

同虎不同命 也是一种病



观点
提要

同虎不同命,根子上的病,出在“人工饲养猛兽”环节。饲养者不仅有“管理义务”、严防猛兽出逃,还有“应急义务”,要有切实可行的应急预案,要有充足的应急设备,还要经常演练。这种“不得不从外地紧急调运麻醉枪”、最终无奈击毙老虎的情况,不能再出现了。

□ 高金国

近日,在黑龙江伤人后被擒获的野生东北虎(被命名为“完达山一号”),经过一段时间的“休养”之后,被放归山林。

最新消息表明,戴上了卫星定位项圈的“完达山一号”,已经“闲逛”到吉林境内,当地已经做好了处置预案。

我国境内的野生东北虎,只有50只左右,极其珍贵。对一头贸然闯入并伤人的东北虎进行“宽大处理”,既反映了当地的应急处置能力,也体现了生态理念的进步。

然而,无论是杭州出逃的豹子,还是在河南出逃并被击毙的老虎,就没那么幸运了。

媒体报道称——

5月25日上午,河南南阳市淅川县上集镇丹江孔雀谷发生一起饲养员喂养老虎时被咬伤、两只老虎跑出铁笼的突发事件……在从外地紧急调运麻

醉枪过程中,老虎已变得十分狂躁,表现出明显攻击人的倾向……为保障人民群众生命安全,经请示上级有关部门得到批准后,决定击毙老虎。

当地相关部门解释了击毙老虎的理由,比如事发地距离县城只有6公里,危险性大,等等。

即便理由充分,此事也令人难以释怀。都是老虎,同样伤了人,为什么野生的“完达山一号”就能优哉游哉回归山林,人工饲养的两只老虎却是“被击毙”的命运?

同虎不同命,问题出在哪里?

表面看,出在应急处置环节。如果河南当地对付老虎有黑龙江的水平,结果当不至于此。但这种假设对河南并不公平,毕竟河南基本不存在出现野生老虎的可能,应急手段无法和东北相提并论。

更深一点想,问题就没那

么简单了,下令开枪的管理者很可能成了“背锅侠”。试想,如果景区养的老虎不出逃,会酿成这么大的乱子吗?

饲养猛兽作为景区卖点,并不鲜见,除了景区,其他部门基本不会(一般也不允许)饲养猛兽。景区没有充足的应急措施,指望公安、林业等部门来“应急”,实在勉为其难。公安、林业、消防等部门的经费,首先要用在和民生关系最紧密的方面,如果把大量物力、财力用在概率极小的个别突发事件上,岂不是浪费纳税人的钱?

景区作为饲养猛兽的受益者、管理者,同时也是直接责任者,有做好防护、完善应急措施的义务,责无旁贷。

我们看到的却是:杭州的动物园,3只豹子轻松出逃,其中1只至今下落不明;河南这个景点,两只老虎伤人后“越狱”,最终惨被击毙……

幼儿园小朋友如果听说了此事,不知还有没有心情唱《两只老虎》?

同虎不同命,根子上的病,出在“人工饲养猛兽”环节。不管饲养者是为了经济利益,还是为了“绿水青山”,客观上都为生态恢复作出了积极贡献。在确保安全的前提下,近距离观赏猛兽、亲近大自然,对人们来说,也是好事一桩。

但猛兽就是猛兽,不会因为饲养久了,就变成小狗小猫,何况还有很多饲养单位在进行猛兽的“野性恢复”训练。漠视猛兽的危险性,很容易出问题。

饲养者不仅有“管理义务”、严防猛兽出逃,还有“应急义务”,要有切实可行的应急预案,要有充足的应急设备,还要经常演练。这种“不得不从外地紧急调运麻醉枪”、最终无奈击毙老虎的情况,不能再出现了。

“自行车优先” 应成社会共识

□ 贾亮

近日,北京二环辅路慢行系统优化改造完成,在通行条件“先天不足”路段,为了保障骑行者路权,增添了“自行车优先”标志。从人让车到车让人,自行车道从压缩到拓宽,二环路正在为市民带来全新的骑行体验。

自行车优先,在城市交通快速发展的长时间内,并非是被广为认可的主流理念。即便设置了非机动车道,自行车路权也总被机动车严重挤压。汽车越来越多是客观原因,而主观原因是因为快节奏成为城市常态,似乎慢速的自行车给快速汽车让道理所应当。近年来,无论是城市管理者,还是普通市民,都逐渐意识到城市交通不能一味追求快,给慢交通方式以足够的空间,等等那些习惯慢交通方式出行的人,不仅是城市发展辩证思维的体现,也是城市环保的象征,更是一个城市温情的展现。2020年北京市印发《北京市城市慢行交通品质提升工作方案》,确定“慢行优先、公交优先、绿色优先”发展理念,首次将“慢行”放在交通发展理念首位。

正如人们在享受风驰电掣的高铁持续拉近城市距离的同时,还乐见有慢火车驻留在一个个偏远小站,串联起城市与乡村,方便群众出行。回龙观至上地的北京首条自行车专用路开通后,让人们点赞的,不仅是出行增添了一条捷径,还有首都能为自行车留出专用路的气魄和胸怀。

慢行系统给城市交通带来的正向效应显而易见,民心工程带来的舒适指数也会显著提升。北京首条自行车专用路西延、东拓、南展,其他慢行系统改造也提上议事日程。北京的慢行系统改造,不是旧瓶装新酒的小打小闹,而是有能让市民切实感受到的真材实料。以东二环慢行系统改造为例,除了在机动车和自行车必须混行的路段上加装了“自行车优先”的标志,非机动车道的路面普遍拓宽到3米以上,车道被取直,还减少了不必要的Z字形弯道。同时在16处机动车与非机动车交织区域施划了黄网禁停区,即使机动车拥堵排队时也不能占压非机动车通道停车,确保慢行系统的连续性。

与专用自行车路不同的是,慢行系统机动车也可以走,但是必须注意的是,在有红色铺装的路段上,骑行人的路权优先,汽车到了这儿必须礼让非机动车。当然,市民叫好的同时,也不无担忧:机动车不礼让怎么办?自行车的优先权被侵犯又该怎么办?交管部门表示,在面向市民持续开展“慢行优先、绿色守护”理念教育的同时,针对机动车违规特别是占压非机动车通道黄网禁停区的行为,将依法予以惩处。

改造慢行系统,“礼遇”骑行者,意味着交通发展理念从“以车为本”向“以人为本”转变。尊重慢行,汽车为自行车让路,应该成为全社会共识。

大众报业集团十大名牌专栏
诗评画议

火锅店霸王条款,纸巾消费成必选。
强制消费受严惩,被罚两万可不冤。

绘画 程硕 配诗 郝玲

因在点餐系统中将纸巾设置为不可取消的“必选商品”,浙江省温州市乐清市一家火锅店接到了来自市场监管部门的2万元罚单。
据新华社



银行卡被盗刷银行担责是一种“权益兜底险”



观点
提要

银行针对持卡人的银行卡被盗刷损失承担赔偿责任,既是一种法律义务,也是一种契约义务。最高审判机关明确“银行卡被盗刷银行担责”的一般规则,对于金融领域银行卡管理规则的重建是一种有效引领。

□ 李英锋

最高人民法院《关于审理银行卡民事纠纷案件若干问题的规定》5月25日起施行,其中明确规定:发生伪卡盗刷交易或者网络盗刷交易,借记卡持卡人基于借记卡合同法律关系请求发卡行支付被盗刷存款本息并赔偿损失的,人民法院依法予以支持。发生伪卡盗刷交易或者网络盗刷交易,信用卡持卡人基于信用卡合同法律关系请求发卡行返还扣划的透支款本息、违约金并赔偿损失的,人民法院依法予以支持。

近年来,银行卡被盗刷事件频频发生,而几乎每一起盗刷事件都会引发持卡人与银行之间的责任归属纠纷,进而引发诉讼。双方的观点和诉求针

锋相对——被盗刷的持卡人普遍认为,银行存有管理漏洞和严重过失,应承担银行卡被盗刷的民事赔偿责任;而银行一方则认为银行卡被盗刷的责任在持卡人,银行已经尽到了必要的安全管理义务,不应为银行卡遭盗刷负责。

针对此类案件,各地法院的判决并没有统一的标准,尽管有一些法院支持了持卡人的诉求,但也有不少法院判决银行无责。司法机关承担定分止争的重要职责,也是维护持卡人权益或银行权益的最后一道防线,司法机关的审判态度不明确、不统一,有关银行卡被盗刷的责任归属就难以界定。最高法此番规定切中了关涉民众财产权益和银行管理责任的

要问题,有助于持卡人和银行厘清权利义务的边界,相当于给持卡人加了一道“权益兜底险”;也有助于统一司法尺度,规范司法审判行为。

实际上,银行针对持卡人的银行卡被盗刷损失承担赔偿责任,既是一种法律义务,也是一种契约义务。《商业银行法》第六条规定:商业银行应当保障存款人的合法权益不受任何单位和个人的侵犯。据此,银行(发卡行)有义务保障持卡人的银行卡资金安全、账户安全。银行与持卡人(储蓄性质)之间还有金融契约关系,银行负有向持卡人兑付存款并支付利息的义务。按照民法典的严格责任原则,发生银行卡被盗刷案件后,如果持

卡人没有未妥善保管银行卡、密码、验证码等身份识别信息、交易验证信息等过错,银行就应该承担赔偿责任等责任。显然,银行卡被盗刷银行担责是对金融法律法规和契约规则的具体执行。

最高审判机关明确“银行卡被盗刷银行担责”的一般规则,对于金融领域银行卡管理规则的重建是一种有效引领。实际上,1999年出台的《银行卡业务管理办法》等规定并未就银行卡被盗刷的风险防范、责任划分等作出明确规定,有关部门有必要对接司法机关的办案规则或意见,出台或修改完善相关银行卡法律法规,从机制上理顺保障银行卡安全的权利义务关系。