

锡林浩特车务段铁路交通事故案例

学习资料

第一部分

人身安全案例

一. 路内职工责任轻伤事故案例

X年X月X日X站上水防护员李X上水作业时，因雨天道滑，忙于抢点，摔倒在水井盖上，导致人身轻伤。详细状况如下：

(一) 事故概况

X月X日10时05分，X站打扫员兼上水防护员李X担当1道客车X次上水作业防护任务。上水作业时，李X协助上水员拉水管，因雨天道滑，摔倒在1、II道间第3位上水栓上，被上水栓阀门手柄杆碰伤，导致右股骨粗隆部开放性粉碎型骨折，构成人身责任轻伤事故。

(二) 事故原因

1. 李X上水作业时，在雨天道滑的状况下，既未按规定穿防护雨具，又忙于协助上水工抢点作业，不慎摔倒在水井盖上，导致摔伤。

2. 李X担任打扫员兼上水防护员职务，在上水作业中精力不集中，安全意识淡薄，自我保护意识差，上水过程中未认真确认周围状况而导致摔倒碰伤。

3. X 站在恶劣天气下未对上水作业进行重点卡控，致使在上水作业时间紧的状况下安全卡控措施贯彻不到位，导致人身伤害事故的发生。

(三) 防备措施

1. 严格劳动安全管理。各部门、单位要高度重视人身安全工作，把人身安全与行车安全放在同等重要位置。并加强现场作业人员劳动安全检查教育，严格贯彻职工现场作业安全控制措施，加大人身安全检查力度，消除劳动安全隐患，保证职工人身安全。

2. 严格施工检修作业等防护工作。各单位要认真查找施工防护安全措施存在的局限性，及时进行修改完善。作业防护人员在施工、检修、打扫设备作业中，要严格防护措施的执行，杜绝防护不到位问题的发生。

3. 认真开展劳动安全对规对标检查，加大现场作业过程卡控，保证作业人员人身安全。

二、X 站“7.11”调车人身伤害事故

(一) 事故概况：

X 年 X 月 X 日，X 站解体 3108 次，10 点 20 分调车长 XX 传达完计划后，站在机车煤水车一端运行方向右侧开始作业，机车运行中在绕过钩头向左侧移动时，右脚踏空，坠落在线路内，导致双腿被轧断致残。

（二）原因分析：

X 年 X 月 X 日当日 X 站有降雨，站区泥泞，调车长 XX 在作业中违反《作业人员劳动安全措施》的规定穿雨鞋作业，在机车运行中移动位置时没有站稳抓牢，是导致这起事故的重要原因。

（三）、防备措施

（1）各站长要按规定在调车作业时到现场盯控，卡控作业的要害点，消除安全隐患。

（2）在调车作业中作业人员要按照《人标》、《作业人员劳动安全措施》中的规定，按规定着装，在作业中一定要抓稳站牢。尤其是在作业中不要分心，不要偷懒，必须按照规定执行。

三、X 站 “1.22” 人身伤害事故

（一）事故概况：

1、X 年 X 月 X 日 X 时 X 分，X 站扳道员郑 xx 休班，计划乘坐站内 II 道停留的 44127 次货车回家。上行 1 道 22838 次 6 时 24 分站内通过，6 时 25 分 44127 次列车开车后，运转车长发既有一人躺在 1、II 道间，立即用列车无线通信设备通知司机停车。经确认伤者是扳道员 xx，处在昏迷状态，且头部、胳膊等多处受伤，导致职工人身重伤事故。

2、X 年 X 月 x 日 x 时 x 分，x 站实习大学生卢 x 在 3 道抄完车号后，由 3 道平板车上跳下回车站时，被 II 道通过的 12109 次列车撞伤头部，经急救无效死亡。

(二) 原因分析：

1、扳道员郑 XX 在乘坐守车途中，严重违反《人标》横越线路时应“一站、二看、三通过”的规定，是导致此次事故的全部责任者。

2、卢 x 违反《人标》“横越线路时应一站二看三通过，并注意左右机车车辆动态及脚下有无障碍物”的规定，导致被撞死亡，是这起人身伤亡事故的重要原因。

（三）防备措施：

（1）规定职工作业中严格执行部颁人身安全原则和《作业人员劳动安全控制措施》的规定。

（2）加强现场安全检查，及时发现存在的安全惯性问题，采取措施迅速处理，消除不安全原因。

（3）加强三新人员的业务培训，尤其是人身安全知识方面，结合事故案例教育，使职工树立“安全第一”的思想。

四、X 站货检员“2.22”人身伤害事故

（一）事故概况：

X 年 X 月 x 日，X 站当班货检员 XX 作业中横越线路时被调车列将右脚四指轧伤，导致人身重伤事故。

（二）原因分析：

货检员 XX 班前没有充分休息，班中注意力不集中，在横越线路时，未执行“一站、二看、三通过，注意左右机车、车辆的动态及脚下有无障碍物”的规定，是导致此次事故的重要责任。

（三）防止措施：

- 1、货检员工作中必须按照双人双面或双人单面进行货检作业。
- 2、作业中横越线路时，严格执行“一站、二看、三通过，注意左右机车、车辆的动态及脚下有无障碍物”的规定。
- 3、双人作业横越线路时，对机车、车辆动态相互提醒，做好人身安全互控，做到同去同归。
- 4、遇节日期间、雨、雪大风等气候，车站对人身安全重点布置和检查。

五、X 站货运员 4.20 人身伤亡事故

（一）事故概况：

X 年 X 月 X 日 X 点 X 分 X 站机械区货运员陈 XX 当班脱岗，钻车导致人身伤亡事故。

（二）原因分析：

班中脱岗，擅离工作岗位，抢越正在调车中的车列，并钻车，是导致此次事故的重要原因。

（三）防止措施：

- 1、单岗货运员严禁脱岗，如确需离动工作岗位范围，须向值班员请假。
- 2、车站要对单岗位作业人员加强夜间巡视，也可通过电话进行检查。并制定单岗作业人员人身安全卡控措施。

3、严格执行《作业人员劳动安全控制措施》中“严格遵守劳动纪律和作业原则。工作中要坚守工作岗位，严禁脱岗、串岗、私自替班或换班，不得做与工作无关的事情。”和“横越停有机车、车辆的线路时，必须先确认机车、车辆暂不移动，然后在距该机车、车辆5米以外绕行通过。严禁抢越线路”。“严禁钻车”。

第二部分

接发列车事故案例

一. 电话闭塞准备进路未确认，道岔不对列车进入专用线，导致未准备好进路发出列车铁路交通事故

（一）事故概况

XX年XX月XX日X站因临时停电停止基本闭塞法改用电话闭塞法路票发车。16时47分，车站办理4617次货品列车6道发车时，未将进路上26号道岔开通就盲目发车，导致将4617次开进专用线，进入专用线线路350m，构成未准备好进路接发列车铁路交通事故。

（二）原因分析

负责手摇道岔的值班员和进路检查员违反接发列车作业原则的有关规定，简化作业过程，在非正常状况下准备发车进路时，未开通进路上的全部道岔，就臆测在正常使用时与 24 号联动的 26 号岔也已开通，而实际当时 26 号岔正处在开通专用线的位置，进路检查员对发车进路上的道岔未作全部检查、确认就盲目汇报进路确认好了。

（三）采取措施

1. 规定有关单位认真吸取教训，举一反三，彻底扭转安全生产的不利原因。
2. 杜绝隐瞒事故的不良风气，发生事故后按有关程序汇报，以便迅速采取补救措施，减少事故损失。
3. 要认真贯彻各项安全措施，尤其是对施工期间相邻站的安全控制和组织措施的贯彻。

二. 车站值班员未及时开放信号，导致旅客列车机外停车，构成耽误列车铁路交通事故

（一）事故概况

x 年 x 月 x 日，动车组 NYJ4010B 机车担当客车 X 次（编组 6 辆，总重 366 吨，计长 18.2）牵引任务。客车靠近 x 站时进站信号机显示红灯，7 时 22 分 25 秒司机使用常用制动停车，客车停于 x 站外 K35+485m 处，7 时 22 分 38 秒进站信号开放，7 时 24 分开车，站外

停车 2 分。

（二）原因分析

x 车站值班员 7 时 13 分接到 Kx 次 x 站开车通知后，精力不集中，作业程序漏项，未按规定及时办理接发列车进路开放进站信号，7 时 22 分列车压上 x 站靠近轨后才布置进路开放信号，导致列车机外停车。

（三）防备措施

1. 认真吸取事故教训，制定针对性措施，认真进行对标检查贯彻。充分发挥节日期间干部包保作用，认真开展一次接发列车对标专项检查指导，强化干部责任包保和职工原则化作业的贯彻，对安全薄弱环节、关键时段重点作业环节进行过程控制，切实发挥中心站管理和干部包保现场作业控制检查指导作用。

2. 要加强节日期间职工的思想教育，使职工充分认识到运输安全的重要性，上岗后精力集中，严格贯彻各项作业原则，保证节日期间运输生产安全。

3. 中间站站长、站长助理要加强关键时段、关键岗位、关键作业环节的检查，严格贯彻“三到现场”制度，接发旅客列车必须进行过程控制，保证旅客列车全程受控。

4. 车务系统要加强对车站值班员接发车时，监视控显器进路信号状况的检查，严格贯彻接发车作业原则。

三. X 站解保车辆抱闸耽误列车一般 D 类事故的案例

（一）事故概况

X年x月X日x时X分，X站始发的44130

次货运列车运行到X站通过时，助理值班员发现列车前部车辆冒烟，通知司机停车检查。9时列车停于x站—X站间189km+711m处，经司机检查发现机后第8位车辆人力制动机未松开，处理后于9时07分开车，区间停车7分钟，耽误列车，构成铁路交通一般D类事故。

（二）原因分析

1. X月X日X时X分X站对44130次（37辆重车）进行保留作业时，站长助理未对拧紧人力制动机的车辆进行标识，对采取的防溜措施心中无数，责任心差，在解保作业中未松开第8位车辆人力制动机，导致车辆带闸运行，是导致此次事故的直接原因。

2. 站长助理在保留作业时对上行方向车辆拧紧了8辆车的人力制动机，但误记为拧紧了7辆车的人力制动机，并通知车站值班员在占线板上标识上行方向7辆车人力制动机拧紧。

3. x时X分车站对44130次进行解保作业，站长助理和助理值班员共同撤除防溜措施时，依然认为是上行方向拧紧了7辆车的人力制动机，没有对整列车体进行检查确认，致使机后第8位的人力制动机未撤除，导致44130次带闸开车。

4. 车站值班员对解保作业前的安全预想不到位，在作业中没有起到联控互控作用，没有提醒作业人员对所有车辆进行检查。

（三）采取措施

1.

在车站有列车保留、解保及调车等关键作业时，站长必须第一时间到现场参加或监督指导作业，保证作业安全。

2. 车站要进一步做好安全信息反馈、传递工作，各站产生安全信息后要按规定程序做好汇报和反馈，对不按规定反馈、传递信息，瞒报、谎报信息的负责人车务段将进行严肃处理。

3. 车站做好本站安全大检查工作铺排，按照检查重点内容，逐条逐项做好排查工作，对检查发现的问题，认真进行整改，保证问题整改到位，保证安全大检查活动获得实效。

四、X 站值班员错排进路耽误列车一般铁路交通 D 类事故的案例

（一）事故概况

X 年 X 月 X 日 X 时 X 分，X 站值班员与 X 站办理 88178 次列车闭塞排列进路时，将通过进路一直端排反，致使上行进站信号机至下行 II 道出站信号机间出现白光带，进站信号机不能开放，X 时 X 分 88178 次列车凭引导手信号进站，导致本列运行时分超过图定运行时间，构成耽误列车一般铁路交通 D 类事故。

（二）原因分析

车站值班员排列列车通过进路时，错误点击进路始、终端按钮，

导致接车进路出现白光带，上行进站信号机不能开放。车站值班员在解锁错误进路时，不清晰进路始端按钮，对错误进路不能及时解锁，影响进站信号正常开放，导致人工引导接车耽误列车。

（三）采取措施

1. 车务系统要认真吸取事故教训，举一反三，重点盯住无联锁接发车作业和施工作业安全的同步，加强集中联锁半自动闭塞接发列车原则化作业的督导检查，强化现场实践教学和专业指导，提高行车作业人员执行原则化作业和应急处置的能力。

2. 车务段要认真分析“错排进路耽误列车”这一惯性事故不能根治的原因，重点从干部履职、管控能力上下功夫，使各级管理人员可以切实发现和处理安全生产的关键问题，采取可行的安全措施，提高职工现场作业的控制能力。

3. 车务系统要针对今年以来持续发生调车脱轨、丢失手摇把等严重安全问题，结合近期开展的推进现场作业原则化活动，强化值班员原则化作业贯彻的检查，加强车站值班员接发车时监视控显器进路信号等原则的贯彻，保证接发车作业原则的执行。

五. 电话闭塞值班员只顾填写路票忘掉准备进路，列车通过助理值班员递交路票但不确认进路，导致未准备好进路发出列车铁路交通事故

（一）事故概况

XX 年 XX 月 XX 日 0 时 47 分，X 站值班员在接入 70018 次货品列车时，发现二分区红光带（工务施工影响）无法办理通过，即通知电务人员检修，并请示调度改用电话闭塞法行车。同步使用列车调度无线通信设备呼喊司机降低速度，注意通过时接路票。不过忘掉准备进路，也未派人检查和确认进路状况，盲目将填好的路票交助理值班员出务接车递交路票。助理值班员未按无联锁条件接发列车作业原则监督、检查和确认进路与否良好，盲目递交路票，70018 次通过 X 站时，室内挤岔铃响，才知 3 号道岔被挤坏，构成未准备好进路接、发列车的行车事故。

（二）原因分析

在变化闭塞措施时接发车时，值班员、助理值班员均未能按原则作业程序进行进路状况检查确认，值班员与助理值班员之间的互控作用失效，是这次铁路交通事故的直接原因。

（三）采取措施

1. 停止基本闭塞法接发列车时，车站领导必须按规定到场监督作业，消除事故隐患。

2. 无联锁接发列车作业时，各作业人员必须严格执行作业原则，尤其是发车时，必须在进路准备完了并得到检查确认的汇报后方可填写路票。

3. 担当助理值班员职务的临时加岗人员，在作业中严格执行作业原则，在递交路票前必须与发车端扳道员对道确认进路对的后方可递交。

六. 两人手摇道岔准备进路无一人确认就盲目汇报，导致未准备好进路接入列车事故

（一）事故概况

XX 年 XX 月 XX 日 X 站因控制台发生故障停止基本闭塞法，改用电电话闭塞法行车。23 时 56 分，车站办理接发 83905 次货品列车，当列车进站时将 3 号道岔挤坏，构成铁路交通事故。

（二）原因分析

负责手摇道岔的进路检查员违反《技规》和 TB1506/的有关规定，简化作业过程，在非正常状况下准备接车进路时，只开通了 1 号和 5 号道岔，就臆测在正常使用时与 1 号联动的 3 号岔也已开通，而当时 3 号岔正处在开通安全线的位置，负责进路检查的加岗人员对接车进路上的道岔未作全部检查、确认就盲目汇报进路确认好了，是这起事故发生的重要原因。

（三）采取措施

1. 认真贯彻非正常状况下接发列车各项规章制度，严格执行两纪一化。

2. 加强干部职工的技术业务培训&尤其是新上电气集中的车站，要尽快熟悉和掌握新设备，制定非正常状况下的行车安全措施。

七. 两邻站值班员同忘区间封锁施工，同意闭塞发出列车后才发现错办，导致向占用区间发出列车铁路交通事故

(一) 事故概况

XX 年 XX 月 XX 日，X 站至 X 站间上行线 155Km+350m—156Km+500m 处，自 9 时 00 分至 10 时 00 分隧道施工封锁，9 时 30 分 X 站车站值班员抄收阶段计划时忘掉了区间封锁，与 X 站值班员办理了 7708 次闭塞，当 7708 次在民族站 II 道通过车站值班员报点时发现错办闭塞，紧急呼喊司机停车，同步司机也发现了施工封锁的防护信号，紧急停车于距施工地点 60m 处，构成铁路交通事故。

(二) 原因分析

X、X 两站车站值班员在接发列车作业中违反办理闭塞时应确认区间空闲的规定，是导致此次事故的重要原因。两站助理值班员在作业中未起到联控、互控作用，是导致这起事故的次要原因。

(三) 采取措施

1. 各工种在作业中一定要将强联控、互控作用的发挥，保证班组作业的安全。

2. 车站作业人员在作业中要严格按照作业原则和规章、制度的规定执行。

3. 加强职工责任心教育和事故案例教育，从主观上消灭恶性违章。

八. 全站信、联、闭设备停用，电话闭塞法行车人工办理进路，在道岔遮断器未打开，钩锁器未钩紧的状况下中途转换道岔，导致旅客列车脱轨铁路交通事故案例

(一) 事故概况

XX 年 X 月 X 日，根据 X 十月份运输方案安排，X 站 X 时 X 分至 X 时 X 分进行电源年检，全站信、联、闭设备停用，改为电话闭塞法行车，手摇道岔准备进路，X 电务段 X 信号工区准时开始施工，但 13 号等多组道岔没有按施工规定打开遮断器。X 时 X 分 XX 次尤其旅客快车在 X 站开车，通过 13 号道岔时该道岔转辙机转动，车站在准备进路时 13 号道岔钩锁器未钩紧而且未按规定加锁，13 号道岔转向开通安全线，导致客车进入安全线脱轨，客车大破 3 辆，中破 4 辆，小破 3 辆，旅客死亡 1 人，重伤 1 人，轻伤 12 人，直接经济损失 109 万元，影响本列 1 小时 32 分，构成行车事故。

(二) 原因分析

1. x 站在信、联、闭设备停用时，直接违反《技规》第 285 条“在无联锁的线路上接发列车时，车站值班员除严格按接发列车手续办理外，并应将进路上有关对向道岔及邻线上的防护道岔加锁”

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。

如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/845342303012012033>