

共享单车与未成年人保护

■ 梁 鹏

(中国青年政治学院 法学院,北京 100089)

共享单车风靡全国,在方便出行的同时,也带来了意想不到的后果,其中之一便是未成年人的伤害问题。有记者走访发现,在上学与放学路上,常常可以看到小学生使用共享单车互相追逐嬉戏,或者几人共租一辆共享单车,一人骑行,数人在后追逐,穿行于车流之中,令人心惊胆战。未成年人共享单车事故亦屡见报端。2017年1月,深圳三名儿童因使用共享单车导致手臂严重骨折;2月,长沙5岁男童因使用共享单车手指被卡;3月,上海一名儿童因使用共享单车遭大货车碰撞身亡;4月,天津一名儿童因共享单车事故,单车车把插入脖子内。据统计,2017年以来,因骑共享单车发生的意外事故多达18起,超过六成的骑行者为未成年人,其中6人不满12周岁^[1]。共享单车的未成年人伤害问题,俨然成为一个不容忽视的社会问题。以下,笔者将从未成年人使用单车的年龄限制、共享单车企业的注意义务和监护人的监护职责三方面讨论共享单车中的未成年人保护问题。

一、未成年人使用共享单车的年龄限制:应当适度提高

依照《道路交通安全法实施细则》,驾驶自行车必须年满12岁,这意味着我国法律将驾驶自行车的法定最低年龄限制为12周岁,然而,这一法定最低年龄是否合理应予检讨。

将法定最低年龄限制为12岁的理由应当是12岁以上的自然人驾驶自行车相对安全,但是,在人们尚未养成良好交通习惯、车辆众多、路况复杂的今天,12岁恐怕很难成为安全的骑行年龄。可以从两个方面考察这一问题。

一方面,从立法的时代背景来看,12岁在今天很难作为最低骑行年龄。将12岁作为最低骑行年龄,最早出现在1988年施行的《中华人民共和国道路交通管理条例》中,其第29条规定:“未满12岁的儿童,不准在道路上骑自行车。”也就是说,在20世纪80年代的交通状况下,立法者通过考察,认为12岁是相对安全的骑行年龄,故而将这一年龄写进法律。对此,笔者表示赞同,因为,影响未成年人交通安全的主要是机动车,众所周知,20世纪80年代,我国的机动车数量并不算多,尚未成为未成年人主要的安全隐患。时至今日,机动车的数量大大增加,路况愈加复杂,机动车已经成为未成年人最主要的危险来源之一。在危险显著增加的情况下,法律应对最低骑行年龄作适度提高。

另一方面,从实证调查的角度看,大部分人认为,12岁作为最低驾驶年龄有些偏低。笔者曾对周围的成年人进行调查,调查显示,绝大多数成年人认为,对于使用共享单车来说,12岁的年龄限制太低。其理由主要有二:一是现代大城市机动车数量庞大,容易发生交通事故;二是

收稿日期:2017-07-12

作者简介:梁 鹏,中国青年政治学院法学院教授,主要研究民商法。

12岁的未成年人,在判断能力、反应速度、身体力量等方面的发育尚不成熟,难以处理复杂情况。故而,从儿童安全的角度看,12岁作为最低骑行年龄,并不适当。

由上可知,我国应当修改《道路交通安全法实施细则》,提升最低骑行年龄限制。然而,多大年龄应当是合适的最低年龄限制呢?笔者认为15岁应当是较为适当的年龄。一般情况下,年满15岁的未成年人,已经达到高中年龄,其判断能力、反应速度、身体力量基本能够应对较为复杂的交通状况和危险因素。此外,这一年龄的未成年人,多数在离家相对较远的地方学习或工作,其距离亦不适合步行,若立法上仍不允许骑行,势必造成诸多不便。在笔者的调查中,许多调查对象也表示,从学习阶段看,高中应当是允许骑行的适龄阶段。

从共享单车的市场实践看,部分共享单车企业似乎已经意识到12岁作为最低骑行年龄的弊端,正在尝试提高骑行年龄。部分共享单车企业在部分地区已经提高了用车年龄。例如,摩拜单车的用户协议规定最低注册年龄为12岁,但其云南昆明的负责人则表示,用户至少应为16岁。而永安行和由你单车的用户协议里则明确规定16周岁以上的自然人才能使用共享单车。

二、共享单车企业的注意义务:防范未成年人违法使用

尽管我国法律规定未满12岁之未成年人不得骑行,然而,现实中仍然存在大量未满12岁之未成年人违法使用共享单车的情形(下文将这种情形简称为“违法使用”),该种情形的出现,固有未成年人及其监护人方面的原因,在共享单车企业方面,亦不无问题。目前看来,未成年人之所以能够违法使用共享单车,企业方面的问题主要在于警示不足和设计瑕疵两个方面。

共享单车企业对未成年人使用共享单车的警示不足,可能造成未成年人的违法使用。生产者、经营者对其用户负有的警示义务分为两种:一是关于产品内危险的警告,二是关于使用不当的危险警告^[2]。实践中,共享单车企业对未成年人使用的警示不足大致表现在两个方面。第一,共享单车企业对用户未尽警示义务。在注册时,尽管企业要求用户同意用户协议方可注册,但用户只需填写手机号码,企业便立即发来验证码,而用户填写验证码又被视为同意用户协议,这导致绝大多数用户根本没有阅读用户协议,也便无从了解协议中关于最低骑行年龄的限制。这一情况的出现,实为注册程序过于简单、难以起到警示作用所致。第二,共享单车企业对非用户的未成年人未尽警示义务。未成年人多数并不知晓自己不具骑车资质,所以出现12岁以下的儿童骑车上街的情形,共享单车企业若对这一人群进行警示,至少可以减少违法使用的次数。

共享单车企业可以针对上述问题履行警示义务。对第一种情形,不妨重新设计注册程序,强制要求用户了解最低骑行年龄。可以在用户输入验证码后,注册页面自动弹出提示窗口,显示最低骑行年龄的提示,同时在该弹窗上设置“已经阅读并知晓”的按钮,除非用户点击该按钮,否则不能继续注册。如此,则用户必须阅读提示内容,企业也尽到了警示义务。对第二种情形,不妨在共享单车车身显著位置标明“未满12周岁,禁止使用”的文字。有企业试图在车身的二维码上标明这些文字,当然也是一个不错的选择,也可以标注在车把等明显位置,亦能起到警示作用,促使部分未成年人放弃违法使用。

共享单车的设计瑕疵是产生违法用车的另一个原因。此处之设计瑕疵,主要是指车锁设计瑕疵,具体来说包括两类:第一类是开锁设计瑕疵。部分共享单车采用机械锁和固定密码,只要记住该密码,或者找到一些未打乱密码的单车,便可以打开车锁,即使打乱了密码,也有办法开锁。因为这些机械锁本身的密码都是不变的,反复使用过后,经常按的数字就会松动,只要仔细观察就能解锁。共享单车采用的机械锁,为未成年人违法使用留下可乘之机,在设计上明显存在瑕疵。第二类是上锁设计瑕疵。未成年人之所以能够违法使用共享单车,很多时候是上一个

骑车人忘记上锁,此种情形并不鲜见,笔者至少碰到过三起。由于单车未锁,未成年人仍有机会违法使用。忘记上锁的情形,本不属共享单车之瑕疵,但通过单车的上锁设计,可以降低违法使用的情形,权将其视为设计瑕疵。

上述设计瑕疵,共享单车企业可以通过改造产品弥补。对于开锁设计瑕疵,共享单车企业可以将机械锁改造为二维码锁,将固定密码改造为动态密码,除非手机扫码,其余途径均不能开锁。对于上锁设计瑕疵,企业可以添加自动上锁程序,防止因上一用户漏锁产生的违法使用。具体来说,企业可以设计一个程序,在平台监测到单车未上锁,且处于未使用状态一定时间后,启动程序自动为单车上锁,例如,在未使用半小时后自动上锁。设计瑕疵的改造,虽不能完全避免未成年人的违法使用,至少可以降低违法使用的次数。

三、监护人的保护职责:依约用车

监护人对未成年人具有监护职责,监护职责的主要内容是“保护被监护人的人身、财产及其他合法权益”^[3]。在共享单车使用实践中,未成年人的人身伤害主要来源于两个方面:一是未成年人经监护人同意使用共享单车造成伤害;二是监护人不适当使用共享单车造成未成年人伤害。监护人须杜绝此类行为,方属尽到监护职责。

未成年人经监护人同意使用共享单车的行为属于违约行为,责任将由监护人承担。此类行为的表现形式通常为:父母为未成年人扫码开锁,由未成年儿童上路骑行;或者父母将手机借给未成年人,由未成年人自行扫码开锁。此类行为,本质上属监护人将自己租赁之单车借予未成年人使用。然而,各家共享单车的用户协议均规定,用户不得将单车转借他人,例如,ofo共享单车的用户协议规定:“您不得转让该账户,也不得许可或协助他人使用您的认证用户账户使用租车服务。”由你单车的用户协议规定:“用户所预定并提取的自行车仅限该用户自己使用,严禁转租或转借于他人使用。”由此可知,未成年人经监护人同意使用共享单车,乃是监护人的违约行为。并且,依照用户协议,该行为的后果须由用户自己承担。这意味着,如果监护人允许未成年人使用单车,对未成年人造成的人身伤害,应由监护人承担责任。

监护人不适当使用共享单车造成未成年人伤害的行为,主要是监护人骑车载人造成的伤害,该行为性质上仍为违约行为,结果亦由监护人承担。该种行为的表现,主要是监护人将未成年人置于单车前筐内骑行,若突发特殊情况,未成年人首当其冲遭遇伤害。尽管某些地区的地方性法规规定,成年人驾驶自行车可以在固定座椅内载一名儿童,但不得载12岁以上人员。共享单车的用户协议几乎清一色地约定,使用共享单车不得载人,违者责任自担,例如,由你单车的用户协议规定:“禁止骑车载人,否则由此造成的人身伤害或车辆损失均由用户承担。”

上述两种情形,监护人的行为既属违约行为,又须承担责任,最重要的是,这两种行为是造成未成年人人身伤害直接和主要的原因。因此,监护人履行监护职责,应当自觉杜绝上述行为,以保护未成年人的利益。

综上所述,在共享单车流行的今天,为保护未成年人利益,立法上应当提高骑行的最低年龄标准,共享单车企业应适当履行警示义务,改造设计瑕疵,最重要的是,未成年人之监护人应当善尽监护职责,避免出现违反用户协议约定的行为,以保护未成年人的人身安全。

[参 考 文 献]

[1]王 岗:《共享单车事故受害者六成未成年》,载《法制晚报》,2017年4月12日。

[2]董正和:《产品售后警示义务研究》,载《江汉大学学报》,2004年第1期。

[3]朱育庆:《民法总论》,北京:北京大学出版社2016年版,第399页。