

小心“头顶上的隐患”：

无人机不能任性飞



AI生图

新华社 兰天鸣

无人机产品正加速走进千家万户和千行百业，拍摄爱好人群也日益庞大。而与此同时，无人机超高飞行和飞入管制空域的情况时有发生，带来“头顶上的隐患”。

记者调查发现，有人非法破解无人机飞行控制系统，使其能在原本禁止飞行或有高度限制的区域自由飞行，甚至催生“有偿破解”的黑色产业链。

“黑飞”现象带来风险

近期，上海市公安局长宁分局仙霞路派出所接到系统预警，提示机场净空区内有无人机“黑飞”。

“当时，我们迅速赶到现场，发现直播团队正在进行拍摄，其使用的无人机飞入了本不允许飞行的机场净空区。我们当即传唤飞手到派出所配合调查。”办案民警回忆说。

经过进一步调查，该名飞手承认对无人机进行了破解，以达到在禁飞区飞行的目的。此后，该飞手被警方依法处以行政处罚。

记者发现，部分大型无人机生产厂商已在飞控系统中设置了飞行区域和高度限制。无人机若要在特定管制空域飞行，用户不仅需要填写个人详细信息，还需上传相关部门的授权文件，厂家才会对指定设备进行“解禁”。

尽管如此，管制空域内的无人机“黑飞”现象依然屡禁不止，有偿解除无人机的安全技术限制也成为部分不法分子非法牟利的渠道。

近期，上海警方破获全市首起职业提供破解无人机程序服务案件。今年9月初，上海闵行网警在巡查中发现，某二手交易平台上商家以“无人机维修调试”为幌子，实则提供无人机“代破解”的非法服务。

上海市公安局闵行分局网安支队民警张志杰对记者说：“犯罪嫌疑人获取境外非法软件后，在网络平台发布推广信息，提供有偿‘代破解’服务，并通过发送软件、远程控制等方式，帮助客户‘隔空’破解无人机。”

截至案发，该犯罪嫌疑人共完成27次破解服务，非法获利2万余元；因涉嫌提供侵入、非法控制计算机信息系统程序、工具罪，目前已被闵行警方依法刑事拘留。

今年9月，公安部公布3起非法破解无人机飞

行控制系统黑客违法犯罪典型案例。通报表示，针对无人机“黑飞”行为，特别是非法破解无人机飞行控制系统的黑客行为，全国公安网安部门始终保持高压严打态势，全面遏制此类非法活动扩散蔓延。

低价破解、“手搓”组装 “解禁”无人机成黑产

记者发现，当前部分类型无人机可通过多种手段，突破法律技术限制，在管制空域内“肆意放飞”。

记者在二手电商平台上，发现多个商家售卖无人机破解软件。软件价格仅需1元至35元不等。

相关软件宣称，可破解市面上10余款常见的无人机机型，并号称“释放无人机无限潜能”。破解流程仅需下载安装软件、用数据线连接设备、付费购买服务等简单步骤，单次破解价格约410元。

上海市公安局闵行分局网安支队民警盖天恩说：“黑客制作的无人机破解软件，往往通过非法获取无人机生产企业密钥，伪装成企业行为生成‘解禁证书’后输入设备；或者利用无人机的命令注入漏洞，通过漏洞执行脚本篡改系统。”

一家大型无人机生产企业在给记者的回复中表示，企业已关注到此类破解“禁飞区”限制的情况，目前破解行为主要针对一些早期的老旧机型。企业已尽可能为老旧机型修复已知风险，新发布产品则从硬件底层进行升级，以此提高破解难度。同时，企业将加强内部自查，主动识别和修复潜在漏洞与风险。

此外，市面上还有部分无人机产品未对飞入管制空域作出限制。多名小众品牌无人机商家表示，其销售的无人机最高可飞到800米至1000米，控制系统不会对无人机在管制空域及超高空域飞行作技术限制。但商家提醒买家：使用产品时“需要自觉”。

记者发现，在电商平台上，机架、主控、马达、电池、遥控器等无人机零部件可轻松购买，整套价格也仅需100元至300元。

“更需警惕的是部分由爱好者‘手搓’的自制无人机。无人机零部件买卖已形成较大市场，个人购买部件并不违法，但自制无人机难以进行实名注册、无法联网、飞行速度快、缺乏质量把关，安全风险更大。”中国职工技术协会无人机和无人系统专业委员会会长包廷君说。

对违法“放飞” 设定安全“高压线”

业内人士表示，守护低空安全需构建制度规范和协同监管的多元防线，堵住技术漏洞，明确飞行规则，推动产业发展与安全治理相统一，为低空经济健康发展保驾护航。

《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》和《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》两项强制性国家标准近日批准发布，将从技术上解决无人机“谁能飞”和“谁在飞”等问题，为无人机行业安全有序发展提供重要保障。

沈阳航空航天大学无人机研究所所长李一波认为，不能仅依靠技术手段反制违法飞行，也需进一步加大违法行为的处罚与打击力度。

“要通过制度规范推动行为规范，在保证安全的情况下，进一步开发空域使用潜力。可参照高速公路限速管理模式，让公众更加明确知晓飞行行为和区域边界，通过更明晰的规则降低管理成本，推动低空经济发展。”他说。

包廷君认为，杜绝无人机违法“任性飞”，需兼顾技术创新、产业发展、安全治理的平衡，构建民航、公安、交通、市场监管等多部门协同监管体系，进一步明晰权责边界、强化执法合力，避免“一禁了之”的惯性思维。

有关专家建议，应督促无人机生产企业升级软硬件技术、封堵破解漏洞，同时加强技术开发，完善无人机误入管制空域后，系统自动返航、超高空自动下降等防控功能，并将相关技术和要求纳入行业标准。

《经济日报》吉蕾蕾

收寄快递已成为人们的生活日常。近年来，快递行业着力强化基础设施建设，加强智能化、无人化设备应用，服务质效大幅提升。尽管如此，在寄递过程中，丢件、损毁等问题仍有发生。快递丢了、坏了，到底该找谁？赔偿的依据和标准是什么？收寄快递到底要不要购买保价服务？遇到包裹丢了、坏了，消费者该如何维权？针对上述问题，记者采访了相关专家。

“随着我国快递业的迅猛发展，行业加速迈向信息化、智能化，有关快递丢失、损毁的赔偿体系也相对健全。”北京邮电大学邮政发展研究中心主任赵国君说。如今，快递已实现全程流转信息可追踪，快递在流转过程中哪个环节出了问题一目了然，如果快递是签收后发现的损坏，则要区分是外包装问题，还是商品质量问题，及时拍照留下证据很重要。

“对于网购的消费者来说，如果迟迟未收到快递，可以先向承运主体（邮政快递企业）沟通、反馈或投诉。”北京颐合中鸿律师事务所高级合伙人张秀山认为，从法律关系上来讲，快递丢失或者损毁应由与承运主体存在合同关系的寄件方来向承运主体主张权利。如果消费者确认快递已丢失或损毁，建议先选择跟卖家沟通，是退款还是重新发货，都比直接跟承运主体沟通理赔更快捷有效。

不少消费者疑惑，快递的赔偿依据和标准究竟是什么？张秀山解释，快递丢失、损毁后的赔偿依据和标准，按照承运主体的不同，存在不同的规定。若是由邮政企业递送的包裹，应按照《中华人民共和国邮政法》第四十七条的规定处理，即“保价的给据邮件丢失或者全部损毁的，按照保价额赔偿；部分损毁或者内件短少的，按照保价额与邮件全部价值的比例对邮件的实际损失予以赔偿。未保价的给据邮件丢失、损毁或者内件短少的，按照实际损失赔偿，但最高赔偿额不超过所收取资费的三倍”。需要注意的是，邮政企业因故意或者重大过失造成给据邮件损失，或者未履行前款规定义务的，无权援引前述条款的规定来限制赔偿责任。

为提升快递服务的整体质量和安全性，不少快递企业推出了快递保价服务。“保价不是强制性的，是一种增值服务，但寄件人在交寄贵重物品时，快递员有义务提醒寄件人是否需要购买保价服务。”赵国君说。

记者了解到，目前，对于已保价的快递丢失、损毁的，按约定执行的保价规则确定赔偿额没有疑问；对于未保价的包裹，快递公司通常会主张按照物品的实际损失进行赔偿，且最高不超过运费的一定倍数。不同的快递公司，赔偿标准也存在一定差异。

“这并不意味着用户只能接受快递公司主张的赔偿标准。”张秀山说，除非在用户交寄快递时，快递公司明确向用户告知了未保价情况下的赔偿标准，否则仅通过电子运单条款或纸质快递单上的保价条款等进行约定，用户可主张该条款为格式条款，并以快递公司未尽到提示和说明义务，对自己不发生效力为由，要求快递公司按照包裹的实际价值承担赔偿责任。不过，出于对不必要风险的规避考量，用户如果寄递的物品较为贵重或者物品本身具有特殊价值（如有纪念意义的老照片等），购买保价服务还是有必要的。

事实上，真的遇到快递丢失或者损坏，消费者的维权渠道也是多样的。张秀山说，首先应固定好相关证据，包括与快递员或快递公司确认包裹已丢失的沟通记录，请收件人拍摄、提供包裹内物品损毁的照片或视频证据，再联系快递公司沟通赔偿事宜。如果快递公司拒绝进行合理赔偿，还可以考虑向消费者权益保护机构或邮政管理部门投诉。

需要提醒的是，在没有选择保价服务的情形下，若希望按丢失、损毁包裹的实际价值获得赔偿，用户需要对包裹的实际价值承担举证责任，应注意保留所寄递物品的购买记录、发票、支付记录等能反映物品价值的证据材料。同时，在填写快递信息时，应尽可能详尽地填写所寄递物品的关键信息，比如某品牌、某型号、运行内存与存储内存分别为多大的全新手机等，以备在缺少其他有效反映物品价值的证据时，能够有机会根据寄递物品的详细信息来确定物品的市场价格，从而获得合理的赔偿。



快递丢了该怎么赔