

如何给民众一个负责任的交代

温总理的表态,回应了当前民众最关切的内容:事故原因和善后处置。而如何给民众一个负责任的交代,显然,离不开透明、公正、独立的调查。

28日,温家宝总理抵达温州,看望慰问“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故伤员和伤亡人员家属,并向遇难人员献花表示哀悼。在随后回答记者提问时,温总理表示,“这次事故发生以后,社会和群众对于事故的原因,对于事故的处置工作有很多质疑。我认为,我们应当认真听取群众的意见,严肃对待并且给群众一个负责任的交代。”

温总理的表态,回应了当前民众最关切的内容:事故原因和善后处置。而如何给民众一个负责任的交代,显然,离不开透明、公正、独立的调查,希望有关事故调查机构和人员不负总理嘱托,不负民众期望。

不过,现在有些部门的表现,还是让人心存疑虑。对此前备受质疑的“提前结束救援”的说法,铁道部一位负责人28日否认,称“现场指挥部没有任何人宣布停止救援”。按理说,如果铁路部门认为媒体的报道没有依据,就应拿出确凿的人证、物证,让公众相信,铁路部门确实做到了中央领导要求的——“把抢救人放在第一位”。否则,以一个匿名的“负责人”出面,做出“有立场无证据”的辩解,只会加深民众的疑虑和不信任。

民众类似的疑问还有很多。比如,事发之后车头到底是谁让撞的,是否如铁道部有关人士所说,出于“方便抢险”的需要,而后来为什么又挖出来运走;在铁道部24日的发布会上,已有记者提出遇难者遗体处理问题,新闻发言人也表示“会尽最大努力把这个事情处理好”,不能一直到事故现场解禁,还有附近的村民挖出乘客的鞋子,对此铁路部门又该做何解释。

如果说,铁路部门作为事故责任方,要自证清白并不容易;那么相对独立的事故调查组,在追查事故原因的同时,也就民众关心的这些问题展开调查。事故调查组包括安监、监察、检察等多部门,完全可以做到各司其职、有所侧重,在不影响事故原因调查的情况下,及时回应公众的质疑。

温总理说,“这起事故能否处理得好,其关键就在于能否让群众得到真相。因此,处理的过程应当及时、准确向群众发布信息。”的确如此,事故的最终结论不能仓促得出,但这并不意味着,在调查的同时,不能逐步地公布相关的信息。相反,及时、准确地传递信息,本身也是一种必要的、负责任的表现。

相信,在国务院调查组及相关部门的努力下,这次动车事故的真相迟早会大白天下。但值得提醒的是,反思不应止于个案。这次事故以及善后过程所体现的种种异常,都在提醒人们,事故的发生绝不仅仅是一些设备故障、几个工作人员失职所致。这几年的铁道发展大提速是否留下隐患,原有的体制、机制是否还能适应发展,是否要尽快启动改革,都应提上议事日程。

民众对真相的追问,除了正义与良知的呼唤,也是在理性地吁求今后不再发生这样的人间悲剧。因此,给民众一个负责任的交代,更是要求有关方面深刻吸取此次事故的教训,理顺铁路监管与运营机制,给民众提供更加安全的制度保障。

(据新京报)

焦点评论

清算公告

经公司股东会议研究决定,并申报四川省达州市工商行政管理局备案(川工商达字)登记内备字[2011]第 022588 号,拟注销“达州市聚源煤业有限公司”请相关债权债务自本公告登报之日起 45 日内到我公司清偿债务,逾期将按相关规定处理。

公司地址:达州市通川区西外镇西河村三社
联系人:高祥垠 电话:0818-2133773
达州市聚源煤业有限公司
2011年7月29日

通知

渠县三汇镇西坪路的肖成全,你与渠县三汇镇白塔村村民委员会签订的《渠县三汇镇白塔村公路建设承包合同》,现由于工程承包期已过,工程未尾,我们多次与你联系未联系上,现登报通知你,请在15日内到村委会处理工程未尾事宜,逾期我们将按合同约定及相关法律法规处理。

特此通知
渠县三汇镇白塔村村民委员会
2011年7月28日

坚决杜绝严重事故再次发生

——铁道部负责人就甬温线“7·23”事故有关情况答记者问

援人员无法对该车厢进行彻底清查搜救。按照指挥部确定的把救人放在首位的救援方案,在桥下使用大吨位汽车吊精准、平稳地将两端车厢移开,公安武警、救援人员得以对该车厢实施全面搜救,在移出数具遗体后,小伊伊在这里获救了。直至24日23时30分左右,在确认没有幸存者,并对遗物、车体进行清理收集完后,救援工作结束。在此之前,铁路部门指挥人员从未宣布过“停止搜救”。

被毁车头车厢是分析事故原因的主要依据,为何对列车车头“挖坑填埋”?

答:这一说法不属实。在救援过程中,桥上还有三节车厢挤压在一起,为使救援人员对中间一节受挤压变形严重的车厢进行彻底搜救,必须把两端车厢移开。按救援方案,要在桥下使用大吨位汽车吊,才能将两端车厢移开。为使汽车吊进入场地作业,须对桥下场地进行清理。这样就需要将桥上较完整的车厢整体外移,对散落的部件,包括撞碎的车头部件,采取外移并集中堆放在取土坑中,为吊车作业腾出场地。所有部件和车体没有实施掩埋,更不存在销毁证据的问题。现场搜救工作结束后,车体和集中在取土坑中的零部件,被统一转运至温州西站,作进一步调查处理。

动车上装有“自动停车系统”,遇有险情列车会自己紧急停车以避免相撞,但“7·23”事故发生时相关自动系统为何没有发挥作用?

答:事发当时,由于雷击造成温州南站的信号设备故障,正常行驶的D3115次列车列控车载设备由于接收的码序不稳定,造成停车后按规定缓行。此时,防护D3115次列车的后方信号由于列控中心的数据采集软件设计严重缺陷,造成本应显示红灯的信号错误升级为绿灯,致使列车运行控制系统没有发挥作用,造成D301次列车按照错误显示的绿灯进入区间,与前行的D3115次列车发生追尾事故。

根据列车时刻表,应该是D301在D3115之前,为何D301会在D3115后面并发生追尾事故?车站调度是否存在问题?

答:由于D301次列车晚点,导致D301次列车行走在正在运行的D3115次之后。后方运行的D301次列车由于信号显示错误与D3115次发生追尾。这起事故也反映出现场作业控制不力,人员应急处理的素质有待进一步提高,说明有些铁路企业的安全基础还比较薄弱,铁路部门一定要吸取血的教训,切实加强安全管理。

在售票实名制情况下为何没有据此统计伤亡、失踪人员,然后再进行现场清理?

答:事故伤亡人数是由地方政府相关部门统计确认。我们了解到,最新确认的事故遇难人数为40人。正因为实行动车车票实名制,才为后期辨认身份、统计伤亡、行李认领等提供重要依据。

遇难人员名单已经分批公布,目前正在进行善后工作。(据新华社)



护士在重症监护室内为一位重伤昏迷的乘客换药。

“7·23”特大事故遇难者增至40人

11家医院仍有109名伤员在院治疗

据温州市卫生局29日下午通报:“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故的遇难者增至40人,仍有109名伤员在医院接受治疗。

患者陈伟,男,40岁,福建福州人,23日22时45分由温州市第二人民医院收治入院。经诊断:多发伤,急性特重型闭合性脑损伤,脑弥漫性轴索损伤,原发性脑干损伤,外伤性蛛网膜下腔出血,脑疝,中枢性呼吸衰竭,神经源性休克,急性肾功能不全;两侧创伤性湿肺,两侧胸腔积液,纵隔及前胸部皮下气肿,左侧肋骨多发骨折。

温州市卫生局通报称,入院后陈伟立即被转入ICU进行重症监护,国家、省、市抢救治疗专家小组专门制定了治疗方案,专家小组每天进行会诊和病情研判。因患者伤势十分危重,病情进一步恶化,经三级专家多次会诊积极抢救无效,28日22时45分死亡。

截至29日15时,温州市11家医院收治伤员192人,其中死亡15人,已经出院66人,转原籍治疗2人(当日新增1例重症转南京治疗),现住院109人(其中危重10人、重症19人)。(据新华社)



挖掘机将事故动车残骸推入土坑中。

“7·23”事故遇难人员赔偿救助标准91.5万元

记者29日从“7·23”事故救援善后总指挥部了解到,根据国家有关法律、法规,经过与事故遇难人员家属具体协商,“7·23”事故遇难人员赔偿救助标准为91.5万元。

此前,善后工作组与部分家属就赔偿问题进行了初步沟通协商,主要依据国务院2007年颁布的《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》,达成了赔偿50万元的意向协议。随后,又认真听取了遇难人员家属等意见,充分进行了法律论证。根据《最高人民法院关于审理铁路运输人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》中规定的,赔偿权利人有权选择按侵权责任法要求赔偿的精神,本着以人为本、就高不就低的原则,并与遇难者家属进行了进一步的沟通协商,总指挥部研究决定以《中华人民共和国侵权责任法》确定为“7·23”事故损害赔偿标准的主要依据。

“7·23”事故遇难人员赔偿救助金主要包括死亡赔偿金、丧葬费及精神抚慰费和一次性救助金(含被抚养人生活费),合计赔偿救助金额91.5万元。

据了解,对于已经签订意向协议的遇难人员家属按照新的赔偿救助标准执行,受伤人员的赔偿方案也已着手依法研究制订。总指挥部还要求对于这次事故伤亡人员今后家庭生活困难的,所在地政府要千方百计、通过各种渠道加以关心和帮助。(据新华社)

“7·23”事故调查结果争取9月中旬公布

国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组组长、国家安全监管总局局长骆琳28日说,调查组将认真严格履行调查组职责,依法依规开展事故调查处理各项工作,调查结果争取在9月中旬公布。

国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组全体会议当天在温州召开。会议指出,将坚决贯彻和坚持科学、严谨、依法和实事求是的原则,切实做好事故调查处理工作,严肃认真彻底查清事故原因,依法依规严肃追究有关责任人的责任,给遇难者家属和受伤人员一个真诚负责任的交代,给人民群众一个真诚负责任的交代。

骆琳说,事故调查工作将以事实和法律法规、标准规范为依据,深入细致开展现场勘察、技术鉴定、调查取证、综合分析和专家论证工作,调查结论要科学、严谨,经得起历史检验。

他指出,事故调查工作将全方位、多方面,从各个环节认真细致查找造成事故的原因,用数据和事实说话,对关键环节和关键问题要进行论证和复核核算,原原本本、客观公正地对事故发生的经过、原因进行忠于事实的判断和论证。(据新华社)



事故遇难者亲友在事故现场参加哀悼活动。

铁道部有关负责人29日就甬温线“7·23”事故社会关注的热点问题,接受记者的专访。

铁路部门下一阶段如何处置这起事故?

答:首先,我代表铁道部,再次对事故遇难者表示沉痛哀悼,对受伤人员和伤亡人员家属表示深切慰问,对广大旅客表示深深的歉意。这起事故造成严重人员伤亡,损失惨重,铁道部机关和全路广大干部职工非常痛心。这起事故,性质十分严重,在国内和国际造成严重影响。

当前,摆在铁路部门面前的首要任务,就是要坚决贯彻落实中央领导的重要指示精神,深刻吸取事故教训,振奋精神,迅速行动,认真开展安全大检查,全面排查和消除安全隐患,迅速稳定运输安全局面,坚决杜绝严重事故的再次发生。

在整个救援过程中,是否存在为了尽快抢通线路,而没有把救人放在第一位的现象?

答:在整个事故救援过程中,铁路部门始终把救人放在第一位,尽最大努力减少人员伤亡。

7月23日夜,甬温铁路事故发生后,铁道部部长盛光祖立即赶到调度指挥中心,指挥事故救援,明确要求铁路部门迅速落实胡锦涛总书记、温家宝总理等中央领导“第一位的任务是救人”的重要指示,以最快的速度,不惜一切代价,抢救生命,减少伤亡,保护旅客。随后,盛光祖部长带领铁道部有关抢险负责人,连夜赶到温州事故现场,组织指挥抢险救援。

在赶往机场的路上,盛光祖与温州市委书记陈德荣通话,请求地方政府给予支援。到达事故现场后,与先期到达的浙江省省长吕祖善等省市领导一起,研究了进一步的人员搜寻和伤员救治等方案。在得知公安等部门用生命探测仪多次检测已无生命迹象的情况下,部省领导仍然坚持以救人核心,继续全力搜寻幸存者,查找遇难者。

在事故救援现场,铁道部和地方领导协同指挥,列车工作人员及铁路干部职工2000多人和当地公安、驻军、武警、消防、卫生等部门及群众3000多人投入抢险救援,大家争分夺秒、密切配合,对事故现场尤其是车厢进行全力搜救,将伤员以最快速度送至医院。在救援过程中,桥上有三节车厢挤压在一起,中间车厢变形严重,救

北京全路通信信号研究设计院有限公司28日在其公司网站上发布《致“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故死伤者及家属的道歉信》,全文如下:

我们对“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故给国家和人民生命财产造成的损失深感悲痛,对死难者表示最深切的哀悼,并对伤者及死难者家属表示最真诚的歉意。

面对惨痛的事故结果,我们一定会根据国务院事故调查组和铁道部的统一安排和部署,积极配合国家有关部门和铁道部的事故调查工作,敢于承担责任,接受应得的处罚,对有关责任人进行严肃的责任追究处理。

人民生命财产高于一切,质量就是生命。安全责任大如天,安全工作压倒一切,高铁安全更是重中之重。我们将化悲痛为力量,充分汲取教训,动员一切力量迅速做好整改工作,确保产品的安全可靠,为中国铁路建设事业继续作出贡献,用切实的行动告慰事故死难者在天之灵。

上海铁路局局长安路生28日在温州召开的国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组全体会议上说,根据初步掌握的情况分析:“7·23”动车事故是由于温州南站信号设备在设计上存在严重缺陷,遭雷击发生故障后,导致本应显示为红灯的区间信号机错误显示为绿灯。

安路生透露,存在设计缺陷的信号设备由北京一家研究设计院设计,2009年9月28日投入使用。

(据新华社)



7月26日晚,数十名温州市民自发来到世纪广场,点起摆出“7·23”数字的蜡烛,集体为“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故死难者默哀一分钟,并为幸存者祈福。(新华社)

北京全路通信信号研究设计院发布“7·23”事故道歉信