



| 封面 | 评论 |

| 国际 | 评论 |

日本核废水入海
罔顾国家责任
必失国际尊重

□ 楷隶

当地时间4月13日,日本政府举行内阁会议,正式决定向海洋排放福岛核电站的核废水,这意味着东京电力公司将获准在两年内启动核污水的排放工作。这些仍具有放射性的污水是十年前福岛核泄漏事故之后用来冷却融毁受损的反应堆而不断产生的。一家来自德国的海洋科学机构的计算结果显示,从排放之日起,57天内放射性物质就将扩散至太平洋大半区域,3年后美国和加拿大就将遭到核污染影响。

不顾国内外的一片反对,日本一意孤行,最终还是敲定把核废水直排入海。此一决定,如同打开了“潘多拉的魔盒”,将全世界卷入了深度的不安之中。这种“不安”,既是对海洋污染、生态危机、健康风险的焦虑,也是关于现存国际义务体系与全球政治伦理的质疑。

应该承认的是,作为重大灾难,大型核事故的善后处理,时至今日都是无解的难题。既然没有特别好的办法,往往只有以时间和空间,来迂回解决。之于此,切尔诺贝利核灾难事件的处置模式,已然给出了示范。与之相较,福岛核事故的体量当然不可同日而语,但“收拾烂摊子”的内在逻辑,理应是一致的、通用的。建设更多“储水罐”形成可靠的“污染物封闭空间”,暂时稳住局面,留待时间来提供新的可能性——这是目力所及,安置核废水唯一的妥善选项。

很遗憾,日本在“挣扎”多年之后,还是走上了一条“不公不义”之路——以最省事、最简单粗暴的方式,把核废水排向海洋。这是祸水东引,以邻为壑,是“把全世界拉下水”的极端恶行。海洋有主权,海水无国界!日本一国之祸,连累全球大洋遭殃,这绝不该是一个现代发达国家的应有做派。核电,从来是一柄达摩克利斯之剑。若无足够的技术积淀、责任担当和治理智慧,就注定无法驯服、不配拥有这一“大国重器”。如若不然,如日本一般,城门失火殃及池鱼,贻害无穷。

海洋共同体,生态共同体,也是生活共同体,命运共同体,这是需要所有人一同用心守护的。天量核废水,自己兜不住了、摆不平了,就索性直排入海,转移污染让全球买单的日本,罔顾国家责任、国际义务和价值传统,损人而利己。公心既失公信难存,世间道理至简至明,终究国无信则衰。

立法严惩“代扣分”
也要慎用“扣分”处罚

□ 蒋璟璟

近日,由公安部起草的道路交通安全法(修订建议稿)公开征求意见。此次修订建议稿中明确了对“代扣分”行为的惩处。新增加的规定从“代扣分”的组织者到参与者,再到实际违法者均有相应的处罚规定,可谓进行了全链条打击。

(法治日报)

随着道路系统、出行方式、汽车文化以及交通场景的深度变革,现行交法的“历史局限性”暴露得越来越充分。当很多新现象、新问题,无法从交法中找到对应的法条,那么就必然会束缚执法部门的手脚,“依法捍卫秩序”也就无从谈起。交法系统性大修订,是化解尴尬的根本。

据悉,此次交法修订,共计调整124条,涉及修改84条、新增39条、删除1条,应该说动作不小。这其中,最

引人关注的,无疑是关于“代扣分”的一揽子新规。毋庸讳言,拿他人驾照“消分”的情况普遍存在,由此甚至衍生出了一个庞大的灰产,很多黄牛中介附着其上,钻空子、走偏门,赚得盆满钵满。这一地下利益集团的存在,严重影响了法律效力,使得“驾照周期扣分制”形同虚设,对交通安全已然构成了巨大威胁。

常识是,当驾照扣分花钱就可找人代扣,驾驶人就约等于有了“无限分数”,那么开起车来自然也就无所顾忌。由于代扣分泛滥,“有限扣分”制被瓦解,很多交通安全法律条款,也就失去了实际的约束力。不怕扣分、没有忌惮,行车自我放飞、漫不经心,这往往会埋下事故的隐患。及时填补法律漏洞,实现对驾照分数买卖全链条的精准打击,这是重构交法权威,挽救

其实际影响力、引导力至关重要的一环。

当然,也应该承认的是,随着道路密度、路况复杂性的增加,随着“电子执法”的普及,很多司机往往“稍不留意就被扣分”,“12分不够扣”者也大有人在。对于这一现状,交法修订,也给出了有针对性的周到安排,比如说对部分违法行为初犯、偶犯的,仅仅给予警告处罚……一方面严打“代扣分”,严格捍卫“周期计分”的硬约束,另一方面则是慎用“扣分”“罚款”等较重处罚,这是一体两面、相辅相成的。

把“代扣分”纳入严惩范围,同时“对轻微违法行为采取更轻的处罚”,再辅之以“学法减分”等新手段。疏堵结合,有序衔接过度、达致长治久安,是可以期许的。

| 新华 | 时 | 评 |

警惕穿“马甲”的“文山会海”

□ 梁建强

精简会议、压缩发文、减少督导……响应中央要求,近年来,各地着力推进减负举措,曾长期困扰基层的“文山会海”“督导泛滥”等问题有所缓解。然而,记者在调研中发现,部分地方仍有“暗度陈仓”“暗中加码”的问题,侵蚀基层减负成果。

有的地方,“文山”依旧在,几度夕阳红。减负只是减少了“穿正装”的文件,多了更多“套马甲”的通知。一些原本需要走办公系统,或是加上红头的文件,摇身一变,成了不加文号、去了红头的“工作函”。有的地方,则是以电话通知、口头指示、纸质材料变电子消息等方式,代替下发文件。如

此一来,文件数量确有明显减少,但基层干部的工作任务并未减少,甚至不减反增。这显然偏离了减负的要求。

有的地方,“上有政策、下有对策”,“会海”尚未革除,“督导”业已泛滥。要求控制会议数量,那就索性增加时长——大会之中套小会,甚至不相关的会都“绑着开”,原本1个小时的会,被拉长为一上午或者一整天;要求压减督导检查,那就改以“调研”“考察”之名,换汤不换药,实际上基层的迎接、陪同负担并未减轻。

搞变通、打折扣,穿上“马甲”的“文山会海”更值得警惕。减负工作流于形式,不仅无法实现“减”的要求,还直接

“负”了基层的期待。走偏的减负背后,还是形式主义、官僚主义痼疾作祟。减不下的文件、开不完的会议,折射出一些干部政绩观、责任观的错位——不担责、怕追责、向下推责,把“传达”当作“落实”,把“开会”当作“重视”。由此,只管布置,不管执行;只管提出要求,责任层层向下分解的现象愈演愈烈。

减负,重在落实,也难在落实。要防止老问题复燃、新问题萌发,就得摆脱空泛的“数字减负”和“口头减负”,多听听基层干部群众的真实心声,措施奔着问题去才能把责任落到实处。减压减负的举措越实,基层干部干事创业的劲头才越足。 据新华社

| 微 | 评 | 论 |

货拉拉强贴车身广告:公司规定还能大过法规?

□ 陈旭

近日,货拉拉强制司机贴车身广告一事再度引发关注。“不贴公司罚,贴了交警罚”。拿公司内部规定冲撞法律红线,出了事让司机背锅,货拉拉这祸惹得不小。

道路交通安全法实施条例明确规定,机动车喷涂、

粘贴标识或者车身广告的,不得影响安全驾驶。货拉拉有车辆因车贴面积过大,且遮挡后窗存在安全隐患,因此被处罚。

有报道显示,2017年,货拉拉在成都等地就因车贴影响行车安全被约谈。货拉拉

可谓屡教不改。

公司规定岂能凌驾法规之上?行车安全岂容忽视?我们希望,在职能部门约谈下,货拉拉能够痛下决心、源头整改,在落实规范、保障行车安全上别再拖拖拉拉。

据新华社

| 观点 | 1+1 |

课间10分钟
能否让学生
“野”出教室?

□ 王军荣

“学生课间活动的最大半径:教室外的过道”“比体育老师更‘卑微’的,是没有课间10分钟的孩子”“孩子在教室里一坐一整天,见不到阳光”……不知何时,课间跳绳、跳房子、踢毽子、打弹珠等儿童游戏在校内消失了,除了体育课,操场上看不到学生奔跑的身影,不少学校课间10分钟鸦雀无声。家长们呼吁:把课间10分钟还给孩子,让他们能出教学楼玩耍。

课间10分钟,本是学生最为快乐的时光,可以和同学自由聊天,可以跑到操场上撒欢,可以狂笑几声……但现在是不太可能有的。学生只被允许做安静的事,当然,更多的学生则在埋头做作业。

学校为何死控课间10分钟?在学校的管理者看来,课间10分钟是最容易出安全事故的时间。一方面为防止意外发生,另一方面为营造安全可控的校内环境,学校纷纷投入大量人力维护校内安全,甚至学生上下楼梯、上学放学、食堂取餐等,都安排老师沿途“呵护”,校内游乐设施严禁学生私自玩耍。

现在的学校规模一般都较大,学生人数较多,课间休息管理的确是个问题。严格限制课间活动范围、活动强度,的确可以大大减少意外事故发生的几率,但将学生禁锢在教室里,却违背了教育规律,违背了少儿身心发展的规律。

学生动静结合,课间得到很好的休息,学习效率会提高;课间得不到休息,视力会长时间处于疲劳状态,更易近视。统计显示,2020年我国中小学生近视率逼近60%。眼科专家普遍认为,防治近视,最重要的是要保障学生每天至少有两小时户外运动。

课间10分钟,能否让学生“野”出教室外?首先,老师要改变管理理念,不能觉得学生有一个小时的户外活动就可以省略掉课间10分钟。其次,要重视学生课间10分钟的休息,要充分利用好。再次,要消除学校的安全后顾之忧。

北京、上海、湖北等多地出台中小学校学生伤害事故处理条例,从法律层面对事故各方责任进行了严格界定,为校方管理松了绑,这值得借鉴和运用。最后,需要将课间休息的安全管理落实到位,杜绝因为责任不到位而导致出现安全事故。课间让学生“野”一点,天塌不下来。

据北京青年报