

# “拦机”有危险，维权须谨慎



新京报漫画/许英剑

近日，上海浦东机场和广州白云机场，先后发生两起旅客“拦飞机”的事件。浦东机场“拦机”事件之后，20多位旅客最初未受到任何惩罚，并得到每人1000元的补偿。在舆论争议声中，上海公安随后在官方微博发布消息，称对相关工作人员作出了治安处罚。中国民航局正在对两起事件进行详细调查。

## 法律面前，“有理”也不能“取闹”

管理调度不当、航空管制或者气象条件变化等因素，都有可能造成民航航班延误或取消。因此，航班不稳定已经是众所周知的现象。除不可抗力事件所致以外，迟延运输的，航空公司应当依《合同法》以及《民用航空法》相关条款承担违约责任。

但是，航班延误或取消不能成为任何旅客擅闯飞行控制区的理由。

## 从制度上给旅客一个说理的地方

上海浦东机场的“拦机”事件，明明乘客的举动超出合理界限，可是航空公司为什么不能挺起腰杆，而是低声下气地每人赔1000元了事？据媒体报道，这种“花钱消灾，能忍则忍”的做法，是航空公司面对强硬维权时最常用的。

无论是旅客的“非理性维权”，还是航空公司的“非理性赔偿”，说穿了，根源是相应制度不完善。根据相关规定，因天气原因的误机，航空公司不承担责任。但问题是，旅客如何来判定到底是天气原因还是人为原因？没有充分的信息公开，航空公司就很难取信于人。

对于航班延误后的赔偿，现行《民用航空法》只有原则性规定，《航空运输服务质量不正常航班服务

## 让旅客满意，赔偿并非万能

旅客怕航班延误，其实航空公司也怕，延误就意味着损失，而能起飞时却飞不了，损失更大。比如一趟航班在延误了几个小时后终于可以起飞，有几个乘客因为赔偿问题拒绝登机，航空公司的飞机就得等着这些乘客，等待时间越长损失越大，油费、交给机场的费用等，这些损失远大于给乘客的赔偿，所以遇到这种事情，航空公司都会选择越早解决问题越好。

但赔偿并不是解决问题最好的办法。比如国外的航空公司会在服务细节上做得很好，第一时间主动告知旅客航班延误，每隔一段时间会和旅客沟通等。一般情况下，外国航空公司不会给旅客现金赔偿，会通诸如提供很舒适的住宿，赠送一定里程等方式补偿乘客。这种通过服务的方式来补偿旅客的损失，既让旅客心情比较愉悦，也避免

众扰乱民用航空站秩序，聚众堵塞交通或者破坏交通秩序，抗拒、阻碍国家治安管理工作人员依法执行职务，情节严重的，对首要分子，处五年以下有期徒刑、拘役或者管制。

有法不依，会给机场安全带来极大的隐患；而违法不究，这样的非理性行为就会产生一定的示范传染效应。

□张国华(律师)

运人服务和补偿规范(试行)》，也只是行业自律性文件，不具备法律效力。更重要的是，这些规定基本没有体现旅客的话语权，即便得到严格执行，也难以充分保障乘客的利益。让旅客和航空公司都理性起来，需要一个兼顾双方利益的合理制度，让彼此能按规矩办。

□喻辛(媒体人)

了有的旅客会过度纠缠在赔偿金额问题上，而令双方的矛盾不断激化。

国内的赔偿金缘于民航总局下发的文件，在实施中，往往最终解决航班延误问题的方式成了赔偿，如果航空公司通过提供更好的服务弥补乘客，也许是个更有效的方式，毕竟大家乘飞机的目的是旅行，没几个人会真的在乎那几百块钱。

□木木(记者)

## 谁来保证旅客顺畅之旅

上海浦东机场旅客“拦飞机”之前，曾三次登机，三次下机，折腾了近21个小时。这显然已不只是“天气原因”所能解释。极端的个案背后，反映的是航空体制改革中存在的问题。

2004年，民航系统体制改革，民航从一家分成三家：航空公司归国资委系统管理；机场归地方政府管理；民航公安由公安部管理。但民航是具有高度链条联动性的产业，一家分三家之后，一旦协调不好，旅客就容易被反复折腾。

而民航一业内人士表示，地方政府对机场考核盈利指标，并没有具体的手段来推动平台搭建。民用机场管理条例明确了机场是公共服务基础设施的属性，但至今，如何落实机场的公共服务职责，仍无下文。

民航空域持续紧张，天路拥堵，无法快速发行航班，也令民航人充满了无奈。中国人民大学公共管理学院副院长许光健认为，要解决这些问题，需要地方政府尽快把机场的公共属性职能落实到位，推动搭建起统一服务平台，满足民航链条联动属性的要求；国资委系统增加对航空公司考核服务指标；民航局要尽快拿出各链条服务准则；民航局几年前就出台了航班延误对旅客的补偿意见，要尽快督促航空公司“跟进”；国家相关部门要尽快为民航释放空域，在空中尽快新建高速路，还广大旅客一个安静祥和的蓝天之旅。

(据新华社)

# 警惕菲律宾坐实南海问题国际化

中国不仅要在南海立德，也要在南海立威。以和平解决之意，寸土不让之举，使南海问题回到真正的对话轨道上来。

就在中国海监船和菲律宾军舰在中国南海的黄岩岛对峙事件发生后数天，菲律宾和美国共同拉开了第28次“肩并肩”联合军事演习的序幕。演习的地点就在巴拉望岛以西的南海海域，隔着传统的九段线与黄岩岛遥遥相对。

尽管“肩并肩”已经是第28次年度例行的演习，但拉上美国，企图威慑南海，争抢资源和利益，这显然早已是菲律宾的如意算盘。毕竟比起中国海军的综合实力，菲律宾的军力差距不是一星半点。

在过去的若干年中，南海问题并非没有形成共识。声索国之间虽然围绕南海主权归属有争议，但是基本上各国都认同，南海问题在声索国内部通过谈判解决，并且共同开发。但是菲律宾近期的连续高调动作，已经让人看到菲方在这个问题上的“偷步”——引入美方，将南海问题国际化，最终达到浑水摸鱼的地步。在黄岩岛驱赶中国渔船，与美方展开联合军事演习，或许都是坐实南海问题国际化的步骤。

坦率地讲，这条路是非

律宾通过低成本赚取南海利益的政治路径，美国方面自然也乐得以模糊的态度介入。毕竟对于美国的“重返亚太战略”而言，南海既是一个重要的战略支点，又是制约中国发展的杠杆，如果能够再把菲律宾打造成“新同盟”关系的典范，在南海问题上美国就有更多介入的理由和方式。二者相互结合，坐实南海问题国际化已在菲美的政治议程上了。

对中国而言，南海主权是极其重要的。它不但涉及中国的核心利益，而且其处理方式涉及世界对中国发展的认识。在过去30多年时间中，包括周边国家在内的各国，对中国的快速发展并没有真正适应，因此中国越发展、摩擦势必越多。处理南海问题，已经不仅是政策问题，更有示范效应。

在菲美坐实南海问题国际化之前，中国不仅要在南海立德，也要在南海立威。以和平解决之意，寸土不让之举，使南海问题回到真正的对话轨道上来，也使南海声索国回到理性的轨道上来。

□石嘉(学者)

## 查“黑车”的停车场到底有多“牛”

这两日，丰台的一些停车场也不知大补了什么熊心豹子胆，居然干起了查扣“黑车”的非法勾当。

有报道说，被查扣的“黑三轮车”司机收到了一张像模像样的罚单，落款是“丰台治理黑车领导小组”。结果，这“领导小组”的电话无人接听，司机按地址前往，也找不到这“小组”。好在，昨天丰台交警证明，这原来不过是有些停车场自编自导的故事。

现在，这些停车场真是长本事、长能耐了。以前也就是干点偷偷摸摸的小勾当，自己在马路边划上几个停车位收收钱。现在倒好，居然冒用政府部门的名义“执法”了。从违规收费，升级到了违法收费，而且还是多家停车场联合作业。如果不是差点闹出人命，逼得有黑车司机现场吞药自杀，这个剧本恐怕也不会轻易穿帮。

他们或许以为，开黑车属于违法运营，很多黑车司机遇到查扣，自觉理亏，也就认栽了，更何况他们还扯

起了“治理黑车领导小组”的虎皮。但他们偏偏就忘了一句俗语，“光脚的不怕穿鞋的”。私家车主一般不会为了几块小钱惹麻烦，这几块钱也对他们几乎没什么影响。这样的事通常不会闹大，“民不举官不究”，这“黑钱”收了也就收了。

可是，开“黑三轮”的就大不一样了。他们才是打赤脚的。一辆三轮摩托就是家庭经济的顶梁柱，车被扣了，交罚款无门，怎能不让人家着急上火，抱着安眠药去停车场自杀给人看？

“治理黑车领导小组”的歹戏固然编得不甚高明，可是，这些停车场胆敢如此，却值得推敲。估计没有平时各种违规收费的“量变”，也不会有这次“违法收费”的质变。如果开停车场的不是平时被忽视、被纵容，恐怕也不会有这样的“创意”。

停车场这次“牛”大发，有关方面要不好好用法律斗斗这头“牛”，恐怕说不过去。

□老于(市民)