

铁路客运教、学、做一体化教材

铁路客运 安全应急与路风

主 编 裴瑞江
副主编 蔺秀芳 梁丽红

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路客运教、学、做一体化教材

铁路客运

安全应急与路风

主 编 裴瑞江
副主编 蔺秀芳 梁丽红

中国铁道出版社
书 章

中国铁道出版社

2014年·北京

内 容 简 介

本书以《铁路旅客运输规程》、《铁路旅客人身伤害及携带品损失处理暂行办法》、《铁路安全管理条例》、《铁路旅客运输安全检查管理办法》等为依据,系统地综合了普速铁路客运站、车及高速铁路客运站、车工作中所涉及安全应急类业务技能知识,因铁路站、段,企业一般将安全与路风独立设置为一个科室部门,所以本教材将路风内容也纳入为一个单元。全书分为三个单元:铁路客运安全管理;铁路客运安全应急处理;铁路路风管理。每个单元包含若干个项目,每个项目包含项目适用岗位、项目说明、项目教学建议、项目任务与实施、案例导入、相关理论知识、复习思考题。项目任务模式更好地落实了职业教育教、学、做一体化,使读者能够在扎实地学习理论知识和掌握岗位操作技能,达到理论与实践紧密结合的教学效果。

本书可供职业技术学院铁路客运相关专业的专业课教学用书,也可供铁路企业从事旅客运输生产工作的人员学习、培训、工作参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

铁路客运安全应急与路风/裴瑞江主编. —北京:中国铁道出版社,2014. 8

铁路客运教、学、做一体化教材

ISBN 978-7-113-18829-0

I. ①铁… II. ①裴…②梁… III. ①铁路运输-旅客运输-交通运输安全-教材
IV. ①U293

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 187149 号

书 名: 铁路客运教、学、做一体化教材
铁路客运安全应急与路风
作 者: 裴瑞江 主编

责任编辑:于 秀 编辑部电话:010-51873024

封面设计:郑春鹏

责任校对:焦桂荣

责任印制:陆 宁 高春晓

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:三河市华业印务有限公司

版 次:2014年8月第1版 2014年8月第1次印刷

开 本:787 mm×1 092 mm 1/16 印张:9.75 字数:239千

书 号:ISBN 978-7-113-18829-0

定 价:48.00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:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

前言

PREFACE

随着铁路客运设备设施的升级换代和管理理念的不断更新,铁路职业教育专业目录中新增了“高速铁路乘务”专业,意味着铁路客运方面大量的专业知识更新,之前的一些铁路客运方面教材已经不能完全满足专业人才培养需求。石家庄铁路运输学校曾于1987年开办客运专业,多年来为铁路企业培养了大量客运专业骨干人才。现在,河北轨道运输职业技术学院(原石家庄铁路运输学校)客运服务系,以多名专业骨干教师多年积累的教学经验为基础,结合职业教育教改要求,特编写客运专业系列教改教材,供相关院校及企业职工教育参考使用。

本系列教材对铁路客运工作涉及的各方面知识和岗位技能进行了科学分类,打破了常规的传统教学教材形式,突出了以岗位工种技能为主体的教学目标,以项目任务体例编写。系列教材包括《铁路客运业务》、《铁路客运设备设施》、《铁路客运安全应急与路风》、《铁路客运组织》、《铁路客运服务》、《轨道客运岗位实训》等教材,部分教材配有学员手册,真正落实教、学、做一体化人才培养目标,更加符合用人单位对用工专业人员素质的要求。

本书以《铁路旅客运输规程》、《铁路旅客人身伤害及携带品损失处理暂行办法》、《铁路安全管理条例》、《铁路旅客运输安全检查管理办法》等相关规定资料为依据,系统地综合了普速铁路客运站、车及高速铁路客运站、车工作中所涉及安全应急类业务技能知识。因铁路站、段,企业一般将安全与路风独立设置为一个科室部门,所以本教材将路风内容也纳入为一个单元。全书分为三个单元:铁路客运安全管理;铁路客运安全应急处理;铁路路风管理。每个单元包含若干个项目,每个项目包含项目适用岗位、项目说明、项目教学建议、项目任务与实施、案例导入、相关理论知识、复习思考题。项目任务模式落实了职业教育教、学、做一体化,使读者能够扎实地学习理论知识和掌握岗位操作技能,达到理论与实践紧密结合的教学效果。

本书可供职业技术学院铁路客运相关专业的专业课教学用书,也可供铁路企业从事旅客运输生产工作的人员学习、培训、工作参考使用。

本书由河北轨道运输职业技术学院(原石家庄铁路运输学校)裴瑞江工作室负责出品。裴瑞江任主编,北京铁路局石家庄客运段蔺秀芳、石家庄职工培训基地梁丽红任副主编。石家庄铁路运输学校张进奎参与编写单元一,王鹏、曹佳希、史志芳参与编写单元二,刘艳红参与编写单元三。编写过程中得到了石家庄站、石家庄客运段、石家庄铁路运输学校、河北轨道运输职业技术学院领导和有关教师的帮助,在此深表感谢。由于编者水平有限,书中不妥之处敬请批评指正。

编 者

2014年6月

目录

CONTENTS

单元一 铁路客运安全管理	1
项目一 安全基础知识	1
【适用岗位】	1
【项目说明】	1
【项目教学建议】	1
【项目任务】	1
【案例及相关理论知识】	1
【项目任务与实施】	26
【复习思考题】	27
项目二 旅客运输作业安全	28
【适用岗位】	28
【项目说明】	28
【项目教学建议】	28
【项目任务与实施】	28
【案例及相关理论知识】	28
【复习思考题】	31
项目三 旅客运输工作人员及旅客人身安全	32
【适用岗位】	32
【项目说明】	32
【项目教学建议】	32
【项目任务与实施】	32
【案例及相关理论知识】	32
【复习思考题】	35

项目四 旅客运输防火安全	36
【适用岗位】	36
【项目说明】	36
【项目教学建议】	36
【项目任务与实施】	36
【案例及相关理论知识】	36
【复习思考题】	40
项目五 客运列车电器安全	41
【适用岗位】	41
【项目说明】	41
【项目教学建议】	41
【项目任务与实施】	41
【案例及相关理论知识】	41
【复习思考题】	44
项目六 旅客运输“三品”的查堵及处理	45
【适用岗位】	45
【项目说明】	45
【项目教学建议】	45
【项目任务与实施】	46
【案例及相关理论知识】	46
【复习思考题】	49
项目七 客运列车燃煤锅炉操作安全	50
【适用岗位】	50
【项目说明】	50
【项目教学建议】	50
【项目任务与实施】	50
【案例及相关理论知识】	50
【复习思考题】	52
单元二 铁路客运安全应急处理	53
项目一 旅客伤害的应急处理	53
【适用岗位】	53
【项目说明】	53
【项目教学建议】	53
【项目任务及相关理论知识】	53
【项目任务实施】	67
【复习思考题】	68
项目二 车站(含普速站、高铁站)非正常情景应急处理	69
【适用岗位】	69

【项目说明】	69
【项目教学建议】	69
【项目任务及相关理论知识】	70
【项目任务实施】	95
【复习思考题】	95
项目三 普通旅客列车非正常情景应急处理	97
【适用岗位】	97
【项目说明】	97
【项目教学建议】	97
【项目任务及相关理论知识】	97
【项目任务实施】	112
【复习思考题】	112
项目四 动车组列车非正常情景应急处理	114
【适用岗位】	114
【项目说明】	114
【项目教学建议】	114
【项目任务及相关理论知识】	114
【项目任务实施】	122
【复习思考题】	122
项目五 动车组列车安全应急设备的使用方法	123
【适用岗位】	123
【项目说明】	123
【项目教学建议】	123
【项目任务及相关理论知识】	123
【项目任务实施】	130
【复习思考题】	130
单元三 铁路路风管理	131
项目一 铁路路风管理的机构及职能	131
【适用岗位】	131
【项目说明】	131
【项目教学建议】	131
【相关理论知识】	131
【复习思考题】	133
项目二 路风问题分类与定性	134
【适用岗位】	134
【项目说明】	134
【项目教学建议】	134
【项目任务】	134

【案例及相关理论知识】	134
【复习思考题】	138
项目三 铁路路风监察监督程序	139
【适用岗位】	139
【项目说明】	139
【项目教学建议】	139
【相关理论知识】	139
【复习思考题】	140
项目四 了解铁路路风问题的处分与处罚	141
【适用岗位】	141
【项目说明】	141
【项目教学建议】	141
【相关理论知识】	141
【复习思考题】	143
项目五 了解铁路路风问题的管理制度	144
【适用岗位】	144
【项目说明】	144
【项目教学建议】	144
【相关理论知识】	144
【复习思考题】	145
项目六 了解铁路旅客列车乘务工作中易发的路风问题	146
【适用岗位】	146
【项目说明】	146
【项目教学建议】	146
【相关理论知识】	146
【复习思考题】	147

单元一 铁路客运安全管理

项目一 安全基础知识

【适用岗位】

铁路客运所有岗位。

【项目说明】

本项目主要学习铁路客运安全相关的基础知识,是从事铁路客运工作人员需要掌握的基本安全知识。内容主要包括旅客安全运输的重要意义及要求、造成铁路客运事故的根源、旅客安全运输的基本措施、旅客人身伤害及携带品损失处理、铁路交通事故处理基础知识、电气化铁路安全基础知识。

【项目教学建议】

本项目内容涉及面比较广泛,基础理论性知识较多,岗位特征不是特别明确,因此在教学时理论与案例相结合,主要培养学员的安全意识,全面了解铁路客运安全管理知识。

为有效巩固所学理论知识,项目最后专设了习题,建议教学过程中根据进度适时适当地布置完成相应复习思考题,重要内容需要强化记忆。

【项目任务】

学完相关理论知识后能正确分析事故的原因及教训或启示。

【案例及相关理论知识】

案例 1-1 200 * 年 12 月 3 日 10 时 30 分,东营—南京西的 255 * 次旅客列车,终到南京西站车底入库后,列车员李某自行外出买东西。在返回车库时,李某横越线路未进行瞭望,被入库的客车车底轧伤双腿,造成高位截肢。构成责任职工重伤事故。

案例 1-2 200 * 年 12 月 28 日 20 时,满洲里—北京的 130 * 次旅客列车,终到北京入库后,餐车厨师唐某使用 1 号电磁炉炒菜。在炒菜过程中列车停电,唐某将炒菜锅放在电磁炉上,忘记关闭电源开关,擅自脱岗到 8 号硬卧车睡觉。发电车再次供电后,引燃炒菜锅内的食物。29 日 7 时 20 分,唐某打开餐车厨房门时发现冒烟起火,经列车乘务员和北京车辆段职工共同施救将火扑灭。事故导致厨房顶棚及过道烧损,过火面积近 18 平方米,餐车破损甩车,经济损失 7 万余元。构成车辆火灾事故。

一、旅客安全运输的重要意义及要求

保证旅客和行李、包裹运输的安全是客运职工的首要职责,是关系到旅客生命财产及国家与铁路企业声誉的头等大事。安全运输是我国铁路运输组织的基本原则之一,也是衡量运输工作质量好坏的重要标志。铁路企业必须坚决贯彻安全生产的方针,严格实行逐级安全责任制,牢固树立“安全运输,人人有责”的思想。不断提高客运职工素质,狠抓技术练功,确保运输安全。

铁路旅客运输安全工作涉及作业安全、工作人员人身安全、火灾、爆炸、电器安全、旅客人身伤害、设备安全、行车事故、食物中毒、自然灾害及其他,如图 1-1 所示。

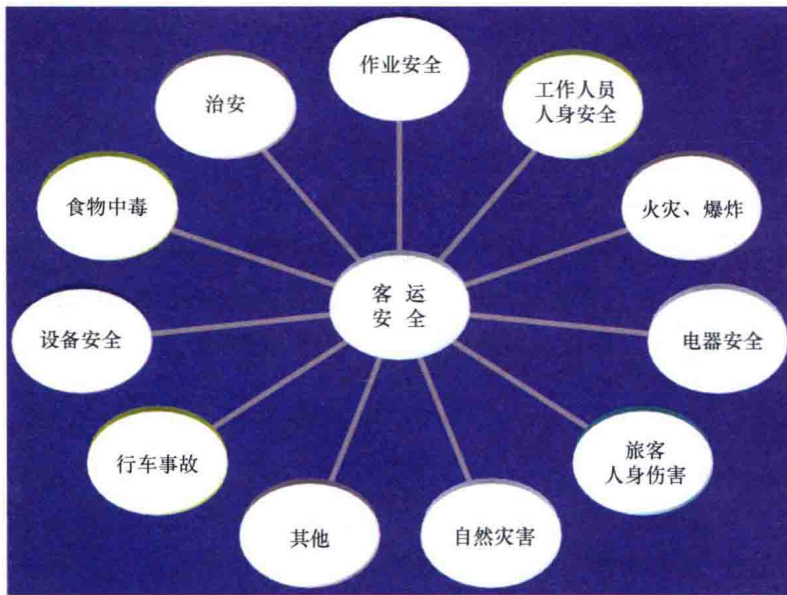


图 1-1 客运安全工作

二、造成铁路客运事故的原因

纵观铁路客运事故发生的原因,大致分为三类:第一类是自然灾害造成的事故,如洪水、地震、雪灾等天灾;第二类是人为破坏,如恐怖袭击等人祸;第三类是责任事故,如由于铁路企业管理不善,设备设施故障、损坏,或者作业人员违章违规等造成的事故等。

(一) 自然灾害

1. 自然灾害的概念。

以非正常自然现象为主因的灾害称之为自然灾害,如:洪水、滑坡、泥石流、台风、沙尘暴、雪灾、地震、雷暴等。

2. 自然灾害的基本特性。

自然灾害的基本特性是不可抗力。不可抗力是指不能预见、不能避免并不能克服的客观情况。

《中华人民共和国民法通则》第一百零七条规定:因不可抗力不能履行合同或者造成他人损害的,不承担民事责任。

自然灾害形成的过程有长有短,有缓有急。有些自然灾害,当致灾因素的变化超过一定强度时,就会在几天、几小时甚至几分钟、几秒钟内表现为灾害行为,像地震、洪水、台风、沙尘暴、龙卷风、冰雹等,这类灾害称为突发性自然灾害。

3. 对铁路旅客运输安全有直接影响的几种自然灾害。

危及铁路行车安全的自然灾害类型主要有:风、雨、雪、水灾、地震等造成的线路边坡崩塌、线路下沉、落石落物、火灾等。

(1) 风灾。

风灾有强风、大风、沙尘暴等。

强风的主要危害包括吹翻车辆、引起接触网断线等,危及行车安全。危险翻车风速和临界翻车风速决定列车速度,因此铁路应在强风区铁道旁建挡风墙,制定各级风速下的各列车运行速度、改进车型,保证运行安全。

案例 1-3 200*年4月9日19时许,乌鲁木齐—北京的T7*次列车运行至小草湖—红层段时,遭遇特大沙尘暴袭击,沙尘暴卷起的沙石将车体运行方向左侧窗户玻璃全部损坏。该次列车被拖至哈密站后,因为没有这么多的备用的车窗玻璃,铁路只能在车窗外先用棉毯遮住车窗,再用铁钉钉上一层木板来保证列车运行,如图1-2所示。该次列车晚点近33小时后,才驶入了北京西站。



图 1-2 T70 次列车车厢

案例 1-4 200*年春天,发生在南疆铁路珍珠泉附近的旅客列车颠覆事故(图1-3)是暴风肆虐的典型案列。据专家组事后的调查报告,事发现场瞬间最大风力超过13级。该次旅客列车9节车厢被大风刮到了路基下,致使4名旅客死亡,四十多人受伤。铁路对此次事故中伤亡的旅客进行了积极的救治和赔偿。

案例 1-5 200*年8月5日凌晨4时左右,新疆吐鲁番出现12级大风,4列旅客列车被迫滞留在吐鲁番小站鱼儿沟。火车滞留了8小时后,在列车上还可以感觉到外部的风哗哗作响,列车也随着大风摆动。

这4列旅客列车分别为阿克苏—乌鲁木齐的580*次列车,兰州—喀什的266*次列车,



图 1-3 列车颠覆事故现场

喀什—乌鲁木齐的 88 * 次列车,还有库尔勒—乌鲁木齐的 104 * 次列车。4 列火车上共有四千多名旅客滞留鱼儿沟车站。

(2) 水灾。

水灾主要泛指洪水泛滥、暴雨积水和土壤水分过多造成的各种危害,如线路积水塌方、泥石流、滑坡、洪水冲垮桥梁及路基等。

案例 1-6 201 * 年 8 月 19 日 15 时 15 分,西安—昆明的 K16 * 次旅客列车运行至宝成铁路德阳—广汉段 606 千米 500 米处,受持续暴雨影响,洪水致使石亭江大桥 5、6 号桥墩倒塌,7 号桥墩倾斜,造成列车机后 5~17 位车辆脱线,1318 名旅客的生命财产安全受到严重威胁。危急时刻,K16 * 次列车司机果断采取紧急制动措施,在最短的时间内将列车停稳;列车乘务组临危不乱,列车长立即启动应急预案,指挥全体乘务人员将旅客分头向桥两端迅速组织撤离。乘务员要求旅客放下携带品,扶老携幼、不挤不慌、有序撤离。15、16 号车厢在端门变形、难以推开的情况下,乘务员发动旅客中的青壮年,齐心协力撞开端门,为旅客打开生命的通道,抢在车厢坠江之前将旅客疏散出去,与随即赶来的成都铁路局工务、公安等部门地面人员共同努力下,短短 15 分钟时间把所有旅客转移到安全地带,15、16 号车厢乘务员又返回车厢,仔细确认没有落下一名旅客后才离开车厢。乘务员离开车厢仅 1 分钟左右,2 节车厢随即坠入江中,被洪水冲出 200 多米,K16 * 次旅客列车 2 节车厢坠江瞬间如图 1-4 所示。

水灾包括洪水和渍涝。

渍涝对铁路旅客运输的危害主要表现为使地势较低处的路基浸泡在水中,时间一长路基变软,列车将被迫限速通过,严重情况下甚至会造成线路中断。

对铁路旅客运输危害比较严重的是洪水。

根据洪水形成的原因可把洪水分为山洪和溃坝两种。我国的地形地貌被称为“七山二水一分田”,山洪在我国的自然灾害中不仅经常发生而且造成的损害也非常严重,铁路旅客运输几乎每年都会因为山洪造成线路中断。

案例 1-7 197 * 年 8 月 5~7 日,一个超强台风侵入内陆后,在河南驻马店地区上空形成了低气压,制造了一场罕见的特大暴雨,3 天降雨量达到了惊人的 1 600 毫米。驻马店附近的几十个水库被冲垮,其中库容量最大的板桥水库溃坝后,七、八亿立方米的洪水冲出山区在平



图 1-4 K165 次旅客列车两节车厢坠入江中

原上形成了宽约 120 千米、高 5~9 米的水墙,铁路几十吨的罐车被冲出去五里多地,京广线被推掉了约 108 千米,京广线中断行车 18 天,直接经济损失三百多亿。我国当年的国民生产总值才不过三千多亿,这是我国百年不遇的一次由大暴雨引发溃坝导致的大洪灾!

水灾容易造成滑坡、泥石流等地质灾害。这种灾害主要发生在山区的铁路沿线,特别是发生强烈地震或在雨季遇有暴雨、大暴雨时,极易发生山体滑坡、泥石流等地质灾害,进而危及铁路旅客运输安全。

案例 1-8 200* 年 5 月 12 日 14 时 25 分,210* 次列车和往常一样从甘肃徽县发车,3 分钟后驶入 109 隧道。当时正值汶川县发生 8 级地震后引发周边连续降雨,导致宝成线 109 隧道内接触网断电。隧道内一片漆黑,货车以 50 千米/小时的速度行至隧道南口,连续降雨引起的水灾导致山体突然塌方,巨石堵在了洞口,虽然两名司机采取了紧急制动措施,但货车仍以 20 千米/小时的速度撞上了巨石。相撞产生的火花引燃了机车头,紧接着 12 节装满航空煤油的油罐车燃起熊熊大火,宝成铁路被迫中断行车。事故现场列车燃烧和救援如图 1-5 所示。



图 1-5 货车在宝成线 109 隧道南口撞上塌方巨石引燃油罐车

(3) 雪灾。

大雪会影响旅客列车的运行,严重的雪灾甚至会造成线路中断,导致旅客列车停止运行。

案例 1-9 200 * 年 3 月 8 日,齐齐哈尔—北京的某次旅客列车开车后不久即下起了大雪。在车上添乘的干部考虑到天气预报也说有大雪,便与车长商量在哈尔滨停车时上了 20 大箱的方便面。列车继续开行后不久他们发现雪越下越大,在沿途停车时就决定又上了 20 大箱的方便面。当列车运行到四平前一站时,大雪造成的线路中断完全阻止了列车的前行,外部的一切援救也完全不可能。好在列车上的人们有了一定的思想准备,再加上有 40 大箱的方便面垫底,列车乘务组开会布置了从安抚旅客、治安巡逻、车内照明电路改造、食品计划供应等切实可行的措施,从而使因大雪被阻了十几个小时的列车上的所有人员安然无恙,得到了旅客的赞扬和主管部门的表彰。

案例 1-10 201 * 年 1 月初,因受较强冷空气影响,内蒙古部分地区降暴雪。1 月 3 日 18 时 38 分,哈尔滨—包头的 181 * 次列车,由于雪害断道被困于集通线大东沟—三介海子段 28 千米 300 米处。因受地势影响,线路两面临山,地势低洼,加之风急雪大,在列车停靠区段积雪形成了高达近 4 米的雪墙。列车长杨某立即组织做好宣传和解释、安抚工作、稳定旅客情绪。副列车长带领副班列车员,收集除雪工具,组织下车清雪。乘警和正班列车员,坚守岗位、加强巡视,维护车内秩序。

面对雪情,乘务员组成除雪组拿着列车上焚烧取暖锅炉用的小铁锹,跳进没膝深的雪坑里,顺着线路一点一点铲,一锹一锹挖,开展自救,如图 1-6 所示。但寒风很快把好不容易清理的一段线路又掩埋了。为保存实力,大家回到车上等待救援。



图 1-6 工作人员、武警战士铲除雪墙

为了解决旅客的困难,列车长组织餐车给旅客免费发放盒饭、方便面、矿泉水、馒头,照顾重点旅客 15 人的一日三餐。集通公司为列车补充有限的食品,全体乘务员先给旅客吃,在列车恢复运行之前没有一个乘务员吃。

乘务员的行为感动了旅客,乘务员下车除雪时,旅客把自己的手套、帽子、围巾给他们戴上,把自己的食品送给乘务员。

1 月 4 日,经广大干部职工和武警官兵全力抢险(图 1-7),分三次对列车进行解体,并将 1 400 名旅客分批拉回商都站宾馆。1 月 5 日凌晨 3 时 28 分安全抵达终点,创造了列车几乎被大雪掩埋,在零下 40 摄氏度、绿皮车在雪中停留 30 小时 30 分钟的情况下,实现了“不让一名旅客受冻,不让一名旅客没有热饭吃,不让一名旅客没有热水喝,不让一名旅客发生任何意

外情况”的目标。



图 1-7 武警战士车底铲除积雪

(4)地震。

地震破坏线路结构、各种房屋及桥梁,对正在行驶的列车运行安全危害最大。

地震破坏力的大小主要是震级、震中位置的深浅,以及地震是如何震动的(是上下震动还是左右摇晃)。掌握一定的地震常识,不仅在生活中遇到地震时,可以更好的逃生,而且在工作中遇到地震时,也有助于我们准确的判断地震给铁路所造成的破坏,以便采取有效措施降低地震带来的损失。

经历过 2008 年汶川地震后,铁路有关部门加强了震后在震区铁路沿线对铁路桥梁、隧道,以及危险地段的山体进行检查,以确保铁路行车的安全。放行时也要本着先空车后重车,先货车后客车的原则,来保证旅客运输的安全。

(5)崩塌、落石。

破碎和裂隙发育的岩石,变质程度较深,一旦遇到外界震动因素就会崩塌下落,造成危害。

(6)其他灾害。

如地下水位上升引起溃塌;由于地质地压自然外力作用,使隧道变形隆起侵限;软土路基下陷及线上障碍物,等等,都会影响列车的运行安全。

(二)人为破坏(人祸)

人为破坏铁路设备设施造成的事故。人为破坏主要有动乱、恐怖活动、治安等。

(1)动乱。

社会一旦发生动乱,铁路等重要的交通枢纽必定要受到冲击。由于车站、列车等场所为人员比较密集集中的地方,因此很容易被动乱分子列为作案场所。此种情况下,铁路客运职工必须坚守工作岗位,劝阻不明真相的群众不要冲击车站、列车,不要破坏站、车秩序,对于混在群众中的少数坏人,要配合公安部门给予坚决打击。

(2)恐怖事件。

近期,我国恐怖事件主要是由新疆的“东突组织”和西藏的达赖集团指挥下的“藏青会”、“藏妇会”等造成的。充分认识恐怖组织的特点和活动规律,就可以更好的防范,确保旅客运输安全。

恐怖组织的特点:

- ①往往以暴力为破坏手段:爆炸、投毒、砍杀、绑架人质等。
- ②内部有严密的组织和分工。
- ③针对的目标往往是平民、政府机构、交通枢纽以及大型商业场所等人员密集的地方。
- ④他们的活动往往与民族、宗教等问题混淆在一起。

案例 1-11 201*年3月1日21时20分左右,云南省昆明市昆明火车站发生的一起由新疆分裂势力组织策划的无差别砍杀事件。一伙歹徒持械冲进昆明火车站广场、售票厅,见人就砍。歹徒手持刀具、统一着装。十多辆警车赶赴现场抓捕嫌疑人,车站派出所的民警出警处置,随后特警赶到,当场击毙4名暴徒、抓获1人。

截至201*年3月2日18时,该事件造成29人死亡、143人受伤。至201*年3月3日,有12名伤员仍然处于危重状态,其余伤员病情平稳。

201*年3月6日,涉及作案的女暴徒已经被抓获并招供,她们如实交代了作案的动机和作案全过程。但有关该暴徒的作案动机,因涉及到国家和社会稳定,并未公开。昆明市政府新闻办认定,这是一起由新疆分裂势力一手策划组织的严重暴力恐怖事件。

(3) 治安灾害事故。

治安灾害事故是指由于事故的行为人出于故意或过失的行为,违反治安法律法规和有关安全管理的规章制度,造成物质损失或人员伤亡,并在一定程度上对社会或内部单位,或居民社区的治安秩序和公共安全造成危害的事故。

(三) 责任事故

责任事故是由于企业管理不善、设备设施失管失修及职工、旅客违章、违纪等造成的。

按照事故中责任者主体的不同,责任事故可以分为铁路运输企业责任、旅客自身责任和第三人责任三种情况。但无论从发生事故的数量占比来看,还是从事故造成的损失来看,铁路运输企业责任在责任事故中都占据了及其重要的位置,每一个铁路职工都应该认真对待。

铁路是一个庞大的系统,内部有着严格的分工,除了客运站、客运段外,还有机务段、车辆段、工务段、电务段、调度所等,其中任何一个环节违章、失职,都会影响到铁路这部联动机的运行,严重的会造成事故。

1. 铁路旅客运输企业责任。

铁路旅客运输企业责任按照责任部门分为客运部门责任和行车等其他部门责任。按照责任轻重分为一般责任事故和重大责任事故。

根据事故造成的人员伤亡、直接经济损失、列车脱轨辆数、中断行车时间等情形,事故等级分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故。

(1) 客运部门责任。

客运部门责任可以分为车站责任和列车责任。

① 车站责任。

车站负责旅客乘车前办理各种旅行手续和下车后至出站的安全服务工作。在此期间,容易导致旅客伤害的原因主要有车站设施设备损坏或故障、客流组织引导标志存在问题或客流作业组织不当、站台旅客乘降组织不力等。

a. 车站设施设备损坏或故障。

车站建筑物突然倒塌砸伤旅客,建筑物或悬挂物品掉落、脱落砸伤旅客,旅客在站内走行