

韩国海难 后续报道

44个救生艇仅打开两个,4个逃生船能容纳千人却一个也没用

大量逃生设备几乎全被弃置

韩国“岁月”号沉船搜索20日进入第五天。截至20日21时,事故已致58人遇难,仍有244人下落不明。失踪人员中包括4名中国公民。韩国海洋警察厅20日表示,目前搜救人员已通过搭建导引绳,将进入沉没的“岁月”号客轮内部进行搜救的通路拓展至5条。

另据报道,“岁月”号上配备有大量先进的逃生设备,但事发时几乎没有发挥作用。44个救生艇仅打开两个,4个逃生船能容纳千人,却全部未打开。船长和部分乘务员本应指导乘客如何利用这些设备,却首先弃船逃生。船组29人中核心人员全部逃生并获救。韩国民众对船员“失职逃跑”的行为表示强烈愤怒。综合新华社、央视消息



20日,韩国潜水员在客轮“岁月”号失事海域开展搜救工作 新华社/路透

彻夜救援

潜水员已进入船舱 陆续打捞出遗体

搜救工作19日夜间借助照明弹彻夜进行。潜水人员当晚在水下用锤子打破客舱玻璃,首次进入船舱客房内,陆续打捞出死亡者遗体。其中3具遗体经确认均为年龄为18岁的京畿道安山檀园高中男学生。迄今还有13具遗体尚待确认身份。

韩国检方针对沉船事故的最新调查显示,客轮并未有遭到外部撞击的痕迹,目前检方对失事原因的

调查集中在事发时是否有急转弯操作和超载情况。

据调查,事故发生时客船由三等航海师朴某操舵,这是他第一次行驶到以危险著称的水域“孟骨水道”。而船长李俊锡当时则离开操舵室回到寝室。李俊锡19日在被捕后表示,他部分认同调查部门对其提出的指控,但无论如何都要对民众表示歉意。

悲剧再现

韩国一士兵参与救援受伤 不治身亡

韩国海军20日消息称,参加“岁月”号救援工作的一名海军士兵16日在工作中脑部受伤,虽然他立即被送往医院,但经抢救无效身亡。

韩海军一位负责人表示,“大祚荣”号驱逐舰所属的尹某士兵(21

岁)16日在舰艇上执行救援相关任务时脑部受伤,陷入昏迷状态。

尹某在受伤后被送往济州汉拿医院接受治疗,但19日晚救治无效身亡。海军将于当地时间22日上午10时在济州防御司令部举行遗体告别仪式。

潜水员亲历

“水下湍流几乎把我冲走”

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,疲惫尽显。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景。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。

在黄长福看来,要想让这次海难的水下搜救工作更有效率,官方和民间的配合必须更加密切方可保证。

19日,韩国海洋警察厅装备技术局长高明锡说,当前的搜救工作需要更多的潜水员尽快进入“岁月”号舱内作业,因此,业余潜水员将成为水下搜救的一支中坚力量。黄长福建议在船的周围搭设椭圆形线,然后在它的下面连接很多线,搭建让更多潜水员同时进到舱内执行救援任务的系统。同时加注空气,给舱内幸存者提供氧气。



失踪者家属不满 挥拳打警察

当地时间 2014年4月19日,韩国,“岁月”号乘客的家属在简报会上对警察表达自己的不满。一名“岁月”号乘客的家属在简报会上对一个警察挥拳相向。



“岁月”号船长跳上第一艘救生艇视频曝光

失事内幕

1 最后一次通话时船已倾斜60度 船上接指示31分钟后才开始疏散

韩国媒体称,“岁月”号客轮在出事后曾与珍岛交通管制中心11次通话,管制中心接到求救信号后立刻做出救援指示,但“岁月”号方面则在31分钟后才开始采取相关措施。

通话记录显示,“岁月”号于9时6分与珍岛交通管制中心取得联系,直到9时37分“决定弃船”,期间进行了11次沟通。尽管管制中心在第一次沟通时已指示航海师紧急采取救援措施,并多次指示逃生,但航海师反复询问“是否有救援”,却不提是否下令逃生。通话显示,航海师在9时23分回复说“现在连广播也

不可能了”,9时37分,船上才广播告知乘客逃生。随后,“岁月”号与管制中心失去联系。3分钟后,乘客和乘务员等约150-160人跳下海里,此时“岁月”号已倾斜60度以上。据悉,当时与管制中心进行沟通的人员是“岁月”号的高级航海师。

据悉,韩国警方表示,如果有需要,可以把没有经过剪辑的录音内容告知媒体。被捕船长在接受调查时说,事故发生时海水流速很快,水温又低,因此没有立刻发出疏散令,这与他此前的“发出了疏散令却没有被准确传达”的说法不同。

2 沉船货物数量装载量 和实际情况相差数百吨

据韩国媒体爆料说,“岁月”号向仁川港提供的安全检查报告当中,船上人员数量出现了较大误差,货物数量和装载量数据

和实际情况相差数百吨之多,所以韩国检方现在的调查重点正在集中于客船的紧急转弯和重要的装载问题。

3 船长伪装乘客率先逃出视频曝光

“岁月”号沉没时,船长李俊锡搭乘第一艘救援船只最先抵达彭目港的视频被公开。

据透露,李船长以短袖和针织衫打扮得干净利落,伪装成乘客接受了救助队员们的引导。李船长只是把自己混杂在被救助的乘客之中,他并没有向任何人说明事故现场的情况,也没有打算帮助其他被救助的乘客。

被救出来的人几乎很难看到没有被水浸透的,但是李船长

的上衣却完全没有湿。其他乘客们为了维持体温都盖着毛毯,而他连毛毯也没有盖。

李船长第一个从搜救船上下来,他的样子与那些更换湿衣服、用毛毯裹着保持体温、甚至用热毛巾擦脸的获救者的模样完全相反。

因此,李船长很可能在船只浸水之前已经迅速逃离了现场,或是搭乘救生艇等安全方法逃离了现场。

“岁月”号运营商事故多发

韩国官方19日公布的安全记录显示,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”号沉没三周前,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。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。

“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”。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。