表情符号“OK”到底几个意思

儿子向别人借钱，对方要求爸爸担保，两天后爸爸的微信回了个“OK”手势，结果他也成了被告，父子要共同承担16万多元还款。

记者调查发现，表情符号成为“呈堂证供”的案件日益增多；有的法院认为OK代表同意的意思，而有的法院则没有认定。律师认为，OK手势代表认同符合常理，一般能当证据使用，若非本人回复则须举证。

1 案件由头

微信回了个“OK”手势 男子成被告

6月23日，江西法院微信公众号公布案例《回了个“OK”，江西一男子成了被告》，引起网友高度关注。报道称，2022年12月22日，郭某某在微信上与刘某云商量其子刘某伟借款的还款事宜，郭某某发微信消息要求刘某云成为其子刘某伟借款事务的债务担保人，对此消息刘某云的微信于12月24日回了一个“OK”的微信表情手势。

后因借款人刘某伟未偿还有关欠款，郭某某于2023年1月6日，将刘某伟（具有民事行为能力）和其父亲刘某云以逾期未归还债务为由，一同告上了法院，要求其承担本金159118.4元和利息7907.88元的还款责任。

法院审理过程中，刘某云对原告提出的其作为刘某伟债务担保人的事实提出异议，认为其回复“OK”微信表情手势是在两三天后，没有义务偿还其子刘某伟向原告郭某某借的欠款。

江西省定南县人民法院经审理认为，被告刘某云对原告要求其作为被告刘某伟借款事务的债务担保人的微信消息回复“OK”微信表情手势，表明其同意作为此笔债务的担保人，其有义务在被告刘某伟逾期未偿还借款时承担借款偿还责任。

最终，双方同意达成调解协议：被告刘某云与被告刘某伟共同承担还款责任，并在约定期限内偿还原告郭某某相关借款。

2 记者调查

表情符号成为“呈堂证供”案件日益增多

6月27日，记者在中国裁判文书网上搜索“表情 符号”关键词，共检索 到354篇文书。2018年以来，全国以表情符号作为证据的案件增幅明显，有的跟股权转让有关，有的跟民间借贷有关，还有的跟财产纠纷有关。其中，2018年23件、2019年55件、2020年77件、2021年106件，2022年至今83件。

不过，发送“OK”表情是否表达“同意”的意思，各地法院持不同意见。如广州中院在一起仓储合同纠纷案中认为，表情符号是辅助表达心情、情感和想法的可视化图像，不能仅凭表情符号就认定为法律意义上的承诺，故没有认定当事人发送的“OK”表情系同意之意。而厦门中院在一起民间借贷纠纷中则认为，根据日常交流习惯和聊天语境，当事人发送的“OK”表情符号应视为对对方请求的同意，并据此做出裁判。

3 法官提醒

涉及法律权利义务 尽量使用文字表达

网络聊天时使用表情符号，已成为广大网友必不可少的输入习惯。表情符号有利于网络交流的情感化、趣味化和简约化，一定程度上弥补了文字难以表达的情绪态度，然而，不当甚至恶意使用表情符号也会导致消极结果，衍生出纠纷、侵权甚至违法犯罪等诸多法律问题。

由于对表情符号的含义可能存在多种解读，近日，就“回了个OK表情成被告”一案，江西法院提醒，在日常网络社交聊天中，涉及法律权利义务时，应尽量使用文字形式进行表达，或者选择不容易引起歧义的表情符号，以明确自身真实意思，避免造成误会和纠纷。同时，注意对相关聊天记录进行留存，便于在纠纷发生后用于维权举证。

4 网友热议

做担保只回表情不按手印吗？子债父偿是不是天经地义？

脑袋上的津门：没有书面文书和当事人签字也可以？

饯箋篌芝585：一位我认识的人，他同事借钱担保人直接写他名字和电话，追债的向他要钱，他都不知道发生什么，最后他报警。

狗狗：成为债务担保人不需要签字按指纹吗？这样感觉防不胜防。

喝着脉动吃炸鸡：子债父偿，天经地义。

如此可怕的猫猫尾巴：微信表情只是引起流量罢了，主要是因为子债父偿。

5 律师说法

OK手势表示认同符合常理 一般能当证据使用

陕西丰瑞律师事务所高级合伙人、律师朱长江认为，从法律角度看，父母和子女都是独立的民事主体，依法独立享有或承担民事权利义务。因此，子女欠债，债权人原则上不能向其父母追偿。但是，如果父母出于亲情等原因主动帮助偿还债务，构成债务转移的，则应当按照约定履行相应义务。“子债父还”并不是法律的强制性规定。

朱长江说，在实践中，微信表情一般能当证据使用。“OK”微信表情手势通常表示对对方所表达的内容同意、认可的意思，这符合常理。如果一方主张是他人回复的OK，那么根据《最高人民法院关于适用的解释》（2020年修正）第九十条规定，应提交反证证明该表情不是本人回复，否则将承担不利法律后果。

为了最大限度保护债权人的利益，朱长江建议，在借贷行为发生时，若需要担保，口说无凭，必须白纸黑字，订立书面形式的保证合同，以确保债权的实现，维护自身的合法权益。

6 表情包其实挺复杂的

■表情包为什么广受欢迎？

中国人民大学新闻学院教授黄河，曾在光明网发布文章《网络表情包缘何那么火》，分析了表情包流行的原因。

正所谓“一图抵千言”，叙事功能的拓展是表情包得以流行的关键因素。相比较纯文字交流，直观的图像能够营造兼备现场感与代入感的对话场景，抓住沟通者的注意力，形成情感共鸣。从静态的“小黄脸”，到图文结合式表情与动态表情，表情包的叙事功能实现了不断的超越。

社交媒体持续向“视觉化”方向发展的传播环境，也推动了表情包的流行。作为读图时代的产物，表情包阅读起来更生动直观，减少了受众接收文字信息后进行解码和想象的时间。表情包的传播、分享也更省时省力，自然比文字更容易受到信息消费者的青睐。

■表情包的意义是如何产生的？

简单地说，表情包的意义生产是由表情包的生产者与使用者“合作”完成的。

在《表情包：密码、标签与面具》一文中，中国人民大学新闻学院教授彭兰提到：“表情包的生产与使用，是一对编码与解码关系。表情包中每个元素的选择、不同元素间的组合方式，都是生产者的编码过程。”如若表情包的使用者能够与生产者形成共识，采用相同的解读规则，那么就会削弱表情包的多义性。

上文提到的案件中刘某云所发的“OK”表情，属于社交平台自带的基本表情符。这种表情符是由平台专业生产者提供的，采用的也是某些通用编码规则，因此它们的意义相对网民自主制作的表情包更加稳定。

■表情包为什么可能引起误会和歧义？

中国青年报曾刊文《表情包为何成为年轻人的社交“副语言”》，对这个问题作出解答：“我们在拥抱表情包时，也不能忽略文字的力量。因为表情包的内容和解码的过程都具有非理性和不确定性，很容易造成双方交流中的误解与偏差。无论是静态图片还是视频截取，表情包终究只能算一种浅层次和碎片化的表达，是线上人际交往的一种辅助手段，还远远替代不了语言或文字交流中的深刻思想与真情实感。毕竟，人与人交流的真正目的，是更好地实现双方心灵相通。”

本报综合消息

国际航班“付费选座”是否变味了？

近日，有消费者反映，南航的国际航班在线值机选座“吃相难看”，系统开放的免费可选座位数量极少，仅占全部座位的6%；还有乘客在社交媒体抱怨，过道“座位”也需要付费了，不付费只能坐“夹心座”；不提供免费的3连座，家庭成员坐一起必须付费……

记者调查了解到，自2013年海航最早在国际航班上推出“选座费”以来，东航、南航等国内全服务航司陆续在国际、港澳台航班上“试水”付费选座服务。记者就航司付费选座情况进行调查，并没有出现不付费只能坐“夹心座”和“后几排座位”的情况，但确实国内航司在国际航线上大约有一半经济舱座位提前选座位是需要付费的。

吐槽
不付费只能坐“夹心座”

消费者劳女士发文称，“普通选座也逼迫人付费，不然就坐最后一排”。劳女士购买的是经济舱机票，以往只有前排座位、靠窗座位以及紧急出口等腿部空间更大的座位需要付费选座，现在连过道的普通座位也需要付费。她没有付费选座，后在登机柜台也被告知只有中间的“夹心座”，非常令人沮丧。

网友“晴儿”在某社交平台发文配图称，她搭乘南航广州至雅加达往返飞机，在App值机时发现，“去程时，只有1个蓝色座位我能选，其余全是黄色或者灰色。黄色的座位需要付费350元人民币或7000里程，而灰色则是不可选座位；回程免费座位多几个，但是也是少得可怜。”还有乘客吐槽和质疑：“付费选座”变味了——乘客不再是为“好座”付费，而是不付费只有“夹心座”和“后排座”。

还有乘客反馈，很多国际航班上可选的三连座都要收费。这就意味着消费者起飞当天必须早早地赶到机场“抢”三连位，要么就是按照航司给出的价格付费选座。这位乘客反映，她乘坐的班机，经济舱付费座位从100元—350元不等。按照该航司目前的付费选座价格，一家三口想坐在一起，往返最低需要支付600元。

反映
选座付费但服务并没有跟上

乘客陆女士带孩子出行，考虑到经济舱第一排座位比较宽敞，也为了上下飞机更方便一些，她用积分兑换了前排座位38A、38B。结果登机后，陆女士发现该航班的机型从空客321更换为空客320，自己用积分换来的第一排“大座位”被换成35K和35J——这两个座位的空间和后排一模一样，没有更大空间。

于是，陆女士致电航司，客服表示因为更换机型后依然为乘客更换的第一排座位，所以未提前告知。陆女士认为更换航班应该告知乘客，而不是“黑不提白不提”直接换座位。对此，陆女士认为，用积分换的第一排位置和付费没本质区别。选座让付费，服务却显然没跟上。

回应
南航：其他座位已被旅客预选

记者针对付费选座与各家航司相关客服联系。结果显示，航司不同，航班不同，开放免费座位比例和数量也不同。

南航相关负责人接受采访时表示，南航国际航班座位目前开放约50%的座位供旅客免费选择，免费座位约6%与实际情况不符。消费者提供的截图中免费座位仅为6%，主要原因为这位旅客进行选座时，其他免费座位已被其他旅客预选。以北京-大阪航班CZ317执飞机型为空客330-300为例，该航班共282个座位，其中经济舱252个，南航提供了免费座位共142个。乘客可根据App查到信息选座，如果不想付费也不愿意选择免费座，可以在柜台值机时看是否有合适的座位，值机时的座位是先到先得。

东航客服介绍，目前东航的出境航班经济舱收费座位仅占30%左右，一般来说经济舱从31排到41排会收费，但是后排将近70%的座位都免费可选。但也存在有部分免费座位被机场锁定的情况，“考虑到有当天在柜台值机的旅客，如果线上可选的免费座位已被选完，乘客可到柜台现场选座”。

多家航司客服也表示，如果消费者不特别介意选择航班座位，可以值机时挑选免费座位，也可以在登机前在柜台办理自动获取座位。如果该航班乘客满员，则没有付费选座、又最后办理值机的乘客确实可能只有“夹心座”和“后排座”。如果最后剩下的座位是“前排”或者“靠窗的座位”，乘客还是有机会免费捡漏到好座位。

探因
航司缘何不断攫取更多选座费

那么，国内航司为何收取“选座费”？收取“选座费”对航司的盈利有何影响？

公开信息显示，2011年夏天开始，美国航空、达美航空、美联航等美国主要航空公司开始对飞机上一些特殊座位收取费用。达美航空、捷蓝航空、美联航对有更大伸腿空间的座位额外收费；美国航空和合众国航空对飞机前部靠窗和靠走道的座位额外收费；忠实航空、精神航空的旅客，如果要提前选座就必须付费，否则只能在值机的时候等待座位分配。数据显示，2018年美国航空公司大约从“选座费”中收取了42亿美元。

据航空研究机构IdeaWorks联合B2B技术平台CarTrawler的最新调查结论，在约10年的时间里，全球航司的辅营收入从2013年的426亿美元跃升至2022年的超过1020亿美元。从辅营收入占航司总收入的比例，可以明显地看出不少航司对辅营收入的依赖日渐增强。2022年，辅营收入占航司总收入的比例达到15%，达到历史最高点。

而从国内看，虽然自2013年开始，多家全服务航司陆续在国际、港澳台航班“试水”付费选座服务，但并没有相关的收入统计。

多位业内人士分析，航司要提升总客运收入，除了提高票价，还可以通过增加辅营收入来实现目标。航空公司之所以不断希望攫取更多“座位费”，主要原因是民航业的利润率不高，通常只有1%—2%，值机座位等辅营收入对于营收看似贡献不大，但是对于利润贡献极大。

本报综合消息