

溫州鐵路慘劇

國務院成立獨立調查組

徹查追尾肇因 九月中公布結果

今日，溫州動車追尾事故國務院調查組在溫州召開第一次全體會議，公布調查組成員名單和職責。會議強調，要做查事故原因，追究責任，汲取教訓，給遇難者家屬、傷者和群眾一個真誠負責任的交代。調查組組長、國家安監總局局長駱琳表示，事故原因調查已全面展開，爭取於9月中旬向社會公布結果。

【本報實習記者隋曉姣北京二十八日電】

調查組由來自國家安監總局、監察部、鐵道部、全國總工會和浙江省政府相關人員組成，分為技術組、管理組、綜合組和專家組。

調查範圍全面覆蓋

調查組副組長由安監總局副局長王德學、監察部副部長郝明金、鐵道部副部長彭開宙、全國總工會副主席張鳴起、浙江省副省長毛光烈擔任，調查組成員還包括安監總局監管二司司長蘇潔、副司長王力爭，監察部執法監察室副主任王大同，鐵道部安監司司長陳蘭華，全國總工會勞動保護部副部長徐恩毅，浙江省安監局局長徐林、省監察廳副廳長謝變成，省總工會副主席李錦平等，並邀請最高檢鐵路運輸監察廳副廳長徐向春參加。

事故調查組還邀請了來中國科學院、中國工程院、北京交通大學、西南交通大學、中國電力科學研究院、鐵道部科學研究院、國家電網等國內研究機構、高校的8名專家組成專家組，他們的研究領域覆蓋鐵道信號系統、運輸調度、電力系統、高電壓技術、高速列車制動、高電壓電磁干擾、防雷與過電壓等方面及管理方向。

調查組將針對事故發生時的原始資料，包括黑匣子、信號燈、監控裝備等實物以及列車運行組織管理層面、列車控制系統、人員進行調查。

調查組主要工作職責包括查明事故發生經過、原因、傷亡情況及直接經濟損失；認定事故的性質和事故責任；提出對事故責任者的處理建議；總結事故教訓、提出防範和整改措施；及時提交事故調查報告等。

結論要經得起檢驗

駱琳說，事故調查工作將以事實和法律法規、標準規範為依據，深入細緻開展現場勘察、技術鑒定、調查取證、綜合分析和專家論證工作，調查結論要經得起歷史檢驗。

他指出，事故調查工作將全方位、多方面，從各個環節認真細緻查找造成事故的原因，用數據和事實說話，對關鍵環節和關鍵問題要進行論證和覆核驗算，原原本本、客觀公正地對事故發生的經過、原因進行忠於事實的判斷和論證。

駱琳表示，針對這次事故調查技術性、專業性強的特點，事故調查組將堅持尊重科學的原則，充分發揮專家的作用，從各個方面、各個環節進行深入調查，認真查找問題，着重突出以下幾個方面：查原始資料，包括有關行車調度、指令傳達、通話記錄，以及「黑匣子」信息內容等，並進行科學深入細緻分析；查現場，對現場任何一個地點和環節都要認真進行詳細勘查，做好相關技術檢測檢驗；查設備設施，包括信號設施、行車設備、監控裝置等是否符合相關標準要求；查管理，包括各個環節的安全管理、列車運行組織管理等是否存在漏洞，是否存在「三違」等問題；查控制系統，包括列車制動系統是否正常，調度指揮系統等是否規範；查制度，包括安全培訓、行車指揮、崗位操作等規章制度是否健全或存在不落實等情況。



▲駱琳表示，在救援的過程中，清理現場是根據現場救援的整體情況來推進實施的

新華社

鐵道部：沒宣布過停止救援

【本報訊】據中新社北京二十八日消息：鐵道部「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故救援前線指揮部負責人今日表示，事發後，地方公安、消防、武警和鐵路等各方人員開展全面搜救工作。前方指揮部要求所有救援者救人第一，直到最後一刻。事實上，現場指揮部沒有任何人宣布停止救援。

該負責人說，事故現場的列車車廂被撞擠壓嚴重，加之周邊環境複雜，音頻探測儀無法穿透列車鐵皮。又由於事故車廂空間很狹小，視頻探測儀也施展不開。可以說，生命探測儀在當時事故現場發揮的作用是有限的。雖然，救援人員對每個車廂都仔細進行了探測，但現場對生命的搜救並沒有完全依賴於生命探測儀等設備。正因此，在生命探測儀探測「車廂內無生命跡象」的情況下，救援人員仍然繼續堅持搜救，最後救出小伊伊。

搜救與清理同步進行

溫州動車追尾事故國務院調查組組長駱琳也表示，清理現場是根據現場救援的整體情況來推進實施的。

有記者問，「為了確保通車，不到20小時就停止搜救，有沒有這樣的事情？」

駱琳表示，實際上在救援的過程中，隨著現場的清理還在不斷推進相關的搜救工作，它倆是同步的。

對於傷亡人數，駱琳表示，目前現場指揮部核實的情況為「39人死亡，192人受傷。」對於是否存在失蹤人口的情況，他表示，暫時沒有收到報告。

死亡名單已全部公布

溫州警方28日公布了第三批遇難者名單，共計4人。警方官方消息稱，目前39具被家屬認領的遇難者遺體已經過DNA檢驗認定核實。

在此次公布的4人中，福建籍3人、浙江籍1人。分別為：曾國鈞，男，籍貫浙江瑞安；陳曾容，女，美籍華人，原籍福建；趙立松，男，籍貫福建福州市；潘一恒，男，籍貫福建福州。

至此，此次事故造成死亡的39人名單已全部公布。



▲駱琳表示，調查組將徹查溫州動車追尾事故原因，給遇難者家屬、傷者和群眾一個真誠負責任的交代。圖為駱琳在記者會後接受媒體採訪

新華社

上鐵：信號設備存嚴重缺陷 調度疏失未發預警引發撞車

【本報記者楊楠上海二十八日電】上海鐵路局新任局長安路生今日在溫州召開的「7·23」動車追尾事故國務院調查組第一次全體會議表示，根據初步掌握的情況，動車事故是由於溫州南站信號設備設計有嚴重缺陷，遭雷擊發生故障後，本應顯示為紅燈的區間信號機，錯誤顯示為綠燈，沒有給後車提供應有的信號，相關調度人員也沒有及時發出預警，引發追尾事故。

安路生還說，事故反映出現場作業控制不力，溫州南站電務值班人員未按有關規定進行故障處理，沒能有效防止事故的發生；事故反映出的設備品質、人員素質、現場控制等問題，說明鐵路部門的安全基礎還比較薄弱，這些問題反映出鐵路部門的安全管理不到位。具體原因還待調查後得出。

他同時透露，存在設計缺陷的信號設備由北京全路通信信號研究設計院設計，2009年9月28日投入使用。

信號設計公司致歉 願承擔責任接受懲罰

【本報實習記者隋曉姣北京二十八日電】疑因設計存在缺陷導致溫州動車追尾事故的北京全路通信信號研究設計院今日發布道歉信，表示「積極配合事故調查工作，敢於承擔責任，接受應得的處罰。作為建設單位之一，我們對死難者和傷者表示歉意。」有關人員面對數十名中外記者的「連環炮」追問，未就關鍵問題做出明確回答。

在發布會上，北京全路通信信號研究設計院宣傳部部長田振輝首先表示，公司的專家技術人員包括領導都在配合國務院進行調查，包括對在建技術的其他調查，主要在溫福線。面對「出問題的路段設備是否由公司設計」等問題，她強調究竟是調度的原因還是信號系統的問題要等待國務院的調查結果。

有記者質疑「你已說承擔處罰了」，田振輝則表示畢竟是參建單位之一，有責任在裡面，只能先道歉，具體的原因和責任尚不清楚。

記者再問「是否可以理解成目前沒有責任」、「究竟是對整個事件表示遺憾還是對自己的責任表示道歉」，田振輝均未明確回應，只強調公司的道歉並不是來自上級施壓，並進行全面自查。記者問「是全國範圍內嗎」，她表示肯定要以溫福線為優先。

受傳媒追詰語焉不詳

面對記者的「圍攻」，田振輝一再以「技術問題我不清楚」為理由擋駕，有記者問，既然在自查為什麼不停一下，檢查過程中再出事故怎麼辦？她的回應依然是簡單的「這是個技術的問題」。

記者問：「那麼能否請懂技術的人出來？」她回答說：「公司所有的技術人員包括領導確實在配合國務院的調查。」

大公報記者也發問：「全國有多少線路仍在使用的同類信號設備？」並提示對方「這不是技術問題」田振輝回應稱這也是個超出她了解範圍的「技術問題」，她沒有統計過有多少同類設備。

有記者問「你們公司和鐵道部是什麼關係？」她表示不太好說，相信國務院會拿出有力的結論。被問及上級部門時她則反問「這有關係嗎？上網查好了，你們怎麼找到這來的？」後來有記者提出在鐵道部的電話號碼簿上發現了他們的電話，田振輝終於回應「以前屬於鐵道部，現在是國資委下屬單位。」

對於有關「北京地鐵是不是也在用你們公司的信號系統？」田振輝仍然未作出明確答覆，只是說了半句「你們既然看到了……」。



▲田振輝（左）面對有關信號系統設計存在缺陷等問題語焉不詳

賈磊攝

借鐵路事故損中國不智

本報記者

景頻

7月23日，甬溫線特別重大鐵路交通事故給國人帶來了巨大悲痛，引來海內外的關注。然而，有一些境外媒體不是在探討事故本身，卻將批評矛頭指向中國的發展道路，火上澆油，試圖將事故演變成一場政治抹黑事件。

其實，溫州撞車事故是所有人不願意看到的。溫家寶27日主持召開國務院常務會議，部署全面加強安全生產。28日，溫總抱病親自奔赴事故現場，強調政府最大的責任就是保護人民的生命安全；他同時提出，要更加重視高鐵建設中的安全度，並不是越快越好，要實現速度、質量、效益和安全的統一，把安全放在第一位。

客觀地說，高鐵安全事故並不是中國獨有的。德國高速鐵路於1991年6月開始運行，1998年6月3日發生過一場特大鐵路事故，一列高鐵列車行駛到艾雪德的一座路橋時衝出軌道，撞上路橋，造成101人死亡，88人受傷。經過血的教訓，德國高鐵開始重視安全問題，十多年來未再造成群死群傷的安全事故，但諸如電力中斷、中途拋錨等小事故仍時有發生。最近一次是今年5月，一輛維爾茨堡至法蘭克福的列車發生車廂頂部總電開關開關短路事故，引發火災，導致列車電力供應中斷。

連接英、法、比等國的「歐洲之星」高鐵運營也發生過多宗故障事故。2000年6月，一列「歐洲之星」在法國北部出軌，造成14人受傷。最嚴重的一次事故是2009年冬天聖誕節前夕，多列「歐洲之星」因故障停留在英吉利海峽隧道內，上千名旅客被困十多個小時，上萬名等待回家的旅客滯留車站。

列舉這些事件，並非是要為「7·23」安全事故開脫，只是要說明，安全事故並非中國的「專利」，無論發生在哪個國家，都是一場悲劇和災難。在這種時刻，需要的是科學理性、實事求是的調查和以人為本、依法依規的處理。然而一些外媒的做法卻讓人費解，對於發生在其他國家的事故，報道基本都停留在技術層面就事論事，唯獨對於中國，卻大肆渲染，大做文章，上綱上線，將此次動車事故與中國的發展道路、發展模式，甚至政治制度聯繫起來，充滿意識形態偏見的攻擊，唱衰中國。

處於社會轉型期和矛盾凸顯期的中國，不可避免地存在各種各樣的問題，這也是每個發達國家在崛起過程中都會經歷過的階段。中國領導人也從未諱言工作中的不足，並在各個場合諄諄告誡幹部們要居安思危，不懈怠，不折騰。中國不僅成功度過了國際金融危機，經濟總量也躍居世界第二。這是一宗事故就能全盤抹殺和否定。如果中國真的像一些西方媒體所形容的那樣一無是處，這些成績又是怎樣取得的呢？實際上，正是一些國家對中國的崛起不適應，不能容忍一條有別於西方傳統道路的發展模式，才會如此一葉障目，不見泰山。

綜觀近幾年來的一系列事件，除了人權等舊有話題，奧運會火炬傳遞、氣候變化大會和節能減排、匯率改革、貿易摩擦等，都成為批評、指摘中國的新載體。本來的體育盛會卻變成了攻訐中國的工具，本來的互相溝通交流變成了對中國的無端指責。因而此次的借題發揮，也就不那麼奇怪了。

面對悲劇造成的人員傷亡，我們沉痛哀悼，對於存在的缺陷和錯誤；我們當嚴肅徹查，汲取教訓，中國一向尊重和歡迎善意的批評和理性的意見，但若有入藉機抹黑生事，進行政治話題炒作，只能徒增事故處理的難度和混亂，其目的也是不會得逞的。

【本報北京二十八日電】

時評