

遇难人员赔偿救助标准 提高至91.5万元

据新华社电 记者29日从“7·23”事故救援善后总指挥部了解到,根据国家有关法律规定,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员损害赔偿纠纷案件

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(含被抚养人生活费等),合计赔偿救助金额91.5万元。

遇难者增至40人 11家医院仍有109名伤员在院治疗

据新华社电 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,神经原性休克,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订了治疗方案,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)。

高科技动车怎会“一击即中”? 调度为何致命“失灵”? 为何受损车体被匆匆掩埋? 特大事故应该如何问责? 这4个问题 期待一个负责任的交代

新华社记者调查网络热帖《“7·23”动车事故的存疑》

“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,新华社记者对铁路部门工作人员和相关专家进行了采访。



事故死难者亲友昨日在事故现场参加哀悼活动 新华社发

1 高科技动车怎会“一击即中”?

“集高科技于一身的动车及其供电系统应该有避雷设施,可为何还被一击而中?”

网民质疑

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。此次事故原因应是区间及温州南站信号控制失灵,D301次动车一路绿灯正常行驶,茫然不知灾难降临。

D3115次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不便于下定论。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。

2 调度为何致命“失灵”?

网民质疑

“动车突然停止运行,抛锚司机应否紧急报告,由调度室通知相关列车采取规避措施?抛锚动车司机报告了否?调度室通知了没?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?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辆列车。是什么原因导致后面动车‘跟车’过近,问题在哪?责任人又在哪?”

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,没能及时有效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,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。

3 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?”

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。2008年4月28日山东胶济铁路事故时,在调查取证结束后,也是掩埋的。

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。我们平时开车发生剐蹭事故,还需要先由交警现场确认责任后,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。

4 特大事故应该如何问责?

网民质疑

“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快速发展求得政绩。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,就越能较快地平息猜疑和恐慌,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谁都坚决、彻底地问责。

据新华社电

成人专、本科在职学习首选中央电大
业余学习,费用低,学制短,稳拿证。
专科双证教育,本科可授学士学位。
报名地址:陇海路68号附2号
电话:0371-5378 6167 13938456188