

国务院要求公开透明调查动车追尾事故

据中国广播网北京7月27日消息,国务院总理温家宝27日主持召开国务院常务会议,对“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故遇难者表示深切哀悼,对受伤人员和伤亡人员家属表示亲切慰问,决定采取坚决措施,以交通、煤矿、建筑施工、危险化学品等行业领域为重点,全面加强安全生产。
7月23日,D301次列车在甬温线永嘉至温州之间的高架桥上与D3115次列车发生追尾事故,目前已造成39人死亡,192人受伤。事故发生后,党中央、国务院立即作出救援部署,有关地区和部门、公安民警、消防部队、武警和解放军官兵、医护人员全力抢救,当地群众和社会各界人士积极参加救援。目前,受伤人员正在接受治疗,善后处理工作全面展开。
会议要求,要按照科学、严谨、依法和实事求是的原则,严肃认真地对事故进行调查处理。抓紧查清事实,依法依规追究责任。调查处理工作要公开、透明,结果向社会公布,给人民群众一个认真负责的交代。要继续全力救治受伤人员,全力减少因伤死亡、因伤致残。要准确核实遇难者人数和身份,妥善处理赔偿、抚恤等工作。(据新华社)

39人死亡,约200人受伤——7月23日,这是令中国铁路人心中悸痛的一个日子,也是中国铁路史上让人悲伤的一天。
追尾!这本应局限于汽车行驶中较为常见的事故,但竟然不可思议地

在身形庞大、技术先进的两列动车上发生了。
那么,这起“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故究竟是如何发生的?乘客生命不能白白消失,人们衷心希望,事故原因能早日查明,引以为戒。

动车之殇 追问“7·23”事故原因



追问一：行车安全系统为何失效？

“我是对中国动车安全有信心的,但这次追尾事故却令我疑惑不解!”D301次列车乘客李妍婷说。
40岁的李妍婷是天津人,7月23日早上8点10分,打算去温州雁荡山游玩的她们一家五口从天津上了车。一路有雨,不过列车行驶还算平稳,但却时常走走停停。
进入温州永嘉站前,雨越来越大,闪电频繁,李妍婷隐约有些担心,感觉车速有些慢了。“时速大约不到100公里,列车当时已晚点25分钟左右。”
D301次列车在永嘉站本不停靠,但这趟列车却在此停留了几分钟。20时24分,得到出发信号后,列车重新启动,车速明显快了不少。“早是这样的速度,列车就不会晚点了。”李妍婷当时这样对家人说。
此时此刻,另一辆D3115次列车正在前方不远处行驶,且车速明显慢于D301次。两车距离在危险地缩短,但没有人意识到——无论是乘客,还

是动车司机,乃至后方列车控制指挥中心……
乘客网友“希希宋”当时坐在D3115次动车15号车厢。她微博回忆说,“大约当晚7时50多分列车停在永嘉站,车厢内列车员告诉大家是因为天气关系,须停车等候。”20时15分许,列车驶出永嘉站,但车速较慢。
20时38分,在温州市鹿城区黄龙街道双垅村下岙处的雁江大桥上,D301次列车高速追上前车。发现险情的D301次列车司机潘一恒,紧急采取制动措施,但为时已晚,两车不可避免地追尾相撞。当武警撬开严重变形的司机室,潘一恒已经牺牲,他的胸口被闸把穿透……
后车D301次动车紧急刹车时,乘客李妍婷感觉车不停地抖动,并发出“咣、咣”减速声响,随着最后一声相撞巨响,她们一家五口全部摔倒在地。
前车D3115次乘客网友“希希宋”感觉车厢一下快速向前冲行,大致滑行五六分钟,后整个车

厢一片漆黑,车厢也往左倾斜。
剧烈追尾撞击,令D3115次动车组列车第13至16节车厢脱轨,D301次动车组列车第1至5节车厢脱轨,四节坠落桥下,其中1节车厢悬空,一头担在高桥上,另一头插在地下,犹如一个巨大惊叹号!到25日15时,事故已造成35人死亡,192人受伤。
按照列车运行常识,无论是一般电力机车,还是高速动车,都装备有防止相撞和追尾的安全闭塞系统。这套系统可以有效测定列车速度,对位置进行定位。但是这套至关重要的行车安全系统却在最关键时刻失效了,这是为何?
“按照正常的情况,列车不应该发生这样的追尾,但它就是发生了……”铁道部新闻发言人王勇平痛心地表示:“国务院已经组织事故调查组,将会认真地、严肃地、细致地把事故原因查清楚,铁道部会积极地配合事故调查。”



遇难人员每人 获赔50万元

新华社记者26日从“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故善后工作组了解到,该起事故死亡旅客赔偿标准已确定。“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故善后工作组有关负责人表示,此次事故每名死亡旅客的赔偿标准将依据国务院《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》和《铁路旅客意外伤害强制保险条例》的规定,并根据实际情况,总计人民币50万元。



据温州网报道,由各街道、镇组成的32个谈判组力争在7-10天内处理解决善后事宜。“7·23”动车追尾事故鹿城区处置领导小组相关负责人表示,在接下来的善后工作中要一对一地专人跟踪负责,建立信息档案。
据了解,根据铁道部有关规定,此次赔偿标准是执行以17.2万元为基数再加上20万元保险赔偿共37.2万元,这个基数是固定不变的;另外还加上遇难者家属交通费、医疗费、家属赡养费等共计不超过45万元;事发后在短时间接受谈判并签订协议的可视情况酌情予以数万元奖励。以上费用除奖励费用由户籍所在地政府拿出来外,其余由铁道部一并支付。目前,航空事故最高赔偿标准为40万元(不包括保险赔偿)。资料显示,在去年伊春空难事故中,航空公司对每名遇难旅客的赔偿标准为96万元人民币。



根据这一执行方案,7月26日凌晨1点,“7·23”动车追尾事故鹿城区处置领导小组在仰义和遇难者林焱家属签订伤亡赔偿协议,赔付50万元。时间是7月25日晚上23时多将近零时,事故处置领导小组将此事谈下来。这是此次事故中第一个达成的初步赔偿协商结果。据了解,这名遇难者是福建人,今年29岁,男性,家中有一个老母亲,其父亲已经去世。



根据2007年公布的《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》,事故造成铁路旅客人身伤亡和自带行李损失的,铁路运输企业对每名铁路旅客人身伤亡的赔偿责任限额为人民币15万元,对每名铁路旅客自带行李损失的赔偿责任限额为人民币2000元。除了保险公司的理赔外,铁路事故遇难者还可获得火车票中包含的意外伤害强制保险。根据从1992年沿用至今的《铁路旅客意外伤害强制保险条例》,旅客的保险金额,规定为每人2万元。该强制保险费用已包含于票价之内,且一律按基本票价的2%收取。



根据相关条例,事故当事人对事故损害赔偿有争议的,可以通过协商解决,或者请求组织事故调查组的机关或者铁路管理机构组织调解,也可以直接向人民法院提起民事诉讼。
但有专家指出,相关条例暴露了制度缺陷,规定事故调查方亦是铁路部门,铁路事故纠纷也由铁路系统的法院处理,均未改变“既当运动员又当裁判员”的实质。目前,温州动车事故原因未定。
2008年的胶济铁路相撞事故和2009年郴州铁路相撞事故中,遇难者家属单笔最高赔付50万元;而在定性为“自然灾害”导致的柳城列车脱轨事故中,遇难者家属仅获赔25.2万元。
综合新华社、中新网消息

追问二：列车调度管理是否到位？

在安全生产专家和铁路人士看来,列车追尾是很荒唐的事,其中人为、管理因素不容忽视。
“即使列车信号失灵了,电话总能沟通吧?咋能撞上呢?”不少乘客这样发问。
列车体积小、速度快,刹车距离至少以数公里计,高速行驶的动车距离则更长,防止列车追尾不可能凭司机目测。列车行进中,不仅有一套行车控制系统,更重要的是还要听从调度中心指令。
“管理责任不容懈怠,任何一起事故必定破坏了种种制约原则才导致而成。”清华大学教授、管理学家陈国权这样强调管理的重要性。
2008年4月28日发生的胶济铁路特别重大交通事故中,两列火车相撞的原因正是源于内部管理混乱,是一起典型的责任事故。
“海恩法则”是安全生产管理上一条著名原

理,它核心要提醒人们:事故背后有征兆,征兆背后有苗头。
事故发生的甬温线调度管理归上海铁路局管控,而从北京南开往福州的D301次列车是7月1日铁路调图后刚刚开通,其在京沪段走京沪高铁铁路线。“开通不到一个月就出事,这着实令人叹息!”一位不愿透露姓名的铁路业内人士说:“其实近来频频雷击事件导致列车晚点,本就应该引起管理部门的高度重视。”
像防止追尾,别说是动车,就算是普通列车,也会有极为严格的安全操作、调度指挥规范。即使雷击导致信号失灵,但列车终究是归人管理,“人是死的,人是活的。”
据两车乘客回忆,撞击时,前车D3115次动车时速大约20公里,而后车D301次动车时速则在

100公里上下。如果调度正确,且两车驶出永嘉站时间相差约10分钟,后面车应有充分时间停车,这起事故应涉及信号系统和调度管理系统等方面问题。
“这绝不是天灾!事前一点征兆也没有,应有调度失控原因,没有协调好。”D301次动车乘客刘义鑫说。
7月24日晚,铁道部党组决定对发生“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故的上海铁路局局长龙吉、党委书记李嘉、分管工务电务的副局长何胜利予以免职,并进行调查。
“作为上级主管部门,不管是什么原因导致事故发生,都应当负有领导责任。”铁道部新闻发言人王勇平在接受记者提问时说。他还表示,动车的“黑匣子”已经找到。“黑匣子”是列车运行的监控系统,它用于分析事故,提供原始数据。目前对黑匣子的数据调查正在进行中。

追问三：平安能否不用鲜血来换？

惨剧令人痛心,事故令人警醒。
“还是对中国动车很有信心,但是我们衷心希望有关部门能吸取这次事故的沉痛教训,加强安全管理,既让动车跑得快,也要行得稳,让百姓放心!”D301次乘客高士利说。
24日,前来温州指导这起事故救援、善后处理和事故调查工作的中共中央政治局委员、国务院副总理张德江,宣布成立国务院事故调查组。他说,事故调查组要以严肃认真、实事求是、科学严谨的态度,开展事故调查工作,查明事故原因,总结事故教训,依法依规严肃处理相关责任人员。
铁道部相关负责人表示,这起事故性质十分严重。对这起事故,铁路部门将深入调查分析,查明原

因,深刻吸取教训,坚决杜绝类似事故的再次发生。
不少乘客反映说,这起事故暴露出的其他一些细节问题应引起重视。比如,目前动车座位没有安全带,一些乘客导致碰撞外伤;事故发生后,动车包门打不开,玻璃敲不碎;车厢内也缺少救生锤;乘客逃离列车后,高架桥轨道两侧本可作为逃生通道,但失修严重,增加了逃难难度……
乘客刘义鑫说,列车出事时,好不容易找到救生锤,但是三个人轮流砸玻璃,但还是砸不开。“后来听人说,砸窗有很多注意事项和技巧,但当时慌乱一团,谁会去琢磨?”
D301次15号车厢乘客孙女士则说,动车是不是应该像飞机一样,乘务员一上就先对乘客

进行安全培训,可我们动车上,不少乘务员还是延续着旧时列车的习惯,忙着卖饮料、扑克、书赚钱。
温州康宁医院参与救护的医务人员说,如果动车有安全带,伤亡可以减少一大半,因为很多受害者都是被甩离座位撞到硬物后,头部、胸部、腰部受伤所致。
这是一起不该发生的事故,遇难乘客的血不能白流,这令人痛心,更令人警醒。
铁道部部长盛光祖表示,将调查分析事故原因,认真吸取事故教训,迅速行动,振奋精神,采取坚决有力措施,认真开展安全大检查活动,全面排查和消除安全隐患,坚决防止发生新的严重事故,迅速稳定运输安全局面。
(据新华社)