

拦车救狗的善心为何无人喝彩

社会热点

□ 秦平

7 月 19 日，两辆开往沈阳的运狗车被一群动物保护志愿者截停在京沈高速(河北)卢龙服务区，志愿者们以怀疑车辆中的狗未经合法检疫为由报警。后经当地检疫人员检查后，确认运狗车有合法证明，予以放行，但志愿者们却无法接受这种做法，仍然不肯放运狗车走，两名来自唐山的女志愿者还一度躺到运狗车车底阻止车辆离开，直到第二天上午，运狗车才得以脱身。

最近，动物保护志愿者拦车救狗的事情屡屡见诸报端，但这样的爱心

之举在我们这个习惯于以“最美”来标注爱心与善举的时代，不但没有得到人们的一致赞扬，相反却引发了极大的争议，很多人对志愿者的行为表现出了不理解，甚至是反感。出现这种情况恐怕与志愿者的过激行为不无直接关系。以这次救狗行动为例，一切行为以法律为最高准则，这是法治国家公民的基本素养，既然一切手续完备，运狗车是合法的志愿者有什么理由继续拦车不放呢？在这一事件中到底谁在违法？谁在扰乱正常的公共秩序？明眼人一目了然。

当然，志愿者们可能会说，他们之所以会采取这种极端的方式，是因为我们国家目前在动物保护方面还无法可依。的确，我国国家有野生动物保护法，但却没有普通动物保护法，不过，这并不意味着我们没有这方面的立法尝试。早在 2004 年，《北京市动物保护条例》就开始公开征

求意见，这部地方性立法在当时被媒体称为“动物福利第一案”，但这部法律很快就被否决了，而且北京市政府法制办还回应称“近期不会为动物福利立法”，的确在此后长达 8 年的时间里，这一立法构想一直被搁置在一旁。

为什么有关动物福利的立法不被看好呢？其根本原因就是“太超前”。立法需要有一定的前瞻性，但它终究是一个时代的产物，代表的是某个特定时代的人类理性。不虐待动物、不虐杀动物是我们这个时代所能达到的对动物保护的水平，但是让所有的人都不杀狗、不吃狗，甚至为了保护狗而设置各种各样的门槛和行为禁区，目前显然还做不到，也难以以为大多数人所接受。立法毕竟是多数人意志的体现，也理应可以为多数人所遵守，得不到多数人理解和遵守的立法，只会成为一纸空文。

有人认为动物福利保护法，一些西方国家早以有之，为什么中国就不能有？立法有其普遍性，更有其特殊性。事实上，一个国家的立法与这个国家的文化传统与发展阶段有着直接的关系，中国有独特的文化传统与饮食传统，这是不能忽视的现实。特别是中国目前的发展阶段决定了尊重和保障人权，保障人的生存权和发展权是第一位的，在人的福利还没有得到完全彻底的保障，人与人之间还需要更多的爱心与善行之前，谈狗的福利还是太奢侈了。

再回到志愿者救狗行动上，包括这次在内的历次拦车救狗行动，其推动者都是一些民间公益性组织。近年来，随着中国社会力量的强大，民间公益性组织也越来越活跃，积极参与到社会管理的各项工作中来，并且发挥着越来越重要的作用。民间公益性组织的工作填补了政府对社

会管理的空白，它们的存在与活动体现了中国社会自治能力的提升，是中国民主、开放、进步的积极力量，需要国家和政府的信任与大力扶持，只有这样中国的社会力量才会强大，中国的民主才会有基础。

但是，从另一个角度上来讲，中国的民间公益性组织还处在初创阶段，要想健康长远地发展，并承担起应有的社会责任，取得应有的社会地位，其前提还是要遵守宪法和法律，依法活动，对其所倡导的理念要通过合法和更加平和的方式来传播。事实上，对这次救狗行动，很多人之所以不看好，并不是因为他们觉得狗不该救，而是他们认为违法拦车的行为已经从爱心行动变成了无理取闹。从这个角度上讲，任何违法和不理智的行为都是对中国刚刚起步的民间公益事业的伤害。

画中有话

□ 文/屈正州 图/朱慧卿

对施救者道声谢很难？



本应成为他骄傲和效仿的楷模，但恰恰是被救女子的消极冷漠，让他看到了另一种冰冷世相。再教育孩子关心他人、担当社会责任，怕是难了。

好在，魏先生虽然对儿子的

话感到心酸，却依然执着地表示以后遇到这种事还会去做；现场周围的市民，也纷纷批评这位女子。这位可敬的父亲对向善信念的坚守，社会对善行德举的推崇，正是社会公德的希望所在。

公交需要怎样去爱护

□ 张丽

坐公交是要花钱买票的，一直以来人们都觉得这事儿天经地义。但在西安，前些日子上线了四条免费公交巴士线路，全部由个人出资运营，还都是空调车。可惜好景不长，短短运行了 12 天之后，已被有关部门叫停。据中央人民广播电台报道，这四条线路的“免费巴士”围绕西安高新区设立，站点多为公交线路不能通达的地方，大大方便了当地居民出行。“叫停方”西安市交通运输管理处执法人员表示，因为公益性质公交运输必须登记备案，办理相关手续，而“免费巴士”目前合法运营手续还不完备，所以只能停运。免费巴士负责人表示将尽快办理合法手续，让巴士早日恢复开通。

“公交优先”的口号在各个城市提了好多年，那么，免费的、填补了空白的、乘坐舒适的公交按照逻辑，肯定是更得优先。但往往理论是理论，实践是实践。所谓公交优先，也分哪家的公

交，个人自办、民间运营的公交，就算乘客多么喜欢也得先等等再说。

那么，官办的公交日子就一定好过吗？非也。在长沙，白天进入公交站场的营运公交车辆以每月每车位 280 元标准实行收费；夜间停放的营运公交车辆以每月每车位 180 元标准实行收费，两项收费合计，每台公交车辆每月每车位约为 460 元。虽然湖南省政府明确规定“公交车辆使用非民营停车场，免收场地占用费和停车费”，但长沙市政府专门出台了《公交站场使用管理办法》，该市物价局也明确了收费标准，所以长沙市交通局客运管理处处长认为，公交站场收费是有依据的。

西安的免费巴士没有备案、涉嫌超载，确实该管，但管就是一停了之吗？方便乘客的事情，是为会员服务，管理部门如果能主动上门帮助免费巴士方面快速办妥手续，就更是为人民服务。本来可以锦上添花，却总办成釜底抽薪。

网络公益不应该追求“把事情搞大”

百姓观点

□ 何小手

和去年相比，今年网络公益的品牌形象有所下降。借公益之名炒作事件，利用人们的爱心做商品宣传，此类现象时有发生，而那些正规的公益机构舆论形象也不容乐观，尤其部分介入网络事件的公益机构，往往容易引发争议。近来，“小传旺”事件一波三折，介入此公益行动的“天使妈妈基金”多次遭遇舆论质疑，譬如从它的介入时机看，从事件在微博曝光到该基金介入该行动，号召网友捐款，其时间间隔不到三小时。有网友质疑，基金会没有进行任何调查，缺乏足够的准备，仅根据媒体和微博的报道就草率介入，有搭便车的嫌疑，部分网友甚至质疑其借机圈钱。

相对于自证清白，微博上证伪的难度更大。随着事态的发展，针对“天使妈妈基金”的质疑越来越多，譬如有关救助医院的资质问题，对捐款的支配问题等。

网络公益的局限很明显，譬如很多公益人缺乏相对专业的知识，开展行动的方式有限，动辄捐款，更重要的是，它往往建立在事件的影响力上，这就导致一种为了追求事件新闻传播力而不惜把事情搞大的冲动。譬如质疑“天使妈妈基金”的声音中不乏不实传闻，而当事人竟将其动机解释为“骂得越厉害，可以引发更多的关注”。

北京遭遇 61 年来最强暴雨，市民开展自救，涌现出大量感人的事迹，而网络作为重要的社交平台，承载了社会的道德温情。大量网友通过网络平台发布互助信息，好心人为无法归家的路人提供留宿，有车一族驾车送人回家，市民守望相助，与此同时，公安、消防及时通过微博发布、接受互助信息。“微博双闪爱心车队”联道陪

入困境中的人们，义务输送机场航站楼滞留的旅客进城。诸如类似的感人情节触动了网民。

值得铭记的一个细节是，中国最具权威性、最有影响力的人民日报在此期间开通微博，发布暴雨相关报道之余，敢于在新媒体上发声，针对暴雨灾害表态，发表微评论称“没有一流的下水道，就没有一流的城市”。如同以往的自然灾害，网民一方面守望相助，投入到灾难救援中，另外又不忘探讨灾害的人为因素，感叹“北京离世界城市的差距就是一场雨”。有网友提出“应该开放体育场馆和其他公共设施给滞留的数万旅客”，尽管大量民众主动为滞留市民提供留宿，但杯水车薪不足以满足灾民的应急之需，在自然灾害紧急应对方面，政府或应该采纳网民的意见。

此次暴雨灾害过后，政府部门主动承认自身工作不足，没有一味沉溺在市民带来的感动中，这也是一种进步。

广告