

飞机失联后该知道的那些事

——对话中国航空法律中心首席专家张起淮律师

驻京记者 于明山

马航 MH370 客机失联已进入第 9 天, 仍未发现失联客机踪迹。搜救还在继续, 乘客家属

该怎么做? 一直都发现不了该怎么办, 又将如何认定此次事件? 何时才能启动赔偿善后工作? 飞

机失事原因不同, 赔偿标准有何区别? 本报记者就这些问题采访了张起淮。

一旦遇到空难, 乘客家属务必要做的四件事

记者: MH370 失联当天在微博上提醒家属务必要做的事情, 能讲讲有关情况吗?

张起淮: 遇到飞机失联这种事, 一般人都会不知所措。我当天下午就发了微博, 提醒乘客眼前要怎么做。后来陆续有乘客家属来咨询要不要拿特别慰问金等问题。

谁都不想空难发生, 一旦遇到务必要做的几件事: 第一, 务必要与国家政府和相关外事部门保持联系。可以与包括国家外交部、中国驻马来西亚使馆、中国驻越南使馆、驻胡志明市总领馆在内的部门保持沟通、联系, 积极提供乘客的具体信息, 密切关注事件进展。

第二, 要与航空公司和民航有关部门保持联

系。失联航班是马航和中国南方航空代码共享的航班, 目的地为北京, 乘客家属可以积极与马航、南航、首都机场的有关部门保持联系, 了解事故的最新消息。

第三, 乘客家属要做好去现场处理善后事宜的准备工作。首先, 整理好与乘客有关的信息, 包括乘客的个人信息、起飞前的状态、随身携带的财物和行李。其次, 对于处理事故的家属成员的选定, 应当尽量选择情绪稳定、身体健康、心理成熟的家属, 同时最好具备对相关事故的处理经验, 建议人数为 2 人最佳。

第四, 和专业的法律人士、律师保持联系。失联航班属于国际航班, 在事故处理上涉及国际法

和多国法律, 乘客家属可以先向有经验的专业律师进行咨询。注意在事故原因尚未调查清楚或者双方未就赔偿条件达成一致意见时, 不要轻易作出任何承诺、签字, 以免落入法律陷阱。

马航已经开始按照相关的援助规定向乘客家属提供援助。乘客家属现在可以向有关部门继续主张自己的权利, 特别是及时掌握有关搜救准确信息的权利, 其他都应当由马航给乘客家属做好保障。

对下一步可能进行的善后工作, 乘客家属要做好心理准备, 具体如何主张, 大家应该商量一个共同的要求。特别是不能激动, 要保证好自己的身体健康。

搜救阶段, 家属可以敦促但不要情绪过激

记者: 多天等待无果, 有家属已经出现过激行为, 有何建议?

张起淮: 现在客机还没有找到, 家属更为关注的当然是尽快找到失联客机的下落。整个搜救过程分为搜寻、救援和善后三个阶段。目前, 马航客机还处在搜寻阶段, 这个时候家属要配合政府和相关部门做好工作, 可以敦促但是不要情绪过激。现在已经出动多国军用、民用的力量进行搜救, 搜寻工作正在紧张地展开, 以尽快找到失联客机, 这个搜救力度对家属是有利的,

家属的心情可以理解, 但是家属要尽量控制情绪, 着急不得。

记者: 马航曾提供家属两个选择, 一是去吉隆坡, 一周后若无下落, 再将大家送回。二是在北京等待一周, 然后回家等消息。一周已过, 乘客家属该怎样做?

张起淮: 马航让乘客家属自行选择是去吉隆坡还是留在北京, 这个做法是正确的。在失联的情况下, 连失踪都还没有通报, 更没有到善后阶

段, 可以不去吉隆坡的, 但是考虑到安慰家属和家属希望第一时间见到自己亲人的心情, 安排乘客家属去吉隆坡是正确的, 让家属选择也是正确的。但是, 一周以后若无下落, 就让他们回来, 这个是没有道理的。如果说失联还没有结果, 或者说失踪还没有搜寻到, 既然乘客家属已经到了吉隆坡, 完全可以不回来, 法律上没有规定让乘客家属必须回来, 而且相关的援助规定, 也是本着及时、便利、以人为本的原则, 因此, 应当更多地给乘客家属一些方便和理解。

若搜寻已到位仍找不到, 可考虑认定是失事

记者: 一直找不到怎么办? 若长时间未见线索如何认定?

张起淮: 对于空难发生, 从失联到空难一般有三个阶段, 就是失联、失踪、失事。失事根据大小, 如果构成灾难便可被认定为空难。根据失联、失踪、失事三个阶段的区分, 按照现在的情况来讲, 马航 MH370 号航班的这架客机应该属于失踪状态, 处于搜寻阶段。

失联是有时间限制的, 由于空中事故飞机失去联系而认定为失联的具体时间, 根据不同的飞行距离, 不同的航油携带情况, 就可能存在不同的客观情况。

马航的这架飞机从起飞算起需要 8 个小时

的油料的时候, 那么飞机肯定不能再处于正常飞行状态, 又通过正常的呼叫、搜索均无法发现其位置, 这个时候就应该认定飞机失踪。

如果飞机失踪了, 飞机上的人员存活需要一定的条件。没有水, 没有粮食, 这些人员能存活多长时间, 飞机泡在水里能坚持多少时间, 根据科学可以有一定的估计。根据科学预测, 正常生存的可能性没有了, 机上人员死亡了, 飞机毁了, 那就叫做失事了。

通常的标准就是, 飞机在运行、飞行过程中不能处于正常的状态, 机上人员丧失了生存可能性, 那就是失事, 或者在搜寻过程中, 搜救到一些碎片、尸体或者遗物, 那也可以宣布失事。

目前应以搜救为主, 待有结论再展开赔偿

记者: 结果出来前是否应启动赔偿?

张起淮: 对应失联、失踪、失事这三个阶段, 我们通常把整个搜救过程也分为三个阶段, 一般认为是搜寻、救援、善后。最初是搜寻, 即寻找飞机、人员、机上物品、乘客行李等的踪影, 一旦找到踪影了, 进入开展救援阶段, 最后确定了机上人员的状态, 根据死、伤、残、病等各种具体情况, 开始做善后工作。对于马航的这架客机, 应该说现在还处于搜寻阶段。

善后赔偿应等待搜救结束, 有了明确的结论再展开。一旦认定失事, 则应马上进入善后程序, 包括处理遗体, 核对 DNA, 查找事故原因, 最后才是协商赔偿问题。

也有例外。此前, 2009 年 6 月 1 日, 法航 447 次航班失联, 最终调查报告出炉已是 3 年后。遇难者赔偿得以先期解决, 是因为法航按照最高限额的赔偿了结事情。要真的到了赔偿这一步, 根

据国际相关条例, 航空公司可以根据司法管辖地的规定赔偿, 但司法管辖地的认定要看双方的协商结果。

记者: 有关赔偿和赔偿标准有哪些法律依据?

张起淮: 关于赔偿问题, 主要有适用法律的选择、诉讼地的选择和赔偿的标准三个方面。对于选择法律, 可以选择国际公约、中国法或者相关国家的法律。根据相关法律和公约, 可以选择不同的诉讼地, 具体有, 马来西亚(始发地、承运人住所地、主要营业地)、中国(目的地)、乘客经常居住地、机票销售地作为诉讼地, 如果调查结果显示导致事故发生的因素含有飞机产品责任, 乘客或者亲属还可选择在美国(产品责任侵权人主要营业地)起诉。

对于赔偿标准, 根据《蒙特利尔公约》, 每名乘客赔偿标准大概在 112 万元人民币左右; 参照

《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》, 每名乘客能获得的赔偿数额为 40.3 万元人民币左右; 根据《中华人民共和国侵权责任法》等相关法律法规, 如果事件长时间没有确实的结果, 给乘客家属造成了长期的内心痛苦, 可以考虑主张 50 万元人民币的精神损害抚慰金, 根据 2013 年北京城镇居民的相关标准, 按照每位遇难者仅有一名被扶养人计算, 每名乘客赔偿标准大概在 186 万元人民币左右。商业保险的赔偿标准则按照保单载明的赔付条件进行赔偿。

由于马来西亚航空公司客机失联时正在执行国际航班的飞行任务, 不管该航班是出现损害、坠毁、伤残、死亡, 都应当遵循国际法、国际公约、国际惯例和中国涉外法律中与此相关的规定来对事件进行处理。如果选择适用中国法律, 那么必然可依照《中华人民共和国侵权责任法》及相关规定来对事件作出处理。