

男子救同伴溺亡， 官方称“救好友非见义勇为”

今年6月10日，端午假期，来自成都的张正祥、于强、肖军、喻春祥等5个家庭共13人，来到郫县（现称成都市郫都区）安德镇出游。在此过程中，肖军及喻春祥落水，张正祥和于强闻讯前去施救未果。最后，4人中仅有喻春祥一人生还。

张正祥的妻子周萍和于强的妻子钟敏，为了帮助丈夫申请认定“见义勇为”，在市县两级主管部门间反复奔走，却被告知，由于其所救为同行好友，属于“履行特定义务”，因而无法认定。在接受记者采访时，法律界人士观点不一。

如何界定救人行为中的“特定义务”？

周萍介绍，郫县和成都两级主管部门，在拒绝其认定申请时，均引用《四川省保护和奖励见义勇为条例》中，对于“特定义务”的限制。

《四川省保护和奖励见义勇为条例》中，将“见义勇为”定义为“公民在履行特定义务以外，为保护国家、集体利益或他人人身、财产安全，不顾个人安危，同各种违法犯罪作斗争或者抢险救灾的行为”。

在接受记者采访时，郫都区综治委一名工作人员回应称，由于于强和张正祥所救人员为其二人好友，且家庭集体出游属于一种“邀约”，因此属于“履行特定

义务”，不予认定“符合规范”。

周萍的代理律师李凯告诉记者，特定义务属于法律义务，不能随意扩展。法律上的救助义务包含两类，第一类是近亲属之间，第二类依据法理，救助义务还产生于“共同从事危险行为时”。李凯认为，在事发时，张正祥等人并没有约定玩漂流，因此没有“共同从事危险行为”。针对落水的同伴，他实际不负救助义务。

让周萍不明白的是，仅仅因为丈夫救助对象系“熟人”，性质便产生了变化，那么，“特定义务”如何界定？在北京市京都律师事务所律师常莎看来，救助义务主要是由于三方面原因产生的。一是法律规定，例如父母对孩子。二是先行行为（先行行为即行为人实施了某种行为而使刑法所保护的社会关系处于危险状态，使行为人负有防止或者排除这种危险发生的义务），比如使他人处于危险中，有能力施救就必须施救。三是职业准则要求，比如警察面对暴力犯罪。常莎表示，当前法律并未规定朋友之间有救助义务。如果被救助者的危险情况，并非因救助人的行为造成，就不能认定有“救助义务”。

是否有必要出台统一认定标准？

记者查询全国各省区相关条例后发现，有至少8省市明确规定，见义勇为人员是指，“不负有法定职责和特定义务”，救

人或救灾中表现突出的公民。而包括北京、江苏、福建在内的省市，则没有这一表述。

常莎称，在国家层面，目前尚未建立针对见义勇为行为的统一标准，各地政府出于弘扬优秀道德品质的考虑，对见义勇为者进行认定和表彰。在此种情况下，便会出现各地认定标准不一，部分救人者无法被认定为“见义勇为”的现象。

多名法律界人士认为，见义勇为系道德上的高尚行为，为了避免救人者陷入法律困境，国家有必要也有责任出台全国性的法律文件，对见义勇为的认定、奖励、保护等作出统一规定，使全体公民敢于勇为，无后顾之忧。

法律学者齐东文表示，实现“国家标准”，要确定认定主体，并设计一套科学完整的程序，包括递交申请材料、审核、认定、作出决定、支付救助金等。此外，还应明确奖励标准。他表示，国外对此认定机制已经成熟，对于施救者有相应规范，不赞同盲目施救，“要通过立法尽量降低见义勇为的风险”。

此外，也有律师认为，就当前环境来看，建立“国标”并不适合。

清华大学法学博士王学棉认为，国家统一立法成本太高，交给各个省市判定执行显得更加“经济”。不过他也强调，各省市在认定中，应严格遵循法律框架，不过分拓展认定“禁区”。

（据12月14日《新京报》）



丹凤眼看世界 >>

连续打哈欠3次将被批评教育，犯困打盹、闭眼将被罚1000元并停工。最近几天，西安市公交二公司出台的管理规定引发不小的争议。规定中要求驾驶员在驾车营运过程中，严禁出现打瞌睡、经常性低头、打电话、看手机的行为。凡出现连续三次以上打哈欠将进行批评教育；出现犯困、趴在方向盘上睡觉闭眼的情况，将被停工两周到三周，罚款500到1000元。西安市公共交通总公司第二公司营运安全科李宁介绍：“这次我们出台关于驾驶员精力不集中的驾驶规定，主要是因为我们近期公交内部出现了两起因驾驶员精力不集中、驾驶当中打瞌睡甚至闭眼造成的群伤事故。”

公共安全必须小题大作

文 / 郭丹

公交车司机打盹犯困要受罚，西安市公交公司的这一规定实际上是有法律依据的。打盹犯困，无疑是疲劳驾驶的状态，我国法律早就对过度疲劳影响安全驾驶的情况作出了严格的规定。公交车，作为城市里承载乘客人数、公共运输职能最多的交通工具，驾驶员的状态决定了成百上千个市民和家庭的平安幸福，任何一个影响驾驶质量的细节，都将就不得、马虎不得，抓住几个哈欠小题大作，看起来是对驾驶员苛刻，实则是对公交车服务对象——所有市民包括司机本人最大的保护。对于公共服务岗位，我们任何时候都不能讲个人人情而忽视整体保障，肩负的社会责任越大，工作的标准就会越高、要求也就越严。

实际上，困驾的危险性跟酒驾一样，驾驶员的反应和速度都很滞后，造成的风险和后果都十分不平常。迄今没有引起普遍重视的原因，主要在于操作障碍，由于其界定的迷糊和取证的困难，导致困驾的法治监管力度明显落后于酒驾和毒驾。公交车公司这一措施的出台，恰是时代科技水平和公众意识进步的结果。我们可以通过监控视频加大对司机困驾的识别力度，大大提高困驾治理的可操作性。

当然，作为公共服务平台，我们不能只从个人身上压责任，让司机承担全社会的公共职能与风险。在对司机严要求的同时，更应该思考如何发挥组织平台的安全服务保障功能。作为全社会公认的高强度、高风险、高压力的岗位，更需要我们从情感上多尊重体谅，尤其还要形成对司机健康权、休息权的关爱机制。毕竟，很多时候，司机并非主动疲劳驾驶，而是福利和待遇没跟上，让司机犯困也停不得，疲劳也必须继续驾驶。

除了明晰司机的驾驶纪律和责任，各级政府应尽快建立保障公交司机健康的安全机制，督促公交公司加强对公交司机权益的保障，在定期体检、休假制度、工作时间、职业病防治等方面作出明确规定。公交企业应该组织驾驶员进行定期的健康体检，建立健康档案，多组织司机学习和掌握必要的健康知识。公交司机也应加强自身的健康意识，不带病工作，随身携带急救药品，预防意外情况发生。广大乘客也要多些换位思考，多理解、多支持公交司机的工作，做到文明乘车、礼让他人，至少不要在乘坐公交的过程中给司机添乱。对公交司机有严有爱，要求与保障并进，才能真正赶走公交司机的瞌睡，保证乘客的安心与平安。

“救朋友不属于见义勇为”争议背后的风险漠视

文 / 杨朝清

对他人的痛苦有着敏感的反应能力，当他们需要帮助的时候能够挺身而出。这样的“该出手时就出手”，从道德上看，契合见义勇为的价值底色。“救朋友不属于见义勇为”难以得到公众的情感认同，尤其是死者家属更难以在心理上接受。在一个“浅阅读”盛行的时代里，这样的不近人情，很容易成为舆论的靶心。

在不确定因素增加的风险社会，一旦忽略、漠视了风险防范，人们就可能进入危险地带，甚至为此付出生命的代价。在此之前，江西省信丰县三个好友相约玩水，一人遇险两人救助最终三人都不幸溺亡；家属申请“见义勇为”，也没有得到认可。同样的“救朋友不属于见义勇为”，折射出道德与法律不同的边界与规则。

虽然许多时候道德与法律的价值追求是一致的，但二者也存在着价值分歧。道德评价很多时候讲究初衷，只要初衷良善，即使过程中有疏漏乃至过错，都会被包容；法律考量很多时候讲究分寸和尺度，即使初衷良善，背离规则的失范行为也要接受相应的规训和惩罚。一件在道德上看上去很美好的事情，在法律上却可能会被质疑、被否定，甚至要为此承担相应的代价。

在中国这样一个人情社会、关系型社会，亲戚之间、朋友之间的相互邀约很常见。熟人之间的社会互动，让我们的庸常生活更有乐趣、更有活力、更有品质。然而，熟人之间的邀约，也在事实上建构了一种契约关系；突发意外参与救援，是他们的法定义务和责任。如果朋友遇险“见死不救”，这些

人就要接受法律的惩戒。

如果我们仔细梳理，就会发现这些意外事故的发生，在很大程度上根源于部分人风险防范意识的淡漠。相约玩水也好，在缺乏保护措施的情况下玩漂流也罢，缺乏足够的风险防范，让“胆大的人”在享受刺激与激情的同时，也置身于巨大的安全风险之中。

悲剧的发生让人痛心，家属想要给死者申报见义勇为也是人之常情。“救朋友不属于见义勇为”既有道德与法律的价值分歧，也有情理与法理的摩擦与碰撞。痛失爱人、亲人让人同情和悲悯，“救朋友不属于见义勇为”却具有法律依据，并非刻意刁难。只有提升风险防范意识，许多悲剧才会得以避免；我们的“朋友圈”，才会更有安全感。