

## 大型豪華歌詩達客輪海難事故推敲 (續)

由多方面網上公開之資料，船約在 20：45 第一次觸礁，之後向偏北航行了約一小時不到，向右作 180 度轉向，再以右邊搶灘 (BEACHING)，約于 21：55 抵岸，岸邊有一突出的石礁。換言之，在第一次觸礁後到第二次抵岸 (搶灘) 之間有一小時多些，這船仍然是可以控制的，由于先在左邊破損，船應有左傾，但船仍能有效地操控，可以“花很大勁搶灘 (引用船長的說話)”。假如船在第一次觸礁後就停留不再動車 (開航) 而第一時間評估破損及棄船，應有充裕的時間去疏導所有乘客，正如前篇所推敲，船有很大可能會依然浮在海面。

所以，問題的關鍵是：第一次的觸礁破損會否引致沉船。

如何做出這個決定，這就涉及高級船員的培訓及考核。根據以前的船員考核規範，他們應掌握船隻在有破損的情況下，會否產生 Progressive Flooding (海水不停灌注)。一艘貨船的設計要求是在有一艙破損之後，船不會發生 Progressive Flooding (海水不停灌注)，即入水到某一程度，海水不會再灌注，即船仍可保持浮在水面。

現今的船上基本有電腦程式，一按就知這船的浮沉狀況，這有好處，也有壞處。因為不用人手從基本資料去計數，往往對“破損穩性”認知不足。認知不足則往往在關鍵時刻造成不可挽回的錯誤決定。這就是上篇及這篇文章筆者想要說的。

令人費解的是，為何船第一次觸礁后不停船，而往偏北航行。這不符合“緊急或危機”處理之守則。沒可能讓船隻在這樣嚴重損壞之情形下繼續航行一小時之久。船上好像沒有人發號施令的，令人懷疑當時船長是否在駕駛台。船長應在“初步左傾 (見上文，左傾應不至於導致船不能有效操控)”時棄船，或讓乘客先有秩序疏散。船長沒有這樣做，卻選擇用右舷搶灘 BEACHING，最後造成大角度向右傾翻。這一切謎團，只有在意大利隨後公佈的海事調查中知悉。

南運有限公司供稿

2012.3.15