

# 大连海事污染案所引发的思考

## ——简析大连开发区一例海域污染损害案件

黄雅屏<sup>1 2</sup>

(1. 武汉大学 法学院 湖北 武汉 430072 2. 河海大学 法学院 江苏 南京 210098)

**摘 要** 通过对大连开发区 663 水产养殖户诉长江航道局海域污染案件的分析,试图说明构成海事污染获得相应民事赔偿的要件和过程,解析其中涉及的一些法律问题和现实因素,以引起对此类案件的关注。

**关键词** 海事环境污染;合法权源;侵权要素;因果关系

**中图分类号** D912.6

**文献标识码** A

**文章编号** 1671-4970(2008)03-0107-06

海洋环境污染日益成为人们普遍关心的问题,其中船舶污染曾是我国环境保护工作中的一个薄弱环节,而由于船舶污染造成的海洋环境污染及内河环境污染已到了非常严重的程度。专家称:船舶已成为工厂污染源、农业污染源等陆地污染源之外的又一个重要污染源。防治船舶污染是新时期面临的一件刻不容缓的大事。<sup>[1]</sup>基于这种新形势,本案可以说既是一个先例,也是一个警示。可以预见,此类案件会不断增多、层出不穷。

### 一、案件概况

#### 1. 案件背景

大连湾航道改扩建工程建设项目,是大连市港口公用基础设施建设的重要组成部分,其建设对于大连湾北部区域的大孤山半岛、大连湾港区深水岸线的全面开发建设,对于满足沿岸甘井子港区、大连中远船务、辽渔等企业港口运输和临港经济的发展需要,以及进一步完善大连湾水域规划、开辟小三山深水航道,都具有十分深远的意义。为此,大连市港口公用基础设施建设管理中心征用清理了航道左右两侧各 200m 区域以便利施工,花费 8000 余万元清理补偿费(项目总资金仅为 2.1 亿元,包含此清理费)。

长江航道局(南京)在招投标过程中中标,承建大连湾航道改扩建工程,该工程由长江南京航道工程局负责施工。从 2005 年 7 月 28 日开工,至 2006 年 4 月 25 日顺利竣工。工程被评定为优良工程。

#### 2. 案件全貌

2006 年 4 月至 5 月,大连经济技术开发区 663 户养殖户派代表先后到大连海事法院,以大连市港口公用基础设施建设管理中心在大连湾航道改扩建工程施工过程中因未采取有效措施,造成养殖海域污染,对养殖物造成一定的损害为由,请求该院对其损害赔偿案依法立案审理。此时提交的民事起诉状仅以大连市港口公用基础设施建设管理中心为唯一被告,每一户的诉讼请求也仅为养殖损失 1000 元。

由于该案关系到众多养殖户的切身利益,影响面很大,且原告威胁要到大连市政府上访,为了避免群访的发生,稳定当事人的情绪,维护社会的稳定,大连海事法院迅速立案,并将案件立即移交审判庭,进入证据保全和污染鉴定阶段。

随后,原告相继提交了“追加被告申请书”和“增加诉讼请求申请书”,以长江航道局系大连湾航道改扩建工程的施工单位,施工过程中未采取有效措施,造成申请人渔业损失(主要为养殖物扇贝大量死亡),以与本案有直接的利害关系为由,追加长江航道局为第二被告,承担连带赔偿责任,同时至今已有 186 名原告通过“增加诉讼请求申请书”大幅度增加了诉讼请求的赔偿额(原本仅为 1000 元),从 2.4 万元到 960 万元不等,共计高达 6000 多万元。

至此,长江航道局正式被牵涉进该案之中,而此时长江航道局尚有 4000 万的工程款未结算。在该项目的“招标文件”第四章“合同主要条款”中,第九条“工程价款的调整”中写明:报价中要充分考虑施

工期间可能出现的地质变化、海面养植物、环境污染、避让港区正常进出港航班等所有影响产生的费用。由该项损失所产生的费用包含在投标报价中。若投标人以此向招标人提出索赔,招标人不予接受。其中明确列明“环境污染”,使得长江航道局(第二被告)十分被动,且随时有可能成为第一被告与原告妥协的牺牲品,导致工程余款4000万难以追回,还有可能承担更多的赔偿责任。

### 3. 案件争议焦点

1)原告是否具有在此进行水产养殖合法权源?原告是否有海域使用权证、养殖许可证、承包合同?是否为小孤山村村民集体经济组织成员?因为原告所诉称的发生污染的海域为大连港港区海域,不是渔业水域,对于这种历史产生的非法养殖情势,大连市政府自1998年10月30日起就开始公告清理大连港港区海域的养殖浮筏,原告知道或者应该知道该项清理措施。

原告认为政府有征用补偿计划就可以认为其在此的养殖台筏就是合法的,但行政征用和民事侵权损害赔偿是两种不同性质的法律关系,并不能从行政征用的补偿就直接推导出对此种利益的民事损害赔偿就是法律允许的。民事损害赔偿必须符合《民法通则》第五条的规定。原告的证据材料无法证明其2004年、2005年继续投放养殖苗的养殖行为合法。2004年和2005年原告继续投放养殖苗在该海域养殖违反了《海域使用权法》、《渔业法》、《港口法》等法律的强制规定<sup>①</sup>。

2)被告的行为是否构成海洋环境污染损害赔偿责任必须具备的3个要件:有污染环境的行为;有客观的损害结果;上述行为和损害结果间的因果关系<sup>②</sup>。

被告是否有污染环境的行为?人类的任何生产和生活活动都处在一定的环境中,都会“直接或者间接的把物质或者能量引入”环境中,对环境产生影响。但是,不能由此认为所有的人类生产和生活都

是污染环境行为。根据《海洋环境保护法》第九十五条规定:“海洋环境污染损害是指直接或者间接把物质或者能量引入海洋环境产生损害海洋生物资源、危害人体健康、妨害渔业和海上其他合法活动、损害海水使用素质和减损环境质量等有害影响。”由此可知,一项行为是否污染环境应该从以下3个方面来判断:①引入物质或能量的行为的类型;②行为所处的环境;③行为所影响的利益是否为法律所保护。一项有环境影响的行为成为环境污染行为必须具有“违法性”<sup>③</sup>。

被告所进行的航道疏浚工程,是将航道拓宽挖深,将海底的泥沙挖去一部分,完全的物理作业,作业中导致的水浑现象不可避免,也会完全沉降。原告认为恰是其翻起的泥浆导致扇贝窒息死亡。被告则认为其施工遵守环境保护法律和其他有关法律的规定、符合各项技术质量标准,航道疏浚行为不会对海域生态产生任何长期影响<sup>④</sup>;没有导致施工海域海水使用素质降低;施工期间混水团没有超出征海界限。

被告是否造成了损害结果?被告的航道疏浚施工处在大连港港区范围内,大连湾航道改扩建工程符合国家规划和国务院颁布的海洋功能区划。原告在起诉书中主张的诉讼请求和追加的损害赔偿请求中,均未陈述损害结果的计算依据,欠缺相关证据证明。这与我国的渔业散户养殖的现状有关,当地渔户大多文化水平不高,家族式养殖,缺乏正规化管理,在诉讼中明显处于被动地位,既无法提供证据证明其养殖台筏的位置和与施工区域的距离,也没有发票等证据证明原告是否购买并投入养殖苗及其数量,以佐证其损失的大小。

疏浚工程与损害结果之间是否具备因果关系<sup>⑤</sup>?被告辩称航道疏浚施工处在的环境在施工前一向属于中度污染海域(被告提供2003年、2004年及2005年《大连市海洋环境质量公报》、《辽宁省海洋环境质量公报》佐证),大连港港区在被告开工前

①《港口法》第三十七条:禁止在港口水域内从事养殖、种植活动。《海域使用管理法》第三条:单位和个人使用海域,必须依法取得海域使用权。《海洋环境保护法》第二十八条:新建、改建、扩建海水养殖场,应当进行环境影响评估。《渔业法》第十一条:单位和个人使用国家规划确定用于养殖业的全民所有的水域、滩涂的,使用者应当向县级以上地方人民政府渔业行政主管部门提出申请,由本级人民政府核发养殖证,许可其使用该水域、滩涂从事养殖生产。原告如果没有经过养殖许可,则诉称的养殖行为违法。《海上交通安全法》第二十二条:未经主管机关批准,不得在港区、锚地、航道、通航密集区以及主管机关公布的航路内设置、构筑设施或者进行其他有碍航行安全的活动。

②认为环境污染损害赔偿责任构成为以上3个要件的判决和论文包括:大连海事法院(2003)大海锦事初字第十六号判决,见中国海事审判网 <http://www.ccmt.org.cn/hs/writ/judgementDetail.php?sId=2295>;参见:董丽娟,论污染海洋环境民事责任的构成要件及共同侵权责任的承担[DB/OL]. <http://www.ccmt.org.cn/hs/explore/exploreDetail.php?sId=277>等。

③环境污染侵权行为中的“违法性”要件和一般侵权行为构成要件中的“违法性”要件相同,并不是指行为是否违反法律和行政法规,而是对行为违法和行为影响的利益是否为法律所保护的综合考量。参见:于敏,日本侵权行为法(第二版)[M].北京:法律出版社,2006:154,159。

④商务印书馆1996年版《现代汉语词典》对“污染”词条的定义是“空气、土壤、水源等混入有害的东西”,由此可见,疏浚航道泥沙的行为在通常意义上不能被算作污染行为。

一向属于中度污染海域,即属于国家海水水质标准中的四类海水水质的海域,仅适用于海洋港口水域和海洋开发作业区。而养殖水域的要求是二类海水水质标准。在不适合养殖的生态环境下,养殖物不可能正常成活、生长,这是不争的事实。因此,如果存在原告诉称的损失,也应该包括自然环境原因。但原告未能提供关于前几年产量的有力证据。

2004年9月16日《大连晚报》报道了广州航道局“凯龙”号沉船事件也会产生一定的污染。因此,如果存在原告诉称的损失,原因还包括该次沉船的影响。原告在禁止养殖的港口区域内进行违法养殖,即便存在原告诉称的损失,原因也包括原告自身的违法行为和过错,应该自行承担。

#### 4. 案件处理结果

案件最终在多方努力之下,以调解的方式结案,被告方在经确认不存在任何污染行为和过错的情况下,基于人道和关怀给予了部分养殖户一定的补偿<sup>①</sup>。

## 二、海域环境污染案件的特殊性

该案从性质上分析,是一起较为典型的海域污染损害赔偿案件。导致海域污染的主要原因包括:陆源污染、海岸工程污染、船舶污染、陆上倾倒废物和大气污染、海底石油开发造成的污染、输油管道漏油造成的污染等。本案就是属于先例不多的在建港过程中,由于“船舶工程作业”所导致的海域污染。

本案所涉及的此种海域污染与其他的污染情形最大的差异在于:长江航道局在本项目中仅仅承担的是航道的疏浚任务。就是将航道内,海底的淤泥清除一部分,增加海水深度,保证大型船舶的航行靠岸。由此,项目施工过程中主要的环境问题是航道疏浚过程中产生的悬浮物对海域水环境和生态环境可能会造成一定影响<sup>②</sup>,但是长江航道局在施工中产生的悬浮物是物理作用产生的,很快就会沉淀恢复原状,对港区水域不会产生其他任何污染损害。本案中,施工方疏浚港区时吹填泥沙不可能如同其他污染类型“将某种能量、物质,尤其是油污引入海域”。但本案也和其他的“海域侵权污染损害赔偿案件”一样,具有一些不同于一般民事侵权案件的特殊

之处<sup>③</sup>:

#### 1. 损害的间接性

因其通过海洋作用于受害人而不是直接作用于受害人,所以具有间接性及广泛性。这种间接性就导致污染行为和损害结果之间存在因果关系的证明变得异常的困难。

在污染导致养殖损害的案件中,或者说在污染侵权的案件中,依据《民法通则》第一百二十四条的规定,一般认为,环境污染侵权损害赔偿的构成要件包括:①侵权行为存在,即违反国家保护环境防止污染的规定;②须有客观的损害结果;③侵权行为和损害结果间存在因果关系。但是此种案件的举证责任的分配上存在特殊之处,受害人要求加害人承担侵权损害赔偿,必须对侵权行为的存在和损害结果的存在承担举证责任,而不用对因果关系承担举证责任。而加害人对行为与损害结果之间不存在因果关系承担举证责任。之所以这样规定,而不按照一般民事侵权所惯用的“谁主张,谁举证”的原则,就是由于“间接性”,以此减轻原告的负担。

但是,也正是由于这种“间接性”,使得加害人要求举证证明其行为与损害结果之间不存在因果关系也是十分困难的。常见的免责事由局限于:受害人自己的行为导致损害,第三人的行为导致损害。

污染案件的侵害主体具有多元性。在侵害行为中,有时单一的污染行为还不至于造成侵害,而众多上述行为掺和在一起最终会导致侵害。但是由于因果关系举证责任的倒置,如果无法证明,被告就要承担全部的赔偿责任<sup>④</sup>。

#### 2. 受害人(原告)数量众多

陆源污染物的排放、海洋和海岸工程建设、倾倒废弃物和船舶以及有关作业活动都可能对海洋环境造成侵害,污染物随海流四处漂移,所侵害的对象会是相当地区范围内不特定的多数人或物。即便受影响的人可以特定化,加以确定,往往也存在数目众多的特点。而且,只要其中一位受害者提出诉讼,其他受害者往往就会追随、效仿,尤其是在最先提起诉讼的受害人胜诉或与被告进行调解获得一定赔偿的情形下。故而此时被告的处理会导致连锁效应。

数量众多的原告给案件的处理带来困难。一种

① 663个养殖户获补偿650万元 DB/OL].<http://news.dl.net.cn/dl/221887.html>.

② 挖泥船施工作业时,由于机械搅动、溢流、洒漏等因素,会导致施工区附近海域海水混浊度增加,水体透明度下降。

③ 由于笔者参与了第二被告的诉讼过程,故而写作中较多采用第二被告的视角。

④ 本案就涉及很多其他的因素,例如赤潮,以及该海域原本的污染情况等。实际上事物的变化都有量变和质变的过程,如果本案之中的疏浚过程仅仅是导致已经接近临界点的量变最终发生质变,而引起扇贝的死亡,可是由于要举证证明此种复杂并且长期积累而成的因果关系,存在相当的难度,所以很有可能被告方要承担赔偿全部的风险。有时这种因果关系的证明还受到客观条件的限制,例如,我国有关海域的赤潮记录就属于保密资料不予公开,无法成为法庭证据。

方式就如同本案,分别立案。这使得被告不得不面临 663 份几乎一致的诉状,出具 663 份答辩状,疲于奔命地去法院领取陆陆续续的新增诉讼的法律文书。另一种方式更受法院青睐,即“代表人诉讼”,按照《民事诉讼法》第五十四、五十五条的规定,也应使用代表人。但是从实践看代表人制度问题极大,首先,提起诉讼难。利害关系当事人众多还要提交证据,其组织过程非常繁杂;其次,由于起诉困难,也导致受害人难以提起海事请求保全;再次,由于代表人诉讼分为人数确定的代表人诉讼和人数不确定的代表人诉讼,代表人的权利限制过多,造成案件审理程序延滞,最后也是最大的问题,就是利益分配困难。海事法院为增加年受案量往往也倾向于分别立案。

为方便诉讼,提高效率,并确保公平,我国应对代表人诉讼制度加以完善,以利简化海事污染损害赔偿这样往往涉及大量受害人的损害赔偿案件的诉讼和合理公平的利益分配。

### 3. 侵害主体与受害主体具有不平等性

致害人通常是具有特殊经济地位及能力的企业,受害人往往是一般的且总是处于弱势地位的普通公民<sup>①</sup>。很多具有严重污染风险的企业,就是在地方政府的领导和组织下立项上马的,地方保护主义一直是环保执法遭遇的困难。

但是,正是由于这种不平等性,往往使得此类案件成为媒体、社会关注的焦点。这样往往会对法院和法官造成相当程度的压力,判决反而会倾向于受害人。本案神速地立案正是由于原告数量众多、社会影响巨大,并且威胁要到市政府上访,使得案件处理关系到社会的稳定。有关报道称:“大连海事法院领导非常重视,主管院长要求立案庭在认真做好稳定当事人情绪工作的同时,要快速、高效地做好审查立案工作。”立案庭全体同志加班加点……及时、快速完成了 622 件案件的立案审查工作,并将案件迅速移交审判庭,现已进入证据保全和污染鉴定阶段。避免了群访的发生,维护了社会的稳定。”<sup>②</sup>

长江航道局是在招投标的过程中,中标而得获此疏浚项目。长江航道局总部位于武汉,而具体施工的长江南京航道工程局又位于南京,距离大连都有一段不短的距离。作为第二被告的长江航道局,

不但不可能享受所谓的“地方保护主义”,甚至有可能成为“地方保护主义”的牺牲品。

本案关系到大连的社会稳定,案件涉及大连当地众多养殖户的切身利益,本案的第一被告大连市港口公用设施管理中心在招标文件以及与被告签订的合同中都明文规定所有的环境污染由施工方承担,含于报价之中。案件立案之后,又追加“南京航道局”为第二被告,一旦第一被告和原告达成妥协或相互串通,施工方将陷入极其被动的境地。更何况前期的鉴定,是由原告和第一被告进行的,当时第二被告尚未被追加。尤其在跨国案件中,我国施工方承揽他国的水利工程等项目,一旦作为第二被告,被动性不言而喻。

### 4. 侵害过程具有缓慢性

海洋污染侵害行为不会因侵害行为的停止而立即停止,往往需要通过广阔的水域和时间的延续在多种因素复合、积累后才能逐渐暴露侵害的结果。这不仅使得被告因果关系的证明变得更加困难,也使得被告对于此种诉讼往往缺乏预见性。其诉讼时效长于一般的民事诉讼,为 3 年<sup>③</sup>。

这就要求施工方对于已经完成的有些项目的资料要妥善保管,以免事隔多年后涉案,证据无从获得,陷于被动和不利的局面。这对于原告方搜集证据,证明其受到损失的大小,也提出挑战。

### 5. 损失的赔偿额超高

作为一种特殊侵权的类型,污染损害赔偿案件中广泛认同和适用了无过错责任、举证责任倒置等有利于弱势的被侵害人的法律原则,损害赔偿责任越来越集中于污染企业的经营者和有关污染行为的实施者。此种案件的一个重大特点就是诉讼请求额超高,个别案件的赔偿额几近天文数字。一旦此种案件败诉,往往意味着被告“倾家荡产”。这对于被告固然不利,原告也不乐见。

如果赔偿义务主体没有支付损害的资力,即使根据无过失责任论认定受害者的赔偿请求及损失数额,也不能使受害者得到足够的金钱赔付,从而成为有名无实的赔偿。同时因污染侵权企业不具有足够的清偿能力,而使被侵害人无法得到事实金钱上的救济,被侵害人往往将执行不能归罪于法院的执行

① 相对于污染企业来说,在对污染物危害性认识、排放多少、排放与否等各方面,被侵害者都无从知晓,处于绝对劣势的地位。居民生活不会对企业形成污染威胁,相反,排污企业对居民生产、生活的威胁却在不知不觉之中。由我国《环境保护法》可以看出,公众享有的是对他人污染和破坏海洋等环境进行检举和控告的权利,而排污企业相对于公众则是监督检举的对象。这充分体现了环境权的这两个主体的不平等性和不可互换性。

② 中国涉外商事海事审判网, [2006-05-19].

③ 《环境保护法》第四十二条规定,因环境污染损害赔偿提起诉讼的有效期间为三年,从当事人知道或者应当知道受到污染损害时算起。实际上,当事人知道或应当知道的时候又距离污染行为有或长或短的期间。

不利,导致群众对政府和法院的不信任和满腹怨言,不利于社会稳定和法制建设的发展要求。

原告在此类诉讼中,往往肆意提高诉讼请求,夸大损失,被告则通过破产等手段,避之则吉。例如本案之中,原告在提起对第一被告的诉讼中,诉讼请求仅为每户1000元,在追加南京航道局为第二被告以后,将诉讼请求大幅增加至6000多万元。故而,被告在此类诉讼中,即便确实存在污染事实,侵权责任被认定以后,对于每一个原告的诉讼请求都要严格把关,对于损害的计算和相关的证据要仔细审核,以便将赔偿额减至最低。这对于原告提供损失证据也提出较高要求。

施工方面面临的另一个风险就是工程款的尾款往往被项目方所扣留。例如本案之中,长江航道局尚有4000万的工程款在项目方(第一被告)的手中,这成为第一被告的砝码,必要之时用以换取和原告的妥协。所以施工方应当在项目工程中,尽量提早获取工程款。同时,在合同中可以规定,一旦工程验收合格,任何情形都不应导致项目方留置工程方的工程款,以使得施工方在类似的情形下或者诉讼中能够保持主动。

长江航道局面临的第三个风险就是和项目方或者其他合作的施工方承担“连带赔偿责任”。在污染案件中,司法界和学界倾向于从宽认定共同侵权行为,运用连带赔偿保护受害人利益和促进污染治理<sup>①</sup>。长江航道局在大型项目的施工中,往往必须与其他的施工方合作,一旦造成环境污染,难以分清彼此责任,承担“连带赔偿责任”,此时,如果其他施工方没有足够的赔付能力,其中之一施工方将不得不“替人买单”,本案就是一例<sup>②</sup>。

## 6. 具有相当的专业性

海域污染案件往往涉及很多专业领域的知识,需要丰富的专门知识、经验和技能,并且需要经过专家的鉴定,专家的论证,所以目前采取的是由“海事法院”专属管辖。故而本案由“大连海事法院”受理

立案。此种案件适用《海事诉讼特别程序法》,污染案件又有一定的新颖性,诉讼具有特殊性、实践性、程序与实体的交替,民事与行政关系的平行,法律关系阶段性,这些都对案件的处理带来难度。在以往的司法实践中,此类型的案件具有判决结果不一致的现象,审判理论和相关法律都尚不成熟。

专业鉴定:在海域污染损害索赔案中,损害事实、证据与索赔请求的证据链中,有一环节至关重要,即污染损害的连续性与损害结果的关联性,这就需要有一系列的科学实验加以佐证。作出的结论有的称污染损害评估报告,有的叫调查鉴定报告。污染损害鉴定已经成为损害索赔的主要证据材料。这种鉴定极具专业性,且往往由原告申请法院指定鉴定机构鉴定,这就导致一旦鉴定结果对被告不利,难以推翻<sup>③</sup>。而目前我国有资质的环境污染鉴定评估机构异常缺乏,即使是有资质的机构也缺乏统一的技术标准和鉴定方法,不同的机构对于同一个案件做出的测评结果常常大相径庭,有的甚至截然相反。

本案中由于第二被告为追加的被告,故而甚至没有对鉴定机构加以认可。法院又认定原告申请的鉴定结论属于原告提出的证据,只有在证据交换的时候才能提供给被告方,也就是说被告方只有在证据交换后才能开始对其进行研究,对被告方极其不利,难以反驳其鉴定结论。

## 7. 举证难度大

由于环境污染损害后果都是在污染发生一段时间后才显现的,而且海洋水域是流动的、变化不定的,因此等到事后取证早已时过境迁。加上群众缺乏证据保全意识,等到取证时,有的证据早已灭失。故而海域污染事件的发生具有很强的时间性、流动性,一旦污染发生,污染物与海水结合扩散,加之海域的辽阔与监视手段的限制,要在第一时间取得海域污染证据及控制污染变得极其困难,加之各种不同污染物种,第一现场和第一手证据在以往是几乎没有的。就是有,也难确定真正的损害程度,即具有

① 众多被告对污染损害承担连带赔偿责任,以其行为构成共同侵权为前提。按照传统的民法理论,认定共同侵权行为,要求各加害人间在客观上和主观上都存在“关联共同”,具有共同故意或者共同过失。而在污染案件中,要想证明不同地域、不同行业、不同排污情况的各个企业存在共同过失,是十分困难的。号称中国海事法院审理的陆源污染损害海洋养殖物第一案(天津海事法院审理的孙有礼等18名渔民诉9家排污企业养殖损害赔偿一案,该案受诉法院就借鉴国外司法判例,从宽认定9被告的共同侵权行为,将“客观共同”作为确立共同侵权的依据,克服了“主观共同论”的局限性,这是对环境侵权法律适用的一大创新,体现了国际先进的环保理念,增强了环境保护的执法力度。通过连带责任的法律利剑,可以让部分甚至一家排污企业全部“买单”,促使有关企业高度重视环保工作,努力减轻污染危害。该案也在中国首次以司法判决形式,确定达标排放不能免除民事责任。

② 第一被告是招标方,根本就没有参加施工,第二被告长江航道局是施工方。不仅两者主观上没有共同侵权造成污染的共识,两者在客观上也没有共同侵权行为(即使假定疏浚行为被法院认定为造成污染的侵权行为)。在这种情形下,原告也追加长江航道局承担连带赔偿责任,而大连海事法院即发出应诉通知书通知长江航道局以第二被告应诉,可见连带责任在污染案件中理解的宽泛。

③ 辽宁海洋环境监督检测站的专家,经过对7000多个受污染台筏抽样检验,最终认定悬浮泥沙对养殖物的死亡确有影响,但却不是唯一的因素。

量化上的困难。这就需要依赖一些常规的检测、监测手段、数据、模型来推论损害程度。而此种推论在证据效力上、准确性上都难以保证。

本案由被告方举证因果关系,“污染”假定存在,到底对损害结果有多大的作用,难以量化。如果由此导致被告方要对全部的损害结果负责,真正的损害程度往往又难以确定,原告往往肆意扩大损害结果的认定,最终导致被告方的赔偿额超高。尤其在本案中,所谓的污染,是由于疏浚工程吹填泥沙导致海水混浊度上升,这是一种物理作用,短暂的时间过后,泥沙沉淀,所谓的污染就不存在。但是现在,对于当时的“混浊度”指数,沉淀具体所需时间,影响海域的范围等都因为已经沉淀,污染不复存在而难以取证。

### 三、重视海域环境污染案件的必要性

#### 1. 法制不断健全为海域环境污染案件提供处理依据

随着现代社会环境意识的不断增强,民商法的价值取向由个人权利本位向公共利益、诚实信用和公序良俗等原则约束的社会本位过度,这一潮流也促使作为民商特别法的海商法增进环境意识,强调保护海洋环境,使历史悠久的海商法不断地改变和进步。与强调环境责任相适应的是海洋运输的经济基础的发展变化,即船舶建造、通讯等相关技术的提高,一系列国际海事防污染法规的实施,而环境侵权法领域确立的“共同环境责任原则”、“污染者付费”等立法思想逐步被国际社会所接受,也为更好地发展海商法提供了条件。

在立法过程中,除了海商法之外,我国的相关法律体系不断完善。目前,我国的海洋环境保护法律体系已初步形成<sup>[3]</sup>。自20世纪80年代以来,中国先后加入了《联合国海洋法公约》等近20个有关海洋污染防治和海洋生态保护方面的国际公约,相继制定了多项有关法律、法规<sup>①</sup>;并通过《民事诉讼法》、《海事诉讼特别程序法》等法律对造成海洋污染损害的民事责任及诉讼程序也做出了具体规定。法

律规定之全面、细致,数量之多,为其他领域所望尘莫及。

#### 2. 海域环境污染案件数量激增

过去由于海域污染的受害者大多数是渔民,高昂的诉讼费、律师费、鉴定费用使他们难以支付,案件的诉讼过程又往往持续数年,加上社会与政府都尚未重视,故而这种案件并不多见。但是随着法制的不断健全,观念的更新,不仅将打破以往这种案件维权难、起诉难的局面,也必将导致这类案件的增加<sup>②</sup>,成为司法界、律师界、施工方今后工作面临的一大挑战<sup>③</sup>。

#### 3. 社会影响广泛

随着全社会环保意识的增强,社会各界对于大规模的海洋环境污染事件非常关注。本案的处理不仅仅受到大连海事法院的高度重视,在立案之初就已经被多家媒体广为报道,并且得到大连市政府领导的关注。这样的社会影响会对作为所谓污染方构成无形的压力,造成调查取证的困难,对案件法官也产生了巨大的困扰和影响力,最重要的是会有损于施工方的企业形象和评价,不利于施工方今后的发展和其他重点项目,尤其是国家形象工程的承揽。同时,这种案件往往涉及一个地方社会的稳定和政府的形象,又是全国乃至世界关注的焦点——环境问题。故而,此类污染案件不论从下层抑或上层的角度,社会影响都巨大而持久,社会各界应重视此类案件的防止和处理。

#### 参考文献:

- [1] 钱昕,王燕芳.船舶污染防治的法律思考[J].山东交通科技,2005(1):93-95.
- [2] 杨素娟.论环境侵权诉讼中的因果关系推定[J].法学评论,2003(4):134.
- [3] 韦冉.困境及对策:我国海洋环境污染执法的完善[J].山东行政学院山东省经济管理干部学院学报,2006(1):78-80.

① 与本案相关的法律、法规包括《中华人民共和国宪法》、《中华人民共和国民法通则》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》、《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国上海海事行政处罚规定》、《中华人民共和国海域使用管理法》、《中华人民共和国渔业法》、《中华人民共和国渔业法实施细则》、《中华人民共和国农业部渔业水域污染事故调查处理程序规定》、《海水水质标准》、《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国水污染防治法》、《中华人民共和国港口法》等。

② 2005年大连海事法院受理案件总数已突破2000件,比2004年上升了33%,成为全国第一个年收案超过2000件的海事法院。据中华环保联合会的不完全统计,我国每年约发生2000多件环境侵权案件,其中,重大环境侵权案件约占3%,特大案件约占1%,而且呈逐年增加的态势。

③ 中国海事局最新公布的一组数据显示,近两年来,全国沿海和内河水域共发生船舶污染事故253起,也就是说,“平均每三天一起溢油事故”。中国海事局有关人士透露,我国正在构建一个“防、治、赔”的法律框架,试图破解上述难题。来源于 [http://news.xinhuanet.com/legal/2007-11/13/content\\_7063817.htm](http://news.xinhuanet.com/legal/2007-11/13/content_7063817.htm)。