



डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर

दुर्घटना नियमावली डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कारपोरेशन ऑफ़ इंडिया लि.

भारत सरकार (रेल मंत्रालय) का उपक्रम

2019

25 x 18 Cm

प्रस्तावना

यह डीएफसीसीआईएल के लिए दुर्घटना नियमावली का पहला अंक है। इस नियमावली में व्यापक रूप से 'डीएफसीसीआईएल पर दुर्घटना' विषय से संबंधित सभी अनुदेश एक साथ हैं। कर्मचारियों से ये अपेक्षित है कि वे नियमावली को ध्यानपूर्वक पढ़ें और उसमें निहित अनुदेशों का पालन करें।

यह आवश्यक है कि सभी डीएफसीसीआईएल अधिकारी और विशेष रूप से जो दुर्घटनाओं से निपटने के संबंध से जुड़े हैं, को दुर्घटना नियमावली के प्रावधानों को पूर्ण रूप से समझना चाहिए। चूंकि संरक्षा के लिए चिंता सर्वोपरि है, इसलिए सभी डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों से यह अपेक्षा की जाती है कि वे दुर्घटना प्रबंधन में स्वतः सहज पहल प्रदर्शित करें। लोगों की सुरक्षित यात्रा और माल-ढुलाई के लिए विश्वसनीय पारगमन (ट्रांसिट) प्रदान करने में कोई प्रयास नहीं छूटना चाहिए।

कर्मचारीगण, जिनके लिए दुर्घटनाओं के दौरान विशिष्ट कर्तव्यों को इस नियमावली में रखा गया है, उन्हें इस नियमावली की एक प्रति प्रदान की जाएगी। यह अपेक्षित है कि वे इसकी विषय-वस्तु से परिचित होंगे। इन नियमों में किसी भी त्रुटि या चूक को निदेशक (परिचालन एवं व्यवसाय विकास) के ध्यान में लाया जाना चाहिए। रेल सेवकों को इन नियमों का अनुवाद दिया जाएगा, किन्तु किसी भी विसंगतियों के मामले में इसका अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा।

इस नियमावली में नियमों को उस प्रणाली के अनुसार दर्शाया गया है जिसमें पिछले दो अंक पैरा संख्या को इंगित करते हैं और पहला अंक अध्याय संख्या को दर्शाता है।

यह नियमावली समय-समय पर डीएफसीसीआईएल द्वारा जारी संशोधन पर्ची के साथ साधारण और सहायक नियम पुस्तिका में निहित नियमों या वैधानिक प्रकाशनों जैसे सम्मेलन नियम आदि का अधिक्रमण या परिवर्तन (सुपरसीड या अल्टर) नहीं करती है।

नियमों में किसी जुड़ाव और संशोधन (अमेडमेंट) को संशोधन पर्ची के रूप में अधिसूचित किया जाएगा। यह सभी डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों का कर्तव्य है जिनको यह पुस्तक जारी की गई है कि वे अपने वरिष्ठ अधिकारियों से संशोधन पर्ची प्राप्त करें और इस पुस्तक को अद्यतन (अप टु डेट) रखें। सभी संशोधन / परिवर्धन संशोधन पर्ची के रजिस्टर में दर्ज किए जाएंगे। दुर्घटना नियमावली के संशोधनों को कर्मचारियों के सुलभ संदर्भ (रेडी रिफ्रेन्स)के लिए डीएफसीसीआईएल की वेबसाइट पर भी अपलोड किया जाएगा। यह नियमावली पूरी तरह से आधिकारिक उपयोग के लिए है और जनता द्वारा उपयोग या बिक्री के लिए नहीं है। यह पुस्तक प्रशासन की संपत्ति है और धारक द्वारा सेवा छोड़ने पर इसे वापस लौटाया जाना चाहिए।

निदेशक (परिचालन एवं व्यवसाय विकास)

डीएफसीसीआईएल

नई दिल्ली,

विषय वस्तु		
क्र.सं.	विषय	प्र.सं.
	अध्याय-1	
	भाग-I	
	परिभाषाएं	
101.	गाडी (ट्रेन)	1
102.	यात्री गाडी (पैसेंजर ट्रेन)	1
103.	दुर्घटना	1
104.	गंभीर दुर्घटनाएँ	1
105.	आपदा (डिजास्टर)	2
106.	चोट लगना	2
107.	निर्धारित सीमा मूल्य (थ्रेशोल्ड वैल्यू)	3
108.	संपत्ति को गंभीर क्षति	4
109.	ब्लॉक नियमों का उल्लंघन	4
110.	निवारित टक्कर (एवर्टेड कोलीजन)	4
111.	तोड-फोड करना (सबोटाज)	4
112.	गाडी विध्वंस (ट्रेन रेकिंग)	4
113.	विध्वंस का प्रयास (अटेम्पटेड ट्रेन रेकिंग)	4
114.	डीएफसीसीआईएल संपत्ति	4
115.	सार्वजनिक संपत्ति (पब्लिक प्रॉपर्टी)	4
116.	विभाग	4
117.	पशु	5
118.	डीएफसीसीआईएल परिसर	5
	भाग - II	
	सामान्य अनुदेश	
119.	नियमों का दायरा (स्कोप)	5
120.	नियमों की जानकारी होना	5
121.	दुर्घटनाओं के मामलों में कारवाई के उद्देश्य	5
122.	सभी विभागों के संसाधन उपलब्ध कराया जाना	6
123.	प्रत्येक अधिकारी को सभी संभव सहायता प्रदान करना	6
124.	दुर्घटना के मामलों में स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्तव्य	6
125.	डीएफसीसीआईएल पर केवल ईओटीटी लगी रेलगाडियां संचालित होंगी	6

126.	गार्ड या इंजन कार्यकारी दल (कू) के मारे जाने या गंभीर रूप से घायल होने की स्थिति में स्टाँफ के कर्तव्य	8
127.	उपस्थित डीएफसीसीआईएल अधिकारियों के कर्तव्य	8

	अध्याय - II	
	दुर्घटनाओं का वर्गीकरण	
201.	दुर्घटना का वर्गीकरण	9
202.	दुर्घटनाओं का विस्तृत वर्गीकरण	10
	अध्याय - III	
	दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग	
301.	दुर्घटना के मामले में सूचना का प्रवाह (Flow)	17
302.	डीएफसीसीआईएल कर्मचारी द्वारा कार्रवाई	18
303.	दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	18
304.	दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर नियंत्रक क्षेत्र अधिकारी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	19
305.	निकटवर्ती (समीप के) कोरीडोर पर दुर्घटनाएं	19
306.	दुर्घटना की जानकारी मिलने पर नियंत्रक कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	19
307.	दुर्घटना की जानकारी मिलने मुख्य नियंत्रक के कर्तव्य	19
308.	1) कॉर्पोरेट कार्यालय को टेलीफोन द्वारा संदेश 2) दुर्घटना का विस्तृत विवरण निम्न प्रारूप पर दिया जाना चाहिए	20
309.	अधिकारियों को दुर्घटनाओं की जानकारी देना	23
310.	कॉर्पोरेट कार्यालय को लिखित सूचना देना	24
311.	रेलवे बोर्ड को टेलीफोन से रिपोर्ट करना	24
312.	सिविल प्राधिकरणों (सिविल अथॉरिटी) को सूचना देना	24
313.	सैन्य प्राधिकरणों को रिपोर्ट करना	25
314.	विस्फोटक विभाग के मुख्य निरीक्षक को रिपोर्ट करना	25
315.	उप महाप्रबंधक / कॉर्पोरेट कम्युनिकेशन / जन संपर्क अधिकारी द्वारा प्रेस को रिपोर्ट करना	25
316.	रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट करना	26
317.	हताहतों (केजुयल्टीज) की संख्या	26
	अध्याय -IV	
	गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में की जाने वाली कार्रवाई	
	क. घायलों का ध्यान रखना	
401	दुर्घटना में घायल व्यक्तियों के लिए चिकित्सा (मेडिकल) सहायता	28

402.	अस्पतालों से चिकित्सा सहायता की मांग	28
403.	मेडिकल प्रैक्टिशनरों (डाक्टर) की सूची	28
404.	नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	28
405.	नियंत्रण कार्यालय में सुलभ संदर्भ के लिए उपलब्ध जानकारी	29
406.	स्टेशन मास्टर्स और दुर्घटना राहत गाड़ी प्रभारी द्वारा प्राथमिक चिकित्सा कार्यकर्ताओं की सूची का रख-रखाव	29
407.	डॉक्टरों को दुर्घटना स्थल तक पहुंचाने के लिए दी जाने वाली प्रत्येक सुविधा	29
408.	घायल व्यक्तियों की देखभाल में बरती जाने वाली सावधानियां	30
409.	स्टेशन मास्टर्स द्वारा डीएफसीसीआईएल सड़क वाहन के ड्राइवरों की सूची रखना	30
	ख. संपत्ति की सुरक्षा	
410.	डीएफसीसीआईएल सुरक्षा एजेंसियों (सिक्यूरिटी एजेंसी) के कर्तव्य	30
	ग. राहत गाड़ी की व्यवस्था	
411.	दुर्घटना अलार्म सिगनल / हूटर / सायरन बजाना	30
412.	एआरटी / आरसीआरवी	31
413.	दुर्घटना राहत गाड़ी / आरसीआरवी को रवाना करने का निर्धारित समय	31
414.	एआरटी / आरसीआरवी के संचलन में तत्परता/शीघ्रता	32
415.	राहत गाड़ियों का रखरखाव	32
416.	मॉक ड्रिल	33
417.	संचार के माध्यम	34
418.	सिविल और पुलिस अधिकारियों को राहत गाड़ियों द्वारा दुर्घटना स्थल पर जाने का अवसर प्रदान करना	34
419.	लाइन को क्लियर करने के लिए यांत्रिक शाखा को दी जाने वाली प्रत्येक प्रकार की सहायता	34
	घ. साक्ष्यों (एविडेन्स) की जांच और सुरागों (क्लूज) का संरक्षण	
420.	स्थल पर सर्वप्रथम पहुंचने वाले अधिकारी या कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी के कर्तव्य	34
421.	रेल पथ शाखा के कर्तव्य	37
422.	यांत्रिकी शाखा के कर्तव्य	38
423.	गाड़ी में तोड़फोड़ का संदेह होने के मामलों में कार्रवाई	38
	ङ गंभीर दुर्घटना से निपटने वाले अधिकारियों के कर्तव्य	
424.	खण्ड गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य	38
425.	(क) कर्षण चालक दल (ट्रेकसन क्रू) नियंत्रक के कर्तव्य	38
	(ख) कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी) के कर्तव्य	

426.	नियंत्रक कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी के कर्तव्य	40
427.	उप मुख्य नियंत्रक के कर्तव्य	40
428.	मुख्य नियंत्रक के कर्तव्य	40
429.	अ. क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (परिचालन) के कर्तव्य	41
	ब. क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (संरक्षा) के कर्तव्य	
	स. क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में दूसरा नामित अधिकारी, उप महाप्रबंधक / व्यावसायिक (कामर्शियल) उपलब्ध रहना चाहिए	
430.	क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में ओएचई, यांत्रिकी और सिविल इंजीनियरिंग अधिकारियों के कर्तव्य	42
	(अ) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (ओएचई) के कर्तव्य	
	(ब) क्षेत्रीय नि नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक / यांत्रिक (मेकेनिकल)के कर्तव्य	
	(स) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (इंजीनियरिंग) के कर्तव्य	
431.	क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक / सिग्नल एवं दूरसंचार (एस & टी) के कर्तव्य	43
432.	क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में विद्युतीय (इलैक्ट्रिकल) अधिकारियों के कर्तव्य	43
433.	क्षेत्रीय मुख्यालय में कार्यकारी निदेशक के कर्तव्य	44
434.	कॉर्पोरेट कार्यालय में उप महाप्रबंधक (संरक्षा) के कर्तव्य	45
435.	जन संपर्क अधिकारी के कर्तव्य	45
436.	कॉर्पोरेट कार्यालय में महाप्रबंधक (संरक्षा) के कर्तव्य	45
437.	विधि अधिकारी के कर्तव्य	46
438.	उप महाप्रबंधक / मानव संसाधन के कर्तव्य	46
439.	संयुक्त नोट/टिप्पणी	46
	अध्याय - V	
	दुर्घटना जांच	
501.	जांच के उद्देश्य	48
502.	डीएफसीसीआईएल संरेखण (एलाइनमेंट)पर दुर्घटना की जांच के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेश	48
503.	डीएफसीसीआईएल पर दुर्घटना की सूचना	48
504.	रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा जांच	49
505.	डीएफसीसीआईएल प्रशासन द्वारा जांच	49
506.	जांच, जब आवश्यक हो	49
507.	(A) वर्गीकरण	50
	(B) जांच का स्तर	

508.	जांच के लिए निर्धारित समय	51
509.	रेल संरक्षा आयुक्त की जांच (सीआरएस इन्क्वायरी)	52
510.	रेल संरक्षा आयुक्त या मजिस्ट्रेट द्वारा की गई जांच या न्यायिक जांच के आयोजन स्थल पर डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों की उपस्थिति की व्यवस्था करना	52
511.	अधिकारियों की संयुक्त जांच	52
512.	कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त जांच	54
513.	विभागीय जांच (डीपार्टमेंटल इन्क्वायरी)	54
514.	डीएफसीसीआईएल द्वारा संचालित स्टेशनों पर दर्घटनाओं के संबंध में जांच	54
515.	जांच का समय और स्थान निश्चित करना	54
516.	जांच समिति का अध्यक्ष	54
517.	सरकारी अधिकारियों को सूचना	54
518.	गवाहों (विटनेस) की उपस्थिति	55
519.	जांच की कार्यवाही	55
520.	जांच कार्यवाही करने के लिए अनुदेश	58
521.	(क) संयुक्त एवं अंतर विभागीय जांच (डीपार्टमेंटल इन्क्वायरी) के आयोजन का तरीका	59
	(ख) व्याख्यात्मक लेखा जोखा (डिस्क्रिटिप्टव अकाउंट)	
	(ग) निष्कर्ष	
	(घ) निष्कर्ष के लिए टिप्पणियां एवं कारण	
	(E) सुझाव	
	(F) जांच के दौरान प्रकाश में लाए गए मामले	
	(G) संयुक्त अथवा अंतर - विभागीय जांच कार्रवाई पर हस्ताक्षर	
	जांच कार्यवाहियों का निपटारा	
522.	रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्त होने पर प्रबंध निदेशक द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	63
523.	जांच रिपोर्ट को स्वीकार करना	64
524.	निष्कर्षों और सिफारिशों पर कार्रवाई	64
525.	जांच नहीं हुई हो तो कार्रवाई	65
526.	कर्मचारियों पर अभियोजन (प्रॉसिक्यूशन ऑफ स्टाफ)	65
527.	पुलिस की सहायता	66
528.	संबंधित विभागों द्वारा जिम्मेदारी को स्वीकार करना	66
529.	विभागीय जांच की कार्यवाही	66
530.	असहमति नोट (डिसेन्ट नोट)	66

अध्याय - VI

तोड़फोड़ या गाड़ी के क्षतिग्रस्त होने के मामलों के निपटान की प्रक्रिया

601.	तोड़फोड़ या गाड़ी के क्षतिग्रस्त होने के मामले	67
602.	संदिग्ध तोड़-फोड़ (सस्पेक्टेड सबोटेज) के कारण गाड़ी के पटरी से उतर जाने या अन्य कोई गंभीर स्थिति उत्पन्न होने पर इंजन चालक दल या अन्य डीएफसीसीआईएल स्टाफ के कर्तव्य	67
603.	स्थानीय सिविल पुलिस / डीएफसीसीआईएल की सुरक्षा एजेंसी को सूचना	67
604.	इंजीनियरिंग कार्यकारी/ वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा पूर्व सावधानियां	67
605.	अधिकारियों और कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारियों के कर्तव्य	68
606.	डीएफसीसीआईएल की सुरक्षा एजेंसी के कर्तव्य	68
607.	जब तक पुलिस द्वारा अनुमति न दी जाए तब तक क्षतिग्रस्त सामाग्री आदि की यथास्थिति बनाए रखी जाए	69
608.	सिविल पुलिस और डीएफसीसीआईएल अधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच	69
609.	रोलिंग स्टॉक को हटाया जाना और जांच करना	70
610.	दुर्घटना स्थल की जांच करते समय और टिप्पणी एवं आरेख तैयार करते समय अधिकारियों द्वारा विशेष बिंदुओं को ध्यान में रखा जाना	70
611.	संचार माध्यमों की बहाली	71
612.	रेल संरक्षा आयुक्त या अन्य जांच के लिए योजना की तैयारी	71
613.	टिप्पणीओं एवं रेखा-चित्रों को सावधानीपूर्वक संरक्षित करना	71
614.	सुरक्षा एजेंसी का जुड़ाव (एसोशिएशन ऑफ सिक्योरिटी एजेंसी)	71
अध्याय - VII		
असामान्य घटनाएं		
701.	गाड़ियों (ट्रेन) पर खतरनाक परिस्थितियां	72
702.	रेल पथ में दोष	72
703.	25 के.वी, ओएचई में दोष	76
704.	दोषपूर्ण इंजन (डिफेक्टिव लोको)	77
705.	ट्रैक पर इंजन या वाहन से हिस्सों का अलग हो जाना	77
706.	मरम्मत के अधीन स्थलों को संरक्षित करना	78
707.	सामाग्री द्वारा रेल पथ फाउल होना	78
708.	रेल पथ या गाड़ी में विस्फोट	78
709.	अवपथन (डिरेलमेंट) के समय बरती जाने वाली पूर्व सावधानियां	79
710.	असामान्य गतिविधियां	79

711.	रन ओवर मामलों में डीएफसीसीआईएल स्टॉफ द्वारा उस स्थान पर की जाने वाली कार्रवाई	80
712.	व्यक्ति के रन ओवर होने पर	81
713.	गाड़ियों में या स्टेशनों पर मृत पाए गए व्यक्ति	81
714.	गंभीर दुर्घटना के मामले में शवों की देखभाल	82
715.	खतरनाक प्रथाएं (डेंजरस प्रैक्टिसेस)	82
अध्याय -VIII		
दुर्घटना अभिलेख एवं विवरणियां		
801.	स्टेशन रिकॉर्ड	83
802.	क्षेत्रीय रिकॉर्ड	83
803.	अनुशासन एवं अपीलीय नियम मामलों की प्रगति का अभिलेख	84
804.	कारण अनुसार विश्लेषण दर्शाता हुआ अभिलेख	85
805.	उत्तरदायी स्टॉफ के विरुद्ध अनुशासन एवं अपीलीय नियम मामलों की प्रगति को दर्शाता हुआ अभिलेख	85
806.	दुर्घटना के वार्षिक विवरण	85
807.	दुर्घटना के वार्षिक विवरण तैयार करने संबंधी नियम	85
808.	दुर्घटना संबंधी आकड़ों (डाटा) का संग्रह, संकलन (कंपलाई करना) एवं मासिक विवरण	86
परिशिष्ट		
क	एआरटी के लिए मानक औजार और उपकरण सूची	89
ख	एआरटी / आरसीआरवी का स्थान	104
ग	नियंत्रण क्षेत्र अधिकारियों और उनके अधिकार क्षेत्र की सूची	105
घ	जिलाधिकारी (डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट) और पुलिस अधीक्षक का अधिकार क्षेत्र	106
ड	दुर्घटना संदेश का विवरण	107
च	डीएफसीसीआईएल दुर्घटना रिपोर्ट प्रारूप (फार्म)	108
छ	संरक्षा विभाग (दुर्घटना जांच रिपोर्ट)	113
ज	दुर्घटना लॉग	120
झ	रेलवे बोर्ड को दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करने का प्रारूप (फार्मेट)	122
ञ	दुर्घटनाओं में शामिल घायल हुए व्यक्तियों का चिकित्सा अभिलेख (रेकार्ड)	126
ट	वाहन के पटरियों से उतरने के मामले में अध्ययन एवं टिप्पणी को निम्नलिखित प्रारूप (Proforma) में लिया जाए	127

अध्याय - 1

भाग - 1

परिभाषाएं

- 101 **गाड़ी (ट्रेन):** रेलगाड़ी खाली अथवा लदे हुए वाहनों का समूह है, जो रेलइंजन द्वारा संचालित होती है अथवा कोई अन्य स्व-चलित इकाई जिसमें हल्के इंजन / इंजनों या रेल मोटर वाहन या एक एकल रेल मोटर वाहन, खाली या यात्रियों सहित, पशुधन, पार्सल या माल को ले जाने वाले जिनको रेलपथ से आसानी से उठाया नहीं जा सकता और वे एक विशेष संख्या या विशिष्ट नाम के विवरण के अंतर्गत प्रस्थान के एक निर्धारित बिन्दु से एक निर्धारित गंतव्य की ओर चलते हैं। इन परिभाषाओं, वर्गीकरण और आंकड़ों के उद्देश्य हेतु गाड़ी का हिस्सा एक रेलगाड़ी का भाग माना जाएगा। गाड़ी इंजन या अन्य कोई वाहन जो गाड़ी के साथ एक बार जोड़ दिया गया है तब तक इस गाड़ी का भाग माना जाएगा जब तक वह उस स्टेशन तक नहीं पहुंच जाता जहां से आगे उसे इस गाड़ी के साथ नहीं जाना है। ऐसे स्टेशनों पर गाड़ी इंजन एवं अन्य कोई वाहन जैसे ही लोड से अलग हो जाता है, यह इस गाड़ी का भाग नहीं माना जाएगा।
- 102 **सवारी गाड़ी (पैसेंजर ट्रेन) :** यात्रियों को ले जाने के उद्देश्य हेतु (पूर्ण रूप में अथवा आंशिक रूप में) चलने वाली गाड़ी को यात्री गाड़ी माना जाएगा। कर्मचारियों के लिए चलने वाली गाड़ी अथवा गिट्टी गाड़ी अथवा सामग्री की ढुलाई वाली कोई गाड़ी अथवा एक दुर्घटना राहत गाड़ी अथवा एक टावर वैगन अथवा ऐसी अन्य कोई गाड़ी जो कामगारों को ले जाती हो अथवा पशु स्पेशल/ प्राधिकृत एस्कोर्ट्स को ले जा रही मिलिट्री स्पेशल, याइसी प्रकार की अन्य गाड़ी को सवारी गाड़ी माना जाएगा।
- 103 **दुर्घटना :** डीएफसीसीआईएल की कार्यप्रणाली के उद्देश्य से, डीएफसीसीआईएल कार्य प्रणालीके दौरान, होने वाली ऐसी कोई घटना दुर्घटना है, जिससे डीएफसीसीआईएल, इसके किसी इंजन, चल-स्टॉक, रेलपथ और निर्माण कार्य, अचलसंस्थापनाओं, व्यक्तियों अथवा कर्मचारियों की संरक्षा प्रभावित होती है या हो सकती हो, जिससे किसी अन्य की संरक्षा भी प्रभावित होती हो अथवा जो किसी गाड़ी की देरी का कारण बनती हो अथवा डीएफसीसीआईएल के लिए हानि का कारण बनती हो। संख्याकी के उद्देश्य से, दुर्घटनाओं

को 'ए' से 'आर' तक विभिन्न श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है इसमें 'आई' तथा 'ओ'कोअलग रखा गया है।

104 **गंभीर दुर्घटनाएं (सीरियस एक्सिडेंट)** : गाड़ी की किसी ऐसी दुर्घटना जिससे डीएफसी/रेलवे सम्पत्ति को 2,00,00,000/- रु. (दो करोड़ रु.) से अधिक की गंभीर क्षति पहुंची हो अथवा जिसमें जन जीवन की क्षति हुई हो अथवा गंभीर चोटें लगी हों और ऐसी अन्य दुर्घटनाएं जो मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की राय में जांच किया जाना आवश्यक हो, को भी एक गंभीर दुर्घटना माना जाएगा। हालांकि इसमें निम्नलिखित को शामिल नहीं किया जाएगा

(क) अनधिकृत प्रवेश करने वालों की उनकी अपनी लापरवाही से गाड़ी से कट जाने के कारण मृत हो जाने के मामले, घायल हो जाने के मामले ।

(ख) डीएफसी/रेलकर्मियों की किसी समपार या किसी भी रेलपथ पर किसी गाड़ी से मृत्यु हो जाने, गंभीर रूप से घायल हो जाने या कट जाने के मामले।

105 **आपदा (डिजास्टर)** : कोई आपदा गंभीर प्रकृति की वह अवांछित घटना होती है जो या तो प्रकृति द्वारा अथवा मानवीय भूलों के कारण होती हैं, जिसमें एक रेल दुर्घटना भी शामिल हो सकती है जिसके परिणाम इतने प्रतिकूल अथवा जिनका प्रभाव इतना व्यापक हो सकता है कि उन्हें किसी एक संगठन अथवा उसके संसाधनों द्वारा संभाला नहीं जा सकता।

डीएफसीसीआईएल के लिए, कोई आपदा एक वह घटना है, जो या तो डीएफसीसीआईएल परिसर में डीएफसीसीआईएल की किसी गतिविधि के कारण अथवा प्राकृतिक अथवा मानवीय कारणों से घटित हुई हो, जिसमें अनेक जानें गई हों और/अथवा बड़ी संख्या में लोग गंभीर रूप से घायल हुए हों और/अथवा यातायात में गंभीर बाधा इत्यादि उत्पन्न हुई हो, जिसके लिए बड़े पैमाने पर अन्य सरकारी/गैर-सरकारी तथा निजी संगठनों से सहायता की आवश्यकता पड़ती हो।

निदेशक (ओपी एंड बीडी), प्रबंध निदेशक का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद, किसी घटना को आपदा घोषित करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी हैं।

106 **चोट लगना** : चोटों को निम्नानुसार वर्गीकृत किया जाता है :

(क) गंभीर

(ख) साधारण

(क) गंभीर चोटों के आंकड़ों के उद्देश्य से इन्हें उन चोटों में रखा जाएगा जैसा भारतीय दण्ड संहिता के अनुच्छेद 320 में परिभाषित किया गया है, जिसके उल्लेख सुलभ संदर्भ हेतु नीचे किया गया है (अनुच्छेद 320, भारतीय दण्ड संहिता, 1860 की संहिता 45) केवल निम्नलिखित प्रकार की चोट को 'गंभीर' माना जाता है :

- (i) नपुंसकता।
- (ii) किसी भी आंख का स्थायी रूप से दृष्टि बाधित हो जाना।
- (iii) किसी भी कान से स्थायी रूप से सुनने की शक्ति छिन जाना।
- (iv) किसी अंग अथवा जोड़ की क्षति।
- (v) किसी अंग अथवा जोड़ का विकृत होना अथवा उसके शक्ति का स्थायी रूप से क्षीण हो जाना।
- (vi) किसी हड्डी अथवा दांत में फ्रैक्चर अथवा अपने स्थान से हट जाना।
- (vii) कोई चोट जो जीवन के लिए घातक हो अथवा जो बीस दिन की अवधि के भीतर पीड़ित के लिए घातक साबित होती हो अथवा गंभीर शारीरिक दर्द का कारण बनती हो अथवा पीड़ित अपना सामान्य कामकाज करने में सक्षम न रहता हो।

(ख) साधारण चोटें :

- (i) किसी व्यक्ति को उस स्थिति में सामान्य रूप से घायल माना जाएगा यदि दुर्घटना के बाद लगने वाली चोटों के कारण घायल व्यक्ति 48 घंटे के भीतर अपना सामान्य कामकाज करने में अक्षम महसूस करता हो।
- (ii) एक डीएफसीसीआईएल कर्मी को उस अवस्था में सामान्य घायल हुआ माना जाएगा, यदि दुर्घटना के बाद लगने वाली चोटों के कारण 48 घंटे की अवधि के लिए अपने कामकाज के लिए लौटने में असमर्थ हो जाता है।

टिप्पणी : किसी व्यक्ति को उस स्थिति में "घायल" नहीं माना जाएगा जब उसे कोई छोटी-मोटी चोट अथवा खरोंचे लगी हों अथवा ऐसी कोई चोट लगी हो जो रिपोर्टिंग अधिकारी की राय में घायल व्यक्ति को अपना सामान्य कामकाज करने में अक्षम न बनाती हों अथवा उनका प्रभाव दो दिन से अधिक न रहता हो। उन्हें मामूली चोट माना जाता है और दुर्घटना में घायल/मृत व्यक्तियों के अंतिम आंकड़े तैयार करते समय उनकी गणना नहीं की जाती।

107 न्यूनतम निर्धारित मूल्य (थ्रेशोल्ड वैल्यू) :

दुर्घटना के उद्देश्य से, न्यूनतम निर्धारित मूल्य वह न्यूनतम मूल्य है जिससे उचित रेलवे/डीएफसीसीआईएल की सम्पत्ति की क्षति या आवागमन में व्यवधान होने पर दुर्घटना को गंभीर प्रभाव वाली दुर्घटना माना जाएगा:

- क) रेल सम्पत्ति की क्षति का न्यूनतम निर्धारित मूल्य एक लाख रुपये निर्धारित है।
 ख) आवागमन में आंशिक या पूर्ण व्यवधान का न्यूनतम निर्धारित मूल्य नीचे दिए गए प्रत्येक खाने में निर्दिष्ट घंटों की संख्या के बराबर या उससे अधिक माना जाएगा।

बाधा (रूकावट)	अवधि
कुल	3 घंटे
अथवा	अथवा
कुल + आंशिक	6 घंटे

व्यवधान (रूकावट) की अवधि को उस खंड में प्रभावित लाइन पर संचालन के लिए समीपवर्ती स्टेशन से लाइन क्लियर पर पहली वाणिज्यिक गाड़ी के प्रस्थान करने तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया जाता है।

किसी दुर्घटना के बाद यातायात की बहाली के उद्देश्य से पहली गाड़ी के चलने के बाद इस कार्य को पूर्ण माना जाएगा। इसके लिए 30 मिनट की एक समयावधि निर्धारित की गई है, जिसके अंतर्गत पहली गाड़ी को समीपवर्ती स्टेशन से लाइन क्लियर लेकर उस प्रभावित लाइन पर चलाया जाना चाहिए। रेलपथ/उपरि उपस्कर के फिट हो जाने के 30 मिनट के बाद संचालन के मामलों को यातायात के पुनर्स्थापन में 'बिलंव' की श्रेणी में रखा जाएगा। यदि रेलपथ/उपरि उपस्कर के फिट हो जाने के बाद उस सेक्शन में चलाने के लिए यदि कोई गाड़ी उपलब्ध न हो, तो निदेशक (ओपीएंडबीडी) द्वारा इसे अपवाद माना जाएगा, जो यह प्रमाणित करेंगे कि रेलपथ/उपरि उपस्कर के फिट होने के बाद 30 मिनट के भीतर उक्त प्रभावित सेक्शन पर संचालन के लिए कोई 'गाड़ी'(ट्रेन) नहीं थी।

108. **सम्पत्ति की गंभीर क्षति:** इसका अभिप्राय डीएफसीसीआईएल की सम्पत्ति की 2 करोड़ रु. से अधिक की क्षति से है।
109. **ब्लॉक नियमों का उल्लंघन :** जब कोई गाडी बिना / अनुचित प्रस्थान प्राधिकार के किसी ब्लॉक खंड में प्रवेश करती है या किसी अवरूद्ध लाइन में ले ली गई हो जो निवारित टक्कर की श्रेणी में नहीं आता हो अथवा जब वह किसी स्टेशन पर गलत लाइन में या सैंड हम्प में प्रवेश कर गयी हो या ली गई हो तो यह ब्लॉक नियमों का उल्लंघन है।
110. **निवारित टक्कर (एवर्टेड कोलीजन) :** निवारित टक्कर एक परिस्थिति है जिसमें किसी व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा यदि सतर्कता नहीं दिखाई गयी होती तो ब्लॉक खंड में अथवा स्टेशन सीमा के अन्दर दो गाडियों या किसी गाडी और अवरोध के बीच टक्कर हो जाती।

तथापि ऐसी घटनाओं को निवारित टक्कर नहीं माना जा सकता है:

- (क) यदि, स्टेशन सीमा के बाहर, दो गाडियों अथवा गाडी और अवरोध के बीच की दूरी, जब गाडी अथवा गाडियां अंततः ठहर जाती हों, 400 मी. अथवा अधिक होती हो,
- (ख) यदि स्टेशन सीमा के अन्दर, यदि चलती गाडी को नियंत्रित करने वाला कोई मध्यवर्ती रोक सिगनल खतरे की स्थिति में हो और रोक सिगनल द्वारा दिए गए निर्देश का अनुपालन से गाडियों अथवा गाडी और अवरोध के बीच टक्कर निवारित हो जाती है।
111. **तोड़फोड़ (सबोटाज़):** इसका अभिप्राय डीएफसीसीआईएल की कार्यप्रणाली से जुड़ी किसी मशीनरी को निष्क्रिय बनाने के उद्देश्य से जानबूझकर छेड़छाड़ करना, अथवा डीएफसीसीआईएल की संपत्ति को क्षति पहुंचाने के उद्देश्य से कोई कार्य करना जिसमें गाडी विध्वंस अथवा गाडी विध्वंस का प्रयास भी शामिल है।
112. **गाडी विध्वंस (ट्रेन रेकिंग) :** इसका अभिप्राय रेलपथ अथवा संरचनाओं अथवा चल स्टॉक को जानबूझकर बाधा पहुंचाने अथवा उसमें छेड़छाड़ से है, जिसके फलस्वरूप कोई गाडी जिसमें मानव जीवन की क्षति और/या नुकसान हो या न हो दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है।
113. **गाडी विध्वंस (ट्रेन रेकिंग)का प्रयास:** इसका अभिप्राय रेलपथ और निर्माण कार्यों, पुलों, संरचनाओं, उपस्करों अथवा चल स्टॉक को जानबूझकर बाधा पहुंचाने अथवा उसमें छेड़छाड़ से है, जिसका यदि पता न लगे, तो उसके फलस्वरूप दुर्घटना हो सकती है।

114. **डीएफसीसीआईएल की संपत्ति** : इसका अभिप्राय डीएफसीसीआईएल के चल स्टॉक, रेल इंजनों, रेलपथ, सिगनलिंग एवं इंटरलॉकिंग उपकरणों, विद्युत उपकरणों, स्थायी संरचनाओं जैसे स्टेशन भवन और पुल तथा डीएफसीसीआईएल के स्वामित्व वाली अन्य संपत्ति से है।
115. **सार्वजनिक संपत्ति** : इसका अभिप्राय उस समस्त संपत्ति से है जो डीएफसीसीआईएल से संबद्ध नहीं है अर्थात् डीएफसीसीआईएल को सौंपे गए अथवा प्राप्त किए गए सामान, पार्सल, पशुधन और अन्य सामग्री से है जिसे एक निर्धारित प्रस्थान स्थान से निर्धारित गंतव्य पर भेजा जा सके।
116. **विभाग** : विभाग में प्रशासनिक संगठन के अधीन सभी संबंधित शाखाएं शामिल हैं।
117. **पशु** : इस परिभाषा में छोटे जानवरों जैसे गधे, भेड़, बकरी और कुत्तों को छोड़कर सभी जानवर शामिल हैं।
118. **डीएफसीसीआईएल परिसर** : इन नियमों के उद्देश्य से डीएफसीसीआईएल परिसरों की परिभाषा में शामिल हैं :-
- (क) डीएफसीसीआईएल के स्वामित्व वाली भूमि की सीमाओं में लगी बाड़ अथवा अन्य चाहरदीवारी चिन्हों के भीतर वाली समस्त भूमि ;
- (ख) डीएफसीसीआईएल के संबंध में या इसके उपयोग के संचालन लिए सभी लाइने या रेल,साईडिंग या ब्रांच लाइने;
- (ग) डीएफसीसीआईएल से संबन्धित सभी स्टेशन, कार्यालय, गोदाम, घाट, वर्कशॉप, विनिर्माता, स्थायी संयंत्र और मशीनरी तथा इस उद्देश्यार्थ अन्य निर्माण कार्य।

भाग- II

सामान्य अनुदेश

119. नियमों का दायरा :

- (क) इन नियमों को विशेष अनुदेश समझा जाएगा। इनमें से किसी भी नियम को साधारण एवं सहायक नियमों अथवा दुर्घटना के विषय पर डीएफसीसीआईएल के परिपत्रों में निहित किसी दूसरे नियमों के स्थान पर निरस्त, संशोधित अथवा आशोधित (मोडी फाइंग) रूप में नहीं पढ़ा जाएगा।
- (ख) ये नियम डीएफसीसीआईएल नेटवर्क, निर्माणाधीन लाइनों और डीएफसीसीआईएल की निजी अथवा सहायता प्राप्त साइडिंग जिनमें डीएफसीसीआईएल द्वारा कार्य किया जाता है, पर लागू होंगे।
- (ग) दुर्घटना नियमावली डीएफसीसीआईएल के संचालन चरण के लिए प्रभावी होगी।

120. **नियमों की जानकारी होना** : डीएफसीसीआईएल का प्रत्येक कर्मचारी इन नियमों को मानने के लिए बाध्य है, भले ही दुर्घटना नियमावली की प्रति उन्हें दी गई हो अथवा नहीं। स्टाफ को अपनी इयूटी से संबंधित नियमों और समय-समय पर जारी होने वाले किसी संशोधन की जानकारी रखनी चाहिए। डीएफसीसीआईएल के किसी कर्मचारी को सौंपी गई इयूटी के कुशल निष्पादन के लिए, यह आवश्यक है कि प्रत्येक कर्मचारी को अपने अलावा इस नियमावली में निर्धारित अन्य की इयूटी से संबंधित नियमों की भी जानकारी हो।

टिप्पणी: इस अध्याय और दुर्घटना नियमावली में अन्य स्थानों पर दिए गए डीएफसीसीआईएल के स्टाफ की इयूटी के विवरण व्यापक नहीं हैं। विभिन्न अन्य परिपत्रों, नियम-पुस्तिकाओं, नियमावलियों, संहिताओं (कोड्स) इत्यादि में समय-समय पर निर्धारित अतिरिक्त इयूटी भी संबंधित डीएफसीसीआईएल स्टाफ के लिए लागू होंगी। पदनाम में परिवर्तन अथवा किसी पद के अपग्रेड/डाउनग्रेड होने पर सामान्यतया इयूटी और उत्तरदायित्वों में कोई बदलाव नहीं होगा, जब तक कि इनमें कोई विशेष बदलाव नहीं किए जाते।

121. दुर्घटनाओं के मामले में कार्रवाई के उद्देश्य :

- (क) जीवन की रक्षा ओर कष्टों को कम करना।
- (ख) संपत्ति की सुरक्षा करना।
- (ग) प्रभावित व्यक्तियों को राहत और सहायता उपलब्ध कराना।
- (घ) थ्रू (सीधा) आवागमन की पुनर्बहाली और
- (ङ) दुर्घटना के कारण का पता लगाना।

122. **सभी विभागों के संसाधन उपलब्ध कराया जाना** : आवश्यकता पड़ने पर लाइन से अवरोध क्लियर करने अथवा यातायात को यानांतरण (ट्रांशिपमेंट) गाड़ी और ब्लॉक सेक्शन के बचाव के लिए जनशक्ति और सामग्री के संदर्भ में सभी विभागों के संसाधन शीघ्र उपलब्ध कराया जाना चाहिए। सिविल, पुलिस और चिकित्सा अधिकारियों तथा रेल संरक्षा आयुक्त को प्रत्येक समर्थ सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए ताकि किसी गंभीर दुर्घटना की स्थिति में वे तेजी से स्थल पर पहुंच सकें।

123. **प्रत्येक अधिकारी द्वारा सभी संभव सहायता प्रदान करना**: किसी दुर्घटना की जानकारी मिलने पर प्रत्येक अधिकारी सहायता प्रदान करने के लिए अपनी शक्तियों के अधीन हर प्रकारकी सहायता देगा। वह अपनी इयूटी करने के लिए अत्यधिक सावधानी बरतेगा, चाहे वह इयूटी उसे विशेष रूप से सौंपी गई हो अथवा स्वतः उसे प्राप्त हुई हो।

124. **किसी दुर्घटना की स्थिति में स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्तव्य** : यदि स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना की जानकारी मिलती है तो वह—

- (i) ब्लॉक सेक्शन की सुरक्षा के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा। इकहरी लाइन सेक्शन पर जहां हो सके वह "ट्रेन ऑनलाइन" पोजिशन में संबंधित टोकनलैस ब्लॉक उपकरण को लॉक करेगा। उसे दुर्घटनाग्रस्त लाइन के अलावा अन्य लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को रोके जाने के लिए कदम भी उठाना चाहिए और जैसा आवश्यक हो, कॉशन ऑर्डर जारी करेगा।
- (ii) नियंत्रण कार्यालय को सूचित करेगा और जो सहायता चाहिए उसका स्पष्ट उल्लेख करेगा तथा जिस समय पहली जानकारी दी जाए उसे स्टेशन डायरी में दर्ज करेगा।

- (iii) जहां चिकित्सीय सहायता की आवश्यकता हो, उसे नजदीकी उपलब्ध चिकित्सा सहायता और उपकरण तत्काल भिजवाने का प्रबंध करेगा।
- (iv) दुर्घटना स्थल पर आवश्यक किसी अन्य सहायता की व्यवस्था करेगा, और
- (v) जैसा अपेक्षित है, सर्वसंबंधित को दुर्घटना की जानकारी देगा।

125. डीएफसीसीआईएल पर केवल ईओटीटी लगी गाड़ियां (Trains) संचालित होगी : सामान्य परिस्थितियों में, ईओटीटी के बिना भारतीय रेलवे से किसी गाड़ी को स्वीकार नहीं किया जाएगा।

(क) किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर इंजन के चालक दल तत्काल—

- (i) दुर्घटना का समय दर्ज करेगा,
- (ii) इंजन को सुरक्षित रखने के लिए आवश्यक तकनीकी सावधानियां बरतेगा अथवा विशेष निर्देशों का अनुपालन करेगा,
- (iii) फ्लेशर लाइट ऑन करेगा, और यदि फ्लेशर लाइट काम न करे तो दोहरी लाइन सेक्शन पर विपरीत दिशा से आने वाली किसी गाड़ी को रोकने के लिए हाथ द्वारा खतरे का सिगनल देगा।
- (iv) नियमों के अनुरूप समीपवर्ती/उसी लाइन की सुरक्षा करेगा।
- (v) इंजनों के बारे में (डीरेल है अथवा नहीं) तथा इंजन के निकट लगे वैगनों की स्थिति के बारे में गार्ड (यदि कोई हो) को जानकारी देगा तथा दुर्घटना संबंधी अन्य प्रासंगिक सूचना देगा ;
- (vi) चल स्टॉक और/अथवा इंजन अथवा सिरोपरि उपस्कर (ओएचई) की क्षति का आकलन करेगा और देखेगा कि किस तरह की सहायता की आवश्यकता है।

(ख) किसी दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के गार्ड की सामान्य ड्यूटी : अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण, यदि डीएफसीसीआईएलपर कोई गाड़ी ईओटीटी के बिना संचालित होती हो तो यह आवश्यक है कि गार्ड ब्रेकयान में उपस्थित रहता हो। उसकी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने की स्थिति में, गाड़ी का गार्ड तत्काल -

- (i) दुर्घटना का समय नोट करेगा ;

- (ii) लागू नियमानुसार की सहायता से अपनी गाड़ी को संरक्षित कराएगा, जिसके लिए वह अर्हता प्राप्त (क्वालिफाइड) कर्मचारी जैसे गार्ड, सहायक लोको पायलट, गेटमैन, यदि कोई हो;
- (iii) वहां हुई क्षति और हताहतों का तत्परता से सर्वेक्षण करेगा और अपेक्षित सहायता का आकलन करेगा,
- (iv) उपलब्ध संसाधन से नियंत्रण कार्यालय को तथा नजदीकी स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की प्रथम सूचना भेजेगा जिसमें (उपलब्ध माध्यमों) से निम्नलिखित जानकारी भेजी जाएगी:
 - (क) दुर्घटना का समय।
 - (ख) किलोमीटर
 - (ग) क्रेन सहित अथवा क्रेन रहित दुर्घटना राहत गाड़ी।
 - (घ) समीपवर्ती लाइन क्लियर है अथवा नहीं।
 - (ङ) चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) की हुई क्षति।
 - (च) ओएचई मास्ट के संदर्भ में रेलपथ को पहुंची क्षति।
 - (छ) यदि ओएचई मास्ट क्षतिग्रस्त हुआ हो, तो क्षति के विवरण देते हुए वह सूचना भी देगा।
- (v) दोहरी लाइन सेक्शन पर, अन्य लाइन पर चलने वाली गाड़ी को रोक दिया जाएगा तथा उसके लोको पायलट और गार्ड को दुर्घटना की जानकारी देगा।
- (vi) किसी घायल व्यक्ति का प्राथमिक उपचार करेगा, जिसके लिए वह डीएफसीसीआईएल स्टाफ की सहायता ले सकेगा।
- (vii) वह सबूतों (क्लू) को संरक्षित रखने की व्यवस्था करेगा ; और
- (viii) किसी वरिष्ठ डीएफसीसीआईएल अधिकारी द्वारा स्थल का प्रभार लेने तक सामान्य प्रभार संभाले रखेगा।

टिप्पणी : चूंकि ईओटीटी के साथ कार्यप्रणाली की व्यवस्था के कारण डीएफसीसीआईएल पर गार्ड के पद का कोई प्रावधान नहीं है, गार्ड की अनुपस्थिति में, गार्ड का कार्य सहायक लोको पायलट द्वारा किया जाएगा।

126. गार्ड अथवा इंजन चालकदल के मारे जाने अथवा गंभीर रूप से घायल हो जाने की स्थिति में स्टाफ के कर्तव्य : यदि किसी घटना में गाड़ी (ट्रेन)का स्टाफ हताहत हो जाता है अथवा असक्षम हो जाता है, तो उसका कार्य अन्य उपलब्ध सक्षम स्टाफ द्वारा किया जाएगा।

127. उपस्थित डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों के कर्तव्य : राहत और सहायता मिलने तक और वरिष्ठतम डीएफसीसीआईएल अधिकारी के आने तक उपस्थित वरिष्ठ डीएफसीसीआईएल अधिकारी स्थिति को देखेगा। वह सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना की रिपोर्ट समुचित तरीके से नियंत्रण कार्यालय और नजदीकी स्टेशन मास्टर को दे दी गई है और राहत, यदि अपेक्षित हो तो मांग करेगा और निम्नलिखित व्यवस्थायें भी करेगा-

- (i) डीएफसीसीआईएलकर्मियों और स्वयं सेवकों को एकत्र करेगा ;
- (ii) व्याप्त परिस्थितियों के तहत प्रत्येक को यथासंभव इयूटी सौपेंगा ;
- (iii) पुलिस, सेना और सुरक्षा एजेंसियों को इयूटी सौपेंगा ;
- (iv) स्वयंसेवकों की सहायता से राहत की व्यवस्था करेगा।

अध्याय-II

दुर्घटनाओं का वर्गीकरण

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर नेटवर्क पर ट्रेन सेवा मुख्यतः भारतीय रेल प्रणाली से प्राप्त होगी। राहत और कार्य की बहाली के लिए डीएफसीसीआईएल द्वारा स्वयं व्यवस्था की जाएगी, तथापि विशाल और जटिल परिस्थिति में डीएफसीसीआईएल भारतीय रेल पर आश्रित रहेगा। चूंकि दुर्घटना राहत गाड़ियों, दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरणों, प्रशिक्षित स्टाफ इत्यादि के मामले में भारतीय रेलवे का संगठनात्मक ढांचा बहुत ही सुव्यवस्थित है, दूरस्थ क्षेत्रों (रिमोट एरिया) में यातायात की बड़ी विघटन अथवा कठिन भौगोलिक स्थितियों अथवा विपरीत मौसमी परिस्थितियों में डीएफसीसीआईएल के साथ-साथ भारतीय रेल दोनों के संसाधनों के कुशल प्रबंधन द्वारा स्थिति संभाली जा सकती है। अतः भारतीय रेल की भांति दुर्घटना को वर्गीकृत किए जाना महत्वपूर्ण है।

201. **दुर्घटनाओं का वर्गीकरण** :- दुर्घटनाओं को निम्नलिखित शीर्षों के अंतर्गत रखा जा सकता है :

- (i) गाड़ी दुर्घटनाएं (ट्रेन एक्सिडेंट)
- (ii) यार्ड दुर्घटनाएं
- (iii) सांकेतिक दुर्घटनाएं (इंडिकेटिव एक्सिडेंट)
- (iv) उपकरण की विफलताएं (इक्विपमेंट फेल्योर)
- (v) असामान्य घटनाएं

(i) **गाड़ी (ट्रेन) की दुर्घटनाएं** : किसी गाड़ी की दुर्घटना वह दुर्घटना होती है, जिसमें गाड़ी शामिल होती है। गाड़ी की दुर्घटना को निम्नानुसार विभक्त किया जा सकता है :

(क) परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं ; और

(ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं।

- (क) **परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं (कन्सेक्वेंसियल ट्रेन एक्सिडेंट) :** इसमें वे गंभीर दुष्प्रभाव वाली गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल हैं, जिनमें मानवीय जीवन की क्षति हुई हो, लोग घायल हुए हो तथा डीएफसीसीआईएल संपत्ति की हानि हुई हो अथवा डीएफसीसीआईएल/रेल यातायात में व्यवधान हुआ हो। निम्नलिखित वर्गीकरण के अंतर्गत ट्रेन दुर्घटनाओं को परिणामी गाड़ी दुर्घटना के रूप में परिभाषित किया जाएगा :-
- टक्कर - श्रेणी ए-1, ए-2, ए-3, ए-4 एवं ए-5 के अंतर्गत सभी मामले
 आगजनी - श्रेणी बी-2 एवं बी-4 के अंतर्गत सभी मामले
 समपार - श्रेणी सी-2 के अंतर्गत सभी मामले
 अवपथन (डीरेलमेंट)- श्रेणी डी-2 एवं डी-4 के अंतर्गत सभी मामले
 विविध - श्रेणी ई-1 के अंतर्गत सभी मामले
- (ख) **अन्य ट्रेन दुर्घटनाएं :** अन्य सभी दुर्घटनाएं जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आती 'अन्य ट्रेन दुर्घटनाएं' मानी जाती हैं। इनमें श्रेणी बी-6, सी-6, डी-5 और ई-2 के अंतर्गत होने वाली दुर्घटनाएं शामिल होती हैं।
- (II) **यार्ड दुर्घटनाएं :** किसी यार्ड में होने वाली समस्त दुर्घटनाएं और जिसमें कोई गाड़ी शामिल नहीं होती यार्ड दुर्घटनाएं कहलाती हैं। इनमें श्रेणी ए-5, बी-7, सी-9 और डी-6 के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाएं शामिल होती हैं।
- (III) **सांकेतिक दुर्घटनाएं:** वास्तविक शब्दों में, ये दुर्घटनाएं नहीं होती, किंतु इनके बहुत गंभीर जोखिम होते हैं और इनमें वर्गीकरण एफ, जी और एच के अंतर्गत आने वाले खतरे का सिगनल पार करने वाली गाड़ियां, निवारित टक्कर, ब्लॉक नियमों का उल्लंघन के समस्त मामले शामिल हैं।
- (IV) **उपकरण की विफलताएं :** इनमें डीएफसीसीआईएल के उपकरणों की सभी विफलताएं शामिल होती हैं, अर्थात् इंजनों की विफलताएं, चल स्टॉक, रेलपथ, सिरोपरि वायर, सिगनल एवं दूरसंचार उपकरण और वर्गीकरण जे, के, एल और एम के अंतर्गत आने वाले मामले शामिल हैं।

(V) **असामान्य घटनाएं** : इनमें कानून व्यवस्था से संबंधित मामले शामिल होते हैं, जिनके फलस्वरूप गाड़ी दुर्घटनाएं नहीं हुई हो इसमें एन,पी,क्यू और आर श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत दुर्घटनाएं शामिल हैं।

202 दुर्घटनाओं का विस्तृत वर्गीकरण :

श्रेणी "ए" - टक्कर

ए-1 : यात्रियों को वहन करने वाली किसी गाड़ी की टक्कर जिसके फलस्वरूप -

- 1) मानवीय जीवन का हानि होती है और/अथवा गंभीर चोट लगती हो और/अथवा
- 2) 2,00,00,000/- (दो करोड़ रु.) से अधिक मूल्य की डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की हानि हुई और/अथवा
- 3) आवागमन की कोई महत्वपूर्ण थ्रू लाइन कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित रहती हो।

ए-2 : यात्रियों को वहन नहीं करने वाली किसी गाड़ी की टक्कर, जिसके फलस्वरूप -

- 1) मानवीय जीवन का हानि होती है और/अथवा गंभीर चोट लगती हो और/अथवा
- 2) 2,00,00,000/- (दो करोड़ रु.) से अधिक मूल्य की डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की हानि होती हो और/अथवा
- 3) संचार की कोई महत्वपूर्ण थ्रू लाइन कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित रहती हो।

ए-3 : यात्रियों को वहन करने वाली किसी ऐसी गाड़ी की टक्कर जो उपर्युक्त श्रेणी ए-1 के अंतर्गत नहीं आती।

ए-4 : यात्रियों को वहन न करने वाली किसी ऐसी गाड़ी की टक्कर जो उपर्युक्त श्रेणी ए-2 के अंतर्गत नहीं आती।

ए-5 : अन्य टक्कर अर्थात् शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड और साइडिंग इत्यादि में होने वाली टक्कर, किंतु इसमें गाड़ी शामिल नहीं होती।

टिप्पणी :

- (1) श्रेणी ए-1 से ए-4 के अंतर्गत आने वाले टक्कर के सभी मामलों की जांच एसएजी अधिकारियों की एक समिति द्वारा की जाएगी, जिसके स्वीकृति प्राधिकारी महाप्रबंधक होंगे, ऐसा उस स्थिति में होगा, जब रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच न की जा रही हो।
- (2) डीएफसीसीआईएल एसएजी के अधिकारी का अभिप्राय ई-8 वेतनमान अधिकारी (महाप्रबंधक) से है।

श्रेणी "बी"- गाड़ियों में आगजनी

बी-2 : यात्रियों को वहन न करने वाली में आग लगने के फलस्वरूप

- 1) मानवीय जीवन की हानि हुई है और/अथवा गंभीर चोट लगी हो और/अथवा
- 2) 2,00,00,000/- (दो करोड़ रु.) से अधिक मूल्य की डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की हानि होती हो और/अथवा
- 3) आवागमन की कोई महत्वपूर्ण थ्रू लाइन कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित रहती हो।

बी-4 : यात्रियों को वहन नहीं करने वाली गाड़ी में आग, जो उपर्युक्त बी-2 के अंतर्गत नहीं आती, किंतु

- 1) डीएफसीसीआईएल/रेलवे संपत्ति की हानि और/अथवा
- 2) थ्रेशोल्ड वैल्यू से अधिक यातायात में व्यवधान और/अथवा
- 3) उसके फलस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक/स्टॉक को अलग करना और/अथवा
- 4) राहत इंजनों की आवश्यकता पड़ती हो।

बी-6 : यात्रियों को वहन न करने वाली गाड़ी में आग, जो उपर्युक्त बी-2 अथवा बी-4 के अंतर्गत नहीं आती।

बी-7 : शंटिंग/मार्शलिंग यार्डों में, लोको यार्डों और साईडिंग इत्यादि में आग लगने की घटनाएं, जिसमें चल स्टॉक शामिल हो लेकिन गाड़ी नहीं।

टिप्पणी :

- (1) यदि डीएफसी परिसरों अथवा किसी गाड़ी में आग लगने पर रेल सम्पत्ति की अथवा बुक हुए परेषणों को क्षति पहुंचने पर एक समिति द्वारा जांच की जाती हो, तो ऐसे मामले में, राज्य सरकार के अग्निशमन विभाग के एक विशेषज्ञ अथवा एक प्रतिनिधि को भी समिति के सदस्य के रूप में शामिल किया जाना चाहिए।
- (2) बी-1, बी-3 और बी-5 सवारी गाड़ियों से संबंधित हैं, अतः ये डीएफसी के लिए लागू नहीं हैं।

श्रेणी "सी"- समपारों पर गाड़ियों की सड़क यातायात से और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों से टकरा जाना

सी-2कर्मचारीयुक्त समपारों पर यात्रियों को वहन नहीं करने वाली गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/अथवा सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जिसके फलस्वरूप-

- 1) मानवीय जीवन की हानि हुई हो और/अथवा गंभीर चोट लगी हो और/अथवा
- 2) डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की क्षति हुई हो और/अथवा
- 3) थ्रेशोल्डवैल्यू से अधिक यातायात में व्यवधान हुआ हो।

सी-6 : यात्रियों को वहन नहीं करने वाली गाड़ियों का कर्मचारीयुक्त समपारों पर सड़क यातायात से टकराना और/अथवा सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना, किंतु जो सी-2 श्रेणी में नहीं आती।

सी-9 : वाहन सहित अथवा वाहन रहित शंटिंग इंजन और लूज वाहनों का समपारों पर सड़क यातायात से टकराना हैं और/अथवा सड़क यातायात का वाहन सहित अथवा वाहन रहित शंटिंग इंजन अथवा लूज वाहनों से टकरा जाना।

टिप्पणी :

- (1) गाड़ी दुर्घटना को वर्गीकृत करने के लिए ऐसे वाहन को सड़क यातायात माना जाएगा यदि सड़क वाहन को चलाने वाले अकेले व्यक्ति द्वारा शीघ्रता से रेलपथ से हटाया जाना संभव न हो, चाहे कर्षण माध्यम कोई भी हो ।
- (2) सी-1, सी-3, सी-5 और सी-7 सवारी गाड़ियों से संबंधित हैं। अतः ये डीएफसी पर लागू नहीं होते। सी-4 एवं सी-8 कर्मचारी रहित समपार से संबंधित हैं।

श्रेणी "डी"- अवपथन (डीरेलमेंट)

डी-2: यात्रियों का वहन नहीं कर रही गाड़ी के अवपथन के फलस्वरूप -

- 1) मानवीय जीवन की हानि होती है और/अथवा गंभीर चोट लगती हो और/अथवा
- 2) डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की 2,00,00,000/- (दो करोड़ रु.) से अधिक मूल्य की क्षति और/अथवा
- 3) किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचालन में कम से 24 घंटों के लिए व्यवधान हो जाना।

टिप्पणी : ई-5 स्तर के अधिकारी (उप महाप्रबंधक) द्वारा संयुक्त जांच के तौर पर जांच का आयोजन किया जाना चाहिए।

डी-4: यात्रियों का वहन नहीं कर रही किसी गाड़ी का अवपथन होना, जो उपर्युक्त डी-2 श्रेणी में नहीं आती, किंतु इससे डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की हानि और/अथवा यातायात में व्यवधान निर्धारित न्यूनतम मूल्य से अधिक हो।

डी-5: यात्रियों का वहन नहीं कर रही किसी गाड़ी का अवपथन, जो उपर्युक्त डी-2 अथवा डी-4 श्रेणी में नहीं आती।

डी-6: अन्य अवपथन, अर्थात् मार्शलिंग यार्डों, लोको यार्डों और साइडिंग इत्यादि में शंटिंग में होने वाले अवपथन के मामले, जिसमें कोई गाड़ी शामिल नहीं हो।

टिप्पणी : डी-1, डी-3 सवारी गाड़ियों से संबंधित हैं, अतः ये डीएफसी पर लागू नहीं हैं।

श्रेणी "ई"- अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं

ई-1: गाड़ी का किसी अवरोध से होकर गुजरना अथवा किसी अचल ढांचे सहित अवरोध से टकराना श्रेणी 'सी' में उल्लिखित के अतिरिक्त जिसके फलस्वरूप -

- 1) मानवीय जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट लगना और/अथवा
- 2) डीएफसीसीआईएल/रेल संपत्ति की क्षति और/अथवा
- 3) यातायात की बाधा थ्रेशहोल्ड वैल्यू से अधिक हो।

ई-2: गाड़ी का किसी अचल ढांचे सहित किसी अवरोध से टकराना, किंतु जो श्रेणी 'सी' अथवा 'ई-1' के अंतर्गत नहीं आती।

सांकेतिक दुर्घटनाएं

श्रेणी "एफ"- निवारित टक्कर (एवर्टेड कोलिजन)

एफ 3: बिना यात्री वाली गाड़ियों के बीच निवारित टक्कर।

एफ 4: एक गाड़ी (बिना यात्री वाली) और अवरोध के बीच निवारित टक्कर (एवर्टेड कोलिजन)।

टिप्पणी : एफ-1, एफ-2 सवारी गाड़ियों से संबंधित हैं, अतः ये डीएफसी पर लागू नहीं है।

श्रेणी -"जी"- ब्लॉक नियमों का उल्लंघन

जी-2: बिना यात्री वाली गाड़ियां, किसी प्राधिकार के बिना अथवा एक समुचित "आगे बढ़ने का प्राधिकार" के बिना किसी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करना।

टिप्पणी : ई-5 स्तर के अधिकारी (उप महाप्रबंधक) द्वारा संयुक्त जांच के तौर पर जांच का आयोजन किया जाना चाहिए।

जी-3: अवरुद्ध लाइन पर गाड़ियों को लिया जाना जो निवारित टक्कर की श्रेणी में नहीं आता हो।

जी-4: गाड़ी का किसी स्टेशन पर किसी गलत लाइन अथवा कैच साइडिंग अथवा स्लिप साइडिंग अथवा सैड हम्प में प्रवेश करना या लिया जाना।

टिप्पणी : ई-5 स्तर के अधिकारी (उप महाप्रबंधक) द्वारा संयुक्त जांच के तौर पर जांच का आयोजन किया जाना चाहिए।

श्रेणी "एच"- खतरे के सिगनल पर गाड़ी का गुजरना

एच-2: बिना यात्रियों वाली गाड़ी का उचित प्राधिकार के बिना खतरे की स्थिति में "स्टॉप सिगनल" को पार कर जाना।

टिप्पणी : एच-1 सवारी गाड़ियों से संबंधित है, अतः यह डीएफसी पर लागू नहीं है।

श्रेणी "जे"- उपकरण विफलताएं- इंजन और चल स्टॉक की विफलता

जे 2: बिना यात्री वाली गाड़ी को खींचते इंजन अथवा एकल इंजन की विफलता।

जे-4: बिना यात्री वाली गाड़ी का विखंडन।

जे-6: बिना यात्री वाली गाड़ी के चल स्टॉक के टायर, पाहियों, धुरी या ब्रेकिंग उपकरण का विफल हो जाना जिसके कारण गाड़ी के चल स्टॉक / स्टार्कों को अलग करना पड़े।

जे-8: बिना यात्री वाली गाड़ी के चल स्टॉक के टायर, पाहियों, धुरी या ब्रेकिंग उपकरण का विफल हो जाना जिसके कारण गाड़ी के चल स्टॉक / स्टार्कों को अलग न करना पड़े।

जे-9: किसी गाड़ी, गाड़ी के हिस्से का भाग (स्वतः चल जाना) चले जाना अथवा अनियंत्रित हो जाना।

जे-10: किसी गाड़ी में ब्रेकपावर का कमजोर होना, किंतु जो श्रेणी जे-9 के अंतर्गत नहीं आता हो।

टिप्पणी : जे-1, जे-3, जे-5 और जे-7 सवारी गाड़ियों से संबंधित हैं, अतः ये डीएफसी पर लागू नहीं होते।

श्रेणी "के"- रेलपथ की विफलताएं

के-1: रेलपथ की बकलिंग

के-2: वेल्ड की विफलता

के-3: पटरी में दरार

के-4: रेलपथ पर कितनी भी दूरी चलते समय, चलती गाड़ी के ड्राइवरों को गाड़ी के एक तरफ झुके होने का आभास हो या तेज झटका महसूस हो जिसके कारण संचार / यातायात में व्यवधान हो जाए।

के-5: रेलवे सुरंगों, पुलों, वायाडक्ट/फारमेशन/कटाव और घुमाव इत्यादि की विफलताएं।

के-6: श्रेणी के-1 से के-5 के अंतर्गत आने वाली मद्दों के अलावा उक्त प्रकृति के रेलपथ की क्षति ताकि उसे गाड़ियों की आवाजाही के लिए अस्थायी तौर पर असुरक्षित माना जाता हो अथवा वह थ्रैशहोल्ड वैल्यू से अधिक अवधि के लिए यातायात में देरी का कारण बनता हो।

के-7: रेलपथ में हुई क्षति जिस कारण उसे गाड़ियों की आवाजाही के लिए अस्थायी तौर पर असुरक्षित माना जाता हो अथवा जिसके कारण यातायात में विलंब हो सकता हो, जो श्रेणी के-1 से के-6 के अंतर्गत नहीं आतीं।

टिप्पणी : उपरोक्त वर्गीकरण में उन मामलों को नहीं गिना जाएगा, जो नियमित अनुरक्षण के दौरान पहचाने जाते हैं और गाड़ी संचालन को प्रभावित नहीं करते।

श्रेणी "एल"- विद्युत उपकरणों की विफलता

एल-1: सिरोपरि उपस्कर के बंद होने अथवा उसकी तार के क्षतिग्रस्त होने पर सिरोपरि उपस्कर को तीन मिनट से अधिक समय के लिए बंद करना।

एल-2: सिरोपरि उपस्कर में तीन मिनट से अधिक समय के लिए विद्युत प्रवाह का न होना।

एल-3:पेंटोग्राफ एंटेगलमेंट जो जे-2 में शामिल नहीं हैं

एल-4: प्रत्यावर्ती धारा (ए.सी.) या अन्य बिजली उपस्कर में खराबी जिसके कारण रोलिंग स्टॉक / स्टॉकों को गाडी से काटना पडे।

श्रेणी "एम"- सिगनल एवं दूरसंचार की विफलता

एम-1: पैनल इंटरलॉकिंग, रूट रिले इंटरलॉकिंग, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (PI/RR/IE) की आंशिक अथवा पूर्ण विफलता।

एम-2: ट्रेक सर्किट अथवा एक्सल का उंटरो की विफलता।

एम-3: ब्लॉक उपकरण/बीपीएसीकी विफलता।

एम-4: प्वाइंट मशीन और उपकरण की विफलता।

एम-5: सिगनल की विफलता।

एम-6: नियंत्रण कार्यालय/स्टेशन की संचार व्यवस्था की पन्द्रह मिनट से अधिक समय के लिए विफलता।

एम-7: नियंत्रण कार्यालय/स्टेशन अथवा स्टेशन से समपार फाटक तक संचार व्यवस्था की पन्द्रह मिनट से अधिक समय के लिए विफलता।

टिप्पणी: सिगनल एवं दूरसंचार की वे विफलताएं जिनकी सूचना एसएंडटी विभाग को नहीं दी जाती, को विफलता की श्रेणी में नहीं रखा जाएगा।

असामान्य घटना

श्रेणी "एन"- किसी गाड़ी में विध्वंस या गाड़ी तोड़फोड़

एन-2: किसी ऐसी गाड़ी के विध्वंस का प्रयास अथवा उसमें बम विस्फोट अथवा धमाका अथवा अपहरण अथवा तोड़फोड़ का प्रयास, जिसमें यात्री सवार न हों अथवा उसमें मनुष्य जीवन की हानि हो अथवा नहीं और उन्हें गंभीर चोट पहुंचती हो अथवा नहीं और/अथवा डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की हानि होती हो अथवा नहीं।

एन-3: किसी गाड़ी के विध्वंस का प्रयास अथवा बम विस्फोट अथवा धमाका अथवा सिगनल अथवा रेलपथ में तोड़फोड़ तथा ड्यूटी पर कार्यरत रनिंग स्टाफ को जबर्दस्ती कैद करना।

टिप्पणी: एन-1 सवारी गाड़ियों से संबंधित है, अतः यह डीएफसी पर लागू नहीं होता।

श्रेणी "पी"- हताहत

पी-1: चलती गाड़ी से बाहर गिरने के परिणामस्वरूप व्यक्ति या व्यक्तियों का गंभीर रूप से घायल हो जाना या उसकी मृत्यु हो जाना।

पी-2: एक अथवा अधिक व्यक्तियों के गाड़ी के नीचे आ जाने अथवा गाड़ी से टकरा जाने के फलस्वरूप मनुष्य जीवन की हानि अथवा गंभीर चोटों को आना।

पी-3: किसी चलती गाड़ी से अथवा इंजन अथवा रेल वाहन से एक अथवा अधिक व्यक्तियों के गिरने अथवा टकराने के फलस्वरूप मनुष्य जीवन की हानि न होना अथवा गंभीर चोट न लगना।

श्रेणी "क्यू"- अन्य घटनाएं

क्यू-1: डीएफसीसीआईएल परिसर में (रेलवे क्वार्टर को छोड़कर) किसी व्यक्ति की दुर्घटनावश या स्वभाविक मृत्यु हो जाना या गंभीर चोट लगना चाहे वह डीएफसीसीआईएल / रेलकर्मि हो या वहां से गुजरने वाला अतिचारीया (कोई भी अन्य व्यक्ति हो)।

क्यू-2: डीएफसीसीआईएल परिसरों में हत्या अथवा आत्महत्या।

क्यू-3: डीएफसीसीआईएल परिसरों सहित गाड़ियों (ट्रेन) में डकैती, डकैती का प्रयास, चोरी अथवा चोरी का प्रयास।

क्यू-4: डीएफसीसीआईएल परिसरों, जिनमें गाड़ियां (ट्रेन) शामिल नहीं हैं, के भीतर आगजनी अथवा विस्फोट।

क्यू-5: डीएफसीसीआईएल पुल और वाया-डक्ट इत्यादि की आगजनी अथवा विस्फोट के फलस्वरूप क्षति।

क्यू-6: आंदोलन के कारण रेल सेवाओं का ठप्प होना।

श्रेणी "आर"- विविध

आर-1: एक अथवा अधिक वाहनों का स्वतः चल पड़ना

आर-2: मवेशी का गाडी से कुचल जाना

आर-3: बाढ़, दरारों और भूस्खलन इत्यादि के फलस्वरूप संचार की महत्वपूर्ण थ्रू लाइन का थ्रेशहोल्ड वैल्यू से अधिक बाधित होना।

आर-4: बाढ़, दरारों, भूस्खलन इत्यादि के अन्य मामले जिनके फलस्वरूप यातायात में व्यवधान होना।

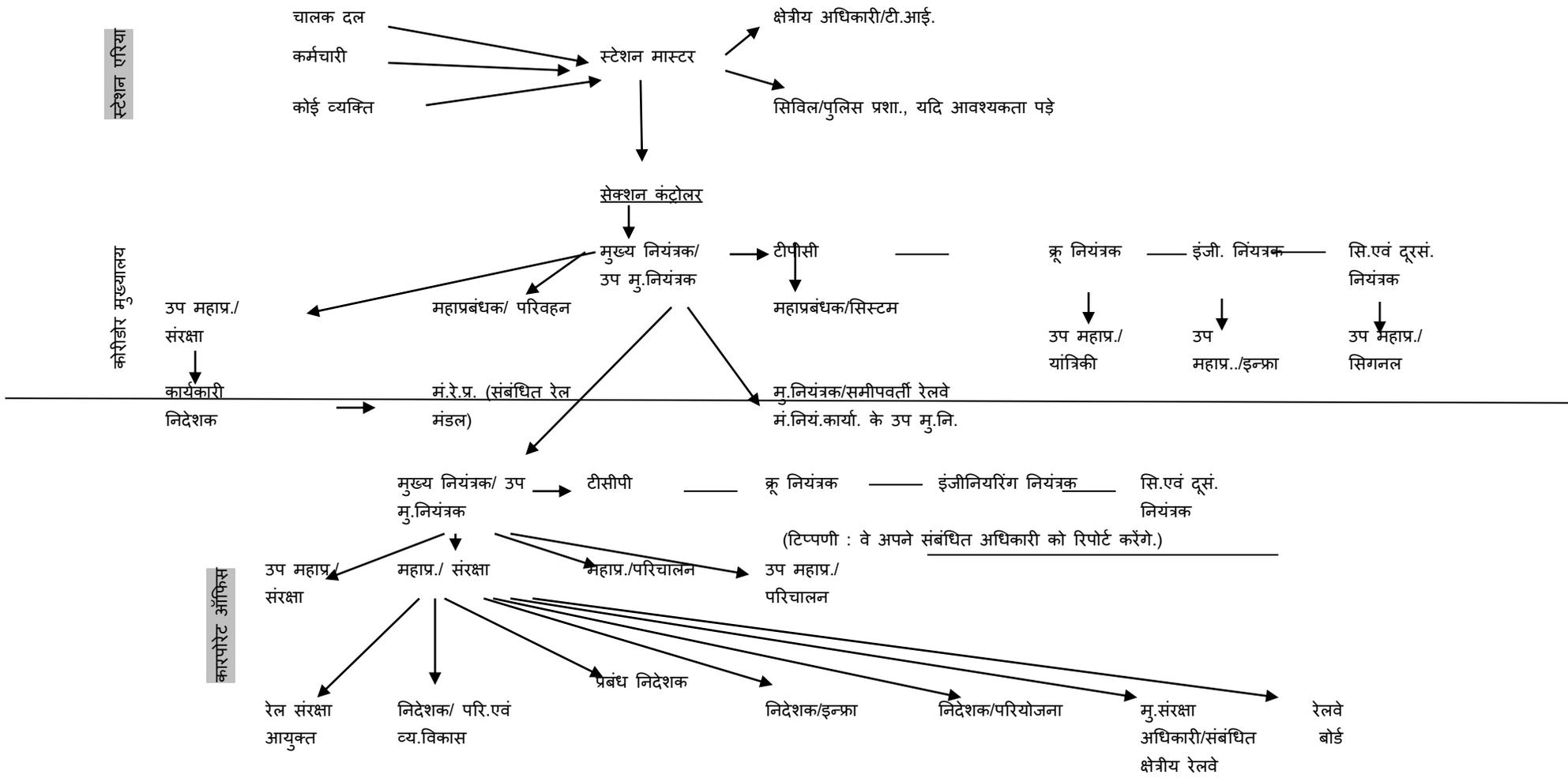
आर-5: पूर्ववर्ती वर्गीकरण में शामिल न की गई कोई दुर्घटना।

टिप्पणी : (1) "पशु" शब्द में भेड़, बकरी, सुअर, कुत्ते, गधे, मेढ़क, भेड़ी और मेमना शामिल नहीं है,

(2) ट्राली, लॉरी एवं मोटर ट्राली को ट्रेन माना जाएगा जब इन्हें गाड़ियों के संचालन नियम के तहत चलाया जाता है।

.....

अध्याय III
दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना
301. दुर्घटना की स्थिति में सूचना का प्रवाह



302. डीएफसीसीआईएल कर्मचारी द्वारा कार्रवाई : डीएफसीसीआईएल का प्रत्येक स्टाफ जो देखेगा कि-

- क. कोई सिगनल खराब है,
- ख. कोई अवरोध है, रेलपथ अथवा निर्माण कार्यो में कोई विफलता है अथवा उनके विफल होने का कोई डर है, अथवा
- ग. गाड़ी में कुछ गड़बड़ है, अथवा
- घ. कोई असामान्य परिस्थितियांजिनसे गाड़ियों के सुरक्षित संचलन अथवा जनता की सुरक्षा में बाधा बनने की संभावना हो, तो परिस्थितियों के अनुसार जैसा आवश्यक हो वह तत्काल कदम उठाएगा, ताकि दुर्घटना टाली जा सके, और जहां आवश्यक हो, त्वरित(शीघ्रता से) संभावित माध्यमों के द्वारा नजदीकी स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। किसी गाड़ी के विखंडन के मामले में, वह हाथ का स्टॉप सिगनल नहीं दिखाएगा अपितु चिल्लाकर, इशारा करके अथवा अन्य माध्यमों से लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

303. दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :

- क. किसी दुर्घटना की रिपोर्ट प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर दुर्घटना की सूचना देने वाले व्यक्ति से जहां तक संभव और आवश्यक हो दुर्घटना रिपोर्ट फार्म की अधिकतम मदों के संबंध में जानकारी लेगा। इसके बाद इस जानकारी को दर्ज किया जाएगा और उस पर, यदि संभव हो तो, रिपोर्ट करने वाले तथा स्टेशन मास्टर के द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।
- ख. **बिना देरी किए राहत मांगी जाएगी** : यदि दुर्घटना इस तरह की हो कि राहत मांगा जाना आवश्यक हो, तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना के पूर्ण विवरणों की प्रतीक्षा किए बिना आवश्यक व्यवस्थाएं करने की कार्रवाई करेगा। यदि चिकित्सीय सहायता आवश्यक हो तो स्थानीय अस्पतालों, औषधालयों और डॉक्टरों की सहायता मांगी जाएगी। दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा सहायता पहुंचाने के क्रम में, उपलब्ध ट्रॉलियों और रेल इंजनों का उपयोग भी किया जा सकता है।

- ग. स्टेशन मास्टर दुर्घटना के बारे में नियंत्रण कार्यालय को तत्काल सूचित करेगा, साथ ही अपेक्षित चिकित्सा और यांत्रिक सहायता का उल्लेख करेगा। क्षेत्रीय अधिकारी/वरिष्ठ एग्जीक्यूटिव/एग्जीक्यूटिव (यातायात) को भी सूचित किया जाना चाहिए।
- घ. नियंत्रण कार्यालय को निम्नलिखित के संबंध में सूचित किया जाएगा -
- दुर्घटना का समय और प्रकृति,
 - दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण,
 - चिकित्सा राहत यान की आवश्यकता है अथवा नहीं,
 - क्रेन सहित अथवा क्रेन रहित दुर्घटना राहत गाड़ी की आवश्यकता,
 - समीपवर्ती लाइन क्लियर है अथवा नहीं,
 - अवपथित (डिरेल्ड), कंटेड, केपसाइज्ड वैगनों इत्यादि की संख्या,
 - दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के मार्ग की उपलब्धता।

304.दुर्घटना की सूचना मिलने पर नियंत्रक क्षेत्रीय अधिकारी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :
दुर्घटना की सूचना मिलने पर नियंत्रक क्षेत्रीय अधिकारी सर्वाधिक तेज उपलब्ध माध्यम द्वारा दुर्घटना स्थल के लिए रवाना होगा। वह अपने साथ जनशक्ति (मैनपावर) और जैसा आवश्यक समझे अन्य उपकरण लेकर जाएगा। साइट पर आने के बाद, वह यातायात को नियमित करवाने के लिए जिम्मेदार होगा और घायल व्यक्तियों की देखभाल के लिए एक अधिकारी को नामित करेगा साथ ही यह ध्यान देगा कि सभी साक्ष्यों को नोट कर लिया जाए, जो दुर्घटना के कारण सुनिश्चित करने में उपयोगी सिद्ध होंगे तथा स्थिति का सामान्य प्रभार अपने हाथ में लेगा। वह अपेक्षित रिकार्ड और दस्तावेज अपने कब्जे में लेना सुनिश्चित करेगा।

305.निकटवर्ती (समीप की) कॉरिडोर पर दुर्घटना : जब किसी कॉरिडोर पर कोई गंभीर दुर्घटना हो जाए और यदि किसी अन्य निकटवर्ती कॉरिडोर क्षेत्रीय मुख्यालय से सहायता आसानी से उपलब्ध हो सकती है तो दुर्घटना की सूचना मिलने पर तत्काल निम्नलिखित उपाय किए जायेंगे :

- (i) दुर्घटना की सूचना मिलने पर संबंधित नियंत्रण कार्यालय उक्त सूचना तत्काल महाप्रबंधक/परिवहन और उप महाप्रबंधक/संरक्षा को भिजवाएगा।
- (ii) इस पर, महाप्रबंधक/परिवहन निकटवर्ती कॉरिडोर अधिकारी से पूछेंगे क्या उनके कॉरिडोर से किसी राहत की आवश्यकता है।

306. दुर्घटना की जानकारी मिलने पर नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :

- (i) **सेक्शन कंट्रोलर द्वारा :** जैसे ही उसे दुर्घटना की जानकारी मिले, सेक्शन कंट्रोलर -
 - (क) कर्षण शक्ति नियंत्रक (टीपीसी) , चालक दल नियंत्रक (क्रू कंट्रोलर), इंजीनियरी तथा सिगनल एवं दूरसंचार नियंत्रक को दुर्घटना की प्रकृति और अपेक्षित सहायता की सूचना देगा।
 - (ख) क्षेत्रीय नियंत्रक अधिकारी को दुर्घटना की सूचना देगा और उनसे प्रथम उपलब्ध साधनों के द्वारा शीघ्र दुर्घटना स्थल पर पहुंचने को कहेगा ; और
 - (ग) उप मुख्य नियंत्रक को दुर्घटना के उपलब्ध विवरणों से अवगत कराते हुए उसके द्वारा की जाने वाली कार्रवाई के बारे में बताएगा।
- (ii) **उप मुख्य नियंत्रक द्वारा :** जैसे ही उसे दुर्घटना की सूचना मिले, वह क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में ड्यूटी पर उपस्थित मुख्य गाड़ी नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक को दुर्घटना की जानकारी अवश्य देगा।

307. दुर्घटना की सूचना मिलने पर मुख्य नियंत्रक के कर्तव्य : मुख्य नियंत्रक द्वारा प्रभावी सेक्शन का पर्यवेक्षी प्रभार (सुपरवीजरी चार्ज) ले लेना चाहिए और सुनिश्चित करना चाहिए कि दुर्घटना की सूचना संबंधित सभी अधिकारियों को भिजवाई गई हो।

308. (1) कॉरपोरेट कार्यालय को टेलीफोन द्वारा संदेश : यदि निम्नलिखित श्रेणी की कोई दुर्घटना हो गई हो तो कॉरिडोर मुख्यालय द्वारा दुर्घटना के तत्काल बाद कॉरपोरेट कार्यालय में नामित अधिकारी को टेलीफोन पर सूचना दी जानी चाहिए:-

- (i) सभी गाड़ी दुर्घटनाएं (ट्रेन एक्सिडेंट)

- (ii) कोई याई दुर्घटना जिसमें यातायात में व्यवधान के गंभीर प्रभाव हों, और यह थ्रेशहोल्ड निर्धारित मूल्य से अधिक हो, जैसा पैरा 107 में उल्लिखित है।
- (iii) भूस्खलन, दरारें पड़ने, सिरोपरि उपस्कर(ओएचई) के ब्रेकडाउन इत्यादि की स्थिति में, जैसा पैरा 107 में उल्लिखित है निर्धारित न्यूनतम मूल्य से अधिक यातायात में व्यवधान हुआ हो।

(2) दुर्घटना के विवरण निम्नलिखित प्रारूप (प्रोफार्मा) पर दिए जाने चाहिए।

दुर्घटना का प्रकार :

1. तारीख
2. समय
3. स्थान/किलोमीटर/ब्लॉक सेक्शन/स्टेशन/कॉरिडोर
4. दोहरी/इकहरी लाइन सेक्शन
5. कार्य की प्रणाली
6. मौसम और दृश्यता की स्थिति
7. गाड़ी संख्या (ट्रेन नंबर)/गाड़ी (ट्रेन) का नाम संबंधी विवरण :
 - (क) ट्रेन लोड
 - (ख) गाड़ी की अंतिम परीक्षण तिथि
 - (ग) इंजन संख्या
 - (घ) मार्शलिंग
 - (ङ) ब्रेक पावर

स्टाफ का जीवनवृत्तांत (बायोडाटा ऑफ स्टाफ)

- (क) नाम
- (ख) जन्म तिथि
- (ग) नियुक्ति तिथि
- (घ) दृश्यता परीक्षण पास करने की तिथि

- (ड) लोको पायलट के कार्य निष्पादन का इंडेक्स
- (च) समय और स्थान, जहां ब्रीथलाइजर परीक्षण दिया गया
- (छ) सक्षमता परीक्षण पास करने की तारीख

प्रभावित संचार माध्यम :

- (क) ब्लॉक हुई लाइनें-
 - (i) अप मेन/लूप
 - (ii) डाउन मेन/लूप
- (ख) आवाजाही संभव है
- (ग) अस्थायी इकहरी लाइन वर्किंग की शुरुआत कहाँ से की गई है
- (घ) यातायात का मार्ग परिवर्तन (डाईवर्जन)

हताहत - मृत/गंभीर/साधारण

- (क) डीएफसीसीआईएल स्टाफ
- (ख) अन्य
- (ग) कुल
- (घ) अस्पताल में भर्ती

शामिल वैगन/कोच के विवरण (आवधिक ओवरहालिंग विवरणों सहित) डीएफसीसीआईएल संपत्ति को हुई क्षति का अनुमानित मूल्य (अप्रोक्सिमेट कोस्ट)

- (क) रेलपथ
- (ख) चल स्टॉक
- (ग) रेल इंजन
- (घ) सिग्नल एवं दूरसंचार
- (ड) अन्य
- (च) कुल

राहत प्रबंध :

(क) चिकित्सा -

- (i) ----- बजे ----- से चिकित्सा वाहन चलाने का आदेश दिया गया
(ii) स्थल पर डॉक्टरों की संख्या ----- रेलवे-----सिविल ----- कुल-----कितने डॉक्टर चले गए

घायलों को दुर्घटना स्थल से भेजा गया

यात्रियों को दुर्घटना स्थल से भेजा गया

- (ख)----- बजे दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए आदेश दिए,
----- बजे एआरटी का आगमन -----बजे दुर्घटना स्थल के लिए प्रस्थान, -----
बजे दुर्घटना स्थल पर आगमन, -----बजे कार्य करना आरंभ तथा ----- बजे कार्य समाप्त किया गया।

(ग) (i) यातायात की बहाली की संभावना

(ii) सामान्य कार्य बजे बहाल हुआ

(iii) बहाली कार्य में देरी के कारण

(घ) प्रथम दृष्टया कारण

(ङ) दर्ज कराई गई एफ आई आर, यदि कोई हो।

परिणाम ---

कि.मी.पर इंजी./यातायात से संबद्ध स्थिति/अथवास्टेशनों के बीच स्थित समपार फाटक सं.....

(क) सामान्य स्थिति

(ख) समपार फाटक का प्रकार.....

(ग) गेटमैनों की संख्या

(घ) टेलीफोन किस स्टेशन से दिया गया है

(ङ) सड़क के संकेत चिह्न (उपलब्ध हैं/उपलब्ध नहीं)

(च) W/L बोर्ड (उपलब्ध है/उपलब्ध नहीं)

(छ) दृश्यता

(i) सड़क से

(ii) गाड़ी से

(ज) सड़क का प्रकार

(i) हाइवे/फीडर, पक्की/कच्ची

(ii) ढाल, घुमाव रेलपथ अथवा सड़क पर

(झ) अंतिम बार गणना कब हुई

(ञ) अपग्रेड करने का प्रस्ताव

(i) स्पीड ब्रेकर बने हैं

(ii) शामिल सड़क वाहनों के विवरण

(iii) दर्ज कराई गई एफआईआर

(iv) दुर्घटना के विवरण -

गाड़ी संख्या.....

हैड लाइट जली हुई थी अथवा नहीं

लोको पायलट/गार्ड/स.स्टेशन मास्टर का नाम

(ट) हताहतों की संख्या मृत -----गंभीर-----साधारण----- अस्पताल में भर्ती

(i) डीएफसीसीआईएल स्टाफ

(ii) सड़क उपयोगकर्ता

(ठ) गेटमैन/लोको पायलट का पूर्ण जीवनवृत्तांत (बायोडाटा)

प्रथम दृष्टया कारण और अन्य टिप्पणियां -

टिप्पणी :

(क) उपर्युक्त उल्लिखित प्रकृति की किसी/गाड़ी की दुर्घटना के संबंध में टेलीफोन द्वारा सूचना दी जानी चाहिए, भले ही दुर्घटना के फलस्वरूप कोई हताहत हुआ हो या नहीं अथवा डीएफसीसीआईएल संपत्ति की गंभीर क्षति हुई हो अथवा नहीं।

(ख) जब संसद का सत्र चल रहा हो, तो किसी भी दुर्घटना अथवा असामान्य दुर्घटना, जिससे संसद का ध्यानाकर्षित हो सकता हो, की जानकारी भी टेलीफोन के माध्यम से कॉरपोरेट कार्यालय को दी जानी चाहिए।

(ग) ऐसी कोई घटना जिससे गंभीर रूप से यातायात का मार्ग परिवर्तित करना पड़ता हो और जो अन्यथा कॉरपोरेट कार्यालय को टेलीफोन के माध्यम से सूचित किए जाने वाली दुर्घटना के अंतर्गत नहीं आती हो। इस उद्देश्य से थ्रू यातायात में व्यवधान के न्यूनतम निर्धारित मूल्य से अधिक होने पर इसे यातायात का गंभीर रूप से अव्यवस्थित माना जाएगा।

(घ) सभी प्रकार की दुर्घटनाओं के मामले में प्रथम दृष्टया कारणों की जानकारी 24 घंटे के भीतर भिजवाने पर जोर दिया जाएगा।

309. अधिकारियोंको दुर्घटना की जानकारी देना:

उप महाप्रबंधक/संरक्षा अथवा उनकी अनुपस्थिति में उप महाप्रबंधक/प्रबंधक परिचालन, कॉरिडोर के कार्यकारी निदेशक को जानकारी देंगे। मुख्य गाड़ी नियंत्रक / उप मुख्य नियंत्रक दुर्घटना की विस्तृत जानकारी टेलीफोन के माध्यम से कॉरपोरेट कार्यालय के मुख्य गाड़ी नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक को देंगे।

क. कॉरपोरेट कार्यालय के मुख्य गाड़ी नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक दुर्घटना की विस्तृत जानकारी निम्नलिखित को देंगे-

- i. कर्षण शक्ति नियंत्रक, चालकदल नियंत्रक, इंजी. नियंत्रक तथा सिग. एवं दूर संचार नियंत्रक को दुर्घटना की प्रकृति और अपेक्षित सहायता के बारे में सूचित करेंगे, जो इसके आगे विभागों के संबद्ध प्रमुखों को सूचित करेंगे।
- ii. महाप्रबंधक/संरक्षा, उप महाप्रबंधक/संरक्षा, महाप्रबंधक/परिचालन और उप महाप्रबंधक/परिचालन।
- iii. रेलवे के समीपवर्ती मंडल नियंत्रक कार्यालय को।

ख. महाप्रबंधक/संरक्षा दुर्घटना की सूचना मिलने पर, आगे टेलीफोन द्वारा यह सूचना निम्नलिखित को देंगे :-

- (i) प्रबंध निदेशक (एम डी)
- (ii) निदेशक (ओपीएंडबीडी) (डाइरेक्टर/ओपी&बीडी)
- (iii) निदेशक (संदर्श योजना) (डाइरेक्टर/पीपी)

- (iv) निदेशक (इन्फ्रा) (डाइरेक्टर/इन्फ्रा)
 - (v) रेलवे बोर्ड
 - (vi) रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस)
 - (vii) मुख्य संरक्षा अधिकारी (संबद्ध क्षेत्रीय रेलवे)
- ग. महाप्रबंधक/संरक्षा दुर्घटना के विवरण टेलीफोन के माध्यम से रेल संरक्षा आयुक्त को देंगे और उनसे सुनिश्चित करेंगे कि क्या वे उक्त दुर्घटना के संबंध में जांच करने को तैयार हैं अथवा नहीं।
- घ. महाप्रबंधक/संरक्षा दुर्घटना की प्रकृति और अन्य संबंधित जानकारी समीपवर्ती क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य संरक्षा अधिकारी को भी देंगे।
- ड. क्षेत्रीय मुख्यालय के कार्यकारी निदेशक दुर्घटना से संबंधित मामलों की जानकारी रेलवे के समीपवर्ती मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को देंगे।

टिप्पणी : किसी भी अधिकारी की अनुपलब्धता के मामले में, उनसे आगे संबद्ध अधिकारी उक्त अधिकारियों के कर्तव्यों का निर्वाह करेंगे।

310. कॉरपोरेट कार्यालय को लिखित जानकारी देना : उपर्युक्त पैरा के द्वारा टेलीफोन पर दी गई सूचना को नवीनतम स्थिति बताते हुए लिखित रिपोर्ट/फैक्स/अधिकारिक ई-मेल के माध्यम से पुष्टि करना चाहिए।

311.रेलवे बोर्ड को टेलीफोन द्वारा सूचना देना :

- (क) निम्नलिखित श्रेणी की दुर्घटनाओं के मामले में रेलवे बोर्ड के नामित अधिकारी को टेलीफोन द्वारा दुर्घटना के तत्काल बाद सूचना दी जानी चाहिए—
- (i) सभी परिणामी गाड़ी (कोन्सेक्यूंसियल ट्रेन) दुर्घटनाएं।
 - (ii) कोई यार्ड दुर्घटना, जिसके थ्रू/मेन लाइन पर यातायात की आवाजाही पर गंभीर प्रभाव पड़ते हों और जैसा पैरा 107 में उल्लिखित है, थ्रेशोल्ड वैल्यू से अधिक यातायात में व्यवधान होता हो ।
 - (iii) भूस्खलन, दरारें पड़ने, सिरोपरि उपस्कर के ब्रेकडाउन इत्यादि की स्थिति में, जिससे थ्रेशोल्ड वैल्यू से अधिक यातायात में व्यवधान पडा हो, जैसा पैरा 107 में

उल्लिखित है। इसके अतिरिक्त, सभी श्रेणियों की दुर्घटनाओं का आवधिक (मासिक) विवरण निर्धारित प्रोफार्मा पर रेलवे बोर्ड भिजवाया जाना चाहिए।

- (ख) रेलवे बोर्ड को यह सूचना कॉरपोरेट कार्यालय के महाप्रबंधक/संरक्षा द्वारा दी जाएगी अथवा उनकी अनुपस्थिति में उप महाप्रबंधक/संरक्षा द्वारा भिजवाई जाएगी। यह सूचना रेलवे बोर्ड के निदेशक/संरक्षा (डाइरेक्टर/सेफ्टी) और संरक्षा सेल को दी जाएगी।

312. सिविल प्राधिकारियों को सूचना देना : सिविल प्राधिकारियों को जानकारी-

- (क) निम्नलिखित प्रकार की दुर्घटनाओं में, संबंधित कॉरिडोर के कार्यकारी निदेशक द्वारा संबंधित राज्यसरकार को रिपोर्ट भेजी जाएगी :-

- (i) मालगाड़ी का विध्वंस अथवा गाड़ी के विध्वंस का प्रयास जिसमें मालगाड़ी भी शामिल हैं।
- (ii) मालगाड़ी में आग का लगना।
- (iii) समपार फाटकों (लेवल- क्रॉसिंग) पर गाड़ियों के सड़क यातायात से टकराव के सभी मामले।
- (iv) वर्षा अथवा बाढ़ के कारण भूस्खलन अथवा दरारें, जिससे संचार की किसी महत्वपूर्ण लाइन में कम से कम 24 घंटे तक व्यवधान (रूकावट) हो जाता हो।
- (v) गाड़ी दुर्घटनाओं की कोई अन्य श्रेणी जो उपर्युक्त श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आती किंतु जिनमें मानवीय जीवन की हानि अथवा गंभीर चोटें लगना शामिल हो जैसा आईपीसी की धारा 320 में परिभाषित है तथा इसमें डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की गंभीर क्षति भी शामिल है।

(ख) राज्य सरकार को रिपोर्ट :

- (i) कॉरिडोर मुख्यालय का संबंधित कार्यकारी निदेशक डीएफसीसीआईएलकी कार्यप्रणाली के दौरान हुई गंभीर दुर्घटनाओं के सभी मामलों की रिपोर्ट संबंधित स्थानीय सरकार को भिजवाएगा, जिसके साथ दुर्घटना की प्रकृति की जानकारी सहित सामान्यतः मानवीय जीवन की हानि अथवा गंभीर चोटें लगने अथवा संपत्ति की गंभीर क्षति अथवा यातायात के गंभीर व्यवधानों की जानकारी भी संलग्न होगी।

(ii) जिलाधीश को रिपोर्ट : कॉरिडोर मुख्यालय का संबंधित कार्यकारी निदेशक डीएफसीसीआईएल की कार्य प्रणाली के दौरान हुई गंभीर दुर्घटनाओं के सभी मामलों की रिपोर्ट संबंधित जिलाधीश को भिजवाएगा, जिसके साथ दुर्घटना की प्रकृति की जानकारी सहित सामान्यतः मानवीय जीवन की हानि अथवा गंभीर चोटें लगने अथवा संपत्ति की गंभीर क्षति अथवा यातायात के गंभीर व्यवधानों, जिनके लिए जांच का आयोजन किया गया हो, की जानकारी भी संलग्न होगी। रिपोर्ट में टिप्पणियां, निष्कर्ष और सिफारिशें, यदि कोई हों, और जांच समिति की कार्यवाहियां शामिल की जाएंगी। तथापि, यदि कोई न्यायिक जांच की जा रही हो, तो उसके साक्ष्य की एक प्रति भी संलग्न की जाएगी, की जाने वाली प्रस्तावित कार्रवाई और जिन व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमा चलाए जाने प्रस्तावित हों, उनके नाम, यदि कोई हों, भी दिया जाएगा।

313. सैन्य प्राधिकारणों (मिलिटरी ऑथरिटीज) को रिपोर्ट करना : जैसा अध्याय-1 में उल्लिखित है, जब किसी दुर्घटना के कारण यातायात को कोई गंभीर व्यवधान उत्पन्न होता हो, संबंधित कॉरिडोर का कार्यकारी निदेशक निम्नलिखित को अपनी रिपोर्ट भिजवाएगा :

- (i) मिल-रेल, नई दिल्ली।
- (ii) संबंधित मूवमेंट कंट्रोल डिटेचमेंट।
- (iii) हेडक्वार्टर्स मूवमेंट कंट्रोल ग्रुप।
- (iv) सेना मुख्यालय।

इस रिपोर्ट में कब तक आवागमन प्रारंभ होना संभावित है बताया जाएगा।

श्रेणी के-5, आर-3 और आर-4 के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के मामलों की जानकारी भी दी जाएगी।

314. मुख्य विस्फोटक निरीक्षक को रिपोर्ट : विस्फोटक, खतरनाक अथवा ज्वलनशील सामग्री के कारण गंभीर विस्फोटों अथवा अग्निकांड का संदेह होने पर कार्यकारी निदेशक द्वारा मुख्य विस्फोटक निरीक्षक तथा संबंधित विस्फोटक निरीक्षक को एक संदेश भेजा जाएगा।

315.उप महाप्रबंधक, कॉरपोरेट कम्यूनिकेशन/जनसंपर्क (पब्लिक रिलेशन) अधिकारी द्वारा प्रेस को रिपोर्ट करना :

(क) श्रेणी ए-2, सी-2, डी-2, ई-1, ई-2 (जिनमें मानवीय जीवन की हानि ; गंभीर चोटों का लगना शामिल हो), आर-3 के अंतर्गत आने वाले दुर्घटनाओं के मामले में, जनसंपर्क अधिकारी जितना जल्दी संभव हो सके प्रेस के लिए एक प्रेस विज्ञप्ति जारी करेगा।

(ख) रिपोर्ट में निम्नलिखित जानकारियां शामिल होनी चाहिए :

- (i) दुर्घटना का समय, तारीख और स्थान।
- (ii) दुर्घटना की सामान्य प्रकृति (कोई कारण न देते हुए)।
- (iii) संबद्ध गाड़ी की संख्या और अन्य विवरण
- (iv) यातायात के बाधित रहने की अवधि तथा गाड़ी सेवाओं को सुचारु करने के लिए अस्थायी उपायों की प्रकृति, जिसमें उल्लेख किया जाता हो कि यानान्तरण आवश्यक है या नहीं।
- (v) मृत और घायल व्यक्तियों की संख्या, जहां तक संभव हो उनके नाम और पते भी दिए जाएं।

चूंकि किसी दुर्घटना से कानूनी कार्रवाई उत्पन्न हो सकती है और डीएफसीसीआईएल के विरुद्ध मुकदमों में प्रेस रिपोर्टों का उपयोग किया जा सकता है, इन रिपोर्टों को तैयार करने में अत्यधिक सावधानी बरती जानी चाहिए, बाद में किए जाने वाले किन्हीं प्रश्नों के संबंध में स्थिति का उल्लेख नहीं किया जाना चाहिए।

316.रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट करना : निम्नलिखित दुर्घटनाओं की स्थिति में

महाप्रबंधक/संरक्षा द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को टेलीफोन के माध्यम से सूचना दी जाएगी:-

- (i) किसी गाड़ी की दुर्घटना, जिसमें मानवीय जीवन की हानि होती हो अथवा गाड़ी में कार्यरत किन्हीं व्यक्तियों को गंभीर चोटें लगती हों और अथवा डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की 2 करोड़ रु. से अधिक मूल्य की क्षति पहुंचती हो और प्रत्येक ऐसी दुर्घटना जैसे व्यवधान पड़ना, वर्षा अथवा बाढ़ और अवपथन होना, जिससे लाइन बाधित हो जाती हो, संचार की थ्रू लाइन थ्रेशोल्ड वैल्यू की तुलना में अधिक बाधित रहती हो।

- (ii) सम्पारों पर होने वाली दुर्घटनाएं जिनमें गाड़ियों और सड़क यातायात के बीच टक्करें शामिल होती हैं, जिनमें सड़क उपयोगकर्ताओं/गाड़ी के चालक दल की मृत्यु और गंभीर चोटों का लगना शामिल हो।
- (iii) मालगाड़ियों की टक्कर और अवपथन के मामले जिनमें किसी व्यक्ति की जनहानि अथवा गंभीर चोट लगना शामिल हो।

317. **हताहतों की संख्या** : हताहतों की संख्या की रिपोर्ट देने के उद्देश्य से निम्नलिखित प्रोफार्मा का उपयोग किया जाना चाहिए :

I. मृत :

- (क) दुर्घटना में तत्काल मृत व्यक्तियों की संख्या (l)
- (ख) घायलों की संख्या जो अस्पताल ले जाने से पहले दुर्घटना स्थल पर ही मृत हो गए(m)
- (ग) घायलों की संख्या जो अस्पताल ले जाते समय मृत हो गए (n)
- (घ) अस्पताल में दाखिल होने के बाद मरने वाले व्यक्तियों की संख्या (o)
- (ङ) कुल मृत व्यक्तियों की संख्या (l)+(m)+(n)+(o) = x

II. घायल :

- (क) (i) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्हें गंभीर चोटें आईं और उन्हें अस्पतालों में दाखिल कराया गया(l)
- (ii) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्हें गंभीर चोटें आईं और उन्हें अस्पताल में दाखिल नहीं कराया गया (m)
- (ख) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्हें मामूली चोटें लगीं
- (i) जो अस्पताल में दाखिल हुए (n)
- (ii) जो अस्पताल में दाखिल नहीं हुए (o)
- (ग) कुल घायल व्यक्ति $(l)+(m)+(n)+(o) = (z)$
- (घ) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्हें मामूली चोटें लगीं।

अध्याय- IV

गंभीर दुर्घटनाओं के मामलों में की जाने वाली कार्रवाई

क- घायलों का ध्यान रखना

401. दुर्घटना में घायल व्यक्तियों को चिकित्सा (मेडिकल) सहायता : ऐसी गंभीर दुर्घटना के मामले में जिसमें डीएफसीसीआईएल का स्टाफ और अन्य व्यक्ति शामिल हों, दुर्घटना स्थल पर मौजूद डीएफसीसीआईएल के प्राथमिक उपचार में प्रशिक्षित कर्मचारी घायलों का प्राथमिक उपचार करेंगे। वे वहां मौजूद डीएफसीसीआईएल के अन्य कर्मचारियों, यदि कोई हों, और/अथवा अन्य व्यक्तियों की सहायता लेंगे। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि चिकित्सा सहायता के लिए उस स्थान पर डॉक्टर उपलब्ध हो। वह दुर्घटना की जानकारी अर्थात् घायलों की संख्या और अपेक्षित चिकित्सीय सहायता के बारे में नजदीकी स्टेशन मास्टर के पास भिजवाने का प्रबंध भी करेगा।

सूचना प्राप्त करने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर नजदीकी उपलब्ध स्रोत से चिकित्सीय सहायता मांगने की व्यवस्था करेगा, यथा रेलवे, सिविल, मिलिट्री अथवा निजी अस्पताल हो सकता है। यदि आवश्यक हो तो जैसे ही मौका लगे, वह मरीजों को किसी नजदीकी रेलवे, सिविल, मिलिट्री अथवा निजी अस्पताल में भेजने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर तत्काल नियंत्रण कार्यालय को घायलों की संख्या और अपेक्षित चिकित्सीय सहायता की जानकारी देगा। स्टेशन मास्टर अपेक्षित चिकित्सीय सहायता के लिए नियंत्रण कार्यालय को शीघ्रतापूर्वक संदेश भी भेजेगा।

402. अस्पतालों से चिकित्सा सहायता की मांग : रेलवे, सिविल, मिलिट्री अथवा निजी अस्पतालों अथवा औषधालयों और स्थानीय डॉक्टरों से चिकित्सा सहायता मांगते समय, स्टेशन मास्टर सबसे तेज संभावित माध्यम से मांग का अनुरोध भेजेगा। यदि मांग टेलीफोन द्वारा नहीं की जा सके, तो स्टेशन मास्टर संदेश देकर किसी संदेशवाहक को भेजेगा। संदेश स्पष्ट रूप से लिखा होना चाहिए तथा उपयुक्त कर्मचारी के हाथ भेजा जाना चाहिए, जो इस उद्देश्य से प्रशिक्षित हो और उसे अस्पतालों, औषधालयों के पत्तों और डॉक्टरों के घर के पत्तों की अच्छी जानकारी हो। यह सुनिश्चित करना स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी होगी कि इस उद्देश्यार्थ उपयुक्त स्टाफ स्टेशन पर प्रशिक्षित किए गए हों।

403. **मेडिकल प्रेक्टिशनरों की सूची** : प्राइवेट मेडिकल प्रेक्टिशनरों, रेलवे और गैर-रेलवे अस्पतालों तथा औषधालयों सहित सरकारी, निगम, मिशन, मिलिट्री अथवा निजी चिकित्सा संस्थान, जो स्टेशन के नजदीक में उपलब्ध हों तथा स्टेशन पर उपलब्ध प्रशिक्षित प्राथमिक चिकित्सकों की जानकारी बोर्ड पर पेंट से लिखकर प्रत्येक स्टेशन के स्टेशन मास्टर कक्ष में मुख्य स्थल पर लगाया जाना चाहिए ताकि आपात स्थिति में सर्वसंबंधित का मार्गदर्शन हो सके। स्टेशन मास्टर को सुनिश्चित करना चाहिए कि उस बोर्ड पर प्रस्तुत विवरण अद्यतन (अप टु डेट) रखे जाते हों। सेक्शन के अधिकृत प्रभारी को आवधिक निरीक्षण कर सुनिश्चित करना चाहिए कि जानकारी अद्यतन (अप टु डेट) है।

404. **नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्रवाई** :

- (i) नियंत्रण कार्यालय तत्काल टेलीफोन द्वारा दुर्घटना राहत गाड़ी/आरसीआरवी रखने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। संबंधित स्टेशन मास्टर तत्काल सर्वाधिक तीव्र संभावित माध्यमों से उन उपकरणों को दुर्घटना स्थल पर भिजवाने की व्यवस्था करेगा।
- (ii) नियंत्रण कार्यालय के साथ ही साथ दुर्घटना की सूचना मिलने वाला स्टेशन, यदि वह स्टेशन मुख्यालय के अंतर्गत हो, तो दुर्घटना की जानकारी तत्काल यांत्रिक विभाग के वरिष्ठ अधिकारी को देगा। यांत्रिक विभाग का वरिष्ठ अधिकारी तत्काल अपने स्टाफ को स्टेशन पर एकत्र करेगा और जैसे ही वह और उसका स्टाफ दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए तैयार होगा, उसकी जानकारी स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर प्रथम उपलब्ध इंजन की सहायता से दुर्घटना राहत गाड़ी/आरसीआरवी को तैयार रखने की व्यवस्था करेगा।
- (iii) दुर्घटना स्थल पर भेजे जाने के लिए दुर्घटना राहत गाड़ी/आरसीआरवी को अन्य गाड़ियों की तुलना में प्राथमिकता दी जाएगी।

405. **नियंत्रण कार्यालय में सुलभ-संदर्भ (रेडी रिफ्रेन्स) हेतु उपलब्ध जानकारी** :

1. सड़क मानचित्र, पुलिस अधीक्षक, जिला न्यायाधीश, गृह सचिव और राज्य सरकार के मुख्य सचिव और अग्निशमन विभाग के टेलीफोन नंबर।

2. नियंत्रण कार्यालय में ड्यूटी पर लगे वाहन, चालकों के विवरण सहित।
3. यार्ड डायग्राम सहित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों की प्रतियां।
4. सेक्शन कंट्रोलर, उप मुख्य नियंत्रक, पावर कंट्रोलर इत्यादि की चैक लिस्ट की प्रतियां।
5. डीएफसीसीआईएल के अधिकारियों के टेलीफोन नंबर।
6. राजकीय और निजी परिवहन डिपो, मिल-रेल, रक्षा संस्थानों (सेना, नौसेना, वायु सेना, अर्द्धसैनिक बलों, बीएसएफ, सीआरपीएफ और सीआईएसएफ), सामाजिक स्वयंसेवक, गैर सरकारी संगठन, रोड क्रेन/बुलडोजर/फ्लड लाइट उपकरण रखने वाले संगठन, सरकारी/निजी/गैर-सरकारी संगठन की एम्बुलेंस के नंबर और किराये पर हेलीकॉप्टर मिलने के स्रोतों के टेलीफोन नंबर।

406. **स्टेशन मास्टर और दुर्घटना राहत गाड़ी के प्रभारी द्वारा प्राथमिक उपचार कार्यकर्ताओं की सूचियों का रख-रखाव :** प्रत्येक स्टेशन मास्टर कार्यालय और दुर्घटना राहत गाड़ी प्रभारी के कार्यालय में प्राथमिक उपचार में प्रशिक्षित स्टाफ की सूची रखनी चाहिए। यह स्टेशन मास्टर और दुर्घटना राहत गाड़ी प्रभारी का कर्तव्य होगा कि वे मांग आने पर प्राथमिक उपचार कार्यकर्ताओं (फर्स्ट एड वर्कर) को दुर्घटना स्थल पर भेजें।

407. **दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के लिए डॉक्टरों को दी जाने वाली प्रत्येक सुविधा :** यह डीएफसीसीआईएल स्टाफ की ड्यूटी होगी कि डॉक्टरों को प्रत्येक सुविधा उपलब्ध कराई जाए ताकि वे बिना किसी देरी से दुर्घटना स्थल पर पहुंच सकें। इस उद्देश्यार्थ कोई अकेला इंजन, इंजन के साथ कोई डिब्बा जोड़कर, एक मोटर ट्राली के द्वारा डॉक्टरों को पहुंचाने का कार्य किया जा सकता है।

408. **घायल व्यक्तियों की देखभाल के लिए बरती जाने वाली सावधानियां :**

- (i) डॉक्टर के पर्यवेक्षण में दुर्घटना स्थल के मलबे से घायलों को निकाले जाने के लिए हरेक प्रयास किए जाने चाहिए और दुर्घटना के कारणों का पता लगाने वाले सुरागों को संरक्षित रखने की तुलना में इस कार्य को प्राथमिकता दी जानी

चाहिए। इसके बाद घायलों को नजदीकी, बाधा रहित स्थान पर प्राथमिक उपचार हेतु ले जाना चाहिए।

- (ii) जब तक प्राथमिक उपचार न कर लिया जाए और घायलों के अंग कुछ काम न करने लगे, घायल व्यक्तियों को अधिक दूर शिफ्ट नहीं करना चाहिए।

409. स्टेशन मास्टर के पास डीएफसीसीआईएल के सड़क वाहनों के चालकों की सूची रहनी चाहिए : बड़े स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों की ड्यूटी होगी कि जहां डीएफसीसीआईएल द्वारा सड़क वाहन रखे जाते हों, वे आवश्यकता पड़ने पर कितने भी वाहन और उनके चालकों को बुला सकें और हताहतों को अस्पताल भेजने के लिए उन्हें तैयार रख सकें। इस उद्देश्यार्थ, संबंधित स्टेशन मास्टरों को डीएफसीसीआईएल के सड़क वाहनों के सभी चालकों के संपर्क नंबर और पत्तों की सूची अपने पास रखनी चाहिए।

ख. संपत्ति की सुरक्षा

410.डीएफसीसीआईएल सुरक्षा एजेंसी के कर्तव्य : सुरक्षा एजेंसी दुर्घटना स्थल पर अथवा ऐसे किसी स्थान पर, जहां उनके विभाग की सहायता अपेक्षित हो, पर्याप्त संख्या में सुरक्षाकर्मी तैनात करने के लिए जिम्मेदार होगी। सुरक्षा प्रभारी स्वयं उपलब्ध तीव्र माध्यम के द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुंचेगा और प्रबंध कार्यों का पर्यवेक्षण करेगा। साथ ही वह -

- क) दुर्घटना स्थल पर स्थानीय पुलिस के साथ समन्वय
ख) क्षतिग्रस्त वैगनों/सामग्री की सुरक्षा सुनिश्चित करेगा।

ग. राहत गाड़ी की व्यवस्थाएं

411.दुर्घटना अलार्म सिगनल/हूटर/सायरन बजाना : जैसे ही दुर्घटना राहत गाड़ी को आदेश मिलता हो, दुर्घटना अलार्म सायरन/हूटर बजाए जाने चाहिए। दुर्घटना अलार्म/सायरन/हूटर्स बजाने के लिए निम्नलिखित कोड निर्धारित है:

क्र.सं.	कोड	परिस्थितियां
(i)	प्रत्येक 45 सेकेंड की अवधि तक दो लांग बलास्ट, जिनके बीच 5 सेकेंड का अंतराल होना चाहिए।	होम स्टेशन के लोको शेड/ट्रैफिक यार्डों में दुर्घटनाएं जिनके लिए दुर्घटना राहत गाड़ी की आवश्यकता हो।

(ii)	प्रत्येक 45 सेकेंड की अवधि तक तीन लांग बलास्ट, जिनके बीच 5 सेकेंड का अंतराल होना चाहिए	होम स्टेशन के बाहर दुर्घटना, जिसके लिए दुर्घटना राहत गाड़ी की आवश्यकता हो।
(iii)	90 सेकेंड की अवधि का एक लंबा बलास्ट।	दुर्घटना राहत गाड़ी को रद्द करने के लिए ।

टिप्पणी :

- (i) दुर्घटना राहत गाड़ी की आवश्यकता के लिए अलार्म सिगनल/सायरन/हूटर उपरोक्त निर्धारित नियमानुसार बजाए जाने चाहिए और पांच मिनट के अंतराल के बाद एक बार पुनः उन्हें बजाया जाने चाहिए।
- (ii) कार्यकारी अथवा वरिष्ठ कार्यकारी (लोको), सहायक प्रबंधक/प्रबंधक (यांत्रिक) और अन्य सभी कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी, संबंधित स्टाफ को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि राहत गाड़ी का गैंग, ब्रेक डाउन गैंग और अन्य स्टाफ जिसे दुर्घटना राहत गाड़ी में दुर्घटना स्थल पर पहुंचना हो, भलीभांति अलार्म सिगनल/सायरन/हूटर की जानकारी ले लें और उनके नाम और पते मुख्य स्थलों पर प्रदर्शित किए जाने चाहिए।

इन सिगनलों/सायरन/हूटर सुनने पर, संबंधित विभाग के कार्यकारी अथवा वरिष्ठ कार्यकारी तत्काल अपने स्टाफ सहित ड्यूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर से संपर्क करेंगे। सिगनल/सायरन/हूटर की आवाज सुनने के बाद सहायक स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करने का निर्धारित समय दिन के समय 15 मिनट है और रात्रि के समय 25 मिनट है।

412.एआरटी/आरसीआरवी : एआरटी/आरसीआरवी स्टेशन यार्ड में खड़ी रहती हैं। उन स्टेशनों की सूची जहां एआरवी/आरसीआरवी खड़ी रहती हैं, परिशिष्ट 'ख' में दी गई है। ऐसी दुर्घटनाएं जिनमें लोग हताहत हों या संभावित हों, इन्हें दुर्घटना स्थल पर तत्काल भेजा जाना चाहिए।

413.दुर्घटना राहत गाड़ी/आरसीआरवी को रवाना करने का निर्धारित समय : अपने पूर्ण उपकरणों और स्टाफ के साथ लोको शेड (अथवा वह स्थल जहां एआरवी खड़ी हो) से निकाले

जाने वाली दुर्घटना राहत गाड़ी का निर्धारित समय और उसे स्टेशन से चलाए जाने के समय नीचे दिया गया है:

(i) दिन के समय	
निकाले जाने का समय	30''
प्रस्थान के लिए समय	15''
आदेश देने से प्रस्थान तक का निर्धारित समय	45''
(ii) रात्रि के समय	
निकाले जाने का समय	45''
प्रस्थान के लिए समय	15''
आदेश देने से प्रस्थान तक का निर्धारित समय	60''

टिप्पणी :

- (i) दुर्घटना राहत गाड़ी को निकाले जाने के लिए दोनों निर्धारित 30" और 45" का समय उस समय से माना जाता है जब दुर्घटना राहत गाड़ी को आदेश मिलने के बाद जब वह शेड के निकासी स्थल पर पहुंच जाती है। 15" का समय वह समय है जब गाड़ी को स्टेशन से प्रस्थान करना होता है। दुर्घटना राहत गाड़ी को आदेश देने अथवा उसके प्रस्थान में किसी भी देरी की तत्काल जांच होनी चाहिए और उसे गंभीरता से लिया जाना चाहिए।
- (ii) ऐसे स्टेशनों पर जहां लोको और ट्रैफिक यार्ड ऐसे स्थानों पर हों कि उपर्युक्त निर्धारित समय सीमाओं में कमी की जा सके, तो कार्यकारी निदेशक द्वारा कम अवधि की समय सीमा निर्धारित की जानी चाहिए।
- (iii) दुर्घटना राहत गाड़ी अथवा ब्रेकडाउन गाड़ी में राहत, बचाव और कार्य के बहाली से संबंधित उपकरण और साज-सामान होने चाहिए। दुर्घटना राहत गाड़ी/आरसीआरवी संबंधी विवरण परिशिष्ट 'क' में दिए गए हैं।

414. एआरटी/आरसीआरवी के संचालन में शीघ्रता :

- (i) यदि कोई रेल इंजन तत्काल उपलब्ध नहीं हो, तो किसी सबसे नजदीकी गाड़ी के रेल इंजन को रिलीज करके उनके प्रस्थान के लिए शीघ्र उपयोग किया जाना चाहिए।
- (ii) एआरटी/आरसीआरवी को दुर्घटना स्थल पर भेजते समय उन्हें अन्य सभी गाड़ियों की तुलना में प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
- (iii) एआरटी/आरसीआरवी को नामित स्टाफ की प्रतीक्षा के लिए रोकना नहीं चाहिए और इन्हें किसी जिम्मेदार यांत्रिक/यातायात अधिकारी के साथ भेजा जा सकता है।
- (iv) दुर्घटना राहत गाड़ियों द्वारा राहत कार्य पूर्ण किए जाने के बाद उन्हें बिना देरी अपने बेस स्टेशनों पर वापस भेजना चाहिए।

415. राहत गाड़ियों का रख रखाव :

- (क) दुर्घटना राहत गाड़ी प्रभारी अथवा राहत-यान और राहत गाड़ियों के अन्य प्रभारी यह देखने के लिए जिम्मेदार हैं कि ये गाड़ियां सदैव पूर्णतया सुसज्जित रहती हों और चालू हालत में रहती हों तथा राहत-यान में चिकित्सा-पेटी उपलब्ध रहती हो।
- (ख) उप महाप्रबंधक (सिग्नल एवं दूर संचार) यह देखने के लिए जिम्मेदार हैं कि दुर्घटना राहत गाड़ी में सिग्नल एवं दूर संचार की सभी मर्दें उपलब्ध हों तथा वे पूर्ण एवं चालू हालत में हों। उन्हें प्रत्येक तिमाही में स्वयं निरीक्षण करके इन उपकरणों का परीक्षण करना चाहिए।
- (ग) उप महाप्रबंधक (रेलपथ) को सुनिश्चित करना चाहिए कि उपयुक्त तरीके के रेलपथ औजार पूर्ण एवं अच्छी हालत में हों। उन्हें प्रत्येक तिमाही में स्वयं इन उपकरणों का परीक्षण करना चाहिए।
- (घ) उप महाप्रबंधक (ओएचई) को सुनिश्चित करना चाहिए कि राहत गाड़ियों के बोगियों में विद्युत कर्षण के उपकरण उपलब्ध रहते हों ताकि विद्युतीकरण सेक्शनों में इन उपयुक्त तरीके के उपकरणों का उपयोग हो सके, वे पूर्ण रूप में एवं अच्छी हालत में हों। उन्हें प्रत्येक तिमाही में स्वयं इन उपकरणों का निरीक्षण करना चाहिए।
- (ङ) उप महाप्रबंधक (यांत्रिक) पूरी राहत गाड़ी को एक यूनिट में रखे जाने के लिए जिम्मेदार हैं। उन्हें यह संतुष्टि कर लेनी चाहिए कि गाड़ी के प्रत्येक इस्तेमाल के बाद सभी संबंधित विभागों द्वारा कमियों को पूरा किया जाता हो। उन्हें यह भी अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए कि राहत गाड़ी (रिलीफ ट्रेन) का स्टाफ गाड़ी (ट्रेन) में उपलब्ध समस्त उपकरणों के उपयोग के बारे में पूरी जानकारी रखता हो। उन्हें प्रत्येक तिमाही में स्वयं गाड़ी (ट्रेन) और इसमें उपलब्ध उपकरणों का निरीक्षण करना चाहिए।

416. **मॉक ड्रिल (नकली अभ्यास)** : राहत गाड़ियों के तैयार रहने तथा शीघ्र निकाले जा सकने के क्रम में आवधिक रूप से मॉक ड्रिल आयोजित की जानी चाहिए। इन ड्रिल का निम्नानुसार आयोजन किया जाना चाहिए :

1. एआरटी/आरसीआरवी पर काम करने वाले स्टाफ को नामित किया जाए।

2. यांत्रिक/कैरिज एवं वैगन/विद्युत/सिगनल एवं दूर संचार/संरक्षा के अधिकारियों को दुर्घटना राहत गाड़ी के अलग-अलग निरीक्षण करने चाहिए और उसके कार्यकलापों की जांच करनी चाहिए तथा अपने संबंधित प्रभार के अंतर्गत किन्हीं उपकरणों की कमियों को दूर कराना चाहिए तथा ये सभी विवरण निरीक्षण रजिस्टर में दर्ज करने चाहिए।
3. जैसा दुर्घटना नियमावली द्वारा निर्धारित हों, प्रत्येक शाखा द्वारा संबद्ध पैरा में उद्धरण देते हुए उपकरणों की सूची दर्शाई जानी चाहिए। हर बार उपलब्ध वास्तविक संख्या दर्ज की जानी चाहिए।
4. मॉक ड्रिल का अभिप्राय एआरटी/आरसीआरवी को बाहर निकाला जाना, सभी संबंधित विभागों के नामित स्टाफ, कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी एवं अधिकारी उसमें भागीदारी करें। एआरटी/आरसीआरवी को एक अथवा दो स्टेशनों तक चलाया भी जाए और समस्त स्टाफ उसके साथ रहे। स्टाफ को एक सुगठित टीम की तरह काम करना चाहिए।
5. अंतराल: यदि कोई दुर्घटना न हुई हो और किसी दुर्घटना के कारण एआरटी/आरसीआरवी पहले निकाली गई हो अथवा नहीं, तो दो माह में एक बार।
6. ड्रिल का आयोजन करने वाले अधिकारी को निम्नलिखित प्रोफार्मा पर एक रिपोर्ट कार्यकारी निदेशक और महाप्रबंधक (परिचालन) को भिजवानी चाहिए। रिपोर्ट की एक प्रति निरीक्षण रजिस्टर तथा एआरटी/आरसीआरवी में भी रखी जानी चाहिए।
 - (क) दुर्घटना के विवरण
 - (ख) नियंत्रण कार्यालय/शेड को बताया गया समय
 - (ग) स्टेशन पर आगमन का समय
 - (घ) प्रस्थान का समय
 - (ङ) आगमन का समय
 - (च) लक्ष्य की तुलनामें लिया गया समय, कारण सहित
 - (छ) सुझाई गई निवारक (रिमेडियल) कार्रवाई
7. प्रत्येक शाखा की उपस्थिति - निष्कर्ष, नामित, वास्तव में उपस्थित/अनुपस्थिति की रिपोर्ट में नामों का उल्लेख करते हुए कार्यकारी निदेशक/शाखा अधिकारी को भेजी जानी चाहिए।

8. सुझाई गई निवारक कार्रवाई।
9. क्या डबल एंटी की व्यवस्था की गई अथवा उसे फ्री रखा गया/इस मॉक ड्रिल की रिपोर्ट की एक प्रति प्रत्येक महाप्रबंधक (परिचालन) द्वारा मासिक पीसीडीओ में शामिल की जानी चाहिए, जो प्रत्येक माह महाप्रबंधक/संरक्षा को भिजवाया जाता है।

417. **संचार के माध्यम** : सभी राहत गाड़ियों में संचार के समुचित माध्यम उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

418. **सिविल और पुलिस अधिकारियों को अवसर दिया जाना चाहिए कि वे राहत गाड़ियों द्वारा दुर्घटनास्थल पर पहुंच सकें** : अधिकारी जैसे जिला मजिस्ट्रेट, पुलिस अधीक्षक आदि को राहत गाड़ी द्वारा दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए प्रत्येक सुविधा दी जानी चाहिए, किन्तु इस आधार पर राहत गाड़ी के प्रस्थान में देरी नहीं की जानी चाहिए।

419. **लाइन को क्लियर करने में यांत्रिक शाखा द्वारा हर तरह की सहायता देना** :

- (i) यांत्रिक शाखा/चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) लाइन से क्लियर करने के लिए जिम्मेदार होगा। जनशक्ति और सामग्री दोनों के मामले में, सभी विभागों के संसाधन तत्काल रूप में यांत्रिक विभाग के द्वारा प्रस्तुत आवश्यकता के अनुसार रखे जायेंगे। और दुर्घटना स्थल पर मौजूद सबसे वरिष्ठ अधिकारी का कर्तव्य होगा कि वह सुनिश्चित करे कि यह कार्य कर लिया गया है।
- (ii) राहत क्रेन का कार्य : विद्युतीकृत सेक्शन में क्रेन द्वारा कार्य आरंभ करने से पूर्व यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि दुर्घटना स्थल पर रेलपथ के ऊपर से गुजरने वाली बिजली की ओवरहेड वायर तथा समीपवर्ती रेलपथों की विद्युत प्रवाह वायर को विद्युत प्रवाह रहित किया जाए और विद्युत कर्षण स्टॉफ (ट्रैक्सन स्टाफ) को दुर्घटना स्थल पर मौजूद रहना चाहिए।
- (iii) दुर्घटना स्थल पर राहत कार्यों के लिए जिम्मेदारी : दुर्घटना स्थल पर मौजूद सबसे वरिष्ठ अधिकारी राहत कार्यों का पूर्ण प्रभारी होगा और राहत गाड़ी और अन्य, समस्त स्टाफ उनके अनुदेशों का पालन करेगा।

घ. साक्ष्यों की जांच और सुरागों को संरक्षित रखना।

420. दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुंचने वाले अधिकारियों अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी के कर्तव्य :-

(क) दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुंचने वाले अधिकारी अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी यह जांच करेंगे कि -

- (i) क्या दुर्घटना स्थल की सुरक्षा (प्रोटेक्शन) प्रदान करने का कार्य किया जा चुका है।
- (ii) कौन-सी लाइनें क्लियर हैं।
- (iii) क्या आवश्यक संदेश, जैसे दुर्घटना का विवरण, हताहतों की संख्या आदि के बारे में जानकारी भिजवा दी गई है इसकी जांच करेंगे तथा समस्त साक्ष्यों को नोट करेंगे, जिनसे दुर्घटना का कारण जानने में उपयोगी सहायता मिलेगी।

निम्नलिखित बिंदुओं पर विशेष ध्यान देना आवश्यक होगा :

1. रेलपथ की स्थिति व विशेष रूप से, संरेखण के संबंध में, गेज, क्रास लेबल, घुमाव, सुपर-इलेवेशन और रेल हैड वियर ।
2. चल स्टॉक की स्थिति के साथ ब्रेक पावर का विशेष उल्लेख।
3. ब्लॉक उपकरणों, सिगनलों, कांटों, संकेतकों, चाभियों इत्यादि की स्थिति।
4. स्लीपरों और पटरियों पर निशान।
5. अवपथन हुए वाहनों की स्थिति।
6. पैनल इंटरलॉकड स्टेशनों पर, सिगनल, कांटों और ट्रैक सर्किटों के स्विचों तथा इंडीकेटर्स की स्थिति संयुक्त रूप से दर्ज की जानी चाहिए, इसे विशेषकर विभिन्न शाखाओं के दो अधिकारियों (अथवा दो कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा) द्वारा किया जाना चाहिए और उनके द्वारा रिले कक्ष भी तत्काल सील किया जाना चाहिए और उसकी चाबी स्टेशन मास्टर के पास अथवा दुर्घटना स्थल पर मौजूद किसी जिम्मेदार अधिकारी के पास सुरक्षित रखी जानी चाहिए।
7. महत्वपूर्ण रिले की स्थिति।
8. ट्रैक सर्किटों, देखे गए कांटों की स्थिति की जांच करके उन्हें दर्ज किया जाना चाहिए। यदि पैनल पर सिगनल संकेत रिपीट होता हो तो उसे रिकार्ड करें।

9. रूट, ब्लॉक इत्यादि के लिए उपलब्ध सभी काउंटरों की रीडिंग की जांच करें और क्रैंक हैंडल, इमरजेंसी रूट रिलीज इत्यादि, यदि कोई हो, की भी जांच करें और जहां संभव हो, छेड़छाड़ से बचाने के लिए उसे सील कर दें।
 10. संबंधित ब्लॉक उपकरणों का निरीक्षण किया जाना चाहिए, हैंडल की पोजिशन आदि नोट करके, उपकरण को सील कर देना चाहिए। जहां पुश बटन टाइप ब्लॉक उपकरण लगे हो तो इसकी, इंडीकेशन तथा काउंटर पर आने वाली रीडिंग नोट की जानी चाहिए। आगे कोई संचालन कार्य/छेड़छाड़ न हो, इसलिए स्टेशन मास्टर की चाबी को उपकरण से निकाल लेना चाहिए। यदि सेक्शन विद्युतीकृत हो, तो ब्लॉक उपकरण से जुड़ी ब्लॉक फिल्टर यूनिट की यह देखने के लिए जांच की जानी चाहिए कि क्या इसकी सील सही है और इसे सीलबंद किया गया है।
 11. (क) वह इस बात की पुनः जांच कर ले कि डाक्टर द्वारा हताहतों की सूची तैयार की जा चुकी हो और उस पर सिविल पुलिस के प्रति हस्ताक्षर किए जा चुके हो (यदि कुछ मृत शरीर अभी निकाले जाने हों, इसका स्पष्ट उल्लेख किया जाना कि सूची अंतिम नहीं है और मलबे से शवों को निकालने के बाद जानकारी दी जाएगी)। जहां संभव हो, डीरेल हुए वाहनों की स्थिति दर्शाता एक रफ-स्केच, स्लीपरों आदि पर निशानों को चिन्हित करते हुए, तैयार किया जाना चाहिए।
- (ख) यदि दुर्घटना स्टेशन यार्ड के भीतर हुई हो, तो ट्रेन पासिंग रिकार्ड को जब्त कर लेना चाहिए और, यदि आवश्यक हो तो, संबंधित स्टेशन स्टाफ के बयान दर्ज किए जाने चाहिए।
- (ग) समस्त संबंधित सामग्री, सुराग, और रेल इंजनों और चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) की क्षति और कमियों के साथ-साथ रेलपथ और चल स्टॉक के टूटे और अलग हो चुके हिस्सों को सावधानीपूर्वक नोट करना चाहिए और ऐसे सभी सुराग इत्यादि सावधानीपूर्वक संरक्षित किए जाने चाहिए ताकि आवश्यकता पड़ने पर, पुलिस, रेल संरक्षा आयुक्त और किसी अन्य वरिष्ठ अधिकारी अथवा न्यायालय के समक्ष उन्हें प्रस्तुत किया जा सके। तथापि, किसी तोड़फोड़ की स्थिति का संदेह होने पर ऐसे समस्त सुरागों को नोट करने तथा संरक्षित करने के अतिरिक्त, किसी भी साक्ष्य को

तब तक ना छोड़ा जाए जब तक पुलिस को दुर्घटना स्थल का भलीभांति निरीक्षण करने का अवसर न दे दिया जाए। तथापि, यदि सिविल और पुलिस प्राधिकारियों के दुर्घटना स्थल पर पहुंचने में देरी होती हो, तो स्थल पर मौजूद डीएफसीसीआईएल के वरिष्ठ अधिकारी, अपने विवेक पर, किसी वैगन/कोच को उठवा अथवा न्यूनतम आवश्यक सीमा तक किसी संपत्ति को शिफ्ट करवा सकते हैं, किंतु उससे पहले उनकी मूल स्थिति का स्कैच बनवा लेना चाहिए, ताकि वहां फंसे मनुष्यों को कम से कम समय में निकाला जा सके जिससे अनावश्यक दर्द और कष्ट न पहुंचे। तथापि, पुलिस से परामर्श किए बिना सामान्य यातायात की आवाजाही की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। साथ ही किसी तोड़फोड़ का संदेह होने की स्थिति में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा भी जांच की जानी चाहिए, ताकि वे यह सुनिश्चित कर सकें कि क्या वे साइट की क्लियरेंस तथा संचालन कार्यों की बहाली से पहले स्थल की जांच करना चाहेंगे। कार्य की बहाली/क्लियरेंस का कार्य तब तक शुरू नहीं करना चाहिए। (जब तक मानवीय जीवन की रक्षा के लिए ऐसा न्यूनतम सीमा तक आवश्यक न हो) जब तक कि पुलिस प्राधिकारियों के साथ ही साथ रेल संरक्षा आयुक्त से ऐसी अनुमति प्राप्त न हो जाती हो। तथापि अन्य गंभीर दुर्घटनाओं के मामलों में, यदि रेल संरक्षा आयुक्त का परामर्श मिलता हो और उपर्युक्त पैरा के अनुसार कार्रवाई की जाती हो तो उद्देश्य पूरा हो जाएगा।

- (घ) गंभीर विस्फोट अथवा विस्फोटकों अथवा खतरनाक सामान द्वारा हुए धमाकों के मामले में, समस्त विकृत सामग्री और मलबे को अनछुआ छोड़ देना चाहिए, जब तक कि मलबे में फंसे/घायल व्यक्तियों के बचाव के लिए और शवों को निकाले जाने के लिए इसे हटाया जाना आवश्यक न हो जाता हो और जब तक मुख्य विस्फोट निरीक्षक उनके प्रतिनिधि द्वारा अपनी जांच पूरी न कर ली जाए अथवा यह सूचना दी जाए कि उन्हें कोई अन्वेषण कार्य नहीं करना है।
- (ङ) उसके पास घायल और मृत व्यक्तियों के नाम और पत्तों की पूर्ण सूची होनी चाहिए, जिनके साथ उनके रिश्तेदारों के पते भी हों और सुनिश्चित करना चाहिए कि घायल और मृत व्यक्तियों के रिश्तेदारों को संदेश भिजवा दिए गए हैं।

- (च) वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि पुलिस अधीक्षक और जिला मजिस्ट्रेट को सूचित किया जा चुका हो।
- (छ) उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि संबंधित अधिकारियों द्वारा कर्तव्यों, जैसा पहले ही बताया जा चुका है का निर्वाह किया जा रहा हो।
- (ज) उसे दुर्घटना का प्रथम दृष्टया कारण बताते हुए पुनर्बहाली (रेस्टोरेसन) का संभावित समय भी बताना चाहिए।
- (झ) उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि प्रत्येक एक घंटे में प्रगति रिपोर्ट की सूचना नियंत्रण कार्यालय को दी जाती हो।
- (ञ) उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि प्रेस हेंडआउट उचित तरीके से तैयार किए जाते हो और तदनुसार महाप्रबंधक (परिवहन) और उप महाप्रबंधक (वाणिज्य) को सूचित किया जाता हो।
- (ट) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जो घायल व्यक्ति अस्पतालों में दाखिल हों उनकी भलीभांति देखभाल की जाए।

421. रेलपथ शाखा के कर्तव्य :

- (क) दुर्घटना स्थल पर सर्वप्रथम पहुंचने वाले इंजीनियरिंग अधिकारी अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा एक पूर्ण और सही परिमाण वाला स्केच तैयार किया जाना चाहिए, जिसमें डीरेल हुए वाहनों और पहियों की स्थिति, उखड़ी हुई पटरियां अथवा स्लीपर और रेलपथ अथवा चल स्टॉक के अन्य अलग हुए अथवा टूटे हिस्सों की स्थिति दर्शाई गई हो। उसे यह भी देखना चाहिए कि रेलपथ के गेज की क्या स्थिति है और यदि गैर-विवादित तरीके से कारण का पता लग जाता है तो उसे माउंट प्वाइंट के दोनों ओर 45 मीटर की दूरी तक क्रॉस और लांगिट्यूडिनल लेवल्स की जांच भी करनी चाहिए अन्यथा माउंट प्वाइंट के पिछले हिस्से में 90 मीटर तक तथा अगले हिस्से में 45 मीटर तक जांच करनी चाहिए। यह कार्य एक परिचालन अधिकारी अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी की उपस्थिति में करना चाहिए।

(ख) अवपथन होने के मामले में, पटरियों अथवा स्लीपरों पर उन प्वाइंटों पर चिन्हित किया जाना चाहिए जहां पहियों की पहली जोड़ी रेलपथ से उतरी हो, इस पर विशेष ध्यान देते हुए जांच की एक विस्तृत टिप्पणी दर्ज की जानी चाहिए। डीरेल हुए पहियों की पहली जोड़ी पर आए निशानों, यदि कोई हों, की भी इसी प्रकार जांच की जानी चाहिए।

422.यांत्रिक (मैकेनिकल) शाखा के कर्तव्य : दुर्घटना स्थल पर सर्वप्रथम पहुंचने वाले यांत्रिक अधिकारी अथवा उनके कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी रेल इंजन और चल-स्टॉक की जांच करेंगे और किसी क्षति अथवा कमियों के बारे में टिप्पणी दर्ज करेंगे। कोई अलग हुआ अथवा टूटा हिस्सा जैसा भी मामले हो, जांच समिति अथवा रेल संरक्षा आयुक्त की छानबीन के लिए सुरक्षित किया जाएगा। यदि, किसी तोड़फोड़ की संभावना लगे, तो उन हिस्सों को तब तक छोड़ा न जाए जब तक पुलिस द्वारा अपनी जांच पूरी न कर ली जाए।

423.गाड़ी में विध्वंस अथवा तोड़फोड़ का संदेह होने वाले मामलों में कार्रवाई : इस संबंध में कार्रवाई उसी प्रकार की जानी चाहिए जैसा इस नियमावली के अध्याय-VI में दर्शाया गया है।

ई. गंभीर दुर्घटनाओं संबंधी कार्य देखने वाले अधिकारियों के कर्तव्य

424.सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर के कर्तव्य :

- क) वह दुर्घटना का समय, किलोमीटर, हताहतों की संख्या, स्टॉक की क्षति, अपेक्षित सहायता, चिकित्सा यान, क्रेन के साथ अथवा क्रेन के बिना दुर्घटना राहत गाड़ी की आवश्यकता को दर्ज करेगा।
- ख) सेक्शन के उप मुख्य नियंत्रक, नियंत्रक स्टेशन और संबंधित स्टाफ को सूचित करेगा।
- ग) प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों की आवाजाही को रोकेगा।
- घ) यह सुनिश्चित करेगा कि कौन सी लाइनें क्लियर हैं।
- ड) समीपवर्ती स्टेशनों पर चिकित्सा यान, दुर्घटना राहत गाड़ी और क्रेन की मार्शलिंग इत्यादि के लिए स्थान की व्यवस्था करेगा।

425.

क. कर्षण चालक दल नियंत्रक के कर्तव्य :

- (i) दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए इंजन और चालक दल की व्यवस्था करना।
- (ii) सुनिश्चित करना कि एआरटी/आरसीआरवी निर्धारित समय पर रवाना हो।
- (iii) दुर्घटना के बारे में संबंधित अधिकारियों को सूचित करना।
- (iv) दुर्घटना राहत गाड़ियों के लिए समीपवर्ती कॉरिडोर को जानकारी देना और साथ ही समूह महाप्रबंधक/यांत्रिक को अनुरोध करना कि अन्य कॉरिडोर से क्रेन मंगाना अपेक्षित है।
- (v) उसे मुख्य नियंत्रक से परामर्श करके मार्ग परिवर्तित गाड़ियों के लिए अतिरिक्त पावर और चालक दल के लिए योजना बनानी चाहिए।
- (vi) दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर विद्युत (इलैक्ट्रिक) लोको, यदि दुर्घटना में भी शामिल है तो कर्षण चालक दल नियंत्रक/टीएलसी, उप मुख्य नियंत्रक के साथ समन्वय करेंगे, ताकि जैसा अपेक्षित होता है, जहां तक विद्युत कर्षण विभाग का संबंध है आवश्यक रेल इंजन, लोको पायलट, फिटर और अन्य तकनीशियन दुर्घटना स्थल पर शीघ्र पहुंचें।

ख. कर्षण शक्ति नियंत्रक (टीपीसी) के कर्तव्य : दुर्घटना की सूचना मिलने पर, विद्युतीकृत सेक्शन में और/अथवा विद्युतीय सिरोपरि उपस्कर होने की स्थिति में क्रेन कार्य की मांग के संबंध में, कर्षण शक्ति नियंत्रक सुनिश्चित करेगा कि :

- (i) सिरोपरि उपस्कर (ओएचई) वाले सेक्शन और/अथवा जहां परिस्थितियों के अनुसार क्रेन द्वारा कार्य करना अपेक्षित हो, वहां बिजली की आपूर्ति बंद कर दी गई हो, ताकि सेक्शन को कार्य के लिए सुरक्षित बनाया जा सके।
- (ii) दुर्घटना स्थल पर विद्युतीय स्टाफ और उपकरणों को पहुंचाने के लिए समस्त आवश्यक व्यवस्थाएं कर दी गई हो और यदि क्रेन को कार्य हेतु दुर्घटना स्थल पर आना हो तो रेलपथ से सिरोपरि उपस्करों (ओएचई) को शीघ्रता से हटा दिया गया हो।

- (iii) राहत गाड़ी अथवा जहां आवश्यक हो राहत गाड़ी से पहले राहत गाड़ी की विद्युत कर्षण बोगियां भी दुर्घटना स्थल पर पहुंच गई हो।
- (iv) वह उप महाप्रबंधक (ओएचई), उप मुख्य नियंत्रक और संबंधित कर्षण कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी से समन्वय करके राहत उपायों को सुचारू बनाएगा।
- (v) वह किए जा रहे संचालन कार्यों और की गई व्यवस्थाओं के बारे में क्रमानुसार निरंतर विद्युतीय अधिकारियों को सूचित करता रहेगा।

426.नियंत्रण करने वाले कार्यकारी/ वरिष्ठ कार्यकारी के कर्तव्य: नियंत्रण करने वाले कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी यातायात को, जब तक यह पता न चल जाए कि कोई स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर वहां मौजूद है, उसे सबसे तीव्र उपलब्ध माध्यम से दुर्घटना स्थल पर पहुंचना चाहिए। वह अपने साथ कोई आवश्यक समझे जाने वाला उपकरण ले जा सकता है। वह यातायात को रेगूलेट करने, घायलों की देखभाल करने, सभी साक्ष्यों को नोट करने के लिए जिम्मेदार होगा, जो दुर्घटना के कारण का पता लगाने में उपयोगी सिद्ध हो सकता है और वहां की स्थिति का सामान्य प्रभार लेगा।

427.उप मुख्य नियंत्रक के कर्तव्य :

1. टीएलसी/टीपीसी, एसएंडटी और इंजीनियरिंग नियंत्रक को सूचना देगा कि वे अपने शाखा अधिकारियों को सूचित करें और एआरटी/आरसीआरवी, टावर वैगन इत्यादि को निकालने की तैयारी करें।
2. टीएलसी/कर्षण चालक दल नियंत्रक के परामर्श से दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए पावर(लोको) और चालक दल की व्यवस्था करेगा।
3. आवश्यक होने पर भारतीय रेलवे से एआरटी अथवा एआरएमई की व्यवस्था के लिए परामर्श करेगा।
4. वह सुनिश्चित करेगा कि एआरटी/आरवीआरसी बिना देरी के निकाली जाये और देखेगा कि उन्हें मार्ग में न रोका जा रहा हो। यदि भारतीय रेलवे से चिकित्सा यान मांगा जाता हो तो उसके संचालन को सर्वाधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
5. महाप्रबंधक (परिचालन), मुख्य नियंत्रक, सुरक्षा एजेंसी को सूचित करेगा।

6. चालक दल नियंत्रक, टीएलसी/कर्षण चालक दल नियंत्रक के परामर्श से अन्य गाड़ियों के लिए लोकोमोटिव और चालक दल की व्यवस्था करेगा।
7. मैटेरियल और लेबर स्पेशल गाड़ियों की व्यवस्था करेगा।
8. मालगाड़ियों को विनियमित (रेगुलेट) करेगा।
9. मार्ग परिवर्तित गाड़ियों के लिए टीएलसी और कर्षण चालक दल नियंत्रक के परामर्श से लोकोमोटिव की व्यवस्था करेगा।
10. सहायक नियंत्रक (गाड़ी लिपिक) की सहायता लेते हुए निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार एक लॉग-बुक खोलेगा, जिसमें चिकित्सा यान के संचालन संबंधी पूर्ण विवरण के साथ ही, एआरटी, अधिकारियों की आवाजाही, दुर्घटना स्थल पर स्थिति के अनुसार कार्य की प्रगति इत्यादि के विवरण दर्ज किए जाएंगे।
11. पहले से उपलब्ध प्रोफार्मा के अनुसार दुर्घटना के पूर्ण विवरणों तथा मृतको व घायलो की सूची की जानकारी केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय (कॉरपोरेट कार्यालय) को देगा।

428 .मुख्य नियंत्रक के कर्तव्य :

- क. सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना राहत गाड़ी को दुर्घटना स्थल के लिए रवाना कर दिया गया हो और उसे बीच मार्ग में न रोका जा रहा हो।
- ख. वह अन्य स्टेशनों पर रुकी हुई गाड़ियों के संचालन की व्यवस्था करेगा।
- ग. सुनिश्चित करेगा कि सभी संबंधित अधिकारियों को सूचित किया जा चुका है।
- घ. महाप्रबंधक (परिचालन) से परामर्श करके मालगाड़ियों को रद्द करने, उनका मार्ग परिवर्तित करने, गंतव्य से पहले उन्हें समाप्त करने की योजना बनाएगा।
- ङ. यार्ड से होकर संचालन किए जाने के वैकल्पिक मार्गों की संभावनाओं पर विचार करेगा और गाड़ी संचालन इत्यादि के लिए अतिरिक्त स्टाफ की योजना तैयार करेगा।
- च. मृतको व घायलो के विवरणों की जानकारी महाप्रबंधक/संरक्षा को भी दी जाएगी।

429.(ए) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (परिचालन) के कर्तव्य :

- (i) वह सुनिश्चित करेंगे कि एआरटी/आरसीआरवी मार्ग में बिना रूके दुर्घटना स्थल पर पहुंचे।

(ii) कॉरपोरेट कार्यालय के परामर्श से मालगाड़ियों को निरस्त करके, मार्ग परिवर्तन करके, गंतव्य से पहले समाप्त करके, मालगाड़ियों को रेग्युलेट (विनियमित) करने की योजना तैयार करेगा।

(iii) मृतकों, घायलों, गंभीर अथवा मामूली चोट वाले व्यक्तियों जिन्हें उपचार के लिए अस्पताल भेजा गया है और साथ ही उनके सगे-संबंधियों के विवरण दुर्घटना स्थल से प्राप्त कर आपातकालीन नियंत्रण को भिजवाए जाएंगे।

(ख) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (संरक्षा) के कर्तव्य :

1. सर्वप्रथम उपलब्ध माध्यम से, यदि आवश्यक हो तो दुर्घटना स्थल पर पहुंचना।
2. उन्हें सुरागों को संरक्षित करना चाहिए।
3. सुनिश्चित करना कि प्रभावित गाड़ी के अगले और पिछले हिस्सों को दुर्घटना स्थल से हटा दिया गया हो।
4. दुर्घटना राहत गाड़ी के साइट पर पहुंचने से पहले क्रेन की मार्शलिंग करवाना।
5. रेलपथ, चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) और पावर की मेजरमेंट निर्धारित प्रारूप में और निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार किया जाना सुनिश्चित करना।
6. रेलगाड़ी स्टॉफ, स्टेशन स्टॉफ और जनता से उसी स्थान पर साक्ष्य लिया जाना सुनिश्चित करना।
7. जो व्यक्ति बाद में बयान देने के इच्छुक हों, उनके पते भी प्राप्त कर लेने चाहिए।
8. क्षतिग्रस्त वाहनों को जांच हेतु रखा जाना चाहिए, उन्हें वहां से दूर नहीं भेजा जाना चाहिए।
9. दुर्घटना स्थल और स्टेशन के बीच दुर्घटना राहत गाड़ी, इंजन, टावर वैगन इत्यादि के कुशल संचलन की योजना तैयार करना ताकि शीघ्रता से रेस्टोरेशन का कार्य हो सके।

10. सुनिश्चित करना कि दुर्घटना स्थल पर लॉग डायरी उचित रूप में पूर्ण विवरण के साथ भरी जा रही हो।
11. उन्हें जनता की गवाहियों को प्रस्तुत करना चाहिए और पुलिस अधीक्षक तथा जिलाधीश (डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट) को समय पर सूचित करना चाहिए; रेल संरक्षा आयुक्त की जांच के मामले में स्थानीय प्रेस के लिए तदनुसार प्रेस अधिसूचना जारी करनी चाहिए।

(ग) दूसरे नामित अधिकारी, उप महाप्रबंधक/वाणिज्य को क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध रहना चाहिए।

उनके कर्तव्य हैं ---

- I. निम्नलिखित मदों को शामिल करते हुए कार्यकारी निदेशक का पूर्व अनुमोदन प्राप्त करने के बाद प्रेस हैडआउटजारी करने चाहिए:-
 1. दुर्घटना के संबंध में तथ्यपरक(वास्तविक) विवरण
 2. मृत व्यक्तियों, यदि कोई हों, की संख्या
 3. दुर्घटना में घायल (क) गंभीर (ख) मामूली घायल व्यक्ति। यदि परिस्थितियों के अनुसार आवश्यक हो तो यह जोड़ा जाना चाहिए कि बचाव कार्यों के बाद अंतिम संख्या उपलब्ध कराई जाएगी, क्योंकि कुछ शरीरों का अभी भी मलबे में दबे होने का संदेह है। दुर्घटना के कारणों का उल्लेख नहीं किया जाना चाहिए। केवल इस कथन का ही उल्लेख किया जाना चाहिए कि कारण की जांच पडताल की जा रही है।
- II. सामान के लदान और उतराई के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना।

430.क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में ओएचई, यांत्रिक एवं सिविल इंजीनियरी अधिकारियों के कर्तव्य :

क) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (ओएचई) के कर्तव्य-

1. उन्हें दुर्घटना स्थल की ओर रवाना होना चाहिए।
2. उन्हें टावर वैगनों की कार्यप्रणाली और क्लीयरेंस कार्यों का पर्यवेक्षण करना चाहिए।

3. उन्हें सुनिश्चित करना चाहिए कि ओएचई को बंद करके तारों को क्रेन संचालन के लिए आवश्यकतानुसार घुमा दिया गया है।
4. उन्हें ओएचई के शीघ्र बहाली के लिए कार्यों की व्यवस्था एवं पर्यवेक्षण करना चाहिए।
5. दुर्घटना से संबंधित सभी सूचनाओं की रिकार्डिंग करना, यहां तक कि विद्युत कर्षण और इसके उपकरणों का संबंध है के बारे में भी।
6. दुर्घटना की स्थिति में, जहां ओएचई और स्विचिंग स्टेशन शामिल हों, उसे पर्याप्त संख्या में ब्रेकडाउन स्टॉफ, टावर वैगनों की व्यवस्था करनी चाहिए, तत्पश्चात यातायात के सबसे तेज उपलब्ध साधन से दुर्घटना स्थल की ओर रवाना होना चाहिए।

(ख) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (यांत्रिक) के कर्तव्य :

1. उन्हें दुर्घटना स्थल की ओर रवाना होना चाहिए।
2. उसे एआरटी/आरसीआरवी, क्रेन और क्लीयरेंस के कार्यों का पर्यवेक्षण करना चाहिए।
3. उसे निर्धारित प्रारूप के अनुसार ब्रेक पावर और चल स्टॉक के अन्य पहलुओं के संबंध में विवरण को रिकार्ड करना चाहिए ।
4. उनके पास निर्धारित प्रारूप/प्रक्रिया के अनुसार चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक)) हेतु लिए गए परिमाण (मेजरमेंट) होने चाहिए।
5. उसे उस स्टॉक के फिटनेस की जांच करनी चाहिए, जिसे दुर्घटना स्थल से हटाया जाना अपेक्षित हो।
6. उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि रीरेल्ड गुड्स स्टॉक फिट अवस्था में हो जिसे दुर्घटना स्थल से हटाया जाना है।
7. दुर्घटना स्थल से गाड़ी (ट्रेन)के अप्रभावित हिस्से को चलाने की अनुमति देने से पूर्व सावधानी अवश्य बरती जानी चाहिए।

(ग) क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक (इंजीनियरिंग) के कर्तव्य:

1. उन्हें दुर्घटना स्थल की ओर रवाना होना चाहिए।
2. सुनिश्चित करना कि निर्धारित प्रारूप और प्रक्रिया के अनुसार माप लिए गये हों। टूटे हिस्सों की स्थिति इत्यादि को दर्शाते दुर्घटना स्थल के स्केच सही रूप में बनाए गये हों।

3. सुनिश्चित करना कि पर्याप्त संख्या में श्रमिकों और सामग्री की व्यवस्था की गयी है और दुर्घटना स्थल पर शीघ्र बहाली हेतु इनकी समुचित तैनाती हो।
4. इंजीनियरिंग विभाग का एक अधिकारी नियंत्रण कार्यालय में योजना तैयार करने, श्रमिक बल वृद्धि, सामग्री और विभिन्न सेक्शनों से स्टॉफ की उपलब्धता के लिए होना चाहिए।
5. उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि निरीक्षण नोट और अपेक्षित प्रासंगिक दस्तावेज तथा अनुरक्षण रिकार्ड इत्यादि कब्जे में लेकर सुरक्षित कर लिए गये हों।

431. क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में उप महाप्रबंधक/सिगनल एवं दूर संचार के कर्तव्य --

1. अन्य सेक्शनों में खोले गए इन्क्वायरी कार्यालयों के साथ समुचित संचार की व्यवस्था करना।
2. सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी सामग्री और अतिरिक्त स्टॉफ, यदि आवश्यकता हो, को दुर्घटना स्थल पर भिजवाना।
3. दुर्घटना स्थल और क्षेत्रीय मुख्यालय के साथ-साथ कॉरपोरेट कार्यालय के मध्य वायरलैस संचार स्थापित करवाना।
4. सुनिश्चित करना कि समस्त साक्ष्यों को लेकर एक विस्तृत रिकार्ड तैयार किया जाए, जहां तक सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग का संबंध हो, जिससे दुर्घटना की समस्त जानकारी हो सके। यदि तोड़फोड़ की संभावना हो, तब कोई टूटा-फूटा अथवा अलग हुआ हिस्सा सुरक्षित रखा जाना चाहिए और ऐसे हिस्सों को तब तक नहीं छेड़ा जाना चाहिए, जब तक पुलिस द्वारा जांच कार्य पूरा न कर लिया जाए।

432. क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय में विद्युत शाखा के अधिकारियों के कर्तव्य :-

1. वरिष्ठ अधिकारी दुर्घटना स्थल की ओर रवाना होंगे।
2. सुनिश्चित करना कि दुर्घटना स्थल पर प्रकाश व्यवस्था, यदि आवश्यक हो, प्रदान की गई हो।
3. अन्य संबंधित अधिकारियों को नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध रहना चाहिए।

4. उनको विद्युत इंजन के बारे में अपनी टिप्पणियां दर्ज करनी चाहिए और निर्धारित प्रारूप के अनुसार माप (मेजरमेंट) को रिकार्ड करना।
5. उन्हें सुनिश्चित करना चाहिए कि लाइन से विद्युत चल स्टॉक को हटाने की शीघ्र और समुचित व्यवस्था की गई हो और जब कभी विद्युत रेल इंजन संबद्ध हो, वहां क्लीयरेंस कार्यों का पर्यवेक्षण करना।
6. दुर्घटना स्थल से अप्रभावित हिस्से को आवाजाही की अनुमति देने से पूर्व आवश्यक सावधानी बरती गई हो।
7. उनको यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि स्पीडो ग्राफ, इंजन मरम्मत पुस्तिका कब्जे में ले ली गई हों तथा सीलबंद कर दी गई हो।
8. उन्हें सुनिश्चित करना चाहिए कि घटना स्थल पर लोको की पैमाइश (मेजरमेंट) ले ली गई हों। यदि घटना स्थल पर हर प्रकार की पैमाइश लेना संभव न हो तो यह कार्य शेड में किया जाना चाहिए।
9. उनको संबंधित रेलवे को यह सूचना भी देनी चाहिए कि इंजन मरम्मत के अनुरक्षण(मेंटेनन्स) कार्य के रिकार्ड शेड में पहुंचने के बाद सीलबंद कर दिए जाएं।
10. उनको सुनिश्चित करना चाहिए कि दुर्घटना स्थल से निकाले जाने की अनुमति देने से पूर्व इंजन का पूर्ण परीक्षण कर लिया गया हो।

433.क्षेत्रीय मुख्यालय में कार्यकारी निदेशक के कर्तव्य:- कार्यकारी निदेशक निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होंगे -

1. सुनिश्चित करना कि प्रत्येक विभाग द्वारा शीघ्र और कुशल सहायता प्रदान की जाती जा रही है।
2. सुनिश्चित करना कि एक वाहन चौबीसों घंटे नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध रहने के अलावा, नियंत्रण अधिकारी के पास मोटर वाहन एवं उनके चालकों के विवरण उपलब्ध हों। उन स्टेशनों की सूची, जहां ऐसे वाहन उपलब्ध हों, नियंत्रण कार्यालयों में भी प्रदर्शित की जानी चाहिए। जैसे ही नियंत्रण कार्यालय से सूचना प्राप्त हो, अधिकारियों को निर्देशित किया जाए कि वे अपने वाहन को स्पेयर करके भेजे तथा उसके लिए चालक की व्यवस्था करना चाहिए।

3. विभिन्न प्रकार की दुर्घटनाओं की जानकारी प्राप्त होने पर, उसे तत्काल निर्णय लेना चाहिए कि किस अधिकारी को सड़क मार्ग द्वारा जाना है अथवा एआरटी/आरसीआरवी के साथ जाना है।
4. पहले से ही जारी उक्त उल्लिखित दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, उन्हें नियंत्रण कार्यालय में रहने के लिए एक अधिकारी को नामित करना चाहिए।
5. किसी गंभीर दुर्घटना के मामले में, जब मेन लाइन ब्लॉक हो जाती हो, तो कार्यकारी निदेशक को दुर्घटना स्थल पर जाना चाहिए और वहां राहत कार्यों के लिए समन्वय तथा पर्यवेक्षण कार्य करना चाहिए। जब वह दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हो तो नामित अधिकारी को नियंत्रण कार्यालय में बतौर इंचार्ज नामित करना चाहिए। उसे दुर्घटना स्थल से मुख्यालय तभी वापस आना चाहिए जब यातायात बहाल हो जाता हो अथवा दोहरी/मल्टीपल लाइन सेक्शन पर कम से कम एक लाइन यातायात के लिए चालू हो गई हो, तथा फिर भी दुर्घटना स्थल पर एक नामित अधिकारी की तैनाती के बाद उन्हें लौटना चाहिए।
6. तोड़फोड़ की स्थिति में उन्हें राज्य के गृह सचिव/मुख्य सचिव (होम सेक्रेटरी/चीफ सेक्रेटरी) को भी सूचित करना चाहिए ताकि पुलिस अधीक्षक वहां शीघ्र उपस्थित हो सके और बहाली कार्य आरंभ करने में न्यूनतम देरी हो।
7. उन्हें दुर्घटना स्थल का प्रभार संभाल कर और वरिष्ठतम अधिकारी होने के रूप में कार्य करना चाहिए तथा वरिष्ठतम अधिकारी के कर्तव्यों का निर्वाह करना चाहिए। यदि वह दुर्घटना स्थल पर मौजूद न हो तो उनके कर्तव्यों (ड्यूटी) को अगले वरिष्ठतम अधिकारी को सौंपा जाएगा, भले ही वह किसी भी विभाग से संबद्ध हो।
8. ऐसे मामलों में, जहां रेल संरक्षा आयुक्त या प्रशासनिक अधिकारियों की एक समिति द्वारा जांच की जानी हो, परंतु कुछ निश्चित तथ्यों की तत्काल जांच करना आवश्यक समझा गया हो, के संबंध में क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा प्रारंभिक जांच की व्यवस्था करना।

434.कॉरपोरेट कार्यालय में उप महाप्रबंधक (संरक्षा) के कर्तव्य :-

महाप्रबंधक/संरक्षा की अनुपस्थिति में, टेलीफोन पर दुर्घटना की सूचना प्राप्त करने वाले उप महाप्रबंधक/संरक्षा, प्रबंध निदेशक और अन्य निदेशकों को दुर्घटना के विवरणों से अवगत कराएंगे।

435.जनसंपर्क अधिकारी (पब्लिक रिलेशन) के कर्तव्य :-

जनसंपर्क अधिकारी निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा :-

- (i) स्थिति के अनुरूप प्रेस के लिए दुर्घटना संदेश जारी करना।
- (ii) राहत कार्यों के संबंध में होने वाली प्रगति से प्रेस को अवगत कराना और
- (iii) किसी फोटोग्राफर की मांग होने पर सबसे जल्दी उपलब्ध माध्यम के द्वारा फोटोग्राफर को दुर्घटना स्थल पर भेजना।

436.कॉरपोरेट कार्यालय में महाप्रबंधक (संरक्षा) के कर्तव्य:- महाप्रबंधक (संरक्षा) सुनिश्चित करेंगे कि जहां दुर्घटना की सूचना दी जानी आवश्यक हो, जैसे- प्रेस, प्रबंध निदेशक, रेलवे बोर्ड, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित कर दिया गया है। वह संबंधित कार्यकारी निदेशक को भी सूचित करेंगे कि क्या रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अथवा प्रशासनिक अधिकारियों की एक समिति द्वारा जांच की जानी है और जांच की तारीख, समय और स्थान की सूचना देंगे तथा सुनिश्चित करेंगे कि प्रेस अधिसूचना समय से जारी की गई है।

437.विधि अधिकारी के कर्तव्य:- दुर्घटना के कारण होने वाले दावा मामलों के संबंध में प्रबंध निदेशक की ओर से विधि अधिकारी संबंधित रेलवे से समन्वय (कोऑर्डिनेट) करेंगे।

438.उप महाप्रबंधक/मानव संसाधन के कर्तव्य:-

1. इनके द्वारा सहायक प्रबंधक/ मानव संसाधन की चौबीसों घंटे शिफ्ट ड्यूटी के तहत तैनाती की जानी चाहिए, जो अस्पताल में दाखिल घायल व्यक्तियों के कल्याण संबंधी कार्यों की देखरेख करेंगे।
2. वे डॉक्टरों की सहायता के लिए सहायक प्रबंधक/मानव संसाधन को नियुक्त करेंगे जो अस्पताल में मृत और घायल व्यक्तियों के नाम और पते दर्ज करने में डॉक्टरों की

सहायता करेंगे। सहायक प्रबंधक/मानव संसाधन को उन अस्पतालों में भी नियुक्त किया जाना चाहिए जहां शव और अन्य घायल व्यक्ति हस्तांतरित किए गए हों।

439. **संयुक्त टिप्पणी :** यह प्रथम एकत्र की गई सूचना होगी और दुर्घटना स्थल पर तैनात कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों द्वारा नोट की जाएगी। दुर्घटना स्थल पर तैनात कर्मचारियों को निम्नलिखित स्थितियों पर ध्यान देते हुए गहन दृष्टि रखनी होगी, जो संयुक्त टिप्पणी तैयार करने में तथा जिम्मेदारियों के निर्धारण में सहायक हो सकती है:

- (i) अवपथन (डेरेलमेंट)का स्थान (प्वाइंट ऑफ माउंट एंड ड्रॉप)। किलोमीटर के रूप में
- (ii) स्लीपरों, रेलहैड इत्यादि पर चिह्न।
- (iii) स्लीपरों, पटरियों, रेलपथ की फिटिंग, गिट्टी एम्बेकमेंट इत्यादि की वास्तविक स्थिति।
- (iv) दुर्घटना में संलिप्त रेलइंजन और चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) की वास्तविक स्थिति।
- (v) अन्य कोई बताए गए चिह्न अथवा साक्ष्य जैसे गाड़ी की गति, ड्रेग इत्यादि जिन पर ध्यानाकर्षण किया जाना हो अथवा चल स्टॉक रेल इंजन, रेलपथ इत्यादि के अलग हुए हिस्से/फिटिंग्स जो दुर्घटना के प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष कारण रहे हों अथवा जो दुर्घटना के कारण तय करने में सहायक सिद्ध हो सकते हों।
- (vi) गेज, सुपर इलेवेशन, क्रास लेवल्स, रेल हैड वियर इत्यादि के संबंध में रेलपथ का अध्ययन।
- (vii) चल स्टॉक का अध्ययन।
- (viii) दुर्घटना में शामिल गाड़ी की ब्रेक पावर का परीक्षण।
- (ix) चालकदल (कू), गार्ड और अन्य संबद्ध स्टाफ का बयान।
- (x) संबंधित रिकार्ड को कब्जे में लेना, सिगनलों, ट्रेक सर्किटों, स्थल पर क्रैंक प्वाइंट और पैनल पर संकेतों की स्थिति को नोट करना।
- (xi) पैनल पर उपलब्ध विभिन्न काउंटर्स का रीडिंग और जैसा स्टेशन पत्रिका और काउंटर रीडिंग रजिस्टर में दर्ज किया गया है, का अध्ययन।

- (xii) गाड़ी के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड के नाम।
- (xiii) गाड़ी का मार्शलिंग आर्डर, इंजन नंबर, इसका लोड, ब्रेक पावर इत्यादि।
- (xiv) क्या गाड़ी को ठहरने अथवा बिना रूके जाने के लिए आरक्षित किया गया था।
- (xv) डीएफसीसीआईएल की विभिन्न परिसम्पतियों की क्षति की अनुमानित लागत।
- (xvi) क्या किसी के हताहत /घायल होने की आशंका अथवा ऐसी कोई बात सामने आई।

उपर्युक्त अवलोकन और संबन्धित स्टाफ के बयानों के आधार पर , यातायात, कैरिज एवं वैगन, इंजीनियरिंग और सिगनल एवं दूर संचार विभागों के कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी एक संयुक्त टिप्पणी तैयार करेंगे और गाड़ी के संचलन की दिशा का उल्लेख करते हुए स्टाफ/विभाग की जिम्मेदारी निर्धारित करेंगे और साथ ही दुर्घटना का कारण भी तय करेंगे। संयुक्त टिप्पणी तैयार करते समय विभागीय पूर्वाग्रह को दरकिनार करते हुए उल्लेख किया जाना चाहिए ताकि दुर्घटना का सटीक कारण पता लग सके और उन कारणों को दूर करने के लिए निवारक (रिमेडियल) उपाय किए जा सकें और यदि डीएफसीसीआईएल की कार्यप्रणाली में कोई अन्तर्निहित दोष पाया जाता हो तो उसे दूर किया जा सके। संयुक्त टिप्पणी के निष्कर्ष सर्वसम्मत होने चाहिए और किसी असहमत टिप्पणी का कोई कारण नहीं होना चाहिए।

समस्त विवरण सहित दुर्घटना स्थल का स्केच के साथ संयुक्त नोट पर संबंधित कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाने चाहिए।

.....

अध्याय -V

दुर्घटना जांच (इन्क्वायरी)

501.जांच का उद्देश्य : किसी जांच का उद्देश्य किसी दुर्घटना का कारण अथवा कारणों का पता लगाना होता है ताकि :

- (क) जो भी लापरवाही अथवा नियमों के उल्लंघन के लिए जिम्मेदार हों उन्हें दंडित किया जा सके, और
- (ख) यदि कार्यप्रणाली में कोई अन्तर्निहित(निहित) दोष हो तो आवश्यक सुधार लाने के लिए कदम उठाए जा सकें।

502.डीएफसीसीआईएल के (एलाइनमेंट) पर दुर्घटना की इन्क्वायरी के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेश:

- (क) दुर्घटना की जांच रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जाए : रेल दुर्घटना की जांच के लिए रेल अधिनियम,1989 की धारा 113 और 114 के अनुसार प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए।
- (ख) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 115 और 120 के अंतर्गत रेल दुर्घटना की जांच डीएफसीसीआईएल द्वारा किए जाने के मामले में, रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र सं. 2016/सेफ्टी (A&R)/CRS/Misc/DFCCIL, दि. 17.05.2016 के अंतर्गत निम्नलिखित प्रावधानों के साथ अनुदेश जारी किए गए थे :-
 - (i) ऐसे मामले जिनमें केवल डीएफसीसीआईएल की संपत्ति शामिल हो तथा उसका भारतीय रेलवे पर कोई प्रभाव न पड़ा हो : ऐसे मामलों की इन्क्वायरी डीएफसीसीआईएल द्वारा स्वतंत्र रूप से स्वयं गठित नियम एवं प्रक्रियाओं के अनुसार की जाएगी।
 - (ii) डीएफसीसीआईएल पर हुए ऐसे दुर्घटना के मामले, जिनसे भारतीय रेलवे की परिसंपत्तियां प्रभावित होती हो : ऐसे मामलों की जांच डीएफसीसीआईएल द्वारा की जाएगी और उक्त इन्क्वायरी के आयोजन के लिए वे संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के

महाप्रबंधक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा नामित संबद्ध विभाग के अधिकारियों को बुला सकते हैं।

503. डीएफसीसीआईएल पर दुर्घटना की सूचना :

(1) जहां, डीएफसीसीआईएल पर गाड़ियों के संचलन के दौरान ---

(क) किसी दुर्घटना में मानवीय जीवन की हानि होती हो अथवा गंभीर चोटें लगती हों, जैसा भारतीय दंड संहिता (1860 का 45) में परिभाषित है, अथवा उस कारण संपत्ति को कोई गंभीर क्षति पहुंचती हो, जैसा उल्लिखित है, अथवा

(ख) किसी दुर्घटना का विवरण जिसमें सामान्यतः मानव जीवन की हानि या गंभीर चोट जैसा कि पूर्व कथित है या परिसंपत्ति को गंभीर क्षति पहुंची हो; या

(ग) किसी अन्य विवरण वाली कोई दुर्घटना, जिसे केंद्र सरकार भारत सरकार के राजपत्र में अधिसूचित कर सकती है, दुर्घटना स्थल के निकटवर्ती स्टेशन का स्टेशन मास्टर अथवा जहां कोई स्टेशन मास्टर न हो, डीएफसीसीआईएल के उक्त सेक्शन, जहां दुर्घटना हुई हो का डीएफसीसीआईएल सेक्शन का डीएफसीसीआईएल कर्मी प्रभारी बिना देरी किए दुर्घटना की सूचना जिलाधीश और पुलिस अधीक्षक को देगा, जिनके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना हुई है। दुर्घटना स्थल की स्थानीय सीमा के अंतर्गत आने वाले पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी और किसी ऐसे अन्य मजिस्ट्रेट अथवा पुलिस अधिकारी को भी सूचित करेगा, जो इस संबंध में केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त किए गए हों।

(2) डीएफसीसीआईएल प्रशासन जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई हो, और डीएफसीसीआईएल प्रशासन जिससे दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी संबद्ध हो, बिना देरी किए, दुर्घटना की सूचना राज्य सरकार और दुर्घटना स्थल के कार्यक्षेत्र में आने वाले रेल संरक्षा आयुक्त को देगा।

504. रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच (सीआरएस इन्क्वायरी)

(1) किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने की सूचना प्राप्त होने पर, जिसमें मानवीय जीवन की हानि हुई हो अथवा गंभीर चोटों के कारण व्यक्तियों को आंशिक अथवा स्थायी

विकलांगता हो गई हो अथवा डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की गंभीर क्षति हुई हो, रेल संरक्षा आयुक्त, जितना जल्दी हो सके, डीएफसीसीआईएल प्रशासन जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई है, को उस घटित दुर्घटना की जांच करने के आशय की जानकारी देगा ताकि दुर्घटना के कारणों को पता लग सके और साथ ही वह जांच की तारीख, समय और स्थान की जानकारी भी देंगे।

इसके अतिरिक्त रेल संरक्षा आयुक्त स्वतंत्र होंगे कि वे किसी अन्य दुर्घटना की जांच कर सकते हैं, जो उनकी राय में, ऐसी किसी जांच का आयोजन करना अपेक्षित हो।

(2) यदि किसी कारणवश, रेल संरक्षा आयुक्त जांच के लिए उपलब्ध नहीं हो पाते, तो वे तदनुसार रेल प्रशासन को लिखित सूचना देंगे।

505. डीएफसीसीआईएल प्रशासन द्वारा जांच

जब धारा 503 की उप-धारा (1) के अंतर्गत यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच नहीं किया जाता हो, तब उक्त धारा की उप-धारा (2) के अंतर्गत आयुक्त द्वारा डीएफसीसीआईएल प्रशासन को सूचित किया जाएगा कि वे जांच नहीं कर सकेंगे, तो डीएफसीसीआईएल, जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना घटित हुई है निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप जांच करेगा।

506. जांच जहां आवश्यक हो :

(क) किसी रेलगाड़ी की प्रत्येक ऐसी दुर्घटना, जिसमें मानवीय जीवन की हानि होती हो अथवा गाड़ी में तैनात डीएफसीसीआईएल स्टाफ/रेलवे स्टाफ को गंभीर चोटें पहुंचती हों अथवा जिसके कारण डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की दो करोड़ रु. से अधिक की हानि होती हो और अन्य कोई दुर्घटना, जिसकी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त अथवा रेल संरक्षा आयुक्त की राय में जांच की जानी आवश्यक हो, तो माना जाएगा कि वह एक गंभीर प्रकृति वाली दुर्घटना है, जिसकी जांच की जानी आवश्यक है।

जहां मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त किसी दुर्घटना की जांच करना आवश्यक समझते हों, वे या तो स्वयं जांच कर सकते हैं अथवा रेल संरक्षा आयुक्त को जांच करने के निर्देश दे सकते हैं।

- (ख) निम्नलिखित मामलों में भी जांच का आयोजन किया जाना चाहिए :
- (i) यदि कार्यप्रणाली में दोष होने का संदेह हो,
 - (ii) यदि रेल संरक्षा आयुक्त इसका आयोजन करना चाहें अथवा इसके आयोजन की आवश्यकता हो,
 - (iii) यदि महाप्रबंधक/संरक्षा द्वारा आदेश दिया जाता हो, और
 - (iv) यदि किसी अन्य विशेष कारण से, संबंधित कोरीडोर के कार्यकारी निदेशक यह समझते हों कि जांच आवश्यक अथवा वांछनीय है।
- (ग) जांच को समाप्त किया जा सकता है, बशर्ते:-
- (i) जब दुर्घटना के कारण को लेकर कोई पर्याप्त संदेह न हो।
 - (ii) यदि डीएफसीसीआईएल प्रशासन का कोई विभाग जिम्मेदारी स्वीकार करता हो।
- (घ) समस्त जानलेवा अथवा यात्रियों और अनधिकृत प्रवेशकर्ता व्यक्तियों (ट्रेसपासर) से होने वाली दुर्घटनाओं अथवा डीएफसीसीआईएल कर्मियों की दुर्घटनाओं की औपचारिक जांच करना आवश्यक नहीं है, जब तक कि जांच करने का कोई विशेष कारण न हो। ऐसी दुर्घटनाओं की डीएफसीसीआईएल के जिम्मेदार अधिकारियों और पुलिस द्वारा सावधानीपूर्वक जांच पड़ताल की जानी चाहिए तथा मेडीकल रिपोर्ट प्राप्त करनी चाहिए।

507.(क) **वर्गीकरण** : जांच को चार श्रेणियों में बांटा जा सकता है, यथा -

- (i) रेलवे संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच
- (ii) अधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच
 - (iii) कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों द्वारा संयुक्त जांच
 - (iv) विभागीय जांच।

(ख) **जांच का स्तर** :

- (i) सभी गंभीर दुर्घटनाओं की जांच रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जाएगी।
- (ii) यदि किसी मामले में मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त अथवा रेल संरक्षा आयुक्त गंभीर दुर्घटना की जांच करने की स्थिति में न हों, तो जांच कम से कम ई-5 स्तर के

अधिकारियों (उप महाप्रबंधक) द्वारा गठित समिति द्वारा किया जाना चाहिए, इस समिति का गठन रेल संरक्षा आयुक्त/मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के परामर्श से किया जाएगा।

- (iii) ए-2 एवं ए-4 श्रेणियों के अंतर्गत आने वाले टक्कर संबंधी सभी मामलों की जांच ई-8 स्तर के अधिकारियों (महाप्रबंधक) की समिति द्वारा की जाएगी जिसमें प्रबंध निदेशक स्वीकृति प्राधिकारी के रूप में होंगे यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा इसकी जांच नहीं की जा रही हो।
- (iv) सभी परिणामी (कोन्सेक्यूंसियल) रेल दुर्घटनाओं की जांच ई-5 स्तर के अधिकारियों (उप महाप्रबंधक) की गठित समिति द्वारा की जाएगी और उनकी अनुपस्थिति में, एक अन्य अधिकारी (जैसा कार्यकारी निदेशक द्वारा निर्णय लिया गया है) द्वारा की जाएगी। इन जांचों के लिए कार्यकारी निदेशक स्वीकृति प्राधिकारी होंगे जो कॉरपोरेट कार्यालय के महाप्रबंधक/संरक्षा द्वारा समीक्षा के अधीन होगा।
- (v) सभी याई दुर्घटनाओं की जांच कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों की एक समिति द्वारा की जाएगी, जिसमें अपर महाप्रबंधक/परि. अथवा उप महाप्रबंधक/संरक्षा स्वीकृत प्राधिकारी होंगे।
- (vi) सांकेतिक (इंडिकेटिव) दुर्घटनाओं के सभी मामलों की जांच ई-3 अथवा ई-4 स्तर के अधिकारियों द्वारा की जाएगी, जिसमें कार्यकारी निदेशक स्वीकृत प्राधिकारी होंगे, इसमें खतरे का सिगनल पार करने वाली गाड़ी दुर्घटनाओं के मामले शामिल नहीं होंगे, जिनकी जांच कोरीडोर मुख्यालय के ई-5 स्तर के अधिकारियों (उप महाप्रबंधक) की समिति जांच का आयोजन करेगी और उप महाप्रबंधक/संरक्षा उसमें एक सदस्य के रूप में शामिल होंगे।
- (vii) प्रबंध निदेशक अथवा कार्यकारी निदेशक उपर्युक्त उल्लिखित स्तर के अधिकारियों के अलावा उच्च स्तर अधिकारियों की एक समिति द्वारा जांच करवा सकते हैं, जो कि दुर्घटना की गंभीरता पर निर्भर करता है।
- (viii) दुर्घटना संबंधी मामलों में, जहां जांच समिति यह अपेक्षा करती है कि रेलवे स्टाफ दुर्घटना हेतु संभावित कारणों की जानकारी देगा, संबंधित रेलवे से जांच समिति

के सदस्य के रूप में एक अधिकारी को नामांकित करने के लिए अनुरोध किया जाएगा। जांच रिपोर्ट प्रभारी महाप्रबंधक / परिचालन के माध्यम से प्रस्तुत की जानी चाहिए और निदेशक/परिचालन एवं व्यवसाय विकास द्वारा जांच रिपोर्ट को स्वीकार कर लेने के बाद, मामले को समुचित कार्रवाई हेतु संबंधित रेलवे को भेजा जाएगा। यदि संबंधित रेलवे से कोई समुचित उत्तर नहीं मिलता है, तो मामले को रेलवे बोर्ड भेजा जाए।

- (ix) उपस्कर (इक्युपमेंट) विफलताओं के सभी मामलों की जांच संबंधित विभाग के कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा की जाएगी।
- (x) समस्त जांच कार्यों के लिए संबद्ध कार्यकारी निदेशक द्वारा आदेश दिए जाएंगे, इनमें उपर्युक्त मद सं. (iii) में उल्लिखित शर्तों वाले मामले शामिल नहीं होंगे, जिनमें जांच के आदेश प्रबंध निदेशक द्वारा दिए जाएंगे।
- (xi) सभी विभागीय जांच समितियों में संरक्षा अधिकारी भी एक सदस्य के रूप में शामिल होंगे। यदि जांच समिति में शामिल करने के लिए समान वेतनमान वाले संरक्षा अधिकारी उपलब्ध नहीं होंगे तो उक्त जांच समिति के लिए एक ग्रेड निचले स्तर के संरक्षा अधिकारी शामिल किए जाएंगे।

508.जांच के लिए निर्धारित समय

- डी - दुर्घटना की तारीख
- डी+1 - कार्यकारी निदेशक/प्रबंध निदेशक *जांच के आदेश देंगे
- डी+3 - जांच की शुरुआत
- डी+7 - कार्यकारी निदेशक/प्रबंध निदेशक को रिपोर्ट प्रस्तुत करना*
- डी+10 - कार्यकारी निदेशक/प्रबंध निदेशक द्वारा जांच रिपोर्ट को स्वीकार करना*
- डी+15 - जांच रिपोर्ट को कॉरपोरेट कार्यालय के महाप्रबंधक/संरक्षा द्वारा अंतिम रूप दिया जाएगा।

डी+20 - टिप्पणियों के साथ जांच रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत करना।

जांच रिपोर्ट की एक प्रति निष्कर्षों सहित रेलवे बोर्ड भेजी जानी चाहिए।

डी+90 - जिम्मेदार ठहराए गए अधिकारियों के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई पूर्ण करना।

* कॉरपोरेट कार्यालय के महाप्रबंधक/समूह महाप्रबंधक के लिए ।

509. रेल संरक्षा आयुक्त की जांच :-

- (क) रेल संरक्षा आयुक्त किसी भी दुर्घटना के संबंध में स्वयं जांच कर सकते हैं। ऐसी स्थिति में, वे प्रबंध निदेशक को अपने इस आशय की जानकारी देंगे और जांच की तारीख, समय और स्थान की सूचना देंगे।
- (ख) रेलवे संरक्षा आयुक्त द्वारा आमतौर पर प्रत्येक मालगाड़ी दुर्घटना की जांच की जाएगी जिसमें मानवीय जीवन की हानि हुई हो अथवा गाडी में व्यक्ति / व्यक्तियों को गंभीर चोट पहुंची हो या डीएफसीसीआईएल / रेलवे की संपत्ति को गंभीर क्षति पहुंची हो। यदि रेल संरक्षा आयुक्त अन्यथा निर्णय लेते हैं, प्रबंध निदेशक जांच के आदेश दे सकते हैं जैसा पैरा 507 में उल्लिखित है। जांच समिति के अध्यक्ष, ऐसी किसी दुर्घटना के मामले में जांच प्रारंभ करने से पूर्व, एक प्रेस नोट जनता को जारी करेंगे ताकि आम जनता जांच होने पर साक्ष्य दे सके अथवा दुर्घटना के बारे में जानकारी उसके कार्यालय के पते पर भेज सके और जांच के लिए निर्धारित तारीख समय और स्थान की जानकारी प्रेस के माध्यम से दे सके।
- (ग) रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता के लिए अधिकारीगण : जब रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा कोई जांच आयोजित की जाती है, तो प्रबंध निदेशक, उप महाप्रबंधक अथवा उससे उच्च स्तर के एक अधिकारी को उक्त जांच में उपस्थित होने के लिए नामित करेंगे। वे कार्यकारी निदेशक को भी अनुरोध देंगे कि वह क्षेत्रीय मुख्यालय के संबंधित अधिकारियों को जांच में उपस्थित होने और गवाहों को प्रस्तुत करने सहित सभी प्रकार की आवश्यक सहायता देने के लिए तैयार रहने की व्यवस्था करें। गाड़ी दुर्घटनाओं की रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जाने वाली जांच में कार्यकारी निदेशक को भी स्वयं उपस्थित होना चाहिए, जब तक कि किन्हीं बाध्यकारी कारणों से ऐसा

करना उनके नियंत्रण से परे हो। उनकी उपस्थिति से, वे साक्ष्य को एकत्र करने में जांच अधिकारी की सहायता, स्थानीय न्यायपालिका और पुलिस से जांच शीघ्र पूरा करने के लिए समन्वय बनाए रखने में सहायता होगी।

510. रेल संरक्षा आयुक्त अथवा किसी मजिस्ट्रेट द्वारा आयोजित न्यायिक जांच अथवा जांचों के आयोजन स्थल पर डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों की उपस्थिति की व्यवस्था: जब "रेल दुर्घटना नियम, 1998 की सांविधिक जांच" के अंतर्गत कोई जांच अथवा एक न्यायिक जांच की जा रही है, तो प्रबंध निदेशक, जब तक आवश्यक हो, जांच स्थल पर उन सभी डीएफसीसीआईएल स्टाफ की उपस्थिति की व्यवस्था करेंगे, जिनके साक्ष्य ऐसी जांच में लिए जाना अपेक्षित हो। यदि जांच का आयोजन रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा किया जाना हो, तो रेल दुर्घटना नियम, 1998 की सांविधिक/ वैधानिक जांच के नियम 14 के उपनियम (1) के खंड (क) और (ग) में उल्लिखित अधिकारियों को जांच की तारीख, समय और स्थान की जानकारी की सूचना जारी करेंगे। वे संबंधित क्षेत्रीय अधिकारियों की जांच में उपस्थित रहने की भी व्यवस्था करेंगे।

511. अधिकारियों की संयुक्त जांच :-

(क) गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में प्रबंध निदेशक, परिचालन, यांत्रिक और इंजीनियरिंग विभागों के प्रमुखों /अतिरिक्त प्रमुखों अथवा उप प्रमुखों की समिति द्वारा जांच के आदेश प्रदान कर सकते हैं। आवश्यक होने पर अन्य विभाग भी इसमें प्रतिनिधित्व करेंगे।

(ख) श्रेणी डी-2, ई-1, ई-2, एन-2 और एन-3 के अंतर्गत होने वाली दुर्घटनाओं के मामले में साथ ही किसी अन्य दुर्घटना के मामले में, जहां उनके द्वारा क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा जांच किए जाना आवश्यक समझा गया हो, वहां कार्यकारी निदेशक क्षेत्रीय अधिकारियों को जांच के आदेश देंगे। जांच समिति में सामान्यतः परिचालन, यांत्रिक और इंजीनियरिंग विभागों के उप महाप्रबंधक/प्रबंधक स्तर के अधिकारी शामिल होंगे। यदि कोई अन्य विभाग भी सम्मिलित है तो उसका प्रतिनिधित्व भी समकक्ष पदाधिकारियों (आफिसर) द्वारा किया जायेगा।

(ग) श्रेणी बी-2, बी-4, बी-6, बी-7, सी-1, सी-2, डी-4, डी-5, ई-1, ई-2, एफ-3, एफ-4, जी-2 और एच-2 के अंतर्गत होने वाली अथवा किसी अन्य दुर्घटना के मामलों में, यदि कार्यकारी निदेशक द्वारा जांच आवश्यक समझी गयी हो तो, कार्यकारी निदेशक सामान्यतः अधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच के लिए आदेश जारी करेंगे। इस समिति में सामान्यतः परिचालन, यांत्रिक और सिविल इंजीनियरिंग विभाग शामिल होंगे। यदि कोई अन्य विभाग भी शामिल है, तो उसका एक अधिकारी समिति में प्रतिनिधित्व करेगा।

नोट : यदि किसी विभाग विशेष का समकक्ष रैंक का अधिकारी क्षेत्रीय कार्यालय में उपलब्ध न हो, तो सामान्यतः इसमें उच्च वेतनमान का अधिकारी प्रतिनिधित्व करेगा और यदि इस उद्देश्यार्थ अपरिहार्य (अनिवार्य) हो तो अगले निचले वेतनमान का अधिकारी नामित किया जाए।

(घ) (i) **डीएफसीसीआईएल परिसरों / गाड़ियों में आग लगने के मामलों में जांच:-** आग दुर्घटना के मामले में उप महाप्रबंधक स्तर के अधिकारियों की जांच के आदेश देने के मामले में, मुख्यालय के सुरक्षा अधिकारी को अनिवार्य रूप से जांच समिति के एक सदस्य के रूप में शामिल होना चाहिए। आग लगने के मामलों में अन्य सभी जांचों में, मंडल (राज्य सरकार) के अग्निशमन निरीक्षक को निरपवाद (इनवेरीबली) रूप से जांच समिति के सदस्य के रूप में शामिल होना चाहिए। यदि आग बहुत गंभीर प्रकृति की हो अथवा असामान्य अथवा जटिल प्रकृति की हो, तो डीएफसीसीआईएल के सुरक्षा अधिकारी से अनुरोध किया जाना चाहिए कि जांच समिति में अग्निशमन सलाहकार, गृह मंत्रालय और भारत सरकार का सहयोग लिया जाए। यदि आग लगने की घटना विद्युत्कृत भवनों अथवा विद्युत्कृत स्टॉक में लगती है, तो महाप्रबंधक (सिस्टम्स) अथवा उसके किसी प्रतिनिधि को निरपवाद रूप से जांच समिति में शामिल किया जाना चाहिए।

(ii) आग के कारण होने वाली दुर्घटना की सभी जांच रिपोर्टों की दो प्रतियां निरपवाद रूप से डीएफसीसीआईएल के संबंधित अधिकारी के सूचनार्थ तथा उनकी ओर से की जाने वाले कार्रवाई के लिए भेजी जानी चाहिए।

512. **कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों के द्वारा संयुक्त जांच** : कार्यकारी निदेशक ऐसी सभी अन्य दुर्घटनाओं के मामले में कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों द्वारा की जाने वाली संयुक्त जांच के आदेश करेंगे, जहां संयुक्त जांच करना आवश्यक समझा जाता हो। इस समिति में सामान्यतः परिचालन, इंजीनियरिंग और यांत्रिक (कैरिज एवं वैगन अथवा लोको अथवा दोनों) के प्रतिनिधि शामिल होंगे। यदि कोई अन्य विभाग शामिल होता हो, तो उसका भी प्रतिनिधित्व उसके प्रतिनिधियों द्वारा किया जाएगा।

513. **विभागीय जांच** : जब किसी दुर्घटना के लिए एक विभाग विशेष स्पष्ट रूप से जिम्मेदार हो, तो कार्यकारी निदेशक द्वारा उस विभाग के किसी अधिकारी अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी को जांच करने के लिए नामित किया जाएगा। उक्त जांच का उद्देश्य गलती अथवा अनियमितताओं का पता लगाना तथा उसकी जिम्मेदारी तय करना होगा।

514. **डीएफसीसीआईएल द्वारा संचालित स्टेशनों पर होने वाली दुर्घटनाओं की जांच** : डीएफसीसीआईएल द्वारा संचालित स्टेशनों अथवा ऐसी लाइनों, जिन पर डीएफसीसीआईएल को संचालन की शक्तियां प्राप्त हों, पर भारतीय रेलवे की गाड़ियों की होने वाली दुर्घटनाओं की जांच डीएफसीसीआईएल द्वारा की जाएगी। तथापि, संबंधित भारतीय रेलवे के एक प्रतिनिधि को जांच समिति में प्रतिनिधित्व के रूप में सहभागिता के लिए अवश्य आमंत्रित किया जाएगा, यदि वह समिति का सबसे वरिष्ठतम सदस्य हुआ तो वह अध्यक्ष के रूप में कार्य करेगा।

515. जांच का समय और स्थान निर्धारित करना :-

- (क) जांच का आयोजन जितना जल्दी संभव हो, दुर्घटना घटित होने के तीन दिन के भीतर किया जाना चाहिए।
- (ख) जांच का आयोजन या तो उसी स्थान पर जहां दुर्घटना हुई है अथवा उसके निकटतम स्टेशन पर किया जाना चाहिए, जब तक कि समिति सर्वसम्मति से सहमत न हो कि जांच का आयोजन किसी अन्य स्थान पर करना परिस्थितियों के अनुकूल और गवाहों के लिए सुविधाजनक होगा।

516. जांच समिति का अध्यक्ष : सभी मामलों में सबसे वरिष्ठ अधिकारी/कर्मचारी जांच समिति का अध्यक्ष होंगे।

517. सरकारी अधिकारियों को सूचना :-

- (क) जब कभी अधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच की जाती है, तो कार्यकारी निदेशक निम्नलिखित अधिकारियों को जांच आयोजन स्थल, तारीख और समय की जानकारी देने के लिए सूचना जारी करेंगे :-
 - (i) रेल संरक्षा आयुक्त
 - (ii) जिले के जिलाधीश, जिनके जिले में दुर्घटना हुई हो अथवा ऐसा कोई अन्य अधिकारी जिसे स्थानीय सरकार द्वारा अपनी ओर से नियुक्त कर सकती है।
 - (iii) जिला पुलिस अधीक्षक।
 - (iv) पुलिस थाने का प्रभारी अधिकारी, जिनके थाना/सेक्शन के कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई हो।
- (ख) जहां कहीं रेल संरक्षा आयुक्त जांच के आयोजन का निर्णय लेते हो, कार्यकारी निदेशक इस उप-नियम की मद (ii) से (iv) में उल्लिखित अधिकारियों को सूचित करेंगे।

518. गवाहों की उपस्थिति:

- (क) यह प्रत्येक संबद्ध विभाग के क्षेत्रीय अधिकारी की इयूटी होगी कि वह अपने उस स्टाफ की उपस्थिति की व्यवस्था करेगा, जिनकी गवाही जांच के लिए आवश्यक होगी।
- (ख) दुर्घटना की जांच बिना रुके अंत तक निरंतर चलनी चाहिए। जांच कार्य को सामान्यतः किसी गवाह की अनुपस्थिति को लेकर स्थगित नहीं किया जाएगा, किंतु यदि अन्य सभी साक्ष्यों को दर्ज कर लेने के बाद, किसी निर्णय पर नहीं पहुंचा जा सकता है तो उस गवाह की उपलब्धता तक जांच को स्थगित किया जाए।
- (ग) यदि कोई गवाह बीमार हो जाता हो, तो जांच समिति के अध्यक्ष को संबद्ध चिकित्सा अधिकारी की सहमति से, जांच में उसकी उपस्थिति की व्यवस्था करनी चाहिए, और यदि ऐसा संभव न हो तो उस गवाह के पास जाकर भी उसकी गवाही ली जा सकती है।

519. जांच की कार्यवाही:

- (क) जांच कार्यवाही में निम्नलिखित शामिल होंगे :-
- 1) इंडेक्स और गवाहों की सूची सहित लगाए गए संलग्न दस्तावेजों की सूची।
 - 2) प्रारंभिक कार्यवाही- संयुक्त जांच के सदस्यों तथा अन्य उपस्थितों के नाम और पदनाम।
 - 3) दुर्घटना का इतिहास।
 - 4) दुर्घटना स्थल का विवरण।
 - 5) दुर्घटना स्थल के दृश्य का स्केच।
 - 6) निष्कर्ष -
 - (i) असहमति नोट, यदि कोई हो
 - (ii) असहमति नोट / रिजोइंडर (प्रतिउत्तर) पर बहुमत (majority) की टिप्पणियां
 - (iii) प्राथमिक / द्वितीय / अन्य - स्टाफ की जिम्मेदारी
 - 7) निष्कर्षों की टिप्पणियां और कारण
 - 8) मुकदमा दायर होने के मामले में प्रशासन और इसके कानूनी सलाहकारों की सूचना हेतु नोट।

- 9) संज्ञान में लाए गए अन्य बिन्दु / टिप्पणियां और मामले
 - 10) सिफारिशें, यदि कोई हों।
 - 11) राहत उपायों की पर्याप्तता और शीघ्र उपलब्धता पर टिप्पणियां जिसमें चिकित्सा यान/ब्रेकडाउन गाड़ियों की आवाजाही सहित घायलों के स्थानांतरण और खानपान व्यवस्थाओं में हुई देरी शामिल हो।
 - 12) गवाहों के बयान : प्रत्येक गवाह को क्रमानुसार नंबर दिया जाना चाहिए। बयान दर्ज करने से पूर्व गवाह का नाम, पिता का नाम, पदनाम, मुख्यालय स्टेशन, मंडल, आयु (जन्म तिथि), सेवा अवधि (नियुक्ति की तिथि), वेतनमान, मूल वेतन और सेवा आचरण के विवरण दर्ज किए जाने चाहिए।
 - 13) घायल / मृत व्यक्तियों के पूर्ण विवरण दर्शाती सूची।
 - 14) गाड़ी रजिस्ट्रों का सार, यदि आवश्यक हो।
 - 15) डीएफसीसीआईएल/रेलवेके घायल स्टाँफ की सूची।
 - 16) जहां आवश्यक हो, पुलिस रिपोर्ट।
- (ख) दुर्घटना के विवरण पूर्णतया तथ्यात्मक होने चाहिए और जहां तक लागू हो, निम्नलिखित जानकारी दी जानी चाहिए :
- (i) क्या गाड़ी बिना ठहराव सीधे जाने अथवा ठहराव के लिए निर्धारित की गई थी,
 - (ii) क्या गाड़ी क्रसिंग के लिए निर्धारित थी या बिना निर्धारित किए हुए क्रस कर रही थी,
 - (iii) गाड़ी की मार्शलिंग,
 - (iv) गाड़ी का कुल भार,
 - (v) संबद्ध चल स्टॉक (रोलिंग स्टॉक) की स्थिति,
 - (vi) ब्रेक वाले पहियों की संख्या और ब्रेकों की स्थिति,
 - (vii) इंजन का हालिया (रिसेंट) इतिहास,
 - (viii) इंजन का भार और प्रत्येक पहिये पर भार,
 - (ix) इंजन टायरों की स्थिति, और
 - (x) अवपथन / पटरियों से उतरने की स्थिति में प्रत्येक पहिये और उससे संबंधित स्प्रिंग की हालत सहित पहियों का गेज, ट्रेड और फ्लेंज की आकृति और धुरी-

वॉक्स की स्थिति। पहियों अथवा एक्सल में फ्रेक्चर के मामले में, फ्रेक्चर हुए भाग जैसे एक्सल जरनल का व्यास, फ्रेक्चर की स्थिति और प्रकृति, निर्माता का नाम, कास्ट नंबर इत्यादि दर्ज किया जाना चाहिए।

(ग) दुर्घटना स्थल का विवरण देते समय, जहां तक संभव हो, निम्नलिखित जानकारी दी जानी चाहिए :-

- (i) बनावट (फार्मेशन) ;
- (ii) श्रेणी (ग्रेड);
- (iii) घुमाव अथवा मोड़;
- (iv) पुल और पुलिया;
- (v) समपार ;
- (vi) सिगनलों का विवरण, विशेषकर जो संबंधित हों और किसी फिक्स प्वाइंट से प्रत्येक की दूरी;
- (vii) संबंधित सिगनलों का आने वाली गाड़ी से और संबंधित पैनलों दोनों से देखा जाना;
- (viii) इंटरलॉकिंग की कार्यप्रणाली;
- (ix) लॉकिंग प्वाइंट और सिगनलों की कार्यप्रणाली;
- (x) कार्य में आने वाले कॉटे व सिगनलों की कार्यप्रणाली
- (xi) रेलपथ का प्रकार और अवस्थिति (पटरियों का सेक्शन और लंबाई, स्लीपरों का प्रकार और प्रति रेल संरेखण तथा रेल वियरके अनुसार उनकी संख्या), गेज, क्रॉस-लेवल और 3 मीटर के अंतर पर सुपर इलेवेशन ;
- (xii) संबंधित क्रॉसिंग का झुकाव, कांटों एवं क्रॉसिंगों के विवरण, स्विच रेल, क्लीयरेंस इत्यादि की लंबाई ;
- (xiii) कार्यप्रणाली का संक्षिप्त विवरण और क्या उपयोग में है अथवा बाधित है;
- (xiv) बाड़ (फेंसिंग) और लाइन तक पहुंचने के माध्यम, और
- (xv) कांटों के अचानक टूट जाने के मामले में, क्या उन्हें सिगनल द्वारा संरक्षित किया गया था अथवा नहीं।

- (घ) दुर्घटना स्थल के प्लान में जहां तक संभव हो दुर्घटना और स्थल का विवरण शामिल किया जाना चाहिए। इसे पूरी पैमाइश के साथ और नॉर्थ प्वाइंट दर्शाते हुए अनुमानित पैमाने के साथ दिखाया जाना चाहिए। ऐसे मामलों में जहां दुर्घटना स्टेशन यार्ड में हुई हो, एक फुलस्केप साइज की ट्रेसिंग दो ब्लूप्रिंट प्रतियों के साथ उपयुक्त रिप्रोक्डक्शन हेतु प्रस्तुत की जानी चाहिए।
- (ङ) भूमिका में कारणों का पूर्ण विवरण निहित होना चाहिए जिससे जांच समिति अपने निष्कर्ष पर पहुंच सके और उस पर समिति के सभी सदस्यों के हस्ताक्षर होने चाहिए।
- (च) निष्कर्ष में दुर्घटना का कारण का स्पष्ट रूप से सूचित होना चाहिए। यदि, दुर्घटना मानवीय कारणों से हुई हो, तो निष्कर्ष में जिम्मेदार कर्मचारी का उल्लेख विशिष्ट नियमों के उल्लंघन के साथ होना चाहिए जिसमें निम्नलिखित हवाला दिया जाना चाहिए :
- निम्नलिखित "कर्मचारी के विरुद्ध अनुशासनिक कार्यवाही आरंभ करने के लिए प्रथम दृष्टया आधार उपलब्ध है" (प्रत्येक मामले में बरती गई अनियमितता और नियमों का उल्लंघन दर्शाया जाए)। निष्कर्षों पर समिति के सभी सदस्यों के हस्ताक्षर होने चाहिए। तथापि, यदि कोई सदस्य, किसी दूसरे सदस्य से असहमत हो तो उसे अपने निष्कर्ष में एक अलग विवेचनात्मक टिप्पणी दर्ज करनी चाहिए। बहुमत संख्या रिपोर्ट में असहमति टिप्पणी देने वाले अधिकारी के विचारों पर टिप्पणियां होना चाहिए और कारण भी होने चाहिए कि क्यों बहुमत उस अधिकारी से सहमत नहीं है।
- (छ) समिति द्वारा जांच के दौरान ऐसी अनियमितताओं का पता लगने पर उन्हें राइडर में विस्तार से दर्ज करना चाहिए, किंतु उसे दुर्घटना का सीधा कारण नहीं मानना चाहिए। ऐसी अनियमितताओं में अपेक्षित सहायता मांगे जाने और अथवा संदेश इत्यादि भेजने में होने वाली देरी के कारण शामिल किए जाने चाहिए। जब डीएफसीसीआईएल स्टाफ की विफलताओं का उल्लेख किया जाए तो राइडर में यह दर्शाया जाना चाहिए कि :- "निम्नलिखित प्रत्येक स्टाफ के समक्ष दर्शाई गई अनियमितताओं के लिए अनुशासनिक कार्रवाई शुरू किए जाने की प्रथम दृष्टया आधार मौजूद हैं।"

- (ज) समिति सिफारिशों के रूप में नियमों और कार्य प्रक्रिया में किन्हीं सुधारों का सुझाव दे सकती है, जो उनकी राय में, भविष्य में इस तरह की दुर्घटनाएं होने से बचाएंगे अथवा कार्यप्रणाली में किसी तरह का सुधार करेंगे।
- (झ) दुर्घटना जांचों में जाली साक्ष्य देने और रिकोर्डों का झूठा बनाने में संलिप्त पाए गए स्टाफ के विरुद्ध कड़ी अनुशासनिक कार्रवाई की जाएगी।
- (ञ) गवाह की गवाही दर्ज करने से पूर्व, समिति के अध्यक्ष गवाह को चेतावनी देंगे कि यदि वह झूठा अथवा जाली साक्ष्य प्रस्तुत करता है तो उसके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई की जा सकती है। निम्नलिखित प्रारूप में प्रस्तुत एक प्रमाणपत्र जिस पर अध्यक्ष के हस्ताक्षर होंगे, और उसके साथ ही उसे कार्यवाही की जानकारी दी जाएगी :-
- “सभी गवाहों को शुरुआत में ही चेतावनी दी गई थी कि यदि उन्होंने झूठा अथवा जाली साक्ष्य दिया, तो वे अपने विरुद्ध अनुशासनिक कार्य के लिए बाध्य होंगे।”
- (ट) साक्ष्य दर्ज कराने वाले व्यक्ति को प्रत्येक पृष्ठ पर अपने हस्ताक्षर करने चाहिए तथा उन पृष्ठों पर जांच समिति के अध्यक्ष के हस्ताक्षर भी होने चाहिए। पढ़-लिख न सकने वाले गवाहों को उनके बयानों को उन्हीं की भाषा में पढ़कर सुनाया जाना चाहिए तथा जांच समिति के अध्यक्ष को यह प्रमाणित करना चाहिए कि ऐसा किया गया है। यदि कोई गवाह अपने नाम के हस्ताक्षर नहीं कर सकता, तो प्रत्येक पृष्ठ पर उसके बाएं हाथ के अंगूठे की छाप ली जानी चाहिए।
- (ठ) जहां तक संभव हो, समस्त कार्यवाही का खाका तैयार किया जाना चाहिए और जांच समिति के वहां से चले जाने से पूर्व उस पर हस्ताक्षर होने चाहिए।

520.जांच के आयोजन हेतु अनुदेश- जांच के दौरान निम्नलिखित बिंदु ध्यान में रखे जाने चाहिए और उनका जिक्र साक्ष्य में आना चाहिए :-

- (क) घटना का समयानुसार क्रम
- (ख) संचालन की कार्यप्रणाली
- (i) संबद्ध गाड़ियों का उल्लेख करते हुए स्टेशन रजिस्ट्रों में प्रविष्टियां।
- (ii) रजिस्ट्रों की स्थिति।

- (iii) लाइन क्लीयर टिकट और उसके अधपन्ने की स्थिति।
- (iv) लाइन क्लीयर प्राप्त करने की परिपाटी/प्रचलन।
- (v) लाइन क्लीयर टिकट तैयार करने की परिपाटी/प्रचलन ।
- (vi) लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट सुपुर्द करने की परिपाटी/प्रचलन ।
- (vii) ब्लॉक उपकरणों की हालत और हालिया पृष्ठभूमि।
- (viii) क्या संबंधित गाड़ियों का संचालन आम तौर पर किया जा रहा था अन्यथा नहीं।
- (ix) कांटों और सिगनलों के कामकाज की पद्धति और स्टेशन मास्टर के नियंत्रण की प्रकृति।

(ग) स्टाफ

- (i) क्या संबंधित नियमों का जानकार था या नहीं।
- (ii) क्या उसके पास निर्धारित नियम पुस्तिकाएं उपलब्ध थीं।
- (iii) क्या उसे संबंधित नोटिस मिले थे।
- (iv) क्या लोको पायलटों द्वारा यह प्रमाणित किया गया था कि क्या उन्हें मार्ग की जानकारी थी और यदि ऐसा था, तो कब।
- (v) क्या लोको पायलट हाल के दिनों में ओवर दि लाइन था।
- (vi) क्या स्टाफ ने उसी गाड़ी पर पहले भी कार्य किया था।
- (vii) जहां इनकी अच्छी जानकारी न हो, वहां प्रत्येक व्यक्ति के कर्तव्यों का सटीक दायरा। (बड़े स्टेशनों के स्टाफ के मामले में इसे विशेषकर ध्यान में रखना चाहिए)।
- (viii) स्टाफ का स्वास्थ्य और दृष्टि की स्थिति।
- (ix) संबंधित स्टाफ के कार्य के घंटे और पिछले रेस्ट का विवरण।

(घ) चल स्टॉक की स्थिति

- (i) कपलिंग का प्रकार और उसकी स्थिति।
- (ii) अवपथन हुए वाहन के प्रत्येक पहिये पर भार
- (iii) क्या दुर्घटना के होने में सामग्री के टूटने का कोई योगदान था।

(ङ) रेलपथ की स्थिति

- (i) अवपथन वाले स्थल पर लाइन की हालिया पृष्ठभूमि।
 - (ii) रेलपथ की स्थिति, ट्रैक पैरामीटर, स्लीपरों पर पहियों का कोई निशान जो दर्शाता हो कि पहिये रेलपथ से कहां उतरे और कितनी दूरी तक घिसटे।
 - (iii) लाइन पर अंतिम बार कार्य कब हुआ।
 - (iv) संबंधित सेक्शन पर रेलपथ स्टाफ के कार्य की प्रणाली।
- (च) सिगनलिंग एवं इंटरलॉकिंग की स्थिति

- (i) विशेष सुविधा सहित, यदि कोई हों, इंटरलॉकिंग का मानक।
- (ii) स्टेशन मास्टर के नियंत्रण की प्रकृति।
- (iii) सिगनलों की वर्तमान स्थिति।
- (iv) सिगनलों की हालिया पृष्ठभूमि।

521.(क) संयुक्त और अंतर- विभागीय (इंटर-डिपार्टमेंटल) जांचों के आयोजन का तरीका :-

- (i) जांच शुरू करने से पूर्व, मुद्दे तैयार किए जाएं और जहां तक संभव हो, साक्ष्य मुद्दों को निर्धारित करने तक सीमित किए जाएं, गवाहों को लंबे अनेपक्षित बयान देने की अनुमति नहीं दी जाए, किंतु तय प्रश्न पूछे जाने चाहिए जो मामले के अपेक्षित मुद्दों से संबंधित होने चाहिए, जिसके पश्चात् उनके दर्ज किए गए बयान, उन्हें पढ़कर सुनाए जाएं और उनसे पूछा जाए कि क्या वे उसमें कुछ जोड़ना चाहते हैं। यदि आवश्यक हो तो गवाहों को क्रॉस-एग्जामिन और री-एग्जामिन किया जाए, ताकि महत्वपूर्ण विवरण प्राप्त किए जा सकें।
- (ii) यदि किसी गवाह ने जांचसे पूर्व ही कोई बयान दे दिया हो, तो उक्त बयान पहले उसे पढ़कर सुनाया जाना चाहिए और उसे शपथपूर्वक बयान के तौर पर दर्ज किया जाना चाहिए। गवाह से विशेष तौर पर पूछा जाना चाहिए कि क्या वह अपने बयान में कुछ जोड़ना या संशोधन करना चाहता है तथा उसका जवाब दर्ज किया जाना चाहिए तथा उस पर उसके हस्ताक्षर लिए जाने चाहिए। गवाह की ओर से दिया गया कोई और साक्ष्य क्रॉस-एग्जामिनेशन का परिणाम होगा और इसलिए

कोई नया स्वतंत्र बयान दर्ज नहीं किया जाएगा। क्रॉस-एग्जामिनेशन में गवाह से पूछे गए प्रश्न और उनके उत्तर, उसी समय दर्ज किए जाएंगे।

- (iii) यदि कोई गवाह अपने बयान में वहां घटित तथ्यों के साक्ष्य देता है, जो कि नियमों और विनियमों के विपरीत हों, और यह प्रतिपादित करते हो कि उसने नियमों और विनियमों का उल्लंघन किया है, तो जांच-पड़ताल के दौरान गवाह से यह जानकारी लेनी चाहिए कि उसके द्वारा उल्लिखित तथ्य नियमों और विनियमों के विपरीत हैं।
- (iv) समिति को केवल दुर्घटना के तत्काल कारण अथवा कारणों का पता लग जाने भर से संतुष्ट नहीं हो जाना चाहिए किंतु उसे आवश्यक साक्ष्य की तलाश करनी चाहिए और दुर्घटना में योगदान देने वाले ऐसे कारकों, यदि कोई हों, का पता लगाना चाहिए, जिनके कारण स्टाफ द्वारा नियमों का उल्लंघन किया तथा उसमें विद्यमान स्थितियों, यदि कोई हों, के मामले में भी अच्छी तरह देखना चाहिए, जिनके कारण दुर्घटना घटित हुई। योगदान देने वाले कारकों में वे कारक शामिल होते हैं, जिनसे किसी स्टेशन पर कार्यप्रणाली के अनियमित और अनधिकृत तरीके रिवाज के रूप में अपनाए जाते हैं। स्टेशन पर समुचित पर्यवेक्षण इत्यादि के न होने पर कार्यों में सामान्य शिथिलता जड़ें बना लेती है, जिसे दुर्घटना विशेष की जांच के समय इसे अवश्य देखना चाहिए तथा जिन कारणों से नियमों के उल्लंघन को बढ़ावा मिलता है।

लघुकारी (हल्का करने वाली) परिस्थितियां वे परिस्थितियां होती हैं, जैसे सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग उपकरणों अथवा अन्य संरक्षा उपकरणों की अपर्याप्तता, संचार उपकरणों (जैसे टेलीफोन, की-ट्रांसमीटर इत्यादि) की अपर्याप्तता अथवा उनका न होना, फलस्वरूप स्टेशन स्टाफ द्वारा लंबी दूरियों तक बारम्बार जाना, विशेषकर व्यस्त कार्य घंटों के दौरान स्टाफ के लिए निर्धारित समस्त कार्य करने तथा कर्तव्यों के निर्वहन में असंभाव्यता (इंपोसिबिलिटी) उत्पन्न होती है, समस्त कर्तव्यों और कार्यों को करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम स्टाफ का न होना, स्टेशन संचालन नियमों को लागू करने, समय पर राहत इत्यादि के लिए स्टाफ द्वारा ओवरटाइम के माध्यम से कार्य की

अव्यावहारिकता, इत्यादि। वांछनीय समझे जाने वाले मानकों को स्टेशनों पर किए जाने वाले कार्यों से जोड़ा जाना चाहिए और अन्य समान स्टेशनों पर अपनाए गए मानकों से उनकी तुलना की जानी चाहिए।

- (v) जांच अधिकारी अथवा समिति को जांच के दौरान प्रकाश में आए मामलों पर भी ध्यान देना चाहिए, जिनकी यद्यपि दुर्घटना के कारण की प्रत्यक्ष भूमिका नहीं होती अथवा ऐसा कुछ नहीं होता जिससे दुर्घटनाओं को बढ़ावा मिलता हो, पर ऐसे कुछ अन्य तथ्य होते हैं, जिनको ऐसी संभावना के खतरों पर ध्यान देना चाहिए और बिना देरी के उनका उन्मूलन किया जाना चाहिए।
- (vi) किसी अधिकारी अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारियों द्वारा संयुक्त जांच के मामले में, यह आवश्यक नहीं है कि निष्कर्ष के संबंध में विचार-विमर्श के लिए मजिस्ट्रेसी और पुलिस के सदस्य इसमें शामिल हों, अथवा संयुक्त जांच की कार्यवाहियों पर हस्ताक्षर करें, किंतु जब गवाह की जांच-पड़ताल की जा रही हो, तो वे कोई प्रश्न पूछ सकते हैं और ऐसे प्रश्नों के लिए गए उत्तरों को कार्यवाहियों के भाग के रूप में, दर्ज किया जा सकता है।

(ख) व्याख्यात्मक लेखा-जोखा :- व्याख्यात्मक लेखे-जोखे से अभिप्राय दुर्घटना के एक संक्षिप्त किंतु स्पष्ट विवरण से है और उसमें सबूतों के संदर्भ शामिल नहीं होंगे।

साक्ष्यों की रिकार्डिंग

- (i) प्रत्येक साक्षी को एक क्रमांक दिया जाएगा, जो उस साक्षी के नाम के अतिरिक्त उसके बयान की शुरुआत में लिखा जाएगा, जिसे बाद में बयान के अंत में उसके हस्ताक्षर/अंगूठे के निशान के बाद "साक्षीसं." के बाद लिखा जाएगा और जहां कहीं कार्यवाही में उसका उल्लेख आएगा वहां लिखा जाएगा। प्रत्येक साक्षी के मामले में समस्त अपेक्षित विवरण भरे जाएंगे। यदि साक्षी गाड़ी अथवा स्टेशन स्टाफ में से एक हो, तो उसके कार्य घंटे और लिए गए रेस्ट को भी दर्ज किया जाएगा।
- (ii) साक्ष्य को जैसा बोला जाए वैसे ही दर्ज करना चाहिए, क्रम प्रश्नोंत्तर के दौरान बाद में हुई किसी मांग को भी दर्ज किया जाना चाहिए। यह सावधानी बरती जानी

चाहिए कि साक्षियों को प्रभावित न किया जाए। जो साक्षी अंग्रेजी जानते हों वे बयान को पढ़ें और दर्ज किए गए बयान के प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर करेंगे।

- (iii) अनपढ़ साक्षियों अथवा जिन साक्षियों को अंग्रेजी का ज्ञान न हो, उनके बयान दर्ज करते समय, उनके हस्ताक्षर लेने से पूर्व उन्हें उनके बयान पढ़कर सुनाए जाएं और स्पष्ट किए जाएं और अध्यक्ष यह प्रमाणित करेंगे कि ऐसा किया गया है। यदि साक्षी अपने हस्ताक्षर नहीं कर सकता तो प्रत्येक पृष्ठ पर उसके अंगूठे का निशान लगाया जाना चाहिए तथा अध्यक्ष द्वारा उसे सत्यापित किया जाना चाहिए।
- (iv) साक्ष्य को दर्ज करने के लिए, अधिकारियों की जांच समिति किसी आशुलिपिक की सेवाएं ले सकते हैं, जो साक्ष्य को आशुलिपि में दर्ज करके बाद में उसे कंप्यूटर पर टाइप कर सकता है। यदि कोई आशुलिपिक उपलब्ध न हो, तो वह परिचालन विभाग के एक प्रतिनिधि को समिति में नामित करेगा ताकि वह अपनी लिखावट में अथवा कंप्यूटर में साक्ष्यों को दर्ज कर सके।
- (ग) **निष्कर्ष** : निष्कर्ष संक्षिप्त और स्पष्ट होने चाहिए तथा समिति की राय के सरल बयान लिए होना चाहिए कि दुर्घटना का कारण क्या है, उसमें जिम्मेदार व्यक्तियों के नाम तथा जिम्मेदार ठहराए गए प्रत्येक स्टाफ द्वारा नियम/नियमों अथवा अनुदेशों के उल्लंघन अथवा उनके द्वारा किए गए दोषोंका उल्लेख होना चाहिए। स्टाफ/विभाग की प्रमुख/गौण/अन्य जिम्मेदारियों का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहिए। ऐसे मामलों में जहां एक से अधिक स्टाफ/विभाग जिम्मेदार ठहराया जाता है, तो उस स्टाफ/विभाग की प्रमुख जिम्मेदारी विशेष रूप से दर्शाई जाएगी। जब समिति की यह राय हो कि किसी साक्षी द्वारा जानबूझ कर झूठा साक्ष्य प्रस्तुत किया गया है, तो वे उसे "मामला प्रकाश में लाया गया" शीर्षक के अंतर्गत उसे दर्ज करेंगे। उन्हें यह उल्लेख भी करना चाहिए कि दुर्घटना निम्नलिखित में से किस श्रेणी के अंतर्गत आती है—

1. डीएफसीसीआईएल स्टाफ की विफलता।
2. डीएफसीसीआईएल के अलावा अन्य स्टाफ द्वारा विफलता :-

- (क) रेलपथ के साथ छेड़छाड़।
 (ख) अन्य विविध कारण।
3. उपकरण की विफलताएं :-
 (क) यांत्रिक
 (ख) रेलपथ
 (ग) विद्युत
 (घ) सिगनल
 (ङ) अन्य
4. तोड़फोड़
5. आकस्मिक अथवा प्राकृतिक :-
 (क) कारकों का संयोजन
 (ख) अन्य विविध कारण
6. स्थापित न हो सका।

यह सावधानीपूर्वक नोट किया जाना चाहिए कि ऐसे मामलों में जहां एक से अधिक स्टाफ जिम्मेदार ठहराया जाता हो, उक्त विभाग के स्टाफ की श्रेणी के विरुद्ध मामला दर्ज किया जाना चाहिए, जो दुर्घटना के लिए प्रमुख रूप से जिम्मेदार ठहराया गया हो।

(घ) निष्कर्षों की टिप्पणियां और कारण :- इसमें निम्नलिखित तीन मर्दें तीन अलग पैराग्राफ (अनुच्छेदों में) शामिल होनी चाहिए :

- 1) समस्त विरोधाभासी साक्ष्यों पर वार्ता और उसमें समिति द्वारा किया गया विश्लेषण,
- 2) योगदान देने वाले कारक, यदि कोई हों ; और
- 3) हल्का करने वाली परिस्थितियां, यदि कोई हों :

किसी दुर्घटना विशेष में या तो विरोधाभासी, योगदान देने वाले कारकों अथवा हल्का करने वाली परिस्थितियों के न होने का विशेषरूप से उल्लेख किया जाना चाहिए। समिति को उन्हें ध्यान में रखते हुए उन कारणों का पूरा विवरण देना चाहिए जिससे वह अपने

निष्कर्षों पर पहुंची हो कि समस्त कार्यवाही पर उनके द्वारा विचार किया गया है, जिन्होंने साक्ष्यों की सुनवाई नहीं की हो और स्थल पर जाकर परिस्थितियों की समीक्षा नहीं की हो। प्रत्येक साक्षी के साक्ष्य को महत्व देकर नोट किया जाना चाहिए और संदेहास्पद साक्षियों के मामले में यह दर्शाना चाहिए कि क्या साक्षी (विटनेस) निष्पक्ष है अथवा क्या वह उन्हीं में से एक है, जिसे किसी निर्णय से कोई फर्क नहीं पड़ता अथवा क्या वह किसी निर्णय विशेष को सुरक्षित रखे जाने का इच्छुक है।

(इ) सुझाव :- समिति नियमों अथवा कार्यप्रणाली में किन्हीं सुधारों का सुझाव दे सकती है, जो उसकी राय में, भविष्य में समान प्रकार की दुर्घटनाएं होने से बचाव करेगा तथा किसी भी रूप में कार्यप्रणाली में सुधार लाएगा, जो न केवल दुर्घटना के कारण अथवा कारणों पर आधारित होगा बल्कि योगदान देने वाला कारक, यदि कोई हों और हल्का करने वाली परिस्थिति, यदि कोई हों, सिद्ध होगा। यदि कोई सुझाव नहीं दिया जाता, तो 'शून्य' प्रविष्टि की जानी चाहिए।

(च) जांच के दौरान प्रकाश में लाए गए मामले :- जांच के दौरान प्रकाश में लाए गए मामलों में, कार्य में बरती गई अनियमितताओं के विवरण, जिनसे किसी दुर्घटना को बढ़ावा मिल सकता है, भले ही वे दुर्घटना के लिए सीधे जिम्मेदार न हों, दर्शाए जाने चाहिए। तथापि स्थल पर असहमति टिप्पणी तैयार करके उस पर हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। ऐसे किसी मामले के न होने पर, प्रविष्टि में 'कुछ नहीं' लिखा जाना चाहिए।

(छ) संयुक्त अथवा अंतर-विभागीय जांच कार्यवाहियों पर हस्ताक्षर करना :- समिति के अलग होने से पूर्व कार्यवाहियां तैयार करके तथा उस पर हस्ताक्षर कर लिए जाने चाहिए। यदि कोई सदस्य निष्कर्ष अथवा टिप्पणियों और निष्कर्षों के पूर्ण अथवा उसके किसी भाग से सहमत न हो, तो वह उसके कारण बताते हुए असहमति टिप्पणी दर्ज करेगा। यह असहमति टिप्पणी उसी स्थल पर लिखी जाएगी तथा उस पर हस्ताक्षर किए जाएंगे। यह दस्तावेज तथा इस पर जांच समिति के अध्यक्ष की टिप्पणी, जांच कार्यवाही के साथ संलग्न किए जाएंगे।

जांच कार्यवाहियों का निपटारा

522.रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट मिलने के बाद प्रबंध निदेशक द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :- “रेल दुर्घटना नियम, 1998 के तहत विधिक जांच” के अंतर्गत रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट की प्रति मिलने के बाद प्रबंध निदेशक द्वारा तत्क्षण उसकी पावती दी जाएगी। यदि वह रिपोर्ट में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा व्यक्त विचारों से भिन्न विचार रखते हों, तो वे उस पर तुरंत अपनी टिप्पणी लिखकर उसे रेल संरक्षा आयुक्त को भेजेंगे। फिर भी, यदि वह ऐसा न कर सके, तो रिपोर्ट प्राप्त करते समय, वह रेल संरक्षा आयुक्त को अपनी मंशा जाहिर कर देंगे कि वे अपने टिप्पणी बाद में भिजवाएंगे। यदि प्रबंध निदेशक समझते हैं कि किसी व्यक्ति अथवा व्यक्तियों पर मुकदमा चलाया जाना चाहिए, तो वे रिपोर्ट की एक प्रति तत्काल उस जिले के जिलाधीश को भिजवाएंगे, जहां दुर्घटना हुई हो, अथवा राज्य सरकार के ऐसे अधिकारी, जो इस कार्य हेतु नियुक्त किए गए हों तथा संबंधित पुलिस प्राधिकारियों को भी रिपोर्ट की प्रति देंगे। पुलिस प्राधिकारी किसी मुकदमे की शुरुआत के संबंध में अपने निर्णय के बारे में प्रबंध निदेशक सूचित करेंगे। जब प्रबंध निदेशक की राय रेल संरक्षा आयुक्त की राय से भिन्न होगी तो रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट की प्राप्ति के पन्द्रह दिनों के भीतर वह अपनी राय रेल संरक्षा आयुक्त को भिजवाएंगे।

रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट पर डीएफसीसीआईएल प्रशासन की टिप्पणियों के साथ उसे मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को भिजवाना :-

रेल संरक्षा आयुक्त से प्राप्त रिपोर्ट पर संबंधित निदेशकों द्वारा उक्त रिपोर्ट की विस्तार से छानबीन के बाद उस पर प्राप्त टिप्पणियों, निष्कर्षों और जांच परिणामों को प्रबंध निदेशक द्वारा अपनी पैरावार- टिप्पणियों के साथ मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को, रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट की प्राप्ति के, पन्द्रह दिन के भीतर भिजवाया जाएगा। महाप्रबंधक/संरक्षा अन्य निदेशकों से प्राप्त टिप्पणियों का समन्वय कार्य करेंगे और उन्हें प्रबंध निदेशक से अनुमोदित करवाएंगे।

दिए गए दण्ड के बारे में रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित किया जाएगा :- रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराए गए डीएफसीसीआईएल के स्टाफ के विरुद्ध विभागीय कार्रवाई और दिए गए दण्ड की जानकारी रेल संरक्षा आयुक्त को भिजवाई जाएगी।

523. जांच रिपोर्ट को स्वीकार करना :

- (i) (क) श्रेणी डी (डी-6 के अतिरिक्त), एफ, जी, एच, बी-2, सी, एन, जे-9 और जे-10 के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में की जाने वाली कार्रवाई व्यक्तिगत रूप से कार्यकारी निदेशक द्वारा स्वीकार कर लिए जाने के बाद तीन प्रतियों में प्रबंध निदेशक को भिजवाई जानी चाहिए। सभी मामलों में अधिकारियों की जांच रिपोर्ट के निष्कर्षों और सिफारिशों को स्वीकार करने का अंतिम प्राधिकार कार्यकारी निदेशकों को है। अंतर-विभागीय समन्वय कार्यों के लिए अपेक्षित मुद्दों पर समस्त डीएफसीसीआईएल द्वारा उपाय किए जाएंगे, जिनका कार्यकारी निदेशक द्वारा प्रबंध निदेशक को जांच कार्यवाही की रिपोर्ट भिजवाते समय अपनी रिपोर्ट में विशेष उल्लेख किया जाएगा।
- (ख) जांच कार्यवाही की प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को सीधे नहीं भिजवाई जानी चाहिए, बल्कि कॉर्पोरेट कार्यालय को एक अतिरिक्त प्रति भेजी जानी चाहिए जो उसे मुख्यालय की टिप्पणी, यदि कोई हो, के साथ रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत करेगा।
- (ii) जहां समिति दुर्घटना के कारण का निश्चित रूप से निर्धारण न कर सके, वहां ऐसी कार्यवाहियों की दो प्रतियां प्रबंध निदेशक को भेजी जानी चाहिए।
- (iii) अन्य मामलों में, कार्यवाहियों का अंतिम निपटान कार्यकारी निदेशक के कार्यालय में ही किया जाना चाहिए। यदि कार्यकारी निदेशक निष्कर्षों को स्वीकार नहीं करते, तो वह या तो मामले को वापस समिति को भेजेंगे अथवा दुर्घटना की जांच के लिए एक नई समिति का नामांकन करेंगे।

- (iv) यदि किसी मामले में रेलवे का कोई कर्मचारी जिम्मेदार ठहराया जाता है, तो कार्यवाही की एक प्रति रेलवे के प्रतिनिधि को दी जाएगी ताकि उस कर्मचारी के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई की जा सके।

524. निष्कर्षों और सिफारिशों पर कार्रवाई :

- क. जैसे ही किसी जांच समिति के निष्कर्षों को स्वीकार किया जाता है, जिम्मेदार ठहराए गए स्टाफ को दंडित करने के लिए कार्रवाई की जानी चाहिए।
- ख. जांच समिति की सिफारिशों को सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकार कर लिए जाने के बाद उन सिफारिशों के क्रियान्वयन के लिए शीघ्र कार्रवाई की जानी चाहिए।
- ग. डीएफसीसीआईएल के प्रत्येक क्षेत्रीय मुख्यालय में एक दुर्घटना जांच रजिस्टर निम्नलिखित प्रारूप के अनुसार रखा जाना चाहिए ताकि जांच समिति के निष्कर्षों और सिफारिशों के संबंध में नजर रखी जा सके -

दुर्घटना जांच रजिस्टर

1	2	3	4	5	6	7	8	9
क्र.सं.	तारीख	स्थान	श्रेणी	संक्षिप्त विवरण	दुर्घटना रजिस्टर में तुलनात्मक क्र.सं.	की गई जांच का प्रकार	फाइल संख्या	जांच की शुरुआत की तारीख

10	12	12	13	14	15	16	17	18
जांच कार्रवाई मुख्याल य कोरीडोर को सौंपे जाने की तारीख	कार्य. निदेश क द्वारा स्वीकार किये जाने की तारीख	सक्षम अधिका री द्वारा स्वीकार किये जाने की तारीख	जिम्मेदा र ठहराया गया स्टाफ	तारी ख	दंड का प्रका र	स्वीकार की गई सिफारि शें	सिफारिशों के क्रियान्वय न में हुई प्रगति	असामा न्य देरी के कारण

525. **जब जांच न हुई हो तो कार्रवाई :** जब पैरा 506 के उप-पैरा (ग) और (घ) के खंड (i) एवं (ii)के अनुरूप जांच आयोजित ना हुई हो तो कार्यकारी निदेशक डाक्टरी (मेडिकल) और पुलिस रिपोर्टें प्राप्त करेंगे और, यदि आवश्यक हो, तो संबंधित क्षेत्रीय अधिकारियों की टिप्पणी प्राप्त करेंगे और दुर्घटना होने के 10 दिन के भीतर प्रबंध निदेशक को एक विशेष रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

526. **कर्मचारियों पर अभियोजन :** ऐसे मामले जिनमें आपराधिक न्यायालय द्वारा संज्ञान लिया गया हो- आपराधिक प्रक्रिया संहिता की धारा 190 के अंतर्गत आपराधिक न्यायालय ऐसे तथ्यों की रिपोर्ट मिलने पर जिससे कोई अपराध पनपता है अथवा किसी पुलिस रिपोर्ट के मिलने अथवा किसी पुलिस अधिकारी के अलावा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा रिपोर्ट मिलने पर अथवा अपने स्वयं की जानकारी द्वारा अथवा संदेह होने पर कि ऐसा कोई अपराध हुआ है, किसी अपराध का संज्ञान लेता है। यहां तक कि किसी न्यायालय द्वारा या तो किसी शिकायत पर अथवा पुलिस रिपोर्ट मिलने पर किसी अपराध का संज्ञान लिया जाता हो, तो रेल दुर्घटना के लिए जिम्मेदार स्टाफ के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के तहत विभागीय कार्यवाही शुरू की जा सकती है और यदि वह दोषी पाया जाता है, तो इस तथ्य के होते हुए भी, कि जब तक स्थगन न लिया गया हो, मामला न्यायालय में विचाराधीन है, उचित दंड दिया जा सकता है।

527. **पुलिस की सहायता :** जिस दौरान पुलिस की जांच चल रही हो, संबंधित पुलिस प्राधिकारियों से नजदीकी समन्वयन बनाए रखना चाहिए ताकि यह प्रक्रिया तेजी से चलती रहे और देरी को समाप्त किया जा सके। पुलिस द्वारा जांच कार्य पूरा कर लेने और अभियोजन की जानकारी दे दिए जाने के बाद, कार्यकारी निदेशक को यह देखना चाहिए कि पुलिस को समस्त आवश्यक सहायता दी गई हो।

528. **संबंधित विभागों द्वारा जिम्मेदारी को स्वीकार करना :**

(क) जैसा नीचे खंड (ख) में व्यवस्था है, के अलावा और इस तथ्य के बावजूद कि क्या प्रबंध निदेशक द्वारा एक संयुक्त अथवा अंतर-विभागीय जांच के आदेश दिए गए हैं अथवा नहीं, क्षेत्रीय मुख्यालय के उप महाप्रबंधक (संरक्षा) को दुर्घटना के तत्काल बाद

दो दिनों के भीतर अन्य संबंधित क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा दुर्घटना की जानकारी दी जाएगी भले ही उनके संबंधित विभिन्न ने जिम्मेदारी स्वीकार की हो अथवा नहीं। यदि संबंधित क्षेत्रीय अधिकारी से समय-सीमा के भीतर कोई सूचना प्राप्त नहीं होती, तो महाप्रबंधक (संरक्षा) यह मान लेंगे कि संबंधित विभाग ने जिम्मेदारी स्वीकार नहीं की है। इसके बाद महाप्रबंधक (संरक्षा) कार्यकारी निदेशक से अधिकारियों द्वारा की जाने वाली संयुक्त जांच किए जाने के आदेश जारी करने का आग्रह करेंगे। यदि कोई विभाग जिम्मेदारी स्वीकार करता है, तो कार्यकारी निदेशक महाप्रबंधक (संरक्षा) से सूचना मिलने पर, विभागीय जांच का आदेश दे सकते हैं।

(ख) समपारों (लेवल क्रॉसिंग) पर होने वाली दुर्घटनाओं के मामले में, जिनमें व्यक्तियों को चोट पहुंचती हो और सार्वजनिक संपत्ति की क्षति पहुंचती हो, जिम्मेदारी स्वीकार करने संबंधी कोई सूचना भेजे जाने की आवश्यकता नहीं होती।

529. विभागीय जांच की कार्यवाहियां: कार्यकारी निदेशक द्वारा विभागीय जांचों का आदेश दिया जाएगा। विभागीय जांच की कार्यवाहियां उसी समान फार्म में दर्ज की जाएंगी जो संयुक्त जांच के मामले निर्धारित हैं और संयुक्त जांच किए जाने संबंधी नियम विभागीय जांचों के आयोजन के लिए, जहां तक वे लागू हों हैं, लागू किये जाएंगे।

530. असहमति (डिसेन्ट) टिप्पणी: जहां तक संभव हो, संयुक्त जांच समिति को सर्वसम्मति से एक निर्णय लेना चाहिए। तथापि, यदि संयुक्त जांच समिति का कोई सदस्य अपनी असहमति टिप्पणी देता है, तो अधिकांश सदस्यों के बहुमत को उस असहमति टिप्पणी पर मदवार (आइटम वाइज़) विस्तृत कारण सहित टिप्पणियां देनी चाहिए। कार्यकारी निदेशक बहुमत के निष्कर्षों से सहमत हो सकते हैं, या फिर वे असहमत अधिकारी के निर्णय से सहमत हो सकते हैं परंतु इसके लिए वे लिखित रूप में संक्षिप्त कारण दर्ज करेंगे।

अध्याय- VI

तोड़फोड़ अथवा गाड़ी के विध्वंश होने के मामलों के निपटारे की प्रक्रिया

601.तोड़फोड़ अथवा गाड़ी के विध्वंश होने के मामले : इस अध्याय में निहित नियम अतिरिक्त नियम हैं, जो उन मामलों के लिए हैं जहां तोड़फोड़ अथवा गाड़ी के विध्वंश होने के फलस्वरूप अवपथन और/ अथवा अन्य गंभीर परिणाम सामने आते हैं।

किसी व्यक्ति की ओर से करे गए निश्चित कृत्य के कारण दुर्घटना होती है, जिसका इरादा दुर्घटना करने का था या उसे यह ज्ञात था कि उसके इस कृत्य के परिणामस्वरूप रेलगाड़ी विध्वंश हो जाएगी, उसे तोड़फोड़ के रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए। जिन कृत्यों से 'तोड़फोड़' सिद्ध होती है उनका विवरण रेलवे अधिनियम की धारा 150 में दिया गया है और उसमें उल्लिखित किए गए शब्द 'आशय' और 'जानकारी' को मुख्य आधार के रूप में निर्णय लेने के उद्देश्य से किया जाना चाहिए कि क्या दुर्घटना तोड़फोड़ के कृत्य के कारण हुई है अथवा नहीं।

602.संदिग्ध तोड़फोड़ के कारण किसी गाड़ी के पटरी से उतरने अथवा अन्य कोई गंभीर स्थिति उत्पन्न होने पर इंजन चालक दल और डीएफसीसीआईएल स्टाफ के कर्तव्य:-

- (i) चालक दल एवं अन्य डीएफसीसीआईएल स्टाफ, जो संबद्ध गाड़ी में यात्रा कर रहे होंगे गाड़ी को सुरक्षित करने के बाद दुर्घटनाकी रिपोर्ट करेंगे और घायलोंको प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करेंगे।
- (ii) जिम्मेदार व्यक्तियों के साथ रेलपथ की संयुक्त रूप से सावधानीपूर्वक जांच करेंगे और जांच के परिणाम दर्ज करेंगे तथा उस रिकार्ड पर अपने हस्ताक्षर करेंगे।
- (iii) देखेंगे कि रेलपथ के हिस्से, पटरियां, फिश प्लेटें, बोल्ट और अन्य फिटिंग, जो कटी-फटी दिखती हों, को छोड़ा न जाए और किसी के द्वारा उन्हें हटाया न जाए तथा देखा जाता हो कि सिविल और पुलिस अधिकारियों के आने तक उन पर नजदीकी नजर रखी जाती हो।

टिप्पणी : यदि उस गाड़ी में कोई अधिकारी अथवा कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी यात्रा कर रहा हो, तो उपर्युक्त कर्तव्य उस पर लागू होंगे।

- 1) जब कभी किसी व्यक्ति/व्यक्तियों से सहायता ली जाती हो, तो उनके नाम और पते यदि आवश्यक हों निरपवाद रूप से भविष्य में संदर्भ हेतु रिकार्ड में रखे जाएं।

603. **स्थानीय सिविल पुलिस/डीएफसीसीआईएल की सुरक्षा एजेंसी को सूचना** : दुर्घटना स्थल के समीपवर्ती स्टेशन का स्टेशन मास्टर सबसे तीव्र उपलब्ध माध्यम से स्थानीय सिविल पुलिस/ डीएफसीसीआईएल की सुरक्षा एजेंसी को दुर्घटना की सूचना देगा और उन्हें दुर्घटना स्थल तक पहुंचने के लिए हर संभव सहायता देगा।

604. **इंजीनियरिंग कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा पूर्व सावधानियां** : दुर्घटना स्थल पर जाने वाले कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ) को निम्नलिखित पूर्व-सावधानियां बरतनी चाहिए -

- (i) दुर्घटना स्थल पर पहुंचने वाले सिविल इंजीनियरिंग अनुरक्षण स्टाफ को तत्क्षण अनुदेश देगा कि वे अपने साथ कोई उपकरण नहीं लाएं।
- (ii) सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना स्थल पर भेजे गए सिविल इंजीनियरिंग अनुरक्षण स्टाफ के टूल-बॉक्स, पुलिस द्वारा जांचे जाने तक खोले नहीं जायेंगे।
- (iii) उन्हें अनुदेश देंगे कि दुर्घटना स्थल पर तब तक रेलपथ, पटरियों, फिश-प्लेटों, बोल्ट और अन्य फिटिंग को छेड़ा अथवा हटाया न जाए, जब तक डीएफसीसीआईएल, सिविल और पुलिस अधिकारियों द्वारा निरीक्षण न कर लिया जाए तथा उनके फोटो ना ले लिये जाए।

605. **अधिकारियों और कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों के कर्तव्य** : अधिकारी और कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी अपनी सामान्य इयूटी के अलावा -

- (i) हताहतों की सूची बनायेंगे तथा दुर्घटना के स्कैच पर ध्यान देंगे।
- (ii) साक्ष्यों को जुटाने में वे सभी कार्य करेंगे जो दुर्घटना के कारणों पर प्रकाश डालते हो।

- (iii) यह देखेंगे कि दुर्घटना के सुराग अज्ञानतावश अथवा कुतूहलवश अनजाने में हटा न दिए जाते हों, और
- (iv) रेलपथ, पटरियों, फिश-प्लेटों, बोल्ट और अन्य फिटिंग और प्रभावित गाड़ी के इंजन तथा चल-स्टॉक की जितना जल्दी संभव हो सके, फोटोग्राफी और वीडियोग्राफी कराने की व्यवस्था करेंगे।

606.डीएफसीसीआईएल की सुरक्षा एजेंसी के कर्तव्य : सुरक्षा एजेंसी निम्नलिखित कार्य करेगी:

- (i) दुर्घटना की सूचना मिलने के बाद, वरिष्ठतम स्टाफ, जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई हो, समस्त उपलब्ध कर्मचारियों के साथ दुर्घटनास्थल के लिए रवाना होगा।
- (ii) कोई अतिरिक्त सहायता, जो आवश्यक हो, नजदीकी सुरक्षा एजेंसी से मांगी जा सकती है।
- (iii) स्टेशन डायरी में सामान्यतः प्रविष्टि करने के अलावा,स्टेशन मास्टर को इस गतिविधि की जानकारी दी जानी चाहिए।
- (iv) सूचना मिलने पर सुरक्षा एजेंसी का प्रभारी स्टाफ के साथ दुर्घटना स्थल के लिए रवाना होगा। उक्त मामलों में सबसे तीव्र उपलब्ध माध्यमों से पहुंचने की व्यवस्था की जानी चाहिए और आवश्यक होने पर सड़क परिवहन किराये पर लिया जा सकता है।
- (v) स्थल पर जाने के लिए रवानगी से पूर्व, उक्त उल्लिखित सुरक्षा एजेंसी को स्थानीय जिला पुलिस अधिकारियों से संपर्क करने की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि सुनिश्चित हो सके कि उन्हें भी दुर्घटना की सूचना मिल गयी हो। दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के बाद, वे निम्नलिखित कार्य करेंगे :

क. गाड़ी के हिस्सों अथवा मलबे में फंसे लोगों को निकालने में सहायता, घायलों का प्राथमिक उपचार करना, घायल व्यक्तियों को स्थल से निकाले और घायल न हुए व्यक्तियों को वहां से हटाने का कार्य।

ख. जब तक पुलिस दुर्घटना स्थल पर न पहुंच जाए और वहां जिम्मेदारी न संभाल ले पीड़ितों के सामान की और डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की सुरक्षा करना।

- ग. पुलिस अधिकारियों के दुर्घटना तक पर पहुंच कर प्रभार संभालने तक रेलपथ, पटरियों, फिश प्लेटों, बेल्ट अन्य सामग्री को किसी अन्य व्यक्ति के हस्तक्षेप से बचाने के लिए सुरक्षा प्रदान करना।
- घ. आसपास में कुछ संदिग्ध व्यक्ति के बारे में ध्यान रखें और ऐसे सुरागों को नोट करें जो अपराध होने का पता लगाने में उपयोगी सिद्ध हो सकते हैं।
- ङ. दुर्घटना स्थल पर भड़क सकने वाली आग को बुझाएं।
- च. मामले की जांच में जिला पुलिस के साथ समन्वय सुनिश्चित करें।

607. जब तक पुलिस की अनुमति न मिले किसी क्षतिग्रस्त इत्यादि सामग्री की यथास्थिति बनाए रखी जाए :- अन्यथा जब तक किसी व्यक्ति का जीवन बचाना अथवा घायलों को मलबे से निकालना आवश्यक न हो, जांच कार्य पूरा होने तक और जब तक पुलिस द्वारा यह लिखित अनुमति न दे दी जाए कि मलबे को हटाया जाए तथा संचार माध्यमों को बहाल किया जाए, किसी भी रेल डिब्बे, वाहन, उपकरण के हिस्सों अथवा किसी सुराग को न छेड़ा जाए।

608. सिविलपुलिस और डीएफसीसीआईएल अधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच:

- (i) चिकित्सा राहत का कार्य पूरा हो जाने के बाद, डीएफसीसीआईएल के वरिष्ठतम अधिकारी स्थल पर ही दुर्घटना के कारण की विस्तृत छानबीन करेंगे साथ ही संबंधित विभाग के प्रतिनिधियों की सहायता से तथा वरिष्ठ सिविल और पुलिस अधिकारियों के साथ समन्वय करके स्थल के पिछले भाग में कम से कम 800 मी. तक के क्षेत्र का गहन सर्वेक्षण करेंगे।
- (ii) जांच करते समय, वाहनों, रेलपथ की फिटिंगों आदि की स्थिति, जहां तक संभव हो, छोड़ी न जाए। सुरक्षा एजेंसी और पुलिस की सहायता से स्टाफ और ऐसे व्यक्तियों को स्थल से दूर रखने की व्यवस्थाएं की जानी चाहिए, जो जांच से संबद्ध न हों। ध्यान में आये विभिन्न तथ्यों का विशेष रूप से उल्लेख करते हुए टिप्पणी तैयार करनी चाहिए।

- (iii) स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम अधिकारी पुलिस के परामर्श से निर्णय लेंगे कि और आगे जांच के लिए क्या-क्या सामग्री संरक्षित रखी जा सकती है। यह सामग्री एक उपयुक्त स्थल पर ले जाई जानी चाहिए, जहां इन्हें पुलिस और डीएफसीसीआईएल की संयुक्त अभिरक्षा में रखा जाएगा। जहां तक संभव हो, सभी छोटी फिटिंगों को किसी बॉक्स अथवा गनी बैग में रखा जाएगा और उसे पुलिस और डीएफसीसीआईएल द्वारा संयुक्त रूप से सील किया जाएगा। इस आशय की पावती ली जानी चाहिए कि पुलिस द्वारा किस सामग्री का चार्ज लिया गया है। क्षतिग्रस्त रेलपथ को हटाने से पूर्व, विभिन्न कलपुर्जों को सावधानी पूर्वक नंबर अथवा एक समान चिह्न देना चाहिए ताकि बाद में जांच के लिए आवश्यक होने पर पूरे दृश्य को पुनः बनाया जा सके।
- (iv) जांच के संबंध में अंतिम रूप देने के बाद दर्ज की गई टिप्पणी की जांच करके उस पर वरिष्ठतम पुलिस अधिकारी के प्रति हस्ताक्षर होने चाहिए।

609.रोलिंग स्टॉक को हटाना और जांच करना :

- क. क्षतिग्रस्त न हुए चल स्टॉक को हटाना : रेलपथ पर जो चल स्टॉक बिना क्षति हुए खड़ा रहता है, उसे दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठ पुलिस अधिकारियों की लिखित अनुमति से हटा लिया जाना चाहिए। इसे हटाकर नजदीकी सुविधाजनक स्टेशन पर खड़ा करना चाहिए जहां उसके वैक्यूम/एयर ब्रेक फिटिंग की आगे यांत्रिक विभाग के पर्यवेक्षण में जांच की जा सके।
- ख. दुर्घटना में क्षतिग्रस्त चल स्टॉक को हटाना और उसकी जांच करना :- दुर्घटना में क्षतिग्रस्त इंजन और डिब्बों की जांच उप महाप्रबंधक/यांत्रिक द्वारा वरिष्ठ पुलिस अधिकारियों के साथ मिलकर की जानी चाहिए। समस्त क्षति और कमियों को सावधानीपूर्वक नोट किया जाना चाहिए और अवपथन के कारण बननेवाली क्षति और कमियों पर विशेष रूप से टिप्पणियां लिखी जानी चाहिए और यह भी उल्लेख करना चाहिए कि क्या ये पुराने प्रतीत हो रहे हैं अथवा नए और उक्त नोट पर पुलिस अधिकारियों के हस्ताक्षर लिए जाने चाहिए। इस नोट का उपयोग संयुक्त जांच के

दौरान अंतिम टिप्पणी तैयार करने के लिए किया जाना चाहिए जैसा पैरा 608 में उल्लिखित है। इन वाहनों को हटाने के लिए ब्रेकडाउन संचालन पैरा 611 के अनुरूप ही किया जाना चाहिए।

610. दुर्घटना स्थल की जांच में लगे अधिकारियों द्वारा टिप्पणी तथा आरेख तैयार करने के लिए उनके मस्तिष्क में उत्पन्न विशेष बिंदु : दुर्घटना स्थल की जांच करने वाले अधिकारियों और कार्यकारियों/वरिष्ठ कार्यकारियों द्वारा निम्नलिखित बिंदुओं पर ध्यान दिया जाना चाहिए:

- (i) वह सटीक स्थिति जिसमें इंजन और वाहन आकर रुके और साथ ही अलग हुए उपकरण/हिस्से कहां पाए गए।
- (ii) वह सटीक स्थिति जहां पटरियां और उपकरणों के हिस्से जैसे स्लीपर, फिश प्लेटें, बोल्ट, नट, डॉग स्पाइक्स इत्यादि पाए गए।
- (iii) पहियों के निशान, स्लीपरों रेलपथ व अन्य पुर्जों की दुर्घटना में हुई क्षति।
- (iv) विस्थापित कांटे अथवा कांटों पर पटरियों के किनारों पर किसी डेंट अथवा दरारों की जांच, और ये दरारें लंबवत हैं अथवा क्षैतिज।
- (v) स्थान से हटी किसी पटरी के संबंध में पहियों की स्थिति, इसका सामान्य संरेखण और भूमि पर उतरी रेल।
- (vi) दुर्घटना स्थल से पीछे कम से कम 800 मी. तक रेलपथ की स्थिति।
- (vii) यदि दुर्घटना की जांच के लिए निम्नलिखित की आवश्यकता हो :
 - (क) सिगनलों, कांटों और ब्लॉक उपकरणों/वीपीएसी की स्थिति और इनकी हालत का निरीक्षण किया जाना चाहिए।
 - (ख) स्टेशन पर उपलब्ध इंटरलॉकिंग के कार्य का परीक्षण किया जाना चाहिए।
 - (ग) गाड़ी सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नंबर शीट इत्यादि सहित गाड़ी संचालन रिकार्ड को जब्त करके सावधानी से संरक्षित रखा जाना चाहिए।
- (viii) स्टाफ के बयान दर्ज किए जाने चाहिए।

611. संचार माध्यमों की बहाली: अन्वेषण और जांच कार्य पूरा होने के बाद ही संचार की बहाली का कार्य हाथ में लिया जाना चाहिए, इससे पूर्व संयुक्त टिप्पणी और स्कैच तैयार हो

जाना चाहिए और सिविल तथा पुलिस प्राधिकारियों द्वारा यह लिखित रूप में दिया जा चुका हो कि उनकी जांच पूरी हो चुकी है और अब आगे जांच आवश्यक नहीं है।

612.रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अथवा अन्य जांच की योजना की तैयारी: रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अथवा न्यायिक जांच के लिए एक डाइमेंशनल प्लान तैयार किया जाना चाहिए, जो मूल स्कैच की एक प्रतिकृति होनी चाहिए। डीएफसीसीआईएल और पुलिस के प्रतिनिधियों द्वारा हस्ताक्षरित दर्ज की गई टिप्पणी की प्रतियां जांच के लिए अपने साक्ष्य में वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा बयान के परिशिष्ट के रूप में संलग्न की जानी चाहिए।

613.टिप्पणियों और स्कैचों को सावधानीपूर्वक संरक्षित किया जाना: समस्त दर्ज की गई टिप्पणियां और स्कैच, दुर्घटना पर आए विभिन्न अधिकारियों के मत भविष्य में उपयोग हेतु सावधानी पूर्वक संरक्षित रखे जाएं, क्योंकि उन अधिकारियों और कर्मचारियों के बयान बाद में होने वाली जांचों, अन्वेषणों और न्यायिक मुकदमों में उपयोग में लाए जा सकते हैं।

614.सुरक्षा एजेंसी का जुड़ाव (असोसियेशन ऑफ सिक्योरिटी एजेंसी) :

(क) ऐसे सभी मामलों में जहां डीएफसीसीआईएल द्वारा जांच की जाती है, जहां प्रथम दृष्टया तोड़फोड़ का मामला हो, कारपोरेट कार्यालय का सुरक्षा अधिकारी निरपवाद रूप से उस जांच से जुड़ेगा और समिति द्वारा तैयार संयुक्त निष्कर्षों पर उसके द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे। ऐसे मामलों में निष्कर्षों को स्वीकार किए जाने से पूर्व उन्हें महाप्रबंधक (संरक्षा) के माध्यम से प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में तोड़फोड़ के मामलों के आंकड़े स्वीकार किए गए निष्कर्षों के आधार पर ही आधारित होंगे और बोर्ड कार्यालय के संरक्षा अथवा सुरक्षा निदेशालयों को भिजवाएं जाने से पूर्व सुरक्षा एजेंसी/महाप्रबंधक (संरक्षा) द्वारा संयुक्त रूप से सत्यापित किया जाएगा।

(ख) साथ ही, ऐसे सभी मामलों में, जांच समिति द्वारा अपने निष्कर्ष में 'तोड़फोड़' होने का एक स्पष्ट निर्णय दिया जाना चाहिए। यदि यह कोई 'तोड़फोड़' वाला मामला न हो तो जांच समिति को अपने संयुक्त निष्कर्ष में यह स्पष्ट उल्लेख करना चाहिए यह विफलता डीएफसीसीआईएल स्टाफ के अलावा निम्नलिखित के कारण हुई है :

- (i) रेलपथ के साथ छेड़छाड़ अथवा
- (ii) अन्य विविध कारण।

अध्याय- VII

असामान्य घटनाएं

701.गाड़ियों (ट्रेन) पर खतरनाक परिस्थितियां: प्रत्येक डीएफसीसीआईएल स्टाफ, चाहे वह ड्यूटी पर हो अथवा नहीं, जो किसी गाड़ी में कुछ असामान्य अथवा खतरनाक देखता है, जैसे धुरी गर्म होना, फ्लैट टायर, ब्रेक बाइंडिंग, सामान का गिरना, आग लगना, डिब्बे के किसी हिस्से का अलग होना अथवा लूज होकर खतरनाक स्थिति में लटक जाना, तथा साथ ही रेलपथ पर कोई खतरनाक स्थिति देखता है, तो उसे गाड़ी को रोकने तथा चालक दल को गाड़ी रोकने की चेतावनी देने का तत्काल प्रयास करना चाहिए। यदि वह गाड़ी रोकने में सफल नहीं हो पाता,तो किसी उपलब्ध संचार माध्यम से नजदीकी स्टेशन मास्टर अथवा किसी डीएफसीसीआईएल अधिकारी को तत्काल सूचित करना चाहिए। विद्युतिकृत सेक्शन में सिरोपरि उपस्कर (ओएचई) को स्विच ऑफ करके गाड़ी को रोका जाना चाहिए। गाड़ी पर किसी असुरक्षित स्थिति के देखे जाने और ऐसी कोई सूचना मिलने पर डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों को तत्काल चालक दल को हाथ द्वारा खतरे का सिगनल दिखाना चाहिए और गाड़ी को तत्काल रोकने के लिए हर संभव प्रयास करने चाहिए और यदि संभव हो तो गाड़ी को रोकने के लिए सिगनलों को ऑन स्थिति में कर देना चाहिए और ट्रैक्शन पॉवर कंट्रोलर (टी.पी.सी) को सिरोपरि उपस्कर (ओएचई) की बिजली की आपूर्ति को स्विच ऑफ करने की सूचना देनी चाहिए। इसी के साथ-साथ, नजदीकी स्टेशन का स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाना चाहिए, जो सूचना मिलने पर सेक्शन कंट्रोलर और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बाबत सूचित करेगा। असुरक्षित हालत में चल रही और असुरक्षित रेलपथ पर चल रही गाड़ी को रोके जाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाने चाहिए।

702.रेलपथ (ट्रैक) में दोष :

(क) यदि चालक को उस रेलपथ पर कोई असामान्य स्थिति महसूस होती है, जिस पथ पर उसकी गाड़ी चल रही हो और यदि उसे लगता है कि जिस रेलपथ से होकर उसकी गाड़ी गुजरी है, वह बाद में आने वाली किसी गाड़ी के लिए हानिकारक है तो वह निम्नानुसार कार्रवाई करेगा :-

- (i) वह ब्लॉक सेक्शन को क्लियर किए बिना अगले ब्लॉक स्टेशन पर अपनी गाड़ी रोकेगा और उपलब्ध संचार माध्यमों से स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि वह इकहरी लाइन होने की स्थिति में प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में दोनों छोर से किसी गाड़ी को तथा दोहरी लाइन सेक्शन में पीछे आने वाली गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति न दे। फिर आगे बढ़ेगा जब यह संतुष्टि कर लेने के बाद ही कि स्टेशन मास्टर ने स्पष्ट रूप से समझ लिया है और जबतक स्टेशन मास्टर को लोको पायलट से घटना के विवरण को दर्शाते हुए एक लिखित मेमो नहीं मिलता स्टेशन मास्टर लाइन पर संचालन की अनुमति नहीं देगा, वह (लोको पायलट) पुनः स्टेशन पर एक सुविधाजनक स्थान पर अपनी गाड़ी रोकेगा ताकि स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो सौंप सके।
- (ii) आईबीएस की स्थिति में और आटोमैटिक ब्लॉक सिग्नलिंग टैरिटोरी में लोको पायलट गाड़ी को रोक देगा। लोको पायलट द्वारा प्रभावित लाइन का सुरक्षा की जाएगी तथा स्टेशन मास्टर और पिछले स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को उपलब्ध संचार के साधनों से अवगत कराएगा जिससे गाड़ियों के संचालन पर रोक लगायी जा सके। ऐसे गाड़ियों के लोको पायलट जो पिछले स्टेशन से प्रस्थान कर चुके हैं सूचना मिलने के पश्चात अपनी गाड़ी को रोक देंगे तथा ओसीसी और स्टेशन मास्टर से संपर्क करके प्रतिबंधित गति 10 कि.मी. प्र.घं. की चाल से गाड़ी चलाएंगे ट्रैक का परीक्षण/अवलोकन के पश्चात यदि ट्रैक को गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित पाते हैं तो ट्रैक की स्थिति की रिपोर्ट करेगा। स्टेशन मास्टर को ऐसी अनुमति तभी देनी चाहिए जब वह पैरा (iv) वर्णित प्रावधानों को सुनिश्चित करना संभव न हो। यदि लोको पायलट लाइन को गाड़ी के संचालन के लिए असुरक्षित पाता है तो स्टेशन मास्टर को अवगत कराएगा और स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए निर्देशों का अनुपालन करेगा।
- (iii) जानकारी मिलने पर स्टेशन मास्टर उसे तत्काल प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को दोहराने के साथ-साथ सेक्शन कंट्रोलर, कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ), प्रबंधक/उप महाप्रबंधक, महाप्रबंधक (परिचालन) और कॉरीडोर के कार्यकारी निदेशक को भी सूचित करेगा। रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन

मास्टरतत्काल सा.नि. 155 (1) और डीएफसीआर के साधारण नियमों के परिशिष्ट- के अंतर्गत कॉशन आर्डर जारी करने की व्यवस्था करेगा।

- (iv) उसे रेल अनुरक्षण (मैटेनेंस) मशीन/टावर वैगन/एकल इंजन (लाइट इंजिन) द्वारा भिजवाने की व्यवस्था करेगा अथवा इनके न होने की स्थिति में किसी गाड़ी में एक इंजीनियरिंग अधिकारी के हाथों इस आशय का कॉशन आर्डर प्रेषित करेगा कि रेलपथ के प्रभावित हिस्से से पर्याप्त दूरी पहले गाड़ी को रोका जाए। गाड़ी के साथ जा रहा इंजीनियरिंग अधिकारी रेलपथ का निरीक्षण करेगा और गाड़ी को वहां से तभी गुजरने की अनुमति देगा जब वह संतुष्टि कर ले कि रेलपथ गाड़ी के गुजरने के लिए सुरक्षित है। वह रेलपथ की स्थिति और कोई गति प्रतिबंध लागू करने के लिए स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से अथवा लिखित मेमो के द्वारा जानकारी देगा जो लोको पायलट के माध्यम से भिजवाई जा सकती है।
- (v) इंजीनियरिंग अधिकारी की अनुपस्थिति में कॉशन आर्डर लिए गाड़ी, जिसमें लोको पायलट के लिए अनुदेश होंगे कि वह प्रभावित किलोमीटर से पहले गाड़ी रोक देगा और प्रभावित रेलपथ पर **10 कि.मी. प्र.घं.** की गति से गाड़ी चलाकर यह संतुष्टि करेगा कि रेलपथ गाड़ी के गुजरने के लिए सुरक्षित है, यदि उसे लगता है कि गाड़ी गुजारना असुरक्षित है, तो वह पिछले स्टेशन पर लौट जाएगा। यदि लोको पायलट किसी संदेहास्पद स्थिति का पता नहीं लगा पाता, तो उसके बाद आने वाली गाड़ी को, इंजीनियरिंग अधिकारी द्वारा यह प्रमाणित किए जाने तक कि रेलपथ सुरक्षित है, 10 कि.मी. प्रति घंटा की प्रतिबंधित गति पर चलाया जाएगा।
- (vi) यदि स्थिति उपरोक्त पाई जाती है, और लोको पायलट द्वारा स्थिति की पुष्टि की जाती है, तो इंजीनियरिंग अधिकारी द्वारा सुरक्षा संबंधी प्रमाणपत्र दिए जाने तक किसी गाड़ी के संचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (vii) कार्यकारी/वरि. कार्यकारी प्रबन्धक (रेलपथ) तुरन्त रेल पथ का निरीक्षण करेगा तथा जैसा उचित समझे वैसी कार्यवाही करेगा और स्टेशन मास्टर को काशन आर्डर जारी रखने , परिवर्तन करने या हटाने के संबंध में, जैसी परिस्थिति है के

बारे में निर्देश जारी करेगा तब तक लागू काशन ऑर्डर जारी रहेगा। कार्यकारी/वरि.कार्यकारी (रेलपथ) द्वारा इसकी रिपोर्ट नीचे दिये गये फार्म 'A' पर तीन प्रतियों में बनाकर उप महाप्रबंधक(सिविल) को जमा करेगा।

(ख) यदि गाड़ी के चालकदल को उसी रेलपथ पर, जिससे गाड़ी गुजरी हो अथवा समीपवर्ती रेलपथ पर किसी अवरोध अथवा किसी अन्य असुरक्षित स्थिति का आभास होता हो और जो उनकी राय में गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए हानिकारक माना जाता हो, तो वे निम्नलिखित निवारक (रिमेडियल) कार्रवाई करेंगे :

- (i) अपने इंजन की फ्लैशर लाइट तत्काल स्विच ऑनकर देंगे,
- (ii) संचार के उपलब्ध माध्यम द्वारा संबंधित स्टेशन मास्टर/कंट्रोल को सूचित करेंगे, और तत्पश्चात्
- (iii) अपनी गाड़ी रोककर हाथ के खतरे वाले सिग्नल के साथ आगे बढ़ेंगे ताकि सा.नि. 53 के अनुपालन में संबद्ध लाइन को सुरक्षित कर सकें,
- (iv) तत्पश्चात्, वे स्टेशन मास्टर / कंट्रोलर की अनुमति से डीएफसी/जीआर-नियम 230 का पालन करते हुए अपनी गाड़ी को सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन की ओर फ्लैशर लाइटऑन रखकर आगे बढ़ेंगे, और
- (v) प्रभावित हिस्से की ओर किसी आने वाली गाड़ी को बॉकी-टॉकी के द्वारा अथवा संचार के किसी उपलब्ध माध्यम के द्वारा संपर्क करके और हाथ द्वारा खतरे का सिग्नल दिखाकर रोकने के लिए तैयार रहेंगे ,
- (vi) अगले स्टेशन पर आगमन के बाद चालकदल घटना के बारे में लिखित मेमो के माध्यम से स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

फार्म 'ए'
इंजनों का Bad riding बैड राइडिंग (अस्थिर) रूप
(रेलपथ की रिपोर्ट)

1. स्टेशन मास्टर की संदेश सं. एवं स्टेशन और तारीखइंजन का उचित रूप से न चलना (रफ राइडिंग) अनुभव किया गया।
2. किलोमीटररेज और डीएफसीसीआईएल का सेक्शनअप अथवा डाउन रेलपथ।
3. गाड़ी सं., इंजन सं. और प्रकार
4. गाड़ी की गति
5. कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ) द्वारा निरीक्षण की तारीख और समय
.....
6. पटरियों का विवरण :
 - (क) प्रकार और भार
 - (ख) लंबाई
 - (ग) आयु (आरंभ तिथि)
 - (घ) स्थिति
7. स्लीपर :
 - (क) प्रकार
 - (ख) आयु (आरंभ तिथि)
 - (ग) प्रति पटरी अनुसार संख्या
 - (घ) अंतर
 - (ङ) स्थिति
8. गिट्टी :
 - (क) शीर्ष पर चौड़ाई
 - (ख) फुल बॉक्सिंग सेक्शन की कमी
 - (ग) स्लीपर के नीचे गहराई
 - (घ) प्रकार

(ड) साफ-सफाई और ड्रेनेज के संबंध में गिट्टी की स्थिति

9. फारमेशन :

(क) ग्रेड या लेवल

(ख) किनारे की ऊंचाई

(ग) कटिंग की गहराई

(घ) गिट्टी की श्रेणी

(ड) ड्रेनेज की स्थिति

10. संरेखण :

सीधा अथवा घुमाव की डिग्री

11. पुलों का प्रकार

12. निम्नलिखित की पिछली तारीख

(क) थ्रू पैकिंग

(ख) स्लैक पैकिंग

13. रेलपथ, गिट्टी अथवा फारमेशन में किन्हीं खराबियों का विवरण।

14. रेलपथ, गिट्टी अथवा फारमेशन में खराबियों के सुधार के लिए की गई कार्रवाई।

15. अन्य विशेष कारक, जैसे भारी वर्षा आदि।

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ) के हस्ताक्षर

(ग) गार्ड के कर्तव्य : कोई गार्ड, यदि उपलब्ध हो, को भारी झटका अथवा धक्का महसूस होता है, जिसके कारण वह गाड़ी का गुजरना खतरनाक समझता हो, तो वह अगले स्टेशन पर एयर प्रेशर को समाप्त (डिस्ट्रॉय) करके अपनी गाड़ी रोक देगा तथा मामले की लिखित जानकारी स्टेशन मास्टर को देगा। यदि झटका इतना गंभीर न हो जितना समझा गया है, तो वह अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को अपनी रिपोर्ट देगा।

703.25 कि.वा. उपरि उपस्कर (ओएचई) में दोष :

- (i) सभी गाड़ियों के चालक दल, गाड़ी के चलने के दौरान सतर्कतापूर्वक बाहर नजर रखेंगे और गाड़ी के उपरि उपकरण (ओएचई) पर भी नजर रखेंगे, तथा कोई खराबी देखे जाने पर अगले स्टेशन पर कर्षण शक्ति नियंत्रक (टीपीसी) को उसकी रिपोर्ट देंगे।
- (ii) जब उपरि उपस्कर(ओएचई) में कोई खराबी दिखती है, जिससे पेंटोग्राफ के सुगम संचलन में बाधा आती हो अथवा उसमें क्षति आ सकती हो, तो लोको पायलट सर्किट ब्रेकर को ट्रिप कर देगा और पेंटोग्राफ हैंडल को लोअर पोजिशन में रखकर तत्काल पेंटोग्राफ को गिरा देगा। यदि आवश्यक हुआ तो गाड़ी को आपात ठहराव देगा।
- (iii) यदि उपरि उपस्कर (ओएचई) में थोड़ी क्षति आई हो (जैसे कांटेक्ट वायर का ड्रापर अथवा केटेनरी से थोड़ा सा अलग हो जाना), तो प्रभावित सेक्शन में रूके रहना व्यावहारिक तो हो सकता है, किंतु खराबी के बारे में लोको पायलट द्वारा नजदीकी आपात (इमेर्जेसी) टेलीफोन सर्किट के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक (टीपीसी) को रिपोर्ट किया जाएगा अथवा इस सर्किट के उपलब्ध न होने की स्थिति में, किसी अन्य टेलीफोन द्वारा सूचना दी जा सकेगी।
- (iv) उपरि उपस्कर (ओएचई) में बड़ा ब्रेकडाउन होने पर यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक हो तो लोको पायलट द्वारा ऐसे किसी ब्रेकडाउन को देखे जानेपर वह नजदीकी आपात (इमेर्जेसी) टेलीफोन सर्किट के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक (टीपीसी) को ब्रेकडाउन के विवरणों की जानकारी देगा और ऐसे सर्किट के न होने की स्थिति में, वह नजदीकी स्टेशन मास्टर अथवा किसी अन्य टेलीफोन सर्किट के माध्यम से जानकारी भिजवाएगा। ऐसा कोई संदेश मिलने पर, कर्षण शक्ति नियंत्रक, सेक्शन कंट्रोलर को उपयुक्त अनुदेश देगा और यदि आवश्यक हो तो प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों का संचालन रोक देने की सलाह देगा।
- (v) डीएफसीसीआईएल कर्मचारी द्वारा उपरि उपस्कर (ओएचई) अथवा किसी अन्य कर्षण उपकरण में किसी तरह का ब्रेकडाउन अथवा खराबी जिसमें कंटिन्युटी बॉण्ड, ज्वाइंट बॉण्ड, क्रॉस बॉण्ड, स्ट्रक्चरल बॉण्ड और इम पेंडेंस बॉण्ड शामिल है,

देखे जाने पर वह तत्काल कर्षण शक्ति नियंत्रक को उनकी जानकारी देगा। यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक से संपर्क नहीं हो पाता तो नजदीकी स्टेशन मास्टर, ओएचई अनुरक्षण स्टाफ, प्रबंधक विद्युत (कर्षण वितरण) को सूचित किया जाएगा। इम्पेडेंस बॉण्ड के मामले में, प्रबंधक/सिगनल एवं दूरसंचार को सूचित किया जाएगा। स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर, जिन्हें ब्रेकडाउन अथवा खराबियों की रिपोर्ट की जाती है, वे तत्काल सेक्शन कंट्रोलर के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेंगे। संचार की विफलता के मामले में, यातायात के संचालन के लिए स्व-विवेक का उपयोग करेगा और नजदीकी कर्षण अधिकारी को सूचित करेगा।

- (vi) किसी सिरोपरि (ओवर हेड) लाइन के ब्रेकेज के मामलेमें,डीएफसीसीआईएल कर्मचारी द्वारा इसका पता लगने पर, वह सुनिश्चित करेगा कि कोई व्यक्ति उक्त लाइन के संपर्क में न आता हो, जब तक कि कोई अधिकृत व्यक्ति उस स्थान पर न पहुंच जाए। वह अधिकृत व्यक्ति उस प्रभावित लाइन को डैड करने तथा उसकी अर्थिंग का कार्य करेगा।
- (vii) किसी डीएफसीसीआईएल कर्मचारी द्वारा समस्त ब्रेकडाउन और समस्त खराबियां देखे जाने पर तत्काल उसकी रिपोर्ट नजदीकी स्टेशन मास्टर अथवा कर्षण शक्ति नियंत्रक को देगा।

704.दोषपूर्ण रेल इंजन: यदि लोको पायलट देखता है कि उसके इंजन की चाल असामान्य है तो उसे उपयुक्त रूप से गाड़ी की गति कम कर देनी चाहिए और उसकी जानकारी कर्षण चालक नियंत्रक/टीएलसी को देनी चाहिए कि वह ऐसा कर रहा है और वह आवश्यक समझे जाने पर एक रिलीफ इंजन की मांग कर सकता है। कर्षण चालक नियंत्रक/टीएलसी टेलीफोन द्वारा संपर्क करेंगे और संबंधित अधिकारी को उक्त इंजन के पूर्ण विवरण देंगे ताकि उस इंजन की विस्तार से जांच कर उसमें सुधार किया जा सके।

705.रेलपथ पर चल रहे इंजन और वाहन के हिस्सों का अलग हो जाना: यदि किसी रेल इंजन या डिब्बे का कोई हिस्सा अलग हो जाता है और यह विश्वास करने का कारण हो कि

अलग हुआ हिस्सा रेलपथ पर गिर सकता है, तो गाड़ी के स्टाफ द्वारा उस गुम हुए हिस्से की सावधानीपूर्वक खोज की जानी चाहिए।

यदि गुम हुआ हिस्से का पता नहीं चल पाता, तो गाड़ी को आगे पहले ब्लॉक स्टेशन पर रोक देना चाहिए और गाड़ी के चालकदल को उक्त घटना की जानकारी स्टेशन मास्टर को देनी चाहिए। स्टेशन मास्टर द्वारा उक्त जानकारी सर्वसंबंधितसहित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को दी जानी चाहिए। यह संबंधित स्टेशन मास्टरों का कर्तव्य होगा कि वे सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को एक कॉशन आर्डर जारी करें कि वह उक्त गुम हुए हिस्से की खोज करे।

706.मरम्मतधीन स्थलों को संरक्षित करना: जब कभी भवनों, सड़कों इत्यादि की मरम्मत चल रही हो ऐसी कोई संभवना हो कि कोई व्यक्ति खुली जगहों अथवा अवरोध के कारण गिर सकता है, तो उस कार्य के लिए तैनात स्टाफ द्वारा वहां बैरियर अथवा चेतावनी बोर्ड लगाकर और रात्रि के समय वहां लैम्प लगाकर स्थान की सुरक्षा करनी चाहिए।

707.रेलपथ पर सामग्री का गिरना: स्टेशन मास्टर और रेलपथ एवं निर्माण कर्मचारियों को यह देखना चाहिए कि सामग्री का ढेर अथवा अन्य अवरोध लाइन को बाधित न करे, जिनके कारण अवपथन हो सकता है अथवा शंटिंग कार्य में लगे डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों को खतरा हो सकता है।

708.रेलपथ पर अथवा गाड़ी में विस्फोट:

(क) किसी विस्फोट की आवाज सुनने पर, लोको पायलट जितनी जल्दी संभव हो सके अपनी गाड़ी को रोकेगा और विस्फोट वाली जगह पर रेलपथ की जांच करेगा ताकि क्षति की सीमा का अंदाजा लगाया जा सके।

(ख) लोको पायलट गाड़ी की जांच भी करेगा और यदि गाड़ी को थोड़ा अथवा कोई क्षति न पहुंची हो तो, तथा गाड़ी इतनी सुरक्षित है कि वह अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंच सकती है तो गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन तक ले जाया जाएगा, जहां लोको पायलट इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को घटना की जानकारी देगा।

- (ग) यदि रेलपथ को इतनी गंभीर क्षति पहुंची हो जिससे रेलपथ असुरक्षित हो जाता हो, तो उस स्थान की सुरक्षा के लिए साधारण नियमों के अनुरूप उस स्थान पर डीएफसीसीआईएल कर्मचारी को तैनात किया जाएगा।
- (घ) लोको पायलट से रिपोर्ट मिलने पर, स्टेशन मास्टर तत्काल सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा, जो
- (i) कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ) को तत्काल स्थल पर पहुंचने, वहां रेलपथ का निरीक्षण करने तथा ऐसी एहतियात बरतने की सलाह देगा, जो रेलपथ को वापस सही स्थिति में लाने के लिए आवश्यक होते हैं और गति प्रतिबंध लागू करेगा, यदि आवश्यक हो।
 - (ii) स्टेशन मास्टर तत्काल दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर के लिए एक संदेश जारी करेगा और उसकी पावती लेगा।
 - (iii) रिपोर्ट किए गए सेक्शन के दोनों छोर को स्टेशन मास्टरों को गाड़ियां रोकनी चाहिए और लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करने चाहिए, जिनमें किलोमीटर प्रति गति प्रतिबंधों का विशेष उल्लेख हो।
- (ङ) जब तक कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ) अथवा प्रबंधक (इंजी.) द्वारा यह प्रमाणित न कर दिया जाता हो कि रेलपथ उच्च गति, जो वे उचित समझते हों, के लिए सुरक्षित हैं, उससे पहले कोई भी गाड़ी उक्त प्रभावित स्थल से 15 कि.मी. प्र.घं. से अधिक अथवा जैसा रिपोर्टिंग लोको पायलट द्वारा उल्लिखित हो, से अधिक गति से नहीं गुजरेगी।

709. अवपथन के समय बरती जाने वाले पूर्वसाधानियाँ

- (i) यदि रेल इंजन अथवा किसी डिब्बे का कोई हिस्सा अलग हो जाता है और यह विश्वास करने का कारण हो कि अलग हुआ हिस्सा रेलपथ पर गिर सकता है, तो गाड़ी के स्टाफ द्वारा उस गुम हुए हिस्से की सावधानीपूर्वक खोज की जानी चाहिए। यदि गुम हुए हिस्से का पता नहीं चल पाता तो गाड़ी को स्टेशन पर रोक देना चाहिए तथा स्टेशन मास्टर को उसकी जानकारी देनी चाहिए, जो उस सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह उक्त गुम हुए हिस्से का ध्यान रखे तथा साथ ही कार्यकारी/वरिष्ठ

कार्यकारी (रेलपथ) अथवा इंजीनियरिंग अनुरक्षण स्टाफ को भी उसकी खोज करने के लिए सूचित करेगा।

- (ii) किसी गाड़ीका लोको पायलट, जिसे अवपथन वाली दिशा में किसी कांटे पर ठहरना हो, तो वह तब तक अपनी गाड़ी पुनः चालू नहीं करेगा, जब तक वह स्वयं कांटों को सैट करने तथा गाड़ी के आगे चलने के लिए कलेम्प की व्यवस्था नहीं कर लेता। एकल इंजन (लाइट इंजन) के मामले में, वह जिम्मेदारी एकल इंजन के लोको पायलट की होगी।

710. असामान्य गतिविधियां: तालाबों अथवा नदियों के असुरक्षित मेड़/बन्ध के संबंध में जानकारी : स्टेशन मास्टरों और अन्य, जिन्हें सरकारी कर्मचारियों अथवा ग्रामीण प्रधिकारियों अथवा किसी ऐसे व्यक्ति जो विश्वसनीय जानकारी दे सकता है, के द्वारा तालाबों अथवा नदियों के बोधों की असुरक्षित स्थिति की जानकारी मिलने पर तत्क्षण उसे जारी करना चाहिए तथा टेलीफोन द्वारा कार्यकारी निदेशक, प्रबंधक, कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (रेलपथ) और जो सेक्शन प्रभावित हो सकते हों उसके दोनों छोर के स्टेशन मास्टरों को सूचित करना चाहिए कि वे सारी गाड़ियों को रोक दें और उन्हें सतर्कता आदेश जारी करने चाहिए। साथ ही ऑन ड्यूटी सेक्शन कंट्रोलरको भी इसकी सूचना देनी चाहिए। प्रभावित सेक्शन के दोनो छोर के स्टेशन मास्टरों द्वारा नदियों और तालाबों के असुरक्षित बांधों के विवरण सतर्कता आदेश में दिए जाने चाहिए, जिसके अंत में निम्नलिखित जोड़ना चाहिए -“विशेष सावधानी बरतें और जितना आवश्यक हो गति को कम रखें”।

711. रन ओवर की स्थिति में स्थल पर मौजूद डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :

आधारभूत मार्गदर्शक सिद्धांत-

- क. यह देखा गया है कि रन ओवर होने की स्थिति में ट्रेक को गाड़ी संचालन के लिए क्लियर करने में अनावश्यक देरी होती है या यदि कोई डैड बॉडी ट्रेक के पास या

उसके आसपास मिली है, तो परिणामतः माल गाड़ीका काफी लंबे समय तक विलंबन होता है।

ख. प्रक्रिया का पालन करते समय, शव को ट्रैक से हटाने के समय, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि शव को संभालते समय अत्यंत गरिमा और सम्मान दिया जाए।

ग. माल गाड़ियों के सुचारु प्रवाह को बनाए रखना भी हर डीएफसीसीआईएल कर्मचारी / अधिकारी की जिम्मेदारी है। यदि ट्रैक में कोई बाधा है, तो बाधा को हटाने के बाद जल्द से जल्द ट्रेन संचालन में सामान्य स्थिति बहाल करना डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों का सबसे महत्वपूर्ण कर्तव्य है।

घ. बाद की ट्रेनों की आवाजाही के लिए ट्रैक को खाली करने के लिए, मृत शरीर को लाइन से हटाया जाना चाहिए और साक्ष्य को नष्ट होने/मिटने या बर्बाद होने से बचाने के लिए न्यूनतम हैंडलिंग के साथ उस स्थान से न्यूनतम दूरी पर रखा जाना चाहिए।

ङ. किसी भी मामले में, शव के ऊपर से ट्रेन की आवाजाही की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए क्योंकि इससे सबूत नष्ट हो जाते हैं और मानवाधिकारों का भी उल्लंघन होता है।

च. जब जीवन विलुप्त नहीं है (जीवित अवस्था में) :

यदि जीवन विलुप्त नहीं है, तो व्यक्ति को अगले स्टेशन पर जितना जल्दी संभव हो सके ले जाया जाए जहां स्टेशन मास्टर द्वारा चिकित्सा सहायता की व्यवस्था की जाएगी।

ट्रेन के एएलपी / गार्ड, राज्य सरकार के 100/112 / एम्बुलेंस सेवा 108 टेलीफोन नंबर को डायल करेंगे, जो निः शुल्क है।

छ. जब जीवन विलुप्त हो जाता है(यदि मृत्यु हो गयी हो):

यदि जीवन स्पष्ट रूप से विलुप्त हो गया है, तो ट्रैक को साफ करने के लिए शरीर को आवश्यकता से अधिक स्थानांतरित नहीं किया जाएगा। तत्पश्चात पैरा 3.0 के अनुसार आगे की कार्रवाई की जाएगी।

- ज. ट्रैक पर या उसके पास शव की मौजूदगी के केस में तुरंत जिला पुलिस / आरपीएफ / डीएफसी सुरक्षा कर्मचारियों / एसएम / गेटमैन को, टेलीफोन / सेल फोन / वॉकी-टॉकी या किसी भी डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों द्वारा सूचित किया जाना चाहिए।
- झ. जिला पुलिस / आरपीएफ / डीएफसी सुरक्षा कर्मचारियों को तुरंत परिवहन के सबसे तेज़ संभावित साधनों द्वारा साइट पर उपस्थित होना चाहिए।

2.0 यदि बाधा स्टेशन की सीमा के भीतर हो ट्रैक को क्लियर करने के लिए की जाने वाली कार्यवाही -

- क. इयूटी पर तैनात स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. का कर्तव्य होगा कि किसी भी एमटीएस, गेटमैन या किसी भी आउटसोर्स व्यक्ति के माध्यम से अवरोध को हटाया जाए। यदि संभव हो तो शव की स्थिति का फोटो या वीडियो रिकॉर्डिंग के माध्यम से रिकॉर्ड किया जा सके और इसी प्रकार उस स्थान का स्केच भी बनाया जाए। स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. द्वारा अग्र दायी राशी से 750 / -रुपया उस व्यक्ति को दिया जाना चाहिए जिसने कर्तव्य का निर्वहन सफलतापूर्वक किया है।
- ख. स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. ऐसे मामलों में पूर्ण विवरण के साथ एक पूरी रिपोर्ट तैयार करेगा।
- ग. इयूटी पर तैनात स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. को अनधिकृतरूप से ट्रैक पार करने की घटना के कारण घायल होने की सूचना मिलने पर तुरंत एमटीएस कर्मचारियों को बुलाने की व्यवस्था करेगा।
- घ. स्टे. मा./सहा. स्टे. मा., स्थानीय पुलिस / आरपीएफ / डीएफसी सुरक्षा कर्मचारियों की मदद से यदि कोई हो, व्यक्तिगत रूप से एमटीएस कर्मचारियों की व्यवस्था करनी चाहिए। भुगतान पर दुर्घटना पीड़ितों को ले जाने के लिए

- एमटीएस स्टाफ या किसी अन्य इच्छुक व्यक्ति की सेवाओं का लाभ उठाया जाना चाहिए।
- ड. स्टे. मा./सहा. स्टे. मा.घायल पीड़ित को अस्पताल में शिफ्ट करने के लिए तुरंत एम्बुलेंस / टैक्सी / ऑटो / अन्य वाहन को बुलाएगा।
- च. स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. स्वयं या फर्स्ट एड में प्रशिक्षित किसी अन्य स्टाफ द्वारा एमटीएस / डीएफसी सिक्योरिटी स्टाफ / वालंटियर के साथ स्ट्रेचर और प्राथमिक उपचार किट के साथ घटना स्थल पर जल्दी से पहुंचेंगे। घटना स्थल पर स्थिति के अनुसार उपलब्ध परिवहन का सबसे तेज माध्यम ट्रेन, पैदल या सड़क वाहन का उपयोग करना चाहिए,जिससेघटना स्थल अतिशीघ्र पहुंचा जा सके।
- छ. प्रत्येक घायल व्यक्ति को प्राथमिक चिकित्सा अनिवार्य रूप से प्रदान की जानी चाहिए। रक्तस्राव को रोकने, हड्डी की चोट को सहारा देना और दर्द कम करने के लिए अधिकतम सावधानी बरतना चाहिए। पीड़ितों को संभालने के लिए प्राथमिक चिकित्सा देने करने वाले कर्मचारियों को कीटाणु रहित हाथ के दस्ताने दिए जाने चाहिए।
- ज. घटना की सूचनानिर्धारित प्रारूप (परिशिष्ट-1)में बने मुद्रित मेमो ,जल्द से जल्द, डुप्लिकेट में तैयार करके स्थानीय पुलिस कर्मचारियों को जारी करना चाहिए। इसे ठीक से भरा जाना चाहिए। यदि वास्तव में मालूम हो तो चोट के कारण का उल्लेख किया जाना चाहिए।
- झ. इस बीच एम्बुलेंस / टैक्सी / ऑटो / अन्य वाहन की व्यवस्था की जानी चाहिए। यदि पीड़ित को मिड-सेक्शन से स्टेशन पर लाया जाता है, तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एम्बुलेंस / टैक्सी / ऑटो / अन्य वाहन को तैयार रखा जाना चाहिए ताकि घायल को अस्पताल में स्थानांतरित करने में देरी न हो। घायलों को न्यूनतम संभव समय (गोल्डेन आवर्स के भीतर) में स्थानांतरित करने के लिए सभी प्रयास किए जाने चाहिए।
- ञ. पीड़ित को निकटतम सरकारी/नगरपालिका अस्पतालमें ले जाना चाहिए जो स्टेशन/घटनास्थल से5 किलोमीटर के भीतर स्थित हो। यदि सरकारी अस्पताल / नगरपालिका अस्पताल घटना स्थल से 5 किलोमीटर की दूरी के भीतर नहीं है,

तो पीड़ित को आपातकालीन उपचार के लिए निकटतम निजी अस्पताल में ले जाया जाना चाहिए और फिर निकटतम सरकारी अस्पताल / नगरपालिका अस्पताल में स्थानांतरित कर दिया जाना चाहिए।

- ट. स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. एम्बुलेंस / टैक्सी / ऑटो / अन्य वाहन के किराए के लिए 1500/- तक भुगतान की व्यवस्था करेगा और 750 / - प्रति व्यक्ति (अधिकतम 4 व्यक्ति) प्रति केस के लिए भुगतान की व्यवस्था करेगा ।
- ठ. यदि पीड़ित का नाम ज्ञात हो, तो उसके संबंधियों / मित्रों को सूचित करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं। इस संबंध में पुलिसकर्मियों को सभी आवश्यक सहायता प्रदान की जानी चाहिए।
- ड. डीएफसीसुरक्षा कर्मचारियों द्वारा नजदीक के अस्पतालों की सूची बनाई जाएगी तथा प्रत्येक स्टेशन और आईएमडी पर प्रदर्शित की जाएगी। इसे हर साल अपडेट किया जाएगा।

3.0 जब अवरोध ब्लॉक सेक्शन में तो ट्रैकक्लियर करने की कार्यवाही -

- क. जब कोई इंजीनियरिंग गैंग आस पास में मौजूद हो, तो एमटीएस इंजीनियरिंग गैंग प्रभारी यानी कनिष्ठ कार्यकारी(सिविल) का यह कर्तव्य होगा कि वह एमटीएस (सिविल) या किसी आउटसोर्स श्रमिक को तैनात करके जल्द से जल्द बाधा को हटाए। यदि संभव हो, तो शव की स्थिति को फोटो या वीडियो रिकॉर्डिंग के माध्यम से दर्ज किया जाए और स्थान का स्केच भी बीएएनएवाईए जाए। बाधा हटाने के लिए तैनात व्यक्ति को कर्तव्य निर्वहन के बाद स्टे. मा./सहा. स्टे. मा.द्वारा अग्र दायी राशी से मात्र 750 / - का भुगतान किया जाएगा।
- ख. जब कोई एमटीएस इंजीनियरिंग कार्यरत गैंग आस-पास मौजूद नहीं होता है, तो ट्रैक को साफ करने के लिए पहले पहुँचने वाली गाड़ी के सहायक लोको पायलट और गार्ड का कर्तव्य होगा कि ट्रैक साफ करने के लिए आवश्यकतानुसार हर संभव कार्य करेगा । डीएफसीसीआईएल ट्रैक से सटे प्रत्येक गांव में व्यक्तियों को नामित किया जाएगा और उन्हें सहायता के लिए बुलाया जाएगा। उन्हें 1000 / -

प्रत्येक अवसर पर स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. द्वारा अग्र दायी राशी से दिया जाएगा यदि संभव हो, तो तस्वीर या वीडियो रिकॉर्डिंग के माध्यम से शव की स्थिति दर्ज की जा सकती है और स्थान का स्केच भी बनाया जा सकता है।

4.0 ब्लॉक सेक्शन में ट्रेक को क्लियर करने के बाद की जाने वाली कार्यवाही -

- क. ट्रेन को साइट से रवाना किया जाना चाहिए और जिला पुलिस, आरपीएफ और डीएफसी सुरक्षा कर्मचारियों को सबसे तेज उपलब्ध साधनों द्वारा साइट पर पहुंचना चाहिए।
- ख. सभी मामलों में, निम्नलिखित विवरण के साथ एक लिखित मेमो गार्ड द्वारा, यदि कोई गार्ड नहीं है, तो ट्रेन के सहायक लोको पायलट द्वारा बनाया जाएगा और अगले स्टेशन के स्टे. मा./सहा. स्टे. मा. को निम्नलिखितविवरण के साथ सौंप दिया जाएगा-
 - i. समय और स्थान जहां शरीर मिला
 - ii. लाइन पर शरीर की स्थिति।
 - iii. गिट्टी, इंजन या ट्रेक या किसी भी वस्तु आदि पर खून के धब्बे, चोटों की सीमा चाहे वह ट्रेन से लगी हो या अन्य किसी कारण से ।
 - iv. रेल के पास या आसपास पाए जाने वाले किसी भी कपड़े आदि की स्थिति।
- ग. ऐसे हर मामले में एएम/सिविल द्वारा एक रिपोर्ट निकटतम स्टेशन मास्टर एवं उप परियोजना प्रबन्धक/सिविल के लिए बनाई जाएगी।

5.0 सूचना का प्रवाह

- क.
 - i. सहा. लोको पायलट / गार्ड की यह इयूटि होगी कि वह ऑपरेशन सेंटरल कंट्रोल को सूचित करे तथा टेलीफोन नंबर 100/122/108/102पर डायल कर घटना से अवगत करा दे और पास के स्टेशन (यदि संभव हो) को तुरंत सूचित करें।
 - ii. स्टेशन मास्टर को तुरंत एएलपी / गार्ड से जानकारी प्राप्त करने के बाद ऑपरेशन कंट्रोल सेंटर को सूचित करे तथा 100/122/108/102पर डायल करे

और आरपीएफ / डीएफसी सुरक्षा कर्मचारियों को टेलीफोन से सूचित करना चाहिए।

- iii. ऐसे सभी मामलों में एसएम/एसएम द्वारा जिला पुलिस को एक लिखित मेमो जारी किया जाएगा।
- iv. स्टेशन मास्टर एएम, सिविल को पुलिस के आने तक शव पर नजर रखने के लिए कर्मचारियों को नियुक्त करने के लिए भी सूचित करेगा।
- ख. डीएफसी रेलवे परिसर से शवों को ढंकने और हटाने का भुगतान 5000 / - रुपये की दर से या वास्तविक व्यय जो भी कम हो किया जाएगा।
- ग. उपरोक्त पैरा में निहित कोई भी नियम डीएफसीसीआईएल दुर्घटना नियमावली, 2018की अवहेलना अथवा इसके विपरीत नहीं होगा।
- घ. किसी भी संदेह या स्पष्टीकरण के मामले में डीएफसीसीआईएलदुर्घटना नियमावलीमें निहित प्रावधान लागू होंगे।
- ङ. बॉडी को ट्रैक से हटाने के बाद शामिल गतिविधियों / औपचारिकता डीएफसीसीआईएलदुर्घटना नियमावली या रेल अधिनियम 1989 के संबंधित प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा।

6.0 किसी बड़ी घटना के समय अधिक संख्या में पीड़ितों की स्थिति में, निम्नलिखित अतिरिक्त निर्देशों का पालन किया जाना चाहिए।

- क. जैसे ही ऐसी घटना की जानकारी प्राप्त होती है, इस आशय का विस्तृत संदेश ओसीसी, पुलिस नियंत्रण कक्ष 100 और एकीकृत इमरजेंसी रिस्पांस नंबर 112 को दिया जाना चाहिए। ओसीसी रेलवे अधिकारियों, कॉर्पोरेट कार्यालय, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण, राष्ट्रीय आपदा रिस्पांस बल, पुलिस नियंत्रण कक्ष, राज्य आपदा प्रबंधन प्राधिकरण / राज्य आपदा रिस्पांस बल, चिकित्सा अधिकारी आदि को इसकी सूचना देगा।
- ख. टेलीफोन नंबर 100 पर निकटतम पुलिस नियंत्रण कक्ष से संपर्क किया जाना चाहिए और आवश्यक सहायता और भीड़ नियंत्रण की व्यवस्था करने के लिए कहा जाना चाहिए।

- ग. डीएफसीसीआईएलके अधिकार क्षेत्र में उपलब्ध सभी सुरक्षा कर्मचारियों को एकत्रित कर सहायता और भीड़ नियंत्रण के लिए सबसे तेजसंभव साधनों द्वारा घटना के स्थान पर भेजा जाएगा।
- घ. प्राथमिक चिकित्सा में प्रशिक्षित पर्याप्त स्टाफ की व्यवस्था के लिए दोनों तरफ के नजदीकी स्टेशनों को भी जानकारी दी जानी चाहिए जो प्राथमिक चिकित्सा सहायता दे सके।
- ङ. एम्बुलेंस सेवाओं की व्यवस्था के लिए निकटतम सरकारी /नगरपालिका अस्पतालों / निजी अस्पतालों से संपर्क किया जाना चाहिए।
- च. स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. को अपने स्टेशन से और साथ ही घटना स्थल से सटे स्टेशनों से अधिकतम कर्मचारियों की व्यवस्था करनी चाहिए। निकटतम आईएमडी / आईएमएसडी को भी सूचित किया जाना चाहिए ताकि अधिकतम कर्मचारी को सबसे तेज संभव साधनों द्वारा घटना स्थल पर भेजा जा सके।
- छ. सभी पीड़ितों को जल्द से जल्द नजदीकी अस्पतालों में पहुंचाने का अधिकतम प्रयास किया जाना चाहिए। स्थानीय जनता और स्वयंसेवकों की मदद ली जानी चाहिए। स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. को सभी पीड़ितों की त्वरित हैंडलिंग और स्थानांतरण की निगरानी करनी चाहिए।
- ज. स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. डीएफसीसीआईएल के सड़क वाहनों के ड्राइवरों की सूची बनाए रखेंगे। जहां डीएफसीसीआईएल सड़क वाहनों का रखरखाव किया जाता है वहाँ के स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. का कर्तव्य होगा कि वह अधिक से अधिक सड़क वाहनों और चालकों को बुलाएगा जितना आवश्यक है और उन्हें पीड़ितों को अस्पताल पहुंचाने के लिए तैयार रखेगा। इस प्रयोजन के लिए, संबंधित स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल सड़क वाहनों के सभी ड्राइवरों के पते और संपर्क नंबरों की एक सूची को बना कर तैयार रखना चाहिए।

7.0 सुविधाओं की प्रतिपूर्ति

स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. सुनिश्चित करेंगे-

- क. प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स अच्छी तरह से पूर्णतः सभी सामग्रियों से युक्त हो और नियमित रूप से भरवाया जाए।
- ख. बिलकुल हल्के वजन की स्ट्रेचरों की अच्छी स्थिति में उपलब्धता।
- ग. किटाणुरहित डिस्पोजेबल हाथ दस्ताने के पर्याप्त स्टॉक की उपलब्धता। जब पर्याप्त स्टॉक उपलब्ध नहीं हो, तो इमरजेंसी में अग्र देय राशी से हाथ के दस्ताने भी खरीदे जा सकते हैं।
- घ. रिचार्जबल टॉर्चका प्रावधान और इसके प्रभावी रूप में कार्य करना। आपातकाल में, यह भी अग्र देय राशी से खरीदा जा सकता है।

8.0 रिकॉर्ड्स का रखरखाव

- क. मेमो की प्रति (स्थानीय पुलिस द्वारा स्वीकार की गई) संरक्षित रखी जाएगी और जब भी मंगाया जाएगा कार्यालय को प्रस्तुत की जाएगी।
- ख. घटना का विवरण निर्धारित रजिस्टर प्रारूप (परिशिष्ट- I) में रखा जाएगा। विवरण संबंधित ऑपरेशन कंट्रोल सेंटर को भी बताया जाएगा। इसकी मासिक रिपोर्ट प्रति प्रत्येक माह की 5 तारीख तक कॉरिडोर मुख्यालय को प्रस्तुत की जानी चाहिए।

9.0 भुगतान

- क. स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. 1500/रुपये तक प्रति पीड़ित को किराए पर ली गयी एम्बुलेंस / टैक्सी / ऑटो / अन्य वाहन से अस्पताल ले जाने के लिए खर्च करने के लिए अधिकृत है। इसके अतिरिक्त स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. प्रत्येक केस में 750 / - प्रति कुली और अधिकतम 3000/ रुपए 4 कुली के लिए पीड़ित को अस्पतालों ले जाने के लिए खर्च करने के लिए अधिकृत है।
- ख. यदि किसी घायल को एक अस्पताल से दूसरे अस्पताल में ले जाना आवश्यक हो तो एम्बुलेंस शुल्क जो 1500 / -रु या 24/ रु. प्रति किलोमीटर प्रति घायल के हिसाब से भुगतान (दूसरी बार) किया जा सकता है।

- ग. स्थानीय पुलिस को अग्रिम भुगतान करने के लिए, स्टे.मा. को एक अग्र देय राशि दिया जाता है। औपचारिकताओं के पूरा होने के बाद, पीड़ित को परिवहन के लिए भुगतान की गई वास्तविक राशि की प्रतिपूर्ति की जाएगी। यह अग्र देय राशि चौबीसों घंटे ऑन ड्यूटी स्टाफ के पास उपलब्ध रहनी चाहिए।
- घ. स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. रु. 5000 /- एकमुश्त रुपये परिवहन शुल्क का भुगतान एम्बुलेंस / वाहन और पोर्टर्स के लिए कर सकते हैं। यदि पुलिस कर्मियों से इस आशय की पावती मांगी जाती है तो मेमो पर ही प्राप्त की जाएगी। पुलिस कर्मों विधिवत हस्ताक्षरित और सीलबंद किए गए वाउचर की प्रति जमा करेंगे और शेष राशि को उसी दिन या बाद में वापस करेंगे, जिसका लेखा-जोखा निरीक्षण प्राधिकारी / लेखा परीक्षक द्वारा खर्च किए गए राशि का सत्यापन किया जाएगा।
- ड. सभी स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. अपने संबंधित स्टेशन के अधिकार क्षेत्र वाले पुलिस स्टेशन के साथ घनिष्ठ समन्वय बनाए रखेंगे और आपसी समझ और उनकी सुविधा के अनुसार भुगतान (अग्रिम या अन्यथा) के लिए प्रक्रिया अपनाएंगे।
- च. पुलिस द्वारा लावारिस शवों के निपटान के लिए, सक्षम चिकित्सा प्राधिकारी द्वारा प्रमाणीकरण के बाद, 5000 /रु प्रति मामले या वास्तविक व्यय जो भी कम हो, उन्हें लिखित मेमो की प्राप्ति पर भुगतान किया जाएगा जो संबंधित पुलिस प्राधिकारी से हस्ताक्षर और मुहर के तहत वास्तविक खर्चों का विवरण होता है। पुलिस कर्मचारी पीड़ित / लावारिस शव के निपटान के अन्य प्रासंगिक कागजात एवं सभी विवरणों के साथ एसएम / एएसएम को एक लिखित रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

10.0 एम्बुलेंस

- क. राज्य सरकार की एम्बुलेंस सेवा (108) निः शुल्क है। इन सेवाओं का उपयोग तुरंत सूचना प्राप्त होने पर 108 पर कॉल करके किया जाएगा। यदि राज्य सरकार की एम्बुलेंस सेवा (108) द्वारा घटना पर पहुंचने में विलंब होने पर निजी एम्बुलेन्स सेवा देनेवाले या टैक्सी का उपयोग विलंब से बचने के लिए किया जा सकता है।

- ख. निजी एम्बुलेंस सेवा प्रदाताओं की सूची डीएफसी सुरक्षा कर्मचारियों द्वारा संकलित की जाएगी और प्रत्येक स्टेशन और आईएमडी को दिया जाएगा। इसे प्रत्येक स्टेशन और आईएमडीपर प्रदर्शित किया जाना चाहिए; और ड्यूटी पर कार्यरत स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. के पास भी रहेगी।
- ग. स्टेशन पर एम्बुलेंस सेवा प्रदाताओं की सूची को नियमित रूप से अद्यतन किया जाना चाहिए।
- घ. यदि पीड़ित को एक अस्पताल से दूसरे अस्पताल में स्थानांतरित करना आवश्यक है तो एम्बुलेंस शुल्क डीएफसीआईएलद्वारा वहन किया जाएगा।
- ड. यदि एम्बुलेंस सेवा को कॉल किया जाता है और बाद में अगर यह पाया गया कि घटना के बारे में प्राप्त जानकारी झूठी है, तो एम्बुलेंस सेवा को भुगतान किया जा सकता है, यदि उसने मांग की गई , बशर्ते कि झूठी सूचना का मामला ओसीसी को सूचित किया गया हो । ऐसी रिपोर्ट की आवश्यक प्रविष्टियाँ स्टेशन डायरी में की जानी चाहिए। ऐसे मामलों में ओसीसी के माध्यम से सीजीएम / जीजीएम / जीएम द्वारा विशेष अनुमति प्राप्त की जाएगी।

किसी भी अप्रत्याशित घटना जिसे ऊपर शामिल नहीं किया है,मामले में, संबंधित कर्मचारी तुरंत ओसीसी से आवश्यक सहायता लेंगे।

निम्नलिखित जानकारी एकत्र की जाएगी और ट्रेन के गार्ड /लोको पायलट /सहा.लोको पायलट द्वारा स्टे.मा./सहा.स्टे.मा /को दी जाएगी

क. लोको पायलट का नाम और मुख्यालय

ख. और गार्ड का नाम और मुख्यालय.....

2. मालगाड़ी संख्या

क. घटना की तारीख और समय

ख. किलोमीटर जहां :

(i)व्यक्ति को चोट लगा.....।

(ii) ट्रेन रुकी

ग. क्या गार्ड और / या लोको पायलट द्वारा घटना को देखा गया था और ट्रेन रोकी गयी थी?

घ. व्यक्ति का नाम, आयु, लिंग और पता

ड. क्या व्यक्ति घायल हो गया और मर गया या घायल हो गया, चोट का विवरण;

च. लोको का प्रकार, रेलवे और नंबर;

छ. घटना कैसे हुई इसका संक्षिप्त विवरण;

ज. क्या प्राथमिक चिकित्सा प्रदान की गई थी, यदि हां, तो किसके द्वारा

झ. घायल / मृत का कैसे कैसे निपटाया किया गया;

ञ. यह बताये कि क्या घटना आकस्मिक है या संबंधित व्यक्ति की लापरवाही के कारण या किसी अन्य कारण से।

नाम

हस्ताक्षर

तारीख.....
न.....

मोबाइल

712. **ऐसे व्यक्ति जो गाड़ी के नीचे आ गए हों:** यदि कुछ व्यक्ति गाड़ी के नीचे आ गए हों तो ऐसे मामले में सदैव स्टेशन मास्टर द्वारा इंजन चालकदल के बयान लिए जाने चाहिए और बिना देरी सर्वसंबंधित को भेज देने चाहिए।

713. **गाड़ियों अथवा स्टेशनों पर मृत पाए गए व्यक्ति :** यदि कोई व्यक्ति गाड़ी में अथवा स्टेशन पर मृत पाया जाता है तो स्टेशन मास्टर को उक्त शव के निपटान हेतु उसे पुलिस को सौंप देना चाहिए, यह कार्रवाई होने तक शव को संभालने के लिए किसी डीएफसीसीआईएल स्टाफ को तैनात किया जाना चाहिए।

714. **किसी गंभीर दुर्घटना के मामले में शवों की संभाल :** स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम डीएफसीसीआईएल अधिकारी को शवों के निपटान के लिए दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम पुलिस अधिकारी से बात करनी चाहिए और उन्हें शवों को किसी जिम्मेदार अधिकारी के नियंत्रण में रखे जाने के लिए एक साथ मिलकर स्थान का निर्धारण करना चाहिए। पुलिस को शवों का प्रभार लेना होता है और उन्हें शवों को ले जाने के लिए परिवहन की व्यवस्था करने के साथ ही सुरक्षित स्थान पर जहां उन शवों की बाकी औपचारिकताएं पूरी होने तक अथवा नजदीकी रिश्तेदारों द्वारा दावा किए जाने तक रखा जा सके। यह ध्यान रखा जाना चाहिए कि शवों का आदर किया जाए और किसी भी मामले में, शव को बाहर खुले में न रखा जाए।

715. **खतरनाक कार्य प्रक्रियाएं: निम्नलिखित खतरनाक प्रक्रियाओं को निषेध किया जाता है :**

- (i) उच्च गति पर चल रहे रेल इंजन अथवा डिब्बों से कूदने अथवा उतरने का प्रयास।
- (ii) जब कोई गाड़ी तेजी से चल रही हो तो कपलिंग अथवा अनकपलिंग के लिए वाहनों के बीच जाना।
- (iii) जब शंटिंग की जा रही हो, तो किसी डिब्बे के एक ओर लटककर, पैरों को एकसल वॉक्स अथवा रॉड अथवा ब्रेक हैंडल पर टिकाना।

- (iv) चलते डिब्बों के बफर पर चढ़ना।
- (v) सर्वप्रथम यह देखे बिना कि कोई व्यक्ति डिब्बों के बीच खड़ा और बैठा है, डिब्बों को संचालित करना।
- (vi) स्टेशनों पर गाड़ियों के आगे अथवा पिछले हिस्सों के बिल्कुल पीछे नजदीक से गुजरना।
- (vii) यह निश्चित किए बिना कि डिब्बे चल नहीं रहे हों, डिब्बों के बहुत नजदीक जाना अथवा उनके बीच से गुजरना।
- (viii) जब गाड़ी गति में हो तो एक डिब्बे से दूसरे डिब्बे में जाना।
- (ix) दोनों दिशाओं यह देखे बिना कि कोई गाड़ी अथवा वाहन आ रहा है अथवा नहीं, लाइन को पार करना।
- (x) दोनों दिशाओं में यह देखे बिना कि कोई गाड़ी अथवा वाहन आ रहा है अथवा नहीं उसी लाइन अथवा समीपवर्ती लाइनों को पार करना।
- (xi) पटरियों से बाहर रहने के बजाय उनके बीच खड़े होना अथवा चलना।
- (xii) स्टेशनों पर खड़े डिब्बों के बीच बैठना अथवा लेटना।
- (xiii) मरम्मतधीन वाहनों पर विशेष सिगनल अर्थात् लाल झंडी अथवा लाइट, बैनर फ्लैग इत्यादि की सुरक्षा के बिना काम करना।

.....

अध्याय-VIII

दुर्घटना के रिकार्ड और वार्षिक विवरण

801.स्टेशन रिकार्ड : प्रत्येक स्टेशन मास्टर एक रजिस्टर रखेगा जिसमें उसके स्टेशन पर होने वाली अथवा उसके स्टेशन पर रिपोर्ट की जाने वाली सभी दुर्घटनाओं के संबंध में निम्नलिखित विवरण दर्शाए जाएंगे, जैसा नीचे प्रोफार्मा में विवरण दिए गए हैं।

यह रजिस्टर दो मुख्य भागों में होगा जिसमें प्रत्येक भाग के दो उप-भाग निम्नानुसार होंगे :

भाग- I : अध्याय -II में उल्लेखानुसार सभी दर्शाई गई दुर्घटनाएं, जिनमें श्रेणी पी (हताहत) और क्यू (अन्य घटनाएं) शामिल नहीं होंगे -

(क) जो उसके स्टेशन पर घटित हुई हों, और

(ख) जो उसके स्टेशन पर घटित नहीं हुई हों, किंतु उनकी रिपोर्ट उसे की गई हो, जैसा 304 में उल्लेख है।

भाग -II : श्रेणी पी (हताहत) और क्यू (अन्य घटनाएं) के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाएं

(क) जो उसके स्टेशन पर घटित हुई हों, और

(ख) जो उसके स्टेशन पर घटित नहीं हुई हों, किंतु उनकी रिपोर्ट उसे की गई हो, जैसा 304 में उल्लेख है।

1	2	3	4	5	6
दिनांक	समय	श्रेणी	दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण	दुर्घटना का संदेश जारी करनेकी तारीख और समय	दुर्घटना की रिपोर्ट प्रस्तुत करने की तारीख

7	8	9	10	11	12
किस प्रकार	जांच	जांच पूरी होने	दुर्घटना	जिम्मेदार	दिए गए दंड

की जांच की गई	आयोजन की तारीख	की तारीख	का कारण	ठहराया गया स्टाफ	का विवरण

802.क्षेत्रीय रिकार्ड : दोनों क्षेत्रीय मुख्यालयों द्वारा अलग-अलग दुर्घटना रजिस्टर रखे जाएंगे, जिनमें गाड़ी दुर्घटनाओं और यार्ड/अन्य दुर्घटनाओं को दर्शाने वाले निम्नलिखित कॉलम होंगे -

दुर्घटना रजिस्टर दुर्घटना के विवरण

1	2	3	4	5	6	7	8
क्र.सं.	दिनांक	समय	स्थान	संक्षिप्त विवरण	श्रेणी	दुर्घटना के कारण	हताहतों की संख्या

9	10	11	12	13	14	15
डीएफसीसीआ ईएल की संपत्ति का नुकसान	फाइल संख्या	जांच किसके द्वारा की गई	जांच आयोजन की तारीख	जांच को अंतिम रूप दिए जाने की तारीख	कार्यकारी निदेशक द्वारा स्वीकृत करने की तारीख	जिम्मेदारी

803.अनुशासन एवं अपील नियम संबंधी मामलों की प्रगति का रजिस्टर : प्रत्येक क्षेत्रीय मुख्यालय में एक रजिस्टर रखा जाएगा जिसमें डी एंड ए आर मामलों की प्रगति की रिपोर्ट निम्नलिखित कॉलमों में दी जाएगी :

1	2	3	4	5	6	7
क्र. सं.	दुर्घटना के विवरण	फाइल संख्या	जिम्मेदार ठहराए गए स्टाफ का नाम और	जांच किस तारीख को पूरी हुई	आरोप पत्र किस तारीख को	पावती किस तारीख को

			विवरण		जारी किया गया	दी गई
	तारीख समय श्रेणी					

8	9	10	11	12
डी एंड ए आर जांच का आदेश देने वाले अधिकारी	डी एंड ए आर जांच के लिए नामित अधिकारी	डी एंड ए आर जांच किस तारीख को आयोजित हुई	डी एंड ए आर जांच किस तारीख को पूरी हुई	डी एंड ए आर जांच किस तारीख को स्वीकार की गई

804.कारणवार विश्लेषण दर्शाने वाले रिकार्ड : प्रत्येक क्षेत्रीय मुख्यालय द्वारा एक रिकार्ड रखा जाना चाहिए, जिसमें प्रत्येक कैलेंडर माह में हुई गाड़ी दुर्घटनाओं के कारणों का विश्लेषण का विवरण उपलब्ध रहेगा।

805.जिम्मेदार स्टाफ के विरुद्ध डी एंड ए आर मामलों की प्रगति दर्शाता रिकार्ड :

- (क) जिम्मेदार ठहराए गए स्टाफ के विरुद्ध डीएंडएआर मामलों की प्रगति दर्शाता रिकार्ड। रेलवे के जिम्मेदार स्टाफ का रिकार्ड भी पैरा-803 में दिए गए समान प्रोफार्मा पर रखा जाना चाहिए।
- (ख) सभी दुर्घटनाओं के संबंध में डीएंडएआर मामलों पर कार्रवाई का अनुपालन।
- (ग) सभी प्रकार की दुर्घटनाओं के मामलों में दण्ड की पर्याप्तता को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

806.दुर्घटना के वार्षिक विवरण : अगले पृष्ठ पर दी गई तालिका वार्षिक विवरण से संबंधित है, जिसे रेलवे बोर्ड, रेल संरक्षा आयुक्त, राज्य सरकारों और प्रबंध निदेशक को प्रस्तुत किया जाएगा तथा इसका पालन अवश्य होना चाहिए।

807. दुर्घटना के वार्षिक विवरण तैयार करने संबंधी नियम :

- (i) गाड़ियों की दुर्घटनाओं का लेखा जोखा डीएफसीसीआईएल द्वारा रखा जाएगा, क्योंकि दुर्घटना स्थल उसके कार्यक्षेत्र में आता है।
- (ii) सांख्यिकीय विवरण में माह के अंत तक संचयी आंकड़े दर्शाता निर्धारित प्रोफार्मा प्रस्तुत किया जाना चाहिए जो कि वह अगले माह की 7 तारीख तक कॉरपोरेट कार्यालय पहुंच जाए ।
- (iii) केवल वही दुर्घटनाएं अपेक्षित विवरण में शामिल की जानी चाहिए जो वार्षिक विवरण से संबद्ध अवधि के दौरान घटित हुई हों। वार्षिक विवरण अग्रेषित करते समय जिन दुर्घटनाओं के विवरण किसी कारणवश उपलब्ध न हों, उन्हें विवरणिका में यह स्पष्ट देते हुए शामिल किया जाना चाहिए कि यह विवरण बाद में प्रस्तुत किए जाएंगे।
- (iv) प्रत्येक दुर्घटना का विवरण केवल एक बार प्रस्तुत किया जाएगा और यदि एक दुर्घटना को एक से अधिक श्रेणी में रखा जाता है, तो इसे उच्च श्रेणी की दुर्घटना में रखा जाना चाहिए।
- (v) रिवर्सिंग और शंटिंग कार्यों के दौरान किसी आने वाले, जानेवाले अथवा किसी अन्य लोड, जिसमें एक सेक्शनल कैरिज आदि शामिल हो सकता है, के अवपथन अथवा बम्प हो जाने की घटना को 'रेल दुर्घटना' तभी माना जाएगा, जब गाड़ी का इंजन अथवा कोई वाहन डीरेल हुई गाड़ी से अलग न हो अथवा बम्पिंग के कारण कोई हताहत (जिसमें चोट लगना अथवा डीएफसीसीआईएल की संपत्ति की क्षति शामिल हो) हुआ हो, भले ही शंटिंग का कार्य रेलगाड़ी के इंजन द्वारा किया जा रहा था अथवा शंटिंग इंजन द्वारा।
- (vi) बाधा की परिभाषा में वह अवधि आती है, जिसमें दुर्घटना घटित होने के समय से लेकर उस सेक्शन में प्रभावित लाइन पर गाड़ियों के संचालन के लिए समीपवर्ती स्टेशन से लाइन क्लियर मिलने पर वाणिज्यिक गाड़ी के आरंभ होने का समय शामिल होता है।

- (vii) आग की घटनाओं के आंकड़ों में आग लगने अथवा धुंए के फैलाव के कारण हुई मौत अथवा चोट लगने अथवा संपत्ति की क्षति के सभी मामलों को शामिल किया जाना चाहिए।
- (viii) उपकरण विफलताओं में सभी विफलताएं शामिल की जानी चाहिए भले ही शेड्यूल अथवा जांच की अंतिम तारीख कोई भी रही हो और बाद में उसे परिहार्य अथवा अपरिहार्य श्रेणी में वर्गीकृत किया जाएगा।
- (ix) असामान्य घटनाओं एवं 'एन', 'पी' और 'क्यू' श्रेणियों के अंतर्गत आने वाले दुर्घटना मामलों के विवरणों और आंकड़ों को सुरक्षा शाखा द्वारा संभाला एवं उपलब्ध कराया जाएगा।
- (x) क्षेत्रीय स्तर पर कार्यकारी निदेशक और कॉरपोरेट स्तर पर प्रबंध निदेशक सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटनाओं की सही रिपोर्टिंग क्रमशः कॉरपोरेट कार्यालय और रेलवे बोर्ड को की जाती हो।

808. दुर्घटना संबंधी आंकड़ों का संग्रहण, संकलन और मासिक विवरण :

- (क) वर्गीकरण ए, बी, सी, डी, एफ और जी एवं एच के अंतर्गत आने वाली रेल दुर्घटनाएं, यार्ड दुर्घटनाओं और संकेती दुर्घटनाओं के बारे में क्षेत्रीय कार्यालय और कॉरपोरेट कार्यालय में संरक्षा शाखा द्वारा जानकारी का संकलन किया जाएगा।
- (ख) वर्गीकरण के, एल और एम के अंतर्गत आने वाली उपकरण विफलताओं का क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय द्वारा दैनिक आधार पर संकलन किया जाएगा और उसे संरक्षा शाखा को सौंपा जाएगा। संबंधित अधिकारियों द्वारा प्रत्येक उपकरण विफलता को परिहार्य और अपरिहार्य की श्रेणी में वर्गीकृत किया जाएगा और उसका सार संबंधित कोरीडोर मुख्यालय की संरक्षा शाखा को सौंपा जाएगा। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि समस्त उपकरण विफलताएं गणना में शामिल की जाएंगी भले ही शेड्यूल अथवा जांच की अंतिम तारीख कोई भी रही हो और जैसा भी मामला हो बाद में उसे परिहार्य अन्यथा अपरिहार्य श्रेणी में वर्गीकृत किया जाएगा। क्षेत्रीय संरक्षा शाखा द्वारा मासिक सार कॉरपोरेट कार्यालय में महाप्रबंधक (संरक्षा) को भिजवाया जाएगा। विवरण

पूरा करने के बाद महाप्रबंधक (संरक्षा) द्वारा मासिक विवरण रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय को भिजवाया जाएगा।

(ग) वर्गीकरण एन, पी और क्यू के अंतर्गत आने वाली आसामान्य घटनाओं के विवरण क्षेत्रीय सुरक्षा शाखा द्वारा एकत्र और संकलित किए जाएंगे और वे बाद में उन पर अनुवर्ती कार्रवाई करेंगे। क्षेत्रीय कार्यालय की संरक्षा शाखा को दैनिक स्थिति प्रस्तुत की जाएगी, जो आंकड़ों का संकलन करने के बाद उसे मासिक विवरण के रूप में कॉरपोरेट कार्यालय के महाप्रबंधक (संरक्षा) को अग्रेषित करेगा।

दुर्घटना के वार्षिक विवरण (एक्सिडेंट रिटर्न्स)				
क्र. सं.	रिटर्न नं. के विवरण	किसे प्रस्तुत किया जाएगा	कोरीडोर मुख्यालय के उप म.प्र./संरक्षा द्वारा महाप्रबंधक (संरक्षा) को प्रस्तुत किए जाने की तारीख	महाप्रबंधक (संरक्षा द्वारा किस तारीख तक प्रस्तुत किया जाएगा
1	श्रेणीवार दुर्घटनाओं की संख्या की फोन द्वारा अग्रिम रूप से मासिक सूचना	रेलवे बोर्ड		आगामी माह की पहली तारीख
1-क	पाक्षिक	रेलवे बोर्ड		प्रत्येक माह की 16 तारीख
1-ख	आवधिक विवरण	स्थानीय	1, 13 और 23 तारीख	--
2.	जांच संबंधी, दंड के निपटान और दंड लागू करने संबंधी लंबित मामलों की मासिक संचयी स्थिति दर्शाते ए-2 विवरण	रेलवे बोर्ड	--	प्रत्येक माह की 3 तारीख तक फैक्स द्वारा
3.	मासिक के साथ-साथ संचयी विवरण 'ए'	रेलवे बोर्ड	आगामी माह की 10 तारीख	आगामी माह की 20 तारीख
4.	विवरण 'बी'	रेलवे बोर्ड	जिस माह से संबद्ध हो उसकी तीसरे माह के करीब	तीसरे माह के एक सप्ताह बाद

5.	रेल दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार ठहराए गए स्टाफ के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई का विश्लेषण दर्शाता विवरण 'सी'	रेलवे बोर्ड	तीसरे माह के अंतिम सप्ताह तक	जिस तिमाही से संबंधित हो उस 3 माह के समाप्ति के अंतिम सप्ताह के भीतर
6.	तालिका 1 से 7 में दुर्घटनाओं के त्रैमासिक संचयी आंकड़े	रेलवे बोर्ड	आगामी माह की 25 तारीख तक	आगामी तिमाही के दूसरे माह की 25 तारीख
7.	रेलपथमें छेड़छाड़/तोड़फोड़ के मामले दर्शाता मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	आगामी माह की 5 तारीख तक	आगामी माह की 10 तारीख तक
8.	दुर्घटना को टालने में स्टाफ द्वारा समय पर कार्रवाई के लिए दिए गए पुरस्कारों को दर्शाता मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	आगामी माह की 5 तारीख तक	आगामी माह की 10 तारीख तक
9.	अनधिकृत प्रवेश की संख्या को दर्शाते त्रैमासिक विवरण	रेल संरक्षा आयुक्त	आगामी माह की 10 तारीख तक	आगामी माह की 20 तारीख तक
10.	अनुच्छेद-113 के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के विवरण दर्शाते त्रैमासिक विवरण	रेल संरक्षा आयुक्त	-	-
11.	मासिक संक्षिप्त विवरण	रेलवे बोर्ड	प्रत्येक माह की 3 तारीख तक	प्रत्येक माह की 5 तारीख तक
12.	इंजन विफलताओं का मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	आगामी माह की 10 तारीख तक	आगामी माह की 15 तारीख तक

परिशिष्ट-"क"
एआरटी हेतु मानक औजार और उपकरणकी सूची

क्र.सं.	सद का विवरण	ए श्रेणीएआरटी	बी श्रेणी एआरटी
I. जेनरेटर और विद्युत उपकरण			
1	15केवीए 230वोल्ट क्षमता वालेडीजल जेनरेटिंग सेट	1 सेट	1 सेट
2	केरोसिन संचालित 1.5 केवीए 230 वोल्ट का जेनरेटर सेट	20 सेट	20 सेट
3	1000वाटहेलोजन लैंप और नियंत्रण गियर या समकक्ष एलईडी प्रकाश व्यवस्था के साथ पूर्ण लुमिनेयर फिटिंग	10 सेट	10 सेट
4	150 वाट धातु हैंडल लैंप और नियंत्रण गियर के साथ पूर्ण लुमिनेयर फिटिंग	40 सेट	40 सेट
5	हेलोजन / धातु कीहैंडल फिटिंग माउटिंड लुमिनेयर के लिए 2 मीटर ऊंचा टेलीस्कोपिक स्टैंड	20 सेट	20 सेट
6	मौसम रोधी आईसी सॉकेट हेतु23 / 0.193 मिमी, 15 मी. लंबा और 15 मौसम रोधी आईसी पिन के साथ पीवीसी इन्सुलेटेड और पीवीसी से ढका हुआ 3 कोर लचीला केबिल	50 संख्या	50 संख्या
7	पीवीसी इन्सुलेटेड और ढकी हुई 3 कोरलचीला केबिल23 / 0.193 मिमी	1500 मीटर	1500 मीटर
8	200 लीटर ड्रम में केरोसिन / पेट्रोल	3 संख्या	3 संख्या
9	200 लीटर ड्रम में डीजल	1 संख्या	1 संख्या
10	केरोसिन के रख-रखाव तथा इंजन के सहायक टैंक में डालने के लिए 20 लीटर क्षमता वाले पॉलिथिन कंटेनर	18 संख्या	18संख्या
11	लुबरिकेटिंग तेल	40 लीटर	40 लीटर
12	1 लीटर क्षमता की तेल मापने वाली केन	6	6
13	10 मीटर के रोल में पीवीसी इन्सुलेशन टेप	24	24
14	औजार सेट जिसमें 254 मिमी काटने वाला प्लास-1 सं., गोलपेचकस-300 मिमी, 150 मिमी, 100 मिमी	1 सेट	1 सेट

	वाले 03, चाकू- 01, हथौडा डीपी - 01		
15	स्पैनर डीई 03 मिमी से 19 मिमी - 1.5 मिमी के चरण वाले	1 सेट	1 सेट
16	03मिमी से 19 मिमीलीवर के साथ सॉकेट स्पैनर	1 सेट	1 सेट
17	एल्यूमिनियम टैलीस्कोपिक सीढी	2 संख्या	2 संख्या
18	ओएचई अर्थिंगहेतुअर्थिंग छड़	2 संख्या	2 संख्या
19	जलरोधी सॉकेट के साथ 500वाट भार (5 एम्पियर के 2 सॉकेट और 5/15 एम्पियरके 2 संयुक्त सॉकेट)ले जाने में सक्षम प्रत्येक पोर्टेबल स्विच बोर्ड	4 सेट	4 सेट
20	मुख्य केबिल के लिए स्थिर स्टैंड का ड्रम	2 संख्या	2 संख्या
21	बैटरी चार्जर 230 वोल्ट एसी / 110 वोल्ट डीसी, 60 एम्पियर	2 संख्या	2 संख्या
22	तारपिंजरे में होल्डर और हैंडल और हुक या समकक्ष एलईडी प्रकाश व्यवस्था के साथ 100 वाट केगैस भरे बैयोनेट प्रकार के बल्ब	6 संख्या	6 संख्या
23	6 मीटर ऊंचाई के टैलीस्कोपिक खंभे	4 संख्या	4 संख्या
II. विद्युतीयप्रकाश के अलावा अन्य प्रकाश व्यवस्था			
1	आपातकालीन हवादारप्रकाश व्यवस्था टॉवर	4	4
2	(अग्निरोधक) टॉर्च	2	1
3	स्पेयर टॉर्च बल्ब (4.5 वोल्ट)	10	5
4	डिजिटल- बचाव लाइट्स	4	2
5	टॉर्च (03 शुष्क सेल)	15	10
6	शुष्क सेल	100	50
III. ऑक्सी कटिंग उपकरण			
1	आउटगन कटर प्रकार क्र. सं. 57/11838 के समान कटिंग टॉर्च एवं संपूर्ण नोजल सेट 01/16", 05/64", 03/32", 07/64", 01/08" हॉज क्लिप और सहायक सामान के साथ	2 सेट	2 सेट

2	आउटगन कटर प्रकार 05 संख्या 57/11838 के समान स्पेयरनोजल के साथ समानांतर / सीधे काटने वाला टॉर्च ।	1 सेट	1 सेट
3	प्रेसर गेज ऑक्सीजन (डबल टाइप)	3	2
4	प्रेसर गेज एसिटिलीन (डबल टाइप)	3	2
5	एसिटिलीन सिलेंडर 150 क्यूविक फुट	3	2
6	ऑक्सीजन सिलेंडर 150 क्यूविक फुट	6	4
7	काले चश्मे	4 जोड़े	4 जोड़े
8	चमड़े के दस्ताने और लेग गार्ड	4 जोड़े	4 जोड़े
9	अनुरक्षण हेतु औजार सेट	1 सेट	1 सेट
10	स्पेयर गैस, लाल और कालाहॉसेस	15 मी. प्रत्येक	-
IV. हाइड्रोलिक रि-रेलिंग उपकरण और हाइड्रोलिक बचाव उपकरण			
1	हाइड्रोलिक रि -रेलिंग उपकरण	1 सेट	1 सेट
2	एचआरई हेतु स्पेयर पावर पैक	1	1
3	एचआरईहेतु स्पेयर नियंत्रण टेबिल	1	1
4	हाइड्रोलिक बचाव उपकरण	1 सेट	-
V. रोपस & विंचेज			
1	06 मी. लंबाई की एक छोर पर लूप और दूसरे छोर पर हुक के साथ 1" व्यास की तार रस्सी	2	-
2	30 मी. लंबाई की छोर पर लूप के साथ 1" व्यास की तार रस्सी	2	-
3	05 मी. लंबाई की दोनो छोर पर लूप के साथ 2" व्यास की तार रस्सी	2	-
4	यू / हार्पप्रकार की 30 टन क्षमता की कडी	4	-
5	चमड़े के दस्ताने (स्टील द्वारा मजबूती प्रदान)	30 जोड़े	10 जोड़े
नोट -वर्तमान तार रस्सियों को तब तक उपयोग में लाया जाना चाहिए जब तक उनके बदलने की आवश्यकता न हो। उन्हें केवल मानक तार रस्सी के साथ ही बदला जाना चाहिए।			

VI. तार रस्सी और स्लिंग्स, क्रेन सहायक उपकरण			
1	डबल लैंग 06 मी. लंबी तार रस्सी स्लिंग्स, रिंग और दो हुक के साथ 70 टन एसडब्ल्यूएल	2 सेट	-
	नोट - वर्तमान तार रस्सी और स्लिंग्स को तब तक उपयोग में लाया जाना चाहिए जब तक उनके बदलने की आवश्यकता न हो। उन्हें केवल मानक तार रस्सी के साथ बदला जाना चाहिए।		
VII. अन्य यांत्रिक उपकरण			
1	रैम्प्स	4	4
2	टर्फर	1	1
3	140 टन क्रेन हेतु बचाव प्लेटफार्म	1	-
4	ले जा सकने वाली हल्के वजन की रेल ट्रॉली	1	1
VIII. फिटर औजार			
1	बार्स टॉमी	6	6
2	भारी हथौड़ा 14 पाउंड	2	2
3	हथौड़ा बॉल पैनी 1 1/2" पाउंड	6	6
4	(1/8" से 1/4", 3/8" तक) आकार के पंचस्टील	6	6
5	हैकसाँ (12" से 16" तक) समायोजन वाले	2	2
6	दाबमापीके साथ टेस्ट प्लेट(एयर ब्रेक)	1	1
7	सॉर्ट्स लिवरिंग स्पेनर के लिए सॉर्ट्स के हैंडल पाइप	2	2
8	प्लायर्स	2	2
9	स्पेनर बॉक्स 10 मिमी. से 50 मिमी.	1 सेट	1 सेट
10	दो छोर वाले स्पेनर 06 मिमी. से 50 मिमी.	2 सेट	2 सेट
IX. मापक उपकरण			
1	रेल मापक (स्प्रिंग लोडेड)	1	1
2	बफर हाइट मापक (सी एंड डब्ल्यू)	1	1
3	पहिया व्यास मापक (सी एंड डब्ल्यू) (स्प्रिंग लोडेड)	1	1

4	टायर मापक (सी एंड डब्ल्यू)	1	1
5	100 फुट (30 मी.) मापने वाला स्टील टेप	1	1
6	स्टील पैमाना 2 फुट	1	1
7	फिलर मापक	1	1
8	कैलीपर्स आउट साइड 6" (स्प्रिंग लोडेड)	1	1
9	कैलीपर्स इन साइड 6" (स्प्रिंग लोडेड)	1	1
10	पहियों की दूरी के लिए मापने वाला गेज	1	1
11	श्वास परीक्षक यंत्र	1	1
12	रेलपथ निरीक्षक औजार किट	1 सेट	1 सेट
13	वर्नियर कैलिपर और स्क्रू गेज	1 सेट	-
X. लकड़ी पैकिंग			
1	लकड़ी की पैकिंग 2'0"× 1'0" × 1"	20	20
2	लकड़ी की पैकिंग 2'0"× 1'0" × 2"	20	20
3	लकड़ी की पैकिंग 2'0"× 1'0" × 4"	20	20
4	लकड़ी की पैकिंग 2'0"× 1'0" × 12"	6	6
5	लकड़ी की पैकिंग 6'0"× 1'0" × 12"	12	4
6	लकड़ी का टुकड़ा (बेजेज) 1" व्यास	50	50
XI. तेल और ग्रीस			
1	कैरोसीन तेल	50 लीटर	50 लीटर
2	तार रस्सियों के लिए लुब्रिकेंट	5 किलो	5 किलो
3	डीजल संचालित एचआरई के लिए डीजल	25 लीटर	25 लीटर
4	पेट्रोल संचालित एचआरई के लिए पेट्रोल	50 लीटर	-
5	डीजल ऑयल	50 लीटर	50 लीटर
XII. सी एंड डब्ल्यू स्पेयर पार्ट्स			
1	पंजेनुमा एवं पिन के साथ ट्रांजिशन कपलिंग	2	2
2	बोगी माउंटेड डिब्बों के लिए लचीले एयर हॉज पाइप	6	6
3	कृत्रिम (डम्मी) प्लग ½	6	6

4	सस्पेंशन लिंक	4	4
5	सस्पेंशन पिन	2	2
6	पत्थर	10	10
7	खिचाव को बनाए रखने वाली धुरी	12	12
8	एंगल कॉक	2	2
9	एयर हॉज एफपी	10	10
10	एयर हॉज बीपी	10	10
11	अलग करने वाला कॉक	4	4
12	एफपी मापक	2	2
13	बीपी मापक	2	2
14	एक पाइप पर भार को लाने के लिए बाईपास कपलिंग	2	2
15	जोड (नकल)	2	2
16	जोड पिन (नकल पिन)	4	4
17	एम.यू वॉशर (बीजी-एआरटी हेतु)	20	20
18	रि -सेटिंग कुंजी (बीजी-एआरटी हेतु)	1	1
19	टैफ्लोन टैप (बीजी-एआरटी हेतु)	1 सेट	1 सेट
XIII. सामान्य स्टोर			
1	रद्दी कपास	5 किलो	5 किलो
2	छोटा डस्टर	100	50
3	स्टील की मुडने वाली कुर्सियां	6	6
4	बुना हुआ जल रोधी सिंथेटिक टेंट	1	1
5	हवादार टेंट (एसपी एआरटी हेतु)	-	-
6	एलुमीनियम की 20' लंबाई की हल्के वजन की सीढ़ी	2	2
7	01" व्यास की रस्सी मनीला प्रकार की	50 मी.	-
8	मिश्रित लोहे की बेज (रैम्प हेतु)	4	4
9	हाथ छाता	6	6
10	हुड के साथ बारिश कोट	50	20
11	तेल के लिए कीप	1	1
12	डीजल तेल के लिए कीप	1	1

13	तेल फीडर	2	2
14	½" व्यास x 15' लंबाई के साथ 02 रिंग वाली लैशिंग चैन	2	2
15	लैशिंग चैन 5/8"x 10' लंबाई बिना एच एंड आर के	2	2
16	एच एंड आर के साथ 5/8"x 20' लंबाई की लैशिंग चैन	2	2
17	एलईडी लैम्पप्रकार के हाथ सिगनल (तीन रंग वाले)	4	4
18	हरा झंडी हाथ सिगनल	4	4
19	लाल झंडी हाथ सिगनल	4	4
20	फॉग सिगनल (पटाखा)	24	24
21	अंतिम वाहन बोर्ड	2	2
22	माचिस की डिब्बी	12	12
23	ढेर लगाने योग्य प्लास्टिक कुर्सियों	20	20
24	सुरक्षा हेलमेट	बीजी 50	36
25	पी कैप	बीजी 50	36
26	आर्म बैण्ड	बीजी 50	36
27	रबड के जूते	25	6
28	बचाव कर्मीदल वर्दी (नारंगी रंग)	बीजी 50	36
29	चमकीले जैकेट	बीजी 50	36
30	वायुरोधी कोट	बीजी 50	36
31	चमकीले बैरीकेडिंग टेप	1000मी.	1000मी.

XIV. स्टॉफ कार में बर्तन और स्टोर (राशन को छोड़कर) की सूची

1	गिलास (जंगरोधक स्टील)	36	36
2	चाय चम्मच (जंगरोधक स्टील)	18	18
3	16" व्यास कवर के साथ स्टील भगौना	2	2
4	10 लीटर का प्रेशर कुकर	2 संख्या	2 संख्या
5	रसोई चम्मच (जंगरोधक स्टील)	5	5
6	8" ब्लेड वाला चाकू (खाना-पकाना)	2	2
7	24" व्यास वाली थाली (पीतल / स्टील)	2	2
8	14" व्यास की जंगरोधक स्टील थाली	36	36

9	3" व्यास वाली कटोरी (जंगरोधक स्टील)	72	72
10	चाय कप एवं तश्तरी (बोन-चाइना)	12	12
11	12" व्यास कवर के साथ स्टील भगौना	2	2
12	मिक्सर और ग्राइंडर	1	1
13	10" व्यासका नॉन-स्टिक तवा	2	2
14	स्टील केतली 2 लीटर	1	1
15	स्टील केतली 1 लीटर	1	1
16	जग (जंगरोधक स्टील)	4	3
17	डस्टर (कार्यालय)	12	12
18	तकिए	16	16
19	तकिए कवर	32	32
20	ऊनी कंबल (बेहतर गुणवत्ता)	60	40
21	सफेद बैड शीट 60"× 90"	100	50
22	नहाने के तौलिए	10	6
23	नॉन-स्टिक फ्राइंग पैन	2	2
24	शौचालय साबुन	10	10
25	पूर्ण चाय सेट (बोन-चाइना)	2	1
26	चाय मग 100 मिलीलीटर	48	36
27	थर्मल बोतल 2 लीटर	1	1
28	चाय की बड़ी केतली 20 लीटर	1	-
29	दो बर्नर के साथ वाला एलपीजी स्टोव	1	1
30	एलपीजीसिलेंडर	2	2
31	गैस लाइटर	1	1
32	पीने के पानी के लिए टैंक	2	2
33	पीने के पानी के लिए कैंपर (10 लीटर क्षमता)	2	2
34	10 व्यक्तियों के लिए रात्रिभोज का पूर्ण सेट	2 सेट	-
35	एक्वा गार्ड	2	1
36	कांच के गिलास	24	10
37	स्टील बाल्टी 18 लीटर	4	4

XV. अग्निशमन उपकरण			
1	5 किलोग्राम क्षमता वाले डीसी टाइप अग्नि शमन यन्त्र	12	6
2	वाटर मिस्ट अग्निशमन उपकरण	1	1
XVI. चिकित्सा उपकरण			
1	प्राथमिक उपचार बॉक्स	2	2
रेल सह सड़क वाहन (आरसीआरवी): - क्रेन सह-हाइड्रोलिक रि-रेलिंग उपकरण के साथ रेल सह रोड वाहन, हाइड्रोलिक बचाव उपकरण और अग्निशमन उपकरण डीएफसीसीआईएल केनामित स्थानों पर उपलब्ध होंगे।			
XVII. सिगनलिंग और दूरसंचार उपकरण			
1	निरीक्षण पुस्तक	1	1
2 (क)	मेग्नेटो टेलीफोन	4	4
2 (ख)	प्रत्येक मेग्नेटो टेलीफोन हेतु 1.5 वोल्ट के बड़े 6-1 शुष्क सेल	12	12
3	पीवीसी इंसुलेटेड, पीवीसी आवरण से ढकी हुई दो कोर वाली केबल	500 मीटर	500 मीटर
4	तार रहित पीए प्रणाली हेतु माइक्रोफोन	2	2
5	5/10 वाटके हॉर्न प्रकार के लाउडस्पीकर	2	2
6 (क)	न्यूनतम 20 वाट आउट-पुट (तार रहित माइक्रोफोन के लिए इंटरफ़ेस सुविधा वाला) और 12 वोल्ट डीसी वोल्टेज पर संचालित वाला एम्पलीफायर	2	2
6 (ख)	उपयुक्त बैटरी चार्जर के साथ 6 (क) के लिए 12 वोल्ट स्टोरेज बैटरी	2 सेट	2 सेट
7	मेगाफोन ट्रांजिस्टरिज्ड (प्रत्येक न्यूनतम 10 वाट)	3	3
8	लाउडस्पीकर के लिए 1.5 मी. से 3 मीटर तक समायोज्य ऊंचाई के साथ पोर्टेबल स्टैंड	2	-
9	पीवीसी इंसुलेटेड फील्ड सर्विस टेलीफोन (डी-8)	प्रत्येक 500 मी. के	प्रत्येक 500 मी. के

		4 ड्रम	4 ड्रम
10	टोन / पल्स स्विचिंग सुविधा के साथ पुश बटन ऑटो टेलीफोन	4	4
11(क)	100% अतिरिक्त बैटरी के साथ वॉकी-टॉकी सेट (2/5 वाट वीएचएफ)	30	30
11(ख)	तीव्रचार्जिंग के साथ 11 (क) के लिए बैटरी चार्जर (दो स्थिति वाला चार्जर)	100%	100%
12	मल्टीमीटर	1	1
13	बिजली आपूर्ति के लिए विस्तार बोर्ड (मेन्स)	4	4
14	शुष्कसेल के साथ 3 सेल की हाथ में पकड़े वाली टोर्च	4	4
15	केबल्स और ऊपरी तारों के लिए जोड़ने वाली किट और सामग्री. विभिन्न एआरटी के लिए अपनी स्थानीय आवश्यकता के अनुसार डीएफसीसीआईएल द्वारा स्वयं निर्णय लेना अपेक्षित है।		
16	औज़ार बॉक्स में शामिल		
(क)	टांका लगाने का यंत्र - 10 वॉट/12 वोल्ट, 10 वॉट/220 वोल्ट और 65 वॉट/ 220 वोल्ट	प्रत्येक 1	प्रत्येक 1
(ख)	लंबी नाक का प्लायर 200 मि.मी.	1	1
(ग)	विकर्ण कटर 200 मि.मि.	1	1
(घ)	बॉक्स स्पैनर 6, 5, 5 एवं 5 मि.मी.	प्रत्येक 1	प्रत्येक 1
(ङ)	स्टील का हथौड़ा 750 ग्राम	1	1
(च)	लकड़ी का हथौड़ा	1	1
(छ)	समायोज्य स्पैनर 300 मि.मी.	1	1
(ज)	पेचकस-200 मि.मी.	1	1
(झ)	पेचकस-250 मि.मी.	1	1
(ञ)	मेन्स टेस्टर (230 वोल्ट)	1	1
(ट)	मेन्स का टेस्टर (230 वोल्ट) 12 मि.मी. × 15 मीटर	1	1
(ठ)	रेसिन कोर	500 ग्राम	500 ग्राम
17	एम्पलीस्पीकर टेलीफोन और उपयुक्त निकिल-सीडी सेल के साथ नियंत्रण मार्ग स्टेशन उपकरण डीटीएमएफ टाइप	2	2

	2 और 4 तार के साथ		
18	सेलुलर फोन	4	4
19	सैटेलाइट फोन (एसएटी फोन लघु प्रकार) जो वीडियो, ऑडियो और टेक्स्ट सुविधाओं में सहायक है.	2	2
20	फैक्स, स्कैन और फोटोकॉपी के लिए बहु-कार्यात्मक उपकरण	1	-
21	आपातकालीन सॉकेट से ऑटो- डायलिंग सिस्टम (केवल वे- स्टेशनआपातकालीन नियंत्रण टेलीफोन)	1	1
22	ट्रैक के खंड को दर्शा रहा नक्शा, जहां सेलुलर फोन के माध्यम से संचार संभव है.	1 सेट	1 सेट
23	पोर्टेबल जेनरेटर सेट - पर्याप्त पेट्रोल और केरोसिन इत्यादि के साथ पेट्रोल से प्रारंभ होने वाला और केरोसिन पर चलने वाला (होंडा - 750 वाट या समतुल्य)	2	2
24	टेलीफोन के लिए इंटरफ़ेस के साथ वीएचएफ सेट (दोहरा), टेलीस्कोपिक पोल / खम्भा, एंटीना सहित सहायक सामान - दोनों वाईएजीआई के साथ-साथ जीपी और बैटरी	2	2
25	फोल्डिंग मेज	1	1
26	फोल्डिंग कुर्सी	4	4
27	समुद्रतटीय छाता	1	1
28	काबूली टेंट (मध्यम)	1	1
29	डिजिटल विडियो कैमरा और रिकॉर्डर	1	1
30	ओएफसी	100 मीटर	100 मीटर
31	06 क्वाड केबल	300 मीटर	300 मीटर
32	ओएफसी के लिए स्प्लिसिंग मशीन	1	1
33	शुष्क सेल के साथ 04 तार वाला आपातकालीन पोर्टेबल नियंत्रण टेलीफोन	2 सेट	2 सेट
34	टैपिंग ट्रांसफॉर्मरस (1120:1120)	प्रत्येक 2 सं.	प्रत्येक 2 सं.
35	टर्मिनेटिंग ट्रांसफॉर्मरस (1120:470)	2	2

XVIII. (क) इंजीनियरिंग सामग्री उपकरण			
1	आईआरएसटी12 - 2009 सेक्शन यूआईसी 60 किग्रा. /मी. 880 ग्रेड एवं 1080 ग्रेड के परिशिष्ट के अनुसार फिश बोल्ट रेल हेतु दोनो छोरों पर छेद के साथ (60) किग्रा. (13 मी. लंबी) रेल	20	-
2	60 किग्रा. रेल के लिए पीएससी स्लीपर	200	-
3	(60) किग्रा. फिश प्लेट - आरडीएसओ ड्राइंग सं.टी - 7008	20 जोड़े	3
4	(60) किग्रा. फिश बोल्ट	80	4
5	(60) किलो जॉगल फिश प्लेट	4 सेट	-
6	ईआरसी एमके-वी-आरडीएसओ/टी-5919	500	-
7	जीआर सोलप्लेट आरडीएसओ/टी-7010	250	-
8	जीएफएन लाइनर आरडीएसओ/टी-8222	200	-
9	जीएफएन लाइनर आरडीएसओ/टी-8223	200	-
10	हुक बोल्ट	50	-
11	प्लेट पेच टी-3911	25	-
12	प्लेट पेच टी-3912	50	-
13	प्लेट पेच टी-3915	25	-
14	500 मि.मी. लंबे लकड़ी के ब्लॉक	10	-
15	फिटिंगस के साथ मोटे वेब टर्नआउट हेतु 12 स्विचों में एक (एलएच=01 सेट और आरएच=01 सेट)	2 सेट	-
16	लकड़ी, कांच फाइबर से मजबूत किए पॉलीमर स्लीपर	50	-
(ख) इंजीनियरिंग औजार एवं उपकरण			
1	रेल डॉली	4	-
2	रेल कटिंग मशीन		
	(i) हाथ संचालित	2	-
	(ii) एब्रेसिव रेल कटर	1	-
3	रेल ड्रिलिंग मशीन		

	(i) हाथ संचालित	2	-
	(ii) यांत्रिक	1	-
4	जनरेटर	2	-
5	हैक-साँ ब्लेड	12	-
6	ड्रिल बिट्स	3	-
7	नॉन इन्फ्रिजिंग लिफ्टिंग जैक, यांत्रिक/हाइड्रोलिक	4	-
8	गैस कटिंग उपकरण	1	-
9	रेल / प्लेट पेचोंके लिए उपयुक्त स्पेनरबॉक्स	2	-
10	फिश बोल्ट स्पेनर	2	-
11	रेल चिमटा	10	-
12	सब्बल	20	-
13	रेक लोहा गिट्टी	10	-
14	बेलचा (शॉवल)	10	-
15	लोहे का कड़ाई	10	-
16	कुदाल (पिक एक्स)	10	-
17	सुरक्षा हेलमेट	40	-
18	सुरक्षा जैकेट	40	-
19	बरसाती कोट	20	-
20	दस्ताने	40	-
21	ट्रैक माप उपकरण सेट	2 सेट	-
22	हाथ सिगनल बत्ती	2	-
23	हाथ सिगनल झंडे (हरी और लाल)	प्रत्येक 2 सं.	-
24	बैनर झंडी	2	-
25	पटाखा	12	-
26	स्टील बाल्टी एवं मग	2 सेट	-
27	छाता	10	-
28	पुनः चार्ज होने वाला टॉर्च	5	-
29	वाकी-टॉकी सेट	5 सेट	-
30	फोल्डिंग / प्लास्टिक कुर्सियां	4	-
31	सेट्रल मेज (प्लास्टिक)	1	-

32	उपभोग्य	आवश्यकतानुसार	-
33	चॉक	1 बॉक्स	-
34	हथौड़े 07 पौंड	6	-
35	हैंडल के साथ बीटर	40	-
36	रॉड के साथ जिम क्रो	1	-
37	हैंडल के साथ फावडा	5	-
38	डिप लौरी	1 सेट	-
39	लगभग 150 वर्गफुट क्षेत्र को कवर करने के लिए कनात, बांस, रस्सियां, खूंटी आदि सहित तम्बू	1 सेट	-
XIX. पुस्तक एवं नियमावली			
1	परिचालन नियमावली	1	1
2	दूरभाष निदेशिका (जिला)	1	1
3	दूरभाष निदेशिका (डीएफसीसीआईएल)	1	1
4	दुर्घटना नियमावली	1	1
5	सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका	1	1
6	प्राथमिक उपचार नियमावली	1	1
7	सम्मेलन नियम भाग III और IV के लिए एसएसई (सी एंड डब्ल्यू)	2	2
8	क्रेन संचालन के लिए नियम / नियमावली	1	1
9	संचालन समय सारणी	2	2
10	आपदा प्रबंधन योजना	1	1
XX. अभिलेख			
1	दुर्घटना राहत रेलगाडी लॉग बुक	1	1
2	उपस्थिति रजिस्टर	1	1
3	मानक औजार और उपकरण रजिस्टर	1	1
4	तार रस्सी और चेन परीक्षण रजिस्टर	1	1
5	उपकरण के लिए परीक्षण रजिस्टर	1	1
6	निरीक्षण रजिस्टर	1	1

XXI. विविध			
1	डिजिटल कैमरा स्थिर	1	1 (एसपी एआरटी)
2	फ्लैश, अन्य सहायक उपकरणों और 5-6 फ्लॉपी डिस्क के साथ डिजिटल विडियो कैमरा	1	1 (एसपी एआरटी)
3	व्यक्तिगत कम्प्यूटर (140 टन क्रेन हेतु)	1	-
4	स्वयं संतुष्टि हेतु श्वास लेने वाले उपकरण	4 सेट	-
प्राथमिक उपचार बॉक्स			
<p>मदों को छोटे प्राथमिक उपचार बॉक्स में रखा जाना चाहिए। जो बॉक्स स्टेशन पर लगाए गए हैं वे सदैव एल्यूमीनियम के ही होने चाहिए। पोर्टेबल बॉक्स एल्यूमीनियम या धातु के बने होने चाहिए। इनके स्वरूप में कोई बदलाव नहीं हो।</p>			
विषय-वस्तु			
1	जीवाणु रहित चिपकने वाली ड्रेसिंग पट्टी (मानक आकार)	20	
2	रबड का बना धमनियों के रक्त को रोकने वाला उपकरण	2	
3	रोलर पट्टियां (7.5 सेमी x 4 मी.) माप वाले	10	
4	त्रिकोणीय पट्टियां (130 सेमी x 90 सेमी x 90 सेमी)	4	
5	पैरासिटामोल टैबलेट	20 की स्ट्रिप वाले	
6	एंटीसेप्टिक क्रीम 25 ग्राम	1 ट्यूब	
7	चोट(इंजरी) का कार्ड	1	
8	सुरक्षा पिन 10केसेट	1 सेट	
9	डायजेपाम टैबलेट	10 की स्ट्रिप वाले	
10	रूई	100 ग्राम 1 पैकेट	
<p>एल्यूमीनियम बक्से 22 सेमी x 18 सेमी x 10 सेमी से बड़े नहीं होने चाहिए और सामग्री के साथ इसका वजन लगभग 1.5 किलो होना चाहिए और किसी भी मामले में 2 किलो से अधिक नहीं होना चाहिए</p>			

लाइन अनुरक्षण स्टाँफहेतुप्राथमिक उपचार बाँक्स			
यह एल्यूमीनियम या धातु का एक बाँक्स होगा, जिसमें जंग लगे होने की संभावना नहीं हो। यह मजबूत होना चाहिए।			
	विषय वस्तु		
1	रोलर पट्टियां (7.5 सेमी x 4 एमआरटी) माप की	10	
2	त्रिकोणीय पट्टियां (130 सेमी x 90 सेमी x 90 सेमी)	4	
3	पैरासिटामोल टैबलेट	प्रत्येक स्ट्रिप में 20	
4	क्लोरांफेनिकोल आँख की एप्लिकैप्स	प्लास्टिक डिब्बे में 10	
5	एंटीसेप्टिक क्रीम 25 ग्राम ट्यूब	1	
6	जीवाणु रहित चिपकने वाली ड्रेसिंग पट्टी (मानक आकार)	10	
7	सील बंद पॉलिथिन 12 सेमी x 8 सेमी में जीवाणु रहित प्राथमिक फ़िल्ड ड्रेसिंग	2	
8	10 सुरक्षा पिन वाला सेट	1 सेट	

परिशिष्ट -'ख'

एआरटी/आरसीआरवी का स्थान

क्र.सं.	दुर्घटना और राहत उपकरण	पश्चिमी डीएफसी	पूर्वी डीएफसी
1	175 टन क्रेन के साथ एआरटी	न्यू सरधना	न्यू करछना
		न्यू मकरपुरा	न्यू खुर्जा
2	राहत और बचाव उपकरणों के साथ आरसीआरवी	न्यू खरबाओ	न्यू सोननगर
		न्यू सानंद	न्यू कानपुर
		न्यू मारवार	नया टपरी
		न्यू रेवाडी	न्यू चावापेल

परिशिष्ट -'ग'

नियंत्रण क्षेत्र अधिकारी और उनके अधिकार क्षेत्र की सूची

परिशिष्ट -'घ'
जिला अधिकारी और पुलिस अधीक्षक का अधिकार क्षेत्र

किमी. से	निकटतम स्टेशन	किमी तक	निकटतम स्टेशन	मुख्यालय

परिशिष्ट -'ड'

दुर्घटना संदेश का विवरण

1. संदेश संख्या.....
2. दिनांक और दुर्घटना का समय.....
3. दुर्घटना का स्थान जैसे किस स्टेशन पर या किन स्टेशनों के बीच दुर्घटना घटित हुई।
4. दुर्घटना प्रभावित क्षेत्र का किलोमीटर
5. शामिल रेलगाडी
6. मृतकों या घायलों की संख्या तथा उनका निस्तारण कैसे किया गया
7. संभावित कारण.....
8. लाइन ब्लॉक रहनेकी संभावित अवधि.....
9. अपेक्षित सहायता

परिशिष्ट -'च'

डीएफसीसीआईएल दुर्घटना रिपोर्ट प्रारूप

संरक्षा विभाग

स्टेशन

.....

श्रेणी

1. किलोमीटर जहाँ पर दुर्घटना हुई और

किलोमीट्रेज

.....

उस स्थान से निकटतम स्टेशन का नाम
स्टेशन.....

2. दुर्घटना का दिनांक और समय

दिनांक

.....

समय

.....

3. (क) रेलगाडी की संख्या और विवरण

(ख) लोको पायलट का नाम

(ग) इंजन संख्या और श्रेणी

(घ) रेलगाडी की गति

(ङ) इंगित करें, यदि दुर्घटना सीधे ट्रेक या घुमाव पर हुई है; समतल पर या ग्रेड पर। यदि ग्रेड पर हुई है तो यह रेल के साथ था या उसके विरुद्ध।

(च) मौसम की स्थिति और दृश्यता

4. दुर्घटना की प्रकृति और कारण (चित्र के साथ दुर्घटना का विवरण)

5. यदि इयूटी पर डीएफसीसीआईएल कर्मचारी घायल हुआ है तब वह दुर्घटना के समय पर कितने समय से इयूटी पर था, उसके द्वारा इयूटी को पुनः प्रारंभ करने के संभावित समय का उल्लेख किया जाए।

6. (क) मृत व्यक्तियों की संख्या.....

(ख) मृत व्यक्तियों का विवरण.....

(i) नाम

- (ii) लिंग
 - (iii) आयु
 - (iv) व्यवसाय
 - (v) पता
 - (vi) मृत शरीर का निपटान किस प्रकार किया गया
 - (vii) सम्पत्ति की सूची और निपटान किस प्रकार किया गया
7. (क) दुर्घटना का संभावित कारण
- (ख) डीएफसीसीआईएल सम्पत्ति की क्षति के मामले में, क्षति की अनुमानित लागत
- (रु) -
- (i) रेल पथ
रु.....
 - (ii) लोकोमोटिव
रु.....
 - (iii) रोलिंग-स्टॉक
रु.....
 - (iv) सिगनलिंग और अन्तर्पाशन
रु.....
 - (v) विद्युत उपकरण
रु.....
 - (vi) रेलगाडी या स्टेशन सीमाओं में सम्पत्ति
रु.....
 - (vii) अन्य डीएफसीसीआईएल सम्पत्ति
रु.....
8. लाइन अथवा स्टेशन सीमाओं में पाए गए मृत शरीर या घायल व्यक्तियों के मामलों में
- (क) उल्लेख करें, कि शरीर किस स्थिति में पड़ा हुआ था और शरीर में किसी भी दिखाई देने वाली चोट के विवरण के बारे में बताएं या अन्य परिस्थितियां, जिनके कारण मृत्यु हुई या चोट लगी।
- (ख) क्या डीएफसीसीआईएल कर्मचारी, अतिक्रमी या आत्महत्या करने वाला था?
- (ग) मृत्यु का कारण
- (घ) मृतक से संबंधित सम्पत्ति की सूची तथा निपटान किस प्रकार किया गया

- (ड) इंगित करें, कि शरीर के साथ क्या किया गया, क्या संबंधियों को सौंप दिया गया, या पुलिस या सिविल अस्पताल या रेलवे अस्पताल भेजा गया।
- (च) क्या, पुलिस स्टेशन के कर्मचारियों द्वारा शरीरजमा करने को दर्ज किया गया है या नहीं।
9. यदि व्यक्ति गाडी से कटा हो -
- (क) क्या इंजन चालक दल ने व्यक्ति को देखा था?
- (ख) क्या लोको पायलट या सहायक लोको पायलट द्वारा दुर्घटना के स्थान को देखना बाधित था?
- (ग) क्या उस समय पर दिन का प्रकाश या अंधेरा था?
- (घ) यदि, यह निश्चित रूप से ज्ञात नहीं था कि व्यक्ति किस रेलगाडी द्वारा कुचल गया था, तब, क्या उस समय पर चलने वाले इंजन के दोनों छोरों के वरिष्ठ कार्यकारी / कार्यकारी (लोको) ने खून के निशान पाए जाने या अन्य प्रमाणों के लिए इंजन की जांच करने के बारे में पूछा?
10. वाहनों की क्षति के मामलों में-
- (क) प्रत्येक वाहन की अलग-अलग संख्या, तथा क्षति की मात्रा।
- (ख) इंजन से वाहन या वाहनों की स्थिति।
- (ग) अक्षम वाहनों का निपटान कैसे किया गया था।
11. लाइन पर (पशुओं के ऊपर से वाहन गुजर जाना आदि) अवरोध के मामले में,
- (क) अवरोध का क्या कारण था?
- (ख) क्या यह जानबूझकर किया गया प्रतीत होता है या दुर्घटना थी।
- (ग) क्या किसी पर संदेह है?
- (घ) क्या लाइन की घेराबंदी की गई थी?
- (ड) यदि हां, तो घेराबंदी की स्थिति?
- (च) क्या इंजन में छाज लगा था या मवेशी गाई लगा था?
- (छ) क्या अवरोध हटा दिया गया है?
12. रेलगाडियों के विभाजन, टूटे टायर, पहियों, धुरी, रेल, गर्म धुरी, रेलगाडियों में आग लगनेके मामलों में:
- (क) रेलगाडी की संरचना, भार का विवरण।
- (ख) इंजन, मोटर कोच और डीएफसीसीआईएल स्वामित्व संख्या से वाहन कितना दूर था?

- (ग) रेलगाडी पर कितने वाहन थे?
- (घ) क्या एक स्पार्क एरिस्टर के साथ इंजन लगाया गया था, यदि हां, तो स्वरूप क्या था?
- (ङ) वाहनों की सामग्री का विवरण।
- (च) टायरों, पहियों, पहिया धुरियों और रेलों के टूटने का क्या कारण था।
- (छ) टूटी हुई धातु की स्थिति, निपटान किस प्रकार किया गया।
13. पटरी से उतरने की स्थिति में, रेलगाडी के गलत लाइन पर जाने, टकराव या वर्स्ट कांटें आदि के मामलों में -
- (क) रेलगाडी पर वाहन की स्थिति और क्षतिग्रस्त या पटरियों से उतरने वाले वाहन का प्रकार और, डीएफसीसीआईएल / रेलवे, संख्या।
- (ख) उल्लेख करें, कि क्या कांटे या सिगनल उचित रूप से बंधे हुए थे या सही दिशा में सेट थे और सिगनलों का पालन किया गया और क्या लाइटें दिखाई दे रही थी, झंडियां उचित रूप से दिखायी गयीं थी इत्यादि।
- (ग) यदि कांटे या सिगनल अंतर्पाशित (इंटरलॉक्ड) थे, तो उसका उल्लेख करें।
14. निवारित टकरावों के मामलों में, उल्लेख करें -
- (क) रेलगाडी का भार ।
- (ख) वैक्यूम / एयर-ब्रेकड वाहनों की संख्या।
- (ग) जब अवरोध या खतरा ज्ञात हुआ, तब रेलगाडी की गति
- (घ) खतरा ज्ञात होने पर इंजन से अवरोध की दूरी।
- (ङ) समय और दृश्यता।
15. इंजन के खतरा सिगनल पार करने की स्थिति
- (क) यदि, सिगनल अंतर्पाशित (इंटरलॉक्ड) हैं।
- (ख) लोको पायलट ने खतरा सिगनल को कितनी दूरी पार किया?
- (ग) यदि, खतरे का सिगनल प्रदर्शित किया गया और किसके द्वारा।
- (घ) क्या ब्लॉक खंड भरा हुआ था और आखिरी रेलगाडी कब छोड़ी गई थी?
16. स्टेशन से वाहनों को उड़ा देने के मामलों में उल्लेख करें कि वाहन किस प्रकार से बंधे थे और इन्हें कैसे तोड़ दिया।
17. प्रभावित गाडियों का विलंबन और आगे रोके रखने की संभावना, यदि कोई और संचालन अभी तक शुरू नहीं हुआ है।
18. (क) सड़क कितने समय तक अवरुद्ध थी और किस सीमा तक।

- (ख) यदि ट्रांस शिपमेंट आवश्यक था, तो क्या व्यवस्थाएं की गई थीं।
19. ब्लॉक कार्य करने की कौन सी प्रणाली प्रभावी है और क्या समस्त चीजें नियमित थीं? यदि नहीं, तो विवरण दें।
20. यातायात को पुनः स्थापित करने हेतु किए गए उपाय।
21. सहायता भेजने का समय और समय जब सहायता उपलब्ध हो सकी।
22. (क) स्टेशन का नाम जहां से सहायता पहुंची।
(ख) सहायता प्राप्त करने में देरी का कारण, यदि कोई हो,
23. लोको पायलट द्वारा रिपोर्ट
24. गंभीर दुर्घटना के मामले में:
क्या वैध सरकारी प्राधिकारियों को विधिवत सलाह दी है? (यदि रेलवे अधिनियम की धारा 113 की सीमा में दुर्घटना आती है)
25. जिम्मेदार कर्मचारियों पर की गई कार्रवाई, नाम और पदनाम और कर्मचारी जिस विभाग से है उसका उल्लेख किया जाना चाहिए।

संख्या.....

दिनांक.....

सूचना के लिए को अग्रेषित किया गया

हस्ताक्षर

पदनाम.....

स्टेशन.....

दिनांक.....

नोट

[(रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 113 (1989 की 24)]

113. (1) जहां, रेलवे के काम करने के दौरान,

(क) जैसा कि भारतीय, दंड संहिता (1860 का 45) में परिभाषित किया गया है, कि किसी भी दुर्घटना में कोई भी मानव जीवन नुकसान हुआ, या गंभीर चोट लगी है या इस प्रकार से सम्पत्ति को गंभीर क्षति होने के रूप में निर्धारित किया गया है; या

(ख) जिनमें एक रेलगाड़ी यात्रियों को लेकर जा रही है, के बीच में कोई भी टकराव; या

(ग) यात्रियों को ले जाने वाली किसी भी रेलगाड़ी या इसके किसी भाग का पटरी से उतरना; या

(घ) कोई दुर्घटना विवरण जो ऊपर उल्लिखित है जिसमें साधारतः मानव जीवन की हानि हो या ऐसे गंभीर चोट जिसका उल्लेख किया जा चुका है के मामले या सम्पत्ति को गंभीर क्षति; या

(ङ) अन्य कोई दुर्घटना जिसका विवरण केन्द्रीय सरकार सरकारी राज-पत्र में इस ओर से अधिसूचित करें।

दुर्घटना होने वाले स्थान के निकटतम स्टेशन का स्टेशन मास्टर या जहां कोई स्टेशन मास्टर नहीं है, वहां दुर्घटना होने वाले रेलवे के खंड का प्रभारी रेल कर्मचारी बिना किसी देरी के दुर्घटना वाले स्थान के अधिकार क्षेत्र में आने वाले जिला अधिकारी और पुलिस अधीक्षक को इसकी सूचना देगा। दुर्घटना स्थान अधिकार क्षेत्र के पुलिस स्टेशन का प्रभारी अधिकारी और ऐसे ही अन्य जिला अधिकारी या पुलिस अधिकारी जो इसके लिए केन्द्र सरकार द्वारा नियुक्त किए गए हैं।

(2) रेलवे प्रशासन जिसके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना होती है और साथ में रेल प्रशासन जिनकी दुर्घटना हुई जिस रेलगाड़ी की दुर्घटना हुई है, वे बिना किसी देरी के दुर्घटना स्थान के क्षेत्र के राज्य सरकार कमिश्नर को दुर्घटना की सूचना देंगे।

परिशिष्ट -'छ'
संरक्षा विभाग
दुर्घटना जांच रिपोर्ट
दस्तावेज संलग्न

क्र.सं. विवरण

फार्म सं. पृष्ठों की संख्या

1. मुख्य पृष्ठ और विवरण
2. दुर्घटना स्थल का इतिहास और विवरण
3. दुर्घटना के दृश्य का रेखाचित्र
4. निष्कर्ष
5. निष्कर्ष के कारण एवं टिप्पणियां
6. मुकदमे के मामलों में प्रशासन और उसके कानूनी सलाहकारों की सूचना के लिए नोट
7. साक्ष्य का प्रमाण
8. क्षति की सूची
9. चेतावनी प्रमाण-पत्र (10 से 16 रिक्त)
10. घायल या मारे गए व्यक्तियों की सूची
11. सिफारिशें, यदि कोई हों

क्र.सं.	साक्ष्य का नाम	श्रेणी / पदनाम	स्टेशन
---------	----------------	----------------	--------

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(2)
संरक्षा विभाग
दुर्घटना जांच

बड़ा संयुक्त / छोटा संयुक्त / विभागीय जांच कार्यवाही.....(स्थान)परदिनांक.....को दुर्घटना के विवरणों की जांच के संबंध में हुई। जो.....घंटों परके दिन.....20.... को किमी.....पर.....स्टेशन या.....और.....स्टेशन के मध्य..... सेक्शन पर..... कोरीडोर, पर घटित हुई।

नोट: कार्यवाही को साफ- साफ औरस्पष्ट रूप से टाइप कर लिखा जाना चाहिए।

1. रेलगाडियों की संख्या और विवरण
2. दुर्घटना का स्वरूप
3. जहां तक ज्ञात हो, मारे गए या घायल व्यक्तियों की संख्या
4. जहां तक ज्ञात हो, दुर्घटना का कारण
5. रेलगाडियों का विलंबन

समिति

क्र.सं.	सदस्यों के नाम	पदनाम/आधिकारिक श्रेणी
	मुख्यालय	
1.	अध्यक्ष
2.	सदस्य
3.	सदस्य
4.	सदस्य
5.	सदस्य

यह भी उपस्थित रहे.

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(3)

संरक्षा विभाग
दुर्घटना का इतिहास और विवरण
इतिहास

दुर्घटना स्थल का विवरण

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(4)

संरक्षा विभाग
दुर्घटना दृश्य का रेखाचित्र

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(5)

संरक्षा विभाग

निष्कर्ष

हम, अधोहस्तारकर्ताओं ने सभी साक्ष्यों पर सावधानीपूर्वक विचार किया है, और पाया:-

अध्यक्ष.....

सदस्य.....

(पदनाम).....

(पदनाम).....

सदस्य.....

सदस्य.....

(पदनाम).....

(पदनाम).....

सदस्य.....

दिनांक.....
(पदनाम).....

(6)
संरक्षा विभाग

निष्कर्ष के कारण और टिप्पणियां

सदस्य के हस्ताक्षर

.....
.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

.....
दिनांक.....
.....

(7)

संरक्षा विभाग

मुकदमेबाजी के मामले में प्रशासन और उसके कानूनी सलाहकारों को सूचना हेतु नोट

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(8)

संरक्षा विभाग

साक्ष्यों के प्रमाण

स्टेटमेंट

सं.....नाम.....पदनाम.....

मुख्यालय स्टेशन.....कार्य का

स्थान.....

जन्मतिथि.....नियुक्ति की तिथि.....

कुल सेवा की अवधि.....

सेवा के दौरान आचरण.....

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(9)

संरक्षा विभाग

क्षतियों की सूची

विभाग	क्षति का संक्षिप्त विवरण	क्षति की अनुमानित राशि (रूपये में)
रेल पथ		
लोकोमोटिव		
वैगन और कैरिज		
सिगनल और दूरसंचार		
विद्युत		
अन्य डीएफसीसीआईएल-सम्मपत्ति		
कुल योग		

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(10)

संरक्षा विभाग

मंडल.....

स्टेशन.....

चेतावनी का प्रमाण-पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि सभी सदस्य, जो इस जांच में साक्ष्य थे, को चेतावनी दी गई कि असत्य या झूठे सबूत प्रस्तुत करने से वे अनुशासनात्मक कार्रवाई के लिए उत्तरदायी होंगे, जिसमें सेवा से हटाए जाना सम्मिलित है, जैसा कि.....

.....में उल्लेख किया गया है।

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(11)

संरक्षा विभाग

घायल या मृत व्यक्तियों की सूची

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(12)

संरक्षा विभाग

सिफारिशें, यदि कोई हैं

.....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

परिशिष्ट - 'ज'
दुर्घटना लॉग

दुर्घटना.....पर.....दिनांक.....

.....

प्रारंभिक क्र.सं.

1. दुर्घटना का समय, दिनांक और किलोमीटर
2. दुर्घटना की प्रकृति
3. दुर्घटना के समय मौसम की स्थिति
4. रेलगाडी की संरक्षा हेतु उठाए गए कदम
5. लोको पायलट, सहायक लोको पायलटका नामऔर इंजन विवरण
6. क्या लोको पायलट के पास प्राथमिक उपचार बॉक्स, औजार बॉक्स, फील्ड टेलीफोन और अग्निशमन यंत्र थे?
7. क्या इंजन हेडलाइट्स चालू स्थिति में थी?
8. क्या ईओटीटी चालू स्थिति में था?
9. अंतिम स्टेशन से रेलगाडी छूटने का समय एवं अगले स्टेशन पर गाडी के पहुंचने का बकाया (ड्यू) समय
10. जब रेलगाडी के पहुंचने में अत्यधिक देरी हुई तो ब्लॉक खंड के दोनों ओर के"नियंत्रण" स्टेशन मास्टर द्वारा उठाए गए कदम
11. दुर्घटना के बारे में नियंत्रण को कब सूचित किया गया और किसके द्वारा
12. दुर्घटना की पहली सूचना प्राप्त करने वाले स्टेशन का नाम, सूचना का स्रोत और प्राप्ति का समय
13. स्टेशन मास्टर द्वारा दुर्घटना का सूचना संदेश जारी करने का समय
14. तोड-फोड या संदिग्ध तोड-फोड के मामले में, पाई गई टूटी हुईसामग्रियों का विवरण और अन्य संबंधित साक्ष्य
15. दुर्घटना के संभावित कारण

राहत व्यवस्था

16. दुर्घटना संदेश में मांगी गई सहायता की प्रकृति
17. चिकित्सा राहत व्यवस्था के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा उठाए गए कदम
18. चिकित्सा राहत व्यवस्था के लिए नियंत्रक द्वारा उठाए गए कदम

19. समय, जिस परप्रथम योग्य चिकित्सा सहायता प्राप्त हुई थी
20. गैर-डीएफसीसीआईएल चिकित्सकों के विवरण जिन्होंने चिकित्सा सहायता प्रदान की
21. स्टेशन जहां से प्राथमिक उपचारबॉक्स प्राप्त किया
22. राहत रेलगाडी के मुख्यालय स्टेशनों पर दुर्घटना संदेश प्राप्त होने का समय
23. अपनेमुख्यालय स्टेशन से राहत रेलगाडी के छूटने का समय
24. दुर्घटना स्थल पर राहत रेलगाडी के पहुंचने का समय
25. राहत रेल के पहुंचने में हुईकिसी प्रकार की देरी का कारण

जनहानि / हताहत

26. मृत और घायल डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों का विवरण (मृत और घायलों के लिए विवरण अलग से तैयार किया गया)
27. क्षति की अनुमानित लागत -
 - (i) रेल पथ
 - (ii) लोकोमोटिव
 - (iii) रोलिंग स्टॉक
 - (iv) सिगनल और दूरसंचार
 - (v) विद्युत
 - (vi) अन्य डीएफसीसीआईएल संपत्ति

विविध

28. दुर्घटना के बाद मलवा हटाने में लगने वाला समय
29. यातायात विभाग को ट्रैक देने का समय और ब्लॉक की अवधि
30. ट्रांसशिपमेंट व्यवस्था का विवरण
31. दुर्घटना स्थल पर जांच हेतु पहुंचने वाले नागरिक प्रशासन और पुलिस अधिकारियों के नाम और उनके पहुंचने का समय
32. दुर्घटना स्थल का दौरा करने वाले डीएफसीसीआईएल अधिकारियों के नाम और उनके पहुंचने एवं प्रस्थान का समय
33. अन्य संबंधित सूचना

परिशिष्ट - 'झ'

रेलवे बोर्ड को दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग के लिए प्रारूप

(निदेशक/संरक्षा रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2000/संरक्षा (ए एंड आर) 3/5
दिनांक 14.03.2006)

दुर्घटना श्रेणी-

दुर्घटना का वर्ग-

1. दुर्घटना की तिथि और समय
2. मंडल
3. खंड
4. ब्लॉक खंड
5. स्टेशन / मध्यखंड पर
6. गेज
7. कर्षण (ट्रैक्शन)
8. मार्ग के प्रकार
9. संचालन प्रणाली
10. स्टेशन का प्रकार
सिगनल का प्रकार
अंतर्पशान (इंटरलॉकिंग) का मानक
11. रेलगाड़ी विवरण
12. संक्षिप्त विवरण
13. रेलगाड़ी कार्य संचालन स्थिति
(सामान्य/असामान्य)
(संक्षेप में)
14. प्रक्रियात्मक विफलता, यदि कोई है
(संक्षेप में)

रेलगाड़ी सं.- इंजन सं.

भार

15. हादसा मृत
गंभीर रूप से घायल
मामूली रूप से घायल
16. राहत व्यवस्था
गई.....बजे
एआरएमई हेतु आदेश दिए गए.....बजे छोड़ी
स्थल पर पहुंचने का समय.....बजे
एआरटी हेतु आदेश दिए गए.....बजे छोड़ी
गई.....बजे
स्थल पर पहुंचने का समय.....बजे
क्रेन हेतु आदेश दिए गए.....बजे छोड़ी
गई.....बजे----.....स्थल पर पहुंचने का
समय.....बजे
17. अधिकारी दौरा स्थल
18. गाडी संचालन की बहाली रिलेमेंट संपन्न हुआ.....बजे /
दि.....,ट्रैक संचालन हेतु
तैयार.....बजे /
दि....., ओएचई कार्य हेतु
तैयार.....बजे /
दि....., सिग. एवं दूर. हेतु
तैयार..... बजे /
दि.....
19. प्रभावित लाइन / लाइनों पर
प्रथमरेलगाडी गुजरने का समय
20. प्रथम दृष्ट्याकारण
21. फाटक विवरण (अनुलग्नक-क)
22. लोकोपायलट विवरण (अनुलग्नक-क)
23. राज्य/जिला
24. अन्य सूचना, यदि हो
25. दर्ज एफआईआर का विवरण

(दुर्घटना रिपोर्ट करने वाले अधिकारी का नाम)

फाटक विवरण			अनुलग्नक-क
फाटक विवरण (मानव / मानव रहित)			
यातायात/इंजीनियरिंग फाटक -	वर्ग	फाटक सं.-	किमी.-
लिफ्टिंग बैरियर/फलैप/चेन =			
टीवीयू =	वर्ष =		
अंतर्पाशित या गैर-अंतर्पाशित			
टेलीफोन प्रदान किया गया / नहीं			
फाटक की सामान्य स्थिति	सड़क यातायात हेतु खुला	सड़क यातायात हेतु बंद	
सड़क संकेत =	गति अवरोधक =	व्हिसिल बोर्ड =	
सड़क के प्रकार =	पक्की =	कच्ची =	
दृश्यता (मीटर में) =			
ढलान, यदि कोई हो =			

विगत दो वर्षों के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या =		
लोको पायलटो का विवरण		
नाम		
जन्मतिथि		
परिवार सदस्यों की संख्या		
योग्यता		
मुख्यालय		
ग्रेड		वेतन =
श्वास परीक्षण यंत्र	उपस्थिति दर्ज करने के समय =	
	दुर्घटना के बाद =	
सकारात्मक = नशों में		
नकारात्मक = नशों के बिना		
नियुक्ति की तिथि		जैसे-
सहायक लोको पायलट के रूप में पदोन्नत		
मालगाडी लोको पायलट के रूप में पदोन्नत		
यात्री गाडी लोको पायलट के रूप में पदोन्नत		
मेल/एक्सप्रेस लोको पायलट के रूप में पदोन्नत		
चिकित्सा परीक्षा की तिथि	पास	अगला कब होना है
चश्मे के साथ या बिना चश्मों के		
पुनश्चर्या की तिथि	पास	अगला कब होना है
सुरक्षा शिविर	पास	अगला कब होना है
दक्षता	स्व-चालित खंड	
	घाट खंड	
संरक्षा श्रेणी ग्रेडिंग		
मनोवैज्ञानिक परीक्षण		

पुरस्कार / दंड		
नामित लोको इंस्पेक्टर		
साइनिंग ऑन / ऑफ		
इयूटी से पूर्वआराम लिया गया		
खंड पर अंतिम दौरा		
दुर्घटना का विगत इतिहास यदि कोई हो तो		

परिशिष्ट - 'ज'

दुर्घटनाओं में शामिल चोट खाये व्यक्तियों का चिकित्सा रिकॉर्ड

दुर्घटना रजिस्टर-

- (क) दुर्घटनाओं में सम्मिलित व्यक्तियों और डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों को लगी हुई चोटों को प्रत्येक डीएफसीसीआईएल अस्पताल और डिस्पेंसरी में रखे हुए दुर्घटना रजिस्टर में निर्धारित फॉर्म में शीघ्र से शीघ्रदर्ज किया जाना चाहिए। डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों, डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों के परिवारों और आम जनता के सदस्यों के लिए रजिस्टर में अलग-अलग खंड निर्धारित किए जाने चाहिए।
- (ख) मरीज को प्रथम बार देखने के पश्चात दुर्घटना रजिस्टर में प्रविष्टियां शीघ्र से शीघ्रकीजानी चाहिए; बाद में उपलब्ध किसी भी अतिरिक्त सूचना को समान रूप से प्रथम प्राप्त अवसर पर रिकार्ड किया जाना चाहिए।
- (ग) यदि एक व्यक्ति घायल होने का दावा करता है, परंतु चिकित्सीय परीक्षा में चोट का कोई भी संकेत नहीं दर्शाया गया है तो इस संदर्भ की प्रविष्टि दुर्घटना रजिस्टर में की जानी चाहिए। इस मामले को, उसी समय पर किसी उचित अस्पताल में आगे की कार्रवाई के लिए भेजा जाए।

विशेष चोट के मामलों की शीट-

- (क) अस्पताल या औषधालय में दिखाने वाले प्रत्येक घायल व्यक्तिकेदिन-प्रतिदिन की प्रगति का रिकॉर्ड विशेष चोट मामले की शीट में बनाए रखा जाना चाहिए, जिसको मरीज दैनिक उपस्थिति रजिस्टर में आवंटित क्रम संख्या के अनुसार ही संख्या दी जानी चाहिए।
- (ख) चोट मामलों से संबंधित शीट को दस वर्ष तक संरक्षित किया जाना चाहिए और इसे मरीज को सौंपना नहीं चाहिए।

परिशिष्ट - 'ट'
निम्नलिखित प्रारूप पर रेलगाडी के पटरियों से उतर जाने के मामलों किए जाने वाले
अध्ययन और टिप्पणियां

(i)

भाग-क

दुर्घटना के दौरान रेल पथ
के मामलों में

एकत्रित किए जाने वाले विस्तृत विवरणों को दर्शाने वाला प्रारूप

मिट्टी			निर्माण का प्रकार	वर्षा	गिट्टी		
क्र.सं.	प्रकार उदाहरण जैसे- बलुई मिट्टी, भुरभुरी बंजर, काली आदि	अवस्था ठोस गीला इत्यादि			प्रकार / पत्थर बंजर, बालू, राख आदि	स्लीपर तल से नीचे की गहराई सेमी. में क्लीन या केक	जल निकासी नालियां
1	2	3	4	5	6	7	8

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित

बाहर से सीएमएस में शोल्डर की चौड़ाई				स्लीपर				
रेल		स्लीपरों की समाप्ति		प्रकार लकड़ी पीएससी आदि	स्थिति, नई, पुरानी सेकेंड हैंडक्षतिग्रस्त सेवा में न आने योग्य	घनत्व	वर्गाकार या नहीं	पेकिंग ढीली या मजबूत
बाएं	दाएं	बाएं	दाएं					

9	10	11	12	13	14	15	16	17

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित

रेल		रेल फास्निंगस		रेल जोड		
वजन 60 किलो/52 किलो/90 आर/75आर आदि	घिस जाने की स्थिति (यदि घिस जाने की स्थिति अधिक है तो रेल प्रोफाइल संलग्न करें)	ठीला जाँ,पेंड्रोल, क्लिप, एमएस / जीएफएन लाइनर आदि		स्थिति खुरची हुई, चकनाचूर, तल के पास इत्यादि	टेढा या वर्गीकृत	क्रीप की स्थिति और इसकी मात्रा
		प्रति स्लीपर सीट संख्या	स्थिति मजबूत या ढीली या गायब (प्रत्येक स्लीपर में)			
18	19	20	21	22	23	24

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित

फिश-प्लेटों, फिश बोल्ट और अन्य घटकों में दरारें या फ्रैक्चर के बारे में सामान्य टिप्पणियां	तोड-फोड रोधी उपाय जैसे रिवर्स जॉज बेल्ड किए हुए रेल इत्यादि	माउंट के बिंदुओं के स्थान		पटरी से उतरने के बिंदुओं का स्थान	
		क्या सीधे, घुमाव या ट्रांजीशन पर है	सैग क्या उतार या चढाव पर है	क्या सीधे, घुमाव या ट्रांजीशन पर है	क्या सैग चढाव या उतार पर है
25	26	27	28	29	30

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित

नोट:

- बाएं और दाएं रेल कीगति की दिशा में हैं।

2. कॉलम सं. 2 से 25 तकमें आंकड़े एकत्र किया जाना आवश्यक नहीं है, जब दोष स्पष्ट रूप से और निर्विवाद रूप में ट्रैक पर तोड़-फोड़ और / या अवरोधपहुंचानेके कारण होता है।
3. दुर्घटना के बाद केवल टूटी हुई ट्रैक सामग्रीजो निर्विवाद रूप से नहीं तोड़ी जानी है, को कॉलम सं. 25 में सम्मिलित करना चाहिए और इसे संरक्षित किया जाना चाहिए।
4. कॉलम 26 को तभी भरना आवश्यक होगा जब रेलगाडी के पटरियों से उतरने के कारण में तोड़-फोड़ होने के बारे में कोई संदेह हो।
5. ग्रेड लाइन के सैद्धांतिक जक्शन के दोनो ओर सैग का विस्तार 90 मीटर होता है। कॉलम 28 और 30 ।

भाग-ख

ट्रैक माप

स्टेशन संख्या	मीटर में पृथक दूरी	गेज स्लैक या मजबूत सही बिन्दु से माप (मिलीमीटर)	क्रॉस लेवल (मिमी)		स्लीपरों या रेल शीर्ष पर निशान	रेल पर ग्राइडिंग या मिटाने (रबिंग) के निशान
			भार रहित स्थिति में	भार सहित स्थिति में एक लोकोमोटिव / पूर्ण रूप से भार सहित डिब्बा / कोचिंग स्टॉक बोगी		
1	2	3	4	5	6	7

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित

पटरी से उतरने वाले बिंदु के आस-पास संरेखण या ट्रैक विरूपण की अवधारणात्मक गांठ (फिक्स) की परीक्षा	ट्रैक का बैठना	वर्साइन मिलीमीटर में		
		600 मीटर त्रिज्या से अधिक समतल घुमाव के लिए रेलवे में प्रचलित प्रथा के आधार पर 20 मीटर या 10 मीटर के तार पर	10 मीटर या ऐसे तार जो तीव्र घुमावों के लिए आवश्यक है (बीजी और एमजी पर 600 मीटर से कम त्रिज्या)	पारगमन की लंबाई, विशिष्ट सुपर एलिवेशन के सामान्य संरेखण आदि के घुमाव की डिग्री
8	9	10	11	12

कार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित

नोट:

1. माउंट के बिंदु को स्टेशन संख्या '0' और जो स्टेशन क्रमांकित किए गए हैं जैसे पटरी से उतरने के स्थान के आगे माप के लिए(+) और पीछे की ओर माप के लिए (-) चिह्नित किया जाना चाहिए।
2. क्रॉस लेवल केवल बाएं रेल पर मापा जाएगा जैसा कि गाड़ी की गति की दिशा से निर्धारित किया गया है।
3. सामान्यतः माप '0' स्टेशन के दोनों तरफ 45 मीटर की दूरी के लिए 3 मीटर दूरी पर लिया जाएगा। यदि, पटरियों से उतरने का कारण निर्विवाद रूप से ज्ञात है, अन्यथा, यह माप '0' स्टेशन से आगे 45 मीटर और पीछे की ओर 90 पर लिया जाएगा।

4. जहां आवश्यक है, कॉलम 3, 4 और 5 के लिए माप अलग-अलग स्लीपरों पर अतिरिक्त रूप में लिया जा सकता है।
5. जब पटरी से उतरने का कारण स्पष्ट रूप से स्थापित हो चुका है, कि यह तोड-फोड की कार्रवाई, ट्रैक पर अवरोध, टूटी धुरी, और / या स्प्रिंग के पटरियों से उतरने के बिंदु से पहले गिरने के कारण हुआ है, तब इस प्रारूप को भरने की आवश्यकता नहीं है।
6. देशांतरीय स्तर को पीछे की ओर 300 मीटर के लिए और सामने की ओर 100 मीटर के लिए रिकार्ड किया जाना चाहिए, या यदि प्रत्येक रेल के बीच में एक सीधी लाइन और घुमावों में वर्साइन रिकार्डिंग प्वाइंट्स 20/10 मीटर के अंतराल पर है।

(ii)

दुर्घटना में सम्मिलित वैगन के लिए माप तालिका

नोट: पटरी से उतरे सभी वाहनों के बारे में विवरण देना चाहिए, निम्न को छोड़कर

- (i) जहां लोकोमोटिव के पटरी से उतरने के कारण वाहन पटरी से उतर गए हो ।
- (ii) जब सबसे पहले पटरियों से उतरे वाहनों के पहियों पर निशानों के परीक्षण से स्पष्ट हो, तब सबसे पहले उतरे वाहन के बारे में विवरण देने की आवश्यकता नहीं है।
- (iii) जब तोड-फोड या अवरोध का स्पष्ट और निर्विवाद कारण हो।

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी (रेल पथ)

क्र.सं.	घटना की तिथि	रेल संख्या	स्टेशन के नाम के साथ बीपीसी के विवरण जहां सेइसे जारी किया गया है और वेकार्यकारी/वरिष्ठ कार्यकारी (सीएंडडब्ल्यू) जिन्होंनेइसे जारी किया है।	वैगन सं.	प्रकार	यांत्रिक कोड	भार टन में	वहन क्षमता	निर्मित तिथि	वापसी तिथि

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

पीओएच स्थिति विवरण		आर ओ एच विवरण		भुगतान योग्य भार टन में		वस्तु स्टेशन			
दिनांक	कारखाना	दिनांक	डिपो	लेबल से	वास्तविक वजन से	लोड किया गया है	से स्टेशन	तक स्टेशन	इंजन से
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

बफर की ऊंचाई	पहिया और एक्सलफेस का विवरण (पहिया / एक्सल के टूटने की स्थिति में)		
(लेबल ट्रैक पर अन- कपलिंग और पटरी पर दोबारा व्यवस्थित करने के बाद)	एक्सल फेस विवरण	डिस्क के केंद्र पर अल्ट्रासोनिक विवरण	निर्माता / आरए / आरडी से संबंधित पहिये की डिस्क पर स्टेम्पिंग विवरण
22	23	24	25
	1 एल	1 एल	1 एल
	1 आर	1 आर	1 आर
	2 एल	2 एल	2 एल

	2 आर	2 आर	2 आर
	3 एल	3 एल	3 एल
	3 आर	3 आर	3 आर
	4 एल	4 एल	4 एल
	4 आर	4 आर	4 आर

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

पहिया और धुरी

क	पहिये की माप मिमी* में (चार स्थानों पर ली गई) के साथ	बची हुई प्रोफाइल टायर दोष माप (अच्छी / निरस्त करने योग्य)** के बाद टिप्पणियां
	26	27
1		
2		
3		
4		
*पहियों की माप खाली स्थिति में और धुरी के केन्द्र के माध्यम से क्षैतिज लाइन से पास होते समय की जानी चाहिए ।		
**पहिये की प्रोफाइल केवल टायर दोष माप की जांच के साथ की जानी है (संदर्भ- आईआरसीए भाग III नियम सं. 3.22 (घ) और 4.18.1 प्लेट संख्या 57 से 66)।		

ख	चाल (ट्रैड) पर पहिए का व्यास	
ग	पहिया के उभरे भाग (फ्लैज) की मोटाई	
घ	पहिया आर ओ	
ड	चाल पर घिसाव (ट्रेडवेयर)	

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

धुरी बॉक्स (केवल आईआरएस स्टॉक के लिए)

(केवल तब रिकॉर्ड किया जाए जब प्लेन वियरिंग की विफलता एक कारण के रूप में हो।)

पीतल मोटाई मिमी. में	बॉक्स और पीतल सोल प्लेट की स्थिति		जर्नल की स्थिति	जर्नल के कोलर और पीतल के बीच दूरी मिमी. में
28	29	30	31	32

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

धुरी गार्ड (केवल आईआरएस स्टॉक के लिए) (केवल तब रिकॉर्ड किया जाए जब प्लेन वियरिंग की विफलता एक कारण के रूप में हो।)				रोलर वियरिंग (जब रोलर वियरिंग एक कारण के रूप में हो)		
धुरी बॉक्स और धुरी गार्ड के बीच लेटरल क्लीयरेंस मिमी. में	क्या धुरी गार्ड धुरी बॉक्स से अलग रहकर कार्य कर सकता है	क्या धुरी गार्ड मुड़ गया है या अन्यथा धुरी बॉक्स के स्वतंत्र संचालन को लिए क्षतिग्रस्त है	ब्रिडल बार के संबंध में टिप्पणियां	फेस की स्थिति	लॉकिंग कवर प्लेट की स्थिति	रोल वियरिंग और इसके भागों के स्थिति
33	34	35	36	37	38	39

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

स्प्रिंग एवं स्प्रिंग गियर (केवल आईआरएस स्टॉक के लिए)

कोई टूटी / दरार / गायब शैकल एवं शैकल पिन	पहियों को पटरी पर एक समतल अंकेटेड ट्रैक पर लाने के बाद खाली अवस्था में स्प्रिंग का कैम्बर मिमी. (लेमीनेटेड स्प्रिंग हेतु केवल)	धुरी भार
40	41	42

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

बोगी

बगल की ओर में खड़ी दूरी मिमी. में (केवल ऐसे स्टॉक जिनमें क्लयरेंस साइड वियरर है)	क्या भार को एक से अधिक वेगनों में रखा गया है	वाहनों में कोई अन्य दोष जो पटरियों से उतरने का कारण बना हो।
43	44	45

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

पटरियों से उतरने और माउंट का बिन्दु के संबंध में स्थान की जानकारी देते हुए टूटे हिस्सों का विवरण	दुर्घटना के कारण वेगन को हुई क्षति की सूची	अन्य टिप्पणियां
46	47	48

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(सी एंड डब्ल्यू) (यातायात) (रेल पथ)

(iii)

भाग -'क'

इंजन (डीजल और विद्युत): प्रारूप को उन्हीं मामलों में भरा जाना है, जहां दुर्घटना में लोकोमोटिव का पटरियों से उतरना शामिल है।

लोको विभाग द्वारा सूचना प्रेषित की जानी है

1. मूल जानकारी
 - (क) दुर्घटना की तिथि
 - (ख) रेलगाडी संख्या
 - (ग) लोको वर्ग
 - (घ) लोको का प्रकार
 - (ङ) लोको निर्माण वर्ष और स्थान:
 - (च) लोको का आधार शेड (बेस शेड)
 - (छ) अंतिम पीओएच की तारीख और स्थान
 - (ज) अंतिम पीओएच के बाद अर्जित किमी.

- (झ) अंतिम प्रमुख (मेजर) निरीक्षण की तिथि एवं स्थान
- (ञ) अंतिम निर्धारित निरीक्षण की तिथि एवं स्थान
- (ट) क्या कोई अन्य शिड्यूल होना बाकी है

2. संरक्षा मर्दों का संक्षिप्त विवरण दें (दिए गए हों और नहीं दिए गए हों / गायब हों / काम नहीं कर रहे हों) क्या लोको निम्नलिखित के साथ प्रदान किया गया था:

सुरक्षा फिटिंग्स	प्रदान किए / नहीं किए	कार्यशील/कार्य नहीं कर रहे/पृथक हो
हेडलाइट		
स्पीडोमीटर		
स्पीड रिकॉर्डर		
फ्लैशर लाइट		
हॉर्न		
ब्रेक प्रणाली		
केवल आग लगने की स्थिति में विद्युतीय सुरक्षा (विद्युत लोको के लिए) का विवरण		
रिले		कार्यशील/कार्य नहीं कर रहे
ऑक्सलरी सर्किट में अर्थ फाल्ट (क्यूओए)		
पॉवर सर्किट में अधिक करंट प्रवाह (क्यूएलएम)		
रेकटीफायर ब्लॉक में अधिक करंट प्रवाह (क्यूआरएस)		
पॉवर सर्किट में अर्थ फाल्ट (क्यूओपी)		
टाइम लेग रिले (क्यूएम)		

- 3. (क) लोको की क्षति (संक्षिप्त विवरण)
- (ख) लोको को हुई क्षति की लागत (में)
- 4. जांच करें और निम्नानुसार टिप्पणियों को रिकॉर्ड करें
 - (क) दुर्घटना के पश्चात नियंत्रण हैंडल, कट-आउट कॉक्स की स्थिति
 - (ख) बाल्व के साथ ब्रेकों के कार्यशील होने की स्थिति, क्या कार्य कर रहे हैं या नहीं
 - (ग) दुर्घटना के पश्चात ब्रेक ब्लॉक की स्थिति - क्या ब्रेक लगाए गए या नहीं

(घ) कैटल गार्ड की स्थिति

(ङ) धुरी बॉक्स में रोलर वियरिंग का जाम होने का कोई संकेत

(च) यदि कोई कोइल स्प्रिंग टूटी हुई है या स्थान से हटी हुई है, तो टिप्पणी करें

(छ) लोकोमोटिव के यांत्रिक दोष के संबंध में कोई अन्य टिप्पणी जिसका लोको के सुरक्षित संचालन पर कोई प्रभाव होता है।

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(लोको) (यातायात) (रेल पथ)

भाग - ख

लोकोमोटिव के सभी वर्गों के लिए पहियों की माप

क्र.स.	विवरण	पाया गया मूल्य (मिमी. में)	टिप्पणी
1	चाल (ट्रेड) पर पहिये का कारण	बाएं दाएं	केवल रिम की कम मोटाई के
	व्यास	1	पहिए के टूटने के मामले में,
	कंडेमिंग	2	सीमा से कम साइज का पहिया
	प्रासंगिक	3	है।
		4	
		5	
		6	
2	पहियाफ्लैज की सूचना	बाएं दाएं	दो सडक मामलों की स्थिति में ही
	मोटाई	1	सामान्यतः प्रासंगिक है
		2	
		3	

	4			
	5			
	6			
3 पहिये का रूट घिसाव		बाएं	दाएं	
	1			
	2			
	3			
	4			
	5			
	6			
4 चाल (ट्रेड) घिसाव (फ्लैज की मिमी. से सतह (फ्लैज चाल		बाएं	दाएं	ब्रॉड गेज में पहिया माप सतह पिछले भाग से) से ट्रेड पर 63.5 और मीटर गेज में पहिया गेज पिछले भाग से) से 57 मिमी. पर (ट्रेड)घिसाव को मापा जाना चाहिए।
	1			
	2			
	3			
	4			
	5			
	6			
5 धुरी की यूएसटी प्रासंगिक है अंतिम किए गए यूएसटी परीक्षण की तिथि लिखें		धुरी	टिप्पणी	धुरी टूटने के मामले में सूचना
	1			
	2			
	3			
	4			
	5			

		6	
6	पहिये माप की जांच	1	सभी माप समतल टेनजेंट अनकेंटेड
	ट्रैक पर		
	के लिए, दो पहियों	2	लिए जाएंगे। ये माप केवल भार
	रहित		
	की समान धुरी पर	3	(खाली) पहियों के लिए है, जो
	कार्यशाला में		
	आंतरिक सीमा पर	4	लिया जाना चाहिए तथा अलग किए
	जाने		
	बराबर दूरी पर तीन	5	की सूचना प्रासंगिक होने पर पहिया
	डिस्क		
	मापों का औसत	6	स्लाइडिंग /धुरी के मुड़ने पर लिए
	जाने		
	की		चाहिए। सुरक्षा के लिए इस प्रकार
	को रिकॉर्ड किया		सीमाएं जो ट्रैक मापने के लिए लागू
	हैं		
	जाना चाहिए		पहिये मापने के लिए भी लागू होंगे

नोट:

- 1 पहिया संख्या एक बाहर की साइड है तथा छोटे हुड के नीचे ट्रक की धुरी और डीजल लोको पर लंबे हुड की तरफ पहियों की गणना बढ़ती जाती है, जब कि विद्युत लोको के लिए, पहिया संख्या एक, कैब-1 के नीचे आउटर एंड साइड है (कैब-1 लोको की वह साइड है जहां कम्प्रेसर हैं और कैब-2 लोको की वह साइड है जहां एआरएनओ कन्वर्टर होता है) और पहियों की गणना कैब-2 की ओर बढ़ती जाती है।
- 2 सभी ब्रोड गेज लोकोमोटिव के लिए पहियों की माप पहिया गेज का उपयोग करते हुए आरडीएसओ ड्राइंग संख्या एसकेडीएल.3592 की ओर की जानी चाहिए, डब्ल्यूएजी और डब्ल्यूएपी 5 लोकोमोटिवों को छोड़कर। डब्ल्यूएपी 5 लोकोमोटिव हेतु आरडीएसओ की ड्राइंग संख्या एसकेडीएल 4446 और एसकेडीएल 4447 का पालन किया जाए।
- 3 सभी माप समतल अनकेंटेड ट्रैक पर शेड में ली जानी हैं।
- 4 अनुरक्षण नियमावली में दी गयी सेवा सीमाएं अच्छे अंक रख-रखाव प्रथाओं के अनुसार है और ये संरक्षा सीमाएं नहीं हैं।

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(लोको) (यातायात) (रेल पथ)

भाग - ग

दुर्घटना पश्चात विद्युत एवं डीजल लोकोमोटिव की माप हेतु प्रारूप

(लोकोमोटिव जिनका उल्लेख इस प्रारूप में नहीं है, उनको समान तरीके से मापा जाए)

क्र.सं	विवरण	पाया गया मूल्य (मिमी. में)	टिप्पणियाँ
1	बफर ऊचाई		सभी माप समतल टेनजेंट अनकंटेड ट्रैक पर माप लिए जाएंगे। बफर सहित ट्रेलिंग स्टॉक के मामले में यह माप लिया जाना अपेक्षित है।
2	लेटरल क्लीयरेंस	अंतिम धुरी (1,3,4 एवं 6)	केवलडब्ल्यूडीएम-2, डब्ल्यूडीएम 2 - सी, डब्ल्यूडीजी-4, डब्ल्यूडीएस-6, डब्ल्यूएएम-4, डब्ल्यूसीजी-2, वाईडीएम-4, डब्ल्यूसीएएम-1, डब्ल्यूसीएएम-2, वाईडीएम-4 ए, डब्ल्यूडीजी-2, डब्ल्यूसीएएम-3, डब्ल्यूएजी-5, डब्ल्यूएजी-9, डब्ल्यूएजी-7, डब्ल्यूएपी-1, डब्ल्यूसीएजी-1 और डब्ल्यूएपी-4, लोकोमोटिव पर लागू
		बीच की धुरी (2 और 5)	केवलडब्ल्यूडीएम-2, डब्ल्यूडीएम 2 - सी, डब्ल्यूडीजी-4, डब्ल्यूडीएस-6, डब्ल्यूएएम-4, डब्ल्यूसीजी-2, वाईडीएम-4, डब्ल्यूसीएएम-1, डब्ल्यूसीएएम-2, वाईडीएम-4 ए, डब्ल्यूडीजी-2, डब्ल्यूसीएएम-3, डब्ल्यूएजी-5, डब्ल्यूएजी-9, डब्ल्यूएजी-7, डब्ल्यूएपी-4, डब्ल्यूडीपी-2, डब्ल्यूएपी-3, डब्ल्यूएपी-6, डब्ल्यूएपी-1 और डब्ल्यूसीएजी-1 लोकोमोटिव पर लागू
3	लेटरल क्लीयरेंस	अंतिम धुरी (1,2,3 और 4)	केवलडब्ल्यूडीपी-1 और डब्ल्यूएपी-5 लोकोमोटिव पर लागू

4	पेडस्टल लाइनर और धुरी बॉक्स के मध्य देशांतर दूरी (सभी धुरियों के लिए)		केवल डब्ल्यूडीएम-2, डब्ल्यूडीएम 2 - सी, डब्ल्यूडीएम-5, डब्ल्यूडीएस-6, डब्ल्यूएम-4, डब्ल्यूसीजी-2, डब्ल्यूएजी-5, वाईडीएम-4, वाईडीएम-4 ए, डब्ल्यूडीजी-2, डब्ल्यूसीएम-3, डब्ल्यूएजी-7, डब्ल्यूएपी-4, डब्ल्यूडीपी-1, डब्ल्यूसीएजी-1, और डब्ल्यूएपी-1, लोकोमोटिव पर लागू
---	---	--	---

5	पेडस्टल लाइनर और धुरी बॉक्स के मध्य देशांतर दूरी (मध्य धुरी के लिए)		केवल डब्ल्यूएपी-3, डब्ल्यूएपी-6 और डब्ल्यूडीपी-2 लोकोमोटिव पर लागू
6	रेल सतह से रेल गार्ड की ऊँचाई		

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी
(लोको) (यातायात) (रेल पथ)

दुर्घटना के पश्चात सिगनल एवं दूरसंचार गियर की रीडिंग / टिप्पणियां

1. क्षतिग्रस्त सिग. एवं दूर. गियर के विवरण
 2. कांटों की स्थिति, एवं अवस्था उनकी फिटिंग सहित तथा ट्रांसमिशन सहित
- क. रॉड द्वारा कार्य किए जाने वाले कांटें**
- I. बिन्दु पर धक्का
 - II. लॉक बार पर धक्का
 - III. लॉक प्लंजर की स्थिति (क्या लॉक लगा हुआ है या नहीं)
 - IV. लॉक बार की स्थिति (क्या सामान्य, विपरीत या बीच की स्थिति में)
 - V. लॉक बार पर प्रदत्त लॉक बार क्लिप की संख्या
 - VI. रेल के ऊपर और लॉक बार में खड़ी (वर्टिकल) दूरी
 - अ. सामान्य स्थिति
 - ब. विपरीत स्थिति
 - स. बीच की स्थिति
- ख. दोहरे वायर द्वारा कार्य किए जाने वाले कांटें**
- I. दुर्घटना के बाद वायर ट्रांसमिशन की स्थिति (क्या दुरुस्त या टूटी हुई)
 - II. कांटा प्रणाली की स्थिति (सामान्य / खुला हुआ / विपरीत)
- ग. बिजली द्वारा परिचालित कांटें**
- I. तारीख जब कांटों के लिए केबिल मेगर किया गया था।
 - II. केबिल की संबंधित केबिल कोर और इन्सुलेशन के बीच के लिए मैगर रीडिंग
 - III. अर्थिंग के मामले में संबंधित केबिल कोर की मैगर रीडिंग
 - IV. क्या क्रॉस सुरक्षा (यदि प्रदान की गई) प्रभावी है?
 - V. क्या कांटा मशीन कवर सील / ताला बंद था?
 - VI. क्या भूमिगत कनेक्शन यथावत हैं?
 - VII. क्या प्वाइंट थ्रो और जांच रॉडस के समायोजन के साथ छेडछाड के कोई संकेत हैं?
 - VIII. स्थान जहां दुर्घटना के बाद क्रैंक हैंडल पाया गया।
 - IX. कांटा मशीन की स्थितियां कि क्या-
 - अ. सामान्य स्थिति में तालाबंद थे
 - ब. विपरीत स्थिति में तालाबंद थे
 - स. बीच की स्थिति

X. डिटेक्टर कॉन्टैक्ट की स्थिति क्या -

- अ. सामान्य रूप से संपर्क बनाना
- ब. विपरीत रूप से संपर्क बनाना
- स. उपरोक्त के अलावा अन्य स्थिति

घ. हैंड प्लंजर चाबी वाले ताले के साथ फिट किए गए

- I. क्या ताले सील बंद है
- II. क्या उनके कबर खुले हैं / छेड़छाड़ की गई?
- III. एचपीके लॉक हेतु चाबियां कांटों के पास पायी गयी
- IV. हैंड प्लंजर की स्थिति (क्या ताला बंद थे / खुले हुए थे)

3. कांटों पर की गई साधारण टिप्पणियां

- I. बंद स्विच के अगले भाग से 150 सेमी पर रखे हुए 5 मिमी. अवरोध के साथ
 - अ. क्या सम्मुख कांटा लॉक लीवर को विपरीत स्थिति (रॉड द्वारा कार्य किए जाने वाले कांटों के मामले में) में लाने हेतु परिचालित किया जा सका?
 - ब. क्या हैंड प्लंजर कांटों का ताला लगा सका? (हैंड प्लंजर को लॉक के मामले में)
 - स. क्या बिजली चालित कांटा मशीन परिचालित किए जाने वाले कांटों पर प्वाइंट सेटिंग संकेत प्रदान करने के लिए अपना परिचालन पूरा कर सकी (बिजली से परिचालित होने वाले कांटों के मामले में)?
 - द. क्या कांटा लीवर बिना ट्रिपिंग के केबिन में संबंधित स्थिति में इसे सुरक्षित कर सका?
 - ए. क्या स्विच के अगले भाग से तीन स्लीपरों तक स्टॉक रेल के साथ स्विच उचित रूप से लगे हुए हैं?
 - ऐ. एस ई (सिग्नल), एस ई (रेलपथ) द्वारा कांटों / कैंची की उनके परिणामों के लिए संयुक्त जांच की अंतिम तारीख
- II. क्या विद्युतीय जांच करने वाली असेंबली का कवर
 - क. सील बंद / ताला बंद
 - ख. खुली स्थिति में

4. केबिन / पैनल कक्ष के बारे में टिप्पणी

अ. इलेक्ट्रो-मेकेनिकल स्थापना हेतु

- i. खिंची स्थिति में लीवरों के विवरण
- ii. बीच की स्थिति (यदि कोई हो) लीवरों के विवरण

- iii. ट्रिप हुई अवस्था में लीवर (दोहरे तार क्लच लीवर के मामले में)
- iv. प्रभावित क्षेत्रों हेतु कांटों, सिगनल और ट्रैक सर्किट के संकेत
- v. क्या लीवर लॉक्स (जहां प्रदान किए गए) सही रूप से परिचालित हो रहे थे?
- vi. लीवर फ्रेम के अंतिम परीक्षण की तारीख
- vii. लॉक प्रणाली की संपूर्ण जांच एवं मरम्मत की अंतिम तारीख
- viii. क्या लॉकिंग ट्रे कवर सीलबंद है?
- ix. परस्पर विरोधी मार्गों / सिगनल (दुर्घटना क्षेत्रों से संबंधित) हेतु लीवर फ्रेम के परीक्षण की टिप्पणियां

ब. पैनल इंटरलाकड / आर आर आई स्टेशनों हेतु पैनल

- i. स्विच / बटन की स्थिति
- ii. पैनल पर संकेत
- iii. स्टेशन मास्टर लॉक - चाबी की स्थिति
- iv. आपातकालीन परिचालन चाबी (यदि कोई हो) की स्थिति
- v. काउंटर (यदि कोई हो) पर रीडिंग और संबंधित रजिस्टर में रिकॉर्ड की गई अंतिम रीडिंग
- vi. तारीख और समय जब रिले रूम आखिरी बार खोला गया।
- vii. संबंधित क्षेत्र के लिए परिचालन परीक्षण के परिणाम हेतु
 - क. मार्ग का चयन
 - ख. कांटों का परिचालन एवं निर्धारण
 - ग. मार्ग की जांच
 - घ. परस्पर विरोधी सिगनल
 - ड. पहुंच एवं बैक लॉकिंग

5. सिगनलों के संबंध में टिप्पणियां:

- i. दुर्घटना क्षेत्र में सिगनलों की स्थिति
 - क. ऑन स्थिति में
 - ख. ऑफ स्थिति में
 - ग. बिना लाइट के
 - घ. कोई अन्य संकेत

- ii. सिगनलों का विवरण, यदि वे उनके परिचालन लीवर (इलेक्ट्रो-मेकेनिकल सिगनलिंग के मामले में) के साथ अनुरूप नहीं हैं।

6. दुर्घटना क्षेत्र में ट्रैक सर्किट से संबंधित टिप्पणियां:

- i. जब ट्रैक की दो पटरियों, परिपथ वाले ट्रैक के हिस्से पर 0.5 ओम्स प्रतिरोध (रेल की पटरी पर) शंटिंग करने पर, क्या ट्रैक रिले ऊर्जा-विहीन हो जाती है। ट्रैक पर शंटिंग करने से पहले उन पर से जंग और धूल हटा देनी चाहिए।
- ii. क्या विद्युतीय परिचालित कांटें, एक 0.5 ओम्स प्रतिरोध (रेल की पटरी पर) शंटिंग होने पर कांटा नियंत्रण ट्रैक परिपथ की स्थितियों के अंतर्गत परिचालित होते हैं। ट्रैक पर शंटिंग करने से पहले, उन पर से जंग और धूल हटा देनी चाहिए।

कार्यकारी / वरिष्ठ कार्यकारी द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडॉर ऑफ इंडिया लिमिटेड

शुद्धि पत्र संख्या -01

दुर्घटना नियमावली -अप्रैल 2018 में डीएफसीसीआईएल पर दुर्घटना राहत गाड़ी के संचालन के संबंध में निम्नलिखित शुद्धि पत्र बनाया गया है।

अब से ये अनुदेश लागू होंगे।

आइटम संख्या -01

- 1) डीएफसी संरेखण (एलिनमेंट)पर दुर्घटना राहत गाड़ी (एएआरटी)/डीएफसी नहीं रहेगा इसलिए 'एआरटी' शब्द पैरा 411, 412, 413, 414, 415 और, 416 अथवा इस संबंध में जहां कही भी उल्लेखित है, नहीं पढ़ा जायेगा। चार एआरटी, डीएफसीसीआईएल के क्रेन के साथ भारतीय रेलवे द्वारा स्टेबल, अनुरक्षित (मेंटेन), और संचालित (ऑपरेट) किया जाएगा। भारतीय रेल डीएफसीसीआईएल पर दुर्घटना/बाधा/प्राकृतिक आपदा के होने पर सामान्य शर्तों पर डीएफसीसीआईएल से हाइरिंग चार्ज लेकर उसी प्रकार सहायता करेगा जैसा कि भारतीय रेल ज़ोनल रेलवे को आवश्यकता होने पर करता है । डीएफसीसीआईएल के तरफ से कार्य करने वाले अधिकारी भारतीय रेल से एआरटी की मांग करेंगे ।
- 2) परिशिष्ट "बी" " का संबंध डीएफसीसीआईएल पर एआरटी के लोकेशन से है ; इसे अब निम्नानुसार पढ़ा जाएगा:

एआरटी को स्टेबल करने के लिए भारतीय रेल कनेक्टिविटी के सबसे नजदीक जंक्शन स्थान				
	डबल्यूडीएफसी पर		ईडीएफसी पर	
	भारतीय रेल पर एआरटी लोकेशन	डीएफसी जंक्शन के स्टेशन के करीब	भारतीय रेल पर एआरटी लोकेशन	डीएफसी जंक्शन के स्टेशन के करीब
1	फुलेरा	न्यू फुलेरा	सहारनपुर	न्यू पिलखनी
2	वडोदरा	न्यू मकरपुरा	कानपुर या मुगलसराय	न्यू कानपुर

3				न्यू मुगलसराय
---	--	--	--	---------------

- 3) पैरा 405 के मद 7 में डीएफसी पर एआरटी के लोकेशन जोड़े।
- 4) 411 से 416 में दिया गया मद अब केवल आरसीआरवी के लिए लागू होगा ।
- 5) 429 (ए) (i) निम्नलिखित वाक्य जोड़े :
भारतीय रेल के साथ एआरटी के समय पर व्यवस्था के लिए समन्वय करेंगे और डीएफसीसीआईएल के मार्ग पर कोई विलंब न हो इसकी सुनिश्चिती करेंगे।
- 6) 430(बी) के मद संख्या (1) में निम्नलिखित वाक्य जोड़े:
भारतीय रेल से समन्वय करेंगे कि एआरटी आवश्यकतानुसार उचित कम्पोजीसन में मिले।
- 7) परिशिष्ट “ए” में दिए गए मद को केवल आरसीआरवी के संदर्भ पढे।

सर्व संबंधित उपरोक्त के अनुसार इसे सही करें और उपरोक्त में दिये मद का पालन करें।

निदेशक/परिचालन एवं व्यवसाय विकास

संशोधन पर्चियों का रजिस्टर

संशोधन पर्ची संशोधन पर्ची की नियम संशोधन किया गया पुस्तक के प्रभारी
सं. दिनांक पावतीकी तारीख पृष्ठ क्रम का विषय हस्ताक्षर

सं.	दिनांक	संशोधन पर्ची की पावतीकी तारीख	नियम	संशोधन किया गया पृष्ठ क्रम का विषय	पुस्तक के प्रभारी व्यक्तिके हस्ताक्षर

व्यक्तिगत विवरण

नाम :
कर्मचारी आईडी :
जन्मतिथि :
नियुक्ति की तिथि :

प्रारम्भिक कोर्स/प्रशिक्षण: कोर्स संख्या..... से.....सेतक
पुनश्चर्या कोर्स : कोर्स संख्या..... से.....सेतक
: कोर्स संख्या..... से.....सेतक
: कोर्स संख्या..... से.....सेतक

प्रारम्भिक चिकित्सा जाँच	: प्रमाण पत्र संख्या :.....	दिनांक.....
आवधिक चिकित्सा जाँच	: प्रमाण पत्र संख्या :.....	दिनांक.....
	: प्रमाण पत्र संख्या :.....	दिनांक.....
	: प्रमाण पत्र संख्या :.....	दिनांक.....

चश्मा : हाँ/नहीं