

3月 24日,马来西亚总理纳吉布宣布MH370航班在印度洋南部“终结”,无人幸存。乘客家属的诉讼大幕随之正式拉开。

马航事件该如何赔付

赔付涉及三部分

从此次航班失事来看,赔付有多种形式和种类,记者采访多名专家后发现,从现在开始的赔付将主要集中在三个方面。

首先是交通意外伤害保险。这种保险是以被保险人的身体为保险标的,以被保险人作为乘客在乘坐客运大众交通工具期间因遭受意外伤害事故,导致身故、残疾、医疗费用支出等为给付保险金条件的保险。主要包括火车、飞机、轮船、汽车、地铁等交通工具。

“只要是因为意外造成伤害,这种保险都要负责赔付,恐怖活动也包含在内。”首都经贸大学农村保险与社会保障研究中心主任庹国柱告诉记者,恐怖活动对投保者来说同样是一种意外,不能作为责任免除。

其次是死亡寿险、死亡保险。按照庹国柱的说法,除非能够确切地证实是第三者造成的乘客死亡,否则保险公司也需要进行赔付。“如果证实是第三方造成的伤害,则由第三方进行赔付。”

第三种是飞机的责任险,也就是承运人责任。

“这是民事责任,航空公司要承担起赔付的责任。”庹国柱说,大部分航空公司都购买了保险,在出现航空事故之后,保险公司会向航空公司进行赔付,航空公司则需要向受到伤害的乘客进行赔付。但这种赔付,各国家标准并不一致。在世界范围内,美国对此类事件的赔付标准最高,对航空事故造成乘客死亡的赔付甚至可以达到上千万元。而我国标准较低,2004年之前,我国对航空事故造成乘客死亡的赔付标准为每人17万元,2004年之后这一标准提高到每人40万元。

庹国柱告诉记者,从他目前掌握的情况来看,此次马航失事航班上,购买了商业保险的中国乘客有120人左右,其余30多位中国乘客没有购买保险。“这30多名中国乘客将只能获得马航提供的赔偿。”

无法确定事故原因

“不影响索赔”

事故原因如果数年内都是个谜,会影响家属索赔吗?

曾代理过“中国空难第一案”包头空难案的律师郝俊波表示否定。“可以说,调查结论出不出来,对索赔没有很大影响。按这个案子复杂的程度,可能好几年才能出来,难道永远查不到那就永远不能索赔吗?肯定不能是这样。”郝俊波说。

他告诉记者,马来西亚和中国都是《蒙特利尔公约》的缔约国,根据此国际公约规定,在成员国之间的国际航空运输事故根据《蒙特利尔公约》解决赔偿问题。所以,此次空难赔偿首选法律依据应是《蒙特利尔公约》。

按《蒙特利尔公约》规定,不管承运人有无过错,承运人必须对旅客人身伤亡承担赔偿不超过10万欧元特别提款权,“承运人不得免除或者限制其责任”。

经国际民航组织复审,从2009年12月30日起,《蒙特利尔公约》规定的10万欧元特别提款权提高至11.31万欧元特别提款权。按照目前的汇率,11.31万欧元约合人民币120万元。

换言之,即便在马航“没有任何过错”的情况下,对每位中国乘客的赔偿金额,也可能达到人民币120万元。

“到目前为止还不知道事故的具体原因,所以现在还没有办法确定航班失事赔偿的被告。”金杜律师事务所律师程珂告诉记者,通常情况下,航空公司、飞机制造商、机场等都可以作为空难事故的被告人。但对航空事故来说,采取诉讼的方式成本高、耗时长,死难者家属会非常痛苦。

家属可以假定马航存在过错进行起诉

但郝俊波提示一点:空难发生后,在调查报告未出时,航空公司若没有举证证明自己“无过错”,就不能采

取这种限额赔偿。

“家属可以假定马航存在过错进行起诉,要求赔偿,排除责任是由承运人马航来进行的,如果马航不能找出证据来证明不是它的过错,那我们就要按它的过错来索赔。”郝俊波解释道。

此前有报道称,至少有两人持假护照和假身份信息的登机牌登上了失联航班;在飞机失联后,马航发布消息迟缓,甚至发布前后矛盾的信息……种种消息显示,马航很难证明自己完全不存在过错。

郝俊波认为,如果因航空公司在搜救中的过错导致延误救助时机,航空公司应承担无限额赔偿责任。

记者查询,所谓无限额赔偿责任,是指当承运人“自身存在过错”时,其赔偿将不受特别提款权的上限所限。依照国际通行规则,将采用“余生收入法”衡量其应赔额。换言之,即考虑遇难乘客当时的年龄、收入等一系列因素,综合计算出该乘客余生岁月里的总预期收入,以此标准进行赔偿。

“至于究竟是劫持飞机还是失火,或是别的原因,只要是航空公司有过错,就是无限额赔偿。”郝俊波表示,具体的赔偿额度,需要通过调解或实体审理确定。

“亏损77亿元”不是索赔障碍

2011~2013年马航的公开财报显示,其连续三年已亏损77亿元人民币,“或无力赔偿”。这会让家属的索赔希望“竹篮打水一场空”吗?郝俊波表示,这不构成障碍,因为马航赔偿金也主要由保险公司支付。

同样地,航空公司对于飞机也投有保险。据郝俊波介绍,航空业属于高风险的行业,各国的法律都会要求他们投很高的保险。“所以,其实所有的空难都是航空公司的保险公司来赔偿遇难者家属的。因为马航投有责任险,即使航空公司以后破产,也不会影响到受害者获得赔偿。”郝俊波说。

(据《中国青年报》)

大马游遭抵制?

报名参加马来西亚旅游的人数大幅减少,人数寥寥到无法成团(一般旅行社是20人成团),该司只好接受旅客的退订或者建议旅客改订其他目的地。

中国游客对马来西亚旅游的态度,或许在一定程度上受到部分公众人物的影响。近期,江苏卫视主持人孟非、演员陈坤以及歌手韩红,均在微博上表达对马来西亚政府处置失联航班事件不当的不满,并声明抵制马来西亚旅游。

公众的情绪亦助推了部分旅行机构暂停赴马旅行产品。去哪儿网官方微博表示:在马航失联事件责任尚未明晰前,去哪儿网即日起下架马航相关产品。艺龙网亦从3月25日起

无限期停售马航机票,直至马航与家属达成谅解,并指已经购买马航机票的乘客如有需要可全额退款。

中青旅方面也表示,报名搭配马来西亚航空的中青旅自由行产品的客人,要求取消行程的,即使马航尚无相应退款政策,中青旅承诺全额退款,同时中青旅暂停与马航合作的旅游产品,中青旅既有的马来西亚旅游产品中,涉及马来西亚航空的,调换为其他航空公司。中青旅市场部总监葛磊同时向21世纪经济报道记者表示,外界过分解读中青旅此举为抵制,事实上中青旅只是考虑到旅客对马航的顾虑,为旅客提供更好的售后服务而已。

(据凤凰网)

盘点搜寻客机账单

越南是最先投入失联客机搜寻行动的国家之一。3月17日,越南副总长武文俊称,越南每日搜寻费用约590万人民币。3月15日,越南外事办公室一名官员称,其飞机每小时的搜寻费用是1万美元,每天搜寻总时间超过10小时。从8号开始搜寻,到15日宣布停止搜寻,总花费约5000万元人民币。

据美国太平洋舰队新闻发言人尼克·沙若斯称,参加搜寻的驱逐舰(包括其携带的两架“海鹰”直升机)一天大约消耗10万美元左右。目前仍在参加搜寻的P-8A“海神”和P-3C“猎户座”海上巡逻机,按每天飞行10小时左右计算,一天的运作成本分别为7.7万美元和4.3万美元。

中国在搜寻方面一直保持着很大规模的投入。据国防部发言人耿雁生3月27日透露,截至当日,中国海军3艘舰艇(含直升机2架),空军2架伊尔-76运输机,正在澳大利亚以西印度洋“疑似残骸”海域执行搜寻任务。“永兴岛”号远洋救生船正在相关重点海区持续搜寻。中国军队还调动10余颗军用卫星,对印度洋相关海域进行密切监测。

一名不愿透露姓名的中国军事专家3月27日对记者表示,以飞机每小时飞行成本来看,这个数字包括三部分,第一部分是飞机损耗费用。即飞机采购费用除以总飞行寿命,这个数字往往占了大头;第二部分为油料的费用,根据不同的载重也有所不同;第三部分为每飞行小时平摊下来的维护费用,包括一些航材的费用。以伊尔-76为例,如果仅算油料费用的话,一小时接近1万美元,当然,根据其飞行高度和载重不同会有一定变化。这还不算折旧、维护和人员住宿、饮食等后勤保障费用。

中国军事专家刘江平3月27日表示,舰艇的运作费用计算是很复杂的,不仅包括动力系统和发电系统的燃油消耗、舰载直升机系统的燃油、淡水食品药品等补给、人员的工资和海上特殊补贴等费用。现代舰艇在航行作业过程中,舰载设备每时每刻都处于一种检修状态,要经常进行换件修理,这也要花费很大一笔开支。

此外,动辄十几亿元的大型现代舰艇的折旧费用也是很大一笔开支。我军舰船的使用费用可参照美军驱逐舰的费用。刘江平认为,中国驱逐舰一天的运作费用可能低于10万美元,而中国的大型两栖登陆舰的使用费用要比这个数字更高。

(据环球网)

临近五一小长假,各种旅游产品热销,马来西亚旅游却惨失市场。“马来西亚目的地旅游今年受到了重创。”全国最大的东南亚旅游批发商之一捷达旅游市场推广中心总监杨维一告诉记者,尽管历来3、4月份属于旅游淡季,报名出行的人数会较其他月份少,但是马来西亚3月以来的表现却是淡季中的惨淡。

据其透露,往年3月份该公司组团赴马旅行的人数在6000~8000人次之间,可是,今年整个3月,包括去马来西亚开会的旅游团队在内也只有区区1000人左右。

中国国旅市场部的人士也向记者证实,受到马航失联事件影响,近期