

联合国人权委员会：

日本应赔偿“慰安妇”

综合新华社消息 联合国人权事务委员会24日要求日本确保就“慰安妇”问题展开独立调查,向受害人公开道歉并给予赔偿。

路透社报道,这一委员会的专家在审议日本有关落实《公民权利和政治权利国际公约》规定的第六次定期报告时

发现,“慰安妇”制度受害人提出的所有赔偿诉求被日本法院驳回,所有原告提出的寻求刑事调查和起诉的请求均以诉讼时效已过为由遭驳回。

“委员会认为,这种状况反映出对受害人的人权的持续侵犯,”委员会专家说,“反映出对这些人权受到过侵犯的受害人

缺乏有效赔偿。”

联合国人权事务委员会专家说,他们注意到,日本一面承认“慰安妇”受到“大规模招募和强制运送”,一面却质疑受害人被强制带走的说法,这种立场自相矛盾。

联合国人权事务委员会24日敦促日本“确保所有有关

日军(二战期间)针对‘慰安妇’犯下的性奴役或其他侵犯人权罪行的诉求得到有效、独立和公正调查,确保作恶者受到起诉。如果罪名成立,(确保他们)受到惩罚”。委员会强调,随着幸存“慰安妇”受害者人数的减少,这一问题更加刻不容缓。



畅所昱言

本报国际观察员 王昱

马航MH17事件可能成为无头案

本周,轰动世界的马航MH17事件几乎天天都有新闻爆出,周一,联合国在几番争吵之后拿出了语意含糊的决议,以不点名方式谴责制造该事故的凶手。周二,爆出重磅消息说乌克兰东部民间武装已经找到黑匣子并交给马航。周三,黑匣子又被交到了荷兰手上。周四,担任检验工作的英国放出消息说黑匣子中的录音资料保存完好。看起来,MH17的调查工作似乎进展神速。然而,明眼人不难看出,MH17事件的“续集”演到这里基本上就差不多了。

除非欧盟真想与俄罗斯撕破脸皮,此事最有可能的结局就是一桩无头案。

此案元凶是谁,是一个非乌东亲俄武装即乌克兰政府军的判断题。然而面对这个简单的判断题,主裁此事的欧洲各国却发现他们怎么判断都不讨好。

如果真如美国中情局本周公布的判断所说,导弹是亲俄武装发射的,那么就必然引出两个问题,其一,导弹是哪儿来的?打下MH17的“山毛榉”既非AK47也不是便携式肩扛导弹,亲俄武装既无力“山寨”也不太可能从国际武装黑市上买到。其二,导弹是怎么发射的?根据专家的说法,能发射该型导弹的人员至少要经过一年以上的培训,整个乌克兰事件发酵的时间也不过一年,乌东乱局更是刚刚爆发几个月,乌东亲俄武装连培训人员的时间都没有。所以一旦亲俄武装被指控为凶手,进一步的推论就必然是,有人不仅给了凶手武器,甚至可能代替他放了枪。而这个结论,无疑将捅破俄欧决裂的那层窗户纸。

对这个结果,欧洲各国其实比俄罗斯更不愿意看到。就在MH17被击落的前一天,美欧制裁俄的新政策刚刚出台。在对俄制裁的问题上,欧洲其实是非常矛盾的,因为欧洲对俄的能源依赖度太高,对俄的进一步制裁只能让欧洲自身损失更大。

如果真相如俄军方所暗示的那般,是乌克兰方面所为呢?这个结论同样是欧盟所不能接受的。自乌克兰剧变以来,欧洲不仅是向新政府提供数亿欧元经济援助的金主,甚至还是其精神寄托,乌克兰危机的第一把火就是因加入欧盟问题烧起来的。在乌克兰新政府还在苦苦挣扎的当下,双方这种极为特殊的关系经受得起这样一次冲击吗?

综上所述,无论发射导弹的乌东亲俄武装还是乌克兰政府军,事件真相大白之日,欧盟都将面对一个天大的难题,刚刚从欧债危机中走出,身子骨本来就弱的欧洲各国经不起这样的折腾。如今牵头进行事件调查的又恰恰是荷兰、英国等欧洲国家,他们矛盾的心情可想而知。将此事拖下去,直到不了了之,恐怕将是各方最能接受的结局。

马航MH17事件虽然最终真相难以大白,却告诉我们不少另外的信息。比如美国在该事件发生后,态度与欧洲迥然相异,中情局不到一周就发布信息断言乌东武装是幕后真凶,这恐怕能让人看出美欧对于俄罗斯态度上微妙的温差。



7月24日,法国士兵守卫在马里的阿尔及利亚航空公司客机残骸附近。 新华/法新

阿客机没有发现幸存者

一个黑匣子已找到,最可能是恶劣天气所致

布基纳法索总统府高级官员24日晚宣布,阿尔及利亚航空公司失联客机残骸在马里境内被发现,搜救人员在现场没有发现任何幸存者。

法国官员25日说,客机坠毁最有可能是恶劣天气所致,而不像有人猜测的那样遭到来自地面的攻击。

客机已经完全焚毁

布基纳法索总统府高级官员24日晚宣布,搜救人员在距布基纳法索与马里边界50多公里的马里境内找到了阿尔及利亚航空公司失联客机残骸。

负责搜救工作的布基纳法索军官吉尔贝特·迪安戴雷说:“客机已完全焚毁,残骸四处散落……遗憾的是,搜救人员在现场没有发现任何幸存者。”

这架阿尔及利亚航空公司客机24日从布基纳法索首都瓦加杜古出发,飞往阿尔及利亚首都阿尔及尔,但在起飞不久后失联。

基本排除地面攻击可能

法国政府负责交通、海洋和渔业事务的国务秘书弗雷德里克·屈维利耶说,坠机现场弥漫着强烈的航空燃油气味且客机残骸集中在一个较小范围内,因此客机失事可能与天气、技术故障或者多个因素叠加有关。

路透社援引法国官员的话报道,调查人员已经抵达坠机现场,他们的初步结论是,客机在撞击地

面时解体,这意味着客机在飞行中遭遇袭击的可能性不大。

“客机在坠毁时被毁。”法国内政部长贝尔纳·卡泽纳夫说。

“我们排除了,且从一开始就排除了任何地面攻击的可能性。”法国国务秘书屈维利耶说。

不过,法国总统弗朗索瓦·奥朗德和其他一些法国官员仍保持谨慎。

“我们认为飞机因天气原因坠毁,但只要我们没有获得调查结果,不能排除任何假设,”内政部长卡泽纳夫说,“恐怖组织在这一地区活动……我们知道他们对西方利益持敌对态度。”

马里反政府武装活跃于客机坠毁地区,加上马来西亚航空公司一架客机不久前在乌克兰被击落,因此有人猜测阿尔及利亚客机遭到攻击。

将尽快分析黑匣子数据

法国方面说,失事客机上共有118名乘客和机组人员。阿尔及利亚航空公司先前发布的数据显示,客机上载有110名乘客和6名机组人员,乘客来自多个国家。

法国外长洛朗·法比尤斯25日说,包括双重国籍者在内,机上共有54名法国人。

法国国防部官员说,发现客机残骸后,法国驻扎在当地的约100名士兵

25日上午抵达,保护坠机现场并收殓遇难者遗体。

奥朗德说,调查人员已经找到了客机两个黑匣子中的一个,将尽快着手分析其中的数据。

综合新华社消息

数据

过去这一周空难是否太频繁

根据目前统计,马航MH17航班造成283名乘客、15名机组人员里罹难;台湾复兴航空坠机事件已致48人死亡;阿尔及利亚航空24日坠机事件导致116人死亡。

这样的空难频率,统计数据怎么“看”?英国《卫报》文章指:不能不沉痛地承认,这的确是情况特殊的一个时段。

《卫报》报道说,截至现在,就2014年而言,民航事故已经造成700多人死亡。这将使今年成为航空灾难较“严重”的一年,过去一周也确是“特别”一周。

不过,如果将统计数字“拉长”,结论则让人多少有些释怀。国际航空运输协会公布的数字显示,把时间倒退20年,那时一年发生约250起民航事故,约2000人死亡;而过去10年的情况则大为改善,航空事故数量在2001年至2010年的10年间比此前10年大幅减少了42%。

据国际航空运输协会公布的数据,2013年——共有30亿人安全地乘坐了3640万次航班。这一年发生81起航空事故,其中的民航空难造成210人死亡。

2012年——发生75起民航飞行事故,数字创历史之低。不过当年的空难死亡人数为414人。

2011年——发生92起民航事故,造成490人死亡。 据新华社