

滥用人脸追踪为何层出不穷

近日,关于一名中年男子与一名年轻女子在公开场合拥抱亲吻的照片在社交媒体上流传,有网友自称通过搜狗的人脸搜索匹配功能,识别出这名男子疑为一大学学院领导冯某,并将两者图片进行对比和传播。然而,当事人冯某否认,并向派出所报案。

事件背后,互联网平台的人脸搜索匹配服务引发关注。日前,微博上发起一项“如何看待平台提供人脸识别匹配功能”的小调查,结果显示近七千人参与了问卷调查,其中35%的人担忧会不会导致人脸识别滥用,另外34%的人认为平台需要出台相关规定规避滥用风险,还有20%的人认为技术中立,关键在于用户如何使用,9%的人认为或许可以帮助寻找丢失人口。

普通大众对于互联网平台的人脸搜索匹配并不熟悉,这项服务究竟是如何操作的,人脸信息库如何建立,信息抓取、搜集、处理等环节是否存在违规操作或信息安全漏洞,相关责任方应该如何规范管理、规避滥用风险?带着这些疑问,记者采访了“人脸识别第一案”当事人、人工智能研究专家以及互联网行业研究者。

你的人脸信息被追踪了吗?

此次风波涉及到的搜狗图片人脸搜索功能,操作流程并不复杂,当用户上传一张人脸图片时,就可以搜到外貌外观相似的图片,图片来源于公开的网页。另外,搜狗AI开放平台还有人脸搜索的合作服务,即输入一张照片,对比人脸库中N张人脸,进行1:N检索,找出每个人脸最相似的一张或多张人脸,并返回相似度分数。

记者注意到,除了搜狗,不少互联网平台都推出了人脸搜索识别匹配的业务,如阿里云、百度大脑、女神搜、华为云、旷视、腾讯云、Face360等,官网介绍该项服务主要用于安防监控、门禁闸机和人脸考勤、支付、登录等应用场景,甚至推出了相应的付费服务。有的搜索结果是基于公开的网络渠道;有的则是基于新创建的人脸数据库,流程是先向人脸库添加人脸,再在人脸库中进行人脸搜索。

值得注意的是,阿里云、腾讯云、旷视和Face360等平台还可以提供VIP客户识别服务,主要是通过VIP客户的人脸信息进行存储和识别,系统识别到VIP会员后,向会员提供更加周到细致的服务。阿里云强调这项服务是在VIP会员授权前提下的。

而在现实的操作中,顾客的人脸信息却被商家悄悄窃取。今年中央广播电视总台“3·15”晚会曝光,多家知名品牌门店使用“无感式”人脸识别技术擅自采集消费者人脸信息,以此对客户分类,进而采取不同营销策略。记者在全国多地先后调查了20多家装有人脸识别系统的商户,所到之处,人脸识别信息均被偷偷获取,没有一个商家明确告知,征得同意更是无从谈起。

有的平台还推出私人定制的人脸追踪服务。女神搜网站自称是“最先进的人脸跟踪器”,可以利用人工智能和大数据进行全网人脸搜索,检索超过5000万个网站,包括获取取人网站数据。它介绍,这项功能主要是为了帮助客户及时检测自己的肖像是否被盗用或偷拍并非法公布于互联网,并强调“不会保存客户的搜索图像”。

用户想要获取搜索结果,必须付费购买套餐,会员套餐定价从29.66元到99.66元不等。女神搜声称网络数据库拥有完善的管理,搜索结果只需要在几秒内就准备好,并且找到它们在各种网站上的出现情况。更进一步的是,它还能够提供订阅服务,也就是使用基于人工智能的自动人脸跟踪器,定期向客户报告需要搜索的人在互联网上出现的情况,一旦发现立即向客户发送消息通知。

处理人脸信息的界限在哪?

“以往要掌握一个人的行踪,可能会请私家侦探,但现在互联网日益渗透我们日常生活,不需要私家侦探也能对某人的行踪有所了解。”日前,浙江理工大学法学院特聘副教授、杭州长三角大数据研究院副院长郭兵接受记者采访时表示。

郭兵作为“人脸识别第一案”的当事人,状告杭州野生动物世界强制收集使用人脸信息,最终胜诉。这起具有标志性的个案判决,也为公民个人信息保护敲响了警钟。

多位受访专家认为,人脸信息属于个人独有的生物识别信息,一旦泄露,将严重威胁用户的财产安全、隐私安全等。人脸搜索识别匹配服务的数据获取和处理环节可能存在安全漏洞。

国家市场监管总局发布的《个人信息安全规范》明确规定,收集人脸信息时应获得个人信息主体的授权同意。

郭兵指出,除了征得当事人同意而建立的人脸数据库外,互联网平台使用的图像搜索匹配结果也必须是来自于完全公开的链接。平台不能使用如微信朋友圈等社交媒体上带有半公开私密空间性质的图像资料。其次,如果人脸信息不是当事人自行公开的,或非合法公开的,例如个人被偷拍发到网络上,或微信朋友圈照片被盗用上传到网络,则也不符合个人信息处理的同意豁免规则,存在侵害隐私风险。

郭兵指出,从法规来看,个人信息的处理必须建立在合理的范围内,并且有一个重要条件——当事人自愿公开。互联网平台基于大范围海量的人脸信息来进行信息处理,可能超出了合理的范围。

在人脸信息收集方面,数据库来源是否正当,也是值得关注的焦点。360人工智能研究院院长邓亚峰接受记者采访时介绍,一般而言,这些被用来匹配的人脸照片库,绝大多数都是通过爬虫在互联网上爬取公开网页得到的。这些爬虫本身就存在于互联网上,可以被公开访问,只是被爬虫获取并集中在一起,用来做查询和搜索。

“但爬虫一般需要遵守一定的协议。”邓亚峰说,考虑到人脸信息的特殊性,要进一步考虑这些网站是否允许信息被爬取以及用作人脸搜索。还有,这些信息是否是真实用户个人上传,用户是否允许照片被公开访问以及用作人脸搜索,都是需要进一步确认的问题。所以,对于每一个特殊的应用,需要综合考察其是否遵守了爬虫协议,以及网站是否侵犯了用户的权利。网站利用人脸精确匹配功能收费,应该是不被法律允许的行为。

如何向滥用人脸信息说“不”?

“很多互联网巨头公司都在研发人脸审核验证,这个技术能力并不能做到万无一失,即使人眼有时候也不能百分百确定。”DCCI互联网研究院院长刘兴亮表示。

刘兴亮介绍,人脸搜索识别匹配功能最早起源于图片匹配的业务需求,包括用户搜索花草、电商产品、新闻图等进行搜索,增长知识。后来人脸搜索匹配逐步应用于身份比对和商业用途,例如上班打卡、刷脸支付等,甚至应用于社会治理,例如几十名逃犯陆续在张学友演唱会的安检通道被人像识别系统“揪出来”而落网。

不可否认,人脸搜索识别对社会的作用不容小觑,然而过度使用和不正当使用容易侵犯公民隐私,规范化管理才能规避滥用风险。

“人脸识别是非常敏感和应该受限使用的技术。”邓亚峰称,首先,应该限制人脸识别图片、视频采集和使用范围,比如监控场合的视频应该严格限制包括时间、接触到的人以及应用范畴;比如互联网上的人脸照片,应该严格限制非公众人物的照片被滥用,关于公众人物的照片使用也应该有一定限度,包括提供个人申请删除这样的功能。其次,应该严格限制人脸搜索应用的边界,包括涉及到的(需要是公众人物),仅能提供偏娱乐的功能,尤其不能绝对说这就是某人,还应该提供个人申请删除这样的保护功能等。

郭兵也注意到,近几年,我国在信息安全方面的监管力度加大,不法商家的违法成本也大幅提高。同样地,他认为,一方面企业平台需要自律,普通用户也要有风险意识,尽量不要在网络上公布敏感和隐私信息,有关部门也需要继续加大对违规使用个人信息的监管。

本报综合消息



高速服务区充电桩缘何充电难

高速服务区充电桩保有量达到10836个,但是“十一”假期仍是“一桩难求”。对此专家表示,一方面应增加充电桩建设,另一方面还要避免建而不管。应该在节前提前给充电桩进行全面“体检”,同时,采用换电模式也是解决充电难问题的一个

思路。

排队4小时充电1小时,堵车不敢开空调……“十一”假期期间,新能源汽车因充电问题频频上热搜。

近年来,在国家政策的大力推动下,新能源汽车行业发展迅猛,但充电难问题仍困扰广大新能源车车主。

高速服务区“一桩难求”

10月1日,一位新能源车车主排队4小时充电1小时的遭遇被广泛关注。

据悉,这位从深圳回湖南的新能源车主导航发现路上不堵车,就临时决定从深圳回湖南老家。他本来8小时就能到,可是因为要给车充电,时间竟然翻了一倍。

这位车主说:“一路上走得比较通畅,到耒阳服务区的时候,必须得充电了。结果到了充电站,有二十几辆车在排队。我估算至少要排队3小时以上,于是我把后面好多车都劝退了。”

此外,广东一位新能源车车主在遇到高速堵车时不敢开空调,两位车主在高速服务区为了抢充电桩大打出手等新闻,也刷爆社交媒体。

有关专家指出,“十一”假期期间不少高速服务区的充电桩都“一桩难求”,是因为我国新能源汽车发展太快而充电桩的建设速度没跟上。

根据交通运输部“十一”前提供的数据,高速服务区充电桩保有量达到了10836个,配置充电桩服务区达到了2318个。按此计算,配置充电桩的服务区平均保有量不超过5个。而数据显示,截至今年9月,我国新能源汽车保有量678万辆。假日期间,不少新能源车主开车上高速,在服务区很难避免充电难题。

坏桩没有及时维修

除了车多桩少之外,记者在实际体验时发现,一些高速服务区的充电桩还存在设备故障没有及时维修,坏桩在APP上没有提醒等问题。

10月1日,记者在京哈高速滦县服务区、卢龙服务区、北戴河服务区发现,3个服务区的充电桩都有设备故障没有及时维修的情况。而距离卢龙服务区1公里的时候,记者看到,e充电APP上显示有2个闲置桩,但记者到了之后发现4个充电桩有1个坏了,其他3个都有车在充电,并无闲置桩。这导致一些新能源车主充电要排很长时间。

“国家现在大力发展新能源汽车,如果基础设施跟不上,就会影响行业发展。现在高速服务区的充电桩虽然比以前多了,但还是无法满足需求,而且有的桩坏了也没及时维修。更闹心的是,桩坏了,e充电APP上也不提醒,导致

到了无法充电只能排队。我在这等了一个多小时才充上电。”在京哈高速北戴河服务区,北京新能源车车主刘先生告诉记者,他从北京回老家沈阳,要开700多公里,中途必须充两次电才行。

此外,10月5日,记者在e充电APP看到,承秦高速青龙东服务区有4个充电桩,但记者到了之后,发现4个桩全部处于“设备维修、暂停使用”的状态。

“其实在青龙东服务区这边充电的人很少,如果这边的桩能用,我就不去北戴河服务区充电了,这样就能缓解那边的充电压力。”新能源车车主楚女士对记者说。

换电也是一种思路

专家表示,解决新能源汽车充电难题,一方面要在增量上做文章,增加充电桩的建设,桩多了,充电排队问题自然能够缓解。另一方面,还要盘活存量,对现有的充电桩要管理好,维护好,特别是节假日期间,高速服务区充电桩需求大,因此服务区、充电桩管理者更应该在节前提前给各个充电桩进行全面“体检”。

记者注意到,近日,江西九江相关企业就在国庆节前夕对高速服务区充电桩做“体检”,保障节日便捷出行。同时,假日期间,还安排专人加大对充换电站设施巡查频次,密切关注设备运行状况,及时响应客户用电需求,为节假日低碳出行提供可靠电力保障。

此外,中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍指出,采用换电模式是解决充电难的另一个思路。他认为,应当转换经营思路,如果充电桩能够更新换代,变成统一的制式充电电池,就可以即换即走。

北京新能源车车主李先生对记者表示:“新能源车好不好开,要由基础设施来决定。我的车就可以在换电站换电,几分钟就换好了,而且现在换电站建得越来越多,长途出行也不用担心里程不够。”

记者注意到,9月29日,某新能源汽车公司宣布,该公司在全国已累计建成换电站504座、超充站365座、目的地充电站526座。在接下来的第四季度,将持续布局,实现年底累计700+座换电站的目标,并在2022年春节前,建成“五纵三横四大都市圈”高速换电网络布局。

本报综合消息