



韩国海难 后续报道

4月21日,在韩国珍岛,救援人员搬运遇难者遗体 新华社/路透

## 人类13万年前第一次走出非洲

据外媒4月22日报道,研究表明,现代人类曾不止一次走出非洲,而且时间或许比科学家之前预料的更早。

现代人类源于10万-20万年前的非洲,但离开非洲的时间及方式却一直存在争议。此前科学家称人类于4万-7万年前首次迁徙出非洲,但近期在阿拉伯沙漠发现的石器可追溯到至少10万年前,这说明人类开始其全球远征的时间或许比我们预料中的更早。

为了解开这一谜团,德国图宾根大学古人类学家卡特琳娜·哈瓦蒂及同事对四种“走出非洲”的迁徙模式进行测验,其中两种模式为单一路线,另外两种模式则分别包含多种迁徙路线。研究者根据这几种模式预测来自非洲、亚洲及大洋洲组别间的基因及颅骨会有何不同,并将之与实际的不同进行比较,结果发现无论是基因还是颅骨数据均支持多路线的迁移模式。

研究人员称,13万年前人类首次迁徙出非洲,他们沿阿拉伯南部海岸进入大洋洲和西太平洋,第二波迁徙潮约在5万年前,他们沿北部路线迁徙,两轮迁徙潮之间似乎是互相独立的。 据《中国日报》

## 生物燃料不环保? 最新研究惹争议

据美国《华盛顿邮报》4月22日报道,清洁能源之争风波再起。

学术期刊《自然气候变化》4月20日发表一篇研究报告表示,从长远来看,秸秆制成的生物燃料比传统油气燃料更加环保,不过它短期内燃烧生成的温室气体比后者多出7%。而美国联邦政府已经为纤维素生物燃料投资了数十亿美元。考虑到早期市面上的大约一半纤维素生物燃料都由玉米秸秆制成,本次研究对其无疑是一个打击。

但生物燃料产业和政府官员质疑本次研究,认为其分析过于简单,对市场的认识不够准确,高估了生物燃料的危害。美国能源部2012年的一项研究发现,玉米秸秆制成的生物燃料燃烧时排出的温室气体比传统燃料少95%。 据《中国日报》

## 涉嫌串通压低工资 硅谷巨头面临审判

因为涉嫌通过达成互不雇用彼此员工的协议而合谋限制工资,谷歌、苹果等数家硅谷科技巨头即将于下个月面临法院审判。

这起诉讼案件起始于2011年,当时5名软件工程师对谷歌、苹果、奥多比和英特尔等公司提起诉讼,称这些公司通过互不招聘对方员工的协议,共谋压低员工工资。这起案件在去年10月由主审法官转为集体诉讼,2005年至2009年在这家公司工作的6万多名员工也获得诉讼权,对所牵涉的公司提起诉讼。

案件将于5月27日开庭审理,如果败诉,涉案公司可能要支付90亿美元的赔偿。不过,有分析人士指出,这起案件可能不会走到庭审阶段,双方很可能达成和解协议。 综合

# 六大安全漏洞 酿沉船惨剧

韩国“岁月”号沉船搜索22日进入第七天。据韩国官方数据,遇难人数已增至121人,仍有181人下落不明。韩国媒体和专家认为,此次重大事故暴露出该国在航海安全、运输管理、事故救援等机制上的诸多漏洞,值得认真反思。

被捕的“岁月”号船长李俊锡日前辩称因屁股疼才弃船逃生。

中国交通部海事局近日发出紧急通知,要求所有载客定额超过50人的船舶要在“五一”假期前完成一次水上弃船演习。

综合新华社《中国日报》《法制晚报》

## 夺命漏洞 船员没经过任何岗前培训

漏洞1 | 没有岗前培训 缺乏应急演练

韩国检警联合调查本部公布的信息显示,事故发生后,“岁月”号航海师于16日9时06分与珍岛交通管制中心取得联系,直到9时37分“决定弃船”,这期间双方进行了11次沟通。尽管珍岛交通管制中心在第一次沟通时就已指示航海师紧急采取救援措施,并多次指示逃生,但航海师反复询问“是否有救援”,却不提是否下令逃生。

据韩国检方调查,“岁月”号船员在上岗前没有经过任何相关职责培训,船务公司也没有给船员讲解过相关章程。

漏洞2 | 载货载客情况 监管都不到位

初步调查显示,“岁月”号是在航行途中突然改变航向,导致船载货物移位而发生倾斜沉没。

获救舵手吴锡锡承认,船上的集装箱堆了三四层,却只用普通绳子捆绑固定,没有使用铁链。而调查显示,“岁月”号的安全检查报告书没有提及货物固定状况有异常。此外,报告书对乘客情况的记录也极不规范,在必须写明的“乘客人数”一栏却标记着“无”。

据韩国检方推测,这种迹象可能表明船员私自低价运载货物,以创造“额外收入”。

漏洞3 | 航海师资格 遭多方质疑

韩国调查人员发现,“岁月”号出事时掌舵的三副在“岁月”号工作仅6个月,是第一次驾驶这艘大型客轮通过那条以水流湍急著称的水道。船长李俊锡虽持有二级航海师执照,按照韩国《船员法》,可以驾驶3000吨级以上沿海短途客轮,但“岁月”号排水量达6825吨,在韩国同类客轮中排水量最大,一名业内人士说,由一级航海师担任“岁月”号船长更为妥当。海难发生后,韩国媒体又发现,根据韩国相关法律规定,从明年开始,即使仅有一年驾驶经验的船员,也可以独自驾驶轮船在类似事发海域的危险水道航行,规定引起了韩国民众的质疑。

漏洞4 | 船舶改装报废 缺少技术规定

“岁月”号于1994年由日本建造,曾长期在日本运营。据专家介绍,该客轮属于滚装船的一种,从结构上讲属于不太安全的船型,业内曾戏称其为“简易船”。

韩国船舶设计专家朴秀汉说,韩国国内引进二手船舶,然后通过改装增加客房的情况较多。“岁月”号的5层部分就是后来增建的。

此外,船舶的使用寿命一般是20年左右。“岁月”号在日本服役18年之久,2012年被韩国船务公司收购,改装后继续使用,被强行延长了使用寿命。

漏洞5 | 乘客登船之前 安全教育缺失

这艘失事客轮上搭载的大部分乘客是学生。在许多国家,乘客登船之前都得接受安全教育,如若拒绝将被勒令下船。而一位学生在事故发生时拍摄的船内画面显示,当船内广播说船只可能有危险时,学生们丝毫没有危险意识。

专家提示,旅客上船后首先要注意观察船上的提示标志,了解船上救生衣的存放位置,并学会救生衣的穿着方法,还要熟悉船上的逃生路线。

漏洞6 | 指挥员存误判 各部门缺沟通

“岁月”号16日8时58分发出求救信号,两三个小时后才完全倾覆。尽管救援人员9时30分前后赶到现场施救,但仍有大半乘客遇难或失踪。

韩国专家认为,救援指挥人员对事故严重性存在误判,刚开始可能仅判断为船只搁浅。而且,救援力量最初对船只及乘员情况缺乏了解,在救援行动刚刚展开的“黄金期”,海警可能并不知道船内还有大批乘客,也未考虑到船体快速下沉这个因素。

此外,一些韩国媒体批评,政府部门和相关救援部门之间缺乏沟通,以致获救人员信息统计和发布出现重大失误。

## 荒唐借口

船长辩称: 先逃生是因屁股疼

据韩国媒体报道,韩国失事客轮“岁月”号的船长李俊锡日前被捕,他辩称因屁股疼才弃船逃生。

据韩国《东亚日报》报道,李俊锡等人在调查中搬出诸多荒唐借口。李俊锡称,因为屁股痛所以先逃生,碰巧有船只经过将他救起;沉船事故发生时掌舵的女三副则辩称,大男人尚且不能处理海难,我更是无能为力。

韩国总统朴槿惠21日指出,船长和船员首先弃船逃生的行为等同于谋杀,敦促当局严肃追查其民事及刑事责任。

## 未雨绸缪

中国交通部要求 载客定额超50人客船 五一前进行弃船演习

我国交通部海事局近日发出紧急通知,要求各级海事管理机构、各客船公司和船舶检验机构充分吸取“岁月”号客轮教训,加强客运船舶的安全管理。通知强调,各客船公司要重点加强和督促落实船舶应急演练、航海资料更新等要求,按规定严格开展各种弃船、消防、救生演习,所有载客定额超过50人的船舶要在“五一”前完成一次水上弃船演习、一次船员安全教育和一次船舶关键设备和结构的安全自查。鼓励船舶结合自身营运的实际需要,邀请乘客参与应急演练。

## 韩媒反思

还鼓励孩子“服从”吗?

韩国“岁月”号客轮沉没事件中,失踪乘客家属乃至韩国民众被一个残酷现实所触动:客轮发生严重倾斜后,船上300多名学生中大多数仍然按照船方指示留在船舱中待命,最终与客轮一同沉没;一些没有听从指示的学生反而因此获救幸存。韩国媒体不禁拷问,灾难之后,韩国家长该如何教育自己的孩子?继续绝对服从长辈或权威的指导,还是按照自己的判断行事?

“那些不听指挥的孩子活着回来了,听话的孩子却失踪了,”一名中学生的42岁母亲告诉《中央日报》记者,“当我和其他学生家长谈论到这一点时,我们都说,或许应该告诉孩子,不要再相信陌生人或者老师。”不过,也有一些专家认为,不应该因为这起事件而全盘否定权威指引。“在发达国家,应对紧急情况的最基本步骤是听从权威指挥,”光云大学建筑工程学教授李文和(音译)说,“不过,确实需要有精确的指导和相关培训,以确保这些权威人士不会作出错误指引。”

# 医讯

为了让肝病患者早日康复,解决患者看病难、看病贵的问题,武警南京医院特邀原北京世纪坛医院著名肝病专家黄耀东主任会诊,即日起至本月25日会诊期间,免费查两对半、肝功能、丙肝抗体,可免费注射价值480元转阴因子针;乙肝病毒、耐药、丙肝RNA检验费半价,网址:www.njg025.com,电话:02586476789。

武警南京医院肝病专科门诊 2014年4月10日