

民航

■ 奋飞

行李托运,损失怎么赔?

违反规定托运可拒赔

记者从各大航空公司网站旅客须知中看到,关于旅客行李托运都有明确的规定和限制。同时中国民航局在《中国民用航空旅客、行李国内运输规则》中明令:重要文件和资料、旅行证、货币、证券、珠宝、贵重金属及其制品、古玩字画、医疗急救品等需要专人照管的物品,不能作为托运行李或夹入行李内托运。

国内外赔偿标准不统一

目前,民航业关于行李托运的赔付标准,分国际航班、国内航班两种情况。2006年,国务院出台的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》表明,除办理声明价值的行李外,行李赔偿的最高限额为每位旅客每公斤100元,赔付原则为限额赔偿。所谓限额赔偿是指不论财产价值如何,一律按照公斤数来计算赔偿,最高不超过3000元。例如,一位旅客的免费行李是23公斤,如果行李丢失,那么按照规定进行每公斤100元赔付,旅客

益。在托运行李时,如果旅客按照航空公司的规定来进行托运,出现问题后应当由航空公司负责。因旅客不知晓托运规定,或知晓后故意违反相关规定,造成损失的,航空公司则可以拒绝赔偿。

最终只能拿到2300元。相比于国内,国际航班采用的是1999年《蒙特利尔公约》的规定。这个公约的赔偿标准要高于国内的赔偿标准,但其赔付原则同样是限额赔偿。目前托运行李赔偿的最高限额是1131特别提款权,约合1100英镑,或1320欧元。

失。航空公司的赔付难以满足旅客的心理预期。此外,旅客托运易碎物品时应事先如实告知航空公司,航空公司一般会要求旅客签署免责声明。

航空公司通过这种保障服务来提高自身竞争力,以吸引更多的旅客乘坐其运营航班。对于国际、国内赔偿标准不统一的情况,刁伟民表示2006年制定的这部法规距今已有10年,从国内外的航空立法趋势以及整个经济发展水平来讲,这个标准已经滞后。“这几年我国民航业发展非常迅速,但航空立法相对滞后,国内法律法规没有及时和国际条约接轨。在条件成熟的情况下,应适度提高国内航班的赔偿标准,加大对消费者的保护力度。”

实习记者 马士茹

日前,一则题为“2.6亿元天价古董托运被摔碎,航空公司仅按公斤赔”的消息在网络持续发酵。旅客蔡先生声称乘坐飞机时,其价值2.6亿元的“珠琅彩描金大碗”在托运的过程中损坏,而航空公司表示只能按照一公斤100元的标准赔偿。此次事件引发了众多网友的热议。随后,有媒体做了一个关于托运的小调查。结果显示,有76%的人(85票)遭遇过“野蛮托运”。93%的参与者(108票)认为航空公司的赔偿办法不合理。



服务好“不会说话的旅客”

记者在调查中了解到,目前民航行李托运的形式主要有三种:航空公司自己运营的托运服务;航空公司将托运服务分离出来,外包给机场;航空公司与专业第三方托运公司合作。

行李运输系统中加装了防撞保护设施,对软包行李使用保护拖盘运输,避免因冲击力造成旅客行李破损。此外,机场制定了严格的行李装卸标准,杜绝野蛮装卸。



云图



国航787-9入列仪式现场。 本报记者 李宇摄

□ 链接

确保行李安全还能做点啥?

声明价值

声明价值,指旅客在航空托运过程中,如果行李每公斤超过50元时,可以办理的一项赔偿协议,以规避行李在托运过程中造成的损失。办理声明价值后,行李如果丢失或损坏,可按声明价值赔偿,但最高限额为8000元。同时要注意,声明价值要实事求是地反映所携带物品的价值,不能超过物品实际价值。

占座行李

如果旅客有易碎、贵重物品不能托运,或者大型物品(例如乐器)需要带入客舱运输,其超过手提行李重量、尺寸规定时,要按照占座行李规定办理。但需要注意,占座行李每件不得超过75公斤,且必须在定座时提出占座行李的申请。此外,占座行李应用恰当的方式包装好,防止对其他旅客造成伤害。

商业保险

商业保险公司会推出航空旅客行李保险,此外在一些航空意外险、旅游意外险中会附加行李丢失的赔偿款项,部分保险公司会在机场设一个专门柜台,保障旅客在现场购买。同时,针对高额托运行李,有保险公司需要在旅客出发前自行与其联系,提前制定一个行李保险合同。



“小小乘务长”机上服务旅客。 尹璐 摄



“小机长”进行安全演示。 由天宇 摄



机舱中洋溢的欢乐气氛伴随了整个航程。 尹璐 摄

787-9 国内首航

近日,国航注册号B7877的中国国内首架787-9梦想客机正式与公众见面。5月26日,记者体验了此飞机首次执飞的北京-成都航线。3个小时的飞行时光,机上不仅有可爱的“知音宝贝”执行航班任务,客舱环境也令人耳目一新。舷窗没有了遮光板,靠电动按钮调节光线亮度很有新意,舱内五彩变换的灯光更添浪漫色彩。

把生的希望送给别人 把死的危险留给自己

——交通救捞践行社会主义核心价值观·旗帜

示范引领 织绘深蓝色救助梦

我国“一带一路”、“海洋强国”等重大战略稳步推进,南海则是支撑战略实施的重要平台。“这不仅需要我们传承‘把生的希望送给别人,把死的危险留给自己’的救捞精神,更需要推动救助事业转型升级,向深海、远海发展,忠诚履行使命。”南海救助局局长林志豪说。

记者了解到,为了在全体船舶、船员中树立起一面旗帜,2012年起,南海救助局将“南海救101”轮、“南海救116”轮及深圳基地作为提升救助能力、探索更优管理模式的先行者、试验田,力求使其起到领航、标杆作用。

她表示,经过不断完善,示范船建设实现了“四个一”:树立了一面“规范化、专业化、准军事化”的旗帜,打造了一支令行禁止、纪律严明、技能精湛的专业队伍、“技术+管理”的复合型船员队伍、高素质的文明职工队伍,搭建了一种对示范船定人定责定目标、明确用人导向、赏罚分明的机制,形成了一整套由岗位职责、规章制度、安全管理、训练考核等组成的制度体系。

50多摄氏度高温、震耳欲聋的机舱里连续工作,几乎要窒息!轮机长洪俊带领部门人员全力抢修故障:挥汗如雨地拆卸排烟总管,逐一打开各缸头排烟管护罩仔细查看,认真检测波纹管完整性及管路,用石棉材料包扎破损的波纹管……工作早已汗流浃背,黏在身上,但他们全然不顾。在右主机无法完全修复的情况下,机舱全体船员奋力保护左主机正常运转,“南海救101”轮就这样一直单机闯荡,直至返航新加坡补给维修解除险情。

与死神赛跑中,筑起了一道道坚固的海上安全屏障。据统计,从2012年1月至今,南海救助共出动救助力量2056次,救助遇险人员4865人,救助遇险船舶337艘,获救财产价值112亿余元。

本报记者 周献恩
实习生 蒲鹏州 特约记者 康乐

特别值得一提的是,示范船着力提高恶劣海况下的救助拖航能力,并加大冬季大风浪仿真训练力度,培养船员“一专多能”,让船员的专业化水平大幅提高。

2015年12月,“南海救101”轮应邀参加香港民航处主办的“2015年空难搜救演练”。演练前,船舶各部门发挥示范旗帜精神,开展高强度的针对性训练。演练当天,“南海救101”轮一开始在指定区域并未发现目标,船长黄兴发立即根据当时水流、风向等分析,多年的搜救经验告诉他,目标极有可能已漂到另一区域。他当机立断,向指挥所申请到推测区域搜寻,搜救人员充分利用ARPA、电子海图、风流分析图等加强搜寻,在后甲板作业区组织水手用吊机将救生网挂靠舷侧。果然,目标就在眼前!黄兴发冷静操舵,充分利用风流接近,在目标漂进捞网的瞬间果断起吊,一举成功将模拟残骸捞起。“南海救101”轮以过硬的技术率先发现并打捞起模拟失事飞机残骸,赢得参演单位和观摩嘉宾的一致好评,展示了国家专业海上救助队伍的实力。

示范引领,成效显著。救助船队获得“全国文明单位”称号;“南海救101”轮获得全国交通运输行业文明示范窗口、中华全国总工会“模范职工小家”、全国“青年文明号”、广东省“文明单位”等荣誉称号;南海救助局涌现出一批“救捞功臣”、“救捞勇士”、“五一劳动奖章”获得者和各级先进模范人物……

示范船焕发新活力

“刚开始的确有点不适应,甚至一些船员有些抵触情绪,但现在看来,示范船建设带来的变化实在太大了!”谈起“南海救101”轮示范船建设,该轮政委张伟说。

以点带面提振一线船员精气神

“书记,我也想上示范船练一练。”“你以前不是畏难么,怎么又想上了?”“那种氛围就不一样!很想在那里更多地约束自己,提高自己!”

党员垂范提升全员战斗力

科学示范提高了船员精湛的技能,而党支部“堡垒”作用、党员“旗帜”作用的发挥,更使南海救助人的战斗力大幅提升。

形成更强大坚固的“堡垒”

不单单在特殊任务中表现英勇,每当台风袭击辖区海域,示范船总是扼守台风前沿,追随台风路径航行以备海上突发不测,在与风浪搏斗、

近段时间来,南海救助局积极贯彻落实“两学一做”学习教育部署,在突出教育培训、作风转变、问题导向的同时,特别突出典型引路,以发挥“党员模范岗”党员的先锋模范作用,有效带动了党员干部的积极性和主动性。

通过示范船的示范引领,南海救助局找准了示范船建设与救助核心能力建设的结合点;发挥支部“堡垒”作用、党员“旗帜”作用,则让救助船这座战斗堡垒越来越强大、坚固。这些,成为推动南海救助局救助能力生成模式由基于现有资源和现实任务的模式向基于信息化技术为主导的模式转型;救助训练由经验式、传统型向标准化、专业化、科技化转型;管理机制由粗放、经验管理向精细、规范管理转型;队伍建设向正规化、专业化、现代化转型的强大力量。