



不能让“夺命大巴”畅行无阻

汤嘉琛



今日论语

26日上午,在湖南省宜风高速宜章县长冲东溪大桥附近,一辆55座的客运大巴车发生交通事故起火,导致35名乘客不幸遇难。目前,事故原因正在调查之中,但多名幸存者表示,大巴撞上水泥护栏并起火时车门没有打开,司机第一时间跳窗逃生,乘客在车上一直没有找到安全锤。目前,涉事司机已被警方控制。

对于这场特大交通事故的原因,涉事司机是否存在过失,我们无法草率断言。但幸存者、目击者、湖南省高速公路交警局等透露的信息,以及新华社等媒体的报道,已经能大致还原这场特大

交通事故的经过。弄清这辆旅游客车为何会成为“夺命大巴”,对于反思事故教训、防范类似悲剧再度发生,有非常现实的意义。

受困于一辆正在熊熊燃烧的旅游大巴,每个人都会寻找各种办法逃生,司机也不例外。但是,作为一个特殊的执业人群,同时也是最早意识到危险的人,司机在危急时刻的表现有高低之分。相较于自顾自地逃生,司机尽量帮乘客逃生是更好的选择。检索媒体报道,司机在发生交通事故后协助乘客逃生的案例有很多。

据媒体报道,涉事司机事发后曾让同事“帮忙报保险”。如果目击者关于“司机未开车门率先逃生”的表述属实,涉事司机要面对的恐怕不仅是道德层面的压力,还有被诉的风

险。而从某种程度上讲,这再度说明掌握方向盘的司机肩负着维护乘客生命安全的责任,必须具备过硬的心理素质、良好的危机应对能力等。

同样让人痛心的是,几位幸存者都提到,事发时没有找到能够救命的安全锤。一把小小的锤子,在危急时刻就是最好用的救命工具。按照相关标准,这辆出事的大巴在车内应配备6把安全锤,但现实是乘客们只能用手机、灭火器砸窗,耽误了逃生时机。如果涉事大巴上能有安全锤,这场事故的伤亡人数应该会低很多。

事实上,在以往的一些交通事故报道中,没有安全锤的情况并不鲜见。有些时候是大巴运营者工作不细,没有按规定配备安全锤,有些时候则是个别贪小便宜的乘客“顺”走

了那些救命工具,这些都是重大安全隐患。有备才能无患,相关职能部门不妨对公交车、旅游大巴等车辆的安全锤配备情况,进行不定期抽查。

这辆“夺命大巴”的另一个问题是,它属于几年前就已停产的车型——只有一个乘客门。按2012年实施的新的国家标准《机动车运行安全技术条件》,车长大于9米的公路客车、旅游客车应至少设置两个乘客门。然而,目前还有一些已停产的大巴车在“带病服役”。对于这些有严重安全隐患的车辆,应如何处置?

一起惨痛的交通事故,已经暴露出了多个安全漏洞。尽快想办法把这些漏洞补上,让那些有安全隐患的“夺命大巴”从路上消失,乘客的安全才更有保障。

(相关报道见A10版·中国新闻)



新民随笔

欧洲杯的中国面孔

连建明

正在法国进行的欧洲杯进入了淘汰赛,本来,这个局限于欧洲的足球赛事与中国关系不大,场上踢球的不会有中国面孔,但是,本届欧洲杯的球场地,我们的的确确看到了中国面孔,那就是中国的电子企业——海信。我们只要看电视转播的比赛,几乎都能看到海信的广告牌。

如果说赛场上是欧洲球星在比赛,那么,赛场边就是全球企业在竞技。广告牌折射出一些有趣的变化,比如,虽然是在欧洲的赛事,广告牌上欧洲企业并不多,倒是出现来自中国等新面孔。海信是欧洲杯设立56年以来首次迎来的中国赞助商,这个事情本身就反映出电视机行业的变化。电视机行业,欧美品牌早就退出了市场,本来,日本的电视机企业一枝独秀,全球各大赛事都少不了日本电视机企业的广告,但是,这几年随着索尼、松下巨额的亏损,已经无力赞助体育比赛,韩国与中国的企业异军突起,成为第一和第二集团军。

中国企业在激烈的市场竞争中有了长足进步。像海信依靠技术创新,不仅稳居中国市场第一,而且全球份额已经是第三。实力增强使得中国企业正在成为全球的大买家,家电行业的收购就有海信收购夏普位于墨西哥的电视工厂;美的集团上月宣布近300亿元收购德国机器人巨头库卡集团,本月又宣布收购意大利著名中央空调企业Clivet80%股权;本月海尔55.8亿美元收购通用电气家电业务正式完成……

但是,收购只是一方面,更重要的是中国品牌走向世界。海信去年海外营业收入已经占28%,但这还远远不够,海信的目标是海外收入要占半数。这就需要在海外进行品牌、销售营销,让全球消费者更了解、相信中国品牌。海信这次赞助欧洲杯费用当然不菲,但企业认为值,因为仅小组赛全球就有230个国家9.58亿人次通过电视观看了比赛,现场观看人数超过118万,广告效应还是很突出的。

电视机行业,韩国可以成为世界第一,中国企业为什么不能?希望海信借欧洲杯东风提高欧洲市场的占有率,希望中国家电企业成为全球份额第一的企业。

新民新语

死循环

郝晶陶

最近读到一起行政诉讼的“奇葩”案例。

2012年,长沙一名环卫工人因突发心肌梗塞死亡,长沙市人社局作出《不予认定工伤决定书》。家属认为应认定为工伤,于是向区一级法院提起行政诉讼,被驳回;家属上诉,长沙市中院二审判决,认定人社局作出的决定书依据的主要证据不足,应予以撤销,要求其重新作出工伤认定决定。

然而,长沙市人社局再次作出不予认定工伤的决定书。从此,这件事变成一个死循环。家属再次提起行政诉讼,依然是一审败诉,二审判决撤销人社局决定。接下来,人社局第三次作出不予认定工伤决定书。家属第三次提起行政诉讼,经历了相同的历程和结果后,2015年11月,人社局第四次作出不予认定工伤决定书。这次,家属不再提起诉讼,因为,“法院判决成了一纸空文,再告也是相同的结果”。

家属会不会寻求其他途径实现诉求,不得而知,但他们一定对司法途径失望至极。法院虽然能判决撤销行政机关的决定,却对其重新作出相同决定无可奈何。行政机关的做法,表面上是执行了法院判决的要求,实际上却可以说是一种变相抗拒,认为法院的判决不对,因而“固执己见”,反正“你奈我何”。这算不算一种“执行难”呢?应该可以算。何况,《行政诉讼法》第71条规定:“人民法院判决被告重新作出行政行为的,被告不得以同一的事实和理由作出与原行政行为基本相同的行政行为。”

这种变相抗拒,显然是对司法权威的消耗。法院判决了也没用,那些人以后还要不要走司法途径?还要不要相信法律?行政机关不认同法院判决,倒也未必是行政机关没道理,但走的应该是法律程序,比如申请再审,而不是自恃“有理”,就一次次变相抗拒法院判决,迫使家属知难而退。这消耗的,不只是司法权威,行政机关的公信力又被磨掉了多少呢?

这样的死循环,应该找到办法去打破。行政机关如此行为的性质,及相应的规划办法,都应当有所明确。不要让人一次次发现自己在原地打转之后,丧失对法律的信心。

防灾,别因罕见而无备

权威声音

截至6月26日,江苏盐城市阜宁县、射阳县部分地区的风灾,已造成99人死亡、846人受伤。目前,经过全力抢险救援,灾区所有县乡道路已恢复通行,各项基础设施正在加紧恢复中。

盐城风灾为龙卷风,风力超过17级,为最高级别。可以说,这是历史罕见的极端天气突袭。这些年,“历史罕见”的极端天气,似乎越来越常见。居安思危,思则有备,有备无患,最起码不能“险而无备”。一方面是要进一步增强忧患意识、责任意识,另一方面要持续强化防灾体系建设,不断提高全社会防大汛、抗大旱、防强风、抢大险、救大灾的能力。

对公众来说,有必要从最坏处准备,主动学习和掌握一些防灾避险知识和技能。例如,遭遇龙卷风时,如在室内,最好远离门、窗,躲到比较安全的房间内抱头蹲下;在野外遇到龙卷风,应迅速朝龙卷风移动方向的垂直方向跑动,就近寻找低洼地伏下,但要远离大树、电杆,以免被砸、被压和触电。如果是驾车外出遇到龙卷风时,千万不能开车

躲避,应立即离开汽车,到低洼地躲避。在这次盐城遭遇龙卷风袭击时,就有一位司机及时下车跑到远处,逃过一劫,他亲眼目睹自己的车被风卷起并坠落到附近的小河中。

天灾固然难避,但如果各个

部门、各个环节,都能高度重视,多一点防范意识,多一些防灾知识,多一点技术手段,动用一切可行的应对措施,就能在灾难面前捍卫生命的尊严。

(刘毅 刊今日人民日报 本报有删节)



换乘

潘顺琪 画

自由谭

本月20日《新民晚报》发表的拙文《吴建民的航班》,引起了很多朋友的热议,其中不少意见非常有价值。于是再写几句,为的是把这些意见公之于众。

好几位朋友提到,对民航管理的实况,我们一无所知,只是不断亲历受损,直至被损害到麻木的程度。是这次吴建民之死把我们惊醒了。现在倒真是怀念过去那种有深度有思考的报告文学,或退而求其次,报界曾十分流行的“新闻大特写”也行,即由记者深入调查民众感兴趣的问题,既让大家了解真相,又能促进问题的解决。现在这类文体仿佛都已消失了。现在有些记者所写的恰恰是民众不感兴趣的问题,有时明明没兴趣却强使你有兴趣,把小小话题说得耸人听

闻,把内容搞得热闹俗艳,据说这叫娱乐化,但看过之后并不让人愉快。许多不应有的麻木状态,与新闻的缺位是否也有关系呢?试想,如有记者对民航长期普遍的延误现象作跟踪调查,那是一定会大受读者欢迎的。

对航班管理,朋友间也大多不信其无法管好。现延误理由大致有二,一是气象问题,二是流量限制。对前者无话可说,毕竟安全第一,该延误就得延误。对后者,也有两种情况:一是人为的管理不善,或虽有办法但办法还未使尽,如新的航道未能开辟,或调度不合理等,那就需要改革、整顿,须尽快改变现状。第二种,是流量确实已经到顶了,那咋办?也

好办,依据常识,那就实事求是,按实际流量减少航班,不出售那些根本不可能按时起飞的机票。这就好比一个剧场,明明只能坐一百人,却要售二百张票,到时依然像模像样检票,然后把后面一百人引入一间空屋,锁上门,让你坐等一小时,才允许转入剧场;再后面的观众又依次引入空屋,锁门,呆坐;最后那几批,就由日戏变成夜戏,让你看到半夜回家。日子就这么一天天过去,自身作业似乎都完成了,但观众这无端被关的一个多小时算什么?说得难听点,几已形同非法囚禁。偶尔遇上特殊情况人们还可理解,如果是有预谋的安排,那问题是非常严重的。这种反常现象,怎么会无人阻止,日复一

日、年复一年地成为一种“常态”?或曰:流量常有意外变化,事先不会那么清楚。但偶一出现者为意外,天天如此,还能称意外吗?将概率计算一下,把按时起飞率极低的那部分航班取消,做到“无按时起飞把握的机票不卖”,如已卖出却飞不了,就要讲信用,作赔偿——这样的民航,才是诚恳、可信任的民航。

民航是窗口企业,是有巨大国际影响的,中国改革开放的深入不能让民航拖后腿。希望这次吴建民之死,能使中国民航幡然改观,并使那种不应有的麻木变成引领群众积极参与。如此,才可告慰这位曾为中国发展作出重大贡献的优秀外交家。

对航班问题的再思考

刘绪源