

劳动关系认定不易 职业伤害保障不足

新就业形态劳动者超时工作普遍

编者按

近段时间以来，网约车司机、外卖骑手等新就业形态劳动者工作时长、高负荷工作导致晕倒、受伤甚至猝死的问题引发社会持续关注。有数据显示，目前我国职工总数4.02亿人左右，其中新就业形态劳动者达8400万人。新就业形态劳动者已经成为职工队伍的重要组成部分。如何加强职业保障，更好地维护这一群体的合法权益？在“五一”国际劳动节来临之际，记者走进新就业形态劳动者群体，与他们面对面交流，感受他们的工作节奏，深入了解他们的困扰，探索破解之道，推出专题报道，敬请关注。

□ 本报记者 文丽娟 □ 本报实习生 张广龙

今年42岁的张师傅是某平台在北京的一名专职网约车司机，已经有6年的从业经历。他最初选择开网约车的想法很简单，“时间自由，赚得不少”。

但现实与他当初的想法背道而驰。“平时每天跑12个小时左右，假期跑14小时或者更多，几乎全年无休。每天只要一睁开眼就在工作，这样一个月到手差不多12万元左右。”

近年来，随着平台经济迅速发展，像张师傅这样的新就业形态劳动者数量大幅增加。所谓新就业形态劳动者，主要是指线上接受互联网平台发布的配送、出行、运输、家政服务等工作任务，按照平台要求提供网约车服务，通过劳动获取劳动报酬的劳动者，包括“网约车司机”“外卖骑手”“快递小哥”等。

2023年，中华全国总工会第九次全国职工队伍状况调查数据显示，全国职工总数4.02亿人左右，其中新就业形态劳动者高达8400万人，占职工总数的21%。

《法治日报》记者近日采访多名网约车司机、外卖骑手等新就业形态劳动者，他们普遍反映，对于工作时间的规定，干一单能拿多少钱并没有太多话语权，只能接受“游戏规则”。超时工作，没有最低工资保障，缺少社保、诉求表达机制遇阻等，成为这一群体经常遇到的问题。

如何保障新就业形态劳动者的权益？带着问题，记者展开了调查采访。

超时工作成为常态

为挣钱只能连轴转

早上8点出发，晚上10点左右回家休息，这是张师傅日常的工作节奏，平时吃饭就在路上对付一口。“干网约车的，基本都是这样。”

张师傅认识不少同行，大家交流后发现每个人的日程都很相似：每天早上8点准备接单，因为这段时间是上班高峰期，单量多；之后一直保持接单跑车的节奏，直到晚上七八点赶下班晚高峰，之后，有人会选择结束一天的工作，但更多的人为了多赚钱，会继续工作两三个小时。

张师傅向记者展示了最近一单到手的钱：平台显示乘客支付17.8元，最后到手14.8元，平台抽成在16%左右。

“这还是抽成较低的平台，高的甚至能达30%左右，一趟辛苦下来也挣不到多少钱，所以就要不停地跑量，才能有不错的收入。”张师傅说，为了挣钱他们只能连轴转。“这个量也不是由我们司机控制的，想要更多的单就得有高分，想要高分就得多跑单，就得跑更长的时间，同时不能取消订单。”

说到这里，张师傅掏出一支烟，但又迅速放下了，因为车内空气清新也是评分的一部分。

另一位网约车司机王师傅每天工作的时间更长——至少14个小时，一日三餐都在车上解决，每天能挣七八百元，一个月到手近两万元。

王师傅介绍，他与其他网约车司机不同，他们一般都是用自己的车跑，只用扣除平台抽成，而他跑的是专车，更豪华，计费更高，车是租的，每天需要支付200元租金，所以必须尽可能多跑才能保障收入。为了节省时间和成本，他在靠近市区的的地方与别人合租，居住环境拥挤又简陋，每天晚上回去睡四五个小时，平时开累了就找个地方靠边停车稍作休息。

谈起这份工作，王师傅直言“累，太累了”，但还是要干，因为没有一技之长，短时间内无法再找到稳定的工作，为了维持一家人的开销，再累也得干下去。

记者随机采访十多名新就业形态劳动者发现，所有受访者每日工作时间超过12小时是常态，有的受访者为了增加收入经常一周无休。

而根据我国相关劳动法律法规，职工每日工作8小时、每周工作40小时；因特殊原因需要延长工作时间的，每日不得超过3小时、每月不得超过36小时。

无法享受工伤保险 商业险理赔有限

李先生是天津的一名外卖骑手，他说自己几乎把醒着的时间都用来送外卖了：系统派单，去店里取餐，按时送到顾客手中。

成为骑手后，他给自己每天安排的工作时间是上午9点半到晚上12点，中午和下午各休息半个小时。

“因为工作量和收入直接挂钩，每完成一个订单平均可以获得四五元，要确保每天接50单左右，收入才过得去，而且一般晚上10点以后跑外卖的骑手少了，夜宵订单又多，竞争没白天那么激烈。”李先生说。

工作中，李先生最怕遇到顾客不接电话的情况。有一次，他遇到一个用餐很慢的店家，同时还被平台派了其他单子，好不容易拿到餐，到了地点又联系不上顾客，看着时间一分一秒流逝，他急得像热锅上的蚂蚁。最后，两个单子因超时被扣20元。“当时真的很想哭。”

记者采访发现，一些外卖骑手为了不超时，经常超速、逆行、闯红灯，导致交通事故不时发生。记者曾目睹过一起交通事故：当日11时许，在北京市朝阳区一小区内，一名骑着电动车的外卖骑手将注意力放在手机导航上，正前方走过来一名路人，骑手反应过来后急速转弯，猛地撞向路边护栏，保温箱内的外卖撒落一地，骑手也摔到了马路上。

对于外卖骑手来说，更常面临的职业伤害发生在各种交通事故中。除了造成他人伤害，骑手自身也常常处于危险中。由于我国目前的社会保障体系建立在标准劳动关系之上，这意味着一部分骑手无法认定工伤。对于兼职的众包骑手，外卖平台一般为其购买商业险，但理赔也存在一定限制。

在北京做外卖骑手的刘先生手臂外侧有一道5厘米长的伤疤，这是他送外卖时被汽车撞伤后留下的。“司机有保险，保险公司让我提供收入证明计算误工费，我当时月收入是一万元左右，可找平台开具收入证明时，平台却说这与我们没有关系，最后保险公司根据最低工资标准赔付了。”

另外一名兼职外卖骑手何女士告诉记者，她曾在骑手社交群中看到过一张照片，是一辆车头碎裂的电动车，倒在地上的那是一名骑手在十字路口出车祸后自拍发到群里的。他骑电动车直行，对面转弯的汽车没减速，骑手急刹，和汽车迎面撞上，电动车车头三分之一撞毁了。骑手一屁股坐在地上，擦伤，万幸是人没有大碍。保险定损员给出的解决方案是，如果着急回去赚钱，可以谈和解，走快赔，赔偿两天误工费300元。

“目前我国工伤保险缴纳和工伤认定是以劳动关系为前提的，但对于平台用工也会存在劳动关系经常产生争议，这成为骑手认定工伤最大的障碍。”中央财经大学法学院教授沈建峰说。

算法挤压陷入困境 用工主体难以确定

在沈建峰看来，新就业形态具有灵活性，同时也被平台严格管理，这是新就业形态这种无组织体的有组织的必然结果，从而也会导致新就业形态劳动者易于受到用工规则和算法挤压，在一定程度上陷入困境。

在北京开网约车的李师傅对此深有感触。有一次，他接到一个距离比较远的单，本来很高兴，乘客端显示单价是37元，按照抽成比例，平台可抽走7元。可结果平台为了与其他平台竞争，用优惠低价吸引乘客，但优惠的金额不是平台补贴，而是直接从司机到手的钱扣除，最后37元的单到手只剩27元。

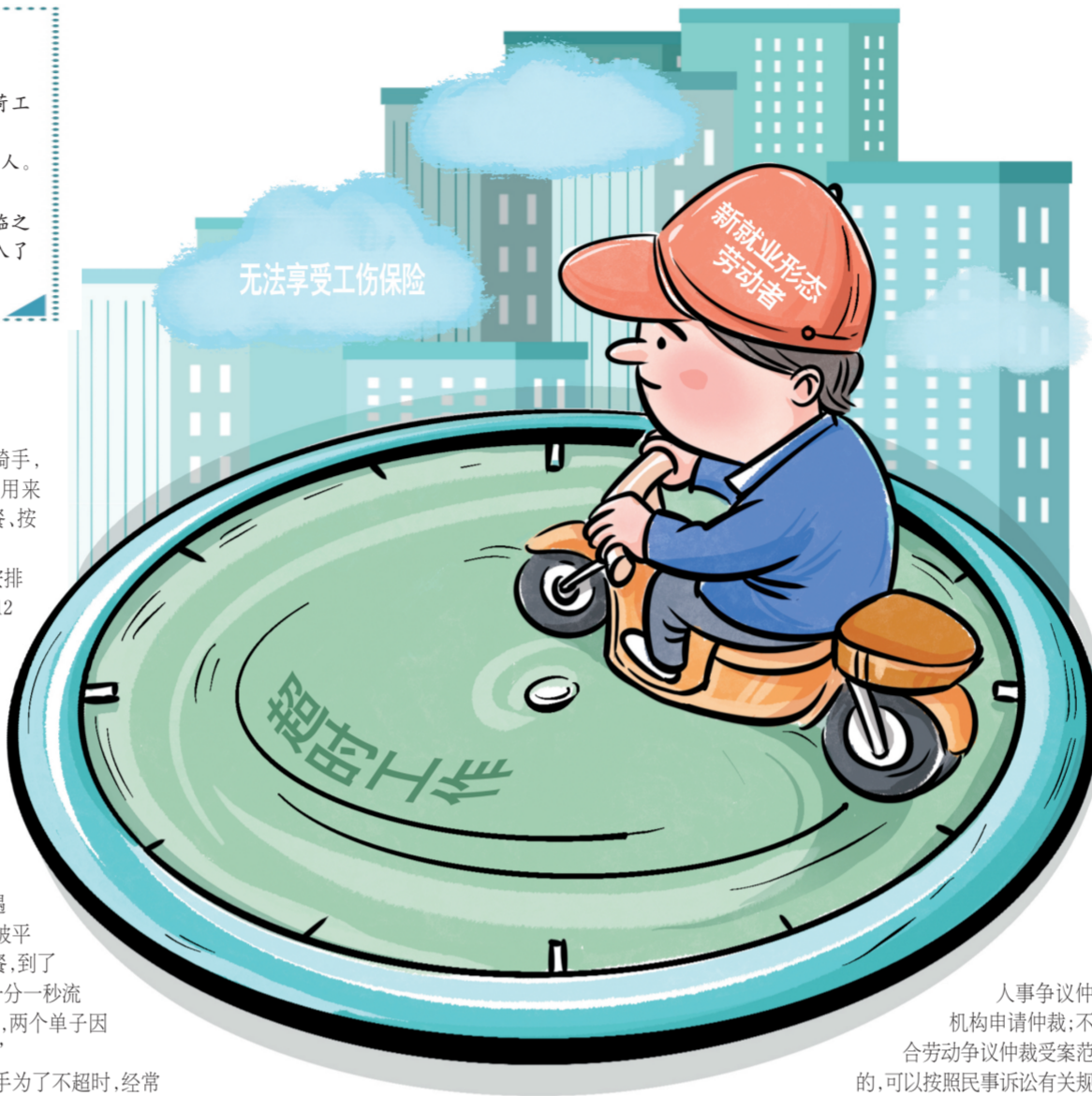
“平台用工领域经常采用承包经营、外包用工、加盟用工、劳务派遣用工等方式，而且往往存在多层次的加盟、外包等现象。更有甚者，在一些情况下，新

船坞修理的油轮进行扣押。涉外船舶碰撞纠纷是海事审判中较为棘手的一类，根据相关国际条约，碰撞事故发生地、船舶公司注册地、船旗国、船舶扣押地的法院都有管辖权。面对马来西亚、马绍尔群岛、巴拿马、利比里亚、中国等选项，涉事双方最后选择了中国的宁波海事法院。

“之前的扣船环节只用了半天时间，宁波海事法院的速度，给我们留下了深刻印象！”甲公司代理人说，宁波海事法院审理国际船舶碰撞案件经验丰富、专业高效，这也是他们首选中国法院的重要原因。

围绕责任判断、损失认定等涉事双方的争议焦点，宁波海事法院详细研读2600多页中英文案卷材料，并充分听取当事人诉请意见，最终判决原告甲公司、被告乙公司按照1:9比例承担事故责任，乙公司向甲公司支付损失3400余万元。

无法享受工伤保险



人事争议仲裁机构申请仲裁；不符合劳动争议仲裁受案范围的，可以按照民事诉讼有关规定向有管辖权的人民法院起诉。

完善立法补齐短板 尽快完成规则设计

为更好地保障新就业形态劳动者的权益，沈建峰建议，各地要对法律和已经印发的规定与指导意见进一步遵守和落实，在实施的过程中总结经验，提出更有操作性的规则。根据实际情况，在法律与规定的指导下，进行地方性的探索，例如广东、浙江等省份，已先后发布了《用人单位用工不符合确立劳动关系情形的特定人员参加工伤保险办法(试行)》，尝试将新就业形态人员纳入工伤保险体系，这些探索让新就业形态劳动者保障政策体系逐步完善，并且更加具体、适当考虑劳动者必要的在线等单、服务准备、生理需求等因素确定的宽放时间，劳动者工作时间达到上限时间的，系统应推送休息提示，并停止推送订单一定时间，以保障劳动者获得必要休息时间，防止过度劳动。

《新就业形态劳动者权益保障服务指南》明确了，平台企业要依托平台就业的新就业形态劳动者公开订单分配、报酬及支付、工作时间和休息、职业健康与安全、服务规范等与劳动者基本权益直接相关的规章制度、格式合同条款、算法规则及其运行机制等。平台企业制定或修订直接涉及新就业形态劳动者权益的劳动规则，要提前通过应用程序弹窗等显著方式向劳动者公开征求意见，充分听取工会或劳动者代表的意见建议，将采纳情况告知劳动者，确定实施前，至少提前7日向劳动者予以公示。

《新就业形态劳动者权益保障服务指南》明确了维权的具体方式方法及相关渠道：可以通过平台企业或平台用工合作企业设置的内部沟通渠道、申诉机制、纠纷调解机构等，与企业协商解决有关问题；可以向所在工会组织或当地工会组织请求予以支持和帮助；无法与企业通过协商解决或不愿与企业协商解决有关问题的，可以向人民调解委员会和各级各类专业性劳动争议调解组织申请调解，不愿调解，或者调解不成的，属于劳动争议仲裁受案范围的，可以向实际工作地劳动

2023年11月，为支持和规范发展新就业形态，加强新就业形态劳动者权益保障，人力资源和社会保障部办公厅印发《新就业形态劳动者休息和劳动报

偿权益保障指引》(新就业形态劳动者劳动规则公示指引)《新就业形态劳动者权益维护服务指南》。

《新就业形态劳动者权益保障服务指南》明确了维权的具体方式方法及相关渠道：可以通过平台企业或平台用工合作企业设置的内部沟通渠道、申诉机制、纠纷调解机构等，与企业协商解决有关问题；可以向所在工会组织或当地工会组织请求予以支持和帮助；无法与企业通过协商解决或不愿与企业协商解决有关问题的，可以向人民调解委员会和各级各类专业性劳动争议调解组织申请调解，不愿调解，或者调解不成的，属于劳动争议仲裁受案范围的，可以向实际工作地劳动

近年来，随着中国制度型开放步伐迈得更大，浙江自贸区保税修船、保税燃料油加注等吸引了更多外轮前来，涉外海事纠纷随之增加。宁波海事法院公正高效化解各类涉外纠纷，越来越多的中外当事人主动选择到宁波海事法院解决纠纷。2023年，宁波海事法院涉外涉港澳台海事纠纷数量同比增长36%。

“高水平对外开放，离不开市场化法治化国际化一流营商环境。宁波海事法院在涉外海事审判、海事司法服务等方面守正创新，全力打造国际海事纠纷解决优选地，推动提升中国海事司法的国际影响力，也为国际海事纠纷化解提供了中国智慧。”上海海事大学教授沈秋明说。

□ 本报记者 黄辉 □ 本报通讯员 陈钰 周荣

“法官，真心感谢您，帮我解决了这么问题，让我对生活又充满了信心。”近日，江西省赣州市中级人民法院法官陈煜龙收到了来自当事人杨某明的一面锦旗。

此前，杨某明将一纸诉状递到了赣州中院，请求兴国县人民政府履行法定职责，落实见义勇为人员保障待遇。赣州中院法官经细致工作，提出了公平合理的处理建议，最终促成杨某明见义勇为行为的奖励和保障落地。萦绕在杨某明及其家人心间的阴霾一扫而空。

见义勇为为后人家境窘迫

事情还要从2018年9月30日起。当晚，广东省广州市荔湾区中南街道某居民楼下发生电动车起火事故，租住在附近的杨某明闻讯第一时间往现场。浓烟滚滚，身为退伍军人的杨某明毫不犹豫冲在救火一线，最后火情得到有效控制。2019年4月，广州市荔湾区见义勇为评定委员会向杨某明颁发了见义勇为奖励证书并发放慰问金1万元。

在救火过程中，由于情况危急，杨某明未采取任何防护措施就冲入了火海，吸入了大量有毒烟雾及高温气体，导致其患有吸入性肺炎、慢性咽炎、呃逆等疾病。此后，杨某明无法继续从事货车司机工作，遂回到江西老家靠摆摊谋生。

1万元的慰问金对于需要长期治疗的杨某明来说，无异于杯水车薪。在近5年的时间里，杨某明经历了很多次“不知该怎么办”：3个子女的抚养教育支出与赡养父母的压力沉沉地压在杨某明的肩头，而自己受伤后四处寻求治疗，病情反复发作，无法正常工作，妻子打临工收入微薄，家庭经济状况日渐窘迫。加之，多年要求县政府落实见义勇为人员保障待遇未果，一片愁云笼罩在杨某明及其家人的心头。

无奈之下，杨某明向赣州中院提起行政诉讼，要求所在县人民政府履行法定职责。

府院联动找解局之法

虽然案件并不复杂，判决县政府履行法定职责问题不大，但是办理此案法官陈煜龙敏锐地察觉到，若是单纯判决县政府履责，后续履责情况可能会再起争议，甚至陷入“案结事不了”的困局。

“案子虽说简单，但是事关见义勇为者对公平正义的期待，也关乎整个社会向善善行的价值观，以一纸判决来收尾或许不是最好的方式。”陈煜龙及其团队决定再往前多走一步，在审判之外多做一些。

然而，这一步走得并不轻松。实质性化解行政争议，人民法院系其中，但是仅靠法院一己之力显然不够。如何破局？

2023年5月，赣州中院在深化新时代“枫桥经验”的基础上，挂牌成立了赣州市行政争议多元调处中心，构建“府院联动、院院协作、市县协同”大化解格局，充分激活“源头预防、溯源治理、多元调处”这一解纷机制的聚合功效，从而达到实质性化解行政争议的目的。

借助府院联动机制，陈煜龙及其团队找到了解局之法。在协调化解过程中，陈煜龙多次驱车前往杨某明老家，反复与当地县领导、杨某明本人沟通协调，促进双方搭建友好对话平台，凝聚思想共识，为该案的实质化解奠定了基础。

落实保障打出组合拳

在赣州中院及当地县委政法委的组织协调下，市、县、乡三级府院联动，成立了由法院、医保局、教育局、财政局、退役军人事务局、住建局、城管局等单位组成的工作专班。

经过多方努力，医保部门核算了杨某明的全部医疗费用，医院派出心理医生进行心理疏导，教育部门减免了杨某明子女的学杂费，退役军人事务局落实了退役军人的帮扶政策，住建部门提出了解决住房问题的意见，城管部门减免了杨某明经营摊位管理费，乡政府发放了临时慰问救助。

同时，赣州中院根据民政部等部门《关于加强见义勇为人员权益保护的意见》(江西省见义勇为人员奖励和保障办法)《赣州市见义勇为人员奖励和保障实施办法》，对杨某明提出的见义勇为奖励和保障要求逐条进行分析，在征求相关职能部门意见后，提出了公平合理的处理建议。

最终，由所在乡政府与杨某明签订见义勇为人员奖励和保障落实协议，县政府一次性给予杨某明各项见义勇为奖励和保障金共计33万元，杨某明主动撤回起诉。

“为众人抱薪者，不可使其冻毙于风雪；为从者开道者，不可使其困厄于荆棘。”为确保“英雄流血不流泪”，保障见义勇为人员的待遇，赣州中院通过搭建行政争议多元解纷桥梁，打出了一套保障见义勇为者权益的“组合拳”，免去了见义勇为者的后顾之忧。

调解结束后，杨某明紧紧握住了陈煜龙法官的手。此时，他的眼里一扫阴霾，闪烁着光芒，充满了对未来生活的希望与期待。



“我们相信中国法院，我们选择中国法律”

□ 本报记者 王春 □ 本报通讯员 曾少坤 张鹏飞

两艘外轮在乌甲海峡发生碰撞，面对司法管辖的“选择难题”，他们共同把信任票投给了中国法院。经过宁波海事法院细致入微的调查研究，4月23日零时，这起诉讼标的额近1亿元的船舶碰撞纠纷案一审判决正式生效。

2022年9月，在繁忙的乌甲海峡水域，马绍尔群岛甲公司所属的利比亚籍集装箱船与乙公司所属的巴拿马籍大型油轮发生碰撞，两船严重受损，事故发生后，甲公司向宁波海事法院提出申请，对在舟

山船坞修理的油轮进行扣押。

涉外船舶碰撞纠纷是海事审判中较为棘手的一类，根据相关国际条约，碰撞事故发生地、船舶公司注册地、船旗国、船舶扣押地的法院都有管辖权。面对马来西亚、马绍尔群岛、巴拿马、利比里亚、中国等选项，涉事双方最后选择了中国的宁波海事法院。

“之前的扣船环节只用了半天时间，宁波海事法院的速度，给我们留下了深刻印象！”甲公司代理人说，宁波海事法院审理国际船舶碰撞案件经验丰富、专业高效，这也是他们首选中国法院的重要原因。

料，并充分听取当事人诉请意见，最终判决原告甲公司、被告乙公司按照1:9比例承担事故责任，乙公司向甲公司支付损失3400余万元。

“审判过程中，能感受到双方当事人对中国法律和海事司法的信任。”宁波海事法院院长杜前说。在此类涉外民事纠纷中，双方当事人可协议选择案件适用哪国法律，杜前在庭审中征求意见时，双方均给出了“我们相信中国法院，我们选择中国法律”的回答。

近年来，随着中国制度型开放步伐迈得更大，浙江自贸区保税修船、保税燃料油加注等吸引了更多外轮前来，涉外海事纠纷随之增加。宁波海事法院公正高效化解各类涉外纠纷，越来越多的中外当事人主动选择到宁波海事法院解决纠纷。2023年，宁波海事法院涉外涉港澳台海事纠纷数量同比增长36%。

“高水平对外开放，离不开市场化法治化国际化一流营商环境。宁波海事法院在涉外海事审判、海事司法服务等方面守正创新，全力打造国际海事纠纷解决优选地，推动提升中国海事司法的国际影响力，也为国际海事纠纷化解提供了中国智慧。”上海海事大学教授沈秋明说。