



城区开车不让鸣笛，有了安全风险咋办？

记者调查长沙城区“禁鸣令”实施效果

□ 本报记者 阮占江 师标

6月15日，湖南省长沙市公安局与长沙市生态环境局联合发布的《关于长沙城区实施机动车禁止鸣喇叭措施的公告》（以下简称长沙城区“禁鸣令”）正式实施，长沙禁鸣区域扩大至“绕城高速+京港澳高速”的包围区域内。与此同时，长沙交警启动机动车在禁鸣区域鸣喇叭专项整治行动，通过“现场查处+电子抓拍”的方式查处违法鸣笛行为，违反者将被罚款100元。

网红城市长沙城区“禁鸣令”正式实施后，立即引发了广泛的社会关注和热议。

《法治日报》记者近日调查发现，虽然长沙交警回应热议称“禁鸣”不是目的，其核心意义在于引导驾驶人养成良好的驾驶习惯，减少交通噪声污染，推动城市交通文明进步；虽然不少市民认为开车乱按喇叭确实很不文明，城区禁鸣喇叭很有必要，但也有不少网友认为，很多时候按喇叭是因为有人占道或加塞，“一刀切”地禁按喇叭，又如何来解决这些道路问题？还有一些车主使出“花招”，用口哨、小黄鸭甚至直接吆喝等另类方式，发出各种声音替代鸣笛，引发围观。

多位法学专家、学者和法律实务人士接受记者采访时提醒，对违反长沙城区“禁鸣令”的处罚切忌简单生硬，应在执法中具体问题具体分析，需建立科学化、人性化、精细化的配套管理措施，对突出安全需求情况下的鸣笛、安全警示性鸣笛等不予处罚。

司机担忧习惯难改 不让鸣笛或生风险

“既然出台了禁按喇叭的规定，那肯定得遵守，但面对一些车绿灯亮起半天不动的情况，该怎么办？”

“现在‘低头族’很多，一些人行过马路时低头看手机、闯红灯，一些车主在等红灯时经常低头玩手机，红灯变成绿灯也不走。如果不能鸣笛，只能看着着急。”

“在一些狭窄的小路开车，经过路口都会习惯性鸣笛示意，防止发生一些交通事故，在一些视野盲区住往也会鸣笛警示，不让鸣笛感觉有安全风险。”

连日来，记者就“禁鸣令”在长沙街头走访，不少司机坦言，城区“禁鸣令”突然让喇叭失去了原有的作用——按喇叭很重要的一个功能就是提醒路人注意车辆，让行人注意与车辆的距离。特别是在视野盲区，喇叭的作用是非常大的。

禁止鸣笛之后，面对一些突发情况，该如何规避风险，不少司机也表达了担忧。

“这个规定也太奇葩了，很多电动车想怎么走就怎么走，司机不按喇叭提醒一下，一不小心就蹭上来了。”车主李先生最近因为违规鸣笛领到一张罚单。

“上下班时，车辆太多，交通环境太复杂，有时不按喇叭恐怕会引发交通事故。”车主王先生说，上下班高峰期，行驶路段车流量很大，一些电动车，行人常常横穿马路，面对这样复杂的路况，有时候会控制不住按几下喇叭。“要是不按喇叭，出了事故怎么办？”

一位有着20多年驾龄的李师傅说，市区一些电动车、摩托车、自行车等非机动车随意行驶，加上一些出租车、网约车在路边违法上下客，如果完全不让鸣笛，很难提示安全风险。

与此同时，不少驾驶员认为，有时鸣笛是迫不得已：“比如有行人、非机动车乱穿马路没有注意到车辆，按下喇叭是提醒他们注意安全。”

采访中，不少司机向记者坦言，确实还需要一段时间去适应城区“禁鸣令”：“平时开车开得比较快，有时红灯变绿了前车还没走，或者是需要超车时，都习惯性鸣笛。而且还要鸣好几下，生怕对方听不到。”

多位司机预测，改掉鸣笛的习惯，估计要交一些“学费”。

采访中，不少司机对违法行为的取证提出了一些看法：对于违法停车，违法变道等交通违法行为，使用电子警察或民警随车执法记录仪就能拍摄取证，而违法鸣笛，几乎只能靠交警在现场取证。

记者注意到，一些车主在网络平台上发布视频：通过吹哨子，或直接打开车窗对



外大声催促吆喝，或手拿小黄鸭不断挤压发出刺耳声音的方式，调侃“禁鸣令”，有不少点赞和转发、评论。

交警回应集中整治 遇紧急情况可鸣笛

禁鸣区域内是否任何情况下都不能鸣笛？出现紧急情况怎么办？禁鸣会不会影响行车安全？针对这些较为集中的问题，记者近日专门采访了长沙市交警支队有关负责人。

该负责人表示，在划定禁鸣区域时，充分考虑了长沙城区范围、交通流量以及便于群众理解掌握等情况，对允许鸣喇叭的情形进行规范。长沙城区“禁鸣令”于5月15日颁布，6月15日起施行，留出了一个月的宣传公示时间。

该负责人告诉记者，长沙交警近期会在禁鸣区域内的学校、医院、客运站场，居民小区周边道路设置一批“机动车乱鸣喇叭执法设备”，对机动车鸣喇叭行为进行实时抓拍取证，并同步向车主发送违法提示短信。

6月15日前为宣传教育阶段，只是向违法驾驶人发送提示短信，不进行处罚；6月15日长沙城区“禁鸣令”正式实施后，长沙公安交警同步启动机动车在禁鸣区域鸣喇叭专项整治行动，城区各勤务大队每天组织两次整治，在主干道、学校、居民小区等机动车鸣喇叭多发区域开展整治行动。同时，运用路口机动车鸣喇叭抓拍设备进行执法。

记者了解到，经过一个月的宣传教育，禁鸣区域内机动车鸣笛现象下降明显。据统计，5月15日至6月14日，长沙城区机动车禁鸣抓拍设备共抓拍机动车鸣喇叭11298起，对车主发送提示信息11298条。其中第一周（5月15日至21日）抓拍3335起，6月8日至14日一周内抓拍2217起，鸣喇叭总数下降33.5%。

据介绍，目前交警对禁鸣区域鸣喇叭的驾驶人将处以不记分，罚款100元的处罚。不过，机动车在禁鸣区域鸣喇叭属于适用“首违警告”的交通违法，只要该机动车和驾驶人在本次违法的前半年内，在本省没有交通违法记录，且在本次交通违法发生前，以往交通违法记录均已处理，将对本次违法行为予以警告处理，不予罚款和记分。

该负责人告诉记者，此次禁鸣喇叭并非简单的“一刀切”。通告中明确规定，依照《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第五十九条第二款规定，机动车驶近急弯、坡道顶端等影响安全视距的路段以及超车或者遇有紧急情况时鸣喇叭示意的情形除外。警车、消防车、救护车、工程抢险车以及经部队车辆管理部门核准

安装警报器并悬挂部队号牌的车辆，在执行紧急任务遇有交通受阻时可以使用符合规定的喇叭和警报器。

这里的“紧急情况”是指：紧急避险或救助危难时，不鸣喇叭示意可能造成危险或损害的情形。

长沙市交警支队处罚教育科负责人马超说，长沙交警始终坚持人性化执法，坚持法律效应和社会效应相统一，在执法过程中，针对驾驶人鸣喇叭的具体原因，民警会充分听取当事人的陈诉和申辩，根据现场具体情况依法作出判断和处理。目前，对于机动车在禁鸣区域鸣喇叭的行为，仍然是以批评教育和警告处罚为主。

在具体执法过程中，对于驾驶人的陈诉和申辩，执法交警会根据具体情况依法作出判断和处理，驾驶人如果仍有异议的，可向所属的交警大队法制办进行申诉。

长沙市交警支队有关负责人说，交警会充分考虑到在特定情况下鸣笛的必要性，在交通安全和噪声控制方面寻求一个平衡点，兼顾各方的需求和利益，推出一系列更加科学化、精细化、人性化的管理措施，为城市交通发展和改善人居环境带来更多福祉。

记者了解到，“禁止机动车鸣喇叭”的规定并非长沙独有。湖南周边的省会城市，如贵阳、武汉、广州、南昌早就相继推出了禁鸣措施。上海、重庆、西安、深圳、杭州等多座城市，也早就推出了禁鸣规定，或全城禁鸣，或以绕城高速（外环线）包围区域禁鸣。只是，这些城市的“禁鸣令”，没有像网红城市长沙这样，引起如此广泛的社会关注和热议。

专家建议细化规则 科学执法兼有温度

“针对这一举措，社会议论较多，长沙城区‘禁鸣令’在出台前是否依法履行了民主程序，比如是否举行了听证会，征求专家与公众意见等。”湖南师范大学教授黄捷说，长沙城区常住人口相对密度较大，车辆密度亦较大，且道路交通系统较为复杂，经常出现拥堵路段，禁止鸣笛便无法发挥车辆喇叭功能效用以保持交通秩序安全，而且不同时段不同路段的噪声影响各不相同，防控措施应具有针对性，对不同时段和不同路段有所区别。

黄捷告诉记者，长沙城区“禁鸣令”中的“除外情形”，需要结合长沙市道路交通网进行科学、合理设置，针对急弯、坡道顶

端等影响安全视距的路段应设置显著标志，方便识别。执法亦应科学同时兼有温度，最大可能地避免偏颇，防止为片面追求生态环境效益而牺牲安全价值。同时，针对突出安全需求情况下的鸣笛不予处罚，安全警示性鸣笛不予处罚等，在执法中具体问题具体分析，切忌执法生硬简单。

湖南万和联合律师事务所律师李健说，市区禁止鸣笛对降低交通噪声，改善市交通环境肯定是利好的。但鸣笛存在一定突发性、隐蔽性，甚至紧急情况下的必要性。车主是否构成违法，是否由其本人产生的违法，都需要相关部门完善声呐抓拍执法设备，这是保障这一制度得到有效贯彻实施的关键。

湖南通程律师事务所律师彭震也提出，在禁鸣区鸣喇叭这一交通违法行为具有突发性和偶发性，因其违法状态具有瞬时性、不完全确定性，导致发现困难、取证困难、处罚困难，这些问题都需要解决。

同时，公路占道经营屡禁不绝。公路占道经营容易导致交通微循环梗塞，行车间，行路难，一些路段非交通占道十分严重，车辆不鸣喇叭难以通行，怎么办？

“部分行人、非机动车乱穿乱行，横穿马路，占用机动车道行驶，机动车无法正常行驶，从而导致机动车驾驶人按喇叭。”彭震说，要解决这一现实问题，可加大宣传力度，对典型违法行为进行曝光，以此增强广大交通参与者的交通安全意识。

彭震提醒，在执法过程中不排除车主会提出相应异议，也希望执法机关提供相应客观证据的同时，予以全面的技术说明，这样才能让车主有效认识到违法错误。逐步通过个案处罚，从而对整个社会起到良好的警示功效。

采访中，不少司机、市民说，城区“禁鸣”不能简单一禁了之，还需要一系列更加科学化、精细化、人性化的配套管理措施。同时，还要进一步提升城市发展规划的科学性与合理性，提升城市交通精细化管理水平，引导全社会形成更强的交通文明共识，促进城市文明进步。

漫画/高岳

□ 本报记者 孙天骄
□ 本报见习记者 丁一

两名中国登山者在攀登珠穆朗玛峰时发现一名女性登山者遇险，他们在尚有体力冲击顶峰、距峰顶不到400米的时候，放弃登顶计划选择救援。然而，事后被救女子却表示不愿支付全部救援费用。

此事引发社会广泛热议。近日，被救女子所雇登山公司发文承认工作失误，救援费用与物资等相关费用由该公司承担。目前救援物资已归还，相关经费已支付；其他事项已协调解决。随后，其中一名救援者公开确认其已收到对方支付的救援费用。

虽然这一事件至此落下帷幕，但仍有不少网友唏嘘：被救者拒绝支付救援费用的行为，如果获得支持，会让好人寒了心，或将导致更多人不愿伸出援助之手。

现实中，人们在旅游、探险等过程中因自身失误陷入险境的情况屡有发生，由此势必会产生相应的救援行为及费用。这笔费用谁来埋单？被救者是否应当承担救援行为产生的所有费用？被救者拒绝付费怎么办？《法治日报》记者对此进行了采访。

山野救援最为常见 资金短缺成为难题

两名驴友擅闯峨眉山后山未开发的原始森林区域探险被困，当地救援人员历时数天成功将两人救出；一名游客擅闯青岛崂山风景区的未开放区域，受伤后体力不支无法行走，120急救和青岛蓝天救援队进行专业救援；21名游客擅闯安徽牯牛降景区未开放区域，被困深山，救援人员实施救助7个多小时……

近年来，因游客违规行为导致的意外事件频发，背后常常见救援者的身影。这些身影中，有些是恰巧偶遇危害的自然人，有些是当地应急管理部门、旅游公司，有些是具有公益性质的民间救援队。

据北京蓝天救援队后勤部部长冯涛介绍，在北京，紧急救援类型主要是山野救援，比如私自攀爬野山和老长城遇险，占比约60%至70%，此外还有溺水紧急救援。“这几年有所好转，紧急救援次数降低了。”

冯涛告诉记者，现实中，紧急救援面临诸多困境，比如应急救援保障机制有待改善，保障应急救援力量持续健康发展的政府投入、考核评估、救援补偿、奖惩激励等方面制度有待健全等。

以民间公益组织蓝天救援队为例，冯涛说，目前存在装备、资金、人力上的困难。经费主要来源于社会捐助，企业捐赠以及政府购买服务，但大部分费用包括各种救援交通费用都要由队员自己承担，所有装备运输也主要由队员均摊。

“现在高科技救援成本越来越高，很多队员还要上班，一旦参加救援就要请假，可能会被扣工资，因此，对于那些需要支付大额费用进行的救援，我们采取自愿报名方式，同时也会挑选经济条件好一点的队员。”冯涛涛说。

中国人民大学法学院教授张新宝认为，不少游客因自身行为在景区遭遇危险，这种自甘风险的行为必须由其本人付费，让政府或公益组织掏钱都不是最好的办法，应该落实到具体个人身上。

“当地应急管理部门、旅游公司或是其他自然人、法人进行施救的行为，都是一种好意行为，应当被弘扬。”张新宝说。

救援付费有法可依 付费比例酌情确定

“民法典为保护救助人的权益提供了法律依据。”西南政法大学民商法学院副教授郑志峰说。

郑志峰介绍，民法典第一百八十三条规定，“因保护他人民事权益使自己受到损害的，由侵权人承担民事责任，受益人可以给予适当补偿。没有侵权人，侵权人逃逸或者无力承担民事责任，受害人请求补偿的，受益人应当给予适当补偿。”“因自愿实施紧急救助行为造成受助人损害的，救助人不承担民事责任”；第九百七十九条规定，“管理人没有法定的或者约定的义务，为避免他人利益受损失而管理他人事务的，可以请求受益人偿还因管理事务而支出的必要费用；管理人因管理事务受到损失的，可以请求受益人给予适当补偿。管理事务不符合受益人真实意思的，管理人不享有前款规定的权利；但是，受益人的真实意思违反法律或者违背公序良俗的除外”。

“这些规定为紧急救助等好人好事的损失分担提供了基本规则，整体价值取向是鼓励见义勇为、好人好事，可以为救助者提供法律上的救济。”郑志峰说。

郑志峰认为，如果受益人不愿意承担费用或者只愿意承担部分费用，救助人可以通

游客自陷风险，救援费用谁来出

专家解读遇险救援费用承担问题

过法律来捍卫自己的权利。目前制约紧急救援费用获取的真正问题在于，法律救济通常需要时间和成本，如提起诉讼、准备证据、聘请律师等，一些救助人很难接受。

“考虑到个人提起诉讼存在各种成本，政府、社会应该给予帮助，首先要对救助行为给予高度肯定，颁发荣誉；其次可以提供法律服务，甚至考虑建立公益诉讼制度。”郑志峰说，如果受益人没有能力支付费用，可以分期支付，或者由政府、社会等力量介入，弥补救助人的损失。

张新宝提出，现有法律对救援付费问题仅作原则性规定，规定被救者支付费用的义务和救援者主张费用的权利，至于被救者承担费用的条件、比例等，不作具体规定，如果行为本身行为恶劣，那么补偿比例可能就要适当提高一些，比如从30%，50%的补偿比例提高至70%，80%。倘若发生交通事故后拒绝支付拖车的费用、垫付医疗费后拒绝补偿等事件，施救单位和个人认为有必要的，可以向法院提起民事诉讼以获得司法救济。

有偿救援难题待解 厘清关系划分权责

近年来，一些地区针对有偿救援进行了探索。

2018年7月1日，安徽黄山风景区颁布实施《黄山风景区名胜区有偿救援实施办法》（以下简称《办法》），这是国内首部建立有偿救援制度的地方规范性文件。安徽黄山风景区管理委员会工作人员吴峰告诉记者：“有偿救援的目的不在于处罚或罚款，而是通过《办法》去规避更多驴友擅自进入未开发开放区域，给自身造成危险。”

有偿救援的人力、费用等是如何安排、计算的？

记者从黄山风景区管理委员会了解到，有偿救援费用包含救援过程中产生的劳务、院前救治、交通、意外保险、后勤保障，引入第三方救援力量等费用。其中劳务费用是指非管委会工作人员参加当次救援应支付的劳务报酬；院前救治费用是指对身体受到损伤的旅游者实施救治产生的医药费、诊疗费；交通费用是指为保障救援需要进行运输产生的车辆、索道等费用；意外保险是指为当次救援人员提供意外伤害保障而购买的商业保险费用；后勤保障费用是指为救援人员提供后勤保障需要产生的食宿、物资消耗等费用。

2021年6月，安徽省黄山市文化和旅游局向社会征求意见，拟将有偿救援的施行范围，从黄山风景区名胜区扩大到全市的山岳型景区。该市将有偿救援定义为“旅游者不遵守黄山市旅游景区游览规定，擅自进入未开发、未开放区域陷入困顿或危险状态，属地政府完成救援后，由旅游活动组织者及被救助人员承担相应救援费用的活动”。

据了解，发生有偿救援后，景区管委会有偿救援工作领导小组严格把关审定有偿救援费用，确保追偿费用合法合理，同时会在20个工作日内，通过多种途径向旅游活动组织者及被救助人员送达《支付有偿救援费用通知书》，包括收费项目明细、付款期限、付款方式、收款账号等信息。旅游活动组织者及被救助人在收到《支付有偿救援费用通知书》3个月内，既不提出异议，又不支付有偿救援费用的，管委会将其纳入不文明行为记录。

“不过在实践过程中，黄山风景区的有偿救援目前还存在有偿救援费用占总救援费用的比例较小、且追偿难度较大的问题。”吴峰说，比如完成救援后，游客已离开景区，管委会可能联系不上游客就会导致追偿难度加大。

中国科学院地理资源所旅游研究与规划设计中心总工程师齐晓波认为，有偿救援应当基于被救助者的故意性，具有惩罚和对价的意味。对于政府或者景区来说，为驴友提供“应急救援”公共服务，是建立在他们合理使用公共资源的基础上的。而对于那些逃票和私自闯入，不顾警示牌的人员，理应由其自身承担相应责任。这在某种程度上，可以进一步厘清公私关系，划分权责，不让公共资源为个人的任性和违规买单。

在齐晓波看来，如果在正常游览期间，游客在景区经营范围内遇到突发情况，景区有义务实施救援并不应收取任何费用，因为景区有义务保证游客在景区游览期间的安全。相反，如果游客明知是未开放区域还一意孤行遇到意外情况，景区对其救援则不属于义务范畴，收费就可以理解。

“政府要把更多的资源和精力投放到公共救援层面，有偿救援部分通过政府出台的规范鼓励和支持社会力量参与，推动企事业单位应急救援队伍、社会组织应急救援队伍、应急志愿者协同发展，对社会应急力量参与应急救援工作，合理收取救援费用等进行规范。”齐晓波说。