

有一说二

船长先逃，后果才会最严重

载有470多人的韩国“岁月”号客轮沉没，目前已证实有52人遇难，174人获救，250人下落不明。失踪人员中包括4名中国公民。对此次事故原因的初步认定是，船长等人为缩短航行时间改变了航路，从而触礁。船舶行进中出现异常，急速朝右方旋转。轮船在此过程中，重心偏移，船上装载的车辆和货物移位导致船体倾斜并沉没。当地时间19日凌晨，韩国光州法院木浦支院签发逮捕令，正式逮捕失事客轮岁月号船长李某、三级航海师朴某、舵手等三人。据悉，68岁的船长将面临玩忽职守、违反《海难救助法》等5项指控。李某或面临五年以上有期徒刑。



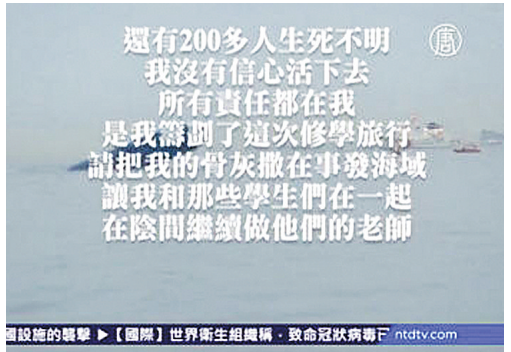
■ ■ 南评

现有的证据和事实似乎都表明，轮船沉没，船长李俊锡(音)要负直接和主要责任。不过，更令人惊讶的是60岁的船长李俊锡在事发后率先离船，有人称是在事发30分钟时逃命。一船之长在事发之时自己率先逃命不只是擅离职守，而且造成了最严重的后果。出现事故后，只有专业人员，即船上的员工最清楚该如何应对和处置，这其中船长的经验最丰富、能力最强，责任也最大。船长率先逃离，就不仅是没有担当，把指挥责任和专业操守都放弃了，而且抛弃了全船的乘客和自己的部属。乘客没有专业知识和技能的指导，没有正确的指挥，才会有那么多人失踪和遇难。如果船长留在船上则结果完全可能不一样，至少可以救出更多乘客的性命。

这既是推论，也有事实基础和既往的经验支持。事实是，客轮沉没时，船上的救生艇应当像安全气囊一样自动弹出。但是，不仅轮船的启动救生艇的功能完全没有开启，就连客轮上装载的46个有25人座的救生艇也仅打开了一个。可以设想，如果船长不率先逃离，而是以其沉着冷静的态度和丰富的专业知识指挥船员开启这46个救生艇，那么这总共可以装载1150人的46个救生艇完全可能挽救客轮上的470多人或大部分人。

另一个事实是，当“岁月”号客轮沉没时，客轮上发出了与沉船险情不相符的逃生指令。从客轮倾斜到沉没有2小时20分钟时间，但却少有乘客选择跳海逃生。原因在于，客轮在撞击后发出遇难信号，同时广播通知，要乘客在船舱等候，不要走动。这一通知致使乘客在船舱里等候，浪费了宝贵的一个小时。客轮8点55分开始进水，乘客9时开始穿救生衣，到进水约一

船长逃命和教师自杀，国民性的两面？



■ ■ 张田勘

韩国沉船事故中，船长逃命和教师自杀形成了对比，但这不能完全归结到“国民性”上面，更应被看作人性的两面。

此次沉船事故，在国际上引起高度关注。在中国网络上，此次事故中出现的两种迥异的行为方式，引发网民热议：涉事客轮船长李俊锡在事发后不是积极指挥救援，而是率先逃离；而成功逃生的京畿道檀园高中教导主任姜某，则自缢身亡，他留下遗书称，200多人生死不明，我没有信心一个人活下去，所有责任都在于我，是我筹划了此次修学旅行。

一边是率先逃离的船长，一边是在自责中自缢的教师，在同民族的人的身上，出现这判若霄壤的两种“自处模式”，它们呈现强烈反差。这也让人质疑：同样是人，为何差别如此之大呢？

毫无疑问，船长率先逃离，确有求生本能的成分在其中，但虑及其身份，他显然违反了社会所认同的一种不成文的“角色伦理”：发生海难，船长应最后离船(这源于1852年2月英国“伯肯黑德”号在开普敦海岸触礁的案例，当时船长萨尔蒙德命令先

个小时后的10点15分，广播才通知，轮船快要沉没，乘客要做好跳海准备。这表明从乘客穿救生衣到走出船舱跳海至少有一个小时的逃生时间。此后再过一个小时，客轮完全沉没。

如果船长当时在船上，根据轮船倾覆的程度、专业知识和过往经验，完全可以下达正确的指令，让乘客穿上救生衣赶紧跳海。恩格斯在《论权威》一文中称，能最清楚地说明需要权威，而且是需要最专断的权威的，要算是在汪洋大海上航行的船了。那里，在危险关头，要拯救大家的生命，所有的人就得立即绝对服从一个人的意志。这个人就是船长。

但是，船长在危急关头不在船上，无法亲临其境并以自己的专业知识和经验对轮船的危险作出评估而下达正确的指令，致使大部分乘客错过了跳海逃生的宝贵时间而失踪和死亡。

再根据无数海难和空难事故也可以比较出船长或机长是否率先逃生和是否采取了正确的指挥和行动会产生不同的结果与后果。

2009年1月15日，一架全美航空编号1549的A320客机从纽约长岛拉瓜迪亚机场飞往北卡罗来纳州夏洛特。起飞约5分钟后飞机与飞鸟相撞，两个发动机失灵。机长切斯利·萨伦伯格临危不乱，以超凡的技术控制客机，让机腹轻柔而平稳地亲吻纽约哈得逊河，避免了这架重100吨的飞机在与水面接触时解体。机上155人奇迹生还，创造了史无前例、无人死亡的水上迫降纪录。

尽管飞机与轮船不相同，但在出现事故时，机长和船长的责任是一样。他们率先逃生和张皇失措将导致最严重后果，反之，他们最后离船和沉着机智应对，则可以挽救更多人的生命。

船长李俊锡的率先逃离“岁月”号客轮也造成了另一种最严重的后果，即破坏了当今文明社会所认同和支持的一种伦理，发生海难，船长必须最后离船。当然，这一行为准则是不成文的，源自1852年2月英国皇家海军运兵船“伯肯黑德”号在南非开普敦海岸触礁。当时，船长萨尔蒙德命令先让妇女和儿童坐上仅有的三艘救生船，全体官兵和船员整齐列队在甲板上等待命令。最后轮船断成两截，官兵和船员们都落入水中。船上642人中有193人生还，包括船长在内所有官兵和船员全部遇难。

此后，遇上海难船长最后离开轮船和妇女儿童优先逃离的原则就成为一种约定俗成。尽人皆知的是1912年4月15日凌晨泰坦尼克号沉没。船长E.J.史密斯和船员们将妇孺送上救生艇后，随同泰坦尼克号沉入海底。

换句话说，另一个最严重的后果是，船长李俊锡此后终身都会生活在羞耻中，无脸见人。

让妇女儿童坐上仅有的三艘救生船，结果，船上642人中有193人生还，包括船长在内的所有官兵和船员全部遇难)。

求生是人之本性，但后赋的教化，会导致人会裹上某种文化习性。在中国古语表述中，也即所谓“习相远”。教师姜某自杀，基点是“耻感”，从中可以看出文化习性的修为程度：据日本媒体报道，在此次海难中，很多教师们可能为学生先行逃离而未能及时逃生。这似乎也契合了达尔文在《人类的由来及性选择》中指出，美德是通过部落成员的共识和推崇而慢慢成为所有人的行为准则并遗传下去的。

也正因文化习性会伴随着道德认知与无形回报机制，所以它会被奉若圭臬。姜某自缢，内含着这种文化习性驱动；而贪生怕死的船长逃生后，也会被一个社会所推崇的荣誉感和相反的耻感所钉牢和敲打，他自己就说，没脸见人。

很多网民以“国民性”作为解释框架，去看待这两种行为，得出推断韩国民族文化中的共性成分。毫无疑问，沉船中的教师和船长、船员同为一个族群，会受到相同的文化习性的浸染，但做出迥异的行为选择，说到底，还在于文化习性的“密度分布不均”有关：人上一百，形形色色，谁也没法保证，他们都处在一个道德水平线上——尽管韩国的耻感文化确实浓郁。

从职业来说，韩国教师的职业伦理要求一直很高，对文化习性的获得也很强调“一日三省吾身”，所以会在教师群体中普遍体现先人后己的行为方式。尽管不能说韩国的船员职业伦理的培育层次较低，但具体到个人，文化习性的获得并不一致，如船长李俊锡在海难时未具备应有的职业伦理准则，可能有其轮船公司的责任，也有可能源于个性中的消极成分。

说到底，船长逃命和教师自杀，不能完全归结到“国民性”上面，更应被看作人性的两面。这起悲剧，确实内蕴了不少“民族的”因素，但也为审视人性与文化习性的繁复，提供了一个沉重切口。

博议

船长失职不可原谅

@一枝豆花粗相来：每个职业都会有不同的风险，既然他选择了这个职业，作为船长，他就应该承担起这个风险，在遇到危险时，他有责任负担起整个船里人的生命，当初要不是他的错误指令，让学生们坐着别动，而是在充足的一个小时时间放救生艇疏散大家，包括他大家都能得救，伤亡可以达到最小，可是他跑了，他就是应该受惩罚！

@无敌严重：看新闻说岁月号上有超过一千件救生衣，有可供一千人逃生的救生设备，这么看来船长真是太可恨了，这么严重的失职，二百多条人命的代价，太惨了，死的太冤枉了！

@惠州九星：怎么看都有点指挥不当的过失。

@-YRG-：你可以不等到最后走，但不能一个人偷偷先走！

@北极熊想看北极星：那也应该指导疏散还未逃跑乘客吧，船上都是十几岁的学生，缺乏逃生技能。作为一个20岁的实习生乘务员都舍己为人把救生衣给别人，他作为船长却是第一批逃出来的人，现在是想要博同情吗？

@乖乖乖刺猬：好像法律有规定、船只遇难。船长必须最后一个离开船，不能先逃，这是船长的法律义务，不是道德义务，我觉得这个船长的不负责任真的很值得谴责。

求生乃人之本能

@JMT_-：救生船位置有限，生死抉择自己先逃也是情理之中。

@兔子-爱吃黄花鱼：救人是善举但不是义务，如今有种扭曲的价值观就是，你救了人你死了，别人称你英雄，你救了自己别人死了，你就是禽兽。最后，我想说，并不是所有人都有义务做英雄，请尊重人权。

逃跑与自杀都是逃避

@钱言：“铁坦尼克号”沉没时拷问过人性。韩国的沉船，人性中善恶两类再次互现。临阵脱逃的船长和因愧疚而自杀的老师。如果自杀的老师是该船的船长，这曲生命的悲歌肯定被改写。在肮脏或崇高灵魂装载在不同躯壳里的时，当这个躯壳处于不同空间位置时，对命运的感叹只能重复着这样一句：遇上好(或坏)人了。

@18岁的俊材Kiki：韩国游船沉没，负责人教师姜某被救但自尽，留遗书称数百学生失踪“无法苟活”；另有几位老师坚持留下帮自己学生逃离。船长弃船逃命。向爱学生如自己生命的韩国教师致敬。危难时刻，船长不弃船而逃、教师不置自己的学生于不顾，这才是人间大爱、人类品质的最高表现。那个船长，虽苟活了但却无法偷安。

@不是刘慙是刘慙：这老师心理素质太差，如果死就能解决一切问题的话他的自杀也是逃避

@紫檀筱筱：他是错误的判断，错误的行为，怎能弃一船人而不顾呢，沉入水底的生命也有求生的欲望，但他们连机会都没有。

@路上风吹：船员职责：“(九)弃船时，应当采取一切措施，首先组织旅客安全离船，然后安排船员离船，船长应当最后离船，在离船前，船长应当指挥船员尽力抢救航海日志、机舱日志、油类记录簿、无线电台日志、本航次使用过的航行图和文件，以及貴重物品、邮件和现金”。

@失落后的快乐吗：这样没有职业素质的人担任了船长一职，体现了社会上一些制度的不完善！就算自己活过来了，良心不会不安吗？

@向往_94347：对待这种人必须要严惩，忘记了自己的职责，良心何在，天理何在。

@爺單集荏：船长的职责是保证所有乘客的安全，必要的时候和这艘船一起沉入大海。有两个小时的时间集中乘客，发放救生衣，放下救生艇，为什么要求所有人呆在船舱里？匪夷所思。

@还没摸枪的谭排长：所以说工作还是不能混，要尽心尽责。试想如果这位船长在发生事故时第一时间组织疏散，最大程度的保全了全船人员的性命，即使有部分底层舱位的人员遇难，那这位船长还是会被媒体称为英雄！而不是现在的受谴责还要坐牢的命运了。

@cool_kids：求生是每个人的本能，救人只是他的职业道德，所谓人不为己天诛地灭！

@李好唯：不管怎么说，他的确犯了不可原谅的大错，但如果他是我爸爸，我会希望他这么做，希望他先逃出来，不觉得丢人。有些事情没发生在我们身上……

遇难学生家长怪罪的一种方式。

@-Lycoris-：任何自杀的原因，究其根本，无非逃避而已。几乎所有的宗教都是严禁或反对自杀的。自杀是人性层面的大罪，宗教作为精神依托最普遍的方式，其导向可为佐证。承担责任可以用积极的方法。而不顾亲人，放弃自己的社会责任，终结生命，这种选择不能被推崇认同。

@咪咪是只猫：既然获救了，就应该好好继续的活下去，带着内疚去更好的为活着的学生服务，你自杀又能改变什么呢？时间不会倒退，悲剧已经酿成，这是一场意外，不应该有人再为此事付出生命了……

@999maisie：这位老师如果能活着做一些更有利于事态发展的事情，比如帮助安抚学生父母，帮助寻找失踪人员可能存在位置的信息，帮助理清遇难时的具体状况以更好地救援等等，都要比他就这样自杀更有意义。