

在华索赔诉讼可省数千万美元

韩亚航空：目前还无法给出明确的理赔标准

韩国韩亚航空波音 777-200ER 飞机在美国旧金山落地坠毁的事故原因调查尚在进行，但一场涉及至少 50 名原告诉讼大战却即将拉开。一架遇难者和伤员多为中国人的韩国航班在美国境内坠毁，乘客和家属不仅将承受巨大的伤痛，还将面临漫长的索赔征程——事故赔偿诉讼在哪里进行？按照哪国标准赔付？索赔诉讼要进行多久？多家海外媒体 9 日报道，韩亚航空将可能以乘客“最终目的地”为返回中国为由，让美国当地法院以“不方便管辖”原则要求原告回所在国起诉，从而省下数千万美元的败诉赔偿金和解赔付金。

在美起诉被驳回的可能性低

由于空难事发地在美国境内，因此失事航班乘客在美起诉被驳回的可能性很低。

根据韩亚航空 8 日信息，此次 OZ214 次航班失事造成两名中国学生遇难，其余 182 名伤者中有至少 49 人伤势严重。在整个航班 291 名乘客中，中国公民有 141 人，意味着中国乘客和家属将成为未来索赔主要力量。

中国、韩国、美国都加入了《蒙特利尔公约》，这份 2003 年生效的国际航空业法规取代了此前《华沙公约》，在就飞机失事造成死亡和伤残赔付方面更多地照顾到乘客的利益。《华沙公约》为国际运输事故规定了最高赔付金额，但《蒙特利尔公约》规定，

一旦认定飞机事故为责任事故，赔偿将不设上限。

尽管目前事故原因尚不清晰，但根据失事飞机黑匣子记录和美国国家运输委员会初步透露的信息，此次事件并非不可抗力因素造成，因此将很有可能被认定为责任事故。

海外媒体提到了管辖权诉讼策略可能限制中国乘客在美起诉，此前曾代言包头空难的律师郝俊波却认为，由于此次空难事发地在美国境内，因此失事航班乘客在事发地加利福尼亚州起诉被驳回的可能性很低。根据他的经验，美国的地方法院比联邦法院更偏向支持空难受害者。北京律师协会航空法学会秘书长张起淮也持同样观点。

法规不同，赔偿额差距大

但受害乘客和家属首先需要理清，索赔诉讼该在哪里进行？2006 年颁布的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》认为，国内民用航空运输旅客伤亡赔偿最高限额为 40 万元。

在韩亚航空的航班 7 日坠毁之前，距离中国民众最近的一起空难是发生在 2010 年的伊春空难。伊春空难后，河南航空在考虑到抚恤金和生活费补贴后给出的赔付金额为 96 万元，参照基准正是上述文件。

而在美国提起诉讼，相应的赔偿金额会比中国更高。郝俊波介绍，根据其在美诉讼经验，除去保险赔付，每个罹难者家属的获赔金额应该在至少在 150 万美元，而重伤尤其是身体

因此次事故出现伤残的获赔金额或更高。“因为他们所受到的心理伤害和后续一生的治疗开销会很大。”

张起淮介绍说，在美国的类似案例中，法院首先会详细考察乘客在事故前的身体状况、个人收入、事发年龄和家庭状况等因素。在此基础上对于罹难者家属，法院将会参照当地平均生活水平与平均寿命来确定罹难者余生寿命，从而得出合理赔偿金额。“如果罹难者在家庭中有较重的赡养和抚养义务，相应赔偿金额肯定会提高。”郝俊波介绍。

根据《蒙特利尔公约》，对于罹难者和受伤乘客，其就所受精神伤害提出的索赔请求也将会得到法院支持。

韩亚航空暂不明确理赔标准

即使事故责任尚未认定，原告仍然可以起诉飞机制造商波音和飞机发动机生产商普惠甚至机场，但对于普通乘客来说，空难索赔诉讼的周期往往漫长。

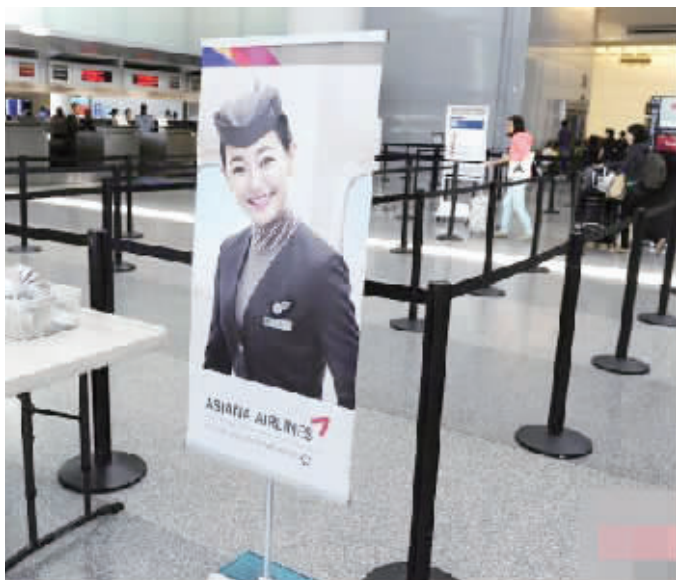
以伊春空难为例，记者 9 日从遇难者家属代理律师获悉，距离伊春空难事发已过三年，目前仍然有索赔纠纷尚未了结。张起淮认为，依照多次跨国空难先例，这次韩亚航空的索赔仍然将很有可能以调解赔偿的方

式告终。

郝俊波介绍，他此前的诉讼经验是，空难乘客或家属在美国起诉后，被起诉的航空公司和飞机制造商等往往会选择在宣判前与原告私下和解，“几乎 100% 会选择和解”。

韩亚航空发言人此前在记者招待会上表示，公司正在考虑对乘客进行赔偿，但目前还无法给出明确的理赔标准。

据 21 世纪经济报



美国旧金山国际机场韩亚航空北京航班正常运行。

相关链接

调查：韩亚飞行员事发前“看不到跑道”

美国国家运输安全委员会主管德博拉·赫斯曼 9 日说，韩亚客机降落事故中的飞行员称，在发生事故前几秒看不到跑道。另外，飞行员之前依靠自动设备控制飞行速度，直到飞机降至距离地面 60 米高度时，才意识到飞行速度太慢。

美国调查人员把出事航班飞行员列为调查重点，以确定是否系人为过失引发事故，4 名飞行员正受到调查人员控制，直至调查结束，其中 3 人已经接受调查人员询问。

赫斯曼说，在出事前几秒，“坐在（驾驶舱）弹射座椅的飞行员确认，从他坐的位置看不到跑道”，“因为机头上仰，所以他看不到跑道”。按照赫斯曼的说法，机上 4 名飞行员中，当时只有 3 人在驾驶舱内，第 4 名飞行员当时不在驾驶舱，出事时只有两名飞行员能够看到跑道。赫斯曼还说，关于这起事故仍存有许多问题。比如这个航班的机组成员在事故后没有接受酒精或药品测试。

赫斯曼表示，飞行员依靠自动油门系统保持飞行速度，直到飞机

距离地面仅 200 英尺（60 米）时，才意识到飞机速度太慢。她按照李政民讲述的版本说，在飞机位于海拔 500 英尺（150 米）高度时，李政民告诉控制塔台，他意识到海拔过低，打算前推油门杆，而李强国已经完成这一动作。

“海拔 500 英尺至 200 英尺之间时，他们发现（飞机）横向偏离、（飞行）高度低。他们当时试图纠正，”赫斯曼说。按李政民的说法，飞机下降至海拔 60 米时，他才意识到自动油门系统已不能维持速度，试图放弃着陆。

赫斯曼说，飞机残骸检验结果显示，自动油门系统打开，但不知道在飞机显示近乎失速和撞击地面之前，它是否正确运行或是发生某些故障。

“飞行员将速度设定在 137 节（254 公里每小时），李强国认为自动油门系统在保持（飞行）速度，”赫斯曼说。

驾驶舱录音表明，飞机撞到海堤前几秒，飞行员才意识到出现异常。

据新华社

中美战略与经济对话举行网络安全问题首次纳入“对话框架”

昨天起，第五轮中美战略与经济对话在华盛顿举行。作为中美两国完成政府换届后的首次战略与经济对话，中美间此次高级别对话备受瞩目。在斯诺登事件持续发酵的背景下，首次纳入“对话框架”的网络安全问题无疑是本次中美对话的焦点问题之一。

根据中国外交部此前发布的消息，第五轮中美战略与经济对话举行的时间是 7 月 10 日至 11 日。作为中美换届后的首次战略与经济对话，本次对话的特殊使命与标杆意义备受国际舆论关注。

在中国外交部 7 月 5 日举行的专题吹风会上，外交部部长助理郑泽光谈及此次对话的内容时称，“这次对话的议题十分广泛，几乎所有的重要双边问题和共同关心的重大国际地区问题都将得到讨论。”

据中方通报，本次经济对话将讨论三大议题：一是扩大贸易和投资合作。二是促进结构性改革和可持续、平衡发展。三是金融市场稳定与改革，其中包括中美金融监管改革和加强两国金融跨境监管合作等议题。

在此轮对话举行前夕，中国驻美大使崔天凯就强调，斯诺登事件披露出美国对中国网络进行了大量攻击，对此中方希望得到“一个澄清”。对于网络安全问题崔天凯还指出，“相互指责并不能真正解决问题，而应充分沟通，建立普遍得到遵守的规则。”

外交学院国际关系研究所教授李海东表示，网络安全问题是中美共同面对的问题，网络安全工作组设立本身也表明，针对此问题中美双方都有对话与合作的积极意愿。对于此次对话，他分析，网络安全工作组刚刚建立，此次对话可能更多停留在设定议题、机制建设等方面，但是对话本身就是好的开始。中新

奥巴马连线埃及“金主”

美国总统贝拉克·奥巴马 9 日与卡塔尔埃米尔谢赫塔米姆·本·哈马德·阿勒萨尼和阿布扎比王储谢赫穆罕默德·本·扎耶德·阿勒纳哈扬通话，讨论埃及局势。同一天，阿布扎比所属的阿拉伯联合酋长国和沙特阿拉伯宣布，向埃及提供总额 80 亿美元经济援助。

美国白宫在一份声明中说，奥巴马在与阿布扎比王储通话时，表达美方立场，期望阿联酋在援助埃及的同时，向埃及强调避免暴力冲突的重要性，敦促各方采取措施，促成对话和国内和解。

就军方解除穆西职务是否为政变，美国迟迟没有表态，称正在评估。依据美国法律，如果美方认定埃及军事政变，应中止对埃及军方的援助。2014 财年预算中，奥巴马政府申请了 15.5 亿美元的对埃援助，其中 13 亿美元提供给埃及军方，2.5 亿美元用于经济支持。

据新华社

朝韩商讨开城工业园“复产”

朝鲜和韩国代表团 10 日在开城工业园举行后续工作会议，讨论恢复开城工业园正常运营事宜。60 名园区企业代表和 36 名韩方支持人员当天进入园区，检查生产设施。韩方官员说，他们结束检查后将离开开城工业园，另一支企业代表定于 11 日进入园区。

韩联社报道，由于通信线路问题，原定 10 时举行的后续工作会议有所推迟。会议在开城工业园综合支

援中心举行。韩方代表团团长、统一部韩朝合作地区支援团团长徐虎 10 时 35 分发表讲话，历时 25 分钟。

徐虎提出韩方对开城工业园“建设性发展”的计划，包括开城工业园必须变成经营生意的“安全”场所，园区内自由商业活动需得到保证。徐虎说：“韩国想要朝鲜宣布可靠行动，令人相信它今后无意采取单边行动防止（人员、物资）流动，也不会撤走（朝方）人员。”

徐虎说，朝鲜造成开城工业园运转中断，对韩方企业造成巨大损失，朝方应表明负责任的态度。另外，开城工业园应不断发展，允许引入外资，以建设成为国际化园区。

开城工业园 4 月初运转停滞，朝韩双方先后撤出所有人员。朝方指责韩方挑衅行为，包括媒体诋毁等致使园区关闭。韩朝 6 日在板门店举行低级别工作会谈，7 日就重启开城工业园在原则上达成一致。

据新华社