

国务院对“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故作出处理

设计、制造、管理等源头性问题查明



国务院近日批复了“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查报告。

昨天，国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议，听取“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查情况汇报。会议指出，“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故发生后，国务院随即成立了事故调查组，此后又根据工作需要，对事故调查组进行了充实加强，调整了人员结构，完善了调查制度。国务院对事故调查工作提出明确要求：不仅要查清直接原因，还要追根溯源，查清设计、制造、管理等方面的源头性问题，给人民群众一个真诚、负责任的交代。

调查认定是责任事故

经调查认定，“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故是一起因列控中心设备存在严重设计缺陷、上道使用审查把关不严、雷击导致设备故障后应急处置不力等因素造成的责任事故。

会议同意事故调查组给予铁道部、通信信号集团公司、通信信号研究设计院、上海铁路局等单位54名责任人员党纪政纪处分的处理意见。对相关单位及其主要责任人给予规定上限的行政处罚。其中，铁道部原部长刘志军、原副总工程师兼运输局局长张曙光对事故发生负有主要领导责任，鉴于已因病去世，不再追究责任。对于相关责任人员是否涉嫌犯罪问题，司法机关正在依法独立开展调查。

历时几个月查明原因

几个月来，国务院事故调查组严格按照科学严谨、依法依规和实事求是的原则，通过周密细致的现场勘察、检验检测、技术鉴定、调查取证、综合分析和专家论证，查明“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故的原因是——

■ 通号集团所属通号设计院在LKD2-T1型列控中心设备研发中管理混乱，通号集团作为甬温线通信信号集成总承包商履行职责不力，致使研发的LKD2-T1型列控中心设备存在严重设计缺陷和重大安全隐患。

■ 铁道部在LKD2-T1型列控中心设备招投标、技术审查、上道使用等方面违规操作、把关不严，使其上道使用。

■ 当温州南站列控中心采集驱动单元采集电路电源回路中保险管F2遭雷击熔断后，采集数据不再更新，错误地控制轨道电

发码及信号显示，使行车处于不安全状态。雷击也造成5829AG轨道电路发送器与列控中心通信故障，使从永嘉站出发驶向温州南站的D3115次列车超速防护系统自动制动，在5829AG区段内停车。

■ 因轨道电路发码异常，司机三次转目视行车模式起车受阻，7分40秒后才转目视行车模式以低于20公里/小时的速度向温州南站缓慢行驶，未能及时驶出5829闭塞分区。

■ 因温州南站列控中心未能采集到前行D3115次列车在5829AG区段的占用状态信息，使温州南站列控中心管辖的5829闭塞分区及后续两个闭塞分区防护信号错误地显示绿灯，向D301次列车发送无车占用码，导致D301次列车驶向D3115次列车并发生追尾。

■ 上海铁路局有关作业人员安全意识不强，在设备故障发生后，未认真正确履行职责，故障处置工作不得力，未能起到可能避免事故发生或减轻事故损失的作用。

认定三家单位有责任

经调查认定，通号集团、铁道部和上海铁路局在这起事故中负有以下责任。

通号集团及其下属单位在列控产品研发和质量管控上存在严重问题。通号集团履行甬温线通信信号集成总承包商职责不力，对相关重点设备研发情况不跟踪、不过问，监督管理缺失。通号设计院在未全面了解LKD1-T型列控中心设备升级平台研发过程、进度的情况下，仅凭其所属的列车自动控制研究所（以下简称列控所）负责人口头汇报，即同意启动升级平台研发工作；对列控中心设备研发设计审查不严，未能保证提供的信号产品达到“故障导向安全”的根本要求。通号设计院列控所草率研发LKD2-T1型列控中心设备，未组织正式的研发设计团队，研发工作管理混乱；对设备研发设计过程管理控制不严格，未对列控中心设备开展全面评审，也未测

试单板故障，未能查出列控中心设备在故障情况下不能实现导向安全的严重设计缺陷。

铁道部及其相关司局（机构）在设备招投标、技术审查、上道使用上把关不严。铁道部执行基本建设程序不规范、不认真，片面追求工程建设速度，对安全重视不够，对客运专线系统集成工作管理不力；运输局、科学技术司等相关职能部门在LKD2-T1型列控中心设备招投标、技术审查、上道使用等多个环节违规操作、把关不严，进行无依据、不规范的技术预审查，同意没有经过现场测试和试用的LKD2-T1型列控中心设备上道使用。

上海铁路局及其下属单位应急处置不力。上海铁路局安全基础管理薄弱，执行应急管理规章制度、作业标准不严格，对职工履行岗位职责和遵章守规情况监督检查不到位；有关负责人在事故抢险救援中指挥不妥当、处置不周全；车务、电务、工务系统相关作业人员在故障处理中存在违规作业行为。

同时，在应急救援过程中也暴露出铁道部和上海铁路局针对动车组重特大事故的应急预案和应急机制不完善，处置不当，信息发布不及时，对社会关切回应不准确等问题，造成了不良影响。

提出八方面整改措施

事故调查组针对该起事故暴露出的问题，提出了八个方面的整改措施建议。

要求铁路主管部门、相关铁路运输企业和设备生产企业要深刻吸取事故教训，深入贯彻落实科学发展观，牢固树立安全发展理念，切实加强高速铁路技术设备制造研发和管理，健全完善高速铁路安全运行的规章制度和标准，严把技术设备安全准入关，扎实做好运输安全管理和职工教育培训，强化铁路安全生产应急管理，进一步加强高速铁路规划布局和统筹发展工作，促进高速铁路的安全健康持续发展。（据新华社北京12月28日电）

新华社记者就“7·23”特别重大铁路交通事故调查有关问题采访了国家安监总局新闻发言人黄毅。

记者：事故发生后，社会高度关注，请介绍一下事故调查是如何开展的？

黄毅：事故发生后，党中央、国务院高度重视，胡锦涛总书记、温家宝总理等中央领导同志分别作出一系列重要指示，对搞好事故调查工作提出了明确严格的要求。

调查组严格按照科学严谨、依法依规、实事求是的原则，先后在温州、上海、北京等地认真开展调查工作，进行了一个多月的事故现场模拟再现、列控中心主机及相关软件、无线通信场强、气象及雷击情况、轨道电路等多项技术鉴定工作和近三个月的集中调查取证、分析论证工作，共查阅有关法规、标准等资料4100余件，谈话询问近400人次，形成了专家组、技术组、管理组报告及相关测试报告等各种文字材料近800份、350万字。

调查组通过现场勘察、检验检测、技术鉴定、调查取证、综合分析和专家论证，查明了事故发生的经过、应急处置、人员伤亡、直接经济损失等情况和事故原因，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任人员及责任单位的处理建议和事故防范及整改措施建议，形成调查报告。

记者：针对事故调查中的一些关键性问题，调查组是如何开展工作的？

黄毅：为了查明列控中心设备存在严重设计缺陷和重大安全隐患，尤其是查清导致事故发生的温州南站列控中心设备故障后信号错误升级问题，事故调查组在确保安全的基础上，在甬温线永嘉站至温州南站间进行了事故现场实车模拟再现试验，获得了实际运行记录和现场资料，查明了列控中心采集驱动单元采集电路电源回路中保险管F2熔断后信号错误显示，表明列控中心设备存在严重设计缺陷。在此基础上，调查组还委托相关权威机构对列控中心采集驱动板进行了实验验证。

为了查明铁道部和通号集团在列控设备研发、生产、上道等方面存在的管理问题，事故调查组专门制定了周密的调查方案，对每个环节都进行了认真深入的查证；对上海铁路局等单位的相关问题也展开了深入具体的调查。

记者：针对事故原因的调查，是否对有关列控中心设备等安全隐患进行了整改？

黄毅：事故发生后，调查组就LKD2-T1型列控中心设备存在严重安全隐患的问题，及时向铁道部印发了整改建议函，铁道部会同通号设计院于8月19日对所有使用该设备的甬温线、广珠线、海南东环线等三条客运专线58个车站、18个中继站进行了整改，从运输组织、技术设备等方面采取了整改措施，确保行车安全。

记者：这次“7·23”特别重大事故留给了我们什么样的教训？

黄毅：在高铁建设、运营管理过程中，要始终坚持以人为本、安全第一，坚持科学发展、安全发展，不能只强调速度、效益而忽视质量和安全。

在高铁快速发展过程中，要抓紧建立健全相关的高铁运营管理的规章、制度、标准，特别是随着信息技术和铁路新技术、新产品、新设备的大量应用，相关的技术标准和各项规章制度、制度的制修订工作要及时跟进。

要加强高铁运输安全基础管理，强化对职工执行规章制度和作业标准情况的监督检查，提高职工安全意识、技能。同时，要完善高铁事故应急预案和应急机制，提高应急处置能力。（据新华社北京12月28日电）

给人民一个负责任的交代

安监局新闻发言人就事故调查及有关情况答记者问

