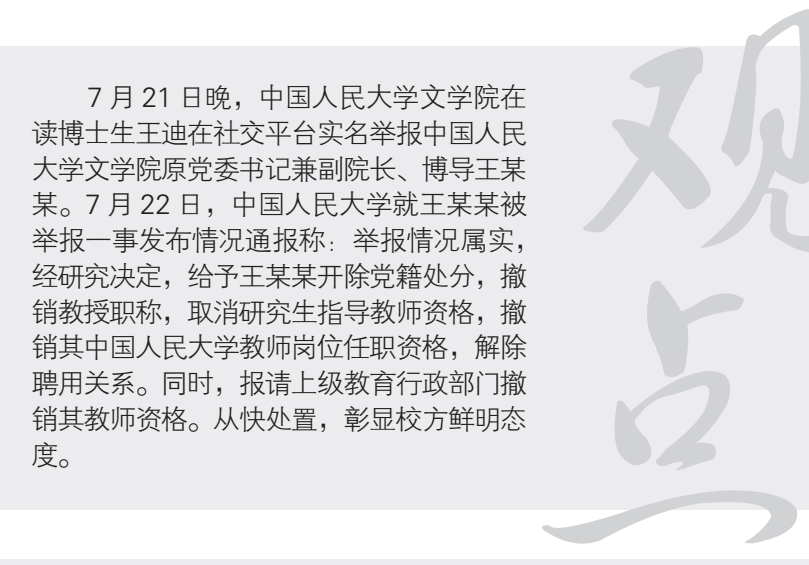


博导被举报性骚扰，师德失范必须“零容忍”



不要让学生用极端的方式来“求关注”

今年以来，已发生多起高校学生举报导师事件。其中，影响较大的有两起：1月16日，有网友晒出华中农业大学多名学生签名并印上手印的举报信，信中列举了他们的导师黄某某数据篡改、编造实验结果等学术不端行为；4月9日晚，有网友发消息称，北京邮电大学15位研究生联名举报导师郑某存在师德师风问题。两起事件，最终都以学生举报成功而告终。

相比上述两起事件，此次事件的性质无疑更加严重，其中不仅包括对师德师风的质疑，甚至包括对性骚扰的指控。三次举报，暴露出一种同样的现实：某些导师与学生之间的关系，势如水火。不妨探讨一个问题：那些大学生为什么要用如此激烈的方式，举报自己的导师？换句话说，除了“鱼死网破”的抗争之外，他们还有没有更好的维权渠道？

毋庸讳言，学生面对导师处于天然劣势，无论是眼前的学业，还是今

后的毕业，学生都有求于导师。因此，学生的拍案而起，很容易博得关注和同情——如果不是实在不堪忍受，学生何至于冒着无法毕业的巨大风险，“以下犯上”实名举报自己的导师？对于举报导师“性骚扰”的女生来说，所承担的风险显然更大，她不仅要面对来自学校内部的各种压力，甚至还要面对可能出现的风言风语。当一个年轻女大学生以“玉石俱焚”的姿态诉诸网络的时候，何尝不是对大学内部监督举报机制的不信任？

学高为师，身正为范。为人师表，师德师风的重要性不言而喻，对师德失范行为“零容忍”，不仅应体现在对外发布的通报中，更应该体现在学校日常管理的每一处细节上。导师做得怎么样，他的学生最清楚，给学生一个维护权益的渠道，就是给他们一个健康成长的空间。把问题解决在前端、消除在明处，不要让学生用极端的方式来“求关注”，这是大学应有的体面和尊严。

强化防治性骚扰机制建设十分必要

防治校园性骚扰，事关学生成长，事关师德师风，事关校园安全。我国民法典明确规定：“机关、企业、学校等单位应当采取合理的预防、受理投诉、调查处置等措施，防止和制止利用职权、从属关系等实施性骚扰。”可见，学校承担着防止性骚扰的法律义务，应履行责任，落实措施，为个人免受性骚扰侵害提供保障。

相关的规章制度也不鲜见，2018年，教育部印发了三个关于《教师职业行为十项准则》的通知；2019年，教育部等7部门联合推出了《关于加强和改进新时代师德师风建设的意见》；2022年，最高法、最高检、教育部发布《关于落实从业禁止制度的意见》等一系列举措，不断强化师德师风第一标准。

为严防师德师风失范，相关职能部门在涉及严重侵犯学生权益的相关案件中加大了处理力度，一旦

查实就让涉事者付出沉重代价，体现了“零容忍”的决心。可以说，“校园性骚扰零容忍”已成共识。

面对仍不断爆出的此类事件，强化防治性骚扰机制建设，十分必要且关键。要通过机制建设，明确性骚扰行为界线，畅通性骚扰行为投诉渠道，将反性骚扰知识纳入师生教育培训，健全性骚扰行为调查处置规程……在发现、举报、隐私保护、处理等环节，形成常态化、可预期的防治机制，以制度和行动诠释“零容忍”，力求防患于未然，才能确保每一名学生在健康安全的环境中学习成长。教师也得以明晰自己的行为边界，行止有度。

让制度落地，让保护有效，让惩罚有力，还校园以清静，予受害者以公道。防治校园性骚扰，相关各方还可以做得更多。

综合羊城晚报、中国妇女报等（谯路 整理）

路口停止线别成危险的“穿越线”

□ 戴先任

红灯停、绿灯行，这一交通规则众所周知。但红灯时，要停在路口非机动车道停止线后，似乎很多骑行人都做不到。连日来，有媒体记者探访北京多个城区重点路口发现，骑行人员越线等灯、抢行现象普遍，引发了路口秩序混乱、通行效率低下等一系列连锁反应。

一些骑行人喜欢越过路口停止线等绿灯，这样的现象较为普遍。骑行人员越线停车，就可能挤占斑马线，给过斑马线的行人造成不便，还可能对他们的人身安全造成威胁；同时，还可能堵住右转弯道，挤占机动车的通行通道，扰乱正常的交通秩序，对骑行人员的自身安全也造成威胁。

各种路口是最容易引发交通风险的地方，路口停止线，就是防范交通风险的重要标线，停止线一旦遭到“逾越”，规则遭到破坏，交通风险就将陡增。路口停止线的设置，是为了对行人、非机动车、机动车进行分流，避免车辆争先恐后，保持交通秩序，保障行人及驾驶人安全。骑行人员不讲规则，越过停止线，却打破了“平衡”，制造了路口“混乱”。

骑行人员越线等灯、抢行，就像行人横穿马路、闯红灯一样，都成了交通“顽疾”，严重困扰交通安全与社会文

明。两者背后也有一些共性，比如存在“破窗效应”，只要有一人带头，其他人就可能跟着一起越线、抢行。这暴露了不少人文明素养欠缺、交通意识淡薄等问题。

为了“止”住骑行人员，一些路口通过扩音喇叭反复播放道路交通通行规则来劝阻骑行人员；有的则会在路口写上“不闯灯 不越线 不逆行”和“等灯不越线”等提示语；有的路口有交通协管员，会对越线骑行人员进行劝阻……但这样做要么收效甚微，要么成本太高，执法力量有限。

不管是“中国式过马路”，还是“中国式越停止线”，都要有刚性的法律进行约束，不能让违规之人成为“法外之人”，让斑马线、停止线成了“横穿线”。对于骑行人员越线等灯、抢行等乱象，要制定相应的惩罚机制，还可通过人防物防技防，创新科技手段，更好防范此类乱象。

路口停止线不能成了危险的“穿越线”，而要成为“法律高压线”，要能通上高压电，让一切越线、违规者都付出应有代价，让每位道路交通参与者都能守好边界，遵守规则，这样才能守护好生命线，最终守护的也是每一个人的生命财产安全。

驾校“学时造假”透支公共安全

□ 汪昌莲

日前，社交平台上有不少消费者反映，深圳驾校存在“虚假刷学时”的情况。澎湃新闻记者以消费者的身份联系多家深圳驾校，均表示需要空坐在车上“刷学时”，有驾校称可以缴纳200元“代刷”，即录制学员练习车辆的视频上传至机器。还有的驾校推出了“外地班”，称“外地班”监管较松，可以“代刷学时”。

开车逐渐成为当代人的一项基本技能，考驾照的人数大增，驾校的生意也火爆得很。为了防范“马路杀手”上路，学车考驾照的门槛越来越高，培训要求越来越严，拿照难度增加。有些驾校便动起了歪脑筋。此前就有媒体报道，江苏苏州某驾校造假“刷学时”，指纹打卡形同虚设。这次深圳多个驾校又被爆“学时造假”，再次将驾校乱象推上了舆论风口。

改进了考试方式，却没有相关的监管措施跟进，自然有人会钻制度空子，拿“关系”和金钱打通环节。“花钱包过”成为一些地方的驾考陋习和潜规则，在给社会带来安全隐患的同时，也成为群众关注的热点。早在2015年，新交规入驾考后，就有媒体报道，在北京工作的王先生，回到老家河南安阳考驾照，前面的考试都很顺利，到路考时却没有通过。这时他所在的驾校告诉他，交400元钱就可以把他的成绩改为

合格。王先生最终选择了给驾校交400元钱，很快拿到了驾照。可见，如果驾校与有关部门结成“利益联盟”，驾考有多严，浑水就有多深。

然而，驾校“学时造假”也好，“花钱包过”也罢，对驾驶员和公共安全的危害，是显而易见的。“关系你们可能有很多，但是命只有一条。”这是一位驾校教练的忠告，绝非危言耸听。有些地方对驾校和驾考的监管形同虚设，却大谈特谈交通事故发生后的“责任倒查”。笔者认为，“责任倒查”的制度设计，本身就不尽合理。事实上，驾校和教练员的权利仅限于教育培训，教学员学会开车，考试是否通过，不该由驾校和教练员说了算，自然也谈不上所谓责任。

驾校“学时造假”，不仅挑战驾考公平，且透支公共安全，必须严厉查处。与其执行马后炮式的“责任倒查”，不如让监管责任跑在交通事故的前面，关口前移，通过对培训、考试环节的事前监管，严把驾驶员“出口关”。比如，严守考试环节，坚决杜绝学员蒙混过关，确保驾驶员技术水平，将交通事故控制在最低限度。特别是，应从整体制度关照入手，加强各个环节的改革，使整套制度科学化、常态化。否则，仅靠增加驾考难度，不仅解决不了根本问题，甚至还会引发新的问题。