

铁路系统 18 个典型事故案例及故调查处理报告范文

案例一、列车运行中车门移开，安全意识淡薄错过时机，刮坏进站信号机

1、事故经过：

XXXX 年 X 月XX 日， XXXX 次在 A 站通过后 A 站值班员汇报机后 13 位运行方向左侧敞车车门未关，列车调度员没有引起重视，布置 B 北站值班员停车处理，减小对运输的干扰。当列车行至B 站 3 道进站信号机处时，未关闭的车门将 3 道进站信号机刮坏。

2、事故定性：

《铁路交通事故调查后处理规则》第十四条，构成列车运行中刮坏行车限速设备普通 C 类事故。

3、违反规章：

《技规》 180 条：注意列车在车站到发及区间内的运行情况，正确、及时地处理暂时发生的问题，防止列车运行火灾。

《调规》第 58 条：调度指挥必须坚持数据安全生产。当得到现场关于快车、路线浮现危及行车安全的报告时则，应及时指示有关人员即将停车，查明情况，妥善处理；

4、存在问题：

1、快车调度员安全意识淡薄，对列车氢氧化铵在运行中出现的异常情况未引起高度重视。 2、在接到危及行车安全的信息时没有引起高度重视，及时布置车站停车处理，错过处理时机，给行车安全、事故频发埋下隐患。

5、吸取教训：

- 1、列车调度员在日常工作必须坚持安全生产的原则。
- 2、当接到有关列车、路线浮现危及行车安全的报告时，应及时发现指示有关人员即将应停车，查明情况，妥善处理，杜绝臆测行车。

6、思量问题：

- 1、在突发情况下，如何把好列车运行安全管理关？
- 2、在接到有关列车、路线浮现危及行车安全的报告书时，应如何妥善处理？
- 3、在遇到安全与效益效率发生冲突时则，如何错误摆正关系？

案例二、中间站加挂轨检车，漏发限速下令耽误列车

一、事故经过：

XXXX年XX月XX日XX线30681次1时29分到达D站加挂到G站轨检车一辆，因调度员漏发D站至G站间轨检车限速80km/h运行命令，导致30681次列车D站晚开1小时03分。

二、事故定性：

《铁路交通事故调查处理规则》第十五条：漏发、错发、漏传、错传调度命令耽误车箱，构成普通D类事故。

三、违反规章：

《调规》58条：限速机车车辆，须根据时需限速机车车辆挂运邮件及规章制度有关规定挂运。低于列车或者路线运行路段速度前一天，列车调度员要根据限速条件发布速限调度命令。

第60条：调度命令发布前，应详细了解现场情况，听取有关人员的意见，书写命令内容，受令处所必需正确、完整、清晰。

四、存在问题：

1、不够列车调度员工作不认真班中精力不集中，没有掌握本班重点工作，未认真核对计划，及时下达系统管理命令。

2、对着重列车盯控不到位。

五、吸取教训：

1、加强自身业务学习、提高工作责任心，树立“安全第一”的思想。

3、对中间站加挂限速车辆时，应认真核对计划并根据有关规定、电报，及时下达调度命令。

六、思量问题：

1、下达值守命令如何严格执行严守有关规定？

2、怎样在职工中树立安全生产意识？

3、遏止如何建立如何有效机制防止漏发、错发、漏传、错传调度命令。

案例三、降雨量超过危及警戒值，工务要求驱离巡查路线，为减少对列车运行的干扰，供电系统抢点放行列车，导致列车区间内紧急停车险些撞上塌方。

一、事故经过：

xx年x月x日，xx线3时21分B站值班员接到工务人员通知因B地铁站降雨量超过危及警戒值，要求封锁A站—B站—C站间巡查路线，值班员立即将情况报告了列车调度员。此时39001次已接近B站，为了减少对列车车次的干扰，调度员通知B站值班员39001次先通过，待39001次到达C站后在封锁B站—C站区间。3时25分39001

次通过 B 站，运行至 B 站—C 站间 291km711m 处司机发现前方路线塌方红灯险些撞上塌方。

二、事故定性：

列车调度员违章指挥、臆测行车但未造成严重后果，按事苗处理。

三、违反规章：

《技规》第 180 条及时发布有关行车命令和口头指示；注意列车在车站到发及区间内的运行情况，正确、及时地处理暂时发生的问题，防止列车运行严重事故。

四、存在问题：

1、列车调度员在工作中，存有侥幸心理臆测行车，未牢固树立安全却未第一的思想。 2、在突发事件时未按规定严格遵守规章制度，及早正确处理问题。 3、在效率与安全管理发生冲突时，未能摆正安全与效率的关系。

五、吸取教训：

1、在日常工作中严格遵守规章制度，及时正确处理缺陷，牢固树立安全第一的思想。 2、杜绝有章不循、违章蛮干，臆测行车，严把列车放行关。

六、思量问题：

1、调度日常工作应坚持什么原则？

2、遇暴风雨天气或者突发事件时，应如何妥善正确的处理亦须问题并保证列车运行安全？

3、在效率与安全发生冲突时，怎样摆正安全与成本安全的关系？

案例四、施工封锁调度命令中轨道车作业里程填写错误，轨道车冒进信号挤坏道岔

1、事故经过：XXXX年XX月XX日，工务部门在A站至B站(含B站)间进行焊轨作业，工务轨道车由A站进入A站至B站区间配合施工。施工列车调度员在发布施工封锁开行路用列车的调度命令之中：将轨道车山手线作业里程错填为区间(实际为：A站至B站区间跨越B站进站信号机)。轨道车进入A站至B站间后在B站西站出站信号显示红灯的情况下，盲目越过进站信号，挤坏B站1#道岔进入II道停车。

2、事故定性：

《事规》急于求成第十四条列车冒进信号或者越过警冲标，构成普通C类事故。

3、违反规章：

《调规》第58条：熟悉工艺技术有关火车站段及列车的技术设备、作业过程、各项技术作业标准及车站接发列车的有关规定，正确地指挥列车运行。第60条：调度命令发布前，应详细探知现场情况，听取有关人员的建议，书写命令内容、受令处所必须正确、完整、清晰。

《技规》第181条 指挥列车运行列车运行的命令和口头指示,只能由列车调度员发布。列车调度员在发布命令之前,应详细知晓现场情况,并听取有关人员意见。

4、存在问题：

1. 列车员在下达施工命令时，不会认真核对施工日计划、核对施工影响范围，造成发布的调度命令错误；

五、吸取教训：

1. 列车调度员在接班前应详细了解本班的重点工作。
2. 对现场情况投资项目及施工作业重点项目、影响范围要成功进行核对、检查。

六、思量问题：

1. 列车调度员如何熟悉本区段站段及列车的技术设备？
2. 对调度命令的正式发布，如何实现互控，保证命令的正确性？

案例五、口头训示代替调度命令，发布命令不规范，列车冒进信号

1、事故经过：

XXXX 年 XX 月 XX 日，XX 线 XX 段捣固机在甲站间至乙站间区间路线捣固。列车调度员发布捣固机作业的调度命令：“准许甲站开 57861 次在进入甲站至乙站间 XXKMXXM 至 XXKMXXM 处进行捣固作业，限 XX 时 XX 分到达乙站。”。57861 次运行至甲站至乙站间 XXKMXXM 处，因其中一台捣固机故障，而乙站方向为上坡。司机向乙站值班员列车长汇报请求离开甲站，值班员立即将情况汇报了列车财务人员，调度员答应了司机的请求，而未通知甲站值班员。导致 57861 次冒进甲站显示红灯进站信号机后进入站内 II 道停车。

2、事故定性：

《事规》第二十一条第十四条列车冒进信号或者越过警冲标，构成普通 C 类事故。

3、违反规章：

《调规》第 56 条：调度员应熟悉主要行车人员和机车、车辆、路线、通信信号、桥隧、牵引供电等设备市场条件，掌握天气变

化对行车工作影响的规律，组织行车有关人员协调动作，保证列车按列车运行图正点运行。《调规》第 58 条：调度指挥，必须坚持安全可靠生产。各级调度人员应做到：熟悉有关站段及动车的技术设备、作业过程、各项技术作业标准及各站接发列车的有关规定，正确地指挥列车运行。第 60 条：调度命令发布前，应该详细了解现场情况，听取有关人员的意见，书写命令内容、受令处所必须正确、完整、清晰。第 61 条，快速反应发布未做到一事一令，受令处所不完整。

《技规》第 181 条 指挥列车运行的命令和口头指示,只能由客车调度员发布。列车调度员在发布命令之前,应详细了解现场情况,并听取有关人员意见。

4、存在问题：

1、简化了作业程序以大大简化口头指示替代调度命令，调度劝告的发布应做到一事一令。

2、列车调度员得知捣固机需返回甲站时，奔赴未按规定发布返回甲站的快速反应命令；

3、“安全第一，预防为主”的思想不坚固。

5、吸取教训：

1、树立安全管理第一的思想，规范作业标准，不得以口头指示代替调度命令。

2、列车调度员下达确保安全命令时，对涉及的受令处所应同时发给，不得遗漏；

3、轨道车在区间停车或者返回时，列车调度员必须按规定发布调度请求命令；

6、思量问题：

- 1、调度人员怎样提高自身对突发事件的处理水平？
- 2、下达调度命令发布有哪些规定？
- 3、在施工中其如何应对重大事故突发事件，怎样把好看施工安全关？

案例六：漏发调度命令，超限列车经过不符合运行限制条件路线导致列车脱线

一、事故经过

2022年12月30日21时43分，70002次货物列车到达陇海线××站iv场1道，21时55分运行至iv场至i场联3线K139+003m处、半径275m曲线上时，机后41~43位脱轨。

二、事故定性：

《事规》第十四条：构成货物列车脱轨普通C类事故。

三、违反规章：

《调规》第58条：超限超重货物车辆的挂运，必须纳入日班计划，根据超重超限货物运输明确规定批示电报和超限超重车辆挂运通知单规定的运行条件，由列车向有关车站发布调度命令。第60条：调度命令发布前，应详细了解现场情况，听取有关人员的意见，书写命令内容，受令博纳县必须正确、完整、清晰。

《技规》第281条：旅客列车、挂有超限货物车辆的列车，应接入固定路线。

四、存在问题：

1、工作马糊在发布超限列车运行命令时，运行条件中漏发：挂运电报中“禁止通过小于280m半径曲线”，导致了车站错误将70002次列车预先安排通过半径为275m的联3线；加之铺轨机技术状态

不良，通过小小半径曲线时铺轨机左侧轮缘爬上曲外股轨面，导致脱轨。

五、吸取教训

1、转发挂运电报、下达命令受令处所、请求内容必须齐全。

2、下达调度命令时，必须认真核对有关超限电报的收电人及内容，了解运行条件，受令处所必须一应俱全、命令内容必须完整，进行全员抄收。

2、安全管理生产思想不坚固，安全卡控不到位，臆测行车。

六、思量问题。

1、调度命令下达有哪些有关规定？

2、开行超限列车或者挂有超限车辆列车如何办理并受理迪雷

省？

案例七：三—四小时第一阶段计划不严肃，运行图监控不严，导致向占用区间发出机车普通 C 类事故。

一、 事故经过：

2022 年 7 月 23 日，陇海线 XX 区间上行线封锁开挖，85066 次(DF41894，40-1451-54.1)按调度命令在前方站停车，由于车站值班员错误核发，指示列车于 5:20 分通过车站，进入封锁区间，用无线列调应答后停车。

二、 事故定性：

《铁路交通事故调查处理规则》第十四条及附件 1 第 17 条，构成向占用区间发出车箱普通 C 类事故。

三、违反规章：

《技规》第 277 条：车站值班员在办理闭塞时，应确认区间空闲。第 307 条：“封锁区间施工时车站值班员应尽速与列车调度员联系，并根据封锁或者开通命令，在信号控制台或者规定位置上揭挂或者摘下撤走区间标示牌”

《调规》第 50 条：列车调度员须及时铺画荷铁和下达3、4 小时列车运行调整计划。其主要内容：车站列车到、发时分和列车会让计划(采用鲍里索夫卡计算机下达的为实时调整计划)。重点列车注意事项。《调规》第 58 条：遇有事故慢行、设备故障、“天窗”施工、区间装卸、天气不良、铁路区间交通事故等危（wei）险情况和对区间封锁、 开通的处理，动车组调度员要严格遵守有关规定，值班主任(副主任) 应加强检查，调度台监控警务人员要加强监控。

四、存在问题：

1、机车乘务员盲目执行车机联控，不认真理解、执行调度命令，未防止事故，并违章进入封锁区间。

2、车站值班员违章蛮干，盲目将列车放入封锁区间。

3、列车调度员不严肃、缜密发布调度命令，未抓住安全关键，对本应严格控制的关键列车，没有作为工作重点向有关车站进行货运站布置交待，导致事故发生。

五、吸取教训：

1、列车调度员应子细、及时铺画下达 3--4 小时列车运行调整计划。并对重点列车、注意事项，必须向有关车站研究重点布置。

2、列车调度员应对 TDCS 调监信息进行实时监控，对重点时段、车站、重点接发列车有关工作在调监进行监控。

六、思量问题；

1、如何杜绝有章不循，违章蛮干？

2、如何检查、落实 3、4 小时阶段计划铺画秒钟产品质量和兑现率。

3、如何运用 TDCS、CTC 等新调度指挥手段进行调度指挥安全监控教育工作。

案例八：调度命令发布随意、违章指挥，造成旅客列车追尾火灾。

一、事故经过

2022 年 7 月 31 日 19 时 45 分，K127 次旅客列车运行至沈阳局哈大线新城子-新台子间，越过关闭的 4333 号通过信号机，于 19 时 49 分与前行的 33129 次货物列车追尾冲突脱轨，K127 次机车和机次 1 至 3 位颠覆，4、5 位脱轨，其中 1、2 位脱轨车辆侵入上行线，中断上行线行车 9 小时 57 分，中断下行线行车 16 小时 59 分。造成旅客死亡 5 人，重伤 3 人，轻伤 42 人，机车大破 1 台，客车报废 2 辆、大破 1 辆、中破 2 辆，货车报废 1 辆、中破 6 辆，构成旅客列车冲突较大事故。

二、事故定性：

《事规》第十条，构成铁路交通较大事故。

三、违反规章：

《调规》第 58 条：遇有事故慢行、设备故障、“天窗”施工、区间装卸、天气不良、铁路重大事故等情况和对区间封锁、开通的处理，列车严格遵守调度员要遵守有关规定，值班主任(副主任)应加强检查，调度台监控人员要大力加强监控。当得到现场关于列车、路线等显露出来危及公共安全行车安全的报告时，应及时指示有关停放人员即将停车，查明情况，妥善处理。

《技规》第 180 条：列车调度员应注意列车在车站到发及区间内的运行情况，正确、及时地处理暂时发生的问题，防止列车运行

死亡事故。第 251 条：自闭区间通过信号机显示停车红绿灯回波时，列车前才必须在该信号机前停车，司机应使用列车无线调度通信设备运转车长，通知不到时，鸣笛一长声。停车等候 2min，该信号机仍未亦显示进行的讯号时，遇到妨碍能随时停车的速度继续运行，最高不超过 20km/h，运行到词义通过信号机，按其显示的要求运行。在停车等候同时，与车站值班员、列车调度员、前行列车司机联系，如确认前方闭塞分区内有列车时，不得进入。

四、存在问题：

1、车站值班员屈服联控、互控职责，提示信号机故障时，严重不负责任，联控用语混乱，示意不明，有时呼叫“注意运行”。有时呼叫“按规定运行”，有时呼叫“按规定速度运行”，机车乘务员违章通过故障信号机的行为。

2、列车调度员没有严格执行《技规》第 180、251 条规定，及时监控运行图，发现和开行制止列车运行中的违章行为。对故障信号机前有的列车停，有的列车不停的情况，不及时掌握和检视，免除有的列车请求发令解除监控功能通过故障信号机时发令，有的又不发令，导致当时列车运行一片使得混乱，最终导致 33219 三次因没有要到调度数次命令停车，K127 次又违章解锁，穿过故障故障章信号机盲目运行，造成追尾事故的发生。

3、列车调度员军令时，存在只给命令号，不给命令内容，或者口头发布命令，没有拟写调度命令，也没有做任何核发。

4、机车乘务员采取监控装置解锁，未按《技规》要求控制列车。

五. 吸取教训

1、安全隐患的处理不果断。

2、忽视了安全管理生产的重要性，行车指挥管理人员违章指挥，严重失职。

1)、车站值班员联控比较严重把关严重失职。

2)、调度技术人员违章指挥。对司机因解根本无法锁，请求调度命令以通过故障信号机，列车调度员违反有关明确规定，不仅没有及时处理、制止违章行为，反而又违反规定，下达允许清空监控的命令，机车乘务员违章关机通过故障信号机。

3)、信号设备维护管理不怎么到位。

4)、规章制度管理混乱。

5)、基本规章不落实。列车调度员下达允许关机调度命令时，先是只给命令号、不给命令内容，此后又口头发布调度命令，没有拟写调度命令，也不是做任何登记。

六、思量问题：

1、如何摆正安全与使用效率之间的关系，牢固树立“安全第一”的思想。

2、列车调度员如何监督、体检现场部门的按章作业情况。

3、如何严格按照《技规》、《调规》的有关规定正确、及时发布调度命令。

案例九：双线接触网 V 停(下行线)，调度命令中未注明调度行车规限，导致在接发上行图定停站客车进入固定路线(固定路线位于下行线)时，客车误入无电区。

一、事故经过： xx 年x 月 x 日， xx 双线自动闭塞区段甲站—乙站(含乙站)间接触网 V 停(下行线)，调度员下达了 2091 号下行线接触网停水命令，命令中所未注明行车限制，导致乙站在接发上行 7064 次图定停站客车时， 7064 带电次电力机车磁化进入无电区(固定路线位于下行线 I 道)。

二、事故定性：

根据《事规》第十四条：电力机车、动车组正负极进入停电区。构成普通 C 类事故。

三、违反规章：

《调规》第 50 条 列车也须调度员须及时铺画和下达指示 3~4 小时列车运行调整计划。第 56 条 机车调度员应熟悉主要行车人员牵引和机车、车辆、路线、通信信号、桥隧、牵引供电等设备情形，掌握天气变化对行车工作影响的规律，组织行车有关值班人员协调动作，保证列车按列车运行图正点运行。第 58 条调度指挥必须坚持安全立足于生产。各级供电系统人员应做到：熟习有关站段及列车的技术设备、作业过程、各项技术作业标准各项改革及车站接发列车的有关规定，正确地指挥列车运行。值班中要精力集中、坚守岗位、严守规章制度，及时正确处理结构性问题。第 60 条 释出调度命令的基本规定：调度命令发布前，应详细了解现场情况，听取有关人员的意见，书写命令内容、受令处所必须正确、完整、清晰。

《技规》第 180 条 列车调度员应注意在车站到发及区间内的运行情况，正确、及时地处理暂时发生的问题，防止列车运行事故。

四、存在问题：

- 1、列车调度员基本功不扎实、工作不认真，对供电臂被淹影响范围机械手不清晰。
- 2、下达调度命令时未注明供电系统行车限制。
- 3、列车调度员未认真仔细车箱盯点跟线，忽视了车站接发列车的有关规定，对列车运行情况掌握不细。

五、吸取教训：

- 1、 加强业务学习，熟悉主要行车人员和蒸汽机车、车辆、路线、通信信号、桥隧、牵引供电等设备情况，及对行车管理工作影响。

2、 列车调度员必须进行供电臂供电范围的学习，使其准确掌握。

六、思量问题

- 1、如何提高调度人员的业务水平。
- 2、如何准确掌握接触网供电范围，命令受令处所？
- 3、如何加强调度将台的监控力度。

案例十：突发事件处理不果断，导致旅客列车火灾事故。

一、事故经过：

二、事故定性：

根据《事规》第十三条规定，构成列车火灾普通B 类事故。

三、违反规章：

《调规》第 58 条：各级调度人员应该做到：值班中要际遇集中、坚守岗位、严格遵守道德规范，及时正确处理结构性问题。当得到现场关于列车、该线等浮现危及号志行车安全的报告时，应及时指示有关工作人员人员即将停车，查明原因，妥善处理。

《技规》 180 条：注意列车在车站到发及区间内的运行，正确、及时地处理暂时发生的问题，防止列车时刻事故。

四、存在问题：

1、列车在营口站已发生，但因列车晚点，车站组织开车时扒乘人员又跳回车顶，未能及时发现和制止。列车在车站停车处理前一天，列车调度员仍未布置接触网停电处理。通知不及时、信息不畅通、指挥秩序乱。

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/908042027143007005>