

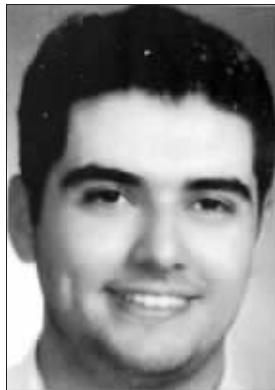
土航飞机坠断事件后续

3名飞行员全部遇难

伤亡不大堪称奇迹

土耳其航空公司一架客机25日在荷兰首都阿姆斯特丹一处机场附近坠落并断为3截。经过核实,机内9人死亡,125名幸存者中超过80人受伤。

相较于客机坠断的“惨烈”程度,机内大多数人得以保命,以至于土耳其运输部长比纳勒·耶尔德勒姆惊呼“奇迹”。



飞行员厄兹居尔



飞行员穆拉特·赛泽尔



机长哈桑·塔赫辛

坠机过程不到10秒

获救乘客侯赛因·苏梅尔告诉土耳其NTV电视台记者:“我们当时正准备着陆,不知道发生了什么,一些乘客惊慌尖叫。事情发生太快。”他说,坠机过程持续不过5至10秒。

乘客吉哈德·阿拉里亚奇说,机组人员坠机前并未向乘客发出警告。眼看客机穿过薄雾和细雨向下坠落,地面显得越来越近,着陆时“刹得很急,但这属于着陆时的正常现象。接着,大家仰面朝天,从座位上反弹起来”。

“我们在海拔大约600米

处得知即将降落,”乘客凯雷姆·于泽尔告诉法新社记者,“但突然急速下降,仿佛客机坠入湍流。客机尾部先撞击地面,接着从一条高速公路旁滑入田野。”

荷兰安全局局长彼得·范佛伦霍芬视察事发现场后告诉荷兰广播公司,这架客机因速度不足,从距地大约90米处坠毁。

土耳其航空公司董事会主席詹丹·卡里特金说,当时空中能见度为大约4600米。距离斯希普霍尔机场“大约500米时,客机坠于田野而非机场跑道”。

这家波音737-800型客

机坠地后断为3截,两个引擎散落在距机身大约100米处。

伤亡不大堪称奇迹

美联社报道,机内共134人,其中9人遇难,6人生命垂危,25人受重伤,24人受轻伤。荷兰司法部的官员鲍勃·斯滕斯玛透露,机上两名当班飞行员和一名实习飞行员都已不幸遇难。他说:“目前还有3名机组人员在飞机里,我很遗憾地告诉你们他们都没能在在这次事件中幸存。为了在对驾驶舱进行分解前完成初步调查,我们现在还不得不把他们(的遗体)留在机上。”

伤员已被送往附近11家医院接受救治。

土耳其驻荷兰大使塞拉赫丁·阿尔帕尔告诉阿纳多卢通讯社记者,机内乘客包括72名土耳其人和32名荷兰人。土耳其运输部则称机内共有78名土耳其人。

美国波音公司发言人吉姆·普罗克斯说,4名来自美国西雅图的波音员工因公务出行搭乘这架客机。

一名目击者说,客机坠毁后,大约40名乘客迅速从机翼脱落所形成的机身大洞逃出舱外。

青年学生托马斯·弗里德霍夫当时骑自行车路过事发现场。他说:“坠机几秒钟后,

人们开始从客机尾部往外撤。我看见几十人撤离速度相当快。我刚准备打电话呼救便已听见警笛声,不到5分钟,就有10辆或15辆救护车抵达。”

阿纳多卢通讯社援引土耳其运输部长耶尔德勒姆的话报道:“坠机事件的存活率接近于零,而这起事件是个奇迹。”

事故调查报告今年年底出炉

关于事故发生的原因,荷兰安全委员会发言人弗雷德·桑德斯告诉法新社记者:“我们刚展开调查,至少需要几个月才能有所收获。”

普罗克斯说,波音公司派遣技术人员前往荷兰协助调查。现在已找到存有客机信息的“黑匣子”。

有专家透露,由于波音737-800机型装备的黑匣子非常先进,初步结果将很快公布,正式报告预计在今年年底出炉。

对于坠机为何没有造成大量人员伤亡,调查人员说,坠机地点为泥泞田野,有助于缓解客机坠地冲击、阻碍油箱着火爆炸;当时客机已抵达目的地,已消耗大部分燃油,进一步减小了油箱着火爆炸的风险。

“客机降落于松软土地,

再加上没发生火灾,这两项因素有助于降低死亡率。”耶尔德勒姆说。

一些专家说,随着技术的进步,现代客机构造日趋完善,座椅和地毯防火性能不断加强。机组人员受训更加科学,懂得如何应对突发事件。美国联邦航空局前官员威廉·沃斯克说:“显然,如今的机舱设计吸取了过去几十年的经验教训。”

英国《泰晤士报》认为,这起事件再次证明,机舱中部座位似乎比头、尾两端座位更为安全。这一方面是由于紧急出口位于机舱中部,另一方面是由于机翼附近舱体经过特别加固、遇到碰撞时不易断裂伤人。

“我安然无恙是因为坐在机舱中部,而坐在头部和尾部的乘客没法逃生。”一名男乘客说,“一名坐在尾部的男子脚被卡住,人们踢他以帮他松动。”

英国格林尼治大学一项研究表明,座位距紧急出口2至5排的乘客更易逃离客机火灾,但“存活与遇难几率差别不大”;座位距紧急出口6排及以上的乘客“遇难几率大大超过存活几率”。

综合新华社《中国日报》报道



飞机坠断航拍录像截图 新华社/路透

从“躲猫猫”事件看律师权利的完善

【中国观察之杨涛专栏】

“躲猫猫”事件一波未平一波又起。就在网友质疑“网民调查团”调查过程如走秀时,法律界人士却指出:宣传部组织网友进入看守所调查,已违反相关法律规定。因为根据刑法和《看守所管理条例》规定,只有公、检、法工作人员和律师才能进入看守所。

《新闻晨报》2月25日)这样的质疑有一定道理,因此,师出无名的“网民调查团”被拒绝接触案件的核心证据是在意料之中的。

其实,以舆论监督为己任的“网民调查团”应当与事件保持一定距离,应当更多地监督司法机关在案件的侦查、审判中的程序公正性问题,而案件实质问题,则应交给被害人

家属及代理律师。不过,很遗憾的是,被害人代理律师的诉讼权利却非常有限,并不能有效维护被害人的利益和制衡司法机关,这也许是“网民调查团”得到许多人认可的一个重要原因。

比如,对于“躲猫猫”事件,被害人家属根本就不相信警方的结论,不相信死亡是“躲猫猫”造成,而怀疑与警方有关,那么律师的介入就更能帮助他们。但根据刑法的规定,“公诉案件的被害人及其法定代理人或近亲属”,要到“案件移送审查起诉之日起”,才“有权委托诉讼代理人”。在这以前的侦查阶段,根本无从得到律师的帮助,案件如何进展,有何疑问,无法及时提出。

其次,《刑事诉讼法》中并没有规定被害人代理律师阅卷的权利,仅在《关于人民检察

院保障律师在刑事诉讼中依法执业的规定》中有相关规定,但也只能“查阅、摘抄、复制本案的诉讼文书、技术性鉴定材料”。因此,连代理律师在审查起诉阶段也无法看到看守所的相关录像和值班记录,更不用说“网民调查团”了,这对于被害人及其家属监督司法机关很不利。

再次,被害人的代理律师没有会见犯罪嫌疑人的权利,而这项权利却为犯罪嫌疑人的辩护律师所享有。被害人的代理律师也没有调查取证的权利,虽然在实践中,他们也会去调查取证,但如果证人为侦查机关所限制,则往往接触不到。这也不如犯罪嫌疑人的辩护律师的待遇,因为刑法规定“辩护律师经证人或者其他有关单位和个人同意,可以向他们收

集与本案有关的材料。”如果侦查机关认定的事实与被害人及其家属认定的不同,后者却无法获取相关证据,及时发现真相。就像“躲猫猫”事件中,被害人家属与警方的认定产生分歧,被害人拿什么来质疑警方呢?

“躲猫猫”之类的事件,舆论监督很重要,但对于案情的调查,与其指望“网民调查团”,不如完善被害人及其家属和代理律师的权利。法律应当规定,案件进入侦查阶段,被害人及其家属就有权请律师;代理律师也有权会见犯罪嫌疑人,有权调查取证;当被害人及其家属认定的事实与司法机关认定的不一致时,代理律师有权查阅警方掌握的证据,如果认为与事实有出入,有权向检察机关控告或向法院起诉。

(作者系检察官)

何以才发现房价“难以承受”

■热点纵论

住房和城乡建设部部长姜伟新称:“2007年下半年我国市场化的住房价格飞涨,除了极少数高收入家庭外,几乎所有家庭都难以承受,因此房价已经到了必须调整的时候。”(2月26日《第一财经日报》)

本世纪初有人撒下个弥天大谎,称房价还能再涨一百年,但每个人心里都明镜似的,这不可能!“几乎所有家庭都难以承受”这样的话早就有人说过千遍,一如无数人无数次都说过那只华南虎是纸的一样,但从住建部部长口中说出来,它才是权威的“官方鉴定”。

在华南虎照事件中,很多人都说,我们在追求真相,其实不是,真相早已人人明白,大家不过是跟一群死装糊涂的人较真而已。房价高低也不存在什

么真相,人人都跟姜伟新一样明白。捉虎派在戏演不下去后无声无息隐退了,但捉房价的不会就此收声。为面子而战的尚能神经如钢铁般坚硬,为切身利益而战的岂会轻易放手。他们还会继续忽悠,继续把所有人都当范伟,继续把房子当成本山的拐来卖。于是我们不得不感叹,何以直到今天,才从住建部部长的口中说出“几乎所有家庭都难以承受”这句话。

幸好承受不起的是房价而不是房价,否则的话,大家早就没力气争论了。“几乎所有家庭都难以承受”这句话来得太迟,早就该认识到高房价给我们带来的危害,可这些年来我们的所作所为,难道不是在兴高采烈地眼睁睁看着灾难一步步逼近吗?是谁把整个社会忽悠进这陷阱,受罪之前太应该问个明白了。(范大中)

就“特权路”访谈一位公务员

■异论锋生

为了写这篇文章,我专门致电一位公务员朋友:“你们是不是平时不打车?”对方问我了解这个干吗,我告诉他,我要写一篇文章,因为据2月26日《法制日报》报道,在河北石家庄市,出租车早7点至晚8点禁止在市委门前通行。我很为那里的公务员们“担心”,这段路有七八百米长,假如哪位在市市委工作的同志想打车,岂不是太不方便了?他认为我问这样的问题就太“傻帽”了:“公务员出去办事,那当然是要开公车的呀。”于是我又问:“那么你们上下班呢?”他说那也不需要打车,首先,头头脑脑们均有公车,剩下的“小兵”至少1/3有私车,其他的就坐公交或骑车。

经他这么一说,我也就从侧面了解到石家庄市委门前为何不需要出租车的原由了——敢

情人家根本就不打车。可在这段出租车禁行路上,还有多家单位及上千户居民,他们不用打车吗?石家庄市交管部门4年前悬挂那个“禁行牌”时,绝不至于不晓得这是于法无据的。那么他们为什么还要这样做呢?我那位朋友分析道:很有可能,他们是在市委相关领导的授意下才这么做的。而“相关领导又为啥这样做呢?”朋友笑曰:“这还不简单,嫌出租车碍事又碍眼呗!”想想也是,领导们天天为老百姓奔波操劳,却不承想老被堵在单位门前,其窝火和焦急是可想而知的。你看,让出租车都开到市委门前去,把领导们堵得出不了门,对领导来说是不是一种“浪费”呢?咱还是先把自己“欠”领导的给“补偿”了再说吧!

在电话里我跟朋友这么说,他嘿嘿笑道:“所谓公民社会,反应在石家庄市,就差那七八百米的一大截子。”(衡外)

对待拼车 权力不干涉就好了

【法的精神之王琳专栏】

我是在读到一篇评论之后才找到下面这则新闻的:据《东方早报》2月24日报道,杭州市交通局正在积极为“拼车”正名,并酝酿出台相应方案。这篇评论说:其他城市对“拼车”仍停留在“围追堵截”或“遮遮掩掩”的阶段,杭州之举虽是一小步,却有领天下之先的“大意义”。

如我们所知,拼车上班早已不是新鲜事。关于拼车的合法与否,三年前就已有过一场争论。当时催生“拼车”这一社会现象的主要原因是高油价。而今“拼车”重入舆论视野,其背景则换成了“金融危机”。对于车主来说,拼车既无碍自己又可帮助他人。若搭乘者能分

担一点油钱的话,还可以节省一些开支;对于搭乘者来说,选择拼车既比打的经济,又比坐公交方便,这无疑是一个双赢的选择。它甚至还能促进公民合作,减轻交通压力,提高社会效率。拼车在许多发达国家同样成为一种社会现象,已充分证实了它强大的生命力。

对于这种民间自发的“双赢”互利行为,法律上找不到任何禁止性的规定。依“法无明文禁止即可为”的法治原则,拼车乃是公民的自由和权利。公民自发组织,自行拼车,于享有自由和行使权利上并无越界,公权力只需乐观其成就好,何来“放行”——难道没有公权力的放行,拼车就不可“行”,甚至不能“行”吗?

殊不知,权力为权利授权

恰恰与我们今天所挂在嘴边的“法治”背道而驰。不是公民的任意一种权利和自由都需要公权力的赋予,而是无论何种公权力,都需要权利的授予。依“对公权力而言,法无明文授权即禁止”的法治逻辑,权力部门并无法律依据来对拼车行为肆意干涉,甚至端出“行政处罚”的大棒。据说两年前,在杭州开车的朱长军,只因收了搭车人6元“油钱”而被城管罚款两万元。我不知道此案的处罚依据是什么——假设朱长军不是在开“黑车”,而仅仅是我们讨论的“拼车”的话,那么我要说,这样的处罚就是错案,就是公权力肆意扩张之后的违法滥罚。

不知道类似朱长军这样的个案还有多少。如果杭州所谓

的“放行”拼车指的就是以后不再罚了,这实际上还是公权力固有的傲慢在顽强抵抗着“依法行政”的实现。“不再处罚”实则是对“依法行政”的回归,是一种行政纠错行为,而不是对本就合法的“拼车”的放行。公权力不好意思对公众说“以前是我错了”,而非要借“放行”这一恩赐式的表达,来接受民众的膜拜,实在荒唐。可笑的是,还有评论人从杭州这“放行拼车”的一小步里读出“大意义”!若真有此“大意义”,有一天权力部门会不会还要宣布“放行”公民结伴呼吸空气跟沐浴阳光。那样的“放行”,或许“意义”还会更大一些吧。

(作者系海南大学法学院副教授)