

铁路职业教育教材

铁路行车安全管理

龚力 主编

TJSEGU XINGQING
ANQUAN GUANLI



中国铁道出版社

U298
017

铁路职业教育教材
铁路行车安全管理

龚力 主编

吴协光 主审

中国铁道出版社

2001年·北京

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本教材系统介绍了铁路行车安全管理和安全系统工程的基本知识。全书分为十二章。第一、二章介绍安全管理的意义、方针及传统安全管理的方法。第三章至第八章介绍现代安全管理基本知识,包括安全系统的概念、事故成因理论、行车安全心理、安全系统工程常用方法。第九章至第十二章针对现场对行车安全管理的实际需要,以行车事故为研究对象,介绍了行车惯性事故及其预防、设备施工与行车安全、铁路行车事故处理的规定和行车事故救援的基本知识。

本教材有较强的针对性和适用性,不仅是铁路中专、成人中专铁路运输专业教材,也适用于广大基层行车安全管理干部和行车职工进行素质教育和技能培训。

图书在版编目(CIP)数据

铁路行车安全管理/龚力主编. —北京:中国铁道出版社,2001.6

ISBN 7-113-04109-4

I. 铁… II. 龚… III. 铁路运输—行车安全—管理—专业学校—教材 IV. U298.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 12313 号

书 名:铁路行车安全管理

作 者:龚 力

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:金 锋

封面设计:马 利

印 编:中国铁道出版社印刷厂

开 本:787×960 1/16 印张:10 字数:210千

版 本:2001年6月第1版 2001年6月第1次印刷

印 数:1~5 000册

书 号:ISBN 7-113-04109-4/U·1119

定 价:15.00元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

前 言

安全是铁路运输的生命线,是运输生产永恒的主题。铁路运输安全不仅影响着企业本身的生产效率和经济效益,也对社会政治和经济造成重大的影响。随着运输设备和运输组织管理的现代化,特别是列车运行速度的不断提高,行车安全越来越受到人们的重视。机车车辆、铁路信号、铁路线路等设备不断现代化,行车安全监控、监测设备的广泛应用为行车安全作出了重大贡献,行车安全管理思想观念、方法和手段的现代化同样起了十分重要的作用。行车安全管理已经成为铁路运输生产管理的重要而且不可缺少的专门课题。

《铁路行车安全管理》是按照铁道部科教司和行业指导委员会的要求,列入铁道运输管理专业建设“整体改革方案”的主干专业课程。教材内容不仅有铁路行车安全管理的基础知识,包括行车安全的重要意义,行车安全管理的基本方针,行车部门惯性事故预防,行车事故处理和行车事故救援等多年来被实践所证明行之有效的传统管理的思想、方法和手段;还重点介绍了安全系统工程的基本思想和基本理论,如事故树分析、安全检查表、行车安全数理统计分析、铁路行车安全心理和事故致因理论等现代安全管理的思想、方法和手段。教材从实际需要出发,又顾及现代安全管理的研究、开发和推广应用;从微观和宏观两个角度组织教学内容。教材引用了不少行车事故案例。分析和研究事故案例,对掌握行车安全管理的基础知识十分有效。安全系统工程的有关内容,也紧密结合铁路行车安全的实际作深入浅出的阐述。因此,本书具有较强的适用性和针对性,不仅是铁路中等职业教育的基本教材,也适用于运输专业大专学员学习和广大基层铁路行车安全管理干部、行车职工素质教育和技能培训。

本教材由全路成人中专运输经济类专业教学指导委员会组织编写,由南昌铁路成人中等专业学校牵头。参加编写工作的有:南昌铁路成人中等专业学校龚力(第一、三、九、十、十一、十二章)、蒋方羽(第二章)、李饶奇(第七、八章),兰州铁路成人中等专业学校胡海涛(第四、六章),广州铁路成人中等专业学校朱宛平(第五章)。全书由龚力主编,由广州铁路(集团)公司广梅汕铁路有限公司总工程师吴协光主审。在编写、审定过程中,还得到了广州铁路(集团)公司教育处陈进森处长、广梅汕铁路有限公司人劳部丁德立副部长、南昌铁路干部学校金志华校长和广州铁路职业技术学院史川陵主任等的大力支持。

本书编写过程中,参考了许多有关教材和资料,在此谨向作者表示诚挚的谢意。

书中不足之处,敬请读者批评指正。

编 者

2000年8月

目 录

第一章 铁路运输行车安全概述	1
第一节 安全生产概述.....	1
第二节 铁路运输行车安全的意义.....	3
第三节 铁路运输安全管理方针.....	5
第四节 铁路行车安全监督和检查.....	7
第二章 铁路行车安全基础管理	11
第一节 规章制度管理	11
第二节 设备管理	15
第三节 班组管理	18
第四节 管理手段	22
第三章 安全系统工程概述	26
第一节 系统的概念、特征及形态.....	26
第二节 安全系统工程	29
第四章 事故致因理论	37
第一节 事故及隐患	37
第二节 系统要素界面异常理论	38
第三节 能量逸散理论	40
第四节 骨牌理论	41
第五节 人的失误理论	42
第六节 综 合 论	43
第五章 铁路行车安全心理	45
第一节 心理因素与行车安全	45
第二节 个性心理特征与行车安全	49
第三节 安全动机与激励	51
第四节 安全习惯与侥幸心理	53
第六章 安全检查表	55
第一节 安全检查表概述	55
第二节 安全检查表的编制	57
第三节 安全检查表实例	57

第七章 事故树分析	60
第一节 事故树概述	60
第二节 事故树的编制	63
第三节 事故树简化	67
第四节 事故树定性分析	70
第五节 事故树定量分析	76
第六节 列车冒进信号事故树分析实例	83
第八章 行车安全数理统计方法	88
第一节 排列图法	88
第二节 因果分析图法	90
第三节 控制图法	91
第九章 行车部门惯性事故及其预防	94
第一节 接发列车作业惯性事故	94
第二节 调车作业惯性事故	100
第十章 设备施工与人身安全	107
第一节 铁路行车设备施工与行车安全	107
第二节 铁路行车作业人身安全	110
第三节 电气化铁路作业人身安全	112
第十一章 铁路行车事故处理	116
第一节 铁路行车事故概述	116
第二节 各类事故的分类及构成条件	117
第三节 行车事故的调查和处理	126
第四节 行车安全考核指标和事故统计	131
第五节 行车事故应急处理	133
第十二章 铁路行车事故救援	138
第一节 事故救援组织和救援设备	138
第二节 事故救援准备和事故现场组织指挥	143
第三节 事故救援方法简介	147
参考文献	154

第一章 铁路运输行车安全概述

第一节 安全生产概述

一、基本概念

1. 安全

对于安全有两种定义方法,一种是绝对安全观,另一种是相对安全观。绝对安全观认为安全生产必须绝对保证劳动者人身与设备的安全,杜绝一切事故的发生。这种安全是一种极端的理想状态,是人们早期对安全的认识,在现实生产中是不存在的。因为人们对客观世界现在没有,今后也不可能达到一个完全的、绝对正确的认识水平。相对安全观则认为,安全是指在生产活动过程中,能将人和物的损失控制在可接受本平的状态。换言之,安全意味着人或物遭受损失的可能性是可以接受的,若这种可能性超过了可接受水平,即为不安全。可见生产领域内的安全是对某种过程状态的描述,而不是一种结果,因而它是相对的,不是绝对的。不同的时代、不同的经济发展水平、不同的生产领域,可接受的损失本平不同,衡量系统是否安全的标准也是不同的。

我国铁路规定各铁路局责任行车重大和重大事故考核指标为每百万机车定行公里0.015件。这说明,在目前我国铁路运输科技发展和安全管理水平基础上,达到这个指标可以认为处于安全状态。

2. 危险

安全是相对于危险而言的。危险是生产领域中引起人员伤亡和设备接坏的倾向和可能性,这种倾向和可能性超出了可接受范围的一种状态。危险包含各种意外的变故和尚未被人们所认识,或虽为人们认识但尚未被人们有效控制的潜在的隐患。

二、安全的普遍性

作为伴随生产而存在的安全问题,对于包括铁路行车工作在内的所有技术系统都有普遍的意义。

1. 系统性

安全涉及到系统的各个方面,包括人员、设备、环境等因素,而这些因素又涉及政治、经济、科技、教育和管理等许多方面。尤其是铁路运输这样的开放系统,安全既受系统内都因素的影响,也受系统外部环境的干扰。而安全的恶化状态,不仅可能造成系统内部的损害,而且可能造成系统外部环境的损害。因此,研究和解决安全问题应从系统

的观点出发,用系统工程的方法进行综合治理。

2. 相对性

人类从事生产活动始终存在安全问题,只不过安全和危险的程度不同而已。安全是相对的,而不是绝对的。系统发生事故的可能性始终存在,但事故又是可以预防的,随着社会经济和科学技术的不断发展、安全管理的改善和加强,事故发生的概率是可以逐步降低的。

3. 依附性

安全是依附于生产而存在的,它不可能脱离具体的生产过程而独立存在,只要存在生产活动,就会出现安全问题。但安全是生产的基础和保障,正常有序的生产同系统的安全运行和管理是不可分割的。

4. 间接效益性

为保证生产安全,必须在人员、设备、环境和管理各方面适时地予以投入,但安全的投入所产生的经济效益和社会效益却是间接的、无形的,难以定量计算。因此,安全的投入往往被忽视,只有事故造成了损失之后才会意识到安全投入的必要性和重要性。事实上,安全的效益除了减少事故的直接和间接的经济损失外,更重要的是在提高人员素质、改进设备性能、改善环境质量和加强生产管理方面所创造的经济和社会效益。

5. 长期性

人们对安全的认识往往是滞后的,难以预先完全认识到系统存在和面临的各种危险,而且,即使认识到了,有时也会由于受到当时技术条件的限制而无法予以控制。随着技术进步和社会发展,旧的安全问题解决了,新的安全问题又会产生。所以,安全工作是一个长期的过程,必须坚持不懈、始终如一。

6. 艰巨性

高技术往往伴随着高风险。随着现代科学技术的发展,各种技术系统的复杂化程度不断增加。以现代交通运输系统为例,无论从规模、速度、设备和管理上都有了极大的飞跃,一旦发生了事故,其影响之大、伤亡之多、损失之重、补救之难,都是传统运输方式无法比拟的。此外,事故是一种小概率的随机偶发事件,仅仅利用现有的事故资料不足以及时、深入地对该系统的危险性进行分析,而现代社会的文明进步又不容许通过事故的重演来深化对安全的认识。因此,认识事故机理并不断揭示系统安全的各种隐患确实是艰巨的任务。

三、铁路运输安全的特殊性

1. 动态性

机车车辆的高速运行是铁路行车工作的显著特点,一系列围绕行车安全的问题,如输轨作用、弓网作用、列车速度控制和进路控制等都是围绕机车车辆或列车在轨道上的高速运动而展开的。

2. 失控的严重性

高速运行的列车,一旦设备异常或操作失误,可供纠正和避免事故的时间很短,可供选择的应急措施有限,加上铁路线路及机车车辆等铁路硬件设备的成本高,列车对旅客和货物的承载量很大,事故不仅造成巨大的财产损失,人员伤亡和环境破坏,而且会因行车中断波及路网,打乱运输秩序,影响全局运输和社会生产。更严重的是旅客伤害和货物损失极大地损害了铁路的形象,甚至造或不良的国际影响。

3. 反复性

铁路运输生产具有连续性、周期性和季节性的特点,伴随生产的各种事故和隐患常常是反复发生的。我国铁路年复一年的春运、暑运、防寒、防暑、防洪等安全问题反复存在,由于受铁路总体技术和管理水平的制约,各种事故和隐患的产生具有一定的“惯性”和反复性。如车务部门接发列车和调车作业中的冒进信号和调车冲突等惯性事故,成为行车安全中的主要问题。

4. 对管理的依赖性

铁路犹如一台大联动机,是复杂的人机动态系统,其运输生产过程是由车、机、工、电、辆多个子系统的多环节(如技术站的到达、解体、集结、编组、出发等)作业过程,涉及的设备数量庞大、种类繁多,设备的网络状态和作业岗位分散,这些特点使备工种各环节的协同配合都离不开严格有效的管理。因此,铁路行车安全在很大程度上依赖于管理的有故性。

5. 复杂性

铁路运输安全的复杂性体现在其影响因素多、涉及面广,且难于预测和控制。安全技术的发展包括设备安全性能、人员安全素质、环境安全质量和安全管理水平等许多方面,不但要依靠科技进步,还要从散育、内部环境和外部环境着手。以外部环境为例,铁路运输生产是在一个开放的环境下进行的,其过程有较大的空间位移和时间的延续。自然环境(如大雾、暴风雨雪、自然灾害等)和社会环境(社会治安、社会风气和社会政治经济状况等)均与行车安全密切相关,而这些因素往往是难于预测和控制的。因此,铁路运输环境安全的综合治理涉及面广、难度大。

第二节 铁路运输行车安全的意义

铁路是国民经济的大动脉,它联系着工业与农业、城市与乡村、首都与边疆,对国家的政治、经济、文化、国防、人民生活和国际交往等各方面有重要影响。铁路行车工作是铁路运输的依心,旅客和货物的位移是通过列车的运行来实现的,行车安全对实现铁路运输的最终目的和价值具有十分重要的意义。

一、铁路运输安全生产的政治意义和经济意义

安全生产对社会主义经济建设和改革开放具有重要的政治和经济意义。

从政治上看,我国的一切生产活动都是为了满足人民不断增长的物质和文化生活的需要,满足国防建设的需要。保护劳动者的安全,防止各类事故的发生是社会主义制度所决定的,是我们党和国家的一项根本政策,充分体现了党和国家对劳动人民的关怀和爱护,体现了社会主义制度的优越性。铁路军事运输无论在平时还是战时都具有十分重要的地位,军事运输对安全保密、迅速准确有特殊的要求,军事运输的安全对平时部队训练和国防建设、战争胜利的取得都具有非常重要的意义。改革开放以来,我国的国际交往不断扩大,前来我国从事政治经济活动、科技交流、旅游观光的国外友好人士日益增多,铁路运输为他们提供安全舒适的旅行环境,对我国的国际地位和声誉具有深远的影响。

铁路运输是联系社会生产、分配、交换和消费的纽带,任何产品不经过运输都不能最终完成社会生产过程。企业进行生产必须经过流通领域取得燃料、原材料、设备和半成品,产品又要经过运输到达消费者手中,实现产品的使用价值。因此,从经济上看,安全生产不但是提高运输企业自身经济效益的基本保证,也直接影响到社会效益。行车事故不仅给铁路运输企业自身带来巨大的经济损失,也给货主和旅客造成不可挽回的经济损失。

二、行车安全是铁路运输的生命线

铁路运输系统由车务、机车、工务、电务、车辆各个部门组成,军务部门又由行车、客运、货运、装卸几个小系统组成。机、工、电、辆为运输提供硬件设备和物质基础,通过车务各部门的过程作业,实现旅客和货物的位移。在军务系统中,与客运、货运、装卸相比较,行车工作具有以下特点:

1. 系统的运行具有明显的动态特征;
2. 系统集中了铁路运输几乎所有的重要设备;
3. 系统技术作业复杂,具有较强的协同性和连续性;
4. 系统与外部环境密切相关性;
5. 行车事故对系统具有极大的危害性。

铁路运输安全的特殊性几乎全部体现在行军工作中。铁路行车事故的教训使人们深刻认识到行车安全是铁路运输的生命线。

三、正确处理安全与生产的关系

生产是人类同自然界作斗争和改造自然的手段。人们通过长期的生产实践认识到,不安全因素是伴随生产而客观存在的,安全与生产是矛盾的两个方面,必须正确处

理两者的关系。

1. 正确处理安全与生产的关系

“安全为了生产,生产必须安全,安全促进生产”。这句话充分表明了安全与生产两者既矛盾又统一的辩证关系。安全与生产两者都不能放松。没有生产,安全就没有任何意义;没有安全,生产就难以顺利进行。早在1978年党中央就明确指出:“要坚决纠正把生产与安全对立起来的错误观点。”安全与生产的辩证关系还可以概括为“下不来就上不去”七个字。就是说,事故的发生率降不下来,生产的增长速度和企业的效益就上不去。任何一个企业,安全上存在的问题,往往反映出生产上存在的问题;事故降下来的因素和条件,也往往就是搞好生产的因素和条件。生产越忙,不安全的因素就越多,也就更不能忽视安全。如果顾此失彼,不注意解决安全问题,事故率上升,必定阻碍生产的发展。

2. 正确处理安全与效率的关系

安全与效率也是辩证统一的关系。行车工作的各个工种的许多作业环节中经常会遇上安全与效率发生矛盾的情况,必须正确处理,将安全放在首位,以求得真正的、全局性的效率。切不可为了一时一事的局部的效率,忽视安全、引发事故,不仅丢掉了眼前的效率,甚至影响了全局的效率。众所周知,调车作业中,溜放比推送效率高,驼峰溜放比平面调车效率高。但是,《技规》规定了某些车辆和线路禁止溜放或禁止通过机械化驼峰,其目的是舍去局部的效率,保证整体的安全。又如,《技规》也规定了一切电话中断时,列车凭红色许可证进入区间的行车办法,目的是为了在保证行车安全的前提下不中断行车。为提高效率,溜放禁止溜放的车辆,或是为了保证安全停止一切接发列车作业等待恢复通讯,都是把安全和效率对立起来的错误做法。

3. 安全是铁路运输永恒的主题

随着改革开放和社会主义经济建设的不断深入和发展,我国铁路现代化水平的不断提高,安全的重要性、艰巨性、反复性和长期性已被人们所认识和接受。面对同类事故的反复发生,面对事故的惨痛教训,面对新技术、新设备不断应用,人们不仅要提出现阶段的防范措施,更要对今后运输安全可能遇到的新问题和新隐患作出科学的预测,以使我们的工作更具有超前性、预防性和基础性,从而使许多“意料之外”变成“意料之中”,在安全工作中从“必然王国”走近“自由王国”。所以安全不是权宜之计,不是什么阶段性任务,而是铁路运输永恒的主题。

第三节 铁路运输安全管理方针

党的十一届三中全会以后,在拨乱反正的基础上,铁道部于1979年发布了《关于确保行车安全的命令》,在全路明确提出了“安全第一,预防为主”的方针。这一方针的提出,标志着铁路安全管理工作进入了一个新的阶段。铁路运输工作的实践证明,这一方

针较之过去更科学、更完善,对全路安全工作起到了巨大的指导作用。

一、铁路运输安全管理方针的含义

“安全第一,预防为主”以最精炼的语言表述了安全与其他工作,安全管理自身各项工作之间的关系,是铁路安全管理工作经验教训的科学总结。

1.“安全第一”明确了安全工作与运输生产其他工作的关系,确立了安全管理在铁路运输管理中的地位和作用。

铁路运输管理工作包括计划、生产、技术、质量、物资、设备、劳动、财务等诸多方面,它们共同构成铁路运输管理的有机整体。各项管理工作必然有其内在的联系和外在的区别。安全管理方针明确了安全与生产、安全与效率、安全与效益、安全管理与其他各项管理工作之间的关系,当它们之间发生矛盾时要在保证安全的前提下,挖潜扩能,发展生产。从而进一步确立了安全管理工作在铁路运输管理中的地位和作用。

2.“预防为主”规定了安全管理内部各项工作的关系,确立了抓好安全工作的主要方法和手段。

安全管理作为一个相对独立的管理系统,包括很多子系统,例如宣传教育、规章管理、设备管理、班组管理和事故处理子系统等。这些工作总体上可以分为事前预防和事后处理两大类。安全管理的实践经验证明,必须以预防工作为主,坚决落实“规范管理,强基达标”的总体要求,提高广大干部和职工的安全意识和安全素质,将事故防范于未然,达到运输安全“有序可控,基本稳定”的目标。

3.“安全第一”和“预防为主”的关系。“安全第一”和“预防为主”是既相互区别又相互联系的辩证统一的关系。

其区别在于:一是范围不同,“安全第一”是针对安全工作与其他工作的关系而言,“预防为主”则是对安全管理内部各项工作之间的关系面言的;二是内容不同,“安全第一”是从宏观角度对安全在运输生产中的地位和作用所作的表述,“预防为主”则是从微观角度对安全管理的方法和手段的具体规定;三是程度不同,“安全第一”指的是在运输生产中安全处于一切工作的首位,“预防为主”是指在安全管理工作中要以预防为主要手段和方法,但并不排除其他手段和方法。

其联系在于两者的作用和目的相同。“安全第一”和“预防为主”都是为了引导安全管理的方向,共同作用于安全管理工作。“安全第一”是“预防为主”的必要前提,离开这个前提,就谈不上“预防为主”;“预防为主”是“安全第一”的保证,离开这个保证,就无法实现“安全第一”。“安全第一”和“预防为主”共同构成了安全管理方针的有机整体,两者缺一不可。

二、铁路运输安全管理方针的贯彻落实

贯彻落实“安全第一,预防为主”的方针除了要正确处理安全与生产、安全与效率、

安全与效益的关系以外,还必须做到“五个首要”,防止“四种倾向”。

1. 五个首要

在实际工作中,把安全工作作为各级领导的首要职责,作为各级组织、各个部门、各个单位的首要任务,作为部署检查工作的首要内容,作为考核企业资产经营责任制的首要条件,作为考核奖惩的首要依据。

2. 防止四种倾向

一要防止“说起来重要,忙起来不要”的倾向。越是工作多、任务重,不安全因素就越多,安全工作越是不能忽视。二要防止只忙于抓标、忽视治本的倾向。安全管理工作应脚踏实地、从严务实,夯实基础,花大力气抓好安全思想、职工培训、班组建设和设备养护维修等工作,而不是用那种头痛医头、脚痛医脚的“救火”方式抓安全。三要防止“大事化小,小事化了”的倾向。坚持实事求是,反对弄虚作假。事故暴露了安全管理中的问题和薄弱环节,应该认真分析、找出原因、吸取教训,将坏事变好事,让事故教训变成财富。“大事化小,小事化了”,隐瞒事故,不仅防止不了事故的再次发生,找不到经验和教训,而且从思想上动摇了安全管理的基础,偏离了安全管理的方向。四要防止“只见物,不见人”的倾向。现代科学技术设备对铁路运输安全作出了重大贡献,但不能因此放松对人的管理。行车设备是运输安全的外部条件,人的因素是内在因素。任何现代化的设备都是人制造出来的,离不开人的安装、维修和操纵。人员的思想素质和业务素质不高,设备再先进,安全也难以得到可靠的保证。

第四节 铁路行车安全监督和检查

一、行车安全监侦组织机构

为了维护行车安全法规的实施,保证运输安全,各级组织、各业务部门在贯彻落实“安全第一,预防为主”安全管理方针的同时,必须执行严格的安全监察制度。铁道部,铁路局(工程局)、铁路分局设置行车安全监察机构,实行三级管理。铁路局、铁路分局的安全监察机构属双重领导的机构,行政上属局长、分局长领导,在监察业务上接受上级监第机构的领导。各级行车安全监察按车务、客货运输、机务、车辆、工务、电备、教育、路外安全和综合分析等业务设置监察人员。站段安全室不属专门的安全监察机构,基层站段可设不脱产的行车安全监第通讯员,业务上受分局安全监察机构的领导。

二、行车安全监察机构的性质和任务

行车安全监察机构是维护行车安全法规的监督机关,其任务是贯彻“安全第一,预防为主”的安全管理方针,维护行车安全法规,对行车安全进行严格的监督检查,确保安全、正点、优质、高效地完成生产任务,提高企业的经济效益。行车安全监察机构对行政

领导、各业务部门、各单位和行车有关人员执行安全法规的情况行使监察职责。

三、安全监察机构的职权

1. 发现作业违反行车安全法规,有权加以纠正;对危及行车安全的行为,有权立即制止,必要时可临时停止其工作,并责成有关单位议处;对不适合担当行车工作的人员,有权责成有关部门予以调整。

2. 对危及行车安全的技术设备,有权向有关部门提出意见,要求限期解决;情况严重,确有发生严重事故可能时,有权采取临时扣留、封闭措施,并责成有关单位紧急处理。

3. 发现行车有关规程、规范、规则、细则、办法、设计文件和施工方案有违反《铁路技术管理规程》和其他行车安全法规时,有权通知有关单位予以纠正,必要时可停止其实施。

4. 在调查处理事故中,确定性质和责任有分歧意见时,由各级行车安全监察机构提出结论性意见。

5. 对违反行车安全法规或发生行车事故的责任人和领导干部,有权建议给予处分,对在安全生产上作出成绩和防止事故的有功人员有权建议表彰和奖励。

6. 各级行车安全监察人员行使职权时,有关单位应提供必要的工作条件。

7. 行车安全监察人员检查发现问题时,除向当事人进行帮助教育外,必要时应将发现的问题、提出的具体要求和改进意见,填写“行车安全监察通知书”,交当事人所属单位领导;对于严重隐患和重大问题,由行车安全监察机构向有关单位领导发出“行车安全监督指令书”送有关单位,并限期改进。有关单位领导接到“通知书”或“指令书”后,必须认真对待,及时研究改进,并将改进意见填写在“指令书”、“通知书”的回执中,回复填发单位,必要时填发单位应派人进行复查。

各单位必须大力支持行车安全监察人员的工作,保证行车安全监察人员正常行使职权、履行职责,做好监察工作。任何人不得妨碍行车安全监察人员行使职权。

四、安全监察工作的基本要求

各级行车安全监察机构是行车安全法规的检查监督和执法机构,监察人员应具备较高的政治思想和业务素质,不断学习新技术、新设各和新的科学管理方法,提高管理水平。各级行车安全监察人员必须遵守以下工作准则:

1. 坚决执行党的路线、方针、政策和国家的法令,维护行车安全法规的严肃性。
2. 预防为主,防患未然。
3. 执法严明,刚正不阿。
4. 秉公办事,不弄虚作假。
5. 坚持原则,遵纪守法。

6. 积极钻研业务,技术上精益求精。

各级行车安全监察人员如有玩忽职守,执法犯法,应严肃查处。

五、站段安全室工作

站段安全室行政上受站段长领导,业务上接受上级行车安全监察机构的指导。安全室负责本站段的安全检查,参与安全管理,及时掌握安全情况,当好站段领导的参谋,是站段的职能部门。

站段安全室的任务是:贯彻“安全第一,预防为主”的方针,经常深入车间、班组、作业岗位,对站段安全工作实行监督检查,维护安全法规的严肃性,保证安全正点,优质高产地完成运输生产任务。

站段安全室的职责是:

1. 检查监督站段各部门、各车间执行安全生产方针、政策、法令、规章制度及上级领导的指示的情况。

2. 参与制订站段的安全规章制度、细则、办法和各种作业标准,并检查执行情况。参与审查、制订站段施工方案和安全措施并监督实施。

3. 监督检查站段内各种行车设备、防火防爆设备、机械动力设备及压力容器等的维修保养情况和使用安全。发现有危及行车安全和人身安全等问题时,及时向有关部门反映。

4. 监督检查行车人员的培训教育、任职提职、技术考核鉴定和身体检查。

5. 参加调查分析站段发生的行车事故、人身和路外伤亡事故、设备事故及严重事故苗子,对事故提出定性、定责意见,按“三不放过”(事故原因分析不清不放过,没有防范措施不放过,事故责任者和群众没受到教育不放过)原则正确进行处理。

6. 经常深入到地方厂矿企业、居民村落进行保护铁路运输设施和防止路外伤亡的宣传工作。

7. 深入车间、班组调查研究,检查职工执行规章和各项作业标准的情况,及时发现问题和事故隐患,并提出整改和防范措施。

8. 指导班组安全员的工作,定期培训总结,推广班组安全生产工作经验。

9. 负责站段安全生产的全面管理工作,对站段安全生产情况进行定期和专题的分析,根据不同时期特点和要求,及时采取预防性的安全措施,确保安全生产。

复习思考题

1. 什么是安全?什么是危险?
2. 安全有哪些普遍意义?铁路运输安全具有哪些特殊性?
3. 为什么说行车安全是铁路运输的生命线?
4. 如何正确处理安全与生产、安全与效率的关系?

5. 如何理解和贯彻“安全第一,预防为主”的安全生产方针?
6. 为什么要建立行车安全监察机构? 行车安全监察机构具有哪些职权?
7. 站段安全室的职责是什么?

第二章 铁路行车安全基础管理

第一节 规章制度管理

规章制度是国家机关、社会团体、企事业单位等制定的有关行政管理、生产操作、学习和生产等方面的各种法规、章程、规范、细则和制度的总称。铁路运输生产规章制度,是铁路部门为了安全、正点、优质、高效地完成客货运输任务、组织生产活动、约束生产行为的规范和准则。

在企业管理中,规章制度属于技术管理范畴。正确合理地制定规章制度,全面、有效地在生产过程中实施规章制度,是企业技术管理的主要任务。规章制度的科学性、先进性及实施中的权威性、实效性是衡量企业管理水平的重要标志。安全生产是铁路运输的质量特征,是铁路运输生产规章制度的基本内涵。加强铁路安全管理,必须重视规章制度管理。

一、铁路运输行车安全主要规章制度

(一)《铁路技术管理规程》

铁路运输具有高度集中、各项工作环节紧密联系的特点。为确保铁路运输安全正点、方便快捷、高速高效,必须制定统一、科学的《铁路技术管理规程》(以下简称《技规》)。

1.《技规》的性质

《技规》是铁路技术管理的基本法规,在整个运输生产活动中发挥着计划、组织、指挥、控制、协调的权威作用。它规定了铁路各部门、各单位从事运输生产时必须遵循的基本原则、工作方法、作业程序和相互关系;确定了铁路技术设备的基本要求和标准,明确了铁路工作人员的主要职责和必需的基本条件,是每个从事运输生产活动的人员必须遵循的基本的行为准则。

2.《技规》的特点

《技规》在内容上具有以下四个特点:

(1)全面性。《技规》由技术设备、行车组织、信号显示及对铁路工作人员的要求等4编19章组成,对运输生产活动的基本环节,从技术设备基建、制造验收到管理、维修,从运输生产的基本要求到具体的组织方法,从行车指挥到有关人员作业,都作了全面的规定,是铁路部门最全面的一部规章。