

男子砸陌生人车窗取AED救父引热议

专家:AED降价购置门槛降低,难在信息共享

近日,男子砸陌生人车窗取自动体外除颤器(AED)救父亲的消息引发关注。车主发帖称自己车窗被砸,AED被拿走救人,并表示不会追究对方责任。律师认为,砸破车窗取用AED的行为属于紧急避险,无需承担侵权责任,但应该赔偿车主损失。

有车内放置AED的车主告诉记者,目前AED每台价格降至万元,并且很多新能源汽车支持远程开锁,在私家车放置AED的门槛已经下降。

应急救援专家提到,目前车载AED遇到的突出问题是信息共享难题。有专家建议,由政府牵头,在公交、出租车、警车等社会车辆上配置AED效果更为明显,车企也可以将其作为随车标配物品搭配在车内。



▲宋乐车上的AED标识 ▶涉事车后窗贴有AED标识



信息共享是难题 专家建议 政府、协会等牵头推广

在王英颀看来,除了闲置率高、对费用的考量等问题,信息共享是车载AED推广目前遇到的比较大的难题。目前许多城市都有查询公共场合AED位置的软件或小程序,但还没有一个统一的平台能查询移动端的AED位置。并且配置AED的车主有的由汽车品牌组织、有的属于救援组织,也有个人志愿者,如何实现这些人的信息共享是个难题。

车主宋乐认可这一困境。在他看来,技术上可联系高德、百度等地图来实现位置共享,但这就意味着自己的行程会被所有人看到,车主的隐私难以得到保障。目前他的解决办法只能是把“内有AED”的标识尽量做大,方便有需要的人看到。

从事十余年急救培训、曾在高铁上用随身AED抢救乘客的资深急救科普人张元春告诉记者,他认为推广移动AED,政府部门发力效果更为明显。“公交车、出租车、警车等一直在路上行驶,政府部门牵头在他们车上配置AED效果更好。”张元春还建议,推动车企特别是新能源企业建立行业标准,将AED作为标配放置在车内。

张元春还表示,目前高铁、飞机上尚未配置AED设备,应该推进普及。

据红星新闻

多地推广公交出租车配置AED

近年来,自动体外除颤器普及度明显提高,许多车站、商场、公园等都有配置。2024年7月中国红十字会相关负责人接受采访时介绍,当时全国红十字系统在公共场所布设的AED已超过6.5万台。近5年来,全国红十字系统共开展取证培训1526万余人。

但在车辆内配置AED,对很多人来说还比较陌生。实际上,国内多个城市已经开始在警车、出租车、公交车等移动端配置AED设备。2018年,深圳市卫计委就向深圳交警铁骑投放了38台AED,可穿过堵点“移动”救人。2023年,据深圳媒体报道,深圳巴士集团首批500辆出租车上安装AED。而早在2021年,深圳已开始在大巴上配备AED。无锡、杭州、成

都也都都在近两年上线移动AED出租车;北京、广州等城市则在公交车上配置AED设备。

应急救援专家王英颀告诉记者,近年来,得益于AED设备降价,救援队员、医疗工作者、热心公益人士等群体中越来越多的人在私家车上配置了AED。普通人在接受AED培训后,就可以自行购买AED设备放置在车内。记者在电商平台搜索发现,很多AED设备的售价在1万元以下。

王英颀提到,配置AED的车主会在车上张贴“内有AED,应急可破窗”的标识,但近年来越来越多的车辆具备了远程开锁功能,很多情况不再需要砸破车窗使用。

使用车载AED成本有多高?

在无锡的宋乐从2019年开始就在车内放置AED设备。AED设备从最开始的3公斤重、价格超3万元,到现在重量只有700克左右、价格大约1万元。他们组织的“口袋急救侠”团队也有了40多名成员,都在车内配有AED。

宋乐给记者算了一笔账,AED的电极片是一次性用品,替换费用在几百到1000元,车窗如果被砸坏替换成本一般在1000元左右。他们正在以公益组织的名义与当地政府和红十字会协商,如果因为救人出现车窗破损,希望费用由政府部门承担,并且给予救助的车主见义勇为荣誉,还会免费给车主更换AED电

极片。宋乐认为,无论是使用者赔付还是政府部门公益组织买单,登上热搜的涉事车主都应该收下相应补偿,这是他应得的,也能让其他车主免除后顾之忧。

北京伟睿律师事务所律师林虎才认为,他人在无法联系到车主的情况下砸车窗取设备救人并短信告知的行为构成紧急避险,砸碎车窗造成的损失及其他合理损失应当由紧急避险人给予车主补偿。

河南泽槿律师事务所主任付建认为,本次事件中砸车人不需要承担侵权责任,但是要给车主适当补偿。因紧急避险造成损害的,由引起险情发生的人承担责任,砸车人主动弥补车主损失是比较合理的。

事件回顾

车窗被砸AED被拿走救人 车主称不追究对方责任

2月8日,据多家媒体报道,有车主发帖称自己车窗被砸,车内AED被拿走,但车内急救包中的现金以及贵重物品等都完好无损。车主在接受媒体采访时称,对方砸窗取AED是为了救助突发心梗的父亲,当时自己手机静音未接到电话。事发后已经与对方联系,自己修理车窗和更换电极片的费用大约1000元,不会追究对方责任。

媒体报道中贴出的车上标识显示,车内配有AED,可远程打开车门,紧急情况可破窗使用,并配有联系电话。

2月9日,记者拨打该电话,对方没有接听。该车主在其社交媒体账号的主页和评论区提到,事情已和解解决,当事人不希望继续讨论,“尊重当事人,望理解”。

一些景区摆渡车存在票价偏高、捆绑销售等问题——

景区摆渡车,便利还是谋利?

春节假期,谢先生到广东梅州市粤东大峡谷景区游玩,刚到门口,摆渡车先影响了好心情。“停车场距离景区大门太远,大概要走2公里路程,坐摆渡车则要20元一位,感觉不值得。”谢先生决定走过去,“这段路很窄,摆渡车与行人混行,车速很快……景区怎么能这么设置摆渡车?”

乘坐摆渡车,从景区门口到主景点游览,或者从一个景点快捷地前往另一个景点,是游客节省时间和体力的选择。然而,不少游客遇到过景区摆渡车收费高、服务差、强制消费等问题。

景区入口与主景点距离过远,让游客不得不乘坐摆渡车

有游客反映,一些景区有意将停车点与景区大门拉开很长距离,或者将大门入口与核心景点拉开一段距离,使乘坐摆渡车成为游客的“必选项”。

去年11月,姚女士一家自驾前往山西大同市浑源县悬空寺景区游玩。在距离景区大门5公里处就有工作人员拦截,表示前面停车场已满,需要乘坐摆渡车前往景区。在随后的2个卡口处,也有工作人员拦车并给出相同说法。“我们坚持开过去,一直开到离景区大门最近的停车场,发现那里有近百个空余停车位。此前拦截车辆就是为了让乘坐20元一位的摆渡车。”

姚女士说,即便是停在距离景区大门最近的停车场,又走了大概15分钟才到景区大

门。记者发现,一些景区大门距离核心景区动辄几公里的路程,为了有足够的体力游玩核心景点,大多数游客只能花钱乘坐摆渡车。

江西南昌的高先生则质疑:“出于环保考虑,可以禁止社会车辆进入景区。但有必要把景区门口和核心景区的距离设置得这么远吗?”

那么,景区下车点至景区大门的距离,或者景区大门至核心景点的距离多长较为合理?

“在大部分的平地景区,用地条件允许的情况下,如果停车场设置得远,迫使绝大多数游客必须乘坐摆渡车,增加了游客的交通成本和时间成本,那就不合理的。”中山大学管理学院副教授罗浩说。

但是,这段“距离”也并非越短越好,需要综合考虑景区地形。“如果距离过近,可能占用核心区域土地,不利于客流疏导和生态保护。还有一些山地景区,为了保护环境和游客安全,禁止自驾上山。同时,因为高山景区平地少,停车场等设施需要设置在山下,这种情况下,提供摆渡车服务是适当的。”罗浩说,景区应根据规模、游客流量和土地价格等因素合理规划这段距离。

专家表示,摆渡车的点位设置,应当以提升游客的游览体验为前提。“不同人群的需求不尽相同。有的摆渡车设在大门口与核心景区之间,有的设置在景点之间,还有的是巡回摆渡车,游客招手即停。景区应让游客有选择的权利,不可强制消费,也应考虑游客的切实需要。”罗浩说。

收费偏高、捆绑销售、管理不当……一些景区摆渡车体验感不佳

“摆渡车的乘车费甚至比门票还贵”“景区

门票绑定摆渡车车票销售,想不坐都不行”……一些景区以创收为目的设置摆渡车,引起游客不满。

去年,李女士到陕西西安市翠华山景区游玩。“进入景区后乘坐摆渡车每人20元,大人小孩同样价位,且不是通票,如果在某个景点下车,再上车需要再买票。我们一家三口买景区门票168元,乘坐摆渡车花了180元。”李女士说。

专家表示,如果景区过度依赖摆渡车创收,忽略游客体验,会有损景区吸引力。

还有一些景区为了提高收入,将门票和摆渡车票捆绑销售。有网友反映,到河南辉县市万仙山景区游玩,门票价格62元,乘坐摆渡车的交通费45元,必须一起购买。

“景区门票与摆渡车票捆绑销售的做法,其实就是让摆渡车成为门票延伸的刚性消费。这种做法限制了游客的消费自主权。”复旦大学旅游学系副教授郭晓说。

一些景区摆渡车还存在管理不当的问题。有网友反映,湖北襄阳市古隆中景区摆渡车乘车处无工作人员管理乘车秩序,“摆渡车开过来,原本排队的游客一拥而上,差点造成踩踏,而且摆渡车严重超载,安全隐患很大”。

提升服务水平,让摆渡车给游客带来更多便利

专家表示,对于摆渡车的设置,应综合考虑景区的规模、游客流量、土地价格等因素。

对于大型景区,虽然可以通过合理的交通规划和摆渡车服务,将停车场设置在距离核心景点适当远的位置,以降低土地成本,并通过摆渡车收费来弥补部分运营成本。但在路

程规划时,要充分考虑游客的心理和体力因素,合理设置景观和服务设施,有效解决游客的交通问题。

“说到底,游客对于景区摆渡车的意见还是主要集中在价格上。无论距离远近,只要摆渡车车票的定价合理,游客是愿意花钱乘坐的,毕竟能够省时省力。”郭晓说。

专家表示,一些景区制定摆渡车价格时,利用独占性追求更高的利润。

实际上,有关部门已经对此作出了规定:2023年12月,国家发展改革委办公厅发出《关于进一步加强景区价格管理有关工作的通知》(以下简称《通知》),明确规定景区内交通工具(包括观光车、摆渡车、索道、缆车、游船等)、配套停车场到景区大门的交通工具,除因安全、环保等确有必要统一乘坐外,不得强制要求游客乘坐并收费。

同时,《通知》还明确规定,各地要按照补偿合理成本不计利润的原则,从严核定配套停车场到景区大门交通服务价格,有效遏制景区不合理外移游客接待中心、配套停车场,增加游客配套交通费用负担等行为。

一些地方也出台了相关措施。比如,去年6月,四川省发展改革委发布的《关于加强景区价格管理有关事项的通知》明确规定,对偏离成本、价格过高、群众反映较大的景区交通工具票价予以重新核定,降低价格,不得通过景区交通工具谋取过高利润。

专家表示,并不能“一刀切”地要求景区免费提供摆渡车服务,需要根据景区的实际运营情况而定。可以推动实施价格听证制度,让景区、游客代表、专家等各方参与,确保收费标准的制定充分反映市场供需和社会公平。

据《人民日报》