

全国破获涉枪涉爆案件3.7万起

1年来打掉团伙416个,抓获嫌疑人4.3万人

2018年1月至11月,全国发生持枪犯罪案件42起、爆炸案件39起,中 国已成为全世界枪爆犯罪案件最少的国家之一

2018年, 专项行动挂牌督办的 103 起重大枪爆案件已全部办结, 533 名部 督在逃人员缉捕率达 78%。

□记者 季张颖

本报讯 昨天,公安部在京召开新闻 发布会,通报 2018 年以来全国打击整治枪 爆违法犯罪专项行动有关情况。记者获悉, 自去年2月开展打击整治枪支爆炸物品违 法犯罪专项行动以来,全国共破获涉枪涉爆 案件 3.7 万起,打掉团伙 416 个,捣毁窝点 599个.抓获违法犯罪嫌疑人 4.3 万人

2018年2月,由公安部牵头,建立了 24个部门参加的打击整治枪支爆炸物品违 法犯罪部际联席会议机制。

公安部治安管理局局长李京生通报, 2018年1月至11月,全国发生持枪犯罪 案件 42 起、爆炸案件 39 起、同比分别下 降 27.6%、29%、枪爆犯罪案件保持了多年 连续下降的良好态势, 中国已成为全世界 专项行动 枪爆犯罪案件最少的国家之一。 工作中,公安部突出境内制贩、网上贩卖、 境外走私三个重点,组织开展重大案件破 案攻坚, 部署在逃人员缉捕会战, 开展集 中统一收网行动, 督导涉案地公安机关广 辟线索、合成作战, 深挖彻查、追根溯源, 形成强大打击震慑声势。

2018年,专项行动挂牌督办的 103 起 重大枪爆案件已全部办结,533名部督在 逃人员缉捕率达 78%, 天津、吉林、江 苏、浙江、湖北、重庆、四川、贵州等地 缉捕率达 100%。最高法、最高检、公安 部联合发布通告,制定宽严相济的法律政 策,敦促主动上缴、投案自首,鼓励踊跃 举报。2018年9月20日,公安部组织全 国 146 个城市同步开展以"治枪爆、除祸 患、保民安"为主题的集中统一销毁活 动,对收缴的非法枪爆物品进行统一销 毁,及时消除了安全隐患。公安部还会同 有关部门制定出台射钉器、射钉弹防改制 安全技术标准和易制爆危险化学品、工业 电子雷管等行业标准, 部署电子雷管、炸 药安检示踪等新技术应用,加强影视烟火 特效作业安全管理,不断提升枪爆行业本 质安全水平。

公安部新闻发言人郭林介绍, 此次打 击整治枪爆违法犯罪专项行动由以往部门 组织的专项行动上升为国家层面的专项工 作,与以往相比,查处打击针对性更强, 重点治理成效更加明显, 部门协作联动高 效,做了大量卓有成效的工作。各地、各 部门把宣传工作贯穿于专项行动始终,实 现了良好的政治、法律、社会和舆论效果。 截至目前, 共接到群众举报洗枪洗爆违法 犯罪线索 5000 余条, 据此查破案件 2200 余起, 兑现奖励 365 万元, 在全社会形成 了人人参与的浓厚氛围。

宝山法院协助兄弟法院异地执行获赞

去年办结外省法院委托事项近800件

□记者 王川 通讯员 胡明冬

本报讯 要实现"基本解决执行难",除 了要依靠各家法院自己的力量外,有时也需 要兄弟法院的支持。记者从上海市宝山区人 民法院获悉,近日该院连续出击,先后协助 两家外省市兄弟法院在宝山区开展异地执 行获称赞。据了解,宝山法院 2018 年共计办 结其他各省市区县兄弟法院通过"人民法院 执行事项委托系统"委托事项近800件,协 助 20 余家兄弟法院进行了房屋腾退等实地 执行工作,均取得了良好的执行效果。

2018年12月15日是个星期六, 当天 宝山法院应江苏省苏州工业园区法院请求. 派出精干力量协助兄弟法院的法官来到宝 山区某地开展执行工作, 对被执行人名下 17辆大巴车采取扣押措施。因涉案车辆众 多,为避免发生群体性事件,宝山法院调集 多名干警,配合苏州工业园区法院按预定方 案成功扣押了车辆,并停放至宝山法院指定 的停车场,为案件后续开展评估拍卖工作创 造有利条件

无独有偶,2018年12月20日,应江苏

省南通市中级人民法院请求,宝山法院协助 该院强制腾退上海市宝山区面积近 600 平 方米的某涉案沿街商铺,该商铺拍卖流拍后 已交由申请执行人抵债,但仍有6间涉案房 屋由被执行人周大及其家属占据。周大已是 耄耋之年,且患有心脏病,长期依靠氧气瓶 吸氧。此前,宝山法院与南通中院已对强制 执行方案进行了多次沟通,在确保人身安全 的前提下顺利完成执行任务

12月20日上午,宝山法院执行局副局 长马建林带队,共计出动10辆警车,近40 名执行干警前往执行现场协助执行。执行人 员按预定方案控制现场,隔离无关人员及危 险物品,并对周大进行说服教育工作。但周 大仍拒不配合,且其三个儿子拒不露面,试 图拖延执行进程。马建林根据前期掌握的情 况,前往被执行人周小(周大的小儿子)的工 作单位,通过属地派出所传唤周小,并将其 带至执行现场。在两家法院联手执行的强大 威慑下,周小表示悔过,并主动做其父亲周 大的思想工作。经过近4个小时的僵持后, 周大及其妻子最终在法院的监督下搬离了 涉案房屋,腾退工作完成了既定的目标。

打响"沪上新童谣"文化品牌

首批16所市优秀童谣征集推广示范基地学校命名

□记者 季张颖

本报讯 昨天,由中共上海市委宣传 部、市文明办、市教委、团市委等联合主办的 新时代唱响新童谣"——2018年上海市优 秀童谣征集传唱活动颁奖典礼在中国福利 会少年官小伙伴剧场隆重举行,会上正式命 名首批 16 所上海市优秀童谣征集推广活动 示范基地(学校)。

据悉,本次活动自2018年4月启动以 来,本市广大市民及学生踊跃参与,各中小 学校及幼儿园积极响应,许多专业人士也参 与潜心创作。今后,全市将依托16所示范基 地进一步发挥示范引领作用,加大优秀童谣 征集推广辐射力度,有力提高本市优秀童谣 征集推广水平,

活动中,由市文明办牵头上海公益新媒 体中心制作开发的"沪上新童谣"微信公众 号也正式启动,该公众号汇集童谣创作、传 唱、专家点评、活动资讯发布交流等功能于 一体,依托微信平台,全面宣传推广上海优 秀童谣,打响"沪上新童谣"文化品牌

无人驾驶汽车侵权责任架构

—探讨构建符合本国国情的责任分配体系

【内容摘要】作为人工智能最大应用场景,无人驾驶汽车可以有效地减少人类驾 驶活动的负外部性,但其也对现行道路交通事故侵权责任制度产生了不小的冲击。可以 尝试在我国现有侵权责任规范体系之内,探析无人驾驶汽车交通事故侵权责任分配的解 释论路径,构建符合本国国情的无人驾驶汽车交通事故责任分配体系。

【关键词】无人驾驶汽车 责任主体 产品责任

□王泽涛 吴月 胡文丰

集快速反应、抗疲劳和准确操作干一身的 自动驾驶汽车的出现,可以极大提高交通效率 和减少交通事故,但是必须承认技术再先进也 无法提供绝对的安全,那么在发生交通事故造 成损害之后的侵权责任归属, 便是无人驾驶汽 车发展过程中无法避开的问题。原有的法律制 度在规范无人驾驶汽车上的不足已经逐渐显 露,需要在传统的交通事故责任分配体系外另

一、认定无人驾驶汽车交通事 故侵权责任的困境

与自动驾驶不同的是, 无人驾驶汽车事故 基本上是汽车自身缺陷导致, 事故主体的认定 和法律责任的确定与自动驾驶汽车亦有所区

无人驾驶汽车仍然为"物". 但其 具有特殊性。无人驾驶汽车利用全球定位和电 子地图导航技术的智能系统就可以高度替代人 类的驾驶行为, 虽然很难将其视为简单的交通 工具, 但是即使无人驾驶汽车的设计实现了高 度的自主性, 其智能程度仍未达到人类的水 平、无法讲行人类所特有的道德判断和伦理选

其次,按照现行法规,车辆上路必须满足 机动车具备行驶证和驾驶人员拥有驾驶证两个 条件, 而无人驾驶汽车的出现及推广, 实际上 打破了该规则, 因为我国现行的交通法规并未 赋予无人驾驶汽车"道路通行权",而无人驾 驶汽车也没有法律上规定的实际驾驶人

最后,现行交通事故侵权责任规则是以 人类驾驶者的驾驶行为为中心构建的, 在智 能系统取代人驾驶之后,人无需转动方向盘或 踩油门,因而使用人难以被界定为驾驶者,此 时无人驾驶汽车这一"物"在事实上成为了 驾驶人。那么当高度自主、独立判断的无人 驾驶汽车造成损害时,如何分配并承担法律

二、以产品责任为基础构建无 人驾驶汽车侵权责任体系的正当性

无人驾驶汽车的发展解放了驾驶员, 使其 仅仅充当乘客而无法干预汽车行驶讨程,事故 一般由车辆智能系统判断失误或外来非法干预 所致, 因此当无人驾驶汽车发生事故时无法归 责于人类,缺乏适用机动车事故责任的基础。

再者 由于无人驾驶汽车不是话格的民事 主体, 考察车智能系统自身是否尽到注意义务 没有意义。因而在现行的法律体系下,采用产 品责任解释论不失为一种可行的办法

应当指出,采用产品责任也符合当今侵 权责任法的价值取向,即注重补偿和预防损 害。首先,无人驾驶汽车的生产者处在消化成 本的有利位置,通过定价等方式可以广泛分 散损失风险,由其承担责任能够充分救济受 害人,符合风险与收益一致的原则: 其次,生产 者处于防范危险的优势地位, 由生产者承担 责任能够激励其更新算法,持续提升无人驾驶 技术的安全系数;最后,可以消除潜在买家担

忧承担过多责任的顾虑,推动自动驾驶产业的 发展与繁荣。

三、无人驾驶汽车交通事故侵 权责任具体架构

-)责任主体

对于责任主体,除了传统的由硬件生产者 和销售者承担不真正连带责任, 还应考虑到无 人驾驶汽车智能系统的设计者, 需将其一并纳 人产品责任主体,以此满足无人驾驶汽车智能 系统设计出现缺陷时的责任规制需要。

(二) 构成要件

产品责任的构成要件为产品存在缺陷、发 生损害结果以及因果关系。

首先,按照《产品质量法》的规定,产品 缺陷意味着产品有不合理危险或者产品质量 无法达到强制性标准。由于无人驾驶汽车的 国家标准和行业标准尚未出台, 因此是否 "达到强制性标准"难以判断。为了使产品 (汽车) 缺陷的认定有规可依,建议有关部门 和行业协会有必要及早建立对于无人驾驶汽 车的统一国家安全标准。至于什么是"不合 理的危险",从学理的角度而言,可以从理论 上对于产品缺陷的"三分法" (制造、警示 和设计) 出发,综合产品投入流通的时间、 一般消费者的合理安全预期、国内外的技术 发展水平以及产品的使用指南等来判断,比如 警示缺陷可以考察生产者是否夸大无人驾驶汽 车的安全性能、是否提示使用者及时检修智能 系统、保养汽车等

其次,发生损害结果、缺陷与损害结果之 间的因果关系判断是事实问题, 在此先按下不

(三) 免责事由

第一,发展风险抗辩。目前我国无人驾驶 汽车仍处于初步发展阶段, 如果对于无人驾驶 汽车的期待过高, 苛责汽车生产厂商承担过多 的责任,将不利于无人驾驶汽车新产品的研 发,因此对于现阶段无法发现的产品设计缺陷 应当适用发展风险抗辩, 即无人驾驶汽车生产 厂商在将产品投入流通之时科学技术水平尚不 能发现产品缺陷的存在,可以作为无人驾驶汽 车产品责任的免责事由。

其次,车主未尽到合理注意义务。无人驾 驶汽车的车主应当及时更新智能系统, 协助生 产厂商对于软件系统等进行定期升级和补丁. 防止由于系统漏洞原因而发生的事故。当车主 未尽到这一合理义务之时而导致事故的发生, 生产厂商可以主张免责。还有, 当无人驾驶机 动车的使用人因错误操作,不当干扰了智能系 统而导致交通事故发生, 生产者也可主张免

"法治建设与社会管理创新"

调研成果选

华东政法大学研究生院 上 海 法 治 报 社

联合主办