上岸。至此,“渤二”沉船的事实真相终于被完整地揭示出来。

1. “渤二”翻沉是多种复杂因素造成的

第一,从打捞的实物证实,全船主甲板上共有10个机械通风筒,被风浪打掉4个。由于这4个通风筒被打掉,大量海水涌进泵舱,干舷减小,自由液面影响加剧,恢复力矩大大降低,完整稳性丧失,导致该船翻沉。通风筒被风浪打掉,主要是由于海洋石油勘探局检修部门在维修工作中的错误。它表现在:(1)法兰螺栓孔直径和螺栓直径的配合不符合国际标准化组织(ISO)发布的国际标准和我国GB标准;(2)选用的螺栓配合是错误的;(3)连接螺栓质量不合格。

第二,钻井船并不先进,在设计上存在严重缺陷。“渤二”钻井船原是日本三菱重工业株式会社广岛造船所设计制造,原名“富士号”,1968年11月21日下水,是日本设计制造的第一条自升式钻井船,1970年又加以改造。据说此船在日本就出过事故,该船服役16年修修补补不知多少次。在当时国家拨款较少的形势下,按照少花钱多办事的传统原则,只能选买得起的。^{[2]17}1972年经日本中间商高庄株式会社以750万美元售给中国海洋石油勘探局。这条船对主甲板风筒设计很不完善,如通风筒的船体基座太低;排风筒没有风雨密闭装置;主甲板以下的通风管道没有水密分舱隔离阀等,这种设计上的缺陷,就决定了一旦通风筒被风浪打掉,会使主甲板破舱进水,势必造成不可抗拒的灾难。此外,其心脏舱室——机舱、泵舱都没有遮蔽而暴露于外,主甲板下面就是机舱和泵舱,这两个舱容面积很大,倘若从

主甲板一些开口设施破损处涌入海水,就会直捣心脏,在设计上又没有设置应急排水系统和应急发电设备,况且破舱稳性又不符合要求。当“渤二”泵舱通风筒被打掉后,大量海水涌进泵舱,无法及时排出舷外,加之当时泵舱配电盘因上面主甲板漏水,造成短路起火烧毁,泵舱漆黑一片,泥浆泵也不能启动,使“渤二”处于束手待毙状态,无法挽救覆没的命运。

第三,应急措施不力,是加速翻沉的一个因素。当泵舱大量涌进海水后,该船发生尾倾,为了减少从左舷尾部被打掉的通风筒继续大量灌进海水,现场拖航领导小组决定,让拖轮急速转向,此时泵舱已经大量进水,在稳性急剧降低的危险情况下,转向为横风横浪的最不利受力状态。需要说明的是,钻井船在拖航作业过程中,一旦狂风骤然降临,一般都采取迎风逆浪拖航,如此,一则船首有较大的居住处所的甲板室,能大大降低甲板上浪和风浪对甲板上构件的冲击力;二则能控制钻井船的拖航方向,哪怕拖航速度为零或为负数,也是比较安全的。“渤二”是一艘平甲板型的低干舷自升钻井船,没有舷弧,除首部有较大的甲板室外,尾部的甲板室极小,御浪能力极差。这类船型的钻井船在顺风顺浪拖航时,尤其不利。因为大量海水极易涌上甲板,直接冲击甲板构件,以致造成海损。^{[3]154}当时,又因拖轮弃缆救人,把60~70吨的拖力突然卸掉,增加了一个向船尾的不平衡力矩,从而加速了翻沉。另外,当时船上的职工在遇险时,错过了逃生的最佳时机,造成了一些无谓牺牲。

从上述事实可以看出,“渤二”翻沉的主要原因在于通风筒被打掉,其责任既有维修中的错误,也存在设计的严重缺陷,防护设备不利,缺少应急救生手段。由此可见,翻沉是由于船体自身的缺陷、维修工作的失误、突遇不测之风云、未及时采取应急措施等综合因素造成的。

2. “渤二”在拖航作业中不存在违章行为

第一,“渤二”翻沉后,由中国船舶科学研究中心和上海交通大学经过反复的船模实验和电子计算机计算证实:“渤二”当时拖航状态是满足规范近海或油田移井位拖航关于完整稳性和干舷的要求。当时拖航状态的完整稳性1.6,大于规范规定的1.4的要求;当时拖航干舷为1.411米,大于该船载重线证书干舷核准1.2米的要求,这种拖航状态可抗外界风力达70节(36米/秒)~80节(41米/秒),即使外界风力达到12级台风时,船的稳性也能满足。如果四个通风筒不被风浪打掉,是绝不会翻沉的。

第二,“渤二”不排沉垫压载水,呈半载漂浮状态进行移井位短距离拖航,完全符合《渤海二号钻井船使用暂行规定》,也符合《富士号操船要领书》和《富士号稳性计算书》的规定。“渤二”经过四年多的使用实践,海洋石油勘探局参照日本的《要领书》、《计算书》,于1977年5月编制了《渤海二号钻井船使用暂行规定》,其中明确规定:“不出渤海,皆为短距离拖航”,“可不排出沉垫压载舱的压载水”。世界各国钻井船规范在漂浮状态完整稳性中都明确规定:近海正常作业校核风速为36米/秒,并依此风速作为完整稳性衡准满足1.4倍规定的要求。“渤二”原设计计算时,半载漂浮状态其校核风速为36米/秒的情况下,稳性衡准达到1.6倍,完全符合并满足规范完整稳性衡准1.4倍的要求。1971年美国ABS船级社颁发给“富士号”钻井船载重线证书及1977年中国船舶检验局颁发给“渤二”钻井船载重线证书,都明确规定干舷衡准是1.2米,而“渤二”这次半载漂浮状态拖航时的干舷是1.411米。因此,干舷是满足载重线证书的要求,亦即满足了储备浮力和抗沉性的要求。科学证明,半载漂浮状态进行移井位和短距离拖航,在规范上是合法的。

第三,长距离拖航和短距离拖航允许最大可变负载是不同的。原日本《富士号操船概念书》和《富士号稳性计算书》中明确指出,在长距离拖航状态,允许最大可变负荷为400吨;在短距离拖航状态,允许最大可变负荷为800吨和900吨。而“渤二”这次拖航的可变负荷仅为654吨,即使《调查报告》中提出的可变负荷751吨,也没有超过规定值。由此,《调查报告》中所谓“渤二负有可变负荷,按已知规定超载将近一倍”的说法,是将长距离拖航的要求加在了此次短距离拖航状态之上。^{[1]21}

第四,指挥调度钻井船拖航主要根据气象条件,而1979年11月24日晨,天津气象台、河北气象台和山东气象台发布的天气预报都是“傍晚有偏北风6~7级,明晨减弱”,24日8时59分,指挥调度询问天津气象台关于气象详情,该台的人员回答是:“这次冷空气不太强,海上北风6~7级,可持续到明日上午,明天下午可能小一些”。但是,到25日0时46分,现场风速增大到8~9级,阵风10级,随之通风筒被打掉,造成翻沉的悲剧。由于不测风云的变化,科学根据的失误,再归咎于指挥调度的责任是不合理的。

第五,关于平台与沉垫舱没有贴紧的问题。原说明书也只规定尽可能贴紧而已。根据模拟实验报告,在平台与沉垫舱之间的间隙为0.1米和1.1米

时的抗风能力几乎不变或变化很小,而间隙1.1米状态的稳性还略好于0.1米间隙的状态稳性。

综合上述事实,“渤二”翻沉不是违章指挥、冒险作业,追究指挥调度的刑事责任是值得商榷的。1982年6月15日,国务院下发国发(1982)96号文件,决定撤销对康世恩记大过的处分。1985年3月6日,中央组织部发出66号文:恢复宋振明正部长级待遇。基于科学实验和实物鉴定提供的最新事实证据,因事故责任追究而受到刑事处罚的马骥祥和王兆诸于1982年12月20日,向天津市高级人民法院提出再审的申诉,请求撤销(80)津高法经刑判上字第127号刑事判决书,采信最新的科学实验鉴定结论,改判申诉人无罪。鉴于当时各方面复杂的客观形势,法院并未启动再审程序,致使事故的真相没有及时公之于众,原有的种种误解仍然弥留于坊间巷街之间。

(三)案件的后继跟踪

1988年8月30日,康世恩给中央领导同志写了关于“渤二”事故的报告,正式汇报了对船体翻沉鉴定的实验结果,指出事故发生的重要原因之一是船体设计的重大缺陷,同时承认海洋石油作业队伍在初建之时,安全生产管理不够重视,缺乏危机处置的能力,存在处置不当的行为。报告末尾特别提出:“我曾多次表示,对我个人的处分,我没有意见。但对海洋石油勘探局局长马骥祥等4名同志,应该有个恰当的结论。在当时船体翻沉的事实真相都不太清楚的情况下,对他们判处了有期徒刑,尽管天津市领导和法院、检察院的同志,对此案十分重视和关心,在实施中给予种种关照。但这些同志本人总背了个包袱,对他们精神也是一个很大的压力,殷切希望有个恰当的说法。鉴于船体翻沉事实真相已基本清楚,原来处理、判决所认定的事实出现了变化,因此,建议中央准予由有关司法部门对几位判刑的同志重新进行核查。”^{[3]156}党中央高度重视此事,作出明确批示,要求有关部门重新调查这桩旧案。随后,天津市高级人民法院决定立案重审“渤二”案件。笔者之一的王革教授于1984年撰写的《再析“渤海二号”钻井船翻沉案的法律责任》一文,曾引发了较大的社会反响。^②1988年11月14日,天津市高级人民法院专案组组长张小柱等一行三人走访了王革教授,并收集了与事故有关的最新证据材料。然而,在随后的调查取证过程中,因遇到难以克服的障碍,致使案件不得不终止审理。^③

以上便是“渤二”翻沉案的来龙去脉,理清这一历史公案中的基本线索是大有裨益的。

二、对“渤海二号”钻井船翻沉案处理的多维度反思

当前,对“渤二”钻井船翻沉案的重新回顾与反思,有助于推动国家的法制建设,兼顾不同方面的利益,化解各种社会矛盾,促进社会和谐。科学发展观为反思这段历史公案提供了科学方法。科学发展观建立在对历史客观规律深刻洞察的基础之上,坚持以人为本的核心价值导向,倡导全面协调可持续发展的经济社会发展基本要求。由此,笔者基于全面、以人为本、协调可持续三个维度对“渤二”钻井船翻沉案进行理性反思。

(一)应全面客观地探究“渤二”事故背后的事实真相,把握各方利益的结合点

回顾“渤二”翻沉案,最大的教训是“渤二”事故发生后,没有经过全面客观的科学鉴定,仅凭事故发生的表面原因和单方面的认识,就过早地认定事故的调查结论。依据科学发展观,只有遵循客观规律,方能查明事实背后隐藏的真相。“渤二”在海洋作业过程中发生事故,涉及复杂的技术操作环节和诸多的人为因素以及客观因素。查明事实真相需要经过认真科学的专业技术鉴定,全面客观地考察与之相关的因素,进而认清事故发生的所有环节,方能一步步揭示事故背后的事实真相。“渤二”钻井船如果不是通风筒连接螺栓的错误选配和安装质量的内在缺陷,即使通风筒遭受海浪冲击,也不至被打掉。如果原设计不是平甲板型的低干弦舱船,也不会导致严重的甲板上浪,加剧通风筒受海浪的冲击,埋下通风筒被打掉的隐患。如果原设计的破舱稳性能满足规范要求——破舱进水后,应能承受来自任何方向的风力而不翻沉。如果原设计有完善的应急系统,即使泵舱进水,也能紧急发电,紧急排水,能争取宝贵的抢险救护时间,“渤二”就不会是这样的结局。如果不是气象预报有误,现场指挥有可能会在大风降临前,采取掉头顶风、顶浪拖航措施,这样通风筒也不致被巨浪打掉。如果有符合规范要求的防水耐寒救生衣,那么人员伤亡将大大减少。如果上述诸多环节中有一个环节不是当时状况的话,那么“渤二”的历史就要改写。由此可见,“渤二”悲剧是多环节、多种因素综合造成的,不是曾被认定的“违章操作”、“违章指挥”造成的。

在事故真正原因未完全查明之前,除了应当重视科学严谨的专业技术分析外,还应当重视消除事故所带来的诸多负面影响。这就需要兼顾多方意见,把握好各方利益的结合点。否则,社会公众与石油行业内的积怨得不到及时、有效的疏导,就容易造

成群体间的矛盾升级。其中,事故的善后处理,如果从解决群众的现实利益问题入手,就能够更好地令逝者安息、生者慰藉。据事故幸存者王某和阎某回忆:“我俩出庭作证时,并没有指责局领导,只是回答了两个问题:怎么翻的船?怎么被救上来的?我不知道法庭怎样用的证词,更不知道新闻界是如何报道的。我们真心希望将死难者追认为烈士,不仅名誉好听,而且善后待遇也会高一些。全船人就我们俩活下来,那么多的人都死了,我俩觉得对死难者及其家属负有一种责任,可弄来弄去,只定了个工伤死亡,我感到很惭愧,心里特不平衡,但也无力回天,索性闭上嘴。”当年处理事故时,王、阎二人受到了来自各个方面的压力。他们表示,他俩本意是竭力想将72位牺牲的同志树为烈士,但结果不仅没有被迫认为烈士,原来一些老领导也受到严重处分。这是他们不愿看到的结局,他俩感到很内疚。^{[2]17}事故发生后的善后处理,事关罹难群众家属的切身利益,应当多方调查,听取来自各方的意见,特别是应认真倾听死难者家属的呼声,尽力为其排忧解难,从精神上和物质上给予充分的照顾和帮助。

(二)应保证“渤二”翻沉案再审的程序效率,更好地实现以人为本的司法理念

从司法层面上看,“渤二”翻沉案的再审没能达到诉讼效率的现实要求。司法旨在通过严格公正的程序运作,查明案件中的争议事实,依法裁判。由于当时客观形势所限,法官根据即时分析阶段的调查结论认定事实,判决被告承担刑事责任。随着“渤二”事故原因真相的水落石出,原审判决所认定的事实与实际不符。刑事责任的承担事关人权的尊重和保障,特别是对于为国家作出过巨大贡献的石油行业的老领导们,会产生很大的精神负担。有错必纠,尊重和保障人权,是以人为本司法理念的必然要求。党和国家有关领导人十分重视案件的再审,指示最高人民法院按照当事人所提供的最新证据启动再审程序。1988年天津市高级人民法院根据最高人民法院的指示,启动了“渤二”翻沉案的再审程序。但是在调查取证的过程中,遇到了不可克服的障碍。交通部船舶科学鉴定所产生的巨额花费,由谁来承担这样的现实问题,就成为一个当时难以协调克服的瓶颈。再审程序便因此戛然而止。司法再审程序的意外中断,使得包括石油行业在内的广大干部职工感到困惑,影响了司法的权威和公信力。如果当时法院在取证过程中遇到障碍后,能够及时寻求有关党委、政府的支持与协作,形成合力,就能千方百计地克服取证过程中出现的困难,提高司法

为民的办事效率。如果当时能够形成科学有效的利益协调机制、诉求表达机制、矛盾调处机制和科学保障机制,那么,困难就只是暂时的,不会出现因为取证障碍而终止再审程序的情况了。

(三)应构建海洋石油安全生产责任制,促进协调、可持续的制度供需均衡

“渤二”翻沉案件的处理,反映了当时中国海洋石油安全生产责任制度供给的不足而导致制度供需不均衡的治理困境。科斯定理指出,在交易成本为零的情况下,无论资源的初始配置是怎样的,那么效益均可达到最大化;在交易成本为正时,资源的配置组合将会决定效益的最大化实现。只有当权利和责任的配置能实现最大化的收益或最小化的成本,并且将其运用到法律实践中去才算是正义的。在当时特定的社会条件下,由于社会资源的稀缺和交易成本的高昂,使得权利和责任的配置难以实现最大化的社会效益。其中交易成本的降低就成为构建协调可持续的海洋石油安全生产责任制的关键。交易成本的降低则最终取决于国家经济社会发展水平提高所带来的资源配置效率的提升。所以案件的发生有其不可避免的历史局限性。笔者从以下四个方面剖析案件涉及制度供需失衡的缘由。

一是在中国海洋石油工业发展的初期,国内的经济技术条件都远远落后于国外的经济技术水平。国内基础设施建设资金的不足,使得在引进国外海洋石油技术装备时难以保证质量可靠,甚至还有人一厢情愿地认为是先进装备,为国外同行所嗤笑。

二是海上特殊的气候变化和自然环境,使得海洋石油作业面临更大的风险和技术压力,陆上石油作业的经验不能适应海洋石油生产作业的实践需求。在技术性极强的海洋石油领域实行外行领导内行的领导干部任用制度,使得需要主要领导拍板的很多具体事情就不可能做到科学、合理,领导所负担的责任在一定程度上是在冒险。事故发生后,需要领导来负责任的时候,领导必然觉得很委屈。

三是海洋石油作业中的安全生产责任制应当层层落实到生产作业的每一个细微环节。“渤二”事故的原因之一在于企业安全生产管理缺少严格的规章制度约束。如安全生产如何层层落实到每位石油作业的干部职工;领导在何种情况下承担何种安全生产责任;企业在日常的生产管理中采取何种有效应急预案,配备相应的应急救援设施,以及时防范和

化解海洋石油作业中的风险;一旦作业中出现风险因素,职工如何有效地寻求自我救护和逃生等。

四是事故责任的追究存在盲区。比如,“渤二”船体自身的设计缺陷作为事故重要原因被确定后,如何追究国外卖方的产品质量责任;通风筒被风浪打掉的原因之一在于螺栓的日常选配和检修维护出现了工作失误,如何认定有关工作人员的法律責任。从中不难看出,事故发生后,直接追究有关领导的责任,难以全面分清落实事故的实际责任。“渤二”翻沉案中责任追究困局的症结在于缺少协调可持续的海洋石油安全生产责任制度。应当在海洋石油作业中构建协调、系统、可持续的海洋石油安全生产管理体系,实现领导承诺、全员动员、层层落实、持续改进的科学管理制度创新,方能实现海洋石油安全生产制度的供需均衡。

“渤二”翻沉案虽然已经过去整整30年了,但是案件带来的教训是需要国人保持长期警醒的。前事不忘,后事之师。相信中国当前的法制实践,一定会按照科学发展观的指引,兼顾社会各方利益,不断促进社会走向法治和谐。

[参考文献]

- [1] 蒋其埏. 漫漫求索路——渤海2号钻井船翻沉事故原因的追踪[J]. 石油科技论坛, 2006(6).
- [2] 康胜利. “渤海二号事件”的部分内幕[J]. 劳动保护, 1999(7).
- [3] 王炳诚, 蒋其埏. 渤二沉思[M]//《宋振明纪念文集》编委会. 宋振明纪念文集. 北京: 石油工业出版社, 2000.

注释:

- ① 石油部将任务交给了海洋石油勘探局, 后者邀集上海交通大学等单位共同进行了5项科学实验。1982年, 海洋石油勘探局根据实验所做的科学分析, 形成了《关于全国人大五届三次会议第78号提案课题实验研究结果的报告》。本文中的部分分析来自于此报告, 该报告为原海洋石油勘探局油海科(82)250号文件。
- ② 1984年, 笔者之一的王革教授曾将此文在广州召开的全国高等工科院校经济法教学科研协作会议上进行了宣读, 并在同年9月将该文寄送党中央胡耀邦总书记、最高人民法院等单位和个人, 也转送了石油部的领导同志。
- ③ 1989年, 天津市高级人民法院专案组和交通部在“渤二”沉船残骸的船舶鉴定经费的支付渠道方面, 产生争议。后因无法达成一致意见, 天津市高级人民法院遂做出裁定, 终止“渤二”翻沉案的再审程序。

[责任编辑:王继洲]