

工务作业伤害事故案例

铁道部运输局工务部 编

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

工务作业伤害事故案例

铁道部运输局工务部 编



中国铁道出版社

2012年·北京

内 容 简 介

本书按时间顺序编列了从2007年9月至2012年8月全国铁路发生的工务作业伤害铁路交通较大事故、一般A类事故和一般B类事故,介绍了事故概况和现场调查情况,分析了事故发生的原因,确定了事故性质和责任,并分析了由事故暴露出的管理问题。

图书在版编目(CIP)数据

工务作业伤害事故案例/铁道部运输局工务部编. —北京:
中国铁道出版社,2012.11(2012.12重印)
ISBN 978-7-113-15512-4

I. ①工… II. ①铁… III. ①铁路运输-交通运输事故-
案例-汇编-中国-2007~2012 IV. ①U298.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第241046号

书 名: 工务作业伤害事故案例
作 者: 铁道部运输局工务部

策 划: 傅希刚
责任编辑: 傅希刚 编辑部电话: (010)51873142 电子信箱: fxg711@163.com
封面设计: 冯龙彬
责任校对: 张玉华
责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)
网 址: <http://www.tdpress.com>
印 刷: 北京华正印刷有限公司
版 次: 2012年11月第1版 2012年12月第2次印刷
开 本: 880mm×1230mm 1/32 印张: 3 字数: 50千
书 号: ISBN 978-7-113-15512-4
定 价: 12.00元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。

电 话: 市电(010)51873170(发行部)

打击盗版举报电话: 市电(010)63549504, 路电(021)73187

序

多年来，作业伤害事故一直是全路工务系统难以回避的一个沉重话题。死者长已矣，生者唯叹息，血与泪的教训让我们刻骨铭心，不仅是为逝者感到哀悼和痛心，更是为安全管理中存在的问题而震动，这警示我们要深入分析每一件事故，认真审视现存的管理制度。“亡羊而补牢，未为迟也。”发生事故不可怕，怕的是不能从中汲取教训，找不到原因，堵不住漏洞，致使同类事故重复发生。从过往事故中汲取教训，以活生生的事故开展案例教育，这正是编写本书的主要目的。

本书收集、整理了2007年9月新版《铁路交通事故调查处理规则》实施以来发生的一般B类及以上作业伤害事故，主要内容包括事故概况、现场调查情况、事故原因分析、事故定性定责、事故暴露出的管理问题等。书中收集的这些事故都发生在我们身边，每每提及这些事故，仍令人扼腕叹息，久久难以释怀。

这些年来，铁路运输和生产组织已发生深刻而又巨大的变化，运营里程、客货运量、运输密度和行车速度等都有较大幅度的提高，铁路局直管站

段、站段管理跨度增大、天窗修、集中修等生产管理和组织方式变化显著，高速铁路从无到有迅速成网。这些变化无一不对工务安全管理形成较大考验，尽管从铁道部、铁路局到站段都出台了一系列管理办法，比如《铁路营业线施工安全管理办法》就多次修改和补充，但执行情况却不尽如人意。不少单位的安全管理思维还停留在很多年前，利用列车间隔作业、零敲碎打式的分散作业等早已不适应铁路发展的需求。我们常说，事故在现场、原因在管理、根子在干部，这句话不应成为口号，而应成为抓安全管理的根本。

希望大家仔细阅读、学习书中的每一个事故案例，并换位思考：当处在当事者的情形下，自己会怎么做，是否会犯同样的错误。要努力从每一起事故中吸取教训，发现安全隐患，完善管理制度，树立安全责任意识，让习惯性违章变为习惯性安全。

只要我们在安全工作中牢固树立“三点共识”，坚决执行“三个重中之重”，切实推进安全风险管

理，就没有我们克服不了的困难。我们坚信：除不可抗力外，任何事故都可以也应当能够避免。

陈清光

2012年10月13日

目 录

第一章 较大事故	1
----------------	---

一、2008 年成都局 “3·31” 铁路交通较大事故	1
二、2010 年成都局 “3·2” 铁路交通较大事故	5
三、2010 年哈尔滨局 “8·19” 铁路交通较大事故	8
四、2011 年南昌局 “2·18” 铁路交通较大事故	14
五、2012 年青藏公司 “6·7” 铁路交通较大事故	22
六、2012 年沈阳局 “8·22” 铁路交通较大事故	27

第二章 一般 A 类事故	32
--------------------	----

一、2008 年济南局 “11·11” 一般 A 类事故	32
二、2009 年上海局 “5·17” 一般 A 类事故	36
三、2009 年青藏公司 “11·21” 一般 A 类事故	40
四、2010 年成都局 “5·22” 一般 A 类事故	42
五、2012 年成都局 “5·13” 一般 A 类事故	44

第三章 一般 B 类事故	48
--------------------	----

一、2007 年一般 B 类事故	48
二、2008 年一般 B 类事故	48
三、2009 年一般 B 类事故	53
四、2010 年一般 B 类事故	59
五、2011 年一般 B 类事故	63

六、2012 年一般 B 类事故	68
附件 1 关于加强铁路混凝土桥梁钢支架人行道堆载管理的通知	71
附件 2 关于成昆线鸭子池 2 号大桥人行道支架整孔脱落施工人员坠桥伤亡的通报	77
附件 3 铁路营业线施工安全管理补充办法	79
附件 4 2007 年 9 月 ~2012 年 8 月工务作业伤害（死亡）统计表	85
附件 5 2007 年 9 月 ~2012 年 8 月工务作业伤害（重伤）统计表	86

第一章 较大事故

一、2008 年成都局“3·31”铁路交通较大事故

(一) 事故概况

2008 年 3 月 31 日 8 时 11 分，7420 次旅客列车运行至成都局成昆线白果站内 4 道（位于白果 1 号隧道内）K348 + 006 ~ K348 + 030 处，撞上西昌工务段 4 名劳务工，造成 3 人死亡 1 人重伤。

(二) 现场调查情况

3 月 31 日 7 时 45 分许，西昌工务越西线路车间维修作业组在白果巡养线路工区点名，班长邓 × × 布置作业内容：白果站内（该站为纵列式车站）5 道 K345 + 000 ~ K345 + 500 处维修作业，具体作业项目为改道、涂油、调整和更换大胶垫，确定了工地负责人、驻站联络员和现场防护员。安排线路工蒋 × × 为一组工地负责人，带领 7 名劳务工，邓 × × 自己作为工地负责人与另外 13 名劳务工为另一作业组，并宣布了安全注意事项：“严格按标准

化作业，杜绝违章违纪现象发生，按规定距离下道避车，工具不得侵入限界，特别双线地段任何一方来车及时下道避车。”

工作安排后，工地负责人蒋××、劳务工带班人员万××带领劳务工从工区出发去维修作业点，蒋××走在队列最后。当作业组一行8人走到白果1号隧道昆明端隧道口时，蒋××告诉作业组其他人员将有上行列车从5道通过，招呼大家换到右侧的4道继续行走。

白果线路工区驻站联络员商××于8时05分左右（7420次列车进站时）进入信号楼。8时09分，7420次列车由白果站1道发车，驻站联络员商××用对讲机通知昆端防护员李×，李×用对讲机通知蒋××：7420次列车白果站发车I道上4道。8时11分左右，作业组人员进入白果1号隧道约200m，蒋××听到7420次列车鸣笛，看见列车从行走的线路后方驶近，急忙下道，同时呼叫前方人员下道，走在队列后面的李××、万××、任××3人随即慌忙下道，而走在前面距离约20m远的其他4人未能及时下道，被7420次列车机车撞上，1人倒在4道心，3人倒在4道线路右侧。事故发生后，车站、工区人员将4名伤员抬上7420次列车行李车，送甘洛县人民医院抢救。其中3人经抢救无效死亡，1人重伤。

(三) 事故原因分析

1. 作业人员违反《铁路工务安全规则》：步行上下班时，区间应在路肩或路旁走行；在站内如必须走道心时，应在其前后设置专人防护；下道避车时应按不小于 800 m 的距离下道等规定；在行走线路过程中听见列车接近鸣笛，主观臆测为邻线通过列车，而未及时下道进入避车洞避车。

2. 西昌工务段线路工蒋××3月25日由白石岩工区安排到白果线路工区作业，对白果站线路情况不熟悉，特别是白果1号隧道复杂线路状况和事故多发情况不熟悉，在与作业组人员步行去维修作业点的途中，没有提醒大家行走白果1号隧道外侧的小路，而是跟随作业组穿越隧道通行；当下行25407次列车4道通过后，主观臆测空闲的4道短时间内不会再有列车通过，错误判断7420次列车白果站发车进路为1道上5道，没有及时组织人员下道。

3. 昆明端防护员李×用对讲机呼叫蒋××两次，通知其4道即将通过列车，蒋××都没有应答，李×未再继续呼叫，相互间的联系不彻底。

4. 白果1号隧道处于半径402 m的曲线上，瞭望距离短，司机发现行人时距离不足100 m；事发时作业组人员背对来车方向逆风行走，听力受到影响，机车鸣笛声完全掩盖了蒋××呼叫下道的声音，行走在前面的4人没有

听见呼叫声。

（四）事故定性定责

根据《铁路交通事故调查处理规则》第十条的规定，该事故构成铁路交通较大事故，定夹江濠城建筑有限公司负主要责任，西昌工务段负重要责任。

（五）事故暴露出的管理问题

1. 安全教育不到位。职工或劳务工上岗作业前，必须进行劳动安全教育并经考试合格，否则不得上道作业。但该事故暴露出段及车间对职工或劳务工的安全教育不到位，去作业现场途中违反《铁路工务安全规则》关于步行上下班时区间应在路肩或路旁走行的规定。

2. 防护管理不到位。班前安全预想不细，没有明确往返工地的行走路线；违反《铁路工务安全规则》关于在站内如必须走道心时应在其前后设置专人防护的规定，没有安排防护员为在站内行走道心的作业人员防护，防护缺失。

3. 施工管理不善，组织不力。越西线路车间副主任黄××，当天乘坐 7420 次列车到达白果车站时，维修作业组已经出发，作为施工负责人，未能亲自布置安全事项和督促有关人员集体上工；白果线路工区班长邓××和工长刘×，作为当天作业的工地负责人，班前点名安

排工作时，未对白果站的纵列式车站的特殊性及铁路交通事故高发地段引起足够的重视，没有采取有针对性的防范措施。

二、2010 年成都局“3·2”铁路交通较大事故

（一）事故概况

2010 年 3 月 2 日 10 时 18 分，武昌至昆明的 L965 次客车运行至成都局沪昆线新平坝至天龙区间下行线 K2063 + 700 ~ + 800 处（曲线半径 700 m，11.4‰上坡），与上行线 K9464 列车交会时，发现前方线上有大量人员作业，列车制动不及以 81 km/h 的速度撞上 3 名作业人员，同时 2 名作业人员在避车时摔伤，造成 3 名劳务工当场死亡，2 名劳务工轻伤。

（二）现场调查情况

3 月 2 日 9 时 40 分左右，成都工务机械段换轨换岔二车间职工 25 名乘坐中巴车到达沪昆线 K2063 + 500 处，燕华公司（劳务公司）管理人员带领约 120 名劳务工步行陆续到达该处。车间副工长马 × × 考虑当天施工前拆卸轨距杆工作量较大，此项作业不影响行车，即安排人员到齐后开始进行拆卸轨距杆和散发新配件。

现场作业劳务工共分为7个小组，每个小组作业区段约140 m。其中第3小组的劳务工在无带工人员监护的情况下，自9时50分开始上道进行拆除轨距杆作业。10时左右，天龙站驻站联络员呼叫L965次客车10时15分从新平坝站开来，燕华公司材料工班劳务工负责人代××，在听到来车呼叫后，没有立即通知作业人员下道，直至距其20 m远的贵阳端防护员呼叫“车子到地点标了”，才边吹哨边下道，而此时正遇上行线K9464列车与L965交会通过，3名作业劳务工受交会列车影响，没有听到下道通知，下道不及被列车撞上当场死亡。

（三）事故原因分析

1. 现场安全监护存在漏洞。燕华公司现场施工负责人江××，作为劳务输出单位的施工负责人，违反所签订的《单项作业外包协议》有关约定，没有及时制止劳务工在没有带工人员带领的情况下违章上道；材料工班负责人代××在听到贵阳方向远端防护员王××呼叫，得知列车接近的情况下，没有立即通知线上人员及时下道，严重失职。

2. 安全防护职责未能履行。一是成都工务机械段换轨换岔二车间第3组带工职工龚××未能召集和带领本组劳务工一同到达指定区域，导致劳务工上道作业时无带工人员防护。二是现场作业时，5名防护人员中，昆明方

向地点标处的防护员刘××没有到位，未建立起完整的防护体系。三是邻线来车未明令本线人员停止作业，发现本线来车时下道不及而酿成事故。

3. 劳务工擅自违章上道作业。燕华公司劳务作业人员安全意识淡薄，在没有带工人员带领的情况下违章上道作业。

（四）事故定性定责

成都工务机械段换轨换岔二车间使用的劳务工，在进行施工作业准备过程中，造成三名劳务工被通过的旅客列车碰撞致死，构成铁路交通较大事故。

依据铁道部《铁路交通事故调查处理规则》第68条的规定，定成都工务机械段全部责任。

（五）事故暴露出的管理问题

1. 燕华公司安全管理基础薄弱。燕华公司法人代表谭××，作为公司第一管理者，对劳务工管理粗放，没有专门的安全机构和人员，没有建立相应的管理、检查和考核制度，管理人员能力和素质较低，现场卡控能力不强。

2. 违章指挥。成都工务机械段换轨换岔二车间副主任廖××，严重违反营业线施工有关规定，在未开始限速的时段，安排在天窗点前利用列车间隔上线进行施

工作业准备；副工长马××在人员到达后安排拆除轨距杆时，只强调了慢行不开始，作业机具不准上道使用，而没有具体布置和强调人身安全和作业防护注意事项，严重忽视劳动安全。

3. 安全责任未能有效落实。换轨换岔二车间与燕华公司虽签订了《单项作业外包协议》，但2010年开工，双方却没有签订施工作业安全协议，致使甲乙双方安全责任没有明确约定，安全行为缺乏有效约束。

4. 安全培训存在严重的漏洞。燕华公司此次向成都工务机械段换轨换岔二车间输出的123名劳务工，其中考试培训合格的有88人，有35人没有查到培训考试试卷。在此次事故中有两名死亡的劳务工，是施工队负责人于2月28日刚刚招来后，就直接上线作业，缺乏基本的铁路安全知识。劳务工上道前的安全教育和考试存在严重的漏洞。

三、2010年哈尔滨局“8·19”铁路交通较大事故

（一）事故概况

2010年8月19日13时35分，ML56次货物列车运行至滨洲上行线哈拉苏至卧牛河站间K427+515处，撞上3名哈尔滨工务机械段在线路上作业的人员，造成2人

死亡、1 人重伤（送医院救治无效死亡）。

（二）现场调查情况

1. 司机发现异常并采取停车措施情况

8 月 19 日 13 时 34 分，ML56 次货物列车（齐机 HXN₅ 型 0031 号机车牵引）运行至滨洲上行线哈拉苏至卧牛河站间 K427 + 620 处（速度 64 km/h），司机白 × × 发现运行前方 100 m 左右有 4 人在线路上作业，立即鸣笛并使用紧急制动，因停车不及撞上 3 人（另外 1 人跳到线路左侧路基下方），停于 K427 + 137 处，随乘司机吴 × 下车向后检查发现 1 人受伤躺在运行方向左侧路肩上，其他 2 人已死亡在机后第 29 辆车下，司机将情况通知卧牛河车站。现场简单处理后，13 时 54 分开车。

2. 事故发生地点线路自然情况

滨洲上行线 K428 + 100 ~ K427 + 000 为反向曲线，分别为半径 529 m、全长 584.42 m，半径 528 m、全长 381.84 m。根据现场实际勘察，司机瞭望距离为 105 m，鸣笛标距撞人地点 130 m。

3. 哈尔滨工务机械段作业情况

施工计划：哈尔滨工务机械段机械清筛一车间按照铁路局 8 月份施工计划（第 91 项）安排，8 月 19 日在滨洲上行线 K444 + 684 ~ K404 + 925 哈拉苏 ~ 卧牛河区间，进行机械清筛、人工清筛、线路拨移、更换轨枕、方正

轨枕、线路整理、卸收料具、应力放散、人工换轨等施工作业。封锁时间为14时51分至18时51分，施工负责人为李××（机械清筛一车间副主任）。实际作业地点为K428+000～K409+150，作业项目为大机清筛、大机捣固、线路整理。

作业经过：2010年8月19日，哈尔滨工务机械段机械清筛一车间线路二班工长杨志安根据车间交班会安排，带领本组王义远（线路工）、于作先（线路工）、李××₁（线路工）、李××₂（现场防护员）、王××（现场电话员）、李××₃（驻站联络员）共计7人，于9时56分乘坐57075次轨道车由扎兰屯站去滨洲上行线K428+000～K424+000进行大机捣固前工作量调查。10时05分轨道车运行至K418停车时（该作业点施工人员下车计26人），杨志安用对讲机通知乘坐在轨道车司机室内的现场电话员王××下车，协助该处卸砟作业防护，轨道车于10时18分到达卧牛河站，杨志安等人下车后，利用自制的单轨小车沿下行线推运起拨道器、内燃捣固镐等工具前往上行线K428+000处，11时15分到达后由满洲里侧向哈尔滨侧方向进行作业。12时45分，作业至K427+515处，发现该处线路左股17～16号轨低接头严重，工长杨志安现场组织人工抬道捣固，因该作业地点为连续反向曲线地段，瞭望条件差，工长杨志安安排现场防护员李××₂到距作业地点（满侧）800m处（K428+300）