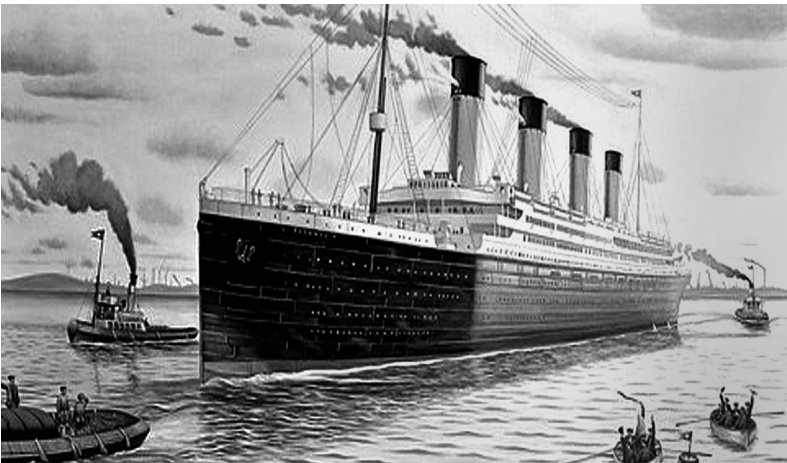


海难发生后船长都去哪儿了

近代海事史上,绝大多数船长选择坚守岗位、疏散乘客,自己最后才撤离

近两天,弃船逃生的韩国“岁月”号客轮船长成了舆论炮轰的对象。这一幕让很多人想起“泰坦尼克”号船长爱德华·约翰·史密斯,他下令让妇女和儿童先走,最后和船只一起葬身海底。在西方漫长的航海历史上,被尊为船长的人,所承担的责任和受到的尊敬,远远要超过其他任何头衔。船长通常以他丰富的水上经验、过人的领导能力和坚韧的毅力而得以任命。在遇到海难和战争的时候,船长永远要运用他的能力,最大限度地保证属下人员安全,让船只遭受最小损失。近代海事历史学者指出,坚守岗位、将乘客利益放在第一位的船长要远多于那些弃乘客于不顾的船长。

他们 毅然赴死



“泰坦尼克”号船长爱德华·约翰·史密斯

1912年4月15日,“泰坦尼克”号在首航美洲的途中,因撞击冰山受损迅速进水下沉。当时的资深船长爱德华·约翰·史密斯竭尽全力挽救船只。史密斯船长曾是海军指挥官,多次成功地执行战斗任务以及完成不同豪华船舶的“处女航”,素有“平安船长”的美称。

“泰坦尼克”号受损严重无法修复,在所有求救信号都没有得到回应的情况下,史密斯很好地掌控了船上秩序,避免了恐慌和混乱,并以骑士精神,镇定指挥船员们安排妇女和儿童首先登上救生艇。在不能保证全部乘客安全的绝望之中,他再次登上船桥,进入空无一人的驾驶舱,手握轮机舵,和他的船一起下沉。

他们 弃船逃生



“维多利亚公主”号电讯员戴维德·布罗德福特

不单是船长,很多船上的工作人员也表现出了超人的勇敢。1953年1月31日,开往北爱尔兰的英国“维多利亚公主”号客船在狂风暴雨中触礁。船上共有177人,其中戴维德·布罗德福特是船上的电讯联络员。出事后,他立即准确地发出了国际求救信号,并且坚持每隔几分钟就发一次。救援人员最后一次收到信号是在“维多利亚公主”号沉没前两分钟,也就是说,布罗德福特始终没有离开他的岗位。

正是因为得到了正确指引,救援人员在遇难区冰冷的水中找到并救起了44人。后来,布罗德福特的妻子和他只有13岁的儿子,代替他在白金汉宫接受了英国女王颁发的英雄勋章。

他们 弃船逃生

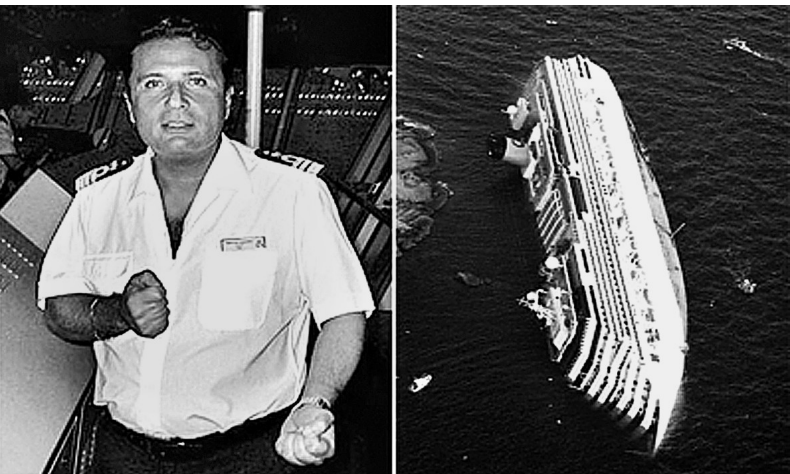
意大利“协和”号船长斯凯蒂诺

2012年1月13日,意大利邮轮“协和”号在吉利奥岛附近触礁搁浅,船长弗朗切斯科·斯凯蒂诺弃船逃跑。事故造成17人死亡,斯凯蒂诺弃船时,船上依然有300多名乘客。斯凯蒂诺与港口官员的通话录音文本显示,事故发生时,斯凯蒂诺弃船而逃并且“拒绝返回岗位”,没有参与指挥乘客和船员疏散。港口官员命令船长:“现在你去船首,上应急梯,协调疏散……你必须告诉我船上一共有多少人,多少儿童和妇女。”船长没有执行命令后遭到质问:“你在干什么?你是想放弃救援吗?船长,这是命令。”

海岸警卫队队员发现他安全地裹在毛毯里时,提醒他船长应与船同在的传统,但他拒绝返回邮轮。当时,距离海岸警卫队宣布结束疏散行动还有4个多小时。斯凯蒂诺随后受到意大利法庭3项指控,包括多重过失杀人、引发沉船灾难及在所有乘客获疏散前弃船逃生。



“协和”号船长斯凯蒂诺被意大利警方逮捕



希腊“海洋”号船长阿瓦纳斯

1991年,希腊豪华邮轮“海洋”号在南非海域发生漏水事故,船长阿瓦纳斯和部下不但没有在第一时间通知乘客,反而自己乘坐救生船弃他们而去。情急之下,几名驻船演员担任起了船长的角色,一名魔术师坐镇舵手室和救援人员保持联络。另一名乐手给乘客们演奏歌曲安抚众人情绪。救援船只和南非空军直升机很快赶到,将402名乘客和179名船员救起。由于这些“代理船长”的英勇举动,整个救援过程被媒体称为奇迹,更值得称道的是,几位驻船演员直到最后一名乘客被救走才离开船只。

最先离开的船长阿瓦纳斯辩称自己先走是为了更好地指挥救援。最终阿瓦纳斯虽躲过了牢狱之灾,但却落得声名狼藉,二十多年过去后,媒体依然拿他作为“反面教材”的典型。

美国海岸警卫队学院教授克雷格·艾伦驳斥说,当发生紧急情况时,船长对船的了解对救援成功与否至关重要,“岸上救援人员能完成乘客离船到上岸的所有协调工作,但需要有人在船上和他们沟通,帮助乘客,指导救援人员。”

(本版稿件据新华社)

职业传统

“船长最后撤”从何而来

船长必须坚守到最后的规矩从何而来?据史学家考证,它可追溯到1852年,当年2月的一天,英国皇家海军运兵船“伯肯黑德”号在南非开普敦海岸触礁,船长萨尔蒙德立即指挥先将妇女和儿童送上仅有的三艘救生艇,而所有士兵则整齐列队在甲板上等待命令。直到船身断成两截,船员和士兵们落入水中后,船长仍命令他们不得靠近已经下水的救生艇,因为这可能导致已经满员的小船倾覆。最终船上642人中,仅有193人生还。包括船长在内所有高级船员全部遇难。

几个月后,英国皇家海军宣布授予船员烈士称号,自此,妇孺优先逃生、船长最后离船,成为海难逃生行为准则。英国诗人吉卜林在他的诗作中赞颂:“他们选择和船的残骸一同被吞没;在伯肯黑德的死亡训练中,无论士兵或是水手,都笔直立正、静静等待……”

国外法规

各国航海法都有职责要求

研究近代海事历史的学者指出,坚守岗位、将乘客利益放在第一位的船长要远多于那些弃乘客于不顾的船长。

美国马萨诸塞州海事学院院长古尔诺认为,不顾乘客安危弃船的行为触犯了海上约定俗成而不容妥协的铁律,“这不仅仅是海上的规则与传统,更关乎责任。”在法律上,虽然没有任何一个国家明文规定船长必须最后一个离开沉船,但都要求他们恪守职责,最大限度地确保乘客的安全。各国的航海法规中,都对船长在事故中的职责作了规定。

美国

弃船逃生的船长不会受到刑事指控。但如果船长逃避责任导致乘客死亡,依然要面临过失杀人罪名。

意大利 西班牙

船长弃船逃生被认定为违法的规定,已经持续了好几个世纪。

韩国

韩国《船员法》第11条规定:“船舶遭遇危险时船长应谨慎救助人命、船舶及货物。”第132条规定:“船长违反第11条的规定,判5年以下有期徒刑。”对“岁月”号客轮船长和部分船员的行为,韩国总统朴槿惠表示“不可饶恕,无异于杀人”。

我国法律

船长应当最后离船

《中华人民共和国海商法》第三十八条明确规定:船舶发生海上事故,危及在船人员和财产安全时,船长应当组织船员和其他在船人员尽力施救。在船舶的沉没、毁灭不可避免的情况下,船长可以作出弃船决定;但是,除紧急情况外,应当报经船舶所有人同意。

弃船时,船长必须采取一切措施,首先组织旅客安全离船,然后安排船员离船,船长应当最后离船。在离船前,船长应当指挥船员尽力抢救航海日志、机舱日志、油类记录簿、无线电台日志、本航次使用过的海图和文件以及贵重物品、邮件和现金。

