

■搜救人員撈起一具沾滿燃油的屍體。 法新社



■多艘救生橡皮艇在貨船四周等待搜索。 法新社



10分鐘迅速沒頂 乘客多嬰幼兒 6華人生死未卜

菲貨船撞沉渡輪31死171失蹤

菲律賓中部宿霧港外前晚發生致命海難，一艘共載有831人的渡輪在港口入海口與一艘貨輪迎頭相撞，船身撞出大洞，迅即入水下沉。意外造成至少31人死亡，另外171人失蹤，包括多名嬰幼兒。乘客名單顯示，船上至少有6名華人，未知他們是否獲救。涉事的貨輪船頭凹陷但沒有沉沒，船上38人全部安全。

據當地ABS-CBN電視台報道，渡輪載着116名船員及715名乘客，包括28名兒童及58名嬰幼兒。獲救的629名生還者中，最小的只有11個月大。據報乘客名單中，包括有姓洪、吳、易、黃及張的6名華人。

疑無按航道分離 乘客熟睡被困

事發於前晚9時左右，2GO公司旗下渡輪「MV—聖托馬斯—阿基納斯」號在宿霧港附近峽灣進港時，遇上貨輪「MV—蘇爾皮西奧」號，初步調查顯示，當時貨輪撞向渡輪右後方，渡輪船身被撞穿洞後沉沒。當局認為，其中一艘船未有遵守出事海域實施的航道分離機制。

渡輪船長隨即下令棄船跳海逃生，但許多人在船艙熟睡，且渡輪在10至30分鐘內迅速沉沒，相信不少人被困艙內。

搜救人員昨日在沉船內發現多具沾滿外洩燃油的屍體。因渡輪沉入近200米深海底，且艙內纜索糾結，增加搜索難度，當局須派專業蛙人增援。由於天氣惡劣，海底搜救其後暫停，但水面搜索繼續。渡輪載有12萬公升燃油、2萬公升機油及2萬公升柴油，現場已出現漏油跡象，但因海面風急浪高，阻慢設置隔油帶。

航海黑點 出事前欲改航道

沉沒的渡輪船齡40年，最多可載客904人，事發時並未超載，船長事後獲救，並接受海岸防衛隊問話。署理海岸防衛隊隊長圖亞松指出，渡輪在撞船數分鐘前要求改變進港航道，但未知貨輪有沒有同意。事發現場是航海黑點，峽灣有盲點且極窄，若兩船相遇，須互相讓路才能通過。當局已勒令渡輪及貨輪所屬公司旗下所有船隻停駛，已經出海的船亦要在靠岸後立即接受檢查。

菲國1987年12月發生全球和平時期最慘重的海難，「多娜帕斯」號渡輪在錫布延海與貨輪相撞，渡輪上4,375人罹難，貨輪亦有11人喪生。「多娜帕斯」號與今次的貨輪「MV—蘇爾皮西奧」號同屬Sulpicio Lines Inc公司（現改名為菲律賓泛亞航運）所有。

菲國許多船隻日久失修及經常超載，每年發生數十至數百宗渡輪意外，海上安全為人詬病。加上當地每年平均遭20個颱風吹襲，也增加海上航行風險。

■路透社/美聯社/中新社/菲律賓GMA電視台/菲律賓ABS-CBN電視台

■撞到客輪右後方後，貨輪船身留下兩個大洞。 美聯社



■客輪「MV—聖托馬斯—阿基納斯」號原型。 網上圖片



■貨輪船身撞至凹陷。 法新社

數百人跳船逃生 黑夜怒海救援難

出事現場附近居民帕爾梅羅說，撞船後看到渡輪不斷打出閃光訊號求救，於是立即和朋友駕駛小艇到現場，救起7名乘客，「我們將生還者拉上艇，把沒有氣息的人留在海中，現場充滿尖叫和嚎哭聲。」23歲的倖存者馬納羅憶述，沉船時彷彿有股拉力把她和母親拉下去，熟諳水性的她奮力將母親向上推，但在混亂中兩人失散了，其母不懂游泳，相信凶多吉少。

救起10人的漁民查韋斯指出，當時現場一片漆黑，但他只有一支小電筒，雖然四周都是哀鳴和求救聲，但很難找到他們，「無力救出所有人的感覺很差。」

在撞船一刻，曼利吉斯正在船艙觀賞現場樂隊演出，突然船身一聲巨響，主唱者被震得向前仆倒。他立刻趕回房間叫醒妻兒逃生，當時艙內開始進水，到他們放好救生艇時，水已浸至頸部。生還者表示，當船突然下沉時，他們立刻穿上救生衣逃生，數百人跳入海中，相撞貨輪上的船員也紛紛往海面丟救生衣。但許多人似乎沒有及時逃出，有乘客看到艙內有許多屍體。

■美聯社/法新社



■生還者(左)抵達醫院時不禁落淚。法新社

貨輪公司曾涉4海難 逾5千人罹難

與客輪相撞的「MV—蘇爾皮西奧」號貨輪屬菲律賓泛亞航運公司所有，除了今次，該公司過去40年來先後涉及4宗嚴重海難，包括1987年造成逾4,300人死的「多娜帕斯」號海難。

貨輪公司總裁兼主席喬丹·高表示，除「MV—蘇爾皮西奧」號及「多娜帕斯」號外，其餘3宗海難分別是1988年10月的「多娜瑪麗蓮」號渡輪沉沒，逾250人罹難；同年「東方公主」號遇惡劣天氣

在馬尼拉附近沉沒，150人死；2008年「群星公主」號在風暴中沉沒，850名乘客只有約50人獲救。

該公司原名Sulpicio Lines Inc，由華裔菲律賓商人蘇爾皮西奧·高於1973年成立，2008年海難後一度暫停營業，後來改成現有名字。作為公司第三代傳人的喬丹·高強調，公司改名不是要「洗底」，又指會竭盡所能與當局合作調查意外起因。



■救援人員將啼哭的嬰兒抱離意外現場。 路透社

多老爺船欠安全設備 常超載屢出事

菲律賓數度發生大型海難，小型海上意外更是屢見不鮮，歸根究柢，主因當地常漠視航海安全，任由老舊船隻繼續航行，船隻亦缺乏應有安全配備，而且常常超載，往往釀成慘劇。

每艘船都有使用期限，一旦超過期限，船殼、甲板及水密艙壁塗層的厚度可能變薄，船身老化亦增加航行風險。一般而言，船隻落水25年或以上即屬「高危」，前日撞毀沉沒的渡輪船齡竟達40年，顯然不再適合航行。

在島嶼之間航行的渡輪須設有水密艙，令船身即使入水亦能維持浮力，但二手或

經改裝的渡輪可能忽略這一點。老舊的船由於船體構造變得脆弱，往往不符合最初設計的航行要求，假如滿載客貨出航，可能在遇上風浪時解體。

菲國船隻常忽略雷達、導航燈、指南針及通訊設備等安全配備，船員又無合資格訓練，缺乏可靠機械加上人為判斷失誤，自然容易出事。民用船安全成疑，非軍艦艇也不遑多讓，當地海軍主要戰力多是歐美退役艦艇，如所謂海軍旗艦「德爾畢拉爾」號，便是1967年服役的美國海岸防衛隊舊船。

外資「信心赤字」窒礙基建

菲律賓勞力成本低廉，吸引環球業務外判業者的目光，加上消費開支及資金流入穩定，比起保護主義嚴重的印尼，菲國經濟更有可能成為東盟(ASEAN)指標。但菲律賓政府貪腐積習難除，加上基建落後，往往令外資卻步，大大削弱長遠競爭力。

貪污是菲律賓的癌細胞，輕易從一般商業貿易中「貪食棍」，政府也可能朝令夕改從中套利，令外資出現「信心赤字」，唯恐賠了夫人又折兵。以馬尼拉水務公司為例，雖與政府的「都市供水及污水處理系統」(MWSS)簽有特許經營協議，15年來均照協議付款，但MWSS突然以協議有問題為由，要求增加收費，令前者大失預算。

外資不願投資長期項目，意味基建缺乏資金改善，基建落後又令投資者卻步，形成惡性循環，經濟發展只能匍匐前進。

國會議員也被揭發連年獲得政治分肥(pork barrel)，利用虛構的非牟利團體申請補助，實則中飽私囊，有指政府高層每年貪污200億美元(約1551億港元)。

菲律賓去年經濟增長6.8%，今年首季增幅更達7.8%，未來數年保六絕無問題，但要實現總統阿基諾三世口中的「包容性增長」，仍有很遠距離。貪腐惡殊日益嚴重，也為社會發展帶來隱憂。

菲律賓經濟優勢之一是內需強勁，令經濟較能抵禦外部衝擊。但要發揮最大潛力，除肅貪倡廉及改善基建外，亦應推動製造業成長，令就業市場多元化，經濟成果得以分散至各階層，同時又可提高經濟競爭力及增加出口。

環球點評



■獲救的傷者躺在卡車上等候救援。 路透社

綜合報道