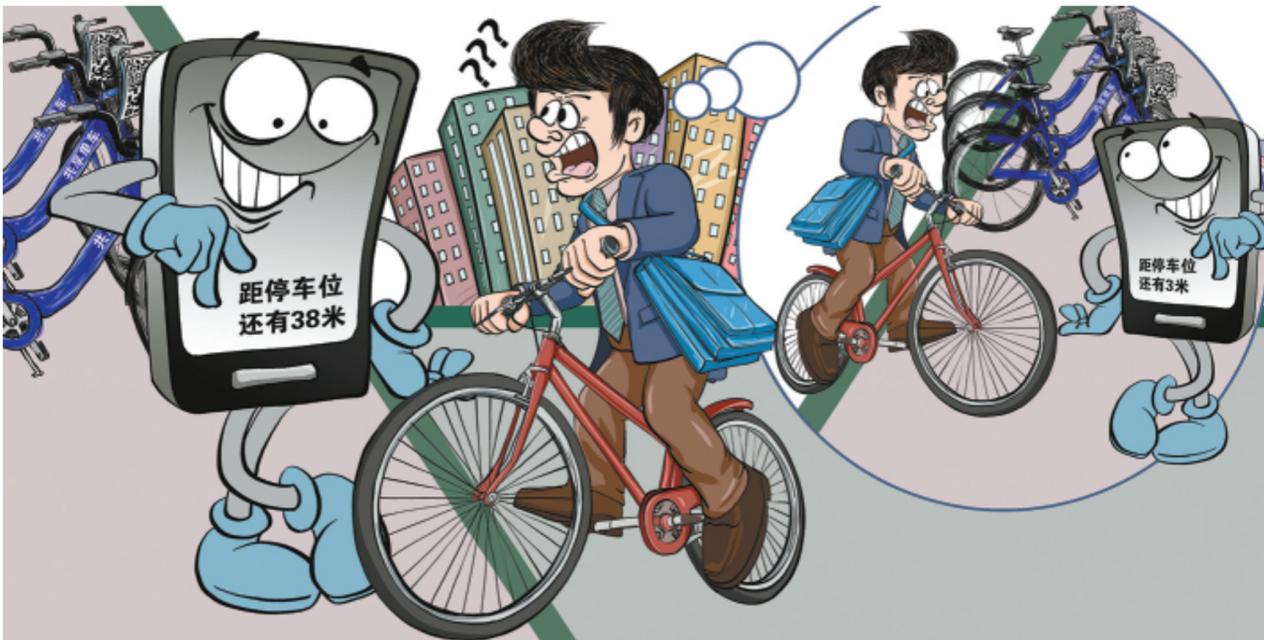




骑行5分钟，锁车花了20多分钟

共享单车停车点停车难 消法专家提起诉讼

- 北京市交通委员会发布的数据显示，2023年北京全市互联网租赁自行车骑行量10.88亿人次，日均骑行量298.99万人次，同比2022年增加12.79%。骑行中，不少消费者都遇到过锁车难问题
- 一段600米的距离，消费者耗时超过30分钟，绝大多数时间用在了挪车停车上。明明在可停区域，但他反复挪车折腾了20多分钟，始终无法成功找到停车点，无奈只能接受调度，支付4元钱
- 消费者购买共享单车租赁服务，对方理应提供正常还车服务，停车点不能正常锁车构成违约。对方不是通过软件设置便捷申诉渠道补救，而是强迫消费者接受交调度费还车，进一步损害消费者合法权益
- 锁车难背后，既有技术限制带来的“停不好”困境，也有部分停放区规划不当导致的“不好停”问题，亟须建立“政府+企业+用户”三位一体的联合管理机制，找到改善停车问题和维护公共利益“最大公约数”



□ 本报记者 陈磊 文丽娟 □ 本报实习生 张广龙

因反复锁车未果被迫支付1元车辆调度费，消法专家陈音江近日提交诉状，将哈啰单车诉至法院。

陈音江向《法治日报》记者回忆说，前不久，他扫码骑行哈啰单车抵达目的地后，将车停放在共享单车入栏结算区域内，锁车时系统却提示不在停车点，无法还车。他多次刷新定位，又在附近反复挪车寻找停车点，折腾10多分钟依然无法锁车。无奈之下，他不得不勾选了“接受1元调度费并继续还车”，才锁上了车。

这不是陈音江头一次遇到共享单车锁车难问题。他认为，共享单车涉及成千上万的消费者，而共享单车运营企业此举构成了对消费者违约和侵权。为了不让更多用户利益受损，他决定打这个“1元钱”官司，希望推动解决问题，更好地维护消费者合法权益。

北京市交通委员会发布的数据显示，2023年北京全市互联网租赁自行车骑行量10.88亿人次，日均骑行量298.99万人次，同比2022年增加12.79%。

而记者采访发现，骑行中，不少消费者都遇到过和陈音江一样的问题——明明已经将共享单车放入可停区域，边上就有同类单车停放，但系统一直显示距离停车点还有距离；还有人看到单车地图指引着标识P点的停车区，却无法辨别那里离自己有多远，导致无法及时关锁继续被扣费。

受访专家指出，共享单车锁车难背后，既有技术限制带来的“停不好”困境，也有部分停放区规划不当导致的“不好停”问题，亟须建立“政府+企业+用户”三位一体的联合管理机制，找到解决停车问题和维护公共利益“最大公约数”，推动市民骑行意愿持续高涨，让绿色出行行稳致远。

停车点反复挪车锁不上

2月9日，陈音江在北京海淀区五棵松地铁站出口扫码租赁了一辆哈啰单车，骑行不到10分钟，到达海淀区永定路西侧的自行车停车点，并将单车停放在该停车点的划线范围内，准备锁车结束本次租赁服务。但平台页面显示“你不在停车点，无法还车”，并提供三种解决渠道：一是“定位不准，尝试刷新”；二是“去附近停车P点，距你32米”；三是“接受1元调度费并继续还车”。

在尝试刷新和在附近寻找停车点两种方式之后，陈音江均未能正常锁车还车。无奈只能接受1元调度费还车。按照哈啰单车计费规则，起步价（前30分钟）1.5元，时长费（超出30分钟外）1.5元/30分钟。陈音江此次单车租赁服务共历时10分57秒，合计支付25元（1.5元骑行费，1元调度费）。

3月3日，他在北京市海淀区复兴路附近租赁同一品牌共享单车时，再次遇到锁车难问题。根据他提供的平台截图提示，他反复挪

车，先是“距离3米”，然后是“距离5米”、“距离29米”，随后又变成了“距离1米”……这样反复折腾了20多分钟，陈音江始终无法成功找到停车点，最后只能接受付费调度。

在这段600米的距离中，他骑行花了5分钟，不断挪车找停车点锁车花了20多分钟，总计超过30分钟，最终支付了4元钱（3元骑行费，1元调度费）。

“不但多花了钱，还因为反复停车浪费了时间。”陈音江认为，消费者花钱购买共享单车租赁服务，对方理应提供正常还车服务，消费者将单车停放在自行车划线停车点后，仍然不能正常锁车，对方构成违约。

“对方违约在先的情况下，不是通过软件设置便捷申诉渠道等方式采取补救措施，而是强迫消费者接受交1元调度费的方式还车，进一步损害消费者合法权益。如果消费者不接受交1元调度费还车，可能会导致延迟锁车产生更高费用。”陈音江说。

车没锁上最终被扣16元

陈音江的遭遇并不少见。在某第三方投诉平台，有关各类共享单车锁车难的投诉记录达1万余条：“停车定位不准，另外收费”“定位失败，重复刷新几次均无用，只有交调度费”“明明把共享单车放在自行车停车区域，却说我停在管理区外，要收5元”“共享单车已停放规范，仍收取调度费，联系客服不处理，不退费，联系客服不到人工客服”……

记者近日在北京朝阳区、海淀区随机采访多位路人发现，不少人都有类似经历。有的因共享单车停车点难找而产生调度费，有的因定位不准需沟通客服才能还车，有的因时间不够来不及找停车点而被罚款。

“起步价1.5元，超过30分钟又要收1.5元。”3月22日，北京海淀居民杨先生骑行某品牌共享单车时发现，明明已经骑到停车点了，却怎么都锁不了车。他根据平台提示反复挪车寻找停车点，眼睁睁看着骑行费用从3元升至4.5元，最后不得不找客服解决问题。

杨先生吐槽道，虽然骑共享单车挺方便，但开锁简单锁车难，一不小心还会因为不在区域内停车支付调度费。在不熟悉的街区，他有时宁可多走两公里，也不愿意和共享单车“斗智斗勇”。

谈起共享单车停车难，在北京朝阳工作的张女士也“窝了一肚子火”，她至少有过10次锁不了车的经历。让她印象最深的一次发生在2个月前，那天她没有开车上班，乘坐地铁到站后，在地铁口数十辆共享单车中挑了一辆看起来最干净的，准备骑行1公里到单位。

根据她的估算，骑行用不了10分钟，完全赶得上9点的上班打卡时间。可没想到，到了单位附近，她按下解锁键不到3秒，“啪嗒”一声，锁弹开了，平台提醒“请到规范停车点停车”。

“共享单车明明已经进入可停区域，边上就有同类单车停放，但软件一直显示距离停车点60米。无论怎么刷新页面都没用，挪了好

几次车仍然没有用。”时间在催促张女士，距离她的打卡时间还剩1分钟。

如果上班迟到，一个月的全勤奖就泡汤了。张女士放弃开锁，飞奔向单位，可结果还是迟到了。等她歇了会儿想起来再出去找那辆车试图开锁时，发现车已经被别人骑走了。到了晚上，她收到一条短信，“骑行扣费16元”。

3月28日，在北京朝阳区某地铁口的共享单车入栏结算停放区，记者将不同品牌的3辆共享单车依次放在同一地点进行关锁测试发现，一辆顺利关锁，另外两辆关锁失败。其中一辆在记者反复挪车六七次后锁车成功，另外一辆挪车六七次后仍未成功，记者联系客服进行反馈后锁车成功。

在朝阳区一小区附近的白色框线停放区内测试时，记者也收到了“去附近停车点，距你29米”的系统通知。当记者根据地图指示找到下一个停车点后，再次收到“不在规范停放区”的提醒。最后，记者将共享单车挪出白色框线框线，分别往南、北方向推行几米后再次返回停放区域，才顺利关锁。

信号干扰影响定位精度

对于这种现象，业内人士称之为“定位漂移”，由于定位存在一定偏差，或者部分区域信号较弱，被干扰，系统对车辆的定位出现偏移，明明在停车点，定位却显示还差几米，导致无法还车。

某共享单车企业工作人员介绍，人多也会堵塞信道，所以在高楼大厦较多，尤其是大楼镜面较多的场景下，定位信号的准确度会受到影响。

北京交通大学法学院教授郑翔认为，主要原因在于共享单车的定位信号受到了干扰，影响了定位的准确度，造成共享单车后台认定车辆的位置和实际位置产生了一定偏差。共享单车后台系统判定车是在“电子围栏”之外，而用户看见的车辆已经停放在白色框线框线之内。

记者注意到，为了提高共享单车的定位精度，有关部门和企业已经尝试了共享单车双定位模式，“电子围栏”内设置蓝牙道钉等多种方式，但依然不能完全避免锁车难的情况。

业内专家指出，这种困境背后，既有技术限制又与部分停放区规划不当有关。共享单车所用的卫星定位和还车导航不精准，个别停车位信号弱，用户手机定位有偏差等综合因素，加上受成本限制，企业投放车辆的定位精度有限，并且单车停放的调度也需要持续投入资金和人力进行运营维护，导致用车高峰期共享单车质量参差不齐从而“停不好”。

而“不好停”的问题，一方面是因为一些地区初期规划不完善，共享单车停靠点分布不均；另一方面则是随着城市发展，产生了新的停车点需求，而旧停车点逐渐没落，加剧了单车“不好停”的消费体验。

在专家看来，亟须建立“政府+企业+用户”三位一体的联合管理机制，有资质的相关

单位要建立起共享单车这一准公共产品属性的意识，并敦促运营企业定时进行共享单车清理与维护，将引导与管理相结合，同时也要加强公民停车规则意识，从而实现更好的治理效果。

增强精度扩容电子围栏

3月18日，北京市交通委员会发布《2024年北京市交通综合治理行动计划》，其中提到“推动运营企业车辆全部采用高精度卫星定位，实现全部轨道交通站点出入口互联网租赁自行车停放区电子围栏入栏管理”。

在郑翔看来，此举有利于共享单车行业的规范发展。企业增加共享单车的使用精准度，也就是提高了服务质量，让消费者有更多的消费意愿。

对于具体举措，郑翔建议，共享单车企业应及时淘汰不能使用高精度卫星定位的车辆，增加共享单车运营人员巡查频次，对容易发生纠纷的区域，增加停放区域、精准电子围栏范围。还可以以速度换空间，在早晚高峰，增加运维车辆和人员，将共享单车从轨道交通站点及时转移到居民小区等区域，及时腾空停车位，使得共享单车及时流转。

“从技术层面来看，最简单的就是增加容易出错位置的‘电子围栏’的大小，增加容错的幅度，减少定位不够精确造成的问题。如果可能，建议共享单车运维人员在纠纷较多的位置和时段（如早晚高峰）提供线下服务，人工关锁。”郑翔说，对于共享单车企业增加的成本，可以考虑政府补贴一部分，消费者分担一部分。

从规划层面来看，郑翔建议，在地铁口、交通转换枢纽、旅游景点等共享单车使用频率较高的地区划定更多的共享单车停放区域。同时对共享单车实际使用的情况进行精准定位，了解使用者的真实需求，从使用者方便的角度合理设定停车位位置，避免出现为了能够停车，骑车人不得不走更远路的现象。

“共享单车运营企业要不断创新使用具有低功耗、低时延、覆盖无死角的高精智能锁等技术手段；搭建稳定、高并发量、及时性的后端云平台，保障信号收发通畅，实现全部轨道交通站点出入口共享单车停放区电子围栏入栏管理要求，为用户提供更加精准的运营服务。”北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会委员、北京正大律师事务所合伙人胡穆之说，同时也要从城市管理的角度科学规划共享单车停放区域，严格执行停车规范，便于用户缩短停车的时间成本，推动共享单车行业健康发展。

某共享单车品牌方告诉记者，他们会根据相关要求，在交管部门的指导下，增加高精度定位分体锁车型，提高定点停放技术，进一步挖潜停放空间，更精准有效地引导车辆有序停放。

漫画/李晓军

□ 本报记者 王春 □ 本报通讯员 张鹏飞

浙江省海洋资源丰富，海岸线总长居全国首位，同时也是我国海洋捕捞业最发达的省份之一。据最新统计，浙江共有机动渔船2.5万艘，292万吨总吨；海洋捕捞产量达257万吨，其中远洋渔业产量68.6万吨；渔民人均纯收入3.2万元，这些指标均稳居全国各省市首位。

兴旺发达的海洋渔业必然伴随着大量的涉渔纠纷矛盾，但据浙江唯一承担涉渔海事纠纷一审审判的宁波海事法院统计，2023年，该院共审结各类涉渔海事纠纷875件，比2022年下降了13.1%。

海洋渔业经济的“升”和案件量的“降”背后，究竟发生了什么？带着这个疑问，《法治日报》记者近日走进宁波海事法院进行了采访。

打造渔区基层治理新样板

“我没想到当场就收到了两万元赔偿款！”说起签订调解协议书那天的情形，在浙江省宁波市打工的老吴掏出手机，给记者看了他的收款记录。

一年多前刚出事时，老吴的心情没有现在这般舒畅。老吴来自贵州山区的一个小乡村，在东海之滨的宁波奉化桐照村务工，村里拥有渔船600余艘，号称“中国第一渔村”。2022年底，老吴受雇于奉化某渔业公司，负责在船上安装设备。不料，他在一次操作中发生了意外，其右手拇指骨折，住院治疗4天。

出院后，老吴右手无法工作，只能在家休息两个月，无法打工赚钱。他因此向公司索赔4万余元。公司认为老吴虽然手指受伤，但并不严重，何况已经为老吴垫付了5000多元医疗费用，不同意再赔偿4万元。老吴与公司多次协商无果后向宁波海事法院提起了诉讼。

“我发现双方的争议点在‘赔多少’上。为了促使双方达成和解并便于履行，我把案件委派给桐照村熟悉渔业生产情况的特邀调解员老沈。”该案承办法官肖梓李介绍。

“我是本地人，以前当过水手，后来也做过‘船老大’，熟悉两边的状况，但要让双方和解，还要考虑多种实际因素，并不容易。”老沈说。他向记者展示了一份诉前调解联络备忘录，上面详细记载了本案的调解过程。

案情并不复杂，但双方互不信任，这不但需要调解员不厌其烦地做劝解工作，而且也需要法官的及时介入，从“法”“理”“情”三个方面解开双方的心结。最终，经老沈和肖梓李调解，双方达成和解协议，由公司赔偿老吴两万元。随后，公司在调解现场向老吴转账两万元。

老吴的经历，是宁波海事法院2023年7月以来在“中国第一渔村”探索渔业纠纷诉源治理和多元化解“桐照模式”的一个缩影。

据了解，“桐照模式”以海事司法服务延伸为牵引，瞄准渔村转型升级中渔民权益保障不到位，生产成本居高不下，渔业增收后劲不足等“痛点”问题，聚焦渔民服务、矛盾化解、营商环境优化、绿色生态四大“场景”，进行“提供多元海事司法服务，加强政策衔接支持，坚持绿色发展理念，推动渔业资源生态同步发展”四方面的实践探索。

“‘桐照模式’围绕‘早预防、重调解、少诉讼’的目标，重点在于建立海事法院牵头并提供指导，以乡镇人民调解员为主体，‘船老大’特邀协调员、网格员为补充的调解工作体系，让渔区群众在‘家门口’享受优质海事法治服务。”宁波海事法院立案庭庭长史红萍介绍。

据悉，“桐照模式”启用以来，共调解各类涉渔纠纷700余件，服务渔区群众2800多人次，平均纠纷化解时长仅15天。近期，“桐照模式”获评浙江省基层社会治理优秀创新案例。

探索出涉渔纠纷理赔机制

宁波海事法院并没有止步于此，而是通过深化机制保障将渔区诉源治理工作向纵深推进。

2023年11月，宁波海事法院创新涉渔纠纷理赔机制，联合浙江省渔业互保协会、宁波市渔业互保协会，建立“海法互保一件事”机制，促进更多的渔业纠纷更快实质性化解。

“过去，渔船如果遇到事故，船员不受伤甚至死亡，船东可能会面临巨额的人身伤害索赔，但走诉讼途径解决索赔问题需要一个过程，‘远水不解近渴’，双方都等不起。”浙江省渔业互保协会相关负责人介绍，宁波海事法院牵头建立的这项机制，核心就在于强化了对渔业经营者和渔民的救济途径。

据悉，“海法互保一件事”机制，旨在深化浙江重点渔区非诉讼纠纷解决机制改革，围绕船东和渔民关切的事故理赔、渔船扣押等问题，构建渔船理赔款预保全预付、渔船扣船及放船担保等机制，共同探索设立司法救助基金，充分发挥海洋渔业互助保险的保障优势，促进涉渔纠纷及时高效化解。

宁波海事法院海庭庭长王佩芬介绍说：“根据这项机制，渔民一旦向海事法院提出赔偿金额预申请，我们会参考渔业互保协会的初步理赔意见，在不超过预赔金额的情况下，作出民事裁定或执行裁定，由协会按照预赔审批流程将预赔款汇至法院执行款专户，由法院提前支付给渔民。”

“这项机制不但保护渔民，也同样保护‘船老大’，海事法院与渔业互保协会设立司法救助基金，包括‘船老大’在内的渔业从业者因事故遭受重大人身财产损失，肇事方赔偿能力又明显不足且协会赔偿金额远低于法定赔偿金额的，可以通过救助基金对困难群众开展联合互助共济，这相当于为渔区群众增设了一道权益保护‘护栏’。”浙江省渔业互保协会相关负责人表示。

司法守护好海洋生态环境

“靠山吃山，靠海吃海”，渔渔民们最能够理解这句话。一旦海洋生态环境遭到污染，将直接损害海洋渔业资源，进而影响渔民的切身利益。因此，保护海洋生态环境，就是保民生福祉。

2023年12月，由宁波海事法院院长杜前担任审判长并主审的7起船舶污染损害责任纠纷案件在舟山市普陀区“融治理”中心集中开庭审理。因为一起发生在舟山海域的船舶碰撞引发的燃油泄漏事故，7家相关的海上清洁企业起诉碰撞船舶的保险公司，要求承担相应的清污费用。

“保险公司一开始不理解，我们把清污企业防止污染扩大是为了保护舟山地区海洋生态环境的意义，跟保险公司和碰撞两船的船东讲清楚，让他们明白一定要鼓励清污行为。”杜前向记者介绍，最终，在法院的调解下，双方庭外达成和解协议，保险公司支付了相应的清污费用。

一直以来，宁波海事法院坚持用最严格法治守护“浙”片蓝海，全力保护海洋水生动物资源。

马鞍列岛位于舟山群岛最北端，是国家级海洋特别保护区，丰富的海洋生物资源、独特的岛礁自然地貌和潮间带湿地为主体的岛群海洋生态系统，共同构成了这里的特色。

但总有人觊觎其中的水产品。刘某、袁某在未取得贝类捕捞许可证情况下，驾船进入该国家级海洋特别保护区的壁下岛，大盘周边海域滥捕采集螺贝等，非法获利共计7000余元。

“刘某、袁某在非法捕捞的过程中，用勾刀捕捞海胆、拳螺、贻贝等野生潮间带生物，导致保护区内海洋生物生长发育受阻、繁育终止且礁石等天然栖息地遭到破坏。”承办此案的舟山市人民检察院检察官介绍。

“受理检察机关提起的公益诉讼后，我们经审理认为，两被告人在保护区内非法捕捞海洋生物的行为，严重破坏海洋生物多样性，给相关海域海洋生物的生存环境带来威胁。”宁波海事法院海庭庭长胡世新说。

最终，宁波海事法院在判令本案两被告人承担生态环境损失和修复费用4.7万余元之外，还适用民法典惩罚性赔偿条款，要求两被告人承担惩罚性赔偿7000余元。

近年来，宁波海事法院坚持用最严格法治守护“浙”片蓝海，全力保护海洋水生动物资源。马鞍列岛位于舟山群岛最北端，是国家级海洋特别保护区，丰富的海洋生物资源、独特的岛礁自然地貌和潮间带湿地为主体的岛群海洋生态系统，共同构成了这里的特色。

涉渔海事纠纷案件数量何以下降？

宁波海事法院强化司法护渔助力耕海牧渔