

韩方首入“岁月”号打捞遗体

三副被曝首次掌舵湍急水道 家属怒极对警察挥拳相向

据中央电视台报道,韩国 YTN 电台消息称,韩方 4 月 20 日表示,一名韩海军士兵在搜救过程中负伤,不幸殉职,导致此次沉船事故造成的遇难人数从 49 人上升至 50 人。韩方称,此前一些遇难者遗体的打捞地点是客船四层。目前已打通 5 条连接客船的搜救通道,救援将继续展开。但是,由于漏油情况严重,搜救难度增加。关于事故原因,韩方称或系人为和机械双重原因所致。

救

搜救人员首次在疑为第四层的船舱内发现了身穿救生衣的遇难者遗体并打捞出来。基于船内有被困乘客,暂不对船体钻孔或切割。

19 日下午起,搜救海域风大浪高,救援船只很难靠近“岁月”号,使得为“岁月”号船体绑定气囊的作业几次被迫中断。



首入船舱内部打捞遗体

韩国军民联合搜救队于 19 日晚首次成功进入沉没的“岁月”号船舱内部,并打捞出 3 具遗体。据韩联社报道,搜救人员于当地时间 19 日晚 11 时 48 分,通过打破客轮玻璃首次进入“岁月”号船舱内部,并打捞出此前发现的 3 具遇难者遗体,均为男性,都穿救生衣。正在确认他们的身份。

此前韩联社报道称, 搜救队于 19 日清晨在大约位于 4 层的船舱内发现了 3 名穿有救生衣的遇难者遗体,这是进行潜水搜救以来首次在船舱内找到失踪人员。当时搜救人员称,在水下通过船体窗户玻璃看见了遇难者的遗体,但由于水流湍急,无法用手中的工具进入船舱打捞。



黄金 72 小时救援期已过

截至 19 日晚,距离“岁月”号沉没已经过去 80 多个小时,仍未发现有人生还。一些专家说,如果船舱内存在“气穴”,可供幸存者维持 72 个小时。大约 650 名海军和海警潜水员以及一些民间潜水员连夜在水流急、能见度非常差的环境下搜寻可能的幸存者,同时继续向舱内注入空气。

海警说,他们会从当日日落后到第二天天亮间分四次向空中发射 880 枚照明弹协助夜间搜救。为帮助照明,9 艘夜间捕鱼船正在向事发海域前进。另外,搜救人员将利用拖网渔船在沉船周围海域投放大型网兜,以防遇难者遗体漂走等意外情况发生。

“岁月”号从 18 日开始下沉至水下 10 米处,人们担心船体下沉将导致船舱内的“空气囊”消失,威胁舱内幸存者的生命。为阻止船体继续下沉,潜水员 18 日开始给船身绑定起浮能力最大 35 吨的打捞用气囊。



查

“岁月”号出事时掌舵的三副朴某是第一次驾驶这艘大型客轮通过那条以水流湍急著称的水道,暂不清楚他是否下令急转弯以致船身倾斜。右图为一名“岁月”号的家属在简报会上对一名警察挥拳相向。



客轮过险道 掌舵却是“菜鸟”

韩国检察和警察部门联合调查本部 19 日上午在新闻发布会上说,当天早些时候被逮捕的三副朴某是第一次负责掌舵穿行“岁月”号沉没的“孟骨水道”。

韩国《中央日报》报道,这条水道位于全罗南道珍岛郡鸟岛面孟骨岛与巨次岛之间,长 6 公里,宽 4.5 公里。按照德新社的说法,孟骨水道以水流湍急而恶名昭彰。

一名高级检察官说,朴某现年 26 岁,上“岁月”号工作只有 6 个月,航行仁川至济州段路线,但先前从没驾驶“岁月”号穿行孟骨水道,缘由

是这一任务通常由另一名同事承担。

据《中央日报》报道,联合调查本部发现,根据客轮事先制定的工作表,这次航行的确轮到朴某负责,是正常换班,并非船长或一副、二副等人故意调整安排。

孟骨水道是船舶往返于木浦与济州、仁川与济州时变更航向的位置,也就是说,“岁月”号经过这里时需要转弯。调查人员正在分析朴某是否下令大幅度转弯、导致船身发生倾斜。检察官说,暂不清楚客轮当时速度是否比平时快。

特写

“湍流几乎把我冲走”

业余潜水员朴相根刚刚从事发海域执行搜救任务归来,步履沉重。黑色的潜水服把他那张黝黑的脸映衬得更加黯淡,疲态尽显。

为搜救“岁月”号客轮上失踪人员,韩国当局 19 日动员 652 名潜水员分 40 次交替执行水下搜救任务。他们当中,包括 77 名民间业余潜水员。

凌晨 5 时 12 分,朴相根首次入水执行搜救。虽然水下能见度仅有 50 厘米,但是比起前两天 20 至 30 厘米左右的能见度已经让朴相根感到欣慰。“能见度不好倒还可以克服,但是水流速度太快,根本无法下沉,所以试了多次都没有办法。”朴相根边脱潜水服,边对记者说。

孟骨水道——“岁月”号沉没地——水道狭窄、水流湍急,水流时速 10 公里。这里水文气象条件异常复杂,就连专业水下搜救机器人也难以作业。

谈起“岁月”号水下搜救,拥有 26 年潜水经验的潜水师黄长福心有余悸:“现场环境非常恶劣,水流急得几乎把我冲走。只要松开手,就会完蛋!”黄长福现任韩国民间特战救援会全罗南道救援队长。

18 日下午 4 时许,他和 5 名队友乘快艇抵达“岁月”号沉没海域,负责安装保证潜水员进入“岁月”号内部的导引绳。由于现场正在进行船舱注气作业,沉船周围产生许多漩涡。

黄长福和一位队友先行下水。入水一瞬间,黄长福顿感身体猛地被一股强大力量往下甩。情急之下,他一把拽住刚刚固定好的一段导引绳,才勉强未被湍急的水流冲走。而他自己的呼吸机也差点落水,水镜则进了水,视野一片模糊。

“一切都很糟糕!”黄长福这样形容当时的情况。当他降至水下 10 米处时,视野更暗,水流愈急。他还是坚持下潜到约 25 米处,查看了船的侧面,判断没有办法再进行下去,只好放弃任务。这次下潜,他在水下一共待了 20 分钟。

背景

“岁月”号运营商事故多发

韩国《中央日报》19 日报道,“岁月”号起航前获得“没有异常”的起航许可,而当时安全检查报告书上连必须写明的乘客人数一栏也标记着“无”。

船长李俊锡填写的装载车辆数目、货物吨数都与实际情况有出入,且没有写明集装箱数目,甚至把船员 29 人写成了 24 人。

另外,调查人员怀疑“岁月”号急转弯时导致一些货物和集装箱脱离原有位置,滑向一侧,致使船体倾斜。安全检查报告书却没有提及货物固定状况有异常。而获救舵手吴永锡(音译)说,集装箱堆了三四层,只用普通绳子捆绑固定,没有用铁链。

韩国官方 19 日公布的安全生产记录显示,失事客轮“岁月”号的运营商清海镇海运公司曾多次发生海上事故,只是没有造成人员伤亡。

“岁月”号沉没 3 周前,清海镇海运旗下一艘客轮与一艘渔船在韩国西部海域浓雾中相撞,所幸 141 名乘客无人受伤。2009 年 10 月,同一艘客轮因发动机故障,抵达目的地时晚点 3 小时。乘客当时向清海镇海运抗议,缘由是船员在客轮停止航行 40 分钟后才告知他们发动机出了故障。

2013 年 2 月,清海镇海运旗下一艘排水量 6322 吨的客轮由于发电机出问题,晚点 6 小时才抵达目的地仁川港。2011 年 4 月,仍是这艘大型客轮,在从仁川港出发后不久即因发动机故障停下,经过一番海上抢修,客轮大约 5 小时后返回仁川港。

据《北京晚报》