

无情战火亦有边界

——国际法视角下的《欢迎来龙餐馆》

际人道法的实际意义。

身份背后的规则

影片中徐福等人被拘押的情节就比较适合从这一角度理解。徐福原本只是经营餐馆的普通人,但由于与参与袭击的扎伊德存在联系而被怀疑可能与袭击活动有关,因此遭到拘押。在战争或军事占领状态下,占领军确实可能基于安全原因拘押特定人员,但这种权力并非不受任何限制。

例如,仅仅因为一个人认识某个武装人员是否足以认定其本人也参与了敌对行动?如果只是怀疑其与武装组织存在联系是否就可以合法地长期拘押?被拘押后是否应当获得一定程序保障?影片没有直接回答这些问题,却已经表现出战争状态下占领当局的“安全需要”与当地居民的个人权利保护之间的冲突。

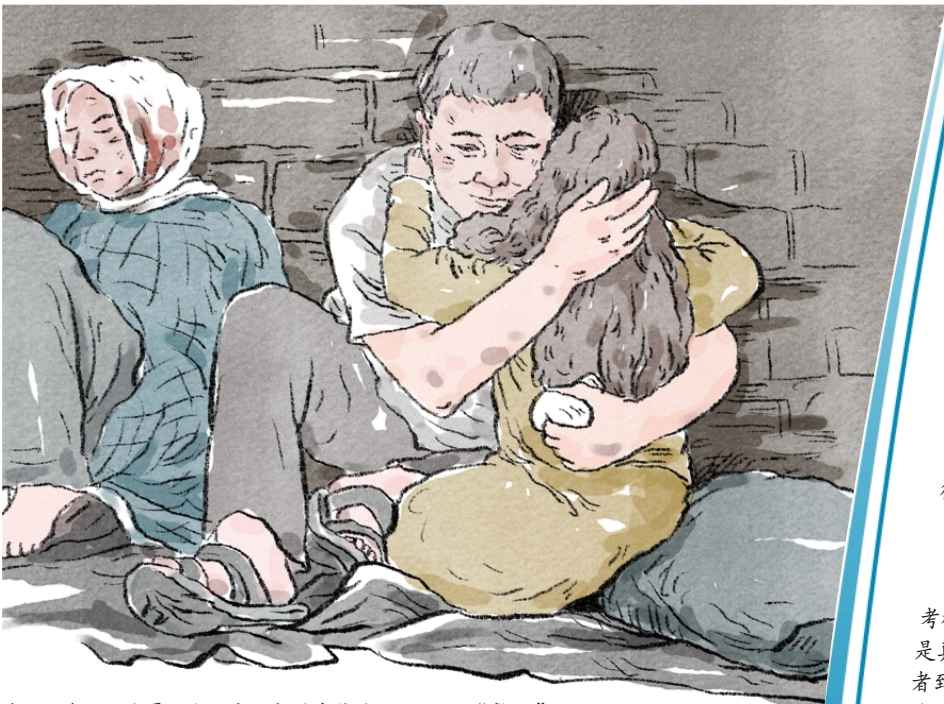
与此相关的还有影片中“恐怖分子”这一身份标签。在战争中,一个人很容易被称为“恐怖分子”或者“抵抗者”,但从国际人道法角度看,仅靠这种主观标签当然不足以确定其国际法地位。法律更关心的是这个人是否实际参与了敌对行动、是否属于某个有组织武装团体,以及其在具体时间点处于何种状态。一个原本属于平民身份的人如果直接参与战斗,在参与敌对行动期间可能失去部分保护;但如果已经被俘、受伤或失去战斗能力,其法律地位又会被随之改变,不能继续被任意攻击。

影片中的拘押和审讯情节还可以进一步联系到禁止酷刑和虐待的问题。即使一个人确实参与了武装袭击,也不意味着对其实施酷刑就能够获得正当性。禁止酷刑之所以重要,正是因为这种要求作为客观底线不随着一个人在道德或情感上是否值得同情而改变。如果法律保护那些被普遍认为是“好人”的人,那么这种保护本身就会丧失其伦理正当性,也很难形成真正的法律限制。

战火之下的孩子

相比之下,影片中儿童与武装组织之间的关系是一个更加直接的国际法问题。影片出现了战争孤儿被吸收,训练甚至参与袭击的情节,极端组织经营“学校”对孤儿进行军事训练,赛夫的朋友贾马尔被欺骗充当“人体炸弹”。

国际法对招募和使用儿童参与武装冲突有非常严格的限制,儿童兵问题也一直是国际人道法和国际人权法高度关注的领域。影片没有简单把这些儿童塑造造成“危险人物”,而是表现出他们首先也是战争的受害者。他们失去了父母、住所和正常生活,



随后又在仇恨和暴力中被卷入新的武装冲突。战争制造孤儿,孤儿又被武装组织吸收,最终成为战争延续的一部分。

这一情节也体现出国际法的局限性。国际法可以规定不得招募和使用儿童兵,却无法仅靠法律规则修复战争已经造成的家庭破碎,教育中断和社会失序。它可以划定底线,却不能自动消除产生违法行为的社会环境。

烟火未熄生活在

此外,影片中的“龙餐馆”可以与国际人道法中的民用物体概念联系起来。餐馆最初只是普通商业场所,里面主要是平民。国际人道法要求交战各方区分军事目标和民用物体,不能因为一座城市处于战争状态就认为其中所有建筑都可以成为攻击对象。

如果一个原本属于民用性质的建筑被真正用于军事目的,其法律地位可能发生变化。但即使如此,交战方仍然需要考虑附近是否存在平民以及攻击可能造成的附带损害。随着剧情推进,餐馆逐渐成为帮助普通人、收留儿童和维持日常生活的空间,也与外部战场形成了明显对比。外面是军队、武器和爆炸,餐馆里面却仍然存在做饭、吃饭和照顾孩子这些普通生活场景。

这一点也可以进一步联系到国际人道法中的区分原则和比例原则。即使某个地点附近存在军事目标,也并不意味着攻击者可以完全忽略周围的平民及民用设施。战争中的军事必要性始终受到一定限制,而这种限制正是为了避免普通人因为距离战斗过近就被视为可以攻击的目标。

因此,“餐馆”也可以被理解为正常生活的一种象征。国际人道法中有很多听起来较为专业的概念,例如平民、军事目标、拘押和儿童兵等,但当它们放入电影中的具体场景后,就会发现法律最终保护的其实都是非常具体的事情。比如,一个没有参与战斗的人能否继续安全生活,一个被控制的人是否会遭受虐待,一个孩子会不会被迫拿起武器,一家普通餐馆会不会因为战争而被摧毁。

总体而言,《欢迎来龙餐馆》中的许多冲突本身就与国际人道法长期面对的问题高度重合。当然,它首先是一部商业电影,不可能像法律教材一样展示完整的制度,但它通过普通人在战争中的遭遇,使一些原本抽象的规则变得更加容易理解。

战争法的作用并不是让战争变得合理,而是在战争已经发生的情况下,尽可能规定一些不能突破的界限。例如,不能任意攻击平民,不能虐待已经受到控制的人,不能让儿童成为战争的工具。电影中,徐福原本只是想经营一家餐馆,那些孩子原本也只需要拥有普通儿童的生活,但战争改变了他们的身份和处境。国际人道法试图保留的正是在这种情况下仍然存在的一条基本界限:即使战争已经发生,人也不能完全被当作实现战争目的的工具。

(作者单位:兰州大学法学院涉外法治研究院)

这不仅是一家
公交公司曾经出现的
问题,更是现代治理
中一个普遍存在的
陷阱

□ 郑金雄

8月8日起,兰州公交集团叫停该集团第六客运公司对驾驶员进行的能耗考核,并对下属7个客运公司开展全面摸排。

此前,兰州公交集团第六客运公司出台的一项能耗考核办法引发热议。该办法将公交车用电、用气量与驾驶员绩效挂钩:能耗低于当月平均值的给予奖励,最高400元;超标的则要扣罚,最多300元。表面上看,“节能有奖,超标扣钱”似乎合情合理,但问题很快暴露,夏季的高温天气下,开空调会大幅增加能耗。司机们陷入两难,按规定开空调,能耗超标要被扣绩效;不开空调,被乘客投诉同样要受罚。更不公平的是,考核并未充分区分车况差异。有司机反映,驾驶老旧车辆的连续数月被扣钱。

如今,上述考核办法已然成为“过去时”。但它暴露的问题,却依旧值得我们回味、深思。

考核链上的每个人都可能身陷困局

许多人习惯把考核理解为“管理者管员工”的单向工具。但在上述能耗考核事件中,一个更值得追问的问题是:一套考核制度出台之后,究竟谁才是真正的受益者,谁又是真正的受害者?如果仔细审视,会发现从政策制定者到一线司机,整条考核链条上的每一个人都可能身陷困局,只是各自被困的方式不同。

可以说,政策制定者的初衷应该是好的——降本增效、节能减排,放在任何语境下都是正当的管理目标。问题不在于目标本身,而在于政策制定者对“量化管理”寄予了过高的信任,仿佛只要把目标拆解成数字指标,再配以奖惩机制,管理就完成了。这种对数字的盲目信任,让政策制定者陷入了一个认知陷阱,以为自己颁布了一套科学的管理方案,但实际上,那只是一套数字指令。真实的运营场景,比如老旧车辆、拥堵路况、高温天气、乘客需求,在政策制定者的视野中统统被简化了。

一个无法应对现实复杂性的制度,从一开始就注定了执行会扭曲变形。更尴尬的是,当这套制度开始产生负面效果时,政策制定者很可能是最后一个知情的人。逐级上报的数据经过层层“数据美容”之后,传递到顶层时已成了一个与真相相去甚远的数字景观,而政策制定者往往被自己制造的数字幻象所蒙蔽,误以为一切在按预期推进。那句“文件制定方面,肯定有我们没考虑到的地方”,不只是一句客套的认错,它恰恰暴露了政策制定者与执行现场之间的信息断层。

被夹在中间的管理者,处境或许同样尴尬。他们既要向上级交出一个好看的能耗报表,又要面对一线司机的实际困难。当考核指标与现场条件发生冲突时,中层既没有权力推翻制度,也没有勇气向上级如实汇报,因为“报忧”会影响自己的业绩。于是,他们被迫扮演一个角色,将上级的数字指令翻译给下级,将下级的执行数据包装给上级,他们没有能力改变规则,只能在规则的缝隙中挣扎。当考核体系不允许例外、不允许弹性时,中层的管理能力实际上被掏空了。他们不再是服务型领导者,而退化为数据传声筒,搬运数据、解释数据、为数据负责,唯独不需要对人的境遇负责。

一线司机是考核链条的末端,也是承受所有压力的那个节点,他们既无法影响制度设计,也无法改变客观条件,唯一能做的就是夹缝中作出选择,而无论选择什么,都可能付出代价。开空调,能耗超标要被扣钱;不开空调,被乘客投诉要被罚款。两套规则互相冲突,最终承受惩罚的只有司机。

更残酷的是,这种惩罚还不完全取决于司机的努力,如果分到一辆老旧车辆,就意味着在起跑线上就输了。无论他怎么规范操作,能耗就是降不下来。一个让运气而非努力决定收入的制度,本质上不是在激励,而是在制造不公。

司机们最深的无力感,恐怕不是来自被扣钱本身,而是来自无论怎么做都不对的处境。当一个人的劳动尊严被两套互相打架的规则同时碾压,他感受到的不只是经济损失,更是被制度否定,被系统抛弃的绝望。

如果把视线从兰州公交事件稍稍抬高,会发现这些连锁困局并不特殊。每一个被考核体系覆盖的行业,都能找到类似的结构性困局。只不过在兰州公交事件中,这种困局以“开不开空调”这种极端直观的方式呈现给了公众。因为车厢内不同然,任何人都能切身感受到。

这是一场没有赢家的数字游戏。政策制定者得到了虚假的数据政绩,中层管理者陷入左右为难的困境,一线司机失去了收入与尊严,乘客得到了糟糕的出行体验,而企业则承受了舆论危机与公信力的损耗。所有人都在为这套看似科学实则僵化的数字游戏买单,却没有人有动力去追问,最初到底是为了什么而考核?

考核体系需经得起三层追问

讨论到这里,有必要澄清一个可能的误解。批评能耗考核的种种问题,并不意味着否定数据、否定绩效管理,恰恰相反,在现代治理中,没有数据的支撑几乎是不可想象的。企业需要控制成本,政府需要衡量成效,学校需要评估教学,如果离开了量化指标,这些事都无从谈起。数据绩效本身不是问题,问题在于它如何被设计、被使用、被依赖。兰州公交事件的教训,不是不该考核,而是考核不能只有数字。一个好的考核体系,至少需要在三个层面上经得起追问:程序是否正义、分配是否正义,以及制度是否能够确保初衷的实现。

先说程序正义。一个好的制度,不能只是从上往下扔下来的一纸文件。它需要让那些将被它衡量、被它约束、被它奖惩的人,有机会参与它的制定,或者至少在制定过程中被认真听取意见。从司机事后向媒体“自曝”来看,他们在制度出台前几乎没有发言的机会。能耗考核的标准怎么定的?老旧车辆和新车的差异怎么处理的?高温天气的例外条款有没有?这些问题如果在一开始就让一线司机参与讨论,很多荒诞的后果本可避免。缺乏利益相关者参与的程序,其正当性先天不足,这不仅是听取意见的问题,而是一线司机最了解自己的车况、最清楚每条线路的实际路况,他们的经验本身就是制度设计不可或缺的知识来源。把他们排除在外,设计出来的制度注定脱离实际。

再说分配正义。一个制度如果产生的结果是“罚者恒罚,奖者恒奖”,而且这种差异不取决于个人的努力,而取决于个人无法控制的客观条件,那么这个制度在道义上就已经破产了。驾驶老旧车辆的司机,无论怎么规范操作,能耗就是比新车高。这不是态度问题,是物理问题。但他们却要为了这个自己无法改变的物理事实向付费。一个让“运气”决定收入的制度,不是在激励,而是在制造不公。由此引出的责任归属问题更加尖锐,车辆老化是谁造成的?是公交公司长期以来对车辆更新投入不足的结果,线路拥堵是谁造成的?是城市规划、道路建设、交通管理等诸多因素共同作用的结果。但考核制度没有追溯这些系统性的因素,而是把成本直接扣在了最末端的司机头上。让个体为系统性问题买单,这是一种隐蔽而普遍的不公。

最后说制度的本意初衷。公交是公共服务,它的核心使命是保障市民的基本出行权利。这个使命天然包含大量无法被量化的价值。乘客在车厢里是否感到舒适和体面,老人和孩子上车时是否有人关照,等车时是否知道车什么时候会来,这些体验无法用任何一个单一的指标来衡量,但它们恰恰构成了公交服务的真实内涵。当我们一套套市场化的、以成本控制为核心的绩效考核体系粗暴地套用在公共服务上时,我们实际上是在用一个简单的逻辑替换一个复杂的逻辑,用省钱替换服务,用数字好看替换人的感受。

现代治理中一个普遍存在的陷阱

兰州公交的教训提醒我们,评价一项公共政策或管理措施的好坏,不能只看数字指标是否达标,还要看它是否尊重了人的尊严,是否保障了公平,是否让服务的对象感受到被善待。考核可以量化能耗,但量化不了司机的体面;可以统计扣罚款项,但统计不了乘客的煎熬;可以上报漂亮的平均数据,但掩盖不了老旧车辆司机“罚者恒罚”的长期不公。这些无法被数字表达的东西,恰恰是最不该被忽视的。

兰州公交事件之所以引起如此广泛的共鸣,是因为这种异化不限于公交行业。人们在兰州公交司机的困境里看到了自己的影子,在某个考核指标面前无论怎么做都不对,在为某个自己无法控制的结果承担责任,在为完成数字指标而牺牲掉那些真正重要的东西。这不仅是一家公交公司曾经出现的问题,更是现代治理中一个普遍存在的陷阱。

走出这个陷阱的第一步,或许就是重新承认一个朴素的道理:考核服务于人,而非人服务于考核。至于数字,是用来帮助决策的,而不是用来代替判断的。

一项制度如果让人感到羞辱,让服务对象感到被忽视,那么无论它产生多么漂亮的数据,都偏离了它应有的方向。制度归根结底是为人为服务的,而不是反过来,让人成为制度的“燃料”。

(作者系厦门大学法学院、新闻传播学院教授)

执法中的“先亮底牌”

多想一点

所谓“实践出真知”,或许并非经验对理论的替代,而是经验在不知不觉中走到了理论前面

□ 刘星

“先亮底牌”?是的。人们有时认为,做事应留“底牌”。因为,通过信息屏蔽,让对方不太清楚你手里的手段,可使自己在博弈中减少被动——至少,心理感受是这样。但对方也可能和你一样。当双方留“底牌”,信息成本会提升,从博弈到双方各自期待的结果出现,可能难以预测。于是,更有经验的人,或许先亮“底牌”。而在法律中,会看到这样的情形。

驾车逃逸后的初次面对

说个朋友的经历。

一日,朋友甲开车办急事,行进中,车发出碰撞声。甲发现右侧后视镜稍有位移,但感觉没大事,于是继续赶路。后来才知道,碰撞声是因为甲车右侧后视镜碰到了乙车左侧后视镜。后乙报案。交警联系甲,说乙车后视镜破碎,那是一辆奥迪Q5。甲才知事大,即表示马上到案。

道路交通法规规定得清楚,甲属逃逸。甲开车20年,仅出现一次事故。约10年前,甲开车不慎,也是右侧后视镜,碰上丙车左侧后视镜。但丙车没损失,丙叫停甲,撒气,甲道歉,事结。所以,甲觉得这次右侧后视镜稍有位移,可能类似——故未立即停车处理。甲从未出过一次由交警处理的事故,想必对道路交通法规也已记忆模糊。

案子怎样处理的?

甲到案后,先向乙道歉,后问交警责任认定。交警说,你逃逸,全责且不能走保险,你和乙协商赔偿。乙告知甲,4S店说,修好

需950元,也可能更多。甲告诉我,他首先想到怎样和乙周旋,尽量少赔。可以说,有这种心理是很正常的。

乙的想法估计也简单,赶紧修好就万幸了——因怕不知甲态度。

至于对交警而言,应该是已报案,故要处理,还要结案。交警当然知道,协商赔偿可能比较复杂,所以,如何让协商成功并了事,是他最为关切的问题。这也是基层执法学习“枫桥经验”,即尽力在基层解决好纠纷。

甲告诉我,他当即明白,如果不能协商处理,则必须面对上述行政处罚。所以甲迅速和乙协商,并表示不管怎样定损,都接受,并再三道歉。乙则面露悦色。甲心里盘算过,后视镜修理无论再多费用,还是小于“罚款1800元+记6分”。所以,甲不再琢磨如何与乙博弈,而是如何迅速照单赔钱了。

这个转折,并非简单的态度变化,而是选择结构被重新安排的结果。交警提前亮出可能的处罚,使甲的决策有了一个清晰的参照坐标——原本围绕“少赔多少”的盘算,被迅速替换为“避免更大损失”的权衡。执法中的信息呈现方式,在这里悄然改变了激励排序,后面的事情,就不用说了。

说到这里,值得思考的问题是什么?那就是先亮出“底牌”。

交警亮出“底牌”

显然,乙的想法较稳定。甲的想法,先后有别:开始想讨价还价;稍后想赶紧赔偿,争取“宽大处理”。对甲而言,讨价还价,

是“理性选择”;赶紧赔偿,也是“理性选择”。思考转变的激励,就是交警的“可处罚”告知。

如前所述,对交警而言,结案是核心。案子久拖不决,就会积压。从执法技术的角度看,这并非态度问题,而是如何设计信息顺序的问题。若先让双方在赔偿数额上反复博弈,执法的时间成本便被放大;若先明确处罚边界,则协商空间会自然收缩。信息的先后排列,本身就是一种治理手段。

交警当然知道,可以罚款及记分,后让甲乙协商赔偿,但交警清楚,这样的活,甲势必琢磨如何与乙博弈,减少损失;而乙看到甲态度复杂,也会增加心思,考量如何修理更使自己满意。甲乙博弈,会增加时间成本,且这个时间成本不仅是对他们自己而言的,对交警也是。因为如此拖下去,交警结案不知要等到何时了。

这里的一个点,是事故定损涉及“算法黑箱”——4S店与普通维修店的定价差异,会使事故赔偿变得过程繁琐。遇到手头拮据、时间富裕的刁钻一方,过程完全可能拖延。在交警的眼中,甲可能是这样的一方,乙同样可能。不过,甲较易被“调节”,因为他逃逸了。所以,交警的最佳选项,是亮出“底牌”,别惹了,交警还有过去执法的经验。

有人可能会问,处罚扣分不能省吧?这是可以的。行政处罚法规定了“处罚与教育相结合”。交警比我们对此规定更为熟悉。

有人会说,可以先甲乙协商,后处罚。是的,同样可以。不过,这会形成激励,也就是说,以后类似的甲,势必在定损协商过程中,反复与类似的乙博弈,拖长结案时间,反复与类似的乙博弈,拖长结案时间。

另外有人会说,如果甲是愣头青,非要斤斤计较,讲究自以为的“赔偿公道”,不怕处罚,怎么办?这是有可能的。如果真是这样,交警很可能会处罚,然后走程序来结束赔偿问题。这是多输局面。其中,甲最是得不偿失。

因此,“先亮底牌”的招数,大概率管用。

经验走在理论之前

这种“先亮底牌”的做法,

在学理上并不陌生。行为经济学讨论过类似机制:当决策者获得一个清晰的初始参照时,后续选择往往围绕这一参照展开。交警亮出可能的处罚,等于为甲设立了一个“锚点”;甲的心理预期随之改变,选择框架也被重构。原本的讨价还价,变成了尽快止损。

更值得注意的是,这并不仅是心理学意义上的效应,而是执法中的信息设计与激励排序问题。执法者并未增加新的处罚手段,只是调整了信息披露的顺序,却改变了当事人的行为路径。在有限资源和时间压力下,这种排序本身,构成了基层治理的智慧。

再说两句。理论在书本中成形,经验在现场中生成。二者在这一瞬间相遇,使“先亮底牌”不再只是技巧,而成为一种可理解的治理逻辑。所谓“实践出真知”,对交警而言,或许并非经验对理论的替代,而是经验在不知不觉中走到了理论前面。

(作者系中国政法大学教授)
本版漫画/高岳

