



韩国客轮倾覆

“岁月”号超载？

在日执航20载没事，卖给韩国一年闯祸

韩国“岁月”号的搜救行动还在进行，媒体关于该船沉没原因的探讨已经展开。据日本《读卖新闻》17日报道，失事的“岁月”号系日本于1994年制造的旧船，之前已在日本安全航行近20年，2013年刚刚被卖给韩国。而《读卖新闻》还特别指出，韩国在接受该船后对其原有的吨位和定员人数都有不同程度的增加，暗示该船可能处于“超载”状态。

本报记者 王昱 编译

►17日，韩国总理郑烘原(中间戴眼镜者)被情绪激动的家属围堵起来，质问救援不力。



虽二手，但不孬

据《读卖新闻》报道，“岁月”号在转手给韩国公司之前，一直航行于日本鹿儿岛至冲绳航线上。根据该船之前的船主、鹿儿岛奄美市“Marue轮渡”海运公司提供的材料，该船于1994年6月就航，定名为“轮渡·波之上”。该船应用了当时十分先进的“侧面推进”技术，在航速很小的情况下也能自由调整航向，操舵十分便利，因此适合在与事发地点类似的航道上运行。在“Marue轮渡”运营期间，该船没有出现大的问题。

在运营“岁月”号近20年后，由于需要对旗下轮船进行

更新换代，2012年10月，“Marue轮渡”通过东京一家商社将该船转手给了韩国公司，在经过检修和改装后，自2013年3月起，该船开始在韩国运营，而从运营到事发，“岁月”号执航首尔至济州岛航线只有约一年的时间。

由于日本对运营中客轮的船龄要求较为严格，日本制造的船只只能在国内航行15-20年，在航船临近退休时，日本航运公司一般会选择将其折价卖给亚洲其他国家。在经过整修和改造后，这些二手船只一般还能继续航行约30年的时间。

吨位定员都增了

值得注意的是，日本国土交通省的记录显示，“岁月”号在1996年下水时，总吨位是5997吨，而根据此次事故韩方公布的材料，“岁月”号事发时的总吨位达到了6825吨，比出厂时的总吨位增加了800多吨。另外，“岁月”号在韩国的定员人数相比其在日本执航时也有小幅增加，从804人增加到了921人，不过据韩方公布的数据，此次事发时，该船仅载有462人，并未满员。

另有分析认为，超载对“岁月”号的影响可能十分致命：作为滚装船，其结构为下方运货、

上方载车，船体重心本来就较高，如果“超载”部分进一步提高这一重心，将导致船体稳定性进一步减弱，在遭受剧烈颠簸时，剧烈的船体倾斜会使货物偏向一侧，船舱被凿开大洞，最终造成船只沉没。

耐人寻味的是，“岁月”号事件爆发的时机十分微妙，当前国际造船业呈现中、日、韩三足鼎立之势，尤其是2008年金融危机以来，由于订单缩减竞争更趋白热化。在这样的背景下，此次失事，其责任在谁？这一问题或将引发日韩之间的一场口水官司。

家属情绪激动 韩总理被扔水瓶

据新华社4月17日电 韩国沉船事件中失踪学生的家人17日清早聚集在珍岛码头，焦急等待搜救结果。一名名为朴勇锡(音译)的学生家长说，他当天早些时候看到一名女教师的尸体，而那正是自己女儿的老师。

朴勇锡说：“如果我能自己学会潜水，我一定马上跳入水中寻找我的女儿。”

在珍岛安置点，不少家长身披毛毯，几乎彻夜未眠，等待救援消息。他们反复阅读获救者名单，希望从中找到自己子女的名字。截至17日，共有179人获救。

一些家长表露出绝望情绪。一名男子在安置点每遇到一名官员就冲上前喊道：“不管是死是活，快把我的孩子从船里带出来。”

韩国总理郑烘原当天早晨访问安置点时，遭家属推撞和质问。一些情绪激动者向他投掷水瓶。

韩国政府被指此次应对海难不力。一些批评者说，政府连遇难者人数都未能及时给出准确数据，反复更改乘客人数和获救人数。家属同时指责船长和船员未能及时通知乘客离开，延误求生时间。



看世界，懂中国

扫码关注齐鲁晚报国际新闻
微信“外参”。



恪尽职责——为国、为民、更为自己！