

“驴友”违规野游探险 救援是否应该个人“埋单”?

日前,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,从黄山风景区扩大到整个山岳型景区。近年来,随着户外探险运动兴起,“驴友”擅自进入禁区遇险的事件频发,给当地带来巨大安全风险和经济负担。户外探险救援该由机构还是个人“埋单”,成为社会热议话题。



▲安徽黄山风景区实施有偿救援(资料图)。



▲武警官兵在黄山风景区人字瀑景区举行旅游应急救援大演练(资料图)。

事件 黄山拟扩大有偿救援范围

2018年,黄山风景区试行了有偿救援,制定了国内首部有偿救援制度的规范性文件。此次发布的征求意见稿,旨在将有偿救援的施行范围从黄山风景区扩大到整个黄山市的山岳型景区,并对有偿救援的费用项目、审议流程及法律责任等进行细化。

例如,救援人员劳务费用按照其工资和实际救援时间确定;属地政府将针对无异议不支付有偿救援费用的旅游活动组织者及被救助者进行依法追偿;旅游活动组织者及被救助者支付有偿救援费用,并不免除其擅自进入未开发开放区域应承担的法律责任等。

黄山以外,全国多地景区也在试水有偿救援办法,例如四川省四姑娘山景区、稻城亚丁景区等。稻城亚丁发布的有偿救援制度公告根据搜救路线“明码标价”:亚丁村、叶儿红村至康古嘎嘎银河区域,搜救费用从1.5万元起算,其他四条路线搜救费用均为2万元起步。

专家怎么说?

有偿救援要规范透明 避免过度收费

中国未来研究会旅游分会副会长刘思敏建议,可进一步完善法规,对具体救援费用分担比例和内容进行细化,包括什么样的情况下收费、收费的标准如何确定等。

中国政法大学民商经济法学院副教授申海恩说,我国应急救援总体以公共部门无偿救援为主体。有偿救援应作为公共救援的有益补充,在范围、收费、经营资质等方面都需要进行立法规范,避免有偿救援过度收费,防止有关机关推诿不履行所承担的公共救援职责。

申海恩认为,黄山市此番发布的征求意见稿还需对何种情况下引入非公共机构应急救援进行详细规定,对实施非公共机构应急救援的程序、收费依据等进行细化,以平衡公共救援和非公共机构第三方有偿救援之间的关系。

“景区不能因有偿救援而放松安全管理。”申海恩说,原则上,景区应当对其经营范围内的安全事件提供必要的救援服务。对旅游者在未开放景区遇险需要救援的,属于公共救援职责范围内的,由公共部门实施无偿救援,景区因对相关情况较为了解,应承担相应的信息提供以及必要的救助处置措施。

绿野救援队创始人吕洪认为,不仅要依靠政府来规范,商业公司也可以与民间救援力量发展合作,比如保险公司推出户外险等,“驴友”外出可以买一张救援卡,到哪里都可以随时呼叫救援服务。

珍爱生命、敬畏自然才能避免悲剧的发生。吕洪洪等业内人士建议,旅游部门和相关景区要加强对违规野游、探险的警示宣传,户外极限运动俱乐部、协会等社会组织要切实强化行业自律,任何组织和个人不要擅自进入未开发景区景点。

陕西一专业户外搜救组织的领队表示,在进行登山等探险旅游前,必须做足“身体+心理+知识+装备”的全方位准备。今后对于“驴友”们不当占有和耗费公共救助资源的行为,要依法管理和依法处罚,这对规范室外冒险和探险行动也有积极的引导意义。

(据新华社)

景区如何回应? “实施有偿救援不是为了收钱”

黄山风景区党工委委员、管委会副主任程光华表示:“实施有偿救援不是为了收钱,更重要的是有效遏制擅自进入景区未开发开放区域的旅游或探险行为,更好地维护游客生命财产安全和景区生态资源安全,将有限的救援力量和资金投入

正规范游览线路的保障中。”据统计,2014年,黄山风景区共堵截、查处“驴友”擅自进入景区未开发开放区域的旅游或探险行为,更好地维护游客生命财产安全和景区生态资源安全,将有限的救援力量和资金投入

约占75%,较大或伤病情况严重的约占25%。一年直接费用支出少则数十万元,多则数百万元,基本由景区负担。

网友怎么看? 支持有偿救援,建议全国推广

黄山市山岳型景区有偿救援指导意见(征求意见稿)发布后,赢得了网友一边倒的支持和“叫好”。微博上一项投票显示,近7000名参与者中,92.67%的人表态支持,其中逾四分之一网友“建议全国推广”。

网友们表示,违规冒险理当依法依规承担相应责任,而做出

合理补偿是其中应有之义。“付出代价才能让某些心安理得挥霍公共救援资源的人三思而后行。”一位网友说。

“猎奇不是破坏规则,以身试险的借口。我觉得收费的办法很好,可以约束一些人盲目冒险,督促游客遵守守纪,安全文明旅游。”正在黄山旅游的吕先生说。

文旅局是何态度? 意见稿有充分的上位法依据

针对有偿救援,黄山市文旅局称,意见稿的出炉是贯彻落实上位法要求,有着充分的上位法依据。例如,《中华人民共和国旅游法》第八十二条规定:旅游者在人身、财产安全遇有危险时,有权请求旅游经营者、当地政府和有关机构进行及时救助。旅游者接受相关组织或者机构的救助后,应当支付应由个

人承担的费用。

《安徽省旅游条例》第五十六条规定,“在禁止通行、没有道路通行的区域,任何单位或者个人不得违反规定开展风险性较高的旅游活动。违反前款规定发生旅游安全事故产生的救援费用,应当由旅游活动组织者及被救助者承担。”

中国政法大学民商经济法

学院副教授王雷表示:“‘驴友’接受救援时须支付应由个人承担的相应费用,符合民法权利、义务与责任相协调统一的法治原则,可起到一定的震慑警示作用。”他认为,“驴友”的某些不负责任的行为,可能导致公共救助资源的无底线支出;政府需要把更多的资源和精力投放到其他公共领域。

觅缘

幸福俱乐部
原戴碧蓉婚介升级
20年品牌 杜绝虚假
联合株洲晚报、文都婚介

299元
每周公益沙龙活动

凭教师资格证、军官证、本科学历证领取豪华大礼、公益情感咨询、感情修复、婚恋指导。
70-60年机关男士、男硕士0元派对一次
男:离异,73岁,1.65米,大学,高级工程师,退休独居,两女已成家
男:丧偶,58岁,1.70米,大专政府机关,有房有车,独居,外形好
男:离异,64岁,1.73米,电力部门退休,小孩已结婚,独居
男:离异,41岁,1.72米,事业单位,帅气,家境好,有房有车
男:未婚,31岁,本科,当兵两年,事业单位,有房有车
女:未婚,30岁,1.60米,本科,事业单位,人漂亮直爽
女:未婚,28岁,本科,事业编制,漂亮,家教好,懂事
女:离异,44岁,1.58米,个体老板,小孩对方,善良有气质
女:离异,50岁,1.60米,事业编制,女孩对方,气质形象好
女:丧偶,43岁,1.62米,公务员,有亲和力,孝顺。

服务时间
早9:00-晚21:00
感情倾诉热线 0731-28118100

私密高端
18907332205



招募兼职千名+10位合伙人
地址:中心广场天汉双楼709楼709(北京银行楼上)

下列证件 声明作废

·株洲力源工程机械有限责任公司遗失4302002001778号营业执照副本

·郭国辉、郭娟遗失经纬龙城83栋2404房的8072574号收据,金额5000元

·刘雯莹(父:刘蒙、母:龚佳惠)遗失0430335947号出生证

广告接待热线 28888888

老年代步车“任性”该咋管?

株洲晚报融媒体记者 廖智勇 邱鹏



▲芦淞区高家坳某门店销售的老年代步车。记者 廖智勇 摄

▼车把式的老年代步车。记者 廖智勇 摄



近日,市公安局交警支队队长段益民接听市长热线的过程中,老年代步车违规乱象成为市民投诉热点。加强对这类车型的监管,限制其上路,成为广大市民普遍呼声。老年代步车究竟该如何规范化管理?

案例 老人开代步车,半年发生4起事故

市民邹先生的母亲患有腿疾,不能长时间步行。为方便母亲出行,去年年底他花8000多元给母亲买了一辆老年代步车。让他没想到的是,半年时间里,母亲驾驶代步车发生了4起事故,其中还侧翻过一次,可谓“步步惊心”。见母亲常出事故,邹先生指

责她开车大意,可老太太却反驳说车子很不好开。起初,邹先生认为母亲在找借口,当他自己试驾后才发现,车子确实存隐患,“看起来很颠簸,重心不稳,过急弯时容易侧翻,制动效果也比较差。”

“说变道就变道,也不打转向灯,突然出现在面前,踩刹车都踩不赢”“闯红灯,逆行是家常便饭,我开车的时候看到这类车辆,一般都尽量离远点”“在小区里乱停乱放、横冲直撞,一点规矩都不讲”……对于老年代步车,一些市民和机动车驾驶员也有抱怨。

体验 结构稳固性不高,没有安全气囊

“相当于小孩子的玩具车,坐上去就会开,很受中老年顾客欢迎。”在芦淞区高家坳某电动车销售门店,销售人员介绍,该店销售的老年代步车价格普遍在1万元至2万元之间,最贵的4万元(装有空调),最高时速为45公里,满电续航里程60公里至100公里。根据消费者驾驶习惯不同,分为车把式和方向盘式。

销售人员还主动提出带记者试驾。期间,记者感到颠簸感比较强,发现车身结构由空心钢管焊接而成,稳固性不高;车内空间狭窄,没有安全气囊,一旦发生碰撞、侧翻等安全事故,简易的车架结构很难保障驾驶员安全。

“我们这里售卖的车子都是正规厂家生产,都有检测合格证。”销售人员拿出一张《电动三

交警 正在制定规范管理的措施

“这类车辆管理有难度,我们主要以劝导为主。”市交警支队秩序大队民警江羿表示,老年代步车准确的称呼为“变形低速电动车”。工信部目录内没有这种车型,车辆生产企业以观光车、场内车的名义生产,不能认定为机动车;但如果认定为电动车,其车架

结构又存在超标,因此很难对其定性。

原则上来说,这类车型只限定在固定场地内使用,不能上路行驶。但由于这类车型不明确,管理和处罚缺乏国家标准,执法难以找到法律依据。

“针对这类车型,我们正在制

市场监管部门 督促指导门店规范销售行为

“今年以来,我们多次对变形低速电动车、电池的生产及销售门店开展隐患排查。”市市场监督管理局产品质量监督管理科科长易庆介绍,这类车的动力、外形等技术参数接近机动车,但又比现行机动车标准低,让一部分中老

年群体实现“花钱就能买,踩油就能跑”的“司机梦”,平常接送小孩、买菜购物都会开,刺激了市场“野蛮生长”。我市各级市场监督管理部门督促指导销售门店建立进货、销售台账,规范销售行为。去年一年,市市场监督管理局出

动执法人员1200人次,检查生产、销售企业(配件店)400余家,查处案件5起,罚款77480元。

“随着我们查处力度的加大,近两年违规生产、销售变形低速电动车的情况已经有所改善。”易庆说。

老年代步车国标要来了 专家:不应“一刀切”,不能“想买就能买”

近日,工信部正式公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》的意见。与之前相比,本次的国标在主要技术环节有所不同,增加了微型低速纯电动乘用车的技术要求,包括外形尺寸、整车整备质量、超速限制等。老年代步车也归属其中。

标准明确,微型低速纯电动乘用车是指座位数在4座及以下、最高车速小于70km/h的纯电动乘用车。此外,标准还对车辆尺寸、整备质量、动力性能、动力电池等提出了具体指标。乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,国标的出台将有助于促进行业规范有序发展。“这样使微型低速电动车并不是因为设计简单和偷工减料而得到低成本,而是通过相应比较合理的产品设计,和相对稍低一些的成本获得市场的需求。所以我们认为对行业发展、对整个微型低速电动车来说,规范性文件是一个对产品和对消费者负责的体现。”

据不完全统计,全国已经有100家左右规模以上微型低速纯电动乘用车生产企业,主要分布在山东、河南、河北、江苏、福建等省份。崔东树认为,在标准实施后,行业将加快优胜劣汰。他说:“在目前情况下,出现一批淘汰车企的现象是必然的,总体来看,低端入门级的这种‘老头乐’市场可能要萎缩,而高端的这些如果转型到微型电动车,可能会有一些升级的机会。总体来看,既有淘汰可能性,也有升级的机会,对行业发展是一个很有利的事情。”

中国汽车工业协会顾问杜芳慈表示,对于老年代步车不应“一刀切”,要考虑到部分老年人的实际需求。他建议,对于此类电动车应该尽早明确生产标准,同时也要规范使用者的购买行为,让老年代步车真正服务于有需求、有驾驶能力的老年人。“比如在道路上使用的时候,它要在自行车道里走最右边的道路,就跟快车道、慢车道一样,老年代步车应该比自行车还慢一点。老年人在购买代步车时,不能说谁想买这个车就能买,要拿着比如身份证、规定的医院许可证明才能买。这样既满足了社会的需求,又能比较好地治理道路。”

(据央视网)