

台湾海峡客滚船遇险旅客撤离对策初探

黄亮平

交通运输部东海救助局

0 引言

台湾海峡是我国台湾岛与福建海岸之间的海峡，是我国南北航线的必经之路。同时台湾海峡也是重要的国际航线，东北亚各国与东南亚、印度洋沿岸各国间的海上往来，绝大多数从这儿经过，被称为“海上走廊”。这给穿越海峡的“海峡号”带来了潜在的危险，如何做好“海峡号”的紧急突发事件，是我们救助人员当前面临的重要课题，因此，深入研究具有较强的现实意义。

1 海峡水文分析

台湾海峡季风交替明显，频繁的偏北风非常强劲。每年 10~4 月东北风为主；6~8 月西南风为主。台湾海峡属亚热带、北热带季风气候。中部气温平均最高 28.1℃，最低 15.9℃。西北部受大陆影响，气温年差较大；东南部受海洋影响，年差和日差较小。10 月至翌年 3 月多东北季风，风力达 4~5 级，有时 6 级以上；5~9 月多西南季风，风力 3 级左右。7~9 月多热带气旋，每年受热带风暴和台风影响平均 5~6 次，中心通过平均 2 次。阴雨天较多，但降水量较两岸少，年降水量 800~1500 毫米；东北季风期、西南季风期多，秋季较少。海峡中雾日较少，澎湖列岛年平均 3~4 天；两侧近岸雾日较多，东ft岛、马祖列岛和高雄一带，每年超过 30 天，其余在 20 天以下。

海峡为东海风浪较大地区。涌浪多于风浪，以 4 级浪最多，占全部海浪 42%，5 级占 28%，大于 5 级的占 8%。东北季风季节，以东北-北向浪为主。西南季风季节以西南-南向浪为主。在冬季寒潮和夏季热带气旋影响下，可形成 8~9 级浪。洋流为北上的黑潮西分支和南海暖流及南下的浙闽沿岸流所控制，并受季风影响。夏季沿岸流停止南下，整个海峡为西南季风和黑潮西分支结合的东北流，流速一般 0.6 节，澎湖水道达 2.3 节。冬季受东北季风影响的沿岸流南下，西部和中部为西南流，流速约 0.5 节；东部的东北流减弱，当东北风强劲时，表层甚至改变为西南流。

2 船舶主要参数分析

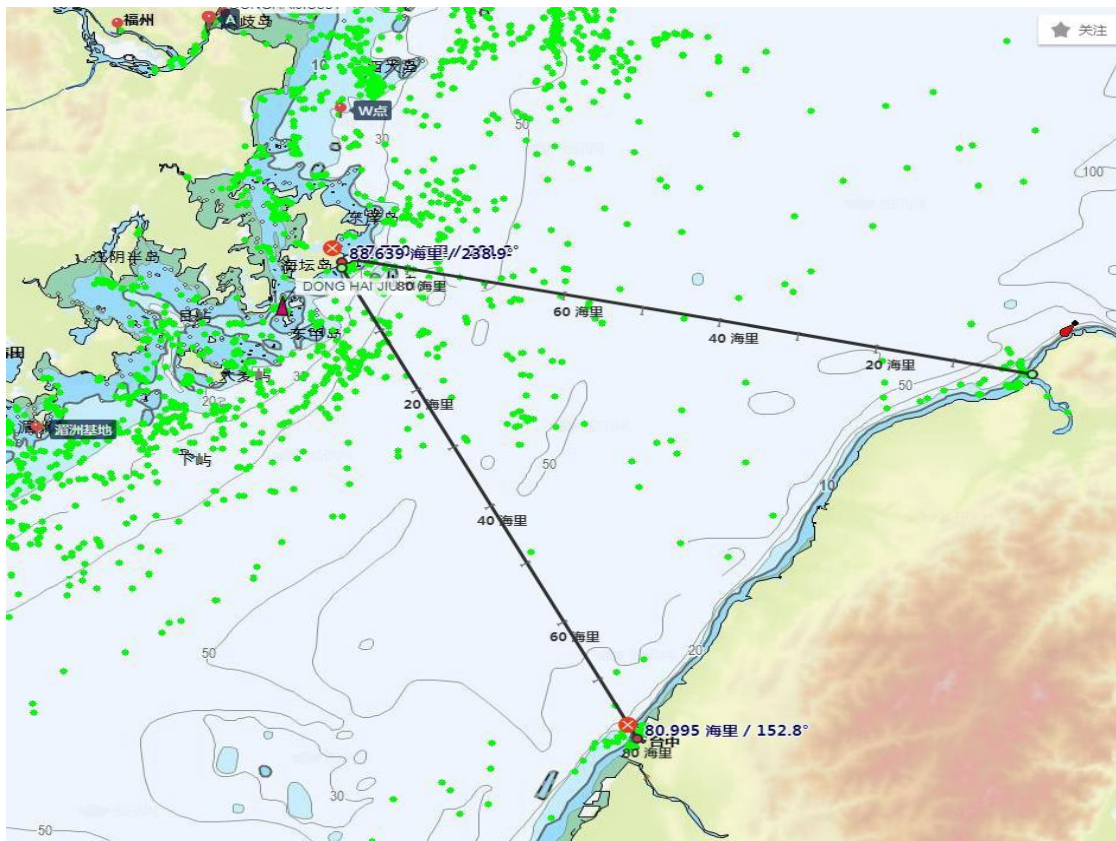
“海峡号”客滚船前身被称为“卡特”（THECAT）。该船由澳大利亚 INCAT TASIMANIA PTY LTD (AU) 造船厂建造，船长 97.22 米、最大宽 26.6 米，两柱间长 81.6 米，水线间长 92 米，营运速度 42 节，它是世界航速最快的高速客滚运输船。

“海峡号”拥有长 380 米、宽 3.1 米、高 4.35 米的载重汽车车道，可装载小汽车 260 辆。型深（自干舷甲板起算）5.345 米，夏季满载吃水 3.958 米，总吨 6556 吨，净吨 2497 吨，空船重量 1078 吨，最大载重量 722 吨，最大排水量 1800 吨。三、四层甲板分别为旅客层和驾驶舱，可供 760 多名旅客乘坐。



3 航线情况

“海峡号”是我国闽台航线在 2011 年引进往返于福建平潭至台北港、台中港的高速客滚船，是连接两岸人员往来、经贸合作的重要通道，是两岸实现直接、双向、全面“三通”以来，两岸直航的新方式，航线处于台湾海峡的中上部，具有很强的“狭管效应”，且船舶又多在此交汇，是事故多发地区。



财产受到威胁，我们可以采取两种方式先撤离人员，一是立即派出“东海救 116”轮与“东海救 111”轮进行救助，抵达遇险现场后，可直接由“东海救 116”轮将“海峡号”拖带至澳前锚地，由“东海救 111”轮护航，然后在锚地将人员撤离至安全船舶。另一种是可用“东海救 111”轮拖带稳住船舶，再利用“海峡号”海上撤离系统直接滑降旅客至“东海救 116”轮主甲板，再利用直升机把旅客从“东海救 116”轮转移福州长乐机场。

当“海峡号”在海峡中线附近与他船发生碰撞时，旅客生命财产受到威胁，在救助力量赶到现场前，应尽一切可能展开自救，并做好转移旅客的准备。在救助船舶抵达现场后，立即转移旅客，可通过海上撤离系统直接滑降至海面，然后通过攀爬网爬上“东海救 116”轮，直升机在空中做好瞭望，避免旅客因慌乱而丢失，“东海救 116”轮可释放两舷救助艇，协助转移人员至母船。在条件允许的情况下，也可采用第一种转移人员的方式，实际操作需要根据现场海况和实际问题而定。

5 结束语

综上所述，在撤离旅客的时候，可以有很多方案，但是都需要根据当时的具体海况和事故而定的，笔者只是对撤离方式做了分析，同样在渤海湾，烟台至大连航线是连接胶东半岛和辽东半岛的最便捷航线，有“渤海翠珠”轮、“渤海明珠”轮两艘滚装船，在琼州海峡，有“海棠湾”轮、“凤凰岭”等滚装船，在旅客撤离对策方面都值得深入探讨。