



压实“关键少数”生态环境保护责任

法治观察

传统法律责任手段主要面向市场主体,聚焦损害结果发生后的违法行为,难以有效触及决策失误、不担当、不作为、乱作为、假作为等深层治理病灶,《追责办法》恰恰填补了这一制度空白

□ 张忠民

近日,中共中央办公厅、国务院办公厅印发修订后的《党政领导干部生态环境损害责任追究办法》(以下简称《追责办法》),这是继2015年试行版本实施多年后的一次重大制度升级,对于推进生态环境法治建设,完善生态环境保护制度体系,增强各级领导干部责任意识和担当精神,推动生态文明建设和生态环境保护责任落实,具有重要意义。值得注意的是,《追责办法》的印发与生态环境法典的施行几乎同步,二者共同勾勒出新征程上我国生态文明法治建设领域的良法善治图景。

法律人语

□ 王金鹏

前不久,最高人民法院发布六件海洋生态环境司法保护典型案例,立体呈现了海事审判在维护国家海洋权益、保护海洋生态环境、推动绿色低碳发展方面的独特作用与专业担当,也为生态环境法典的全面准确贯彻实施提供了生动的司法样本。透过这批案例,我们可以清晰地看到以最严密法治保护海洋生态环境的司法实践正在深入推进。

海洋是一个流动的整体,海洋生态环境问题具有跨介质迁移、跨区域扩散的特点,分割式、末端式的治理难以奏效。生态环境法典第24条确立了“地上地下、陆海统筹、区域联动”的生态环境监督管理制度,第734条明确海洋生态保护坚持“保护优先、预防为主、源头防控、陆海统筹”,有助于打破以往海洋生态环境治理“九龙治水”的困境。在此次发布的案例三中,行为入购置的近岸储油罐破裂导致重油泄漏,造成土壤和海洋生态环境损害。大连海事法院认定案涉陆域污染与海洋污染均由同一事件引发,对全案行使管辖权,判令侵权人限期修复受损土壤生态,并赔偿应急处置处置、鉴定评估等全部必要支出。这一裁判打破了陆域与海域分分管辖、分段追责的传统路径,是陆海统筹原则在司法层面的精准落地,有助于实现陆海污染一体化处置、全域同步修复,为受损陆域和海域的系统治理提供了可资借鉴的实践范本。

损害担责原则要求污染者对生态环境损害承担全面赔偿责任,但海洋生态环境损害形态复杂,长期以来,如何确定损失范围和数额是一项司法难点。在此次发布的案例一中,某化学品船在某石化公司码头作业过程中,因船岸双方违规操作导致碳九泄漏入海,并同步产生挥发性有机物导致大气污染。厦门海事法院首次在司法裁判中将大气环境损害、海洋环境消耗损失与生态系统恢复期间的服务功能损失一并纳入赔偿范围。这一认定传递出鲜明信号:生态环境损害不因自然恢复而消弭,“环境有价、损害担责”不是抽象口号,而是可以精确计量、全面追偿的法律义务。此外,损害担责的完整实现,还有赖于责任承担方式的创新。在案例四中,面对被告暂时无可供执行财产的困境,广州海事法院会同检察机关、行政主管部门探索“法院判执+检察监督+行政监管”协同机制,允许具有河道疏浚资质的企业以异地修复的方式代偿赔偿责任,以清淤8000多立方米、栽种乔木1500棵的方式完成了生态修复,有效保障了公益诉讼判决的有效执行。

以最严密法治保护生态环境,既要要求责任覆盖无死角,也要求责任划分有分寸。在案例一中,法院认定某石化公司与轮船所有人、光船承租人属于共同污染者,承担连带赔偿责任,契合法典中“装油油类、有毒有害货物的作业,船岸双方应当遵守安全防护操作规程”的规定。针对某石化公司与光船承租人双方串通瞒报泄漏量、延误应急处置时机的情況,最高法院再审审查时指出,如实报告污染情况是事故得到及时有效处置的必要条件,对瞒报所致的扩大损失仍应允许赔偿赔偿责任,有违海事赔偿责任限制制度(指发生海损事故给他人造成财产损失或者人身伤亡时,作为责任人的船舶所有人、经营人和承租人等可依据法律的规定,将其赔偿责任限制在一定限额内的赔偿制度)的立法目的,据此裁定参与谎报的光船承租人和丧失海事赔偿责任限制权利。这一裁判精细区分直接损失与扩大损失,差异化适用责任限制制度,在海事特别法与生态环境法典之间实现了价值贯通。

从具体案例开,生态环境法典实施后,海事司法审判应坚持陆海统筹、系统治理,进一步强化海洋生态环境保护的司法保障。一是用好海洋生态环境损害赔偿诉讼机制,依法支持行政机关、检察机关的索赔诉讼,为维护国家利益和海洋生态安全提供坚实保障。二是善于运用禁止令保全措施防控海洋生态风险,将海洋生态损害遏制于萌芽状态。三是深化海事司法与海洋生态环境执法的协同联动,依照法典有关规定,借助从轻、减轻处罚等手段,促使责任人及时修复受损海洋生态环境,提升治理效能。

良法善治,向海图强。随着生态环境法典的深入实施,以典型案例为示范引领,以高质量司法保障海洋生态环境系统治理,我国海事司法必将在守护碧海银滩、维护国家海洋权益、建设海洋强国的新征程中展现更大作为。

(作者系中国海洋大学法学院教授)

生态文明建设,关系人民福祉,关乎民族未来。2015年8月印发的《追责办法》试行版本,首次对追究党政领导干部生态环境损害责任作出制度性安排。此次修订绝非简单的文本调整,而是对近年来生态文明建设阶段性跃迁的深刻回应。

十余年间,我国已从污染防治攻坚战应急式管理,转向协同推进降碳减污、扩绿增长的系统性治理,建设美丽中国已然成为全面建设社会主义现代化国家的重要目标。制度供给必须因时而变、因势而新。此次修订,正是要将“党政同责、失责追责”这一原则,与生态环境法典所确立的治理目标精准对接,将对领导干部的政治要求转化为刚性的制度约束。

理解《追责办法》的地位和价值,须将其置于生态环境法典所构建的完整法律责任体系中予以审视。生态环境法典确立了行政责任、民事责任、刑事责任相互衔接的一般框架,其中第29条明确要求“对生态环境保护督察及整改中发现的重要生态环境问题及其失职失责情况,按照国家规定追责问责”,第34条规定“国家实行自然资源资产离任审计”。这些条款均为原则性、指引性规定,其具体落地实施,恰恰需要《追责办法》这一党内法规与之衔接配套、细化承接。因此,《追责办法》在整个生态环境责任追究体系中坐标特殊、不可或缺。

热点聚焦

□ 张家勇

民法为“生活之法”,与日常生活紧密相连。然而,近日一起火车“零食占座”风波,却凸显了朴素生活经验与专业法律规则之间的缝隙。事件起因是一位母亲购买了三张连座火车票,送两名未成年女儿上车后,自己并未乘车,空座被女儿用来放置零食和行李。其间,持无座票的游客请求使用该空座遭到拒绝,引发舆论争议。支持者认为“购票即有权”,强求让座是道德绑架;反对者则提出火车座位是公共资源,未实际乘车即丧失座位使用权。这场争议的核心在于:购票但未实际乘车的旅客,是否仍享有该座位的支配权?能否自由转让、允许他人使用,或将其闲置用于堆放行李?

在日常经验中,支付对价通常意味着权利人在约定期限内对标的物享有支配自由,例如租房或租车,承租人既可自用,也可转交他人使用,甚至闲置,所有权人无权干涉。依此经验,旅客购票后似乎就如同承租人,理应享有对座位的支配权。然而,这种常识类比并不符合现行法律规则。根据民法典第815条第1款,旅客应当按照有效客票记载的时间、班次和座位号乘坐。在实名制背景下,这体现为“人、证、票一致”的规范要求。此外,民法典第816条进一步