

美政府 “最长停摆” 危及航空安全



1月10日，在墨西哥边境城市蒂华纳，一名男子在美墨边境墙边停留。在墨西哥边境城市蒂华纳的海岸边，一堵数米高的边境隔离墙从海水中竖起，向东延伸，不见尽头。



这是1月12日在美国纽约拍摄的自由女神像。美国东部时间12日零时，从去年12月下旬开始的美国联邦政府部分机构“停摆”进入第22天，这意味着美国联邦政府迎来史上最长“停摆”。

新闻背景 近30年来美国政府主要“停摆”

上世纪70年代以来，美国联邦政府多次因共和、民主两党政策分歧导致拨款中断而“停摆”。以下是1990年以来美国联邦政府主要“停摆”记录：

——1990年10月6日至1990年10月8日

美国联邦政府部分机构于1990年10月6日停止运转。导致“停摆”的原因是时任美国总统老布什与国会民主党人达成一致，提高税率以削减政府赤字，然而这一决定受到部分国会共和党人反对，以至于新一财年预算法案未能获得通过，国会中断部分联邦政府部门经费。由于此次联邦政府“停摆”时间较短，且主要发生在周末，因此对美国社会冲击较小。

——1995年11月14日至1995年11月19日

时任美国总统克林顿与国会共和党人在预算问题上产生分歧，共和党希望放缓联邦政府支

出增长速度，克林顿则希望加大联邦政府在教育、环境、医疗和公共卫生等领域开支。由于未能及时化解分歧，联邦政府“停摆”，约80万政府职员被强制休假。

——1995年12月16日至1996年1月6日

此次联邦政府“停摆”是此前两党矛盾的延续。由于在1995年11月两党未能实质上解决矛盾，导致联邦政府开门仅一个月后再次“停摆”。随着危机持续，国会共和党人遭受舆论压力越来越大，最终与联邦政府达成一致，进行一定程度的削减开支并提升税率。此次“停摆”持续21天，约28.4万名政府职员被强制休假。

——2013年10月1日至2013年10月17日

由于国会共和党人与时任总统奥巴马及国会民主党人关于医保改革的矛盾升级，2014财年预算案未能及时通过。因此，当2013财

年结束时，联邦政府部分机构“停摆”。由于联邦政府必须在10月17日之前提高公共债务上限，否则面临债务违约，两党均受到巨大压力。最终，两党在16日晚间达成一致，给予联邦政府临时拨款，同时调高其公共债务上限。拨款案于17日凌晨由奥巴马签字生效，“停摆”结束。“停摆”期间，约80万政府职员被强制休假。

——2018年1月20日至2018年1月22日

特朗普担任总统后的第一次联邦政府“停摆”。此次“停摆”的主要原因是联邦政府和国会民主党人在移民政策问题以及美墨边境墙拨款问题上分歧严重，导致多个联邦政府部门拨款法案得不到通过，联邦政府“停摆”3天，约69万联邦政府职员因此受到影响。而两党关于美墨边境墙拨款问题的矛盾持续累积，为联邦政府再次“停摆”埋下伏笔。

据新华社

美国联邦政府“停摆”即将刷新时长纪录，而民航部门人士提醒，“停摆”如果继续，可能严重危及民航安全。

由于政府拨款法案无法通过，美国联邦政府四分之一机构从去年12月22日起关门，波及大约80万联邦政府雇员，负责机场安检、客机状况检查、地面指挥等民航事务的运输部和国土安全局雇员在受影响之列。

受影响的联邦政府雇员中，一部分雇员属于“不可或缺”，暂时无薪上班；另一些雇员“并非不可或缺”，强制无薪休假。

按照多家民航工会的说法，运输部下属联邦航空局负责客机状况检查的雇员多数“进入休假状态”，民航安全报告和监察系统相当于“暂停运行”。

美国空中乘务员协会致信总统和国会，提醒只要联邦政府部分机构“停摆”迟迟不能结束，美国民航及公众就要面临“民航系统越发不安全”的糟糕状况。

信中举例，地面控制中心当值人员减少，机场安全检查人员减少、等候安检的旅客队伍越来越长，不少航班被迫取消等等现象，令人担忧民航安全大打折扣。

包括空中乘务员协会在内，多家民航工会10日在美国首都华盛顿示威，呼吁尽快保障民航部门正常运行。

美国全国空中交通管理人员协会披露，受联邦政府“停摆”影响，俄克拉何马市一所航空培训学校暂停运行，进一步加剧“空中交管人员不足”危机。

美国全国空中交通管理人员协会主席保罗·里纳尔迪介绍，以往在美国不少最为繁忙的机场，地面控制中心人员已经忙得不可开交，往往一周工作6天、一天10小时，才能应对人员不足状况。联邦政府如今“停摆”，地面控制中心人员一方面工作压力加大，另一方面拿不到薪酬，显然会严重危及民航安全。

美国航空公司飞行员克里斯托弗·培根告诉《华盛顿邮报》记者，“我们希望确保每时每刻都有充足、称职的空中交通管理员”，“如果他们为薪水发愁或者脑中想着其他事……安全风险显而易见”。

美国政府拨款法案在国会受阻，主要原因是总统唐纳德·特朗普要求为建造美墨边境“隔离墙”拨款57亿美元，而民主党人强烈反对。

信中举例，地面控制中心当值人员减少，机场安全检查人员减少、等候安检的旅客队伍越来越长，不少航班被迫取消等等现象，令人担忧民航安全大打折扣。

条约是河野此行的主要任务。

安倍去年11月与俄总统普京在新加坡会晤，商定依据1956年签署的《日苏共同宣言》加快日俄缔结和平条约谈判进程。《日苏共同宣言》第九条规定，双方将继续就缔结和平条约进行谈判，苏联在条约缔结后把四岛中的齿舞、色丹两岛交给日本。去年12月，安倍与普京指定河野和拉夫罗夫为谈判负责人。

分析人士指出，河野与拉夫罗夫14日的会谈被视为双方在和平条约约新谈判机制下的首次会谈，能否在被日方视为和平条约缔结前提的领土问题上取得进展备受关注。

在河野访俄之后，安倍也将于本

月下旬访俄，并与普京举行会谈。安倍近期多次公开表示，决心由自己和普京为和平条约这一两国间的“悬案”画上“终止符”。

分析人士认为，日俄在领土主权等问题上分歧依然巨大，河野此访谈判前景并不明朗。

首先，双方在主权问题上立场迥异。日方主张若两岛被移交给日本，则主权也将属于日本；但俄方表示，《苏日共同宣言》只说苏联在与日本签订和平条约后愿向后者移交两岛，但没有说明移交岛屿的依据和移交岛屿的主权归属等。

俄方还担忧，一旦将两岛移交日本，日美两国可能基于《日美安保条

约》在岛上设立美军基地。针对这一问题，安倍虽向俄方表态不会设立美军基地，但仍未打消俄方疑虑。普京就曾公开质疑日方是否在这一问题上拥有足够的自主权。

其次，双方对日本原岛民的对俄索赔权存在争议。日方认为，原岛民的财产因俄方对争议岛屿的“非法占领”而遭受损失，因此日本政府或这些原岛民有权要求苏联或俄罗斯赔偿相关损失。但俄方始终坚持苏联及俄罗斯占有四岛是二战的结果，而非日方所称的“非法占领”。

实际上，在河野访俄前，俄方已数次向日方发难。俄外交部9日召见

日本驻俄大使上月久丰，抗议日方近期就日俄争议岛屿发表的言论。11日，俄外交部就河野访俄一事发表声明，重申要求日本全面承认包括俄对南千岛群岛拥有主权在内的所有二战结果，并称这是双方进行和平条约谈判的重要条件。

此外，在俄罗斯国内，各界对于将争议岛屿移交给日本的反对声音很高。日媒分析称，俄方之所以在河野访俄、双方围绕和平条约开始正式谈判前倾向日方发难，既是顾虑国内舆论及议会的反弹，也是有意牵制日方以提升谈判门槛。可以预想，河野将面临严峻的谈判形势。

据新华社

日外相访俄将面临艰难谈判

正在俄罗斯访问的日本外务大臣河野太郎定于14日与俄外长拉夫罗夫举行会谈。河野此行被看作是为日本首相安倍晋三本月下旬访俄“打前站”。日本媒体预测，围绕北方四岛（俄称南千岛群岛）的领土争议以及和平条约谈判将是此次会谈的核心议题。

分析人士认为，尽管两国领导人已同意加速和平条约谈判，但双方围绕领土主权及安保等问题依然存在重大分歧，河野此访恐面临严峻形势。

河野定于12日至16日在俄罗斯访问。据报道，除了磋商安倍本月晚些时候访俄事宜，商讨日俄缔结和平