



织密新就业形态劳动者权益保障网 人民法院释法明理为劳动者“撑腰”

平安特稿

□ 本报记者 张昊

灵活就业和新就业形态是重要的就业“蓄水池”。与传统用工模式不同，新就业形态用工模式普遍较为灵活，如何加强此种用工模式下劳动者权益保障的话题，受到广泛关注。

对于新就业形态劳动者在执行平台订单任务期间，因履行平台服务内容发生安全事故、突发疾病死亡等情况，我国试点开展新就业形态职业伤害保障，通过社会统筹的方法，给予劳动者必要的医疗救治以及经济补偿。外卖或配送平台则尝试引入“骑手人身意外险”，使骑手在派送过程中发生意外事故时，能够通过商业保险的形式获得医疗、伤残及死亡赔偿。

这些权益保障方式出现后，面对具体案件，法官有哪些考量？《法治日报》记者采访了多位法官。

划定保险赔偿范围

9月24日，国务院新闻办公室举行的新闻发布会上，人力资源和社会保障部新闻发言人、政策研究室司长卢爱红介绍了新就业形态从业人员职业伤害保障方面的有关情况。

自2022年7月起，新就业形态从业人员职业伤害保障试点在7省市7家出行、外卖、即时配送、同城货运头部平台企业开展，至今已累计参保900余万人。人力资源和社会保障部将在总结经验的基础上，继续完善相关政策，扩大试点范围。

江苏省南京市是新就业形态职业伤害保障试点城市之一。骑手发生意外事故时，职业伤害保障与商业保险能够兼得，还是两者只能择其一？南京市中级人民法院速裁审判庭庭长周家明就办理过这样一起案件。

刘某系某外卖平台的外卖骑手，该外卖平台为其代扣“骑手人身意外险”。保险条款约定：保险责任范围包括意外伤害身故及残疾等，意外身故或残疾给付项目保险金额为60万元，起保时间为骑手第一次接单时间，止保时间为次日1时30分。除另有约定外，若骑手符合新就业形态职业伤害保障中约定的职业伤害情形，保险公司不承担骑手伤亡的保险金给付责任。

2023年2月5日12时34分，刘某在某外卖平台上取得第一笔配送收入后，系统自动代扣了保险费。当晚22时34分，刘某完成最后一笔订单的配送。23时30分左右，刘某意外溺亡。

刘某去世后，刘某父母向保险公司申请理赔保险金60万元，但保险公司拒绝赔付。保险公司称，刘某父母已经向南京市劳动行政部门申请了新就业形态职业伤害保障且得到受理，刘某符合新就业形态职业伤害保障中约定的职业伤害情形，属于保险合同特别约定的免责情形，保险公司不应承担保险赔偿费用。

双方协商未果，刘某父母遂将保险公司诉至法院。一审法院判决保险公司赔偿刘某父母死亡赔偿金60万元。保险公司不服，上诉至南京中院。

“新就业形态职业伤害保障的目的是划定无法参加工伤保险的新就业形态劳动者职业伤害保障的底线，维护新就业形态劳动者基本权益，发挥社会保险优势，在工伤保险制度的框架下，解决职业伤害保障不平衡、不充分的问题。”周家明说，新就业形态职业伤害保障死亡赔偿金限额有限，并不能全部覆盖刘某死亡所造成的损失。

“‘骑手人身意外险’属于社会保障的补充，以弥补新就业形态职业伤害保障不足，两者并不冲突。将新就业形态劳动者获得职业伤害保障待遇，作为免除保险人在意外伤害保险合同项下赔偿责任的条件，与意外伤害保险的初衷相悖，亦有违公平原则，法院不予支持。”周家明说，今年6月，南京中院二审驳回上诉，维持原判。

强调提示说明义务

张明(化名)在某网络平台兼职配送外卖，2023年8月17日18时12分50秒，张明开始在平台上接单。通过平台在某公司投保了某“骑手综合保险”，其中意外身故/伤残保险金(含猝死)保额为60万元，保险期间至当晚23时59分59秒。当晚20时34分，张明完成最后一单

配送还家途中，突发“意识不清”，其家属拨打120急救电话。某急救中心出诊后，经现场查体，张明已无生命体征。

抢救持续了约60分钟，张明心跳、呼吸未见恢复。张明的死亡原因被认定为心肌梗死。家属向保险公司理赔，遭到拒绝。张明家属遂将保险公司告上法庭。

这起案件中，保险单明确记载保险期间自2023年8月17日18时12分50秒至当日23时59分59秒。但某保险公司在保单的“特别约定”中还载明“本产品保险期限，当日接单起，截至当日24点的配送期间”“配送期间释义为：被保险人在平台接单后去取餐、送餐及订单配送完成后60分钟内”，主张保险期间应当计算至张明完成最后一单配送的60分钟内，即2023年8月17日21时34分47秒。保险公司认为张明死亡时间不在保险赔付时间内。

“特别约定”中将保险期限限制在配送期间，缩短了保单记载的保险期间的截止时间。本案中，保险条款由保险公司单方提供，供不特定投保人重复使用，系格式条款。限缩保单记载的保险期间的截止时间的条款属于免除保险人责任的条款。”

“承保该案的福建省古田县人民法院民事审判庭法官陈蕊介绍说，保险公司依此特别约定免除赔偿责任，应提供证据证明其有尽到相应的提示和明确说明义务，否则应承担保险赔偿责任。

“这种‘骑手人身意外险’商业保险俗称‘一日保险’，由保险公司单方提供，供不特定投保人重复使用。外卖员每日开始接单时自动扣费购买，投保人基本上不会去看保险合同的具体内容。”陈蕊说，近年来，外卖骑手群体迅速扩大，骑手与平台之间仅靠系统注册相关联。在外卖平台等未替外卖骑手缴纳社保的情况下，外卖骑手一旦发生意外事故，“一日保险”却遭拒绝理赔，骑手的权益得不到保障。

陈蕊介绍说，这起案件中，某保险公司未提供证据证明其在保险单中作出足以引起投保人注意的提示，并对该条款内容以书面或口头形式向投保人作出明确说明，未履行相应的提示和明确说明义务。案涉保险期间应以保险单载明期间——截至当日23时59分59秒为准。

法院判决某公司向张明家属支付猝死保险金60万元。一审判决后，原被告双方均未上诉，一审判决已发生法律效力。

付出回报成正比

2021年5月29日，张某甲在两个平台上分别接单开始配送，分别在甲、丙两个保险公司投保了骑手商业保险。张某甲在配送过程中发生交通事故并受伤，交警部门认定在事故中张某甲不承担责任。

事故发生后，张某甲向法院提起人身损害赔偿诉讼。经法院判决，事故责任人赔偿张某甲4万余元。此外，张某甲起诉丙保险公司赔付骑手人身意外险，经法院调解后获得了17万余元赔偿。

经送医治疗和鉴定后，张某甲又将甲保险公司告上法庭，要求其赔偿残疾赔偿金等各项损失共计20万余元。

同一事故中，在已获得人身损害赔偿并获一份人身意外伤害保险理赔的情况下，被保险人是否还能因同时配送另一平台订单而主张该平台购买的人身意外伤害保险理赔？

“张某甲配送多个外卖平台的订单，保险利益体现为不同平台经营利益，不属于重复投保情形。”审理该案的重庆市巴南区人民法院法官姚坤林分析说。

“事故发生后，在先及时理赔的保险人承担了配送员损失并支付了赔偿金，而在后理赔时扣除被保险人之前已经取得的保险赔偿款，即在未获及时理赔之保险人因此免除合同责任获利，这明显对在先理赔的保险人不公平。再发生类似事件时，各保险人将可能出现推诿或消极等待其他保险人先赔偿，以免除自己赔偿责任的情况。”姚坤林说，保险人急于理赔，必将导致被保险人权益不能得到及时有效的救济；而如果允许保险人之间相互追偿，在先理赔的保险人也会增加确定被追偿主体、收集证据维权诉讼等成本支出，仍然处于不利的被动地位，不仅会增加诉累，还引发衍生案件。

“配送员积极选择多平台接单同时配送，多劳多得提高了收入；客观上，一趟多送也提升了行业经济效益。多送订单的配送员劳动付出与回报成正比，应多获保障。”姚坤林说，因此，法院支持了张某甲要求甲保险公司支付意外残疾保险金的诉讼请求。

近年来，随着互联网平台经济迅速发展，平台用工出现许多与传统用工模式不同的情况，怎样更好满足新就业形态劳动者职业伤害保障需求，兼顾新业态及平台经济发展？多位审理过有关案件的法官讲述了他们的思考和建议。

重庆市巴南区人民法院法官姚坤林：

外卖骑手等新就业形态劳动者与用工方之间的用工模式存在多样性，有的骑手与用工方之间签订了劳动合同，属于劳动关系，工作中发生职业伤害后可以通过工伤保险获得保障；更多的骑手与平台之间是雇佣关系，他们在平台上注册后开始接单配送；还有的骑手在平台上兼职，相对自由。不同模式下获得保障的方式不同，雇佣关系情况下以侵权责任为主。

骑手以购买人身意外险的方式来保障权益，在实践中较为常见。此类人身意外伤害保险合同属民事合同，相关法律制度比较完善。对于骑手而言，理赔快捷、简单，不需要面对复杂的法律关系和问题；对于平台而言，商业保险减轻甚至避免了经营风险。

就我审理的骑手人身意外险理赔纠纷来看，保险行业应对骑手多平台接单后产生的多次投保等问题进行研讨，遵循公平互利、权利义务对等等原则，在法律规定框架内形成共识和规则，从而简化理赔流程，使劳动者获得充分保障；平台方也要为骑手理赔提供必要的证据，使各方处理此类情况时更加便捷。

江苏省南京市中级人民法院速裁审判庭庭长周家明：

实践中，平台较少为骑手购买社会保险。商业保险相关法律制度比较完善，并且赔偿标准较高，在新就业形态从业人员职业伤害保障尚不能完全覆盖的情况下，以商业保险形式保障骑手发生意外后获得足够的保障十分必要。

从司法审判实践情况来看，骑手人身意外险理赔纠纷主要集中在人身伤害是否属于商业保险约定的保障范围、是否属于保险公司免责情形。如被保险人伤亡发生的原因是否为自身疾病还是意外伤害，意外伤害发生的时间是否在保险生效时段内，意外伤害发生的地点是否与工作相关等。法官通常需要在个案中，考虑骑手工作时间、工作任务、工作地点等，同时结合报警记录、鉴定报告等证据进行综合判断。

人力资源和社会保障部等八部门共同印发的《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》中明确指出：“鼓励平台企业通过购买人身意外险、雇主责任险等商业保险，提升平台灵活就业人员保障水平。”这说明商业保险与新就业形态劳动者职业伤害保障并不冲突。建议保险公司加强商业保险种类设计，为不同情形劳动者提供更加丰富的保险产品，提供更加个性化的保障。不同的保障方式相结合，不同商业保险“组合”，可让新就业形态劳动者权益保障更加充分。

骑手人身意外险通常由骑手通过平台向保险公司投保，骑手是实际投保人，而保险合同条款由平台与保险公司确定。因此，平台与保险公司应加强对骑手实际保障需求的调研，使保险条款更加公平合理；就相关保险条款加强对骑手的宣讲，对免责条款应当向骑手进行充分提示和明确说明。此外，平台更应加强对骑手的安全事项培训，减少意外事故发生。

长春互联网法庭庭长李爽、法官何文婷：

实践中，外卖骑手等新就业形态劳动者的人身意外伤害保险理赔与道路交通事故保险理赔有一定相似性，理赔程序相对成熟、顺畅。因此，“小碰小撞”进入诉讼程序的不多，更多是当事人之间对责任承担分歧较大时，才会导致纠纷进入诉讼程序。

实践中，骑手与平台等规范签订书面劳动合同的情况很少。他们有的没有签订合同，有的签订临时用工合同，有的签订合作、承包、承揽等形式合同。骑手发生意外后获得保障不足时，诉请确认和平台等之间的劳动关系案件相对比较常见。这是因为在一般情况下，确定劳动者与用工者之间存在劳动关系是工伤认定的前提，也是讨论后续补偿方案的前提。

什么样的情况能确认劳动者和用工方之间的劳动关系，目前司法实践中尚未形成统一的裁判观点，学界也尚在研究讨论。

新用工模式与传统用工模式的界限是什么？一律认定双方存在劳动关系，是否会加重用工负担，阻碍灵活就业、新业态形态的发展，从而对灵活就业、新业态形态劳动者就业产生影响？能认定双方存在劳动关系时，如何做好劳动者权益保障？社会保险保障或商业保险保障虽然路径不同，但目的都是给劳动者提供充分的保障，是否可为用工方、劳动者设计更多灵活、便捷的方式，来满足保障劳动者权益的需求？这些问题都存在研究的空間。

本报记者张昊整理

如何统筹兼顾劳动者权益保护和平台发展

公安机关多措并举加强电动自行车管理 对不符合条件的一律不予登记上牌

□ 本报记者 张晨 □ 本报见习记者 王宇翔

为加强电动自行车行业规范管理，确保道路交通安全，近日，市场监管总局、工业和信息化部、公安部、国家消防救援局发布《关于加强电动自行车产品准入及行业规范管理的公告》(以下简称《公告》)。

电动自行车已成为人们日常出行的重要交通工具，随之而来的交通安全、消防安全等问题也日益凸显。为维护道路交通秩序，预防和减少事故，保护公民人身和财产安全，树立“人戴盔、车上牌、行守法”理念，公安机关采取了一系列措施，推进电动自行车的规范化管理。

提升准入门槛

此次四部门联合发布《公告》，就严格执行强制性国家标准，严格实施强制性产品认证，强化电动自行车产品质量安全和认证监管，强化电动自行车登记上牌管理，强化电动自行车行业规范管理等措施作出规定。

《公告》要求，各地公安机关交管部门要强化电动自行车登记上牌管理，严格核验销售发票、产品合格证和强制性产品认证证书等。2024年11月1日起，公安交管部门对2024年10月31日前销售的、因未完成认证变更而暂停认证证书的电动自行车可办理登记上牌；对2024年11月1日后销售的、不具有有效认证证书的电动自行车不予办理登记上牌，并将有关线索及时移送市场监管部门。

“在执法过程中，我们发现部分电动自行车仍然存在缺少脚踏板、超重、超速等违反强制性国家标准(电动自行车安全技术规范)(GB17761-2018)规定的情况。针对上述问题，我们要求电动自行车所有人进行整改。同时，我们还加强对相关法规政策的宣传，建议电动自行车所有人通过以旧换新政策置换目前不符合标准的电动自行车。”贵州省册亨县公安局交通警察大队大队长王文磊告诉记者。

“由于册亨县全年气温平均在30摄氏度以上，群众不戴头盔骑车的情况时有发生。”王文

磊介绍说，册亨县公安局结合实际情况，组织驾校、摩托车车行、回收公司、车检机构等单位，自愿认购一批低于市场售价的摩托车头盔，将各认购单位的名称等印在头盔上，并在后续执勤过程中将此类头盔借给没戴头盔的驾驶员，登记其身份信息后要求于10日内归还，这样既增强了群众的交通安全意识，又起到了宣传作用，有温度的同时也不缺力度。

目前，册亨县县城电动自行车驾驶人头盔佩戴率达95%以上。

实施登记管理

据统计，截至今年9月底，各地公安机关已对2.27亿辆电动自行车实施牌照登记管理。

在强化登记上牌管理方面，吉林省公安厅交通管理局政委孟繁春说：“按照《吉林省电动自行车管理暂行办法》规定，电动自行车经县级以上公安机关交通管理部门登记后方可上路行驶。”

从2023年5月1日起，吉林省公安机关对电动自行车全面实施登记管理，依据暂行办法相关规定，对符合强制性国家标准(电动自行车安全技术规范)(GB17761-2018)的电动自行车发放正式号牌；对整车质量超过55公斤，最高设计车速超过25公里/小时，蓄电池标称电压超过48V，电动机额定连续输出功率超过400瓦等不符合强制性国家标准的电动自行车发放临时号牌。

“新购买的电动自行车所有人应当在购车之日起30日内申请注册登记；超标电动自行车临时号牌的发放范围、登记期限、有效期限，均由设区的市级人民政府确定，未登记上牌的电动自行车不允许上路行驶，车辆所有人可关注政府公告，了解电动自行车相关政策，及时办理登记。”孟繁春介绍说，目前，吉林省公安厅依托政务服务大厅、车管所、机动车登记服务站和电动自行车销售商家等，共设立电动自行车登记网点598个，具体登记上牌地点可通过吉林省公安厅交通管理局微信公众号查看或电话咨询12123交管服务热线。

据介绍，为方便群众，吉林省公安厅

多部门办理牌照注册登记；此外，还加大道路执法力度，倒逼未上牌的电动自行车及时进行牌照登记。

查处违法行为

4月20日，国务院办公厅印发《电动自行车安全隐患全链条整治行动方案》，旨在全面提升电动自行车生产、销售、使用、停放、充电、报废回收等各环节安全水平。

统计显示，自全国电动自行车安全隐患全链条整治行动开展以来，全国共发生电动自行车火灾6760起，但室内电动自行车火灾总量大幅下降，同比降幅约81.3%。整治行动取得了阶段性成效。

在严查非法改装方面，各地各部门联合打击非法改装利益链条，下架涉嫌非法改装的商品链接6823件，办理案件61万起，查处非法改装的“黑作坊”3473家，收缴非法改装的电池2万余块。

在强化交通违法查处方面，按照全链条整治工作部署，吉林省公安厅进一步细化电动自行车交通违法行为查处，紧盯重点路口，加强警力部署，坚持教育引导与严管严查相结合，对轻微交通违法行为，通过在城市主要街道、农村重要集镇设立劝导点，开展现场教育引导，提升交通安全意识；对闯红灯、逆行等突出交通违法行为，综合运用岗哨管控、动态巡查、视频监控等手段，持续加大整治力度，保持严管严查态势。

“自全国电动自行车安全隐患全链条整治行动开展以来，吉林省共查处电动自行车闯红灯、逆行等重点违法行为5.3万起，累计教育引导轻微违法行为11.2万起，有力维护了道路交通安全秩序。”孟繁春说。

针对共享电动自行车，王文磊结合执法实践建议道：“对电动自行车进行限重，以防多人乘坐。超出一定重量后，不仅刹车转弯超出负荷，而且更有可能发生安全事故。”

《公告》要求，各地电动自行车安全隐患全链条整治工作专班和有关部门要加强组织协调，压实各方责任，强化工作联动，切实提升电动自行车质量安全水平。



平安影像

图① 10月15日，浙江省台州市公安局黄岩分局北洋派出所民警在田间地头走访群众，宣传防范电信诈骗知识。 本报通讯员 喻跃翔 摄



图② 10月18日，安徽省当涂县公安局城东派出所开展“百万警进千万家”活动，与群众面对面交流，听取群众意见与心声。 本报通讯员 卫学超 摄