

重大海难事故案例

4·16 韩国岁月号沉船事故



岁月号即世越号，当地时间 2014 年 4 月 16 日上午 8 时 58 分许，一艘载有 470 人的“世越（SEWOL）号”客轮在韩国西南海域发生浸水事故而下沉。船上有 325 名中学生，15 名教师，30 名船务人员，以及 89 名其他乘客。此外还载有 150-180 辆汽车和 1157 吨货物。截至 2014 年 5 月 15 日上午，“世越”号事发时搭载的 476 人中，172 人获救，281 人确认遇难，尚有 23 人下落不明。韩国法院 11 日判处失事客轮“世越号”船长 36 年徒刑。

2012 年 意大利和香港发生沉船事件 均致死 30 余人



2012年1月13日，载有四千多名乘客的歌诗达协和号在意大利海岸搁浅，大量海水随即涌入船体，导致邮轮侧倾。该船是在驶离罗马附近港口奇维塔韦基亚仅几小时后发生事故的。当时船上有4232名乘客，其中至少有32人死亡，包括4名乘客和一名船员。歌诗达协和号灾难中船长安全生还。船长谢蒂诺和大副以疏忽、误杀和在乘客完全疏散前就弃船等罪名被逮捕。

2012年10月1日晚8时15分，香港“南丫四号”离开南丫岛，计划接载同事前往维港海域，观赏当晚9时开始的国庆烟花汇演。开船约5分钟，遭“海泰号”拦腰撞击。“南丫四号”上当时有124人，而“海泰号”船上有数十人，那次事故造成38人死亡。

2008年 菲渡轮“群星公主”号倾覆 逾800人死



2008年6月21日 载有862人的菲律宾“群星公主”号渡轮遭遇台风“风神”于21日在菲中部朗布隆省附近海域倾覆，仅50多人生还。

调查报告称，失事的“群星公主”号渡轮所属苏尔皮西欧船运公司管理层否认发动机熄火是造成渡轮沉没的原因。管理层称，天气和“群星公主”号失踪船长处置不当是造成渡轮沉没的原因。

2006 年 埃及客轮“萨拉姆 98” 沉没 1000 多人遇难或失踪



2006 年 2 月 2 日，载有 1400 多人的埃及客轮“萨拉姆 98”号在红海沉没，造成 1000 多人遇难或失踪。

这艘名为“色拉姆 98”的埃及客轮于当地时间晚 7 点半从沙特阿拉伯西部港口杜巴港出发，预计于 3 日凌晨 2 点半抵达距埃及首都开罗约 600 多公里的红海东南部的塞法杰港。但该船在驶离杜巴港大约 62 海里的海域时从雷达屏幕上消失。塔哈说，船上载有 1310 名乘客，另外还有约 100 名船员。乘客中大部分是结束在沙特朝觐后回国的埃及人和苏丹人。

2002 年 塞内加尔“乔拉号” 失事 1863 人死亡



2002 年 9 月 26 日深夜，严重超载的“乔拉号”从塞内加尔南部城市济金绍尔返回首都达喀尔，途中遭遇暴风雨，在冈比亚附近海域倾覆。根据官方统计的数字，这次海难共造成 1863 人死亡，只有 64 人生还。

关于“乔拉号”客轮倾沉事故的调查报告指出，人员严重超载是造成 9 月

26日晚塞内加尔客轮倾沉事故的主要原因。报告说，失事当天客轮货舱货物很少，低于平均水平，而买三等舱票的乘客严重超员。“乔拉号”有350个三等舱位，但在起航时登船三等舱乘客有655名，多余的乘客只能去上层甲板，这一情况得到幸存者的证实。中途持票上船的185人中，大多数也涌到上层甲板，使上层甲板的人数达约500人，加上船底货舱货少，使船的重心提高，稳定性减弱，抵抗恶劣天气的能力降低。

另一个事实是岸上监控中心严重失职。按照规定，监控中心和客轮每两小时必须取得一次联系，9月26日零点到早晨7点，监控中心没有采取任何措施同客轮联系。这艘德国制造的客轮在过去12年中一直定期检修，在失事前三天还通过了技术年检。但由于船两侧受风面大以及吃水浅等因素，船的抗风能力差。

2000年希腊“萨米纳特”号渡轮触礁 80人死



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触礁沉没，造成80人死亡，酿成希腊35年来最严重的海难事故。对失事的希腊“萨米纳特”号目前的调查结果表明，事发时船长不在船桥上。船上记录表明，他最后一次掌舵是在渡轮撞击岩石前182米处。渡轮在撞上岩石的时候，船上的导航记录显示，渡轮导航系统正处于自动状态。这个记录为幸存者所说的当时船长和所有船员当时正在收看一场足球比赛的电视转播的说法提供了有力证据。

渡轮所属的米诺安飞豚公司的首席执行官潘特利斯-菲尼亚斯后来在比雷埃夫斯的公司办公室的六楼跳下，自杀死亡。

1994年“爱沙尼亚”号渡船沉没 900多人死



1994年9月28日，“爱沙尼亚”号渡船从爱沙尼亚的塔林港驶往瑞典的斯德哥尔摩途中，在波罗的海海域遇风浪沉没，造成900多人死亡，当时成为欧洲自二次世界大战以来最严重的一次海难事故。

意外发生之后，瑞典、爱沙尼亚以及芬兰政府共同组成了一个失事调查小组，调查报告在1997年出炉。根据这份报告，渡轮沉没的原因是因为船首为方便人车上下的船首出入舱门，没有锁好而松脱，造成海水由船首灌入。另外，调查小组认为船速过快也是沉没的原因之一。不过，这份调查报告的结果，当时并没有得到所有小组成员的认同，内部争议不断，报告的公信力也受到相当的质疑。

1987年菲“杜纳巴兹号”与邮轮相撞 逾4000人丧生



因为热带气候、客运船只维护糟糕以及安全规则执行不力，菲律宾经常发生海上事故。1987年12月，菲律宾客轮“杜纳巴兹号”与一艘油轮相撞，造成4000多人丧生，是国际海运史上和平时期的最大海难。

1912年 泰坦尼克号沉没 超过1500人遇难



泰坦尼克号失事应该是史上最著名的海难事件。1912年4月15日凌晨，泰坦尼克号在撞上冰山差不多两小时后，这艘当时世界上最大、最豪华，被称作为“永不沉没的船”和“梦幻之船”，同时据称是最安全的邮轮在其处女航途中沉没。