



多重审核防止弄虚作假 明确约定合理处置余款

# 多方共探大病筹款行业合规升级路径

□ 本报记者 张守坤

2024年12月，江西省居民陈某因女儿患重病在水滴筹平台发起筹款。两天内，超4.4万名网友接力捐助，共筹款近80万元，助力患病女孩顺利进入康复治疗阶段。这场“生命接力”，正是个人求助网络服务平台凝聚社会善意的生动写照。

据水滴筹相关负责人向《法治日报》记者介绍，截至2025年9月，约有4.85亿人通过水滴筹向超过361万名大病患者累计捐赠约712亿元。

2024年9月，民政部、国家网信办、工业和信息化部、公安部、金融监管总局联合公布《个人求助网络服务平台管理办法》（以下简称《管理办法》），明确了个人求助网络服务平台运营规范和监管要求。同年12月，民政部指定水滴筹等三家平台为个人求助网络服务平台。

《管理办法》施行一年多以来，平台如何确保求助者信息的真实性以及资金安全？如何进一步推动大病筹款行业可持续发展？记者近日采访相关专家和业内人士，探讨大病筹款行业合规升级路径。

## 社会救助体系的有益补充

2024年11月8日，全国有28689名网友先后收到了水滴筹平台给他们发来的退款，每一笔都有退款人胡女士的留言：你们的恩情，我们一家人永远铭记于心。

2019年，胡女士的儿子小林以优异成绩考入重点高中，正当全家人沉浸在喜悦中时，小林却因被确诊T淋巴母细胞白血病，不得不休学。面对高额的医疗费用，无奈之下，一家人决定在水滴筹平台发起筹款。筹款期间，一共得到了28689位爱心网友的捐助589092元，治疗后一家人的生活也逐渐恢复如常。

胡女士没有忘记近3万名曾经帮助过他们的网友，一直在努力筹款还钱。2024年11月6

日，她向平台申请退款，并于当年11月8日把近59万元的爱心款项一退还给了捐助人。而身体已经恢复的小林，在2025年高考中取得了647分的好成绩。

在北京师范大学中国公益研究院创始院长、教授王振耀看来，大病筹款平台作为社会保障体系的重要补充，在解决患者“最后一公里”救助需求上发挥着关键作用。

民政职业大学社会工作学院教授赵晓芳告诉记者，个人求助网络服务平台已步入规范发展的新阶段，其核心命题是将分散的社会善意，高效、可信地转化为切实的救助力量，助力多层次医疗保障体系的完善。

赵晓芳援引平台数据指出，目前筹款资金中64%来自陌生人捐款，说明互联网正在有效拓展社会互助的边界。大病救助开始从熟人捐赠向陌生人互助的范式转移。可以说，个人求助网络服务平台正在塑造一种新型的信任关系和互助模式。

## 破解行业痛点的现实途径

2024年，因罹患霍奇金淋巴瘤，兰某飞通过个人求助网络服务平台发起筹款。筹款后不久，兰某飞就因在多个社交群晒新房照片遭到群友举报。在外部举报以及平台多方交叉验证之后，兰某飞承认在筹款过程中，存在多次向平台隐瞒其家庭房产事实的情况。平台根据规则，对兰某飞筹款全部追回，筹得款项27万余元全额退还给捐助入，并将其列入“筹款人失信”黑名单，永久禁止其发起筹款。

记者了解到，针对少数筹款人弄虚作假的情况，一些大病筹款平台近年来通过多重审核模式，不断提升筹款案例真实性。以水滴筹为例，该平台已组建了审核团队和专业的医学团队，搭建重大疾病数据库，评估治疗花费范围，建议合理的筹款目标金额。平台一旦发现筹款人弄虚作假，会采取永久禁止其发起筹款等措施。

数字化、可追溯的客观指标，迈出筑牢“证据基石”的关键一步。

“明确的指数指标，让服刑罪犯更能针对性积极改造，也大幅提升了我们的工作质效与执行机关举证能力。”金华监狱民警刘日芳说。多种机制下，法院与监狱形成办案合力，2025年审结案件中，不减率、不假率、减刑变更率较改革前分别下降0.99、1.665、13.04个百分点，减刑假释案件审查效率提升50%以上。

“两项指数”构建离不开大数据支撑，金华中院联合监狱、检察院等单位，率先打造数字化模型，破除数据与业务壁垒，贯通办案系统，构建多个应用场景。

罪犯李建（化名）入狱初期，消极应付技能培训，拒不履行财产性判项，“悔改表现认定指数”持续偏低。

监狱管教民警结合系统数据分析，多次与李建谈心谈话，并邀请法官参与帮教，为其量身定制矫治计划。渐渐地，李建的态度发生了转变，从被动改造转为主动投入，不仅在技能培训中勤学苦练，还主动联系家属筹集款项。

一年后，法官参考系统全量检验结果，综合认定其确有悔改表现，李建最终顺利获得减刑。

## 筑牢公正与透明之基

罪犯王强（化名）假释案中，系统提示，其在前科缓刑期间脱管，且巨额财产性判项未履行。法官深入调查发现，其假报的社区矫正地与经常居住地不符，家属透露，其常居我国澳门地区且名下有豪宅。最终，法官认定其具有履行能力而不履行，且在再脱管风险，裁定不予假释并移送相关线索。

水滴公司品牌与公众沟通部副总裁郭爱娣介绍，平台在筹款页面上设置有明显的公众监督入口，供患者社交网络中的熟人参与验证，平台会对反馈的信息进一步核实；只有通过平台最终审核，并经过社交网络熟人验证之后，发起人才可以提现。相关统计数据显示，近一年时间里，平台拦截、驳回不符合发起条件筹款2580例，其中有1751个违规用户被平台永久列入黑名单。

北京大学法学院非营利组织法研究中心主任金锦萍认为，《管理办法》要求平台对求助信息真实性进行核验，但平台作为社会公司，目前尚无法与政府部门建立信息共享通道。

她进一步分析，在这种情况下，首先要对个人求助网络服务平台界定有清醒认知。大病筹款平台是国家推出的基本医疗保障、商业医疗保障、家庭和亲友互助之外的补充措施，它的作用是连线求助人和赞助人，平台出现问题后在有效抗辩理由的情况下可以适当免责。

## 治理黑灰产已有明确路径

如其他行业一样，大病筹款行业也面临着被黑灰产利用牟利问题。

中国社会科学院法学研究所副研究员栗燕杰对此认为，监管工作应实现从偶发式监督向常态化治理的转变。在权责清单边界划分上，首先应明确政府职责，再界定平台在合理成本与法律框架内的责任边界。

“平台审核义务应当进一步明确。若平台和求助入或者发布人存在恶意串通行为，可以依据广告法、治安管理处罚法、刑法等相关法律法规，依法追究平台责任；若平台因未尽到法律法规及政策规定的审慎核查义务，存在过失的，应承担相应责任。如果平台已经尽到了法定查验义务，则应当依法免责。”栗燕杰说。

在他看来，黑灰产问题并非大病筹款领域独有，对此类问题的治理其实有明确路径可循：

对于违反广告法的虚假宣传等行为，应依据广告法予以查处；对于违反民法典规定，构成民事欺诈的，应依法追究其违约责任或侵权责任；对于违反行政法乃至触犯刑法的，由相关主管机关依法立案查处。金融监管、民政、公安、市场监管、网信等部门应在各司其职的基础上，加强部门协同联动，有效治理此类黑灰产问题。

## 完善规定助善款合理使用

2025年5月，湖南某地一商铺突发火灾，导致一家四口严重烧伤，高额的治疗费用让一家人陷入困境。他们通过个人求助网络服务平台发起了筹款。在村干部、邻里乡亲以及全社会的支持与帮助下，超14万名网友进行爱心接力，筹款超过300万元，后其中两名患者去世，家属申请将剩余款项用于家中孩子的抚育以及老人赡养。

对此，平台通过征求意见的形式将相关情况告知捐助入，如果捐助入同意，捐款将用于帮助家庭；如果捐助入不同意，平台则把钱款退还。

北京嘉维律师事务所律师赵占领告诉记者，这样的捐赠往往是一种附条件的赠与，如果捐款没有用完，从法理上来说将捐款退还给捐助入并没有问题，但现实是，包括求助入发起的求助在内，平台都需要进行审查，无论实质审查还是形式审查，都需要投入很多人力、财力和技术成本，而很多捐助人所捐的钱并不多，可能只捐了几毛钱或者几元钱，按比例退还后数目更少，容易造成成本的浪费。

如何解决余款问题？

“综合来看，比较好的一种方式事前约定和事后约定相结合。发起求助项目时，平台可以规定，筹款如果没有用完，原则上需要退还，但是如果符合某种情形，可以做相应捐助或处理，符合善款的合理使用，能够发挥其最大的效用。”赵占领说。

漫画/李晓军

□ 本报记者 韩丹东

夕阳下，北京市亦庄的自动驾驶示范区内，无人配送车与传统车辆有序共行。这背后，是无人配送车近年来在多个城市落地成为物流“最后一公里”的新兴力量。

然而，无人配送车上路引发的意外事件也随之出现。前不久，陕西省西安市居民王女士在早高峰时与一辆无人配送车发生了碰撞。据她介绍，当时，无人配送车从主干道驶入非机动车道，在避让路边停靠的车辆时轻微跑偏，与她的汽车发生刮蹭。

“它是一辆无人驾驶的车，出了事故，该找谁负责？”王女士一边围着车辆拍照取证，一边拨打报警电话。

这一幕折射出当下无人驾驶技术加速落地背后的现实困境——无人配送车驶入街头，带来的是一系列亟待破解的法律难题。

## 明确责任事故划分标准

无人配送车上路资质是公众关心的首要问题。

对此，北京交通大学法学院教授陶杨表示，目前国家层面尚未对无人配送车设定统一—的资质要求，仅有少数地方出台了针对无人配送车厂家及车辆技术参数的相关规定。

在中国社会科学院法学研究所编审冯珏看来，我国无人配送车法规政策尚处于起步阶段，主要依赖地方性法规和试点项目政策。考虑到外卖、商超、快递等领域无人配送车的小型化、轻量化、低速化和无人驾驶的特点，未来可能需要国家层面出台单独规范，以适应其运行特点和运营场景。目前，相关规定尚未明确其与一般自动驾驶汽车的关系。

在地方实践中，冯珏介绍，2023年2月发布的《北京市无人配送车道路测试与商业示范管理办法（试行）》（以下简称《北京管理办法》）对无人配送车上路规定了一系列前提条件，包括符合产品要求、取得检测机构合格报告、完成测试项目取得封闭场所测试评估报告、具备三种运行模式且能安全快速转换、为每辆车投保不低于300万元责任险，具备最小风险策略执行能力、能通过声音灯光等提醒交通参与者、具备车辆状态记录存储及在线监控功能等。2025年1月印发的《深圳市南山区功能型无人车测试及应用试点管理办法（试行）》（以下简称《深圳南山区管理办法》），也对功能型无人车包括无人配送车规定了基本参数要求。

除了资质之外，事故责任判定也是公众非常关心的问题。

陶杨指出，当前，既未明确无人配送车属于机动车，也未明确属于非机动车，若直接援引道路交通安全法进行责任认定，会因车辆属性不明、驾驶主体缺失，难以直接适用。实践中，责任判定更多指向车辆管理者或所有者，但这种“一刀切”的方式并不科学，因为事故原因可能涉及车辆设计缺陷、算法提供商、远程安全员、黑客攻击等多种因素。

冯珏也表示，责任判定的核心难点在于无人配送车的定性，其参与道路的风险介于机动车和非机动车之间，目前在归责原则上存在争议。不过，《北京管理办法》明确了无人配送车的通行要求，如在非机动车道顺向行驶，避让行人和非机动车等，为交警部门责任认定提供了参考依据，而投保责任险的要求也有利于受害人及时获得救济。

谁来作为承担事故责任的主体呢？

据冯珏介绍，《北京管理办法》规定事故责任主体包括驾驶人、道路测试主体、商业示范主体等。交通违法行为由驾驶人接受处罚；《深圳南山区管理办法》因未规定驾驶人，故由安全员替代。两地规定均未将制造商或技术研发方列为责任主体，推测原因是无人配送车上路前已取得产品合格报告和封闭测试评估报告，推定事故非产品缺陷造成，但若事后查明存在质量缺陷，制造商和技术研发方需承担产品责任。

陶杨则表示，在实践中，责任优先归属于车辆管理企业或运营企业，但这种做法缺乏明确法律依据，仅个别地方有相关规定。

冯珏提出，《北京管理办法》要求每辆无人配送车配备一名驾驶人，虽在测试和示范阶段具有合理性，但从长远来看，不利于发挥其应用潜力和经济效率。无人配送的本旨是替代人力、提高效率，每车配备驾驶人反而增加企业成本。应正视“无人”的技术现实和应用前景，主要由（远程）安全员负责安全运行，事故责任由商业运营企业作为主体承担。

## 平衡隐私保护数据安全

无人车在配送过程中采集周边影像、位置信息是否可能侵犯公民隐私权，也成为公众关注的问题。

陶杨认为，平衡配送需求与公民隐私权保护，核心是遵循合法、正当、必要原则，强化对运营者和生产商的技术要求，允许其仅收集实现配送功能所必需的信息且控制在最小范围内，对非必要识别数据进行脱敏或匿名化处理，强化数据加密和分类存储，并赋予用户知情权和选择权。

冯珏表示，无人配送车收集的数据可能涉及个人隐私，如位置信息、消费习惯等，应依据个人信息保护法保护相关个人信息，合法采集、存储、使用，对位置信息、影像数据进行匿名化处理，去除直接识别个人身份的标识，严格遵循“知情—同意”和“最小必要原则”，仅采集个人同意或配送必需的信息，禁止收集商品明细、真实手机号码等非必要隐私数据。

两位专家均指出，个人信息保护法在落地时存在短板。

冯珏解释说，配送中个人信息范围需要界定，如传感器采集的道路、交通信息及匿名化处理后的信息不属于个人信息，但配送地址、收件人、手机号码、周边环境等具有可识别性的信息属于个人信息；“知情—同意”规则容易流于形式，需要细化告知与同意流程；个人信息保护责任划分不明确，无人配送涉及制造商、运营方、算法提供商、平台等多方主体，数据或隐私泄露、滥用时难以追责；算法“黑箱化”导致监管困难，难以评估数据采集和使用是否符合“最小必要原则”，需提升算法透明度并强化行政监管。

陶杨强调，对于无人配送车出现系统误判、障碍物识别失误等问题的应急处置，原则上应以安全为要，底线是立即采取行动确保周边人车安全，遵循上报原则，及时停驶车辆并修复。

冯珏补充道，北京市与深圳市南山区两地的规定均要求测试和示范主体具备风险应对机制，制定包括事故、故障、恶劣天气等突发情况的应急处理预案，事故发生后应立即停止相关活动，保护现场、报警、用灯光和声音提示避让防止二次事故，有人员受伤时及时拨打急救电话，并做好信息上报、配合调查、数据留存和善后工作。

## 构建动态响应治理体系

对于如何推动无人配送车行业健康发展，两位专家均强调，需要构建“技术创新+法律保障”的协同治理体系。冯珏表示，2021年修订的科学技术进步法规定，要促进科技成果向现实生产力转化，推动科技创新支撑和引领经济社会发展。因此，法律可以通过“包容审慎”制度预留创新空间，允许企业在合规框架内测试新技术，同时划定交通安全和数据隐私合底线，回应社会关切；依法明确无人配送各方责任边界，提升监管效率，保障用户权益，实现政府、企业、用户、第三方及社会公众的多方协同治理，平衡创新与安全。

陶杨指出，无人配送面临技术快速迭代、法律滞后、责任主体模糊等多重挑战，单一技术手段或法律条文难以应对，必须建立动态响应，多方参与，风险可控的协同治理体系。法律应保障技术创新，同时坚守安全底线，限制无序创新，而技术创新亦可推动监管方式创新，最终实现无人配送行业安全有序发展。

