

印度列车事故“初步调查报告”出来了 信号错误还是人为过失?

印度奥迪沙邦列车脱轨相撞造成上千人伤亡,是印度 20 多年来最严重的列车事故。媒体披露,事故可能由信号错误或人为过失引发。业内人士认为,印度铁路系统现代化取得进展,但安全管理和意识仍然不足。

初步调查

信号问题致印度列车脱轨相撞

据印度媒体报道,印度铁道部长瓦伊什瑙4日表示,初步调查显示,电子连锁系统信号问题导致印东部发生列车脱轨相撞事故。

据《印度时报》报道,当时电子连锁系统向由加尔各答开往金奈的客运列车发出进入主线的信号,但之后信号又被取消。列车随后进入环线并撞上一列静止的货运列车,造成该客运列车脱

轨。目前当局正在全力恢复铁路运行,并为遇难者家属开通帮助热线。

报道说,瓦伊什瑙4日在视察事故现场时表示,当前搜救工作已经结束,下一阶段目标是在7日上午前完成轨道恢复工作,并尽快查清事故责任方。

当地时间2日19时左右,一列从加尔各答开往金奈的客运列车在奥迪沙邦巴拉

索尔地区的巴哈纳贾火车站附近脱轨,10多节车厢散落四周,一些车厢落在对向轨道上。随后,一列由班加罗尔开往加尔各答的客运列车从对向轨道驶来并撞上脱轨的车厢,造成该列车的几节车厢也脱轨。目前事故已造成至少288人遇难,上千人受伤。

中国驻加尔各答总领馆3日确认,此次事故中没有中国公民伤亡。



救援人员在印度奥迪沙邦巴拉索尔地区的列车脱轨相撞事故现场工作。

珠峰“最凶险之一” 登山季结束 12死5失踪

世界最高峰珠穆朗玛峰今年的春季登山季刚刚结束。尼泊尔旅游局官员形容这是“有记载以来最凶险的(珠峰登山季)之一”。据目前统计,已有12人在这个登山季死亡、另有5人失踪。

今年死亡和失踪人数偏多,或有三方面原因

珠峰登山季分为春秋两季,其中春季攀登人数较多,最佳时机通常是5月中旬后的一段短暂窗口期,因为那时温度较高、风力较缓。据尼泊尔旅游局数据,今年春季登山季共有来自65个国家和地区的478名登山客获得从南坡攀登珠峰的许可证。加上随行人员和向导,上山人数超过1500人。

今年珠峰春季登山季死亡和失踪人数偏多,可能有三方面原因:一是天气条件恶劣,极度寒冷;二是不少登山客缺乏

经验和足够训练;三是山顶拥挤,容易引发危险情况。

据了解,攀登珠峰途中有一处号称“死亡区域”的地方,登山客需要尽快通过、避免滞留,否则哪怕配有氧气瓶也坚持不过数小时。然而,从往年情况看,大部分登山客扎堆在同一时间登顶,很容易造成山上沿途拥堵。登山客尼马尔·普尔贾2019年5月所摄照片曾显示,通往珠峰的一条山脊上登山客排成长队,据他说约320名登山客拥堵在“死亡区域”。

珠峰刚刚经历 “有记载以来最凶险的登山季之一”

美国有线电视新闻网本月初以尼泊尔旅游局官员尤巴拉杰·卡蒂瓦达为消息源报道,今年春季登山季已有12人死亡,其中包括4名尼泊尔人和8名外国人;5人失踪,其中包括3名尼泊尔人和2名外国人。

按尼泊尔旅游局官员比格扬·柯伊拉腊的说法,珠峰刚刚经历“有记载以来最凶险的登山季之一”。他说:“春季登山季已经结束。没有登山客还在挑战登顶。我们接下来只剩下搜寻和营救任务。”

夏尔巴向导格尔杰经验丰富,曾在珠峰营救过50多名登山客,但他说上月的一次营救行动惊险万分,是他经历的“迄今为止最艰难的一次”。事发于5月18日,格尔杰原本陪着一名客户挑战登顶珠峰,

途中发现一名马来西亚登山客遇险且“奄奄一息”,于是格尔杰与客户决定放弃登顶挑战,改为营救遇险者。

这名遇险者被困在“死亡区域”,身边“没有伙伴,没有氧气瓶,没有夏尔巴向导——情况凶险万分”,估计他的登山团队伙伴和向导只顾着赶紧离开该区域、尽快登顶珠峰,没有注意到他遇险。格尔杰用睡垫包裹遇险者,将他绑在自己背上,然后背着他朝山下走了6小时,才遇到其他向导。接着,这两名向导轮流背人,有时不得不拖着他通过雪地。最终,一架直升机将他们送到珠峰大本营。

尼泊尔政府披露,那名遇险者身体状况好转后已乘飞机返回马来西亚。(据新华社)

专家说法

“人为过失或铁轨维护不善”是主要原因

报道援引多份官方报告,显示2017年至2021年,印度铁路发生2000多起事故,超过10万人死亡,其中列车脱轨占全体事故近70%。引发事故的主要原因包括铁轨问题、维护不善、信号系统陈旧、人为过失。

据印度媒体报道,1981年6月,一列列车在比哈尔邦通过一座桥时坠入河中,超过750人死亡,为印度死亡人数最多的列车事故。1995年8月,两列列车在印度首都新德里附近相撞,逾300人死亡。1999年8月,两列列车在阿萨姆邦迎头相撞,

超过285人遇难。

在近年印度发生的列车重大伤亡事故中,一列列车2016年11月在北方邦脱轨,至少150人死亡,超过150人受伤。

印度总理纳伦德拉·莫迪上任以来,印度投入巨资改造和发展铁路运输系统。但印度铁路业内人士指出,印度铁路运输安全虽有提高,仍需继续改善。

曾撰写印度铁路脱轨事故研究报告的普拉卡什·库马尔告诉路透社,“人为过失或铁轨维护不善”是引发列车事故的主要原因,印度铁路运输

系统投入越来越多列车以满足运力需求,但维护人员数量不足,工作负荷过大,且培训不够。

“我们不能只关注现代化的列车而不关注线路的安全,”印度铁路系统前官员斯瓦普尼尔·加格说,这次事故应该促使铁路部门着手应对“安全方面的散漫作风”。

莫迪3日视察事故现场并前往医院探视伤员。他表示,这是一起“严重”“令人痛心”的事故,将受到全面调查,责任人“将被严惩”。

(据新华社)

法国议会通过“网红”行业监管法案 违法者最高可面临 两年监禁和30万欧元罚款

法国议会6月1日通过“网红”行业监管法案,旨在更好地规范“网红”商业活动并打击“网红”在社交媒体上的出格行为。法国由此成为针对“网红”商业活动率先制定完整监管框架的国家之一。

这项跨党派法案于今年1月底提交,法国国民议会和参议院分别于5月31日和6月1日对法案进行投票表决,并一致通过。法案旨在打击误导性或欺骗性商业行为在互联网上的蔓延,让“网红”世界不再成为法外之地,违法者最高可面临两年监禁和30万欧元罚款。

当前随着数字经济的发展、社交网络的大规模使用以及消费者购物习惯的数字化,

“网红”数量越来越多,广告内容也越发多样,“网红”商业活动因此面临复杂而前所未有的监管问题。据法国《世界报》报道,法国目前估计有15万名“网红”,其中部分人的所作所为使这一群体成为众矢之的。

为此,法案针对“网红”和“网红经纪人”的身份及从业行为提出了法律定义和规范。当商业行为涉及的金额超过某个门槛时,品牌与“网红”和“网红经纪人”之间必须签订书面合同。另外,法案强化了线上平台承担的责任和义务,例如必须提供用于举报非法内容的按钮等。

为加强对消费者的保护,法案禁止针对部分商品或服务的推广,其中涉及整形手术

和含有尼古丁的产品等。此外,法案提出了专门针对未成年人的保护措施,如禁止向18岁以下人群推广博彩游戏、体育赌博等。另外,法案强调了从业行为的透明度,包括为合作伙伴有偿推广的内容必须明确提及属于“广告”或者“商业合作”,经过图像优化的自拍、被修饰过的身体照片等必须标明是“经过处理的图片”等。

法案在议会通过后,法国负责中小企业、贸易、手工业和旅游的部长级代表奥利维娅·格雷瓜尔在推特上发文表示:“今后,网红们拥有了一个明确的从业框架。面对部分人的出格行为,消费者将得到更好的保护。”(据新华社)