

海事丰碑

王洪江 著



人民交通出版社
China Communications Press

海事丰碑

王洪江 著

江苏工业学院图书馆
藏书章



人民交通出版社

China Communications Press

图书在版编目(CIP)数据

海事丰碑 / 王洪江著. —北京:人民交通出版社,
2008. 11

ISBN 978-7-114-07449-3

I. 海… II. 王… III. 报告文学 - 中国 - 当代 IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 164196 号

书 名: 海事丰碑

著 作 者: 王洪江

责任编辑: 乔文平

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 59757969 59757973

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 787 × 980 1/16

印 张: 20.25

字 数: 297 千

版 次: 2008 年 12 月第 1 版

印 次: 2008 年 12 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07449-3

印 数: 0001 - 3000 册

定 价: 38.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

為紀念伯源同志聲

新中國海事的

开拓者

錢永昌



高风亮节

林玉乃

海事泰斗

高风亮节



钟伯源

序

《海事丰碑》是一部反映钟伯源生平的中篇报告文学。通过记述钟伯源的人生足迹，讴歌了他不平凡的一生。

钟伯源是新中国海事现代化的奠基者之一，他的一生见证了新中国海事事业的发展历程，并为我国海事事业迈向现代化发挥了重要的推动作用。全书以钟伯源不同时期的人生转折点为主线，从少年求学起到走上工作岗位，从一名普通引航员到海事专业技术专家，从引航科副科长、海事科科长、港务局办公室副主任到天津海监局局长兼监督长……作者以生动的笔触描述了他作为我国海事发展的先驱者之一，为海事发展所做出的贡献。

中国海事担负着代表国家履行国际海事公约赋予缔约国主管机关的责任和义务，肩负着维护国家海洋权益和执行国家有关法律法规的职责。在我国，海事管理也是最早与国际接轨的领域。钟伯源在参与国际海事政策的制订、维护我国航运权益，推动中国海事与国际接轨，全面提高海事监管水平等方面发挥了重要的作用。自1973年加入国际海事组织以来，我国先后接受了《1974年国际海上人命安全公约》、《1972年国际海上避碰规则公约》，以及《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约》、经修正的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》、《1978年国际海上搜寻和救助公约》等四十余个

有关海上安全和防污染的国际公约及议定书。1989年起，我国连续10届当选为国际海事组织的A类理事国。

钟伯源同志始终以责任、使命、奉献为准则，以海事事业为自己的毕生追求。他学识渊博、办事民主、专业精通、敢于创新、作风务实，是一位专家型的领导干部；他能做事、善用人，严于律己、宽以待人、为人低调、不事张扬，以他的人格魅力和深厚的专业造诣为天津海事局乃至整个海事系统培养出了一大批勤奋、务实、干事的领导干部和青年专业技术骨干；他率先垂范、克己奉公、一身正气的高尚情操影响了一代海事人，他对事业无比忠诚的工作态度永远是后人学习的榜样。

当前，学习实践科学发展观活动正在海事系统深入开展。此书的出版，对于宣传和学习钟伯源同志的先进事迹，引导和激励广大海事干部职工深入学习实践科学发展观，广泛开展“学先进、树新风、创一流”活动，增强工作使命感、荣誉感和责任感，都将具有积极的促进作用。希望全系统广大干部职工都能以钟伯源同志的先进事迹为榜样，结合自身工作特点，从自我做起，从一点一滴做起，立足本职、忠诚事业、严于律己、勇于开拓，为努力提高海事做好“三个服务”的能力和水平，推进海事事业科学发展贡献力量。



二〇〇八年十一月十八日

目 录

MULU

引 子	1
第一章 海事泰斗	7
(一)未挑明的心思	9
(二)“突然袭击”	12
(三)“泰斗”	15
第二章 磨难岁月	18
(四)“中统特务”	19
(五)“熬鹰”	20
(六)化厄运为机遇	32
第三章 危难时显身手	37
(七)“戴着镣铐跳舞”	37
(八)抢险	40
(九)抢台风	45
第四章 国际眼光	48
(十)“黄埔军校”	48

(十一)敢为天下先	53
(十二)当仁不让的“译审”	65
(十三)在国际舞台上	78
(十四)VTS 中心	91
(十五)海事调查	106
第五章 言传身教	115
(十六)问渠哪得清如许	115
(十七)润物细无声	125
(十八)天地有正气	130
(十九)无欲自然心似水	141
(二十)及时当勉励	149
第六章 高风亮节	161
(二十一)以德报怨	161
(二十二)专车公用	170
(二十三)缓建办公楼	173
(二十四)书记的功劳	176
(二十五)位卑未敢忘忧国	185
(二十六)老交情	188
(二十七)“全方位”奉献	193
(二十八)以“退”为进	197
(二十九)“余热”	200
(三十)廉政自画像	202
第七章 良母贤妻	206
(三十一)慈母孝子	206
(三十二)家有贤妻	217

第八章 生活录影	231
(三十三)“克己复礼”	231
(三十四)同声翻译	233
(三十五)一边是拒绝,一边是成全	235
(三十六)关爱“小人物”	237
(三十七)逸闻趣事	243
第九章 丹心汗青	260
(三十八)拒绝盲从	260
(三十九)拒绝陪同	265
(四十)拒绝特殊	268
(四十一)拒绝住院	270
(四十二)追思	273
(四十三)泪滴	302
后 记	309

引子

海洋，具有波澜壮阔的宏伟和气吞万象的强悍。它在造福于人类的同时，也给人类带来过巨大的灾难。

俗话说，不怕山哭，就怕海笑（啸）。其实“山哭”也很恐怖：公元79年8月24日，位于意大利东南部的维苏威火山一“哭”，连续7天喷涌出几百万吨火山灰，活生生吞没了斯塔比伊、赫库兰尼姆和庞贝3座古城，至少有5.6万人遇难。再看看近两百年“山哭”排行榜，排在第一的是1815年坦博纳火山爆发，死亡9.2万人；第二是1883年喀拉喀托火山爆发，死亡3.6万人；第三是1902年培利火山爆发，死亡2.8万人；第四是1985年鲁伊斯火山爆发，超过2.3万人死亡……然而，和“海笑”相比，“山哭”又小巫见大巫了。公元2004年12月26日，印度洋随着里氏9级大地震嘿嘿一“笑”，铺天盖地的巨浪瞬间横扫了普吉岛等东南亚旅游胜地，20多万人顿时命丧黄泉。

海洋奉行的哲学似乎也可称作“顺我者昌，逆我者亡”。

海“笑”会给人类带来灾难，海不“笑”同样会给人类制造悲剧。

通过追溯美国大片《泰坦尼克号》的史实，人们知道了公元1912年4月11日发生在横渡大西洋时的一场冰海悲剧。尽管自负的船主曾在广告中宣称，这艘当时环球最大、最快、最豪华、最舒适的巨轮，是“不会沉没和世界上最安全的

邮轮”。但这次昙花一现的航行，参加首航的 2207 人，只有 703 人侥幸生还。

在航海灾难史上，“泰坦尼克”号并非唯一的案例。1865 年 4 月 25 日，美国南北战争刚刚结束，归心似箭的士兵乘坐当时美国最大、最豪华的“萨尔塔娜”号轮船返回家乡，不幸在密西西比河失事，1500 多人遇难。1924 年 5 月 29 日夜晚，“爱尔兰女皇”号豪华客轮在圣劳伦斯河里穆斯基附近的水域，与挪威“斯托尔斯塔德”号轮船相撞，客轮左舷从吃水线至螺旋桨被撞开一个大洞，立即倾斜，不到 10 分钟就沉没海底，1000 多人命丧黄泉。1931 年 6 月 4 日傍晚，“圣菲利贝尔”号游轮满载乘客出海航行，在卢瓦尔河口发生了翻沉事故，511 人被淹死。

如果说海啸是出于大自然不可抗拒的因素，那么海难则往往伴随着人为的缘故。

“萨尔塔娜号”轮船的失事，看似由于锅炉发生爆炸，引发了冲天大火所致。然而，这艘原本核定载客 376 人的轮船，竟无可遏止地涌进了 2000 多人。严重超载的结果，致使遇难者竟比“泰坦尼克”号还多出了 30 人。而“爱尔兰女皇”号的撞船事故，究其原因，都是夜间浓雾惹的祸。“圣菲利贝尔”号的翻沉，则是设计得不合理，只适宜在风平浪静的条件下航行，稍一遇到风浪，就失去了平衡，酿成惨剧。

最令人扼腕叹息的还是“泰坦尼克”号。实际上，这艘超豪华巨轮在航行的第 4 天，就不断接到附近船只发来的电报，警告说附近发现了很多冰山。可是电报员应接不暇地忙于为那些舍得掏出 4350 美元（约相当于现今的 5 万美元）单程资费的贵宾们发送私人电报，实在无法分身将那些报警电文送到船长手里。结果，“泰坦尼克”号就在富翁们预报航行平安的电报中，加足马力朝着死神驶去。当值班水手从高高的驾驶台上发现了冰山的狰狞面孔，并迅即将这意外的遭遇反馈到驾驶室，富有经验的船长也立即采取了“全速倒车”的措施，但还是迟了一步——假如能再提前两三秒钟，邮轮再向左偏移 5 米，就可化险为夷。

仅仅只是迟了一步！

由此可见，人类在海洋中发生的一幕幕悲剧，大多与人类本身的过失密不可分。而人类自身的过失酿成的悲剧，又反过来殃及海洋。

1967年，悬挂利比里亚国旗的“托里凯尼昂”超级油轮航行至英国东部沿海，由于舵机失灵难以驾驭，结果终因失控而触礁，船体破裂，溢出10多吨原油，污染了大片海域。

1978年3月16日，超级油轮“阿莫尔—卡迪斯”号不幸发生触礁事故，2000多平方公里（等于卢森堡国土面积）的浮油层在布列塔尼海岸伸展，以致沿岸200公里长的地方都蒙上了一层油腻、有毒和散发恶臭的油膜。数以万计的海鸟被粘住了翅膀，无法飞离，活活窒息而死。

1989年3月24日，“埃克森—瓦尔德斯”号油轮为了避开漂移的冰凌，先是触上了布莱暗礁，继而又撞上了海图清楚标明的暗礁，4.2万吨原油从船体的缺口漏出，污染了1300公里的海岸，给这个地区造成空前的生态破坏。2.6万只海鸟死亡，海豹、海狮和鲸鱼也大量死亡。

1993年，或许可称作世界海运史的“凶年”：1月5日，“布雷埃”号巨型油轮由于机器发生故障而失去控制，在设得兰群岛海面任由风浪摆布，至加斯内斯对面的海上沉没，8.45吨原油从船侧的缺口流出；同年7月3日，一艘巴拿马船与一艘英国油轮相撞，大量的石油从油轮泄漏到海里；8月19日，一艘核潜艇与一艘油轮相撞，2500吨原油泄漏。

据相关资料表明，当今世界海洋环境受到了来自各方面不同程度的污染和破坏，最普遍的污染是石油勘探开发、石油运输、海上航行的船舶造成的石油污染。目前约有300万吨原油漂浮在世界各海洋上，除了黑潮之外，绝大部分是港口输油管设施泄漏和非法在海上清洗油舱所造成的。此外，还有农药、化肥等造成的有机氯化物和有机磷化物的污染、工业废水（包括化工厂、电镀厂和其他轻工业品厂家及罐头厂排放的废水）中的重金属、放射物质的污染以及生活废水中的有机物污染等。点击相关报道，仅1978年，流入海洋中的石油就达8亿升之多。加上每年流入海洋中的有机氯化物占年产量的60%左右，使得进入海洋中的铜总量大约有25万吨，锌则高达393万吨，汞达到1万多吨。海洋放射性污染在个别海域，如大西洋、北海等已非常严重，放射性物质的浓度已超过了全球污染水平。

人类面临的的是一个被污染的海洋。

而最易给海洋造成污染的油轮之所以屡屡厄运缠身，有的是机械故障，如“托里凯尼昂”号和“阿莫尔—卡迪斯”号，就是因船舵的液压操纵系统失灵，致使油轮在大风浪中失去了控制，属于“身不由己”；也有的是“大意失荆州”，如“埃克森—瓦尔德斯”号，是因为船长酗酒后头脑糊涂擅自将油轮交给缺少航海经验的三副驾驶，致使三副在手忙脚乱地躲避冰凌时发生了连环撞礁事故；更有的是“聪明反被聪明误”——一些海运公司为了逃避国际海上交通安全法规的约束，特意到监督不严的国家去办理船舶注册，并挂上注册国的国旗，结果异国国旗掩盖了船舶本身的问题。恰是因为机器发生故障而失控的“布雷埃”号，以及前面提到过的“托里凯尼昂”号，悬挂的都是管理稀松的异国国旗。

频频发生的海难事故警醒了人类。沿海国越来越认识到，必须依靠国际力量来加强海洋事务的管理，才能最大限度地保障海洋航运的安全，以及对遇难船舶的及时救助。于是，第二次世界大战结束不久，一个旨在维护海洋安全航运的国际海事组织开始酝酿产生。

4

海事，这个许多人乍一听都会感到陌生的词汇，也就化作世界沿海国为保护神圣的海洋所进行的各项工作的统称。

根据1948年通过、1958年生效的《政府间海事协商组织公约》，一些沿海国家于1959年在英国伦敦正式成立政府间海事协商组织；至1982年，又正式更名为国际海事组织（IMO）。虽只是名称的变动，却已将“政府间”定义为“国际”，并删掉了“协商”一词，愈发增强了国际海事组织在世界的权威性。

国际海事组织作为联合国负责处理海运技术的专门机构，自成立之日起，就着手制订和修改有关海上安全、防止海洋污染、便利海上运输和提高船舶航行效率等方面的公约、规则、议定书和建议案，并积极处理相关的法律问题。

中国拥有辽阔的海域，却一度被排挤在国际海事组织之外。直至1971年，中国恢复了联合国的合法席位，国际海事组织也向中国敞开了大门，1973年接纳中国正式加入国际海事组织。此后，中国的作用渐渐凸现，由最初的B类理事国，接连当选为A类理事国。

在20世纪80年代之前，中国海事被称作港务监督，所有的海事例行工作都

在各个港务局辖制下进行。那时以静态管理为主。所谓静态，就是每逢春运、冬运、“五·一”、“十·一”等季节或假日的运输高峰期，安排监督员到港口船舶上进行安全、消防、救生检查。监督员惯以抽查的方式，盘问的也大抵是一些程式性的套话：“有没有救生衣？”“有多少件救生衣？”“有没有灭火器？”“灭火器数量够不够，符不符合质量要求……”

由于中国加入国际海事组织起步较晚，故此一开始并不适应国际海事组织的“游戏规则”。这个缺陷，在中国的远洋航运尚不发达之时，还不太明显。随着中国的改革开放，海运实力逐年增强，国际海事组织制定的各项公约、条款，便常常化作无形的绳索，束缚了中国海运的发展。例如，国际海上人命安全公约（SOLAS 公约），主要针对船舶的规范、船舶的标准（包括航行安全和警告），要求各主权国家，加强对船舶监督管理的力度，即“港口国监督”。欧洲一些国家，依照公约精神，于 20 世纪 80 年代初联手建构了一个政府间的组织，编撰了具有里程碑意义的《巴黎备忘录》。世界其他国家的船舶，包括这些签约国家的船舶，到了备忘录所属国家的港口，都得自觉地接受港口国的检查。凡是船舶存有履约隐患的，就属于不适航，需滞留整改。备忘录所属国每年都要进行统计，那些高于滞留率的国家，往往就被列入黑名单；低于滞留率的国家，也就被列入白名单。以后，背着黑名单的国家，将会在备忘录所属国家港口，处处受到钳制，给海运带来有形或无形的损失。中国籍船舶就曾经屡次被列入黑名单。其间虽不乏微妙的政治原因，却也客观地反映出船舶监督管理的实际水平。

当别的国家按照国际公约监督检查中国的船舶之时，中国却因为不能熟练地应用国际公约而对到港的外国籍船舶无所适从，东方大国的船舶监督检查一度处于劣势地位也就不足为奇。

就在中国海事蹒跚起步之时，天津海监局却敢为天下先，大胆尝试，勇于实践，摸索了一套成功的做法。交通部海监局紧接着又将天津作为试点，获取了一整套典型经验，加以推广，进一步推动了全系统工作的发展。几年之后，中国海事的崭新风貌已令世界刮目相看。船舶安全检查，从消防设备、救生设备、防污染设备、应急设备、通讯设施到证书的有效期限、船员的实际操作能力等，都形成了规范化、标准化。而且中国的海上搜救工作，以及 VTS、AIS 等监管设施，

已能与西欧发达国家并驾齐驱。由天津海事局创办的内部资料《船舶安全》，后扩大内容范围，更名为《船舶安全与防污》，在中国海事系统内产生了广泛的影响，进而升格为中国海事局主办、天津海事局承办的《中国海事》月刊，获准了正式刊号，对国内外公开发行。

20 世纪 80 年代末，中国作为国际海事领域的后起之秀，当仁不让地成为亚太地区《东京备忘录》的发起国之一。

如今，中国海事在船舶的安全与海洋的保护等方面，发挥着越来越重要的作用。仅 2006 年，中国海事系统就监管进出港危险货物船舶 828429 艘次，进出港危险货物 5.96 亿吨。实施船舶防污染检查 61781 艘次，查出 IOPP 证书不符合要求的船舶 645 艘次，油类记录簿不符合要求的船舶 3868 艘次，防污设备不符合要求的船舶 2665 艘次，船舶污水接收处理 3763 艘次，船舶垃圾接收处理 210098 艘次，船舶其他污染物接收处理 252 艘次，压载水排放接收 33115 艘次。同时，对 3985 艘外籍船舶实施港口国监督检查，实施 1082 艘次跟踪检查，发现并纠正缺陷 24234 项，对 315 艘缺陷严重的船舶实施滞留，与 2005 年相比，滞留率由 5.9% 增加至 7.9%。

活跃在海事领域的 VTS 中心，2006 年即进行船舶交通管理 460 万艘次，比 2005 年增长 97.6%，实施助航服务 21.4 万艘次，纠正违法 12809 次，避免险情 12422 次，协助搜救 1006 次。各级搜救中心共组织协调搜救行动 1620 起，协调船舶 5322 艘次，出动飞机 121 架次，全年在中国搜救责任区范围内救助中外遇险船舶 2240 艘次，中外遇险人员 17498 人，救助成功率为 93.7%。

数字是枯燥的，却也最能说明问题。只要想一想，中国海事与国际海事接轨之初，港口国监督几乎是一片空白。再看一看中国港口的船舶安全检查从零的突破开始逐年不断刷新的记录，一个个枯燥的数字是否胜似一串串自豪的笑声。

回顾中国海事的变迁史，离不开在海事系统有口皆碑的名字——钟伯源！