

记者 | 邹璐徽

编辑 |

3月21日，东方航空公司一架从昆明飞往广州的波音737客机在广西梧州市上空失联并坠毁，机上人员共132人，其中旅客123人、机组9人。截止界面新闻发稿前官方尚未通报伤亡情况，坠毁原因也尚未确定。

空难确认之后，已有数十家多家保险公司相继启动应急机制，机上人员保险赔付成为此次空难理赔焦点。最新消息显示，中国平安已经接到4起客户报案，其中包括平安养老险、平安产险、平安健康险，目前具体信息正在核实中。

空难发生后，不少网民在公开社交平台上表达了此前未购置过航空意外险的后怕情绪。事实上，在公告视角里，航空意外险的确是空难罹难者家属及受伤乘客获得赔偿的主要途径。

公开资料显示，航空意外险是保险公司为航空旅客专门设计的商业险种。航意险包括单次航意险，该险种购买往往与机票购买一同出现，仅保障单次航班，保费在20元-30元不等，保额在20-40万元不等。也有在互联网平台销售的航意险，保障时间可覆盖几天至一年不等内的所有航班，价格不一，但保额高达几百万元甚至千万元。

华东政法大学法学院副教授孙宏涛指出，航意险作为一种意外险，从保险法的分类看，属于人身保险的一种，不像财产保险那样是一种损失补偿，而是一种定额给付保险。

“换句话说，意外险没有限额，赔偿金额取决于被保人购买了多少张保单，满足赔偿要求的保单越多，赔付也就越多。的确是可能有获得千万赔偿的可能性。”他表示。

历史资料显示，在2009年法航空难中，其中一名中国人购买了人保寿险，一度获赔960万元的保险赔付。

但孙宏涛也表示，由于飞机失事的概率极低，大多数人在购买航班之际往往不会勾选航意险，为此购买多张保单的概率更是极低。

不过，界面新闻注意到，即使在自己未主动配置航意险的情况下，空难罹难者家属及受伤乘客仍有被动配置的机会争取到理赔，即部分银行信用卡会给予卡主配置航意险的服务，使用该信用卡支付机票，其配置的航意险即可生效。

不过，在航意险确认没有配置的情况下，东航空难旅客还有机会得到赔偿吗？

北京工商大学保险研究中心主任王绪瑾向界面新闻记者表示，即使乘客未购买商业保险，发生事故的航空公司仍然需要担负赔偿责任。

对于国内航线，民航总局在2006年发布了《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》，该《规定》称，国内航空运输承运人因发生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器过程中的事件，造成旅客人身伤亡的，对每名旅客的赔偿责任限额为人民币40万元；此外，对每名旅客随身携带物品的赔偿责任限额为3000元；对旅客托运的行李和对运输的货物的赔偿责任限额，为每公斤100元。

如果是国际航线，大多数国家则均按1999年《蒙特利尔公约》办理，《公约》规定，不管有无过错，承运人赔偿上限达到了128821特别提款权（约合17.4万美元），承运人不得免除或者限制其责任。当旅客伤亡是由承运人责任造成时，旅客还可以要求得到超过10万特别提款权的赔偿。

目前，东航此次失事航班为国内航线，所以无论失事乘客有没有购买保险，仍然可以获得航空公司上限额度为40万元的责任赔偿金。

保险律师刘炳瑞指出，如果航空公司向保险公司配置了“旅客法定责任保险”，那么后续航空公司就不用承担赔偿责任，而是转嫁给保险公司赔偿。不过但对乘客来说，航空公司有没有买这个“旅客法定责任保险”都是一样的，无非是航空公司赔偿还是保险公司赔偿。

除申请航意险以及责任赔偿以外，刘炳瑞律师还向界面新闻补充称，在航意险之外，如果身故且购买了普通意外伤害保险或公共交通意外保险，同样可以获得身故赔付；此外，如果购买的有年金保险、终身寿险、定期寿险、两全保险，也可以获得身故赔付。

他还提醒称，最近几年保险机构会通过各种方式赠送短期的意外保险，这种一般是电子保单，家属不一定知道。可以通过中国保险行业协会查询他名下的所有保单。

总而言之，对于旅客而言，最终获得的保险赔付金额，将取决于航空公司责任赔款、航意险赔款（如参保）以及自身投保的寿险、意外险等的保额。

据了解，在2010年的黑龙江伊春空难中，人均赔偿上限达95万元；2014年震动全球的马航MH370空难中，每名中国乘客获赔约合150万人民币；2015年中国台湾复兴航空客机坠河事件中，每名遇难乘客获赔方案为295万人民币。

此次空难，机上人员共132人，如平均每人获赔100-200万元左右，保险公司单单为机上人员的所付出的金额就将超亿元。

(界面新闻记者吕文琦对此文亦有贡献)