# 铁路交通事故调查取证（五篇）

来源：网络 作者：雨后彩虹 更新时间：2025-08-05

*第一篇：铁路交通事故调查取证铁路交通事故调查取证铁路交通事故，是指铁路机车车辆在运行过程中发生冲突、脱轨、火灾、爆炸等影响铁路正常行车的事故。通常一起铁路交通事故往往比一起简单的道路交通事故产生的影响恶劣许多。要给一件事情定性，就必须要有...*

**第一篇：铁路交通事故调查取证**

铁路交通事故调查取证

铁路交通事故，是指铁路机车车辆在运行过程中发生冲突、脱轨、火灾、爆炸等影响铁路正常行车的事故。通常一起铁路交通事故往往比一起简单的道路交通事故产生的影响恶劣许多。要给一件事情定性，就必须要有充分有利的证据，给铁路交通事故定性当然也离不开证据。那么如何来给铁路交通事故调查取证呢？

（一）搜集事故现场物证、痕迹，测量并按专业绘制事故现场示意图，标注现场设备、设施、遗留物的名称、尺寸、位置、特征等。需要搬动伤亡者、移动现场物体的，应做出标记，妥善保存现场的重要痕迹、物证；暂时无法移动的，应予守护，并设明显标志。

（二）询问事故当事人及相关人员，收取口述、笔述、笔录、证照、档案，并复制、拍照。不能书写书面材料的，由事故调查组指定人员代笔记录并经本人签认。无目击证人或者当事人、相关人员拒绝签字的，应当记录在案。

（三）对事故现场全貌、方位、有关建筑物、相关设备设施、配件、机动车、遗留物、致害物、痕迹、尸体、伤害部位等进行拍照、摄像。及时转储、收存安全监控、监测、录音、录像等设备的记录。

（四）收取伤亡人员伤害程度诊断报告、病理分析、病程救治记录、死亡证明、既往病历和健康档案资料等。

（五）对有涂改、灭失可能或以后难以取得的相关证据进行登记封存。

（六）查阅有关规章制度、技术文件、操作规程、调度命令、作业记录、台账、会议记录、安全教育培训记录、上岗证书、资质证书、承（发）包合同、营业执照、安全技术交底资料等，必要时将原件或复印件附在调查记录内。

（七）对有关设备、设施、配件、机动车、器具、起因物、致害物、痕迹、现场遗留物等进行技术分析、检测和试验，组织笔迹鉴定，必要时组织法医进行尸表检验或尸体解剖，并写出专题报告。

（八）脱轨事故发生后，在全面调查的基础上，必要时应对事故地点前后一定长度范围内的线路设备进行检查测量，并调阅近期内该段线路质量检测情况；对事故地点前方（列车运行相反方向）一定长度的线路范围内，有无机车车辆配件脱落、刮碰行车设备的痕迹等进行检查，对脱轨列车中有关的机车车辆进行检查测量，并调阅脱轨机车车辆近期内运行情况监测记录。

**第二篇：铁路交通事故调查报告**

铁路交通事故调查处理培训内容

及其典型案例

铁路交通事故的发生具有其特定的规律性，而开展铁路交通事故调查处理应探究和遵循事故发生的规律性。开展铁路交通事故调查时，应注意把握以下几个要点：

很多铁路交通事故是原因复杂的随机事件。在一定综合条件实现的情况下，事故能否发生，事故发生的时间与地点，以及事故后果的严重程度，事先都不能肯定。然而事故有其必然的统计规律性。事故的最终发生是由许许多多相互关联的事件相继发生的结果。

产生事故的原因是多层次的。不能把事故原因简单地归咎为“违章”等笼统的原因，必须从表面的直接可以观察的原因追踪到各个深层次的间接原因，直到揭示铁路交通事故发生的根本原因，这样才能有效地预防事故的发生。

产生事故的直接原因是人的不安全行为和物的不安全状态。当人的不安全行为的运动轨迹与物的不安全状态的运动轨迹交叉，事故就会发生。

人与物的运动都是在环境（自然环境与社会环境）中运行的。环境因素的扰动，往往是产生事故的诱因（起因），因此，要弄清环境对人产生不安全行为、对物产生不安全状态的影响。人、机（物）、环境都是受管理因素支配，管理失误是在很多情况下是产生事故的根本原因，即起决定性作用的原因。防止发生事故归根结底应从改进管理做起。

第一节 事故调查处理的基本原则

铁路交通事故的调查处理是一项政策性、法规性、技术性和专业性很强的工作。其总体要求是应坚持以事实为依据，以法律、法规、规章为准绳，认真调查分析，查明原因，认定损失，定性定责，追究责任，总结教训，提出整改措施。

开展铁路交通事故的调查处理，必须遵循以下几项基本原则：

一、依法调查的原则

必须按照《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国铁路法》、《铁路运输安全保护条例》、《生产安全事故报告和调查处理条例》、《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》、《铁路交通事故调查处理规则》等法律、法规及规章的有关要求进行铁路交通事故的调查处理。

二、实事求是、尊重科学的原则

在事故调查中要调查事故要以事实为依据，如实调查，事故调查中所采信的事实，要反复论证，认真确认，并应经得起事实和时间的考验。对事故原因的分析要以科学的理论为基础，借助于必要的、可靠的技术手段开展事故调查。

三、及时、全面、公正的原则

接到事故通报后，要迅速出动尽快赶到，争取查看第一事故现场；对事故的调查，是对事故产生全过程的调查，必须全面调查、缺一不可；事故调查要客观公正不能带有倾向，但是要有侧重点；要立足在查明事故原因的基础上调查事故，不能站在业务部门的立场上调查事故。

四、注重证据的原则

证据是确定事故原因的基本依据，对事故有关证据的采集必须以原始证据为主，收集的证据要和证言、证物形成证据链。在事故调查处理工作的整个过程中，应注意证据的使用和保管。

五、协调配合的原则

事故现场的调查工作是在特定的条件下，一项政策性、技术性比较强的综合性的特殊的复杂的任务。因此在事故调查中，所有人员要服从分工、听从指挥，严格执行事故调查中的纪律，不能隐瞒事故的实际情况，尽快按要求完成调查任务。各调查小组要相互配合，发现相互间的难点、疑点要及时沟通，消除遗漏和失误，保证事故调查的统一和完整。

六、“四不放过”的原则

“四不放过”即“事故原因未查明不放过，责任人未处理不放过，整改措施未落实不放过，有关人员未受到教育不放过”。

事故调查组查清事故原因的目的，不仅是为了分清事故责任，追究责任者的责任，更重要的是为了更好地吸取教训，防止同类事故的再次发生。对事故应进行认真查处，依法追究事故直接责任人和相关责任人的责任，严肃查处违法违纪行为，也同时督促其他单位和部门深刻吸取事故教训，查找同类问题，制定防范措施，健全管理制度，切实加强和改进安全生产作，从源头上防止事故的发生。事故责任单位和有关人员应当认真反思，吸取教训，查找安全生产管理方面的不足和漏洞，对于事故调查组在查明原因的基础上，提出的有针对性的问题和意见，责任单位和有关人员必须不折不扣地予以落实。

第二节 事故原因分析的程序与方法

铁路交通事故发生的原因分析是事故调查的重要内容，也是

事故责任界定和作出处理决定的前提和依据。

一、事故原因分析概述

为了便于开展事故原因分析，应明确规范以下几个基本概念：

1．直接原因

直接原因是在时间上最接近事故发生的原因，亦即直接导致事故发生的原因。直接原因通常是一种或多种不安全行为、不安全状态或者环境因素，或者多种组合共同作用的结果。又称为一次原因，它可分为三类：

（1）物的原因：指直接形成或能导致事故发生的物质条件。一般为由于设备不良所引起的，也称为物的不安全状态。所谓物的不安全状态是使事故能发生的不安全的物体条件或物质条件。包括设备、设施、机械、工具等潜在的危险因素。

（2）人的原因。是指指造成事故的人为错误。亦即由人的不安全行为而引起的事故。所谓人的不安全行为是指违反安全规则和安全操作原则，使事故有可能或有机会发生的行为。包括违章、违纪行为。它是事故的激发条件。

（3）环境原因。指由于环境不良所引起的。

2． 间接原因：

导致事故直接原因的原因的各方面因素。间接原因主要有技术的原因、教育的原因、身体的原因、精神的原因。主要有：

（1）技术的原因。包括：主要装臵、机械、建筑的设计，建筑物竣工后的检查保养等技术方面不完善，机械装备的布臵，工厂地面、室内照明以及通风、机械工具的设计和保养，危险场

所的防护设备及警报设备，防护用具的维护和配备等所存在的技术缺陷。

（2）教育的原因。包括：与安全有关的知识和经验不足，对作业过程中的危险性及其安全运行方法无知、轻视不理解、训练不足，坏习惯及没有经验等。

（3）身体的原因。包括：身体有缺陷或由于睡眠不足而疲劳、酩酊大醉等。

（4）精神的原因。包括怠慢、反抗、不满等不良态度，焦燥、紧张、恐怖、不和等精神状况，偏狭、固执等性格缺陷。

（5）管理原因。包括：企业主要领导人对安全的责任心不强，作业标准不明确，缺乏检查保养制度，劳动组织不合理等。

3． 主要原因

在造成某次事故的直接原因和间接原因中，对事故发生起了主要作用的原因即为主要原因。但值得注意的是，主要原因既可以为直接原因，也可以为间接原因。

直接原因和间接原因主要是从事故发生时间上接近事故发生的原因，时间上最接近事故发生的原因即为直接原因。主要原因则是从对事故发生所起作用大小来衡量。

二、事故原因分析基本程序 在分析事故原因时，应从直接原因（指直接导致事故发生的原因）入手，即从机械、物质或环境的不安全状态和人的不安全行为入手。确定导致事故的直接原因后，逐步深入到间接原因方面（指直接原因得以产生和存在的原因，一般可以理解为管理上的原因）进行分析，找出事故的主要原因，从而掌握事故的全部原因，分清主次，进行事故责任分析。

事故原因分析基本程序参见图1－1。

篇二：铁路交通事故调查处理规则和内容解释

铁路交通事故调查处理规则

（2025年8月28日铁道部令第30号公布 自2025年9月1日起施行）

第一章 总则

第一条 为及时准确调查处理铁路交通事故，严肃追究事故责任，防止和减少铁路交通事故的发生，根据《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》（国务院令第501号，以下简称《条例》），制定本规则。

第二条 铁路机车车辆在运行过程中发生冲突、脱轨、火灾、爆炸等影响铁路正常行车的事故，包括影响铁路正常行车的相关作业过程中发生的事故；或者铁路机车车辆在运行过程中与行人、机动车、非机动车、牲畜及其他障碍物相撞的事故，均为铁路交通事故（以下简称事故）。

第三条 国家铁路、合资铁路、地方铁路以及专用铁路、铁路专用线等发生事故的调查处理，适用本规则。

第四条 铁道部、铁路安全监督管理办公室（以下简称安全监管办）要加强铁路运输安全监督管理，建立健全铁路交通事故调查处理工作制度，发生事故后应当按照法定的权限和程序，及时组织、参与事故的调查处理。

铁道部、安全监管办的安全监察部门负责铁路交通事故调查处理的日常工作。

铁道部、安全监管办派驻各地的安全监察机构，依据本规则的规定，分别承担铁道部、安全监管办指定的事故调查处理工作。

第五条 铁路运输企业及其他相关单位、个人应及时报告事故情况，如实提供相关证据，积极配合事故调查工作。

第六条 事故调查处理应坚持以事实为依据，以法律、法规、规章为准绳，认真调查分析，查明原因，认定损失，定性定责，追究责任，总结教训，提出整改措施。

第二章 事故等级 第七条 依据《条例》规定，事故分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故四个等级。

第八条 有下列情形之一的，为特别重大事故：

（一）造成30人以上死亡。

（二）造成100人以上重伤（包括急性工业中毒，下同）。

（三）造成1亿元以上直接经济损失。

（四）繁忙干线客运列车脱轨18辆以上并中断铁路行车48小时以上。

（五）繁忙干线货运列车脱轨60辆以上并中断铁路行车48小时以上。

第九条 有下列情形之一的，为重大事故：

（一）造成10人以上30人以下死亡。

（二）造成50人以上100人以下重伤。

（三）造成5000万元以上1亿元以下直接经济损失。

（四）客运列车脱轨18辆以上。

（五）货运列车脱轨60辆以上。

（六）客运列车脱轨2辆以上18辆以下，并中断繁忙干线铁路行车24小时以上或者中断其他线路铁路行车48小时以上。

（七）货运列车脱轨6辆以上60辆以下，并中断繁忙干线铁路行车24小时以上或者中断其他线路铁路行车48小时以上。

第十条 有下列情形之一的，为较大事故：

（一）造成3人以上10人以下死亡。

（二）造成10人以上50人以下重伤。

（三）造成1000万元以上5000万元以下直接经济损失。

（四）客运列车脱轨2辆以上18辆以下。

（五）货运列车脱轨6辆以上60辆以下。

（六）中断繁忙干线铁路行车6小时以上。

（七）中断其他线路铁路行车10小时以上。

第十一条 一般事故分为：一般A类事故、一般B类事故、一般C类事故、一般D类事故。第十二条 有下列情形之一，未构成较大以上事故的，为一般A类事故：

A1.造成2人死亡。

A2.造成5人以上10人以下重伤。

A3.造成500万元以上1000万元以下直接经济损失。

A4.列车及调车作业中发生冲突、脱轨、火灾、爆炸、相撞，造成下列后果之一的：

A4.1繁忙干线双线之一线或单线行车中断3小时以上6小时以下，双线行车中断2小时以上6小时以下。

A4.2其他线路双线之一线或单线行车中断6小时以上10小时以下，双线行车中断3小时以上10小时以下。

A4.3客运列车耽误本列4小时以上。

A4.4客运列车脱轨1辆。

A4.5客运列车中途摘车2辆以上。

A4.6客车报废1辆或大破2辆以上。

A4.7机车大破1台以上。

A4.8动车组中破1辆以上。

A4.9货运列车脱轨4辆以上6辆以下。

第十三条 有下列情形之一，未构成一般A类以上事故的，为一般B类事故：

B1.造成1人死亡。

B2.造成5人以下重伤。

B3.造成100万元以上500万元以下直接经济损失。B4.列车及调车作业中发生冲突、脱轨、火灾、爆炸、相撞，造成下列后果之一的：

B4.1繁忙干线行车中断1小时以上。

B4.2其他线路行车中断2小时以上。

B4.3客运列车耽误本列1小时以上。

B4.4客运列车中途摘车1辆。

B4.5客车大破1辆。

B4.6机车中破1台。

B4.7货运列车脱轨2辆以上4辆以下。

第十四条 有下列情形之一，未构成一般B类以上事故的，为一般C类事故：

C1.列车冲突。

C2.货运列车脱轨。

C3.列车火灾。

C4.列车爆炸。

C5.列车相撞。

C6.向占用区间发出列车。

C7.向占用线接入列车。

C8.未准备好进路接、发列车。

C9.未办或错办闭塞发出列车。

C10.列车冒进信号或越过警冲标。

C11.机车车辆溜入区间或站内。

C12.列车中机车车辆断轴，车轮崩裂，制动梁、下拉杆、交叉杆等部件脱落。

C13.列车运行中碰撞轻型车辆、小车、施工机械、机具、防护栅栏等设备设施或路料、坍体、落石。C14.接触网接触线断线、倒杆或塌网。

C15.关闭折角塞门发出列车或运行中关闭折角塞门。

C16.列车运行中刮坏行车设备设施。

C17.列车运行中设备设施、装载货物（包括行包、邮件）、装载加固材料（或装置）超限（含按超限货物办理超过电报批准尺寸的）或坠落。

C18.装载超限货物的车辆按装载普通货物的车辆编入列车。

C19.电力机车、动车组带电进入停电区。

C20.错误向停电区段的接触网供电。

C21.电气化区段攀爬车顶耽误列车。

C22.客运列车分离。

C23.发生冲突、脱轨的机车车辆未按规定检查鉴定编入列车。

C24.无调度命令施工，超范围施工，超范围维修作业。

C25.漏发、错发、漏传、错传调度命令导致列车超速运行。

第十五条 有下列情形之一，未构成一般C类以上事故的，为一般D类事故：

D1.调车冲突。

D2.调车脱轨。

D3.挤道岔。

D4.调车相撞。

D5.错办或未及时办理信号致使列车停车。

D6.错办行车凭证发车或耽误列车。

D7.调车作业碰轧脱轨器、防护信号，或未撤防护信号动车。

D8.货运列车分离。

D9.施工、检修、清扫设备耽误列车。D10.作业人员违反劳动纪律、作业纪律耽误列车。

D11.滥用紧急制动阀耽误列车。

D12.擅自发车、开车、停车、错办通过或在区间乘降所错误通过。

D13.列车拉铁鞋开车。

D14.漏发、错发、漏传、错传调度命令耽误列车。

D15.错误操纵、使用行车设备耽误列车。

D16.使用轻型车辆、小车及施工机械耽误列车。

D17.应安装列尾装置而未安装发出列车。

D18.行包、邮件装卸作业耽误列车。

D19.电力机车、动车组错误进入无接触网线路。

D20.列车上工作人员往外抛掷物体造成人员伤害或设备损坏。

D21.行车设备故障耽误本列客运列车1小时以上，或耽误本列货运列车2小时以上；固定设备故障延时影响正常行车2小时以上（仅指正线）。

第十六条 铁道部可对影响行车安全的其他情形，列入一般事故。

第十七条 因事故死亡、重伤人数7日内发生变化，导致事故等级变化的，相应改变事故等级。

第三章 事故报告

第十八条 事故发生后，事故现场的铁路运输企业工作人员或者其他人员应当立即向邻近铁路车站、列车调度员、公安机关或者相关单位负责人报告。有关单位和人员接到报告后，应立即将事故情况向企业负责人和事故发生地安全监管办安全监察值班人员报告，安全监管办安全监察值班人员按规定向安全监管办负责人报告。

第十九条 铁路运输企业列车调度员要认真填写《铁路交通事故（设备故障）概况表》（安监报1），分别向事故发生地安全监管办安全监察值班人员、铁道部列车调度员报告。

事故发生地安全监管办安全监察值班人员接到“安监报1”或现场事故报告后，要立即填写《铁路交通事故基本情况表》（安监报3），并向铁道部安全监察司值班人员报告。报告后要进一步了解事故情况，及时补报“安监报3”。第二十条 涉及其他安全监管办辖区的事故，发生地安全监管办安全监察值班人员应及时将“安监报3”传送至相关安全监管办的安全监察部门。

第二十一条 铁道部列车调度员接到事故报告后，应及时收取或填写“安监报1”，并立即向值班处长和安全监察司值班人员报告；值班处长、安全监察司值班人员按规定分别向本部门负责人、铁道部办公厅部长办公室报告，由部门负责人向部领导报告。事故涉及其他部门时，由办公厅部长办公室通知相关部门负责人。

第二十二条 发生特别重大事故、重大事故，由铁道部办公厅负责向国务院办公厅报告，并通报国家安全生产监督管理总局等有关部门。

发生特别重大事故、重大事故、较大事故或者有人员伤亡的一般事故，安全监管办应向事故发生地县级以上地方人民政府及其安全生产监督管理部门通报。

第二十三条 事故报告的主要内容：

（一）事故发生的时间、地点、区间（线名、公里、米）、线路条件、事故相关单位和人员。

（二）发生事故的列车种类、车次、机车型号、部位、牵引辆数、吨数、计长及运行速度。

（三）旅客人数，伤亡人数、性别、年龄以及救助情况，是否涉及境外人员伤亡。

（四）货物品名、装载情况，易燃、易爆等危险货物情况。

（五）机车车辆脱轨辆数、线路设备损坏程度等情况。

（六）对铁路行车的影响情况。

（七）事故原因的初步判断，事故发生后采取的措施及事故控制情况。

（八）应当立即报告的其他情况。

第二十四条 事故报告后，人员伤亡、脱轨辆数、设备损坏等情况发生变化时，应及时补报。第二十五条 事故现场通话按“117”立接制应急通话级别办理。

第二十六条 铁道部、安全监管办、铁路运输企业应向社会公布事故报告值班电话，受理事故报告和举报。

第四章 事故调查

第二十七条 特别重大事故按《条例》规定由国务院或国务院授权的部门组织事故调查组进行调查。第二十八条 重大事故由铁道部组织事故调查组进行调查。调查组组长由铁道部负责人或指定人员担任，安全监察司、运输局、公安局等部门和铁道部派出机构、相关安全监管办等部门（单位）派员参加。

第二十九条 较大事故和一般事故由事故发生地安全监管办组织事故调查组进行调查。调查组组长由安全监管办负责人或指定人员担任，安全监管办安全监察部门、有关业务处室、公安机关等部门派员参加。铁道部认为必要时，可以参与或直接组织对较大事故和一般事故进行调查。

第三十条 根据事故的具体情况，事故调查组还可由工会、监察机关有关人员以及有关地方人民政府、公安机关、安全生产监督管理部门等单位派人组成，并应当邀请人民检察院派人参加。事故调查组认为必要时，可以聘请有关专家参与事故调查。

第三十一条 发生一般B类以上、重大以下事故（不含相撞的事故），涉及其他安全监管办辖区时，事故发生地安全监管办应当在事故发生后12小时内发出电报通知相关安全监管办。相关安全监管办接到电报后，应当立即派员参加事故调查组。

第三十二条 自事故发生之日起7日内，因事故伤亡人数变化导致事故等级发生变化，依照《条例》规定由上级机关调查的，原事故调查组应当及时报告上级(铁路交通事故调查报告)机关。

第三十三条 事故调查组履行下列职责：

（一）查明事故发生的经过、原因、人员伤亡情况及直接经济损失。

（二）认定事故的性质和事故责任。

（三）提出对事故责任者的处理建议。

（四）总结事故教训，提出防范和整改措施建议。

（五）提交事故调查报告。

第三十四条 事故调查组在事故发生后应当及时通知相关单位和人员；一般B类以上、重大以下的事故（不含相撞的事故）发生后，应当在12小时内通知相关单位，接受调查。

第三十五条 事故调查组到达现场前，组织事故调查组的机关可指定临时调查组组长，组成临时调查组，勘察现场，掌握人员伤亡、机车车辆脱轨、设备损坏等情况，保存痕迹和物证，查找事故线索及原因，做好调查记录，及时向事故调查组报告。

第三十六条 事故调查组到达后，发生事故的有关单位必须主动汇报事故现场真实情况，并为事故调查提供便利条件。事故发生单位的负责人和有关人员在事故调查期间应当随时接受事故调查组的询问，如实提供有关资料和物证。

事故调查组有权向有关单位和个人了解与事故有关的情况，并要求其提供相关文件、资料，有关单位和个人不得拒绝。第三十七条 事故调查组根据需要，可组建若干专业小组，进行调查取证。

（一）搜集事故现场物证、痕迹，测量并按专业绘制事故现场示意图，标注现场设备、设施、遗留物的名称、尺寸、位置、特征等。

需要搬动伤亡者、移动现场物体的，应做出标记，妥善保存现场的重要痕迹、物证；暂时无法移动的，应予守护，并设明显标志。

（二）询问事故当事人及相关人员，收取口述、笔述、笔录、证照、档案，并复制、拍照。不能书写书面材料的，由事故调查组指定人员代笔记录并经本人签认。无见证人或者当事人、相关人员拒绝签字的，应当记录在案。

（三）对事故现场全貌、方位、有关建筑物、相关设备设施、配件、机动车、遗留物、致害物、痕迹、尸体、伤害部位等进行拍照、摄像。及时转储、收存安全监控、监测、录音、录像等设备的记录。

（四）收取伤亡人员伤害程度诊断报告、病理分析、病程救治记录、死亡证明、既往病历和健康档案资料等。

（五）对有涂改、灭失可能或以后难以取得的相关证据进行登记封存。

（六）查阅有关规章制度、技术文件、操作规程、调度命令、作业记录、台账、会议记录、安全教育培训记录、上岗证书、资质证书、承（发）包合同、营业执照、安全技术交底资料等，必要时将原件或复印件附在调查记录内。

（七）对有关设备、设施、配件、机动车、器具、起因物、致害物、痕迹、现场遗留物等进行技术分析、检测和试验，组织笔迹鉴定，必要时组织法医进行尸表检验或尸体解剖，并写出专题报告。

（八）脱轨事故发生后，在全面调查的基础上，必要时应对事故地点前后一定长度范围内的线路设备进行检查测量，并调阅近期内该段线路质量检测情况；对事故地点前方（列车运行相反方向）一定长度的线路范围内，有无机车车辆配件脱落、刮碰行车设备的痕迹等进行检查，对脱轨列车中有关的机车车辆进行检查测量，并调阅脱轨机车车辆近期内运行情况监测记录。

第三十八条 事故调查中需要对相关的铁路设备、设施进行技术鉴定或者对财产损失状况以及中断铁路行车造成的直接经济损失进行评估的，事故调查组应当委托具有国家规定资质的机构进行技术鉴定或者评估。技术鉴定或者评估所需时间不计入事故调查期限。

第三十九条 各专业小组应按调查组组长的要求，及时提交专业小组调查报告。调查组组长应组织审议专业小组调查报告，并研究形成《铁路交通事故调查报告》，由调查组所有成员签认。调查组成员意见不一致时，应在事故报告中分别进行表述，报组织调查的机关审议、裁定。第四十条 事故调查中发现涉嫌犯罪的，事故调查组应当及时将有关证据、材料移交司法机关。

第四十一条 《铁路交通事故调查报告》应包括下列内容：

（一）事故概况。

（二）事故造成的人员伤亡和直接经济损失。

（三）事故发生的原因和事故性质。

（四）事故责任的认定以及对事故责任者的处理建议。

（五）事故防范和整改措施建议。

（六）与事故有关的证明材料。

第四十二条 事故调查组应在下列期限内向组织事故调查组的机关提交《铁路交通事故调查报告》：

（一）特别重大事故的调查期限为60日。

（二）重大事故的调查期限为30日。

（三）较大事故的调查期限为20日。

（四）一般事故的调查期限为10日。

事故调查期限自事故发生之日起计算。

第四十三条 事故调查组形成《铁路交通事故调查报告》，报组织事故调查的机关同意后，事故调查组的工作即告结束。铁道部、安全监管办的安全监察部门应在事故调查组工作结束后15日之内，根据事故报告，制作《铁路交通事故认定书》，经批准后，送达相关单位。

一般B类以上、重大以下事故（相撞事故为较大事故）的档案材料，应报铁道部备案（3份）。第四十四条 铁道部发现安全监管办对事故认定不准确时，应予以纠正。必要时，可另行组织调查。第四十五条 事故调查组成员在事故调查工作中应诚信公正、恪尽职守，遵守事故调查组的纪律，保守事故调查的秘密。未经事故调查组组长允许，调查组成员不得擅自发布有关事故的调查信息。

第四十六条 调查事故应配备必要的调查设备和装备，保证调查工作顺利进行。调查设备和装备包括通信设备、摄影摄像设备、录音设备、绘图制图设备、便携电脑以及其他必要的装备。第四十七条 《铁路交通事故认定书》是事故赔偿、事故处理以及事故责任追究的依据。

《铁路交通事故认定书》应按照铁道部规定的统一格式制作，内容包括：

（一）事故发生的原因和事故性质。

（二）事故造成的人员伤亡和直接经济损失。

（三）事故责任的认定。

（四）对有关责任单位及人员的处理决定或建议。

第四十八条 事故责任单位接到《铁路交通事故认定书》后，于7日内，填写《铁路交通事故处理报告表》（安监报2），按规定报送《铁路交通事故认定书》制作机关，并存档。

第五章 事故责任判定和损失认定

第一节 事故责任判定

第四十九条 事故分为责任事故和非责任事故。

事故责任分为全部责任、主要责任、重要责任、次要责任和同等责任。

第五十条 铁路运输企业或相关单位发布的文电，违反法律法规、铁道部规章或铁路相关技术标准和作业标准等，直接导致事故发生的，定发文电单位责任。

第五十一条 因设备管理不善造成的事故，定设备管理单位责任。

第五十二条 因产品质量不良造成事故，属设计、制造、采购、检修等单位责任的，定相关单位责任；应采用经行政许可或强制认证的产品而采用其他产品的，追究采用单位责任；采购不合格或不达标产品的，追究采购单位责任。

第五十三条 自然灾害原因导致的事故，因防范措施不到位，定责任事故。确属不可抗力原因导致的事故，定非责任事故。

第五十四条 营业线施工中发生责任事故，属工程建设、设计、监理、施工等原因造成的，定上述相关单位责任；同时追究设备管理单位责任。

已经竣工验收的设备，因质量问题发生责任事故，确属工程建设、设计、施工、监理等单位责任的，定上述相关单位责任；属设备管理不善的，定设备管理单位责任。

第五十五条 涉嫌人为破坏造成的事故，在公安机关确认前，定发生单位责任事故；经公安机关确认属人为破坏原因造成的，定发生单位非责任事故。第五十六条 机车车辆断轴造成事故，由于探测、监测工作人员违章违纪或设备不良、管理不善等原因造成漏报、误报或预报后未及时拦停列车的，定相关单位责任。由于货物超载、偏载造成车辆断轴事故，定装车站或作业站责任。

第五十七条 因列车折角塞门关闭造成事故，无法判明责任的定发生地铁路运输企业责任事故。第五十八条 错误办理行车凭证发车或耽误列车事故的责任划分：司机起动列车，定车务、机务单位责任；司机发现未动车，定车务单位责任；通过列车司机未及时发现，定车务、机务单位责任；司机发现及时停车，定车务单位责任。

篇三：新版《铁路交通事故调查处理规则》学习讲义

新版《铁路交通事故调查处理规定》学习讲义

各位领导：

根据上级指示精神和要求，今天把大家请来，主要是对新版《事规》一起共同学习和探讨，并把我领会的一点体会，向在座的各位领导，作一简要汇报。有不妥之处，还请各位领导指正。

下面我就向各位领导汇报。今天主要汇报三方面的内容：一是新版《事规》指导思想和目的（简要地说）。二是新版《事规》有十一个方面的显著特点。三是对新版《事规》进行简要提示。

新版《事规》学习提纲

今年9月1日铁路施行的新版《铁路交通事故调查处理规定》，是铁道部自1949年6月之后 , 颁布施行的第十二部《事规》，也是依照国务院颁布《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》制定的具有法律属性、政府行为的第一部《事规》。以前11部《事规》有很大区别。

一、指导思想和目的:

1.严格按《条例》制定《事规》。

2.体现防范为主、从严管理的目的。

3.满足铁路运输新形势、新技术、新设备的要求。

4.调整2025版《事规》不适应方面。

5.坚持铁路安全管理的基本特点。

6.保留铁路事故种类的表现形式。

此版新《事规》，是严格按照《条例》规定和 “三规合一”（即行车、劳安、路外三个方面有关事故调查处理等规定）的要求制定的。此版《事规》,从法律法规属性的凸现，到内容的重大调整； 从条款大范围的增减，到事故等级的重新划定；

从事故种类的明显增加，到铁路基本特色的保留，等等方面都充分反映出这部新版《事规》，在范围、内容和结构上，发生了深刻的变化，这些变化是前所未有的，应该说，此版《事规》是一次“革命性”地修定。总结归纳以上变化，主要有以下十一个方面的显著特点：

1.新版《事规》具有法律属性的特点:

这版新《事规》是铁路有记录的第12部《事规》，是按照国家行政法规而制定的，是铁路第一部具有法律属性的《事规》。这部新版《事规》每项条文都是严格依照《条例》规定的，其中有近16条规定是直接参照《条例》而制定的 , 尤其新版《事规》明确了铁路局一个机构两个牌子的性质, 即是铁路局也是铁路安全监督管理办公室 , 原安监部门是安全监管办的安全监察部门 , 在事故调查处理和管理上 , 将代表政府履行依法行政的职责 , 《条例》和新版《事规》都明确了我们的执法范围、权利、职责。

从事故调查处理主体、程序及统计方式发生重大变化。

一是突出了政府对铁路交通事故的调查处理职能。新《事规》明确了铁道部和各安全监管办为铁路交通事故的调查处理主体，改变了过去由铁路局（企业）和基层站段进行事故调查处理的规定。今后，在事故调查处理工作中，铁路局必须以安全监管办的身份开展工作，履行的是政府职能。

二是定责形式发生变化。新《事规》规定，事故责任由组织事故调查的机关以事故认定书的形式通知有关单位，改变了老《事规》中重大事故调查处理报告须由铁道部批复的规定。

三是事故统计方式发生变化。新《事规》规定，责任事故件数统计在负全部责任、主要责任的单位，非责任事故和待定责的事故件数统计

在发生单位，改变了老《事规》事故统计在发生单位的规定。

这部《事规》的诞生，将对铁路运输企业等有关单位，在事故调查处理和加强安全基础管理上产生重大影响 , 它标志着铁路交通事故在调查处理上 ,真正走向了依法行政的法制化轨道。

2.新版《事规》实现“三规合一”的特点:

过去的铁路行车事故、从业人员伤亡事故和路外交通事故 , 独立进行事故调查处理“三足鼎立”的58年格局，在这次新版《事规》制定中 ,实现了“三规合一”。

一是“三规合一”意义深远:

第一是突出了和谐铁路建设，坚持了以人为本的宗旨，在铁路交通事故调查处理中 , 把人的生命放在了第一位臵。如在一般A、B类事故中，突出了人员死亡、重伤的事故种类和路外“相撞”的事故前提条件； 第二是依照国务院501号《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》规定，最大限度地将从业人员伤亡事故的调查处理权利，纳入了新版《事规》；

二是“三规合一”拓展了适用范围：

新版《事规》将原《铁路行车事故处理规则》、《铁路伤亡事故处理规则》、《火车与其他车辆相撞和铁路路外人员伤亡事故处理暂行规定》（国发?1979?178号）有关事故调查处理的内容进行了整合。涵盖了包括铁路行车事故、职工伤亡事故和路外伤亡事故三大类内容。同时，新《事规》突破了以前仅局限于国铁范围内发生事故的调查处理，拓展为国家铁路、合资铁路、地方铁路企业以及铁路专用线、专用铁路等所有铁路交通事故的调查处理。

三是“三规合一”有利于事故调查处理：

新《事规》实行有利于各级安监部门对事故进行调查处理，并有利于对事故统计、分析。整合了安监部门的监察力量，提高了监察工作效率。

3.铁路事故种类发生重大调整的特点

（1）、铁路事故种类调整的基本原则

《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》规定了铁路交通事故分为：特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故四个等级事故。将构成人员伤亡、重伤事故和直接经济损失，作为事故的首要条件，并根据铁路特点，确定了“冲突、脱轨、火灾、爆炸和相撞”五个前提条件, 新版《事规》根据《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》明确了客运、货运列车在繁忙干线、其他线路上，发生脱轨辆数及中断行车时间，或没有线别的脱轨辆数构成事故的条件规定。《条例》明确了铁路企业“可以对一般事故的其他情形作出补充规定”的条件。

（2）、铁路事故等级的分类

事故等级划分及构成条件发生重大变化。新版《事规》为了与国家生产安全事故等级划分相一致，新《事规》根据《条例》规定，将铁路交通事故分为四个等级：即特别重大、重大、较大和一般事故。按照《条例》的授权，结合铁路安全管理的特点，铁道部又将一般事故分为A、B、C、D四类。其中一般A类事故构成条件基本相当于原来的重大事故，一般B类事故基本相当于原来的大事故，一般C类事故基本相当于原来的险性事故，一般D类事故基本相当于原来的A类一般事故。原来界定的重大事故、大事故，虽然在新《事规》中分别称为一般A类、一般B类事故，但其等级划分都是法定的国家级事故，调查处理的主体是政府部门，铁路系统内部对事故的考核也将作相应调整。因此事故等级称谓的

变化并不意味着事故等级的降低，各单位一定要正确认识。

对虽未构成严重事故，但有可能造成严重后果的情形，新《事规》进行了严格定性定责，超前防范的特点很鲜明。构成一般C类事故的有25种情形，比老《事规》的险性事故增加11种。构成一般D类事故的有21种情形，比原A类一般事故增加5种，对运输生产影响比较大的设备故障，规定行车设备故障耽误本列客运列车1小时以上、本列货物列车2小时以上，正线固定设备故障延时影响正常行车2小时以上的情形，列为一般D类事故，体现了抓小防大、确保畅通的铁路运输生产特点。

（3）新老《事规》的对照

一是新《事规》在事故等级划分上充分体现了以人为本的基本要求，造成人员（无论作业人员还是路外人员）伤亡的事故，其等级均较以前有很大提高。老《事规》和《伤规》规定，造成3人以上死亡的构成重大事故，而新《事规》规定，凡是发生2人以上死亡的，均构成一般A 类以上事故。过去行车和人身事故造成5人以下重伤无事故等级规定，新《事规》规定凡是有人员死亡或重伤的，均构成一般B类以上事故。同时，新《事规》突出了客车事故，凡是涉及客运列车的，事故等级均高于其他列车的同类事故，以此促进各单位突出抓好客车安全。

二是新《事规》把确保提速安全作为重点，突出对动车组发生的事故及与动车组运行安全有关的事故严格定性定责，特别是将近年来多次发生的货运装载加固不良、列车撞击线路防护设施或落石塌方等情形分别纳入了相应事故等级，以促进各单位全面抓好提速安全。

**第三篇：七二三铁路交通事故**

牢记安全

共建平安

七·二三中得教训

要保证我国铁路事业又好又快地发展，确保安全营运是重中之重，作为一名身在基层的助理值班员，多年的工作经验让我深刻地认识到“行车安全大如天”。“7·23”事故给我们的教训是惨痛的，我们在对遇难者表示沉痛悼念之后应该痛定思痛，要深入贯彻落实胡锦涛总书记、温家宝总理和张德江副总理等中央领导同志对铁路安全工作的重要指示，以高铁和客车安全为重点，一手抓当前，落实安全应急措施，坚决稳定安全局面；一手抓长远，强化安全基础，实现铁路运输安全长期稳定。必须充分认识确保运输安全的极端重要性，充分认清当前运输安全面临的严峻形势，增强危机意识和责任意识，牢固树立安全发展、科学发展理念，狠抓各项安全措施的落实，确保铁路运输安全稳定。

党员带头要实干 “一个党员一面旗，真抓实干最要紧”。既然是党员，思想意识走在前，业务水平得过硬，安全责任记在心，团结一心共建设是我的信条。在日常工作中，我一直相信小职务有大作用，雷锋同志的“螺丝钉”精神对我启发很大，从小事做起，从细微处入手是我们基层职工应该具备的工作态度，毕竟，只有确保每一寸每一尺铁路的安全才能有全网的平安运行。当下，我们应怀着对我国铁路事业发展的坚定信心，走出阴霾，以一名中国铁路职工应有的饱满热情投入到未来的建设中，实事求是，求真务实，我们要打气十二分的精神去面对接下来的挑战，全盘扫描，消灭漏洞，严防死守，杜绝隐患，将安全装满我们的心，遵章守纪，按标作业。

奋斗基层为平安

在还是扳道工的时候我就要求自己对待工作要一丝不苟，虽然每天都做着同一件事，但我始终认为养护好铁轨才是安全通车的关键，看似普通的轨道是火车的血脉啊。而现在的岗位，对理论知识的要求更高，对实践运用的能力也更强了，为保证每次行车的顺利，我对自身的要求也不断严格：经常参加技能培训或交流会，经常阅读提升作业能力的书籍，更重要的是在接发列车时将理论与实践相结合，多反思，多琢磨。宁在工作中多流汗，也决不让行车时流滴血，正是这份执着，多年的风雨日晒中才有了今天工作中的得心应手，能为每一趟列车的安全运行做努力，我为之荣幸。当然在取得了一些成绩的同时，我是决不能松懈的，安全责任大如天，安全工作压倒一切，一个马虎就有可能酿成灾祸，这就是平凡岗位而又不寻常的地方，每次当班便是24小时的坚守，只有这样的日积月累，才会有安全千日目标的实现。

安全牢记在心中，手中旗子是方向，信号灯亮按秩序，共保行车永平安！

**第四篇：铁路交通事故禁令**

重新颁布《乌鲁木齐铁路局防范 铁路交通事故禁令》的梳理

一、共同遵守部分

1．铁路职工发现危及行车安全的险情后，必须立即拦停列车，并向车站值班员或列车调度员报告。

2．严格遵守劳动纪律和作业纪律，班前充分休息，严禁班前、班中饮酒；严禁脱岗、串岗、私自替班或换班，不得做与工作无关的事。

3．横越线路时，必须做到一站、二看、三通过；严禁钻车或在运行的机车、车辆前抢越；横越有停留机车、车辆的线路时，必须与停留车端部保持5米以上距离。严禁在道心、枕木头行走；严禁扒乘机车、车辆以车代步。严禁在机车车辆底部、端部，线路道心、钢轨、轨枕头、桥梁上和隧道内、电气化设施设备周围坐卧休息或躲避风雨。

4．坚持班前安全讲话，根据天气、作业环境、作业内容、人员、机具等情况，有针对性地提出安全注意事项。

5．使用动力机械（风力除雪器）进行道岔清雪作业时，必须做到一人清扫、一人防护。

6．线路上作业，必须设置专人防护；必须“先设防护、后上道，先下道、后撤防护”。7．在六级以上大风时，禁止进行露天高处作业和起重作业。8．必须按规定为作业人员配备符合国家标准的劳动防护用品和生产作业工具,并按规定进行检测检验。

9．高空作业必须使用安全带、安全帽、安全网，严禁上下抛扔材料、工具；立体交叉作业必须配戴安全帽。

10．禁止在易燃、易爆场所使用明火、吸烟或携带火种。11．严禁旅客列车内使用明火照明，严禁在禁烟车厢内吸烟。12．严禁未经安全检查的人员、旅客携带品、行包进站上车。

13．站区车、工、电部门每月必须联合进行一次轨道电路分路不良专项检查，并按规定进行登记、标识。

14．汽车出车前必须检查车况。严禁货车车厢载人、客货混载、超载、机动车带病上路行驶，严禁疲劳驾驶。在坡道停车、或检修车辆必须采取防溜措施。

15．在电气化铁路区段，除供电段专业人员按规定作业外，任何人员及其所携带的对象、使用的工具与接触网设备的带电部分必须保持2m以上的距离。

16．电气化铁路区段，接触网带电情况下，禁止任何人攀登机车、车辆及装载的货物顶部。

17．在电气化铁路区段，发现接触网导线断落时，周边人员必须远离10m以外，并对该处进行防护。

二、各岗位遵守部分

1、调车人员岗位

1．严禁调车通知单未标明接触网终端地点，使用电力机车进行调车作业。2．车站对站内停留的车辆必须按《站细》规定做好防溜措施。

3．调车作业摘车时，必须停妥，采取好防溜措施，方可摘开车钩；挂车时，没有连挂妥当，不得撤除防溜措施。4．在接触网带电的情况下，禁止在距轨面高度超过1.8m的闸台、车帮及货物上使用人力制动机。

5．作业时，调车人员严禁超速上下车；严禁在车辆顶部或货物上站立、行走；严禁接打手机；进入线路内提钩、摘管、关闭折角塞门或调整钩位时严禁探身于两车钩之间。

6．八级及其以上大风时，调车人员必须停车上下，禁止平面溜放。11级及其以上大风时，禁止调车作业。

7．调车人员严禁在车列、车辆运行中，脚蹬钩头连挂；调整客车钩位，严禁手抓“风挡”。

8．接发列车人员、调车人员、巡道工、防护员、道口工等工作人员，严禁在线路内和轨枕头显示信号。

9．调车人员在车辆运行中使用人力制动机时，必须使用安全带，要做到“上车先挂钩、下车先摘钩”；在不使用安全带的车辆上作业时，必须选好站立位置。

10．平面溜放调车作业时，调车人员应站在车梯上，一手抓牢车梯，一手提钩，不准用脚提钩或跟车边跑边提钩。

2、接发车人员岗位

1．车站值班员接到旅客列车运行异常的报告时，必须立即喊停列车，并将情况报告列车调度员，严禁情况不明放行列车。

2．车站值班员接发旅客列车时，必须按规定时间停止影响进路的调车作业，严禁“抢钩”作业。

3．原规定为通过的旅客列车由正线变更为到发线接车及特快旅客列车遇特殊情况必须变更基本进路时，须经列车调度员准许，并预告司机；如来不及预告时，应使列车在站外停车后，开放信号机，再接入站内。

4．车站办理无联锁接发列车时，对进路必须执行“双人检查”、“双人汇报”制度，并将进路上有关对向道岔及邻线上的防护道岔加锁。

5．严格执行行车设备维修、保养登消记制度，严禁擅自使用设备管理单位已经登记停用的行车设备。

6．车站值班员要严格执行车机联控标准，主动与司机核对站内、区间限速命令。7．严禁调车通知单未标明接触网终端地点，使用电力机车进行调车作业。8．严禁电力机车将电带入停电区；严禁电力机车未断电过分相。

9．营业线施工，对联锁条件发生变化、扰动道床不能预先轧道的施工、自然灾害抢险施工，开通后第一趟严禁放行旅客列车。

10．列车调度员、车站值班员必须加强对列车运行的监视。发现列车运行异常，必须立即查明原因。原因不明禁止放行列车。

11．供电作业安全措施撤除前，严禁办理消令手续。

12．施工、维修作业，严禁未按标准和规定设置、撤除防护标志。

13．严格执行汛期预警和巡检制度，及时上报雨情、水情，严禁臆测放行列车。14．车站值班员接到晃车、断轨、水害、泥石流等危及行车安全的险情信息时，必须立即喊停列车，并报告列车调度员；列车调度员、调度所值班主任接到危及行车安全的报告后，必须坚持“先停车、后处理”的原则。

15．车站对站内停留的车辆必须按《站细》规定做好防溜措施。

16．车站值班员必须严格履行登销记制度，严格落实施工开通前双签认制度。

17．车站办理无联锁接发列车时，对进路必须执行“双人检查、双人汇报”制度。并将进路上有关对向道岔及邻线上的防护道岔加锁。

18．严禁车站值班员漏交、错交调度命令，对继续使用的调度命令必须纳入交接班内容。

19．车站值班员要严格执行车机联控标准，主动与司机核对站内、区间限速命令。20．列车调度员、车站值班员必须加强对列车运行的监视。发现列车运行异常，必须立即查明原因。原因不明禁止放行列车。

21．严禁区间接触网停电超过60分钟时，不按规定进行列车防溜。

22．线桥施工、维修作业，未进行双签认和质量回检，严禁线路开通或提速。

23．施工作业必须严格按照标准设置防护，减速信号牌（灯）应清晰、准确，严禁错插、漏插。

24．货物列车接近预告信号机或自动闭塞进入二接近、本站准备接发车进路时，必须立即停止信号机械室内一切作业。

25．自动闭塞区间成段换轨、新线线路开通，站内更换道岔、换轨作业后，必须进行轨道电路轧道试验，确认分路良好后，方准开通闭塞、联锁设备。

26．电务、车务、施工单位严禁违规使用手摇把。施工单位在营业线上使用道岔手摇把时，必须由电务部门负责办理和监督使用。

27．在接触网带电的情况下，禁止在距轨面高度超过1.8m的闸台、车帮及货物上使用人力制动机。

28．接发列车人员、调车人员、巡道工、防护员、道口工等工作人员，严禁在线路内和轨枕头显示信号。

29．严禁约时停送电。

3、调度人员岗位

1．严禁调车通知单未标明接触网终端地点，使用电力机车进行调车作业。

2．车站必须对受理的超限、超长、超重、集重货物进行复测，确认无误后方准挂运。3．严格遵守《货车使用限制表》，禁止使用技术状态不良、危及行车安全的货车。

4．严格执行汛期预警和巡检制度，及时上报雨情、水情，严禁臆测放行列车。5．车站对站内停留的车辆必须按《站细》规定做好防溜措施。

6．调度部门必须按规定认真清理核对行车揭示，并落实签认制度；机务段、车务段公布的运行揭示必须准确清晰，杜绝漏错。

7．车站必须按规定对轨道衡和超偏载装置进行日常维护，严禁违规操作。

8．八级及其以上大风时，调车人员必须停车上下，禁止平面溜放。11级及其以上大风时，禁止调车作业。

**第五篇：铁路交通事故案件**

1、判决书字号：西昌铁路运输法院（2025）民初字第2号。

2、案由：人身损害赔偿。

3、诉讼双方

原告人：王万琼，女，34岁，汉族，农民，住泸沽镇南街居委会三组。

委托代理人：李迎春，四川识途律师事务所律师。

委托代理人：陈小陶，四川识途律师事务所律师。

被告人：成都铁路局，住所地：四川省成都市一环路北二段11号。

法定代表人：齐文超，局长。

委托代理人：钟建龙，成都铁路西昌车务段干部。

委托代理人：周琳，成都铁路西昌车务段干部。

4、审级：一审。

5、审判机关和审判组织

审判机关：西昌铁路运输法院。

合议庭组成人员：审判长：刘成德；审判员：马淑华、刘卫民。

6、审结时间：二OO五年九月五日。

（二）诉辩主张

1、原告人及其委托代理人诉称

2025年1月23日晚，原告的丈夫许光胜与另一个体户蔡军到漫水湾火车站，准备乘坐K165次快车到昆明进货。由于是夜间，加上站内没有任何警示标志和照明设施，也没有任何防护设施。因此，许光胜行至站内深约5米多的下水道处时，掉下水道。经冕宁县二医院抢救，许光胜终因伤情严重于当晚死亡。西昌铁路公安处出具的《刑事科学技术鉴定书》，证实“死者是由于高坠致颅脑损伤死亡”。

原告认为，许光胜是在铁路火车站乘车，车站应提供完善安全的候车设施。但由于被告疏于管理，在车站内一道深达5米的下水道上，没有任何安全防护设施和警示标志，存在严重的安全隐患，直接导致了许光胜的死亡，被告应承担相应的民事责任。

原告请求法院判令被告支付死亡补偿费、丧葬费共计50 820元；承担本案诉讼费。

2、被告人的答辩及其委托代理人的辩护意见

被告在庭审中承认原告陈述的许光胜是在漫水湾火车站站内坠入涵洞而致死亡的事实。但被告认为许的死亡是由其自身原因造成的，被告不应当承担责任。其理由如下：

（1）原告丈夫许光胜受伤致死不是被告造成的；

（2）原告称许光胜是到漫水湾车站购票乘车，但许光胜实际并未购票，而是从距离剪票口较远的货场绕道进入站内，其行为反常并违反有关铁路安全规定。

（3）许光胜从泸沽镇出发时已饮过酒，进入货场后“已有点醉态”。许光胜的受伤致死和其自身有直接关系。

（4）许光胜自身未尽到一般人应尽的谨慎注意义务，许光胜的行为具有过错，应属重大过失。许这种过错与其自身受到的损害后果之间具有直接的因果关系，其死亡应属其自身原因造成的。

（三）事实和证据

西昌铁路运输法院经公开审理查明：2025年1月23日22时许，原告丈夫许光胜与另一个体户蔡军一同来到成昆线漫水湾火车站，二人从火车站南头的货场绕道进入车站。当二人行至距站台约三十米时，许光胜因当晚饮过洒，不慎坠入站内一深约5米左右的涵洞（该涵洞洞口无护栏），经冕宁县二医院抢救无效死亡。西昌铁路公安处出具的《刑事科学技术鉴定书》，证实“死者是由于高坠致颅脑损伤死亡”。

上述事实有下列证据证明：

1、漫水湾火车站昆方涵洞现场照片一组，证实许光胜坠入的地点，同时证明该涵洞周围围护栏破损。

2、冕宁县泸沽警署的证明，证实许光胜坠入漫水湾火车站涵洞死亡，当时涵洞上面两边无栏杆。

3、证人蔡君的二份证言，证实当晚他与许光胜一起到漫水湾车站准备乘车以及许光胜坠入涵洞死亡的事实。同时还证明许光胜事发当晚曾喝过酒，有醉态。

4、证人尹启国的证言，证实他在许光胜摔死后去过现场，许光胜摔下去的涵洞没有防护栏，没有警示牌，也没有路灯，行人从那里经过有可能掉下去。

5、证人辜家兰的证言，证实2025年1月26日晚10时过，她在漫水湾车站看见有两人在货场通往站台的路上行走，其中一人掉进涵洞。

6、西昌铁路公安处刑事科学技术鉴定书，证实许光胜是由于高坠致颅脑损伤死亡。

7、漫水湾车站的证明，证实涵洞位于站内。

（四）判案理由

西昌铁路运输法院根据上述事实和证据认为：本案是一起发生在火车站站内的人身损害赔偿纠纷案件。原告丈夫许光胜的死亡是由其自身和铁路方的混合过错造成的。一方面，原告之夫许光胜未从车站规定的通道进站，而是从货场绕道进入车站，且是酒后行走,未尽到自身的安全注意义务,对死亡后果的发生有一定的过错，原告应对此承担相应的责任。另一方面，被告方对其设施疏于管理，在其站内涵洞上护栏损坏的情况下没有及时修复，也未设置相应的警示标志，未尽其合理限度内的安全保障义务，其不作为行为也是导致许光胜死亡的原因之一，有一定的过错，应承担部分赔偿责任。

（五）定案结论

西昌铁路运输法院依照《中华人民共和国民法通则》第一百零六条第二款、第一百一十九条、第一百三十一条，最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第六条第一款、第十七条第一、三款的规定，作出如下判决：

被告成都铁路局赔偿原告王万琼死亡赔偿金、丧葬费等共计35 000元。

本案案件受理费4 530元，由原告王万琼负担2 265元，被告成都铁路局负担2 265元。

（六）解说

本案原、被告双方对许光胜在漫水湾火车站站内坠入涵洞导致死亡的事实无异议。争议点在于谁应当对许光胜的死亡承担责任。

一方面铁路方应当承担责任。

最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》确立了经营者违反安全保障义务应承担相应的责任。该解释第六条规定：“从事住宿、餐饮、娱乐等经营活动或者其他社会活动的自然人、法人、其他组织，未尽合理限度内的安全保障义务致使他人遭受人身损害，赔偿权利人请求其承担相应责任的，人民法院应予支持。”这一条虽然没有直接列举铁路行业，但一个“等”字，铁路应该包含在内。

所谓铁路安全保障义务是指铁路运输企业为了防止旅客以及其它铁路允许进入其管理范围的人的人身与财产免受侵害，在合理范围内所应当承担的关心照顾其安全的义务。违反这一义务，铁路运输企业就应当承担责任。义务主体为铁路运输企业，包括铁路局、站段及铁路所属的公司。权利主体为：

1、旅客；

2、准旅客，无票进入车站的人员以及无票乘车人员；

3、在车站货场内办理货运业务的人员，到车站办理其它业务的相关人员；

4、其它进入铁路管理范围内的人，包括允许在铁路管理的平交道、平过道、桥梁、隧道行走的人等。不包括在上述地点负有安全保障义务的铁路职工。铁路安全保障义务的内容之一包括铁路管理、使用的设备、设施符合有关安全标准。

本案中，漫水湾火车站站内涵洞上护栏被损坏，被告方对其设施疏于管理，在其的情况下没有及时修复，也未设置相应的警示标志，未尽其合理限度内的安全保障义务，对许光胜的死亡存在过错，应承担未尽安全保障义务的侵权责任。

另一方面许光胜对自己的死亡亦具有责任。

根据最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》的相关规定，当经营者没有尽到安全保障义务造成消费者的人身或财产损害的，经营者应当承担赔偿责任。受害人对该损害的发生或者扩大有故意、过失的，可以减轻或者免除赔偿义务人的赔偿责任。但侵权人因故意或者重大过失致人损害，受害人只有一般过失的，不减轻赔偿义务人的赔偿责任。

铁路运输企业未尽安全保障义务，在受害人有故意或重大过失的前提下，可以适用过失相抵制度来减轻或免除其赔偿责任。如何区分故意、重大过失和一般过失，是准确适用过失相抵原则的关键。故意和过失较容易区分，但重大过失和一般过失却难以区分。笔者认为，所谓重大过失，是指行为人缺乏一般人具有的起码注意，没有尽到一般人的注意义务，他只要稍加注意，损害就不会发生。一般过失是指，行为人欠缺具备一定知识和经验的人诚实处理事实时所用的注意而导致损害的发生。

结合本案的具体情况来看，一个正常人，如果稍加注意，就不会坠入自己面前的涵洞，但因为当晚许光胜醉酒，对自己的行为未尽到注意义务，因而导致损害的结果，其自身具有重大过失，因此，亦具有责任。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！