

# 三亚低俗直播被劝诫离场

强行搭讪中外游客、未经许可擅自尾随游客跟拍、大声喧哗扰民……日前，三亚发布旅游旺季综合整治工作方案，加强对大东海景区直播现场的监督管理，严厉打击各类不文明直播行为。

记者近日在三亚大东海景区走访发现，昔日网红主播扎堆的情况有所好转，打扰游客等不文明直播行为明显减少。受访的游客和专家表示，未来还需进一步加大惩治力度，持续发力，引导直播行业健康规范发展。

## 低俗直播被劝诫离场 大东海“十步一直播”已难觅踪迹

三亚市旅游市场和环境综合整治工作领导小组办公室一位工作人员介绍，自2019年四五月份以来，各类网红主播涌入大东海景区，并在10月至11月达到最高峰。大东海旅游区沙滩全长约2.6公里，一晚曾有近200名网红在这片沙滩上同时进行直播，几乎十步就能见到一主播。

三亚大东海经营管理有限公司总监宋秀军无奈地说：“网红在直播时往往携带音响等扩音设备。由于做直播的人太多，为了掩盖他人的声音，许多网红高声嘶喊，将设备开到高音量扰民。”

宋秀军告诉记者，为吸引眼球，许多网红身着奇装异服，以古怪低级的方式突出自我；一些主播男扮女装，现场“走秀”；一些女主播则衣着暴露，打色情擦边球；一些网红为追求点击量，哗众取宠，公然在沙滩上做出下跪、打滚等不雅之举，令过往的游客十分不适。

一位来自陕西的游客告诉记者，此前在大东海散步时，遭遇一网红主播尾随偷拍。“我发现后，对方不仅嬉皮笑脸，还强行搭讪，并让我向粉丝打招呼。”这位游客随即拨打了景区投诉热线。

据三亚市12345政府服务热线中心统计，自2019年6月至今，12345政府服务热线受理涉及大东海直播投诉共214件。投诉主要集中在直播中存在噪音扰民、骚扰游客、内容低俗和影响市容市貌等。

记者了解到，三亚出台整治方案后，大东海旅游区采取了多项措施，成立巡查队伍劝阻不文明直播人员，元旦假期直播人员打扰游客现象已明显减少。

6日晚，记者来到三亚大东海走访发现，昔日网络主播扎堆的现象有所好转。一位19岁的专职网红主播告诉记者，三亚开始整治后，不少同行也意识到此前的一些行为“出格”，“扰民式”直播遭遇工作人员劝诫后，已有不少同行选择了离开。

## 阳光、沙滩、美女成为吸粉“法宝” 网红一周变现近30万元

记者检索多家直播平台发现，目前带有“三亚沙滩”等字样的直播数量有所减少，但在各类直播平台中，海南三亚依然是备受欢迎的直播背景之一。网络直播缘何热衷于三亚景区？

一名直播行业从业者介绍，三亚大东海、三亚湾等免费开放，而且吸引了大量国外游客。最初来这里进行直播的网红，主要靠拍摄俄罗斯等国外游客“吸粉”。后来有人发现用“阳光、沙滩、美女”做背景，粉丝量会迅速上窜，引发其他主播纷纷效仿，最终形成了“十步一网红”的景象。

更为重要的原因是利益驱使。记者了解到，粉丝的关注度是直播平台获取资金的关键，网络主播的收入取决于打赏和虚拟礼物。一位在大东海直播的冯先生告诉记者，粉丝“打赏礼物”必须与直播平台按一定比例分成。此外，主播可通过平台帮助商家发广告赚钱，或者售卖商品。“不少主播都是平面模特出身的，一些品牌方会聘请她们拍杂志图、广告图、淘宝商品图等，这也是一笔不菲

的收入。”冯先生说。

据三亚市旅游市场和环境综合整治工作领导小组办公室一位工作人员介绍，2019年国庆假期，一名网红来三亚短短一周，就盈利近30万元。该网红不仅拥有自己的房车，还携带着十几人的团队。

“网络直播的成本较低，没有严格的准入门槛。”中国传媒大学文化产业学院教授张春河表示，直播行业的乱象涉及心理、社会、经济等多方面因素，但说到底，还是为了牟利。在巨大的经济利益推动下，为了“吸粉”变现，网红哗众取宠，甚至大搞低级趣味。

## 直播当守规矩 底线不容踩踏

三亚向网络直播骚扰说“不”，引发社会广泛共鸣。不少网友呼吁还需进一步规范引导直播行业，倡导主播文明直播，尊重自己和他人的

“目前主要问题是取证难，对扰民的界定不好把握。”受访的一位基层干部表示，此前有一名主播未经同意，占用大东海某海鲜店的餐桌进行直播。店主出面干预，遭到该主播威胁，扬言要在直播平台上称该店为黑店。执法部门与其交涉时，由于没有现场视频，难以判定结果。

一位执法部门工作人员表示，现阶段出台的多是通知、办法、规定等，位阶不高，能实施的处罚力度也相对较小，对违法违规人员的威慑力不足。他建议将网络直播的法律位阶适当提高，地方可根据实际情况出台相关法规条例，在执行上有法有据，以便对后续打击惩处网络直播乱象提供法律保障，同时处罚的领域和力度也更加宽泛，威慑力更强，效果也更明显。

西安交通大学新闻与新媒体学院教授杨琳表示，网络直播满足了草根自我表达的意愿，传递健康内容，网络直播行业大有可为。但直播行为不该突破道德底线，更不该违反法律规定。“关键在于规范引导。”宋秀军表示，治理户外、景区的骚扰式直播，仅凭巡查人员的规劝，远远不足以震慑打击不文明直播。直播平台要严格直播人员准入机制，提高准入门槛。比如，直播人员上岗前要进行培训，提升个人素质；各直播平台也要建立联合监管机制，追查违规主播的真实身份，防止该账号在一个平台上关闭之后又活跃在另一个平台上。

杨琳表示，加强线上线下对公民隐私权的保护，严禁违背他人意愿的直播行为，应当成为人们心中的共识。

# 防戈恩效应？日本严查私人客机大件行李

日本国土交通大臣赤羽一嘉7日通报，政府自6日起在四座机场对私人客机大件行李作强制安全检查。

赤羽说，执行新规的分别是东京羽田机场、东京成田机场、名古屋中部机场和大阪关西机场。共同社报道，在日本，私人客机行李是否需要安检原本通常由航空运营商及机长判断决定。

日产汽车公司前董事长卡洛斯·戈恩保释期间离开日本、前往黎巴嫩，没有留下出境记录。多家媒体报道，戈恩藏身于大提琴琴盒中，去年12月29日晚搭乘私人客机从关西机场出境；那架客机的行李包

括多个行李箱和几个高于1米的“大箱子”。

关西机场人士5日告诉共同社记者，大部分私人客机乘客“有丰富搭乘经验”，因而机场安检“宽松”，大多数行李不用接受X光检查。

戈恩2018年11月在日本被捕，随后两次遭羁押，两次申请保释并获日本法院批准，先后缴纳15亿日元（约合1350万美元）保释金。他迄今受到漏报巨额收入、向日产转嫁个人投资损失等4项指控。

日产方面7日发表声明，指认戈恩潜逃“无视日本司法制度”，将继续以法律手段追究戈恩对日产带来的“伤害”。

## 相关新闻

# 日本或向黎巴嫩寻求引渡戈恩

日本政府6日说，可能向黎巴嫩方面提出引渡日产汽车前董事长卡洛斯·戈恩的请求。

## 回避细节

在当天举行的新闻发布会上，日本法务大臣森雅子没有就记者们最关心的“跑路”细节透露更多信息。她以调查仍在进行为由，拒绝谈论戈恩从何处、用何种方式逃离日本。

戈恩涉嫌金融犯罪，2019年4月取保候审，保释条件包括不得离开日本。日本共同社报道，据信戈恩同年12月29日乘私人飞机从大阪关西国际机场离开日本，在土耳其停留后抵达黎巴嫩。

戈恩2019年12月31日证实他已身在黎巴嫩。对于他指责日本司法不公正，森雅子回应称：“对日本司法系统的评论和他违反法律离开日本是两回事。”

森雅子强调戈恩的行为“没有恰当的离境程序、使用未经许可的方式”，构成非法离境罪。

## 可能引渡

戈恩弃保潜逃的时机是新年假期，6日新闻发布会是日本政府在他潜逃后首次召开新闻发布会。

森雅子说，按照一般原则，日方有可能向另一个国家提出引渡请求，即便两国没有缔结引渡条约。

日本与黎巴嫩没有引渡条约。森雅子说，引渡请求需要在体现互惠原则和执行另一国国内法的基础上，经过仔细考虑后作出。她没有说明体现互惠原则需要日方做什么，也没有提及黎方先前是否对日方有过引渡请求。

一名黎巴嫩高级安全官员告诉路透社，黎巴嫩通常不向外国司法机关移交本国公民。

森雅子还说，日本将检视有关保释条件的规定，包括考虑使用全球定位系统监视保释者行踪。

## 通缉令有问题？

一名黎巴嫩检方官员5日告诉共

同社，先前国际刑事警察组织发出的一通缉令，戈恩保释期间潜逃“令人极其遗憾”，日本政府将寻求与黎巴嫩政府合作，引渡戈恩“归案”。

戈恩拟8日在黎巴嫩首都贝鲁特召开记者会，预期将回应日本检方和日产对他的指控。

在福克斯商业新闻电视台7日播出的访问中，戈恩声称有“确凿证据”和文件证明，“受日本政府支持的‘政变’试图将我赶走”。

按照戈恩的说法，日方反对他所主张合并日产与法国汽车巨头雷诺，因而将他“不当逮捕”。他将在贝鲁特记者会上发布相关人士的姓名，其中包括日本政府人士。

同社，先前国际刑事警察组织发出的“红色通缉令”存在程序漏洞。

此前有报道说，黎巴嫩检方将于7日开始审问戈恩。但这名拒绝公开姓名的检方官员说，国际刑警组织的通缉令不是正式请求，存在程序漏洞，黎巴嫩检方不能据此审问戈恩。

日本政府2日向国际刑警组织提出抓捕戈恩的请求。黎巴嫩看守政府司法部长阿尔贝·塞汗汗2日证实，黎方收到国际刑警组织的“红色通缉令”。

这名官员没有说明国际刑警组织的那份通缉令存在何种程序漏洞。他还说，日本方面还没有提出与黎巴嫩联合调查戈恩的要求，如果日方提出，黎巴嫩检方不会阻挠。

戈恩现年65岁，黎巴嫩裔，出生于巴西，有法国、黎巴嫩、巴西国籍。黎巴嫩方面先前说，戈恩持有法国护照和黎巴嫩身份证，合法进入黎巴嫩境内。但是戈恩经停的土耳其方面说，戈恩以非法方式进出土耳其，协助他出行的两名嫌疑人已被拘押。

# 波音与两家航空运营商达成赔偿协议

美国航空公司6日与波音公司就波音737MAX机型停飞所致损失达成赔偿协议。

同一天，墨西哥航空公司确认，已经与波音就停飞达成赔偿协议。

两家航空运营商没有公布达成的赔偿金额。

737MAX是波音旗下畅销机型，但前年至去年在5个月内载客飞行途中先后坠毁两架，超过300人遇难。这型客机去年3月以来遭全球停飞，迄今没有确定复飞日期。

美国航空说，赔偿金将分数年支付，企业将从中拿出超过3000万美元用于支付2019年的员工奖金。另外，美国航空预期停飞不会给2019年第四季度营业收入带来冲击，将与波音继续协商其他赔偿事宜。

墨西哥航空也说，将继续与波音和美国政府航空管理部门对话。

波音拒绝就上述协议做出回应。

过去数周，多家航空运营商与波音达成保密和解协议，包括拥有最大规模737MAX机队的美国西南航空公司。土耳其航空公司上周与波音达成赔偿协议，没有公开金额。欧洲包机企业途易航空公司说，仍在与波音商谈。

波音迄今在全球交付大约400架737MAX客机，另有大约400架完成组装、尚未交付，定于1月中旬暂时停产这一机型。

《华尔街日报》6日报道，波音正在考虑增发债券改善处境，同时延缓部分资本性支出、冻结并购、削减研发开支，以期保持现金流。波音没有对这一报道发布评论。

波音公司股票当天收盘价为每股333.74美元，上涨0.29%。

737MAX停飞以来，波音用一年多时间改造关联空难的机载MCAS系统，即防失速系统。不过，新隐患近日浮出水面，为复飞前景增添变数。

《纽约时报》率先报道，美国联邦航空局要求波音检查737MAX关键系统后，波音发现关联飞机控制的线束之间间距太近，理论上可能触发短路，致使飞行员失去对飞机的控制。

波音发言人戈登·约翰德罗说：“我们发现线束问题，正与联邦航空局一道分析。”

先前，MCAS系统一旦被触发，将持续压低机头以提高飞机速度。在近期一次对MCAS的改进评估中，有人提出电线短路是否也会触发同样情况。

不过，波音说，暂时不清楚是否需要更改布线，但是相信其他安全屏障，如断路开关和线束绝缘保护层足以防止短路。

737MAX仍没有明确复飞时间表。联邦航空局发言人林恩·伦斯福德5日重申这一监管机构先前立场，不设审批时间表。他说，联邦航空局和波音正在分析所做改进的利弊，“批准飞机重新投入客运服务前，我们会确保这一过程中发现的全部安全问题获得解决”。

另外，联邦航空局没有决定是否强制要求驾驶737MAX的飞行员上岗前完成飞行模拟器训练。眼下，737MAX机型飞行模拟器仅有数十台，而西南航空和美国航空两家企业有资质执飞这一机型的飞行员合计1.4万名。如果强制完成模拟器训练，将令复飞长期延迟。

本版稿件均据新华社