生态环境损害赔偿制度改革方案印发

让损害生态者付出代价

本报记者 王 萌 韩维正

近日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《生态环境损害赔偿制度改革方案》（下简称《方案》）提出，从2018年1月1日起，在全国试行生态环境损害赔偿制度。

为什么要建立生态环境损害赔偿制度？生态环境受损如何赔偿？如何保障制度在全国范围内落实？本报记者为您一一梳理。

图为专职保洁人员在浙江省湖州市长兴县龙山街道渚山村车渚港河道内进行河道护理巡查。 新华社记者 徐昱摄

损害生态环境者担责

2015年，中办、国办印发了《生态环境损害赔偿制度改革试点方案》，在吉林、山东、江苏、湖南、重庆、贵州、云南7个省市开展改革试点工作。本次印发的方案，正是在总结各地区改革试点实践经验基础上制定的。这一方案的出台，标志着生态环境损害赔偿制度改革已从先行试点进入全国试行的阶段，这有助于解决“企业污染、群众受害、政府买单”的难题，使大气污染、水污染、土壤污染摆脱“公地悲剧”。

现有的制度中，在矿藏、水流、城市土地等自然资源受到损害后，缺乏具体索赔主体的规定。《方案》规定，违反法律法规，造成生态环境损害的单位或个人，应当承担生态环境损害赔偿责任，做到应赔尽赔。据环保部相关负责人介绍，在全国试行生态环境损害赔偿制度的目的，首先就是实现损害担责的需要，同时，通过实施生态环境损害赔偿制度，修复受损的生态环境，保护和改善人民群众生产、生活环境。

市地级政府有权索赔

生态环境受到损害，谁有索赔权利？《方案》将赔偿权利人范围从省级政府扩大到市地级政府。

据环保部相关负责人解释，实践中，生态环境损害赔偿案件主要发生在市地级层面。市地级政府在配备法制和执法人员、建立健全环境损害鉴定机构、办理案件的专业化程度等方面具有一定的基础，能够在开展生态环境损害赔偿制度改革工作中发挥积极作用。

各地区赔偿标准如何划定？为防止一刀切，避免出现不符合地方实际情况的规定，《方案》规定，各地区可根据生态环境损害赔偿工作进展情况和需要，提出细化赔偿范围的建议。

生态环境损害赔偿如何进行？在试点方案的基础上，《方案》明确“磋商前置”，即生态环境损害赔偿磋商是诉讼的前置条件。赔偿权利人与赔偿义务人经过磋商，达成赔偿协议。对于磋商未达成一致的，赔偿权利人应当及时提起生态环境损害赔偿诉讼。

2020年初建赔偿制度

《方案》指出，建立生态环境损害赔偿制度的总体目标是：到2020年，力争在全国范围内初步构建责任明确、途径畅通、技术规范、保障有力、赔偿到位、修复有效的生态环境损害赔偿制度。

一分部署，九分落实。要实现《方案》提出的目标，就必须要使改革方案落到实处。因此，在《方案》第五部分“保障措施”中，第一条就是“落实改革责任”，要求各省区市党委政府“及时制定本地区实施方案，明确改革任务和时限要求，大胆探索，扎实推进，确保各项改革措施落到实处”。并要求各地自2019年起，每年3月底前，将上年度本行政区域生态环境损害赔偿制度改革工作情况送环境保护部汇总后，报告党中央、国务院。

《方案》并非制度建设的终点。建立生态环境损害赔偿制度，需要从立法上明确规定生态环境损害赔偿范围、责任主体、索赔主体等基本问题。环保部相关负责人指出，目前，建立生态环境损害赔偿制度的立法条件尚不成熟，在部分地区开展试点后，需要进一步在全国范围内试行生态环境损害赔偿制度，为立法积累经验。

中宣部等印发通知要求

加强社会主义核心价值观网上传播

新华社北京12月17日电 中共中央宣传部、中央网信办、教育部、文化部、国家新闻出版广电总局、共青团中央近日联合印发通知，要求通过加强网上主旋律宣传、深化网上主题教育活动等进一步加强社会主义核心价值观网上传播。

通知要求，要加强网上主旋律宣传，充分运用各类网络平台，广泛组织开展党的十九大精神的宣传，深入开展习近平新时代中国特色社会主义思想的宣传，开展中国特色社会主义和中国梦的宣传，开展统筹推进“五位一体”总体布局、协调推进“四个全面”战略布局的宣传。要坚持“正能量是总要求”，准确把握网络传播规律，把社会主义核心价值观的要求体现到网络宣传、网络文化、网络服务中，用正面声音和先进文化占领网络阵地，用正确的网络舆论引导思潮、凝聚共识。

通知要求，要深化网上主题教育活动，以在全党开展“不忘初心、牢记使命”主题教育为契机，充分用好网络手段，通过网络直播、网络视频、网上交流等形式，为党员干部用党的创新理论武装头脑，搭建网上学习平台。

通知还要求，要广泛开展网络公益活动，积极探索“互联网+公益”新模式，搭建网络公益平台，壮大网络公益队伍，形成线上线下踊跃参与公益事业新格局。要积极创作传播优秀文艺作品，推出一批网络文艺精品力作。要坚持用优秀文化充盈网络空间，不断增强广大网民的国家认同、民族认同、文化认同。要加强校园网络阵地建设，优化校园网络文化环境。要着力打造核心价值观网上传播品牌，发挥知名品牌引领网络民意的风向标作用。

通知强调，要依法加强网络空间治理，加大对突出问题、问题网站专项整治力度，持续不断净化网上舆论生态。各级宣传、网信部门要发挥牵头抓总的作用，督促指导有关部门、单位和互联网企业将各项任务要求落到实处。教育、文化、新闻出版广电等部门要根据职责切实负起责任，依法加强监督管理。工会、共青团、妇联等群团组织和行业协会要充分调动各方力量积极参与，不断壮大社会主义核心价值观网上传播力量。

中国藏文化交流团访斯里兰卡

据新华社科伦坡12月17日电（记者**朱瑞卿、唐璐**）由中国藏学研究专家学者、藏传佛教活佛以及西藏自治区文化部门的工作人员组成的中国藏文化交流团14日至16日对斯里兰卡进行了为期3天的访问。

交流团14日在科伦坡班达拉奈克国际会议中心举行了中国藏文化图片展和涉藏专题报告会。交流团团长、中国藏学研究中心历史研究所所长张云以“西藏的传统文化保护与发展”为题作了专题讲座。

斯佛教事务部长佩雷拉、常务副部长加马格，斯中佛教友好协会等组织负责人以及当地学校师生等200余人观展并出席了报告会。

交流团访斯期间还分别与斯里兰卡佛教事务部官员、斯里兰卡花园寺派僧王、阿斯羯利派僧王等进行了座谈交流。交流团介绍了西藏传统文化保护与发展、藏传佛教现状和宗教信仰自由状况，双方表达了加强文化、宗教等领域交流合作的意愿。

本次访问活动由国务院新闻办公室组织。

在尼日利亚被绑中国公民获救

新华社阿布贾12月17日电（记者**张保平**）中国驻拉各斯总领馆向新华社记者证实，在尼日利亚西南部地区被绑架的4名中国公民已于16日由尼军方解救。

中国驻拉各斯总领馆说，14日凌晨5时，4名中国渔民在拉各斯以东的莱基港附近捕鱼时被海盗绑架。海盗的船只随后驶往翁多州方向，被正在巡逻的尼日利亚海军舰艇发现。16日，尼军方和绑匪在翁多州水域发生交火，4名中国公民被解救。

中国驻拉各斯总领事巢小良对新华社记者说，有3名中国公民在绑架事件中受伤，正在当地医院接受治疗，领馆将派人探望。

中国驻拉各斯总领馆此前曾发布安全提醒，临近圣诞节和岁末年初，尼日利亚绑架、抢劫和偷盗等恶性案件高发，侨胞和中资企业员工应提高安全防范意识，减少不必要的外出，避免夜间出行或单独出行。若因工作需要确需出行的，应配足武装护卫，选择合理的出行路线和出行时间。

2000家在京机关强制垃圾分类

本报北京12月17日电（记者**贺勇**）今年年底前，北京将在2000余家机关单位实施垃圾强制分类，明年还会有92所高校加入垃圾强制分类的队伍。

据介绍，目前北京每天要产生2.38万吨的生活垃圾，平均每人每天扔掉一公斤垃圾，而目前本市生活垃圾日处理能力为2.4万吨，垃圾处理面临的形势十分严峻。首批开展垃圾强制分类的机关单位包括161家中央驻京单位和驻京部队、118家北京市级党政机关和1700多家区级党政机关单位。除机关单位外，垃圾强制分类也正在向医院、学校和国有企业等单位推广。

张家界登高迎新年

12月16日，“中国体育彩票”2018全国新年登高健身大会湖南主会场活动，在世界自然遗产地张家界市武陵源风景名胜区启动。期间全国各地的上千名户外运动爱好者相约张家界国家森林公园黄石寨景区，分别开展了6.4公里专业选手登高、5公里群众登高、自行车领骑等健身活动，以特殊的形式登高望远迎接新年的到来。

图为户外运动爱好者出发。 **邓道理 杜修庆**摄影报道

12月17日，第二架C919大型客机在上海浦东国际机场完成首次飞行，这意味着C919大型客机逐步拉开全面试验试飞的新征程。试飞对一架客机来说到底有多重要？航空专家给予相关解答。

七问C919大型客机试飞

本报记者 余建斌

图为第二架C919大型客机。 新华社记者 丁 汀摄

一问 将在哪些地方试飞？

C919计划制造6架试飞飞机，第1—3架飞机主要承担性能、结构、操纵性等方面试飞；第4架飞机主要进行航空电子设备、照明等方面试飞；第5架飞机主要进行舱内环境控制、客舱系统、高温高寒等试飞科目；第6架飞机主要承担客舱系统、功能可靠性等试飞科目。

其中3架飞机将以陕西阎良为基地开展试飞，另外3架飞机将以山东东营为基地进行试飞。根据需要，C919也将会到其他机场进行特定科目试飞。

二问 何时能够完成试飞？

一款民用飞机型号的适航取证周期与本国航空工业所处阶段和具备的实力紧密相关。欧美等航空发达国家一款新机型从首飞到取得型号合格证的时间一般为2至3年，而我国这个时间大都在6至8年左右。

受适航验证经验匮乏、资源不足、体系不健全等因素制约，中国ARJ21新支线客机曾经走过了6年多的艰难试飞历程。虽然经过ARJ21的开拓性实践和带动，目前中国民用飞机适航验证条件有了显著改善，但关键试验技术、设施、资源和条件不足的矛盾依然突出。加之C919大量采用新技术、新材料、新工艺等，这些都将大大增加验证工作的不确定性，从而迟滞取证进度、给项目进展带来巨大时间压力。

三问 为什么要试飞？

为保证飞行安全、维护公众利益，各国纷纷对进入本国市场的民用运输飞机实施强制性审查认证。因此，C919大型客机同其他民用飞机一样，必须按照国家颁布的适航标准进行设计，必须有合适的体系保证飞机的设计满足适航标准，必须通过计算、分析、检查、试验等方式，验证其是否符合适航标准。只有经过中国民用航空局适航审定并取得适航合格证后，C919才能进入市场。

这套制度和实践在航空业内被称作“适航”，其中一个重要内容就是俗称的“试飞”。在航空界有句话叫“民机发展，适航先行”。适航也是一个国家航空综合实力的核心组成部分。

四问 要进行哪些试验试飞？

从首飞到取得型号合格证，一款新型大型客机主要经历研发试飞、表明符合性试飞、型号合格审定试飞等阶段，要完成高温、高湿、高寒、大侧风、溅水、最小离地速度、失速、颤振等1000多项符合性验证试验。

同试飞一样，地面符合性验证试验也是适航验证的重要组成部分。比如，强度试验就包括了全机极限载荷静力试验、全机疲劳试验、机头鸟撞试验、部件疲劳试验和部件鸟撞试验等。

中国自主研制的ARJ21喷气支线客机在完成了300项地面试验科目、528个验证试飞科目，累计试飞2942架次、5258飞行小时以及398条适航条款关闭、3418份符合性报告得到审批后，才取得了中国民航局颁发的型号合格证。

五问 试飞有危险吗？

一款新型飞机开始试飞，也就意味着进入了适航验证的“深水区”和“风险期”。这些安全危险主要源于两个方面：一是飞机设计、制造、试飞等环节中存在的适航偏差或背离，或者环境、条件等未知因素导致的意外，试飞正是要发现和排除这些；二是必须要进行的风险科目试飞。开展失速、颤振、最小离地速度、自然结冰等风险科目试飞，目的是要找出飞机在特殊条件或状态下的性能极限，确定安全飞行的边界“红线”。这类试飞，风险最大，稍有不慎，后果不堪设想。所以有人说此类试飞是“刀尖上跳舞”。

当然，试飞也要确保安全。现代适航制度不仅使进入航线运行的飞机保持了很高的安全水平，同样也努力守护着飞机每一次的试飞——飞机必须在经受民航部门的适航检查、被确认为处在安全可用状态、获得特许飞行证后才能飞行。

六问 试飞主要技术困难有哪些？

试验试飞是对飞机设计、制造的技术验证，这些验证本身也需要相应的技术手段来开展和实现。

试飞中经常需要对飞机的硬件进行更改，这些更改往往实施部位不同、机上贯彻时间长短不一，对飞行产生复杂和交联的影响。比如，试飞需要尽早冻结软件构型，但刹车控制系统、自动飞行控制系统等却需要在试飞中不断获得数据、调整参数后，才能逐步冻结设计软件。

试飞的试验手段、方法、工具、技术，是大飞机研制必须掌握的核心技术。安全、高效地验证一款飞机，也是一个国家重要的航空发展能力。当今世界，确保一架客机所必须达到的适航标准，是公开透明、可以共享的。但如何去实现和验证这些标准，却是需要举国家之力和航空大家庭之力，系统、反复、持续探索和实践才能完成的重大课题。

通过ARJ21新支线客机，中国先后攻克了鸟撞试验、全机高能电磁场辐射试验、闪电防护间接效应试验等重大试验技术难关，掌握了失速、最小离地速度、颤振、自然结冰、起落架摆振等关键试飞技术。但如何去验证C919设计、制造中突破和采用的控制律、复合材料等一大批新技术、新材料、新工艺，是全新的重大技术课题。

七问 有没有申请国外型号合格证的计划？

为加强国际市场开拓，C919大型客机向欧洲航空安全局提出适航申请并得到受理，但审定工作的细节尚未确定。以中国第一款向美国联邦航空局提出适航申请并得到受理的ARJ21—700为例，该飞机自2003年起开始接受美国联邦航空局适航审查，2014年完成影子审查的现场工作，但到目前仍未取得型号合格证。