

# 铁道部文件

铁运〔2008〕239号

---

## 关于印发动车组故障应急处置 预案(暂行)的通知

各铁路局：

现将《动车组故障应急处置预案（暂行）》发给你们，请认真执行。各铁路局对相关人员要强化应急知识和技能培训。执行中发现问题和意见及时反馈铁道部运输局。

二〇〇八年十二月二日

# 动车组故障应急处置预案（暂行）

## 目录

### 1 总则

1.1 编制目的

1.2 工作原则

1.3 编制依据

1.4 适用范围

### 2 应急机构及职责

### 3 信息报告

### 4 应急响应和应急启动

### 5 应急指挥

### 6 应急处置

6.1 热备动车组（热备客车底）出动

6.2 热备动车组（热备客车底）运行及返回归位

6.3 动车组因故障组织旅客换乘

6.4 动车组因故障晚点和旅客滞留

6.5 动车组无法接入高站台线路

6.6 动车组牵引动力设备故障

6.7 动车组车辆设备

6.8 列控车载设备故障

6.9 列控地面设备故障

- 6.10 动车组调度命令无线传送系统故障
- 6.11 影响动车组运行的信号、联锁、闭塞设备
- 6.12 牵引供电设备
- 6.13 动车组由区间返回、反方向行车
- 6.14 动车组使用机车救援
- 7 应急结束
- 8 保障措施
- 9 培训和演练
- 10 附则

## 1 总则

### 1.1 编制目的

进一步规范动车组故障应急处置程序，实现动车组故障应急处置的规范、科学、准确、迅速。提高铁路各部门在动车组故障情况下的应急反应能力和应急处置水平，最大限度地减少动车组故障造成的损失和影响。

### 1.2 工作原则

(1) 以人为本，安全第一。始终把确保人民群众的生命财产安全放在首位，减少动车组故障造成的损失和影响，提高动车组服务水平和服务质量。

(2) 统一领导，分级管理。铁道部各部门在应急领导小组的统一领导下，负责督促、指导铁路局动车组故障应急处置工作。各铁路局、有关站段按照各自职责和权限，负责动车组故障应急处置工作。

(3) 依靠科学，依法规范。依靠科技进步，依法规范动车组故障应急处置各项工作，不断改进和完善故障处理的装备、设施和手段。

### 1.3 编制依据

依据《中华人民共和国突发事件应对法》、《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国铁路法》、《国家突发公共事件总体应急预案》、《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》(国务院令 501 号)、《国家处置铁路交通事故应急预案》、《铁道部关于

实施铁路突发公共事件应急预案的决定》(铁道部铁办〔2005〕115号)、《铁路技术管理规程》(铁道部令第29号)、《铁路交通事故调查处理规则》(铁道部令第32号)、《铁路200~250km/h既有线技术管理暂行办法》(铁科技〔2007〕61号)等法律法规和相关规定,制定本预案。

#### 1.4 适用范围

本预案适用于国家铁路及国家铁路控股的合资铁路CRH系列200~250Km/h动车组故障处理应急处置工作。

### 2 应急机构及职责

2.1 铁道部成立动车组故障应急处置领导小组(以下简称应急领导小组)。

铁道部应急领导小组的组成及成员单位主要职责:

组长: 分管运输副部长

副组长: 总调度长、运输局局长

成员单位: 运输局营运部、调度部、装备部、基础部, 公安局

应急领导小组下设应急领导小组办公室, 办公室设在铁道部应急救援指挥中心(运输局调度部), 负责领导小组的日常工作。

(1) 运输局调度部负责指导铁路局做好动车组故障处理及行车组织、协调和调度指挥工作。同时制定跨局旅客列车迂回、折返、加开、停运以及热备动车组出动等应急处置方案, 确保准确、迅速地处理动车组故障。

(2) 运输局营运部负责指导铁路局制定动车组客运组织应急处置方案，负责指导铁路局做好旅客疏导、转运、后勤保障等客运组织工作。

(3) 运输局装备部负责指导铁路局制定动车组机务、车辆设备故障应急处置方案。及时提供动车组牵引动力、辅助系统、制动系统等车辆状态情况以及救援列车、救援基地的各种设施、装备资料，为故障处理提供参考。

(4) 运输局基础部负责指导铁路局制定动车组有关通信、信号、调度指挥系统故障应急预案，确保应急通信保障能力和反应能力；指导铁路局做好列控系统、列车调度指挥系统、通信、信号等设备故障处理。

(5) 公安局负责指导、督促有关铁路局做好治安保卫工作。

## 2.2 铁路局应急领导小组的组成及成员单位主要职责：

组长：分管运输副局长

副组长：总调度长（运输处处长）

成员：运输处、机务处、车辆处、工务处、电务处、客运处、调度所、公安局等部门领导组成。

应急领导小组下设应急领导小组办公室，办公室设在铁路局调度所，负责领导小组的日常工作。

### 应急领导小组成员单位主要职责

(1) 运输处具体负责动车组非正常情况行车组织方案的制订和调整。根据非正常情况对动车组行车组织的影响程度，制订切实可行的行车组织调整方案；协调事故现场的行车指挥工作。

(2) 客运处负责指导客运段制定因动车组或动车组救援列车晚点造成的站、车滞留旅客的组织、疏导方案。

(3) 调度所收集掌握管内动车组情况和故障信息的报告，负责督办落实上级调度和铁路局领导关于动车组应急处置的指示、命令；协调车务、机务、供电、车辆、工务、电务等系统有关部门、单位动车组应急处置工作；统一指挥非正常情况下动车组的行车组织工作，协调救援力量支援。

(4) 机务处负责指导机务段制定动车组机车、牵引动力等故障应急处置方案。及时提供动车组牵引动力、救援列车、救援基地的各种设施、装备资料，为故障处理提供参考。

(5) 车辆处负责制定动车组车辆设备故障应急处置方案。及时提供车辆以及各种救援设施、装备资料，为故障处理提供参考。

(6) 电务处负责指导电务段、铁通公司制定动车组有关通信、

信号、调度指挥系统故障应急预案，确保应急通信保障能力和反应能力；组织有关单位做好列控系统、列车调度指挥系统、通信、信号等设备故障处理。

(7) 公安局组织警力维护现场秩序，协助客运部门做好站、车滞留旅客的组织、疏导工作，必要时应立即封闭现场，设置警戒线。

2.3 站段（车务段、站、大客站，下同）应急领导小组的组成及成员单位主要职责：

组长由车务段（站）长担任，成员由机务、电务、车辆、客运、公安等单位组成。

2.3.1 车务部门：具体负责现场抢修救援指挥、善后处理等工作，其主要职责：

- (1) 提供动车组设备故障的现场准确信息。
- (2) 负责现场的具体救援指挥工作和行车组织工作。

2.3.2 机务部门

负责制定动车组机车、牵引动力等故障应急处置方案。负责指导司机及时处理故障，尽最大能力组织、恢复动车组运行。

2.3.3 车辆部门（车辆段、动车组运用所）

(1) 负责指导随车机械师及时处理故障，尽最大能力组织、恢复动车组运行。

- (2) 负责替换车底的编组、整修，提供状态良好的车底。



(3) 负责与相关工厂技术专家联系，保证24小时技术支持。

#### 2.3.4 电务部门

负责制定动车组有关通信、信号、调度指挥系统故障应急预案，协调铁通公司确保应急通信保障能力和反应能力；做好列控系统、列车调度指挥系统、通信、信号等设备故障处理。

#### 2.3.5 客运部门

具体负责因动车组或动车组救援列车晚点造成的站、车滞留旅客的组织、疏导工作。

#### 2.3.6 公安部门

维护现场秩序，协助客运部门做好站、车滞留旅客的组织、疏导工作，必要时应立即封闭现场，设置警戒线。

2.4 现场应急处置指挥部：铁路局、有关站段应根据铁路局动车组故障应急处置预案及有关规章的规定，成立动车组故障现场应急处置指挥部，负责现场作业指挥、监督、协调。

### 3 信息报告

3.1 动车组运行中出现故障时，动车组司机、随车机械师应按照规定进行处理，选择维持运行或停车等方式。司机须使用列车无线调度通信设备及时将故障信息报告列车调度员或车站值班员，随车机械师及时将故障信息报告所属动车组运用所调度，动车组运用所调度及时报告所属铁路局车辆调度员。在区间停车超过10分钟、站内停车超过15分钟，动车组不能继续运行时，司机必须向列车调度员或车站值班员请求救援。

3.2 铁路局列车调度员、车辆调度员接到动车组途中发生故障或其它设备故障影响动车组运行的报告后，应立即向值班主任报告并通知动车组调度。铁路局动车组调度（无动车组调度由值班主任）根据有关规定立即向铁道部动车组调度台报告。动车组因故障停车时或需出动局管内热备动车组时，铁路局调度所值班主任应立即向铁道部动车组调度台报告，铁路局车辆调度向铁道部车辆调度报告，并按照铁路局应急处置预案要求及时报告和通报。

3.3 当动车组发生故障在20分钟内不能恢复运行或预计运行和到达晚点30分钟及以上时，铁道部运输局调度部调度处调度员接到报告后，立即报告值班处长。值班处长接到报告后，应立即报告调度部主任（副主任）、运输局局长、总调度长。

#### **4 应急响应和应急启动**

4.1 铁道部运输局调度部调度处、铁路局调度所负责加强对动车组运行监控，及时组织有关人员处理动车组临时发生的各种问题，按照有关规定采取停基改电、反方向行车、区间返回和变更动车组接发列车股道（进路）等非正常行车办法，使动车组尽快恢复运行，并根据需要采取机车救援或出动热备动车组等措施。

4.2 根据动车组故障情况和影响程度，动车组故障应急处置按铁道部、铁路局、站段三级分别响应，当达到本预案应急响应条件时，各级应分别启动本预案：

4.2.1 发生下列情况之一，铁道部应急救援指挥中心启动I

级应急响应：

(1) 动车组因设备故障晚点满 2 小时，不能继续运行满 1 小时。

(2) 动车组因故障造成旅客群体性事件或特、一等站动车组晚点造成旅客滞留满 2 小时。

(3) 因线路、信号、接触网等设备故障，造成动车组晚点满 4 小时。

(4) 跨局动车组发生故障需出动热备动车组。

4.2.2 发生下列情况之一，铁路局应急救援指挥中心启动II级应急响应，同时向铁道部报告：

(1) 动车组因设备故障晚点满 1 小时，不能继续运行满 30 分钟。

(2) 动车组因故障造成旅客群体性事件或二等以上车站动车组晚点造成旅客滞留满 1 小时。

(3) 因线路、信号、接触网等设备故障，造成动车组晚点满 2 小时。

(4) 局管内动车组故障需出动热备动车组车底。

4.2.3 发生下列情况之一，有关站段调度部门启动III级应急响应，同时向铁路局报告：

(1) 动车组始发、终到站因设备故障晚点满 30 分钟，其它客运站晚点满 1 小时。

(2) 动车组因故障造成旅客群体性事件或动车组始发、终

到站旅客滞留满 30 分钟、其它客运站滞留满 1 小时。

(3) 动车组运行径路上线路、信号、接触网等设备故障满 30 分钟或影响动车组运行。

(4) 动车组故障需组织旅客换乘，热备动车组出动。

4.3 动车组行车事故时分级响应按照有关规定处理。当动车组故障处理涉及其他情况时，在启动本预案的同时，根据需要，启动相应的应急预案。在启动相应级别预案的同时启动下级预案。

4.4 影响动车组行车的信息得到核实后，在尚未确定事件级别、实施分级响应之前，站段有关单位值班领导要立即派员赶赴现场，组织指挥有关人员进行先期处置。

## 5 应急指挥

5.1 铁道部应急领导小组负责动车组故障应急处置协调指挥工作，有关部门根据职责分工负责协调相关工作。

5.2 应急启动时，铁道部、铁路局、站段应急领导小组分别在铁道部应急救援指挥中心（铁道部运输局调度部）、铁路局应急救援指挥中心（铁路局调度所）及站段调度室进行应急处置指挥，根据需要组织各专业、技术专家组成工作小组，具体负责指挥、决策和技术支持。

5.3 铁路局和站段应迅速组织修复、救援力量实施修复、救援行动，全力控制故障态势，防止事态扩大，铁路局应根据故障影响情况分别指派领导小组成员及专业人员赶赴现场。

## 6 应急处置

## 6.1 热备动车组出动

6.1.1 动车组故障无法及时修复时，应及时启用热备动车组。启用备用动车组时首先考虑使用热备动车组。无热备动车组或热备动车组定员少于故障动车组实际人数时，应调整在线运行动车组交路，有条件时，利用其它动车组担当救援车底。上述措施无法实现时，就近利用空闲普通客车底担当救援车底。

6.1.2 热备动车组预备司机必须满足担当各线动车组任务配备，在机务段机车调度室出勤时，按照热备动车组担当各线任务办理出勤（包括传达调度命令和 IC 卡）。到动车所调度室报到后，在距动车组停留地点较近的行车公寓或机务段（动车组运用所）候班，充分休息，保证叫班后随时出乘担当任务。

6.1.3 热备动车组出动救援跨局动车组时，由铁道部调度统一指挥。

铁道部运输局调度部调度处动车组调度员应立即报告值班处长、调度处长、调度部主任（副主任），并根据需要通知铁道部车辆、机务、供电、电务调度；由铁道部车辆、机务、供电、电务调度分别通知客车处长、机车运用处长、供电处长、信号处长。

铁道部运输局调度部调度处值班处长接到应急救援指挥中心领导热备动车组出动的指示后，应立即布置动车组调度台向有关铁路局下达热备动车组出动及开行的调度命令。

热备动车组配属局调度所接到动车组出动命令后，立即（3 分钟内）向有关单位下达热备动车组出动的调度命令，有关单位

必须在接令后10分钟内完成热备动车组的调车、整备、司乘人员配备等项工作，具备发车条件。热备动车组救援出动时本务司机、随车机械师、客运乘务由配属局担当。

热备动车组和预备司机担当非本局动车组担当区段的车次时，由原担当铁路局动车组司机担当，车型不符时，由预备司机担当，原担当任务铁路局司机负责带道，并负责提供动车组司机携带列车时刻表。

6.1.4 热备动车组救援局管内动车组时，由铁路局调度统一指挥，并向铁道部动车组调度台报告（具体办法由铁路局规定）。

6.1.5 铁路局应细化热备动车组备用及出动管理办法，明确热备动车组、人员、备品、日常管理和出动各项作业时限标准，确保设备完好和准时出动。

## 6.2 热备动车组运行及返回归位

6.2.1 热备动车组出动在始发站至接续站间运行及返回归位车次在所接续的列车车次前加“R”，行车用语为：“热备动车组××（次）”，行车有关事项按动车组办理。接续后的车次仍使用原车次。

6.2.2 非热备动车组车底出动在始发站至接续站间运行及返回归位车次应根据客车底车型，在所接续的列车车次前加“T”或“K”，行车用语为：“特快动车组××（次）”、“快速动车组××（次）”。

6.2.3 对热备动车组和临时替换故障动车组的客车底应优先

放行，确保及时到位及返回归位。

### 6.3 动车组因故障组织旅客换乘

6.3.1 使用热备动车组组织旅客换乘时，车站应加强站车组织，按规定做好换乘旅客的饮食供应和后勤服务工作，两列换乘车底应尽量安排在同一站台方便旅客换乘。此时，站段应急领导小组应立即赶赴现场，必要时，铁路局应急领导小组成员应赶赴现场组织指挥。

6.3.2 使用非动车组热备车底替换动车组开行旅客列车时，车次应当相对固定（原则上将原动车组车次改为特快或快速旅客列车车次），开车命令必须在开车1小时前下达，跨局旅客列车由铁道部、局管内由铁路局客运调度下达停运动车组，开行旅客列车的调度命令。客调命令中须明确停运动车组列车车次，车底所属局、开行车次、编组顺位、车种、型号、定员、停车站到开时刻、乘务担当单位等。

6.3.3 车站接到热备车开车命令后，应按票价差备足零款，指定专人到指定地点组织引导旅客收回动车组旅客原票，换发新票并退还票价差额。旅客要求改乘其他列车时，车站应及时办理改签手续，并尽可能地改签为有席位车票。退票、改签不收手续费。

6.3.4 换乘时，站车要认真组织验票，严禁持其他车次车票的旅客上车，持有停运动车组列车车票的旅客，必须换新票后方可上车。

## 6.4 动车组因故障晚点和旅客滞留

6.4.1 铁路局调度所应按规定做好动车组晚点信息的预报和通报工作。

6.4.2 动车组在始发站晚点 30 分钟以上时，车站应及时通知旅客，旅客在始发站乘车前要求退票或改签时，车站应及时办理退票或改签；始发站铁路局客运处或客运段须派科长或车队长级干部添乘，组织列车乘务组做好服务、解释和安抚旅客工作。

6.4.3 动车组途中晚点时，列车长要及时联系铁路局客调，了解晚点原因等，报告车内情况和请求协助解决的问题，组织乘务员积极主动做好服务。晚点 30 分钟以上时，应做好向旅客致歉、解释工作。乘警应与列车长密切配合，经常巡视车厢，维持好车内治安秩序。

6.4.4 接到动车组终到晚点 30 分钟及以上的通知后，车站站长、派出所长须带领客运、公安有关人员到站台接车，组织旅客下车出站，并做好向旅客致歉、解释工作。到站是铁路局所在地的铁路局客运处、铁路公安局（处）领导要到站台接车，帮助指导车站做好应急处置工作。

6.4.5 发生旅客以滞留列车的方式向铁路要求晚点或空调故障赔偿时，站车工作人员应当以说服劝解、诚恳道歉为主，耐心细致地做好解释和相关法律法规的宣传工作，稳定情绪、化解怨气，力争取得旅客的理解和配合。

6.4.6 公安部门要积极配合客运部门，认真开展滞留旅客的



说服劝离工作，争取理解与支持。同时，要向旅客宣讲法律知识，告知旅客可以通过其它合法渠道和方式维护其合法权益，劝说旅客听从车站工作人员的安排到指定地点协商解决，并协助车站工作人员引导旅客下车。公安部门在协助劝离过程中，严禁携带枪支。客运部门在宣传和说服旅客离开车厢时，现场应有公安人员维持秩序；经反复工作劝离无效时，公安人员应宣布铁道部、公安部《关于维护铁路运输秩序保证列车正常运行的通告》，并组织足够的公开警力，对拒不下车的人员依法采取措施带离车厢。对煽动旅客滞留车厢和扰乱列车治安、破坏铁路运输秩序、用暴力手段对抗执法的个别人员，要认真调查取证，依法追究其法律责任。劝阻中要依法依规，有理有节，文明执法。

## **6.5 动车组无法接入高站台线路**

正常情况下，办理客运营业的动车组必须在高站台上接发，因特殊情况无法接入高站台时，铁路局列车调度员必须通知值班主任，经调度所副主任准许后，列车调度员与车站共同确定接车股道，并要求车站做好准备，在动车组到达车站 15 分钟前由列车调度员通知司机。司机要及时通知列车有关工作人员作好准备。

铁路局应制定动车组因故不能在高站台上接发组织办法，明确包括车站信息通报反馈程序、站台服务、应急移动梯使用、管理和车站干部到场指挥等有关要求，确保旅客上下车绝对安全。

## **6.6 动车组牵引动力设备故障**

### **6.6.1 牵引系统故障但动力未完全丢失时，应利用自身动力**

维持运行，并使用列车无线调度通信设备报告列车调度员或车站值班员，列车调度员不再下达有关限速运行的调度命令。

(1) 有一个动力时，CRH1 型动车组限速 100km/h 运行，CRH2 型动车组限速 170km/h 运行，CRH5 型动车组限速 150km/h 运行。

(2) 有两个动力时，CRH1 型动车组限速 100km/h 运行，CRH2 型动车组限速 220km/h 运行，CRH5 型动车组限速 200km/h 运行。

(3) CRH1 型动车组有三个动力时，限速 180km/h 运行；有四个动力时，限速 200km/h 运行。

(4) CRH2、CRH5 型动车组有三个及以上动力时，不限速。

6.6.2 特殊情况下，遇最前端司机室不能正常操纵，而最后端司机室操纵正常，双司机值乘或有具备乘务知识的机务干部添乘，前后端司机室通信设备作用良好及天气良好时，准许凭调度命令改为最后端司机室操纵维持运行，列车按站间闭塞行车，列车最高运行速度不得大于 120km/h，前端司机或添乘干部用车内通信系统指挥后端司机操纵。

6.6.3 动车组受电弓故障时：单列动车组一架受电弓故障，可更换另一架受电弓受流，正常运行；两架均故障时，司机应立即停车降弓，按规定请求救援；两列重联运行时，每列动车组均升弓受流（即双列双弓模式）。当一列动车组无法升弓受流时，可采用单列单弓维持运行至前方站后，停车处理。两列动车组均无法升弓受流时，请求救援。

## 6.7 动车组车辆设备

6.7.1 动车组到站停稳后，遇自动开关门装置故障时，司机应及时通知列车长、随车机械师，改为手动开关门。

6.7.2 遇通风口冒烟时，司机根据情况立即停车或及时报告列车调度员安排在最近前方向站停车检查防尘网有无异物。

6.7.3 当轴承温度超过温度报警时，立即停车请求处理，并用列车无线调度通信设备呼叫两端站或列车调度员，报告停车原因和停车位置。随车机械师下车检查故障车轴，根据实测轴温和检查情况向司机报告，司机向列车调度员提出限速运行请求，列车调度员根据司机请求，发布限速运行命令。

6.7.4 根据随车机械师要求，对轮对踏面缺陷停车检查时，司机应及时转报列车调度员，要求前方站停车检查。轮对踏面缺损超出限度时，列车调度员根据司机请求，发布限速运行命令。

6.7.5 当得到轮对因齿轮箱、连接轴卡滞造成抱死运行的报告时，司机应立即停车，并指派随车机械师下车检查处理，无法消除抱死故障时，及时请求救援。

6.7.6 运行中走行部、风挡连接部有异声、异味、异状需要停车检查时，随车机械师根据具体情况向司机报告，并提出停车请求。司机根据随车机械师报告的故障情况立即停车或转报列车调度员，请求前方站停车检查。经停车检查确认无碍或应急处理后方可继续运行。

6.7.7 当得到空气弹簧发生故障的报告时，列车调度员应发布限速 160km/h 运行的调度命令。

6.7.8 制动系统故障时，列车调度员应按照下列要求发布调度命令：

(1)基础制动装置故障抱死车轮不缓解时，司机应立即停车，用列车无线调度通信设备呼叫两端站、追踪列车、列车调度员，报告停车原因和停车位置。随车机械师下车检查处理，切除本车制动运行。

(2)动车组制动系统故障切除 25%制动力时，限速 160km/h 运行；切除 50%制动力时，限速 120km/h 运行。

6.7.9 当得到车窗玻璃破损导致车厢密封失效报告时，列车调度员应发布限速 160km/h 运行的调度命令。

## 6.8 列控车载设备故障

6.8.1 动车组出库前发现 ATP 车载设备故障，应采取以下应急措施。

6.8.1.1 电务部门应备齐各种备件及检修工具，立即组织抢修，若故障不能及时排除，应联系车辆及调度部门，启用备用动车组。

6.8.1.2 若备用动车组不能及时到达发车地点，电务及车辆部门应根据动车组重联情况采取相应的应急措施：

(1) 发生车载设备故障的动车组是重联动车组，应摘解动车组，倒换动车组连接顺序后，重新重联，将故障 ATP 车载设备置于重联动车组中间部位，也可根据售票情况，临时甩挂发生故障的动车组。

(2) 发生车载设备故障的动车组非重联动车组，具备掉头条件的，应安排动车组掉头，将故障 ATP 车载设备置于动车组非操纵端，同时在该动车组立折车站安排备用动车组。不具备掉头条件的，临时改按 CTCS0 级运行。

6.8.2 车载设备显示动车组限速运行时但无法判明故障原因时，动车组司机应报告车站值班员或列车调度员，并按车载设备显示的速度值继续运行。

6.8.3 动车组运行中遇列控车载设备故障且触发制动停车时，司机应使用列车无线调度通信设备报告列车调度员或车站值班员，并通知随车机械师将设备断电 30 秒后重新启动（一般不超过两次），及时将设备恢复情况报告列车调度员。而后由列车调度员根据设备恢复情况下达相应调度命令，按下列方式运行：

6.8.3.1 车载设备断电重启恢复正常后，将进入部分监控模式。若列车位于站内，按该模式限速 45km/h 出站后，自动转为完全监控模式。若列车位于区间，可按该模式限速 45km/h 运行至下一个车站后，自动转为完全监控模式；也可改按 CTCS—0 级、160km/h 运行至下一个车站后，再停车转回 CTCS—2 级运行。

6.8.3.2 车载设备断电重启后，但未恢复正常，若仍需使列车前行，应将车载设备转入隔离模式，若此时机车信号、LKJ 正常，可改按 LKJ 控车运行。

6.8.4 动车组在 CTCS—2 级区段按 LKJ 方式行车，遇机车信号或 LKJ 故障时，司机应立即使用列车无线调度通信设备报告车

站值班员或列车调度员，司机凭调度命令、按地面信号运行至前方站，等待救援。遇特殊情况，根据铁道部调度命令，采取应急性措施，维持动车组继续运行。

6.8.5 车载设备触发异常常用或紧急制动后，影响列车继续运行，司机不能确定故障原因时，列车调度员可向司机发布转为隔离模式的调度命令，运行途中加强与司机联系，接到司机列控车载设备恢复正常，退出隔离模式的请求后，安排列车前方站停车退出隔离模式。

## 6.9 列控地面设备故障

6.9.1 列控中心、LEU 故障时，在 CTC/TDCS 车务终端报警，车站值班员应立即通知信号维修人员。若确认设备不能很快恢复时，应立即报告列车调度员，由列车调度员下达“列控地面设备故障”调度命令，在进站信号机前从 CTCS-2 级转 CTCS-0 级，待列车运行进入下一设备正常的车站后，再按调度命令转回 CTCS-2 级运行。

6.9.2 车站进站端应答器（组）故障，动车组司机发现异常后，应立即通知车站值班员和列车调度员。故障期间，列车调度员应通知后续动车组，以不高于 45km/h 通过车站或转 CTCS-0 级运行。

6.9.3 车站出站端应答器（组）（含电缆）故障时，动车组司机在发现异常后，应立即通知车站值班员或列车调度员。故障期间，列车调度员应通知由到发线发车的列车司机，在发车前转

CTCS-0 级，待列车运行进入下一设备正常的车站后，再按调度命令恢复 CTCS-2 级运行。

6.9.4 车站进、出站端应答器（组）皆故障时，动车组司机发现异常后，应立即通知车站值班员和列车调度员，并立即报告列车调度员，按 6.9.1 条规定执行。

6.9.5 级间转换应答器故障导致级间转换失败并经司机确认后，在无限速命令、确保行车安全的情况下，如不能自动由 CTCS-2 级向 CTCS-0 级转换，应停车手动转换；如不能自动由 CTCS-0 级向 CTCS-2 级转换，可维持 CTCS-0 级模式继续运行，并及时向列车调度员报告。

6.9.6 动车组司机发现 DMI 显示屏连续收到两条“应答器信息缺失”时，应人工及时将速度控制在 120km/h 以下，避免车载设备触发制动，并及时报告临近车站值班员和列车调度员。列控车载设备将自动切换为部分监控模式，动车组将根据地面轨道电路信息生成的目标距离模式曲线继续运行，此时对低于 120km/h 的线路实际限速由司机人工控制运行，当动车组接收到新的应答器信息时将自动恢复完全监控模式。当连续多个区间应答器信息缺失时，列车调度员应根据情况发布列控地面设备故障的调度命令，在进（出）站信号机前从 CTCS-2 级转 CTCS-0 级，待列车运行进入下一设备正常的车站后，再按调度命令转回 CTCS-2 级运行。

## 6.10 动车组调度命令无线传送系统故障

列车运行途中发现调度命令无线传送系统机车装置故障时，司机应及时向列车调度员报告，列车调度员应向各有关列车调度台和车站通报情况。

## **6.11 影响动车组运行的信号、联锁、闭塞设备**

### **6.11.1 闭塞设备发生故障**

在 CTCS-2 级区段，遇基本闭塞法停用按电话闭塞法行车时，列车调度员应布置动车组停车，并向司机发布调度命令将列控车载设备方式控车转入隔离模式，按 LKJ 方式行车。

在按电话闭塞法行车的终止站，列车调度员应布置动车组停车，并向司机发布调度命令将隔离模式退出，转换为列控车载设备方式控车；

若按电话闭塞法行车的终止站且前方交路皆为 CTCS-0 级区段时，动车组不需停车，列车调度员不再发布调度命令。待动车组按图定停车后，司机应及时将列控车载设备主机隔离开关置于“正常”位。

### **6.11.2 区间通过信号机故障**

动车组在区间运行，列控车载设备显示停车信号时，列车必须立即停车，司机应使用列车无线调度通信设备通知随车机械师。



列车停车等候 2min，列控车载设备仍未收到允许运行的信号时，司机将列控车载设备转入目视行车模式，列车以遇到阻碍能随时停车的速度继续运行，最高速度不超过 20km/h，直到列控车载设备收到允许运行信号，按列控车载设备显示运行。在停车等候的同时，必须与列车调度员、车站值班员联系，如确认前方闭塞分区内有列车时，不得进入。

### 6.11.3 出站（发车进路）信号机故障

在 CTCS-2 级区段，出站（发车进路）信号机故障时，动车组的行车凭证为绿色许可证，人工选择列控车载设备目视行车模式运行；当收到允许运行的信号时，按列控车载设备显示运行。

### 6.11.4 进站（接车进路）信号机故障（机械引导）

列控车载设备接收到的轨道电路信息为 HB 码时，越过进站信号机后，自动转入引导模式运行。

### 6.11.5 车站电码化故障

遇车站电码化故障或其它原因，造成动车组在进站、出站、进路信号机前收不到允许行车的信息时，应立即停车。动车组停车后，司机向车站值班员和列车调度员报告，按调度命令转入目视行车模式运行；当列控车载设备收到允许运行的信号时，按列控车载设备显示运行。

## 6.12 牵引供电设备

6.12.1 车载自动过分相装置故障时，动车组司机应及时采用手动过分相，动车组运行至过电分相绝缘区前，司机应提前确认

升起受电弓的车号，运行至电分相绝缘区时，要集中精力，加强瞭望，及时切除牵引力并“断电”，确认网压上升并稳定后再“合电”。

6.12.2 车站值班员得到自动过分相“感应器装置”故障的通知后，应及时通知临近的动车组（电力机车牵引的列车）并向列车调度员报告。列车调度员应立即使用列车无线调度通信设备向动车组（电力机车牵引的列车）司机、车站按规定发布自动过分相系统停用的调度命令，并向有关设备管理单位和公安机关通报。自动过分相“感应器装置”修复后，列车调度员应及时发布自动过分相系统恢复使用的调度命令。

6.12.3 遇接触网临时停电或有异常情况时，应迅速断开主断路器，降下受电弓，根据动车组运行速度、风表压力情况选择适当地点停车，并立即报告车站值班员或列车调度员停车原因及停车位置，及时通知随车机械师、列车长。

6.12.4 列车调度员接到动车组弓网挂有异物等非正常情况的报告时，要安排前方站停车检查。

### **6.13 动车组由区间返回、反方向行车**

动车组在区间被迫停车后须返回后方站时，列车调度员必须确认动车组至后方站间已空闲，方可发布调度命令。司机将列控车载设备转入隔离模式，按调度命令控制动车组返回。

### **6.14 动车组使用机车救援**

6.14.1 动车组在区间被迫停车后，不能继续运行时，司机应

立即使用列车无线调度通信设备通知两端站、列车调度员及随车机械师，报告停车原因和停车位置，并迅速请求救援。司机实施停放制动，无停放制动动车组应指派随车机械师做好防溜工作。

6.14.2 列车调度员接到动车组在区间被迫停车的救援请求后，应立即向调度所值班主任报告，按就近最快的原则组织救援机车，开展救援工作，并将救援方案立即通知车站值班员和动车组司机。

6.14.3 已请求救援的动车组，不得再行移动。动车组司机应了解救援列车开来方向，动车组随乘司机（无随乘司机时，由列车长指定人员）协助随车机械师在救援列车来车的一端安装过渡车钩、专用风管。具备升弓条件的，司机升弓前必须与救援机车保持联系，防止发生弓网事故。动车组被救援后，运行途中可关闭司机警惕装置。

6.14.4 如需停电作业，必须按规定办理停电验电手续。

6.14.5 随车机械师在安装完过渡车钩、专用风管后，应到救援机车来车一端不少于 300m 处设置防护，并指挥救援机车进行连挂作业，确认救援机车与动车组连挂好以及动车组状态正常，将救援运行条件通知救援机车司机。

6.14.6 救援机车司机在救援作业过程中，要严格遵守有关限速等规定，与动车组司机保持联系。救援运行中速度不得超过 120km/h，并尽可能避免实施紧急制动。

6.14.7 动车组由机车救援返回后方站转入隔离模式，取消机

车救援后退出隔离模式，由动车组司机自行转换。

6.14.8 动车组由机车牵引继续运行时，由列车调度员向救援机车司机发布限速 120km/h 运行的调度命令。

6.14.9 当故障动车组处理后可继续运行时，列车调度员应根据动车组司机的请求，发布取消动车组救援的调度命令。

6.14.10 动车组被迫停在接触网分相无电区换弓不能正常受流时，应尽量组织内燃机车在列车运行前进方向担当救援。使用电力机车救援时，动车组司机应查明动车组前方无电区的长度（前方无电区长度的判明方法是动车组前端距“合”电标的距离减去 30m），前部距离能满足执行救援任务的电力机车在列车前方升弓受流的条件时，动车组司机报告车站值班员或列车调度员“电力机车可以从前部救援”，否则报告“电力机车只能从尾部救援”。从尾部救援时，列车调度员应发布列车救援调度命令，动车组司机应在动车组尾部司机室，并与救援车司机保持联系。动车组拉出无电区后，应在距离分相断电标不少于 800m 处停车，摘开救援车。动车组司机升弓受流恢复正常运行。

列车被迫停于接触网电分相前方，不具备越过电分相条件时，不准退行；动车组司机应立即报告车站值班员或列车调度员，按其指示办理，并按规定指派随车机械师规定做好防溜、防护工作。

## 7 应急结束

7.1 按“谁启动、谁结束”的原则，宣布应急结束。

7.2 应急结束后，应尽快恢复设备状态，总结分析应急处置经验教训，提出改进应急工作的意见和建议，形成应急工作总结报告。启动III级应急响应的报送铁路局应急救援指挥中心，启动I、II级应急响应的报送铁路局应急救援指挥中心的同时抄送铁道部应急救援指挥中心。

## 8 保障措施

铁路局、站段及有关部门按照职责分工和本应急预案要求，从交通、后勤、通信等方面为参加应急处置的指挥、作业人员提供可靠应急保障，保证应急处置的需要和相关人员安全。

## 9 培训和演练

按照分级管理的原则，铁道部、铁路局和站段各级应急管理机构要定期对有关人员进行有关知识的培训，将应急预案内容和相关救援知识纳入到职工培训大纲，提高应急处置能力。

铁路局、站段要有计划地定期组织故障演练。根据需要，铁道部可开展铁路局间的工作交流，提高铁路应急处置实战能力。

## 10 附则

### 10.1 奖励与责任追究

对实施本应急预案行动中表现突出的单位和人员，各级应急领导机构应给予表彰和奖励。对玩忽职守、严重失职造成损失和

不良影响的单位和个人，根据有关法律法规及相关规定，追究当事人的行政责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

10.2 本预案由铁道部运输局根据情况变化进行修订，铁道部前发《关于印发《铁路 200~250Km/h 动车组突发事件应急预案（试行）的通知》（铁运〔2007〕84 号）”与本文有抵触的，以本文为准。

10.3 本预案由铁道部运输局负责解释。

10.4 本预案自印发之日起实施。

**主题词：** 运输 通知

---

抄送：南车集团、北车集团，部内公安局。

---

铁道部办公厅

2008 年 12 月 2 日印发

---