

装6.52吨乙醇的货车和大客车追尾 引发爆炸燃烧 已有43人遇难

事发沪昆高速湖南境内;目击者:4人火海逃生,被严重烧伤

7月19日凌晨3时左右,沪昆高速湖南境内邵怀段1309km处由东往西方向,一辆装载疑似可燃液体的厢式货车与一辆福建开往四川宜宾的大客车发生追尾后爆炸燃烧,事故已确认43人遇难。由于部分遗骸有待确认,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。送医救治的6名伤者中4人重伤2人轻伤。

目前追尾小货车中载有疑似易燃物已确认为乙醇,共计6.52吨。初步调查结果显示,此次事故的原因至少已确定两点:一是运输危化品的小货车为非法改装、伪装小客车,非法营运;二是闽BY2508大客车没有接驳运输,停车休息没有落实。



救援人员在现场清理

事故 装有乙醇的货车与大客车追尾

据事故现场救援指挥部介绍,7月19日凌晨3时许,一辆装载6.52吨乙醇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台车辆烧毁,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,核载53人)、粤F08030三菱小客车(驾驶员和乘客共2人)、湘

A3Z736厢式货车(装载6.52吨乙醇,驾驶员和乘客共2人)、湘A98206大货车和赣E38950号大货车。

据初步核查,大客车上共有55人,其中司机2人,乘客53人(漳州到宜宾1人、厦门到宜宾23人、泉州到宜宾15人、莆田涵江到宜宾12人,另厦门2个儿童没买票)。

直击 现场气味刺鼻,货物散落一地

19日上午,记者赶到现场时看到,公安、交通、武警、民政等部门的工作人员正在现场进行勘察,指挥交通。公安与民政部门的技术人员正在大客车上收验遗骸,携带司法鉴定箱的工作人员在测量车辆数据。

现场明火已经扑灭。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。在南侧车道两台追尾货车中,靠前的一台运送有某快递公司的快递,后一台是运送皮鞋的,现场气味浓烈刺鼻。湘A3Z746号厢式货车,装载的乙醇已全部烧尽。

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,客车走道烧穿,他们不得不去客行李厢处理遗骸。由于车厢里气味过于刺激,现场处置的警察不得不每半小时换人上车。

一名现场公安民警正在忙碌地对现场遇难者遗骸编号,留待日后进行DNA鉴定辨别死者身份。记者注意到,14时51分,警察往大巴车上送的编号已到第29号。

“为了逃避检查,车厢侧面还装了个门进行伪装。我们交警看不到他里面的东西”,湖南省高速交警支队有关负责人在现场表示,运输乙醇的车是肇事车辆,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。

目前,车主已被控制。

目击 “像原子弹爆炸一样,火光冲天”

“像原子弹爆炸一样,火光冲天,村民完全不能靠近进行救援。”湖南邵阳隆回县三阁司镇上石村石世平家正在事发路段旁边。据他回忆,大概是凌晨2点到3点间,“高速公路上起火了。”

“有四个伤者从火海中逃出,2个女的,2个男的,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,有些头发和衣服都烧光了,已经说不出话了,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。”

一名救援人员告诉记者,“火太大了,温度也很高,人员根本就不能靠近。”4名获救的伤员躺在地面上,衣服已经全部被大火烧“化”了,全身裸露的皮肤脱落而黏在身上,个个表情痛苦异常。



事发现场堆积的物品



转移遇难乘客遗体



被完全烧毁的大客车



伤员接受调查人员询问
本版图片均据新华社

调查 司机开19小时休息64分钟 客车所属公司曾上“黑名单”

长沙一名交警告诉记者,凌晨之后在高速上行驶的大客车俗称“红眼客车”。由于夜间能见度低,司机极易疲劳,给客车运行安全带来很大隐患。

国务院2012年7月下发的《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》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”夺命事故却依然在发生:

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。

而目前已经夺走43条生命的“7·19”事故,也发生在凌晨3时左右。

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违反规定情况中,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辆次违规。

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,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。

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。

追问 危化品运输为何频“惹祸”?

事实上,危险化学品运输成为“流动炸药库”并非孤例——

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危化品燃爆事故,造成31人死亡、9人失踪,事故现场损毁车辆42辆。

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。

综合新华社