

“东方之星”客船翻沉事件： 仍有400余人生死未卜

新华社武汉6月3日电(记者王贤)记者在“东方之星”翻沉事件救援现场获悉,截至昨日19时,救援人员已打捞出21具遇难者遗体。目前,“东方之星”翻沉事件已发现26具遗体,另有14名幸存者,仍有400余人

生死未卜。

海军前方副总指挥董炎介绍说,昨日凌晨3时40分至12时,海军救援部队打捞出12具遇难者遗体。现场救援指挥人员称,下午相关部门组织的救援力量又打捞出多具遗体,目前共发现26具遗体。

记者在沉船施救现场看到,6月2日19

时许抵达现场的1艘500吨级打捞船正在紧张地穿绑钢绳、吊机等救援设备做作业准备。现场多位救援人员透露,多艘大型

打捞船舶正在紧急驰援中,为船体切割做好准备。

目前,救人依然是第一位的任务。昨日21时许,海军救援力量再次到达施救现场进行潜水救援,继续搜救被困人员。

■救援

交通运输部： 水面搜寻和 underwater 探摸24小时不停歇

新华社北京6月3日电(记者齐中熙)记者从交通运输部海上搜救中心获悉,目前针对“东方之星”轮的水面搜寻和 underwater 探摸24小时不停歇同步进行,共有180名潜水员、202名其他搜寻人员以及两艘500吨级工程吊杆船、1艘160吨级工程吊杆船投入现场开展搜救作业。

目前,前方搜救力量正在本着“救人第一,方案科学,处置有序,作业安全”的搜救理念和指导原则,水面搜寻和 underwater 探摸24小时不停歇同步进行,千方百计全力搜救。

据了解,在进行水面搜寻基础上,目前已主要转入 underwater 探摸阶段。交通运输部行业搜救专家经过研讨分析,对多种有利于以人命救助为核心的方案进行优化和选择,真正把救人放在第一位的理念和原则贯穿搜救全过程。

海上搜救中心综合处处长殷杰表示,目前搜救工作存在的主要困难是事发水域水流较急,沉船区域水流流速达到18米/秒。此外,客船倾覆导致物品位移,严重阻塞原有通道,使 underwater 探摸环境更加复杂。目前,现场已通过工程船舶对“东方之星”轮进行了固定,防止船舶因水流影响导致位移。

另据了解,长江航务管理局针对涉事重庆东方轮船公司发出紧急通知,要求立即对公司及所属船舶开展全面自查自纠,对同型船舶“东方之星”轮实施停航检查。并要求公司采取一切有效手段和方式,加强对极端灾害性气象、水情等信息的收集,及时向所属船舶发送相关信息,督促船舶落实相关安全措施,防止类似事件和次生事故发生,确保船舶航行安全。

潜水员正对沉船 舱室进行逐一摸排

新华社武汉6月3日电(记者李鹏翔、梁建强)昨日下午,长江客轮“东方之星”翻沉事件第3场新闻发布会举行。会上,交通运输部新闻发言人徐成光介绍,目前救援工作坚持救人第一,潜水员正对舱室进行逐一摸排、搜救。待打捞船全部到位后,将实施船体打捞工作。

徐成光说,经过搜救专家集体会商,决定先继续采取潜水员水下探摸搜寻的方式,开展沉船内被困人员的搜救工作。一个舱室一个舱室摸排,不放弃任何一丝希望。待调派的打捞船全部到位后,将实施船体打捞工作。截至昨日下午,已有3艘打捞船赶到现场,还有两艘正在赶来的途中。

徐成光透露,截至昨日下午,现场救援指挥部已统一调度的180余名潜水员前来进行水下救援。与此同时,大量搜救人员正在事发江段下游220公里范围内开展拉网式搜寻。



搜救仍在继续 新华社记者肖艺九摄

■链接

“夕阳游”火爆 安全隐患不少

“东方之星”客船在长江中游湖北监利水域沉没。在船上的乘客中,有上百位是“夕阳红”老年旅游团成员,年龄在50岁到80岁不等。这次重大事故引起了社会对于老年旅游团的广泛关注。在老年旅游团日趋火热的现象下,其实存在着众多隐患。

老年人渐成跟团游主力

近几年,各大旅行社都推出了针对老年人的旅行线路和老年旅行团。

据某旅游网站透露,该网站每年组织的百万跟团游客中,45岁以上已经成为一大主力,而且今年同比去年增长在50%以上。

据某旅行社相关负责人介绍,老年人出游有两大特点,一是对价格比较敏感,所以多选择火车往返的线路,所以选择的路线时间都较长,在10天左右;二是多在淡季出游,按理来说,春节后到暑假前的3-5月和6月上旬都是老年人出游高峰期,此外9-10月重阳节前后也多为老年人出游时间。

专业服务远没有跟上

目前,许多旅行团在组织老年旅游团出

游时,并未针对老年团做出有准备的专业服务。资深旅游评论家劳毅波表示,老年人的身体体能较差,有很多旅游项目不宜参加,一些项目需要为老年人配备专业的硬件和服务。另一方面,老年人如果遇到事故,很难进行自救。如果没有及时的救助,老年人遇到事故后的伤亡会比较严重。并且,在遭遇事故后老年人身体所受到的伤害很难恢复。

由于老年人在旅游中属于容易出现意外的群体,因此,旅行社需要做好充分的准备。还需要联系旅行途中的一些医院,并和医院做好接洽,建立老年人意外紧急预案。老年人如果出现意外,医院能第一时间到达现场,进行救助。另外,旅行社要培养专业的老年团导游,老年团导游应当具备更多的老年人健康常识,经过特殊的一些医疗救助方面的培训。确保老年人出现意外之时,能第一时间进行基本的救助。

据了解,目前部分旅行社对于年纪大的游客会要求填健康申请表,以便于导游对客人的身体状况有所了解,并给予一定的关照。同时,也建议游客在出游时购买旅游意外险,但并不强制购买。(羊晚)

■详解

海事专家详解 客船翻沉五大疑问

一条长76.5米,高约13米,额定载客500多人的大船,为何瞬间倾覆?遇到突发恶劣天气的船舶,到底谁说了算?困在船舱里的游客还有没有“一线生机”?6月2日下午,上海海事大学教授、上海海事司法鉴定中心负责人蔡存强和上海海事局通航处处长、水上安全指挥中心主任黄建伟分别接受记者的采访,解答这些疑问。

船长70多米的大船为何一两分钟内,底朝天翻倒沉没?

蔡存强认为,10级以上的强风,对水上船舶的杀伤力巨大。“东方之星”水下深度仅3米,水上高度约10米,受风面积很大。在受到破坏性强风时,较货船更容易翻船。

通常的强风,船长若想办法调转船头迎风而行,可以避免翻船。不过,若遭遇龙卷风,风向东南西北瞬息万变,船马上翻掉船舱进水,整条船很快就头朝下沉没了。

是否停航到底谁说了算?

蔡存强说,我国交通运输部规定遭遇恶劣天气,水运船只需全部停航。由于恶劣天气情况的预报能力有限,所以一般只对明确造成能见度不良的天气情况采取强行停航。交通部门一般不会发布强行停航的通告。各船船长均基于个人判断,选择停航或是继续航行。

有没有“救援黄金72小时”?

谈到“救援黄金72小时”,黄建伟认为这是针对地震、矿难等灾难来说的,水上事故救援更讲求时间、空气和温度。“人体如果浸泡在与体温相差十几摄氏度以上的水里,1小时内就会出现失温状态,进而不幸死亡。所以水上救援要看能不能在水下形成更多的密闭空间,给游客提供氧气,还要看救援人员能不能尽快进入到船体实施救援。”

翻船受困的游客有生的希望吗?

蔡存强指出,通常情况下,船舶设计和制造中,水上部分和水下部分的船体内,布置了诸多“水密”级门窗。但是长江游轮旅客众多,众多的“水密”门是很难统一关闭的。“水密门”的逃生设计在危难来临时,几乎起不到应有的救生之用。

当然,船底部的轮机舱是一个密闭的空间,有一定的储备空气,但只有熟知船体结构的船员,才可能会找到。

为什么船舶没有自动发出求救信号?

作为海事司法鉴定专家,蔡存强分析,对于海轮,国际海事组织一般都要要求装上应急示位标,其作用就是在事发的瞬间无须船员操作自动向全球卫星发布求救信号,全球卫星将立即向全球各国海事救助单位发布遇难信号,相应海事救助单位可以在第一时间获得信息。

但是,“东方之星”号游轮事件却是等船长、轮机长等船员游到岸上,在渔民的救助下才向地方海事局发出求救信号,为什么不是由应急示位标事发当时自动发出求救信号,这一原因暂时尚未可知。

(新民)