

四成737-MAX 8客機停飛 印尼獅航或轉投空巴

多國禁闖領空 美盲撐波音



埃塞空難

埃塞俄比亞航空公司難引發的波音737-MAX 8客機安全憂慮不斷擴大，繼中國、印尼及埃航後，多家航空公司昨日相繼宣佈停飛同型客機，多國民航部門更決定禁止737-MAX 8甚至同系列客機進出當地領空。截至昨日，全球現役的737-MAX 8客機中，約40%已經停飛。不過作為波音總部所在的美國，民航及監管部門依然對737-MAX 8有信心，認為它仍然適航，不打算下令停飛，當局僅要求波音在下月底前對客機的飛行控制軟件進行升級。

新加坡民航局昨日表示，因應737-MAX 8客機在5個月內發生兩宗空難，決定下令當地航空公司停用737-MAX系列客機，並禁止相關型號的客機進出新加坡領空，是全球首個實施有關措施的國家。澳洲、英國、馬來西亞、德國及法國等其後亦宣佈跟隨新加坡做法。韓國政府則下令當地唯一擁有737-MAX 8的易斯達航空停飛兩架同型機，巴西高爾航空、阿根廷航空等亦相繼宣佈，會停飛旗下737-MAX 8客機。



■救援人員尋獲客機黑盒。新華社

獅航擬取消4架同型機訂單

不過部分國家及航空公司仍然對波音有信心，特別是擁有最多737-MAX 8的美國航企。美國聯邦航空管理局(FAA)前日發佈「持續適航性通告」，認為現時沒有足夠證據顯示737-MAX 8不適合飛行，又指正收集埃塞俄比亞空難資料，並和國際民航機構保持聯絡，一旦發現737-MAX 8有任何構成安全風險的因素，會採取適當行動。波音其後表示，將會於數周內提供升級並更新機師訓練指引。

去年發生首宗737-MAX 8空難的印尼獅子航空，據報已經決定取消餘下4架未交付的同型機訂單，並正考慮轉投波音最大競爭對手空中巴士的陣營，以規格類似的A321neo取代737-MAX系列。獅航是737-MAX系列主要客戶之一，也是首家營運737-MAX 9的航空公司，失去這位大客對波音將是一次重大打擊。

美死者家屬索償料逾2000萬

波音行政總裁米倫伯格發電郵穩定軍心，堅稱737-MAX系列客機安全。專門處理航空業訴訟的美國律師格林表示，埃塞俄比亞空難後，波音正面臨美國遇難者家屬索償，估計索償金額為每人200萬至300萬美元(約1,570萬至2,355萬港元)。

■法新社/美聯社/路透社



■機組人員家屬在墜機現場傷心痛哭。路透社

■停飛國家
中國、英國、印尼、新加坡、阿曼、馬來西亞及澳洲均下令國內航空公司全面停飛737-MAX 8客機。德國、法國、愛爾蘭、奧地利、新加坡、馬來西亞、英國及澳洲等多國同時宣佈，禁止同型號客機進出當地領空。韓國下令廉航易斯達航空停飛旗下兩架737-MAX 8。蒙古民航局宣佈，下令蒙古航空停飛國內唯一一架737-MAX 8。

■停飛航企
今次發生空難的埃塞俄比亞航空、南非ComAir航空、開曼群島的開曼航空、巴西高爾航空、冰島航空、阿根廷航空、墨西哥國際航空及土耳其航空均宣佈停飛同型號客機。

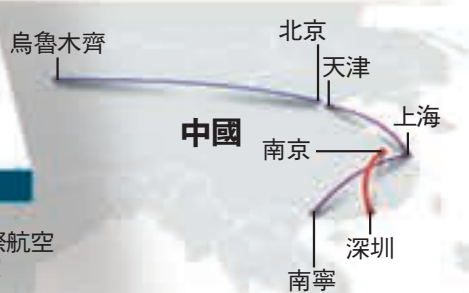


各國737-MAX 8指引

■續飛國家
美國、俄羅斯、意大利及印度均表示，會繼續容許航空公司使用同型號客機載客。其中印度民航局指出，會要求航空公司的地勤工程人員及機組人員遵守額外安全指引。

■續飛航企
美國西南航空、美國航空、俄羅斯西伯利亞航空、意大利航空和迪拜航空，均未有停飛同型號客機。

波音737-MAX 8客機主要航線



僅顯示每周40個班次或以上的航線

波音「大得不能倒」 美罔顧乘客安全

全球多國及多家航空公司相繼宣佈停飛波音737-MAX 8，不過美國卻依然拒絕採取相應措施，更堅稱這款5個月內兩度發生空難的客機適航，引來外界質疑。波音作為美國龍頭製造商，在當地聘用超過15萬工人，也是道瓊斯工業平均指數最重磅成份股，對國家經濟及美股表現的影響舉足輕重，不過專家提醒聯邦監管部門在今次事件上，不能因為波音「大得不能倒」而罔顧乘客安全。

航空諮詢公司蒂爾集團的分析師阿布拉菲亞指出，雖然目前未能確定墜機原因，但當局不能因此完全排除停飛737-MAX 8的可能，又指當局絕不可以因為波音的經濟影響力，而向相關的政治壓力屈服，應該將有關飛行安全的決定交由專業人員處理，而非將它政治化。

■法新社/彭博通訊社

遇難港人曾成毅 陝西扶貧3年 致力護婦幼



■曾成毅為協助扶貧，在陝西大山居住3年。網上圖片

香港文匯報訊 3月11日，第四屆聯合國環境大會在肯尼亞首都內羅畢拉開帷幕，但在埃塞俄比亞墜機中遇難的港人曾成毅卻未能如願赴會。不到10天前的3月2日，任職於聯合國環境署肯尼亞辦事處的曾成毅還曾發文呼籲大家與他一同參加這次活動，曾與其在聯合國糧食計劃署共事的一位同事指，曾成毅熱愛生活，更熱愛整個世界。內地媒體澎湃新聞昨亦追訪曾成毅曾經深入內地扶貧3年的感人事跡。

無懼山高坡多環境艱苦

2007年，大學畢業3年後，曾成毅隻身前往陝西白河縣，幫助致力於使貧困地區的兒童及其家庭擺脫貧困的世界宣明會開展扶貧工作。白

河縣是國家級貧困縣，地處陝西與湖北交界的大山深處，山高坡多，環境艱苦，而香港長大並在港中文大學接受本科教育的曾成毅卻在大山中一呆就是3年。期間，曾成毅也認清了自己對女性賦權的熱情。

農村家訪 女子回應「無人」

「『有人在家嗎？』2007年，我在中國西北的一個農村地區進行住戶調查，我敲門問道。只聽見一個女人的聲音，『沒有！』這就是我走上性別主流化這條路的原因。」曾成毅在他的「領英」賬號上如是寫道，賬號頭像是他戴着墨鏡趴在地球上，尚未成年的兒子笑呵呵地坐在父親的身後，父子二人其樂融融。

由於大學主攻工商管理，曾成毅

在2010年選擇辭職，遠赴英國倫敦大學學院研修教育、性別與國際發展的碩士課程。帶着一腔熱血，以及在求學中積累的知識，曾成毅在2011年加入聯合國糧食計劃署，並開始致力於女性在農業生產領域的平等。

此後的4年間，曾成毅的足跡遍佈世界各地，尤其是埃塞俄比亞、象牙海岸、乍得等非洲國家。

在2015年調至聯合國環境署後，曾成毅仍秉初心，展開在環境領域內的女性賦權工作。他深入烏干達、南蘇丹、尼泊爾、老撾等地，實地考察如何將性別因素融合進綠色氣候基金和全球環境專案中。基層經驗豐富的曾成毅還為聯合國環境署的專案創立了一套全新衡量性別因素的標準。



■曾成毅與陝西小孩合照。網上圖片

母校發文致哀 全校師生祈禱



The chairperson of Action (1999-2000) 學生會幹事會主席 觀塘瑪利諾書院上載曾成毅學生時代照片。

畢業，升讀中文大學工商管理學院畢業後，與妻子前往肯尼亞聯合國辦事處工作，致力推動環境保護，為第三世界人民服務，造福人群，令人敬佩。

校方又指，曾校友早前回港為大學全球研究課程擔任客席講師時，亦有返回中學母校探望老師。校方在空難翌日的早會上，帶領全校師生為他祈禱，並透過熟悉曾太太的校友致以慰問，希望他們「節哀順變，多加保重」。

香港文匯報訊（記者 蕭景源）昨日繼續有不少遇難港人曾成毅的好友及市民在facebook專頁留言悼念曾成毅，其中中學校觀塘瑪利諾書院，昨日在網站發出致哀聲明，對校友的離世深表哀悼及難過。校方形容曾成毅性格開朗，在校內擔任學生會主席期間已熱心學生事務，2001年在該校中七畢業，升讀中文大學工商管理學院畢業後，與妻子前往肯尼亞聯合國辦事處工作，致力推動環境保護，為第三世界人民服務，造福人群，令人敬佩。

港民航處：印俄航班使用同機型

香港文匯報訊（記者 文森）對於此次埃塞俄比亞空難涉事的波音737-MAX機型，香港民航處發言人昨日回應傳媒查詢時表示，在香港並沒有任何波音737型號飛機（包括737-MAX）註冊。在香港，持有航空營運人許可證的營運人（航空公司）主要使用本地註冊的飛機。至於外地註冊的飛機，根據國際民航組織的規定，飛機註冊國需根據國際民航組織的要求確保其安全標準和運作。

至於海外註冊而會往來香港的飛機，民航處發言人表示，根據民航處的了解，目前印度的香料航空（SpiceJet）和俄羅斯的Globus Airlines仍使用737-MAX型號飛機，在香港國際機場營運往返香港和目的地的航班。民航處正聯絡有關航空公司了解其飛機調派情況。

另外，印尼的嘉魯達印尼航空（Garuda Indonesia）和蒙古的蒙古航空公司（MIAT Mongolian Airlines）亦曾於往返香港的航線使用737-MAX型號飛機，但其所屬的民航當局已暫停在其國內註冊的737-MAX型號飛機運作。乘客亦可向所乘搭的航空公司查詢個別航班情況。