

2017年5月12日，韩国木浦，失事客轮“世越号”。



船内故障、远超载重、救援迟来、总统失联7小时…… 跨越4000天的追问：

文图均据《南方都市报》

01

船体被改造扩建、转向装置故障、货物超载，造成304名船上人员遇难。

时隔11年，“世越号”沉船事故原因终于被认定。从李明博、朴槿惠、文在寅到不久前被弹劾的尹锡悦，关于这场事故的回溯与追问，经历了多位韩国前总统的权力更迭。

韩国民众将这场灾难视为韩国社会制度的缩影，“‘世越号’代表社会，船长就是政府，那段曾阻止遇难者逃生的广播与未经调查就散布虚假信息媒体无异，而我们从溺水的孩子们身上看到了未来。一次悲剧，蕴藏了整个国家的荒诞与谬误”。

船体内部故障、远超应有量的载重、早有发生的小型事故、迟迟未展开救援的警卫队，以及失联7小时的总统……在无数令人匪夷所思的疑问背后，“世越号”成为一艘“注定沉入海底”的船舶。

4月15日，“世越号”沉船事故11周年前夕，我们再次梳理这起事故背后的声音。韩中城市友好协会会长、青瓦台前国政情况室室长权起植指出，韩国内政不稳的“家丑”早已无处遁形，而“信任的重建将是漫长而艰难的”。

即将落幕的「审判」

当刚被弹劾下台的前总统尹锡悦穿过地下停车场进入首尔中央法院大楼之时，远在木浦的地方海洋安全审判院对“世越号”客轮倾覆事故作出了裁决。

审判院认定，该事故是因舵机故障和稳定性不足等船体内部原因所致，并完全排除了“世越号”因撞击等外部原因而倾覆的可能性。这与2018年“世越号”船体调查委员会的结论是相似的，但与2022年社会灾害特别调查委员会的结论有悖。

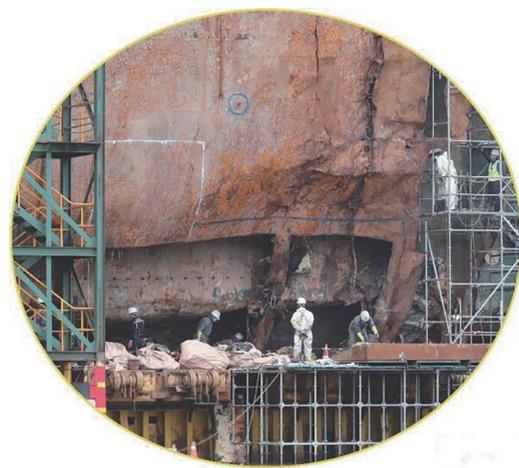
2014年4月16日，搭载了476名乘客的“世越号”客轮从韩国仁川港出发，在途中沉没。南都记者梳理公开资料发现，过去的11年里，至少有9个韩国国家组织参与了“世越号”沉船事故的调查。

灾难发生后，联合检察警察搜查本部、海事法庭、监察院审计、国家审计即刻启动。2015年起，根据特别法设立的4·16“世越号”灾害特别调查委员会开始活动；与此同时，检察机关的调查组和船舶航行数据记录仪(VDR)特别检察官也开始了行动；2017年船体被打捞起后，世越号船体调查委员会成立；社会灾害特别调查委员会的调查则从2018年持续至2022年。

历时约4000天的最终认定结果指出，船体受损部位等处未发现能断定有外力让船只快速转向的痕迹。由于缺乏外力作用的确凿证据，审判院未将外部因素列入潜在事故原因中。舵机工作异常、回复力不足是船体在失事前突然转向的主要原因。由于转向装置故障以及货物超载问题，“世越号”在事故发生后无法恢复稳定性。

审判院表示，具体确定问题是2号转向泵电磁阀被卡住。在故障出现前，“世越号”的稳定性已显著降低。为了增加载客量，船体被改造扩建，导致重心升高。

稳定性较低的船舶应该运载较少的货物。但早在“世越号”出水、工作人员清理货仓时，大量建筑用



2017年5月12日，韩国木浦，失事客轮“世越号”。

钢筋就已被发现。早期调查显示，“世越号”货物适载量为987吨，而出航时载物达2215吨，超载1228吨。仲裁委员会表示，货物也没有得到妥善固定，在船体转向时移向一侧，从而加剧了船体的转向和侧倾。

此次事故共造成304名船上人员遇难。审判院指出，“船长和船员意识到船舶沉没的危险，并向海警请求救援，但在被海警救起之前，没有采取任何措施疏散乘客或弃船”。

基于这一结论，“世越号”船长、领航员、轮机员等5人被吊销从业资格，2名轮机员和1名领航员被勒令停业6个月至1年不等，负责管理“世越号”渡轮的航运公司清海镇海运株式会社也收到了整改令。但该公司及其相关方表示不接受海事法庭的结论，请求重审。该案正在由中央海洋安全审判院进行二审审理。

(下转07版)