



无法抵达的MU5735

—关注“3·21”东航航空器飞行事故—

# 主要搜救任务已基本完成

调查工作取得初步进展,将在事发30天内完成初步调查报告

3月31日,“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部举行新闻发布会通报。目前,指挥部的主要搜救任务已经基本完成,调查工作取得初步进展,当地将逐步恢复生产生活秩序。

民航局航空安全办公室主任朱涛在新闻发布会上表示,事故发生后,全体应急处置指挥人员和现场搜救人员全力开展应急处置工作,7天完成两部黑匣子搜寻,8天完成全部遇难旅客的身份鉴定和DNA检测比对工作。目前,指挥部的主要搜救任务已经基本完成。

广西壮族自治区政府办公厅党组成员、副主任张志文在发布会上介绍,截至3月30日16时,核心区搜救面积超过40万平方米,开挖土方2.27万立方米,搜寻到飞机残骸碎片49117件。

朱涛表示,截至3月30日,应急处置工作集结各方力量,累计出动5万余人次,共投入消防车216辆、无人机16架、施工机械30台、地质检测设备9台,以及现场勘察设备近100台(套)、现场防护服装和装备1000多套、消防救援器材2万余件套,搜集到飞机残骸及碎片4万多件。大部分残骸均已转运至存储仓库,正在开展残骸清理工作。

朱涛表示,目前开展了初步分析工作,对现场环境、残骸分布和撞击痕迹等进行定位、拍照;研判飞机接地时可能的运动轨迹、姿态和撞击力。通过分析空管雷达自动化系统数据,尝试还原事发前的真实飞行过程。对涉及航班旅客、行李、货物、邮件等资料进行查验。两部黑匣子数据正在解码中。

朱涛表示,通过近十天的努力,调查工作已经取得初步进展。残骸搜寻基本完成,除寻获两部黑匣子之外,还发现了发动机、水平安定面、右侧大翼翼尖残骸等重要部件,已经搜集到的4万多件残骸正在逐一进行消杀、清洗、辨认、分类和编号。

记者从新闻发布会上获悉,指挥部一直高度重视善后工作,指导建立专班工作机制,开展“一对一”对接遇难者家庭善后处置工作。截至3月30日,累计安置遇难者家属695人,开展心理评估7926人次、心理辅导2917人次。

朱涛介绍,随着搜救工作接近尾声,现已进入到事故技术分析和调查取证阶段,根据国际民航公约附件和我国民航规章相关要求,将在事发30天内完成初步调查报告,全部调查结束后将向公众公布完整的调查报告。

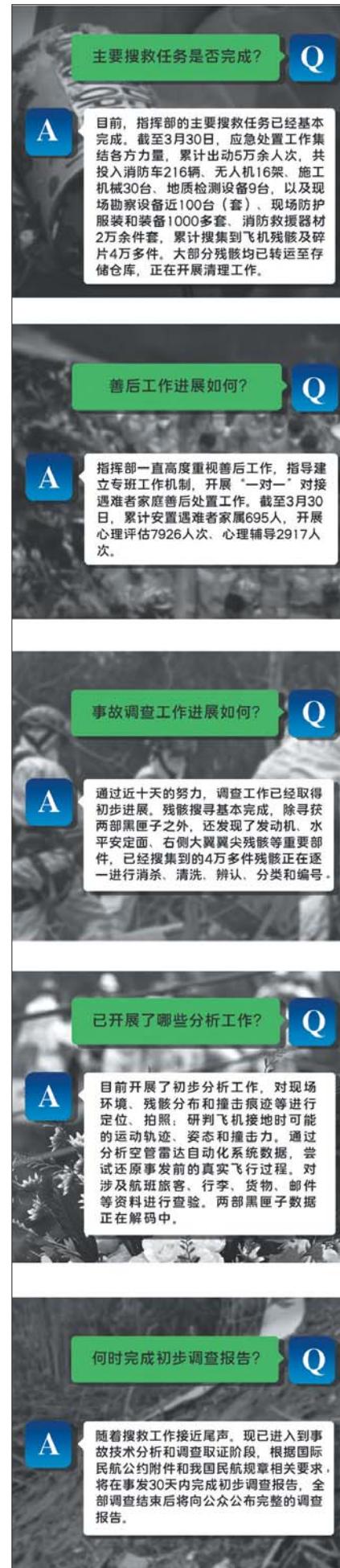
“我们将遵循客观公正、科学严谨的原则,不放过任何一个疑点,查明事故原因,还原事故真相,防止类似事故再次发生。”朱涛说。

扫码下载齐鲁壹点  
找记者 上壹点

编辑:彭传刚 美编:马秀霞 组版:侯波

一组图带你了解事故调查最新进展

□延伸阅读



## 空难发生后遇难者家属如何索赔?

业内人士表示,此次保险公司涉及的赔偿分为飞机财损部分及遇难者的人身赔偿部分。后者的赔偿一部分来自航空公司,另一部分则是乘客个人作为被保险人的保险理赔,除了航空意外伤害险,还包括其他意外险、寿险、健康险等商业保险。此次事故总理赔金额将达数亿元。

### 空难中遇难者理赔 主要分四种情况

此次MU5735航班上的132位遇难者牵动人心。

对于遇难者该如何理赔?一名保险公司相关人士表示,空难中的遇难者理赔主要分四种情况:一是个人购买了航意险,或未购买但是存在被赠送航意险的情况(如旅行公司赠送、信用卡赠送等),可以正常获得赔偿;二是发生事故的飞机所属的航空公司需要承担赔偿责任;三是如果乘客购买了普通意外伤害保险,可以获得保险赔偿;四是如果乘客个人存在其他人身险保单的(比如终身寿险等),同样可获得赔偿。

分析上述四种情况,其实可以分成两类理赔:一类是从航空公司获得的赔偿,另一类则是乘客个人作为被保险人的商业保险理赔。

从航空公司角度而言,根据2006年《国务院关于<国内航空运输承运人赔偿责任限额规定>的批复》(下称“批复”),国内航空运输承运人对每名旅客的赔偿责任限额为人民币40万元。但从2010年伊春空难的赔付情况来看,最后的赔偿金额达到每人96万元。业内人士表示,最终理赔往往会展开国际航空赔偿的方式和标准增加赔付金额,例如增加精神抚慰金、丧葬费等赔偿项目以提高赔偿总额。时隔12年,赔付金额大概率会在一定程度上超过之前标准。

来自航空公司的这部分赔偿,使乘客即使没有投保任何保险,也能获得一定赔偿。而站在航空公司角度,上述产险公司相关人士介绍称,一般情况下航空公司会配置“旅客法定责任保险”等责任险,可以通过此类型责任险将赔偿责任转嫁给保险公司,如果没有配置的话,则由航空公司承担赔偿责任。

第二类则为旅客自行投保的商业保险,其中意外险、寿险、健康险均可能涉及航空事故所造成的伤亡的风险补偿。

在这些商业保险中,保障最具有针对性的就是航意险。航意险是航空旅客人身意外伤害保险的简称。根据一款航意险条款所示,在保险期间内,若被保险人以乘客身份持有效机票乘坐商用民航班机期间(一般指自被保险人进入机舱门开始至被保险人抵达目的港走出舱门时止,也有部分产品从通过安全检查开始计算),遭受意外伤害身故或残疾的,保险公司将给付身故保险金或根据残疾情况对应的给付比例给付残疾保险金,并附加航空意外伤害的医疗费用保障。

从历史情况来看,造成伤亡的航空意外事故总体而言发生概率较低,因此航空意外保险总体的杠杆率非常高。记者搜索发现,和多年前一趟

航班20元保费不同,目前市场上的航意险选择非常丰富,从几元到几十元不等,保额从百万元至千万元不等,保障期限有短至几天的,也有一年期产品。但此类产品都设有除外责任,恐怖袭击、战争等情况一般均会被列入除外责任。

而除了航意险之外,交通工具意外险、旅游意外险、综合意外险、团体意外险等险种均可能覆盖到航空事故。在寿险领域,终身寿险、定期寿险等普通寿险产品以及健康险等产品也会覆盖到因航空事故身故或伤残的情况。

### 机身部分赔偿金额 或将达2亿—3亿元

此次东航事故发生后,多家大型保险公司纷纷站出来“认领”自己的承保责任。

中国人保表示,东航该架飞机由中国人保首席承保。同时,平安产险表示,其参与共保东航MU5735机身一切险及责任险。中国太保也表示,旗下太保产险已核查确认跟单承保中国民航联合保险机队航空保险。

虽然保险公司的表述各有不同,但据业内人士介绍,他们所指向的均是一个共保单。平安产险相关负责人表示,航空公司购买的航空保险主要有四个险种,包括机身及零备件一切险及其责任险、机身战争险、战争责任超赔和机身免赔额保险。我国民航机队除海航系航司外,所有的航空器均由民航机队大保单统保,即上述“中国民航联合保险机队航空保险”,包括上述四个险种。

所谓共保(共同保险),是指两个或两个以上保险人联合承保同一笔保险业务或共同分担同一笔损失的保险行为。共同保险的保险费率、保险期限、保险责任等都是由各保险人与投保人共同商定。若保险标的的发生损失,各保险人按各自承保的比例分摊损失,其中首席承保人通常会承担较多承保责任。

业内人士分析称,通常大型保险项目一旦发生事故,其理赔金额是单一一家保险公可难以承受的,因此需要用共保体的方式来分散风险,并且一般大型保险项目都会进行再保险安排,以进一步降低承保风险。此次失事的MU5735航班执飞机型为波音737-800飞机。公开信息显示,此次MU5735航班机龄为6.8年。6年前,一架波音737-800飞机的平均售价大约为9000万美元,按照当时的汇率,约等于5.73亿元人民币。计算折旧后,机身部分赔偿金额或将高达2亿—3亿元。

不过,保险人士也表示,最终险企理赔金额还需要根据事故调查结果来分析,如果涉及到波音公司的责任,则保险公司可以通过代位求偿原则,要求波音公司承担部分损失。

## 11家公司已向遇难者家属支付保险理赔1485万元

“3·21”东航MU5735航空飞行器事故后,银保监会立即行动。

记者从银保监会获悉,截至3月29日,财产保险方面,承保飞机机身的人保财险、太保财险、平安财险、国寿财险合计向东方航空公司预付保险赔款1.16亿元;人

身保险方面,相关保险公司根据客户报案情况,积极开展保险理赔工作,目前已向遇难人员家属支付14笔赔款,金额合计1485万元。

3月22日,银保监会指导飞机机身主要承保公司人保财险做好

预付赔款相关工作。3月23日,人保财险先行向东方航空公司预付保险赔款5000万元。目前,相关保险公司都已做好赔付准备工作,在合同责任范围内,应赔尽赔快赔。

下一步,银保监会将在指

挥部统一领导下,统筹协调保险行业进一步细化理赔方案,优化理赔流程,把握关键环节,注重方式方法,妥善做好后续保险理赔服务工作。

本版稿件综合新华社、央视新闻、中新社、第一财经等