

# 救活梁娅难不难

■张田勘

2月17日,35岁的IBM深圳公司管理人员梁娅倒在深圳地铁蛇口线水湾站C出口的台阶上。监控录像显示,在梁娅倒下后有发出求救的动作。3分钟后,有市民发现并告知地铁工作人员。随后地铁工作人员赶到,民警也在25分钟后赶到。50分钟后,11时18分,急救人员到达现场,发现梁娅已经死亡。

正值青春妙龄,生活和事业如日中天的梁娅突然身亡,让人唏嘘不已的同时,也产生了一个最大的问号:救活梁娅很难吗?现实已给出的一种答案是:很难。但是,现实还有另一种答案:救活梁娅并不难,就看是否采取行动和如何采取行动。

梁娅之死并非应验的是国人冷漠和不敢救助倒下的人,相反,市民、地铁员工、民

警和急救人员都伸出了援助之手,只是伸出的援助之手不大有力,也不是很适宜,才导致了悲剧的发生。

急救医学的大量实践证明,挽救生命有一个“白金10分钟”的理念。4分钟内进行心肺复苏者,有一半的人能被救活;4分钟至6分钟开始进行心肺复苏者,仅10%的人可以救活;而10分钟以上才开始进行心肺复苏者,几乎没有能存活。梁娅之死,很大程度上缘于她未能在10分钟内得到有效救治。

无论国内还是国外,地铁员工和地铁站内的服务人员都要进行外伤包扎、心肺复苏等基本急救训练,并且能对常见急症进行现场初步处理,对患者进行通气、止血、包扎、骨折固定等初步救治,搬运、护送患者、现场心肺复苏,以及在现场指导群众自救、互救等相关辅助医疗救护。

遗憾的是,在国内地铁和其他公共服务设施逐渐普及和增多的同时,员工的急救知识和技能却没有同步配套。在梁娅事件中,尽管地铁员工报了警,但未采取任何急救措施,也不敢上前动她,只能蹲在身边询问是否需要帮助。

在这方面,国内也有少数地方的地铁做得比较好。比如成都地铁站内的服务人员都进行过外伤包扎、心肺复苏等基本急救训练,2012年12月18日,成都地铁华西坝站值班站长熊玉兰接到一名20多岁女子晕倒的报告,立即和同事赶到现场,协助保安一起将晕倒的女子扶到站内椅子上休息。了解了女子情况后,熊玉兰拿出急救箱,找来一支葡萄糖和着热水让女子喝下,大约10分钟,女子脸色恢复正常。稍事休息,女子便继续坐地铁走了。

梁娅的情况更复杂和困难一些,因为她已经不能说话,但从其手提袋中有一个装着牛奶的保温杯、六块小蛋糕、一根香蕉和一袋圣女果,可以推知她没吃早餐,可能是因低血糖而晕倒。这时如果把梁娅扶起来,拍拍背和掐人中,用梁娅自带的牛奶喂她或喂点糖水,她就可能缓过来。急救医学实践证明,在院前急救工作中,只有20%是真正危重的病人,另外的80%都是很简单的问题,有的病人甚至不需要任何处理。

据上海地铁统计,超过70%的晕倒乘客属于“不吃早饭族”,其中不乏年轻力壮的小伙子。由于一大早缺乏能量摄入,乘客容易在早高峰挤地铁时恶心、心悸和晕倒。要让救活梁娅们变得容易,须有自救和他救的配合。生命不仅仅属于自己,也属于他人,尤其是亲人。

## 假离婚

■文/言者 图/春鸣

安徽宁国市一对夫妇前往政务服务大厅咨询夫妻房产过户手续,不料房产局工作人员竟建议其假离婚。“到公证处开证明,还要花钱才给你办。你办个离婚证最简单,8元钱给你办好,等这个证办下来后,再花8元钱办复婚,多简单的事。”目前,该办事员已被解聘。

夫妻房产过户,办证人员竟然“好心”建议市民去假离婚,个中荒唐逻辑,看似匪夷所思,却发人深省。刻假章,办假证,这是民间的灰色地带。吃这碗饭的人,大多隐身于市井街巷,少有敢正大光明招揽生意的,毕竟,都知这饭碗来路不正。然而,专事房产办证的公职人员,居然可以堂而皇之引以为捷径,真是劣币驱逐良币之典范!假作真时真亦假,当假证泛滥,甚而充斥于公堂,人们的是非界线就变得模糊混淆,什么廉耻正义感都会扭曲,这实在是当下社会的一大悲剧。



## 从“命案必破”到“命案不错”是进步

■晏扬

在河南省公安厅日前下发的通知中,特别要求全省公安机关在案件侦破中强化证据意识,确保“命案一起都不能破”,该通知并没有要求公安机关“命案必破”。从“命案必破”到“命案不错”,这一转变受到了法律专家的好评。

公安机关肩负着保卫人民生命财产安全的使命,这个使命光荣而艰巨。当民众的生命遭受戕害,公安机关想方设法尽早破案并力求“命案必破”,这本是使命感、责任感的体现,旨在变压力为动力,初衷良好。然而,刑侦自有刑侦的规律,“命案必破”听起来激动人心,实际上并不科学。而在破案指标的压力下,一些公安机

关难免采取刑讯逼供、弄虚作假等手段制造冤假错案,致使结果与初衷背道而驰——“命案必破”是为了打击犯罪,“不放过一个坏人”,可冤假错案接连出现,不仅让一些“坏人”逃脱法网,而且让不少无辜者蒙受不白之冤,相当于给社会、民众造成二次伤害。如此“破案”不如不破案,这样的“命案必破”宁可不要。

河南省公安厅要求“命案不错”,同时不再要求“命案必破”,其潜台词是:无论有没有把坏人抓获,首先要保证“不冤枉一个好人”。这样的转变既是对刑侦科学规律的尊重,也是对民众生命权、人身自由权的尊重;既是防止刑讯逼供、杜绝冤假错案之必须,也是落实“无罪推定”、“疑罪从无”法律规定之必须。在这个要求下,

公安机关的破案率可能会下降,政绩上似乎不太光鲜,但换个角度看,杜绝刑讯逼供和冤假错案,不也正是公安机关重要的政绩吗?2011年,河南省命案侦破率达到97.57%,连续7年位居全国第一,可是,一个赵作海冤案就足以让这个政绩黯然失色。

去年5月6日,最高人民法院常务副院长沈德咏撰文指出:“要像防范洪水猛兽一样防范冤假错案,宁可错放也不可错判。错放一个真正的罪犯,天塌不下来;错判一个无辜的公民,特别是错杀了一个个人,天就塌下来了。”这是对我国司法实践经验和教训的总结,是振奋发聩之言,“宁可错放也不可错判”、“命案一起都不能破”理当成为一条基本的司法准则。

## “小升初新政”能否带来教育公平

■江南一木

教育部颁发了“小升初新政”后,随着新学期的开始,各地都在相继研究落地措施,教育部又发布了将对19个重点城市进行督导的消息。一时间,“小升初”政策的走向吸引了亿万家长和学生的眼光。

“上名校难”、“读名校贵”,是义务教育广为社会各界诟病的一大顽疾,以至于十八届三中全会都明确提出要破解择校难题,并把此作为促进义务教育均衡发展的重要改革突破口。政策的字里行间处处显示出教育部门治乱的决心,但是,“新政”是否真的能破解择校难题、促进教育公平?

“新政”行政“一刀切式”的“就近免试入学”,初衷是为了公平,但同时也固化了“学区决定论”,到哪儿上学、上什么样的学,全依学生的出生或户籍或居住地定终身;不允许学校有择生的权利,实际上也剥夺了学生正当的择校权利;限制特长生,意在管制教育的异化、招生的腐败,也限制了学生的多样化发展,更易固化“千校一面”格局;要求民办学校免试招生,是行政权力对教育市场的不当干预,既有悖于《民办教育促进法》,也让他在其现实中根本无法操作。

这样的“新政”其实是一厢情愿地以不给择校的机会、权利去回避现实中的择校难题,是一种消极的管理方式。实际上,在社会

流动性强、利益诉求多样化的今天,择校现象显然远非一个“限”字了得的,禁择校的结果,将使更多人不惜代价去抢购学区房。

之所以会出现前述的悖论,根源在于教育行政部门履职的错位、越位、不到位;政校不分、以政代校。义务教育阶段择校热居高不下,根源在于教育部门主导下形成的校际间的巨大差距。社会愿望和教育规律其实并不一味排斥一定比例的择校,大家真正痛恨的是择校过程的不透明、不平等、不公平。毕竟,择校既是一种现实需求,也是学生的一项基本权利。教育行政部门既要履行好自身“有教无类”、确保教育公平的职责,也要给学校“因材施教”、落实以学生为本理念创造空间。

## 让老人免费坐出租 管制需破除

■言者有意

■杨中旭

2月的最后一天,打车软件公司快的宣布关爱老人计划,将在北京试点包下5辆车,安装一部400电话,50岁以上的老人有出行需求可以免费接送。试点顺利的话,快的还将在上海、杭州、广州等城市推广。

消息一出,质疑的声音紧随而来。道理明摆着,北京常住人口超过2000万,50岁以上的人有数百万之多。以北京之大,人口之多,区区5辆关爱老人的出租车,显然杯水车薪。而且,让老人免费乘坐出租车,是再发达的国家也未曾有过的社会福利。快的只是一家赚取利润的商业公司,缘何要制造这样一个噱头?

快的此举,系不得已而为之。快的和滴滴等打车软件上线以来,非议不断。非议之一便是,不使用打车软件、对APP缺少了解的人群,岂非打车越来越难?即使是快的所有者马云,也曾发出母亲“打车难”的慨叹。

可是,“打车难”,能怪打车软件吗?

我第一次打车,是在上世纪90年代读高中时期,父亲付了15元车费。彼时,父亲月工资400元左右。如果再倒退10年,他的月工资只有区区62元,根本没有经济能力打车。

现在,中国内地人均GDP逼近6800美元,一线城市的收入更高,打得起车的人群非常庞大。出租车行业垄断乱象存在多年,面对不断上涨的需求,职能部门却鲜有放开市场的政策出台。通常,所谓的出租车新政,只是简单提价了之。新政寄望于车费上涨之后,部分人群被挤出打车市场,打车难自然缓解。

孰料,这种短期办法,从去年春夏之交开始,遭遇了打车软件的阻力。和盘活存量的余额宝一样,打车软件降低了出租车的空驶率,无形中扩大了出租车的供给。同时,打车软件公司补贴消费者和的哥的举措,消解了车费上涨的挤出效应。在供需两端都有上涨的情况下,“打车难”持续发酵。和之前矛头更多指向出租车公司及政府不同,这一次,高调进入这一市场的打车软件公司背上了黑锅。换言之,板子拍错了对象。

作为在市场上嗷嗷待哺的商业组织,除了制造公益的噱头挽回名声,又能有什么辙?真正有辙的,是肩负公共服务职能的政府。要想辙,首先就要斩断部门利益。有台湾朋友介绍说,每晚9点以后,台北街头很少再有出租车,人们出行全靠电召,且电召出行便宜。因为电召降低了空驶率,的哥愿意给消费者打折。

反观大陆电召平台,普遍对消费者加价,与打车软件公司尊重市场规律的举措背道而驰。不仅如此,最近,沿海某一线城市电召平台还要“招安”打车软件,其行政垄断的部门利益可见一斑。如果不当管制的部门利益不除,开放市场自然又从何说起?