



# 铁道部否认“先抢通车搜救其次”

接受新华社专访称,事发 27 小时后结束救援,当时已清理完遗物和车体

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。对这起事故,国务院事故调查组正在深入调查分析,查明原因。  
——铁道部有关负责人

## H 核心提示

铁道部有关负责人 7 月 29 日就甬温线“7·23”事故社会关注的热点问题,接受新华社记者专访。

### 1. 下一阶段如何处置这起事故?

**铁道部:** 对这起事故,国务院事故调查组正在深入调查分析,查明原因

问: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。对这起事故,国务院事故调查组正在深入调查分析,查明原因。

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。

### 2. 通车第一救人第二?

**铁道部:** 24 日 23 时 30 分左右,救援工作结束。此前,铁路部门未宣布过“停止搜救”

问: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为核心,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面搜救,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”。

### 3. 填埋车头销毁证据?

**铁道部:** 集中堆放在取土坑中,为吊车作业腾场地。绝没有实施掩埋,更不存在销毁证据

问: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。为使汽车吊入场作业,须对桥下场地进行清理。这样就需要将桥下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。所有部件和车体绝没有实施掩埋,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散部件,被统一转运至温州西站,作进一步调查处理。



7 月 29 日,市民在事故现场摆放蜡烛和鲜花。新华社发

### 4. “自动停车”为何失效?

**铁道部:** 软件设计严重缺陷,使红灯信号错误升级为绿灯,致使运行控制系统没发挥作用

问: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控制中心的数据采集板软件设计严重缺陷,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。

### 5. 为何 D301 会行驶在 D3115 后面?

**铁道部:** 由于 D301 次列车晚点,导致 D301 次列车行驶在正点运行的 D3115 次之后

问:根据列车时刻表,应该是 D301 在 D3115 之前,为何 D301 会行驶在 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 次列车行驶在正点运行的 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。

### 6. 是否存在重大安全隐患?

**铁道部:** 对中国高铁未来发展仍然充满信心

问:中国高铁、动车是否存在重大安全隐患?

答:经过多年发展,中国高铁工程建设、装备制造、运营管理等多方面取得了重大技术进步,但也面临着许多发展中的困难和挑战,我们对中国高铁未来发展仍然充满信心。

### 7. 为何没据售票情况统计伤亡人数?

**铁道部:** 伤亡人数由地方政府统计确认,实名制为统计伤亡辨认身份等提供重要依据

问: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。

(据新华社北京 7 月 29 日电)

## 相关

### 遇难者人数升至 40 人

新华社温州 7 月 29 日电 记者 7 月 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。

### 遇难人员赔偿提至 91.5 万元

新华社温州 7 月 29 日电 记者 7 月 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,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。

