

深度星期一

装有酒精小货车湖南酿惨祸

5车烧毁 43人遇难

7月19日凌晨3时许，沪昆高速湖南境内邵怀段1309KM处，一辆装载危化品的小货车与一辆福建开往四川宜宾的大客车追尾后爆炸燃烧，截至目前，事故共造成5辆车烧毁，已确认43人遇难，仅大客车中就有41人。由于部分遗骸有待确认，事故遇难者总数仍需进一步核实。初步调查结果显示，小货车非法改装运输乙醇（俗称酒精），大客车没有接驳运输、停车休息，是引发事故的两大原因。



工作人员在转移遇难者遗体。



许多警察在事故现场执行任务。



事故中的受伤人员在隆回县人民医院接受治疗。

□调查

近19个小时 客车仅休息64分钟

记者在莆田市交通运输局官方网站7月3日发布的“莆田市运输管理处关于客运车辆违反凌晨2时至5时停止运行情况的通报”中发现，在莆田市卫星定位管理分中心抽查凌晨违规运营的情况下，闽BY2508大客车所属的莆田汽车运输股份有限公司正在“黑名单”里，该公司旗下5辆客车9辆违规。

另据央视披露，福建省交通运输管理局的信息显示，涉事车辆闽BY2508大客车出事前回传的GPS信号中，客车18日上午8点从福建莆田出发，当天23点左右进入湖南，次日2点56分车速降为0。客车途中没有超速，约19个小时中，只休息了3次，累计64分钟。而按要求，这趟车即便全在白天行驶，按4小时休息一次的要求，也应休息4到5次。

运行线路承包给一四川人

据悉，涉事客车上有两名司机，分别姓彭和贾，均为四川人，目前已经联系不上。“一个驾照是1988年拿到的，另一个是1996年拿到的，都是这条线上的老司机。”莆田汽车运输股份有限公司安保部一名代姓工作人员证实，这条线路被承包给了一名四川人，但是对具体承包人的情况并不知情。

有消息称，事故客车是今年5月份和四川宜宾高客站刚签的进站协议，班次不固定，属于长途班线，往来于莆田和宜宾。该车7月2日和16日跑了两趟，这次是第三趟。

肇事货车非法改装运酒精

记者从事故现场指挥救援部获悉，事故烧毁车辆中，湘A3ZT46号厢式货车装载疑似酒精易燃品。

“为了逃避检查，车厢侧面还装了个门进行伪装。我们交警看不到里面的东西。”湖南省高速交警支队有关负责人在现场表示，运输疑似易燃品的车是肇事车辆，经过非法改装后上路行驶，追尾大客车后，易燃品全部漏到地上，瞬间爆燃。

据最新消息，小货车中载有的疑似易燃物已确认为乙醇，共计6.52吨。初步调查结果显示，运输危化品的小货车为非法改装、伪装小客车，非法营运是此次事故的原因之一。目前，车主已被控制。



□事故

货车追尾客车 疑似酒精易燃品爆炸

7月19日凌晨3时许，沪昆高速湖南境内邵怀段1309KM处发生两车相撞燃爆事故。至19日上午8时，现场的大火被扑灭。

据事故现场救援指挥部介绍，一辆装载疑似酒精易燃物品的小货车与一辆福建开往四川宜宾的大客车追尾后爆炸燃烧，造成5辆车烧毁，分别为闽BY2508大客车（所有人为福建省莆田汽车运输有限公司城厢分公司员工，核载53人）、粤F08030号三菱小客车（驾驶人和乘客共2人）、湘A3ZT46号厢式货车（装载疑似酒精易燃品，驾驶人和乘客共2人）、湘A98206号大货车和赣E38950号大货车。

确认43人遇难 总数仍需进一步核实

事故调查组19日晚上发布消息称，事故已确认43人遇难。由于部分遗骸有待确认，事故遇难者总数仍需进一步核实。

据了解，43名遇难人员中，仅闽BY2508大客车中就有41人。送往医院救治的6名伤者中，有4人重伤，2人轻伤。

据福建莆田市委19日下午发布的消息称，事故中车牌号为闽BY2508的大客车，18日上午8时从莆田涵江汽车站出发，前往四川宜宾，其中有在福建厦门、泉州、漳州和莆田市涵江上车的乘客。

据初步核查，大客车上共有55人，其中司机2人，乘客53人。

19日下午，莆田汽车运输股份有限公司发公告通报了此次事故，并在公告中公布了寻亲电话。

□现场

火光冲天 四名伤者从火海中逃出

隆回县三阁司镇上石村石世平家在事发路段旁边。据他回忆，大概是2点到3点间发现高速公路上起火了：“就像炸弹爆炸一样，火光冲天，村民完全不能靠近进行救援。”

“有四名伤者从火海中逃出，其中一人为了躲避大火，还跑到了高速公路下的涵洞处。”石世平介绍说：“几名伤者的伤情都很严重，有人头发和衣服都烧光了，已经说不了多少话，不停呻吟呼喊救命。但我们没有救援设备和药品，只能对他们进行安慰。”

19日上午，记者赶到现场时看到，明火已经被扑灭。事故中的5台车辆被烧得只剩下框架，车上的货物散落一地，占用了东西向车道，现场气味浓烈刺鼻。

一位戴着口罩和简易防护帽的警察告诉记者，他是早上8点左右到的，负责处置客车，由于火势凶猛，客车走道被烧穿，他们不得不去客车行李厢处理遗骸。由于车厢内气味过于刺激，现场处置的警察不得不每半小时换人上车。

□追问

严规为何刹不住 “红眼客车”

国务院2012年7月下发的《国务院关于加强道路交通事故工作的意见》明确，创造条件积极推行长途客运车辆凌晨2时至5时停止运行或实行接驳运输。要求“确保客运驾驶人24小时累计驾驶时间原则上不超过8小时，日间连续驾驶不超过4小时，夜间连续驾驶不超过2小时。”然而在此之后，“红眼客车”夺命事故却依然发生。

此次事故之前，2012年8月26日凌晨2时18分，包茂高速陕西延安段特大交通事故致36人死亡；2014年3月25日零点30分左右，包茂高速重庆黔江濯水段交通事故致15人死亡，56人受伤。

严规出台，甚至相关运输公司因为违规已经被通报，为何仍刹不住“红眼客车”？

北京工业大学交通管理专家、教授陈艳艳告诉记者，一方面，目前针对“红眼客车”违规运营和司机疲劳驾驶，尽管有GPS等监测系统，但现状大多是“监而不全”“监而不控”，许多司机刻意关闭、逃避监测；另一方面，目前处罚条例力度太弱，导致违法成本低，震慑效果不强，“如果违规运营、疲劳驾驶和企业的长期营运资质挂钩，就会大量减少这类情况的发生。”

危化品 成流动炸药库根子何在

危险化学品运输成为“流动炸药库”也非孤例。2012年10月6日，常吉高速公路湖南沅陵境内一液化气槽罐车发生泄漏后引发爆炸，造成5死2伤。

2014年3月1日，晋济高速公路山西晋城段岩后隧道发生特别重大道路交通事故，造成31人死亡、9人失踪，事故现场损毁车辆42辆。

4月8日，京开高速南向北方向黄村段一辆槽罐车侧翻起火，造成槽罐车内两人死亡，京开高速严重拥堵，并烧毁路边60多棵树。

5月18日，浙江桐庐境内一辆槽罐车侧翻引起四氯乙烷泄漏，虽未造成人员伤亡，却造成富春江水体严重污染。

国务院安全生产委员会通报数据显示，我国每年有2亿吨危险化学品来往运输，事故风险大，排查治理任务非常艰巨。

陈艳艳认为，危化品运输频频“惹祸”，症结首先在于相关部门对于运输司机的资质认定不到位、培训机制不完善；其次，违法成本太低，“违规上路”的惩罚并没有和长期营运资质绑定，导致部分司乘人员责任心淡漠、运营企业存侥幸心理，为事故埋下隐患。

“监而不控，就堵不住事故。一方面，有关部门要进一步加强监管，在人力有限的情况下，尽可能利用先进技术手段；另一方面，一旦发现违规，要立即采取执法措施，发现一起就要严处一起。”陈艳艳说。