

# 让“绿色司法”打出组合拳

要更好地发挥环境公益诉讼这一“环保利器”的作用,司法机关就必须不断完善配套机制,勇于尝试更多行之有效的举措。

乙智

今年8月,北京市检察机关第一次对大气污染提起公益诉讼,北京四中院在审理过程中第一次依职权采取行为保全措施——裁定被告在未经环境审批、不符合环保标准的情况下,禁止继续从事污染环境、破坏生态的生产行为。这两个“第一次”不仅凸显了司法机关打击破坏环境违法行为的坚定态度,更表明司法机关正在采取越来越多、

越来越有效的司法手段保护环境。

近年来,随着生态文明建设的深度推进,“绿水青山就是金山银山”的科学理念更加深入人心。在大环境的推动下,环境公益诉讼制度逐渐健全完善,不仅数量越来越多,而且类型日渐多元,为保护“绿水青山”提供了强大的司法保障。

不过,相较于其他领域的司法制度,环境公益诉讼有其特殊性。破坏环境行为一般时间长、范围广、隐蔽性强,造成在司法

诉讼中取证难、认定难。而且,有些污染企业缺乏责任意识,在损害后果发生后,甚至被告上法庭后,依旧不停止排污,造成生态环境的持续损害。由于诉讼程序一般较为漫长,举证质证也要求较高,加之当事人诉讼成本较大等原因,使得个案即使最终胜诉,但生态环境的损害已经造成,常常难以挽回。

环境公益诉讼所面临的困局,凸显着“行为保全”不可低估的巨大作用。与传统司法注重事后救济不同,作为“责令一方当事人作出一定行为或者禁止其作出一定行为”的行为保全,可以在环境公益诉讼中“未雨绸缪”,及时制止污染行为,避免环境继续遭受损害,防止污染行为带来持续性影响。此外,类似行为保全的禁止性措施,

还会给污染企业带来压力,督促其以更积极的态度对待诉讼,有助于提高纠纷解决的效率。

将“行为保全”这样的司法手段创造性地运用于环境公益诉讼中,正是将环境法所确立的保护优先、预防为主、综合治理、公众参与、损害担责等法治原则充分运用到司法实践中。实际上,在司法实践中还有许多司法手段都能运用在环境公益诉讼中,关键在于如何更新司法理念、加强司法研究,使得司法手段能够充分贴合环境诉讼案件的特征。要更好地发挥环境公益诉讼这一“环保利器”的作用,司法机关就必须完善配套机制,勇于尝试更多行之有效的举措,让“绿色司法”打出组合拳,在司法实践中更多地注入绿色发展理念。



## 寄宿隐患

随着开学季的到来,在不少城市里,小学周边的学生寄宿点又火了起来。这些寄宿场所虽能解决孩子午休、无人看管、放学后无地方可去等问题,但往往环境简陋、管理混乱,且不具备相关资质,在消防设施、卫生环境等方面存在多重隐患。

李宏宇 图 吕岩 文

## 外卖环境成本如何控制

涉及成本分担,不妨引入平衡机制,如对使用可降解餐盒的商家提供适当补助,用回收环节省下的成本补贴前期使用环节的投入。另一方面,使用可降解餐盒并不意味着无须分类回收,而这恰恰是目前最薄弱的环节。

朱昌俊

近日,《半月谈》杂志以《外卖井喷!天量“用塑”拷问“限塑”》为题,报道了在上海、广东、吉林等地的调研。调研显示,已施行9年的“限塑令”效果堪忧。目前市场上餐盒材质主要为PP5(聚丙烯),这类材料虽然无毒害、耐高温,但其不可降解的特点引出了垃圾处理难题。

任何一种生产消费行为都难免产生副产品和“环境成本”。关键是这种“成本”能否被有效控制,能否实现生活便利与环境保护的良性平衡。若仅以“环保”之名彻底否认某一消费行为乃至一个行业存在的必要性,无疑是矫枉过正。

目前,外卖餐盒存在的主要问题是回收难和后续处理难。如何从公共角度实现餐盒从使用到回收,到最终处理的循环?餐盒使用缺乏具体标准,是当前最大的制度漏洞。那么,是不是出台一纸规定,要求所有外卖餐饮都使用可降解的餐盒?显然没那么简单。

可降解餐盒价格较高,若要求统一使用,首先涉及成本分担。对此,不妨引入平衡机制,比如对使用可降解餐盒的商家提供适当补助,用回收环节省下的成本补贴前期使用环节的投入。

另一方面,使用可降解餐盒并不意味着无须分类回收,而这恰恰是目前最薄弱的环节。综合考量,欧洲国家通过政府采取强制性政策,对可再生资源回收处理进行补贴的方式,应该是眼下最值得借鉴的。

考虑到外卖餐盒垃圾相对更容易分辨、分类,可考虑设立专门的外卖垃圾回收系统。这个系统可由政府、外卖平台、餐饮店、订餐者共同参与。比如,外卖垃圾回收利润较低,市场积极性不足,政府部门有必要对市场进行引导,提供相应的补贴;对于在家订餐或者具备盛装外卖食物条件的订餐者,外卖平台可通过设立价格协调机制,倡导订餐者使用非一次性餐盒送餐;在外卖使用量大的区域,可尝试设置专门的外卖垃圾回收点,便于后期专门回收。

## 飞机上玩手机 没想象的那么美

如果缺乏精细化的管理手段,仅仅开放使用手机,较之坐飞机不能玩手机时的寂寞与无聊,没准体验还会更糟糕。

朱达志

日前,一条有关中国航班拟开放手机使用的消息引起广泛关注,论者纷纷予以正面评价。该消息称,《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第五次修订版已于发布,将于2017年10月起实施。这次修订放宽了对于机上便携式电子设备的管理规定,允许航空公司对便携式电子设备的影响进行评估,并制定相应的管理和使用政策。

这意味着,中国民航业在是否允许乘客于飞行途中使用手机这个问题上,已逐渐向国际航空业趋势靠拢。现行规定严禁乘客在飞行全程中使用手机,其初衷当然是出于安全考虑。但国外有研究表明,飞机上使用手机主要对地面网络造成干扰,“绝大多数商业航班

可以承受来自便携式电子设备的电波干扰”。因此,在一定限制条件之下,允许乘客在机上使用手机未尝不可。

但这条消息并未引起笔者太大的兴奋。飞机上可以玩手机了,对面临乏味的飞行过程(尤其是长途航班)的乘客来说,当然是个好消息。问题是,如果配套措施不到位、管理跟不上,以目前一些人遵守秩序的自觉性,允许乘客在航班飞行途中使用手机,实际效果不一定好,至少有待检验。

很多国外航空公司虽然允许使用手机,但要求在起飞降落阶段关机,或者开启飞行模式。如果开启飞行模式,就意味着不能通过移动网络打电话和上网。假如机上没有WiFi,或者机上WiFi价格昂贵,那么就很难保证乘客不会偷偷取消甚至压根儿就不开启飞行模式。任何一个航班都不可能对用户

手机逐一检查、全程监控,现有的管理手段无法杜绝乘客违规。

当然,飞机升至一定高度后,即便不开启飞行模式,也是没有移动信号的。但并不妨碍有些人一直保持正常模式。一旦发现信号,保不准就会与地面的朋友接通电话,叽叽喳喳报告情况,甚至旁若无人聊天唠嗑。尽管目前禁用手机,但飞机落地后电话声此起彼伏已很常见,何况手机解禁?

允许在飞行过程中使用手机后,可能有更多人在飞机上打游戏、看视频、听音乐……航空公司要准备应对各种复杂的情况,防止乘客的娱乐行为影响他人,比如准备适合各类型号手机使用的耳机等。显然,开放使用手机,意味着航空公司的服务水平要跟上。

如果缺乏精细化的管理手段,仅仅开放使用手机,较之坐飞机不能玩手机时的寂寞与无聊,没准体验还会更糟糕。这正是笔者对国内航班有望能玩手机持谨慎态度的原因。当然,允许在飞机上使用手机,是大势所趋。笔者想说,真要开禁并不那么简单。