

Yui Yip Lau

Division of Business, Hong Kong Community College, The Hong Kong Polytechnic University

Ken Chow

Parakou Shipping Company Limited

分析馬來西亞航空意外(MH370)對海運發展的影響

馬來西亞航空公司(下稱馬航)於 1972 年 10 月 1 日開始營運，從 2007 年起，馬航被譽為五星級航空公司，其服務及安全水平達致國際水平。2014 年 3 月 8 日，馬航 MH370 號班機(代碼共享中國南方航空 CZ748 號班機)，共有 239 人，該機於凌晨 0:43 離開吉隆坡國際機場 M 號航站樓，原計劃於上午 6:30 抵達北京首都國際機場。該航班由一架波音 777-200ER 航機（註冊編號：9M-MRO）執行飛行任務。但 MH370 起飛兩小時後，其跡蹟在雷達中消失，並與馬來西亞吉隆坡(梳邦)航空管制中心失去聯絡。

MH370 號班機意外發生經過總括如下：

2014 年 3 月 8 日

- 00：41 — MH370 從吉隆坡起飛，原訂於 6 時 30 分降落北京。
- 01：20 — 航班在胡志明管制區和管制部門失去通訊聯繫。
- 07：24 — 馬航於失聯 6 小時後，正式啓動緊急行動搜救。
- 11：10 — 馬航公佈乘客信息，航班上共運載 239 人，包括 153 位中國人，38 位大馬人和 12 位其他國籍人士。

2014 年 3 月 9 日

來自多國的援軍（美國、中國、越南、泰國、新加坡、菲律賓等）已陸續前往懷疑墜機地區進行搜救工作，直至 2014 年 3 月 19 日還未發現到任何的失聯客機的殘骸等物件。美國聯邦調查局（FBI）也派人協助調查關於假護照登機一事。

2014 年 3 月 15 日

馬來西亞總理納吉布出面召開記者會證實該起事故屬於人為造成，班機於凌晨先後關閉班機共兩個雷達，包含正副機師、乘務員、乘客皆被列為調查對象，並說明飛機可能航經地點包含泰國以北至哈薩克，南至印尼、印度洋，並且公布軍方雷達曾於失聯當日(3 月 8 日)上午 08:11 偵測到班機訊息。

2014 年 3 月 24 日

- 馬來西亞總理納吉布宣布該班機墜毀於南印度洋，飛機內所有人員全部遇難。

除了本文提到的空難外，海難亦時有發生。從前，海運的發展規模小，經常發生海難。海難發生原因眾多，但總的說來主要是人爲與自然因素兩大類。人爲因素中，導致海難可能並非本意。例如駕駛人員由於疏忽大意、不按程序操作而使船隻偏離航線，進入危險區域或是與其他船隻碰撞；管理人員使船隻超載、運載本不該運輸的違規貨物；技術人員由於沒有及時檢查、更換老舊、破損設備而導致船隻出現動力、通訊設施故障，導致嚴重經濟損失及大量人命傷亡。

從 1865 年 4 月 28 日到 2012 年 10 月 1 日爲止，全球總共錄得 46 次嚴重海難事故。例如：Titanic (1912 年 4 月 14 日)、Estonia (1994 年 9 月 28 日)、Lamma IV (2012 年 10 月 1 日)。

馬航 MH370 的意外啓示海運提高安全，船隻需要定期維修及檢查；與此同時，船員必需接受知識上的培訓、心理質素的輔導、定期身體檢查，這樣，船員可以保持最高的質素運作船隻。在科技上，必需確保通訊設施 24 小時運作，以便作出實時船隻的追蹤及提供海上救援的工作。從前是使用 CQD，現在會使用 SOS。再者，多個政府及國際海運組織務必訂下監管機制及安全條例，從而確保海上航道安全。

檢討馬航 MH370 的意外，海運科技發展可以爲全球交通安全作出重大的貢獻及突破研究的發展。利用海運尖端的技術、多國的援軍（美國、中國、越南、泰國、新加坡、菲律賓等）委派船艦、天文數學的器材，從而偵測到與黑盒一樣的脈衝訊號，爲人類史上最艱難的搜尋任務。