



▲8月28日,首都国际机场安检级别突然提升后导致旅客大量滞留。(资料片)

被暴力推倒的航空秩序,用“黑名单”能扶正吗

# 谁能阻挡 “在天上打架的人”

本报记者 张子森 实习生 李凌菲

无论是散布威胁信息的“恶作剧”,或是在万米高空互殴甚至打群架,当始作俑者推倒第一块多米诺骨牌时,围绕航班、旅客、机场,将引发一系列连锁反应。

面对那些“不适宜服务旅客”,建立航空“黑名单”是社会成本最小的办法吗?

如果发生群殴,这对一架正在万米高空飞行的客机意味着什么?

9月10日,一段视频在网上疯传。

视频开始,机舱内,一名黑衣男子与一名穿红白相间上衣的男子互殴,双方肢体动作十分激烈,不少旅客劝架,大喊“别打了,别打了”。

随后,又有多人加入这场“空战”。

拍摄这段视频的同机乘客称,两人为了争后排一个闲置座位打了起来,双方各有拥趸,以致后来变成两拨人打架。

也有人说,他们是为了争饮料打起来的。

让国人面子上稍微好看一点的是,这场群架发生在本月7日川航由塞班飞上海的空客A330航班上,算是一场“内斗”。

但之前五天,因为座位靠背问题,发生在国际航班上的两名中国乘客互殴,让网友觉得“丢人丢到国外了”。

如果这还算不了什么的话,半个月,中国民航还连续经历了三次“炸弹惊魂”。

## 在万米高空“激情碰撞”

8月30日,29岁的深圳居民熊毅致电深圳机场客服,称在刚起飞的ZH9706航班上放了爆炸物,45分钟后爆炸。

熊毅打电话时,彭若杰正坐在ZH9706航班上眯着眼休息。一个多小时后飞机落地,他以为到了深圳,广播里却说飞机备降在了武汉。

“通知说机上有危险物品,全体乘客下机。”彭若杰回忆,飞机外面都是警车和消防车。

这个后果,连熊毅自己都没想到,而他扔“炸弹”的初衷,只是为了阻止债主来深圳讨债。当日,熊毅的一名债主正坐在ZH9706航班上。

熊毅称,之所以想到这个方法,是受头一天国航客机被迫返航的“启发”。

8月29日,国航由北京飞往纽约的一架航班在起飞2小时后收到威胁信息,随即返航。

事发后40多个小时,熊毅在东莞落网,但随后10天内,接连又发生好几起“高空惊魂”事件。

当地时间9月2日晚,两名中国乘客在苏黎世飞往北京的瑞士航空空客A340航班上,因调整座椅靠背发生争执。

“年轻男子挨打后立刻反击,死死扼住年长者脖子。随后,两人摔倒在走廊里继续扭打。”一位外国乘客描述。

当时,飞机已飞行了3个多小时,位于莫斯科上空。根据奥地利《航空先驱报》报道,这一老一少都醉醺醺的,乘务员过来阻止时,也被他们打伤了。

瑞士航空公司称,在本公司历史上只遇到过五次这样的事,如此严重的还是头一回。

但这显然不是头一回有中国乘客在天上打架。

本报记者在民航相关网站上搜索,除了收到威胁信息致航班紧急备降、返航外,在飞机上打架引发返航、备降、航班延误的事件层出不穷,“导火索”也是五花八门,有在飞机上扔纸团误中他人打起来的,有通过机舱过道时双方摩擦打起来的,也有争行李舱打起来的。

一些围观者调侃,“建议以后登机前乘客必须做以下选择题:飞机上可以:A.打手机B.打空姐C.打哈欠D.互相打,答案错误的不准登机。”

但很多航空从业者心情并不轻松,在他们经常聚在一起吐槽的最大中文民航网站民航资源网上,网友“小象没头脑”发出了怒吼:“什么由头您都能打起来?还特愿意在天上?您有没有想过几百号人的生命安全?您能不那么大火气吗?您能不那么自私吗?您能给国人多留些脸面吗?”

## 航班在天上“插队”的风险

那些在天上打架的乘客或许不清楚,在万米高空“激情碰撞”,绝对是影响飞行安全的一件大事。

华东某航空公司一位空中安全

员向本报记者坦言,打架中可能会触碰飞机上的安全设施,如紧急阀门等。最关键的是,每架飞机起飞前,在所有乘客落座后会通过电脑计算,打印出舱单,使人和物平均分配在机舱里,以保持飞行平衡。

像波音737这样的大飞机,可以容忍1~3个乘客的变动,而不到100座的小飞机是“零容忍”。一旦乘客发生激烈的肢体冲突,不断变换位置,再加上几个人走动劝架,飞行平衡就会受影响,甚至可能导致飞机失事。

而熊毅“炸弹”事件中,深航迫降武汉的过程,也充满了各种安全隐患。

“紧急备降就像插队,必须优先安排它降落。”本报记者采访的一位机场工作人员称,一旦出现这种情况,本来在该时段降落的飞机必须在天上飞行等待,一旦滞留的飞机过多,就会带来安全隐患。

地面上的人难以想象的是,空中也会“堵车”。飞机的空中“路面”宽约20公里,一般沿航路中线飞行,偏离值允许在3公里内。一般飞行最高层在1.2万米左右,每隔300米为一层。上世纪九十年代初,飞行高度差是1000米,九十年代中期改成600米,现在,已经缩小到300米。

“进近管制”的是距离机场约100公里的空域,这里有多条航路交叉,各个方向进出的飞机都得走这个“门”。像北京、上海、广州,成都这些航班密度大,时刻紧张的机场,最忙时几乎一分钟就要过一架飞机。空管人员要指挥这些飞机排队,在空中盘旋,依次从不同高层、同层至少10公里的间距轮流通过。

本来就紧张拥堵的空中交通,突然来了这么个“插队的”,地上的、天上的都要为它“让路”,谁不紧张?

谁能保证不出事呢?

## 被“炸弹”搅局的秩序

8月28日,就在国航飞往纽约的航班遭遇威胁信息返航的头一天,北上广等国内几大机场安检级别突然提高到二级,这相当于北京奥运会、上海世博会时的水平。

当日上午7点多,首都国际机场T3航站楼里人山人海,约半数旅客接受脱鞋、开箱安检,大量乘客滞留在安检处和登机口,百余航班被迫晚点起飞。

安检级别提升,让旅客前往这些大机场至少得提前两个多小时,排队安检的时间甚至会延长到一个小小时。

而熊毅扔的“炸弹”,把ZH9706航班的旅客折腾了大半夜,又惊又怕疲惫不堪。航班备降武汉后,湖北武警总队反劫机中队带着排爆设备对客舱、货舱进行了地毯式搜查。旅客和机组人员被疏散到安全地带二次安检。“安检超细致,每件衣服都摸个遍。”彭若杰在微博上写道。

最“极品”的例子发生在2010年1月3日,在美国新泽西机场,沉醉在爱河中的中国留美博士江海松闯入机场隔离区与女友吻别后离开,这一“激情吻别”直接导致机场航站楼关闭6小时,所有隔离区的旅客重新安检并地毯式寻找“嫌疑人”,近100架次航班无法正常起飞。

同样也是为了“爱情”,2010年3月5日,已婚男子李某为挽留要和他分手回成都的“小三”,向广州白云机场报警称“飞机上有恐怖分子”,试图让“爱人”乘坐的飞机再飞回来。

这个“报警电话”把好几个航班折腾得不轻,其中正在天上飞的

CA4318航班接到通知后立即检查,结果发现乘客中有一名男子“行为异常”;在检查货架时,又发现有乘客遗留的塑料袋。针对种种“疑点”,CA4318航班紧急备降贵阳重新安检,整个过程历时3小时。

## 耗不起的航班延误

“对不起,没想到,事情搞这么大!我是恶作剧。”9月2日凌晨,熊毅被押解回武汉时,大声忏悔。

这已经不是深航头一次遭遇“恶作剧”了,而此次直接损失30多万元,包括紧急备降造成的相关损耗,重新调飞机前往武汉接送备降旅客的费用,以及调整取消相关航班的损失。

从法律上来说,航空公司的所有损失可以向肇事者索赔,而事实上,排除紧急情况下的备降,无论是航空公司还是旅客,都不愿意看到任何原因所致的备降和航班延误。

对于航空公司来说,飞机只要一沾地就要掏钱:用廊桥、摆渡车、柜台、加油……延误时间越长,亏损越大。而据公开报道,每架飞机每小时的停机费约为7万元。航班延误时间长的话,安排交通、餐饮、住宿,都是航空公司掏钱。

瑞航返航事件中,最大损失是油耗。国际航班带的油往往有数百吨,飞机落地时如果油料是满载的或者一半,就超过了安全落地的重量,航油必须在3000米以上白白放掉或者消耗掉。

而在地面,一旦舱门关闭时飞行员就申请航班,延误一分钟就要给后面所有正点申请的航班让路,有时甚至要让过十几班航班才能起飞。

2006年9月5日,深航一架飞机在起飞前,两名乘客因为肢体擦碰打了起来。打架者很快被警方带走,但飞机一小时后才起飞。深航解释称,由于乘客突然打架,错过了既定起飞时间,只有重新向塔台提出申请才能上跑道,同时还要将打架乘客的行李搬下来,结果导致航班延误。

而让百余名乘客受影响的这两名男子,由于主动认错,只被给予了警告。

## 引发争议的“黑名单”

“这些人素质太低,为点小事打

架斗殴,丢人,以后说不定再出什么事。”记者注意到,在民航资源网上,尽快建立航空“黑名单”的呼声非常高。

按照国际惯例,对于那些霸机、罢乘、闹事索赔的旅客,航空公司会将其列入“暂无能力服务的旅客名单”,几年内将无法乘坐该航空公司航班。

登上“黑名单”的不乏名流。2000年,香港歌星郑中基在洛杉矶飞往台湾的飞机上酒后闹事,致使飞机中途迫降。郑中基被美国法院处罚后,又被台湾地区法院判罚4个月徒刑,还登上了台湾长荣航空的“黑名单”。

航空安全要求高,设个“黑名单”本无错,但谁是“潜在威胁安全分子”或“不适宜服务旅客”?这个标准谁来认定?今年7月,春秋航空的一份拒售“黑名单”就招来“霸王条款”的非议。

春秋航空董事长王正华向媒体透露,上这个“黑名单”的,都是些闹事最严重的——冲击登机口的带头人,霸机时间最长者,殴打乘务员的,拒绝登机时最晚登机者。在王正华看来,“建立‘黑名单’只是一种息事宁人、社会成本和公司成本最小的办法。”

王正华说的“息事宁人”,在此次川航处理乘客群殴事件中可见一斑:飞机没有返航,川航称“空保人员已控制住了飞机上的局势”。但落地后航空公司没有报警,打架者至今未听说受到什么处罚。

同样是飞机上的斗殴,9月2日在瑞航上闹事的57岁中国乘客因妨碍公共交通被处以按日支付罚金,这项罪名在瑞士是刑事罪。

在民航资源网上,一位业内人士点出了国内航空公司“忍气吞声”背后的潜规则:为了几个闹事旅客,会导致更多后续航班延误,不仅会亏损更多,而且会影响航班准点率——在这一点上,哪家都不敢无视民航局“取消航班时刻”的严苛处罚。

“这是航空公司难以言喻的苦水啊!”但他随即在这个充满同情的话后面补了一句,“这种情况不改善,将会是毒品。”

## 被投射到天上的“地面行为”

“坐个飞机,从地上打到天上,从国内打到国外!这到底是谁的罪过?”网友“设计北京孙群”在微博上吐槽。

有网友把这种现象归结为公民意识的缺乏。在瑞航返航事件引发的讨论中,网友“苏察哈尔琛W”说,“这与其说是素质问题,不如说是公民教育缺乏的恶果。”

紧跟着,有人对这些“不适宜服务旅客”归类、贴标签:“他们无非就是这几种人:富二代、官二代;官员;去国外旅游买奢侈品的暴发户、二奶;国内某某企业海外销售。”

“现实让有些人只认金钱和权力,能够在世界的人丛里一眼看出你,不是因为肤色,而是你与众不同的行为。”网友“风紧扯呼吧”认为,敢在飞机上打架斗殴,很大程度上都是地面行为的投射,都是当下世相的真实写照。

“什么时候,我们的社会能慢下来,静一点,人们少一些霸气,多一分包容,尊重才能有生长的土壤。”在航空“黑名单”能否成为解决问题的钥匙的激辩中,一位网友说了这样的话。

9月2日晚,瑞航LX196航班在离开苏黎世6小时后又折回。因在莫斯科迫降将面临签证等复杂手续,机长决定返回苏黎世,并保证给予乘客赔偿。

当晚,机上200名乘客入住苏黎世的酒店,第二天再坐飞机飞往北京。整个过程中,这些乘客并没有因为“再坚持几个小时就到北京了”反对机长返航,或者要求就近迫降莫斯科,也没有人因为行程延误大吵大闹。

这200名乘客,给两个“正在火头上”的中国人上了一堂文明课。