

日航客機獲降落許可 海保機長疑聽錯指令

跑道入侵風險增 日本航空安全惹議



▶ 日航一架A350客機在撞機事故中報廢。路透社



◀ 調查人員3日在羽田機場檢查日航客機殘骸。路透社

保險業人士：出遊遇意外可按條款索償

【大公報訊】記者賴振雄報道：日本近日接連發生地震及羽田機場撞機意外，有旅客行程受阻，涉事日航客機的乘客財物付之一炬，損失有待點算。有保險業界人士提醒旅客，購買旅遊保險時，宜留意「取消行程」、「旅程中斷」及「延誤保障」三方面賠償細則，索取賠償時留意條款細則、是否保留財物單據及金額上限。

航班延誤方面，大部分保險公司規定，延誤5至6小時以上，投保方可提出索償，短暫延誤不屬於保障範圍。若引致航班取消或延誤的情況在保險生效期前發生，所造成的行程損失一般不會受到保障。

國際專業保險諮詢協會會長羅少雄回覆大公報記者詢問時表示，大部分旅遊保單指明，受保人在出發前指定日數內，因目的地發生自然災害例如地震，需要取消行程，將可獲得保障。大公報記者翻查多個旅遊保險條款，以一間總部設在瑞士的保險公司為例，推出「自在旅遊」優選計劃，若在出發前目的地發生天然災害，保險會賠償已繳付及不能退回之團費、交通、住宿或簽證費用，最高賠償額為5萬港元。

中國外交部發言人汪文斌3日表示，涉事日航客機上共有14名香港遊客，全部安全，中國駐日本使館已經與他們取得聯繫，正在為部分丟失證件遊客補辦旅行證件。羅少雄指出，若透過旅遊保險索償財物損失，一般以實報實銷形式，並要附上單據，若是已經購買一段時間的物件，例如衣服，就算未能提供單據，也可獲得基本賠償，保險公司會根據物件價值和折舊等，計算賠償額，一般而言，以常見的5天旅遊保險，財物賠償額介乎1萬至5萬港元。

【大公報訊】綜合共同社、路透社、美聯社報道：日本當局3日正式就東京羽田機場兩機相撞事故展開調查。機場空管部門與涉事的日本航空公司客機及海上保安廳（下稱海保）飛機的通話紀錄顯示，事發時空管已向日航客機發出了降落許可，但尚未允許海保飛機進入跑道。海保飛機機長疑似聽錯指令，過早進入跑道，釀成悲劇。美國航空安全組織上月警告指，隨着全球航空業復甦，機場業務繁忙，跑道入侵事故風險增加。溝通失誤和防止地面碰撞技術發展緩慢，是導致此類事故的重要原因。



▲ 與日航客機相撞的日本海上保安廳飛機也只剩殘骸。路透社

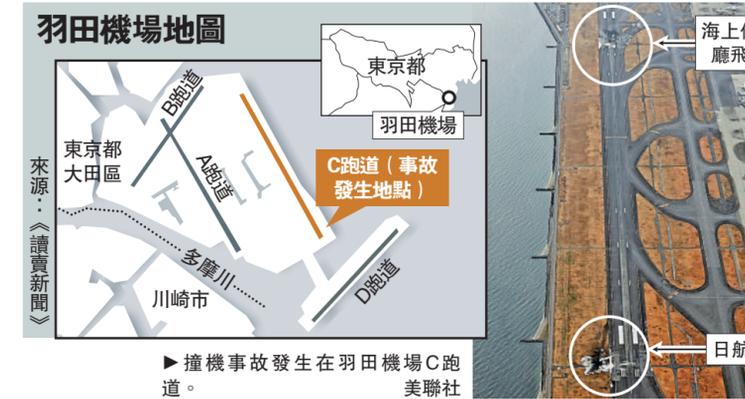
一架日航空中巴士A350客機2日下午在羽田機場降落時，與跑道上的一架海保MA722飛機相撞，發生爆炸並起火。日航客機上379人全部逃出，其中14人受傷；海保飛機機長重傷，其餘5人死亡。東京警視廳3日以涉嫌業務上過失致人死傷為由，對飛機殘骸和事故現場C跑道展開調查取證。東京消防廳為鎖定起火原因，對飛機殘骸進行調查。

日本運輸安全委員會派出6名航空事故調查人員，從2日晚間起在C跑道進行調查。空中巴士和法國航空事故調查處（BEA）分別派出專家組協助調查。日本運輸安全委員會3日宣布，已回收海保飛機的飛行數據記錄儀和通話記錄器。調查人員計劃於5日至6日對事故死者進行司法解剖。受事故影響，包括羽田機場在內的日本各機場3日共取消日本國內航班116架次，國際航班4架次。

全球首宗A350報廢個案

日本國土交通省3日公布事故發生前，羽田機場空管部門與兩架飛機的通話紀錄。紀錄顯示，空管部門已向日航客機發出了降落許可，並指示海保飛機「請在地面上滑行至跑道等待位置」，尚未允許海保飛機進入跑道。日航客機乘務員表示，機組在複述確認來自空管人員的降落許可後才進行降落操作。

但海保飛機的機長逃生後給出的說法與上述信息相矛盾。海保此前說，這名機長告訴調查人員，飛機獲准進入了事故發生的跑道。有分析認為，這名機長可能聽



▶ 撞機事故發生在羽田機場C跑道。美聯社

錯了空管指令，過早進入跑道，與正在降落的客機相撞。

海保飛機原本計劃向能登半島地震災區運送救援物資。據日媒報道，該飛機於2009年起服役，2011年「3·11」大地震時，它正在仙台機場接受定期檢查，被海嘯波及損毀，之後修復。這架飛機是仙台機場唯一倖存並再度服役的飛機，2012年返回羽田機場航空基地，直到本月2日在大火中徹底損毀。

日航客機則成為2015年A350投入使用以來，全球首宗報廢的該型號客機。該客機造價約3億美元（約23.4億港元），2021年11月才交付，機齡不到3年。

地面防撞技術發展緩慢

總部位於美國的非營利航空安全組織「飛行安全基金會」上月警告指，隨着全

球航空業復甦，天空越來越擁擠，機場發生跑道入侵事故的風險也將增加。該組織行政總裁沙希迪說，跑道入侵是一個全球性問題，此類事故可能引發極其嚴重的後果。1977年，泛美航空與荷蘭皇家航空的2架波音747客機在特內里費島機場相撞，共造成583人死亡，是航空史上遇難人數最多的空難。

該組織指出，發生跑道入侵的原因包括溝通與協調失誤、缺少防止地面碰撞的電子設備等。自上世紀80年代起，防止飛機在空中相撞的軟件就投入使用，但防止飛機在跑道上發生碰撞的技術發展較慢。美國國家運輸安全委員會主席霍曼迪去年11月承認，美國航空網絡缺乏防止跑道入侵的技術。空中巴士2018年宣稱，該公司正在與霍尼韋爾公司合作開發防止地面碰撞的系統，但至今未公布具體實施日期。



◀ 日航員工2日向乘客解釋情況。美聯社

飛機事故逃生「黃金90秒」最關鍵

【大公報訊】據CNN報道：日航客機2日在羽田機場跑道上發生碰撞事故後，機上379人全部迅速逃生，是不幸中的萬幸。空難發生後的90秒是最佳逃生時機，被稱為「黃金90秒」。對於所有44座以上的客機，美國聯邦航空管理局均要求飛機製造商做測試，證明可於90秒內疏散所有人員。航空學者指出，這已成為民航業的國際標準。

香港工程師學會航空分部副主席詹永年介紹說，飛機的適航標準中有「90秒測試」，即要求飛機如遇降落失事、緊急疏散時，須在黑暗環境、並且是全架機滿載的情景下，全員在90秒內撤出飛機。當中的90秒設定是源於飛機在設計上能

在意外起火時，抵禦最少2分鐘。詹永年提醒道，如現實中遇上飛機事故，不要慌張、不要去行李、跟隨機組成員指示，從最近的逃生口逃生。

2007年華航一架飛往日本沖繩那霸機場的客機亦發生降落後起火的情況，當時157名乘客全部在94秒內逃出，8名機組成員也及時脫困。

英國克蘭菲爾德大學安全與事故調查教授布雷斯韋特說，1985年從東京飛往大阪的日航123號航班發生災難性事故，給日航留下了深刻教訓。該航班在起飛後不久墜毀，機上524人僅有4人倖存，是全球航空史上涉及單一飛機死傷最慘重的空難。

能登半島餘震不斷 救災滯後

【大公報訊】據共同社報道：日本石川縣能登半島1日發生7.6級地震，3日再次發生5.5級餘震，重災區輪島市震感強烈。石川縣政府公布的最新數據顯示，地震已造成該縣73人死亡。一些受災民眾從避難場所返回家園時發現，房屋已被海嘯沖走。

日媒3日表示，震後72小時黃金救援時間已經快要過去，但在輪島市和珠洲市等地，建築倒塌導致救援工作滯後，災情全貌尚不得而知。地震嚴重破壞道路，珠洲市、七尾市、穴水町、能登町總計約750人被困，陷入孤立無援的境地。日本官房長官林芳正承認，交通中斷和通信不暢導致很難掌握情況。雪上加霜的是，災區局部地區發布了大雨警報，氣象廳呼籲民眾警惕山泥傾瀉等地質災害。

石川縣約3.3萬人被疏散，超過200棟建築倒塌，數萬用戶停電，14個城市存在持續

斷水問題。能登町許多民宅遭海嘯衝擊，2日凌晨還發生火災。一些居民重返家園後發現，原本的家已經無影無蹤，房屋被捲入大海。有人茫然無助地說：「沒想到海嘯真的來了。不知道今後要怎麼辦。」



▲ 能登半島3日再發生餘震，一輛汽車被卡在地震造成的裂縫中。路透社

福岡商店街起火 秋葉原刀襲4傷

【大公報訊】據NHK報道：日本今年剛開始就災多難，繼地震和撞機事故之後，3日福岡北九州市知名商店街發生嚴重火災，東京JR秋葉原站又發生持刀傷人事件。有日本網友擔憂地表示：「1日地震，2日撞機，3日大火，4日還會發生什麼呢？」

當地時間3日下午3時左右，北九州市JR小倉站附近的知名商店街魚町銀天街發生火災，現場火光熊熊，火勢迅速蔓延。當地消防部門出動約20輛消防車進行撲救，但由於火勢太大，數小時後仍未能滅火。據NHK報道，警方呼籲附近居民撤離。一名目擊者說，他聽到了3聲爆炸聲。據報道，火災原因可能是一家餐廳的油鍋起火，當時店內

內有數十名客人，所幸全員逃出，無人受傷。

魚町銀天街建於1951年，是日本第一條拱廊商店街，去年也曾發生火災。由於今年剛開始，日本就



接連發生地震和飛機撞機事故，新年第三天的火災受到更多關注。

據日本警視廳消息，當地時間3日夜間11時左右，一輛停在東京JR秋葉原站的列車中發生持刀傷人事件，車廂內有一名女子持刀揮舞，至少4人受傷送醫。據報道，持刀者已被控制，日本警視廳正在調查詳細情況。受此事件影響，目前JR山手線外環方向全線暫停運營。

◀ 福岡一條商店街3日突發火災，現場火光熊熊。視頻截圖