

“想孩子了,就拿着他的照片抱在怀里哭……”

失联近10年,马航MH370案将在北京审理

代理律师张起淮透露 家属诉求核心依然是“找到人”

“近10年里我们为了孩子,每天在痛苦煎熬中度过,拿着他的照片抱在怀里哭……”11月19日上午,马航370事件中一失联者家属对记者说。

2014年3月8日,载有239人(其中中国大陆153人,中国台湾1人)的马航MH370航班从吉隆坡飞往北京的途中失联;2015年1月29日,马来西亚民航局宣布,马航MH370航班失事,并推定机上239名乘客和机组人员全部遇难;今年11月27日,马航案将在北京市朝阳区人民法院开庭审理,立案的有40多名马航失联乘客的家属。

知名律师张起淮是马航部分家属原告代理,他昨天告诉记者,“这次马航的开庭,从11月下旬开始,会持续到12月上旬,具体时间都出来了,准确到每一分钟都有了。多个案子中,整个马航的乘客家属,调解完的占一大部分。大家都是抱着很沉重的心情,在这里进行调解和诉讼。”

马航MH370失联近十年后,重新回到公众的视野中……



诉讼

达成和解的占了一大半 “找到人”仍是家属核心诉求

张起淮律师说,9年多来,法院积极推动双方和解,家属与马来西亚航空公司及保险公司等相关方和解的占了一大半。也有家属表示“活要见人,死要见尸”,一直坚持到今天还在诉讼。想要找到失去的亲人,依然是家属们的心愿。

马航案被告方共有五家公司:第一方是改组前的马来西亚航空公司,第二方是改组后的新马来西亚航空公司,第三方是飞机制造商美国波音公司,第四方是飞机发动机制造公司英国罗尔斯-罗伊斯公司,最后一方是为马航承保的德国安联保险集团。

如果一直搜寻不到马航MH370的踪影,就无法确定失联的具体原因,责任也难以明确。在缺乏确切信息的情况下,为了追究责任,很多可能造成失联的公司主体都应被列为被告方,一些潜在责任方也都应被纳入追责范围。

在审理马航案件时,《蒙特利尔公约》将会作为法院审理的参考依据。

蒙特利尔公约的正式名称是《统一国际航空运输某些规则的公约》,确立了双梯度责任制度——

第一步是不管航空公司有无过错,不管责任归属如何,应当无条件、即时向罹难的旅客承担最高额不超过10万特别提款权(目前约相当于17.5万美元,即108万元人民币左右)赔偿,在任何条件下都不能豁免。

第二步是,除非承运人能证明乘客的损失不是由于其本身造成的,或者证明完全是由第三人造成的,否则须向旅客承担没有上限的责任赔偿。

张起淮律师介绍,赔偿款属于次要,这次家属的诉求核心依然是“找到人”。

2017年11月,北京铁路运输法院就该航班部分失联乘客家属民事索赔案召开庭前会议,49名原告向马航、波音公司等五被告提出的民事赔偿金额少则1000多万元人民币,多的达到7700多万元。

张起淮律师说,庭前会议和正式开庭不一样,正式开庭一般是要最后作出判决。本次开庭虽然是同一个事件,但每个乘客都是一个个案,要分别开庭。

张律师认为,本案审理有困难和障碍,一是因为涉外;二则这是一个从未有过的失联案件,事实的查明和责任很难认定,没有责任认定,赔偿就很难做到合理。

家属

父母等待儿子近10年 每年准备生日蛋糕等他回来

“想孩子了,就拿着他的照片抱在怀里哭……”一位儿子在马航事件中失联的母亲说,她和老伴的身体,在等待中慢慢垮掉了。儿子失联那年,才二十出头,还没有成家。

“等待的这些年里,每年医院里就是我们的旅游区。浑身是病,没有不疼的地方,三天两头就往医院跑,一住就是好多天。家里一箱一箱的药,真是活受罪。有时候好想在梦中睡去,再也不要醒来,可一想到我那可怜的儿子和乘客们,还不知道到底在哪里,到底怎么样了,轻生的念想马上消失了。”

这位母亲昨天告诉记者:从孩子失联一直到现在,每年儿子生日那天,她和老伴都会买个蛋糕给儿子过生日,希望他能回来。

“我们每天都在流眼泪!眼睛快哭瞎了,每次流眼泪眼睛疼得好几天。我老是梦见儿子和乘客们,好多次都梦到他们还活着,梦醒了以后,好长时间都不想睁开眼睛……”

很多马航失联者家属近十年来从未放弃希望。有个父亲一直在给儿子充话费,期盼有一天电话能打通。

失联者家属之一的“漫步鱼”,社交账号动态最后停留在了三年前——“那个跟我说‘承君此诺,必守一生’的人,可能,真的,不会回来了……”

苦苦等待丈夫的“漫步鱼”,感动了无数网友。她每年都会更新几条信息,诉说对丈夫的思念,整整坚持了6年多。

一位目击者过去常路过失联者家属守候的丽都酒店,她感叹时间当真如白驹过隙:“9年前,那些家属就在旁边的马路上搭小床休息,当时天气很热,他们非常憔悴。白底黑字写着诉求的纸片,就在身边安静地放着,记不清他们待了多少天。如今,又遇到了这些家属,他们还在寻找亲人,远远地看都有一种悲伤和疲惫。”

时间轴

失联的马航MH370 究竟发生了什么? 目前仍是一个谜

2014年3月8日 载有239人的马航MH370航班从吉隆坡飞往北京的途中失联。飞机失联后,首轮搜索行动由马来西亚、中国、澳大利亚主导,是航空史上最大的水面和水下搜索之一。多国联合大规模搜救行动先后在南中国海、马六甲海峡、南印度洋及有关陆地等区域展开,覆盖12万平方公里,耗资约1.56亿美元。

2017年1月 中国、马来西亚与澳大利亚三国政府发表联合声明,宣布暂停搜索。搜救行动持续1046天。澳大利亚交通安全局最终报告称,目前还不清楚飞机失踪的原因或其确切位置,只有33块残骸被发现,黑匣子一直没找到。

2014年3月24日 时任马来西亚总理纳吉布宣布,根据英国空难调查处的通报,马航MH370“终结”于南印度洋海域。

2015年1月29日 马来西亚发布声明,宣布马航MH370失事,所有239名机上人员被视为已死亡。

2015年8月6日凌晨 马来西亚总理纳吉布宣布,专家证实,日前在法属留尼汪岛发现的波音777客机襟副翼残骸,属于MH370航班。“我们现在有确凿的证据显示,正如我在去年3月24日宣布的那样,马航

MH370客机终结于南印度洋,这令人悲痛。”

2017年3月 15名中国乘客家属在马来西亚以“疏忽”的罪名起诉马来西亚政府、军方和民航局,要求公开真相。2018年马来西亚法院裁决原告败诉,原因是证据不足。家属们投诉马航、马政府、波音飞机、安联保险的案子陆陆续续都遭遇失败,原因大同小异——“证据不足”。

2018年7月30日 马来西亚政府马航MH370航班客机安全调查组发布调查报告。报告表明,飞机曾经在人工控制下掉头,控制装置可能被人蓄意操纵,导致客机随后偏离航线,但无法确定谁应该为此负责。

“机组人员身体健康,工作和休息也平衡得很好,机长也没有面临经济压力。”

“进行了4年的搜索,仍然没有找到MH370的主要残骸,但发现襟副翼被确认来自航空公司。”

“调查人员仍无法说明为什么在飞机失去雷达之后,没有其他电话。”

“总而言之,调查小组也无法确认马航失联的原因。”

……

据《都市快报》