

PHIẾU XỬ LÝ VĂN BẢN ĐẾN (Số: 459.....)

- Số và ký hiệu văn bản đến: 329/TB-ĐS.....ngày 09...tháng 8.....năm 2016
- Tên cơ quan ban hành văn bản: Tổng công ty Đsắt VN.....
- Nơi xử lý văn bản: Phòng Giám đốc CSY.....Ngày trình 10: 8.2016.....Người trình (ký): *Phước*

NỘI DUNG XỬ LÝ:

Kg: - Chu² Hiệp HƯỞNG
Cấp độ ban đoc VB.
- Website Công ty để theo dõi thực
hiện.

10/8/2016

Đ.Đ.Đ.Đ.

KẾT QUẢ XỬ LÝ:

Số: 329 /TB-ĐS

Hà Nội, ngày 09 tháng 8 năm 2016

THÔNG BÁO

**Kết quả điều tra, phân tích vụ tai nạn trật bánh toa xe 231643 của tàu SH3
tại km 352+450, khu gian Yên Duệ - Hòa Duyệt ngày 22/7/2016**

Ngày 22 tháng 07 năm 2016, tại Km 352+450 khu gian Yên Duệ – Hòa Duyệt xảy ra vụ tai nạn trật bánh toa xe 231643 của tàu SH3 do lỗi chủ quan. Sau khi vụ tai nạn xảy ra Ban An toàn GTĐS đã chỉ đạo Chi nhánh Khai thác Đường sắt Nghệ Tĩnh tổ chức khám nghiệm hiện trường, điều tra, tổ chức phân tích tìm nguyên nhân và qui kết trách nhiệm vụ tai nạn. Cụ thể như sau:

1. Khái quát vụ tai nạn:

Đoàn tàu SH3 do đầu máy D18E-612 kéo 18 xe, tổng trọng 676,9 tấn. Lái tàu phụ trách đoàn tàu Lê Vũ Trinh, phụ lái tàu Lê Văn Đại (thuộc Chi nhánh XNĐM Vinh) điều khiển. Tàu SH3 thông qua ga Yên Duệ lúc 09h52', đến Km 352+450 khu gian Yên Duệ - Hòa Duyệt lúc 09h54' bị trật bánh 01 trục thứ 3 (theo hướng tàu chạy) của toa xe 231643, là toa xe thứ 9 trong thành phần đoàn tàu, bánh xe bị trật bánh cách mép trong ray cơ bản 40 cm. Trật bánh kéo dài 1210m. Bế tắc chính tuyến Thống nhất từ 09h54' đến 13h46' ngày 22/7/2016.

2. Thiệt hại do vụ tai nạn gây ra:

- Chi phí thời gian chậm tàu: Theo thông báo của Ban Vận tải.
- Chi phí phục vụ giải quyết tai nạn: Chưa có báo cáo.
- Chi phí sửa chữa toa xe: Chưa có báo cáo.
- Chi phí sửa chữa đường: Không có thiệt hại.
- Chi phí chuyển tải hàng hóa: Chưa có báo cáo.

3. Đánh giá công tác tổ chức cứu hộ:

- Ưu điểm:

Các đơn vị, bộ phận liên quan đến công tác cứu viện trật bánh toa xe có mặt tại hiện trường kịp thời, phối hợp cùng nhau tìm phương án tổ chức cứu hộ nhanh nhất, đảm bảo an toàn chạy tàu, an toàn lao động cho lực lượng tham gia giải quyết tai nạn. Phương án tổ chức cứu hộ được đưa ra và tổ chức thực hiện là hợp lý.

Điều độ chạy tàu phát lệnh phong tỏa khu gian lúc 10h13'.

- 12h05' tàu cứu viện 8301 tới hiện trường kéo phần đuôi đoàn tàu về ga Yên Duệ 12h28'.

- Xe cứu viện cơ động (chạy từ Vinh vào) có mặt tại hiện trường lúc 12h15' (do phải chờ giải phóng đường để vào tiếp cận hiện trường).

- Tổ chức cứu chữa đến 13h05' đưa được toa xe lên đường.

- Sơ cứu đưa toa xe tai nạn về ga Yên Duệ lúc 13h40'. Giải tỏa khu gian lúc 13h46'.

- Tổng thời gian kể từ khi tai nạn xảy ra đến khi thông đường là 03h52'

4. Kết quả điều tra:

Căn cứ biên bản khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn; biên bản khám nghiệm toa xe 231643; biên bản đọc băng ghi tốc độ đầu máy D18E-612; biên bản kiểm tra hàng hóa xếp trên toa xe 231643; các chứng cứ thu thập tại hiện trường, báo cáo của các nhân viên liên quan.

Ngày 29/7/2016 Chi nhánh KTĐS Nghệ Tĩnh đã tổ chức buổi làm việc với Công ty CPĐS Nghệ Tĩnh để phân tích, qui trách nhiệm vụ tai nạn: Các ý kiến phát biểu của đại diện các đơn vị đều thống nhất kết luận vụ tai nạn xảy ra do nguyên nhân chủ quan trong công tác quản lý chất lượng đường sắt. Cụ thể:

4.1. Về tốc độ đầu máy:

Kiểm tra băng ghi tốc độ đầu máy D18E-612: Tốc độ lớn nhất từ ga Vinh đến điểm xảy ra trật bánh $V = 53\text{Km/h}$; tốc độ tại Km 532+450 (khởi điểm xảy ra tai nạn) $V = 48\text{Km/h}$. Ban lái tàu điều khiển đầu máy D18E-612 kéo tàu SH3 đúng theo tốc độ cầu đường cho phép tại Công lệnh tốc độ số 01-CD-2016.

4.2. Về hàng hóa:

Hàng hóa trên toa xe 231643 là hàng bách hóa tổng hợp, gồm nhiều cuộn, hộp, kiện được xếp cân đối, đúng quy cách, không bị lệch tải.

Kiểm đếm, cân từng chủng loại hàng hóa, tổng trọng lượng hàng hóa trên toa xe 231643 là 16825,5 Kg.

Kết luận: Hàng hóa xếp trên toa xe 231643 xếp đúng quy cách, không lệch tải, không quá tải trọng thành xe và T/m cầu đường quy định đối với toa xe xếp hàng từ Giáp Bát đi Sóng Thần.

4.3. Về toa xe 231643:

- Toa xe 231643 do Công ty cổ phần VTĐS Sài Gòn quản lý; có niên đát sửa chữa cụ thể như sau: SCL : DA 12/2013 ; SCN1 : TC 14/9/2015 ; KH,KM : ST 13/3/2016 ; BM : TC 9/2015.

- Về chiều cao lò xo giá chuyển 1 (là giá chuyển có trục trật bánh) đo không giải thể khi có tải phía (1-3) = 203, phía (2-4) = 212, chênh lệch 09mm. Đo không giải thể khi không có hàng hóa phía (1-3) = 216, phía (2-4) = 220, chênh lệch 04mm. Đo giải thể về chiều cao tự do không chênh lệch. Hội đồng điều tra tai nạn thống nhất xác định do hậu quả trật bánh toa xe kéo dài làm cỏi chuyển số 1 trên và dưới có nhiều vết va đập, cán miết, tỳ cà tạo nên tiếp xúc giữa cỏi trên và cỏi dưới là tiếp xúc điểm. Vì vậy, toàn bộ tải trọng hàng hóa và tự nặng toa xe tỳ về phía hộp trục (1-3) gây chênh lệch chiều cao lò xo khi đo không giải thể.

- Toa xe 231643 còn một số sai sót nhỏ, như cỏi chuyển trên số 2 có 01 bu lông bị lỏng, hoặc bề mặt làm việc của bàn trượt và cỏi chuyển không có mỡ không liên quan đến nguyên nhân gây tai nạn.

- Các thông số kỹ thuật khác của toa xe 231643 đều nằm trong hạn độ cho phép.

4.4. Về đường:

- Đoạn đường xảy ra tai nạn do Công ty Cổ phần đường sắt Nghệ Tĩnh quản

lý. Điềm leo là mối nối ray cầu ray 35+36 trong đường cong tròn, gần với đoạn hoàn hòa đường cong Km 352+400 (cách điểm nối thẳng của đường cong 7m), nằm trong đoạn đường Công ty CPĐS Nghệ Tĩnh thi công sàng đá, phá cốt từ ngày 07 đến ngày 15/7/2016 và đã trả tốc độ đường $V=70\text{km/h}$.

- Số liệu đường cong cụ thể như sau: $R=500$; $KT=180,15$; $H=55$; $F=5$. Đoạn đường từ điểm leo trở về phía trước sử dụng ray P43, L25, tà vẹt bê tông K3A phụ kiện đàn hồi.

- Hội đồng điều tra tai nạn có mặt tại hiện trường lúc 11h10' chứng kiến có khoảng 30 công nhân Cung đường với dụng cụ là kích, cờ lê, cuốc chèn đang tổ chức thi công nâng, dật, chèn trước điểm leo. Đơn vị quản lý đã vi phạm khoản 7 Điều 4 Quy định số 931 ngày 01 tháng 7 năm 2016 quy định về điều tra, phân tích sự cố, tai nạn và công tác tổ chức cứu nạn, cứu hộ GTĐS của Tổng công ty ĐSVN.

- Từ điểm leo trở về phía trước nền đá hoàn toàn bị xáo trộn, trạng thái kỹ thuật của đường xấu về cả cao thấp và phương hướng, đoạn vuốt của đường cong không tròn đều (gây cổ cò).

Do hiện trường đã bị sửa chữa, xáo trộn, Hội đồng điều tra tai nạn thống nhất không đo đạc, khám nghiệm tỷ mỉ về đường và đã lập biên bản kết luận nguyên nhân và quy kết trách nhiệm về vụ tai nạn này cho Công ty CPĐS Nghệ Tĩnh.

5. Kết luận:

5.1. Nguyên nhân gây ra vụ tai nạn

Nguyên nhân gây tai nạn trật bánh toa xe 231643, tàu SH3 hồi 09h54' ngày 22/7/2016 là do trạng thái kỹ thuật đường xấu sau khi thi công sàng đá, phá cốt.

5.2. Trách nhiệm:

Công ty Cổ phần đường sắt Nghệ Tĩnh chịu trách nhiệm về vụ tai nạn và phải bồi hoàn toàn bộ thiệt hại do vụ tai nạn gây ra.

5.3. Xử lý trách nhiệm:

Yêu cầu người đại diện phần vốn nhà nước tại Công ty cổ phần ĐS Nghệ Tĩnh chỉ đạo việc tổ chức phân tích, xử lý đối với các tập thể, cá nhân có liên quan đến vụ tai nạn. Thông báo nội dung vụ tai nạn rộng rãi trong đơn vị làm bài học rút kinh nghiệm, tránh tái diễn các trường hợp mất an toàn. Báo cáo kết quả phân tích xử lý bằng văn bản về Tổng công ty ĐSVN qua Ban an toàn GTĐS trước ngày 19/8/2016.

6. Ý kiến giải trình công tác thi công của Công ty CP ĐS Nghệ Tĩnh:

Đơn vị đã tập trung thiết bị, nhân lực để sửa chữa sau khi sàng đá bằng máy RM74-Bru theo đúng quy định 712/QĐ-ĐS ngày 04/6/2015. Nền đá mới sàng cần có thời gian theo dõi, sửa chữa sau mỗi chuyến tàu để kết cấu nền ổn định chạy tàu với tốc độ $V = 70\text{km/h}$.

Trong quá trình thi công sàng đá bằng máy RM74-Bru phải có máy chèn đường BRAD, hoặc máy chèn Trung Quốc kết hợp với chèn thủ công. Tuy nhiên vì thời gian sử dụng máy chèn đường BRAD trong các đợt phong tỏa thi công rất ít không đáp ứng được yêu cầu vì các lý do sau:

- Máy chèn đường BRAD không có đầu đâm móc nổi vì vậy không áp dụng việc kết nối các máy thi công thành một đoàn tàu theo qui định tạm thời ban hành theo quyết định số 488/QĐ-ĐS ngày 26/4/2016 của Tổng Công ty ĐSVN mà phải thực hiện theo điều 166 của QCVN 07:2011(máy chèn đi trước hoặc sau máy sàng 20'), do đó thời gian thực tế sử dụng máy chèn BRAD khi phong tỏa khu gian chỉ đạt được tối đa khoảng 30'.

- Thời gian thực hiện giảm tốc độ $V = 15\text{km/h}$ theo QĐ 144/QĐ-ĐS ngày 29/01/2013 không quá 08 ngày; theo quyết định 172/QĐ-ĐS ngày 04/6/2015 thời gian hoàn thiện trả đường theo tốc độ khu gian tối đa là 35h sau khi máy sàng đường sàng xong.

Vì thời gian hoàn thiện đường sau sàng ít dẫn đến tình trạng sau khi trả tốc độ khu gian nền đường vẫn chưa ổn định.

7. Đề xuất, kiến nghị:

- Đề nghị Tổng Giám đốc Tổng Công ty ĐSVN yêu cầu các Ban chuyên môn rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đến thi công sàng đá, phá cốt bằng máy sàng RM74-Bru (các quyết định: QĐ 144/QĐ-ĐS ngày 29/01/2013, 721/QĐ-ĐS ngày 04/6/2015, 488/QĐ-ĐS ngày 26/4/2016). Trên cơ sở đơn vị thi công được trang bị đầy đủ trang thiết bị, nhân lực, thời gian phong tỏa và thời gian thi công để thi công đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật và nền đường thật sự ổn định mới trả tốc độ khu gian.

Trên đây là kết luận công tác điều tra phân tích qui kết trách nhiệm của vụ tai nạn, Tổng Công ty ĐSVN thông báo cho các đơn vị liên quan được biết.

Nơi nhận:

- Chủ tịch HĐTV TCT (báo cáo);
- Ban TGD TCT (báo cáo);
- Các Ban: VT, ĐMTX, KHKD, TCKT, QLKCHT;
- Trung tâm ĐHVT;
- Các Công ty CPVTĐS: H.Nội, S.Gòn (triển khai đến các ĐV);
- Các Chi Nhánh KTĐS: Hà Thái Hải, Hà Lào, Lào Cai, Hà Lạng, Hà Nội, Hà Thanh, Nghệ Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Nghĩa Bình, Phú Khánh, Sài Gòn, Ga Đồng Đăng;
- Các XNĐM: Yên Viên; Hà Nội, Vinh, Đà Nẵng, Sài Gòn;
- Công ty CPĐS: Yên Lào, Vĩnh Phú; Hà Hải; Hà Lạng, Hà Thái, Hà Ninh, Thanh Hóa, Nghệ Tĩnh, Quảng Bình, Bình Trị Thiên, Quảng Nam-Đà Nẵng, Nghĩa Bình, Phú Khánh, Thuận Hải, Sài Gòn;
- Lưu: VT, ATGT (5).

**TL. TỔNG GIÁM ĐỐC
TRƯỞNG BAN ATGTĐS**



