

4个月内两次空难,让已经连续亏损的马来西亚航空公司成为绝对的悲剧主角。马来西亚总理承认,现在要拯救财务状况不断恶化的马航或许为时已晚,不排除马航宣布破产的可能性。

两起空难赔偿超5亿 马航或破产



双重悲剧创马航

“又是马航?!”这是不少人得知MH17航班17日在乌克兰境内坠毁消息后的第一反应。对于马来西亚航空公司员工以及马来西亚政府官员来说,他们的第一反应是:“怎么又是我们?!”

4个多月前,MH370航班失联事件让马航以及马来西亚政府备受舆论压力。当一切似乎正慢慢回归正常轨道时,MH17航班坠毁事件让马航及马来西亚官员重回噩梦场景。马航员工回忆,当地时间17日深夜11时许,MH17航班出问题的消息开始传到马来西亚。不久,一些已经进入梦乡的公司高管接到电话,紧急赶往机场,协助设立事件应急中心。

“当我们走入会议室,环顾四周,我们看到了MH370事件中一样的同事、一样的熟悉面孔。”一名政府官员说。

3月8日,马航MH370航班凌晨从吉隆坡出发,起飞约两小时后同控制中心失去联络。不少公司高管和政府官员同样在睡梦中被电话唤醒。

“MH370事件仅仅4个月后,正当我们的生活开始恢复,这样的事情再次发生,让我们非常难以接受,”一名航空公司高管对路透社记者哭诉,“你难以想象这是多么让人沮丧,多么让人情绪激动。每个人都不相信事情再次发生,我

们还要把所有的感情再经历一次。”

同一航空公司在不到5个月内连续发生两起震惊全球的航空事故,这一几率同样令外界震惊。

美国运输部前官员奥利夫·麦吉用“史无前例”来形容马航的双重航空事故:“马航已经处于国际航空安全历史上的最严重危机中……我想象不出它作为一家企业如何能够从(两起事件)中恢复过来。”

马航是否能承担巨额赔偿?

曾代理过中国、美国等多起空难的律师郝俊波19日告诉记者,对于马航来说,如果航空公司在事故中没有重大的责任,其实航空公司需要支付的赔偿金并不是特别多,大多数的赔偿金将会由其投保的保险公司来支付。

对于马航可能破产的说法,郝俊波说,像马航这样的航空公司,一定会投下数量不少的破产保险。如果马航因为这两起事件而导致破产的话,即使马航还需要支付一部分的赔偿金,其投保的破产保险的获得款也足够支付这一部分的赔偿金。

不过,北京工商大学保险系主任王绪瑾表示,在事故调查出结果之前,所有的先行赔偿金和慰问金应该都是由马航先行支付,保险公司没有责任进行先行赔付。

据悉,德国安联集团是受理马航坠毁客机理赔的主要再保险人,险种为飞机机体(针对飞机本身的保险)和责任险(包括乘客责任险和第三者责任险)。英国保险中介公司威利斯集团是这笔保险的经纪商。伦敦保险中介公司Aon Plc估计坠毁的马航客机价值为9730万美元。Aon还表示,Atrium承销

集团有限公司是受理战争险的主要保险人,如果最后证实坠机与恐怖主义或军事行为有关,他们将进行理赔。

值得指出的是,战争险有免责条款,但这需要相关机构认定。

这是继马航MH370事故以来,德国安联第二次被卷入马航客机意外事故的理赔漩涡中。安联和威利斯是几个月前失事的马航MH370客机的主要保险人和保险经纪。目前MH370事件依然无法定性,所以乘客家属赔偿事宜尚无定案。

接连两次空难,马航怎样赔偿?

根据《蒙特利尔公约》,不论航空公司有无过错,不管责任归属如何,航空公司都应首先对旅客的人身伤亡承担上限约17.58万美元的赔偿,任何条件下都不能豁免。如果过错方是承运人,则赔偿无上限。

民航法专家刁伟民教授指出,无论是法律规定,还是从人道主义出发,马航应当启动先行赔付程序。即便是事故被认定是军方击落,那么航空公司也应当先行赔付旅客,并在事故原因查明后与事故责任方再进行法律关系处理。北京航空法学会常务副会长、民航律师张起淮认同这一观点。他表示,一旦确认此次事件是由于恐怖袭击或者军事打击造成的,那么马航可以说也是受害者。在过往历史中,同性事件从未有过航空公司赔偿的先例,一贯做法是通过遇难者所属国向责任国家索赔。1988年的洛克比空难,造成270人遇难,遇难者家属在15年后获得了利比亚政府每人1000万美元的赔偿金,或可作为赔偿标准的一个参考。(据《今日早报》)

MH370家属给MH17家属十项建议

时至今日,MH17被谁击落暂无定论,家属仍沉浸在悲痛之中。3月份失踪的马来西亚航空公司MH370班机中国乘客的家属,日前给马航MH17班机遇难者的家属提出了十点建议。此事引起外媒关注。英国《泰晤士报》日前发表题为《马航MH370家属努力帮助马航MH17家属》的报道。

“有些家属一直在看直播,泪流不止……希望MH17的家属坚强。”马航MH370家属委员会在微博中写道。

马航MH370家属尤其强调,不要轻信那些乘人之危蜂拥而至的律师。

以下为建议原文:

第一,如果航空公司或政府将家属们集中到一起,请尽量克制自己的悲痛,要做的事情很多,首先要留下彼此之间的联系方式,完成一份通讯录,写明和乘客关系及居住地。

第二,其次如果有大量记者采访,初期可能会有所抵触,可以先不面对镜头,但一定要找记者要名片,后期会用到!

第三,如果有律师找家属,千万不可急于签订委托,后期会有很多律师找上门。美国律师所规定45天内不允许律所主动找家属,因此在这个悲痛的阶段不要做任何决定。

第四,不要指望从马航那边得到任何第一手信息,你们的信息来源主要是网络和媒体,但最可靠的消息他们会告诉你们是官方的,不过官方消息一定是最晚的。

第五,如果家属中有表达能力和组织能力较强的,请站出来为其他家属服务,大家需要这样的人挺身而出。

第六,要求官方迅速成立多国参加的第三方调查小组,趁舆论还在,要赶紧完成这事,要不后期由于利益冲突,很难保证调查的公正性。

第七,保重身体,不要受太多媒体报道的影响,因为很多信息会变来变去。

第八,你们有权要求相关方面提供免费的食宿,有权去事发地点,相关方面必给予协助,包括护照,机票等。

第九,保留好你们为此花销的凭证,这都是日后你们索赔的依据。

第十,也是最重要的,和你们的家人朋友在一起,和其他家属在一起,这样你们会有所宽慰,愿你们可以少遭受我们370家属的痛苦,如有需要,随时联系。

(据《钱江晚报》)

马航:年年亏损 政府年年补贴

运营67年历经两次空难

“马来西亚航空公司究竟有何来历?”根据官方网站的资料显示,马来西亚航空公司(MAS)属于马来西亚的国营航空公司,主要基地是吉隆坡国际机场,其历史可以追溯到1947年成立的马来亚航空公司。

早期,马来亚航空公司只有一架飞机,运行新加坡至吉隆坡和檳城等航线。1963年马来西亚联邦成立后,公司更名为“马来西亚航空”。1966年,随着新加坡退出马来西亚,公司再度更名为马来西亚—新加坡航空。随后,1972年,公司被拆分成新加坡航空公司和马来西亚航空公司。到2014年,马航已是全东南亚机队最多的一家航空公司,旗下有波音747、波音777、空客A330等超过80架飞机,飞往欧洲、澳洲、亚洲、南北美洲、印度次大陆和非洲等100多个目的地。

空难事件在马航的历史上并非第一次,其中有两起也产生了人员伤亡。一次发生在1977年12月4日,马航运营

的一架波音737-200在马来西亚柔佛州遭劫持,飞机后坠毁于丹絨古邦,机上100人全数遇难。另一次发生在1995年9月15日,一架福克50执行马来西亚航空2133号班机,在位于马来西亚沙巴州斗湖的机场降落时因机师失误坠毁,机上53人中有34人遇难。

但在综合评分和安全评价上,马航的分数却不低,甚至可以被评价为广受赞誉。根据统计,67年的运营时间里,马航已收到超过100个奖项,比如“世界上最好的乘务组”、“5星级航空公司”、“世界领先的亚洲航空公司”、“员工服务亚洲卓越奖”……

“国家航空”垄断地位很难撼动?

对于从北京出发的普通乘客而言,北京和吉隆坡之间的往返航班虽然很多,但直飞航班的航空公司选择却只有两个:一个是马来西亚航空公司的航班;一个是亚洲航空公司的航班。马航在吉隆坡国际机场起降,亚航则在廉价航空机场起降。

安检方面,在廉价航空机场乘坐亚航,只需要经过一次安检;而在吉隆坡国际机场乘坐马航,则要经过两次:办理登机牌,过海关附近有一次安检;进入候机室,在登机口,又有一次。

“马航在马来西亚,就像中国的‘国航’,是有政府背景的官方航空公司,在市场中具备独特的垄断资源。”民航专家、广州民航学院讲师慕琦如此评价马航。“所以,乘客乘坐哪个航班去马来西亚,有时不是选择哪个的问题,而是不得不选择的问题。”

“因为一次空难毁掉一个航空公司的例子,此前也不是没有。”记者了解到,当年世界领先的泛美航空,正是因为1988年在苏格兰洛克比上空发生的恐怖主义分子安放炸弹发生爆炸事件,而于三年后破产(该空难造成270人遇难)。但慕琦还提供了另一个可能性,“如果事件处理不得当,大胆猜测的话,也不排除马来西亚官方另外创造一个国有航空公司品牌。”(据新华网)