

茫茫大海,两艘船怎么就会撞上

钱报记者专访船舶避碰研究专家,案例表明,最大的原因是“人的疏忽”
长年累月海上航行容易造成麻痹心理,海员的职业素养也是重要原因

不管现在的科技设备多先进,人的责任心还是最重要的。



新华社
资料照片

本报记者 史春波

距离东海撞船事故过去已经5天,32名船员生还的希望越来越渺茫。

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

在这么大的海洋上,两艘先进的大型船舶为何会相撞?事故发生时,船上的人做了什么,为何没能规避掉这些事故?这起撞船事故,让外人觉得疑窦重重。

有可能疏于瞭望

柴旭涛,浙江交通职业技术学院海运学院的老师,主要从事船舶避碰方面的研究。昨天,他接受钱江晚报记者的采访。

据官方信息披露,事发时是晚上八点左右,柴旭涛说,这个时间点非常蹊跷,因为正好是船上大副和三副完成交接班的时间。

他介绍,每艘船上都会有三名驾驶员,大副、二副和三副,每天的工作都是三班倒,一般晚上7点40分左右,当班驾驶员大副会将本船的船位、航向、风向风力,附近是否有碍航物,是否存在“碰撞危险”局面等情况告知三副,待三副了解情况并确认安全后接班。

每位驾驶员还会配一名水手,协助瞭望。

柴旭涛认为,这个事故在瞭望上极可能存在疏忽。“这么大的船,就是眼睛也能看得到啊。”

再者,船上都装有先进的电子设备,比如雷达、电子海图等,“船长会设置一个警报圈,一般是6海里,也就是说,一旦有船闯进6海里了,就会自动发出警报。”但在中国沿海等来往船舶频繁海域,往往会关掉警报。

一般在有“碰撞危险”的船舶会遇前,按照“国际避碰规则”会各自向右,保持2海里(1海里=1852米)外通过,附近有碍航物或有疑问的话,两艘船上的驾驶员会通过VHF(船用甚高频)进行沟通,商量各自采取什么样的动作使船舶在安全距离外通过。

“如果双方沟通上出现了问题或者障碍,也会引发碰撞。”他说。

“另外,图片上两艘船撞得这么厉害,说明当时的航速还是比较高的。”他说,因为船很笨重,要掉头或者转向,需要很长一段时间,不像汽车那么灵活,所以如果发现晚了,就会来不及避让撞上。

“当然,现在事故的过程还没公布,还不好做具体的结论,需要更多的了解。”他说。

以往有过“聊天聊着就撞了”

“我觉得,人的因素确实很有关系,另外就是有可能设备故障”。钱江晚报记者又联系了一名跑了多年远洋的汪船长,他同样这样表示。他说,这样的事故发生在晚上八点,有点不可思议,一般事故都是发生在凌晨两三点,因为那个时候人最疲惫。他和记者聊起几个类似的海上撞船事故。

几年前,有一艘船在太平洋上开了十几天也没碰到一艘船,后来终于碰到了一艘,船长一对话,居然是校友,双方就聊得很兴奋,竟然聊着聊着就撞上了。“现在的设备很先进,但是很多事故是人的疏忽和麻痹。”他说,有一次,他朋友的船也差点撞上,原因是两艘船都疏忽了瞭望,运气好,差个几十米就撞上了。

“船怎么撞的?其实并不复杂,船上有黑匣子,另外都有行驶轨迹。都能看得出。”他分析说,据他了解的多起撞船事故,最大的原因就是“人的疏忽”。

“比如驾驶台值班人员不足,值班时聊天、玩手机,疏于瞭望;船员对避碰规则不熟悉,对于避让缺乏系统测算,仅凭感觉进行避让,与对方的沟通存在障碍;值班驾驶员没有采取安全航速,大多只单独转舵进行避让等等”。

他说,另外,也有一些客观的因素,比如我国沿海海雾浓度大,持续时间长,覆盖范围广,会威胁航行安全;比如我国渔船分布范围广、数量多,渔船集中作业区绵延几海里至几十海里,在铺天盖地的渔船中,避碰难度加大;大吨位船舶航行速度快、过于依赖自动舵航行等等。

远洋的海员为何容易疏忽

远洋的海员为什么容易疏忽?钱报记者采访了远洋船长楼启明,他说,跑远洋是挺辛苦的活。长时间枯燥的航行生活,客观上,人就很容易产生麻痹的心理。“一出去就是好几个月”,楼启明告诉钱江晚报记者,像船长的合同一般是签9个月+3个月,也就是说一年至少要9个月在外面,另外3个月里,公司会派人就近接替。

几个月在海上,而且都是男人,海员们的生活可想而知是枯燥的。所以,他们会搞一些拔河比赛,乒乓球比赛,有时候还会一起包包饺子,聊聊以后的生活。

手机大多时候是没信号的,有信号了,就发发朋友圈,一般U盘里会存N部电影。

远洋船的硬件设施还可以,一般船上有乒乓球室、台球桌、小型篮球场、小型游泳池。“像欧洲造的船,我们船长的房间都是四星级酒店的标准。”他说。

海员的职业素养有待提高

在航运界,船长们最喜欢菲律宾的海员,因为职业素养很高。比如,遇到船长,他会主动让路,你让他打扫卫生,你没让他停他不会停。“我在做三副的时候,避碰规则可以倒背如流,船长叫我24小时协助瞭望,绝对不敢打瞌睡,因为在学校的时候,老师给我们灌输的理念就是,我们就像军人,船长的命令必须无条件服从,哪怕让我跳海,我也真会抱着救生圈跳下去。”他说,中国有的海员就不会这么有规则意识。

即使如此,愿意做海员的人很少,因为太辛苦了。楼启明现在就在招人,难招,“没什么要求了,只要是健康的人,有证书,就行。”他无奈地笑着说,为了招一个国内航班的替班水手,他曾开出了工资按天算的条件,每天500元人民币,但还是难招。据介绍,目前,一般一个水手的月工资是1200美金。

他说,做船长其实压力很大,毕竟船上有几十条生命,有时候,他经常半夜睡不着觉,有时候,累了就闹个闹钟,一两点起来,要去驾驶台看看,值班的人状态怎么样。

好几次,他一上去,就看到值班的船员坐着睡着了,他过去都不知道,这样其实很危险。他说,“不管现在的科技设备多先进,人的责任心还是最重要的。”

新闻链接

新年第一周,撞船事故屡发

进入2018年第一周,我国沿海运输的干散货船,屡屡发生碰撞事故,一周之内就有4起。

1月2日,载有钢材的“长平”轮在吴淞口锚地沉没。“长平”轮与锚泊船“鑫旺138”轮在吴淞口8号锚地(距离吴淞口约2.3海里)发生碰撞,“长平”轮沉没。

1月3日晚,干货船“浙奉777”轮螺旋桨缠绕渔网失去动力,夜间风浪又导致锚链断裂,船舶失控漂航。

1月6日晚,一艘巴拿马籍油船与一艘香港籍散货船在长江口以东约160海里处发生碰撞。事故造成巴拿马籍油船全船失火,船舶右倾,多名船员失联。

1月6日,广东佛山籍货船“嘉荣36”在北麂岛北面水域与福建宁德籍渔船“闽霞渔01829”发生碰撞,造成“嘉荣36”轮沉没,渔船船首受损。几次事故虽然各有原因,但值得警醒。