

忙着看球赛,结果翻了船

船长本应该是船上最靠谱的人,关键时刻可以力挽狂澜,就像泰坦尼克号船长E.J.史密斯那样,临危不惧,壮举感动全球。可现实是残酷的,20世纪至今的近十起世界级重大海难,或多或少都与船长们偷懒、自负、胆小、贪财有关。

2000年9月26日,载有500多人的希腊渡轮“萨米纳特”号在爱琴海的帕罗斯岛附近行驶。在距离一块岩石182米时,船长却突然离开了。船上的导航记录显示,渡轮导航系统处于自动状态。在这么关键的时候,船长去哪儿了?很不幸,那天正巧有一场足球比赛,船长跑去与所有船员们观看足球电视转播了。这次“看球”代价重大,“萨米纳特”号撞上了岩石,全部沉没,船上80人丧生,这是希腊近40年来最严重的海难事故。

再往前说,1987年12月20日,“杜纳巴兹”号渡轮在菲律宾海域与一艘油轮碰撞后沉没,4341人丧生,成为航海史上发生在和平时期最严重的一次海难,而碰撞发生时渡轮船长正在喝啤酒看电视。

还有一些船长,他们并非玩忽职守,却十分任性。2012年1月13日,意大利豪华邮轮“歌诗达协和”号偏离航向,驶向近岸的礁石区。船长斯凯蒂诺当时要做一个疯狂而浪漫的举动,让船上所有乘客最近距离地领略一下意大利滨海景色。他想以此达到商业宣传的目的,同时借机取悦同在船上的情妇。可惜船遇上了礁石,船长在向舵手发出规避指令时,舵手又犹豫了13秒。最终,“歌诗达协和”号触礁沉没,32名乘客不幸遇难。

而遇到一位“自负”的船长,也有可能会导致惨剧发生。在1949年农历除夕前一天,没有开启夜间信号灯的太平轮突然与装满煤炭的建元轮相撞。船长杨俊瑛判定,太平轮只是船头受损,船体并无大碍。他下令船身退后,修正方向,全速往白节山灯塔方向抢滩。当时正行经失事地点的盛京轮曾经询问是否需要援助。船长给对方的电报回复是[All OK]。结果,还没登陆,太平轮锅炉爆炸,整艘船沉入海底。

山东船协副秘书长周安昌说,船长作为船只航行的指挥官,要对乘客、海员、船只与货物负总责,第一使命是保证船只安全航行,到达目的地。如果发生海难,他们是难辞其咎的。

沉船时,有近一半的船长跑了

更过分的是,在近一半的船难中,船沉了,船长跑了,空留一船无助的乘客。

这些船上的“范跑跑”们,借口与逃跑方式五花八门。1991年,希腊豪华游轮“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,反而悄悄跳上救生船逃生。阿瓦纳斯甚至在离船前称,“你们谁想做英雄,那就请留在船上吧。”

所幸,几名演员与一位魔术师拯救了“海洋”号,救援船只和南非空军直升机迅速赶到,402名乘客和179名船员全部获救。

而造成32人死亡的“歌诗达协和”号船长在事故后,一直拒绝再登上这条轮船,因为他在乘客最需要他的时候逃跑了。在事故发生前几分钟,船长斯凯蒂诺以为船会停下来,便放弃乘客独自逃生。在面对质疑时,他先谎称自己是跌倒后碰巧从船上“滑入”救生艇。后来又表示,自己登上救生艇不是弃船逃生,而是为了更方便地指挥船员疏散乘客。船只的黑匣子最终还给人们真相。录音中,这位船长不愿服从港务局官员的命令,返回船上指挥疏散,而是打算独自弃船离开,上岸后更是企图迅速离开现场。

除了上述几位逃跑船长,近几年,韩国的“岁月”号船长、希腊的“萨米纳特”号船长、埃及渡轮“萨拉姆98”号船长也没能与船只“共存亡”。

有网友戏称,船长是船上的“领导”,遇到危险领导先走。也有人表示可以理解,大难临头,船长逃生也是人之常情。

6月9日,在湖北监利,身穿隔离服的入殓师们已浑身被汗湿透,却仍尽力为每一位逝者仔细“打扮”。他们最后一个动作是向逝者三鞠躬。然后,逝者将“体面”地与亲属度过“人生”最后一刻钟。

入殓师蔡冬梅从武昌抽调到监利县后,发现从各地聚集到此昼夜值班的同行已达到50多人。从这天起,监利每天都20多场遗体告别仪式,每场告别仪式都考虑了逝者家乡的习俗。一位遇难者家属现场为当地贫困学子捐款,因为这里让他的母亲有尊严地离开。

“我们尽可能让遇难者以较为体面的方式与亲人告别。”蔡冬梅说。

在“东方之星”沉船事件中,人们听到最频繁的一个词语是“保持死者尊严”。而在汶川大地震前,这个词语在灾难中并不多见。

中国民间素有“事死如事生,事亡如事存”的传统。儒学专家顾炳罡说,这是一种孝道,今天已然成为一种民间价值。“家中有人过世,会尽快将遗体用棺椁收殓起来,即使买不起棺材,也会用草席裹住遗体,挖坑入土,祭奠烧拜。”

但是,在过往的灾难中,救援人员往往争分夺秒抢救生者,而对死者则没有那么多讲究。“在以前的灾难中,我们去救援,通常队员们会用救生毯,或者家属提供的被子将逝者遗体遮盖起来,不让遗体赤裸裸地公之于众,这便是我们给予死者最大的‘尊严’了,不会有什幺仪式。”青岛蓝天救援队队长李延照说。

但在汶川大地震中,日本救援队赶到北川地震灾区后,一些对待逝者尊严的观念和行为打动了很多人。据报道,在北川建筑废墟下,两排日本救援队员整齐列队,摘下帽子拿在手中,集体为中国遇难者默哀,送别一位年轻母亲和她怀中75天的婴儿。此举被在场的32位记者拍下,照片迅速在公共媒体中传播。

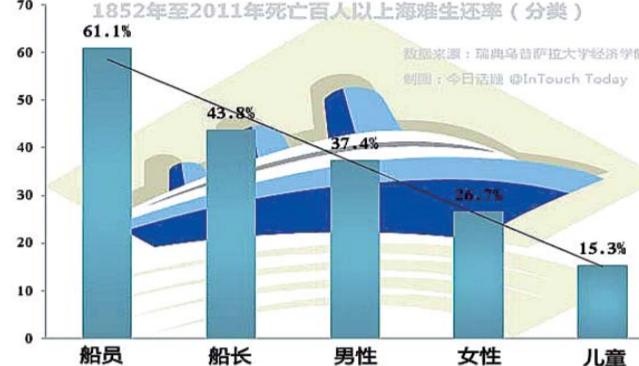
虽然日本救援队的做法后来也曾被质疑为“作秀”,但没过几天,在北川中学废墟前,成规模的集体鞠躬默哀便出现了。

浪来了,船翻了一 船长都去哪儿了

在各种船难中,人们始终关注一个焦点,那就是沉船时,船长去哪儿了?

在船难来临时,船长的角色,究竟应该是“救世主”,还是“逃生者”?纵观20世纪以来的船难史,船长们的选择也是两难。

本报记者 张榕博 实习生 于民星 冯岩岩



1852年至2011年死亡百人以上海难生还率。(数据来源:瑞典乌普萨拉大学)

逃得了生命逃不了审判

不过,强大的荣誉感与内疚感仍使得一些船长在沉船时选择留下:太平轮船长杨俊瑛,泰坦尼克号船长E.J.史密斯,以及“大舜”号船长曲恒民在船难发生后,在驾驶台前坚持到最后一刻,随船沉没。

“大舜”号的幸存者马淑池说,曲恒民一直参与救援,让妇女与儿童先走,并发誓:要与“大舜”号共存亡。在船只翻沉的瞬间,二副想拉他一起逃生,但无济于事。在他的家中,出于船长的某种“责任感”,在最后一名遇难者找到前,曲恒民家人一直没敢给他设灵堂。

这一光荣传统可以追溯到1852年2月,一艘英国皇家海军运兵船“伯肯黑德”号在南非开普敦海岸触礁,船长萨尔蒙德将船上仅有的三艘救生艇让给妇女和儿童,而所有士兵在甲板上列队待命,直至船只沉没,包括船长在内所有船员全部遇难。这一故事后来广为流传,成为国际船运与航海界的“标杆”之一。

但瑞典乌普萨拉大学研究团队关于全世界大型海难的一份研究报告显示,从1852年至2011年发生的大型海难中,船长的生还率仍旧高于乘客,一方面是因为船长更习水性与船体结构,另一方面说明在道义与人的求生本能发生冲突时,能够发扬骑士精神的船长仍是少数。

不过,即使“逃跑”船长们免于一时的海难,也免不了一场牢狱之灾。美国的海事法律规定,如果船长逃避责任导致乘客死伤,要面临过失杀人罪名。而我国《海商法》第38条第2款规定:“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。”在意大利、西班牙、韩国、日本等国,船长的弃船行为同样可以被认定为触犯刑法。

“萨米纳特”号渡轮船长最终被以谋杀、渎职、违反海事程序罪判刑16年。“歌诗达协和”号船长和大副因为放弃乘客独自逃生,也被意大利法院判刑。2014年11月12日,导致300余人遇难的韩国“岁月”号船长李俊锡遗弃致死伤罪、违反船员法罪成立,被判无期徒刑。



汶川地震中,日本救援队向遇难者默哀。(资料片)



玉树地震集体默哀。(资料片)

“逝者尊严” 源于七年前的那张“鞠躬照”

本报记者 张榕博

2010年,当青岛蓝天救援队队长李延照在青海玉树地震现场收殓遇难者遗体时,大家已经习惯向每位遇难者“三鞠躬”默哀,“大家都觉得这么做很有人情味儿。”

如今,打捞“东方之星”时不仅有“鞠躬”,连搬运遗体方式、打捞遗物、认领遗物等新的救援环节,也处处充满人情味儿。玉树地震时还是“稀罕物”的尸袋,在“东方之星”打捞时已成为救援队的制式装备。

“中国有个老风俗,遗体不能见光。”李延照说,尸袋的好处不仅是避光,同时也能将一些逝者的遗物随身装进去,不会丢失,这是将逝者当作一个生者来对待,也是对他最大的尊重。

今天,“死者为大”的观念正悄然从家庭问题上升为公共问题。“百姓对于政府如何对待逝者的尊严问题越来越敏感,哪怕是很小的细节也会比照、学习。”李延照说。

但尊严不仅仅只是给予逝者。曾子曾说:“慎终追远,民德归厚矣。”意思是告诫统治者要慎重对待亡

者,这不仅是对于生者的一种重视,同时还是抚慰民心的教化。

如何对待公共灾难中的遇难者,人们发现,这几年最大的“变化”都来自国家与政府。按照国际通行的做法,一国对于逝者尊严最大的尊重,一是降半旗,二是设立国家哀悼日。

直到2008年汶川地震,我国第一次向不幸事件中遇难的普通民众降半旗致哀。而在汶川地震“头七”那一天,死难者家属又得到了另一项国家“安慰”,那便是国家首次为纪念受难平民设定了三天国家哀悼日。此前,“享受”这一礼遇的逝者只有毛泽东、南联盟轰炸三烈士。

此后的玉树、鲁甸、雅安等国难,国家与地方都设立了默哀日。哀悼日期间汽车、火车、舰船鸣笛,防空警报鸣响,社会停止公共娱乐活动,也成为“惯例”。此次的“东方之星”也不例外。

“丧尽礼,祭尽诚”,老祖宗在《弟子规》中这样说道。