

遇难者赔偿标准提至91.5万元

“7·23”事故最初意向协议中的金额为 50 万元

新华社温州 7 月 29 日电 (记者 柴骥程 岳德亮) 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的意见, 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纠纷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》为确定“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。

事故遇难人数上升至 40 人

新华社温州 7 月 29 日电 (记者 岳德亮 张和平) 记者 29 日从温州市有关方面了解到, “7·23”甬温线特大铁路交通事故中的 1 名重症患者抢救无效死亡, 至此事故遇难者人数增至 40 人。

据了解, 新增加的这名遇难者名叫陈伟, 男, 福建籍, 头部、胸部多处伤势严重, 经抢救无效于 28 日 23 时许死亡。

期待一个负责任的交代

动车事故, 网友存疑, 记者调查, 专家有话

□新华社记者 岳德亮 冯源 商意盈 朱薇

“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故发生后, 网帖《“7·23”动车事故的五点存疑》引发网民巨大关注, 截至目前, 该帖点击率已经超过 27 万人次, 回复高达 2209 人次。

就网民关注的焦点问题, 记者对铁路部门工作人员和相关专家进行了采访。

疑问 高科技动车怎么会“一(雷)击即中”?

网民质疑 “集高科技于一身的动车及其供电系统应该有避雷设施, 可还是被一击而中。因此, ‘雷击’一说很有商榷必要, 谁来释疑解惑?”

记者调查 上海铁路局局长安路生 28 日说, 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。

一位自称“铁路老信号员”的网民解释: 铁路信号显示原则是, 前方两个区间空闲亮绿灯, 正常行驶; 前方一个区间空闲亮黄灯, 减速慢行随时停车; 前方区间占用亮红灯, 列车制动停车。动车及高铁都有自动停车设备。此次事故原因都是区间及温州南站信号控制失灵, D301 一路绿灯正常行驶, 茫然不知灾难降临。

D3115 动车列车长蒋晓梅说, 以前也有雷雨天气, 但对动车运行没有带来大的影响。压根就没想到这趟动车会出事。近两年来, 这趟动车运行一直平稳。

有气象部门的专家表示, 铁路系统的避雷标准是自定的, 因此, 对于究竟是不是因为雷击的原因, 尚不便下定论。但是技术先进的高铁“因为雷击就能造成这样的事故”, 太不可思议了。

疑问 调度为何致命“失灵”?

网民质疑 “动车突然停止运行, 抛锚动车司机应否紧急报告, 由调度室通知相关列车采取规避措施。那么, 抛锚动车司机报告了没? 调度室通知了没? 公路客车现已安装 GPS 定位仪, 号称高科技典



7月26日, 两位附近村庄的农民走过事故现场。

(新华社发)

范的动车应该不会缺少 GPS。调度中心为什么不能通过 GPS 发现动车失常? 是否存在失职渎职?”

另外, “每两列动车之间要保证有七八千米的‘闭塞分区’距离, 这个空间内绝对不允许同时存在两列列车。是什么原因导致后面动车‘跟车’过近, 问题在哪儿? 责任人又在哪儿?”

记者调查 安路生说, 在雷击造成温州南站信号设备故障后, 电务值班人员没有意识到信号可能错误显示, 安全意识敏感性不强; 温州南站值班人员对新设备关键部位性能不了解, 没能及时发现和处置设备问题, 暴露出铁路部门对职工的教育培训不到位。

安路生还表示, 在信号灯失常后, 事故也反映出现场作业控制不力。在故障发生后, 相关电务值班人员未按有关规定进行故障处理, 没能有效防止事故的发生。有专家认为, 此种解释暴露出此次事故反映出的设备质量、人员素质、现场控制等问题, 说明铁路部门的安全基础还比较薄弱, 这些问题反映出铁路速度上去了, 但是管理远远没有跟上。

有专家指出, 除了信号失灵之外, 调度“失灵”更为可怕, 动车的高技术可能让铁道系统出现了从上到下的调度麻痹, 进而习以为常, 调度员的意识、责任感会逐步下降, 依赖电脑程序, 忽视人工操

作方面的内容。这次事故假如还敲不醒有那种依赖思想的铁路人, 迟早还会再出事故。

疑问 为何受损车体被匆匆掩埋?

网民质疑 “受损车体是认定事故的第一手检材, 应该妥善保存, 以供日后提取证据, 认定责任之用。而现在, 竟被匆匆掩埋。如此决定妥当否?”网民还引用了国务院《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》第二十四条: 任何单位和个人不得破坏事故现场, 不得伪造、隐匿或者毁灭相关证据。

记者调查 一位不愿透露姓名的铁路系统工作人员表示, 整个事故处置, 不存在掩埋车头和“销毁证据”的问题。当时, 高架桥下场地狭窄, 施救大型设备没有足够的场地。为了使事故处理场地的利用率更高一些, 就挖了一个大坑, 将车头和一些事故车厢的损毁部件推到坑里。

但是对此, 有事故当事人说, 中央一再强调“救人第一”, 事实是有关方面却将动车清理与搜救同步进行, 黄金 72 小时救援的时限未到就匆匆收兵恢复通车。我们平时开车发生刮擦事故, 还需要先由交警现场认定责任后, 才去按规定处理。这么大的事故, 现场应当尽量保护, 这才是正确合理的做法。

疑问 特大事故应该如何问责?

网友质疑 在事故原因还未查清之前, 铁道部门却已对上海铁路局局长多位负责人进行了免职处理, 是否有息事宁人嫌疑? 铁路事故处理问责究竟该怎么办?

记者调查 7月24日, 铁道部党组决定, 对发生甬温线特别重大铁路交通事故的上海铁路局局长龙京、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。铁道部新闻发言人王勇平说, 虽然事故原因还在调查, 但无论何种原因, 作为领导都是有责任的, 所以相关人员受到处理。

民盟中央常委陈万志说, 一些官员往往冀望通过短期内的发展速度求得政绩。只有严加问责, 才能迫使一些官员回到科学发展的轨道上, 把公共安全、百姓生命视作不可逾越的红线。尤其是我国铁路系统更需要经过铁路体制改革强化问责。发生事故后, 民众对铁路部门的处理产生了很多质疑, 因此, 事故的处理应该公开透明。

还有的专家认为, 真相越早让公众知晓, 就越能较快的平息猜疑和恐慌, 在科学、缜密的基础上提速调查才是关键, 在厘清责任的基础上不管涉及到谁都坚决、彻底地问责。

每个名字都是一个警示

□新华社记者 黄冠

“7·23”特大铁路交通事故中遇难的同胞离开我们已经一周了, 曾经的欢声笑语已经永远定格。他们的名字, 无论对于家属亲友还是不相识的人们, 都是无尽的哀伤, 也都是人生的警示。

突然降临的灾难, 留下难以抹平的伤痛。唐山大地震过去 35 年了, 人们仍不忘把 500 多位罹难者的名字补刻在纪念墙上。“7·23”事故中 40 位遇难者的名字, 同样不是没有温度的文字符号, 而是死者对生者的沉痛诉说, 是生者对死者的无限怀念。这种诉说与怀念以特殊的形式警示我们: 生命至上, 安全第一。

对待遇难者的态度, 体现着社会文明的高度。汶川特大地震发生后举国哀悼 3 天, 温暖的是人心, 振奋的是精神, 凝聚的是力量。“7·23”事故发生后, 党中央、国务院立即指示把抢救生命放在第一位, 尽最大可能、在最大范围搜救, 随后又对公布遇难者名单、善后和调查处理等工作提出了具体要求, 强调事故调查处理要认真听取群众意见, 做到公开、透明, 给人民群众一个真诚负责任的交代。唯其如此, 才能让长眠地下的人们安息, 让活着的人们慰藉。

每一个遇难者的名字, 都承载过人生的美好梦想, 承载过对国家、政府、周围人的信任和期待。每一个遇难者的名字, 都是指向未来的警示标记, 提醒活着的时候要时刻把保护生命安全放在至高无上的位置。以人为本中的“人”, 不是抽象、模糊的概念, 而是一个个带着喜怒哀乐的鲜活生命。以人为本就是要让每个生命拥有平等、自由、幸福和尊严。

我们的生命, 是连在一起的绿洲。每一个生命的消逝, 都是我们的损失; 每一个逝者的名字, 都是留给生者的警示。警示安全管理漏洞必须尽早弥补, 警示矿井下不能再有致命的透水 and 瓦斯, 警示道路上不再有漠视安全的危险驾驶, 警示桥梁不再断裂、水源和空气不再污染、食品物品不再有害……