人，而不是立遗嘱时的未成年人和无劳动能力的人。按照通常的情况，立遗嘱后遗嘱人不会很快就死亡，有时要相隔多年，而人的年令总是逐年增长的，人的劳动能力也会有变化。立遗嘱时的未成年人到遗嘱人死亡时，可能已是成年人，无劳动能力的人可能有了劳动能力，或者相反，有劳动能力的人可能已丧失了劳动能力。因此，应继份的时间只能按遗嘱人死亡的时间来计算。所谓遗嘱不得取消法定继承人中未成年人和无劳动能力人的应继份，是指不能取消遗嘱人死亡时尚未成年的人和无劳动能力人的应继份。如果立遗嘱时未给留下应继份的未成年人或无劳动能力人，到遗嘱人死亡时仍未成年，或仍无劳动能力，则有权提出应继份的要求。如果到遗嘱人死亡时已成了年，或已有了劳动能力，则不能再提出应继份的请求。反之，假如在立遗嘱时是有劳动能力的，被取消了继承权，而在遗嘱人死亡时却已丧失了劳动能力，则也有权请求应继份。总之，认定遗嘱的有效与生效不仅理论上是有意义的，而且对于司法实践意义更大。

综上所述，可见遗嘱继承是取得与转让遗产的一种重要方式，始终存在着"遗嘱自由"与"限制遗嘱自由"两种倾向。遗嘱本身是一种法律行为，具有如下一些法律特征：一、遗嘱是一种单方法律行为，遗嘱人在生前可以变更，也可以撤销。遗嘱不需要遗嘱人与继承人的协商一致。但是，继承人可以拒绝和放弃继承。二、遗嘱只能在遗嘱人死亡后生效，三、遗嘱必须是遗嘱人本人的真实意志，因此，遗嘱不能代理。四、遗嘱是一种要式法律行为，必须按法定方式和程序进行。五、遗嘱人必须有行为能力。

最后，说几句作为结束语：遗嘱自由是必须承认的，但这种自由应该是有限制的；遗嘱继承会因人们的不再需要而自行消失，但是人们绝不能用法律去取消它。马克思有一句名言："与其搞得更糟，还不如容忍它在一定条件下存在。"

# 略论噪声控制的立法

文 伯 屏

## 制定噪声控制法是当务之急

噪声被称为"慢性毒药"，其危害是多方面的。人们在较强的噪声环境（超过90分贝）工作时，会感到刺耳难受，久之就会发生听觉迟钝，甚至噪声性耳聋。强噪声还会引起人们头痛、失眠、血管痉挛、消化机能减弱、全身疲乏无力，从而导致心脏病、高血压、胃溃疡以及神经官能症。

噪声会分散人的注意力，有时会降低人们从事劳动的生产率和工作效率。在极强噪声影响下，灵敏的测试仪器会失灵；还会给建筑物带来灾难。它可以使墙震裂，玻璃震碎，烟囱倒塌，甚至使钢结构产生"声疲劳"而损坏。

噪声已成为世界上最大的公害之一。例如日本，城市噪声成为严重的社会问题。据日本文部省调查：因噪声干扰而无法上课的学校超过10%。有的学校已改建为无窗教学大楼，完全用人工采光。噪声对"贫民区"的危害最大，有些贫苦市民用棉花堵塞耳朵睡觉。城市居

民由于受到噪声危害而到法院起诉的案件逐年增多。1966年，噪声与振动危害案件约8000件，1971年超过22,000件。近年来，日本大城市中噪声与振动危害案件占全部公害案件的三分之一以上，在中等工业城市中，有的达到65.2%。

许多国家的调查研究结果表明，交通噪声是城市环境噪声的主要来源，约占70%。根据我国有关科研单位近年来的调查，北京、上海、天津等城市的车辆数量、飞机来往数量都低于纽约、伦敦、罗马、东京等城市，而交通噪声却普遍高于上述外国城市。同时，我国纺织、机械、冶金、造船、石油化工等行业的工业噪声也普遍偏高。因问题长期得不到解决而发生厂群纠纷的事件不少，有的甚至因斗殴造成重伤。建筑施工噪声和社会生活噪声也是普遍严重的。在上海、北京等大城市，环境保护部门收到的群众来信中，有关噪声危害问题的信件占首位。消除噪声危害成了广大群众的强烈呼声。

从国外对噪声、振动作斗争的历史来看，都是由于加强了噪声控制方面的法制建设才得到好转的。没有噪声控制方面的明确而又具体的法律规范，要消除或减少噪声的危害是不可能的。我国虽已颁布《中华人民共和国环境保护法（试行）》，但这仅是环境保护的基本法，其中对噪声的控制，只有简单、原则的规定，解决不了噪声控制问题。为了减少城市噪声，保护人民的健康，使广大人民群众能安静地工作、学习和休息，提高劳动生产率和工作效率，加快四化建设的速度，必须健全这方面的法制。制定城市噪声控制法实为当务之急。

## 外国噪声控制的立法

噪声控制的立法，从二十世纪初期就已经开始。瑞士早在1914年就有了第一个机动车辆的规则，规定机动车辆必须装配有效的消声器。美国密执安州的庞蒂亚克城于1929年就制订了噪声控制法令。

由于人们对噪声控制立法重要性的认识不断提高和科学研究的发展，到本世纪六十年代末期，噪声控制的立法逐渐完备。英国噪声控制的立法开始于1936年的《公共卫生法》，最重要的立法是1974年制订的《污染控制法》。日本于1968年颁布《噪声控制法》，1970年作了修订；1967年制定《关于防止公用机场周围遭受飞机噪声危害》等法律；1976年制定《振动控制法》。美国于1972年制定《噪声控制法》。苏联于1973年通过《关于减少工业企业、城市和其他居民区噪声措施的决议》。西德于1971年颁布《飞机噪声法》，1974年颁布《关于防止空气污染、噪声、振动及其他类似现象对环境造成有害影响的法律》，1980年制定《噪声防护法》。法国在1977年关于改革都市规划的条例中作了控制噪声的规定，1980年又通过一项反噪声法令。

在欧洲共同体、经济合作与发展组织等国际机构的推动下，一些国家反噪声的活动正在统一步调。经济合作与发展组织在反噪声方面，提出了十五点行动计划。

外国噪声控制立法的主要内容有以下几个方面：

**一、对交通噪声的控制**

主要是加强对地面车辆噪声的控制：（一）规定各种车辆发生的噪声级。如1975年10月美国环保局规定：重量超过4536公斤（包括载重物在内）的载重卡车（车速为每小时56公里），在距其15米处，允许发出的噪声级为86分贝；车速超过每小时56公里时，允许其发出的噪声为90分贝；静止时开足马力，允许其发出的噪声为88分贝。法令还规定禁止出售超过规定声级的车辆。法国的反噪声法令规定：从1981年起限制各种车辆发出的声音，使车辆的噪声量

减少20%到50%。还确定了对车辆进行检查的方法，尤其对摩托车进行更加严格的检查。巴拿马城市政府于1981年7月通过一项法令规定，禁止在公共汽车上安装和使用喇叭等音响设备，对违者将进行严厉的惩罚，包括罚款。日本《噪声控制法》第16条规定："环境厅长官必须规定机动车在一定条件下运行时发生机动车噪声的强度的容许限度。"（二）制定各种地区不同的环境噪声标准，限制车辆等噪声。如1978年西德交通噪声法规规定，在新建和改建马路的住宅区，白天噪声要小于65分贝，晚上要小于55分贝；在工业区，白天噪声要小于75分贝，晚上要小于65分贝；在混合区，白天噪声要小于70分贝，晚上要小于60分贝。（三）对修建道路的规定。如罗马尼亚《环境保护法》第40条规定："县、市、城镇和乡人民委员会执行委员会应有步骤地把强响度的交通线路建在居住区以外，并采取其他措施或进行其他工程，努力减少运输工具的噪声。"（四）给噪声受害者补助防噪声费。英国防噪声法规定，因道路结构而引起噪声级大于规定标准的，地方当局应发给受噪声污染的居民防噪声费和房屋隔音费。另外，凡认为自己的住宅受到新道路基础结构造成的公害污染（噪声、震动、烟、挥发物、人工照明和垃圾堆放）的居民，也可根据土地补偿法，在一定期限内向地方当局申请补助。经鉴定，住宅确受噪声污染的房主可领得与公害费相符的补助金。如房主要求，可由地方当局帮助实施隔音措施。英国自1966年初制定防噪声法以来，已有17万幢住宅的居民享受了政府按隔音法规定而给予的隔音费。目前，约有一半住宅安装了隔音装置，使噪声降低了36分贝。法国反噪声法令规定，国家为群居住宅安装隔音设备提供20%到30%的补助金。

其次是，对飞机噪声的控制：（一）限制飞机场附近飞机起飞和降落的噪声级。瑞士政府为了提醒各国重视并共同与噪声作斗争，从1980年11月起，对降落在日内瓦和苏黎世机场的超过国际噪声标准的飞机加收"噪音税"。收税标准分别为100至300法郎。（二）限制飞机的航道，如瑞典、西德等国禁止飞机在其领空超音速飞行，除非其发生的噪声级符合法规要求。

**二、对工业噪声的控制**

罗马尼亚《环境保护法》第39条规定："国家单位、合作社单位和其它团体性组织以及自然人都应在自己活动范围内采取有效措施减少噪声强度，如工业设施和工具产生的噪声、运输工具产生的噪声及其他持续或断续的噪声等等，都不得超过允许的噪声强度界线。"日本《噪声控制法》第2章是"对特定工厂等的控制"，其中对控制标准的制订、遵守义务以及设置特定设施（有显著噪声的厂矿企业的设施）的申报和审批等制度作了详细规定。《苏联部长会议关于减少工业企业、城市和其他居民区噪声措施的决议》规定各有关部应采取措施减少工业噪声，如第4条规定："交通部、海运部、苏俄河运部和其他加盟共和国的河运管理机关以及其企业拥有专用线路和码头的各部和主管部门，应在1973—1975年期间，制定并实施措施，限制铁路、海运和河运机器、机械和装置在居民区的噪声，特别注意减少夜间装卸工作、车辆调动以及各站和各港口进行通讯联络的高音装置造成的噪声。"英国劳动部根据《污染控制法》规定：工矿企业内部的噪声最高不得超过90分贝。

**三、对社会生活噪声的控制**

罗马尼亚《环境保护法》规定："禁止产生法定标准所允许的强度界限以上的噪声。""在居住区内一切影响当地安静和休息的发出噪声的活动，无论是露天的还是无适当隔音设备的室内场所进行的，均一律禁止。"法国反噪声法令规定：进行喧闹的活动，如摩托车、汽车越野赛、射击练习和集市庙会等，必须获得批准。家用器具（吸尘器、洗衣机）应从1981年起标出产品的音量，并设专人解决有关纠纷。日本《噪声控制法》规定："对于饮食店等深夜

营业或使用扩音机播送的噪声的控制，地方公共团体为了保护居民的生活环境，认为必要时，可以根据该地区自然的社会的条件，从控制营业时间开始，研究出必要的措施。”

有些国家的噪声控制法还规定了法律制裁。如法国反噪声法令规定：对制造、销售和进口不合标准的排气消音器或超过允许限度的警报器等要追究法律责任，轻者罚款，重者拘留，最多罚到20万法郎。对不完备的器材予以没收。命令那些噪声过大的安装工程者加速完工，并限制期限，逾期每天罚款20至2000法郎。拒不执行上述条令者，判刑二至六个月，罚款5000至50万法郎。日本《噪声控制法》第6章“罚则”规定：违反该法规定的，处一年以下的拘役或10万日元以下的罚金。

## 我国噪声控制的立法

我国当前急需制定和颁布城市噪声控制法等有关法令，并且要着重解决以下几个问题。

**一、环境噪声标准**。国家应制订城市区域环境噪声标准，既作为评价环境质量的标准，又作为控制城市噪声的管理标准。标准的制订需要针对不同的区域提出不同的要求。城市环境大体可分成六类：(一)“特殊住宅区”，即当地人民政府指定需要特别安静的住宅地区（如休养区）；(二)“居民、文教区”，即纯居民区和文教、机关地区；(三)“一类混合区”，即一般商业与居民混合区；(四)“商业中心区”和“二类混合区”，即商业集中的繁华地区和工业、商业、少量交通与居民混合区；(五)“工业集中区”，即当地政府指定的工业地区；(六)“交通干线道路两侧”，即车流量每小时100辆以上的道路两侧。针对上述六类地区分别规定噪声允许最高值，上述六类区域的划分，应由当地环保部门与城建规划部门讨论确定，由当地人民政府公布。

**二、对交通噪声的控制，需要规定以下一些措施：**

(一)对机动车噪声的控制。在城市使用机动车辆，必须符合国家标准总局发布于1979年7月1日试行的《机动车辆允许噪音》。现有车辆不符合上述标准的，限期达到标准，否则不准行驶，新生产的机动车辆，均须按上述标准检验，不合格的不发给行车执照。

机动车进入市区，必须遵守交通规则，按规定的时间、路线、车速行驶，合理使用喇叭。禁止使用高噪声喇叭或怪音喇叭。喇叭声级在正前方1米处不得超过105分贝。疗养区、文化区、医院等地段设立禁止鸣喇叭的标志。各种机动车（执行紧急任务的消防车、救护车、工程救险车、警备车除外）行驶在设有禁止鸣喇叭标志的地方时，不得使用喇叭；在其他路段需鸣喇叭时，应尽量减少次数，缩短时间，不准连续不断或长时间鸣喇叭。禁止用喇叭叫门唤人。消防车、警备车、救护车、工程救险车除执行任务外，禁止使用警报器。未经公安部门批准，其他车辆一律不许安装警报器。公安、交通主管部门和用车单位应将噪声的控制纳入车辆管理的各项规章制度。

严格控制拖拉机进城。临时特殊需要进城的，必须经公安部门批准，发给通行证。

对新建的住宅区和新建、改建的交通线路，城市规划、环境保护、建筑设计、市政工程等有关部门应采取措施，使住宅区与交通线路保持一定距离，防止交通噪声对居民的干扰。

(二)对火车噪声的控制。应规定火车行驶必须严格执行铁道部发布的《铁路技术管理规程》。凡是进入市界的机车，除遇紧急情况外，一律使用风笛，禁止使用汽笛。机动船只应安装消声器，进入市区后，应合理鸣笛，以减少噪声。城市规划必须逐步改变火车通过市区的线路。新建线路一律不准穿过市区。对于现有的通过市区的线路，应由铁道部门采取噪声控制的综合治理措施。

(三)对飞机噪声的控制。对靠近市区的现有机场，应严格控制飞机在市区上空低飞。飞机跑道两端5公里以内，两侧1公里以内的居民，应由国家补贴，由机场负责迁往安全地带。新建机场必须远离市区，并保证飞机起飞着陆航道不得通过市区，从事飞行训练的各种飞机，不准在城市上空试飞和盘旋。民航局应及时制订机场环境噪声标准。国内大型国际机场应及时建立飞机噪声监测系统，对超过机场噪声标准的任何国籍飞机，实行收费制度。

**三、对工业噪声的控制，需要规定以下一些措施：**

(一)对机械设备的控制。对产生噪声和振动的机械、设备和机电产品，应制订国家噪声标准。制造行业今后生产上述机械、设备和机电产品，必须经有关部门的噪声检验，符合国家标准的才能出厂。上述产品必须标出噪声声级。

(二)对居民区的保护。位于第四类地区，即工业、商业、少量交通与居民混合区的工厂(包括街道工厂)，其厂区边界外1米处的等效声级，白天不得大于60分贝，夜间不得大于50分贝。超过上述标准的工厂企业必须采取措施使噪声符合上述标准，否则必须迁出。不准在特殊住宅区、居民区、文教区新建、扩建和改建超过城市区域环境噪声标准的工厂企业。

(三)“三同时”。一切新建、扩建、改建的工业企业，防治噪声与振动污染的工程项目必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投产。正在建设的工业企业，没有采取噪声防治措施的，必须限期补建，否则不准投产。

**四、对建筑施工噪声的控制，需要规定以下措施：**

(一)在市区露天作业使用的噪声大的主要施工机械，凡能安装隔声或消声设施的都必须安装。在离开施工作业场地边界30米处，主要施工机械设备的噪声一般不许超过75分贝，撞击设备（如打桩机、铆枪等）最大噪声级不许超过90分贝。

(二)制订施工机械、设备的国家噪声标准。建筑施工场所的施工机械、设备的噪声，必须符合上述标准。

(三)对居民区的保护。在居民区夜间（一般为晚10时至早6时）施工作业的噪声，不准超过城市区域环境噪声标准，否则禁止施工。

**五、对社会生活噪声的控制，应规定以下措施：**

(一)市区和近郊区禁止在室外使用扩音喇叭；除公安专用车外，不许在宣传车上安装高音喇叭，如确有需要安装时，须经当地环保部门批准。

(二)各单位早操、工间操的播音，音量应放低，不得影响邻近单位和居民。

(三)单位和家庭的电视机、录音机、收音机、乐器等音响设备，在使用播放时，音量应适当，使其边界外的等效声级不超过城市区域环境噪声标准，以免影响外界环境的安静。

(四)对上述第一、二类地区，夜间应禁止大声喧哗，其噪声级不得超过城市区域环境噪声标准，防止干扰居民休息。

**六、管理机构。**城市噪声源，面广、量大、情况复杂。对城市噪声的管理，既需要各有关部门互相配合，协调一致；又要有主管机构，统一指挥。从我国的国情出发，在各级人民政府统一组织领导下，应由环境保护机构主管，公安、交通、劳动、工业、铁路、民航、部队等部门分工负责，积极配合。

**七、法律制裁。**应规定对违反“城市噪声控制法”的直接责任人员或单位主要负责人，根据问题的性质、情节的轻重，给以警告、没收、吊销执照、罚款等行政制裁，或损害赔偿等民事制裁，对情节恶劣、后果严重的，应依法追究刑事责任。