

# 飞机上能否开手机,应该“一锤定音”



评论员观察

对于曾经出台过“手机禁令”的航空管理部门而言,如果现实条件足以为“手机解禁”,那就有必要把制定新标准的责任承担起来,而不是以放权为名推卸责任。哪怕制定标准的工作需要耗费一些时间,让“手机解禁”这项福利来得更晚一些,这份等待也是有价值的。

民航局日前对《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》进行了第五次修订。新规则允许航空公司对便携式电子设备的影响进行评估,并制定相应的管理和使用政策。消息一经传播便引发热议,有不少媒体在报道时做出民航局“放权”的解读。

关于使用手机对飞行安全的影响,相关议论非常多,能够达成共识的是,两者的关系并不像文学艺术那样见仁见智,而是可以进行科学验证,并以此为依据制定相应标准。也正是因为民航部门原先制定的规则,在部分国家航空管理部门放宽限制、国内一些航空公司也完成安全测试的情况下,手机等移动设备在国内航班上仍被纳入禁用行列。如果说相应的规则也要做出变化,当初制定

“手机禁令”的民航部门就有义务承担起制定新的统一标准的职责,放了不该放的权反而会造成混乱。

与旧版规则中“一刀切”禁止在飞机上使用手机相比,新版规则比较模糊,甚至很难称得上是标准。所谓的“放权”其实只是“允许航空公司对便携式电子设备的影响进行评估,并制定相应的管理和使用政策”。至于航空公司如何评估,各公司制定的“土政策”又有多少效力,并没有说清楚。所以在消息发布之后,业内人士的理解也并不一致,有的表示很乐观,甚至给出了自家航空公司“解禁手机”的时间表;有的显得比较谨慎,认为航空公司制定的政策能否落地,最终决定权仍在航空管理部门手中。

如果连业内人士都有不同理解,这份即将于下个月施

行的新规则就是不成熟的,一旦真正落地,难免会造成混乱。就目前来看,通过媒体的传播和部分业内人士的解读,就有不少人误以为手机下个月就在飞机上“解禁”了,如果现实中并没有做到这一点,乘客难免归咎于航空公司。另一种可能的情况是,不同航空公司在“解禁”上有不同标准,熟悉了某一航空公司规则的乘客,难免触犯另一家航空公司的规则。对于乘客和航空公司而言,由于统一标准的缺失,衍生出来的麻烦远远不止不方便。

从实践经验来看,给出一个明确的标准并不是无法做到的。一方面,目前已经有不少国家的航空管理部门出台了相对宽松的规则,实行了好几年也没出问题,这为我们提供了借鉴。另一方面,国内不少航空公司早就开始测

试机载WiFi,一些国际航班也实现了移动互联,这是现实基础。显而易见的是,为手机“解禁”制定政策并不存在技术障碍,那么,对于曾经出台过“手机禁令”的航空管理部门而言,如果现实条件足以为“手机解禁”,那就有必要把制定新标准的责任承担起来,而不是以放权为名推卸责任。哪怕制定标准的工作需要耗费一些时间,让“手机解禁”这项福利来得更晚一些,这份等待也是有价值的。

在飞机上为移动设备解禁,确实是大势所趋,也是符合公众需求的,关键就在于如何在安全的前提下把“解禁”做好。其实很多时候,放权并不是包治百病的灵丹妙药,有些权是不能放的,因为这些权力本身还捆绑着不可推卸的责任,当然也就更不能因为害怕担责而放权了。

## “两改一归”的警示牌更应该被警告

□评论员观察

本报评论员 沙元森

近日,某地街头施工现场的几个安全警示牌被人拍摄转发到了网上,让很多人感到“扎心”。其中一个警示牌写着:事故就是“两改一归”——老婆改嫁,孩子改姓,财产归别人。

这个警示牌之所以让人感到“扎心”,是因为它用很简短的语言描绘了家破人亡、妻离子散的场景。很多工人在街头挥汗如雨、省吃俭用就是为了家庭美满幸福,看到这样“恐怖”的场景,可能会有警钟在耳边长鸣的感觉。但是,以法治精神观照,这样的警示标语实在是粗鄙

无知,完全是视女人和孩子为私有财产。这种安全警示牌摆在街头,也无异于一种视觉和精神污染。

其实,所谓的“两改一归”并不新鲜,早在几年前就有相似且更粗俗的口号,比如“一旦发生事故,别人睡你的老婆,打你的孩子,花你的抚恤金”。表达形式虽有不同,基本内容都是相同的——老婆和孩子都是私有财产,一旦自己不慎发生事故,就会成为别人的。无论是打工者,还是企业管理者,谁都不能确保自己在工作中万无一失,如果发生不幸,配偶选择再婚,都是基于婚姻自由所享有的法定权利。再婚不是谁被谁睡的关系,也不是谁归属谁的关系,应当得到尊重,而不应该被歧视。以

“老婆改嫁”“孩子改姓”恐吓工人的背后,隐隐可见“一女不侍二夫,夫死不得再嫁”“不孝有三,无后为大”等陈腐观念在作祟。自己活着,女人孩子都是自己的物品,自己不在了,女人孩子都是别人的物品,陈腐的警示语不仅让工人感到“扎心”,更让城市的法治文明为之褪色。

无论什么企业,都应该把安全生产放在第一位,把安全警示牌摆在醒目处,可以让工人时时绷紧安全生产这根弦,但是怎么才能搞好安全警示值得企业管理人员认真推敲。在很多企业,尤其是国有企业,有关安全生产的警示语老套陈旧,几十年不变,看似正规却很难起到警示意义。而新生代农民工的文化素养和

法制观念,在日新月异的社会变革中有了更明显的提升。对他们进行安全生产教育,需要搞一些创新,用更活泼的语言和更生动的案例进行教育,但是也要警惕把粗鄙当有趣,把无知当个性。

类似的口号在以前是难登大雅之堂的,摆在工地的犄角旮旯都会成为笑谈。现在,某企业竟然堂而皇之地把它摆在街头工地,或许内心还有几分得意,以为是企业文化的创新,但是在公众看来既“扎心”又“扎眼”。安全生产离不开规范的安全教育,应该多讲一些规章制度和法律语言,如果警示标语都如此儿戏,又怎么能搞好安全生产?这样的警示牌不应该得到一次警告吗?

□一家之言  
驴友“安全规范”  
不应限于鳌太线

□何勇

16日,由中国登山协会、陕西登山协会多位专家组成的调研组来到秦岭脚下,打算逆向重走鳌太线,对气候、地形等进行一次详细的摸底调查,最终制定出一份“安全规范”。

今年5月初,40多名驴友在陕西秦岭进行鳌太线穿越时遭遇恶劣天气失联,最终有3人不幸遇难。据了解,这仅仅是十多年来鳌太线上多次事故中的一次。根据媒体报道统计,十多年来,在鳌太线上死亡的驴友不下30人,鳌太线已经成为国内驴友死亡最多的徒步线路之一。鳌太线也因风险大,遇难人数多,被众多驴友称为“死亡线”。

但是,鳌太线动植物种类丰富,还存有大量的石海、高山湖泊等自然景观,是非常值得驴友观光和徒步探险的线路之一。可以说,对于驴友们而言,徒步探险鳌太线俨然已经成为一种刚性需求,越来越多的驴友徒步探险鳌太线。特别是每年的国庆节黄金周,是驴友穿越鳌太线的热点时期。

专家穿越鳌太线,进行摸底调查,制定出一份权威性的驴友穿越鳌太线“安全规范”,并公布与众,这显然是非常必要的补救手段,这将成为广大驴友今后穿越鳌太线的一份安全指南、安全手册。在实施探险之前,“安全规范”可以帮助驴友们科学规划探险行程;在探险过程中,“安全规范”可以帮助驴友避开危险地点,找到休息、补给地点。如此一来,就能有效降低驴友在穿越鳌太线过程中发生意外事故的概率,最大限度地保障驴友们的人身安全。

如今,越来越多的普通游客正变身为时尚驴友,对具有更刺激旅游体验的徒步探险旅游有着刚性需求、巨大需求。要让广大驴友户外徒步探险更安全,促进户外探险旅游产业的健康发展,让更多游客享受到户外探险的不一样体验,旅游“安全规范”就不应只限于鳌太线这一条户外探险线路。对于驴友穿越较多的户外探险线路,都有必要制定一份权威性的“安全规范”或“安全指南”或“安全手册”,为广大驴友徒步探险保驾护航。

## 新能源汽车产业须警惕虚假繁荣

□试说新语

□谭浩俊

近一段时间以来,有关新能源汽车和燃油汽车的消息一个接着一个。先是外国媒体报道,国际汽车巨头都在紧盯中国电动车市场,有可能将技术、设计、生产等一并带进中国,以便于能够在庞大的中国电动车市场分得一杯羹。紧接着,国内汽车生产企业也纷纷发表看法。比如,吉利汽车表示,已订立目标,期望2020年将新能源车的销售占比提升至九成;比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福认为,停止燃油车的生产和销售对中国来说可能更迫切。

传统能源汽车主要依靠的是燃油,而我国的燃油60%以上是依靠进口。这也意味着,每使用一吨燃油,不仅需要消耗外汇,还会引进污染,等于用外汇换污染。很显然,

如果能够用新能源汽车替代传统燃油汽车,在耗油这块,每年就能减少大量的燃油进口和外汇消耗。

新能源汽车如何才能有效替代传统燃油汽车呢?这个目标的实现到底有多少障碍,需要多长时间呢?这是需要仔细分析、认真思考的问题。因为,尽管新能源汽车的生产厂家很多,投入也很大,相关的扶持政策也很明确。但是,从实际情况来看,新能源汽车替代传统燃油汽车的动力并不强,更多情况下,还是依仗着政策的刺激和推动,而不是技术和功能的拉动。一旦政策退出,这些生产新能源汽车的企业是否还有动力和能力维持,值得关注。

很多新能源汽车生产企业,并不具备真正的技术和条件,不具备参与市场竞争和与燃油汽车抗衡的能力。在技术层面,最主要的就是电池的安全性和稳定性,如果新能源汽车在电池上不能有新的突破,

就很难替代传统燃油汽车。而在生产成本方面,新能源汽车也无法与传统燃油汽车抗衡。绝大多数的新能源汽车生产企业,是冲着补贴去的,是勉强而为之。按照车企现有的研发和生产能力,即便能勉强而为,所产的新能源汽车也没有足够的市场竞争力。以这样的方式投资和生产新能源汽车,至少存在两个方面的问题:一是误导决策、伤害政策。让不具备条件的企业生产新能源汽车,并享受各种补贴,就等于鼓励企业不要创新、不要走高端之路、不要考虑市场竞争力,而只要躺在政府的政策与补贴上就行。这又可能以一种虚假的“繁荣”反过来误导决策。二是给国际汽车巨头“创造”了机会。国内生产新能源汽车的企业档次太低,缺乏核心竞争力,也没有核心技术,而国际汽车巨头则把重点放在技术、设计、工艺等方面,造成国内企业生产的新能源汽车与国际巨头生

产的汽车差距太大,一旦允许国际巨头进入中国市场,对国内新能源汽车生产企业的冲击无疑是致命的。

其实,在光伏产业发展过程中已经有过深刻教训。如果新能源汽车投资与生产仍然维持现有的方式,不要多长时间,新能源汽车产业就可能会重蹈光伏产业的覆辙,甚至比光伏产业还要危险。

按照目前经济社会发展、环境保护等方面的要求,大力发展战略性新兴产业,是大势所趋,不可逆转。但是,大势的背后是竞争,竞争的背后是技术与设计。而这两块,恰恰是中国车企最缺的,也是最大的短板。多数企业投资新能源汽车,都是盯在了政府补贴上。如何改变补贴政策,把政府补贴用于鼓励企业技术创新、工艺创新、设计创新、功能创新等,值得好好研究与思考。

■投稿信箱:qilupinglun@sina.com