

溫州鐵路慘劇

首賠協議達成 死者賠50萬



▲26日，在溫州南站，工作人員正在核對物品。25日起，當局把事故遺留在現場的旅客行李陸續運送至溫州南站供物主前來領取 新華社



▶26日，遇難者家屬領取親人遺體。目前39名遇難者遺體已經全部得到認領 美聯社

7月26日凌晨1點，溫州動車追尾事故鹿城區處置領導小組在仰義對遇難者林焱家屬就傷亡賠償事宜進行對接，並簽訂協議，賠償50萬元。其中鐵道部賠償45萬元，遇難者戶籍所在地政府再支付其餘的費用。這是此次事故中第一個達成的初步賠償協商結果。

【本報記者王春苗杭州二十六日電】

據溫州官方網站——《溫州網》報道，目前已進入事故善後理賠階段，由各街道、鎮組成的32個談判組力爭在7-10天內處理解決善後事宜。

快簽有「酌情獎勵」

根據2007年9月起實施的《鐵路交通事故應急救援和調查處理條例》，旅客人身傷亡賠償限額為15萬元，行李損失賠償限額為2000元。即上述賠償加上強制保險2萬元，如果死亡旅客並未購買其他商業保險，最多只能獲賠17.2萬元。

根據鐵道部有關規定，此次賠償標準是執行以17.2萬元為基數再加上20萬元保險理賠總共37.2萬元，這個基數是固定不變的；另外還加上遇難者家屬交通費、埋葬費、家屬贍養費等共計不超過45萬元；事發後在短時間內接受協商並簽訂協議的可酌情予以數萬元獎勵，該獎勵費用由遇難者戶籍所在地政府支付，其餘賠償費由鐵道部一併支付，支付方式以現金和沖卡方式，整個談判協商將遵循對死者尊重為第一原則。

針對賠償上限17萬元的說法，中央財經大學保險學院院長郝演蘇提出，「生命面前不計金錢，雖然鐵路票價和航空票價有差距，我建議此次動車事故的賠償標準至少應參照伊春空難96萬元的標準。」

不少家屬表示，不管補償多少，逝去的生命也無法再重生了，逝去親人的痛苦無法從這簡單的一筆錢上得到安慰。哪怕不要補償，也希望鐵路部門能夠給他們一個明白的解釋。

39遺體全部認領

據新華網報道，針對甬溫線特別重大鐵路交通事故，事發地溫州市鹿城區在全力以赴搶救傷病員的同時，目前該區已有57個工作組24小時奮戰在接待死傷者家屬一線。

根據部署，鹿城區已安排24家賓館作為家屬聯繫安置點，接待安置死傷者家屬，並將街道、鎮分成32個組，區直部門分成25組，分派人員落實安撫和後勤工作，同時，工作組還進駐11家醫院負責各醫療點的傷員家屬安撫和接待工作。據介紹，工作小組以一對一方式接待遇難者家屬，做好安撫接待工作，穩定遇難者家屬情緒。

根據官方最新公布，7月23日動車脫軌事故導致39人死亡。根據身份證件、衣着等特徵鑒別，39名遇難者遺體已經全部得到認領，但是還有待DNA鑒定的進一步確認。

另外，溫州市警方26日公布事故第一批遇難者名單，共包括28人，其中浙江籍17人、福建籍7人、安徽籍1人、河南籍1人、天津籍1人、意大利外籍1人。溫州市委宣傳部還公布了由當地衛生局提供的醫院救治傷病員名單，截至7月26日12時，現住院者還有118人，其中危重有11人。



▲26日，最後一節車廂被運離現場。經國務院「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查組研究決定，相關部門將遺留在現場的事故車輛運送至溫州西站，作進一步調查處理 新華社

溫州公布首批「7·23」動車事故遇難人員名單

姓名	性別	年齡	籍貫	姓名	性別	年齡	籍貫
黃雨淳	女	22	福建福州	陳熙	女	48	浙江平陽
陸海天	男	10	安徽無為	周仁特	男	X	係陳熙的兒子
金顯眼	男	34	浙江平陽	李建忠	男	16	浙江鹿城
曹爾星	男	X	福建(美籍華人)	LIGUORI ASSUNTA	女	X	意大利
卓煌	男	77	福建福州	胡維鵬	男	56	福建福州
金揚鐘	男	1X	浙江平陽	項餘岸	男	13	浙江鹿城
毛菲菲	女	44	浙江平陽	金建飛	男	12	浙江瑞安
陳碧	女	29	浙江平陽	金文博	男	X	係金建飛的兒子
張秀燕	女	5	福建連江	江正通	男	3X	浙江溫嶺
陳躍	女	28	浙江瑞安	蘇孝圖	男	17	浙江平陽
徐配配	女	4X	河南上蔡	林驍	男	50	福建福州
郝乃剛	男	19	天津北辰	陳怡潔	女	27	杭州下城
陳雲英	男	35	福建晉安	溫愛萍	女	27	浙江平陽
朱平	女	68	浙江鹿城	施李虹	女	4X	浙江甌海

D3115次列車司機接受調查

【本報訊】中通訊社北京26日消息：南昌鐵路局相關工作人員25日表示，在溫州動車追尾事故中，前車D3115次列車司機正接受國務院調查組的調查，同時接受調查的還有各工種相關工作人員。

南昌鐵路局相關工作人員稱，在甬溫線事故中，被撞的前車D3115次列車司機屬於南昌鐵路局福州機務段的工作人員。事發時，他的工作區間是寧波東到福州南。

對於網傳「南昌鐵路局福州機務段段長被撤職」，南昌鐵路局相關負責人表示，南昌鐵路局負責事發路段的機務。據初步了解，南昌局相關領導沒有擔責跡象。另外，沒有「福州機務段相關負責人被處理」一事，傳言純屬胡編亂造。

南昌鐵路局一名工作人員稱，動車相

撞後，鐵路監控部門根據「黑匣子」數據，基本可以確定事故原因。

有業內人士稱，鐵路一旦發生事故，就與5個方面有關：列車、機務系統、工務系統、電務系統、運輸管理。「列車是一個集成技術很高的產品，只要一個環節出問題，就會導致事故發生。」

據鐵路部門相關工作人員分析，上海鐵路局分管工務、電務工作的副局長何勝利被免去現任職務，接受調查。「這意味著，此次事故原因與工務或電務有關。」

經國務院調查組研究決定，相關部門將遺留在現場的事故車輛運送至溫州西站，作進一步調查處理。為減少特大件運輸對市內交通的影響，事故車輛運輸安排在7月25日夜間進行。

殉難司機獲保險理賠5萬

特稿

福州機務段D301次動車組的殉難司機潘一恒，在「7·23」動車事故中堅守崗位直至生命的最後一刻，果斷採取緊急制動措施，當武警從嚴重變形的司機室將他救出時，潘一恒已經遇難，他緊緊握住的閘把穿透了自己的胸膛。

「假設動車按照正常的速度行駛，根據推算，潘一恒若晚1至2秒制動，就可能導致多一節車廂出軌。」福州機務段動車車間主任鄭振治25日接受記者採訪時說。

潘一恒獻出了年僅38歲的生命。雖然他的犧牲沒能完全制止悲劇的發生，但瞬間的光輝照在了那些倖存者的身上。

鄭振治向記者展示了潘一恒生前在鐵路系統內部的專業知識考試的試卷，成績突出。他還拿出了一本「司機手帳」——鐵路司機的工作筆記，上面記錄了潘一恒以往交接班時留下的關於火車各項檢測指標的備註和說明。

鄭振治說，潘一恒2009年6月取得動車組

駕駛證，同年10月走上動車組司機崗位，是動車組技師。發生事故犧牲前，他安全駕駛動車238262公里，從事機車乘務工作18年從未發生任何行車事故。他為人低調、樂觀，業務上細心負責。交接班的時候非常嚴謹，出車前、交車前都要嚴格地檢查。

和潘一恒一起工作學習了14年的同事肖宗傑哽咽地說：「有些在手帳上不太容易講清楚的小細節，他一定要等到接班的司機來，當面講清楚才肯下班。即使故障在他值班時已經解決了，他還是會提醒接班司機，如果類似故障再次出現時應該如何處理。」肖宗傑說，「他盡到了一個火車司機應盡的責任。聽到他殉難的消息，很多工友都流淚了。」

潘一恒像這次事故的許多遇難者一樣，留下了破碎的家庭。「他的妻子沒有工作，還有一個剛上小學一年級的孩子，將來的日子如何支撐啊。」肖宗傑感慨道。

潘一恒生前曾在平安人壽投保常春樹和團體養老險人身保險，遇難後獲保險公司賠償5萬餘元。目前鐵道部對其的賠償情況尚未公布。

新華社

法學專家籲人大啟動特調委

【本報記者王德軍北京二十六日電】

「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故救援和善後處置工作也正在展開。儘管之前國務院已經組成了由安全監管總局局長駱琳任組長的事務調查組，但由於鐵道部救援不力，事故處理環節遭受公眾嚴重質疑，公信全無，有內地法學家呼籲全國人大能夠啟動特別委員會介入調查。

北京大學法學院教授賀衛方今天在其微博上呼籲全國人大常委會緊急設立特別委員會，對事故本身及相關事項進行調查聽證。這一動議迅速被廣泛轉發，並得到多位學者和知名人士的積極支持。

賀衛方說，中國《憲法》第71條規定，全國人民代表大會和全國人民代表大會常務委員會認為必要的時候，可以組織關於特定問題的調查委員會，並且根據調查委員會的報告，作出相應的決議。調查委員會進行調查的時候，一切有關的國家機關、社會團體和公民都有義務向其提供必要的材料。憲法規定特別調查委員會已歷30年，但是全國人大及其常委會從未啟動過這一程序，《憲法》71條遂成「睡美人條款」。特別委員會是最高權力機關行使權力的常規形式，是責無旁貸的義務。

賀衛方認為，該條款的啟動條件比較苛刻。根據《全國人民代表大會議事規則》，全國人大組織調查委員會需由主席團、三個以上的代表團或者十分之一以上的代表聯名，由主席團提請大會全體會議決定。根據《全國人大常委會議事規則》，由國務院、中央軍事委員會、最高人民法院、最高人民檢察院，全國人大各專門委員會，以及常務委員會組成人員十人以上聯名，可以向常務委員會提出屬於常務委員會職權範圍內的議案。

賀衛方表示，2003年孫志剛事件發生後，他曾與其他四位學者呼籲啟動《憲法》第71條，但泥牛入海。溫州特大事故震撼人心，鐵道部自家調查難以服眾，動車與高鐵之發展速度及技術可靠程度令人憂慮。因此他呼籲全國人大常委會緊急設立特別委員會，對事故本身及上述事項進行調查聽證，以答國人。

對於賀衛方的呼籲，中山大學教授袁偉時在微博中予以支持的同時表示，善治從建立良好的制度開始。「在中國，強化人大的作用，真正實現法院獨立審判，加上公民衝破阻力正在行使的表達權和監督權，是走向法治社會的第一步。」

北大政治學者劉軍寧表示：「全國人大應該就溫州特大事故，進行特別調查，舉行公眾聽證，質詢相關官員。」

除此之外，還有不少網民希望能邀請日本、德國、法國、美國等國相關人士參與事故調查。有網友說，日本近年最嚴重的鐵道事故——福知山線脫軌事故的調查報告，歷時兩年方告完成，其中甚至有標明車廂內乘客，在脫軌前和受撞擊後身體的最終位置，而中國事故處理過程中的表現讓不少人寒心。

日本國土交通相大町章宏今天表示，日方已向中國鐵道部提出，願在調查事故原因及防止事故再發措施方面提供援助。



▲26日，一位遇難者親屬在事故現場抹去眼淚 新華社