



用保险助力构建生态友好型社会

法治观察

云南通过创新野生动物肇事公众责任保险制度, 蹚出了一条利用市场化风险分担机制解决问题的有效路径

张智全

近段时间, 云南亚洲象北迁火爆全网, 公众在关注大象北迁背后的生态原因时, 也关注到其一路“逛吃”对沿线居民的房屋、农田、生产设施造成了破坏。近日, 据媒体报道, 针对象群对沿线居民经济财产造成的损失, 云南已启动野生动物肇事公众责任保险定损赔付补偿工作。截至2021年6月28日, 相关保险公司已接到报案995件, 预估损失636.63万元, 已完成

506.92万元的赔付, 涉受害农户2803户次。

据官方消息, 此次大象北迁对沿途群众农户造成的直接经济财产损失约600余万元, 目前损失还在继续扩大中。如此高额的财产损失不仅农户难以承担, 即使财政全额买单, 也会因支付压力巨大而难以从根本上解决问题。值得欣慰的是, 云南及时启动野生动物肇事公众责任保险定损赔付工作, 妥善解决了大象北迁造成的财产损失赔偿难题。这种制度创新不失为解决野生动物肇事赔偿难题的范本, 值得有关方面借鉴。

野生动物肇事后的经济财产损失赔偿问题, 历来备受关注。从法理上讲, 群众严守法律规定, 自觉对损害自身财产的野生动物保持宽容, 在本质上是替政府主动分担了保护野生动物的部分法定义务。根据权利义务对等的法治原则, 群众经济财产受损后有权获得相应的补偿。我国野生动物保护法第19条也明确规定, 因保护野生动物造成人员伤亡、农作物或者其他财产损失的, 由当地人民政府给予补偿。因此, 在野生动物肇事的补偿方面, 政府应主动担当。

不过, 需要指出的是, 政府在野生动物肇事后的经济财产损失赔偿, 并不是无限的。尤其是在公共财政支付压力巨大的情形下, 由政府通过财政全额买单的方式承担野生动物肇事后的所有经济补偿, 并不现实。这就要求政府积极引入第三方力量, 妥善处理相关问题。这其中, 最为有效的办法, 就是由政府主导推动建立野生动物致害赔偿保险制度。

云南作为一个野生动物资源非常丰富的省份, 在这方面率先进行了探索。早在2010年, 全球首款野生动物肇事公众责任保险就在西双版纳开展试点, 该险种可对国家和云南省重点保护陆生野生动物造成的民众财产损失及人身伤害, 按照一定标准进行补偿。2014年, 云南省将此险种推广到全省, 实现了对野生动物肇事经济赔偿的全省覆盖, 最大限度保障了群众的合法利益, 并实现了由政府直接补偿向商业保险补偿方式的逐步转变。此次云南亚洲象北迁给沿途居民造成巨额财产损失后, 云南能够及时解决赔偿难题, 野生动物肇事公众责任保险制度无疑功不可没。

实践证明, 引入由政府投保, 保险公司按照一定

标准进行赔付的公众责任保险, 对有效解决野生动物肇事后的经济财产损失赔偿难题, 具有“一子落, 全盘活”的多赢积极意义。这种兼顾公益性的商业险种, 其最大优势在于可以通过市场化运作, 把野生动物肇事造成的经济财产损失风险适当分散给保险公司, 让有限的财政资金发挥出“四两拨千斤”的作用; 保险公司亦可在除此险种全覆盖的情形下, 通过薄利多销的方式获取适当利润。如此一来, 政府在补偿野生动物肇事造成的经济财产损失时会更加游刃有余。

总之, 妥善解决野生动物肇事后的经济财产损失赔偿难题, 是实现人与野生动物和谐共处、构建生态友好型社会的必答题。云南通过创新野生动物肇事公众责任保险制度, 蹚出了一条利用市场化风险分担机制解决问题的有效路径, 这无疑为其他省市提供了良好的示范。全国其他省市应以此为范本, 就野生动物肇事后的经济财产损失赔偿问题, 因地制宜, 积极探索并建立起完善的补偿机制, 努力实现依法保护野生动物和兼顾群众合法利益的最大治理公约数。

法律人语

许春明

近日, 中国音乐著作权协会(以下简称“音著协”)以“最忆是杭州”的演出组织方未经许可使用其管理的音乐作品《我和我的祖国》为由, 向浙江省杭州市中级人民法院提起诉讼, 请求赔偿著作权许可使用费720余万元。因“最忆是杭州”是具有全国影响力的大型演出项目, 这起诉讼广受关注。目前, 此案尚在审理中, 在此笔者对案件结果不做猜测。但是, 此案反映出的文化产业发展的著作权保护问题值得讨论。

没有著作权保护, 就没有作品创作和传播的良好环境。著作权保护制度的目的之一就是通过对作品创作者的保护, 确保其获得应有收益, 激励其不断创作, 进而引导社会投入创作, 不断丰富作品, 最终实现文化繁荣。如果不经许可, 也不支付费用就能随意使用他人作品, 享用“免费的午餐”, 结果必然会导致创作者创作动力不足, 作品的传播和使用也将成为“无源之水无本之木”, 最终亦会对社会公众获得作品、欣赏作品的利益造成损害。

没有著作权保护的不断强化, 就没有普遍尊重著作权的常态。我国著作权保护在立法、司法和执法上不断强化的历程, 也是社会公众不断提高著作权意识的过程。过去, 盗版书籍、软件、CD、VCD、DVD遍布大街小巷, 盗版小说、音乐、电影充斥网络空间, 随着我国著作权立法的完善、执法和司法的强化, 打击著作权侵权行为成效显著, 尊重著作权的意识渐入人心, 音乐、影视作品的付费模式基本为大众所接受, KTV付费、软件正版化、经营场所背景音乐付费等已成常态, 随之而形成的是音乐、影视、动漫、网络小说等版权产业的逐步繁荣。截至目前, 我国以法律强保护为基础, 社会各方参与共治的著作权保护生态已基本形成, 著作权保护为文化产业的发展起到了保驾护航的作用。

对于音乐产业, 我国也经历了从盗版泛滥到逐步规范的过程。毫无疑问, 著作权保护是音乐产业发展的基础和保障。对于音乐作品而言, 除了网络传播以外, 其最主要的使用方式就是表演。表演权是音乐作品著作权人的基础性权利。按照著作权法的规定, 无论是现场公开演唱或演奏音乐作品(现场表演), 还是借助技术设备公开传播音乐作品的表演(机械表演), 均应取得著作权人的表演许可并支付许可费。上述案件中, “最忆是杭州”演出组织方使用《我和我的祖国》进行现场表演, 应依法取得该音乐作品著作权人的表演许可并支付许可费, 这是法律的要求, 也是演出组织者的义务。音著协作为著作权集体管理组织有权依法代表著作权人行使权利, 联系商谈许可事宜, 提起著作权侵权诉讼。著作权集体管理是一种降低作品许可交易成本、提高作品使用和传播效率的制度安排, 既保障著作权人实现自己的权利, 又方便作品使用者快速一揽子获得许可。尽管我国著作权集体管理组织还存在一些不足, 但集体管理组织在维护著作权人利益、规范作品的合法使用方面仍发挥着重要作用。

当然, 随着作品形态的创新和传播技术的发展, 著作权保护也面临着新的挑战。网络游戏、短视频、网络直播、3D打印、人工智能等新业态的出现和新技术的运用, 不但为作品的创作、使用和传播拓展了更大的空间, 也为作品的界定、侵权的认定、平台责任的确定和合理使用的认定等著作权法律问题带来一定的挑战。

但是, 技术发展并未改变著作权法律制度的基本理论和基本原则, 更未改变著作权法律制度激励创作、促进传播、繁荣文化的目标。不过, 技术发展会影响著作权法律的适用。因此, 著作权保护立法应与时俱进不断完善, 主动适应技术的发展; 著作权司法也应通过解析技术内涵, 解决基本原理、解释法律规则, 应对技术发展带来的新问题。著作权保护不应成为技术发展的障碍和空白, 技术发展也不应成为著作权侵权的借口和推手。

新修订的著作权法已于2021年6月1日实施, 修订后的著作权法不但主动适应了新业态、新技术的发展, 规范了著作权的客体和权利内容, 而且提高了侵权赔偿的法定赔偿上限, 增加了惩罚性赔偿, 充分体现了我国著作权保护不断适应技术和文化发展的需要, 彰显了我国强化知识产权保护、尊重原创的文化氛围, 将更进一步激励作品的创作和传播, 更大程度上促进文化繁荣。

(作者系同济大学上海国际知识产权学院教授、博士生导师)

出租车“不得随意变更路线”确有必要

热点聚焦

在乘客看来, 按照导航路线行驶不仅是对自身知情权的保障, 更是对乘车安全的保障

张净艺

近日, 深圳市七届人大常委会第二次会议表决通过了《深圳经济特区出租汽车管理条例》(以下简称《条例》)。《条例》规定驾驶员应当按照乘客指定的目的地与乘客协商选择合理路线, 无正当理由不得变更协商确定的行驶路线, 并确立了相应罚则。

今年以来, 营运车辆驾驶员未按导航路线行驶, 接连引发乘客跳车事件。2月6日, 长沙23岁女孩车莎莎通过货拉拉平台租用车辆搬家, 在跟车途中司机曾二次偏离导航行驶, 车莎莎从副驾驶位置跳窗, 后经医治无效身亡。6月12日, 杭州市民高女士在乘坐网约车时, 司机两次偏离导航路线, 高女士因害怕而跳车, 导致身体多处擦伤, 左臂骨折。

事后调查表明, 两起事件中驾驶员均没有主观恶意, 并非图谋不轨。前者, 货拉拉司机为节省时间, 并提前接下单一业务, 因此私自更改了行车路线。后者, 网约车司机系本地人, 熟悉当地路线, 故选择当天上午刚开通的较近路线行驶。但由于信息不对称, 司机这种未解释清楚原因就擅自变更行驶路线的行为, 无一例外地给当事乘客带来了恐慌心理, 从而引发了乘客的过激反应。

尽管各地不断加强对出租车、网约车驾驶员背景审核, 提升从业队伍素质, 保障乘客出行安全和合法权益, 但出租汽车驾驶员毕竟是陌生人, 在一个狭小封闭的空间中, 一旦有偏离乘客预期的行为, 乘客难免会产生一定的防范和戒备心理。在乘客看来, 按照平台规划的导航路线行驶不仅是对自身知情权的保障, 更是对乘车安全的保障。深圳立法规范出租汽车驾驶行为, 禁止驾驶员随意变更路线, 确有其必要性和现实意义。

《条例》规定, 驾驶员应当按照乘客指定的目的地与乘客协商选择合理路线。这里的“合理路线”, 可以分为两种情形: 一种是导航给出的路线。对于网约车乘客而言, 平台导航推荐的路线就是自己乘车途中预期的行车路线。此前, 一些网约车平台还推出了乘客“选择路线”功能, 在等待接驾(上车前)和行程中乘客可以自主选定行车路线。这既便于司乘快速沟通, 也可以有效避免因行车

路线选择引发的纠纷。

另一种就是司乘口头协商确定的路线。对于巡游出租车来说, 司机对路况比较熟悉, 往往不使用导航, 而是和乘客口头协商确定路线。在这种情况下, 想确保司机不随意变更路线, 就有必要对于司乘交流内容进行记录取证。近日, 由北京市公安局组织修订的《巡游出租车安全防范技术要求》系列标准开始征求意见, 拟在巡游出租车内增加音视频监控。这样的技术措施, 有助于保障司乘安全, 预防和解决纠纷, 应该成为各地出租汽车的“标配”。

根据《条例》, 驾驶员无正当理由变更和乘客协商确定的行驶路线, 可处以两百元以上五百元以下罚款。这样一来, 故意绕道宰客的现象会大大减少, 利于保障乘客的经济权益。当然, 规定只是禁止无正当理由变更路线, 并非“一刀切”。在行驶过程中, 倘若遇到交通拥堵等突发状况, 驾驶员可以和乘客充分沟通交流, 在乘客同意的情况下变更路线。

在相关立法方面, 深圳并非吃螃蟹者。此前, 《杭州市客运出租汽车管理条例》就规定, 驾驶员在从事网约车出租车服务过程中, 应当根据网络平台规划线路或者乘客意愿选择合理路线, 不得绕道行驶。期待更多地方能够跟进, 立法规范出租汽车驾驶行为, 让“不得随意变更路线”助力保障乘客权益。

图说世象

近日, 一条关于“简历优化师”的新闻引发一系列社会热议。当前, 作为毕业季大学生求职的第一关, 一份精美的简历似乎成为求职者们必须要装备的“行头”, 于是“简历优化师”这一新兴职业也应运而生, 但简历优化的界限在哪, 仍需摸索。

近日, 一条关于“简历优化师”的新闻引发一系列社会热议。当前, 作为毕业季大学生求职的第一关, 一份精美的简历似乎成为求职者们必须要装备的“行头”, 于是“简历优化师”这一新兴职业也应运而生, 但简历优化的界限在哪, 仍需摸索。

点评: 适当优化简历无可厚非, 但不可为美化简历而凭空编造个人经历。与其在毕业季为一份简历“抓狂”, 还不如早提升自己, 要知道打铁还需自身硬。
文/刘紫薇

图说世象

近日, 一条关于“简历优化师”的新闻引发一系列社会热议。当前, 作为毕业季大学生求职的第一关, 一份精美的简历似乎成为求职者们必须要装备的“行头”, 于是“简历优化师”这一新兴职业也应运而生, 但简历优化的界限在哪, 仍需摸索。

点评: 适当优化简历无可厚非, 但不可为美化简历而凭空编造个人经历。与其在毕业季为一份简历“抓狂”, 还不如早提升自己, 要知道打铁还需自身硬。
文/刘紫薇



《如此“优化”》 漫画/高岳

以强有力监管引导数据向善

E法之声

张欣

他受用户诟病的大数据杀熟等价格违法现象, 正在引发监管部门的密切关注和重拳出击。7月2日, 国家市场监督管理总局就《价格违法行为行政处罚规定(修订征求意见稿)》公开征求意见。此意见稿指出, 电商平台经营者如利用大数据分析、算法等技术手段“杀熟”, 可给予警告、并处上一年度销售总额1%以上5%以下的罚款, 有违法所得的, 没收违法所得; 情节严重的, 责令停业整顿, 或者吊销营业执照。此外, 近期公布的《深圳经济特区数据条例》也对大数据杀熟现象予以重罚。

所谓大数据杀熟, 是指平台企业通过收集、追踪用户数据, 在利用数据挖掘技术对用户进行分类和预测的基础上, 对具有特定属性的用户进行歧视性定价, 从而获得超额利润的行为。有调查显示, 目前容易被大数据瞄准的“杀熟”对象分别是老用户、活跃用户、会员用户和使用较高价位移动设备的用户。除此以外, 依据用户地理位置、生活场景甚至浏览行为进行的隐秘“杀熟”的行为亦不鲜见。

大数据杀熟的产生原因可能来自多个方面。首先, 从技术视角看, 作为大数据杀熟底层技术的用户画像技术早已实现了从设备到用户、从静态到动态、从评估到预测的三维跃迁。例如, 有研究文章称, 微软仅通过分析用户搜索引擎的交互行为, 就可以预测使用者患有阿尔茨海默症的几率。这种技术进步可以为平台赋能, 使其能够为用户提供更为精准化、个性化的商品和服务。但在用户画像技术不断升级换代之时, 据此实行歧视性定价也变得廉价易行。

其次, 从资本视角看, 企业通过差别定价实现利益最大化的行为早已见之。早在1920年, 英国经济学家庇古就在《福利经济学》一书中对企业实行的价格歧视策略进行了类型化归纳。可以说, 通过信息优势赚取更多的消费者剩余是资本的内驱动力之一。而算法与资本的深度耦合, 将企业的信息优势不断放大, 加之其逐利的特性, 对特定用户实行歧视性定价, 从而获得最大化超额利润的现象也就不难理解。此前就有研究表明, 某在线视频平台如果采用传统人工统计资料的个性化定价方法, 可以增加0.3%的利润; 但如果根据用户浏览历史, 结合机器学习技术预测用户支付最高意愿后定价, 可以为平台增加14.55%的利润。

最后, 从私权救济的视角看, 在算法技术加持、平台逐利倾向驱使下, 消费者常常无计可施、无力招架, 很难通过个体化的方式实行有效反制。例如, 近期有用户在就某外卖平台实行配送费差异化定价提起侵权诉讼时, 就遭遇了举证困境。在这起诉讼中, 法院认为, 根据平台提供的后台日志, 配送费是动态调整的, 由于两位用户的下单时间存在差异, 故无法认定平台存在外卖配送服务歧视性定价的行为。

鉴于此, 面对大数据技术日趋复杂、资本对平台运营强力驱动、消费者屡遭歧视无力反抗的局

面, 在私权救济路径之外提供强有力的公力救济机制势在必行。此次《价格违法行为行政处罚规定》就是弥补监管空白、强化公力救济、推动“数据向善”的有力举措。

但与此同时, 还应注意行政处罚作为事后监管方式, 仅能在特定时点提供救济和威慑, 难免存在应对迟滞的局限。而大数据杀熟是动态性、全周期的数据分析和应用行为, 因此还应遵循数据利用和运作逻辑, 积极挖掘公力救济以外的多元治理路径。一方面应当明晰大数据杀熟的认定和治理标准, 审慎区分利用算法技术侵犯消费者知情权、选择权的价格欺诈和价格歧视行为与企业基于成本或者正当营销定价策略享有的自主定价行为, 确保强力监管的同时不会扼杀行业发展。同时适度更新举证责任和归责原则, 充实和完善私权救济路径。另一方面, 还应当鼓励督促平台加强诚信自律, 积极践行与“数字守门人”相配套的社会责任和治理义务, 从技术向善和完善治理两个层面限制数据滥用行为, 营造公平良好的市场环境。

(作者系对外经济贸易大学法学院副教授、数字经济与法律创新研究中心执行主任)

别让『降温神器』成为安全隐患

社情观察

王琦

时值酷暑, 不少驾驶员都避免不了这样的烦恼: 在炎热的室外, 仅仅将爱车在路边停了一会儿, 只是买个东西, 吃顿饭的工夫, 车里已经可以“蒸桑拿”了, 坐垫、靠背、方向盘都会发烫。有商家从中看到了商机, 纷纷推出降温喷雾, 只需轻轻一喷, 即可“一秒降温”。让降温喷雾作为“降温神器”迅速风靡网络。

在炎热的暑期, 如果能一秒降温, 的确会提升人们幸福感。那么市面上销售颇为火爆的“降温神器”是如何实现这种效果的? 有媒体记者曾向商家询问降温喷雾的成分, 商家多称产品富含“降温因子”“清凉因子”等, 但对什么是“降温因子”却顾左右而言他或拒绝回答。而且, 这些商家多号称“降温神器”能够“急速降温且零危害”, 但据消防人员介绍, 这些降温喷雾的主要成分为LPG(液化石油气)和乙醇(酒精)。“神器”之所以神奇, 只是利用了这两种成分发挥吸热的基本物理特性。

值得注意的是, 液化石油气和酒精都属于易燃易爆品, 一旦处理不当, 极易发生危险事件。也就是说, 送清凉的“神器”一旦使用不当, 很可能成为灾难的“导火索”。笔者发现, 目前这类产品多被宣传用于车内降温, 但夏天车内因太阳暴晒后温度较高, 放置于车内很可能引发爆炸, 车主在喷洒后如若抽烟也有可能引发火灾。

众所周知, 酒精、液化石油气都属于易燃易爆危险化学品, 其使用、添加等有严格标准, 生产企业应取得相应经营使用许可, 此外包装上也应标注警示, 以保障消费者知情权, 提醒消费者安全使用。但目前市面上销售这些产品的厂家是否都具备相应的资质, 仍有待相关职能部门的监管调查。很多商家在宣传介绍时往往只强调“降温因子”“零危害”, 但对其危险性加以隐瞒, 置消费者人身安全于不顾, 这种做法既于法不符, 也于理有亏。对此, 监管部门也应加强查处, 遏制这股“降温神器”的贩卖风潮。

同时, 相关部门也要加强车内外防火防爆等消防知识的宣传科普, 提高公众对易燃易爆品的防范意识。而消费者在应对各种“神器”时, 也应提高警惕, 多问一句“何为神”, 毕竟“神器”翻车并不是新鲜事, “降温神器”走俏的背后或许又是一个智商税大坑。

治理疲劳驾驶应常态化“司企共罚”

何勇海

近日, 四川省绵阳市两名司机因疲劳驾驶被交警部门查获, 被处以罚款200元、记6分的处罚。同时, 当地应急管理局依据安全生产法对所属企业作出罚款5万元的处罚。企业因未落实生产经营单位主体责任导致司机疲劳驾驶而被罚, 在四川尚属首例。

交警常说: “再好的驾驶技术, 也不如好的驾驶习惯。”的确如此。疲劳驾驶就是危害甚大的驾驶习惯之一。司机在长时间连续行车后, 容易出现疲劳, 导致生理机能和心理机能失调, 影响安全驾驶。长期以来, 因司机疲劳驾驶导致事故频频见诸报道。因此, 我国道路交通安全法明确规定, 连续驾驶机动车超过4小时应停车休息, 休息时间不少于20分钟。

然而, 对于货车司机群体来说, 时间就是金钱。为了准时送达货物, 接到更多的订单, 一些司机往往冒险疲劳驾驶。而一些物流公司为了谋求更大的经济利益, 也经常视交通法规为无物, 不仅让货车超载运输, 还设定严苛的考核要求“强制”司机疲劳驾驶, 给交通安全埋下隐患。正如一网友所说, “交警跟司机讲法律, 而司机却要讲生存”, 很多货车司机不是不想休息, 而是不能休息、不敢休息。因此, 杜绝货车司机疲劳驾驶, 仅靠宣传和司机自觉作用有限, 还应探究司机违法的根源。

四川绵阳交警与应急管理部门此次突破性地分别对司机和所属企业作出处罚, 尤其是依据安全生产法相关规定处罚司机所属企业, 能让管理不规范的企业产生痛感, 从而严格落实生产经营单位安全生产主体责任, 从源头上主动杜绝司机疲劳驾驶, 保障行车安全。