

# 康菲溢油案庭审结束 没请律师的21个养殖户能否打赢官司



记者观察

本报记者 张国

继12月9日开庭之后,天津海事法院今天继续审理河北乐亭栾树海等21名养殖户诉被告康菲石油中国有限公司、中国海洋石油总公司海上污染损害责任纠纷一案。庭审到今天中午结束,随后将进行庭下调解。

12月9日的庭审,从上午一直持续到夜里,历时近12个小时,今日则从9时持续到近13时。在最后陈述时,原告要求被告赔偿超过1.4亿元的经济损失,而康菲公司则请求法院依据民事诉讼规则,驳回原告“没有证据支持的请求”,另一被告中海油公司代理律师表示赞同康菲公司的最后陈述意见。

宣布法庭辩论结束时,担任审判长的天津海事法院副院长吴立群表示,经过庭前调查和法庭辩论,合议庭充分听取了各方当事人的意见,并已记录在案。判决前能够调解的话还可以进行调解。此案庭前做

过调解工作,各方的调解方案还存在一定差距,庭后将再做调解工作。如果当事人不能达成调解协议,法庭将择日作出判决。

渤海溢油事故发生于2011年6月。事发后,农业部等行政主管部门曾就渔业损失赔偿进行行政调解,很多养殖户接受了行政调解,而栾树海等21名原告一直不接受行政调解,坚持走司法渠道索赔。2011年12月30日,天津海事法院受理了栾树海等29人的起诉,其中8人后来退出。

这起案件之所以3年后开庭,据记者了解,原告康菲石油中国公司是在利比里亚注册的外资公司,受利比里亚政局动荡影响,康菲公司无法按时完成法人资格的公证、认证,到2012年底才办理完毕授权委托手续,并于2013年4月向天津海事法院提交答辩状及相关证据材料。

此案立案后,天津海事法院立即向两被告邮寄送达起诉状副本等应诉法律文书,曾先后召集原告、被告进行了两次证据交换,并就21名原告的养殖权利和养殖面积向当地政府及养殖海域权利转让有关人员进行调查。据介绍,在此期间,原告数次变更诉讼请求并补充证据,最后提交证据的时间是2014年7月6日,最终确认诉讼请求的时间是2014年9月10日。

根据原告、被告的答辩意见,合议庭归纳了案件的五大争议焦点:一、原告是否具有合法的养殖权利和索赔权利;二、蓬莱19-3油田溢油事故是否对原告的养殖区域造成污染;三、原告主张的损失与蓬莱19-3油田溢油事故是否具有法律上的因果关系;四、原告遭受损失的程度和具体数额;五、中海油公司是否就本次事故承担赔偿义务。原告、被告就此进行了充分的举证、质证、辩论,合议庭对相关问题进行了庭前调查。

本次庭审,原告栾树海、刘明伟、颜晓霞、于继川、张天龙、付传家及其代理人张福秋、史小刚,被告康菲石油中国公司代理律师徐平、栗健,中海油总公司代理律师陈向勇、闫新风到庭参加诉讼,人大代表、政协委员、媒体记者及各界群众近百人旁听。

原告代理人张福秋的身份为乐亭县水产养殖协会会长。旁听此案的大连海事大学副校长单红军注意到,法庭考虑到原告未聘请专业律师作为代理人参加诉讼,因而可能导致诉讼能力不足等因素,就上述诉讼权利对原告方进行了重点释明。在庭审中,法庭认真听取了当事人的意见,适时地引导了当事人履行举证责任,准确把握案件争议焦点,指引当事人针对争议焦点

充分发表了意见。法庭对当事人的意见也作出了及时回应,使当事人能在公平的条件和宽松的氛圍中据理力争。庭审中比较突出的一点是,对有专业律师代理的国外当事人和没有专业律师代理的国内当事人给予了充分、实质上平等的诉讼权利保障。

清华大学法学院教授傅廷中也指出,鉴于原告未能聘请律师作为诉讼代理人参加诉讼,法庭照顾到出庭的原告代表均系非法律专业人员这一具体情况,将法律术语转化成便于理解的大众化语言加以清晰的阐释和说明,保证诉讼当事人能够在平等的地位上行使诉讼权利。

单红军指出,康菲溢油案是一起典型的海洋环境污染损害赔偿案件,属于涉外民事纠纷。根据《涉外民事关系法律适用法》,“侵权责任,适用侵权行为地法律,但当事人有共同经常居所地的,适用共同经常居所地法律。侵权行为发生后,当事人协议选择适用法律的,按照其协议”的规定,鉴于本案侵权行为发生后,当事人未协议选择适用的法律,故本案应适用侵权行为地法律。由于侵权行为地在我国,故本案应适用我国的法律。

单红军说,在环境污染侵权诉讼中,由

于污染者承担严格责任,当事人的举证责任与一般的“谁主张谁举证”的原则有所不同。如《侵权责任法》第六十六条规定:“因污染环境发生纠纷,污染者应当就法律规定的不承担责任或者减轻责任的情形及其行为与损害之间不存在因果关系承担举证责任。”据此,在环境污染诉讼中,首先应由受害人就其受到环境污染损害的事实进行举证,之后由加害人就法律规定的免责事由及其行为与损害后果之间不存在因果关系进行抗辩举证。因果关系举证责任的倒置,并非意味着原告方不承担任何举证责任。诉讼中原告方仍须就其遭受的损失、损失的金額以及污染责任等事实提供证据。

在庭审中,21名原告提交了油污检测报告等大量证据来说明渤海溢油事故指使其自己的海产养殖“血本无归”,并请求对损失做出评估。但被告康菲公司及中海油

公司在庭审中对这些证据分别予以反驳,认为原告的举证没有达到民事侵权诉讼的条件。

今天,原告代理人张福秋援引了此前行政调解中乐亭地方政府发布的污染赔偿和补偿款发放材料,以说明被告对21名原告造成的损失负有责任。康菲公司代理律师在辩论时指出,行政调解与民事诉讼是不可兼容的关系。在行政调解中,康菲公司放弃了核查查养殖户资格审查、养殖面积、产量等权利,这些权利由政府行使。在民事诉讼中,康菲公司在行政调解中放弃的权利要全部行使。原告拒绝行政调解,选择民事诉讼,这是原告的权利,同时也要承担民事诉讼可能面临的败诉风险。

傅廷中指出,本案案情复杂,涉及的当事人众多,需要逐一核实当事人的身份及其诉求。案件具有涉外因素,也大大地增加了案件审理的难度。此案自立案到开庭历经3年时间,这是一种正常现象。正是由于海洋油污案件特别是具有涉外因素的油污案件所具有的复杂性,我国《海商法》才为这种海事请求规定了3年的诉讼时效,特殊情况下还可以延长到6年,国外亦同。1969年发生在英吉利海峡的轰动全球的“托利堪庸”号油轮污染案件,其审理的过程也是旷日持久,最终以调解结束。

本报天津12月10日电

## 经济数据不及预期 流动性变化或左右A股后市

据新华社上海12月10日电(记者潘清)今天亮相的CPI、PPI数据双双不及预期,但并不影响前一交易日重挫的A股迅速走出债市“降杠杆”阴影。而在众多机构看来,短期震荡难改A股长期趋势,流动性或成左右后市关键因素。

受中国证券登记结算有限公司加强企业债券回购风险管理影响,9日沪深股市双双重挫,分别录得5.43%和4.15%的巨大跌幅。不过,利空冲击很快被亢奋的股市消化。10日A股重回上升通道,沪深股指分别收报2940.01点和10545.51点,涨幅达到2.93%和4.24%,其中后者已将前一交易日失地基本收复。

在此间诸多投资机构看来,在前期快速拉升、A股已面临调整压力的背景下,不期而至的债市“黑天鹅”对其形成重创,但短期调整并不会改变市场中长期趋势。

来自国海富兰克林基金的观点认为,《关于加强企业债券回购风险管理相关措施的通知》或令托管在交易所不符合条件的企业债券质押资格消失,从而引发“去杠杆”连锁效应。此外,前期股指急涨过快,尤其是券商金融等板块在发生“虹吸式”暴涨之后,面临较大的获利回吐和调整压力。而近期融资融券余额大幅增长,

短期套利出逃风险骤增,也使得市场短期波动加大。

国海富兰克林基金同时表示,从中长期来看,市场核心驱动因素并没有改变。政策面上,中央经济工作会议将带来改革“催化剂”的不断发酵,主题投资热情有望继续升温。在这一背景下,短期市场情绪仍以乐观为主。

值得注意的是,当日国家统计局公布的数据显示,11月CPI、PPI表现双双不及预期。其中前者创下5年新低,意味着货币政策进一步放松的空间有所收窄。



## 海口:公共资源建设的红树林景区应否收费

本报记者 任明超

一场景区收费的听证会,让公众了解到经营者是如何在成本定价中“注水”的。

12月10日,海口市物价局举行价格听证会,对海口红树林乡村旅游区的收费进行听证。这是《旅游法》实施后,海口市首次对旅游景区的收费问题进行听证。今年4月该景区的木栈道刚刚修好,来此地视察的国务院总理李克强曾在栈道上漫步并与游客合影,景区也有了一定的知名度。

此后的几个月,栈道一直免费供游客使用。但在今年6月,红树林景区被曝光违规收门票。红树林景区的开发企业江西三清山旅游集团的黄姓负责人向记者解释,收的是游船船票,且经物价局口头同意。海口市物价局则对媒体解释,当时之所以同意该景区试运行(收费)是为了应对“五一”、“六一”客流高峰,“节假日

日太火爆了,不收费没法控制客流”。

利用公共资源建设起来的红树林景区是否应该收费、怎么收费?这一话题持续发酵,直至12月10日的听证会举行。

海口市物价局提供给消费者代表和媒体的材料显示,听证会向听证代表提供了两套价格方案:方案一为一期栈道收费50元一人次、游船60元一人次;方案二为二期栈道56元一人次、游船75元一人次。方案一“考虑承建企业投入成本和消费者承受能力”,方案二“考虑承建企业成本补偿及合理利润,借鉴兄弟省市办法,以10%的利润拟定”。

海口市物价局有关负责人向听证会现场人员介绍了企业的成本,以及物价局对江西三清山旅游集团在海口市的子公司海南红树林旅游股份有限公司(以下简称“红树林公司”)上报的成本审核情况。该公司向海口市物价局提交了游船、栈道项目的财务明细、会计报表、《审计报告》,

海口市价格认证中心据此进行审核,并出具成本监审报告。

经过海口市价格认证中心的审核后,被计入定价成本的各项费用大幅“缩水”,“据实核定”的仅有“职工福利费、社保费、工会经费、职工教育经费、公积金”以及“固定资产折旧、差旅费、办公费、印花税、营业税金及附加、销售费用”。

在开发成本上,红树林公司上报的金額接近2.5亿元,最终被核定的开发成本仅为1.4亿元,核减的为重复补偿款3500万元,及重复建设游船项目、栈道7000万元,核减的成本达1.05亿元。

根据《在建工程明细》、《预付款明细》、施工合同,海口市价格认证中心对红树林游船、栈道项目的开发成本进行了分类归集、分摊,核定了游船、栈道项目总开发成本为1678.95万元,两个项目的开发成本折旧费用合计273.44万元,与

企业上报的相比,核减了970.77万元。


运营成本也被大幅核减。其中,红树林上报的职工227人,被核减了124人;按海南省在岗职工工资水平上限,海口市价格认证中心核定的工资上限为516.4万元,核减了352.6万元。

“其他费用”的核减幅度同样惊人。海口市价格认证中心核定的邮电费、交通费、景区规划费、水电费、财务费用等仅100.48万元,而红树林公司上报的费用竟达338.3万元。

在海口市价格认证中心经过大幅度的核减定价成本后,得出了游船项目的单位运营成本为68元/人,栈道项目的单位运营成本为51元/人。

对于听证会上的两个价格方案,中国青年报记者在现场发现,大部分听证代表认为定价应就低不就高,且要配套相关惠民政策。

本报海口12月10日电

迹控制系统与AEB主动发动机制辅助系统,可相互协作,通过路面侦测、轮胎转向矫正等,获得舒适、精准的过弯表现。

更值得一提的是,新奇骏在主动安全的预警方面也尤为“聪明”。新奇骏的ITS预警式整体安全系统,集变道盲区预警(BSW)、车道偏离预警(LDW)、移动物体/行人探测预警(MOD)于一身,配合VDC车辆行驶动态控制系统、TPMS胎压监测系统、AVM全景式监控影像系统,为新奇骏提供了同级最强的主动安全保护。

其中,AVM全景式影像监控系统,通过隐藏在车身四周的四个超广角摄像头,形成360度无死角鸟瞰图,对车身周围环境进行主动的实时监测并智能预警,以过人的“智慧”将安全隐患及时消除。

与此同时,新奇骏还配备了智能感应式电动尾门,仅需在尾门相应区域感应操作,即可自动开启后箱,而尾门的关闭也可通过一键操作完成。这一智能化的配置,能够让用户在“举手投足”间,轻松实现尾门的开启。

而同级最先进的IPA自动泊车辅助系统,集成横向、纵向以及斜向三种车位泊车模式,覆盖了绝大多数用户的停车人位需求,轻松应对各种车位。新奇骏的IPA自动泊车辅助系统,成功化解停车难的问题,让新奇骏的“聪明”无处不在。

先进智能技术的全方位应用,让新奇骏在操控性、舒适性、安全性等性能方面均有极大提升,为消费者日常工作、生活使用提供了更大便利。与此同时,这些智能化的配置,让新奇骏成为“最聪明”SUV,这种技术优势是它上市即热销的根本保证。

而新奇骏的热销,又会反过来促进技术流的发展。在市场竞争回归技术本源的大背景下,集日全球顶尖技术于一身,并以卓越产品作为支撑的新奇骏,必将成为技术流大潮中的一面旗帜!

(连华)

# SUV市场回归本源 新奇骏力扛技术流大旗

竞争回归本源  
技术流成市场风向

据乘联会最新数据显示,截至今年10月份,全国SUV累计销量3179158辆,同比增长33.3%,占狭义乘用车比重21.5%。而据中汽协预测,2014年中国市场的SUV销量将达到385~392万辆,增速在28.8%~31.1%之间。这一切均表明,SUV市场仍然持续火热。但是,在销量高速增长的背后,SUV产品的竞争风向已发生了变化。城市SUV市场就是其中最典型的代表。

作为SUV市场中影响最大的再细分市场,城市SUV市场的表现堪称SUV市场的“晴雨表”。从2014年1~10月城市SUV的销量排行榜来看,我们便得出其规律。

在新奇骏上市之前,榜单上最耀眼的明星,无疑是进入2014年后所向披靡的途观,单月平均销量两万,可谓不火不爆。作为与途观等量齐观的王牌车型CR-V,同样长期位列销量榜TOP2之位。在激烈的角逐中,主流城市SUV市场逐渐形成以途观、CR-V为领导者的两

强格局,鲜有出其右者。由此观之,舒适派和技术流的表现旗鼓相当。

但是,从新奇骏上市之后,最令人震惊的变化是CR-V,7月销量几乎创下历史新低,销量大幅滑落。之后CR-V的销量虽有回升,但终究难回巅峰。排名能够稳定在前三的,就只剩下途观和途观两款车型。尤其新奇骏,从3月上市后,用两个月的时间冲进城市SUV前三,之后就一直稳居在榜单前列。

榜单排名能够反映产品在市场中的位置,同时,排名的变化一定程度上也能够反映市场表现的起伏。

从销量变化趋势来看,在2014年城市SUV市场中,技术流的老牌劲旅途观保持着月均2万辆的高水准,翼虎和ix35也能保持月均1.1万辆左右的稳定表现。与之相反的是,舒适派代表车型CR-V和RAV4均出现了较大波动。CR-V甚至在7月交出5996辆的成绩,而RAV4在8月交出的5864辆也可谓大失水准。就目前的总体市场表现而言,技术流车型途观、翼虎甚至ix35的表现均较稳定,而舒适派的CR-V和RAV4已渐渐式微。

值得一提的是,作为技术流的新锐力

量,新奇骏的崛起成了技术流与舒适派长期争斗的胜负手。新奇骏基于其强大的产品力为支撑,强势杀入主流城市SUV市场,为中国SUV车市带来了强烈的冲击。

3月底上市的新奇骏,首月以9130辆的销量一举入城市SUV排行榜TOP10。接下来的数月,呈现出了较为明显的上升趋势,5月成功晋级万辆俱乐部,6月之后持续稳定销量榜单三甲之位,并在长达半年的时间成为市场中唯一正增长的车型。目前,新奇骏以月均超过1.2万辆的成绩,早已兑现了当时的目标,成为继途观之后城市SUV市场的最大赢家。

由此可看出,SUV在市场上的竞争已经回归到技术层面上,整个风向已从舒适派转向了技术流。而这一变化,正是以新奇骏的上市为分水岭。

“最聪明”SUV  
引领技术流发展

在市场竞争回归到技术层面的情况下,厂商的研发能力和技术底蕴就起着决定性作用。今年上市即持续热销的新奇骏,集日全球顶尖技术于一身,以众多全球首创、同级领先的智能技术,被称为“最聪

明”SUV,堪称技术流产品最先进的代表。

作为雷诺·日产最先进的CMF模块化平台下的首款国产车型,新奇骏得益于CMF平台灵活、兼容性强的特点,整合了大量日产最新的科技装备。众所周知,由于路况复杂,越野往往对驾驶者的经验、技术门槛要求都比较高。

而新奇骏智能化的B-LSD电子制动力分配系统,可控制打滑轮胎,从而提高低附着路面的脱困能力,可视作城市SUV“性别鉴定神器”,没有差速锁的城市SUV被调低为“增高加厚”的轿车。B-LSD电子制动力分配系统能够实现打滑车轮的一键锁止,避免了繁琐的人工操作,从而更智能便捷。

另外,新奇骏搭载的上坡辅助系统,在上坡时,可以在驾驶员松开刹车后,让车身有2秒的静止,实现从容起步;陡坡缓降系统在下坡时,车辆会以事先手动设定的速度值(4~15km/h区间),自动保持恒定车速平稳下坡,避免车辆失控或发生危险。在这两项先进技术的帮助下,实现对车辆的智能控制,让车辆安全上坡或匀速下坡。

新奇骏并没有丢失骨子里强悍的越野性能,并且因全新尖端科技的应用得

到了大幅提升。但作为定位于城市SUV的产品,城市性能必然是其产品标签之一。新奇骏的智能技术还大幅度提升了其城市性能。

在这方面,新奇骏凭借3A公路稳行系统,将主流SUV的城市性能提升到了新高度。如过弯过程中,3A公路稳行系统中的ARC主动行驶舒适控制系统、ATC主动循

