डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

डी. ऍफ़. सी. सी. आई. एल.

परिचालन नियमावली

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कारपोरेशन ऑफ़ इंडिया लि.

भारत सरकार (रेल मंत्रालय) का उपक्रम

केवल कार्यालय प्रयोग हेतु

2020

प्रस्तावना

1. यह परिचालन नियमावली का प्रथम अंक है। यह नियमावली रेलगाडी परिचालन से जुडे डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों को मार्गदर्शन प्रदान करने और रेलगाडी परिचालकों के लिए है। प्रारंभ में, यह अपेक्षा की जाती है कि भारतीय रेलवे डीएफसीआईआईएल का एकमात्र परिचालक है।

2. इस प्रकार की नियमावली में पूर्वानुमान लगाना और प्रत्येक घटना के लिए निर्देश प्रदान करना संभव नहीं है। विभिन्न स्थितियों की कल्पना करके प्रयत्न किया गया है जो दिन-प्रतिदिन के कार्य के दौरान उत्पन्न हो सकती हैं और प्रदान किए गए अनुदेश उनके समाधान के लिए हैं।

3. यह नियमावली किसी भी प्रकार से डीएफसीसीआईएल के साधारण एवं सहायक नियमों या किसी अन्य सांविधिक प्रकाशन के नियमों में निहित प्रावधानों का उल्लंघन या बदलाव नहीं करती है। रेल सेवकों को इन नियमों का अनुवाद दिया जाएगा, किन्तु किसी भी विसंगतियों के मामले में इसका अँग्रेजी पाठ ही मान्य होगा।

4. यह नियमावली पूर्ण रूप से आधिकारिक प्रयोग के लिए है और सार्वजनिक जानकारी हेतु या सार्वजनिक बिक्री के लिए नहीं है।

निदेशक / परिचालन एवं व्यवसाय विकास
डीएफ़सीसीआईएल

नई दिल्ली

अनुक्रमणिका

Rule No.	Subject	Page No.
	शब्दावली	
	अध्याय-I	
	भूमिका	
1.1	अवलोकन	
1.2	रेलगाडी परिचालक को आवश्यकताएं	
1.3	अनुपालन	
1.4	डीएफसीसीआईएल स्टेशन स्टॉफ	
	अध्याय-II	
	डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों की जिम्मेदारियां	
2.1	संक्षिप्त परिचय	
2.2	स्टेशन मास्टर (वरिष्ठ कार्यकारी) के कर्तव्य	
2.3	सहायक स्टेशन मास्टर (कार्यकारी) एवं कांटेवाले (MTS) के कर्तव्य	
2.4	डीएफसीसीआईएल लोको पायलट की जिम्मेदारी	
2.5	गेटमैन के कर्तव्य	
	अध्याय-III	
	डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की जिम्मेदारियां	
3.1	संक्षिप्त परिचय	
3.2	डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की जिम्मेदारियां	
3.3	सतर्कता	
3.4	गाड़ी नियंत्रण को सौंपा जाना	
3.5	गाड़ी नियंत्रण कार्यक्षेत्र के बीच इंटरफेस	
3.6	गाड़ी के निष्पादन की रिपोर्टिंग	
	अध्याय-IV	
	डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रण प्रणाली	
4.1	संक्षिप्त परिचय	
4.2	गाड़ी नियंत्रण के संचार	
4.3	डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रण की अनुमति	
4.4	डीएफसीसीआईएल मेन लाइन पर गाड़ी के रोकने की सूचना	
4.5	समानांतर लाइन पर गाड़ी के ठहराव की सूचना	
	अध्याय-V	
	डीएफसीसीआईएल कर्षण शक्ति नियंत्रण प्रणाली	
5.1	अवलोकन/संक्षिप्त विवरण	

5.2	डीएफसीसीआईएल कर्षण शक्ति नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां	
5.3	कर्षण शक्ति नियंत्रण संचार	
अध्याय-VI		
डीएफसीसीआईएल कर्षण रेल इंजन कंट्रोल/क्रू कंट्रोल		
6.1	लोकोमोटिव नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां	
6.2	किसी खराब इंजन को हटाने के लिए प्रोटोकॉल	
अध्याय-VII		
डीएफसीसीआईएल मालडिब्बा नियंत्रण		
7.1	मालडिब्बा नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां	
7.2	खराब मालडिब्बा हटाने के लिए प्रोटोकॉल	
अध्याय-VIII		
डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी संचालक की आवश्यकता		
प्रस्तावना		
गाड़ी संचालक की आवश्यकताएं		
(क) स्टाफ की आवश्यकताएं		
8.1	संचालक की आवश्यकताएं	
8.2	चिकित्सा मानकों के लिए दिशानिर्देश	
8.3	नशीले पदार्थ और शराब	
8.4	काम के घंटे और विश्राम की अवधि नियम	
8.5	सक्षमता	
8.6	परिचालन और संरक्षा फार्म	
8.7	संरक्षा संबंधी चाबियां	
(ख) चल स्टॉक आवश्यकताएं		
8.8	गाड़ी के ब्रेक संबंधी आवश्यकताएं	
(ग) इंजन की आवश्यकताएं		
8.9	लोकोमोटिव पायलट सक्षमता	
8.10	लोकोमोटिव उपकरण	
8.11	लोकोमोटिव स्पीडोमीटर	
8.12	लोकोमोटिव पायलट सतर्कता	
8.13	लोकोमोटिव सीटी ऑपरेशन	
8.14	लोकोमोटिव हेडलाइट ऑपरेशन	
8.15	लोकोमोटिव पायलट अधिकारियों और अन्य सूचनाओं का सत्यापन करते हैं	
8.16	डेंजर पर सिग्नल पास हुआ	
8.17	ट्रेनें मेन लाइन पर अप्रत्याशित रूप से रुक रही हैं	
8.18	लोकोमोटिव पायलट थकान या अक्षमता	
(घ) संरक्षा		

8.19	संरक्षा कार्य निष्पादन	
ङ अन्य आवश्यकताएं		
8.20	ट्रेन डॉक्यूमेंटेशन और अन्य अनुदेश	
8.21	रेलपथ एक्सेस एग्रीमेंट	
8.22	अवसंरचना और चल स्टॉक प्रतिबंध	
8.23	गाड़ी की पहचान के लिए नंबरिंग	
8.24	गाड़ियों की लंबाई	
8.25	डीएफसी नेटवर्क पर एक्सेस	
8.26	हादसे और उल्लेखनीय घटनाएँ	
8.27	मुख्य आपात प्रतिक्रिया प्लान	
8.28	गाड़ी में आग लगना	
8.29	गाड़ी में गार्ड अथवा ब्रेक यान	
8.30	रेलइंजन डी-सैंडिंग डिवाइस	
8.31	चलती गाड़ी में संचार व्यवस्था	
8.32	गाड़ियों में लोकोट्रोल को लगाना	
अध्याय -IX		
मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरण		
9.1	उपयोग में लगे उपकरण	
9.2	तालिका : मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरण	
9.3	अलार्म की प्रतिक्रिया	
अध्याय- X		
डीएफसी नेटवर्क पर संचालित चल स्टॉक		
10.1	पंजीकरण और वारंटी	
10.2	व्हील प्रोफाइल	
अध्याय -XI		
11	**<u>गाड़ी का मार्ग परिवर्तन</u>**	
अध्याय -XII		
सुरक्षित संचालन कार्य		
12.1	नियम पुस्तिकाएं	
12.2	सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फार्म और संरक्षा उपकरण	
12.3	समय	
अध्याय -XIII		
गाड़ी सेवा योजना		
13.1	सामान्य आवश्यकताएं	
13.2	रेल इंजन का आबंटन	

13.3	गाड़ी की गति क्षमता	
13.4	गाड़ी की ढुलाई और वहन क्षमता	
	अध्याय -XIV	
	चल स्टॉक की रूपरेखा और भार (लोड) प्रतिबंध	
14.1	संक्षिप्त परिचय	
14.2	अधिकतम माल डिब्बा/लदान डाइमेंशन	
14.3	अधिकतम एक्सल लोड	
14.4	अन्य लदान आवश्यकताएं	
ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट		
14.5	ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट (ODC) की परिभाषा	
14.6	भारतीय रेल पर आरंभ अथवा समाप्त होने वाले और डीएफसी पर ट्रांजिट होने वाले ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट प्रेषणों का वर्गीकरण	
	अध्याय -XV	
	गाड़ी की मार्शलिंग	
15.1	संक्षिप्त परिचय	
15.2	गाड़ी मार्शलिंग के सिद्धांत	
	अध्याय -XVI	
16	**गाड़ी निरीक्षण**	
	अध्याय -XVII	
	गाड़ी दस्तावेज	
17.1	संक्षिप्त परिचय	
17.2	नेटवर्क में प्रवेश के पूर्व आवश्यकताएं	
17.3	गाड़ी पर आवश्यकताएं	
17.4	नेटवर्क में प्रवेश के बाद आवश्यकताएं	
17.5	डीएफसीसीआईएल द्वारा दस्तावेज के लिए अनुरोध	
17.6	परिचालित संरक्षा को प्रभावित करने वाली विसंगतियाँ	
	अध्याय -XVIII	
	गाड़ी विफलताएं	
18.1	रेल इंजन की अधिक मात्रा में बालू गिरना	
18.2	रेल इंजन के पहिये का घुमना	
18.3	गाड़ियों में लगने वाली आग के कारण	
18.4	जब ब्रेक अलग-थलग कर दिए जाते हों तो गाड़ी की गति	
18.5	अक्षम गाड़ियां और दोषपूर्ण वाहन	
	अध्याय -XIX	
	रेल पथ अनुरक्षण मशीनें	
19.1	रेल पथ अनुरक्षण वाहनों के प्रकार	
19.2	पंजीकरण और वारंटी	
19.3	पंजीकरण के लिए अपेक्षित वाहन	

19.4	जिन वाहनों का पंजीकरण आवश्यक नहीं है	
19.5	रेलपथ अनुरक्षण वाहनों का संचालन	
अध्याय -XX		
इंटरफ़ेस समन्वय योजना (आईसीपी)		
20.1	सामान्य	
20.2	इंटरफ़ेस समन्वय योजना की आवश्यकताएं और सिफारिशें	
20.3	गोपनीयता संबंधी मुद्दे	
20.4	इंटर्फेस समन्वय योजना का क्रियान्वयन	
20.5	इंटरफ़ेस समन्वय योजना पर इंटरफेस की पहचान	
अध्याय -XXI		
आपात बचाव गतिविधियों का समन्वय		
21.1	उद्देश्य	
21.2	घटना के प्रबंधन की योजना के उद्देश्य	
21.3	परिभाषाएं	
21.4	उन गंभीर घटनाओं की सूची जिनके लिए इस योजना का उपयोग अपेक्षित है	
21.5	साइट प्रबंधन की जिम्मेदारी	
21.6	घटनास्थल पर प्रभारी अधिकारी (OCS) के रूप में कार्य करने के लिए अधिकृत स्टाफ	
21.7	प्रक्रिया	
अध्याय -XXII		
प्राथमिकता अनुसूची और सुव्यवस्थिकरण		
22.1	प्राथमिकता अनुसूची	
22.2	सुव्यवस्थिकरण आदेश	
अध्याय -XXIII		
स्टेशन संचालन नियम		
डीएफ़सीसीआईएल के साधारण और सहायक नियम 149		
231	स्टेशन संचालन नियमों का उद्देश्य	
23.2	स्टेशन संचालन नियम जारी करने का प्राधिकार	
23.3	रेल संरक्षा आयुक्त (CRS) की स्वीकृति के लिए अपेक्षित स्टेशन संचालन नियम	
23.4	स्टेशन संचालन नियम तैयार करना	
23.5	स्टेशन संचालन नियम पर हस्ताक्षर करने वाले अधिकारियों की जिम्मेदारी	
23.6	स्टेशन संचालन नियम की समीक्षा	
23.7	स्टेशन संचालन नियम में सुधार करने का तरीका	
23.8	सहायक प्रबंधक/यातायात की जिम्मेदारी	
23.9	स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	
23.10	स्टाफ का आश्वासन	

23.11	स्टेशन संचालन नियम का वितरण	
23.12	स्टेशन संचालन नियमों का मानकीकरण	
अध्याय -XXIV		
अस्थायी कार्य आदेश और स्टेशनों की नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली		
24.1	अस्थायी कार्य आदेश	
24.2	नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली (नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली)	
24.3	नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की आवश्यकता	
24.4	छोटे और बड़े कार्य	
24.5	छोटे कार्य	
24.6	बड़े कार्य	
अध्याय -XXV		
इंटरलॉकिंग प्रणाली		
1	इंटरलॉकिंग	
2	इंटरलॉकिंग की अनिवार्यताएं	
3	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (EI)	
4	वीडियो डिस्पले यूनिट (VDU) की संचालन प्रक्रिया	
अध्याय-XXVI		
संचार व्यवस्था कार्यप्रणाली		
1.1	पीबीएक्स आधारित टेलीफोन नेटवर्क	
2.1	डायरेक्ट लाइन टेलीफोन नेटवर्क	
2.2	डायरेक्ट लाइन कंसोल	
3	बहुप्रयोजन वाले वॉयस चैनल पर कंट्रोल कम्यूनिकेशन सिस्टम	
4	पोर्टेबल कंट्रोल टेलीफोन के माध्यम से आपात संचार व्यवस्था	
5	वीएचएफ ट्रांसिवर्स	
6	मोबाइल गाड़ी रेडियो संचार व्यवस्था	

परिशिष्ट

परिशिष्ट	**विवरण**	**पृष्ठ सं.**
परिशिष्ट क	स्टेशन संचालन नियम का मॉडल	
परिशिष्ट ख	स्टेशन परिचालन रजिस्टरों और अभिलेखों को संरक्षित किए जाने की अपेक्षित सामान्य अवधि	
परिशिष्ट ग	रेलगाडी संचालन में प्रयोग में आने वाले प्राधिकार	

शब्दावली	
रेल से ऊपर	रेल कार्य, जिसके लिए डीएफसीसीआईएल पर रेलगाडी चलाने वाला रेलगाडी परिचालक, जिम्मेदार है।
एक्सेस करार	अनुबंध, जो रेलगाडी परिचालक द्वारा डीएफसी नेटवर्क तक प्रवेश के नियम और शर्तों को निर्दिष्ट करता है।
निकटतम नेटवर्क	नेटवर्क, जो डीएफसी नेटवर्क के साथ लगा हुआ है उदाहरण - भारतीय रेलवे
एयर ब्रेक	वायु दाब के परिवर्तन से सक्रिय एक ब्रेकिंग प्रणाली
संचार के अनुमोदित साधन	कोई भी संचार उपकरण या प्रणाली जो गाडी नियंत्रक, और/ स्टेशनों और/या लोकोमोटिव पायलट के मध्य ऑडियो ट्रांसमिशन करने में सक्षम है और विशेष अनुदेशों के अंतर्गत अनुमोदित हैं।
एएसएम	सहायक स्टेशन मास्टर
स्टेशन पर तैनाती	दोहरी लाइन या इकहरी लाइन पर एक स्टेशन, जिस पर स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर या योग्य कर्मचारी जो एक गाडी को साइड ट्रैक करने के लिए सिगनलिंग के परिचालन सहित कर्तव्यों का पालन करने और गाडी को सामने से गुजर जाने या बगल से गुजरने की अनुमति प्रदान करने हेतु तैनात है।
प्राधिकृत अधिकारी	का आशय निदेशक (परिचालन एवं व्यवसाय विकास), डीएफसीआर से है, जिसके पास निर्देश जारी करने या किसी अन्य कार्य को करने का अधिकार है;
स्वचालित एयर ब्रेक	एक ब्रेकिंग प्रणाली, जहां वायु दाब (जैसे ब्रेक पाइप दबाव) की क्षति, स्वत: ही आपातकालीन ब्रेक अनुप्रयोग में परिवर्तित हो जाती है।
धुरी (एक्सल) काउंटर	एक विद्युतीय उपकरण, जो ट्रैक पर दो दिए गए बिंदुओं पर प्रदान किया जाता है, जो अंदर आती हुई और बाहर जाती हुई धुरी की गणना द्वारा प्रमाणित करता है, कि क्या उक्त दो बिंदुओं के बीच की लाइन का खंड क्लियर है या भरा हुआ हैं।
द्वि-दिशात्मक ट्रैक	इकहरी या समानांतर लाइन जिन पर सिगनलिंग प्रणाली, रेलगाडियों को किसी भी दिशा में यात्रा करने की अनुमति देगी।
ब्लॉक संचालन	एक ही समय पर, ट्रैक के उसी खंड पर, गाडी के आकर खडे होने की अनुमति यदि नहीं दी गई है तो रेलगाडी आपस में नहीं टकरा सकती है। रेलवे लाइनें खंडो में विभाजित होती है जिन्हें ब्लॉक के रूप में जाना जाता है। सामान्य परिस्थितियों में, एक समय पर, प्रत्येक ब्लॉक में केवल एक रेलगाडी की अनुमति होती है।
ब्रेक होल्डिंग परीक्षण	एक परीक्षण जो यह सिद्ध करता है कि पीछे की ओर तीन वाहनों और कोई अन्य परीक्षण वाहनों पर ब्रेक, एक ब्रेक-अवे की स्थिति में लंबे समय तक लगे रहेंगे, ताकि रेलगाडी को सुरक्षित करने के लिए; लोकोमोटिव पायलट इन वाहनों तक पहुंचकर हाथ ब्रेक लगा सके।
ब्रेक निरीक्षण	एक परीक्षण जो सुनिश्चित करता है कि ब्रेक पाइप दबाव के कम और अधिक होने की प्रतिक्रिया में सभी ब्रेक लगेंगे और मुक्त होंगे, ब्रेक पाइप पिस्टन सीमा से बाहर कार्य नहीं करे और ब्रेक दबाव के कारण ब्रेक शूज पर दबाव बने ताकि वे पहियों की चाल के विरूद्ध शक्ति लगा सकें और सभी हाथ ब्रेक मुक्त हो जाए।
ब्रेक पाइप की निरंतरता	ब्रेक पाइप निरंतर पूरी रेलगाडी में उपलब्ध है, को सुनिश्चित करने के लिए एक परीक्षण ।

ब्रेक पाइप रिसाव परीक्षण	यह निर्धारित करने वाला एक परीक्षण कि क्या रेलगाडी में अत्यधिक हवा के रिसाव हैं, जो एयर ब्रेक प्रणाली के परिचालन में बाधा उत्पन्न कर सकते हैं और इसकी पुष्टि करता है कि केवल एक ब्रेक वाल्व ही रेलगाडी को नियंत्रित करता है।
क्षतिपूरक ग्रेड	ग्रेड पर घुमाव में घर्षण के लिए अनुमति जिसको ग्रेड की बढती हुई चढाई के रूप में अभिव्यक्त किया गया है।
खतरे का क्षेत्र	25 केवी एसी कर्षण प्रणाली में कोई भी चालू उपकरण से 2 मीटर के अंदर का क्षेत्र, जहां, ट्रांसमिशन, ट्रांसफॉरमेशन, परिवर्तन, वितरण या विद्युतीय ऊर्जा के उपयोग की देखभाल / कार्य करने से झटका लगने, जलने, आग या विस्फोट से जीवन को या चोट लगने का खतरा है और जहां उपकरण चालू रहने की स्थिति में वहां कोई भी कार्य करने की अनुमति नहीं होती है।
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर	डीएफसीसीआईएल द्वारा परिचालित और व्यवस्थित सभी ट्रैक, सिगनल और अन्य रेल बुनियादी ढांचे
डीएफसी	डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	डीएफसी के प्रबंधन और परिचालन के लिए जिम्मेदार रेल संस्था
डीएफसीसीआईएल	डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
अक्षम रेलगाडी	एक ऐसी विफल रेलगाडी, जो स्वयं की शक्ति से अपनी यात्रा पूरी नहीं कर सकती है।
वितरित बिजली शक्ति	रेलगाडी की लंबाई के साथ दो या दो से अधिक इंजनों की वितरित शक्ति को केन्द्रीकृत करने की व्यवस्था. रेलगाडी के मध्य या पीछे की ओर स्थित लोकोमोटिव रेडियो ट्रांसमिशन के माध्यम से आगे की लोकोमोटिव से रिमोट द्वारा नियंत्रित होते हैं।
खीचनें की क्षमता	एक वाहन की क्षमता का (कप्लर्स, ड्रॉफ्ट गियर, अंडर फ्रेम इत्यादि) वाहन के पीछे खींचे जा सकने वाले भार को निर्धारित करने में उपयोग किया जाता है।
विद्युतीकृत लाइन	उपरि उपस्कर के साथ प्रदान ट्रैक
आपातकालीन कॉक	आसान पहुंच के साथ मानवीय रूप से परिचालित वाल्व या टोंटी वाला स्व-चालित एयर ब्रेक के साथ एक वाहन, जिसका ब्रेक पाइप खुले वातावरण में होने व हवा बाहर निकलने के कारण आपातकालीन ब्रेक लग जाते है। कभी-कभी इन्हें आपातकालीन ब्रेक पाइप टेप भी कहते है।
रेलगाडी संकेत का अंतिम छोर (ईओटीएम)	रेलगाडी के अंतिम वाहन के पीछे के अंत में लगाया गया एक उपकरण
ईओटीटी	रेलगाडी टेलीमेट्री का समाप्ति
ईपी ब्रेक	इलेक्ट्रो-न्यूमेटिक ब्रेक
संपूर्ण रेलगाडी निरीक्षण	रेलगाडी को खीचते हुए एक लोकोमोटिव का निरीक्षण जिसमें भार वहन और सुरक्षा जांच, संपूर्ण यांत्रिक निरीक्षण, ब्रेक पाइप रिसाव परीक्षण, एयर ब्रेक निरीक्षण एवं परीक्षण, ब्रेक होल्डिंग और पाइप निरंतरता परीक्षण शामिल हैं।
माल गाडी	एक रेलगाडी (सामग्री ले जाने वाली एक रेलगाडी के अलावा) पूर्ण रूप से या मुख्य रूप से जानवर या सामान को ले जाने के उद्देश्य के लिए है।

हाथ ब्रेक	एक यांत्रिक उपकरण जो एक रेल वाहन की गति को सुरक्षित रूप में रोकने के लिए हैं। हाथ ब्रेक में स्प्रिंग पार्किंग ब्रेक भी शामिल हैं।
वह, उसे, उसका	वह, उसे, उसका शब्दों का प्रयोग पुरूषों एवं महिलाओं दोनो के द्वारा किए जा रहे उक्र कर्तव्यों के पालन के लिए है। रेल कर्मचारी या योग्य कर्मचारी के लिए भी संदर्भित किया जाए।
आईसीपी	इंटरफेस समन्वय योजना
भारतीय रेलवे (आई.आर)	भारतीय रेलवे
लाइट लोकोमोटिव	एक या अधिक लोकोमोटिव, जो दूसरे वाहन से बिना जुडे, कार्य कर रहे हैं।
लदान की रूपरेखा	परिचालन नियमावली में विनिर्दिष्ट अनुसार, एक विशेष मार्ग के लिए रेलगाडी वाहन में लदान के लिए अधिकतम ऊंचाई और चौड़ाई
लोकोमोटिव पायलट	एक लोकोमोटिव या रेल से जुडे अन्य स्व-चलित उपकरण, को चलाने वाला रेल कर्मचारी / प्रभारी योग्य कर्मचारी
लोकोट्रोल	बहु इकाई लोकोमोटिव के साथ लंबी गाडी में इंजन परिचालनों का नियंत्रण
मार्कर	रेलगाडी के सामने या पीछे के भाग को इंगित करने वाली लाइट।
किया जा सकता है / सकती है	शब्द किया जा सकता है / सकती है का आशय विकल्प की उपलब्धता को दर्शाता है।
संशोधित निरंतरता परीक्षण	जब एक लोकोमोटिव या वाहन किसी रेलगाडी से जुडे या अलग होते हैं, वहां सबसे आगे के संयोजन बिंदु से परे, पहले तीन वाहनों पर सही ब्रेक परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए एक परीक्षण
बहु इकाई लोकोमोटिव	दो या दो से अधिक लोकोमोटिव एक-दूसरे के साथ व्यवस्थित तरीके से स्वयं या वाहनों को साथ चलाने के लिए, शक्ति प्रदान करते हैं।
बहु इकाई रेलगाडी	एक रेलगाडी जो दो या अधिक एकल रेलगाडियों से मिलकर बनी है और एक रेलगाडी के रूप में संचालित होती हैं।
नेटवर्क उपयोगकर्ता	प्रवेश या अनुरक्षण समझौता या नेटवर्क पर अन्य प्राधिकार के कारण डीएफसी नेटवर्क का उपयोग करने वाला एक व्यक्ति / कंपनी
ओसीएस	साइट का प्रभारी अधिकारी
ओडीसी	परिमाप से अधिक की माल खेप
परिचालक	एक संस्था, जो एक प्रवेश (एक्सेस) समझौते के अनुसार डीएफसी नेटवर्क पर रेलगाडी यातायात का प्रबंधन, संचालन या अनुरक्षण करती है।
परिचालक प्रतिनिधि	परिचालक की ओर से एक प्राधिकृत व्यक्ति
उपरि- उपस्कर (ओ.एच.ई)	अपने सहायक फिटिंग के साथ ट्रैक के ऊपर लगे विद्युतीय संवाहक, इंसुलेटर और अन्य जुडने वाले उपकरण जिनके द्वारा उन्हें बिजली कर्षण के उद्देश्य के लिए लटका कर सुरक्षित किया जाता है।
उपरि उपस्कर	उपरि उपस्कर (ओएचई)
ओएचई रिकॉर्डिंग कार	एक वाहन जो सामान्य तौर पर स्वचालित है, जिसका उपयोग उपरि उपस्कर के मापदंडो की रिकॉर्डिंग के लिए किया जाता है।
ओडीसी (परिमाप से अधिक की माल खेप)	एक वाहन या भार जिस पर ट्रैक के एक विशेष खंड के लिए लदान मापदंडों से अधिक लदान

परिमाप से अधिक माल खेप (ओडीसी) रेलगाडी	परिमाप से अधिक माल खेप (ओडीसी) रोलिंग स्टॉक के साथ एक रेलगाडी
अधिक लंबाई की रेलगाडी	रेलगाडी लंबाई के लिए नेटवर्क आधारभूत संरचना सीमाओं से अधिक की रेलगाडी।
समानांतर लाइन	रेलवे लाइन जो समानांतर चलती है और या तो उसी रेलगाडी परिचालक या वैकल्पिक रेलगाडी परिचालक द्वारा संचालित की जा सकती है।
प्रक्रिया	उस संस्था द्वारा विशेषकर उपयोग के लिए लिखे अनुदेशों का एक सेट
प्रोग्राम किया गया, रोकथाम, अनुरक्षण (पीपीएम)	एक निश्चित समय अंतराल या यात्रा की गई दूरी पर आधारित नियमित वाहन या रेलगाडी अनुरक्षण चक्र जो सुनिश्चित करता है कि पीपीएम चक्र की कम से कम अवधि के लिए वाहन डीएफसी नेटवर्क पर उपयोग के लिए उपयुक्त बना रहे।
योग्य कर्मचारी	एक रेल कर्मचारी, जिसके पास निर्दिष्ट कार्यों को करने जैसे रेलगाडी पायलेटिंग, शंटिंग, स्टेशन मास्टर और रेलवे के परिचालन से संबंधित अन्य किसी कार्य को करने के लिए आवश्यक योग्यताएं होती हैं।
रेलवे	रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 2 खंड (31) के अंतर्गत परिभाषित रेलवे और इसमें सरकारी और गैर-सरकारी रेलवे शामिल हैं।
रेलवे अधिनियम	भारतीय रेलवे अधिनियम, 1989
रेलवे कर्मचारी	सरकारी रेलवे, डीएफसीसीआईएल और किसी भी अन्य गैर-सरकारी रेलवे के कर्मचारी, जिन पर प्रासंगिक नियमों, प्रक्रियाओं और अन्य जारी नियमावली तथा अनुदेशों के माध्यम से किसी भी निश्चित जिम्मेदारी का उत्तरदायित्व सौंपा गया है। योग्य कर्मचारी के रूप में भी संदर्भित किया जाए।
रेलगाडी परिचालक	एक रेलवे परिचालक, रेलवे आधारभूत संरचना, रेलगाडी नियंत्रण, सिगनलिंग और उक्त सभी रेल परिचालनों के लिए जिम्मेदार होता है, जहां लागू है।
रेल सह-सड़क वाहन	एक विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया वाहन, जो सड़क और रेल दोनों पर यात्रा करने में सक्षम है तथा निरीक्षण और अनुरक्षण कार्यो के लिए उपयोग में लाया जाता है। वाहन सामान्य तौर पर सड़क पर चलेगा और रेल पर केवल उस खंड पर चलेगा जहां कुछ कार्य किए जाने अपेक्षित हैं। जब यह रेल पर चलता है, तब इसे एक 'रेलगाडी' के रूप में माना जाता है।
रेलगाडी-सह-सड़क वाहन (आरसीआरवी)	रेलगाडी-सह-सड़क वाहन (आरसीआरवी)
पंजीकरण और वारंटी	डीएफसी नेटवर्क पर परिचालन की अनुमति से पूर्व परिचालकों के लिए डीएफसीसीआईएल के साथ पंजीकरण और वारंट रोलिंग स्टॉक तारीख हेतु औपचारिक प्रक्रिया
रोलिंग स्टॉक	कोई भी वाहन जो रेलवे ट्रैक पर संचालित होता है या उसका उपयोग करता है, एक ऐसे वाहन को छोडकर, जो ट्रैक पर चलने और न चलने के उपयोग के लिए डिजायन किया गया है, जब यह ट्रैक पर संचालित नहीं हो रहा हैं।
रोलिंग स्टॉक रूप-रेखा	एक रेलवे वाहन का त्रि-आयामी आकार जिसमें इसका संचलन शामिल है जिसके तीन विशिष्ट भाग होते हैं; स्थिर रूप-रेखा, मुख्य कीनेमेटिक रूप-रेखा और घुमावदार कीनेमेटिक रूप-रेखा

रूलिंग ग्रेड	एक रेलगाडी और भार के लिए अपेक्षित आवश्यक पावर को निर्धारित करने के लिए परिचालक द्वारा ट्रैक के एक खंड पर अधिकतम ग्रेड का उपयोग करते हुए, जो ट्रैक के उस खंड पर भार को खीचकर ले जा सकता है।
चालू लाइन	एक या एक से अधिक सिगनलों द्वारा नियंत्रित लाइन और जिसमें जुडाव भी शामिल हैं, का उपयोग रेलगाडी द्वारा स्टेशनों के बीच या एक स्टेाशन से गुजरते हुए या एक स्टेशन को छोडते हुए या एक स्टेशन में प्रवेश करते हुए किया जाता है।
चालू गाडी	एक रेलगाडी जिसने एक स्टेशन या यार्ड से प्रस्थान प्राधिकार के अंतर्गत चलना प्रारंभ कर दिया है परंतु उसने अपनी यात्रा पूर्ण नहीं की है।
सुरक्षित कार्य नियम और प्रक्रियाएं	डीएफसीसीआईएल पर सुरक्षित परिचालन के लिए आवश्यकताओं संबंधी आदेश हेतु डीएफसीसीआईएल द्वारा जारी नियम और प्रक्रियाएं
सुरक्षित कार्य प्रणाली	रेलवे के आस-पास के क्षेत्र में, रेलगाडियों के सुरक्षित संचालन और जनता एवं संपत्ति की संरक्षा के लिए, प्रक्रियाओं और प्रौद्योगिकी की एकीकृत प्रणाली
स्केल्ड व्हील	रेलगाडी के पहिए की ट्रेड सतह पर धातु सामग्री का इकट्ठा होना (सामान्यत: रेलगाडी के पहियों के ब्रेक चिपके रहने के कारण या ब्रेक खींचने से अत्यधिक गरम होने के परिणामस्वरूप)
खंडीय परिचालन समय	एक स्थान और अग्रिम स्थान के बीच रेलगाडी का परिचालन समय
होगा/होगी	'होगा/होगी' शब्द का आशय अनिवार्य रूप से किए जाने के संबंध में
चाहिए	चाहिए शब्द का प्रयोग, गैर अनिवार्य रूप से माना जाए।
फिसलने वाले पहिए	पहियों की चाल पर समतल क्षेत्र तब बनते हैं, जब पहियों पर ब्रेक लगने या धुरी के नीचे लॉक कर दिया जाता है और रेलगाडी का पहिया रेल पर फिसलता है।
विशेष अनुदेश	विशेष मामलों या विशेष परिस्थितियों के संबंध में, प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी अनुदेश;
सिगनल नियंत्रण प्रणाली	एक स्टेशन पर, स्टेशन मास्टर द्वारा कॉटे और सिगनल नियंत्रित किए जाने वाली प्रणाली। सिगनल नियंत्रण प्रणाली में वीडीयू, की-बोर्ड और माउस प्रणाली या मिमिक के साथ पुश बटन और स्विच
स्टेशन मास्टर	रेलवे कर्मचारी / ड्यूटी पर तैनात योग्य कर्मचारी, जो उस समय के लिए स्टेशन सीमाओं के भीतर यातायात कार्य के लिए ज़िम्मेदार है, और कोई भी व्यक्ति जो उस समय पर सिगनल के कार्य हेतु स्वतंत्र प्रभारी है और प्रभावी कार्यप्रणाली के अंतर्गत रेलगाडियो के संचालन के लिए ज़िम्मेदार है।
एसडब्ल्यूआर	स्टेशन कार्य नियम
टावर वैगन	एक सामान्यत: स्व-चलित वाहन, जो उपरि उपस्करों के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए उपयोग में लाया जाता हैं।
रेलगाडी	वाहनों के साथ या उसके बिना एक लोकोमोटिव, या ट्रेलर के साथ या इसके बिना कोई स्वयं चलित वाहन या वाहनों सहित, जो आसानी से ट्रैक से हटाए नहीं जा सकते।
रेलगाडी नियंत्रण	डीएफसी नेटवर्क पर सभी रेल परिचालनों का नियंत्रण और प्रबंधन।
रेलगाडी नियंत्रक	एक रेलवे कर्मचारी / ड्यूटी पर तैनात योग्य कर्मचारी, जो उस समय पर संचार सुविधा के साथ प्रदत्त रेलवे के एक खंड पर यातायात कार्यो को विनियमित करने के लिए ज़िम्मेदार है।
रेलगाडी बनावट	वाहनों के एक समूह के आपस में मिलने से एक रेलगाडी की रचना होती हैं।

रेलगाडी सूची	वाहनों का व्यवस्थित सूचीबद्ध क्रम, जो रेलगाडी की रचना को पूरा करता है।
रेलगाडी ग्राफ	ट्रैक के एक खंड पर रेलगाडियो की परियोजना, निगरानी और प्रगति को रिकार्ड करने के लिए रेलगाडी नियंत्रकों द्वारा उपयोग में लाई गई प्रणाली। रेलगाडी ग्राफ कागज पर या इलेक्ट्रॉनिक रूप में हो सकता है।
रेलगाडी संख्या	एक रेलगाडी की संख्या या परिचालन संख्या का उपयोग एक रेलगाडी की विशिष्ट पहचान संख्या प्रदान करने में किया जाता है।
रेलगाडी परिचालक	लोकोमोटिव और या रेल वाहनों से युक्त, रेल रोलिंग स्टॉक के मान्यता प्राप्त 'रेल के ऊपर' कार्य करने वाले परिचालक और ट्रैक अनुरक्षण मशीनों को इनमें शामिल किया जा सकता है।
रेलगाडी मापदंड	रेलगाडी की सम्पत्तियों को, रेलगाडी परिचालक द्वारा विन्यास प्रक्रिया के भाग के रूप में अभिलेखित करना अपेक्षित है।
रेलगाडी मार्ग	एक विशेष अंतराल पर नेटवर्क क्षेत्रो की श्रृंखला के माध्यम से, एक रेलगाडी यात्रा पर जा सकती है और जिसमें ठहराव बिंदु, मध्यान्तर बिंदु, ईंधन स्टेशन और अन्य निर्धारित या परिवर्तन योग्य स्थान (डीएफसीसीआईएल प्रवेश (एक्सेस) करार) शामिल हो सकते हैं।
रेलगाडी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस)	खतरे के सिगनल से गुजर जाने के मामले में, रेलगाडी की गति को नियंत्रण में लाने की प्रणाली
टीएसडब्ल्यूआर	कर्षण स्टेशन कार्य नियम
टीएसडब्ल्यूआरडी	कर्षण स्टेशन कार्य नियम चित्र
तापीय (थर्मल) दरारें	पहिए की चाल (ट्रैड) पर कर्षण ब्रेकिंग के परिणामस्वरूप अत्यधिक गर्म होने और ठंडा होने के तापीय प्रभाव के कारण एक पहिए की चलने वाली सतह और आस-पास के क्षेत्रो में दरारें।
ट्रैक	जहां पर, संयोजन या पटरियों, पटरियों को जोडने वाले, स्लीपर, गिट्टी, कॉटे, कैची और प्रयोग किए जाने वाले वैकल्पिक उपकरणों का उपयोग किया गया है।
ट्रैक परिपथ	ट्रैक के एक भाग पर वाहन की उपस्थिति की जांच के लिए प्रदान एक विद्युत परिपथ (सर्किट), ट्रैक की पटरियां परिपथ के एक भाग का निर्माण करती हैं;
ट्रैक अनुरक्षण वाहन	एक साधारणत: स्वयं चलित वाहन, जो मुख्यत: ट्रैक के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए उपयोग में लाया जाता हैं।
ट्रैक गति	ट्रैक के एक भाग के लिए रेलगाडी की अधिकतम अनुमत गति
कर्षण लोको नियंत्रण	डीएफसी नेटवर्क पर लोको परिचालनों का नियंत्रण और प्रबंधन
कर्षण पावर कंट्रोल	डीएफसी नेटवर्क पर रेल परिचालनों के लिए कर्षण बिजली का नियंत्रण और प्रबंधन
बिना मानव शक्ति वाला स्टेशन	एक स्टेशन, जहां कॉटे और सिग्नल कहीं अन्य स्थित स्टेशन से रिमोट द्वारा संचालित होते हैं और वहां स्टेशन मास्टर सामान्यत: ड्यूटी पर नहीं होता है।
वाहन	किसी भी प्रकार का रोलिंग स्टॉक जो रेल पर संचालित हो सकता है।
वे-साइड निगरानी उपकरण	रेलगाडी नेटवर्क पर स्थित, एक उपकरण जिसका उपयोग रोलिंग स्टॉक या ट्रैक अवसंरचना दोष या विसंगतियों के संबंध में अलर्ट प्रदान करता है।

अध्याय-I

भूमिका

1.1 अवलोकन

डीएफसीसीआईएल परिचालन नियमावली का यह संस्करण डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) द्वारा परिचालित डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (डीएफसी) नेटवर्क के लिए आपरेटर की पहुंच और परिचालन आवश्यकताओं को निर्दिष्ट करता है। यह विशेष रूप से डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों के उपयोग के लिए और गाडी परिचालकों के डीएफसी नेटवर्क तक पहुंच की आवश्यकता हेतु डीएफसीसीआईएल द्वारा प्रकाशित किया गया है, जिसमें तृतीय पक्ष ठेकेदार शामिल हैं, जो रेल से जुडे उपकरण या कार्यशील गाडियों को संचालित करते हैं।

इसमें डीएफसी नेटवर्क के बारे में महत्वपूर्ण आधारभूत एवं परिचालन जानकारियां भी दी गई हैं। इस परिचालन नियमावली में प्रदत्त रोलिंग स्टॉक के संबंध में सूचना रेल यातायात और डीएफसी के बुनियादी ढांचे के बीच महत्वपूर्ण इंटरफेस को संबोधित करने तक ही सीमित है।

डीएफसी नेटवर्क तक पहुंचने की अनुमति प्रदान करने संबंधी नियम और शर्तें, डीएफसीसीआईएल और परिचालक के बीच परस्पर बातचीत के पश्चात हुए एक्सेस करार में निर्दिष्ट हैं।

1.2 रेलगाडी परिचालक को आवश्यकताएं

परिचालकों के लिए इस परिचालन नियमावली का दायरा और विषय वस्तु परिसर पर आधारित है, जो कि डीएफसीसीआईएल परिचालक के रोलिंग स्टॉक का उपयोग करते हुए डीएफसी नेटवर्क पर सभी मालगाडियों का सामान्य रूप से संचालन करेगा। हालांकि, इसमें प्रदत्त प्रक्रियाएं गाडियों के किसी भी परिचालक और / या रेल से जुडे उपकरणों पर लागू हैं, जिनको डीएफसी नेटवर्क तक पहुंचने की आवश्यकता हो सकती है।

डीएफसी तक पहुंच की मांग करने वाले परिचालक, उनके परिचालनों और संरक्षा प्रबंधन प्रणाली की आवश्यकताओं के अनुरूप अभिलेखित और अनुमोदित प्रणाली विकसित कर अनुरक्षण करेगा ताकि सुनिश्चित हो कि वे डीएफसी परिचालक दस्तावेजों की आवश्यकताओं का अनुपालन करते हैं, को सम्मिलित किया जाना चाहिए, परंतु इनको निम्न तक सीमित नहीं होना चाहिए:

क) रोलिंग स्टॉक बेड़े की क्षमता और बाधाएं;
ख) रोलिंग स्टॉक अनुरक्षण प्रणाली;
ग) लोकोमोटिव पायलट और गार्ड (जहां लागू हो), सुरक्षित कार्य प्रणाली, मार्ग ज्ञान, रेलगाडी हैंडलिंग, प्रशिक्षण और क्षमता;
घ) पर्यावरण को आवश्यकताएं;
ङ) व्यावसायिक स्वास्थ्य और संरक्षा (ओएचएस) आवश्यकताओं में, कार्य के घंटों के दौरान शराब और नशीले पदार्थ से संबंधित नीतियां शामिल हैं, और
च) जोखिम प्रबंधन (रिस्क प्रबंधन)

1.3 अनुपालन

परिचालक और तीसरे पक्षों जो डीएफसी नेटवर्क तक पहुॅचना चाहते है, जहां भी लागू हो, वे डीएफसीसीआईएल के साधारण नियमों, अनुदेशों, इस परिचालन नियमावली, स्टेशन संचालन नियमों और डीएफसी पर रेलगाडी यातायात के सुरक्षित संचालन से संबंधित किसी भी जारी अन्य निर्देश का पालन करेंगे।

1.4 डीएफसीसीआईएल स्टेशन स्टॉफ

डीएफसी पर स्टेशन, जंक्शन और टर्मिनलों को डीएफसीसीआईएल स्टेशन मास्टर (एसएम) और स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करने वाले अन्य कर्मचारियों द्वारा प्रबंधित किया जाता है। डीएफसीसीआईएल स्टेशन मास्टर (एसएम) और कर्मचारी, डीएफसीसीआईएल रेलगाडी नियंत्रक के निर्देशों के अधीन स्टेशन सीमा में सभी रेल गतिविधियों का प्रबंधन करते हैं।

अध्याय-II

डीएफसीसीआईएल कर्मचारियों की जिम्मेदारियां

2.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसी स्टेशनों को दो श्रेणियों में बांटा गया है अर्थात् जंक्शन स्टेशन और क्रॉसिंग स्टेशन। भारतीय रेलवे के साथ इंटरफेस वाले स्टेशन जंक्शन स्टेशन हैं और सेक्शन को ब्लॉक सेक्शनों बांटने के लिए निर्मित स्टेशन क्रॉसिंग स्टेशन कहलाते हैं।

समस्त स्टेशन सिगनल नियंत्रण प्रणाली वाले हैं, आवश्यकता होने पर, जिनका उपयोग स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाएगा ताकि डीएफसी नेटवर्क पर किसी गाड़ी को प्राप्त किया अथवा भेजा जा सके।

स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर सिगनल नियंत्रण प्रणाली का संचालन करेंगे और डीएफसी नेटवर्क के किसी जंक्शन स्टेशन पर गाड़ियों के प्रवेश की तभी अनुमति देंगे जब डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक उन्हें अधिकृत करेंगे।

2.2 स्टेशन मास्टर (वरिष्ठ कार्यकारी) के कर्तव्य

क) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर स्टाफ की विभिन्न श्रेणियों द्वारा ड्यूटी के निर्वहन के लिए जिम्मेदार है।

ख) आवश्यकता पड़ने पर, सिगनल नियंत्रण प्रणाली का संचालन।

ग) वर्तमान नियमों, प्रक्रियाओं और अनुदेशों के अनुरूप स्टेशन का सामान्य कार्य कड़ाई से सुनिश्चित करना।

घ) कर्मचारियों द्वारा अत्यधिक संरक्षा और सुरक्षा बरतते हुए त्वरित और सौहार्दपूर्ण सेवा प्रदान कराना।

ड) स्टेशन स्टाफ की उपलब्धता, सहायता के लिए तैयार रहना और उनका अच्छा आचरण सुनिश्चित करना।

च) वह स्टेशन के सामान्य रखरखाव का जिम्मेदार होगा।

छ) वह परिपत्रों, पेम्पलेट, राजपत्र इत्यादि को अद्यतन रखने के साथ-साथ संरक्षा और परिचलन संबंधी साहित्य के रखरखाव के लिए जिम्मेदार होगा और उसे अपने अधीन स्टाफ को इनकी जानकारी देनी चाहिए तथा उन्हें इस बारे में नोट करना चाहिए।

ज) वह दुर्घटना रजिस्टर और दुर्घटना चार्ट का रखरखाव करने तथा उन्हें अद्यतन रखे जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

झ) वह स्टॉक के संबंध में उनके आंकड़ो का रखरखाव करेगा और समय पर उन्हें कंट्रोल कार्यालय को भिजवाएगा।

ञ) वह हर तरह की दुर्घटना के मामले में त्वरित कार्रवाई करेगा, स्थल का प्रभार संभालेगा और राहत कार्यों में सहायता करेगा। वह यह ध्यान देगा की समस्त उपलब्ध जानकारी और सुराग/ साक्षी संरक्षित किए जाते हो, जो जांच में सहायक हो सकते हैं। वह नियमित अंतराल पर वर्तमान जानकारी के लिए नियंत्रण कार्यालय को सूचित करेगा और अपेक्षित सहायता अर्थात राहत गाड़ी, चिकित्सा यान इत्यादि के लिए पूछेगा। निर्देश मिलने पर वह यार्ड में होने वाली दुर्घटनाओं की जांच करेगा, जिम्मेदार स्टाफ के बयान लेगा और निष्कर्षों तथा संयुक्त टिप्पणी के साथ अपनी रिपोर्ट क्षेत्रीय कार्यालय को प्रस्तुत करेगा।

ट) यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन पर उपलब्ध आग से बचाव के उपकरण जैसे अग्निशामक उपकरण, आग के समय उपयोगी बाल्टियां इत्यादि ठीक हालत में और उपयोग के लिए तैयार रखी जाती हों।

ठ) स्टेशन मास्टर नियमित रूप से कांटों की कार्यप्रणाली, सिगनल और एक्सेल काउंटर/ ट्रेक सर्किट का परीक्षण करेगा और उन्हें चार्ज बुक में दर्ज करेगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि :

i) संबन्धित बटन वापस करने पर अथवा संबन्धित गाड़ी का संचालन कार्य पूर्ण होने पर सिगनल पुनः ऑन अवस्था में आ जाते हों।

ii) एक ही समय में विरोधाभासी सिगनल को 'ऑफ' अवस्था में लाना संभव नहीं होता।

iii) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं माने जाते, जब तक सभी कांटे सही तरह से सेट ना हो जाए और कांटे लॉक न कर दिए जाएं।

iv) प्राधिकृत अधिकारी द्वारा निर्धारित परीक्षण का कोई अन्य तरीका।

v) पैनल परीक्षण : सान्य/असामान्य।

vi) ऐसे स्टेशनों पर जहां कंटीन्यूअस ट्रेक सर्किटों/एक्सल काउंटर की व्यवस्था हो अथवा जिन स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग उपलब्ध हों वहां परीक्षण का तरीका सिगनल और परिचालन शाखाओं द्वारा संयुक्त रूप से निर्धारित किया जाएगा, जिसका उल्लेख स्टेशन संचालन नियम में रहेगा तथा जिसका पालन स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाएगा।

ड) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उसके स्टेशन पर अनिवार्य संरक्षा उपकरण पूर्ण मात्रा में हो और यदि कोई कमी हो तो बिना देरी के उसे ठीक किया जाना चाहिए।

ढ) स्टाफ की सतर्कता, सिगनलों और कांटों के कार्य तथा सिगनल की दृश्यता की जांच करने के लिए रात्रि और औचक (सर्प्राइज़) निरीक्षण करेगा।

ण) स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य कुशलतापूर्वक हों, इसके लिए प्रतिदिन अपने स्टेशन का निरीक्षण करेगा -

i) सभी उपकरण कुशलतापूर्वक चालू हालत में हों। कमियों को शीघ्र ठीक किया जाता हो और उनका विवरण छुटपुट मरम्मत पुस्तिका में दर्ज किया जाता हो।

ii) गाड़ियां सुरक्षित और कुशल तरीके से कार्य करती हों।

iii) उसके अधीन स्टेशन मास्टर कार्यालय, यार्ड और समपार फाटक।

त) वह देखेगा कि सिगनल रजिस्टर, स्टेशन डायरी, निरीक्षण पुस्तिका, संदर्भ पुस्तिकाएं और अन्य स्टेशन रिकार्ड सही रूप में रखे जाते हों और जैसा निर्धारित है एक न्यूनतम अवधि के लिए संरक्षित रखे जाते हों।

थ) वह स्टेशन पर अथवा उसके बाहर गाड़ियों के ठहराव के मामले में जिम्मेदारी निर्धारित करेगा और उसकी पूरी रिपोर्ट क्षेत्रीय कार्यालय को प्रस्तुत करेगा।

द) वह यह सुनिश्चित करने के लिए भी जिम्मेदार होगा कि उसके अधीन कार्यरत परिचालन स्टाफ अपनी डाक्टरी जांच, पुनश्चर्या इत्यादि के लिए समय पर कार्यमुक्त किया जाता हो।

ध) वह, जहां उपलब्ध हों, गाड़ियों के सुगमतापूर्वक कार्य तथा परिचालनिक कार्यों की बेहतर प्लानिंग के लिए पैनल सहायक स्टेशन मास्टर के साथ नजदीकी सम्पर्क और सम्न्वय बनाए रखेगा और किसी असामान्य कार्य की स्थिति में उनकी मदद करेगा।

न) असामान्य कार्य की स्थिति में वह कांटों के हाथ द्वारा संचालन (हैंड क्रेंकिंग) और गाड़ियों की पायलटिंग के लिए जिम्मेदार होगा।

प) क्रॉसिंग स्टेशनों पर वह ट्रेन पासिंग ड्यूटी का निर्वाह भी करेगा।

फ) वरिष्ठों से प्राप्त सभी अनुदेशों को एक आदेश पुस्तिका में दर्ज किया जाएगा। वरिष्ठ अधिकारी एक कंट्रोल संदेश के द्वारा इनकी पुष्टि करेंगे ताकि किसी भ्रम की स्थिति न रहे। ऐस सभी अनुदेश क्रियान्वित किए जाएंगे, बशर्ते ये संरक्षा नियम एवं प्रक्रियाओं का उल्लंघन नही करते हों।

ब) वह गाड़ी के स्टेशन संचालन नियमों, टीएसडबल्यूआर, टीएसडबल्यूआरडी की जानकारी रखेगा और विद्युतीकृत सेक्शनों में कॉशन का पालन करेगा।

भ) वह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन समस्त स्टाफ द्वारा इस आशय से आश्वासन रजिस्टर पर हस्ताक्षर किए गए हों कि विद्युतीकृत सेक्शनों में कॉशन लिए गए हैं।

2.3 सहायक स्टेशन मास्टर (कार्यकारी) एवं कांटेवाले (MTS) के कर्तव्य

एक स्टेशन पर कार्यरत प्रत्येक स्टाफ की गतिविधि के लिए ड्यूटी स्टेशन संचालन नियम में उल्लिखित होगी। इसके अलावा, प्रत्येक स्टाफ अपने सामने दर्शाई गई निम्नलिखित अतिरिक्त ड्यूटियों को नोट करेगा और उनका कड़ाई से पालन करेगा।

2.3.1 सहायक स्टेशन मास्टर (कार्यकारी):

क) वे अपने रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी सही समय पर शुरु करेंगे और तब तक अपनी ड्यूटी नहीं छोड़ेंगे जब तक रोस्टर के दौरान गाड़ियों के गुजरने की प्रविष्टियां साफ तौर पर दर्ज न कर ली जाती हों।

ख) वे उपयुक्त वर्दी में नाम बैज के साथ अपनी ड्यूटी पर आएंगे ताकि वे स्मार्ट दिखें।

ग) वे अपने कार्य घंटों के दौरान देरी किए बिना गाड़ियों को कुशलतापूर्वक और सुरक्षित तरीके से गुजारने का कार्य करेंगे।

घ) वे सदैव कांटे को ब्लॉक लाइन के लिए सैट करेंगे और ट्रेन पासिंग से लिए कोई शॉर्टकट उपाय नहीं अपनाएंगे।

ड) वे सिगनल रजिस्टर, ब्लॉक क्लियरेंस रजिस्टर और प्राइवेट नंबर शीट को साफ-सुथरे तरीके से बिना ओवर-राइटिंग के रखेंगे।

च) अपनी ड्यूटी की समाप्ति पर वे लाइन की फीजिकल पोजिशन के बारे में लिखते हुए अपने पूर्ण हस्ताक्षर, तारीख और समय के साथ स्टेशन डायरी में ड्यूटी साइन 'ऑफ' अथवा 'ऑन' लिखेंगे।

छ) वे थ्रू गुजरने वाली गाड़ियों के गार्ड और चालकों के साथ हाथ के हरे सिगनल के साथ और झंडियों/हाथ के सिगनल लैंप द्वारा ऑलराइट सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे।

ज) यदि वे किसी चलती हुई गाड़ी में कोई खतरे की स्थिति देखते हों तो वे चालक/गार्ड को खतरे का लाल सिगनल दिखाएंगे और गाड़ी को अवपथन से बचाने के लिए उसे रोकने के हरसंभव प्रयास करेंगे।

झ) वे तब तक सिगनल ऑफ नहीं करेंगे जब तक लाइन क्लियर न लेली गई हो और गाड़ी के सुरक्षित गुजरने के लिए कोई अवरोध न रहता हो।

ञ) वे किसी आने वाली गाड़ी के समक्ष कांटों को नहीं बदलेंगे ताकि किसी दुर्घटना से बचा जा सके।

ट) वे गाड़ी के गुजरने के संबंध में सेक्शन कंट्रोलर के सभी लीगल आदेशों का पालन करेंगे।

ठ) वे अपने आवश्यक उपकरणों को अच्छी चाल हालत में रखेंगे और अपने रिलीवर को उन्हें सौंप देंगे।

ड) वे दीवार घड़ी को अपनी शिफ्ट के घंटों के हिसाब से सेक्शन कंट्रोल के साथ मिलाकर रखेंगे।

ढ) वे पैनल ऑफिस में किसी अनधिकृत व्यक्ति के प्रवेश की अनुमति नहीं देंगे।

ण) वे कंट्रोल सह इंडीकेशन पैनल गियर इत्यादि की संभाल किसी अनधिकृत व्यक्ति को नहीं करने देंगे।

त) कोहरे वाले मौसम में गाड़ी के गुजरते समय, कांटों के डिसकनेक्ट होने और जब रिले रूम एस एंड टी स्टाफ के हवाले किया गया हो, तो वे अतिरिक्त सावधानी बरतेंगे।

थ) वे अपने टेलीफोन, फर्नीचर को साफ-सुथरा रखेंगे और ड्यूटी के प्रति अत्यधिक निष्ठावान रहेंगे।

द) वे तब तक ड्यूटी पर रहेंगे जब तक लाइन क्लीयर लिया गया या दिया गया गाडी दूसरी तरफ आ या पहुंच नहीं जाती सिर्फ उन परिस्थितियों को छोडकर जब दुर्घटना या असामान्य परिस्थितियों के कारण गाडी असामान्य रूप से विलंबित हो रही हो।

ध) होम सिगनल एवं स्टार्टर सिगनल की विफलता के दौरान वे गाड़ियों को सुरक्षित गुजारने के लिए जिम्मेदार होंगे।

न) वे अपने स्टेशन पर सम्स्त दुर्घटनाओं/असामान्य गतिविधियों पर त्वरित कार्रवाई करेंगे और स्टेशन प्रभारी, सेक्शन के यातायात प्रभारी तथा संबंधित अधिकारियों को रिपोर्ट देंगे।

प) वह अपने अधीन कार्यरत स्टाफ का शिफ्ट-वार मस्टर रोल मेनटेन करेगा।

फ) वह कर्षण स्टेशन संचालन नियम, कर्षण स्टेशन संचालन नियम डायग्राम (चित्र) TSWR, TSWRD की जानकारी रखेगा और विद्युतीकृत सेक्शनों में कॉशन का पालन करेगा।

2.3.2 कांटेवाला (MTS):

क) वे रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी पर सही समय पर उपस्थित होंगे और जब तक किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा कार्यमुक्त न कर दिया जाए वे अपनी ड्यूटी नहीं छोड़ेंगे।

ख) वे कार्य घंटों के दौरान नाम बैज के साथ साफ वर्दी पहनेंगे।

ग) वे स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए समस्त अधिकारिक आदेशों का पालन करेंगे।

घ) वे स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर कार्यालय, फर्नीचर, टेलीफोन, पोस्टर और फोटो इत्यादि को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की तसल्ली के अनुसार साफ-सुथरा रखेंगे।

ड) वे आवश्यक उपकरणों को साफ-सुथरा रखेंगे और उन्हें आपात उपयोग के लिए तैयार रखेंगे।

च) वे किसी अनधिकृत व्यक्ति को स्टेशन मास्टर कार्यालय में प्रवेश करने अथवा संरक्षा उपकरणों में हस्तक्षेप करने की अनुमति नहीं देंगे।

छ) वे सम्मुख-काटों की जांच करने के लिए डीएफसीसी लोगो के साथ स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा हस्ताक्षरित फार्म 11 या 12 लोको पायलट को सौंपेंगे और सिगनल के नीचे खड़े होकर लोको पायलट को हाथ द्वारा हरी झंडी दिखाएंगे।

ज) वे ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर की सहायता करेंगे और समस्त आवश्यक संदेश, स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार लोको पायलट और गार्ड इत्यादि को दिए गए आदेशानुसार उन्हें सरंक्षा फॉर्म सौंपेंगे।

झ) वे स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए आदेश पर पेयजल की आपूर्ति करेगा।

ञ) वे कार्य के प्रति अत्यधिक निष्ठा प्रदर्शित करेंगे और रेलवे स्टाफ को हर संभव सहायता प्रदान करेंगे।

ट) उसे जागरुक रहना चाहिए कि विद्युतीकृत सेक्शनों में कॉशन का पालन किया जाता हो।

2.4 डीएफसीसीआईएल लोको पायलट की जिम्मेदारी

डीएफसीसीआईएल लोको पायलट डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर गाड़ियों के उचित संचालन के लिए जिम्मेदार हैं।

क) जिम्मेदारियां निम्नलिखित है परंतु ये यही तक सीमित नहीं है :

i) डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर इसे चलाने के लिए भारतीय रेल के लोकोमोटिव पायलट से गाडी लेने से पहले , लोकोमोटिव परिचालन नियमावली और डीएफसीसीआईएल नियमों और विनियमों के अनुरूप सही उपकरणों से सुसज्जित है;

ii) कि गाड़ी डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर संचलन के लिए सही रूप से उपलब्ध कराई गई है; और

iii) कि रेलइंजन साफ हो और लोको पायलट की आवश्यकताओं के अनुसार स्वीकार्य हो।

ख) गाड़ी के गुजरने के दौरान :

i) डीएफसीसीआईएल के साधारण नियमों और प्रक्रियाओं, परिचालन नियमावली और अन्य किसी अनुदेश के अनुरूप गाड़ी का संचालन करे;

ii) यह सुनिश्चित करने के लिए सिस्टम की मॉनीटरिंग करें कि गाड़ी पूर्ण है और कोई वैगन अनकपल्ड नहीं है।

iii) हर समय सतर्क रहेगा और सिगनल के संकेतो, डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक और स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का पालन करेगा;

iv) किसी असामान्य घटना की गाड़ी नियंत्रक को तत्काल रिपोर्ट करेगा;

v) गाड़ी के देरी से चलने के संबंध में गाड़ी नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा;

vi) जब तक कार्यमुक्त न किया जाए, दुर्घटना/घटनास्थल पर डीएफसीसीआईएल के साइट समन्वयक के रूप में कार्य करेगा;

vii) सुनिश्चित करेगा कि रेलइंजन का केबिन हर समय साफ-सुथरा रखा जाता हो, और

viii) कोई अन्य सौंपा गया कार्य।

2.5 गेटमैन के कर्तव्य

डीएफसीसीआईएल का प्रयास ऐसी प्रणाली विकसित करना है जिसमें समपार फाटक पूरी तरह समाप्त किए जा सकें। तथापि, विशेष मामलों में फाटक पर कार्य अपरिहार्य बन सकता है और ट्रांजिट अवधि के दौरान फाटक का कार्य अर्थात् सड़क ऊपरी पुल (आर.ओ.बी) अथवा सड़के निचले पुल (आर.यू.बी) के निर्माण कार्य के दौरान फाटक पर कार्य अपेक्षित हो सकता है। ऐसे सभी मामलों में गेटमैन की ड्यूटी इस प्रकार होगी :-

क) ऐसे स्टेशनों पर जहां भारतीय रेलवे और डीएफसीसीआईएल दोनों लाइनों पर फाटक की व्यवस्था हो और भारतीय रेलवे का गेटमैन वहां कार्यरत हो, ऐसे मामले में फाटक के संचालन के संबंध में डीएफसीसीआईएल गेटमैन की जिम्मेदारी भारतीय रेलवे के गेटमैन की ड्यूटी भारतीय रेलवे के गेटमैन को गेट संचालन में सहायता करने तक सीमित रहेगा।

ख) वह स्टेशन संचालन नियमों के अनुसार गाड़ियों के गुजारने के लिए फाटक के समुचित संचालन का जिम्मेदार होगा।

ग) वह सुनिश्चित करेगा कि फाटक को बंद करने में देरी की वजह से कोई गाड़ी विलंबित न हो।

घ) वह चैक-रेल के चैनलों को साफ रखेगा और रेलवे सीमा के भीतर सड़क को साफ-सुथरा रखेगा और वहां नियमित रूप से पानी का छिड़काव करेगा।

ड) वह फाटक के लैंपों तथा हाथ सिगनलों को प्रतिदिन साफ करेगा।

च) वह फाटक के आसपास के क्षेत्र को अच्छी तरह से साफ-सुथरा रखेगा तथा क्षेत्र को झाड़ियों तथा पौधों इत्यादि से सुसज्जित रखेगा।

छ) जब तक समुचित तरीके से कार्यमुक्त न कर दिया जाए, वह ड्यूटी पर सतर्क रहेगा। यदि किसी आपात स्थिति में उसे फाटक छोड़कर जाना पड़े तो फाटक छोड़ने से पहले वह सड़क यातायात के लिए फाटक के खंबों को गिराकर ताला लगाएगा।

ज) वह सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक पर उपकरण पूरी संख्या में और चालू हालत में है।

झ) वह जनता द्वारा शिकायत दर्ज करने तथा रेलवे अधिकारियों द्वारा निरीक्षण के लिए मांगे जाने पर जन शिकायत पुस्तिका प्रस्तुत करेगा।

ञ) वह सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक पर अनावश्यक सड़क यातायात को रोका न जाता हो।

ट) वह फाटक की गुमटी पर सतर्क अवस्था में रेलपथ की ओर मुख करके खड़ा रहेगा, और कोई भी गार्ड सिगनल दोहराने को तैयार रहेगा जिसे दिखाना चाहता है अथवा यदि गाड़ी के गुजरते समय उसे कुछ

गलत नज़र आए (जैसे कोई झूलता हिस्सा, गर्म धुरा इत्यादि) तो वह कॉशन अथवा हाथ द्वारा खतरे का सिगनल देने को तैयार रहेगा।

ठ) वह जनता के प्रति नम्र और सौहार्दपूर्ण व्यवहार रखेगा।

ड) वह फाटक की किसी खराबी की सूचना बिना देरी किए ऑन ड्यूटी सहायक स्टेशन मास्टर को देगा।

ढ) वह किसी गाड़ी को देखने पर अथवा पैनल ड्यूटी वाले सहायक स्टेशन मास्टर का आदेश मिलने पर फाटक को बंद कर देगा।

ण) वह गाड़ी के दो भागों में हो जाने के मामले में चिल्लाकर अथवा खतरे का सिगनल दिखाने के बजाय इशारा करके लोको पायलट और गार्ड का ध्यान अपनी ओर खींचने की कोशिश करेगा; वह दिन के समय हरी झंडी और रात्रि के समय सफेद लाइट सिगनल को ऊपर से नीचे हिलाते हुए प्रदर्शित करेगा।

त) वह ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर के समस्त कानूनी आदेशों का पालन करेगा।

थ) किसी अवरोध, दुर्घटना अथवा समपार फाटक की क्षति के मामले में, वह लागू अनुदेशों और नियमों के अनुसार समपार फाटक/अवरोध की सुरक्षा करेगा।

द) वह सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक पर ट्रेक्शन बॉण्ड सही रूप में है और किसी कमी/खराबी होने पर रिपोर्ट तत्काल कर्षण शक्ति नियंत्रक को देगा।

अध्याय-III

डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की जिम्मेदारियां

3.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक डेडीकेटिड फ्रेट कोरीडोर पर रेलपथ के एक तय क्षेत्र में कार्यों के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है और वह ट्रेन कंट्रोल बोर्ड के कार्यों के संचालन करने में सक्षम होगा।

इसमें निम्नलिखित शामिल हो सकता है किंतु ये यहीं तक सीमित नहीं है :

क) नेटवर्क में एन्ट्री और एग्जिट के लिए इंटरफेस की व्यवस्था, और संबद्ध डॉक्यूमेंटेशन;
ख) यार्डों और अन्य सुविधाओं सहित मार्ग और अवसंरचना का व्यावहारिक ज्ञान;
ग) संचार उपकरण और सुविधाएं;
घ) गाड़ी नियंत्रक अथवा सिगनलिंग पैनल और संबद्ध सुविधाएं;
ड) कंप्यूटिंग सुविधाएं;
च) ट्रेन ग्राफिंग और रिकार्डिंग तकनीक;
छ) आपात प्रक्रियाएं, और
ज) अन्य कार्यालयीन उपकरण.

कंट्रोल ऑर्गेनाइजेशन के लक्ष्य :

क) मालगाड़ियों का समुचित संचलन सुनिश्चित करना।
ख) चल स्टॉक का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करना।
ग) सेक्शन की क्षमता का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करना।
घ) मालगाड़ियों की गति को बढ़ाना।
ड) गाड़ी चालकदल का अधिकतम उपयोग करना।

3.2 डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रकों की जिम्मेदारियां

3.2.1 मुख्य नियंत्रक (प्रभारी) (वरिष्ठ कार्यकारी)

मुख्य नियंत्रक नियंत्रण कार्यालय का समग्र प्रभारी रहेगा और दिन-प्रतिदिन के आधार पर कोरीडोर के संपूर्ण परिवहन के लिए पूर्णतया जिम्मेदार होगा। उसकी ड्यूटी में शामिल होगा -

क) पिछले दिन के कार्यनिष्पादन की समीक्षा ताकि सुनिश्चित हो सके कि फोरकास्ट का कार्य पूरा कर लिया गया। कमियों के लिए तथा पुनरावृत्ति को रोकने के लिए ठोस कारण बताएगा।
ख) कॉरपोरेट कार्यालय, नजदीकी कोरीडोर मुख्यालय, नजदीकी मंडल और रेलवे से अपेक्षित सहायता का उल्लेख करते हुए वर्तमान फोरकास्ट तैयार करेंगे।
ग) अपेक्षित सहायता सामान्यतया इंटरचेंज, लोडिंग और रेलइंजन उपयोगिता से संबद्ध होगी।
घ) कंट्रोल चार्ट की जांच करना तथा गाड़ियों की समस्त अपरिहार्य डिटेंशन को क्षेत्रीय अधिकारी के संज्ञान में लाना।
ड) स्टॉक दस्तावेज की छंटाई, इंटरचेंज बाध्यताओं की मॉनीटरिंग करना।
च) स्टेशनों और टर्मिनलों पर स्टॉक के डिटेंशन पर नज़र रखना।

झ) यार्डों/फ्रेट टर्मिनलों के कार्य पर नज़र रखना।

¥) आसपास के मंडलों/कोरीडोर के साथ संपर्क बनाना।

ट) लोको की उपयोगिता और उनकी टर्मिनल डिटेंशन पर नज़र रखना।

ठ) रनिंग स्टाफ के कार्य के घंटों की जांच करना और चालकदल का संतुलन बनाना।

ड) इंजीनियरिंग, पावर ब्लॉक इत्यादि प्रदान करना।

ढ) दुर्घटना के मामलों में नियंत्रण कार्यालय को अटेंड करना।

ण) नियंत्रण कार्यालय का स्थापना संबंधी कार्य।

3.2.2 **मुख्य नियंत्रक संचालन / उप मुख्य नियंत्रक (वरिष्ठ कार्यकारी/कार्यकारी) / शिफ्ट ड्यूटी**:

वह निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा:

क) मालगाड़ियां चलाना, इंटरचेंड फोरकास्ट तैयार करना और उसकी मॉनीटरिंग करना, रेलइंजनों की उपयोगिता।

ख) उप मुख्य नियंत्रक, कोरीडोर मुख्यालय, समीपवर्ती कोरीडोर और नियमित रूप से कॉन्फ्रेंस के जरिये समीपवर्ती भारतीय रेल के मंडल से संपर्क में रहेगा ताकि यातायात सुगम बना रह सके।

ग) महत्वपूर्ण ठहरावों और परिवहन की मार्गावरोध तथा अन्य असामान्य स्थितियों के संबंध में तत्काल कार्रवाई करेगा ।

घ) प्रमुख टर्मिनलों, यार्डों की कार्यप्रणाली से निरंतर संपर्क में रहेगा और यार्ड संकुचन से निबटने के लिए समय पर कार्रवाई करे।

ड) गंभीर दुर्घटना की जानकारी सर्वसंबंधित को देगा।

च) ओडीसी के संचलन का पर्यवेक्षण करेगा।

छ) कर्षण लोको नियंत्रक और कर्षण शक्ति नियंत्रक से संपर्क बनाए रखेगा।

ज) अनुरक्षण ब्लॉकों की योजना तैयार करेगा और उन्हें प्रदान करेगा।

झ) विभिन्न सेक्शन कंट्रोलरों के कार्यों में सहयोग करेगा।

ञ) मुख्य नियंत्रक की अनुपस्थिति में कंट्रोल स्टाफ के बीच अनुशासन बनाए रखेगा।

ट) गाड़ी संचलन से जुड़े विभिन्न कर्मचारियों के बीच समन्वय और संपर्क बनाए रखेगा।

3.2.3 सेक्शन कंट्रोलर:

सेक्शन कंट्रोलर निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा:

क) निर्धारित समय पर ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करना और अपने रिलीवर से सेक्शन की स्थिति की जानकारी प्राप्त करना;

ख) सुनिश्चित करेगा कि समस्त प्रक्रियाओं संपर्क माध्यमों को अनुरक्षित रखा जाता हो तथा उनका उपयोग किया जाता हो;

ग) प्रत्येक प्राधिकार तथा ऑक्यूपेंसी को नियंत्रित करेगा तथा उनका रिकार्ड रखेगा;

घ) डीएफसीसीआईएल स्टेशन के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाडी डीएफसी नेटवर्क पर गंतव्य पर ठीक प्रकार से पहुंच जाएगी और डीएफसी नेटवर्क से बाहर चली जाएगी, अनुमति देगा;

ड) निम्नलिखित के बारे में उचित प्रविष्टि करेगा :

i) 'कंट्रोल' ग्राफ पर गाड़ी की प्रगति क्रॉसिंग, कनेक्शन और शंटिंग तथा डिटेंशन सहित कारण इत्यादि।

ii) संचार, सिगनलिंग और अन्य अवसंचारात्मक स्थितियां जो नेटवर्क के सुरक्षित और कुशल संचलन के लिए आवश्यक हों। चलती गाड़ियों में किए जाने वाले कार्यों की अग्रिम रूप से स्टेशन को जानकारी देना।

च) जब डिब्बों को उनके गंतव्य से पहले किसी ऐसे स्थान पर अलग किया जाता हो, जहां उन्हें अटेंड न किया जा सके, तो संबंधित गाड़ी के संचालक की अपेक्षानुसार डिब्बों को आगे भिजवाने के लिए उनकी स्थिति को दर्ज करेगा;

छ) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी की लंबाई, टनेज, रेलइंजनों और अन्य परिचालन संबंधी जानकारी में होने वाले बदलावों को दर्ज किया गया है, और तत्संबधी अपेक्षित जानकारी समीपवर्ती कार्यक्षेत्र में गाड़ी नियंत्रक को देगा।

ज) गाड़ियों के देरी से चलने की जानकारी लॉबी और स्टेशनों को देगा ताकि आवश्यकता से पूर्व चालकदल को बुलाया जा सके अथवा जहां आवश्यक हो गाड़ी को पुट बैक किया जा सके।

झ) सेक्शन पर गाड़ियों के चलने की स्थिति के बारे में प्रमुख स्टेशनों और संबंधित सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करना और समय पर संभावित आगमन की जानकारी समय पर देना।

ञ) मैटेरियल ट्रेन के ब्लाक तथा संचालन के संबंध में सबंधित विभाग के साथ नजदीकी समन्वय बनाना ताकि यातायात के कम से कम ठहराव के साथ अधिक से अधिक संभावित समय दिया जा सके।

ट) किसी घटना से होने वाले प्रभाव के मद्देनज़र गाड़ियों की आवाजाही के समायोजन सहित घटना का प्रबंधन के बारे में सर्वसंबंधित को सूचित करना।

ठ) मार्गस्थ स्टेशनों पर अलग किए गए क्षतिग्रस्त डिब्बों पर नज़र रखना और उनको मरम्मत या उनके सामानों के यानांतरण की व्यवस्था करना और गाड़ी के जांच स्टाफ द्वारा उचित ध्यान देना।

ड) दुर्घटना की स्थिति में दुर्घटना राहत गाड़ी और सामग्री का प्रबंध करना।

ढ) गाड़ी और स्टॉक की डिटेंशन को हर संभव रूप से दूर रखना।

ण) यार्डों और प्रमुख टर्मिनलों के कार्यों पर नज़र रखना।

त) गार्डों/लोको पायलटों, जिनके कार्य घंटे मार्ग में बढ़ने की संभावित हों, को कार्यमुक्त करने के लिए समय पर व्यवस्था करना।

3.3 सतर्कता

गाड़ी नियंत्रक हर समय सतर्क रहेंगे और निम्नलिखित स्थितियों में तत्काल प्रतिक्रिया करेंगे :

क) आपात स्थितियां;

ख) असामान्य घटनाएं;

ग) सुरक्षित कार्यप्रणाली की आवश्यकताएं;

घ) इनकमिंग रेडियो ट्रांसमिशन;

ड) इनकमिंग टेलीफोन कॉल, फैक्स और अन्य संचार संपर्क, तथा

च) गाड़ी संबंधी सूचनाएं, परिपत्र और अन्य अनुदेश।

3.4 गाड़ी नियंत्रण को सौंपा जाना

क) किसी गाड़ी के कार्यक्षेत्र का नियंत्रण सौंपे जाने से पूर्व, प्रक्रियाओं का हस्तांतरण किया जाएगा जिसमें शामिल होंगे :

i) आउटगोइंग ट्रेन कंट्रोलर, और

ii) इनकमिंग ट्रेन कंट्रोलर

ख) आउटगोइंग ट्रेन कंट्रोलर तब तक प्रस्थान नहीं करेगा जब तक निम्नलिखित के संबंध में जानकारी प्राप्त न हो जाए :

i) अनुमानित गाड़ी का कार्य;

ii) अनुमानित गाड़ी का मार्ग;

iii) प्रत्येक गाड़ी की वास्तविक स्थिति और अवस्था;

iv) स्टेशनों पर सिगनल और कांटों की स्थिति;

v) प्राधिकारों और सूचना की स्थिति;

vi) रेलपथ और अवसंरचना की स्थिति सहित सेवायोग्य न रहे रेलपथ, विफलताओं आदि की स्थिति; और

vii) लॉग बुक और अन्य रिकार्ड जो संरक्षा और संचलन कार्यों को प्रभावित कर सकते हों।

ग) गाड़ी नियंत्रक गाड़ी के ग्राफ और यदि उपयोग किया गया हो, तो अन्य रिकार्डिंग सुविधाओं की जांच करेगा ताकि अस्थायी गति प्रतिबंधों तथा संचलन और संरक्षा से संबंधित जानकारी सही रूप में दर्ज की जा सके।

घ) जाने वाली गाड़ी का नियंत्रक :

i) सुनिश्चित करेगा कि आने वाले गाड़ी के नियंत्रक को गाड़ी के कार्यों के सभी पहलुओं से अवगत करा दिया गया है, और

ii) किन्हीं बकाया रिपोर्टों और कंप्यूटर डेटा एन्ट्री को पूरा करेगा, जो शिफ्ट के दौरान पूरी न की जा सकी हो।

3.5 गाड़ी नियंत्रण कार्यक्षेत्र के बीच इंटरफेस

क) निम्नलिखित परिस्थितियों में गाड़ी नियंत्रण कार्यक्षेत्र के बीच इंटरफेस उत्पन्न होगा :

i) जहां दो अथवा अधिक गाड़ी नियंत्रक कार्यक्षेत्र भौतिक रूप से समीप हों (जैसे भारतीय रेल), और

ii) वे स्थान जहां गाड़ियां प्रवेश करती हों, प्रस्थान करती हों और डीएफसी नेटवर्क से गुजरती हों, उदाहरण के लिए :

- इंटफेस स्टेशनों पर;
- यार्ड अथवा टर्मिनल स्थलों पर;
- जंक्शनों पर; अथवा
- कोई अन्य परिस्थिति जहां सुविधाओं का नियंत्रण समीपवर्ती नेटवर्क की रनिंग लाइनों की जिम्मेदारी के साथ डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारी नहीं होती बल्कि यह सुविधा नेटवर्क की रनिंग लाइनों से जुड़ी होती है।

ख) गाड़ी नियंत्रक के कार्यक्षेत्र के बीच इंटफेस समान अथवा भिन्न गाड़ी नियंत्रण कार्यालयों अथवा स्थलों से लिया जा सकता है। ऐसे गाड़ी नियंत्रक, जिनके कार्यक्षेत्र का इंटरफेस अन्य कार्यक्षेत्र के साथ बनता है, जैसा आवश्यक हो, बारम्बार बातचीत करेंगे ताकि निम्नलिखित के संबंध में किसी सहमति पर पहुंचा जा सके :

i) गाड़ी के आगमन और प्रस्थान का अनुमानित समय;

ii) गाड़ी के मार्ग की योजना;

iii) गाड़ी की पहचान के विवरण; और

iv) जैसा उपयुक्त हो, क्रॉसिंग और पासिंग की आवश्यकताएं।

ग) किसी ऐसे स्थान से गाड़ी के आवागमन के लिए प्रस्थान देने से पूर्व, जहां गाड़ी का नियंत्रण किसी अन्य कार्यक्षेत्र द्वारा किया जाता हो तो पहले उस कार्यक्षेत्र से अनुमति प्राप्त की जाएगी।

3.6 गाड़ी के निष्पादन की रिपोर्टिंग

क) डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक प्रत्येक गाड़ी द्वारा विलुप्त समय अथवा बचाए गए समय के संदर्भ में गाड़ीबार निष्पादन की रिपोर्ट देगा:

i) जब गाड़ी सेक्शन के रनिंग टाइम से कम अथवा बेहतर संचलन समय दिखा रही हो;

ii) गाड़ी निर्धारित गतिविधियों जैसे क्रासिंग, पासिंग, शंटिंग, फ्यूलिंग, चालकदल के परिवर्तन इत्यादि में बढ़कर अथवा कम समय ले रही हो; और

iii) गैर-निर्धारित गतिविधियों सहित अन्य घटनाएं और गाड़ी को प्राथमिकता देने संबंधी निर्णय के फलस्वरूप समय की हानि।

ख) डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक देरी के कारण का अनुमान नहीं लगाएगा, किंतु जहां समय की हानि हुई हो, निम्नलिखित के द्वारा कारणों का पता लगाएगा:

i) उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर से जहां देरी हुई हो;

ii) लोको पायलट से, जहां यानांतरण के दौरान देरी हुई हो, अथवा

iii) रेलपथ अनुरक्षक से, जहां रेलपथ और अवसंरचनात्मक कार्यों के कारण देरी हुई हो।

ग) देरी के कारणों सहित गाड़ी के कार्यनिष्पादन की सूचना प्रत्येक स्टेशन के लिए दी जाएगी। डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक के लिए अपेक्षित होगा कि वह निम्नलिखित में से एक अथवा एक से अधिक का पालन करे :

i) कंप्यूटिंग सिस्टम में सही जानकारी प्रविष्ट करें;

ii) गाड़ी के ग्राफ की सही जानकारी रिकार्ड करें;

iii) विशेषज्ञ रिपोर्टें प्रस्तुत करें

iv) जहां देरी अथवा घटनाओं का उल्लेख करने के लिए 'कोड' का उपयोग किया जाता हो, इनका उपयोग करे और जहां कोड पर्याप्त नहीं होते, वहां अतिरिक्त स्पष्टीकरण है।

अध्याय-IV

डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रण प्रणाली

4.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक डीएफसी नेटवर्क के कार्यक्षेत्र में होने वाली समस्त रेल गतिविधियों का प्रभारी होता है और डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक के प्राधिकार के बिना गाड़ी की कोई भी संचालन अथवा ट्रेक आक्यूपेंसी का कार्य नहीं हो सकता।

डीएफसी नेटवर्क में पहुंच बनाना चाहने वाले स्टेशन कर्मचारियों, लोको पायलट और अन्य कामगार डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक द्वारा जारी अनुदेशों का पालन करेंगे बशर्ते उन अनुदेशों में साधारण नियम और प्रक्रियाएं और अन्य अनुदेश शामिल हों।

4.2 गाड़ी नियंत्रण के संचार

4.2.1 संक्षिप्त परिचय

गाड़ी नियंत्रक इंटरफेस पर एक-दूसरे के साथ संपर्क करने के लिए जिम्मेदार होंगे ताकि सुनिश्चित हो सके कि इंटरफेस के माध्यम से एक नियोजित और समयबद्ध तरीके से गाड़ियां गुजारी जा सकें।

जहां कहीं समानांतर लाइनें होती हैं, डीएफसीसीआईएल और भा.रे. गाड़ी नियंत्रक असामान्य अवस्था में अथवा आपात स्थिति उत्पन्न होने पर एक-दूसरे से संपर्क करेंगे जो कंट्रोल एरिया में चलने वाली गाड़ियों को प्रभावित कर सकती हैं।

4.2.2 गाड़ी नियंत्रण टेलीफोन का उपयोग

डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक का टेलीफोन केवल परिचालनिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाना है और समस्त प्रसारण स्पष्ट, संक्षिप्त और शिष्ट तरीके से होना चाहिए।

जब गाड़ी नियंत्रक से संपर्क की आवश्यकता हो तो, गाड़ी नियंत्रक से बात करना चाहने वाला व्यक्ति:

क) गाड़ी नियंत्रक के हैंडसेट उठाने पर यह सुनिश्चित करने के लिए फोन सुनेगा कि यह उपयोग में न हो और अपना परिचय अर्थात् स्टेशन का नाम इत्यादि बताएगा;
ख) गाड़ी नियंत्रक की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा करेगा;
ग) गाड़ी नियंत्रक के साथ प्रसारण की शुरुआत करेगा;
घ) गाड़ी नियंत्रक द्वारा किसी जारी दिशा के बारे में दोहराएगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि यह सही है;
ड) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी नियंत्रक ने उपलब्ध कराई गई जानकारी को समझ लिया हो, और

ऐसी स्थिति में जहां आपात स्थिति के चलते गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करना तत्काल आवश्यक हो, गाड़ी नियंत्रण फोन में, भले ही वह उपयोग में हो, 'इमरजेंसी, इमरजेंसी, इमरजेंसी' शब्द प्रसारित किया जाएगा और गाड़ी नियंत्रक द्वारा उसे सुन लेने के बाद, आपात स्थिति के विवरण ट्रांसमिट किए जा सकते हैं।

जब गाड़ी नियंत्रण फोन पर कोई आपाल कॉल सुनी जाती है, तो अन्य उपयोगकर्ता प्रसारण रोक देंगे ताकि गाड़ी नियंत्रक आपात कॉल को सुन सके।

4.2.3 गाड़ी नियंत्रण रेडियो आधारित जीएसएम-आर का उपयोग

डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक रेडियो का केवल परिचालनिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाएगा और समस्त प्रसारण स्पष्ट, संक्षिप्त और शिष्ट तरीके से होना चाहिए।

जब गाड़ी नियंत्रक से संपर्क की आवश्यकता हो तो, गाड़ी नियंत्रक से गाड़ी नियंत्रण रेडियो पर बात करना चाहने वाला व्यक्ति:

क) यह सुनिश्चित करने के लिए सुनेगा कि रेडियो उपयोग के लिए सुलभ और उपलब्ध हो;

ख) उद्घोषित होने वाली गाड़ी का नंबर, रेलइंजन का नंबर अथवा संपर्क वाले व्यक्ति का विशिष्ट नाम और शब्द 'बोलें' सुनेगा;

i) गाड़ी नियंत्रक की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा करेगा;

ii) गाड़ी नियंत्रक के साथ प्रसारण की शुरुआत करेगा;

iii) प्रत्येक प्रसारण के बाद यह सुनिश्चित करने के लिए 'ओवर' शब्द का उपयोग करेगा कि गाड़ी नियंत्रक अपनी प्रतिक्रिया दे सके;

iv) गाड़ी नियंत्रक द्वारा किसी जारी दिशा के बारे में दोहराएगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि यह सही है;

v) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी नियंत्रक ने उपलब्ध कराई गई जानकारी को समझ लिया है, और

vi) प्रसारण के अंत में गाड़ी का नंबर, रेलइंजन का नंबर और अन्य विशिष्ट नाम तथा शब्द 'फिनिश' सुनेगा।

ऐसी स्थिति में जहां आपात स्थिति के चलते गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करना तत्काल आवश्यक हो, गाड़ी नियंत्रण फोन में, भले ही वह उपयोग में हो, 'इमरजेंसी, इमरजेंसी, इमरजेंसी' शब्द प्रसारित किया जाएगा और गाड़ी नियंत्रक द्वारा उसे सुन लेने के बाद, आपात स्थिति के विवरण ट्रांसमिट किए जा सकते हैं।

जब गाड़ी नियंत्रण फोन पर कोई आपात कॉल सुनी जाती है, तो अन्य उपयोगकर्ता प्रसारण रोक देंगे ताकि गाड़ी नियंत्रक आपात कॉल को सुन सके।

4.2.4 जीएसएम-आर के माध्यम से आपात कॉल

विवरण अध्याय 26 में उपलब्ध कराए गए हैं।

4.3 डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रण की अनुमति

4.3.1 संक्षिप्त परिचय

निम्नलिखित स्थितियों में डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की अनुमति प्राप्त की जाएगी जब :

क) किसी गाड़ी को भारतीय रेल नेटवर्क से डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करना हो अथवा बाहर जाना हो;

ख) डीएफसी पर संचालित गाड़ियों के लिए किसी स्टेशन, जंक्शन, टर्मिनल, यार्ड अथवा साइडिंग से प्रस्थान करना अपेक्षित हो;

ग) डीएफसी स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर की सिगनलिंग से पूर्व किसी आने वाली गाड़ी को किसी डीएफसीसीआईएल स्टेशन से होकर गुजरना हो;

घ) गाड़ियों को डीएफसी नेटवर्क पर अथवा वहां से शंट करना अपेक्षित हो, अथवा

ड) कोई अन्य रेल गतिविधि जो डीएफसी की मेन लाइनों पर होनी हो।

भारतीय रेल नेटवर्क के साथ इंटरफेस वाले स्टेशनों अथवा जंक्शनों पर, डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसी नेटवर्क से भारतीय रेल नेटवर्क पर किसी गाड़ी के प्रस्थान

की अनुमति देने से पूर्व भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर अथवा गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेंगे।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि किसी गाड़ी को स्टेशन से मार्ग निश्चित करने से पहले डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की पूर्व अनुमति ली जाती हो।

गाड़ी संचालक तब तक डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश के लिए अनुरोध नहीं करेंगे जब तक कि गाड़ी का संचलन नियोजित न हो और समस्त अपेक्षित विवरण उपलब्ध न करा दिए गए हों।

गाड़ी संचालक तब तक किसी डीएफसी साइडिंग में मार्ग के लिए अनुरोध नहीं करेंगे जब तक डीएफसीसीआईएल के साथ इसकी योजना तैयार न कर ली गई हो और सहमति न ली गई हो।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक अपने विवेक पर, विशेष परिस्थितियों में डीएफसी नेटवर्क पर किसी गाड़ी के संचलन अथवा साइडिंग में प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।

4.3.2 भारतीय रेल नेटवर्क से डीएफसीसीआईएल में प्रवेश करने के लिए अपेक्षित गाड़ियां

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर भारतीय रेल नेटवर्क से डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करने वाली किसी गाड़ी के लिए डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की अनुमति के बिना सिगनल का संचालन नहीं करेगा।

भारतीय रेल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर अथवा भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा यह सूचना मिलने पर कि किसी गाड़ी को भारतीय रेल नेटवर्क से डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करना है, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगा और उक्त गाड़ी को लेने के लिए अनुमति मांगेगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक किसी गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि :

क) गाडी डीएफसी नेटवर्क पर संचालित होने के लिए नियोजित है;

ख) गाड़ी संचालक ने गाड़ी के डीएफसी नेटवर्क पर संचालित होने संबंधी अपेक्षित कागज़ात उपलब्ध करवा दिए हों;

ग) लोको पायलट ने डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संचार माध्यमों के परीक्षण के लिए संपर्क कर लिया हो और गाड़ी के विवरण उपलब्ध करवा दिए हों;

घ) डीएफसी नेटवर्क पर संचालित करने के लिए गाड़ी उचित रूप से उपकरणयुक्त हो, साथ ही:

i) कोरीडोर मे प्रवेश करने के लिए उपयुक्त इंजन हो,

ii) डीएफसीसीआईएल कंट्रोल की पूर्व अनुमति उपरांत एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेंट्री और विशेष परिस्थितियों में ब्रेक यान में गार्ड हो।

ड) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को रेलइंजन और गाड़ी के संचालन संबंधी विवरण उपलब्ध करा दिए गए हों।

च) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को निम्नलिखित के साथ गाड़ी संचालन के विवरण उपलब्ध करा दिए गए हों :

i) डीएफसी पर शंटिंग की आवश्यकताएं;

ii) डीएफसी पर लोको पायलट और गार्ड (जहां लागू हो) के अपेक्षित बदलाव;

iii) डीएफसी पर संचालित होते समय रेल इंजनों अथवा ब्रेक यानों के बदलाव।

iv) अन्य कोई गतिविधि जिससे डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी परिचालन प्रभावित होता हो।

v) गाड़ी बिना बाधा के डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश के लिए तैयार हो।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक सुनिश्चित करेगा कि, जैसा उल्लिखित है, उचित परिस्थितियां उपलब्ध हों, और बशर्ते गाड़ी स्वीकार की जाती हो और डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी को लेने और गाड़ी के संचालन के लिए अन्य लागू अनुदेशों के लिए अनुमति प्रदान करता हो।

अनुमति प्राप्त होने पर, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर सिगनल को ऑपरेट कर सकता हो जिससे कि डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी को सिगनल दिया जा सके और भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर अथवा भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक के अनुरूप गाड़ी आगे बढ़ाने की अनुमति दी जा सके।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करने का रिकार्ड रखेगा और उसके समय की रिपोर्ट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देगा।

यदि किसी कारणवश गाड़ी डीएफसी नेटवर्क नियोजित अनुसार शीघ्रता नहीं बढ़ पाती, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर अथवा भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक से कारण पूछेगा और उसके बाद डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा तथा गाड़ी को रास्ता देने के संबंध में आगे अनुदेशों की मांग करेगा।

यदि क्या डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक यह अनुदेश जारी करता है कि गाड़ी को अभी स्वीकार नहीं किया जा सकता, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर अथवा भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा और यह व्यवस्था करेगा कि गाड़ी अगले दिशानिर्देश मिलने तक अपने वर्तमान स्थल पर खड़ी रहेगी।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए सिगनल को तब तक रद्द नहीं करेगा, जब तक कि यह सुनिश्चित न हो जाता हो कि गाड़ी खड़ी है और ऐसा करना सुरक्षित है।

4.3.3 डीएफसीसीआईएल से भारतीय रेल नेटवर्क में जाने वाली गाड़ी की अपेक्षाएं

4.3.3.1 गाड़ी नियंत्रक की आवश्यकताएं

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक डीएफसी पर किसी गाड़ी को एक जंक्शन स्टेशन पर जाने की तब तक अनुमति नहीं देगा, जब तक कि यह सुनिश्चित न हो जाए कि गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क से भारतीय रेल नेटवर्क पर बिना देरी भेजे जाने के लिए सिगनल दिया जा सकता है।

जंक्शन स्टेशन के पिछले स्टेशन में गाड़ी के आने पर, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगा और पुष्टि करेगा कि गाड़ी को भारतीय रेल नेटवर्क पर लिया जा सकता है।

यदि गाड़ी भारतीय रेल नेटवर्क पर स्वीकार नहीं की जा सकती, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक जब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी स्वीकार नहीं की जा सकती, गाड़ी का पिछले स्टेशन पर ठहराएगा।

यदि डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक यह समझता है कि अन्य गाड़ी संचलन को प्रभावित किए बिना गाड़ी जंक्शन स्टेशन तक बढ़ाई जा सकती, तो गाड़ी को जंक्शन स्टेशन तक बढ़ाया जा सकता है जिसके लिए भारतीय रेल नेटवर्क की स्वीकृति ली जानी है।

4.3.3.2 जंक्शन स्टेशन की आवश्यकताएं

जब किसी गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क से प्रस्थान करना अपेक्षित हो और भारतीय रेल नेटवर्क पर जाना हो, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक से अनुमति प्राप्त करेगा।

बशर्ते डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा उसकी अनुमति दी जाती हो, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर भारतीय रेल गाडी नियंत्रक से संपर्क करेगा और गाड़ी के भारतीय रेल नेटवर्क की ओर से सिगनल दिखाए जाने की अनुमति मांगेगा।

भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर, गाड़ी को स्वीकार करने के लिए भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक की अनुमति से सिगनलिंग को ऑपरेट करेगा और डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को सिगनल की अनुमति देगा कि गाड़ी भारतीय रेल नेटवर्क पर दे दिया जाए।

यदि गाड़ी को चलाने में देरी होती है तो, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर अथवा भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक को देरी के बारे में सूचित करेगा और आगे दिशानिर्देश मांगेगा। डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को भी सूचित किया जाएगा। गाड़ी के डीएफसी नेटवर्क से निकलने के तत्काल बाद, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के प्रस्थान का रिकार्ड दर्ज करेगा और डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा।

4.3.4 डीएफसीसीआईएल स्टेशन, टर्मिनल अथवा साइडिंग से प्रस्थान के लिए तैयार गाड़ियां

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर, डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की पहले अनुमति प्राप्त किए बिना किसी स्टेशन, जंक्शन अथवा साइडिंग से गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल नहीं देगा।

यह सूचित किए जाने पर की गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार है, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगा और गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल का अनुरोध करेगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक तब तक गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति तब तक नहीं देगा, जब तक कि:

क) गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क पर संचालित करने की योजना हो;
ख) गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क पर संचालित करने के लिए गाड़ी संचालक ने गाड़ी के अपेक्षित दस्तावेज उपलब्ध करवा दिए हों;
ग) लोको पायलट ने डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संचार माध्यमों के परीक्षण तथा गाड़ी के विवरण उपलब्ध कराने के लिए संपर्क कर लिया हो;
घ) गाड़ी डीएफसी पर संचालन के लिए सही ढंग के उपकरणों से सुसज्जित हो, साथ ही जिसमे:
   i) कोरीडोर में प्रवेश के समय गाड़ी में सही इंजन लगा हो, और/ अथवा
   ii) एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री अथवा ब्रेक यान में गार्ड हो केवल विशेष मामलों में डीएफसीसीआईएल कंट्रोल की अनुमति से,
ड) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को गाड़ी का इंजन और गाडी संचालन के विवरण उपलब्ध कराए गए हों,

च) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को निम्नलिखित के साथ गाडी संचालन के विवरण उपलब्ध कराए गए हों:

i) डीएफसी पर शंटिंग आवश्यकताएं;
ii) डीएफसी पर लोको पायलट और गार्ड (जहां लागू हो) का अपेक्षित बदलाव;
iii) डीएफसी पर गाड़ी संचालन के समय रेलइंजनों अथवा ब्रेक यानों में बदलाव, और
iv) कोई अन्य गतिविधि जिससे डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी संचालन प्रभावित होता हो।
v) गाड़ी बिना बाधा के डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश के लिए तैयार हो।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक सुनिश्चित करेगा कि, जैसा उल्लिखित है, उचित परिस्थितियां उपलब्ध हों, और बशर्ते गाड़ी स्वीकार की जाती हो तब डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल देने तथा अन्य अनुदेशों की अनुमति प्रदान करेगा जो गाडी संचालन पर लागू होता है।

अनुमति प्राप्त होने पर, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर सिगनल को ऑपरेट करेगा ताकि गाड़ी को सिगनल देकर आगे बढ़ाने की अनुमति दी जा सके।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करने का रिकार्ड रखेगा और उसके समय की रिपोर्ट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देगा।

यदि किसी कारणवश गाड़ी डीएफसी नेटवर्क से योजनानुसार तुरंत नहीं बढ़ पाती, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल भारतीय रेल के लोको पायलट से कारण पूछेगा और उसके बाद आगे के अनुदेशों के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा।

यदि डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक अनुदेश जारी करता है कि प्रस्थान में देरी, बदली नेटवर्क परिस्थितियों के कारण गाड़ी को अभी अनुमति नहीं दिया जा सकता, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल लोको पायलट को सूचित करेगा और यह व्यवस्था करेगा कि गाड़ी अगले दिशानिर्देश मिलने तक अपने वर्तमान स्थल पर खड़ी रहे।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए सिगनल को तब तक रद्द नहीं करेगा, जब तक कि यह सुनिश्चित न हो जाता हो कि गाड़ी खड़ी है और ऐसा करना सुरक्षित है।

4.3.5 डीएफसीसीआईएल के स्टेशन अथवा जंक्शन से होकर गुजरने वाली अपेक्षित गाड़ी

4.3.5.1 दोहरी लाइन आटोमैटिक सेक्शन पर स्थित स्टेशनों पर सिगनल

डीएफसीसीआईएल स्टेशनों पर जहां सिगनल सामान्यतः आटो मोड में हों, वे प्रत्येक गाड़ी के गुजरने के बाद स्वचालित तरीके से आगे जाने के लिए संचालित होंगे, और आवश्यकता होने पर उन्हें केवल रोकने के लिए संचालित किया जाएगा।

डीएफसीसीआईएल स्टेशनों पर, जहां सिगनल आटो मोड में हों, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर जब तक गाड़ी नियंत्रक द्वारा अनुदेश न दिया जाए, किसी गाड़ी को रोकने के लिए सिगनल नहीं देगा।

4.3.5.2 दोहरी लाइन आटोमैटिक सेक्शन पर ऐसे स्टेशन जहां सिगनल आटो मॉड में नहीं हों

ऐसे स्टेशनों अथवा जंक्शनों पर, जहां सिगनल आटो मॉड में संचालित नहीं होते, वहां सिगनल रोक की अवस्था में अवश्य होना चाहिए और डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर

डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक की अनुमति के बिना किसी गाड़ी को चलाने के लिए सिगनल नहीं देगा।

यह सूचना मिलने पर कि गाड़ी स्टेशन की ओर आ रही है, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगा और गाड़ी को मार्ग देने के लिए अनुदेश की मांग करेगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक गाड़ी संचालन के लिए डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को आवश्यक निर्देश देगा।

यदि गाड़ी को चलाना जारी रखना है, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी को मार्ग देने के लिए सिगनल को ऑपरेट करेंगे।

यदि गाड़ी को रोकना हो अथवा स्टेशन साइडिंग में खड़ा किया जाना हो, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर आवश्यक कांटों और सिगनल को मार्ग के अनुसार संचालित करेंगे जैसा डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा निर्देशित हो,

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर स्टेशन पर गाड़ी के संचालन के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को गाड़ी के संचालन के संबंध में समय के अद्यतन होने की जानकारी देंगे।

4.3.5.3 इकहरी लाइन पूर्ण ब्लॉक सेक्शन पर स्टेशन

इकहरी लाइन पर पूर्ण ब्लॉक सेक्शन पर गाड़ी को लिए आने, उसके प्रस्थान अथवा रन-थ्रू जाने के लिए, लाइन का निर्धारण डीएफसीसीआईएल नियंत्रक द्वारा किया जाएगा, और स्टेशन मास्टर इस संबंध में गाड़ी नियंत्रक के वैध अनुदेशों का पालन करेगा।

4.3.6 चालू लाइनों पर शंटिंग

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक की अनुमति के बिना मेन रनिंग लाइनों पर किसी गाड़ी को शंट किए जाने का अनुमति नहीं देगा। जहां शंटिंग की जानी हो, उसके कारण देते हुए साथ ही अन्य विवरण देते हुए शंटिंग का अनुरोध गाड़ी के डीएफसीसीआईएल नेटवर्क में प्रवेश से पूर्व ऑपरेटर द्वारा किया जाएगा, यदि मालडिब्बे हटाए अथवा लगाए जाने हों तो डीएफसीसीआईएल कंट्रोल गाड़ी के डीएफसीसीआईएल नेटवर्क में प्रवेश से पूर्व शंटिंग कार्य के लिए पूर्व अनुमति देगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक तब तक गाड़ियों को मेन रनिंग लाइनों पर शंटिंग की अनुमति नहीं देगा, जब तक शंटिंग से गाड़ी संचलन प्रभावित न होता हो।

आपात मामले में, जब किसी मालडिब्बे में खराबी इत्यादि के कारण किसी गाड़ी की शंटिंग की आवश्यकता हो, और डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को किसी गाड़ी संचालक से शंटिंग के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ हो, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी संचालक से निम्नलिखित की पुष्टि करेगा:

क) शंटिंग के कारण;
ख) शंट की जाने वाली गाड़ी के विवरण (मालडिब्बों की संख्या और रेलइंजन की संख्या) के विवरण;

ग) शंट की प्रस्तावित अवधि।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर तत्पश्चात् उन विवरणों की जानकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देगा और शंटिंग कार्य की अनुमति मांगेगा।

डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक;

क) सुनिश्चित करेंगे कि शंट मूवमेंट से गाड़ी संचलन प्रभावित नहीं होगा;

i) यदि शंटिंग के कारण गाड़ी संचलन प्रभावित होता हो, तो अनुमति नही देगा और उसके कारणों के विवरण देगा, या

ii) यदि शंटिंग की जा सकती हो, तो शंट के लिए अनुमति प्रदान करेंगा।

ख) अनुरोध के बाद की गई शंटिंग के परिणाम दर्ज करेंगा, और

ग) शंटिंग की गतिविधियों पर नज़र रखें ताकि सुनिश्चित किया जा सके कि ये कार्य अनुरोध किए गए समय के भीतर पूरे किए जाते हों।

घ) डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर तत्पश्चात् शंट मूवमेंट के लिए सिगनल देंगे।

4.3.7 डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर गाडी स्टेबल करना

डीएफसीसीआईएल नेटवर्क को स्टेबलिंग ऑपरेशन के लिए तैयार नहीं किया गया है और जहां तक संभव हो, इनसे बचा जाना चाहिए। अपवाद मामलों में, निम्नलिखित प्रक्रिया और सावधानियां बरती जानी चाहिए :

क) स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि उनके स्टेशन पर स्टेबल प्रत्येक वाहन इस प्रकार से रखा जाए तथा सुरक्षित रखा जाए, कि वे कोई अवरोध उत्पन्न न करते हों और उनसे अन्य लाइनें बाधित न होती हों, - जैसा कि नीचे निर्देशित किया गया है:

i) वाहनों को एकसाथ कपल किया जाता हो और हैंड ब्रेक लगाए जाते हों,

ii) वाहनों को पटरी के साथ चेन से जकडकर तथा ताला लगाकर सुरक्षित रखा जाना चाहिए और स्प्रैंग अथवा लकड़ी के गुटकों अथवा स्किड के उपयोग से वाहनों को ढुलकने से बचाया जाना चाहिए;

ख) जहां तक संभव हो, ऐसे वाहनों को उन लाइनों पर खड़ा किया जाना चाहिए, जो रनिंग लाइनों से पृथक किए गए हो;

ग) जब कभी किसी गाड़ी से एक अथवा अधिक वाहन अलग किए जाते हों -

i) वाहनों को शंट करने के लिए गाड़ी के इंजन को अलग करने से पहले, शंटिंग के लिए नियुक्त सक्षम डीएफसीसीआईएल/रेलवे कर्मचारी अथवा उसकी अनुपस्थिति में रेलइंजन का सहायक लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि पटरी पर छोड़े जाने वाली गाड़ी के उस हिस्से के ब्रेक समुचित तरीके से सुरक्षित किए गए है ताकि उनमें कोई मूवमेंट न हों और जो किसी समीपवर्ती लाइन को बाधित न कर रहे हो;

ii) खड़ा किए जाने वाले वाहनों की अनकपलिंग से पूर्व यह सुनिश्चित किया जाएगा कि उन्हें उपरोक्त अनुसार सुरक्षित किया गया हो।

iii) अलग किए जाने वाले किसी वाहन को किसी भी समय रनिंग लाइन पर नहीं रखा जाना चाहिए।

घ) पूरे लोड की स्टेबलिंग के मामले में:

i) 60 डिब्बों तक वाले एक लोड के प्रत्येक छोर पर न्यूनतम छह मालडिब्बों को या तो सहायक लोको पायलट द्वारा हैंडब्रेक लगाकर अथवा स्टेशन मास्टर द्वारा दोनों ओर कम से कम दो संरक्षा चेन द्वारा पटरी के साथ कसा जाना चाहिए तथा ताला लगाना चाहिए। इसके अलावा सबसे बाहरी पहियों की जोड़ी के प्रत्येक दो पहियों के नीचे कम से कम चार स्प्रैंग/लकड़ी के गुटकों का उपयोग किया जाएगा। यदि लोड 60 वाहनों से अधिक होता है, तो उसे दो अलग लोड माना जाना चाहिए;

ii) स्टेबल लोड के वाहन एकसाथ कपल किए जाएंगे। यदि स्टेबल लोड को किसी कारण से अलग करना पड़े और साथ ही लॉग हॉल गाडी के मामले में प्रत्येक अलग हुई हिस्से को सुरक्षा की दृष्टि से अलग-अलग लोड माना जाएगा।

iii) यदि किसी रनिंग लाइन पर वाहन स्टेबल किया जाता हो, तो विद्यमान अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई की जानी चाहिए और टीएसआर में लाल स्याही से इस आशय की टिप्पणी की जानी चाहिए कि "लाइन नंबर...." ब्लॉक है।

iv) सामान्यतः आपात स्थिति को छोडकर किसी ऐसे स्टेशन पर, जहां स्टेशन संचालन नियमों में स्टेबलिंग की अनुमति हो, 400 में 1 से अधिक ग्रेडिएंट वाली किसी रनिंग लाइन पर एक पूरी गाड़ी खड़ी नहीं जाएगी।

v) रेलइंजन के साथ गाड़ी को स्टेबल करने पर अथवा सिर्फ इंजन स्टेबल करने पर इंजिन को बंद करने से पूर्व , लोको पायलट अतिरिक्त तौर पर सुनिश्चित करेगा कि हैंड ब्रेक और पार्किंग ब्रेक सहित प्रत्येक उपलब्ध ब्रेक लगा दिए गए हों और इंजन को लकड़ी के गुटकों के साथ सुरक्षित किया गया हो।

ड) यदि कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में खड़ी हो जाती हो तो डीएफसी के साधारण नियम 223 के अनुसार, यदि इंजन को अलग किया जाना हो अथवा बंद किया जाना हो अथवा गाड़ी का कोई हिस्सा पीछे छोड़ना हो अथवा दुर्घटना के कारण ब्रेक की कंटिन्युटी प्रभावित हुई हो, तो गाड़ी को संरक्षित करने के अलावा वाहनों को भी सुरक्षित किया जाना चाहिए।

4.4 डीएफसीसीआईएल मेन लाइन पर गाड़ी के रोकने की सूचना

यह जानकारी मिलने पर कि कोई गाड़ी अचानक ही मेन लाइन पर रुक गई है, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक लोको पायलट से कारणों का पता करेगा।

यदि लोको पायलट कारण बताने में असमर्थ रहता हो अथवा यह समझा जाता हो कि गाड़ी किसी समानांतर लाइन को बाधित कर सकती है, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक :

क) डीएफसीसीआईएल अथवा भारतीय रेल नेटवर्क पर चलने वाली सभी गाड़ियों को रुकी हुई गाड़ी के आस-पास के क्षेत्र में सूचित करने के लिए आपात चेतावनी का इस्तेमाल करेगा ताकि गाड़ियों को रोका जा सके अथवा गाड़ियों को उस स्थान की तरफ सावधानी से आगे बढ़ते हुए रुकने के लिए तैयार रहने को कहा जाएगा।

ख) किसी समानांतर लाइन के गाड़ी नियंत्रक से तत्काल संपर्क करेगा और खड़ी हुई गाड़ी के विवरण उपलब्ध कराएगा;

ग) खड़ी हुई गाड़ी के बारे में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा और यह पुष्टि करेगा कि उपरि उपस्कर कर्षण आपूर्ति में कोई बाधा तो नहीं है।

घ) डीएफसीसीआईएल के दोनों छोर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को खड़ी हुई गाड़ी के सेक्शन की जानकारी देगा और आवश्यक होने पर सिगनल को ऑन स्थिति में लाने का अनुरोध करेगा।

ड) आपात प्रबंधन प्रोटोकॉल की व्यवस्था करेगा।

एक बार यह पुष्टि हो जाने पर कि कोई समानांतर लाइनें बाधित नहीं हैं और गाड़ियों को गुजारना सुरक्षित है तो, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक समानांतर लाइनों के गाड़ी नियंत्रक को डीएफसी नेटवर्क पर अन्य गाड़ियों के संचालन के बारे में सूचित करेगा।

दोनों छोर के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को भी आगे बढने के लिए सिगनल देने के लिए अनुदेश दिए जा सकते हैं।

4.5 समानांतर लाइन पर गाड़ी के ठहराव की सूचना

समानांतर लाइन गाड़ी नियंत्रक अथवा अन्य कर्मचारी द्वारा यह सूचित किए जाने पर समानांतर लाइन पर गाड़ी खड़ी हो गई है और उसका कारण पता नहीं चल सका है, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक :

क) डीएफसी नेटवर्क पर आपात चेतावनी जारी करते हुए आसपास के क्षेत्र में गाड़ियों को सूचित करेगा और खड़ी हुई गाड़ी के विवरण देगा तथा गाड़ियों को निर्देश देगा कि वे सावधानीपूर्वक रुकने के लिए तैयार रहते हुए उस स्थान की ओर बढ़ें,

ख) दोनों ओर के सेक्शनों के डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को खड़ी हुई गाड़ी की जानकारी देगा और आवश्यक होने पर सिगनल 'ऑन' रखे जाने का अनुरोध करेगा।

ग) आपात प्रबंधन प्रोटोकॉल की व्यवस्था करेगा।

एक बार यह पुष्टि हो जाने पर कि कोई समानांतर लाइनें अवरुद्ध नहीं हैं और गाड़ियों का वहां से गुजरना सुरक्षित है, डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा डीएफसी नेटवर्क पर संचालित गाड़ियों को इसकी जानकारी दी जाएगी।

दोनों ओर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को गाड़ी आगे बढ़ाने के लिए सिगनलिंग की व्यवस्था के लिए भी कहा जाएगा।

अध्याय-V

डीएफसीसीआईएल कर्षण शक्ति नियंत्रण प्रणाली

5.1 अवलोकन/संक्षिप्त विवरण

डीएफसीसीआईएल कर्षण शक्ति नियंत्रण डीएफसीसीआईएल के संबंधित गाड़ी नियंत्रण केंद्रों में स्थित है और यह निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार है :

क) कंट्रोल के आबंटित क्षेत्र में उपरि उपस्कर में विद्युत आपूर्ति की निगरानी;

ख) स्टेशनों पर डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक, स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को, लोको पायलटों और अन्य परिचालन स्टाफ द्वारा उपरि उपस्कर कर्षण आपूर्ति से संबंधित मामलों को देखने के लिए उनका मार्गदर्शन करेगा;

ग) उपरि उपस्करों के लिए अनुरक्षण ब्लॉकों की व्यवस्था करेगा;

घ) ट्रिपिंग इत्यादि के मामले में रिमोट कंट्रोल के माध्यम से वैकल्पिक बिजली की आपूर्ति की व्यवस्था करेगा;

ड) उपरि उपकरण की विफलताओं की मॉनीटरिंग करेगा और निवारक कार्रवाई करेगा;

च) उपरि उपकरण संबंधी मुद्दों के कारण गाड़ियों की होने वाली डिटेंशन की मॉनीटरिंग करेगा;

छ) सिरोपरि कर्षण आपूर्ति के मैनुअल आइजोलेशन के लिए प्राधिकृत करेगा, और

ज) जहां उपरि कर्षण आपूर्ति प्रभावित हो सकती है अथवा हुई हो, वहां आपात स्थितियों एवं घटनाओं के बारे में प्रतिक्रिया करेगा।

डीएफसीसीआईएल के कर्षण शक्ति नियंत्रक को कंट्रोल के लिए एक विशिष्ट एरिया सौंपा जाता है और वह गाड़ी नियंत्रक के साथ नजदीकी समन्वय रखकर कार्य करेगा ताकि डीएफसी का कुशल संचालन कार्य सुनिश्चित हो सके।

5.2 डीएफसीसीआईएल कर्षण शक्ति नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां

डीएफसीसीआईएल का कर्षण शक्ति नियंत्रक 2X 25 कि.वा. विद्युत कर्षण की आपूर्ति के डायरेक्ट कंट्रोल के लिए जिम्मेदार होगा तथा समस्त कर्षण शक्ति आपूर्ति संस्थानों की जानकारी रखेगा और सेक्शनवार व्यवस्थाओं के लिए जिम्मेदार होगा।

ड्यूटी पर तैनात कर्षण शक्ति नियंत्रक :

क) संपूर्ण सेक्शन की स्थिति की जानकारी रखेगा किन्हीं विशेष अनुदेशों के अनुपालन की समीक्षा करेगा;

ख) बिजली की निरंतर आपूर्ति बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति प्राधिकारियों के साथ निरंतर संपर्क बनाए रखेगा;

ग) गाड़ी संचालन को प्रभावित करने वाली बिजली की आपूर्ति के संबंध में डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के साथ निरंतर संपर्क बनाए रखेगा;

घ) बिजली की आपूर्ति में बाधा अथवा अन्य विफलताओं की स्थिति में निर्धारित नियमानुसार और स्थानीय अनुदेशों के अनुसार खारिज आपूर्ति की बहाली के लिए कार्रवाई करेगा

ड) अपेक्षानुसार निर्धारित प्रक्रिया और संरक्षा नियमों के अंतर्गत पावर ब्लॉकों को लागू करने और हटाने का कार्य करेगा;

च) बिजली आपूर्ति की विफलता की स्थिति में, संबद्ध डीएफसीसीआईएल अनुरक्षण दल और प्रबंधन को तत्काल सूचित करेगा और उन्हे प्रगति की जानकारी देता रहेगा, और

छ) आपूर्ति बदलने के लिए किए गए सभी कार्यों, लागू किए गए अथवा मना किए गए (अथवा विलंबित) पावर ब्लॉकों तथा वितरण प्रणाली में किन्हीं अन्य घटनाओं के पूर्ण विवरण लॉग बुक में दर्ज करेगा;

5.3 कर्षण शक्ति नियंत्रण संचार

लोको पायलट द्वारा उपरि उपकरण से संबंधित मुद्दो की रिपोर्ट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को की जाएगी और मामले के समाधान/निराकरण के लिए सहायता मांगी जाएगी।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक लोको पायलट से आग्रह कर सकता है कि वह उचित समझे तो सीधे डीएफसीसीआईएल के कर्षण शक्ति नियंत्रक से संपर्क कर सकता है।

प्रत्येक स्टेशन और जंक्शन पर फोन द्वारा सीधे संपर्क की व्यवस्था है ताकि डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर डीएफसीसीआईएल के कर्षण शक्ति नियंत्रक संपर्क कर सकें।

डीएफसीसीआईएल के कर्षण शक्ति नियंत्रक से संपर्क करते समय स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि उपरि उपकरण की स्थिति और लोकेशन के संबंध में सही जानकारी दी गई हो तथा समस्त वार्तालाप को समझ लिया गया है।

अध्याय-VI

डीएफसीसीआईएल कर्षण रेलइंजन कंट्रोल/क्रू कंट्रोल

6.1 **लोकोमोटिव नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां**

डीएफसीसीआईएल लोकोमोटिव नियंत्रक कार्यालय डीएफसीसीआईएल के संबंधित गाड़ी नियंत्रक केंद्रों में स्थित हैं और ये निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार हैं :

क) सुनिश्चित करना कि भारतीय रेल अथवा संबंधित गाड़ी संचालक ने साधन के रूप में पर्याप्त संख्या में इंजन उपलब्ध कराए हैं ताकि डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर गाड़ियों के प्रभावी संचालन की अनुमति दी जा सके;

ख) इंजन के आबंटन से जुड़े मुद्दों के संबंध में और अपेक्षित बदलावों की व्यवस्था के लिए भारतीय रेल अथवा संबंधित गाड़ी संचालक से संपर्क करना;

ग) जब कोई इंजन खराब हो जाए तो गाड़ी संचालन में मदद करने के लिए राहत इंजन की व्यवस्था के लिए भारतीय रेल अथवा संबंधित गाड़ी संचालक से संपर्क करना;

घ) कर्षण शक्ति/उपरि उपकरण संबंधी मामलों के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक से संपर्क करना;

ड) जहां गाड़ियों से इंजन हटा लिए जाते हों, उन इंजनों की मरम्म्त और डीएफसीसीआईएल नेटवर्क से इंजनों को क्लियर करने के लिए भारतीय रेल अथवा संबंधित गाड़ी संचालक से संपर्क करना;

च) इंजनों से जुड़े मुद्दों तथा उनके निवारण की और कार्रवाइयों के संबंध में डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करना;

झ) मार्ग में किसी असामान्य स्थिति से निबटने में सहायक लोको पायलट की मदद संपर्क करना।

छ) डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर संचालित रेलइंजनों की मॉनीटरिंग, और

ड) सुनिश्चित करना कि डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर संचालित गाड़ियों के साथ कार्य करने के लिए इंजन आबंटित किए जाते हों।

डीएफसीसीआईएल के इंजन नियंत्रक को कंट्रोल के लिए एक विशिष्ट एरिया सौंपा जाता है और वह गाड़ी नियंत्रक के साथ नजदीकी समन्वय रखकर कार्य करेगा ताकि डीएफसी का कुशल संचालन कार्य सुनिश्चित हो सके।

6.2 **किसी खराब इंजन को हटाने के लिए प्रोटोकॉल**

क) गाड़ी संचालक के साथ संयोजन में जब कोई गाड़ी डीएफसी पर संचालित की जा रही हो, चल स्टॉक सहित इंजनों की प्रबंधन व्यवस्था के लिए डीएफसीसीआईएल जिम्मेदार होगा।

ख) डीएफसी पर कार्यरत कोई इंजन यदि खराब पाया जाता है तो इंजन नियंत्रक को खराबी के स्तर की पहचान करना आवश्यक होगा, जिसे यह पुष्टि कर लेनी चाहिए कि यदि गाड़ी स्थल पर ही इसकी मरम्मत की आवश्यकता है अथवा गाड़ी अगले स्टेशन तक चले जाने में सक्षम है और उक्त खराब इंजन को अगले स्टेशन की साइडिंग में ले जाया जा सकता है ताकि बाद में उसकी मरम्मत की जा सके।

ग) यह पता लगाना कि किसी खराब रेलइंजन को मूव किया जा सकता है, यह जिम्मेदारी इंजन नियंत्रक के संपर्क में रहते हुए 'गाड़ी संचालक' की होगी, जिसे डीएफसीसीआईएल को यह गारंटी देनी अपेक्षित होगी कि गाड़ी जुड़े हुए इंजन के साथ काम कर सकती है और जिन शर्तों के तहत यह काम कर सकती है, सुनिश्चित करना होगा कि उससे नेटवर्क इन्फ्रास्ट्रक्चर को कोई क्षति नहीं होगी।

घ) डीएफसीसीआईएल गाड़ी संचालक के परामर्श को स्वीकार कर सकता है अथवा उसे अस्वीकार करने और यह अनुग्रह करने का उसे अधिकार है कि प्रभावित इंजन को उसके वर्तमान स्थल से हटाया जा सकता है अथवा उस प्रभावित इंजन को हटाने से पहले वहां उसकी मरम्मत की जा सकती है।

खराब रेलइंजन को अगले स्टेशन की साइडिंग में लगाते समय उसकी प्रभावी मरम्मत के लिए गाड़ी संचालक जिम्मेदार होगा ताकि रेलइंजन फिर से उपयोग में लाया जा सके अथवा उसे आगे मरम्मत के लिए किसी अगले उपलब्ध अनुरक्षण डिपो में भेजा जा सके। डीएफसीसीआईएल ऐसी जिम्मेदारी उसी सीमा तक उठा सकता है कि खराब इंजन किसी बाधा के बिना अथवा कार्यनिष्पादन पर विपरीत प्रभाव डाले बिना डीएफसीसीआईएल नेटवर्क से निकल सके।

अध्याय-VII

डीएफसीसीआईएल मालडिब्बा नियंत्रण

7.1 मालडिब्बा नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां

डीएफसीसीआईएल मालडिब्बा नियंत्रक कार्यालय डीएफसीसीआईएल के संबंधित गाड़ी नियंत्रक केंद्रों में स्थित हैं और ये निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार हैं :

क) सुनिश्चित करना कि रेल संचालकों ने डीएफसीसीआईएल पर गाड़ियों के संचालन के लिए गाड़ी बनावट (कन्सिस्ट) उपलब्ध कराई हो;

ख) सुनिश्चित करेगा कि किसी गाड़ी के लिए उपलब्ध कराए गए मालडिब्बे डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर संचालन के लिए उपयुक्त हों;

ग) मालडिब्बों के आबंटन और अपेक्षित बदलावों के लिए संबद्ध मुद्दों के संबंध में उपरोक्त रेल संचालकों के साथ संपर्क बनाए रखना;

घ) यदि कोई मालडिब्बा खराब हो जाता है तो उस मालडिब्बे हटाने के लिए उपरोक्त रेल संचालकों के साथ संपर्क बनाए रखना;

ड) जहां कहीं मालडिब्बों को गाड़ियों से अलग किया गया हो, उनकी मरम्मत के लिए और डीएफसीसीआईएल नेटवर्क से मालडिब्बों को साफ करने के लिए उपरोक्त रेल संचालकों के साथ संपर्क बनाए रखना;

च) गाड़ी बनावट (कंसिस्ट) संबंधी मुद्दों और उनके निवारण हेतु कार्रवाई के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के साथ संपर्क बनाए रखना;

डीएफसीसीआईएल के माल डिब्बा नियंत्रक को कंट्रोल के लिए एक विशिष्ट एरिया सौंपा जाता है और वह गाड़ी नियंत्रक के साथ नजदीकी समन्वय रखकर कार्य करेगा ताकि डीएफसी का कुशल संचालन कार्य सुनिश्चित हो सके।

7.2 खराब मालडिब्बा हटाने के लिए प्रोटोकॉल

क) गाड़ी संचालक के संयोजन के साथ जब कोई गाड़ी डीएफसी पर संचालित की जा रही हो, चल स्टॉक की प्रबंधन व्यवस्था के लिए डीएफसीसीआईएल जिम्मेदार होगा।

ख) डीएफसी पर कार्यरत कोई मालडिब्बा यदि खराब पाया जाता है तो मालडिब्बा नियंत्रक द्वारा खराबी के स्तर की पहचान करना आवश्यक होगा, जिसे यह पुष्टि कर लेनी चाहिए कि यदि गाड़ी स्थल पर ही इसकी मरम्मत की आवश्यकता है अथवा गाड़ी अगले स्टेशन तक चले जाने में सक्षम है और उक्त खराब मालडिब्बे को अगले स्टेशन की साइडिंग में लगाया जा सकता है ताकि बाद में उसकी मरम्मत की जा सके।

ग) यह निर्धारित करना कि किसी खराब मालडिब्बे को मूव किया जा सकता है, यह जिम्मेदारी मालडिब्बा नियंत्रक के संपर्क में रहते हुए 'गाड़ी संचालक' की होगी, जिसे डीएफसीसीआईएल को यह गारंटी देनी अपेक्षित होगी कि गाड़ी जुड़े हुए मालडिब्बे के साथ काम कर सकती है और जिन शर्तों के तहत यह काम कर सकती है, सुनिश्चित करना होगा कि उससे नेटवर्क इन्फ्रास्ट्रक्चर की कोई क्षति नहीं होगी।

घ) डीएफसीसीआईएल गाड़ी संचालक के परामर्श को स्वीकार कर सकता है अथवा उसे अस्वीकार करने और यह अनुग्रह करने का उसे अधिकार है कि प्रभावित मालडिब्बे को उसके वर्तमान स्थल से हटाया जा सकता है अथवा उस प्रभावित मालडिब्बे को हटाने से पहले वहां उसकी मरम्मत की जा सकती है।

खराब मालडिब्बा को अगले स्टेशन की साइडिंग में लगाते समय उसकी प्रभावी मरम्मत के लिए गाड़ी संचालक जिम्मेदार होगा ताकि मालडिब्बा फिर से उपयोग में लाया जा सके अथवा उसे और मरम्मत के लिए किसी अगले उपलब्ध अनुरक्षण डिपो में भेजा जा सके। डीएफसीसीआईएल ऐसी जिम्मेदारी उसी सीमा तक उठा सकता है कि खराब रेलइंजन और किसी बाधा के बिना अथवा कार्यनिष्पादन पर विपरीत प्रभाव डाले बिना डीएफसीसीआईएल नेटवर्क से निकल सके।

अध्याय-VIII

डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी संचालक की आवश्यकता

प्रस्तावना

आरंभिक चरण में भारतीय रेल का डेडीकेटिड फ्रेट कोरीडोर एक मात्र संचालक रहेगा। यह आशा की जाती है कि बाद में रेल मंत्रालय द्वारा विधिक और संचालन फ्रेमवर्क की स्थापना की जाएगी ताकि डेडीकेटिड फ्रेट कोरीडोर नेटवर्क पर भारतीय रेल के अलावा अन्य ऑपरेटरों को प्रवेश मिल सके /उपयोग करने की अनुमति मिल सके । जैसा ऊपर उल्लिखित है, दो चरणों के लिए ऑपरेटर की आवश्यकता भिन्न-भिन्न होगी। जब भारतीय रेल एक मात्र ऑपरेटर है, तो भारतीय रेल और डीएफसीसीआईएल एक ऑपरेटिंग प्रोटोकॉल तय करेंगे जिसमें कम से कम निम्नलिखित निर्देशात्मक मदें होंगी :

क) सामान्य गाड़ी योजना
ख) गाड़ी की पहचान के लिए उसे नंबर प्रदान करना
ग) मालगाड़ियों के संचालन के लिए निर्धारित समय-सारणी
घ) रियायती करार के अनुसार यातायात का हस्तांतरण
ड) भारतीय रेल को उपलब्ध कराई जाने वाली नेटवर्क संबंधी सूचना
च) भारतीय रेल और डीएफसीसीआईएल के बीच एफओआईएस और टीएमएस की सूचना का आदान-प्रदान
छ) कम्यूनिकेशन प्रोटोकॉल
ज) डीएफसी में प्रवेश के लिए गाड़ी की आवश्यकता
झ) चालकदल की आवश्यकता और चालकदल की कार्यप्रणाली
ट) गाड़ी की लंबाई
ठ) ब्रेक पावर प्रमाणपत्र और ट्रेन ब्रेकिंग की आवश्यकता
ड) ट्रेन टेलीमेट्री और ब्रेक यान
ढ) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट का संचलन
ण) गाड़ियों को स्वीकार न करना और विनियमन
त) डीएफसी पर शंटिंग
थ) गति प्रतिबंध
द) लोकोट्राल के साथ गाडी का संचालन
ध) डीएफसी से सीधे जुड़ी साइडिंगों/पीएफटी/पोर्टों में लदान के लिए स्टॉक की आपूर्ति
न) डीएफसी नेटवर्क पर चल स्टॉक की आवश्यकता
प) डीएफसी नेटवर्क पर खराब चल स्टॉक और इंजनों की संभाल के लिए प्रोटोकॉल
फ) डीएफसी पर संचालित कैरिज एवं वैगन के चल स्टॉक का परीक्षण
ब) मुख्य निष्पादन संकेतक (केपीआई)
भ) घटनाएं और सूचना योग्य घटनाएं
म) दुर्घटना और असामान्य घटना.
य) दुर्घटना जांच

र) संरक्षा कार्यनिष्पादन का अनुपालन, मॉनीटरिंग और समीक्षा.

यह आशा की जाती है कि बाद में रेल मंत्रालय द्वारा विधिक और संचालन फ्रेमवर्क की स्थापना की जाएगी जो डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के अलावा संचालको को अनुमति देने के लिए निम्नलिखित मुद्दों पर ध्यान देगा।

क) **रेल संचालकों को लाइसेंस देना:** रेल संचालकों को दिये गए लाइसेंस मुख्यतः संचालको की वित्तीय और तकनीकी क्षमताओं से संबन्धित होंगे और ऑपरेटर और रेल मंत्रालय, ऑपरेटर और डीएफसीसीआईएल के बीच सम्बंध स्थापित होंगे।

ख) **संरक्षा:** संरक्षा प्रणाली स्थापित करना जिसका अनुपालन संचालक द्वारा किया जाएगा जिसके लिए रेल मंत्रालय एक विनियामक अथवा एक कार्यकारी निकाय की स्थापना कर सकता है, जिसके लिए कानूनी अथवा एग्जीक्यूटिव ऑर्डर की मदद ली जा सकती है । संस्थागत स्थापना से निम्नलिखित के लिए आवश्यकताएं तय होंगी -

i) चल स्टॉक एवं इंजन - डीएफसी और भारतीय रेल पर पंजीकरण, अनुरक्षण और संचालन।
ii) श्रमशक्ति : सक्षमता, प्रशिक्षण, कार्य के लिए फिट,
iii) घटनाएं और असामान्य घटनाओं की रिपोर्टिंग।
iv) दुर्घटना और दुर्घटना की जांच।

संचालकों को एक संरक्षा प्रबंधन प्रणाली को स्थापित करने की आवश्यकता पडेगी ताकि उपरोक्त मदों का अनुपालन सुनिश्चित हो सके। समीक्षा और अनुपालन की एक मॉनीटरिंग बॉडी भी गठित की जा सकती है ताकि एसएमएस की आवश्यकता के साथ संतोषजनक अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके। इस अध्याय में संचालक की निम्नलिखित आवश्यकताओं से अपेक्षित विवरण दिए गए हैं -

i) चल स्टॉक एवं इंजन
ii) श्रमशक्ति, चिकित्सा मानक, कार्य के घंटे, सक्षमता
iii) संरक्षा कार्यनिष्पादन मॉनीटरिंग और समीक्षा
iv) अन्य आवश्यकताएं

गाड़ी संचालक की आवश्यकताएं

क. स्टाफ की आवश्यकताएं

8.1 डीएफसी नेटवर्क पर चल स्टॉक के संचालन के लिए नियुक्त संचालक डीएफसीसीआईएल पर लागू संरक्षा और संचालन आवश्यकताओं का पालन करेंगे। डीएफसी नेटवर्क और डीएफसीसीआईएल को एक्सेस करने वाले गाड़ी संचालक :

क) उन संरक्षा कर्मचारियो की पहचान करना जो अपने कार्यों के संचालन में इस दायित्व के भीतर आते है ।

इसमें निम्नलिखित शामिल है किंतु सीमित नहीं है:

i) गाड़ियों का चालन और परिचालन;
ii) गाड़ियों की आवाजाही का नियंत्रण और सिगनलिंग;
iii) रेलपथ अवसंरचना अथवा चल स्टॉक पर कार्य;
iv) शंटिंग और टर्मिनल के कार्य संचालन, और

v) अन्य गतिविधियां जिनमें आवश्यक है कि कर्मचारी रेलपथ के समीप रहते है, जिन्हें या तो प्रशिक्षण अथवा पर्यवेक्षण की आवश्यकता है।

ख) प्रत्येक कर्मचारी के लिए निर्धारित, तय गतिविधि के लिए निम्नलिखित आवश्यक है :

i) गतिविधि के निष्पादन की क्षमता; और
ii) सक्षमता.

ग) प्रत्येक निर्धारित, तय गतिविधि के लिए निम्नलिखित को बनाए रखना आवश्यक है :

i) चिकित्सा मानक;
ii) संचालन, अपेक्षित सक्षमता, और
iii) इंजीनियरिंग कार्यप्रणाली की सक्षमता.

8.2 चिकित्सा मानकों के लिए दिशानिर्देश

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं कि कर्मचारी चिकित्सीय आधार पर सक्षम हों ताकि वे एक सुरक्षित तरीके से अपने निर्धारित कार्य कर सकें।

8.3 नशीले पदार्थ और शराब

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं कि शराब और नशीले पदार्थों को हानि पहुंचाने वाली नीतियां लागू हों और डीएफसी नेटवर्क पर कार्य करने वाले कर्मचारी रेल संरक्षा संबंधी कार्य करते समय अथवा उनसे जुड़ते समय अन्य नशीले पदार्थों के प्रभाव से भी मुक्त रहें। (डीएफ़सीआर-जीआर नियम-11)

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक उन लागू कार्यप्रणालियों का पालन करेगा जो शामिल है किंतु इनके लिए सीमित नहीं हैं :

क) सभी कर्मचारियों का कुछ अंतराल पर अथवा एका-एक परीक्षण;
ख) जब यह संदेह हो कि कर्मचारी अपना कार्य आरंभ करते समय शराब अथवा किसी अन्य नशीले पदार्थ के प्रभाव में हैं तो उनका परीक्षण;
ग) जहां शराब अथवा अन्य नशीले पदार्थ कारक हो सकते हैं, ऐसे मामलों में घटनाओं अथवा दुर्घटनाओं के बाद परीक्षण, और
घ) डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक कर्मचारियों के पेशाब में नशीले पदार्थों के होने और उनकी मात्रा संबंधी अपेक्षित विनियमों और दिशानिर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करेंगे।

8.4 काम के घंटे और विश्राम की अवधि नियम

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालकों द्वारा थकान को कार्यस्थल पर होने वाला जोखिम माना जाएगा और जैसा लागू अधिनियमों और विनियमों के माध्यम से निर्धारित है डीएफसी नेटवर्क पर काम के समय, काम के घंटों और विश्राम का अनुसरण किया जाएगा ।

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक अपनी अपेक्षित कार्यप्रणाली और उपायों के अनुरूप थकान से जुड़े जोखिमों के प्रबंधन का कार्य करेंगे।

इन कार्यप्रणालियों और उपायों में निम्नलिखित को शामिल किया जाएगा :

क) एक नीति जो कर्मचारियों की साझा जिम्मेदारी को मान्यता प्रदान करती है,

ख) जोखिम को कम करने वाली नीतियां और थकान के प्रबंधन के लिए जिम्मेदारियों का स्पष्ट उल्लेख,

ग) शिफ्ट ड्यूटी में कार्यरत रेलकर्मियों के प्रशिक्षण और शैक्षणिक कार्यक्रम, और

घ) कार्य के घंटों से संबद्ध थकान के स्तरों की पहचान करने वाली कार्यप्रणालियों के साथ ही लेखापरीक्षा के उद्देश्य से ओवरटाइम तथा रिकार्डों का रखरखाव।

8.5 सक्षमता

8.5.1 परिचालन और संरक्षा

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि कर्मचारी की सक्षमता का विकास किया जाए और उसे बनाए रखा जाए तथा इसके लिए निम्नलिखित को ध्यान में रखा जाए :

क) यह प्रमाणित किया जाएगा कि कर्मचारी डीएफसीसीआईएल साधारण नियम, प्रक्रियाओं और अन्य नियमावलियों तथा अनुदेशों में उल्लिखित अपेक्षित संरक्षा आवश्यकताओं के लिए सक्षम है;

ख) प्रत्येक कर्मचारी द्वारा किए गए कार्य के कारण उत्पन्न होने वाले जोखिम के स्तर के अनुसार आकलन किया जाना चाहिए;

ग) किसी भी कर्मचारी के लिए किए जाने वाले आकलनों के बीच अधिकतम अवधि तीन वर्ष से अधिक नहीं होनी चाहिए;

घ) जहां आकलन के लिए समयावधि की आवश्यकता विनिर्दिष्ट अवधि से तीन माह अधिक हो जाती हो, पुनर्आकलन पूर्ण न कर पाने वाले कर्मचारी डीएफसी नेटवर्क पर कोई परिचालन और संरक्षा कार्य नहीं कर सकेंगे;

ड) किसी कर्मचारी की संरक्षा संबंधी सक्षमता का पुनः आकलन, उत्पन्न जोखिम के अनुसार किया जाएगा, जबकि कर्मचारी एक निरंतर लंबी अवधि के लिए परिचालन संरक्षा के कार्यनिष्पादन से न जुड़ा रहा हो और यदि उसके कार्य की निरंतर अवधि बारह माह से अधिक न रही हो। पुनः आकलन के सफलतापूर्वर संपन्न हो जाने पर बहाली की जाएगी, और

च) किसी कर्मचारी की सक्षमता उस समय से समाप्त मानी जाएगी जहां से उक्त सक्षमता वापस ले ली गई हो अथवा निलंबित कर दी गई हो।

8.5.2 रूट अथवा क्षेत्र विशेष की सक्षमता

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि निम्नलिखित के संबंध में रूट अथवा क्षेत्र विशेष की सक्षमताओं की कार्यप्रणाली के विकास और रखरखाव के लिए ध्यान रखा जाता हो:

क) गाड़ियों के परिचालन और संचालन के लिए:

i) नेटवर्क रूट की जानकारी;

ii) डीएफसी साइडिंग के लिए यार्ड, जंक्शन और स्टेशनों सहित संलग्न नेटवर्क के भी यार्ड सक्षमता, और

I) कम्यूनिकेशन प्रोटोकॉल और इंटरफेस संबंधी आवश्यकताएं।

ख) गाड़ियों के संचलन के लिए नियंत्रण और सिगनलिंग :

i) कंट्रोल रूम, पैनल अथवा सिगनल बॉक्स की सक्षमता, और

ii) कम्यूनिकेशन प्रोटोकॉल और इंटरफेस संबंधी आवश्यकताएं।

ग) अवसंरचना अथवा चल स्टॉक के लिए कार्य:

i) जैसा कार्य के लिए लागू हो रूट, यार्ड, अवसंरचना और चल स्टॉक के बारे में जानकारी , और

ii) कम्यूनिकेशन प्रोटोकॉल और इंटरफेस संबंधी आवश्यकताएं।

घ) शंटिंग और टर्मिनल कार्यों के लिए :

i) जैसा कार्य के लिए लागू हो यार्ड और अवसंरचना के बारे में जानकारी; और

ii) कम्यूनिकेशन प्रोटोकॉल और इंटरफेस संबंधी आवश्यकताएं।

ड) रेलपथ पर अथवा उसके आसपास होने वाली कोई अन्य गतिविधियां :

i) रेलपथ की जानकारी;

ii) विद्युतीकृत रेलपथ की जानकारी; और

iii) कम्यूनिकेशन प्रोटोकॉल और इंटरफेस संबंधी आवश्यकताएं।

8.5.3 इंजीनियरिंग सिस्टम की सक्षमता

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि कर्मचारी की सक्षमता के विकास और उसके रखरखाव के लिए कार्यप्रणालियों को लागू किया जाता हो, जिन्हें डिजाइन, निर्माण, संस्थापना, मॉनीटरिंग और अनुरक्षण, अवसंरचना और चल स्टॉक की डीकमीशनिंग तथा निपटान के लिए ध्यान में रखा जाता है।

8.6 परिचालन और संरक्षा फॉर्म

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक संचालन कार्यों एवं संरक्षा के विभिन्न प्रारूपों के प्रबंधन हेतु लागू कार्यप्रणालियों के लिए निम्नलिखित को सुनिश्चित करेंगे:

क) कि संचालन कार्यों एवं संरक्षा के विभिन्न प्रारूपों के प्रबंधन के लिए पर्याप्त आपूर्ति और प्रावधान हों, जो इंजन, रेलपथ वाहनों और मशीनों के लिए लागू किए जाते हों और जिन्हें नियंत्रण कक्षों, पैनल स्टेशनों तथा अन्य उपयुक्त स्थानों पर लागू किया जाता हो;

ख) कि संचालन कार्यों एवं संरक्षा के विभिन्न प्रारूप सही प्रकार से पूर्ण करके प्रस्तुत और एकत्रित किए जाते हों, और

ग) कि संचालन कार्यों एवं संरक्षा के विभिन्न प्रारूप न्यूनतम चार सप्ताह के लिए रखे जाते हों। इस अवधि के दौरान उन्हें अनुरोध करने पर संगठनों के बीच आदान-प्रदान के लिए उपलब्ध कराया जाएगा तथा अन्य दस्तावेज और रिकार्डिंग, उदाहरण के लिए ट्रेन ग्राफ और वॉयस रिकार्डिंग के लिए उनकी तुलना की अनुमति दी जाती हो। इस अवधि के उपरांत पूर्ण किए गए फार्म उक्त संगठन द्वारा अपनी आवश्यकताओं और कानून के अनुरूप रखे जाएंगे।

8.7 संरक्षा संबंधी चाबियां

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि संरक्षा चाबियां औपचारिक रूप से जारी की जाती हों और उन्हें निम्नखित को ध्यान में रखते हुए कर्मचारियों से लिया-दिया जाता हो :

क) क्या कर्मचारी के पास संरक्षा संबंधी प्रमाण पत्र, रूट और यार्ड सक्षमता है;

ख) क्या रेल संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए कर्मचारी को संरक्षा चाबियों की आवश्यकता है, और

ग) कर्मचारियों की सेवा की समाप्ति पर अथवा उनके सेवाकाल की अवधि पूर्ण होने पर क्या चाबियों को वापस लिए जाने की आवश्यकता है।

ख) **चल स्टॉक आवश्यकताएं**

8.8 गाड़ी के ब्रेक संबंधी आवश्यकताएं

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली को लागू करेंगे और गाड़ी की ब्रेकिंग से संबंधित समस्त आवश्यकताओं का प्रबंधन कार्य करेंगे, किंतु यह सुनिश्चित करने तक ही सीमित नहीं होगा कि :

- गाड़ी के ब्रेक गाड़ी की विशेषताओं और डीएफसी नेटवर्क एरिया के अनुसार लागू होता है;
- जैसा नीचे दिया गया है, ब्रेकों की मरम्मत की जाती हो अथवा वाहनों की रिमार्शलिंग की जाती हो या हटाया गया हो अथवा ब्रेक को अलग किया जाता हो।
- डीएफसी नेटवर्क पर संचालित भारतीय रेल की समस्त गाड़ियों में वैध ब्रेक पावर प्रमाणपत्र होना चाहिए। सामान्य परिस्थितियों के अंतर्गत डीएफसी पर संचलन के दौरान ब्रेक पावर अवैध नहीं होना चाहिए। ब्रेक पावर प्रमाणन में किसी प्रकार की लापरवाही के मामले में, डीएफसीसीआईएल पर किसी भी रूप में, उसकी पुनर्बहाली के लिए कोई कार्य अथवा जिम्मेदारी नहीं सौंपी जाएगी इसकी जिम्मेदारी पूर्णतया भारतीय रेल की होनी चाहिए।
- समस्त निजी संचालकों के पास अपनी आंतरिक संरक्षा प्रबंधन प्रणालियों के अंतर्गत नियंत्रण और प्रावधान होने चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि समस्त गाड़ियों में वैध ब्रेक पावर प्रमाण पत्र हैं (आंतरिक अथवा बाहरी एजेंसी के माध्यम से), जो डीएफसीसीआईएल की आवश्यकताओं और संचालकों के साथ इसके विभिन्न करारों के अनुरूप हों। ऐसे प्रमाण पत्र उस समय तक अवश्य वैध रहने चाहिए, जब गाड़ी डीएफसी नेटवर्क से गुजरती हो, तथा जब तक कि गाड़ी लांग हॉल फोरमेशन में न हो। लांग हॉल फोरमेशन के लिए डीएफसीसीआईएल द्वारा अनुदेश जारी किए जाएंगे, जो वैध ब्रेक पावर प्रमाण पत्र को भी कवर करेंगे । ब्रेक पावर प्रमाण पत्र में कोई चूक होने के मामले में, उसकी बहाली के संबंध में डीएफसीसीआईएल को किसी भी रूप में, चाहे जो भी हो जिम्मेदार नहीं ठहराया जाएगा और यह जिम्मेदारी पूरी तरह संचालक की होगी।

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक निम्नलिखित का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि :

क) भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित के लिए अनुदेश जारी किया जाता है-

i) अलग किए गए वाहनों को अनुमति दी जाती हो,

ii) बिना ब्रेक वाले वाहनों की कपलिंग की जाती हो और

iii) गाड़ी संचालकों द्वारा अलग किए गए ब्रेक वाले वाहनों की पहचान के लिए अनुदेशों का पालन किया जाना चाहिए।

ग. इंजन की आवश्यकताएं

8.9 **लोको पायलट की सक्षमता**

क) गाड़ी संचालक और डीएफसीसीआईएल सुनिश्चित करेंगे कि लोको पायलट निम्नलिखित के संबंध में सक्षम होते हों:

i) डीएफसीसीआईएल के सामान्य नियम और प्रक्रियाएं;
ii) नेटवर्क में प्रवेश करने तथा उससे निकलने के लिए इंटरफेस संबंधी व्यवस्थाएं और संबद्ध दस्तावेज; और
iii) परिचालन नियमावली की प्रक्रियाएं।

ख) डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी को नियंत्रण में रखने के लिए लोको पायलट निम्नलिखित के संबंध में परिचालन और व्यावहारिक अपेक्षाओं पर खरा उतरना चाहिए:

i) गाड़ी की तैयारी, परीक्षण और प्रबंधन;
ii) संचालित किए जाने वाले इंजनों और चल स्टॉक के प्रकार; और
iii) उन रूट और अवसंरचना सहित यार्डों और अन्य सुविधाओं का ज्ञान, जिन पर लोको पायलट को संचालन कार्य करना अपेक्षित हो।

8.10 इंजन उपकरण

क) डीएफसी नेटवर्क पर संचालन कार्य करते हुए, लोको पायलटों को सुनिश्चित करना चाहिए कि निम्नलिखित उपकरण उपलब्ध कराए गए हों और वे चालू हालत में हों :

i) एक घड़ी अथवा दीवार घड़ी;
ii) अनुमोदित वैयक्तिक संरक्षा उपकरण;
iii) इंजन के संचार उपकरण ताकि गाड़ी में रहकर अथवा गाड़ी से बाहर जाकर संपर्क किया जा सके;
iv) जहां गाड़ी पर कोई गार्ड तैनात न हो, परिचालित एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री उपकरण;
v) सुरक्षित कार्य के लिए चाबियां;
vi) डीएफसीसीआईएल के साधारण नियमों और अन्य परिपत्रों के अनुसार अपेक्षित फार्म।
vii) जैसा निर्धारित है, आपात उपकरण।
viii) जैसा निर्धारित है, प्राथमिक उपचार की सामग्री।
ix) कोहरे वाले मौसम के दौरान संचलन के लिए।

ख) डीएफसी नेटवर्क में किसी गाड़ी के प्रवेश करने से पहले, लोको पायलट सुनिश्चित करेंगे कि :

i) समस्त आवश्यक एयर ब्रेक परीक्षण किए गए हों और वे अपेक्षित सीमा के भीतर हों;
ii) इंजन की हेडलाइट को हाई और लो बीम पर परीक्षण किया गया हो और जहां उसे फिट किया गया हो, 'डिच लाइट्स' की जांच की गयी है और वह पूरी तरह काम करने की स्थिति में हो;
iii) जहां फिट की गई हों, इंजन की पहचान वाली लाइट्स पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;

iv) इंजन की सीटी/हॉर्न पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;

v) जहां गाड़ी पर कोई गार्ड तैनात न हो एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;, और

vi) इंजन के संचार उपकरण पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;

vii) सैंडर्स और वाइपर्स पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;

viii) कोई भी संरक्षा उपकरण बाईपास हालत में न हो;

ix) यदि डीएफसी पर ऑपरेट करने के लिए अपेक्षित हो, तो इंजन का पेंटोग्राफ ऊंचे उपरि उपकरण के लिए फिट हो।

ग) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि किसी अन्य इंजन अथवा किसी गाड़ी से जुड़ने पर इंजन की कपलिंग सुरक्षित और अथवा सही रूप में है।

घ) इंजनों को तैयार करते समय, लोको पायलट जैसा अपेक्षित होता है, गाड़ी चलाना शुरु करने से पूर्व प्रत्येक इंजन में उपलब्ध डेटा लॉगर अथवा इसी तरह के अन्य उपकरण अथवा अन्य सुविधा, यदि उपलब्ध हो, में विवरण दर्ज करेगा। बाद में अनिवार्य चालकदल बदलावों के समय प्रविष्टि केवल आगे के इंजन में ही की जाएगी;

ड) यदि गाड़ी के एक बीच में परिचालित इंजन है और यह गाड़ी की ढुलाई में सहायता के लिए अपेक्षित होता है, तो चालक सुनिश्चित करेगा कि इंजन के लिए रिमोट ऑपरेटिंग डिवाइस जैसे लोकोट्रोल का परीक्षण कर लिया गया है और उसका संचालन होता है;

च) कोई लोको पायलट तब तक रेलइंजन के सुरक्षित संचालन के लिए उपलब्ध किसी उपकरण का संचालन नहीं करेगा, जब तक उसे अधिकृत न किया जाता हो और कार्रवाई के लिए उपयुक्त अनुदेश न दिए जाते हों, और

जी) यदि सतर्कता नियंत्रण प्रणाली खराब हो जाती है और लोको पायलट के लिए उपकरण को अलग करना आवश्यक हो जाता है, तो इस मामले में गाड़ी संचालकों के अनुदेशों के अनुरूप उसकी रिपोर्ट की जानी चाहिए। सभी मामलों में डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकों को सूचित किया जाएगा।

8.11 **इंजन स्पीडोमीटर**

क) डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करने से पूर्व, अथवा जैसे ही संभव हो, लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि इंजन स्पीडोमीटर काम कर रहा हो;

ख) गाड़ी के चलते समय यदि स्पीडोमीटर विफल हो जाता है, तो डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और इंजन नियंत्रक को सूचित किया जाएगा और जैसा डीएफसीसीआईएल साधारण एवं सहायक नियमों तथा प्रक्रियाओं में उल्लेख है, लोको पायलट गाड़ी की गति को आंकेगा।

8.12 लोको पायलट की सतर्कता

डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी चला रहे लोको पायलट निम्नलिखित के संबंध में ध्यान देंगे :

क) सतर्क रहें और गाड़ी के चलने की दिशा में रेलपथ पर नज़र बनाए रखें;

ख) इंजन में कोई ऐसी गतिविधि न करें, जिससे संरक्षा से ध्यान भंग होता हो;

ग) गाड़ी को सावधानी से आरंभ करें और रोकें, शिथिलता पर नियंत्रण रखें और मौसम तथा रेलपथ की स्थिति पर नज़र रखें तथा साथ ही गाड़ी की लंबाई और भार पर भी ध्यान दें;

घ) जितना संभव हो गाड़ी के चालन को सही प्रकार से नियंत्रित करें और जितना संभव हो समय की हानि को रोकें;

ड) गति सीमा से अधिक न जाएँ ;

च) सतर्क रहें और गाड़ी को रोकने अथवा गति को कम करने के लिए तैयार रहें;

छ) प्रत्येक लागू गति प्रतिबंध अथवा लोको पायलट द्वारा स्वयं रेलपथ की देखे जाने वाली स्थिति के अनुरूप नियम का पालन करें;

ज) किसी स्टेशन, साइडिंग, सिगनल अथवा किसी समपार पर पहुंचते समय, विशेषकर जब मौसम साफ न हो अथवा किसी कारणवश दृश्यता क्षीण हो, बाहर गहन दृष्टि बनाए रखें;

झ) रेलपथ पर काम करने वाले अथवा अन्य व्यक्तियों, रेलपथ वाहनों अथवा रेलपथ पर आसपास रखे जाने वाली मशीनों पर सतर्क दृष्टि बनाए रखें;

ट) गाड़ी चलाना शुरू करते समय अथवा गति बढ़ाना शुरु करते समय तथा यात्रा के दौरान अक्सर मिलने वाले अंतरालों पर, यह सुनिश्चित करने के लिए पीछे की ओर देखें कि पूरी गाड़ी सुरक्षित और सही तरीके से चल रही है।

ठ) बाहर नज़र बने रखें कि रेलपथ अथवा समीपवर्ती भूमि अथवा सम्पत्ति पर बाढ़ अथवा आग लगने जैसी कोई स्थिति तो नहीं है;

ड) किन्हीं घटनाओं सहित खराब मौसम और कम दृश्यता के बारे में डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को रिपोर्ट करें;

ढ) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक, स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार कार्य करें, और

ण) इंजन केबिन में लोको पायलट के लिए बने स्थान से अनुपस्थित न हों।

8.13 इंजन सीटी का संचालन

8.13.1 इंजन की सीटी का सामान्य उपयोग

क) लोको पायलट इंजन की साफ और स्पष्ट सुनाई देने वाली सीटी बजाएगा ;

ख) तीव्रता , अवधि और आवृत्ति साधारण एवं सहायक नियमों के अनुरूप होने चाहिए;

ग) लोको पायलट निम्नलिखित परिस्थितियों में इंजन की सीटी बजाएगा :

i) रुके हुए इंजन को चलाने से पूर्व और जहां तक संभव हो, यह देखे जाने पर कि कोई व्यक्ति खतरे की स्थिति में नहीं है;

ii) अन्य गाड़ी की ओर बढ़ते और गुजरते समय;

iii) शंटिंग कार्य करते समय;

iv) जिस रेलपथ पर गाड़ी चल रही हो उस पर काम कर रहे कामगारों की ओर अथवा उनके नजदीक पहुँचते समय;

v) समपारों, पुलों और सुरंगों की ओर पहुँचते समय;

vi) रेलपथ के निकट स्थित सीटी के संकेत चिह्नों द्वारा इंगित अनुसार; और

vii) कामगारों को लिए किसी वर्क ट्रेन को चलाते समय अथवा किसी चल स्टॉक में अथवा उसके निकट काम के समय गाड़ी के आरंभ अथवा गति कम करते समय।

घ) लोको पायलट किसी वैध कारण के बिना इंजन की सीटी नहीं बजाएगा।

8.13.2 इंजन की सीटी की विफलता

क) यदि डीएफसी नेटवर्क पर इंजन की सीटी किसी समय विफल हो जाती है, तो लोको पायलट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और इंजन नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा और डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के निर्देशानुसार गाड़ी को संचालित करेगा।

चालक को अवश्य ही :

i) खराबी की मरम्मत का प्रयास करना चाहिए;
ii) गाड़ी नियंत्रक से सलाह करके इंजन को बदले; अथवा

खराबी को गाड़ी संचालक के अनुरक्षक द्वारा मरम्मत कराने की व्यवस्था करेगा।

ख) यदि मरम्मत करना संभव न हो तो निम्नलिखित लागू होगा :

i) जब परिस्थितियां सही हों और गाड़ी चालन वाले स्थान से दृश्यता स्पष्ट हो, तो लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि रेलपथ के आसपास कोई सड़क वाहन, कामगार, पैदल यात्री अथवा पशु इत्यादि न हो; तब वह समान्य गति से चलेगा।
ii) जब परिस्थितियां सही नहीं हों और गाड़ी चालन वाले स्थान से दृश्यता स्पष्ट नहीं हो तथा रेलपथ के आसपास कोई सड़क वाहन, कामगार, पैदल यात्री अथवा पशु इत्यादि का होना सुनिश्चित न हो सके तो लोको पायलट को गाड़ी की गति कम करेगा।
iii) गाड़ी को आगे बढ़ाते समय निम्नलिखित के ध्यानाकर्षण के लिए लोको पायलट लो और हाई बीम के मध्य हेडलाइट को ऑपरेट करेगा :

- किसी समपार पर;
- रेलपथ पर अथवा उसके निकट काम करने वाले किसी व्यक्ति अथवा व्यक्तियों; अथवा
- किसी अन्य स्थान पर, जहां लोको पायलट आवश्यक समझे; और

(iv) यदि लोको पायलट समझता है कि वाहनों के मालिक अथवा रेलपथ पर अथवा उसके निकट काम करने वाले अथवा गुजरने वाले व्यक्ति गाड़ी के आने के बारे में नहीं जान पाते है तो लोको पायलट :

- गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा; और
- जब तक दुर्घटना की स्थिति टल न जाती हो गाड़ी को स्थिर रखेगा।

ग) ऐसे समपार जहां स्वचालित चेतावनी उपकरण उपलब्ध नहीं हों अथवा फाटक वालों की ओर बढ़ते समय जब इंजन की सीटी काम नहीं कर रही हो, तो लोको पायलट :

i) समपार की ओर इतनी गति से बढ़ेगा जिससे गाड़ी को सुरक्षित तरीके से रोका जा सके और गाड़ी को सड़क वाहनों, कामगारों अथवा पैदल यात्रियों से टकराने से रोका जा सके;
ii) समपार से पहले गाड़ी रोकेगा;
iii) डीएफसीसीआईएल/रेलवे कर्मी के अथवा किसी लोको पायलट के द्वारा दिए जाने वाले सिगनल का पालन करेगा जो समपार से आगे जाएगा और लोको पायलट को सिगनल देगा कि समपार क्लियर है और सड़क तथा पैदल यातायात रुक चुका है अथवा समपार इनसे क्लियर है; और

iv) सतर्क गति पर समपार से होकर गुजरेगा।

8.14 इंजन हेडलाइट का संचालन

8.14.1 सामान्य

इन प्रक्रियाओं को डीएफसीसीआईएल के साधारण नियम और प्रक्रियाओं के साथ मिलाकर पढ़ा जाना चाहिए।

8.14.2 इंजन हेडलाइट का सामान्य उपयोग

क) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि रात्रि के समय अथवा जब दृश्यता कम हो, तो हर समय हेडलाइट पूर्णतया जली रहती हो, रनिंग लाइनों पर यह स्थिति निम्नलिखित (सी), (डी) अथवा (ई) के अलावा गाड़ी चलाते समय;

ख) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि जब गाड़ी दूसरी किसी गाड़ी के क्रास होने की प्रतीक्षा कर रही हो तो हेडलाइट बंद हो। तथापि, हेडलाइट एक बार यह पुष्टि कर लेने के बाद ही हेडलाइट बंद करनी चाहिए कि गाड़ी रुक चुकी है और गाड़ी को संरक्षित रखे जाने के लिए कांटे सैट कर दिए गए हैं;

ग) पूरी लंबाई से अधिक लम्बी गाड़ी का लोको पायलट उस स्थिति में हेटलाइट को मंद करेगा, किंतु उसे बंद नहीं करेगा, जब:

i) गाड़ी किसी स्टेशन में प्रवेश करने के लिए अधिकृत हो चुकी हो;

ii) गाड़ी की अन्य गाड़ी के क्रास होने की प्रतीक्षा कर रही हो, और

iii) गाड़ी रुक चुकी हो; वह स्टेशन के क्लियरेंस प्वाइंट से क्लियर नहीं हुई हो (अधिक लंबाई के कारण)।

घ) अधिक लंबाई वाली गाड़ी का लोको पायलट तभी लाइट को बंद करेगा जब:

i) लोको पायलट आने वाली गाड़ी से पहले उसके लोको पायलट से आवाज के माध्यम से संपर्क कर लेता हो, और

ii) प्रवेश के लिए स्थितियां स्पष्टतया तय हो जाती हों ताकि गाड़ी कांटों से पहले रुक सके।

ड) लोको पायलट हेडलाइट को मंद/धीमा कर देगा अथवा यदि "मार्कर" अथवा "फ्लेशर" लाइट लगी हों तो उस समय हेडलाइट को बंद कर देगा, जब :

i) शंटिंग वाले स्थलों से होकर गुजरेगा;

ii) किस अन्य गाड़ी के पीछे गाड़ी के नजदीक खड़ा होगा;

iii) जंक्शनों, टर्मिनलों अथवा स्टेशनों की ओर पहुँचते हुए ;

iv) उन स्थानों की ओर बढ़ने पर, जहां गाड़ी रोकनी हो;

v) जब विपरीत दिशा से मोटर वाहन आ रहे हों (निकटवर्ती सड़कों पर), और

vi) किसी समान्तर रेलपथ पर विपरीत दिशा से आ रही गाड़ी के आने पर।

च) मद सं. (सी), (डी) और (ई) में उल्लिखित प्रत्येक परिस्थिति में आगे के इंजन में लगी "मार्कर" अथवा "फ्लेशर" लाइटें ऑन रखी जाएंगी।

8.14.3 इंजन हेडलाइट विफलता

क) यदि डीएफसी नेटवर्क पर रेलइंजन की हेडलाइट किसी समय विफल हो जाती है, तो लोको पायलट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और इंजन नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा।

ख) निम्नलिखित में से कोई भी विकल्प, जो परिस्थिति के अनुसार अनुकूल होगा, संभव होने पर अपनाया जाएगा :

i) खराबी की मरम्मत;

ii) गाड़ी नियंत्रक से परामर्श करके इंजन को बदलना; अथवा

iii) खराबी के सुधार के लिए किसी अनुरक्षण कर्मचारी की व्यवस्था करना।

हेडलाइट को चालू करने के लिए यदि इन विकल्पों में किसी एक को लागू करना संभव न हो, तो 'मार्कर" अथवा "फ्लेशर" लाइट चालू की जाएंगी, डीएफसीसीआईएल के साधारण नियम और प्रक्रियाओं के उल्लेखानुसार चालक गाड़ी आगे बढ़ाएगा।

8.15 लोको पायलटों के प्राधिकार का सत्यापन और अन्य जानकारी

आगमन सिगनल, प्वाइंट इंडीकेशन, गति के संकेत चिह्न अथवा रेलपथ के समीप लगे अन्य संकेत चिह्नों के अभिप्राय का रेलइंजन का नियंत्रण करने वाला लोको पायलटों द्वारा पालन किया जाएगा और यदि इंजन पर एक से अधिक लोको पायलट हो तो दोनों लोको पायलट इसे सुनिश्चित करेंगे और सिगनल का अभिप्राय मौखिक रूप से अन्य लोको पायलट को बताएगा और सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को नियंत्रित करने वाला लोको पायलट सिगनल के अभिप्राय के अनुरूप गाड़ी को नियंत्रित कर रहा है।

8.16 खतरे की स्थिति में सिगनल को पार करना

8.16.1 सिगनल विफलता

यदि सिगनल रूकने का संकेत प्रदर्शित कर रहा हो, और गाडी अथवा इंजन उसे पास कर जाता है तो चालक को तत्काल गाड़ी रोक देना चाहिए और उक्त घटना की जानकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देनी चाहिए तथा रूकने का संकेत दे रहे सिगनल से गाड़ी के गुजरने का कारण बताना चाहिए।

यदि सिगनल आती हुई गाडी के सामने रोक संकेत में बदल जाती है तो, डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा और गाड़ी को रोकने के लिए सिगनल को रिस्टोर करने का कारण पूछेगा और यदि यह पुष्टि हो जाता है कि यह सिगनल की खराबी थी, तो जैसा डीएफसीसीआईएल साधारण नियम और प्रक्रियाओं में उल्लिखित है, वह गाड़ी को प्राधिकृत करेगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक उक्त घटना की जानकारी सिगनल एवं दूरसंचार नियंत्रक को देगा और सिगनल की खराबी को दूर कराने की व्यवस्था करेगा। डीएफसीसीआईएल द्वारा जांच भी कराई जाएगी तथा उचित प्राधिकारी को इस घटना की विस्तृत जानकारी सौंपी जाएगी।

8.16.2 लोको पायलट की गलती

यदि यह पाया जाता है कि लोको पायलट ने गलती से स्टॉप सिगनल को पार कर लिया था, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक लोको पायलट को गाड़ी आगे ले जाने की अनुमति नहीं देगा और लोको पायलट को कार्यमुक्त करने का व्यवस्था करेगा।

यदि संरक्षा कारणों से गाड़ी को बढ़ाने की आवश्यकता हो, तो सहायक चालक को गाड़ी को सुरक्षित तरीके से चलाने की अनुमति दी जा सकती है, किंतु उसके लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और स्टेशन के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा अनुदेश दिए जाएंगे।

गाड़ी के स्टॉप सिगनल को पार करने के कारण के लिए डीएफसीसीआईएल जिम्मेदार होगा और वह डीएफसीसीआईएल के लिए इसके निष्कर्षों, सिफारिशों तथा निवारक कार्रवाइयों की व्यवस्था करेगा।

8.17 गाड़ी का अचानक मेन लाइन पर रुकना

यदि चालक के लिए यह आवश्यक हो कि वह किसी असामान्य घटना, जैसे रेलइंजन विफलता अथवा गाड़ी के ब्रेक प्रेशर की क्षति के कारण , वाले स्टेशनों के बीच में गाड़ी को रोके, ऐसी स्थिति में चालक डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से तत्काल संपर्क करेगा और उसे घटना के विवरण उपलब्ध कराएगा।

यदि लोको पायलट यह समझता हो कि गाड़ी समानांतर लाइनों पर अवरोध उत्पन्न कर सकती है, तो लोको पायलट गाड़ी के रेडियो पर चेतावनी प्रसारित करेगा और अन्य आने वाली गाड़ियों को रोकने के लिए आपात फोन कॉल करेगा।

लोको पायलट प्रयास करेगा कि आवश्यक होने पर खड़ी हुई गाड़ी की सुरक्षा के लिए उपाय किए जाएं।

यदि खड़ी हुआ गाड़ी से समानांतर लाइनों के लिए कोई अवरोध उत्पन्न नहीं हो रहा हो, तो लोको पायलट उस मुद्दे के हल के लिए इंजन से उतरते समय सावधानी बरतेगा और समस्या का हल हो जाने पर पुनः गाड़ी को चलाना जारी रखने की अनुमति के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगा।

8.18 लोको पायलट की थकावट अथवा अन्य अक्षमताएं

यदि किसी अक्षमता के कारण लोको पायलट संरक्षा की दृष्टि से गाड़ी का संचालन जारी नहीं रख सकता, तो उसे गाड़ी चलाना शुरु करना अथवा चलाना जारी नहीं रखना चाहिए

क) उदाहरण के लिए बीमारी, चोट अथवा ड्यूटी के अधिक घंटों के कारण;

ख) जहां ड्यूटी आरंभ करने के बाद असक्षमता हो जाती हो, तो लोको पायलट को :

i) अगले स्टेशन पर गाड़ी रोक देनी चाहिए और डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को परिस्थितियों की जानकारी देनी चाहिए;

ii) तब तक गाड़ी नहीं चलानी चाहिए जब तक कि गाड़ी के सुरक्षित संचालन की क्षमता न जुटा ले अथवा किसी अन्य लोको पायलट की व्यवस्था न हो जाए, और

iii) ड्यूटी समाप्त होने पर लोको पायलट को एक रिपोर्ट तैयार करनी चाहिए जिसमें असक्षमता की परिस्थितियों की जानकारी हो और उस रिपोर्ट को डीएफसीसीआईएल को प्रस्तुत करना चाहिए।

घ. संरक्षा

8.19 संरक्षा कार्यनिष्पादन

8.19.1 मॉनीटरिंग का अनुपालन

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक निगरानी रखेंगे कि परिचालनिक दृष्टि से कार्यप्रणाली के तहत सुरक्षित गतिविधियां होती हों और इस पर ध्यान देंगे कि इंजीनियरिंग सिस्टम संरक्षित रखा जाता हो :

क) सिस्टम की कार्यप्रणालियों और समुचित अंतरालों पर भौतिक परिसंपत्तियों की आंतरिक लेखापरीक्षा की जाती हो;

ख) कार्यस्थल पर कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली गतिविधियों पर नियमित रूप से नज़र रखी जाती हो;

ग) जहां अनुपालन न होने के साक्ष्य मिलते हों, निवारक कार्रवाई की शुरुआत की जाती हो;

घ) प्रभावित संगठनों के बीच गंभीर रूप से अनुपालन न होने की सूचना का त्वरित आदान-प्रदान होना चाहिए, और

ड) संरक्षा संबंधी अनुपालन की मॉनीटरिंग के रिकार्ड का रखरखाव करना।

8.19.2 कार्यनिष्पादन की समीक्षा

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक संरक्षा कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने के साथ-साथ घटना के डेटा, रिपोर्टों और सिफारिशों की भी समीक्षा करेंगे।

संरक्षा कार्यनिष्पादन के दौरान पाई गई कमियों की समीक्षा की जाएगी बशर्ते उचित निवारक कार्रवाई की जाती हो और उनकी प्रभावशीलता सुनिश्चित करने के लिए उनकी बाद में समीक्षा की जाती हो।

एक अथवा अधिक संगठनों को प्रभावित करने वाली किन्हीं घटित घटनाओं के लिए जहां निवारक कार्रवाई आवश्यक हो, डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक इसे क्रियान्वित करेंगे और संयुक्त संरक्षा कार्यनिष्पादन समीक्षा बैठकों में हिस्सा लेंगे।

ङ. अन्य आवश्यकताएं

8.20 ट्रेन डॉक्यूमेंटेशन और अन्य अनुदेश

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि लोको पायलटों को अपेक्षित दस्तावेज, परिपत्र और डीएफसी नेटवर्क अन्य लागू परामर्श की प्रतियां उपलब्ध कराई गयी हो ।

क) ड्यूटी आरंभ करने से पूर्व अथवा जब भी आवश्यक हो, वे सूचनाओं और अनुदेशों की जानकारी लेंगे, जो डीएफसी नेटवर्क पर उनकी कार्यप्रणाली के अनुरूप होंगे;

ख) ड्यूटी के दौरान वे समस्त गाड़ी दस्तावेज अपने पास रखेंगे और उनकी जानकारी रखेंगे, जो उनकी गाड़ी के लिए अपेक्षित होंगे, जिनमें निम्नलिखित दस्तावेज शामिल होते हैं :

i) गाड़ी की समग्रता से संबद्ध प्रमाणपत्र;

ii) गाड़ी के विवरण;

iii) सुरक्षित कार्यप्रणाली संबंधी दस्तावेज;

iv) गति प्रतिबंध की जानकारी;

v) खतरनाक वस्तुओं संबंधी दस्तावेज; और

vi) डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ी के संचालन के लिए अपेक्षित अन्य दस्तावेज।

ग) ड्यूटी पूर्ण होने पर

i) यदि लोको पायलट को किसी अन्य लोको पायलट के साथ बदला जाता है, तो अन्य लोको पायलट को यह जानकारी दें कि वह गाड़ी की जिम्मेदारी संभाले; और

ii) अंतिम गंतव्य स्थल पर गाड़ी संचालकों के दस्तावेज संग्रहण के लिए तैनात कर्मचारी को दस्तावेज उपलब्ध कराएं अथवा उन दस्तावेज को इस उद्देश्य से उपलब्ध कराए गए उपयुक्त स्थान पर रखें।

8.21 रेलपथ एक्सेस एग्रीमेंट

डीएफसीसीआईएल और एक गाड़ी संचालक के बीच हुए एक्सेस एग्रीमेंट में डीएफसीसीआईएल नेटवर्क में एक्सेस की अनुबंध एवं शर्तों का उल्लेख किया जाएगा। इनमें आईसीपी के क्रियान्वयन के माध्यम से सहमत हुए कार्य संबंधी पैमानों का उल्लेख किया जाएगा।

एक्सेस एग्रीमेंट के तहत निम्नलिखित प्रक्रिया की पहचान की जानी चाहिए :

क) डीएफसी नेटवर्कपर चलने वाली गाड़ियों की प्रस्तावित समय-सारणी, और

ख) गाड़ी के परिचालनिक कार्यनिष्पादन प्रतिबंधों और सीमाओं सहित प्रत्येक गाड़ी की श्रेणी।

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक गाड़ी सेवा की शुरुआत से पूर्व उसकी समुचित प्रमाणन (अक्रेडिसन) को बनाए रखेंगे।

8.22 अवसंरचना और चल स्टॉक प्रतिबंध

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक प्रतिबंध संबंधी जानकारी सहित निम्नलिखित की व्यवस्था के लिए कार्यप्रणाली को क्रियान्वित करेंगे :

क) लागू स्थायी गति प्रतिबंध (उदाहरण के लिए रेलपथ के घुमाव, ढाल अथवा सिगनल की दृश्यता);

ख) लागू अस्थायी गति प्रतिबंध (अर्थात् अवसंरचना संबंधी स्थिति);

ग) अन्य चेतावनियां और प्रतिबंध (अर्थात् लदान, क्लियरेंस, जो मौसम और अन्य प्राकृतिक घटनाओं के प्रभावों की क्षतिपूर्ति करते हैं), और

घ) प्रतिबंधों की सूचना देने के माध्यम जैसे निम्नलिखित उल्लिखित हैं :

i. ट्रैक साइड पर गति प्रतिबंधों को दर्शाने के लिए साइन बोर्ड;

ii. प्रतिबंध संबंधी जानकारी के नियमित मुद्दे; और

iii. नए प्रतिबंधों के बारे में लोको पायलटों को विवरण सहित सूचना, जो नेटवर्क द्वारा प्रतिबंध संबंधी जानकारी के नियमित मुद्दों के बीच लागू किए जा सकते हैं। जहां तक व्यवहार्य हो यह सूचना यथा शीघ्र उपलब्ध कराई जानी चाहिए कि संरक्षा के लिए जोखिम उत्पन्न न किया जाए और ये विवरण कि क्या रेलपथ की साइड में संकेत बोर्ड लगाए गए हैं।

गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे ताकि लोको पायलटों को डीएफसीसीआईएल द्वारा जारी वर्तमान प्रतिबंधों की जानकारी, चेतावनियां और अन्य महत्वपूर्ण सूचनाएं उपलब्ध कराई गई।

8.23 गाड़ी की पहचान के लिए नंबरिंग

डीएफसीसीआईएल द्वारा गाड़ी की पहचान के लिए नंबरों का आबंटन किया जाएगा, उन्हें अद्यतन रूप में रखा जाएगा और उन्हें गाड़ी संचालकों को उपलब्ध कराया जाएगा।

डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करते समय लोको पायलटों को पहचान के स्रोत के रूप में इन गाड़ी नंबरों का उपयोग करना आवश्यक है।

8.24 गाड़ियों की लंबाई

डीएफसी नेटवर्क पर संचालित होने वाली किसी गाड़ी की अधिकतम लंबाई सिंगल होल ट्रेन के मामले में 750 मीटर एवं लांग-होल ट्रेन के मामले में 1500 मीटर है।

किसी गाड़ी की सही लंबाई (रेलइंजनों सहित) मापने के लिए गाड़ी संचालक एक प्रभावी माध्यम उपलब्ध कराएगा और किसी गाड़ी की लंबाई गाड़ी के किसी यानांतरित हिस्से के लिए विनिर्दिष्ट अधिकतम लंबाई से अधिक नहीं होनी चाहिए।

लंबी गाड़ियों के लिए, गाड़ियों की लंबाई मापते समय, 'ट्रेन स्लेक' के लिए छूट दी जानी चाहिए।

कोरीडोर पर संचालन के लिए किसी गाड़ी विशेष के लिए गाड़ी की लंबाई एक्सेस एग्रीमेंट में विनिर्दिष्ट की जाती है और वह नेटवर्क अवसंरचना की सीमाओं के बराबर अथवा कम हो सकती है।

8.25 डीएफसी नेटवर्क पर एक्सेस

8.25.1 संक्षिप्त विवरण

गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि डीएफसी नेटवर्क पर प्रवेश के लिए अपेक्षित गाड़ी की उचित मार्शलिंग की गई हो और वह नेटवर्क पर शीघ्र प्रवेश के लिए तैयार हो।

गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि समस्त ट्रेन मार्शलिंग गतिविधियों सहित रेलइंजनों, ब्रेक यानों को हटाने और लगाने, गाड़ियों को जोड़ने अथवा अलग करने का कार्य गाड़ियों के डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश से पहले हो जाना चाहिए।

8.25.2 डीएफसी पर शंटिंग

डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश के बाद किसी गाड़ी की शंटिंग करने की जब आवश्यकता हो, साथ ही रेलइंजनों, ब्रेक यानों को हटाने और लगाने, गाड़ियों को जोड़ने अथवा अलग करने की आवश्यकता हो, तो यह कार्य तभी किया जाना चाहिए जब गाड़ी के लिए बनी गाड़ी योजना में इसे शामिल किया गया हो।

ऐसी कोई गतिविधियां जो योजना में शामिल न हों, तभी की जानी चाहिए जब डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा शंटिंग गतिविधियों के लिए अधिकृत किया जाता हो और यह व्यवस्था तभी की जानी चाहिए जब शंटिंग गतिविधियों से डीएफसी पर संचालित अन्य गाड़ीयों पर कोई प्रभाव न पड़ता हो।

8.26 हादसे और उल्लेखनीय घटनाएँ

आईसीपी की अपेक्षाओं के अनुसार संचालन और सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित गतिविधियों की रिपोर्ट की जानी चाहिए।

प्रत्येक संगठन को अपने संगठन के भीतर ऐसे व्यक्तियों की संपर्क सूची बना कर रखनी चाहिए, जो घटनाओं के संबंध में जानकारी प्राप्त करने के लिए जिम्मेदार है। ये सूची आईसीपी के अन्य संगठनों / पार्टी को उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

प्रत्येक संगठन को यह पता लगाना चाहिए कि क्या ये हादसा एक सूचनीय घटना है और उसे अपने संगठन की अपेक्षानुसार कार्य करना चाहिए।

प्रत्येक संगठन को हादसों का और नियोजित क्रियान्वित निवारक कार्रवाईयों का अपना रिकार्ड रखना चाहिए ।

8.27 मुख्य आपात प्रतिक्रिया प्लान

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक एक आपात रेस्पांस प्लान बनाएंगे।

आपात रेस्पांस प्लान का उद्देश्य किसी प्रमुख आपात स्थिति में तत्काल चिकित्सा और आपातकालीन मदद की आवश्यकता होने पर संसाधनों का समन्वय और लामबंदी करके डीएफसीसीआईएल/रेलवे कर्मचारियों को दिशा-निर्देश प्रदान करना है।

प्रमुख आपात स्थितियों में स्थल पर आपात रेस्पांस प्लान प्रभावी रहेगा, जब तक कि पुलिस अथवा अन्य कमांड अथॉरिटी उक्त स्थल को डीएफसीसीआईएल/रेलवे संगठन को वापस न सौंप दे और रिकवरी के उद्देश्य से उक्त क्षेत्र को सुरक्षित घोषित न कर दे।

आपात रेस्पांस प्लान निम्नलिखित को परिभाषित करेगा :

क) जहां यह लागू होता हो वहां का भौगोलिक दायरा;

ख) वितरण सूची;

ग) डीएफसीसीआईएल/रेलवे संगठनों में (संपर्क स्थल) प्वाइंट ऑफ कांटेक्ट;

घ) किसी प्रमुख आपात स्थिति के मामले में सहायक हो सकने वाले संसाधनों की पहचान;

ड) अवसंरचना में आपात एक्सेस के लिए प्रतिक्रियाएँ जिनमे रेलपथ पर साइट एक्सेस और विद्युतीकृत क्षेत्र की विशिष्ट आवश्यकताएं शामिल होंगी ;

च) निम्नलिखित सहित संचार आवश्यकताएं :

I) आपात सेवाओं और महत्वपूर्ण रेलवे कर्मचारियों के लिए आपात स्थितियों के दौरान संपर्क विवरण और संचार प्रोटोकॉल;

II) आपात सेवाओं के बारे में तत्काल सूचित करने की आवश्यकताएं अथवा एक पारिस्थितिक रिपोर्ट के माध्यम से परिस्थिति को नियंत्रित करने वाले प्राधिकारी द्वारा आपात सेवा आवश्यकताओं के साथ एक प्रारूप में जानकारी लिए परिस्थिति की रिपोर्ट;

III) आपात सेवा नियंत्रण प्राधिकारी और रेलवे संगठन के प्रतिनिधियों को चल रही परिस्थितियों की रिपोर्ट उपलब्ध कराने की भी आवश्यकता है, और

IV) प्रक्रियाओं के लिए यह सुनिश्चित करने की प्रक्रिया कि आपात स्थल के साथ और वहां पर निरंतर संचार व्यवस्था का रखरखाव करना और स्थल पर आपात सेवा रेस्पांस की प्रगति के बारे में जानकारी उपलब्ध कराना।

छ) एक प्रमुख आपात स्थिति के दौरान डीएफसीसीआईएल/रेलवे कर्मचारियों की जिम्मेदारियां जिनमे शामिल है :

i) प्रमुख (मेजर) आपात स्थिति के समय स्थल पर मौजूद कर्मचारी द्वारा इस उद्देश्य से प्रारंभिक सर्वेक्षण कि । इसके सहायक प्रभावों से अन्य कैजुअल्टी को रोका जा सके। इसे सामान्यतः प्राथमिक उपचार और घायल लोगों को स्थल से हटाने की तुलना में प्राथमिकता दी जाएगी तथा यह कार्रवाई शामिल प्रभावित लोगों के लिए खतरा उत्पन्न किए बिना की जानी चाहिए;

ii) किसी प्रमुख आपात स्थिति की सूचना के अनुपालन में कर्मचारियों की आवश्यकताओं के संबंध में आरंभिक प्रतिक्रिया, चाहे वह किसी रेलवे कर्मचारी की ओर से हो, अन्य प्राधिकारी अथवा जनता के किसी सदस्य द्वारा हो;

iii) आपात सेवाओं की शुरुआत से पूर्व और बाद में उनके अनुपालन दोनों स्थितियों में स्थल का नियंत्रण;

iv) आपात नियंत्रण प्राधिकारी के अनुदेशानुसार कर्मचारियों द्वारा कर्तव्यों का निर्वहन और उन अनुदेशों की प्रतिक्रिया में हरसंभव सहायता उपलब्ध कराना; और

v) प्रमुख आपात स्थिति में प्रभावित अथवा अपेक्षित गाड़ी नियंत्रण और अन्य गतिविधियों में सहायता करना।

ज) कर्मचारियों, यात्रियों और जनता को सुरक्षित स्थान पर ले जाने की प्रक्रिया;

i) खतरनाक माल , और अथवा

ii) मीडिया की जांच के प्रतुत्तर के लिए आवश्यकताएं।

8.28 गाड़ी में आग लगना

जब किसी गाड़ी के डिब्बे अथवा लदे हुए माल में आग लग जाती है, तो जहां तक संभव हो, तो लोको पायलट को ऐसी जगह गाड़ी रोक देना चाहिए जहां लोको पायलट और गार्ड (जहां उपलब्ध हो) अपनी सुरक्षा के लिए कार्रवाई कर सकें और देख सकें कि रेलइंजन अथवा गाड़ी में कोई और अन्य व्यक्ति तो नहीं हैं और आग के फैलाव का पता लगा सकें तथा यह देख सकें कि इसमें कोई खतरनाक वस्तुएं तो शामिल नहीं हैं।

लोको पायलट :

क) समुचित आपात प्रतिक्रिया योजना तैयार करने और गाड़ी के लिए और आपात प्रक्रियाओं तथा स्थल (अर्थात् विद्युतीकृत क्षेत्र) के क्रम में डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को तत्काल सूचित करेगा;

ख) आपाल कॉल करके आसपास की गाड़ियों को सतर्क करेगा;

ग) सुनिश्चित करेगा कि समानांतर लाइनों पर रेल यातायात को संरक्षित किया जाता हो;

घ) यह देखेगा कि क्या गाड़ी पर ही रहते हुए आपात रेस्पांस प्रतिक्रिया और गाड़ी पर इस उद्देश्य से उपलब्ध कराए गए उपकरणों के उपयोग से आग से वहीं निबटा जा सकता है;

ड) यदि जलते हुए डिब्बों में माल लदा हो, तो यह देखना कि क्या उन्हें शेष गाड़ी से अलग किया जा सकता है और गाड़ी को तब तक न चलाया जाए जब तक कि खतरा टल न जाता हो;

च) यह पता लगाने के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक परामर्श करेगा कि क्या गाड़ी को जलते हुए डिब्बों के साथ ऐसे किसी सुविधाजनक स्थल तक चलाना जारी रखा जाए, जहां उससे निबटा जा सके अथवा डिब्बों को अलग किया जा सके।

यदि माल से लदे वाहन, आग लगने वाले स्थल पर शेष गाड़ी से अलग किए जाते हों, तो लोको पायलट :

i) आग वाले हिस्से के पिछले हिस्सों को सुरक्षित करेगा और गाड़ी के उस हिस्से को अलग करेगा;

ii) जल रहे डिब्बों के साथ अगले भाग को खींचेगा और पिछले सुरक्षित हिस्से को क्लियर करेगा; और

iii) जल रहे डिब्बों को अलग करेगा और उस हिस्से को अलग करने के लिए पुनः उन्हें खींचेगा।

लोको पायलट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से निरंतर संपर्क में रहेगा ताकि :

i) अपेक्षित सहायता ली जा सके;

ii) की जाने वाली कार्रवाई की रिपोर्ट की जा सके; और

iii) सामान्य संचालन की बहाली के लिए रिकवरी, रेलपथ क्लियरेंस और जो भी अपेक्षित हो उसकी व्यवस्था करें।

8.29 गाड़ी में गार्ड अथवा ब्रेक यान

8.29.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसी पर संचालित सभी गाड़ियों में फंक्शनल एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री (EOTT) का फिट होना और गार्डों के बिना कार्य करना अपेक्षित है। विशेष परिस्थितियों में, डीएफसीसीआईएल कंट्रोल की पूर्व अनुमति से फंक्शनल एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना चलने वाली गाड़ियां डीएफसी पर चलने वाली गाड़ियां ब्रेक यान में गार्ड के साथ, ब्रेक यान में गार्ड के बिना अथवा गाड़ी के पिछले हिस्से में ब्रेक यान के बिना डीएफ़सी पर संचालित की जा सकती हैं

8.29.2 ब्रेक यान में गार्ड के साथ गाड़ी

डीएफसी पर एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना गाड़ी के पिछले हिस्से में ब्रेक यान में गार्ड के साथ संचालित किसी गाड़ी में गार्ड लोको पायलट के बराबर संपर्क में रहकर प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ी के पूर्ण रूप से पहुंचने की अथवा गाड़ी संचालकों की परिचालनिक आवश्यकताओं के अनुरूप पुष्टि करेगा।

8.29.3 ब्रेक यान में गार्ड के बिना गाड़ी

जब ब्रेक यान में गार्ड के बिना किसी गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क पर संचालित करना आवश्यक हो तो गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के पिछले हिस्से में एक ऑपरेटिंग एंड ऑफ ट्रेन इन्टेग्रिटी डिवाइस गाड़ी के पीछे रिपोर्टिंग एंड में लगाया जाता हो और उसके विवरण गाड़ी के रेलइंजन में लोको पायलट को उपलब्ध कराए जाते हों।

गाड़ी संचालक यह भी सुनिश्चित करेगा कि ब्रेक यान सुरक्षित हो और उसके सभी दरवाजे पर ताले लगे हों ताकि ब्रेक यान में अनधिकृत प्रवेश को रोका जा सके।

8.29.4 बिना ब्रेक यान वाली गाड़ी

जब ब्रेक यान के बिना किसी गाड़ी को डीएफसी नेटवर्क पर संचालित करना आवश्यक हो तो गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के पिछले हिस्से में एक ऑपरेटिंग एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेन्ट्री डिवाइस गाड़ी के पीछे रिपोर्टिंग एंड में लगाया जाता हो और उसके विवरण गाड़ी के रेलइंजन में लोको पायलट को उपलब्ध कराए जाते हों

8.29.5 डीएफसी पर यानांतरण के दौरान बदलाव

डीएफसी पर गाड़ियों के चलने के दौरान किन्हीं बदलावों, जैसे गाड़ी से गार्ड का उतर जाना और इसे एंड ऑफ ट्रेन इन्टेग्रिटी डिवाइस से बदले जाने के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से अनुमति ली जानी चाहिए, जिसमें डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को एक अद्यतन गाड़ी का विवरण जारी करना शामिल होगा। डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक की अनुमति के बिना बीच मार्ग में कोई बदलाव नही किया जाएगा।

8.30 रेलइंजन डी-सेंडिंग डिवाइस

गाड़ी संचालक सेंडिंग डिवाइस वाले रेलइंजन, और जहां उपलब्ध हों, डी-सेंडिंग डिवाइस वाले रेलइंजन आबंटित करेंगे।.

रेलइंजन पर सेंडिंग डिवाइस रेलपथ सर्किट क्षेत्र में सिगनलिंग सिस्टम की अखंडता को प्रभावित कर सकते हैं।

रेलपथ सर्किट क्षेत्र में जहां रेलइंजन पर सेंडिंग डिवाइस न हो, तो लोको पायलट को जहां व्यवहार्य हो सेंड को सीमित उपयोग करना चाहिए।

8.31 चलती गाड़ी में संचार व्यवस्था

गाड़ी संचालक नेटवर्क के संचालन तथा सुरक्षित कार्यप्रणाली के लिए इंजनों में संचार उपकरणों की व्यवस्था के लिए जिम्मेदार हैं।

गाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे कि डीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित रेलइंजन संचार उपकरणों की व्यवस्था की गई हो, उनका रखरखाव किया जाता हो और वे डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा उपयोग किए जाने वाले उपकरण के साथ काम करने लायक हों। गाड़ी संचालक सीधे डीएफसीसीआईएल से रेडियो फ्रीक्वेंसी के लिए अनुरोध कर सकते हैं।

8.32 लोको पायलटों का आबंटन

डीएफसीसीआईएल अथवा गाड़ी संचालक एक कार्यप्रणाली तय करेंगे और गाड़ियों पर कार्य करने के लिए चालकदल की व्यवस्था से जुड़ी समस्त आवश्यकताओं के लिए प्रबंध कार्य करेंगे।

तय कार्यप्रणालियों से सुनिश्चित करेंगे कि :

क) लोको पायलट चिकित्सीय आधार पर फिट हों और अपने कार्य करने के लिए सक्षम हों;

ख) लोको पायलट सक्षमता प्रमाणपत्र प्राप्त हों और संबद्ध रूट की वर्तमान जानकारी रखते हों तथा गाड़ी को संभालने, नियम और प्रक्रियाओं के अनुसार सुरक्षित कार्यप्रणाली की जानकारी रखते हों;

ग) लोको पायलट गाड़ी को तैयार करने, उसके परीक्षण और संचालित किये जाने वाले रेलइंजन तथा चल स्टॉक के प्रबंधन की परिचालनिक और व्यावहारिक आवश्यकताओं के लिए सक्षम हों;

घ) लोको पायलट निर्धारित समय से अधिक काम न कर चुके हों और अपने साइन ऑन के समय से चालकदल के, सौंपे गए कार्य के लिए पर्याप्त कार्य घंटे बचे हों। लोको पायलट जो नशीले पदार्थों और शराब का सेवन करते हों उन्हें गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं दी जाती।

गाड़ी के डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश करने से पहले, डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को लोको पायलट बदलने की आवश्यकता के बारे में सूचित किया जाएगा जिससे गाड़ी का मार्ग प्रभावित हो सकता है।

नेटवर्क में प्रवेश करने के बाद, लोको पायलटों को डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करना चाहिए बीच मार्ग में लोको पायलट के बदलाव की आवश्यकता है ताकि बिना कारण गाड़ी का मार्ग प्रभावित न हो। लोको पायलट का बदलाव इस तरह नहीं किया जाना चाहिए कि यह कार्य किसी सेक्शन के हिस्से में किया जाता हो। जहां किसी गाड़ी में एक से अधिक चालकदल वाला रेलइंजन हो, तो लोको पायलट को अग्रणी रेलइंजन के लोको पायलटों के साथ प्रभावी रेडियों संपर्क कायम रखने चाहिए, जिनके पास गाड़ी के ब्रेक का पूर्ण नियंत्रण होगा।

8.33 गाड़ियों के साथ लोकोट्रोल को लगाना

लंबी ढुलाई वाली गाड़ियों में लोकोट्रोल के उपयोग के लिए रेल मंत्रालय द्वारा एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश जारी किया जाना अपेक्षित है।

अध्याय-IX

मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरण

9.1 उपयोग में लगे उपकरण

विभिन्न प्रकार के कार्यनिष्पादन संबंधी आंकड़ों की व्यवस्था के लिए डीएफसी नेटवर्क पर मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरण स्थापित किए गए हैं और जहां आवश्यक है, डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रण केंद्र में परिचालनिक अलार्म लगाए गए हैं।

9.2 तालिका : मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरण

उपकरण	विवरण
HBD	हॉट बॉक्स डिटेक्टर: वह उपकरण है जब पहिये की बियरिंग का तापमान मापता है, इसमें पहिया उपकरण पर से होकर गुजरता है।
ABD	अकाउस्टिक बियरिंग डिटेक्टर : इस उपकरण का उपयोग रेल पहियों के बियरिंग में होने वाली खराबियों को देखने के लिए किया जाता है।
HWD	हॉट व्हील डिटेक्टर : इस उपकरण का उपयोग बाधित अथवा खराब ब्रेकों का पता लगाने के लिए किया जाता है।
WILD	व्हील इम्पेक्ट लोड डिटेक्टर : इस उपकरण का उपयोग पटरी की सतह पर पहिये के ऊपरी हिस्से में होने वाली खराबियों के प्रभाव को मापने के लिए किया जाता है।

9.3अलार्म की प्रतिक्रिया

क) मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरणों के माध्यम से डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा खतरे के संकेत प्राप्त किए जाएंगे।

ख) खतरे के संकेत प्राप्त होने पर, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक खतरे के संकेत दे रहे गाड़ी के लोको पायलट से संपर्क करेगा और लोको पायलट को ऐसी परिस्थितियों में सलाह देगा।

ग) डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक डीएफसीसीआईएल के अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को भी परिस्थितियों की जानकारी देगा।

घ) लोको पायलट अपनी गाड़ी रोक देगा और व्यवस्था करेगा कि खतरे के संकेत से संबन्धित किसी खराबी के लिए गाड़ी का निरीक्षण करेगा।

ड) यदि गाड़ी दो स्टेशनों के बीच रुक जाए तो , डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक डीएफसी पर उस क्षेत्र में अन्य गाड़ियों से संपर्क करेगा और लोको पायलटों को परामर्श देगा कि वे खड़ी हुई गाड़ी की ओर सावधानी से बढ़ें।

च) लोको पायलट गाड़ी के निरीक्षण के परिणामों की जानकारी नियंत्रक को देगा, जो गाड़ी संचालक को सूचित करने की व्यवस्था करेगा और तय करेगा कि क्या गाड़ी को चलाना जारी रखा जा सकता है, ताकि प्रभावित डिब्बे को अलग करने के लिए उसे अगले स्टेशन तक ले जाया जा सके अथवा आगे और निरीक्षण करने अथवा मरम्मत के लिए उसे आगे न भेजा जाए।

छ) यदि उसी स्थान पर वाहन की मरम्मत की आवश्यकता हो, तो गाड़ी संचालक मरम्मत की आवश्यकता की सूचना तथा साथ ही समानांतर लाइनों और/अथवा सिरोपरि ऊर्जा उपकरण (ओएचई पावर उपकरण) को अलग किए जाने के लिए सूचना देगा।

ज) डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक और/अथवा डीएफसीसीआईएल का कर्षण नियंत्रक इस संबंध में प्रक्रिया आरंभ करेगा और व्यवस्था करेगा कि डीएफसीसीआईएल प्रबंधन द्वारा उक्त स्थल पर कार्रवाई की जानी है और सुनिश्चित करेगा कि उक्त स्थान मरम्मत कार्यों के लिए सुरक्षित है।

अध्याय-X

डीएफसी नेटवर्क पर संचालित चल स्टॉक

10.1 **पंजीकरण और वारंटी**

संचालक द्वारा डीएफसी नेटवर्क पर संचालन के लिए अपेक्षित चल स्टॉक (रेलइंजनों सहित) के विवरण डीएफसीसीआईएल को उपलब्ध कराए जाएंगे।

डीएफसी के रेलइंजन नियंत्रक और मालडिब्बा नियंत्रक संचालक द्वारा उपलब्ध कराई गई चल स्टॉक संबंधी जानकारी अपने पास रखेंगे ताकि आवश्यकता पड़ने पर उसका उपयोग किया जा सके।

जब किसी बेड़े में नया चल स्टॉक जोड़ा जाता है अथवा यदि परिचालनिक अथवा इंजीनियरिंग प्रकृति का चल स्टॉक संशोधित किया जाता है, तो गाड़ी संचालक डीएफसीसीआईएल को यह जानकारी उपलब्ध कराएगा कि चल स्टॉक के साथ गाड़ी संचालकों का एक्सेस एग्रीमेंट भी शामिल है।

गाड़ी संचालक द्वारा रेलइंजन और चल स्टॉक डेटा डीएफसीसीआईएल को उपलब्ध कराया जाएगा जिसमें शामिल होंगे :

क) स्वचालित उपकरण की पहचान (यदि उपलब्ध हो);
ख) अधिकतम एक्सल लोडिंग (टन/एक्सल);
ग) अधिकतम गति (खाली);
घ) अधिकतम गति (लदा हुआ);
ङ) एक्सलों की संख्या;
च) टेयर भार (टन में);
छ) कर्षण अश्वशक्ति (रेलइंजन);
ज) कपलर्स सहित लंबाई;
झ) वाहन का विशिष्ट विवरण (श्रेणी और संख्या), और
ञ) चल स्टॉक का प्रकार (अर्थात् फ्रेट टाइप, फ्रेट हॉपर, रेलइंजन का प्रकार)।

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेगा और अपने पंजीकृत चल स्टॉक बेड़े, चाहे वह पट्टे पर हो अथवा निजी स्वामित्व वाला, के प्रबंधन से संबद्ध आवश्यकताओं की व्यवस्था करेगा ताकि डीएफसी नेटवर्क अथवा समस्त डीएफसी नेटवर्क पर उपयोग के लिए केवल फिट चल स्टॉक आबंटित करना सुनिश्चित किया जा सके।

10.2 व्हील प्रोफाइल

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेगा और प्रबंधन से संबद्ध आवश्यकताओं की व्यवस्था करेगा, ताकि डीएफसी नेटवर्क पर अनुकूल (कम्पेटिबल) व्हील प्रोफाइल का उपयोग करना सुनिश्चित किया जा सके।

दोषपूर्ण व्हील प्रोफाइल वाले चल स्टॉक का उपयोग करना जारी रखा जा सकता है बशर्ते एक नियमित चल स्टॉक अनुरक्षण कार्यक्रम के भाग के रूप में री-प्रोफाइलिंग के सही मानक निर्धारित मरम्मत किए जाने हों।

अध्याय-XI

गाड़ी का मार्ग परिवर्तन

नेटवर्क पर किसी विघ्न के कारण, डीएफसीसीआईएल आवश्यकता होने पर डीएफसी नेटवर्क की रेल सेवाओं को भारतीय रेल नेटवर्क पर परिवर्तित कर सकती है बशर्ते भारतीय रेल नेटवर्क रेल यातायात में बढ़ोतरी को स्वीकार कर सकता हो।

जब कभी रेल यातायात का मार्ग परिवतर्न करने की आवश्यकता हो, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक भारतीय रेल गाड़ी नियंत्रक से समन्वय कार्य करेगा और इस सहमति पर पहुंचेगा कि मार्ग परिवतर्न करने की आवश्यकता वाला रेल यातायात भारतीय रेल नेटवर्क पर भेजा जाना है जिसके लिए प्रक्रिया और समय की अनुमति की आवश्यकता है और इसके बाद यातायात वापस डीएफसी नेटवर्क के अगले अप्रभावित जंक्शन स्टेशन पर ले लिया जाएगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक गाड़ी संचालक से भी समन्वय करेगा और सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी मार्ग के परिवर्तन के लिए इस प्रकार योग्य हो कि लोको पायलट इस कार्य के लिए समुचित तौर पर सक्षम हो और भारतीय रेल नेटवर्क पर संचालन कार्य के लिए रूट का जानकारी रखता हो तथा और उसकी गाड़ी भारतीय रेल की परिचालनिक आवश्यकताओं, जैसे एक्सल लोड और अधिकतम मूविंग डाइमेंशनंस (MMD) की अनुमति को पूरा करती हो।

अध्याय-XII

सुरक्षित संचालन कार्य

12.1 नियम पुस्तिकाएं

डीएफसीसीआईएल गाड़ी संचालकों और अन्य कर्मचारियों जो संरक्षा से संबंधित कार्य करने वाले है, के लिए डीएफसीसीआईएल के सामान्य नियम और प्रक्रियाओं की व्यवस्था और उनके वितरण के लिए उत्तरदायी है।

गाड़ी संचालक डीएफसीसीआईएल के सामान्य नियम और प्रक्रियाओं की जानकारी प्राप्त करने और यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी हैं कि डीएफसी पर संरक्षा से संबंधित कार्य करने वाले सभी कर्मचारियों को उनके व्यक्तिगत उपयोग के लिए डीएफसी नियम पुस्तिका की एक-एक प्रति जारी करे।

12.2 सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फॉर्म और संरक्षा उपकरण

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और कर्मचारियों के उपयोग के लिए सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फॉर्मों और संरक्षा उपकरणों की आपूर्ति, उनका रखरखाव और प्रावधान की व्यवस्था करेंगे। इसमें सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फॉर्म और संरक्षा उपकरण शामिल तो हैं, किंतु निम्नलिखित तक सीमित नहीं है:

क) सीधे कर्मचारियों के लिए जारी किए जाते हैं, और

ख) रेलइंजनों, चल स्टॉक अथवा रेलपथ अनुरक्षण वाहनों पर उनके उपयोगार्थ उपलब्ध कराए जाते हैं।

डीएफसीसीआईएल, ऑपरेटरों और अनुरक्षकों द्वारा तय सुरक्षित कार्यप्रणाली में फार्म शामिल होंगे, किंतु निम्नलिखित तक सीमित नहीं है :

क) आपूर्ति और प्रावधान;

ख) कलेक्शन और आंतरिक लेखापरीक्षा;

ग) डीएफसीसीआईएल द्वारा एक्सेस के लिए वहां न्यूनतम चार सप्ताह की रिटेंशन, जहां घटना घटित हुई हो, और

घ) संग्रह (परिशिष्ट बी के अनुसार) के भीतर अभिलेखों को रखना।

संरक्षा उपकरण शामिल हैं, किंतु निम्नलिखित तक सीमित नहीं है:

क) हाथ और दीवार घड़ियां;

ख) सुरक्षित कार्य के लिए चाबियां;

ग) रेडियो और टेलीफोन (अचल अथवा सचल);

घ) एंड ऑफ ट्रेन मॉनीटर और मार्कर;

ड) गाड़ी की सुरक्षा के लिए आपात उपकरण साथ ही पर्याप्त मात्रा में डेटोनेटर / चेतावनी सुनाने वाले उपकरण, लाल और हरी झंडिया, हाथ वाले लैम्प और टॉर्च, और

च) नेटवर्क की हर परिस्थिति के लिए सामान्य और आपात उपयोग के लिए व्यक्तिगत बचावी उपकरण।

डीएफसीसीआईएल, ऑपरेटरों और अनुरक्षकों द्वारा तय सुरक्षित कार्यप्रणाली में संरक्षा उपकरण शामिल होंगे, किंतु निम्नलिखित तक सीमित नहीं है :

क) रेल संरक्षा कर्मचारियों को उपकरण जारी करने, भंडारण और निकासी के लिए सुरक्षा;

ख) रेलइंजनों पर लगे उपकरणों, चल स्टॉक अथवा रेलपथ अनुरक्षण के लिए प्रावधान और सुरक्षा;

ग) रेल संरक्षा कर्मचारियों के उपयोग के लिए वाहन, और

घ) आंतरिक रिकार्ड और लेखापरीक्षा।

डीएफसीसीआईएल सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी संचालकों और अनुरक्षकों को, उनके व्यय पर, सुरक्षित कार्यप्रणाली के लिए चाबियां उपलब्ध कराई जाती हो ताकि वे सुरक्षित कार्यप्रणाली के लिए उपकरण प्राप्त कर सकें। अधिकृत संचालक डीएफसीसीआईएल से सुरक्षित कार्यप्रणाली के लिए चाबियों के विवरण देने का अनुरोध कर सकते हैं।

12.3 समय

डीएफसी नेटवर्क पर चौबीसों घंटे संचालन कार्य होंगे।

अध्याय-XIII

गाड़ी सेवा योजना

13.1 सामान्य आवश्यकताएं

गाड़ी संचालक कार्यप्रणालियां तय करेंगे और रेल सेवा से संबंधित योजना के प्रबंधन के साथ ही जिसमे भवन और रेल परिचालन शामिल है, डीएफसीसीआईएल की आवश्यकताओं के भीतर प्रत्येक गाड़ी के मार्ग के लिए गाड़ियां तैयार करने तथा उनका संचालन करने के लिए प्रबंधन का कार्य करेंगे :

क) मार्ग में कोई नियोजित शंटिंग और गाड़ी के मापदंडो (पैरामीटरों) पर उनका प्रभाव;
ख) रेलइंजनों और चल स्टॉक के लिए अधिकतम एक्सल लोड;
ग) ब्रेक व्यवस्था की आवश्यकताएओं सहित उनका परीक्षण;
घ) खतरनाक सामग्री;
ड) चल स्टॉक (रेलइंजनों सहित) का आबंटन;
च) गाड़ी के संभावित मार्ग परिवर्तनों के लिए गाड़ी की अनुकूलता;
छ) मार्ग परिवर्तन की व्यवस्थाएं;
ज) गाड़ी का प्रमाणन;
झ) गाड़ी की ऊंचाई, चौड़ाई और लंबाई की सीमा;
ट) गाड़ी लदान और सुरक्षा;
ठ) गाड़ी मार्शलिंग की आवश्यकताएं (एकसाथ मार्शल हुए रेलइंजनों सहित);
ड) गाड़ी के समय का अनुपालन (सेक्शन का चालन समय);
ण) गाड़ी की अधिकतम गति, और अथवा
त) सामान्य गाड़ी सेवा के भाग के रूप में गाड़ी का एकीकरण।

संचालक डीएफसीसीआईएल निबंधन एवं शर्तों की और विधिक आवश्यकताएओं को पूरा करते हुये गाड़ी का संचालन करेंगे

13.2 रेलइंजन का आबंटन

गाड़ी संचालक कार्यप्रणालियां तय करेंगे और रेलइंजन के आबंटन और रेलइंजनों की सपोर्ट के संबंध में समस्त आवश्यकताओं की व्यवस्था करेंगे।

रेलइंजनों का आबंटन करते समय, गाड़ी संचालक के लिए अपेक्षित होगा कि वे पूर्वी कोरीडोर तथा पश्चिमी कोरीडोर के बीच क्षमता के अंतर पर विचार करें और सुनिश्चित करें कि पश्चिमी कोरीडोर पर संचालित होने वाले रेलइंजन डबल स्टेकिंग के लिए डिजाइन किए गए उच्च सिरोपरि उपकरण के लिए उचित रूप से तैयार हों।

इसमें रेलइंजनों का आबंटन शामिल होगा किंतु रेलइंजनों तक सीमित नहीं है :

क) रेलपथ की गति के लिए निर्धारित और गाड़ी के लिए तय समय के अनुसार कार्य के लिए सक्षम;
ख) निम्नलिखित के संदर्भ में डीएफसी नेटवर्क पर उपयोग के लिए फिट :

- मल्टीपल यूनिट कम्पेटेबिलिटी;

- यांत्रिक और विद्युतीय स्थिति, और
- निष्पादित किए जाने वाला कार्य।

ग) ईंधन, रेत, कूलेंट लुब्रिकेंट की पर्याप्त आपूर्ति के साथ प्रावधान;
घ) सुरक्षित कार्यप्रणाली और संचार उपकरण, और
ड) जब डेड अथवा ऑफलाइन जोड़ा जाता हो, तो गाड़ी का अखंडता संबंधी व्यवस्था।

संचालक को डीएफसीसीआईएल रेलइंजन नियंत्रक को साथ निम्नलिखित व्यवस्थाएं प्रदान करेगा :

क) डीएफसी नेटवर्क सेवा की शुरुआत से कम से कम तीन घंटे पहले रेलइंजन आबंटन की सूचना देना, और
ख) परिचालनिक कारणों से बाद में होने वाले किन्हीं बदलावों की समय पर सूचना देना।

13.3 गाड़ी की गति क्षमता

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और उससे जुड़ी समस्त आवश्यकताएं सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी में निर्धारित रेलइंजन और वाहन लगे हों और गाड़ी के लिए निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार वह अपेक्षित गति के अनुसार लोड हो।

किसी गाड़ी की गति अधिकतम अनुमत गति, या निम्न में जो भी कम हो, से अधिक नहीं बढ़नी चाहिए :

क) गाड़ी के निर्धारित वर्ग के अनुसार विनिर्दिष्ट गति;
ख) डीएफसी नेटवर्क के लिए लोड की सीमा;
ग) किसी रेलइंजन अथवा गाड़ी में लगे वाहन के लिए निर्धारित न्यूनतम अधिकतम गति;
घ) रेलपथ की साइड में प्रदर्शित स्थायी अथवा अस्थायी गति संकेतक;
ड) सिगनल दिग्दर्शकों के अनुपालन में जरूरी गति ; अथवा
च) नेटवर्क कंट्रोल द्वारा अधिसूचित अस्थायी गति प्रतिबंध।

13.4 गाड़ी की ढुलाई और वहन क्षमता

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और उससे जुड़ी समस्त आवश्यकताएं सुनिश्चित करेंगे कि एक अथवा एक से अधिक रेलइंजनों के साथ किसी कॉम्बिनेशन अथवा व्यवस्था के तहत गाड़ी की ढुलाई और वहन क्षमता सुनिश्चित हो सके। इसमें यह शामिल होगा, किंतु यह निम्नलिखित तक सीमित नहीं है:

क) चल स्टॉक के आबंटन की व्यवस्था (रेलइंजनों सहित);
ख) गाड़ी की ढुलाई क्षमता ताकि गाड़ी का निर्धारित संचालन किया जा सके और अथवा
ग) जब गाड़ी समस्त शर्तों और ग्रेड के अनुसार चलने के लिए खड़ी हो, तो उसकी वहन क्षमता।

अध्याय-XIV

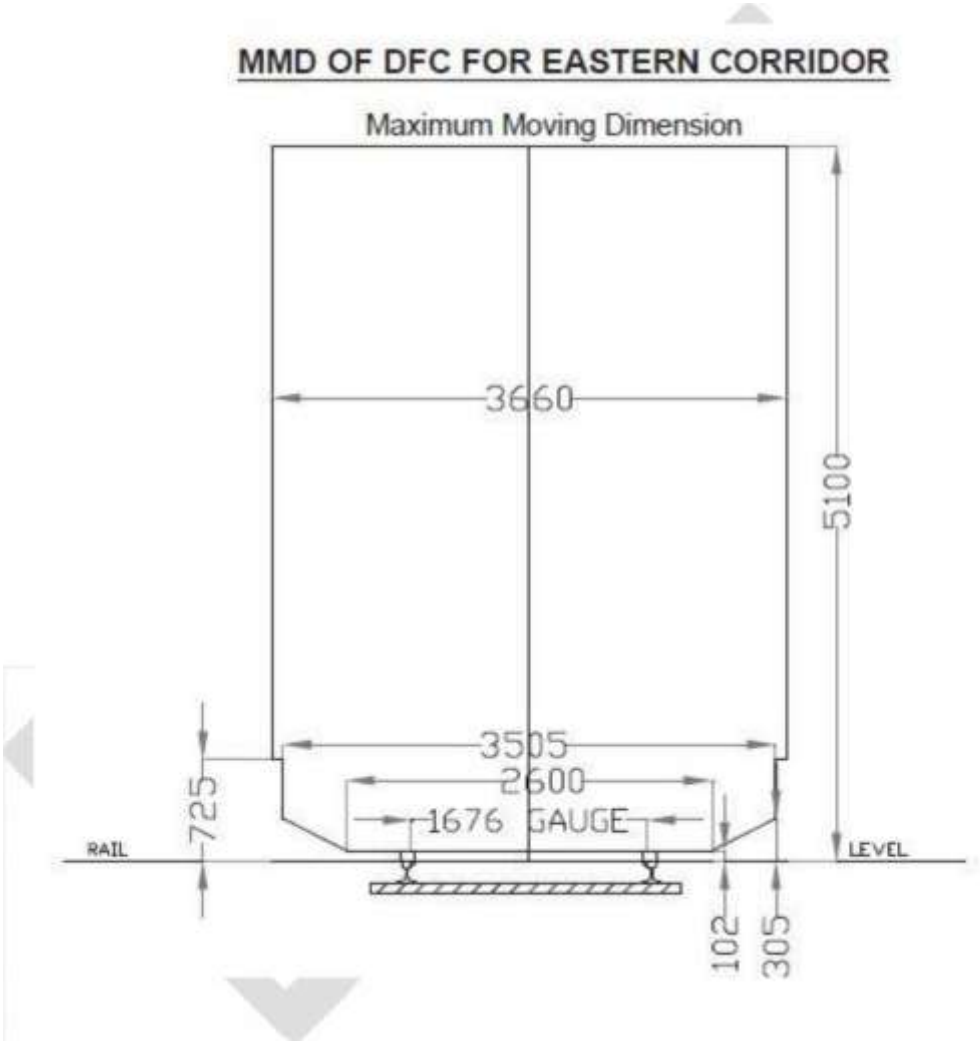
चल स्टॉक की रूपरेखा और भार (लोड) प्रतिबंध

14.1 संक्षिप्त परिचय

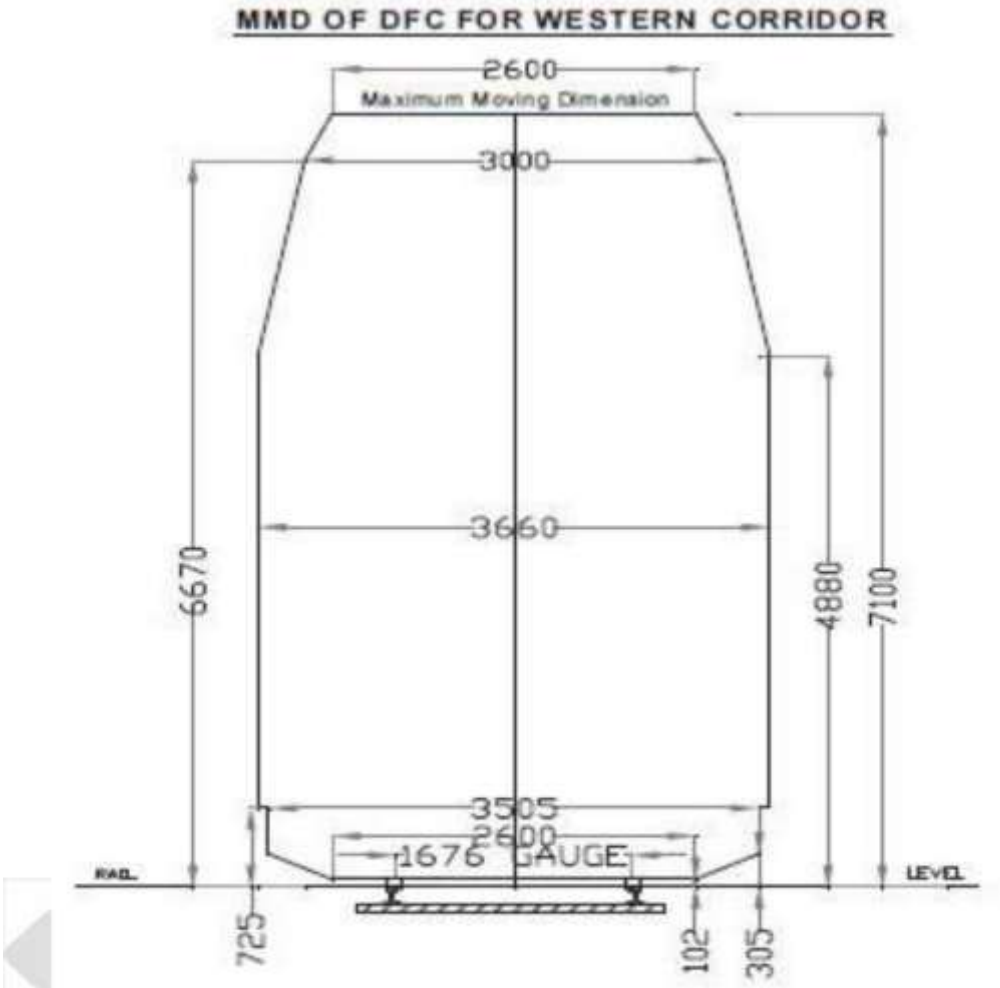
गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और डीएफसीसीआईएल नेटवर्क के चल स्टॉक की रूपरेखा और लोड प्रतिबंध से जुड़ी समस्त आवश्यकताएं सुनिश्चित करेंगे।

14.2 अधिकतम मालडिब्बा/लदान डाइमेंशन

चित्र: **14.2.1 -** अधिकतम मूविंग डाइमेंशन **-** पूर्वी कोरीडोर **(**मि.मी. में**)**



चित्र **14.2.2 -** अधिकतम मूविंग डाइमेंशन **-** पश्चिमी कोरीडोर **(**मि.मी. में**)**



क) चित्र 17-1 और 17-2 में दर्शाए गए डाइमेंशन से अधिक कोई लदान, और केवल विशेष स्थितियों में ही चलाया जाएगा जैसा डीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित किया गया है, आउट ऑफ गेज के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।

ख) लदान की रूपरेखा में बांधने का सामान, चेन और सुरक्षित करने वाले उपकरण शामिल हैं।

14.3 **अधिकतम एक्सल लोड**

क) जब तक अन्यथा डीएफसीसीआईएल द्वारा अधिसूचित न किया जाए डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर अधिकतम अनुमत एक्सल लोड 25 टन होगा।

ख) अनुमत अधिकतम एक्सल लोड से अधिक कोई लदान की जानकारी केवल डीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित विशेष शर्तों के तहत दी जा सकती है।

14.4 अन्य लदान आवश्यकताएं

निम्नलिखित अतिरिक्त लदान आवश्यकताएं हैं, जो डीएफसी नेटवर्क पर लागू होती हैं :

क) गाड़ी संचालक गाड़ी के लदे हुए वाहनों के लोड तैयार करेंगे जो निम्नलिखित को बढ़ाए बिना होंगे :

- भार के वितरण को आधार मानकर एक्सल लोड सीमा, अथवा
- गाड़ी की अधिकतम ऊंचाई और चौड़ाई।

ख) गाड़ी और वाहनों की डायनेमिक फोर्स के कारण ट्रांजिट के दौरान लदान की मूवमेंट सुरक्षित होनी चाहिए;

ग) सुरक्षा उपकरणों का सही चुनाव किया जाना चाहिए, उन्हें खुल जाने, गिरने अथवा मार्ग में मालडिब्बे से लटकने से बचाना चाहिए;

घ) सुरक्षा उपकरणों का अच्छी हालत में रखरखाव किया जाना चाहिए और डीएफसी नेटवर्क पर उपयोग के लिए उन्हें फिट रखा जाना चाहिए;

ड) लदान-विशेष के लिए अलग-अलग आवश्यकताएं स्थापित की जानी चाहिए और उन पर अमल किया जाना चाहिए;

च) लदान की गई सामग्री, डीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित लंबाई से, किसी वाहन के हेडस्टॉक से बाहर नहीं निकली होनी चाहिए;

छ) दरवाजों, कंटेनरों और खुले डिब्बों पर ताला लगाने की कार्यविधि बेहतर हालत में रखी जानी चाहिए और यह खोले जाने, बंद करने तथा सुरक्षा की दृष्टि से ताला लगाने के लिए उपयुक्त होनी चाहिए;

ज) मालडिब्बों पर कंटेनर रखे जा सकते हैं बशर्ते:

i) संचालक यह सुनिश्चित करें कि लदान सामग्री को कंटेनर के भीतर समान रूप से व्यवस्थित तरीके से रखा जाना चाहिए;

ii) बोगियों के बीच लदान सामग्री का समान वितरण होना चाहिए;

iii) कंटेनर गाड़ियों में लदान कार्य डीएफसीसीआईएल के निर्धारण अनुसार किया जाना चाहिए;

iv) खुले मालडिब्बों में लादे गए कंटेनर सेंट्रली सुरक्षित होने चाहिए और बोगियों पर उनका समान रूप से वितरण होना चाहिए;

v) खुले मालडिब्बों के साइड वाले दरवाजों को खोले सुरक्षित करें की वे बीच रास्ते में न खुलें;

vi) खुले मालडिब्बों को साइड वाले दरवाजों के बिना खाली कंटेनर के रूप में नहीं चलाना चाहिए, और अथवा

vii) खुले मालडिब्बों में लूज सामग्री नहीं रखी जानी चाहिए।

झ) डबल स्टेकिंग इस शर्त पर की जानी चाहिए कि :

i) कंटेनर की सीमित ऊंचाई के साथ पूर्ण ऊंचाई वाले कंटेनरों की ऊंचाई कुल ऊंचाई सीमा से बढ़नी नहीं चाहिए;

ii) कंटेनर की अधिकतम लदान सीमा बढ़नी नहीं चाहिए;

iii) सभी चार प्वाइंटों पर कंटेनरों को एक दूसरे के साथ इनबिल्ट स्पिगॉट और लॉकिंग पिन अथवा पोर्टेबल मैरीन ट्विस्ट लॉक्स के द्वारा सुरक्षित रखा जाना चाहिए।

iv) कंटेनर की सुरक्षा के लिए इस्तेमाल होने वाले उपकरण अच्छी हालत में और डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर उपयोग के लिए फिट होने चाहिए।

v) डबल स्टेक कंटेनरों का डीएफसीसीआईएल द्वारा जारी अनुदेशों के अनुसार लदान किया जाना चाहिए।

ट) गाड़ी के परीक्षण द्वारा माल के लदान की समग्रता को सुरक्षा और भार के वितरण के , अति लदान अधिकतम लदान और गेज डाइमेंशन के साथ-साथ दरवाजे बंद रखे जाने के संबंध में सुनिश्चित किया जाना चाहिए। डीएफसी से ढुलाई होने वाले प्रेषणों के ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट के तहत डाइमेंशन, वर्गीकरण और परीक्षण संबंधी विस्तृत अनुदेश अलग से जारी किए जाएंगे।

ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट

14.5 ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट (ODC) **की परिभाषा** :

किसी मालडिब्बे पर लादे जाने वाले प्रेषण, संपूर्ण रेलमार्ग पर, किसी भी समय, बुकिंग स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक ब्रेक ऑफ गेज के द्वारा अधिकतम मानक मूविंग डाइमेंशन का उल्लंघन करेंगे, जिसे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट (ODC) कहा जाता है। अतः, भारतीय रेल के लिए नीचे उल्लिखित कोई प्रेषण , जो डाइमेंशन से अधिक रहते हों, को तब तक बुक नहीं किया जाएगा, जब तक कि जोनल मुख्यालय से उसकी स्वीकार्यता के लिए पूर्व मंजूरी नहीं ले ली जाती।

क. भारतीय रेल नेटवर्क पर रेल लेवल से (किसी भी प्वाइंट पर) अधिकतम मूविंग डाइमेंशन :

विवरण	बड़ी लाइन
केंद्र में ऊंचाई	4115 मि.मी.
साइडों में ऊंचाई	3505 मि.मी.
अधिकतम चौड़ाई	3050 मि.मी. मालडिब्बा बोगी के लिए 3200 मि.मी. 4 पहिये वाले मालडिब्बे के लिए

नोट : (i) उपर्युक्त उल्लिखित डाइमेंशन में लेशिंग और पैकिंग शामिल है।

(ii) जब किसी डमी ट्रक का इस्तेमाल किया जाता है, तो किसी मालडिब्बे अथवा ट्रक में लादे जाने वाला अधिकतम भार प्रत्यक वाहन पर स्पष्ट रूप से अंकित किया जाना चाहिए और यह लोड बढ़ना नहीं चाहिए।

14.6 भारतीय रेल पर आरंभ अथवा समाप्त होने वाले और डीएफसी पर ट्रांजिट होने वाले ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट प्रेषणों का वर्गीकरण :

प्रेषण और न्यूनतम फिक्सड स्ट्रक्चर प्रोफाइल के बीच उपलब्ध न्यूनतम क्लियरेंस के अनुसार ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट को 3 श्रेणियों में बांटा जा सकता है।

श्रेणी 'ए': वे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड, जिनका सकल (ग्रोस) क्लियरेंस 22.86 से.मी. (9 इंच) और अधिक है।

श्रेणी 'बी': वे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड, जिनका सकल (ग्रोस) क्लियरेंस 15.24 से.मी. (6 इंच) और अधिक, किंतु 22.86 से.मी. (9 इंच) से कम है,

श्रेणी 'सी': वे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड, जिनका सकल (ग्रोस) क्लियरेंस 15.24 से.मी. (6 इंच) से कम किंतु 10.16 से.मी. (4 इंच) से कम न हो।

स्वीकृति प्राधिकारी

श्रेणी	स्वीकृति प्राधिकारी	अधिकतम अनुमत गति	दिन अथवा रात्रि के दौरान मूवमेंट	भारतीय रेल पर एस्कॉर्ट के लिए अपेक्षित	डीएफसीसीआईएल पर एस्कॉर्ट के लिए अपेक्षित
ए	मंडल के भीतर : मंडल रेल प्रबंधक, समूह महाप्रबंधक (परिचालन) डीएफसीसीआईएल समान जोन के भीतर अंतर मंडलीय: मुख्य परिचालन प्रबंधक, समूह महाप्रबंधक (परिचालन), डीएफसीसीआईएल अंतर रेलवे : जोन के मुख्य परिचालन प्रबंधक, संबंधित रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधक और समूह महाप्रबंधक (परिचालन), डीएफसीसीआईएल	सेक्शन पर गति	दिन और रात्रि	_	_
बी	मंडल के भीतर : मंडल रेल प्रबंधक, समूह महाप्रबंधक (परिचालन) डीएफसीसीआईएल समान जोन के भीतर अंतर मंडलीय: मुख्य परिचालन प्रबंधक, समूह महाप्रबंधक (परिचालन), डीएफसीसीआईएल अंतर रेलवे : जोन के मुख्य परिचालन प्रबंधक, संबंधित रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधक और समूह महाप्रबंधक (परिचालन), डीएफसीसीआईएल	भारतीय रेल पर ब.ला. 40 कि.मी.प्र.घं. डीएफसी पर गति के संबंध में अनुदेश डीएफसीसीआई एल द्वारा अलग से जारी किए जाएंगे	भारतीय रेल पर दिन और रात्रि. डीएफसी के लिए अनुदेश अलग से जारी किए जाएंगे	गाड़ी परीक्षक	डीएफसीसीआईएल द्वारा अलग से अनुदेश जारी किए जाएंगे
सी	रेल संरक्षा आयुक्त	ब.ला. पर 25 कि.मी.प्र.घं. डीएफसी पर गति के संबंध में अनुदेश डीएफसीसीआई एल द्वारा अलग से जारी किए जाएंगे	भारतीय रेल पर दिन के समय. डीएफसी के लिए अनुदेश अलग से जारी किए जाएंगे.	सेक्शन इंजीनियर (कैरिज एवं वैगन) सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) याता.निरीक्षक	डीएफसीसीआईएल द्वारा अलग से अनुदेश जारी किए जाएंगे

डीएफसी पर आरंभ अथवा समाप्त होने वाले ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट, जो भारतीय रेल के माध्यम से ट्रांजिट नहीं किए जाते, ऐसे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट की आवाजाही की अनुमति के लिए वर्गीकरण और प्रक्रिया के संबंध में डीएफसीसीआईएल द्वारा अलग से अनुदेश जारी किए जाएंगे।

विद्युतीकृत सेक्शनों पर ओवर डाइमेंशनल लोड:

डीएफसीसीआईएल द्वारा अलग से अनुदेश जारी किए जाएंगे।

ओवर डाइमेंशनल लोड को भेजना

आरंभिक स्टेशन पर ओवर डाइमेंशनल लोड के मालडिब्बे तभी संचालित किए जाएंगे, जब उनके संबंध में डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल से अंतिम अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया हो, और:

क) ओवर डाइमेंशनल लोड ले जाने वाले मालडिब्बे/मालडिब्बों की संख्या डीएफसीसीआईएल/ भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा दर्ज की जानी चाहिए और उनके विवरण डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल गाड़ी नियंत्रक को उपलब्ध कराने चाहिए;

ख) डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल का स्टेशन मास्टर गाड़ी के चलाने से पूर्व डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक और कर्षण शक्ति/लोको नियंत्रक को इसकी सूचना देगा और लाइन क्लीयर लेते समय गाड़ी के नंबर के बाद में एक्स लगाकर उसका विवरण देगा।

ग) डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल का गाड़ी नियंत्रक किसी समीपवर्ती डीएफसीसीआईएल / भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक अथवा इंटरफेसिंग गाड़ी नियंत्रक को इस संचलन की और यह सुनिश्चित करेगा जानकारी देगा कि प्रेषण को केवल अधिकृत मार्ग से ही भेजा जाना है;

घ) सिवाय आपात स्थिति के और जब तक डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल गाड़ी नियंत्रक द्वारा अधिकृत न किया जाए, ओवर डाइमेंशनल लोड वाली किसी गाड़ी की शंटिंग नहीं की जाएगी;

ड) डीएफसी नेटवर्क पर ओवर डाइमेंशनल लोड वाले किसी मालडिब्बे की लूज़ और रफ शंटिंग निषेध है;

च) जब किसी स्टेशन पर किसी गाड़ी से एक ओवर डाइमेंशनल लोड मालडिब्बा अलग किया जाता है, तो संचालक मालडिब्बे/लोड के सुरक्षित प्लेसमेंट और उसे सुरक्षित किए जाना सुनिश्चित करने और उसके बाद स्टेशन मास्टर को सूचित करने के लिए जिम्मेदार है;

छ) गाड़ी पर सुविधाएं, जैसे गाड़ी के साथ जा रहे स्टाफ के लिए एक यात्री डिब्बा अथवा ब्रेक यान उपलब्ध कराया जाएगा;

ज) जब कोई परेषण इतना लंबा हो कि इसे दो वाहनों (अर्थात् दो 8 पहिये वाले वाहन) के बीच नहीं रखा जा सकता, तो इसे तीन वाहनों में लोड किया जा सकता है ताकि संपूर्ण भार बीच वाले वाहन पर डाला जा सके और अंतिम छोर वाहन खाली रखा जा सकता है।

झ) यदि लोड का भार ऐसा हो कि इसे बीच वाले वाहन पर नहीं ले जाया जा सकता, इसे जहां तक संभव हो वाहनों पर समान रूप से रखा जाना चाहिए और बीच वाला वाहन खाली रखा जा सकता है।

डीएफसी पर ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट के संचालन का अनुरोध:

डीएफसीसीआईएल ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड वाली किसी गाड़ी के मार्ग के संबंध में गाड़ी संचालक के अनुरोध पर निम्नानुसार विचार कर सकता है :

क) किसी गैर-विभाज्य लोड के लिए, जिसे काफी हद (रिजनबली) तक लोड डाइमेंशन की रूपरेखा के भीतर कम नहीं किया जा सकता, उसे डीएफसीसीआईएल के स्ट्रक्चर गेज के अनुरूप रखा जाना चाहिए;

ख) डीएफसीसीआईएल को केवल वहन क्षमता में वृद्धि हेतु मदों को अलग अलग भागों के लिए ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड के अनुरोधों को स्वीकार नहीं करेगा;

ग) किसी गाड़ी के मार्ग पर प्रत्येक प्रस्तावित ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड के लिए अनुरोध, जैसा प्रकाशित किया गया है, डीएफसीसीआईएल के शॉर्ट टर्म ट्रेन प्लानिंग विभाग के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किया जाना चाहिए;

घ) यदि ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लदान के संबंध में कोई संदेह हो, तो उसका अनुमोदन डीएफसीसीआईएल द्वारा नहीं दिया जाएगा।

ड) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड डीएफसीसीआईएल द्वारा अधिकृत किए बिना संचालित नहीं किया जाना चाहिए, और

च) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लोड और गाड़ी के मार्ग संबंधी व्यवस्थाओं के साथ ही उसे प्राप्त करने वाली प्रणाली की स्वीकार्यता भी शामिल होनी होनी चाहिए और संचालक द्वारा यह व्यवस्था की जानी चाहिए।

गाड़ियों में खतरनाक सामग्री

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और गाड़ियों में खतरनाक सामग्री ले जाने और उसके परिवहन से जुड़ी समस्त आवश्यकताएं सुनिश्चित करेंगे, किंतु निम्नलिखित तक ही यह सीमित नहीं है :

क) संबद्ध प्रक्रियाओं और अधिनियमों का अनुपालन;

ख) रेल वाहनों में खतरनाक सामग्री और खतरनाक सामग्री लिए चल स्टॉक की मार्शलिंग को अलग-अलग करना, और

ग) खतरनाक सामग्री के लिए खतरनाक सामग्री संहिता के प्रावधानों का अनुपालन किया जाना चाहिए और किन्हीं विनियमों, प्रावधानों अथवा उस संहिता की किन्हीं छूटों जैसा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित हो,पालन करना चाहिये , ।

अध्याय-XV

गाड़ी की मार्शलिंग

15.1 संक्षिप्त परिचय

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और गाड़ियों की मार्शलिंग से संबंधित समस्त आवश्यकताओं की व्यवस्था करेंगे, जिसमें रेलइंजनों सहित गाड़ी तैयार करना शामिल होता है।

15.2 गाड़ी मार्शलिंग के सिद्धांत

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और गाड़ी मार्शलिंग सिद्धांतों को लागू करेंगे ताकि इनके साथ सुरक्षित और विश्वसनीय संचालन सुनिश्चित हो सके, किंतु यह निम्नलिखित तक ही सीमित नहीं है:

क) जहां संभव हो, गाड़ी के अगले भाग में , रेलइंजनों के ठीक पीछे लदे हुए वाहनों की सामान्यतः मार्शलिंग की जानी चाहिए;

ख) हल्के लदान वाले खाली वाहनों की सामान्यतः गाड़ी के पिछले भाग में मार्शलिंग की जानी चाहिए;

ग) किसी गाड़ी के भीतर किसी वाहन की मार्शलिंग निम्नलिखित के द्वारा की जानी चाहिए :

- खींचने की क्षमता
- ब्रेक उपकरण का प्रकार
- चल स्टॉक का प्रकार
- खतरनाक माल लदान और उसका पृथक्करण
- समीपवर्ती वाहनों के बीच लंबाई का अंतर

घ) मार्शलिंग का क्रम निर्धारित करने के लिए वाहन अथवा लदान के गंतव्य का इस्तेमाल नहीं किया जाना चाहिए, और अथवा जब तक संरक्षा के कारकों पर पूरी तरह विचार न कर लिया जाए।

ड) जब परिचालनिक कारणों से किन्हीं दो गाड़ियों को मिलाकर एक किया जाना हो, तो ऐसी स्थिति में गाड़ी की मार्शलिंग पर प्रभाव।

अध्याय-XVI

गाड़ी निरीक्षण

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और गाड़ियों और वाहनों के निरीक्षण के संबंध में समस्त आवश्यकताओं की व्यवस्था करेंगे।

सक्षम कर्मचारी द्वारा प्रत्येक गाड़ी का परीक्षण किया जाएगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि गाड़ी की समस्त गतिविधियां और इससे जुड़े सवारी डिब्बे/माल डिब्बे इत्यादि सही तरह से कार्य करते हों।

सक्षम कर्मचारी संरक्षा परीक्षण संबंधी एक प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करेगा जिसमें इसकी वैधता अवधि का उल्लेख होगा।

इसमें न्यूनतम निरीक्षण आवश्यकताएं शामिल होंगी किंतु यह डीएफसी नेटवर्क में गाड़ी की प्रवेश से पूर्व और निम्नलिखित के लिए सीमित नहीं होंगी, जैसा नीचे तालिका में दिया गया है :

तालिका 16.1 - डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश से पूर्व गाड़ी का निरीक्षण और परीक्षण

परिस्थिति	आवश्यकताएं
डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश से पूर्व सभी गाड़ियां	एक वैध बीपीसी होना चाहिए
जब पूर्व परीक्षित इंजिन अटैच होने के पहले 24 घंटे के अंदर हुआ होना चाहिए और इसकी प्रभावी सुरक्षा बनाए रखी जाएगी।	एक वैध बीपीसी होना चाहिए
एकल रेलइंजन	संचालन के लिए फिट होना चाहिए
गाड़ी के आमेलन के बाद एक मल्टीपल यूनिट गाड़ी अथवा गाड़ी का विभाजन जहां ब्रेक पाइप की कंटिन्युटी प्रभावित हुई हो।	एक वैध बीपीसी होना चाहिए

तालिका 16.2 डीएफसी नेटवर्क में प्रवेश के समय निम्नलिखित गाड़ी निरीक्षण और परीक्षण

परिस्थिति	आवश्यकताएं
ट्रांज़िट के दौरान जब पूर्व निरीक्षित डिब्बे या ब्लोक रेक किसी गाड़ी में जोड़ा जाए तो यह पूर्व निरीक्षण अटैच होने से पहले 24 घंटे के अंदर हुआ होना चाहिए और इसकी प्रभवी सुरक्षा बनाई रखी जाएगी।	डीएफसीसीआईएल द्वारा अलग अनुदेश जारी किए जाएंगे
यदि ट्रांज़िट के दौरान किसी गाड़ी में मालडिब्बा /मालडिब्बे जुड़े और वे गाड़ी के अंतिम 3 डिब्बे हो।	
यदि ट्रांज़िट के दौरान वैगन का एक ब्लॉक रेक उसी गाड़ी में जुड़ जाए ।	
डीएफसी नेटवर्क पर रेलइंजन सहित किसी गाड़ी के खड़े होने के बाद, बशर्ते ब्रेक पाइप पूरी तरह चार्ज रखा जाता हो और गाड़ी की प्रभावी सुरक्षा बनाए रखी जाती हो।	

जब डीएफसी नेटवर्क पर कोई गाड़ी रेलइंजन के बिना 24 घंटे से कम समय के लिए खड़ी हो जाती हो और गाड़ी की प्रभावी सुरक्षा की गई हो।	
जब डीएफसी नेटवर्क पर कोई गाड़ी रेलइंजन के साथ अथवा उसके बिना के 24 घंटे से अधिक समय के लिए खड़ी हो जाती हो और गाड़ी की प्रभावी सुरक्षा की गई हो।	

अध्याय-XVII

गाड़ी दस्तावेज

17.1 संक्षिप्त परिचय

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेगा और गाड़ी दस्तावेज से संबंधित सभी आवश्यकतों की व्यवस्था करेगा।

टिप्पणी: दस्तावेज इलेक्ट्रानिक प्रारूप में हो सकते हैं।

17.2 नेटवर्क में प्रवेश के पूर्व आवश्यकताएं

डीएफसी नेटवर्क पर सेवा के उपयोग की शुरुआत से कम से कम चार घंटे पहले, गाड़ी के गठन का दस्तावेज तैयार किया जाएगा और डीएफसीसीआईएल के मालडिब्बा नियंत्रक और कर्षण रेलइंजन नियंत्रक को उपलब्ध कराया जाएगा और उसमें सही तरीके से निम्नलिखित शामिल होंगे :

क) पहचान के लिए गाड़ी का नंबर और तारीख;

ख) काम कर रहे अथवा ढुलाई के काम आने वाले प्रत्येक रेलइंजन की पहचान ;

ग) गाड़ी पर वाहनों की कुल संख्या;

घ) गाड़ी का सकल लोड टन में;

ड) गाड़ी के पिछले हिस्से का परिमाण टन में (वर्किंग रेलइंजन के परिमाण को छोड़कर);

च) गाड़ी की लंबाई मीटर में;

छ) खतरनाक सामान वाले वाहन;

ज) वाहनों का पहचान और क्रम;

झ) प्रत्येक वाहन का सकल भार;

ट) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट मूवमेंट के लिए डीएफसीसीआईएल द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के विवरणों के साथ ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट लदान, यदि कोई हो।

ठ) गाड़ी पर फंक्शनल एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री/गार्ड के विवरण, और

ड) प्रत्येक वाहन का आरंभिक और गंतव्य स्टेशन।

ढ) डीएफसी नेटवर्क पर प्रवेश और निकासी वाले स्टेशन।

इसके अतिरिक्त, गाड़ी संचालक डीएफसीसीआईएल के मालडिब्बा नियंत्रक को डीएफसी पर मार्ग में लगाए/हटाए जाने वाले वाहनों के विवरण उपलब्ध कराएगा।

17.3 गाड़ी पर आवश्यकताएं

गाड़ी के लोको चालक सुनिश्चित करेगा कि डीएफसी पर गाड़ी की यात्रा के लिए निम्नलिखित दस्तावेज गाड़ी में ही रखे जाते हों :

क) गाड़ी मेनिफेस्ट

ख) गाड़ी निरीक्षण प्रमाणपत्र में निम्नलिखित शामिल होगा :

I) सही ब्रेकिंग का कार्य करना ;

II) चल स्टॉक का विवरण जिनके ब्रेक आइसोलेट हो ;

III) ब्रेक पाइप लीकेज परीक्षण के परिणाम और;

IV) ब्रेक होल्डिंग परीक्षणों में इस्तेमाल हुए चल स्टॉक की पहचान।

ग) लागू खतरनाक सामान संबंधी दस्तावेज;

घ) लागू सूचनाएं और परिपत्र;

ड) लागू सुरक्षित कार्यप्रणाली संबंधी फार्म;

च) मार्ग में लगाए/हटाए जाने वाले वाहनों की लोकेशन और विवरण, और

छ) संचालक के विशिष्ट दस्तावेज।

17.4 नेटवर्क में प्रवेश के बाद आवश्यकताएं

जब कभी गाड़ी में रखे जाने वाले दस्तावेज गाड़ी की यात्रा के दौरान होने वाले परिवर्तनों को दर्शाने के लिए संशोधित किए जाएगे, तो इन बदलावों की जानकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को दी जाएगी।

17.5 डीएफसीसीआईएल द्वारा दस्तावेज के लिए अनुरोध

डीएफसीसीआईएल के अनुरोध पर, गाड़ी संचालक इस खंड में गाड़ी की समग्रता को प्रभावित करने वाले किसी दस्तावेज के विवरण उपलब्ध कराएगा।

17.6 परिचालित संरक्षा को प्रभावित करने वाली विसंगतियाँ

जब गाड़ी संचालक अथवा डीएफसीसीआईएल को किसी दस्तावेज की विसंगति का पता लगता है, तो दूसरी पार्टी को सूचित किया जाएगा।

जब, डीएफसीसीआईएल अथवा गाड़ी संचालक, किसी की भी राय में किसी विसंगति से गाड़ी की संरक्षा और अखंडता प्रभावित होती हो, तो :

क) डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक ऐसी व्यवस्था करेगा कि गाड़ी पहले उपलब्ध किसी स्टेशन पर रोकी जा सके;

ख) गाड़ी संचालक व्यवस्था करेगा कि गाड़ी में रखे जाने वाले दस्तावेज का गाड़ी के वास्तविक कम्पोजिशन से मिलान किए जाए ;

ग) गाड़ी संचालक पाई जाने वाली किसी विसंगति की जानकारी उक्त स्टेशन पर डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर को देगा, जो इस जानकारी के विवरण की डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को उपलब्ध कराएगा, और

घ) गाड़ी संचालक किसी गाड़ी में आने वाली समग्रता संबंधी समस्याओं को हल करेगा और तत्पश्चात् स्टेशन पर डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा।

दस्तावेज की विसंगतियाँ गाड़ी की समग्रता को प्रभावित कर सकती हैं, किंतु ये निम्नलिखित तक ही सीमित नहीं हैं, जब :

क) वास्तविक गाड़ी की लंबाई दस्तावेज में दी गई लंबाई से अधिक हो;

ख) वास्तविक गाड़ी का परिमाण दस्तावेज में दिए गए परिमाण से अधिक हो;

ग) वास्तविक एक्सल लोड दस्तावेज में दिए गए लोड से अधिक हो;

घ) वास्तविक अग्रणी रेलइंजन दस्तावेज में उल्लिखित अग्रणी रेलइंजन नहीं हो, और अथवा

ड) भूलचूक हों (रेलइंजन अथवा वाहन जो गाड़ी विवरण में छुट गए हो)।

जब गाड़ी संचालक गाड़ी की सुरक्षा और समग्रता के बारे में आश्वस्त हो, और डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर ने सुनिश्चित कर लिया हो कि यह सही है, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक सामान्य संचालन कार्य बहाल कर सकता है।

अध्याय-XVIII

गाड़ी विफलताएं

18.1 रेलइंजन की अधिक मात्रा में बालू गिरना

रेलइंजन की अधिक मात्रा में रेत गिरने से रेलपथ सर्किटों और सिगनल व्यवस्था प्रभावित हो सकती है। रेलइंजनों के साथ किसी गाड़ी का लोको पायलट के द्वारा अधिक मात्रा में बालू गिरने अथवा बालू गिरना जारी रहने पर :

क) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करें और जितनी जल्दी संभव हो उन्हें लोको पायलट गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा। ;

ख) उनकी गाड़ी के ठहर जाने पर, लोको पायलट द्वारा दोष को ठीक किया जाना चाहिए, और

ग) यदि दोष सुधार नहीं किया जा सकता, तो सैंडिंग डिवाइस को अलग किया जाना चाहिए।

यदि कम चिपकाव से निजात पाने के लिए यदि बालू की जरूरत हो तो सैंड डिवाइस में कटौती (कट इन) कर देना चाहिए बशर्ते उसकी जानकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को दी गयी हो।

सभी मामलों में डीएफसीसीआईएल के कर्षण रेलइंजन नियंत्रक को सूचित किया जाना चाहिए, जो यह विवरण गाड़ी संचालक को अवश्य उपलब्ध कराएगा।

18.2 रेलइंजन के पहिये का घुमना

रेलइंजन के पहिये का अनियंत्रित घुमओ पटरियों को गंभीर नुकसान पहुंचा सकता है।

रेलइंजन के साथ किसी गाड़ी का लोको पायलट पहिये का अनियंत्रित घुमओ की जानकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देगा ताकि पटरियों को होने वाली क्षति का निरीक्षण किया जा सके।

यदि किसी गाड़ी के रेलइंजन का पहिये अनियंत्रित घुमओ लगा रहा हो तो, गाड़ी को चलाने के लिए तीन से अधिक प्रयास नहीं करने चाहिए। यदि तब भी गाड़ी आगे न बढ़ती हो और/अथवा पहिये का घुमना जारी रहता हो, तो सेक्शन से गाड़ी को सहायता प्रदान की जाएगी।

18.3 गाड़ियों में लगने वाली आग के कारण

डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ियों के ब्रेक जाम होने से आग लग सकती है। लोको पायलटों को सतर्क रहना होगा कि वे गाड़ी के ब्रेक जाम होने का पता लगाना सुनिश्चित कर सकें ताकि उन्हें ठीक किया जा सके। गुजरने वाली गाड़ियों को, जहां संभव हो, दोनों ओर से नज़र रखनी चाहिए, ताकि जाम होने वाले ब्रेकों अथवा आग के किसी अन्य स्रोत का पता लग सके।

18.4 जब ब्रेक अलग-थलग कर दिए जाते हों तो गाड़ी की गति

जब किसी गाड़ी के ब्रेक अलग-थलग कर दिए जाते हों तो गति के अनुपालन के लिए भारतीय रेल के अनुदेशों का पालन किया जाएगा।

18.5 अक्षम गाड़ियां और दोषपूर्ण वाहन

इस खंड को सामान्य नियम और प्रक्रियाओं के साथ मिलाकर पढ़ा जाएगा।

डीएफसीसीआईएल और गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और असक्षम गाड़ियों और खराब वाहनों से संबंधित सभी आवश्यकताओं की व्यवस्था करेंगे, किंतु ये निम्नलिखित तक ही सीमित नहीं होगी, बशर्ते:

क) जब तक कोई आपात स्थिति न हो, डीएफसीसीआईएल के कर्षण रेलइंजन नियंत्रक, और जो असक्षम गाड़ी के संचालन में सहायता के लिए है एक दूसरे से परामर्श करेंगे ताकि वे असक्षम गाड़ी को सुरक्षित तरीके से अलग करने के लिए संबंधित परिचालनिक अनुदेशों, प्रतिबंधों और तकनीकी जानकारी का पता लगा सकें और उन्हें लागू कर सकें;

ख) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक डीएफसीसीआईएल के कर्षण रेलइंजन नियंत्रक, गाड़ी संचालकों के प्रतिनिधियों और लोको पायलटों के संपर्क में रहेगा और रेल यातायात के प्रबंधन के उद्देश्य से बातचीत में भागीदार रहेगा;

ग) किसी असक्षम गाड़ी की सेक्शन में सहायता करने अथवा दूसरी गाड़ी द्वारा उसे वहां से हटाने की योजना तैयार करने के लिए डीएफसीसीआईएल रेलइंजन नियंत्रक और गाड़ी नियंत्रक की सहायता ली जाएगी;

घ) गाड़ी संचालकों के प्रतिनिधि डीएफसीसीआईएल के कर्षण रेलइंजन नियंत्रक को आश्वासन देंगे कि असक्षम गाड़ी अथवा खराब वाहन सहायता देने अथवा उन्हें हटाने से पूर्व वाहन संचालन के लिए सुरक्षित हैं;

ड) किसी विभाजित हुई गाड़ी की रिमार्शलिंग से पूर्व अथवा वाहनों को अलग किए जाना जारी रखे जाने पर डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकों को यह आश्वासन दिया जाएगा कि गाड़ी यात्रा के लिए सुरक्षित है;

च) गाड़ी संचालक के प्रतिनिधि सभी मामलों में डीएफसीसीआईएल के कर्षण रेलइंजन नियंत्रक को गति अथवा अन्य प्रतिबंधों अथवा सीमाओं की जानकरी देंगे अथवा जो तकनीकी असक्षमताओं अथवा अन्य किन्हीं कारणवश गाड़ी के लिए लागू होंगे, और

छ) यदि किसी असक्षम गाड़ी को सामान्य गति पर चलाया जा सकता है, जिसमें लोको पायलट फ्रंट में रहकर पूरी गाड़ी के स्वचालित एयर ब्रेक पर अपना नियंत्रण रखता हो और गति प्रतिबंध लागू करने के लिए वहां कोई अन्य संचालक नहीं हो।

जब गाड़ी में एक रेलइंजन सहित, कोई वाहन खराब होना संभावित हो अथवा खराब हो जाता हो, तो इसका निरीक्षण किया जाना चाहिए और गाड़ी संचालक के प्रतिनिधि द्वारा उसका आकलन किया जाना चाहिए और या तो

क) उसकी मरम्मत की जाती हो, अथवा

ख) उसे यात्रा के लिए सुरक्षित बनाया जाता हो, अथवा

ग) उसे गाड़ी से हटा दिया जाता हो।

टिप्पणी: खराब वाहनों का पता उन्हें देखकर अथवा किसी मार्गस्थ मॉनीटरिंग उपकरण के द्वारा लगाया जा सकता है।

अध्याय-XIX

रेलपथ अनुरक्षण मशीनें

19.1 रेलपथ अनुरक्षण वाहनों के प्रकार

पटरियों पर चलते समय, रेलपथ अनुरक्षण वाहनों का इस्तेमाल काम के लिए अथवा अवसंरचना के लिए किया जाता है। रेलपथ अनुरक्षण वाहन अनेक प्रकार के होते हैं। डीएफसीसीआईएल द्वारा डीएफसी पर काम करने वाली सभी प्रकार की रेलपथ मशीनों की एक सूची रखी जाएगी और उसे सर्वसंबंधित को उपलब्ध कराया जाएगा।

19.2 पंजीकरण और वारंटी

डीएफसीसीआईएल द्वारा ऐसे अनुरक्षण वाहनों की एक सूची रखी जाएगी जो डीएफसी नेटवर्क पर संचालन के लिए पंजीकृत हों।

वाहन के स्वामी/संचालक, जो डीएफसी नेटवर्क पर नए अथवा पर्याप्त रूप से मोडीफ़ाइड रेलपथ अनुरक्षण वाहनों का संचालन करना चाहते हों प्रत्येक वाहन का डीएफसीसीआईएल में पंजीकरण कराएंगे।

पंजीकरण कराने के लिए, वाहन के स्वामी/संचालक वाहनों को अपेक्षित मानकों के अनुसार तैयार करेंगे।

19.3 पंजीकरण के लिए अपेक्षित वाहन

वह वाहन जो डीएफ़सी नेटवर्क पर संचालित होता है अथवा जिसके संचालन की आवश्यकता है अथवा उसे डीएफसी नेटवर्क पर हस्तांरित होना है, उसे वाहन के स्वामी/संचालक द्वारा पंजीकृत कराया जाएगा।

इसमें शामिल है :

क) पटरी पर चलने वाले उच्च भार वाले वाहन। इन्हें चल स्टॉक माना जाएगा और उसी रूप में पंजीकृत किया जाएगा, और अथवा

ख) पटरी पर चलने वाले उच्च भार वाले वाहन, सड़क/पटरी पर चलने वाले उच्च भार वाले वाहन और हल्के भार वाले सड़क/पटरी पर चलने वाले वाहन। इन्हें रेलपथ अनुरक्षण वाहन माना जाएगा और उसी रूप में पंजीकृत किया जाएगा।

19.4 जिन वाहनों का पंजीकरण आवश्यक नहीं है

ऐसे वाहन जो किसी कार्यस्थल की संरक्षा के भीतर संचालित होते हैं और उन्हें डीएफसी नेटवर्क पर संचालित नहीं किया जाता, उनके पंजीकरण की आवश्यकता नहीं होती। इनमें शामिल हैं :

क) केवल कार्यस्थल के लिए अपेक्षित वाहन, और अथवा

ख) ट्रॉलियां और ट्रेलर।

इन वाहनों के स्वामी/संचालक अपक्षित तकनीकी आवश्यकताओं के अनुपालन के लिए कार्यप्रणालियां तय करेंगे।

19.5 रेलपथ अनुरक्षण वाहनों का संचालन

संचालन क्षेत्र के लिए अपेक्षित सामान्य नियम और प्रक्रियाओं का अनुपालन करते हुए रेलपथ अनुरक्षण वाहनों का संचालन किया जाएगा।

रेलपथ अनुरक्षण वाहनों का संचालन किया जाएगा और इसके लिए निम्नानुसार अनुपालन किया जाएगा :

क) डीएफसीसीआईएल द्वारा अनुमोदित डिजाइन के अनुसार एक लाइट फिट की जाएगी, और बेहतर अबाधित दृश्यता के लिए उसे स्विच-ऑन रखा जाएगा;

ख) हैड और टेल लाइटें फिट की जाएंगी और स्विच-ऑन रखी जाएगी;

ग) श्रव्य (औडिबल) वार्निंग डेटोनेटर फिट किए जाएंगे और कार्यस्थलों के भीतर संरक्षा के लिए व्हिसल सिगनलों का उपयोग किया जाएगा;

घ) संचालकों के अनुपालनार्थ वाहन के संचालन की अधिकतम अनुमत गति वाहन में स्थायी रूप से प्रदर्शित की जाएगी; अन्यथा वाहन पांच टन तक के वाहनों को उन्हें 15 कि.मी.प्र.घं. और पांच टन से अधिक के वाहनों को 30 कि.मी.प्र.घं. की अधिकतम गति पर चलाया जाएगा;

ड) किन्हीं अन्य गति प्रतिबंधों का पालन किया जाएगा ताकि जैसा निर्माता, अनुरक्षक, वाहन के विनिर्माता द्वारा निर्धारित वाहन की प्रकृति और विशेषताओं के अनुसार उसका संचालन किया जा सके।

अध्याय-XX

इंटरफ़ेस समन्वय योजना (आईसीपी)

20.1 सामान्य

एक इंटरफ़ेस समन्वय योजना (आईसीपी) की सहमति बनाई जाए और उसका क्रियान्वयन उन पार्टियों द्वारा किया जाए, जो रेलवे के संचालन से संबद्ध संरक्षा गतिविधियों में लगी हों और यह कार्य दो अथवा दो से अधिक पार्टियों द्वारा किया जाता हो। यह योजना संबंधित पार्टियों के बीच एक बाध्यकारी समझौते के रूप में होनी चाहिए। इंटफेस समन्वय योजना के दो मुख्य कार्य इस प्रकार हैं:

क) प्रत्येक शामिल पार्टी की जिम्मेदारियों का उल्लेख करना, और इंटरफ़ेस में दी जाने वाली अपेक्षित जानकारी देना, और

ख) रेलवे की प्रत्येक गतिविधि वाले क्षेत्र की सापेक्ष परसंपत्तियों और प्रक्रियात्मक कार्यप्रणालियों की सक्षमता सुनिश्चित करना।

इंटरफ़ेस समन्वय योजना नई अथवा विद्यमान योजना के मोड़ीफ़ाइड कार्यप्रणाली और उपकरणों के क्रियान्वयन के साथ मिलाकर इस प्रकार विकसित की जानी चाहिए कि प्रत्येक पार्टी की योजना की अवधारणा के नजरिये से सक्षमता संबंधी मुद्दों पर उचित विचार किया जा सके।

इंटरफ़ेस समन्वय योजना प्रत्येक गतिविधि क्षेत्र की गतिविधियों का उल्लेख करेगी, जिसमें प्रत्येक पार्टी शामिल होगी, बिषय वस्तु पर विचार करेगी जिनके बीच समन्वय स्थापित किया जाना है।

20.2 इंटरफ़ेस समन्वय योजना की आवश्यकताएं और सिफारिशें

निम्नलिखित के लिए इंटफेस समन्वय योजना उपलब्ध कराई जानी चाहिए :

क) किए जा रहे रेल परिचालन के दायरे का पूर्ण विवरण और उसमें शामिल सभी पार्टियां;

ख) संगठनों के बीच इंटरफेस संबंधी मुद्दों की पहचान;

ग) इंटरफ़ेस संबंधी मुद्दों और प्रत्येक पार्टी द्वारा दिए गए आंकड़ों की की पहचान के संबंध में प्रत्येक पार्टी की जिम्मेदरियों का स्पष्ट वर्णन;

घ) प्रत्येक पार्टी के लिए, योजना के संबंध में नामांकित संपर्क के प्रथम स्थल की पहचान करना, जिसमे :

i) अन्य संगठनों के लिए डेटा का प्रावधान; और

ii) इंजीनियरिंग और परिचालनिक कार्यप्रणालियों की सक्षमता का आकलन।

ड) निम्नलिखित के लिए प्रक्रियाओं की पहचान :

i) इंटरफ़ेस डेटा के आदान-प्रदान और कम्यूनिकेशन तथा सूचना सहित वितरण सूचियां, गोपनीयता संबंधी मुद्दे और विवाद के हल की प्रक्रियाएं;

ii) अच्छी प्रक्रियाओं का साझीकरण ,विचारणीय और प्रासंगिक संरक्षा संबंधी मुद्दे की जानकारी;

iii) घटनाओं की रिपोर्टिंग और जांच और उल्लेखनीय घटनाओं सहित रिपोर्टिंग प्रोटोकॉल और जिम्मेदार व्यक्ति;

iv) योजना के अनुपालन के साथ प्रत्येक पार्टी की लेखापरीक्षा;

v) डॉक्यूमेंट कंट्रोल; और

vi) योजना की समीक्षा।

20.3 गोपनीयता संबंधी मुद्दे

यह मान्यता प्राप्त है कि सूचना की गोपनीयता के संबंध में अनेक ऐसे मुद्दे हैं जो कि एक इंटरफ़ेस समन्वय योजना तैयार करने तथा उसके क्रियान्वयन, विशेषकर किसी प्रतिस्पर्धी को सूचना भेजने के लिए उठ सकते हैं।

यह स्वीकार्य नहीं है कि जानकारी देने के लिए नेटवर्क स्वामियों तथा इसके विपरीत किसी संचालक अथवा उनके ठेकेदारों के लिए गोपनियता के आधार पर मना कर सकें कि परिचालनिक अथवा इंजीनियरिंग सक्षमता सुनिश्चित करने के लिए जानकारी अपेक्षित है। जबकि गोपनीय जानकारी को संभालने के लिए प्रक्रियाओं पर सहमति होनी चाहिए।

20.4 इंटर्फेस समन्वय योजना का क्रियान्वयन

इंटरफ़ेस समन्वय योजना में चिह्नित इंजीनियरिंग और परिचालनिक कार्यप्रणालियों के मानकों और सक्षमता के आकलन की प्रक्रिया के माध्यम से इंटरफ़ेस समन्वय योजना लागू की जानी चाहिए। इंटर्फेस समन्वय योजना के क्रियान्वयन में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए :

क) रेल संचालन के लिए संचालन पैरामीटरों का निर्धारण और दस्तावेज (अर्थात् अवसंरचना रूट मानकों, वाहन और गाड़ी के परिचालनिक मानक)।

ख) विशिष्ट इंजीनियरिंग और परिचालनिक प्रक्रियाओं को चिह्नित करना जिसे प्रत्येक पार्टी इंटरफ़ेस समन्वय योजना के माध्यम से मानने को तैयार हो। इन प्रक्रियाओं द्वारा कार्य संबंधी पैरामीटरों की बाधाओं की संभाल की प्रक्रियाएं, साथ ही अवसंरचना अथवा चल स्टॉक की शर्तें भी चिह्नित की जानी चाहिए, जिनके अस्थायी तौर पर प्रतिबंधित उपयोग की आवश्यकता होती है।

20.5 इंटरफ़ेस समन्वय योजना पर इंटरफेस की पहचान

दो रेल संचालनों के बीच विभिन्न इंटरफ़ेस लागू हो सकते हैं और प्रत्येक को चिह्नित करने तथा पार्टियों द्वारा उस पर सहमत होना आवश्यक होता है।

इंटरफ़ेस में निम्नलिखित शामिल हो सकता है :

क) संचालन : जहां एक रेलवे की नियम एवं परिचालन प्रक्रिया समाप्त होती है और अन्य रेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख एक सिगनल, अवसंरचना अथवा संकेत चिह्न द्वारा किया जा सकता है।

ख) रेलपथ: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी समाप्त होती है और अन्य रेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख एक सिगनल, अवसंरचना, स्लीपर अथवा संकेत चिह्न द्वारा किया जा सकता है।

ग) सिगनलिंग: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी समाप्त होती है और अन्य रेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख एक सिगनल, अवसंरचना, स्लीपर अथवा संकेत चिह्न द्वारा किया जा सकता है।

घ) सिरोपरि उपकरण: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी समाप्त होती है और अन्य रेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख उपरि उपकरण में एक एयर गैप, संकेत चिह्न अथवा अन्य अवसंरचना द्वारा किया जा सकता है।

ङ) साझी अवसंरचना: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी अन्य रेलवे से साझा की जाती है, जैसे सिगनल उपकरण बॉक्स, सिगनल अवसंरचना और उपरि वायर स्ट्रक्चर।

च) संपत्ति : दो रेल संचलनों के बीच सहमति अनुसार संपत्ति की चाहरदीवारी।

यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि उपर्युक्त में से प्रत्येक के लिए समान इंटरफ़ेस न हों और उनमें अंतर होना चाहिए।

अध्याय-XXI

आपात बचाव गतिविधियों का समन्वय

21.1 उद्देश्य

इस परिचालनिक प्रक्रिया का उद्देश्य इस प्रकार है :

क) मेनलाइन पर आपात स्थितियों में समस्त प्रतिक्रियाओं पर नियंत्रण और समन्वय के लिए जिम्मेदारियों और प्रक्रियाओं का निरूपित करना ।

ख) कदम दर कदम मार्गदर्शन उपलब्ध कराना कि यदि घटना घटित हो जाए तो उनसे कैसे निपटा जाए। गाड़ी संचालकों और डीएफसीसीआईएल के कर्मचारियों को उपयुक्त प्रशिक्षण दिया जाएगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि किसी गंभीर घटना की स्थिति में उन्हें समस्त कार्यों की जानकारी रहती हो।

21.2 घटना के प्रबंधन की योजना के उद्देश्य

घटना के प्रबंधन की योजना के उद्देश्य निम्नलिखित के है परंतु यही तक सीमित नहीं है :

क) जीवन बचाना और पीड़ा को कम करना, तत्पश्चात्

ख) जहां आवश्यक हो, फंसे हुए यात्रियों की सहायता के लिए भारतीय रेलवे की मदद करना और उनका शीघ्र निकासी करना, तत्पश्चात्

ग) सही जानकारी देकर सर्वसंबंधित को सुरक्षा की भावना उत्पन्न करना , तत्पश्चात् रेल संपत्ति को सुरक्षित करना, तत्पश्चात्

घ) दुर्घटना के कारण का पता लगाना, घटना स्थल की घेराबंदी करके सबूतों को सुरक्षित करना, तत्पश्चात्

ड) रेल परिचालन की शीघ्र बहाली करना ।

21.3 परिभाषाएं

शब्द	परिभाषा (अर्थ)
घटना	एक ऐसी घटना जो गाड़ी सेवाओं में देरी का कारण बनती हो।
दुर्घटना	एक ऐसी घटना जो मृत्यु अथवा घायल होने और संपत्ति की क्षति का कारण बनती हो अथवा जिसमें ऐसी क्षमता हो।
आपात/गंभीर दुर्घटनाएं/ आपदाएं	एक ऐसी घटना जो गाड़ी दुर्घटना के कारण हो सकती है अथवा कारण बनती हो ऐसा आवश्यक नहीं है किंतु जिसमें लोगों की मृत्यु अथवा चोट पहुंचाने की क्षमता हो, जिस कारण बाद में मृत्यु हो जाती हो/चोट पहुंचती हो तथा शामिल लोगों को व्यापक और दीर्घकालिक पीड़ा का कारण बनती हो।
आपदा प्रबंधन दल	डीएफसीसीआईएल और रेल संचालकों, रेलवे अधिकारियों की एक टीम जो घटनास्थल पर पहुंचने और स्थल का प्रबंधन अपने हाथ में लेने के लिए निश्चित की गयी हो।

21.4 उन गंभीर घटनाओं की सूची जिनके लिए इस योजना का उपयोग अपेक्षित है

क) रेलवे परिसरों सहित गाड़ियों में आग लगना, धुंए का फैलना, विस्फोट होना;

ख) डीएफसी नेटवर्क पर उल्लंघन करते हुए यात्री गाड़ी का अवपथन;

ग) डीएफसी नेटवर्क पर किसी गाड़ी का अवपथन जिससे किसी वैकल्पिक रेल नेटवर्क पर समानांतर लाइनों की संरक्षा प्रभावित होती हो;

ग) किसी गाड़ी/गाड़ियों की भिड़ंत;

घ) सुरक्षा के प्रति खतरा/आतंकी हमले, चारों ओर फैली हिंसा, बम विस्फोट;

ड) गाड़ियों, स्टेशनों अथवा सुरंगों में रासायनिक अथवा जैविक गैस छोड़े जाना, और अथवा

च) तूफान, बाढ़ और भूकंप जैसी प्राकृतिक आपदाएं।

21.5 **साइट प्रबंधन की जिम्मेदारी**

डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर किसी आपात स्थिति का प्रबंधन डीएफसीसीआईएल की जिम्मेदारी है।

प्रबंधन कार्य में समीपवर्ती रेल नेटवर्क की भागीदारी को शामिल किया जा सकता है, जिसका नेटवर्क प्रभावित हुआ हो ।

जब डीएफसी नेटवर्क पर कोई घटना घटित होती है तो :

क) आपात स्थितियों में समूह महाप्रबंधक (परिवहन) अथवा नामित डीएफसीसीआईएल नियंत्रण कार्यालय पर्यवेक्षक पूर्ण नियंत्रण और डीएफसी नेटवर्क पर गाड़ियों के संचलन के लिए जिम्मेदार है। संबंधित कोरीडोर का कार्यकारी निदेशक कार्यस्थल पर एक प्रभारी अधिकारी (OCS) नामित करेगा (सामान्यतः कार्यस्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी प्रभारी अधिकारी के रूप में नामित किया जाएगा)।

ख) प्रभारी अधिकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक, और जहां लागू हो, भारतीय रेल गाड़ी नियंत्रक के अनुदेशों के अंतर्गत घटनास्थल पर समस्त गतिविधियों के नियंत्रण और समन्वय के लिए जिम्मेदार होगा ;

ग) कर्षण, रेलपथ और अवसंरचना, सिगनलिंग और दूरसंचार, अग्निशमन सेवा एवं सुरक्षाकर्मी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और प्रभारी अधिकारी को तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए जिम्मेदार हैं;

घ) गाड़ी संचालक, मालडिब्बा नियंत्रक डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और प्रभारी अधिकारी को तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए जिम्मेदार हैं;

ड) भारतीय रेल और डीएफसीसीआईएल के कर्मचारी जानकारी प्रदान करने, प्राथमिक उपचार करने, चिकित्सा और अग्निशमन सेवाओं को तैयार करने और सिविल प्रशासन सहित पुलिस से सहायता प्राप्त करने और पीड़ा तथा कठिनाइयों से घिरे लोगों को अन्य समस्त सहायता प्रदान करने के लिए जिम्मेदार है;

च) डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल द्वारा नामित सुरक्षा एजेंसी घटनास्थल पर सुरक्षा प्रदान करने और विद्यमान प्रक्रियाओं के अनुपालन में जांच गतिविधियों के निष्पादन/निर्देश देने के लिए जिम्मेदार होगी (यदि वे घटनाएं आपराधिक गतिविधियों के कारण घटित होती हों);

छ) घटनास्थल पर मौजूद वरिष्ठ पुलिस अधिकारी हर समय समस्त पुलिस गतिविधियों के नियंत्रण और समन्वय कार्यों के लिए जिम्मेदार होगा। ऐसा करते समय, वह अधिकारी यह निर्धारित करने के लिए अंतिम प्राधिकारी होगा कि जब गतिविधियां पूर्ण हो जाती हों तो वह प्रभारी अधिकारी के साथ इन गतिविधियों के लिए समन्वय कार्य करेगा, और

ज) सुरक्षाकर्मी सिविल और रेलवे पुलिस, अग्निशमन सेवा कर्मियों, चिकित्सा सेवाओं अथवा जैसा प्रभारी अधिकारी द्वारा निर्देशित हो स्टेशन स्टाफ की सहायता के लिए जिम्मेदार हैं।

21.6 **घटनास्थल पर प्रभारी अधिकारी** (OCS) **के रूप में कार्य करने के लिए अधिकृत स्टाफ**

जब तक डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टर अथवा अन्य प्रबंधन घटनास्थल पर पहुंच नहीं जाते, डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा निम्नलिखित पदों को प्रभारी अधिकारी के कर्तव्यों का निर्वाह करने के लिए प्राधिकृत किया जा सकता हैं :

ए) प्रभावित गाड़ी सहित समानांतर लाइन एक वैकल्पिक रेल संचलक द्वारा संचालित किसी गाड़ी के लोको पायलट अथवा गार्ड;

बी) डीएफसीसीआईएल अथवा भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर जिन पर घटनास्थल पर भरोसा किया जा सके;

सी) डीएफसीसीआईएल अथवा भारतीय रेल परिचालन पर्यवेक्षक अथवा यातायात निरीक्षक जिन पर घटनास्थल पर भरोसा किया जा सके;

डी) कोई भी रेलवे अधिकारी जो किसी रेलवे संगठन के हों कोई रेलवे अधिकारी चाहे वे ड्यूटी पर हों, ऑफ ड्यूटी अथवा छुट्टी पर हों, जो घटनास्थल पर मौजूद हों, और अथवा

ई) डीएफसीसीआईएल अथवा भारतीय रेल के मंडल आपदा प्रबंधन दल के सदस्य जिन पर घटनास्थल पर भरोसा किया जा सके।

यदि उपर्युक्त उल्लिखित कार्मिकों में से कोई भी घटनास्थल पर मौजूद नहीं होता, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक जैसा समूह महाप्रबंधक (परिवहन)/कोरीडोर के संबंधित कार्यकारी निदेशक के निर्देशानुसार एक प्रभारी अधिकारी की नियुक्ति करेगा।

किसी आपात स्थिति के प्रबंधन के तरीकों के लिए ऐसी घटनाओं के दौरान, जो संबद्ध सामान्य नियम अथवा प्रक्रियाओं के अंतर्गत नहीं आतीं, वहां डीएफसीसीआईएल की लागू आपात प्रबंधन योजना और जहां लागू हो, डीएफसीसीआईएल के सामान्य नियम और प्रक्रियाओं, भारतीय रेल के सामान्य नियम और प्रक्रियाओं (जहां लागू हो) अथवा जैसा डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा निर्देश दिए जाते हों, का अनुपालन किया जाएगा।

प्रभारी अधिकारी कार्मिकों को अनुदेश जारी करने और डीएफसी नेटवर्क पर घटना के लिए अपेक्षित उपकरणों की व्यवस्था को प्राधिकृत और घटनास्थल से किसी अनावश्यक कर्मचारी अथवा उपकरण को हटाने के आदेश देने के लिए जिम्मेदार है। यह व्यवस्था पुलिस अथवा अग्निशमन विभाग के कर्मचारियों पर लागू नहीं होती।

जहां कोई समानांतर लाइन प्रभावित हुई हो, प्रभारी अधिकारी, भारतीय रेलवे के प्रभारी अधिकारी के साथ मिलकर निरंतर समस्त गतिविधियों के लिए समन्वय कार्य करेगा।

घटनास्थल पर न्यूज मीडिया अथवा अन्य आगंतुकों का प्रवेश अधिकृत किया जाना चाहिए, जिसके लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक, रेलवे प्रबंधक, प्रभारी अधिकारी और अथवा पुलिस समन्वय कार्य करेंगे।

जब अग्निशमन सेवाओं को अधिसूचित करना आवश्यक हो जाता हो, और अथवा चिकित्सा सहायता मांगी जाती हो, तो निम्नलिखित जानकारी उपलब्ध कराई जाएगी :

क) कॉल करने वाले की पहचान;

ख) समस्या की प्रकृति (सामान्य अंग्रेजी/हिंदी में जानकारी अर्थात् आग, बाढ़, धुंए, चोट लगना);

ग) मांगी गई सहायता का प्रकार; रूप में ;

घ) समस्या का विशिष्ट स्थल और सर्वश्रेष्ठ एक्सेस प्वाइंट्स;

21.7 प्रक्रिया

21.7.1 डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य

जब तत्काल किसी घटना/दुर्घटना/आपदा की रिपोर्ट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को दी जाती है तो वह :

क) घटना के स्थान का पता लगाएगा;

ख) घटना की चेतावनी तत्काल भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक को देगा;

ग) घटना की चेतावनी तत्काल डीएफसी नेटवर्क के विशष्ट क्षेत्र में संचालित गाड़ियों के लोको पायलटों को देगा कि वे उस स्थल पर पहुंचते समय रुकने के लिए तैयार रहें;

घ) डीएफसीसीआईएल पर घटना के दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को घटना के बारे में सूचित करेगा और अनुरोध करेगा कि सिगनलों को स्टॉप पर सैट कर दिया जाए;

ड) डीएफसीसीआईएल के किसी नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर से घटनास्थल पर जाने का अनुरोध करेगा;

च) मुख्य नियंत्रक/परिचालन प्रबंधक को घटना की जानकारी देगा;

छ) घटनास्थल पर पहुंचने के लिए आपात सेवाओं की व्यवस्था करेगा;

ज) घटनास्थल पर किए जा रहे प्रबंध कार्यों के संबंध में फील्ड कर्मचारियों से समन्वय बनाए रखेगा, और

झ) एक प्रभारी अधिकारी नियुक्त करेगा।

21.7.2 लोको पायलट के कर्तव्य

जब कोई घटना/दुर्घटना/आपदा घटित होती हो तो गाड़ी का लोको पायलट तत्काल :

क) समानांतर लाइनों पर संचालित गाड़ियों के ठहराव के लिए गाड़ी रेडियो/आपात कॉल करके/फ्लेशर लाइट के द्वारा निरंतर चेतावनी देगा;

ख) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को घटना की जानकारी देगा;

ग) घटना वाले स्टेशनों पर, यदि आवश्यक हो तो भारतीय रेल के गाड़ी नियंत्रक अथवा भारतीय रेल के स्टेशन मास्टर अथवा सहायक स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए कदम उठाएगा, और

घ) डीएफसीसीआईएल के प्रबंधक द्वारा कार्यमुक्त किए जाने तक प्रभारी अधिकारी की भूमिका अदा करेगा और उनके कार्यों का निष्पादन करेगा।

21.7.3 प्रभारी अधिकारी के कर्तव्य

नियुक्त प्रभारी अधिकारी :

क) सुनिश्चित करेगा कि घटनास्थल पर मौजूद समस्त कर्मचारी, जितना जल्दी और सरक्षित रूप से संभव हो, रेल सेवा बहाल करने के लिए कुशलतापूर्वक कार्य करें;

ख) घटनास्थल पर समस्त फील्ड गतिविधियों के लिए कर्मचारियों को नियंत्रित करेगा और उनसे समन्वय बनाए रखेगा;

ग) पुलिस से संबंधित समस्त गतिविधियों और घटनास्थल पर वरिष्ठ पुलिस अधिकारियों के साथ अपेक्षाओं के लिए समन्वय कार्य करेगा;

घ) घटनास्थल पर अग्निशमन विभाग के अधिकारियों के साथ समन्वय कार्य करेगा और उपलब्ध होने पर, अग्निशमन विभाग की कमांड पोस्ट के लिए एक जानकार कर्मचारी की व्यवस्था करेगा, जो डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक और प्रभारी अधिकारी के एक संचारव्यवस्था लिंक के रूप में कार्य करेगा;

घ) घटनास्थल पर एक कमांड पोस्ट स्थापित करेगा;

ड) समस्त जांच कार्रवाइयों और/अथवा न्यायाधिक पुलिस अधिकारियों द्वारा वरिष्ठ प्रबंधन को किए जाने वाले अनुरोधों के संबंध में निर्देश देगा।

च) समस्त घटनाओं का एक क्रमवार विवरण रखेगा;

छ) घटनास्थल पर एक कमांड पोस्ट स्थापित करेगा।

21.7.4 वरिष्ठ प्रबंधन की कार्रवाइयां

समूह महाप्रबंधक (परिवहन) अथवा नामित डीएफसीसीआईएल नियंत्रण कार्यालय पर्यवेक्षक :

क) गाड़ी संचालक के वरिष्ठ प्रबंधन से समन्वय करेगा;

ख) प्रभावित होने पर भारतीय रेल के वरिष्ठ प्रबंधन से समन्वय करेगा;

ग) समस्त फील्ड गतिविधियों के संबंध में सहयोग करेगा और प्रभारी अधिकारी के माध्यम से अनुरोध करेगा;

घ) आपदा प्रबंधन दल के और जैसा अपेक्षित हो, समस्त विभागों और कार्मिकों को अधिसूचित करेगा;

ड) समस्त गाड़ियों के संचालन के लिए समन्वय करेगा और निर्देश देगा कि घटना में संलिप्त गाड़ियों को भी शामिल किया जाए।

च) महत्वपूर्ण स्टेशनों पर भीड़ को नियंत्रित करने के लिए पुलिस/रेल सुरक्षा बल से अनुरोध करेगा;

छ) कार्यबहाली की गतिविधियों के लिए प्रभारी अधिकारी के साथ समन्वय और सहायता करेगा, और

ज) प्रभारी अधिकारी से मिलने वाली घटना की अद्यतन जानकारी प्राप्त करेगा तथा उपलब्ध कराएगा;

झ) सभी गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए समन्वय करते हुए निर्देश देगा।

21.7.5 घटनास्थल पर साइट कंट्रोल कार्यालय की स्थापना

डीएफसीसीआईएल के परिचालन प्रबंधक, सहाय परिचालन प्रबंधक, अथवा नामित डीएफसीसीआईएल नियंत्रण कार्यालय पर्यवेक्षक घटनास्थल पर साइट कंट्रोल कार्यालय की स्थापना का निर्णय ले सकते हैं।

घटनास्थल पर स्थित नियंत्रण कार्यालय में प्रभारी अधिकारी और अन्य वरिष्ठ प्रबंधन साइट के क्लियर होने तथा सामान्य संचलन बहाल होने तक मौजूद रहेंगे।

21.7.6 भारतीय रेलवे नेटवर्क पर यात्री गाड़ियों का काम देखना

भारतीय रेल आपात योजना की आवश्यकता यात्री गाड़ियों के यात्रियो का विवरण देगी जिनका अनुपालन नामित भारतीय रेलवे प्रभारी अधिकारी द्वारा किया जाएगा

आवश्यकताओं में अल्पाहार की व्यवस्था करना, उद्घोषणाएं करना और घायलों तथा हताहतों को घटनास्थल से हटाने की व्यवस्था करना शामिल है।

डीएफसीसीआईएल के प्रभारी अधिकारी जहां आवश्यक हो, भारतीय रेल के प्रभारी अधिकारी को सहायता प्रदान करेंगे।

डीएफसीसीआईएल के कर्मचारी आम जनता को प्रभावित गाड़ी के यात्रियों के विवरण उपलब्ध नहीं कराएगा और उक्त विवरण नामित भारतीय रेल के प्रभारी अधिकारी को ही उपलब्ध कराएगा।

21.7.7 डीएफसीसीआईएल रेलवे नेटवर्क पर मालगाड़ियों का काम देखना

डीएफसी नेटवर्क पर मालगाड़ियों के मामले में, गाड़ी संचालक के साथ शीघ्र समन्वय करके निम्नलिखित कार्रवाई की जाएंगी :

क) दुर्घटना में शामिल मालडिब्बों से सामग्री की उतराई के लिए अन्य स्टेशनों पर उपलब्ध संसाधनों के साथ ही स्थानीय बाजार से भी श्रमिक उपलब्ध कराते हुए पर्याप्त व्यवस्था करेगा;

ख) पर्याप्त मात्रा में तिरपाल का आबंटन करेगा ताकि मौसम से बचाने के लिए सामग्री को ढका जा सके, और

ग) दुर्घटना स्थल पर बिखरे सामान को एकत्र करने के लिए व्यवस्थाएं करेगा;

गाड़ी संचालक निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा :

क) प्रेषक/प्रेषिती को घटना की जानकारी देना;

ख) दुर्घटना स्थल से सामान को हटाने के लिए सड़क यातायात संबंधी व्यवस्थाएं, और

ग) सामान के यानांतरण/निपटान के लिए पर्याप्त मात्रा में एम्पटी स्टॉक की व्यवस्था। यानांतरण/निपटान के लिए संचालक द्वारा श्रमिकों की व्यवस्था की जाएगी।

21.7.8 घटनास्थल से गाड़ी अथवा वाहनों को हटाना

डीएफसीसीआईएल के सामान्य नियम और प्रक्रियाओं के अनुरूप घटनास्थल से गाड़ी हटाने का कार्य किया जाएगा।

यदि सिरोपरि कर्षण उपकरण प्रभावित होता हो, तो डीएफसीसीआईएल के प्रभारी अधिकारी और गाड़ी संचालक के बीच गाड़ी की रिकवरी के कार्य के लिए एक डीजल रेलइंजन की व्यवस्था की जानी चाहिए।

अध्याय-XXII

प्राथमिकता अनुसूची और सुव्यवस्थिकरण

22.1 प्राथमिकता अनुसूची

मालडिब्बा लोड यातायात का संचलन प्राथमिक यातायात अनुसूची के द्वारा विनियमित किया जाता है, जिसका निर्धारण रेल अधिनियम, 1989 के अनुच्छेद 71 के अंतर्गत केंद्र सरकार (रेलवे बोर्ड) द्वारा किया गया है और यह इस प्रकार तैयार किया गया है ताकि सुनिश्चित हो सके कि कुछ अनिवार्य वस्तुएं और तात्कालिक संचलनों को उस समय प्राथमिकता देना आवश्यक होता है, जब उपलब्ध परिवहन व्यवस्था समस्त मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होती।

रेलवे अधिनियम के अनुसार, यातायात को 4 श्रेणियों अर्थात् ए, बी, सी और डी में वर्गीकृत किया गया है। निम्न श्रेणियों में पंजीकृत वस्तुओं को उच्च श्रेणी में पंजीकृत वस्तुओं की तुलना में प्राथमिकता नहीं दी जा सकती, भले ही बाद वाली वस्तुओं को काफी पहले पंजीकृत किया गया हो।

क) इस प्राथमिकता अनुसूची का निर्धारण/निश्चित रेलवे बोर्ड के यातायात परिवहन निदेशालय द्वारा किया जाता है।

ख) इसमें नियोजित यातायात के प्रायोजक प्राधिकारी और स्वीकार्य प्राधिकारी सूचीबद्ध हैं। (प्राथमिकता अनुसूची की प्रति भारतीय रेलवे की वेबसाइट से प्राप्त की जा सकती है)

22.2 सुव्यवस्थिकरण आदेश

रेल अधिनियम 1989 के अनुच्छेद 71 के अंतर्गत, रेलवे बोर्ड को शक्ति प्रदान की गई है कि वह किसी ऐसे मार्ग पर भी मालभाड़ा प्रभार लागू कर सकता है, जो लदान प्वाइंट और गंतव्य के बीच सबसे छोटा मार्ग नहीं हो सकता। **सुव्यवस्थिकरण** आदेश में यातायात परिवहन ब्रांच, रेलवे बोर्ड द्वारा उस रूट की जानकारी दी जाती है, जिससे होकर जाने वाले मालभाड़ा प्रभार को लागू किया जा सकता है।

रेलवे बोर्ड के पत्र सं. ईसीआर/1125/94/3, दिनांक 6/10/94 के माध्यम से संशोधित आईआरसीए गुड्स टैरिफ भाग-I (खंड-I) के संशोधित नियम 125 में यह अनुदेश दिए गए हैं कि जब तक केंद्र अथवा उसके विपरीत इसके अधिकृत एजेंट द्वारा लिखित रूप में विशिष्ट अनुदेश प्राप्त न हों, माल को वैकल्पिक रूप से व्यावहारिक मार्ग से भेजा जाएगा और सबसे छोटे मार्ग के मालभाड़ा प्रभार वसूले जाएंगे। तथापि, सबसे छोटे मार्ग के मालभाड़ा प्रभार की वसूली समय-समय पर जारी **सुव्यवस्थिकरण** आदेशों के तहत जारी किन्हीं अनुदेशों के अधीन की जाएगी

अध्याय-XXIII

स्टेशन संचालन नियम

डीएफसीसीआईएल का साधारण और सहायक नियम 149 उल्लेख करता है :

" स्टेशन संचालन नियम (डीएफ़सीआर-जी & एसआर नियम-149) - डीएफसीसीआईएल के साधारण और सहायक नियम के अतिरिक्त, विशेष अनुदेशों के अंतर्गत प्रत्येक स्टेशन पर उस स्टेशन के लिए लागू स्टेशन संचालन नियम (SWR) उपलब्ध कराए जाएंगे। इसमें सामान्य स्थिति के साथ-साथ असामान्य स्थिति में स्टेशन का खाका/नक्शा और स्टेशन के सिगनलिंग उपकरणों के अनुसार गाड़ी संचलन के पूर्ण विवरण दिए जाएंगे। स्टेशन संचालन नियम निरपवाद रूप से स्टेशन के खाके/नक्शे और स्टेशन के सिगनलिंग उपकरणों में किन्हीं बदलावों अथवा किसी नए परिवर्तन अथवा गाड़ी संचलन की सुविधा के लिए किसी नए उपकरण के आने की स्थिति में तत्काल अद्यतन किए जाएंगे ताकि संरक्षा व्यवस्था सुनिश्चित की जा सके। स्टेशन संचालन नियम के प्रत्येक पृष्ठ पर स्टेशन कोड के साथ नंबर डाले जाने चाहिए। प्रत्येक पृष्ठ पर आद्याक्षर किए जाने चाहिए और अंतिम पृष्ठ पर नामित परिचालन और सिगनल अधिकारियों द्वारा अथवा उनकी ओर से इस कार्य के लिए नामित डीएफसीआर के किसी प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अपने पदनाम देते हुए अपने पूर हस्ताक्षर किए जाएंगे।

स्टेशन संचालन नियम अथवा उसके संबद्ध उद्धरणों की एक-एक प्रति संबंधित स्टेशनों और समपारों पर रखी जाएगी। स्टेशन संचालन नियम द्विभाषी रूप में अर्थात् अंग्रेजी और हिंदी (देवनागरी लिपि) में जारी किए जाएंगे।"

सामान्य नियमों के अनुबंधों के अनुपालन के साथ, डीएफसीसीआईएल के सभी स्टेशनों के लिए स्टेशन संचालन नियम तैयार किए जाएंगे।

23.1 स्टेशन संचालन नियमों का उद्देश्य

स्टेशन संचालन नियम जारी करने का उद्देश्य संबंधित समस्त स्टाफ को गाड़ियों की कार्यप्रणाली के साथ-साथ स्टेशन की विशेष उपलब्धियों के बारे में जानकारी देना है ताकि डीएफसी नेटवर्क पर तथा स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर, समपारों सहित स्टेशनों के बीच सुरक्षित गाड़ी संचलन सुनिश्चित किया जा सके।

23.2 स्टेशन संचालन नियम जारी करने का प्राधिकार :

क) डीएफसी सा.नि. 7.17 के प्रावधानों के अंतर्गत, स्टेशन संचालन नियम जारी करने का प्राधिकार इस कार्य के लिए नियुक्त अधिकारी का होगा जो डीएफसीसीआईएल के प्राधिकृत अधिकारी की ओर से यह कार्य करेगा।

ख) स्टेशन संचालन नियम डीएफसीसीआईएल के साधारण एवं सहायक नियम और परिचालन नियमावली के अनुरूप जारी किए जाते हैं और वे किसी भी तरह उनका उल्लंघन नंही करेगे।

किसी विवाद की स्थिति में, साधारण एवं सहायक नियम और परिचालन नियमावली के प्रावधान लागू होंगे।

23.3 रेल संरक्षा आयुक्त (CRS) **की स्वीकृति के लिए अपेक्षित स्टेशन संचालन नियम :**

क) ऐसे स्टेशनों पर, जहां विशेष अनुदेशों के अंतर्गत अनुमोदित साधारण नियमों के प्रावधानों में छूट प्राप्त की गई हो, जिसके लिए रेल संरक्षा आयुक्त का अनुमोदन पहले ही ले लिया गया हो, उनके लागू होने की स्थिति में, उन्हें स्टेशन संचालन नियमों में स्थान दिया जाएगा।

ख) भारतीय रेल की रेलपथ नियमावली के पैरा 1302 में सूचीबद्ध किसी कार्य के कारण यदि स्टेशन संचालन नियम संशोधित किए जाते हों, तो डीएफसीसीआईएल प्रशासन को रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति अवश्य प्राप्त करनी होगी।

रेलपथ नियमावली का पैरा 1302 निम्नानुसार पढ़ा जाए :-

"1302. रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के लिए अपेक्षित कार्य और उसकी सूचना -

(1) भारतीय रेल अधिनियम के अनुच्छेद 20 और अध्याय VI के तहत "किसी रेलवे के द्वारा यात्री को ले जाने के लिए रेलमार्ग अथवा सेक्शन खोले जाने संबंधी नियम, 1933" से संबंधित किसी ओपन लाइन के कार्य के लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति लेना आवश्यक है, जिससे केवल आपात मामलों को छोड़कर, यात्री गाड़ियों के संचालन और इस संचलन के लिए आवश्यक व्यवस्थाएं प्रभावित होंगी।

(2) निम्नलिखित कार्यों की शुरुआत और खोले जाने के लिए, जब वे रेलवे द्वारा पहले से खोले गए किसी कार्य से जुड़ें हों अथवा उसका हिस्सा हों, तो रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त की जाएगी :

क) रनिंग लाइनों में वृद्धि, विस्तार अथवा परिवर्तन।

ख) रनिंग लाइनों पर कांटों और क्रासिंग में परिवर्तन।

ग) नए सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग इंस्टालेशन अथवा विद्यमान इंस्टालेशन में परिवर्तन।

घ) अस्थायी अथवा स्थायी नए स्टेशन।

ड) किसी रनिंग लाइन पर एक एश-पिट का निर्माण (किंतु उसे हटाना नहीं)।

च) रनिंग लाइनों के संबंध में हैवी, जिसमें रेलपथ का 500 मि.मी. से अधिक नीचे करना/ऊंचा उठाना शामिल है।

छ) सड़क ऊपरी पुलों और सड़क निचले पुलों सहित नए पुल, पैदल ऊपरी पुल, विद्यमान पुलों को सुदृढ़ करना, ऊंचा करना, पुनर्निर्माण अथवा विस्तार, अस्थायी गर्डरों के प्रावधान सहित विद्यमान गर्डरों का बदलाव।

ज) नए समपार का प्रावधान, रनिंग लाइनों पर विद्यमान समपार को शिफ्ट करना, समपारों की डीमैनिंग और डाउनग्रेडिंग, कर्मचारी रहित समपारों पर कर्मचारियों की तैनाती, समपारो को अपग्रेड करना जिसमें कार्यप्रणाली के तरीके और संचालनों के तरीके में बदलाव (जैसे इंटरलॉकिंग, फाटक इत्यादि के स्थान पर लिफ्टिंग बैरियर का प्रावधान) और समपारों का बंद किया जाना।

झ) 2 कि.मी. से अधिक लंबाई का स्थायी डाइवर्जन (विचलन) जिसके बीच में कोई स्टेशन न हो और यदि एक नया स्टेशन इसमें शामिल हो तो लंबाई का कोई संबंध नहीं है।

टिप्पणी :- 2 कि.मी. से अधिक लंबाई का स्थायी डाइवर्जन, और यदि एक नया स्टेशन इसमें शामिल हो तो लंबाई का कोई संबंध नहीं है, को नई लाइन माना जाना चाहिए है, जो भारतीय रेलवे अधिनियम के अनुच्छेद 17 से 19 के प्रावधानों के अंतर्गत आता है।

ट) अस्थाई डाइवर्सन कोई भी लंबाई का जिसे दुर्घटना के बाद संचार शुरू करने के लिए डाला गया था।

ठ) विद्युत कर्षण के लिए सुसज्जित रेलपथों की विद्युतीय संस्थापनाओं में बृद्धि अथवा परिवर्तन।

(3) किसी परिवर्तन, पुनर्निर्माण अथवा बृद्धि, जिनके लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति अपेक्षित हो, के लिए आवेदन उक्त कार्य की संभावित शुरुआत से सामान्यतः 30 दिन पहले किया जाना चाहिए।

यदि किसी कारणवश कोई स्वीकृत कार्य स्वीकृति की तारीख से 12 माह के भीतर आरंभ नहीं किया जा सके, तो उक्त स्वीकृति के नवीनीकरण के लिए रेल संरक्षा आयुक्त के पास जाना चाहिए।

23.4 स्टेशन संचालन नियम तैयार करना

क) नामित सिगनल अधिकारी सिगनलिंग योजना अनुलग्नकों के आधार पर रूल डायग्राम को तैयार/संशोधित करेगा और इंटरलॉक सिस्टम के मामले में उक्त रूल डायग्राम तथा साथ ही योजना/अनुलग्नकों को भी नामित परिचालन अधिकारी द्वारा स्टेशन संचालन नियम तैयार करने के लिए भिजवाएगा।

ख) चूंकि रूल डायग्राम स्टेशन संचालन नियम तैयार करने के लिए एक महत्वपूर्ण कारक है, नामित परिचालन अधिकारी रूल डायग्राम और अनुलग्नकों, यदि कोई हों, की छानबीन करेगा और साइट पर उनकी जांच करेगा।

ग) नामित परिचालन अधिकारी सहा.परियोजना प्रबंधक/यातायात द्वारा मानक प्रारूप में ड्राफ्ट संचालन नियम तैयार करवाने की व्यवस्था करेगा, जिसके बाद इनकी जांच की जाएगी और नामित परिचालन अधिकारी द्वारा अनुमोदन प्रदान किया जाएगा। इंटरलॉक्ड स्टेशनों के मामले में, ड्राफ्ट संचालन नियम की जांच की जाएगी और उन्हें नामित सिगनल अधिकारी द्वारा अनुमोदित किया जाएगा। विद्युतीकृत सेक्शनों में विद्युत अधिकारी को भी इसमें शामिल किया जाएगा।

घ) यदि दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच 'डी' (फ्लैग स्टेशन) और 'डीके' (साइडिंग वाले स्टेशन) स्टेशन हों, तो ब्लॉक स्टेशनों के दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम में उक्त डी/डीके श्रेणी स्टेशनों (स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'एफ' में) का उल्लेख किया जाएगा कि डी के श्रेणी के स्टेशन के मामले में, डीके श्रेणी स्टेशनों के दोनों ओर स्थित ब्लॉक स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों में भी साइडिंग की कार्यप्रणाली के लिए विशेष अनुदेशों को शामिल

किया जाएगा। रूल डायग्राम के साथ इन विशेष अनुदेशों की एक प्रतिलिपि उक्त डीके श्रेणी स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जाएगी।

ड) स्टेशनों द्वारा नियंत्रित समपार फाटक और उनकी कार्यप्रणाली के लिए नियमों को स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट-ए में शामिल किया जाएगा।

23.5 स्टेशन संचालन नियम पर हस्ताक्षर करने वाले अधिकारियों की जिम्मेदारी :

क) स्टेशन संचालन नियम गतिविधि संबंधी नियम हैं जो स्टेशनों की कार्यप्रणाली को चलाते हैं। इन्हें सावधानीपूर्वक तथा ध्यान देकर तैयार करने की आवश्यकता होती है क्योंकि इन नियमों की कोई कमी संरक्षा के प्रति खतरा हो सकती है, ऐसे मामलों में स्टेशन संचालन नियमों पर हस्ताक्षर करने वाले अधिकारी अन्य स्टाफ के साथ संरक्षा नियमों के उल्लंघन के लिए भी जिम्मेदार होंगे।

ख) यह बाध्यकारी है कि जमीनी हालत के रूल डायग्राम का स्थल पर मिलान किया जाता हो ताकि रूल डायग्राम की परिशुद्धता सुनिश्चित हो सके। स्टेशन संचालन नियम पर हस्ताक्षर करने वाले अधिकारियों की अनुपस्थिति में सहायक प्रबंधक/यातायात और सहायक प्रबंधक/सिगनल इसे व्यक्तिगत रूप से सत्यापित करते हुए साइट का संयुक्त निरीक्षण करने के बाद लिखित रूप में प्रमाणित करेंगे कि जैसा रूल डायग्राम में दिखाया गया है, वह वास्तविक रूपरेखा से मेल खाता है और उसमें दिखाए गए कांटे और सिगनल सही हैं।

23.6 स्टेशन संचालन नियम की समीक्षा :

किसी नए स्टेशन द्वारा संचालन कार्य शुरु करने के मामले में, एक वर्ष बाद स्टेशन संचालन नियमों की समीक्षा की जानी चाहिए। उसके बाद प्रत्येक पांच वर्ष में एक बार स्टेशन संचालन नियमों की समीक्षा की जानी चाहिए। यदि समीक्षा से यह पता चलता है कि बदलाव किए जाने का आवश्यकता है, तो स्टेशन संचालन नियम दोबारा जारी किए जाने चाहिए। यदि तीन से अधिक शुद्ध पत्र जारी किए जाते हैं, तो जैसा ऊपर उल्लेख किया गया है, प्रत्येक पांच वर्ष में होने वाली आवधिक समीक्षा की प्रतीक्षा के बिना स्टेशन संचालन नियम दोबारा जारी किए जाने चाहिए।

23.7 स्टेशन संचालन नियम में सुधार करने का तरीका :

जब कभी उक्त नियमों में किसी जुड़ाव/संशोधन की आवश्यकता हो, तो संबंधित अधिकारियों द्वारा उन संपूर्ण पृष्ठ/पृष्ठों पर हस्ताक्षर किए जाएंगे, जिनमें बदले/संशोधित किए जाने वाले प्रावधानों का उल्लेख होगा तथा उन्हे पुराने पृष्ठो के स्थान पर प्रतिस्थापित किया जाएगा। स्टेशन संचालन नियम में शुद्धि पत्र हाथ द्वारा चिपकाए जाने की अनुमति नहीं है।

23.8 सहायक प्रबंधक/यातायात की जिम्मेदारी

क) सहायक प्रबंधक/यातायात यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि उसके सेक्शन के स्टेशनों पर सही और अद्यतन स्टेशन संचालन नियम रखे जाते हों। वह यह सुनिश्चित करने के लिए भी जिम्मेदार है कि स्टेशन स्टाफ अर्थात् स्टेशन मास्टर और सहायक स्टेशन मास्टर/कांटेवाला

और कोई अन्य स्टाफ, जो किसी भी रूप में गाड़ी पासिंग की ड्यूटी से जुड़ा है, को रूल डायग्राम और स्टेशन संचालन नियमों की सही जानकारी हो और वे उनका कड़ाई से पालन करते हों।

ख) सहायक प्रबंधक/यातायात स्टेशन संचालन नियम, रूल डायग्राम की जांच भी करेगा और उसके द्वारा पता लगाई गईं किन्हीं अनियमितताओं, यदि कोई हों, के बारे में बताएगा। यदि वह पाता है कि कुछ नियम अव्यावहारिक हैं तो वह स्टाफ को उन्हें समाप्त करने के लिए बल देगा, वह इस मामले को तत्काल नामित परिचालन अधिकारी के संज्ञान में लाएगा। यदि उसे कोई त्रुटि अथवा चूक दिखाई देती है, जिससे किसी भी तरह से गाड़ियों का सुरक्षित संचलन प्रभावित होता हो, तो वह गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए तत्काल आवश्यक कदम उठाएगा और स्टेशन संचालन नियमों में आवश्यक अपेक्षित संशोधन/आशोधन की जानकारी के साथ नामित परिचालन अधिकारी को मामले की रिपोर्ट देगा।

23.9 स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी :

स्टेशन मास्टर, स्टेशन संचालन नियम प्राप्त होने पर वह अपने स्टेशन की स्थानीय परिस्थितियों को सुनिश्चित करने के लिए तत्काल उसकी जांच करेगा। यदि वह उक्त नियमों में कोई विसंगत देखता है, तो वह तत्काल उक्त विसंगतियों तथा कठिनाइयों के बारे में कोरीडोर के नामित परिचालन अधिकारी को उनकी जानकारी देगा। स्टेशन मास्टर देखेगा कि उसके स्टेशन से गाड़ियों को गुजारने के कार्य के लिए जिम्मेदार समस्त स्टाफ स्टेशन संचालन नियमों को सही तरीके से समझता हो और उनका पालन करता हो।

23.10 **स्टाफ का आश्वासन :**

क) समस्त स्टाफ, जो किसी भी रूप में गाड़ी की पासिंग के काम से जुड़ा हो, वह आश्वासन रजिस्टर अवश्य अपने हस्ताक्षर करेगा कि उसने अपनी कर्तव्यों से संबद्ध स्टेशन संचालन नियम, रूल डायग्राम और अन्य अनुदेशों का अध्यन कर लिया है तथा उन्हें समझ लिया है और यह कि वह स्टेशन पर स्वतंत्र रूप से अपनी ड्यूटी करने की स्थिति में है। स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर यह भी प्रमाणित करेंगे कि संबंधित स्टाफ ने अपनी ड्यूटी से संबंधित अनुदेशों को समझ लिया है।

ख) संबंधित स्टाफ से उस समय आश्वासन रजिस्टर में नया आश्वासन प्राप्त किया जाएगा, जब :

- वह स्टेशन पर एक नए सदस्य के रूप में कार्यभार ग्रहण करता है,
- स्टेशन संचालन नियमों में कोई परिवर्तन होता हो,
- उसने 15 निरंतर अथवा उससे अधिक दिनों की अनुपस्थिति के बाद स्टेशन पर ड्यूटी ली हो।

23.11 स्टेशन संचालन नियम का वितरण :

जब तक अन्यथा अधिसूचित न किया जाता हो स्टेशन संचालन नियमों और शुद्ध पत्रों का वितरण निम्नानुसार किया जाएगा :

क) निम्नलिखित में प्रत्येक को एक प्रति :

I) रेल संरक्षा आयुक्त

II) संबंधित कोरीडोर का कार्यकारी निदेशक

III) निदेशक (ओपीएंडबीडी)

IV) समूह महाप्रबंधक (संरक्षा)

V) समूह महाप्रबंधक (अवसंरचना)

VI) समूह महाप्रबंधक (सिस्टम)

VII) अपर महाप्रबंधक/ संयुक्त महाप्रबंधक (सिगनल)

VIII) अपर महाप्रबंधक/ संयुक्त महाप्रबंधक (विद्युत)

IX) अपर महाप्रबंधक/ संयुक्त महाप्रबंधक (सिविल)

ख) निम्नलिखित में प्रत्येक को दो प्रतियां :

i) समूह महाप्रबंधक (परिवहन)

ii) अपर महाप्रबंधक/जेजीएम (परिवहन एवं संरक्षा)

iii) संबंधित स्टेशन

iv) कोरीडोर का मुख्य नियंत्रक

टिप्पणी:

क) अपर महाप्रबंधक/ संयुक्त महाप्रबंधक (परिवहन एवं संरक्षा) को दी गई दो प्रतियों में से एक प्रति कार्यालय रिकार्ड में रखी जाएगी और दूसरी प्रति निरीक्षण स्पेशल में ले जाए जाने के लिए आरक्षित रखी जाएगी।

ख) स्टेशनों को दी गई दो प्रतियों में से एक प्रति स्टेशन मास्टर के पास रखी जाएगी और दूसरी प्रति ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में इस उद्देश्य से रखे गए एक संदूक में रखी जाएगी।

ग) उन स्टेशनों के लिए प्रतियों की संख्या पर्याप्त तौर से बढ़ाई जा सकती है, जहां गाड़ी परिचालन के लिए अतिरिक्त स्थान की व्यवस्था की गई हो, ताकि जैसा समूह महाप्रबंधक (परिवहन) द्वारा निर्धारित किया जाता हो, संचालन नियम की एक प्रति वहां रखी जा सके।

23.12 स्टेशन संचालन नियमों का मानकीकरण :

स्टेशन संचालन नियमों में एकरूपता लाने के लिए, स्टेशनों के लिए स्टेशन संचालन नियम बनाते/संशोधित करते समय इस नियमावली के परिशिष्ट-ए के अंतर्गत निर्धारित प्रारूप का उपयोग किया जाएगा। तथापि, यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि:

क) प्रारूप के अनुसार तैयार किए गए स्टेशन संचालन नियम स्वतः स्पष्ट, संक्षिप्त, मुद्दे के अनुरूप और साधारण बोली जाने वाली भाषा में लिखे जाते हों, और

ख) सामान्य और सहायक नियमों को स्टेशन संचालन नियमों में पुनः प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता नहीं होती। अपेक्षित होने पर संबद्ध सामान्य और सहायक नियमों के नंबर का उल्लेख प्रत्येक पैरा के समक्ष किया जाना चाहिए।

ग) नामित परिचालन, सिगनल और विद्युत अधिकारियों द्वारा उन विशेष मदों अथवा कारकों को जोड़े जाना अपेक्षित है, जो ऐसे संबंधित स्टेशनों पर संचलन में संरक्षा बरते जाने के लिए आवश्यक हैं, जो परिशिष्ट-ए में दिए गए प्रारूप के अंतर्गत नहीं आते।

अध्याय-XXIV

अस्थायी कार्य आदेश और स्टेशनों की नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली

24.1 अस्थायी कार्य आदेश

जब कभी सिगनलिंग, विद्युत (OHE) अथवा इंजीनियरिंग (सिविल) विभाग का कोई पूर्व-नियोजित कार्य आरंभ किया जाना हो, तो स्टाफ के लिए बरती जाने वाली अपेक्षित विशेष संरक्षा सावधानियों के पालन के लिए अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक परिचालन द्वारा जारी किए जाने वाले अनुदेशों का मूर्त-रूप ही अस्थायी कार्य आदेश (TWO) है।

(क) वह परिस्थितियां जिनमें 'अस्थायी कार्य आदेश' जारी किए जाते हैं :

I) जब कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि एक दिन से अधिक के लिए गति प्रतिबंध लागू किए जाने अपेक्षित हों।
II) उन सभी मामलों में जब इंटरफ़ेस अथवा यार्ड की रूपरेखा में अथवा स्थायी सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग के लिए जुड़ाव अथवा परिवर्तन की व्यवस्थाएं की जाती हों।
III) सिगनल की ओवरहॉलिंग।
IV) कार्य की प्रकृति जिसमें गाड़ियों की कार्यप्रणाली को अस्थायी विराम देना शामिल हो।
V) रेलपथ पर अथवा उसके समीप समस्त नई संस्थापनाओं, जैसे नया स्टेशन, पैदल ऊपरी पुल के निर्माण, सिरोपरि उपकरण, रेलपथ नवीनीकरण, अस्थायी डाइवर्जन उपलब्ध कराने इत्यादि के लिए।

(ख) अस्थायी कार्य आदेश/अनुदेश तैयार करने की प्रक्रिया :

अस्थायी कार्य आदेश का प्रारूप संबंधित पर्यवेक्षक अर्थात् इंजीनियरिंग कार्यों के लिए डिपो इंजीनियर सिविल द्वारा, सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग कार्य के लिए डिपो इंजीनियर सिग. एवं दू.सं. द्वारा और विद्युत कार्यों के लिए डिपो इंजीनियर विद्युत द्वारा तैयार किया जाएगा, जिसके लिए कार्य की आवश्यकता और बरती जाने वाली सावधानियों के विवरण होंगे। कार्य की इस पूर्वयोजना को अस्थायी कार्य आदेश के प्रारूप के रूप में जाना जाता है।

अस्थायी कार्य आदेश का प्रारूप उपरोक्त दर्शाए गए अधिकारियों द्वारा अपने कोरीडोर के अधिकारियों अर्थात् कोरीडोर के महाप्रबंधक अवसंरचना को प्रस्तुत किया जाता है। अस्थायी कार्य आदेश के प्रारूप की जांच कर लेने तथा महाप्रबंधक अवसंरचना द्वारा उसे औचित्यपरक बताए जाने के बाद, वह अस्थायी कार्य आदेश के प्रारूप को समूह महाप्रबंधक परिवहन को भिजवाएगा, जो कार्य आरंभ किए जाने के दौरान यातायात के विनियम के लिए अनुदेशों को शामिल करेगा और अस्थायी कार्य आदेश के साथ विस्तृत अनुदेशों को संरक्षा सावधानियों सहित जारी करेगा जिनका अनुपालन कार्य की शुरुआत के दौरान किया जाएगा।

24.2 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली (नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली)

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली का अभिप्राय किसी नामित कार्यों के लिए कांटों, सिगनल, रेलपथ सर्किटों, एक्सल काउंटरों और अन्य सिगनलिंग उपस्करों के अस्थायी डिस्कनेक्शन से है। इस प्रकार की कार्यप्रणाली सामान्यतः यार्ड रिमॉडलिंग, पैनल/आरआरआई वर्किंग की शुरुआत, केबल इत्यादि जैसे कार्यों के लिए बहाल की जाती है।

ख) दूसरी तरह कहें, तो किसी इंटरलॉक्ड स्टेशन पर जब कांटे और सिगनल दोषपूर्ण हो जाते हैं, तो कार्य के उद्देश्य से स्टेशन नॉन-इंटरलॉक्ड हो जाता है।

दोनों मामलों में विभिन्न सिगनलिंग उपकरणों के सामान्य कार्यों के माध्यम से अंतर्निहित सुरक्षा व्यवस्था को निश्चित होना अनुपस्थित हो जाती है और इस प्रकार स्टाफ की ओर से जिम्मेदारी कई गुना बढ़ जाती है। नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली स्टाफ को गंभीर दबाव में रखती है इस प्रकार चूक होने की संभावनाएं रहती हैं। इस समय हर ओर से अथक प्रयास किए जाने का आवश्यकता है ताकि संरक्षा सुरक्षित की जा सके।

नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली से न केवल गाड़ी संचालन के कार्य धीमे हो जाते हैं; इंटरलॉक्ड क्रायप्रणाली की तुलना में यह एक कम सुरक्षित कार्यप्रणाली है। चूंकि यह वांछनीय है कि संरक्षा के साथ-साथग्राहक सुविधा दोनों नजरिये से कुल मिलाकर नॉन-इंटरलॉकिंग से बचा जाना चाहिए, परियोजना के प्रस्ताव के चरण में ही प्रयास किए जाने चाहिए कि नॉन-इंटरलॉकिंग के बजाय यातायात ब्लॉकों के माध्यम से कार्य किया जाए।

डीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित नीचे दिए गए अनुदेश नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के नियमों के अतिरिक्त हैं। इन्हें डीएफसी नियमों - सामान्य नियमों और अन्य नियमावलियों के प्रावधानों के विद्यमान प्रावधानों के साथ मिलाकर पढ़ा जाना चाहिए।

24.3 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की आवश्यकता :

एक सही आकलन के लिए निम्नलिखित दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं कि क्या नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली को प्राधमिकता दी जानी अपेक्षित है अथवा क्या कुल मिलाकर इसे छोड़ दिया जाना चाहिए।

क) सिगनल एवं दूरसंचार के नए गियरों की संस्थापना के मामले में, जहां तक संभव हो, नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए। नॉन-इंटरलॉकिंग तभी अपरिहार्य होती है जब विद्यमान सिगनल एवं दूरसंचार गियरों में आशोधन किया जाना हो।

ख) नए सिगनल एवं दूरसंचार गियरों के लिए, नॉन-इंटरलॉकिंग की कोई आवश्यकता नहीं होती और कार्यों के सुनियोजित पूर्व-परिवर्तन कार्यो के माध्यम से इसका प्रबंधन किया जा सकता है (कांटों एवं क्रॉसिंग इत्यादि का अंतर्वेशन)। नए गियरों का परिवर्तन यातायात के आंशिक अथवा पूर्ण ब्लॉकों के अंतर्गत किया जा सकता है।

ग) परियोजना के प्रस्ताव के चरण में ही, सिगनल एवं दूरसंचार विभाग को यह स्पष्ट कर देना चाहे कि क्या परियोजना के लिए नॉन-इंटरलॉकिंग की आवश्यकता है अथवा नहीं; और यदि

ऐसा है तो, उक्त नॉन-इंटरलॉकिंग की अवधि का उल्लेख करना चाहिए। इस तथ्य का उल्लेख मूल अनुलेखन की जांच सूची में किया जाना चाहिए।

घ) अपर महाप्रबंधक/ संयुक्त महाप्रबंधक परिचालन अथवा किसी अन्य अधिकारी को उक्त नॉन-इंटरलॉकिंग के वास्तविक प्रभाव को परिमाणित करना चाहिए और मौद्रिक संदर्भ में इसका अनुमान लगाना चाहिए, जिसके लिए माल यातायात के आधार पर अनुमानित नुकसानों की गणना की जानी चाहिए। इसमें गाड़ियों के रद्द होने, डिटेंशन और माल यातायात की बुकिंग/आवागमन पर लागू होने वाले प्रतिबंध को भी शामिल किया जाना चाहिए।

ड) अस्थायी नॉन-इंटरलॉकिंग स्टाफ के टीए/डीए के आधार पर होने वाले व्यय, और अन्य प्राशासनिक लागतों को भी प्रस्तावित नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की यातायात लागत में शामिल किया जाना चाहिए।

च) नॉन-इंटरलॉकिंग की इस यातायात लागत की जानकारी सिगनल एवं दूरसंचार को दी जानी चाहिए, जो यह मूल्यांकन करेगा कि क्या नॉन-इंटरलॉकिंग की बहाली के बिना नए गियर प्रस्तावित नॉन-इंटरलॉकिंग की संभावित लागत से कम में इंस्टाल किए जा सकते हैं, चाहे इसके लिए, जैसा भी मामला हो, एक नए भवन का निर्माण इत्यादि आवश्यक होता हो।

छ) यदि एक नए भवन में नए गियर इंस्टाल किए जा सकते हों और यातायात ब्लॉक के अंतर्गत उस लागत पर चालू किए जा सकें, जो प्रस्तावित नॉन-इंटरलॉकिंग की कुल यातायात लागत की तुलना में कम हो, तो परियोजना को उसी प्रकार दर्ज किया जाना चाहिए जैसा नॉन-इंटरलॉकिंग के बिना माना जाता है।

ज) यह संपूर्ण प्रक्रिया कोरीडोर के कार्यकारी निदेशक के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण के अंतर्गत की जानी चाहिए, जो सुनिश्चित करेगा कि समस्त प्राक्कलन समुचित हैं और नॉन-इंटरलॉकिंग अवधि अथवा अनुमानित यातायात लागत दोनों के संदर्भ में कोई भी स्थिति अवास्तविक नहीं है।

झ) इस प्रकार, नॉन-इंटरलॉकिंग तभी की जाएगी जब यह पाया जाता हो कि यह अपरिहार्य है, और इस तथ्य को मूल आलेखन के समय दर्ज किया जाएगा, जिस पर संबंधित अधिकारी और कार्यकारी निदेशक के हस्ताक्षर होंगे।

24.4 छोटे और बड़े कार्य :

क) नीचे दिए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन यह निर्णय लेने के लिए किया जाना चाहिए कि क्या नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली अपेक्षित है अथवा नहीं। नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली केवल निम्नलिखित मामलों के लिए अपेक्षित होगी :

I) सिगनल एवं दूरसंचार प्रणाली की ओवरहॉलिंग।

II) मार्गस्थ स्टेशनों पर ईआई का बदलाव।

III) केबल का मेगरिंग।

IV) महाप्रबंधक अवसंरचना के अनुमोदन के बाद अपेक्षित नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए सिगनल एवं दूरसंचार प्रणाली में बदलाव।

V) संबंधित कोरीडोर के कार्यकारी निदेशक द्वारा अनुमोदित कोई अन्य आवश्यकता।

ख) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली को दो भिन्न श्रेणियों अर्थात् छोटे एवं बड़े कार्यो में बांटा जा सकता है :

i) छोटे कार्य - अर्थात् सिगनल एवं दूरसंचार प्रणालियों की ओवरहॉलिंग।
ii) बड़े कार्य - यार्ड अथवा इंटरफ़ेस लेआउट में बदलाव, जंक्शन अथवा इंटरफ़ेस स्टेशनों पर केबिनों इत्यादि की ओवरहॉलिंग।

24.5 छोटे कार्य

छोटे कार्यों के लिए नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की प्रक्रिया का अनुपालन किया जाना चाहिए :

क) कोरीडोर पर सड़क मार्ग से जुड़े स्टेशन इस छोटे कार्य शीर्ष के अंतर्गत आते हैं।

i) छोटे कार्यों के लिए नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की अवधि :

छोटे कार्यों की प्रकृति ऐसी होनी चाहे कि जिन्हें प्रत्येत 10 घंटों के मॉडयूल में बांटा जा सके। ऐसे स्वतंत्र मॉडयूल इंटरलिंक नहीं किए जाने चाहिए और प्रत्येक मॉड्यूल के बाद इंटरलॉक कार्य की अनुमति दी जानी चाहिए। उक्त कार्यों की संचयी अवधि एक दिन से अधिक नहीं बढ़नी चाहिए। सिगनल एवं दूरसंचार विभाग को अपने नॉन-इंटरलॉकिंग गैंग की संख्या में पर्याप्त वृद्धि करनी चाहिए ताकि निर्धारित समयावधि में कार्यों को पूरा किया जा सके।

- नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली प्रातःकाल में 0800 बजे आरंभ करनी चाहिए और उसे 1800 बजे तक समाप्त कर लेना चाहिए ताकि इंटरलॉक कार्यप्रणाली 1800 बजे के बाद आरंभ की जा सके और स्टेशन को पुनः यातायात के लिए वापस सौंपा जा सके।
- अगले दिन यही समान प्रक्रिया दोहराई जानी चाहिए।

ख) गाड़ी परिचालन के लिए सामान्य अनुदेश :

I) सभी सम्मुख कांटों पर 15 कि.मी.प्र.घं. का गति प्रतिबंध लागू किया जाना चाहिए।
II) नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन की किसी भी रनिंग लाइन पर कोई गाड़ी/मालडिब्बा स्थिर नहीं रखा जाना चाहिए।
III)विपरीत दिशाओं से आने वाली गाड़ियों के लिए कॉमन लाइन का इस्तेमाल नहीं किया जाना चाहिए।
IV) आपात और अन्य क्रासओवर जिसमे स्टेशन से निकालने वाली साइडिंग और इंटरफेस सामान्य स्थिति में सैट करते हुए उन पर क्लैम्प और ताला लगाया जाना चाहिए। ताला लगाए गए समस्त कांटों की चाबियां नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के प्रभारी की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए ताकि कोई अन्य गलती से भी उनका इस्तेमाल न कर सके।

ग) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान दोहरी लाइन सेक्शन पर गाड़ियों का संचालन :

i) सिवाय किसी दुर्घटना अथवा थ्रू कम्यूनिकेशन के ब्लॉक हो जाने की स्थिति के अलावा, नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरान अस्थायी इकहरी लाइन पर कार्य आरंभ नहीं किया जाना चाहिए।

ii) दोहरी लाइन के मार्गस्थ स्टेशनों पर, प्रत्येक दिशा में मेन लाइन के लिए रूट सेट किया जाना चाहिए तथा उन पर कलैम्प लगाकर ताला लगाया जाना चाहिए।

iii) ऐसे सभी स्टेशनों पर किसी अग्रेता (प्रेसिडेस) की व्यवस्था नहीं की जानी चाहिए।

iv) नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरान स्टेशनों को मुख्यतः एक हाल्ट स्टेशन के रूप में काम करना चाहिए।

घ) स्टाफ की आवश्यकता :

i) स्टेशन मास्टर और डिपो इंजीनियर-सिगनल एवं दूरसंचार स्टेशन पर नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के पूर्ण प्रभारी होंगे।

ii) अपेक्षित होने पर नजदीकी आईएमडी/आईएमएसडी से अतिरिक्त स्टाफ की स्थानीय तौर पर व्यवस्था की जानी चाहिए।

24.6 बड़े कार्य

बड़े कार्यों हेतु नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया :

यह उन मदों के लिए लागू होगा जो उपर्युक्त पैरा 24.4. (ख) (ii) में दी गई शर्तों को पूरा नहीं करतीं। उदाहरण के तौर पर इंटरफेस लेआउट में बदलाव, नई सिगनल एवं दूरसंचार प्रणाली इत्यादि की ओवरहालिंग अथवा इंस्टालेशन शामिल हैं, जो बड़े कार्यों के अंतर्गत आते है।

24.6.1 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की अवधि :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली किसी कोरीडोर के एक से अधिक स्टेशन पर एकसाथ शुरु नहीं की जानी चाहिए।

ख) नॉन-इंटरलॉकिंग की योजना शीतोष्ण मौसम के दौरान तैयार की जानी चाहिए, ताकि कठिन और खराब मौसम के आधार पर गलत कार्य करने से बचा जा सके।

ग) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की अवधि बहुत ही न्यूनतम रखी जानी चाहिए क्योंकि यह संरक्षा के लिए बहुत जोखिम भरा है।

घ) सभी विभागों के स्टाफ द्वारा चौबीसों घंटे तीन शिफ्टों में काम किया जाना चाहिए ताकि कार्य शीघ्र पूरा किया जा सके।

ड) प्रत्येक नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए, कोरीडोर के कार्यकारी निदेशक कोरीडोर, महाप्रबंधक/परिवहन, और संबंधित महाप्रबंधक सिगनल एवं दूरसंचार/सिविल /विद्युत के साथ, जैसा भी मामला हो, परामर्श करके उसे अंतिम रूप दिया जाएगा।

च) 3 दिन से अधिक नॉन-इंटरलॉकिंग के लिए, माल गाड़ियों के रद्दकरण अथवा मार्ग परिवर्तन के लिए, जैसा भी मामला हो, योजनाएं तैयार की जानी चाहिए।

छ) 7 दिनों से अधिक के लिए नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली हेतु प्रबंध निदेशक से व्यक्तिगत अनुमोदन लिया जाना चाहिए।

ज) कोई भी नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली 14 दिनों से अधिक नहीं चलनी चाहिए।

24.6.2 स्वीकृति, क्लियरेंस और प्रारंभिक कार्य :

क) सिगनल प्लान को कोरीडोर मुख्यालय में कम से कम 45 दिन पहले अंतिम रूप दिया जाना चाहिए।

ख) रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृतियों सहित समस्त योजनाएं और क्लीयरेंस जो नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए अपेक्षित होती हों, नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत से कम से कम एक माह पहले उपलब्ध होनी चाहिए।

ग) किसी भी परिस्थिति में इस अवधि में एक माह से अधिक की छूट नहीं दी जानी चाहिए।

घ) यदि निम्नलिखित में से किसी भी मामले में नॉन-इंटरलॉकिंग की शुरुआत से पहले एक माह की स्पष्ट व्यवस्था न हो, तो नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली को आगे बढ़ा देना चाहिए :

i) उपर्युक्त क्लियरेंस/स्वीकृति इत्यादि की प्राप्ति में देरी।

ii) सिगनल प्लान में अंतिम समय में संशोधन हुआ ।

ड) समस्त नॉन-इंटरलॉकिंग पूर्व-कार्य, जो नॉन-इंटरलॉकिंग के बिना आगे ले जाए जा सकते हैं, वास्तविक नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के आरंभ होने से पहले पूर्ण कर लिए जाने चाहिए। इनमें इंटरफेस लेआउट में होने वाले बदलाव, कांटों एवं क्रासिंग के जुड़ाव/उन्हें हटाना इत्यादि शामिल है। नई प्वाइंट मशीनों के बदलाव/इंस्टालेशन कार्य अग्रिम तौर पर कर लिए जाने चाहिए।

च) ओएचई कार्य के संबंध में आरंभिक कार्य साथ ही, यदि अपेक्षित हो तो न्यूट्रल सेक्शन को शिफ्ट करने के कार्य भी अग्रिम तौर पर कर लिए जाने चाहिए।

छ) पिछले नॉन-इंटरलॉकिंग से मिले सबक का भी विस्तार से अध्ययन कर लेना चाहिए ताकि पिछले अवसरों की कमियों से बचा जा सके।

24.6.3 पर्यवेक्षण/जिम्मेदारी का स्तर :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की समुचित व्यवस्था की उपलब्धता सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी संबंधित विभाग की होगी।

ख) यद्यपि आवश्यक व्यवस्थाएं उपलब्ध कराने की जिम्मेदारी सबंधित विभाग की होगी, क्षेत्रीय/कोरीडोर मुख्यालय एवं आईएमडी से डीएफसीसीआईएल के अधिकारी गाड़ी परिचालन के दौरान इसकी उपलब्धता और कार्यविधि सुनिश्चित कराने के लिए जिम्मेदार होंगे। इसके लिए वे संबंधित विभाग के समन्वय अधिकारी होंगे।

ग) योजना मूल्यांकन समीक्षा की तकनीक (PERT) का चार्ट तैयार किया जाना चाहिए जिसमें दिन-प्रतिदिन के आधार पर विभिन्न गतिविधियों के विवरण तैयार किए जाने चाहिए।

घ) चौबीसों घंटे की कार्यप्रणाली के लिए योजना मूल्यांकन समीक्षा की तकनीक का चार्ट तैयार किया जाना चाहिए जिसमें शिफ्ट दर शिफ्ट आधार पर विभिन्न गतिविधियों के विवरण तैयार किए जाने चाहिए।

ड) जैसा लागू हो, डिपो इंजीनियर नॉन-इंटरलॉक एरिया में मौजूद रहेंगे, जहां कार्य किया जा रहा हो।

च) संबंधित विभाग प्रभारी नॉन-इंटरलॉक कार्य के पूरा होने तक नॉन-इंटरलॉक एरिया के नजदीक कैम्प लगाएगा।

छ) समूह महाप्रबंधक, परिवहन / समूह महाप्रबंधक, संरक्षा, जैसा भी मामला हो, परिचालन और संरक्षा दोनों के लिए नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के पूर्ण प्रभारी होंगे।

24.6.4 ग्रीन नोटिस :

क) कार्य के लिए जिम्मेदार संबंधित अधिकारी, समूह महाप्रबंधक परिवहन, एवं समूह महाप्रबंधक संरक्षा, स्टेशन मास्टर एवं आईएमडी/आईएसएमडी प्रभारी को कम से कम दो माह पहले 'सर्कुलर नोटिस' भिजवाएंगे।

ख) विशेष अनुदेश जारी करने के अनुरोध के साथ उन्हें सूचित किया जाएगा कि कार्य की शुरुआत कब की जानी है।

ग) समूह महाप्रबंधक परिवहन एवं स्टेशन मास्टर एवं आईएमडी/आईएसएमडी प्रभारी, उक्त 'सर्कुलर नोटिस' प्राप्त करने पर उस स्टेशन के लिए विशेष निर्देश तैयार करेंगे। इसके बाद ये अनुदेश सर्वसंबंधित को जारी किए जाएंगे।

घ) ग्रीन नोटिस, समूह महाप्रबंधक परिवहन द्वारा जारी किया जाएगा। इसमें निम्नलिखित को शामिल किया जाएगा :

i) विद्यमान यार्ड अथवा इंटफेस लेआउट और इसके विभिन्न प्रावधानों के विवरण।

ii) नॉन-इंटरलॉकिंग की शुरुआत से पहले सिविल इंजी./सिगनल एवं दूरसंचार/विद्युत विभागो द्वारा पूरे किए जाने वाले समस्त कार्यों की सूची।

iii) नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरान सिविल इंजी./सिगनल एवं दूरसंचार/विद्युत विभागो द्वारा पूरे किए जाने वाले समस्त कार्यों की सूची।

iv) नए कार्यों की शुरुआत के बाद उपलब्ध कराई गई अतिरिक्त सुविधाएं।

v) विद्यमान सुविधाएं जिन्हें हटाया जाना हो।

vi) इंटफेस अथवा यार्ड लेआउट के विवरण जिन्हें नॉन-इंटरलॉकिंग के पूरा होने के बाद उपलब्ध कराया जाना हो।

ड) सिगनलिंग प्लान में अनुमत मार्गों और साथ ही साथ आवागमन की सुविधाओं को भी दर्शाया जाना चाहिए।

च) सिगनलिंग प्लान में निरपवाद रूप से यह दर्शाया जाना चाहिए कि गाड़ी के आवागमन की कोई विद्यमान सुविधाओं में -

i) या तो कटौती की जा सकती है,

ii) संशोधित अथवा

iii) प्रतिबंधित की जा सकती हैं।

24.6.5 समय सारणी के बदलाव :

एक बड़े इंटरेफेस अथवा एक जंक्शन स्टेशन पर नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के प्रभाव के आकलन के लिए, एक विस्तृत प्रक्रिया अपनाई जानी होती है जैसा नीचे दर्शाया गया है :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के कार्य के दौरान किसी गाड़ी के के लिए मार्ग के लिए कांटों को हाथ द्वारा अथवा स्वतः बदले जाने के लिय कार्य समय 10 मिनट लगता है।

ख) एक विशेष समयावधि में गाड़ियों की अधिकतम संख्या को संभालने के लिए जंक्शन स्टेशन की क्षमता के आकलन के लिए उपर्युक्त बाधाओं को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

ग) गाड़ी के आगमन तथा प्रस्थान करने के लिए प्रत्येक संभावित आवागमन को स्पष्ट तौर पर दस्तावेज में दर्ज किया जाना चाहिए,

i) आवागमन के समय के साथ।

ii) कांटों के सटीक क्रम में चाहे वे सामान्य अथवा रिवर्स स्थिति में हों।

घ) या तो उसी समय अथवा 10 मिनट के भीतर समान प्वाइंट की मांग करने वाली गाड़ियां की पहचान की जानी चाहिए क्यों कि कांटों की वर्तमान सैटिंग को बदलने के लिए इतना ही समय आवश्यक होता है। असंगत आवागमन के मामले में, कम महत्वपूर्ण आवागमन को रद्द अथवा पुनर्निर्धारित किया जाना होता है।

ड) क्रॉसिंग और प्रिसीडेंस को बिल्कुल न्यूनतम पर सीमित किया जाना चाहिए और कुछ विशिष्ट मार्गों को सर्वाधिक आवागमन के लिए चुना जाना चाहिए।

च) एक सामान्य नियम के रूप में, घटाई हुई क्षमता का केवल 80% हिस्से का उपयोग किया जाना चाहिए क्योंकि आकस्मिक विफलताएं जैसे उपकरण विफलताओं इत्यादि द्वारा उपलब्ध क्षमता का शेष 20% हिस्सा ले लिए जाना संभावित है।

छ) ऐसे सभी प्लानिंग में गाड़ी संचलनों में पर्याप्त लचीलापन रखने और आरंभ में जो भी आवश्यक हो अनेक गाड़ियों को रद्द करना अथवा उनका समय बदले जाना बेहतर होगा। यदि नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली प्रमुख डिटेंशनों के बिना सुगमता से कार्य करती है और यह महसूस किया जाता है कि कुछ रद्द गाड़ियों को बहाल किया जा सकता है, तो एक सप्ताह अथवा उसके बाद ऐसा किया जा सकता है।

ज) सभी गाड़ियों के लिए क्लीयर होने वाले कोरीडोर के लिए स्थिति बताई जानी चाहिए कि कितनी संख्या में आवागमन संभव हैं और, यदि आवश्यक हों, तो परिचालन प्रतिबंध अवश्य लागू किए जाने चाहिए।

झ) नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरान प्रत्येक आवागमन की सटीक योजना तैयार करने के लिए अधिक समय दिया जाना चाहिए ताकि उक्त स्टेशन पर किसी भी समय दबाव नहीं होने पाये।

24.6.6 गाड़ी संचलन के लिए अग्रिम तैयारी :

विलंबन को कम करने के लिए हरसंभव प्रयास किए जाने चाहिए।

चालकदल का बदलाव :

क) यदि आवश्यक हो, तो चालकदल के बदलाव की योजना समीपवर्ती स्टेशन पर तैयार की जानी चाहिए।

ख) गाड़ियों का नियंत्रण :

i) प्रमुख टर्मिनल स्टेशनों के मामले में, स्टेशन पर एक मिनी नियंत्रण कार्यालय खोला जाना चाहिए। यह मिनी कंट्रोल गाड़ी संचलन के उद्देश्य से डीएफसी/मंडल नियंत्रण कार्यालय से संपर्क बनाए रखेगा। इस मिनी नियंत्रण कार्यालय का कार्यक्षेत्र नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन, स्वयं तथा प्रत्येक दिशा में दोनों ओर के 2 - 3 स्टेशन होंगे।

ii) नॉन-इंटरलॉकिंग के अंतर्गत काम करने वाले स्टेशन को नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान किसी भी दबाव में लाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

iii) समस्त अपेक्षित सूचनाएं अग्रिम रूप से जारी हो जानी चाहिए।

24.6.7 रोजगार के घंटे अधिनियम (HOER) :

क) किसी भी परिस्थिति में नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान रोजगार के घंटे अधिनियम के उल्लंघन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। जहां तक संभव हो, निरंतर स्टाफ के रोजगार घंटे प्रति शिफ्ट ड्यूटी के लिए 8 घंटे तक सीमित किया जाना चाहिए।

ख) नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरान अप्रत्याशित घटनाओं जैसे छुट्टी, बीमारी इत्यादि के एवज में रेस्ट गिवर और लीव रिजर्व स्टाफ निरपवाद रूप से उपलब्ध कराया जाता हो।

ग) रेस्ट गिवर और लीव रिजर्व शिफ्ट वार उपलब्ध कराए जाने चाहिए। रेस्ट गिवर और लीव रिजर्व के मानक वही होने चाहिए जैसे उक्त शिफ्ट के नियमित ड्यूटी वाले स्टाफ के लिए निर्धारित हैं।

24.6.8 शिफ्टवार ड्यूटी रोस्टर :

नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए नियुक्त स्टाफ का रोस्टर तैयार करने के लिए त्रुटिरहित विस्तृत योजना बनाई जानी चाहिए। विभिन्न शिफ्ट ड्यूटी के लिए स्टाफ का रोस्टर तैयार करते समय, निम्नलिखित दिशानिर्देशों का पालन किया जाए :

क) नॉन-इंटरलॉक की संपूर्ण अवधि के लिए ड्यूटी रोस्टर तैयार किया जाना चाहिए।

ख) तैयार किए गए ड्यूटी रोस्टर को सभी के लिए प्रदर्शित किया जाएगा और उसका व्यापक प्रचार किया जाएगा।

ग) किसी भी स्टाफ को कार्यस्थल पर मौजूद उसके पर्यवेक्षक की पूर्व अनुमति के बिना उसके ड्यूटी रोस्टर को किसी अन्य स्टाफ के साथ आपसी बदलाव की अनुमति नहीं दी जाएगी।

घ) लेवल 'एन + 1' निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि लेवल 'एन' द्वारा, जैसा नीचे निर्धारित है, अनुदेशों इत्यादि का अनुपालन किया गया है।

ड) गत रात्रि की शिफ्ट ड्यूटी :

i) नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन पर स्थायी रूप से तैनात नियमित स्टाफ का गत रात्रि शिफ्ट का रोस्टर होना चाहिए।

ii) प्राथमिकता में दूसरा क्रम उस स्टाफ का होना चाहिए जिसने पहले उक्त स्टेशन पर कार्य किया हो।

iii) सर्वश्रेष्ठ और सबसे सक्षम पर्यवेक्षकों को गत रात्रि की शिफ्ट ड्यूटी के लिए तैनात किया जाना चाहिए।

च) प्रथम रात्रि शिफ्ट ड्यूटी:

i) नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन पर स्थायी रूप से तैनात नियमित स्टाफ, यदि गत रात्रि शिफ्ट में काम करने के बाद भी उपलब्ध हो तो प्रथम रात्रि शिफ्ट ड्यूटी में काम करने वालों की नामावली में उसका नाम जोड़ा जाना चाहिए।

ii) प्राथमिकता में दूसरे क्रम पर वह स्टाफ होना चाहिए जिसने पहले उक्त स्टेशन पर कार्य किया हो।

iii) आउटस्टेशन स्टाफ के बीच प्राथमिकता का क्रम इस प्रकार होना चाहिए :

- नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के पिछले अनुभव लिए वरिष्ठ स्टाफ।
- ऐसा स्टाफ जो वर्तमान में प्रमुख जंक्शनों अथवा इंटरफेस पर तैनात हो।

छ) दिन की शिफ्ट ड्यूटी:

क) तुलनात्मक दृष्टि से आउटस्टेशन के जूनियर कम अनुभव वाले स्टाफ को दिन की शिफ्ट में कार्य के लिए तैनात किया जाना चाहिए।

ख) दिन की शिफ्ट में कार्य के लिए, यदि अपेक्षित हो, प्रति कार्यस्थल अधिक संख्या में स्टाफ तैनात किया जा सकता है, ताकि तुलनात्मक दृष्टि से अनुभवहीन स्टाफ के कार्य की पूर्ति की जा सके।

24.6.9 अस्थायी कार्यप्रणाली अनुदेश (TWI) :

क) जब नॉन-इंटरलॉकिंग का कार्य चल रहा हो, तो स्टेशन संचालन नियम में निर्धारित इंटरलॉकिंग के प्रावधान उपलब्ध नहीं होंगे। अतः अपने विद्यमान स्वरूप में उपलब्ध स्टेशन संचालन नियम अमान्य हो जाते हैं।

ख) अस्थायी कार्यप्रणाली अनुदेशों का मूल अभिप्राय नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के कुछ भाग को बदले जाने से होता है। चूंकि उन्हें उतने विस्तार से दिए जाने की आवश्यकता नहीं होती जितना स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम होते हैं, फिर भी, उनमें गाड़ी परिचालन उन सभी पहलुओं को शामिल करना चाहिए जो विद्यमान स्टेशन संचालन नियमों में शामिल होते हैं।

ग) स्टेशन संचालन नियमों की स्थित जानकारी वैध रहेगी। इनमें शामिल हैं :

i) अंतर - स्टेशन दूरियां।

ii) इंटफेस अथवा यार्ड लेआउट का विवरण।

iii) समपार फाटक।

घ) अस्थायी कार्यप्रणाली अनुदेश को डीएफसी नियमों, साधारण नियमों, परिचालन नियमावली इत्यादि के साथ मिलाकर पढ़े जाने होते हैं। इन्हें स्टेशन के विद्यमान स्टेशन संचालन नियम के साथ मिलाकर पढ़ा जाना चाहिए।

ड) स्टेशन संचालन नियमों के वे हिस्से जिन्हें बदला जाएगा, निम्नलिखित से संबद्ध हैं :

i) सुनिश्चित करना कि रनिंग लाइनें क्लीयर हैं।

ii) लाइन क्लीयर प्रदान करना।

iii) गाड़ियों को लेना/भेजना।

iv) समपार फाटकों की कार्यप्रणाली।

v) समस्त जांचें निम्नलिखित माध्यमों से की जाती हैं :

- स्लॉट.
- प्वाइंट लॉक.
- सिगनल.

उपरोक्त सभी जांच व्यक्तिगत सावधानी रखकर की जानी चाहिए

च) अस्थायी कार्यप्रणाली अनुदेशों में यार्ड अथवा इंटफेस कंट्रोल के हिस्सों के लिए प्रक्रिया और विभिन्न लाइनों पर/से गाड़ियों को लेने/भेजने की प्रक्रिया सूचीबद्ध की जानी चाहिए ।

छ) गाड़ियों को लेने/भेजने की प्रक्रिया को पूरा करने के लिए अस्थायी कार्यप्रणाली अनुदेशों में विभिन्न शर्तें तैयार की जानी चाहिए :

i) लाइन क्लीयर कैसे प्रदान/प्राप्त करनी है।

ii) नामित लाइन की क्लीयरेंस कैसे सुनिश्चित की जाए।

iii) समपार फाटक को बंद करने की प्रक्रिया, यदि कोई हो।

iv) रूट कैसे सैट किया जाना है।

v) शामिल कांटो का क्रम क्या है।

vi) उनमें से कौन सा सामान्य स्थिति वाला है और कौन सा रिवर्स।

vii) सिगनलों को कैसे 'ऑफ' किया जाए।

viii) कौन सा स्टाफ क्या करेगा।

24.6.10 फील्ड लेवल पर अग्रिम तैयारी :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के मामले में विस्तृत कार्यप्रणाली संबंधी अनुदेश समय रहते जारी किए जाने चाहिए जिनमें प्रत्येक और हरेक स्टाफ और पर्यवेक्षक की जिम्मेदारी के क्षेत्र का स्पष्ट उल्लेख करने के साथ अस्थायी कार्य अनुदेश जारी के जाने चाहिए। किसी भी मामले में नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए ये अनुदेश कम से कम 15 दिन पहले तैयार रखे जाने चाहिए।

ख) स्टेशन मास्टर/सहायक प्रबंधक यातायात, जो संपूर्ण प्रभारी होते हैं, को अपनी जिम्मेदारियों/कर्तव्यों की पूरी जानकारी होनी चाहिए। अस्थायी कार्यप्रणाली संबंधी अनुदेशों में इन्हें सुस्पष्ट निर्धारित किया जाना चाहिए।

ग) प्रत्येक स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर और शिफ्ट ड्यूटी पर तैनात अन्य संबंधित स्टाफ को अस्थायी कार्यप्रणाली संबंधी अनुदेशों की प्रतियां दी जानी चाहिए।

घ) स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर को अस्थायी कार्यप्रणाली संबंधी अनुदेशों की प्रतियां अग्रिम रूप से सौंपी जाएंगी ताकि वे इनका अध्यन कर सकें और अपने अधीन कार्यरत स्टाफ को उनकी जानकारी दे सकें।

ड) अनुदेश हिंदी, अंग्रेजी और साधारण बोल-चाल की भाषा में तैयार किए जाने चाहिए और इस बात का आश्वासन लिया जाना चाहिए कि उन्होंने इन्हें समझ लिया है।

च) प्रत्येक "गुमटी" के लिए किसी विशिष्ट रूट हेतु कांटों की सामान्य और रिवर्स स्थिति दर्शाते हुये रेडीमेड चार्ट तैयार किए जाने चाहिए। समस्त सिगनल और सिगनल एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के संशोधित कार्यप्रणाली संबंधी चार्ट कम से कम 15 दिन पहले तैयार कर लिए जाने चाहिए।

छ) स्टेशन मास्टर द्वारा कम से कम 10 दिन पहले अनुपालन रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी जानी चाहिए।

ज) ये आशोधित कार्यप्रणाली संबंधी चार्ट प्रिंट करवाकर लेमिनेट करके महत्वपूर्ण स्थलों पर प्रदर्शित किया जाना चाहिए जैसा चार्ट में दर्शाया गया है तथा संबंधित प्रत्येक स्टाफ को भी जानकारी दी जाएगी ।

झ) ड्राफ्ट अनुदेश और आशोधित कार्यप्रणाली संबंधी चार्ट कंप्यूटरीकृत होने चाहिए तथा अग्रिम रूप से तैयार कर लिए जाने चाहिए। तत्पश्चात् इन्हें दिन-प्रतिदिन आधार पर परिशोधित किया जाना चाहिए। वास्तविक परिशोधन में मूल समय-सीमा के अनुसार कार्य की प्रगति पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

ट) यातायात, सिगनल और रेलपथ पर्यवेक्षकों द्वारा किए जाने वाले संयुक्त निरीक्षण की मदों की एक जांचसूची तैयार की जानी चाहिए और नियंत्रण अधिकारियों को यह देखना चाहिए कि जांचसूची में दिए गए अनुदेशों का अनुपालन किया जाता हो।

ठ) स्टॉक रेल पर सटीक जगह जहां पर कलैम्प फिट किए जाने हों, उन्हें सफेट पेंट से मार्क किया जाना चाहिए और यह जांच करने के लिए वास्तव में क्लैम्प फिट किए जाने चाहिए कि वहां कोई बाधा न हो।

ड) यह संभव नहीं है कि मोटर द्वारा संचालित प्वाइंटों, जहां सेकेंड लीडिंग स्ट्रेचर बार लगाई गई हो, पर क्लैम्प फिक्स किए जाते हों। ऐसे सभी मामलों में प्वाइंटों की कोटर बोल्टिंग का प्रावधान किया जाना चाहिए।

ण) किसी भी मामले में, क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग की अपेक्षाकृत प्वाइंटों की कोटर बोल्टिंग को प्राथमिकता दी जानी चाहिए, क्योंकि यह एक अधिक तेज तरीका है।

त) प्वाइंटों की सामान्य/रिवर्स पोजिशन के बारे में टंग रेल पर सफेद पेंट से लिखा जाना चाहिए ताकि रास्ते की स्थिति को दर्शाया जा सके।

24.6.11 मॉक ड्रिल और स्टाफ आश्वासन:

क) गाड़ी की पासिंग से जुड़े स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/प्वाइंट्समैन और अन्य स्टाफ को स्वतंत्र तौर पर ड्यूटी दिए जाने से पूर्व, स्टेशन मास्टर उनके मौखिक आश्वासन प्राप्त करेगा कि उन्होंने इस बारे में समझ लिया है।

ख) स्टेशन स्टाफ के संबंध में :

i) स्टेशन मास्टर/सहायक प्रबंधक यातायात विस्तृत कार्यप्रणाली का विवरण देंगे।

ii) उनके ज्ञान की परीक्षा लेंगे।

iii) स्वयं संतुष्टि करेंगे कि वे स्वतंत्र रूप से काम कर सकते है।

ग) वास्तविक नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत से पहले, समस्त स्टाफ को कम से कम 1 से 3 दिन पहले (स्टेशन के आकार के आधार पर) एक "मॉक ड्रिल" अथवा "हैंड्स-ऑन" ट्रेनिंग का प्रदर्शन/प्रशिक्षण करेंगे ताकि अच्छी तरह समझाया जा सके कि उन्हें किस प्रकार का कार्य करना है।

घ) यह कार्य सभी तीनों शिफ्टों में किया जाना चाहिए ताकि, यदि कोई कठिनाई हो तो नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान उसका सामना किया जा सके।

ड) विभिन्न शिफ्टों के लिए गठित की गई टीमों को रोस्टर के अनुसार तैनात किया जाना चाहिए।

च) "मॉक ड्रिल" सिगनल/ गियरों, कांटों इत्यादि को वास्तव में डिस्कनेक्ट किए बिना की जानी चाहिए।

छ) इस अवधि के दौरान जो भी कमी देखी जाए उसे वास्तव में की जाने वाली नॉन-इंटरलॉकिंग से पूर्व सुधारा जाना चाहिए। नॉन-इंटरलॉकिंग के दौरान इस अनुभव का उपयोग सटीक अनुमानित क्षमता के लिए किया जाना चाहिए और संभाली जाने वाली नियोजित गाड़ियों की संख्या तदनुसार संशोधित की जानी चाहिए।

ज) गाड़ी पासिंग से जुड़ी ड्यूटी करने वाले स्टाफ को स्वतंत्र कार्य की अनुमति देने से पूर्व उनसे लिखित आश्वासन लिया जाना अपेक्षित होता है।

झ) यह लिखित आश्वासन स्टाफ से निम्न स्थिति के बाद लिया जाना चाहिए :

i) उन्होंने "मॉक ड्रिल" में भाग लिया हो।

ii) उन्होंने अपने निर्धारित रोस्टर के अनुसार स्वतंत्र रूप से कार्य किया हो।

iii) "मॉक ड्रिल" के दौरान उन्हें सौंपी गई जिम्मेदारियां सफलतापूर्वक पूरी की हों।

ट) जब तक स्टाफ द्वारा "आश्वासन रजिस्टर" में समुचित प्रविष्टियां न की गई हों और उनसे हस्ताक्षर प्राप्त न कर लिए गए हों, उन्हें तैनात नहीं किया जाना चाहिए।

24.6.12 सूचना का प्रसार :

क) नॉन-इंटरलॉकिंग के दौरान कार्यप्रणाली के सभी पहलू और नॉन-इंटरलॉकिंग के बाद होने वाले बदलावों को स्पष्ट तौर पर दस्तावेज के रूप में दर्ज किया जाना चाहिए और समस्त लोको पायलटों/गार्ड लॉबियों को उनका विवरण दिया जाना चाहिए, जहां स्टाफ को उसे यार्ड अथवा इंटर्फेस को देना चाहिए।

ख) इस उद्देश्य के लिए डीएफसीसीआईएल द्वारा नामित चालकदल पर्यवेक्षक, वरिष्ठ स्टाफ यार्ड प्लान के साथ लॉबियों का दौरा करेंगे और उन लॉबियों में कैंप करेंगे ।

ग) इन बदलावों के बारे में प्रत्येक और हरेक स्टाफ से प्राप्त आश्वासन को संबंधित लॉबी के आश्वासन रजिस्टरों में दर्ज किया जाना चाहिए और उसकी पूर्ण रिपोर्ट अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक परिवहन, संरक्षा, विद्युत, यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार और सिविल को प्रस्तुत करनी चाहिए।

घ) डीएफसीसीआईएल को नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के विस्तृत कार्यक्रम समस्त निजी गाड़ी संचालकों और भारतीय रेलवे को भी भेजना चाहिए ताकि वे अपने संबंधित स्टाफ में उनका प्रसार कर सकें।

ड) सभी गाडी नियंत्रक स्टाफ को समुचित रूप से अवगत कराया जाना चाहिए।

च) ओसीसी में कार्यरत सेक्शन कंट्रोलरों को नॉन-इंटरलॉकिंग से पूर्व के सभी प्रस्तावित बदलावों और नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान प्रतिबंधित गतिविधियों की पूर्ण जानकारी होनी चाहिए तथा नॉन-इंटरलॉकिंग के उपरांत होने वाली सुविधाओ के बारे में जानकारी होनी चाहिए।

24.6.13 दूरसंचार, लाइटिंग और चिकित्सा :

क) स्टेशन और दोनों ओर के दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच बिल्कुल सुरक्षित संचार व्यवस्था होनी चाहिए ताकि किसी भी परिस्थिति में इन स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था की कोई विफलता न हो।

ख) स्टेशन (इंडोर), केबिनों, अस्थायी शेडों, आईएमडी/आईएमएसडी (संबंधित) और समपार फाटकों के बीच टेलीफोन के द्वारा संचार की संतोषजनक व्यवस्थाएं की जानी चाहिए ताकि विभिन्न स्थलों पर उपलब्ध कराए गए टेलीफोन कुशलतापूर्वक कार्य कर सकें।

ग) विद्यमान सेक्शन कंट्रोल चैनलों के बैकअप के रूप में ओसीसी और नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन के बीच अतिरिक्त विफल सुरक्षित संचार व्यवस्था उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

घ) उपयुक्त स्थलों पर लाउड स्पीकर लगाए जाने चाहिए ताकि गाड़ी संचलन के संबंध में उद्घोषणाएं की जा सकें।

ड) कार्यस्थल पर कार्यरत सभी पर्यवेक्षकों को वाकी-टाकी दिए जाने चाहिए।

च) नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन के दोनों ओर ब्लॉक सेक्शनों के वरिष्ठ स्टाफ को वाकी-टाकी सैट, इलेक्ट्रॉनिक हैंड सिगनल इत्यादि उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

छ) संचारव्यवस्था उपकरणों सहित वाकी-टाकी सैटों की बैटरियों की चार्जिंग के लिए स्टाफ और रिचार्जिंग सुविधा की व्यवस्थाएं की जानी चाहिए।

ज) यार्ड और इंटफेस में सामान्य प्रकाश व्यवस्था पर्याप्त होनी चाहिए।

झ) प्रत्येक प्वाइंट जोन में अलग प्रकाश व्यवस्था उपलब्ध कराई जानी चाहिए। प्रकाश व्यवस्था पर्याप्त होनी चाहिए ताकि सुनिश्चित हो सके कि प्रत्येक संशोधित सिगनल एवं दूरसंचारव्यवस्था उपकरणों का नियंत्रण सहायक स्टेशन मास्टर को स्पष्टतया दृष्टिगोचर हो।

ट) जनरेटर बैकअप की पर्याप्त व्यवस्थी होनी चाहिए। प्रत्येक कार्यस्थल पर अतिरिक्त बल्बों की व्यस्था भी की जानी चाहिए।

ठ) चौबीसों घंटे काम करने वाली मेडिकल पोस्ट तथा उस में डाक्टरों और अर्द्ध-चिकित्सा स्टाफ की व्यवस्था कराई जानी चाहिए। वे प्राथमिक उपचार कर पाने और गंभीर चोटों को संभाल सकने में सक्षम होने चाहिए।

सांप के जहर से बचाव (Covalent) की दवा उपलब्ध होनी चाहिए। यदि आवश्यक हो तो शीघ्र परिवहन के लिए सड़क एंबुलेंस स्थायी रूप से खड़ी रहनी चाहिए।

24.6.14 संरक्षा उपकरण :

क) प्रत्येक कार्यस्थल जैसे समपार फाटक इत्यादि के लिए अपेक्षित संरक्षा उपकरणों का विस्तार से उल्लेख होना चाहिए और पूरे उपकरणों की व्यवस्था होनी चाहिए।

ख) संरक्षा उपकरणों, जैसे हैंड सिगनल फ्लैग, पटाखे, क्लैम्प और ताले इत्यादि के लिए पर्याप्त मात्रा में अतिरिक्त उपकरण की व्यवस्था की जानी चाहिए।

ग) बेहतर दृश्यता के लिए प्रत्येक ऐसे स्थल पर एलईडी आधारित फ्लेशिंग हैंड सिगनल लैंप उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

घ) क्लैम्प एवं तालों का पूर्णतया परीक्षण किया जाना चाहिए ताकि वे चालू हालत में रहें।

ड) जैसा ऐसी स्थितियों के लिए नियम निर्धारित हैं, प्रत्येक प्रभावित सिगनल एवं दूरसंचार उपकरण के लिए पर्याप्त मात्रा में अतिरिक्त कलपुर्जे पहुंच के भीतर रखे जाने चाहिए।

च) प्रत्येक प्रभावित सिगनल एवं दूरसंचार परिसंपत्ति पर, जहां नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान किसी स्टाफ की तैनाती आवश्यक होती है, वहां अतिरिक्त कलपुर्जों, लाइटिंग, संरक्षा वस्त्र और उपकरण, खानपान इत्यादि की पर्याप्त व्यवस्था की जानी चाहिए।

24.6.15 सुरक्षा व्यवस्थाएं :

क) निम्नलिखित स्थलों पर पर्याप्त संख्या में चौबीसों घंटे सुरक्षा स्टाफ की व्यवस्था रहनी चाहिए :

- स्टेशन मास्टर का कार्यालय।
- स्टेशन पर केंद्रीय स्थल।
- समपार फाटक (यदि उपलब्ध हो)।
- कोई अन्य स्थल, जिसे आवश्यक समझा जाता हो।

24.6.16 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत के लिए अनुमति देने से पूर्व कार्यकारी निदेशक-कोरीडोर स्वयं यह संतुष्टि करेंगे कि स्टाफ, संरक्षा उपकरण, लाइटिंग, दूरसंचार और ग्राउंड पोजिशन का व्यवस्था की गई हो।

ख) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत के दिन, परिचालन, संरक्षा, सिविल, सिगनल, विद्युत और यांत्रिक विभागें के अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक कार्यकारी निदेशक-कोरीडोर के साथ कार्यस्थल का दौरा करेंगे। वे स्वयं यह संतुष्टि करेंगे कि नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत की अनुमति देने से पूर्व मानक के अनुसार आवश्यक व्यवस्थाएं की गई हों।

ग) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत के निर्धारित दिन, संबंधित सहायक प्रबंधक/सिगनल नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए प्रस्तावित उपकरणों के लिए एक सामान्य डिस्कनेक्शन मीमो देगा।

24.6.17 नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरान गाड़ी परिचालन :

24.6.17.1 सिगनलों की कार्यप्रणाली :

क) सभी कांटों और क्रासिंगों पर 15 कि.मी.प्र.घं. का गति प्रतिबंध अवश्य लागू किया जाएगा । पहले स्टॉप सिगनल के नीचे 15 कि.मी.प्र.घं. की गति प्रतिबंध का बोर्ड अवश्य प्रदर्शित किया जाना चाहिए।

ख) रूट इंडीकेटर के बिना एक कॉमन नॉन-इंटरलॉकिंग होम सिगनल, कॉशन संकेत के साथ, उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

i) नॉन-इंटरलॉकिंग होम/स्टार्टर सिगनल यह सुनिश्चित करने के बाद ऑफ किया जा सकता है कि रूट पर सभी फेसिंग और ट्रेलिंग दोनों कांटे सही तरह से सैट कर दिए गए हों तथा उन्हें क्लेम्प और पैड लॉक कर दिया गया हो।

ii) रूट के समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद कर दिए गए हों।

ग) ब्लॉक सेक्शनों में ट्रेनों के आवागमन को अंतिम रोक सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाना चाहिए।

घ) ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने के लिए लोको पायलटों को सामान्यतः, कोई पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी नहीं किए जाने चाहिए।

ड) अंतिम स्टॉप सिगनल और ब्लॉक उपकरण को डिस्कनेक्ट करने और नए अंतिम रोक सिगनल और नए ब्लॉक उपकरण को रीकनेक्ट करने के लिए 2 - 3 घंटे का यातायात ब्लॉक लिया जाना चाहिए।

24.6.17.2 गाड़ी संचलन :

क) गाड़ियों को सावधानीपूर्वक 15 कि.मी.प्र.घं. की गति पर प्रवेश करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

ख) किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट किसी भी परिस्थिति में, भले ही सिगनल ऑफ किया गया हो, तब तक सबसे बाहरी फेसिंग प्वांइट से नहीं गुजरना चाहिए, जब तक उक्त प्वाइंट से उसे हैंड सिगनल न दिखाया जाता हो।

24.6.18 विफलताएं :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की अवधि के दौरान समस्त संकेती दुर्घटनाओं की रिपोर्ट कार्यस्थल प्रभारी को दी जानी चाहे ताकि उस पर शीघ्र निवारक कार्रवाई की जा सके तथा भविष्य में ऐसी घटनाओं से बचा जा सके।

ख) ऐसे मामलों के विवरण शीघ्र कार्यकारी निदेशक-कोरीडोर और अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक/संरक्षा को दिए जाने चाहिए।

ग) प्रभार सौंपे जाने से, पहले समस्त सिगनल एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों का संशोधित कार्यप्रणाली के साथ एक रिकार्ड रखा जाना चाहिए, स्टाफ द्वारा उन सभी कठिनाइयों का विवरण दर्ज किया जाएगा जिनका उन्होंने अपनी शिफ्ट के दौरान सामना किया हो। स्टेशन पर नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के प्रभारी व्यक्ति द्वारा इस रिकार्ड की रोजाना छानबीन की जानी चाहिए।

डी) नॉन-इंटरलॉकिंग लक्ष्यों की प्राप्ति न होने के मामलों को उचित तरीके से निपटाया जाएगा और व्यक्तिगत जिम्मेदारी तय की जाएगी।

24.6.18 पुनरीक्षित स्टेशन संचालन नियम :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्य पूरे हो जाने के बाद, नए कार्य आरंभ किए जाएंगे।

ख) चूंकि यार्ड लेआउट, इंटफेस, सुविधाएं इत्यादि परिवर्तित हो चुके हैं, पिछला स्टेशन संचालन नियम वैध नहीं रह जाते।

ग) नॉन-इंटरलॉकिंग पूर्ण हो जाने के बाद रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित स्टेशन संचालन नियम प्रभाव में लाए जाएंगे।

घ) संशोधित स्टेशन संचालन नियमों के लिए स्टाफ से नए आश्वासन प्राप्त किए जाने चाहिए।

24.6.19 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली का पूर्ण होना :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली तब तक समाप्त नहीं की जानी चाहिए, जब तक मूलतः कार्यों के पूर्ण होने के लिए निर्धारित प्रत्येक और हरेक मद का सफलतापूर्वक पालन न कर लिया गया हो।

ख) नामित परिचालन अधिकारी को नॉन-इंटरलॉकिंग स्टेशन का दौरा करना चाहिए और निम्नलिखित का सत्यापन करना चाहिए :

i) कार्यक्रम के अनुसार कार्य का पूरा होना।

ii) नए स्टेशन संचालन नियमों के अनुसार यार्ड/इंटफेस लेआउट के संबंध में सामंजस्य।

iii) नए स्टेशन संचालन नियमों के अनुसार अनुमत संचलनों के संबंध में सामंजस्य।

ग) परिवहन, सिगनल एवं दूरसंचार और इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा इंस्टालेशन के सही तरह से कार्य करने के संबंध में संयुक्त परीक्षण किया जाना चाहिए।

i) सिगनल एवं दूरसंचार उपकरणों सहित इसके प्वाइंट और कनेक्शन निर्बाध तथ समुचित तरीके से कार्य करने चाहिए ताकि इंस्टालेशन उद्देश्यों की पूर्ति कर सके।

ii) सिगनल समुचित तरीके से फोकस किए गए है; पैनल पर लगे इंडीकेशन सिगनल के संकेतो और साइट पर प्वाइंट पोजिशन के अनुरूप काम करते हों।

iii) इंजीनियरिंग अधिकारी यह जांच करेंगे कि विभिन्न संशोधित उपकरणों इत्यादि को भली-भांति यथास्थान रखा गया है।

घ) संरक्षा प्रमाणपत्र जारी करने और स्टेशन को अधिकार में लेने से पहले, स्टेशन मास्टर जिम्मेदार स्टेशन स्टाफ अथवा इंटरलॉकिंग इंस्टालेशन पर कार्यरत स्टाफ को निर्देश देंगे और सिगनलिंग व्यवस्थाओं के संबंध में उनके ज्ञान की परीक्षा लेंगे।

ड) इंजीनियरिंग और सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के अधिकारी प्रमाणपत्र देंगे जिसमें उल्लेख होगा कि सभी कार्य अनुमोदित योजना के तहत पूरे किए गए हैं।

च) संबंधित स्टाफ को स्टेशन आदेश पुस्तिका, नियंत्रण कार्यालय आदेश पुस्तिका द्वारा सूचित किया जाएगा और उनसे पावती ली जाएगी। सभी पर्यवेक्षक कड़ा अनुपालन सुनिश्चित करेंगे और किसी विचलन अथवा उल्लंघन की शीघ्र उसी समय उसी स्थान पर रिपोर्ट करेंगे।

छ) कार्य के पूरा होने के दिन, संबंधित शाखा अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए कार्यस्थल का दौरा करेंगे कि कार्यक्रम के अनुसार कार्य पूरा किया गया है।

24.6.20 नॉन-इंटरलॉकिंग उपरांत विश्लेषण :

क) नॉन-इंटरलॉकिंग के पूरा होने के 7 दिन के भीतर, सभी वरिष्ठ पर्यवेक्षकों के साथ एक विचार मंथन सत्र का आयोजन किया जाएगा जिसमें सीखे गए सबक के बारे में जानकारी ली जाएगी।

ख) सीखे गए इन सबक को एक जगह संकलित किया जाएगा ताकि भविष्य के नॉन-इंटरलॉकिंग कार्यों के संदर्भ हेतु उनका उपयोग किया जा सके।

ग) उसकी एक प्रतिलिपि अन्य कोरीडोर और मुख्यालयों के लिए संदर्भ हेतु भी भिजवाई जाएगी।

अध्याय-XXV

इंटरलॉकिंग प्रणाली

1. इंटरलॉकिंग : इंटरलॉकिंग से अभिप्राय सिगनलों, कांटों और अन्य उपकरणों की एक व्यवस्था से है, जो एक पैनल से संचालित किए जाते हैं, वे विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक लॉकिंग द्वारा आपस में इस प्रकार जुड़े होते हैं कि संरक्षा की दृष्टि से उनका संचालन समुचित क्रमानुसार किया जाना चाहिए।

2. इंटरलॉकिंग की अनिवार्यताएं इस प्रकार हैं :

क) किसी रनिंग सिगनल को तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता, जब तक आइसोलेसन सहित सभी कांटे सही तरीके से सैट न कर दिए जाते हों, सभी फेसिग प्वाइंट लॉक कर दिए जाते हों और सभी इंटरलॉक्ड समपार बंद कर दिए जाते हों तथा उस लाइन पर उन्हें सार्वजनिक यातायात के लिए बंद कर दिया जाता हो जिस लाइन पर ओवरलैप सहित गाड़ी चलाई जाएगी।

ख) सिगनल ऑफ किए जाने के बाद, रूट पर ओवरलैप और आइजोलेशन सहित किसी कांटे अथवा लॉक को चलाना संभव नहीं होगा, और जब तक सिगनल को वापस ऑन स्थिति में न कर दिया जाए किसी इंटरलॉक्ड फाटक को रिलीज करना भी संभव नहीं होगा।

ग) एक ही समय पर दो फिक्स सिगनलों को "ऑफ" करना संभव नहीं होगा, जिससे परस्पर विरोधी संचलन को बढ़ावा मिल सकता है, और

घ) जहां व्यावहारिक हो, कांटों को इस प्रकार इंटरलॉक किया जाना चाहिए कि परस्पर विरोधी संचलन न हो सके।

3. इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (EI)

इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (EI) प्रणाली एक माइक्रोप्रोसेसर आधारित इंटरलॉकिंग उपकरण होता है, जो यार्ड और पैनल इनपुट को पढ़ता है; सेक्शन लिस्ट के अनुसार सुरक्षित तरीके से प्रोसेस करता है और अपेक्षित आउटपुट तैयार करता है। यह प्रणाली पारंपरिक रिले इंटरलॉकिंग प्रणाली (पीआई एवं आरआरआई) का विकल्प है। पीआई अथवा आरआरआई की भांति, माइक्रोप्रोसेसर (IC'S) पूर्व-निर्धारित लॉजिक सर्किट पर आधारित इंटरलॉकिंग करते हैं।

इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के लाभ :

- इंटरलॉकिंग कार्य के लिए किसी रिले की आवश्यकता नहीं है। केवल इंटरफ़ेस रिले की आवश्यकता होती है।
- स्थान की आवश्यकता काफी हद तक कम हो जाती है।
- ऊर्जा की खपत में कमी।
- वायरिंग, इंटरकनेक्शन और फ्यूजों की संख्या में कमी।
- रिले और एसेसरीज कम होने से अधिक विश्वसनीयता और संरक्षा।
- स्वतः हल की विशेषताएं। सिस्टम में किसी प्रकार की विफलता पता लग जाती है तथा स्थापित हो जाती है। खराब मॉड्यूल को तत्काल अतिरिक्त मॉड्यूल से बदला जा सकता है, अतः इंस्टालेशन में लगने वाला समय कम हो जाता है।

- शार्टकट उपाय से कम प्रभावित है, यदि कुछ गलत फीड भी हो जाए तो पूरा सिस्टम बंद हो जाता है।
- यार्ड रिमॉडलिंग के कारण होने वाले किसी परिवर्तन के लिए किसी तार को बदलना आवश्यक नहीं होता, केवल सीपीयू कार्ड के डेटा को बदलने की आवश्यकता होती है। अतः, यार्ड रिमॉडलिंग के लिए बड़े पैमाने पर बदलाव अपेक्षित नहीं होता और यह कार्य कम समय में किया जा सकता है।

4. वीडियो डिस्पले यूनिट (VDU) की संचालन प्रक्रिया

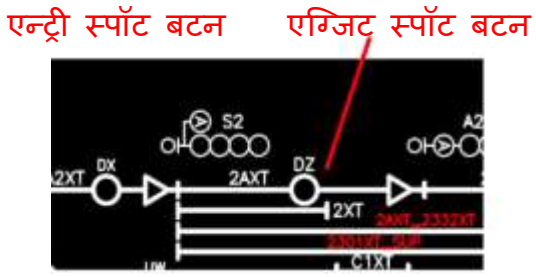
वीडियो डिस्पले यूनिट की नीचे दी गई संचालन प्रक्रिया केवल स्पष्टीकरण के उद्देश्य से दी गई है। इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के ओईएम के डिजाइन के आधार पर इसमें परिवर्तन हो सकता है। किसी स्टेशन पर लगे हुये किसी विशेष इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के विवरणों के लिए उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों का संदर्भ लिया जा सकता है।

4.1 रूट सैटिंग एवं सिगनल (मेन कॉलिंग ऑन और शंट सिगनल)

"सिगनल एस2" और "डीजेड" एग्जिट स्पॉट बटन उदाहरार्थ लिए जाते हैं और उनका कंट्रोल सीक्वेंस सभी रूटों के लिए समान है।

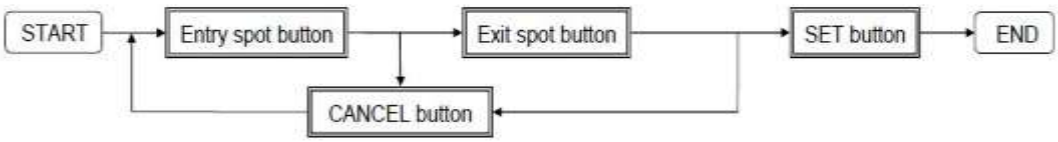
एस2 सिगनल एन्ट्री स्पॉट पर पहला क्लिक (एस2 सिगनल के पास स्थित है)। एस2 एन्ट्री स्पॉट बटन दबाने के बाद, डीजेड एग्जिट स्पॉट बटन को क्लिक करें। तब एसईटी बटन को क्लिक करके, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग पर रूट सैट कमांड ट्रांसमिट की जाती है।

यदि इंटरलॉकिंग की शर्तें सही हों, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग रूट को सैट करती है और सिगनल क्लीयर हो जाता है। उक्त रूट सैट और सिगनल क्लीयर संबंधी संकेत इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर अपडेट हो जाते हैं।



चित्र4.1-1एन्ट्री स्पॉट बटन और एग्जिट स्पॉट बटन

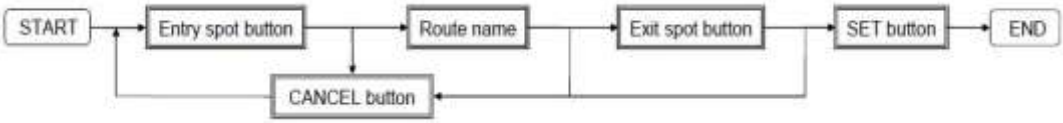
चित्र4.1-2SET बटन



चित्र 4.1-3 रूट सैटिंग का फ्लो (1)

यदि कुछ सिगनल एक ही सिगनल पोल पर लगे हों, तो एन्ट्री स्पॉट बटन क्लिक करने के बाद किसी प्रकार के सिगनल को सलेक्ट किया जा सकता है। एन्ट्री स्पॉट बटन क्लिक करने पर पॉप अप मेनु आ जाता है। उपयोगकर्ता विभिन्न सैट किए गए सिगनल को सलेक्ट कर सकता है।

चित्र 4.1-4 रूट का नाम सलेक्ट करना



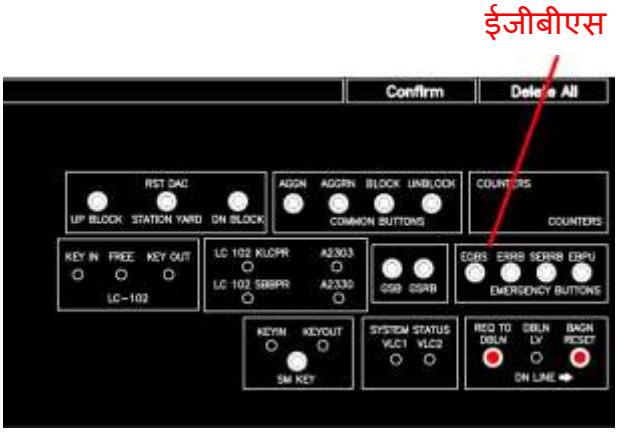
चित्र 4.1-5 रूट सैटिंग का फ्लो (2)

4.2 सिगनल रद्द करना

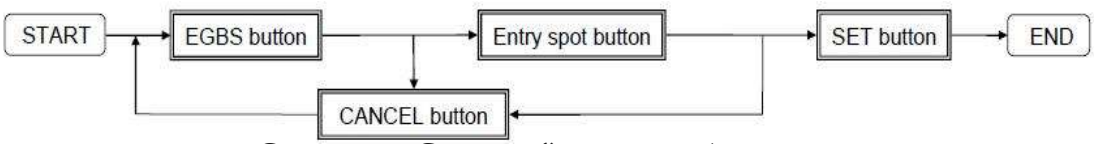
"सिगनल एस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और अन्य सभी सिगनलों के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।

सर्वप्रथम ईजीएसबी बटन पर क्लिक करें। ईजीबीएस बटन दबाने के बाद, एस1 एन्ट्री स्पॉट बटन (एस1 सिगनल के समीप स्थित) पर क्लिक करें। इसके बाद एसईटी बटन को क्लिक करने पर, सिगनल कैंसल कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

सिगनल कैंसल हो जाने के बाद, सिगनल स्पष्ट तौर पर वापस लाल हो जाएगा। अनुरूप सिगनल कैंसल इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर अपडेट हो जाएगा।



चित्र 4.2-1 ईजीबीएस बटन



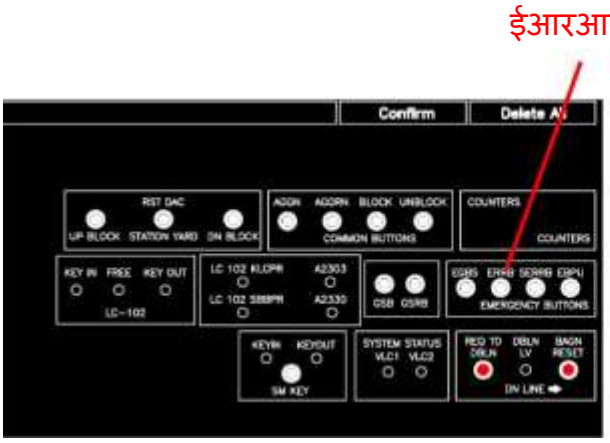
चित्र 4.2-2 सिगनल कैंसल का फ्लो

4.3 आपात फुल रूट रिलीज

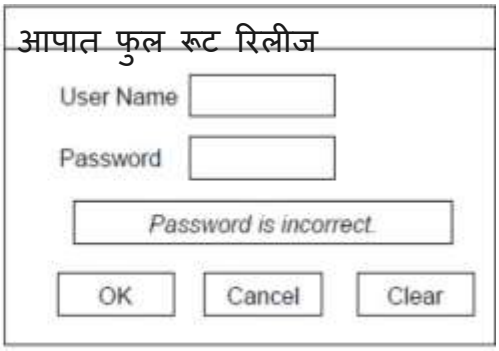
"सिगनल एस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और अन्य सभी सिगनलों के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।

सर्वप्रथम ईआरआरबी बटन पर क्लिक करें। ईआरआरबी बटन दबाने के बाद, पासवर्ड डायलॉग में पासवर्ड और यूज़र नेम भरा जाना अपेक्षित होता है। और, एस1 एन्ट्री स्पॉट बटन (एस1 सिगनल के समीप स्थित) पर क्लिक करें। इसके बाद एसईटी बटन को क्लिक करने पर, आपात फुल रूट रिलीज कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

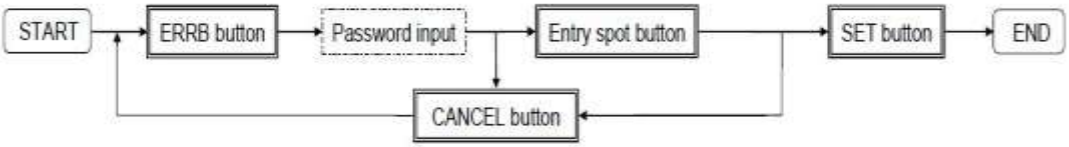
आपात फुल रूट रिलीज संचलन के बाद, रेलपथ सेक्शन रिलीज़ हो जाएंगे। अनुरूप रेलपथ सेक्शन इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर अपडेट हो जाएगा।



चित्र 4.3-1 ईआरआरबी बटन



चित्र 4.3-2 पासवर्ड डायलॉग



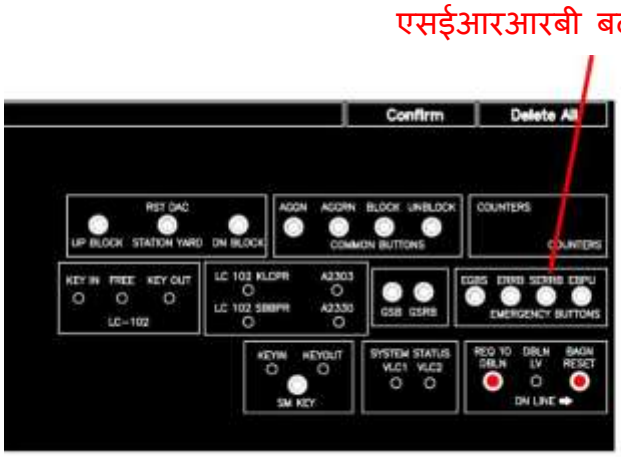
चित्र 4.3-3 आपात फुल रूट रिलीज का फ्लो

4.4 आपात सब रूट रिलीज

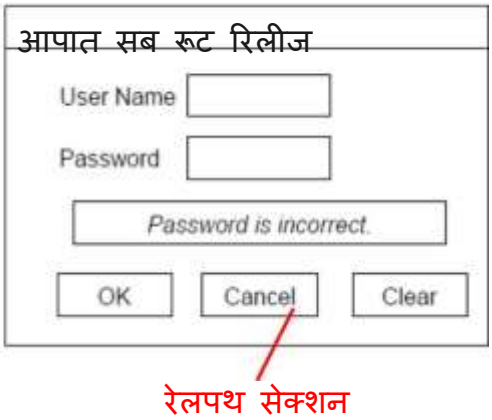
"सिगनल एस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और अन्य सभी सिगनलों के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।

सर्वप्रथम एसईआरआरबी बटन पर क्लिक करें। एसईआरआरबी बटन दबाने के बाद, पासवर्ड डायलॉग में पासवर्ड और यूज़र नेम भरा जाना अपेक्षित होता है। और, रेलपथ सेक्शन बटन पर क्लिक करें। इसके बाद एसईटी बटन को क्लिक करने पर, आपात सब रूट रिलीज कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

आपात सब रूट रिलीज संचलन के बाद, रेलपथ सेक्शन रिलीज़ हो जाएंगे। अनुरूप रेलपथ सेक्शन इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर अपडेट हो जाएगा।

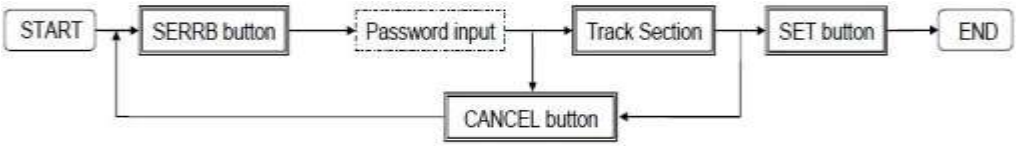


चित्र 4.4-1 एसईआरआरबी बटन



चित्र 4.4-2 पासवर्ड डायलॉग

चित्र 4.4-3 रेलपथ सेक्शन सलेक्ट



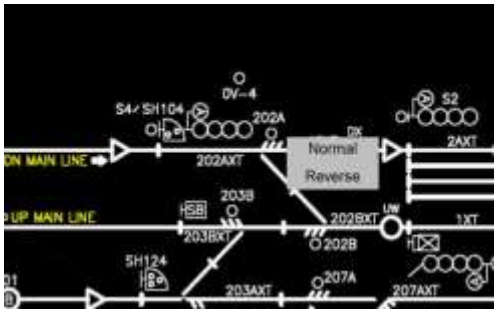
चित्र 4.4-4 आपात सब रूट रिलीज का फ्लो

4.5 प्वाइंट परिचालन

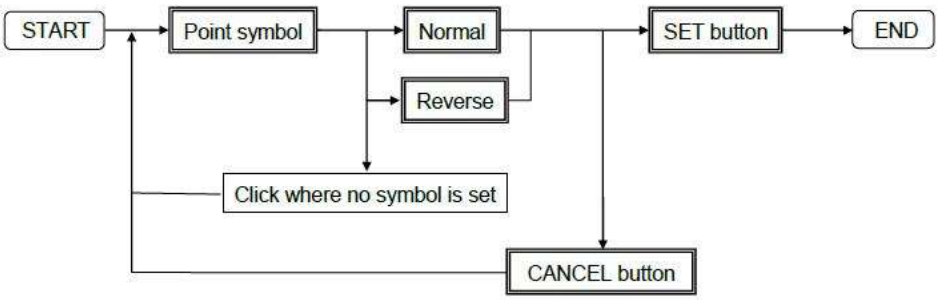
"प्वाइंट 202" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और अन्य सभी कांटों के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।

सर्वप्रथम "प्वाइंट सिम्बल" बटन पर क्लिक करें। "प्वाइंट सिम्बल" दबाने के बाद, टॉप अप मेनु पर ओपन डायरेक्शन को सलेक्ट करें। तब एसईटी बटन पर क्लिक करके, नार्मल प्वाइंट ऑपरेटिंग कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

यदि इंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी हो पातीं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्वाइंट सैट करती है। अनुरूप प्वाइंट इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर अपडेट होते हैं।



चित्र 4.5-1 प्वाइंट सिम्बल सलेक्ट करें



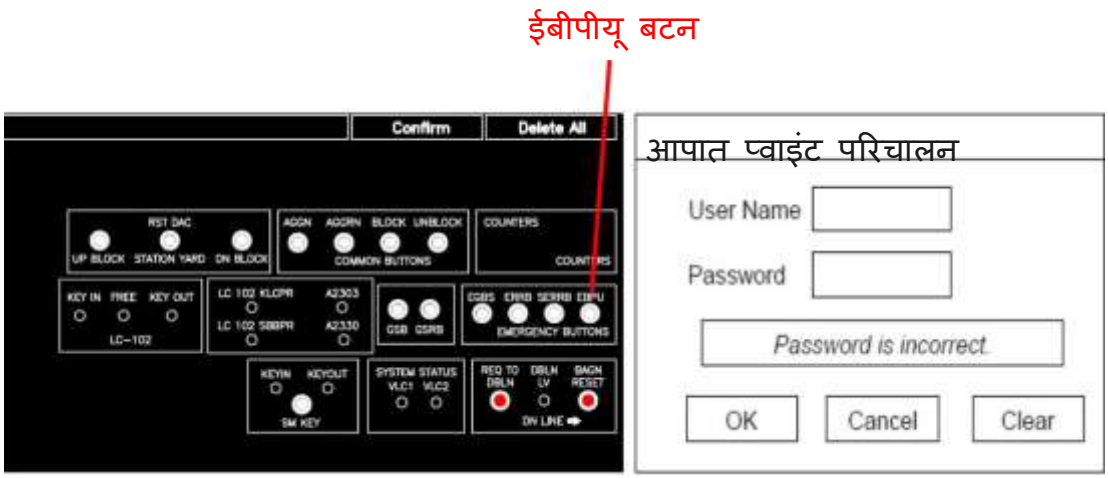
चित्र 4.5-2 प्वाइंट ऑपरेशन का फ्लो

4.6 आपात प्वाइंट संचलन

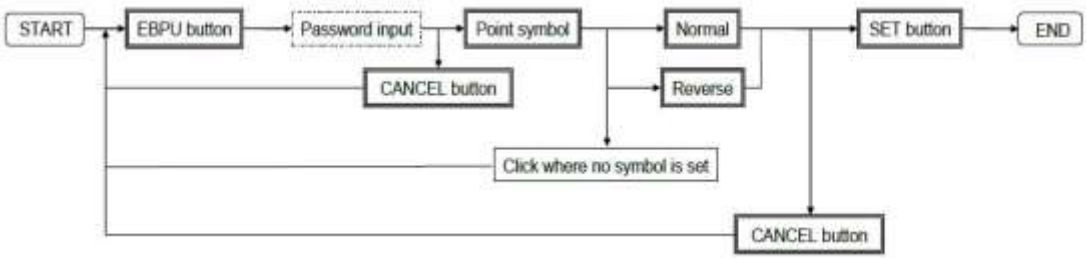
"प्वाइंट 202" को आपात प्वाइंट संचलन के लिए उदाहरण स्वरूप लिया गया है और अन्य सभी कांटों के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।

सर्वप्रथम "ईबीपीयू" बटन पर क्लिक करें। "ईबीपीयू" दबाने के बाद, पासवर्ड डायलॉग में पासवर्ड और यूज़र नेम भरा जाना अपेक्षित होता है। “प्वाइंट सिम्बल” पर क्लिक करें और पॉप अप मेनु पर ओपन डायरेक्शन को सलेक्ट करें। तब एसईटी बटन पर क्लिक करके, इमरजेंसी प्वाइंट ऑपरेशन कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

यदि इंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्वाइंट सैट करती है। अनुरूप प्वाइंट इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर अपडेट होते हैं।



चित्र 4.6-1 ईबीपीयू बटन चित्र 4.6-2 पासवर्ड डायलॉग



चित्र 4.6-3 आपात प्वाइंट ऑपरेशन का फ्लो

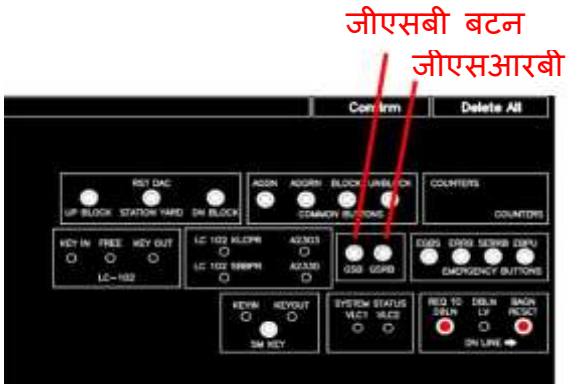
4.7 क्रैंक हैंडल/समपार फाटक का संचलन

"क्रैंक हैंडल सीएच2" को आपात प्वाइंट संचलन के लिए उदाहरण स्वरूप लिया गया है और अन्य क्रैंक हैंडलों के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।

सर्वप्रथम " जीएसबी " बटन पर क्लिक करें। "जीएसबी" बटन दबाने के बाद, सीएच1 सिम्बल पर क्लिक करें। उसके बाद एसईटी बटन पर क्लिक करने पर क्रैंक हैंडल ऑपरेशन कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। क्रैंक हैंडल ऑपरेशन को रद्द करने के लिए, सबसे पहले जीएसबी बटन के बजाय जीएसआरबी बटन को क्लिक करें।

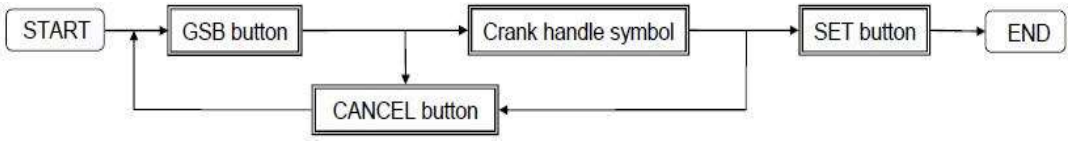
यदि इंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग क्रैंक हैंडल रिलीज कर देती हैं।

इसी प्रकार, "समपार फाटक" से रिलीज को कंट्रोल किया जा सकता है, जैसा क्रैंक हैंडल ऑपरेशन के लिए उल्लेख किया गया है।

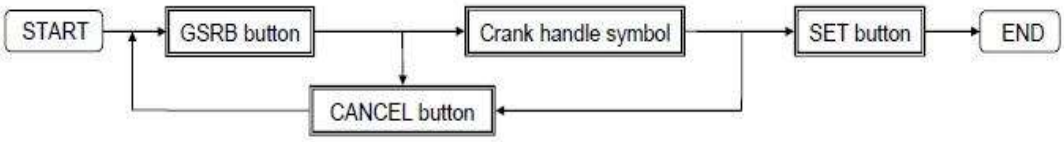


चित्र 4.7-1 जीएसबी बटन, जीएसआरबी बटन

चित्र 4.7-2 क्रैंक हैंडल सिम्बल



चित्र 4.7-3 क्रैंक हैंडल परिचालन (सैट) का फ्लो



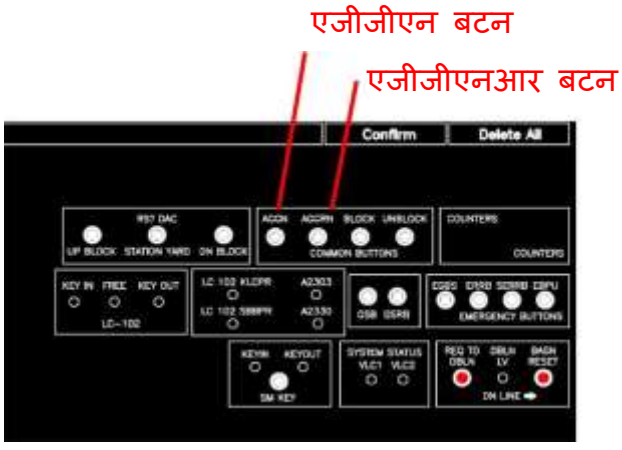
चित्र 4.7-4 क्रैंक हैंडल ऑपरेशन (रद्द) का फ्लो

4.8 आटो सिगनल सैट/रीसैट ऑपरेशन

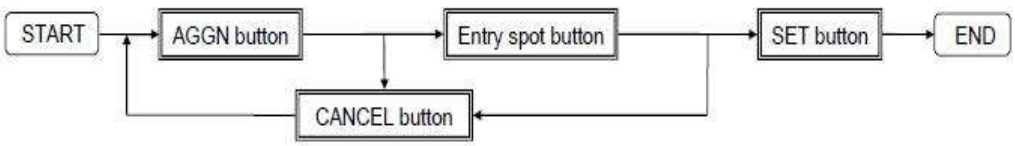
"एस2" सिगनल बटन उदाहरण स्वरूप लिया गया है और सभी रूट के लिए कंट्रोल का क्रम समान है।
सर्वप्रथम एजीजीएन बटन पर क्लिक करें। "एजीजीएन" बटन दबाने के बाद, एस2 एन्ट्री स्पॉट बटन पर क्लिक करें। उसके बाद एसईटी बटन, ए/एजी मार्कर सैट ऑपरेशन कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

ए/एजी मार्कर ऑपरेशन को रीसैट करने के मामले में, सर्वप्रथम एजीजीएन बटन के बजाय एजीजीआरएन बटन को क्लिक करें।

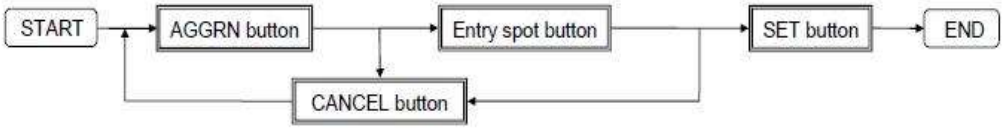
यदि इंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग ए/एजी मार्कर को सैट कर देती हैं।



चित्र 4.8-1 एजीजीएन बटन, एजीजीएनआर बटन



चित्र 4.8-2 ए/एजी मार्कर सैट ऑपरेशन का फ्लो

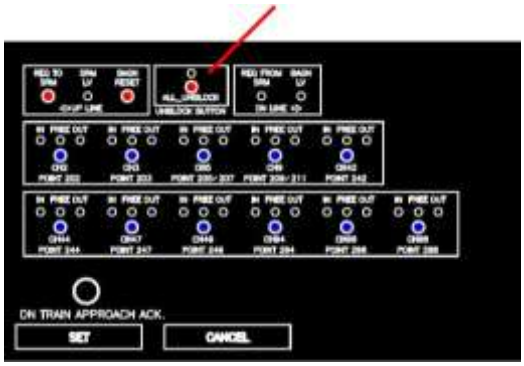


चित्र 4.8-3 ए/एजी मार्कर रीसैट ऑपरेशन का फ्लो

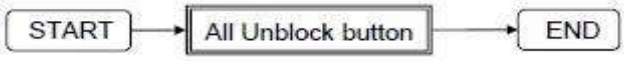
4.9 ऑल अनब्लॉक

केवल ऑल अनब्लॉक बटन को क्लिक करें, आरंभिक इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग में ऑल ब्लॉकिंग स्टार्ट अप अनब्लॉक हो जाता है।

ऑल अनब्लॉक बटन



चित्र 4.9-1 ऑल अनब्लॉक बटन

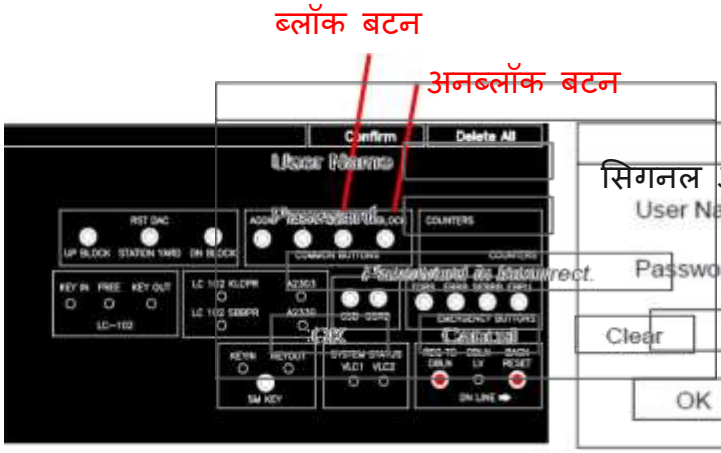


चित्र 4.9-2 ऑल अनब्लॉक ऑपरेशन का फ्लो

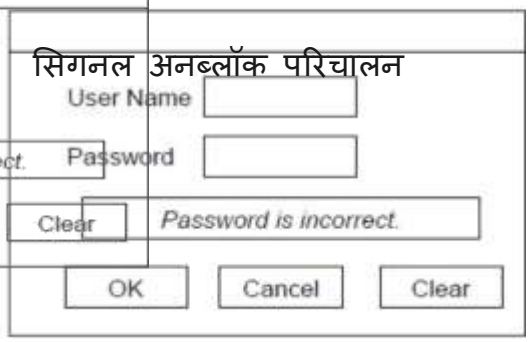
4.10 सिगनल ब्लॉक/अनब्लॉक

"एस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और कंट्रोल सीक्वेंस सभी रूट के लिए एकसमान है। सर्वप्रथम ब्लॉक बटन पर क्लिक करें। ब्लॉक बटन दबाने के बाद, एस1 एन्ट्री स्पॉट बटन (एस1 सिगनल के समीप स्थित) पर क्लिक करें। इसके बाद एसईटी बटन को क्लिक करने पर, सिगनल ब्लॉक कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। अनब्लॉकिंग के मामले में, ब्लॉक बटन के बजाय अनब्लॉक बटन पर क्लिक करें और अनब्लॉक बटन दबाने के बाद, पासवर्ड डायलॉग में पासवर्ड और यूज़र नेम भरना अपेक्षित होता है।

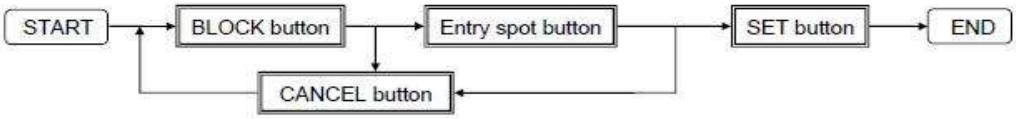
एक सिगनल ब्लॉक ऑपरेशन के बाद, एस 1 एग्जिट स्पॉट बटन वापस लाल हो जाएगा।



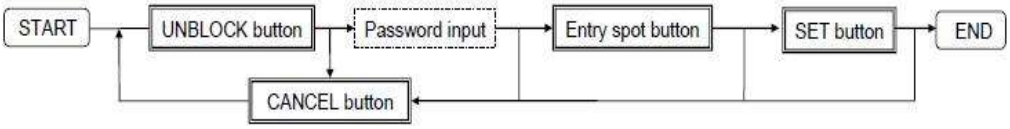
चित्र 4.10-1 ब्लॉक बटन, अनब्लॉक बटन



चित्र 4.10-2 पासवर्ड डायलॉग



चित्र 4.10-3 सिगनल ब्लॉक ऑपरेशन का फ्लो



चित्र 4.10-4 सिगनल अनब्लॉक ऑपरेशन का फ्लो

4.11 प्वाइंट ब्लॉक/अनब्लॉक

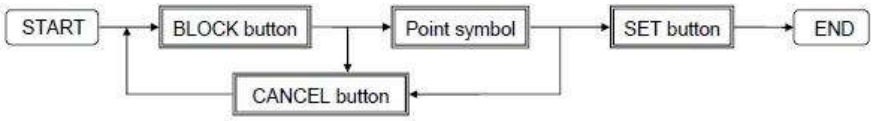
"प्वाइंट 202" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और कंट्रोल सीक्वेंस सभी रूट के लिए एकसमान है।

सर्वप्रथम ब्लॉक बटन पर क्लिक करें। ब्लॉक बटन दबाने के बाद, प्वाइंट 202 सिगनल सिम्बल पर क्लिक करें। इसके बाद एसईटी बटन को क्लिक करने पर, प्वाइंट ब्लॉक कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। अनब्लॉकिंग के मामले में, ब्लॉक बटन के बजाय अनब्लॉक बटन पर क्लिक करें और अनब्लॉक बटन दबाने के बाद, पासवर्ड डायलॉग में पासवर्ड और यूज़र नेम भरना अपेक्षित होता है।

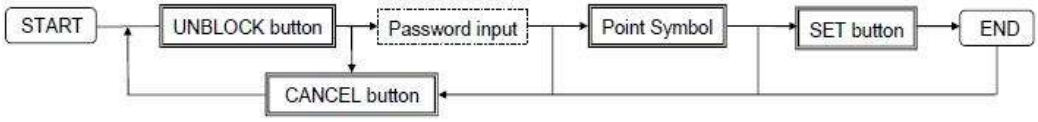
एक प्वाइंट ब्लॉक ऑपरेशन के बाद, प्वाइंट सिम्बल वापस लाल हो जाएगा।

प्वाइंट अनब्लॉक परिचालन

चित्र 4.11-1 पासवर्ड डायलॉग



चित्र 4.11-2 प्वाइंट ब्लॉक ऑपरेशन का फ्लो



चित्र 4.11-3 प्वाइंट अनब्लॉक ऑपरेशन का फ्लो

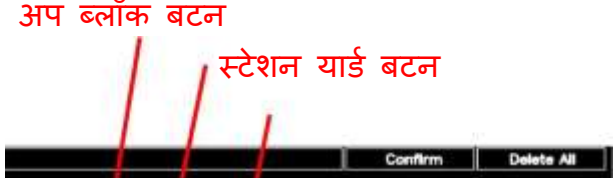
4.12 डीएसी रीसैट ऑपरेशन

"रेलपथ सेक्शन 101एएक्सटी" को उदाहरण स्वरूप लिया गया है और कंट्रोल सीक्वेंस सभी रेलपथ सेक्शनों के लिए एकसमान है।

सर्वप्रथम एलवीबी बटन पर क्लिक करें। एलवीबी बटन दबाने के बाद, रेलपथ सेक्शन में 101 एएक्सटी पीले रंग का हो जाता है। एलवीबी बटन को दबाते समय स्टेशन यार्ड बटन और रेलपथ सेक्शन बटन पर क्लिक करें। तब एसईटी बटन दबाने पर प्वाइंट ब्लॉक कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। एलवीबी बटन दबाने के बाद, रेलपथ सेक्शन में 101 एएक्सटी प्रेप्रेटरी मॉड में हरे रंग का हो जाता है। ब्लॉक सेक्शन के मामले में, स्टेशन यार्ड बटन के बजाय अप या डाउन बटन पर क्लिक करें।

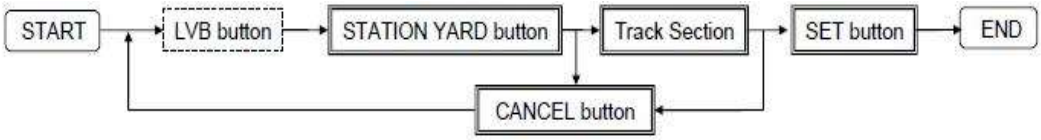
चित्र 4.12-1 एलवीबी प्रेसिंग इंडीकेशन

चित्र 4.12-2 प्रेप्रेटरी मॉड इंडीकेशन

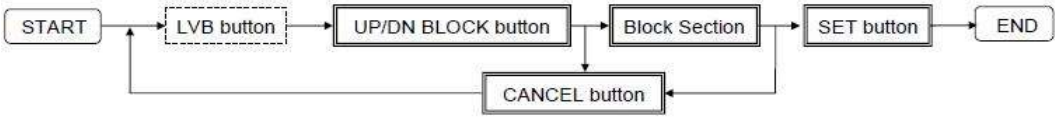


डाउन ब्लॉक बटन

चित्र 4.12-3 स्टेशन यार्ड बटन, अप/डाउन ब्लॉक बटन



चित्र 4.12-4 डीएसी रीसैट परिचालन (स्टेशन यार्ड)



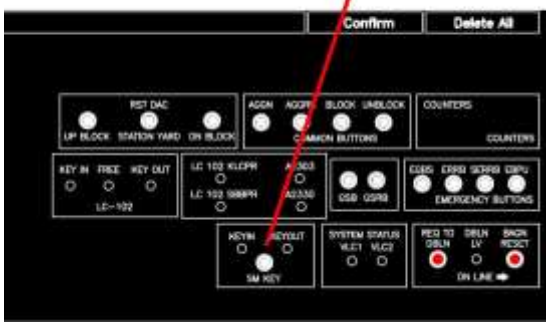
चित्र 4.12-5 डीएसी रीसैट ऑपरेशन (ब्लॉक सेक्शन)

4.13 स्टेशन मास्टर की (**key**) इन/आउट संचालन

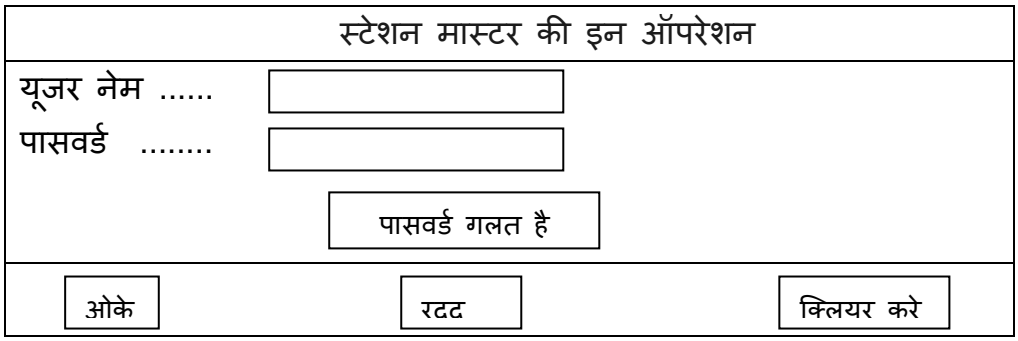
सर्वप्रथम, "स्टेशन मास्टर KEY" बटन पर क्लिक करें। स्टेशन मास्टर KEY बटन दबाने के बाद, पासवर्ड डायलॉग में पासवर्ड और यूज़र नेम इनपुट भरना अपेक्षित होता है। तब एसईटी बटन दबाते हुए, स्टेशन मास्टर की (key) का इन/आउट संचलन कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग टर्मिनल स्क्रीन पर उसी के अनुरूप इंडीकेशन अपडेट हो जाता है।

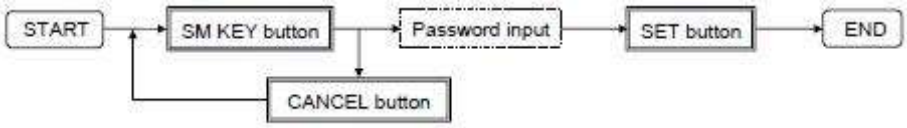
स्टेशन मास्टर की (KEY) बटन



चित्र 4.13-1 स्टेशन मास्टर की (KEY) बटन



चित्र 4.13-2 पासवर्ड डायलॉग



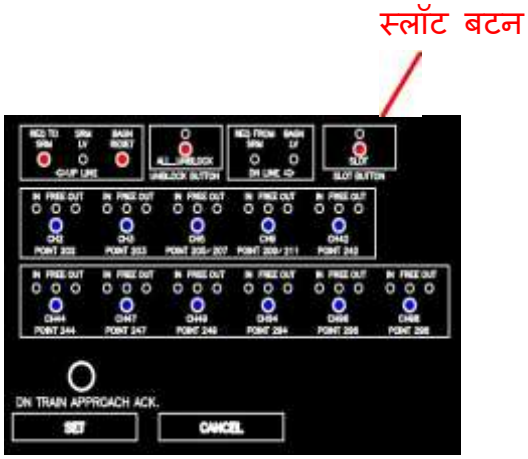
चित्र 4.13-3 स्टेशन मास्टर की (KEY) इन/आउट ऑपरेशन का फ्लो

4.14 स्लॉट वर्किंग सैट/रीसैट ऑपरेशन

सर्वप्रथम, जीएसबी बटन पर क्लिक करें। "जीएसबी" बटन दबाने के बाद, स्लॉट बटन पर क्लिक करें। तब एसईटी बटन दबाते ही , स्लॉट वर्किंग सैट ऑपरेशन संचलन कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

स्लॉट वर्किंग रीसैट ऑपरेशन के मामले में, सर्वप्रथम जीएसबी बटन के बजाय जी.एस.आर.बी बटन पर क्लिक करें।

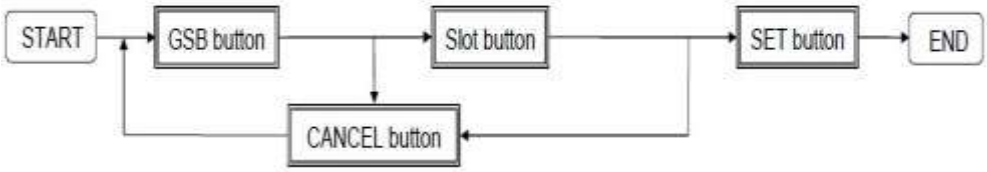
यदि इंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी होती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग स्लॉट वर्किंग को सैट/रीसैट करने के लिए संचलन कार्य करती है।



चित्र 4.14-1 स्लॉट बटन

चित्र 4.14-2 एसईटी संचलन का स्लॉट वर्किंग

GSB के जगह GSRB button लिखे



चित्र 4.14-3 स्लॉट वर्किंग रीसैट ऑपरेशन

4.15 वीडीयू पर निम्नलिखित काउंटर उपलब्ध कराए जाते हैं :

i) <u>कॉलिंग ऑन सिगनल काउंटर **(COGGN)**</u>

'कॉलिंग-ऑन' सिगनल के प्रत्येक संचलन के लिए इस काउंटर में एक डिजिट बढ़ जाता है।

ii) <u>आपात रूट कैंसलेशन काउंटर **(EUYN)**</u>

सिगनल के आपात रद्द मार्ग के प्रत्येक संचलन के लिए इस काउंटर में एक डिजिट बढ़ जाता है।

iii) <u>आपात रूट रिलीज काउंटर **(EUUYN)**</u>

सिगनल के आपात रूट रिलीज के प्रत्येक संचलन के लिए इस काउंटर में एक डिजिट बढ़ जाता है।

iv) <u>आपात प्वाइंट संचालन काउंटर **(EWN)**</u>

कांटों के प्रत्येक आपात संचलन के लिए इस काउंटर में एक डिजिट बढ़ जाता है।

v) <u>आपात सिगनल रिप्लेसमेंट काउंटर **(EGRN)**</u>

सिगनल की सामान्य स्थिति में प्रत्येक आपात बदलाव के लिए इस काउंटर में एक डिजिट बढ़ जाता है।

vi) <u>आपात ओवरलैप रिलीज काउंटर **(OYN)**</u>

प्रत्येक आपात ओवरलैप रिलीज के लिए इस काउंटर में एक डिजिट बढ़ जाता है।

टिप्पणी:- प्रत्येक काउंटर के संचलन की रिकार्डिंग के लिए अलग रजिस्टर रखे जाने जाने चाहिए अथवा प्रत्येक काउंटर के लिए वैकल्पिक रूप से पृष्ठों का अलग सैट रजिस्टर में रखा जाना चाहिए।

अध्याय-XXVI
संचार व्यवस्था कार्यप्रणाली

1. **पीबीएक्स आधारित टेलीफोन नेटवर्क**

1.1 एक मेन और टेलीफोन नेटवर्क आधारित सैटेलाइट पीबीएक्स स्थापित किया जाएगा। मेन पीबीएक्स ओसीसी में उपलब्ध कराया जाएगा, जबकि सैटेलाइट पीबीएक्स सभी स्टेशनों उपलब्ध कराया जाएगा।

2. डायरेक्ट लाइन टेलीफोन नेटवर्क

2.1 डायरेक्ट लाइन टेलीफोन नेटवर्क महत्वपूर्ण स्थानो व कांटों के बीच तत्काल नॉन-ब्लॉकिंग एवं अबाधित संचारव्यवस्था उपलब्ध कराएगा, जिसमें ये शामिल तो होंगे, किंतु ये निम्नलिखित तक ही सीमित नहीं हैं :

(i) गाड़ी यातायात कंट्रोल संचारव्यवस्था : यह संचारव्यवस्था के लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमें ओसीसी में यातायात नियंत्रक और स्टेशनों पर स्टेशन नियंत्रक (SC), भारतीय रेल के सेक्शनल कंट्रोल सेंटर के साथ ही डीएफसी रूट, डिपो कंट्रोल रूम, चालकदल कंट्रोल रूम, और मार्ग के अन्य महत्वपूर्ण स्थलों के बीच गाड़ी संचलन के नियंत्रण और सेक्शन क्षमता के प्रभावी उपयोग के लिए वन-टच बटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्ध कराई जाती है।

(ii) कर्षण शक्ति कंट्रोल संचारव्यवस्था: यह संचारव्यवस्था के लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमें ओसीसी में कर्षण शक्ति नियंत्रक और स्टेशनों पर स्टेशन नियंत्रक के बीच, कर्षण शक्ति की पोस्टों द्वारा सिरोपरि संरेखण की स्विचिंग/फीडिंग और बीच मार्ग में अनुरक्षण स्टाफ कक्षों के लिए वन-टच बटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्ध कराई जाती है।

(iii) इंजीनियरिंग कंट्रोल संचारव्यवस्था: यह संचारव्यवस्था के लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमें ओसीसी और महत्वपूर्ण सिविल इंजीनियरिंग अनुरक्षण और रेलपथ के साथ-साथ कार्य से संबद्ध स्थलों के बीच कॉलिंग की सुविधा के लिए वन-टच बटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्ध कराई जाती है।

(iv) सिगनल एवं दूरसंचार कंट्रोल संचारव्यवस्था: यह सुविधा डायरेक्ट लाइन संचारव्यवस्था के लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमें ओसीसी और महत्वपूर्ण सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण और रेलपथ के साथ-साथ कार्य से संबद्ध स्थलों के बीच कॉलिंग की सुविधा के लिए वन-टच बटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्ध कराई जाती है।

(v) स्टेशनों के समीपवर्ती स्टेशन के कंट्रोल रूम के बीच वन-टच बटन डायलिंग के लिए;

(vi) डीएफसीसी के स्टेशनों और भारतीय रेल के इंटरफेसिंग स्टेशन मास्टर कक्ष के बीच वन-टच बटन डायलिंग के साथ;

(vii) समपार फाटकों और समीपवर्ती स्टेशनों के स्टेशन कंट्रोल रूम के बीच वन-टच बटन डायलिंग के साथ; और

(viii) डिपो कंट्रोल रूम और समीपवर्ती स्टेशनों के स्टेशन कंट्रोल रूम के बीच वन-टच बटन डायलिंग के साथ।

2.2 डायरेक्ट लाइन कंसोल:

(i) ओसीसी में सहायक नियंत्रक और यातायात नियंत्रक के लिए डायरेक्ट लाइन कंसोल उपलब्ध कराया जाएगा।

(ii) मुख्य नियंत्रक, उप मुख्य नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक, सिगनलिंग फाल्ट प्रबंधन नियंत्रक और रेलपथ नियंत्रक के लिए डायरेक्ट लाइन कंसोल उपलब्ध कराया जाएगा।

(iii) खंड के प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन नियंत्रकों के लिए डायरेक्ट लाइन कंसोल उपलब्ध कराया जाएगा।

(iv) पुश बटन और/अथवा सॉफ्ट की के रूप में उपयोगकर्ता द्वारा कार्य करने हेतु वर्चुअल डिस्पले यूनिट के साथ डायरेक्ट लाइन कंसोल द्वारा सलेक्शन की सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी किंतु जो निम्नलिखित तक सीमित नहीं है, निम्नलिखित गतिविधियां न्यूनतम के रूप में कार्य करेंगी :

क) चुने हुए उपयोगकर्ता को आउटगोइंग कॉल ओरिजिनेट करना;

ख) डायरेक्ट लाइन टेलीफोन कंसोल के लिए नियुक्त किसी इनकमिंग कॉल को सलेक्ट करना तथा उत्तर देना;

ग) उपयोगकर्ताओं के एक पूर्व-निर्धारित समूह के लिए आउटगोइंग कॉल ओरिजिनेट करना;

घ) कॉल किए जाने से पूर्व डायरेक्ट लाइन टेलीफोन कंसोल द्वारा निर्धारित किसी समूह अथवा समस्त उपयोगकर्ताओं के लिए आउटगोइंग कॉल ओरिजिनेट करना;

ड) एक स्थापित कॉल में अतिरिक्त उपयोगकर्ताओं को j जोड़ने के लिए कॉन्फ्रेंस कॉल करना;

च) पैच कॉल अथवा दो अलग-अलग उपयोगकर्ताओं के माध्यम से कॉल कनेक्शन के लिए;

छ) पीबीएक्स एक्सटेंशन को कॉल ट्रांसफर करना; और

ज) आपात कॉल करना और प्राप्त करना (ओवरराइड सुविधा)।

V) डायरेक्ट लाइन कंसोल को उपकरणों से सुसज्जित किया जाएगा, किंतु निम्नलिखित सुविधाओं के लिए ही सीमित नहीं है :

क) हैंडसेट;

ख) प्रत्येक डायरेक्ट लाइन टेलीफोन के लिए पुश बटन अथवा सॉफ्ट-की;

ग) डायलिंग के लिए 12-पुश बटन की-पैड;

घ) स्पीकर और रिंगर के लिए वॉल्यूम कंट्रोल को एडजस्ट करना;

ड) बिल्ट-इन स्पीकर और माइक्रोफोन के माध्यम से हैंड्स-फ्री संचालन;

च) सेंट्रल कम्यूनिकेशन प्रोसेसर द्वारा पावर प्राप्त;

छ) इनकमिंग और आउटगोइंग कॉल के विवरण के लिए विजुअल डिस्पले;

ज) कॉल अवधि का प्रदर्शित होना;

झ) सिस्टम क्लॉक का प्रदर्शित होना;

ट) मैसेज की प्रतीक्षा के लिए लैंप;

ठ) रिंगिंग सिगनल के लिए लैंप; और

ड) जब कॉल कनेक्ट होती हो, तो डीटीएमएफ सिगनल ट्रांसमिट करना।

vi) डायरेक्ट लाइन कम्यूनिकेशन सिस्टम डायरेक्ट लाइन कंसोल पर आने वाली न्यूनतम 8 लगातार कॉल को सपोर्ट करेगा, जिनका उत्तर दिए जाने पहले उन्हें लाइन में रखा जाएगा। लाइन में शामिल कॉलिंग पार्टियों की पहचान डायरेक्ट लाइन कंसोल पर इनकमिंग सीक्वेंस में बढ़ते क्रम में प्रदर्शित की जाएगी। कंसोल नियंत्रक किसी भी सीक्वेंस में लाइन में लगी कॉल्स का उत्तर दे सकने में सक्षम होगा। जिन कॉल का उत्तर दे दिया जाएगा, उन्हें तत्काल डिस्पले से हटा दिया जाएगा।

vii) डायरेक्ट लाइन कंसोल की सुविधा का चयन फिजिकल पुश बटन और/अथवा सॉफ्ट-की के रूप में किया जाएगा और उसे कॉल करने वाली पार्टी अथवा चयन सुविधाओं के फंक्शन के साथ लेबल किया जाएगा।

viii) सलेक्शन सुविधाएं एलसीडी अथवा एलईडी डिस्पले के रूप में सलेक्शन स्टेटस प्रदर्शित करेंगी।

ix) प्रत्येक टेलीफोन लाइन के लिए डेडीकेटिड पुश बटन और/अथवा सॉफ्ट-की निर्धारित की जाएगी जिसे डायरेक्ट लाइन टेलीफोन/कंसोल से कनेक्ट किया जा सकेगा।

x) अतिरिक्त फंक्शन अथवा कंसोल/टेलीफोन के लिए कम से कम 10 अतिरिक्त पुश बटन और/अथवा सॉफ्ट-की उपलब्ध कराई जाएंगी।

xi) समान गतिविधि लिए अथवा समान प्रकृति वाले पुश बटन और/अथवा सॉफ्ट-की एकसाथ ग्रुप में रखे जाएंगे ताकि उपयोगकर्ता को अपेक्षित सलेक्शन की सुविधा मिल सके।

xii) विभिन्न फंक्शन के साथ डायरेक्ट लाइन कंसोल की व्यवस्था भी की जाएगी ताकि वह साधारण टेलीफोन सैट के रूप में कार्य कर सके। डायरेक्ट लाइन कंसोल पर डायलिंग के लिए कीपैड क व्यवस्था की जाएगी ताकि एडमिनिस्ट्रेटिव टेलीफोन नेटवर्क कॉल ओरिजिनेट की जा सके जो ऑन-हुक डायलिंग को सपोर्ट करती हो।

xiii) डायरेक्ट लाइन कंसोल द्वारा सामान्य और आपात कॉलों के लिए विभिन्न ऑडियो और विजुअल इंडीकेशन दिए जाएंगे।

2.3 भारतीय रेलवे टेलीफोन नेटवर्क को डायरेक्ट लाइन कम्यूनिकेशन सिस्टम के साथ जोड़ा जाएगा, ताकि भारतीय रेलवे के महत्वपूर्ण गतिविधि स्थलों पर डायरेक्ट लाइन कंसोल से वन टच डायलिंग की जा सके।

2.4 पब्लिक स्विच टेलीफोन नेटवर्क (PSTN) लाइनों को डायरेक्ट लाइन कम्यूनिकेशन सिस्टम से भी जोड़ा जाएगा, डायरेक्ट लाइन कंसोल से विद्युत शक्ति कंपनियों, आपात सेवाओं इत्यादि को डायरेक्ट लाइन कंसोल से वन टच डायलिंग की जा सके।

2.5 डायरेक्ट लाइन टेलीफोन**:**

(i) अन्य लोकेशंस जैसे भारतीय रेल सेक्शनल कंट्रोल सेंटर, भारतीय रेलवे के इंटरफेसिंग स्टेशन मास्टर कक्ष, समपार फाटक, चालकदल कंट्रोल रूम, डिपो कंट्रोल रूम, स्विचिंग/फीडिंग पोस्ट, टीपीसी अनुरक्षण स्टाफ कक्ष, महत्वपूर्ण सिविल इंजीनियरिंग अनुरक्षण एवं कार्य से संबद्ध स्थलों और महत्वपूर्ण सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण एवं कार्य से संबद्ध स्थलों इत्यादि पर डायरेक्ट लाइन टेलीफोन उपलब्ध कराए जाएंगे, ताकि संचारव्यवस्था की अपेक्षित आवश्यकताएं पूरी की जा सकें।

(ii) डायरेक्ट लाइन टेलीफोन से यह संभव हो सकेगा कि ओसीसी में नामित नियंत्रकों को सामान्य और आपात डायरेक्ट लाइन कॉल की जा सकें। डायरेक्ट लाइन कंसोल पर इनकमिंग डायरेक्ट लाइन कॉल्स अथवा सामान्य और आपात कॉल्स के लिए डायरेक्ट लाइन टेलीफोन के लिए विभिन्न ऑडियो और विजुअल इंडीकेशन उपलब्ध कराए जाएंगे।

3. <u>बहुप्रयोजन वाले वॉयस चैनल पर कंट्रोल कम्यूनिकेशन सिस्टम</u>

3.1 गाड़ी यातायात कंट्रोल के लिए अपेक्षित बहुप्रयोजन वाले वॉयस कम्यूनिकेशन के उद्देश्य से कंट्रोल कम्यूनिकेशन सिस्टम की व्यवस्था की जाएगी।

3.2 इसकी व्यवस्था ओसीसी में यातायात नियंत्रक और स्टेशनों पर स्टेशन नियंत्रक, भारतीय रेल के सेक्शनल सेंटरों के साथ-साथ डीएफसी रूट, डिपो कंट्रोल रूम, चालकदल कंट्रोल रूम, और मार्ग के साथ वाले अन्य महत्वपूर्ण स्थलों के बीच वन-टच बटन वाली चुनिंदा कॉलिंग सुविधा के लिए की जाती है।

4. <u>पोर्टेबल कंट्रोल टेलीफोन के माध्यम से आपात संचारव्यवस्था</u>

आपात कंट्रोल संचारव्यवस्था, जो एक बहुप्रयोजन वाली संचारव्यवस्था है, जिसमें कर्षण शक्ति नियंत्रक के साथ ओसीसी पर चैनल टर्मिनेटिंग उपलब्ध कराई जाएगी। इस आपात कंट्रोल संचारव्यवस्था में चुनिंदा कॉलिंग सुविधा नहीं होगी। आपात कंट्रोल संचारव्यवस्था में भारतीय रेल के रेल विद्युतीकरण क्षेत्रों के मानकों के अनुसार आपात सॉकेट होंगे, जो सभी आटोमैटिक सिगनल पर होंगे जिसमें यह बहुप्रयोजन वाली संचारव्यवस्था के चैनल टर्मिनेट होते हैं। भारतीय रेल के रेल विद्युतीकरण क्षेत्रों के मानक के पोर्टेबल टेलीफोन, जो चालकदल द्वारा ले जाए जाएंगे, आपात मामलों में प्लग किए जा सकते हैं। यह आपात कंट्रोल संचारव्यवस्था चैनल कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा अन्य नियंत्रकों को स्विच किए जा सकते हैं। बेहतर उपलब्धता के लिए, दो आपात कंट्रोल संचारव्यवस्था चैनल उपलब्ध कराए जाएंगे, जिनमें से एक अप रेललाइन की सिगनल पोस्ट पर टर्मिनेट होगा और दूसरा डाउन रेललाइन की सिगनल पोस्ट पर टर्मिनेट होगा।

5. **<u>वीएचएफ ट्रांसिवर्स</u>**

5.1 स्टेशन कंट्रोल रूम और किसी अन्य विनिर्दिष्ट स्थान पर 25 वाट वीएचएफ ट्रांसिवर स्थापित किए जाएंगे। किसी उपयुक्त पोल/मास्ट पर जमीनी स्तर से 15 मीटर की ऊंचाई पर 25 वाट वीएचएफ ट्रांसिवर के लिए बहु-दिशा वाले एंटीना लगाए जाएंगे।

5.2 वॉयस रिकार्डिंग उपकरण के माध्यम से 25 वाट वीएचएफ ट्रांसिवर पर होने वाली वार्ता की वॉयस रिकार्डिंग के प्रावधान किए जाएंगे। इस रिकार्डिंग पर स्टेशन की पहचान वाली मोहर और वीएचएफ चैनल की पहचान के साथ तारीख और समय वाली मोहर लगाई जाएगी। वॉयस कम्यूनिकेश के स्टोरेज के लिए पहले आओ-पहले जाओ (FIFO) का तरीका अपनाया जाएगा। इसके लिए एक इथरनेट इंटफेस पोर्ट की व्यवस्था होगी जिसके माध्यम से रिकार्ड की गई आवाज़ को उत्तर देने के लिए लैपटॉप में अथवा सीडी/डीवीडी पर बैकअप के लिए हस्तांतरित किया जा सकता है। कुछ फीचर/फंक्शन की के द्वारा साधारण संचालन के लिए वॉयस रिकार्डिंग को रिप्ले करना संभव हो सकेगा।

5.3 प्वाइंट टू प्वाइंट कम्यूनिकेशन के लिए 05 वाट वाकी-टाकी सैट उपलब्ध कराए जाते हैं।

6. **<u>मोबाइल गाड़ी रेडियो संचार व्यवस्था</u>**

6.1 मोबाइल गाड़ी रेडियो संचारव्यवस्था एक डिजिटल वायरलैस नेटवर्क है जो जीएसएम-आर (मोबाइल संचारव्यवस्था-रेलवे के लिए ग्लोबल सिस्टम) पर आधारित है, जिसे ई.आई.आर.ई.एन.ई (यूरोपीयन इंटीग्रेटिड रेलवे रेडियो एन्हांस्ड नेटवर्क), फंक्शनल रिक्वायरमेंट स्पेसिफिकेशन (FRS) और सिस्टम रिक्वायरमेंट स्पेसिफिकेशन (SRS) पर डिजाइन किया गया है।

6.2 परिचालनिक और अनुरक्षण आवश्यकताएं पूरी करने के लिए, जीएसएम-आर पर आधारित एमटीआरसी सिस्टम निम्नलिखित सेवाओं को सपोर्ट करेगा :

वॉयस सर्विसेज:

- प्वाइंट-टू-प्वाइंट वॉयस कॉल;
- सार्वजनिक आपात कॉल;
- ब्रॉडकास्ट वॉयस कॉल;
- ग्रुप वॉयस कॉल;
- मल्टी-पार्टी वॉयस कॉल;

डेटा सर्विसेज :

- टेक्स्ट मैसेज बियरर सर्विस;
- सामान्य डेटा एप्लीकेशंस के लिए बियरर सर्विस;
- आटोमैटिक फैक्स के लिए बियरर सर्विस;

- गाड़ी नियंत्रण एप्लीकेशंस के लिए बियरर सर्विस;

कॉल संबंधी सेवाएं :

- क्लोज्ड यूज़र ग्रुप;
- मल्टी-लेवल प्रायोरिटी और प्री-एम्पशन;
- एडवांस्ड कॉल हैंडलिंग, जैसे कॉल होल्ड, कॉल ट्रांसफर, कॉल को लाइन में रखना इत्यादि;
- ऑटो आंसर सर्विस;
- इनकमिंग अथवा आउटगोइंग कॉल को वर्जित् करना ;
- कॉल पर्यवेक्षी इंडीकेशन;
- चार्जिंग इन्फोर्मेशन;

रेलवे की विशिष्ट एप्लीकेशंस :

- गाड़ी, इंजन अथवा कोच नंबर अथवा फंक्शनल नंबर द्वारा कार्यों को पूरा करने के लिए सपोर्ट;
- यूजर लोकेशन के आधार पर विशिष्ट व्यक्तियों के लिए कॉल;
- शंटिंग कार्यों के विशिष्ट प्रकार के लिए एक लिंक एश्योरेंस सिगनल उपलब्ध कराना;
- एक ही गाड़ी में मल्टीपल चालक संचारव्यवस्थाएं;
- रेलवे ऑपरेशनल आपात कॉल;
- लोकल सैट-टू-सैट ऑपरेशन के लिए नेटवर्क अवसंरचना के बिना डायरेक्ट मॉड सुविधा;

रेलवे की विशिष्ट विशेषताएं :

- सिंगल कीस्ट्रोक अथवा समान माध्यम से तत्काल अथवा बारंबार कॉल करने के लिए सैटअप;
- कॉल करने वाली/कॉल की गई पार्टी की फंक्शनल आइडेंटिटी का डिस्पले;
- तेज और गारंटीशुदा कॉल सैट-अप;
- 500 कि.मी.प्र.घं. तक की गति के लिए निर्बाध कम्युनिकेशन सपोर्ट;
- फॉल्ट इंडीकेशन के साथ आटोमैटिक और नियमावली परीक्षण मॉड;
- मोबाइल नेटवर्क सलेक्शन पर कंट्रोल;
- सिस्टम कंफीग्रेशन पर कंट्रोल।

6.3 रेडियो का प्रकार :

क्र. सं.	रेडियो का प्रकार	विवरण
1.	कैब रेडियो /फिक्स्ड रेडियो टर्मिनल	रेडियो और उससे संबद्ध उपयोगकर्ता और एक रेलइंजन के कैब/ स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित अन्य इंटरफेस, ताकि रेलइंजन चालक/स्टेशन मास्टर द्वारा मुख्यतः उसका उपयोग किया जा सके। चालक/स्टेशन मास्टर रेडियो के मैन-मशीन इंटफेस में डिस्पले, कंट्रोल पैनल, लाउडस्पीकर और हैंडसेट शामिल होगा।

2.	सामान्य उद्देश्य के लिए रेडियो (GPH)	एक मानक रेडियो सामान्य उपयोग के लिए वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध यूनिटों पर नजदीकी तौर पर आधारित होता है। सामान्य उद्देश्य के मैन-मशीन इंटफेस वाले रेडियो में डिस्पले, कंट्रोल पैनल, लाउडस्पीकर और माइक्रोफोन शामिल होगा।
3.	परिचालनिक रेडियो (OPH)	हाथ में पकड़े जाने वाला रेडियो रेल परिचालन से जुड़े लोगों के लिए उपयुक्त होता है। परिचालनिक रेडियो के मैन-मशीन इंटरफेस में डिस्पले, कंट्रोल पैनल, लाउडस्पीकर और माइक्रोफोन शामिल होगा।
4.	शंटिंग रेडियो	हाथ में पकड़े जाने वाला रेडियो रेल परिचालन सहित शंटिंग कार्यों से जुड़े लोगों के लिए उपयुक्त होता है।

6.4 रेडियो डिस्पेचर कंसोल **(**नियंत्रक के उपकरण**)**

रेडियो डिस्पेचर कंसोल में विभिन्न नियंत्रकों द्वारा अपेक्षित गतिविधियां अनिवार्य रूप से एकसमान होती हैं, किंतु कंट्रोल एरिया और उनका कंफीग्रेशन भिन्न होगा। निम्नलिखित न्यूनतम कार्यक्षमताओं के साथ रेडियो डिस्पेचर कंसोल की व्यवस्था की जाएगी :

(i) समस्त इनकमिंग कॉलों को लाइन में रखना अथवा कॉल करने वाले की फंक्शनल आइडेंटिटी और प्राथमिकता के अनुरोध को दर्शाना।

(ii) आपात कॉल की पहचान की जाएगी और उसे समस्त कॉलों की लाइन में सबसे ऊपर विभिन्न रंगों/फ्लैश करते हुए दर्शाया जाएगा जिसके बाद कॉल को प्राथमिकता के क्रम में रखा जाएगा।

(iii) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वह इच्छानुसार लाइन में से किसी भी कॉल को सलेक्ट करे।

(iv) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वह रेलवे की आपात कॉल अथवा रेल परिचालन के लिए तय करके डिस्प्ले से चुनकर किसी मोबाइल पर प्राथमिकता के आधार पर कॉल कर सके।

(v) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वह ग्रुप कॉल कर सके, बीच में शामिल हो सके उसे बंद अथवा उसे छोड़ सके।

(vi) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वह टेक्स्ट मैसेज भेज अथवा प्राप्त कर सके।

(vii) अपनी कॉल अन्य रेडियो डिस्पेचर कंसोल को हस्तांतरित कर सके।

(viii) यदि किसी रेलवे आपात कॉल का उत्तर नहीं दिया जाता तो यह स्वतः मुख्य नियंत्रक अथवा किसी अन्य नियंत्रक के कंसोल को हस्तांतरित हो जानी चाहिए।

(ix) मुख्य नियंत्रक के पास यह प्रावधान होना चाहिए कि यातायात नियंत्रकों की अनुपस्थिति में वह उनकी कार्यों को संभाल सके।

6.5 रेलवे आपात कॉल

6.5.1 रेलवे आपात कॉल मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (MTRC) सिस्टम आधारित जीएसएम (आर) में उच्च प्राथमिकता वाला ग्रुप कॉल है, जिसे आपात रेल परिचालन की स्थिति में यूज़र द्वारा एक मोबाइल रेडियो द्वारा चलाया जा सकता है और पूर्व-निर्धारित यूज़र अर्थात् एक विनिर्दिष्ट भौगोलिक क्षेत्र में रेल परिचालन से जुड़े गाड़ी चालकों, स्टेशन मास्टरों एवं अन्य रेलवे कर्मचारी को रूट किया जा सकता है, जहां से यातायात नियंत्रकों सहित आपात कॉल करनी आरंभ की गई है।

6.5.2 रेलवे आपात कॉल दो प्रकार की होती हैं :

(i) गाड़ी आपात कॉल;
(ii) शंटिंग आपात कॉल.

रेडियों के ऑपरेशन मॉड के आधार पर किए जाने वाली कॉल के प्रकार की स्वतः पहचान होनी चाहिए। यदि मोबाइल शंटिंग मॉड में हो, तो आपात कॉल बटन की शुरुआत एक शंटिंग आपात कॉल के रूप में होगी, अन्यथा कॉल एक गाड़ी आपात कॉल होगी।

<u>गाड़ी आपात कॉल</u>

गाड़ी आपात कॉल एक क्षेत्र के भीतर सभी चालकों और नियंत्रकों को भेजी जाएगी, जो परिचालनिक आवश्यकताओं के लिए पूर्व-निर्धारित है। आपात कॉल के लिए पूर्व-निर्धारित क्षेत्रों में, जहां आवश्यक हो, एक अथवा अधिक नेटवर्क के हिस्से शामिल होंगे।

<u>शंटिंग आपात कॉल</u>

शंटिंग आपात कॉल उन सभी उपयोगकर्ताओं को भेजी जाएगी जो शंटिंग क्षेत्र में शंटिंग गतिविधियों में शामिल होंगे।

6.6 रेलवे की किसी आपात कॉल को तीन भिन्न चरणों में परिभाषित किया जा सकता है। ये है :

चरण 1: चेतावनी;
चरण 2: जानकारी;
चरण 3: रेलवे आपात कॉल को टर्मिनेट करना।

6.6.1 चरण **1:** चेतावनी

(i) रेलवे आपात कॉल की शुरुआत एक सामान्य एमएमआई एक्शन (अर्थात् कैब और परिचालनिक रेडियो के लिए एक अकेला एमएमआई एक्शन) के उपयोग द्वारा की जाएगी।
(ii) रेलवे की आपात प्राथमिकता के लिए एक कनेक्शन रिसीविंग मोबाइल और नियंत्रकों का एक पूर्व-निर्धारित सैट के लिए स्थापित किया जाएगा।
(iii) यदि सिस्टम कॉल कनेक्ट नहीं कर पाता, तो सिस्टम द्वारा स्वतः 30 सेकेंड के लिए कॉल कनेक्ट करने का प्रयास किया जाता रहेगा।
(iv) इस अवधि के दौरान उपयोगकर्ता को एक सुने और देखे जा सकने वाला इंडीकेशन मिलेगा कि कॉल कनेक्ट करने का प्रयास किया जा रहा है।
(v) 30 सेकेंड की अवधि के बाद, यदि कनेक्शन असफल रहता है, तो सिस्टम द्वारा एक सुने और देखे जा सकने वाला इंडीकेशन मिलेगा कि यह कॉल कनेक्ट करने में सफल नहीं रहा है।

(vi) आरंभिक और कॉल प्राप्त करने वाले उपयोगकर्ताओं को 05 सेकेंड का एक सुने जा सकने वाला इंडीकेशन मिलेगा कि इमरजेंसी फंक्शन एक्टिवेट हो गया है।

(vii) आरंभिक और रिसीविंग टर्मिनल पर विभिन्न इंडीकेशन उपलब्ध कराए जाएंगे।

(viii) एक निरंतर दिखने वाला इंडीकेशन कि इमरजेंसी फंक्शन एक्टिवेट हो चुका है, आरंभिक और समस्त रिसीविंग टर्मिनलों पर उपलब्ध कराया जाएगा।

(ix) चेतीवनी का चरण पूरा हो जाने के बाद, यदि कोई गाड़ी प्रभावित क्षेत्र में प्रवेश करती है, तो उसके लिए समान सुने और देखे जा सकने वाले इंडीकेशन उपलब्ध कराए जाएंगे।

6.6.2 चरण **2:** जानकारी

(i) वार्निंग टोन का पालन करते हुए एक स्पीच कनेक्शन तत्काल स्थापित किया जाएगा, ताकि आपात कॉल करने वाले को आपात स्थिति की प्रकृति के बारे में जानकारी देने की अनुमति दी जाएगी।

(ii) सूचना देने के लिए वार्निंग टोन प्राप्त करने वाले किसी नियंत्रक को यह अनुमति देना संभव होना चाहिए कि वह जानकारी दे सकता है।

(iii) इसके अतिरिक्त, स्पीच के लिए यह संभव होना चाहिए कि वार्निंग टोन प्राप्त करने वाले अन्य मोबाइल उपयोगकर्ताओं को जानकारी दी जा सके।

(iv) जानकारी उन्हीं उपयोगकर्ताओं द्वारा प्राप्त की जानी चाहिए, जिन्हें वार्निंग टोन प्राप्त हुई हो।

6.6.3 चरण **3 :** रेलवे आपात कॉल को टर्मिनेट करना

(i) रेलवे आपात कॉल केवल निम्नलिखित द्वारा टर्मिनेट की जा सकती है :

- कॉल शुरू करने वाले के द्वारा;
- कॉल में भाग लेने वाले नियंत्रक द्वारा;
- नो स्पीच पीरियड का पालन करने वाला नेटवर्क (राष्ट्रीय स्तर पर निर्धारित)।

(ii) यदि आपात कॉल के समय रेडियो उस क्षेत्र से बाहर हो जाता हो, तो उपयोगकर्ता को कॉल के समाप्त हो जाने का एक सुने और देखे जा सकने वाला इंडीकेशन दिया जाएगा।

6.7 रेलवे आपात कॉल प्राप्त करना

(i) जब मोबाइल संचालित हो, तो अधिकृत मोबाइल किसी भी समय रेलवे इमरजेंसी कॉल प्राप्त कर सकेंगे।

(ii) किसी मोबाइल द्वारा रेलवे इमरजेंसी कॉल किए जाने पर नियंत्रक के डिस्पले बोर्ड पर यह प्रदर्शित होगा :

- लोकेशन;
- आरंभिक मोबाइल की फंक्शनल आइडेंटिटी, जिसमें निम्नलिखित शामिल होता है :
- गाड़ी नंबर, यदि आबंटित हो;
- इंजन नंबर, यदि गाड़ी का कोई नंबर न दिया गया हो;

- सबसे आगे कैब का कोच नंबर, यदि गाड़ी का कोई नंबर न दिया गया हो, न ही इंजन का कोई नंबर हो।

6.8 रेलवे आपात कॉल की पुष्टि

(i) घटना उपरांत विश्लेषण के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि मोबाइल द्वारा की जाने वाली तथा प्राप्त की जाने वाली रेलवे आपात कॉल, जो एक ग्राउंड बेस सेंट्रल लोकेशन को भेजी जाती हो, एक संदेश द्वारा पुष्ट की जाती हो (और साथ ही उसे गाड़ी के रिकार्डिंग उपकरण में रिकार्ड भी किया जाता हो)।

(ii) यह पुष्टि उपयोगकर्ता के इनपुट के बिना स्वतः जनरेट हो जाएगी।

(iii) पुष्टि का संदेश कॉल के बाद अथवा रेडियो के कॉल एरिया से बाहर हो जाने पर भिजवाया जाएगा।

(iv) यदि रेडियो का नेटवर्क से संपर्क टूट जाता है, तो जितना जल्दी संभव हो संपर्क हुए बिना अधिकतम 5 मिनट में संचरव्यवस्था की बहाली के लिए मेकेनिज्म की शुरुआत की जाएगी।

(v) किसी मोबाइल से की गई रेलवे आपात कॉल के लिए, आरंभ करने वाले मोबाइल का एक आटोमैटिक पुष्टीकरण संदेश होगा उसमे निम्नलिखित शामिल होगा :

- कॉल kई स्थापना का समय;
- क्लीयर डाउन का समय;
- कॉल आरंभ करने वाले का फंक्शनल नंबर;
- यदि कोई गाड़ी हो तो , कॉल करने वाले की गाड़ी का नंबर और इंजन का नंबर।

(vi) किसी मोबाइल द्वारा प्राप्त की जाने वाली रेलवे इमरजेंसी कॉल के लिए, कॉल प्राप्त करने वाले मोबाइल के आटोमैटिक कंफर्मेशन मैसेज में शामिल होगा :

- वह समय जब सबसे पहले कॉल प्राप्त हुई;
- वह समय जब कॉल समाप्त हो गई (अथवा टर्मिनेट हो गई);
- भेजने वाले की ग्रुप आइडेंटिटी;
- प्राप्त करने वाले का फंक्शनल नंबर;
- यदि कोई गाड़ी हो, तो गाड़ी का नंबर और इंजन नंबर।

नोट : इस अध्याय के पैरा 4 और 5 केवल उस समय लागू होंगे जब एमटीआरसी सिस्टम (जैसा की पैरा 6 में उल्लिखित है) प्रदान / कमीशन किया गया हो।

<u>परिशिष्ट क</u>

स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन का नाम)

(i) स्टेशन संचालन नियम (ईएस डबल्यू आर) को साधारण एवं सहायक नियमों और परिचालन नियमावली के साथ मिलाकर अवश्य पढ़ा जाना चाहिए। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तिकाओं में किसी नियम की अतिक्रमण नहीं कर सकते। स्टेशन संचालन नियम की भाषा सरल, संक्षिप्त और स्पष्ट होनी चाहिए तथा संबंधित स्टेशन पर विशिष्ट शर्तों के लिए नियमों के प्रावधान लागू करने वाली होनी चाहिए। ये नियम सरल भाषा में होने चाहिए जो डीएफसीसीआईएल स्टाफ को समझ में आना चाहिए। तथापि, अपेक्षित साधारण एवं सहायक नियमों के क्रमांक कोष्ठकों में दर्शाए जाने चाहिए।

(ii) स्टेशन संचालन नियम के प्रत्येक पृष्ठ पर क्रमांक के साथ स्टेशन कोड डाले जाने चाहिए, और उस पर नामित परिचालन अधिकारी और सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता द्वारा इंटरलॉक स्टेशन और नॉन-इंटरलॉक स्टेशनों के लिए नामित परिचालन और सिविल इंजीनियरिंग अधिकारियों के हस्ताक्षर होने चाहिए। अधिकारियों को स्टेशन संचालन नियमों के प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर अवश्य करने चाहिए। विद्युतीकृत सेक्शनों में कर्षण स्टेशन संचालन नियम (TSWR) और कर्षण स्टेशन संचालन नियम डायग्राम (TSWRD) को अंतिम रूप देने के लिए नामित विद्युत अधिकारी को भी शामिल किया जाना चाहिए।

(iii) प्रत्येक पांच वर्ष के बाद अथवा तीन शुद्धि पत्र जारी हो जाने के बाद स्टेशन संचालन नियम को नए सिरे से जारी किए जाने चाहिए और जब कभी आवश्यक हो, उनकी समीक्षा की जानी चाहिए।

(iv) गाड़ी परिचालन की सुविधा के लिए किन्हीं नवीन कार्यों को स्टेशन संचालन नियम में शामिल किया जाना चाहिए।

1. स्टेशन संचालन नियम डायग्राम **:**

महाप्रबंधक/सिगनल, डीएफसीसीआईएल और सिगनल इंटरलॉकिंग प्लान सं. ..... के आधार पर स्टेशन संचालन नियम डायग्राम सं..... में स्टेशन के यार्ड, कांटों, सिगनलों, ढाल और इंटरलॉकिंग व्यवस्थाओं, साथ ही नॉन-इंटरलॉक्ड साइडिंगों, सभी अलग -अलग लाइनों की सही और वास्तविक होल्डिंग क्षमता मीटर में वास्तविक अंतर-सिगनल (डीमारकेशन प्वाइंट) दूरियां, समीपवर्ती स्टेशनों के नाम और आईबीएच सिगनल, जहां व्यवस्था हो, स्टेशन के दोनों और केपूर्ण ले-आउट दर्शाया जाना चाहिए, जिसमें समीपवर्ती स्टेशनों के मध्य लाइन से स्टेशन भवन के मध्य लाइन से उनके बीच की अलग-अलग दूरी और अन्य कोई आवश्यक जानकरी, जो गाड़ियों के दिन-प्रतिदिन के संचालन के लिए आवश्यक हो, दी जानी चाहिए। जिस विशेष तिथि तक उसे संशोधित किया गया उसका भी उल्लेख होना चाहिए।

स्टेशन संचालन नियम डायग्राम में वास्तविक दूरियां दर्शाई जानी चाहिए न कि प्रस्तावित न्यूनतम दूरियां। इंटरलॉक्ड स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों पर नामित परिचालन अधिकारी और सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता द्वारा तथा नॉन-इंटरलॉक्ड स्टेशनों पर नामित परिचालन प्रबंधक और सिविल इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। स्टेशन संचालन नियम के प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। विद्युतीकृत सेक्शनों में विद्युत इंजीनियर को भी शामिल किया जाना चाहिए।

2. <u>स्टेशन का विवरण</u>

2.1 <u>सामान्य (स्थान)</u>

डीएफसीसीआईएल दोहरी/इकहरी लाइन विद्युतीकृत सेक्शन के ---------- रूट पर -------- (स्टेशन का नाम) एक ------- श्रेणी स्टेशन है। यह कि.मी. ------- से ----- तक (डीएफसीसीआईएल पर एक नामित प्वाइंट) स्थित है।

2.2 <u>ब्लॉक स्टेशन के दोनो तरफ आईबीएच, आईबीएस और उनकी दूरी और दूरस्थ साइडिंग</u>

------- स्टेशन ------- की ओर (उत्तर/दक्षिण/पूर्व/पश्चिम) -------- (एक साइड में समीपवर्ती स्टेशन का नाम) के बीच कि.मी. ------- और ------- समीपवर्ती स्टेशन (दूसरी साइड में समीपवर्ती स्टेशन का नाम) के बीच ------- की ओर (उत्तर/दक्षिण/पूर्व/पश्चिम) कि.मी. ------ पर स्थित है।

समीपवर्ती सेक्शन में उपलब्ध कराए गए आईबीएस सिगनल के मामले में उसका निम्नानुसार उल्लेख किये जाने की आवश्यकता है: ------- एवं ------- के बीच सेक्शन (सेक्शन का नाम जिस पर आईबीएस उपलब्ध कराया गया है) को दो ब्लॉक सेक्शनों में बांटा गया है, जिसमें कि.मी. ------- और कि.मी. -------- पर क्रमशः अप और डाउन लाइनों पर ट्रेक सर्किट/एक्सल काउंटरों और इंटरमीडिएट ब्लॉक रोक सिगनल उपलब्ध कराए गए हैं, जिन्हें ट्रेक सर्किट/इलेक्ट्रॉनिक एक्सल काउंटर द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

यदि समीपवर्ती सेक्शन में आटोमैटिक सिगनल उपलब्ध कराए गए हों, तो उनका आवश्यक उल्लेख स्टेशन संचालन नियम साहित्य में किए जाने की आवश्यकता होती है।

साइडिंगों/डीके स्टेशन को जो सेक्शन से निकल रहे हो तो उसका नाम और अप/डाउन दिशा में कि.मी. का उल्लेख किया जाना चाहिए। उनके कार्य संबंधी विस्तृत दिशानिर्देश परिशिष्ट 'एफ' में दिए जाने चाहिए।

2.3. <u>स्टेशन की दोनो तरफ विभिन्न दिशा में ब्लॉक सेक्शन में ब्लाक सेक्शन लिमिट</u>

वे स्थान, जिन पर पिछला ब्लॉक सेक्शन समाप्त होता हो और वे स्थान जहां से अगला ब्लॉक सेक्शन शुरु होता हो, को तालिका के रूप में दर्शाया जाना चाहिए:

वे स्थान जिनके बीच स्टेशनों के "ब्लॉक सेक्शन" में समाप्त होते हैं, "ब्लॉक सेक्शन" आरंभ होते हैं।

2.4 ढाल यदि कोई हो

यार्ड और समीपवर्ती ब्लॉक सेक्शनों का ढाल उनके स्थलों के साथ उल्लेख किया जाना चाहिए। कोई ढाल जो बहुत गहरी हों, उस स्थिति में गाड़ी परिचालन के लिए विशेष सावधानियों का उल्लेख किया जाना चाहिए।

2.5 ले-आउट

इस शीर्ष के अंतर्गत, मुख्य यार्ड में रनिंग लाइनों की संख्या, (अर्थात् अप लूप, अप मेन, डाउन मेन और कॉमन लूप इत्यादि), गुड्स शेड/साइडिंग, हॉट एक्सल साइडिंग, पासिंग साइडिंग, इंजीनियरिंग साइडिंग, इस विवरण के साथ कि क्या विद्युतीकृत है अथवा नहीं। यार्ड से निकलने वाली साइडिंग से संबंधित जानकारी और वे रनिंग लाइनों से कैसे पृथक हुई हैं का भी उल्लेख किया जाना चाहिए। रनिंग लाइनों/गुड्स साइडिंगों के प्रावधानों के संबंध में जानकारी दी जानी चाहिए।

2.5.1 रनिंग लाइनें संचालन की दिशा और सीएसआर में होल्डिंग कैपेसिटी

सभी लाइनों पर संचालन की दिशा और रनिंग लाइनों का क्लीयर स्टेंडिंग रूम का मीटर में उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है।

2.5.2 नॉन- रनिंग लाइनें और सीएसआर में उनकी क्षमता

2.5.3 लेआउट में कोई अन्य विशेष सुविधा

यार्ड के कोई अन्य विशेष कारक, जैसे कैच साइडिंग, स्लिप साइडिंग, गैर-मानक टर्न आउट्स, घुमाव, स्प्रिंग प्वाइंट्स इत्यादि जिस पर गाड़ी के संचालन का असर हों, का उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है।

2.6 समपार :

फाटक की विस्तृत कार्यप्रणाली के साथ समपार फाटक के संबंध में विवरण अर्थात् फाटक नंबर, स्थान, श्रेणी, सामान्य स्थिति, क्या संचारव्यवस्था उपलब्ध कराई गई है अथवा नहीं और क्या गाड़ी संरक्षा और चेतावनी सिस्टम (TPWS) उपलब्ध कराया गया है अथवा नहीं, फाटक का संचालन कैसे किया जाता है इत्यादि, का उल्लेख परिशिष्ट 'ए' में किए जाने की आवश्यकता है।

3. कार्यप्रणाली के तरीके और माध्यम

लागू कार्यप्रणाली का सिस्टम - दोहरी लाइन/इकहरी लाइन टोकनरहित ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट के इस्तेमाल से एब्सोल्यूट/आटोमैटिक, चाहे कॉ-ऑपरेटिव हो अथवा नॉन-कॉ-ऑपरेटिव, उनके संचलन और चाबियों की अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार स्टाफ का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए। किसी आवश्यकता की स्थिति में, लोको पायलट द्वारा पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करने के लिए स्टेशन पर ब्लॉक टेलीफोन की उपलब्धता और आईबीएस पोस्टों पर उपलब्ध कराए गए टेलीफोन का उल्लेख भी किया जाना चाहिए।

4. <u>सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग का सिस्टम</u>

4.1 इंटरलॉकिंग का मानक, सिगनलिंग (MACLS) का प्रकार, वीडीयू से सिगनलों/कांटों का संचालन, रनिंग लाइनों पर एक्सल काउंटरों/रेलपथ सर्किटों का प्रावधान, कालिंग ऑन सिगनल/आईबीएस, स्पेशल सिगनलिंग विशेषताएं जैसे टर्मिनल स्टेशनों पर स्टॉप बोर्ड, आपात क्रास-ओवर, स्थायी लॉक्ड प्वाइंट, मोटर द्वारा संचालित प्वाइंट, आपात/ क्रैंक हैंडल चाबियां और उनकी अभिरक्षा, प्वाइंटों/ट्रैप प्वाइंटों/सिगनलों/रेलपथ सर्किटों/एक्सल काउंटरों के इंडीकेशन (इलेक्ट्रिक टाइप) के उल्लेख की आवश्यकता होती है। प्वाइंट/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करके वीडियो डिस्पले यूनिट के विस्तृत विवरण, प्वाइंटों के अलग-अलग संचालन, स्टेशन सीमा के भीतर फाटकों का संचालन, क्रैंक हैंडल के उपयोग से प्वाइंटों की सैटिंग और पैनल पर उपलब्ध आपात परिचालन काउंटरों के रिकार्ड का उचित रखरखाव का उल्लेख यहां किया जाना आवश्यक है। गाड़ी संरक्षा और चेतावनी सिस्टम वाले स्टेशनों के कार्य की प्रक्रिया के लिए सिस्टम का उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है। बर्थिंग पोर्शन पर एक्सल काउंटर के साथ-साथ आईबीएस सेक्शन की विफलता के मामले में रीसैटिंग की प्रक्रिया, प्वाइंटों के आपात परिचालन, आपात रूट कैंसेलेशन, ब्लॉक के क्लीयर होने इत्यादि का भी परिचालनिक दृष्टि से उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है (सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग के विवरण, तथापि, परिशिष्ट 'बी' में दिए जाने चाहिए और गाड़ी की सुरक्षा तथा चेतावनी सिस्टम, यदि उपलब्ध हों, तो परिशिष्ट 'सी' में दिए जाने चाहिए)।

4.2 <u>रिले रूम की चाबियों को रखरखाव और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण स्टाफ के बीच इनके दान-प्रदान की प्रक्रिया</u>

4.3 <u>बिजली की आपूर्ति</u>

सिगनलिंग जैसा कि डाउन एटी/अप एटी/स्थानीय आपूर्ति (राज्य बिजली बोर्ड)/डीजल जनरेटर/यूपीएस/एकीकृत बिजली आपूर्ति इत्यादि के लिए बिजली की आपूर्ति के स्रोतों का यहां उल्लेख किया जाना चाहिए। यह स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए कि क्या आपूर्ति के एक स्रोत से किसी अन्य स्रोत को स्वतः आपूर्ति होगी अथवा किसी व्यक्ति द्वारा करनी होगी । नियमों के बदलाव के मामले में प्रक्रिया का उल्लेख किया जाना चाहिए।

5. <u>दूरसंचार</u>**:**

स्टेशन पर उपलब्ध दूरसंचार सुविधाओं और उनके परिचालनिक पहलू स्पष्ट तौर पर परिभाषित किए जाने चाहिए :

(i) सेक्शन कंट्रोल/उप नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रण टेलीफोन, इत्यादि

(ii) आटो/डीओटी टेलीफोन,

(iii) गेट kए साथ मेग्नेटो टेलीफोन,

(iv) कि.मी. ..... पर आईबीएस टेलीफोन,

(v) एक्सल काउंटर रीसैट बॉक्सों के साथ टेलीफोन,

(vi) यार्ड संचारव्यवस्था के लिए टेलीफोन,

(vii) वीएचएफ सैट, और

(viii) मोबाइल गाड़ी रेडियो संचारव्यवस्था (MTRC)।

संचार व्यवस्था की विफलता के मामले में उपरोक्त दर्शाई गई की जाने वाली कार्रवाई स्पष्ट तौर पर बताई जानी चाहिए (कार्यप्रणाली के विवरण परिशिष्ट 'बी' में दिए जाने चाहिए)।

6. <u>गाड़ी संचालन की कार्यप्रणाली:</u>

6.1 <u>गाड़ी संचालन से संबद्ध स्टाफ के कर्तव्य</u>

गाड़ी संचालन से संबद्ध परिचालनिक स्टाफ जैसे स्टेशन मास्टर, कांटेवाला और गेटमैन के कर्तव्यों का परिशिष्ट 'डी' में विस्तार से उल्लेख किया जाना चाहिए, जिसमें डीएफसीआर-सा.नि. के सामान्य एवं सहायक नियमों और परिचालन नियमावली के विशिष्ट संदर्भों का विस्तार से उल्लेख किया जाना चाहिए।

6.1.1 <u>प्रत्येक शिफ्ट में गाड़ी संचालन से संबद्ध स्टाफ</u>

स्टेशन पर प्रत्येक शिफ्ट में उपरोक्त परिचालनिक स्टाफ की उपलब्धता के साथ गाड़ी से संबद्ध उनकी ड्यूटी का उल्लेख परिशिष्ट 'डी' में किया जाना चाहिए।

6.1.2 <u>लाइन साफ होने की सुनिश्चितता की जिम्मेदारी और जिम्मेदारी के क्षेत्र</u>

लाइन साफ के लिए जिम्मेदारी और ड्यूटी पर तैनात प्रत्येक स्टाफ की जिम्मेदारी के क्षेत्रों का यहां स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए। यह उल्लेख भी किया जाना चाहिए कि प्राइवेट नंबर पुस्तिका गाड़ी पासिंग स्टाफ की अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए, जो इसका उपयोग करने के लिए अधिकृत होता है।

6.1.3 <u>आश्वासन रजिस्टर में स्टाफ का आश्वासन</u>

स्टेशन पर नया तैनात प्रत्येक गाड़ी पासिंग स्टाफ अथवा स्टेशन पर लीव रिजर्व स्टाफ अथवा नियमित स्टाफ, जिसने 15 दिन से अधिक अनुपस्थिति के बाद कार्यभार ग्रहण किया हो, उसे लागू स्टेशन संचालन नियमों का अवश्य अध्ययन करना चाहिए और निर्धारित आश्वासन रजिस्टर में आश्वासन दर्ज करना चाहिए।

6.2 <u>लाइन क्लीयर प्रदान करने के लिए शर्तें :</u>

इस शीर्ष के अंतर्गत, स्टेशनों पर लागू कार्यप्रणाली के सिद्धांतों का, जैसा स्टेशन के लिए लागू हो, संक्षेप में तथा स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए। रेलपथ पर विशिष्ट प्वाइंट, जहां तक लाइन को क्लीयर रखा जाना अपेक्षित होता हो, का उल्लेख किया जाना चाहिए। आऊटलाइंग साइडिंगों , का उल्लेख भी किया जाना चाहिए।

6.2.1 गाड़ी लेने अथवा रवाना करते समय अपनाई जाने वाली कोई विशेष शर्तें

6.2.1.1 ब्लॉक लाइन के समक्ष कांटों की सैटिंग।

6.2.1.2 ब्लॉक की गई लाइन पर गाड़ी को लेना।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी को लेना।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी को चलाना।

6.2.1.5 कॉमन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी को चलाना।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्तों का सामान्य एवं सहायक नियमों का संदर्भ देते हुए उल्लेख किया जाना चाहिए।

6.3 एप्रोच सिगनलों को 'ऑफ' किए जाने की शर्तें :

सामान्य एवं सहायक नियमों के अपेक्षित प्रावधानों का संदर्भ देते हुए इसका यहां उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है।

6.3.1 सिगनलों को वापस 'ऑन' किए जाने के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी।

स्टेशन मास्टर को सुनिश्चित करना चाहिए कि डीएफ़सीआर-जी&एसआर नियम 100 **(2) (ख)** के अनुसार गाड़ी के गुजरने के बाद सिगनल को वापस 'ऑन' किया जाता हो।

6.4 एक साथ प्राप्ति/परेषण, क्रॉसिंग और गाड़ियों को वरीयता देना:

एक साथ गाड़ियां प्राप्त करते, क्रासिंग के समय और स्टेशन पर गाड़ियों को वरीयता देते समय इसमें इच्छित सिगनल ओवरलैप/सैंड हम्प के लिए आइजोलेशन/साइडिंगों इत्यादि के लिए कांटों की विशिष्ट सैटिंग और ट्रैप का उल्लेख किया जाना चाहिए।

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन

ब्लॉक सेक्शन को बंद किए जाने से पूर्व गाड़ियो के पूर्ण आगमन के सत्यापन की जिम्मेदारी स्पष्ट की जानी चाहिए। यदि सेक्शन पर एक्सल काउंटर द्वारा ब्लॉक प्रूविंग (BPAC) स्थापित की गई हो, तो सामान्य एवं सहायक नियम और परिचालन नियमावली के संबंधित प्रावधानों का संदर्भ देते हुए ब्लॉक वर्किंग की प्रक्रिया का उल्लेख किया जाना चाहिए

6.6 गाड़ियों को रवाना करना :

रनिंग लाइनों, बिना-सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियां चलाते समय, कॉशन ऑर्डर इत्यादि जारी करते समय के विवरण सामान्य एवं सहायक नियमों और परिचालन नियमावली के प्रावधानों का संदर्भ देते हुए दर्शाए जाने चाहिए। यदि आईबीएस की व्यवस्था की गई हो, तो आईबीएस तक और उसके पश्चात् गाड़ियों को अगले स्टेशन तक भेजे जाने की प्रक्रिया को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाना चाहिए।

6.7 रन थ्रू गाड़ियां :

सामान्य एवं सहायक नियमों में किए गए प्रावधानों का उल्लेख किया जाना चाहिए।

6.8 <u>विफलता की स्थिति में कार्य :</u>

रेलपथ सर्किटों, कांटों, सिगनलों, ब्लॉक उपकरणों, एक्सल काउंटरों, एक्सल काउंटर ब्लॉक, क्षतिग्रस्त काटों पर कार्य करने की प्रक्रिया, बाधित लाइनों पर गाड़ी लेना , बिना-सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों को लेने सहित ट्रॉलियों अथवा एकल इंजन इत्यादि द्वारा लाइन के ऑक्यूपेशन को पढ़ पाने की विफलता के मामलों में कार्यप्रणाली का उल्लेख यहां विस्तार से किया जाना चाहिए।

6.9 <u>ट्रॉलियों/मोटर ट्रॉलियों/मैटेरियल वाली लॉरियों के कार्य के लिए प्रावधान :</u>

जैसा नीचे दिया गया है, कुछ पूर्व-सावधानियों का उल्लेख किया जाना चाहिए :

(i) ऐसे सेक्शन जहां रेलपथ सर्किटों, के बदले एक्सल काउंटर उपलब्ध कराए गए हों, वहाँ ट्रॉलियों, मोटर ट्रॉलियों, लॉरियों इत्यादि जो इंसुलेटिड नहीं होते, को लाइन क्लीयर के अलावा, चलाए जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(ii) मोटर ट्रॉलियां/टावर वैगन/मैटेरियल लॉरियां एक्सल काउंटर को सही तरीक से क्रियाशील नहीं कर पाते। जब इन्हें एक्सल काउंटरों द्वारा बांटे गए सेक्शन पर चलाया जाना होता है. तो पूरे सेक्शन को एक माना जाता है और अगली गाड़ी को तभी चलाया जाना होता है, जब पहली गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका हो।

(iii) अन्य सभी मामलों में एक लाइट मोटर ट्रॉली को जब ब्लॉक प्रोटेक्शन के बिना चलाया जा रहा हो, तो उसका कार्य सामान्य ट्रॉलियों के लिए निर्धारित कार्यों अथवा अनुगामी अन्य लाइट मोटर ट्रॉलियों अथवा एक मोटर ट्रॉली के समान होना चाहिए।

(iv) ट्रॉलियों/मोटर ट्रॉलियों/मैटेरियल लॉरियों/टावर वैगन इत्यादि के संचलन पर कोई अन्य प्रतिबंध।

7. <u>लाइन को ब्लॉक करना :</u>

जब वाहनों को स्टेबल अथवा अन्यथा अनुरक्षण कार्यों के लिए लाइन ब्लॉक कर दी जाती हो, तो स्टेशन मास्टर द्वारा किए जाने वाले पूर्व सावधानियों का उल्लेख यहां विस्तार से करना चाहिए।

8. <u>शंटिंग:</u>

8.1 सामान्य सावधानियां

8.2 आती गाड़ी के सामने शंटिंग

8.3 शंटिंग का निषेध, विशेष कारक यदि कोई हों।

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग - स्टेशन सेक्शन के भीतर अंतिम रोक सिगनल और विपरीत प्रथम रोक सिगनल के बीच। विपरीत प्रथम रोक सिगनल से आगे इकहरी लाइन पर ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की विफलता के दौरान।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग। किसी जाने वाली गाड़ी के पीछे ब्लॉक, बैक ब्लॉक फारवर्ड करके आईबीएस तक, आईबीएस के आगे, दोहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान शंटिंग करना।

8.6 स्टेशन यार्ड/गुड्स यार्ड से से निकालने वाली साइडिंग में शंटिंग।

9. <u>असामान्य परिस्थितियां</u>

(क) <u>असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में अपनाये जाने वाले नियम</u>

निम्नलिखित असामान्य परिस्थितियों में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया का उल्लेख नीचे दिए गए मामलों में विशेष रूप से किया जाना चाहिए :

(i) विद्युत संचार व्यवस्था उपकरण की आंशिक बाधा/विफलता के दौरान।

(ii) लाइन के अवरुद्ध होने अथवा दुर्घटना इत्यादि की स्थिति में ऑक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का प्राधिकार।

(iii) ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों का विकल्प ।

(iv) इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल के 'ऑन'/फेल में पार करने की स्थिति में पर करना ।

(v) एक्सल काउंटर ब्लॉक/बीपीएसी की विफलता।

(vi) एमटीआरसी की विफलता।

(ख) <u>क्रैंक हैंडल द्वारा कांटों के आपात संचालन की प्रक्रिया</u>

(i) संचालन के दृष्टिकोण से स्टेशन पर विभिन्न लाइनों पर मोटर द्वारा संचालित कांटों के आपात क्रैंक हैंडल संचालन के लिए विस्तृत प्रक्रिया का यहां उल्लेख किया जाना चाहिए।

(ii) प्वाइंट के आपात संचालन के साथ प्वाइंट जोन एक्सल काउंटर/रेलपथ सर्किट विफलता और आपात रूट रिलीज की प्रक्रिया के लिए डीएफसीआर-सा.नि.- 207 का संदर्भ देते हुए उल्लेख किया जाना चाहिए।

(ग) <u>कॉलिंग ऑन सिगनल का संचालन शुरु करने से पहले रेलपथ की क्लीयरेंस का प्रमाणन</u>

रेलपथ सर्किट/एक्सल काउंटर की विफलता के दौरान कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ किए जाने से पूर्व यह उल्लेख किया जाना चाहिए कि उस रूट और रेलपथ, जिस पर गाड़ी पास की जानी हो, की क्लीयरेंस का सत्यापन स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सत्यापित किया जाना चाहिए।

(घ) <u>कांटों, रेलपथ सर्किट/एक्सल काउंटर और इंटरलॉकिंग की विफलता की सूचना</u>

(i) यह उल्लेख किया जाना चाहिए कि जब कभी कांटों, रेलपथ सर्किट/एक्सल काउंटर अथवा स्टेशन पर किसी अन्य इंटरलॉकिंग गियर की विफलता होती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा ड्यूटी पर तैनात संबंधित सिगनलिंग अनुरक्षण स्टाफ को विफलता की रिपोर्ट की जानी चाहिए, जो विफलता को ठीक करने के लिए जिम्मेदार होते हैं और सिगनलिंग स्टाफ द्वारा खराबी में सुधार की लिखित मेमो प्राप्त होने के बाद ही , स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर को सामान्य कार्यप्रणाली बहाल करनी चाहिए।

(ii) सेक्शन कंट्रोलर को संदेश देने के साथ-साथ विफलता रजिस्टर में प्रविष्टियां की जानी चाहिए।

9.1 संचार व्यवस्था की पूर्ण विफलता

स्टेशन पर संचार व्यवस्था की पूर्ण विफलता के दौरान गाड़ियों की कर्यप्रणाली से संबंधित साधारण एवं सहायक नियमों में निर्धारित नियमों और अनुदेशों के प्रावधान को संक्षिप्त रूप में दिया जाना चाहिए जिसमें क्या कार्रवाई की जानी है और किसके द्वारा की जानी है तथा साधारण एवं सहायक नियमों के संबद्ध प्रावधानों का संदर्भ देते हुए उल्लेख होना चाहिए कि क्या सावधानियां अपनाई जानी चाहिए।

9.2 दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली

9.3 लाइन क्लीयर के बिना आगे बढने के प्राधिकार के साथ गाड़ी को रवाना करना अथवा खराब गाड़ी को सहायता पहुंचाना।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य **(V.T.O.)**

परिचालन के प्रत्येक क्षेत्र में दृश्यता परीक्षण लक्ष्य की स्थिति और किसी स्टेशन के तय स्थल से दृश्यता परीक्षण लक्ष्य की जांच करने के लिए प्राधिकृत अधिकारियों का यहां उल्लेख किया जाना चाहिए।

11. स्टेशन पर अनिवार्य उपकरण

आवश्यक उपकरणों की सूची परिशिष्ट-'ई' में दी जानी चाहिए।

12. कोहरे की स्थिति में फॉग सिगनल के लिए नामित व्यक्ति को बुलाया जाना

कोहरे वाली अथवा सघन मौसम अथवा धूल भरे तूफान में जब स्टेशन मास्टर के कार्यालय से दृश्यता परीक्षण **I** लक्षय को देखा नहीं जा सके, तो स्टेशन मास्टर किसी प्रशिक्षित व्यक्ति को फॉग सिगनलमैन का कार्य करने के लिए भेजेगा। यातायात और इंजीनियरिंग विभागों से उनके चयन के संबंध में अनुदेश, फॉग सिगनल रजिस्टर में उनके नामों की प्रविष्टि और स्टेशन मास्टर द्वारा आश्वासन लिए जाने का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए।

परिशिष्ट ख

सामान्य अवधि जिसके लिए स्टेशन संचालन रजिस्टर और अभिलेख संरक्षित किए जाने आवश्यक हैं

पुस्तक / फॉर्म का विवरण	संरक्षण की अवधि पूरा होने की तारीख
ट्रेन पासिंग रजिस्टर / बुक्स / फॉर्म	1 वर्ष
मस्टर रोल	स्थायी रिकॉर्ड
सतर्कता आदेश रजिस्टर और सतर्कता आदेश पुस्तकें	1 वर्ष
लोड स्टेबल रजिस्टर	1 वर्ष
क्षतिग्रस्त स्टॉक रजिस्टर / सिक वैगन रजिस्टर [जोड़ना/ अलग करना]	3 वर्ष
कंट्रोल ऑर्डर बुक / कॉन्फ्रेंस बुक	3 वर्ष
मुख्यालय छोड़ने की अनुमति रजिस्टर	1 वर्ष
उपकरण और संयंत्र रजिस्टर	स्थायी रिकॉर्ड
महत्वपूर्ण परिपत्रों का रजिस्टर	स्थायी रिकॉर्ड
स्टेशन ऑर्डर बुक	स्थायी रिकॉर्ड
स्टेशन निरीक्षण रजिस्टर	स्थायी रिकॉर्ड
बायो-डेटा रजिस्टर संरक्षा रजिस्टर (पीएमएस, आरईएफ आदि) और कर्मचारियों का व्यक्तिगत विवरण	स्थायी रिकॉर्ड
स्टेशन मास्टर डायरी	1 वर्ष
महत्वपूर्ण स्टेशनों पर गुड्स ट्रेनों के लेट स्टार्ट ट्रेनों के विश्लेषण तथा सिगनल के बाहर और आस-पास के स्टेशनों पर ट्रेनों के विलंब विवरण दर्ज करने के लिए रजिस्टर	3 वर्ष
असामान्य रजिस्टर, अन्य रजिस्टर और नियंत्रण कार्यालयों में रिकॉर्ड और निर्दिष्ट स्टेशनों रिकॉर्ड बनाए रखना	कार्यकारी निदेशक द्वारा स्थानीय आदेश जारी किया जाएगा
स्टेशन इम्प्रेस्ट नकद रजिस्टर	3 वर्ष

नोट :-

एक वर्ष या तीन साल की अवधि की गणना में, जिस वर्ष से किताबें और दस्तावेज संबंधित हैं, और जिस वर्ष उन्हें नष्ट किया जाना है, उसे नहीं जोड़ा जाना चाहिए।

अदालत के मामलों से संबंधित रिकॉर्ड, विभागीय पूछताछ को उस मामले के तय होने के तीन साल तक नष्ट नहीं किया जाना चाहिए।

सार्वजनिक दावों आदि से संबंधित रिकॉर्ड, या रेलवे के संदर्भ में, संबंधित ईडी से अनुमति के बिना नष्ट नहीं किया जाना चाहिए।

परिशिष्ट ग

ट्रेन परिचालन से संबन्धित प्राधिकार पत्रों की सूची

फार्म संख्या	नियम संख्या	परिचालन से संबन्धित प्राधिकार का विवरण
1.	65(क)	वियोजन/संयोजन सूचना
2.	97(2)(क)	पेपर लाइन क्लियर टिकिट
3.	103(2) (ख)	शंटिंग ऑर्डर
4.	117(6)	सिगनलों के लम्बी अवधि से खराबी के दौरान स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में प्रस्थान के लिए प्राधिकार
5.	136(2)(ख)	अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार
6.	137(1)(घ	सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार
7.	138(1)(ख)	सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार या कॉमन प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार
8.	155(1)	सतर्कता आदेश
9.	155(6)	कुछ नहीं सतर्कता आदेश
10.	211(3) (क)	----------स्टेशन पर खराब आगमन सिगनलों को ऑन स्थिति मे पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार
11.	211(3)(ख)	ऑन या खराब आगमन सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार
12.	212(1)(ग)	ऑन या खराब प्रस्थान सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार
13.	218(2)	दोहरी लाइन खंड पर अस्थाई रूप से इकहरी लाइन लागू करने के लिए संदेशों के आदान प्रदान
14.	218(4)(ङ)	दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार
15.	218(5)(ख)	अनुगामी गाड़ी पद्धति
16.	218(10)	दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन करते समय आने वाली गाड़ी को गलत लाइन पर लेने के लिए प्राधिकार
17.	218(11) (ग)	अस्थाई इकहरी लाइन पर काम करने के बाद सामान्य कार्य संचालन के लिए सन्देश का आदान प्रदान
18.	227(6)	अबरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन/गाड़ी के भेजने हेतु बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार
19.	257(घ)	मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र
20.	259(1)	पूर्ण ब्लॉक में * मोटर ट्रॉली /लॉरी रेल डॉली इत्यादि का कार्य

फार्म 1

[नियम 65 (क)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रं संख्या.-----

सिगनल और दूरसंचार विभाग

वियोजन/संयोजन सूचना की पावती संख्या.-------

प्रति

..... स्टेशन/कैबिन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर

निम्नलिखिन गियर्स को वियोजित करने हेतु :---

दिनांक ----/----/20----

समय..... बजकर.....मिनट से .....

बजकर.....मिनट तक खराबी/अनुरक्षण करने हेतु।

वियोजन का संभावित समय----------

कनिष्ठ अभियंता/खंड अभियंता (सिगनल) / तकनिसियन(सिगनल)

वियोजन संबंधित सूचना

प्राप्ति समय..... बजकर.....मिनट

दिनांक ----/----/20----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

वियोजन अनुमति है/नहीं है

दिनांक ----/----/20----

समय..... बजकर.....मिनट

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

वियोजन की अनुमति दी जाएगी

समय ------- बजकर -----मिनट

दिनांक --/----/---- 20----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

संयोजन का समय..... बजकर.....मिनट

दिनांक ----/----/20----

कनिष्ठ अभियंता/खंड अभियंता (सिगनल) / तकनिसियन(सिगनल)

संयोजन की सूचना प्राप्ति का समय -------

बजकर -----मिनट

दिनांक --/----/---- 20----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

*वियोजित किए जाने वाले गिअर/गियरों का विस्तृत विवरण भरे

फार्म 1

[नियम 65 (क)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रं संख्या.-----

सिगनल और दूरसंचार विभाग

संयोजन सूचना संख्या.----------

सिगनल गियर को पुनः जोड़ने की सूचना

प्रति

..... स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर

कृपया नोट करें कि सूचना संख्या ..... में संदर्भित गिअर/गियरों को दिनांक ----/----/20---- समय..... बजकर.....मिनट पर संयोजित कर दिया गया है

कनिष्ठ अभियंता/खंड अभियंता (सिगनल) / तकनिसियन(सिगनल)

दिनांक ----/----/20----

समय..... बजकर.....मिनट

संयोजन की सूचना प्राप्ति का समय -------

बजकर -----मिनट

दिनांक --/----/---- 20----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

फार्म 1

[नियम 65 (क)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रं संख्या.-----

सिगनल और दूरसंचार विभाग

वियोजन सूचना संख्या.----------

स्टेशन मास्टर को सिगनल गियर को वियोजित करने कि सूचना

प्रति,

..... स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर

कृपया नोट करें कि निम्नलिखित गियरों को वियोजित किया जाएगा *----------

---

दिनांक ----/----/20----

समय..... बजकर.....मिनट से .....

बजकर.....मिनट तक खराबी/अनुरक्षण करने हेतु।

वियोजन का संभावित समय----------

कनिष्ठ अभियंता/खंड अभियंता (सिगनल) / तकनिसियन(सिगनल)

दिनांक ----/----/20----

समय----------

* वियोजित किए जाने वाले गिअर/गियरों का विस्तृत विवरण भरे.....

वियोजन संबंधित सूचना

प्राप्ति समय..... बजकर.....मिनट

दिनांक ----/----/20----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

वियोजन अनुमति है/नहीं है

दिनांक ----/----/20----

समय..... बजकर.....मिनट

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

वियोजन की अनुमति दी जाएगी

समय ------- बजकर -----मिनट

दिनांक --/----/---- 20----

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

फार्म 2

[नियम 97(2) (क)]

क्रम संख्या----------

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

पेपर लाइन क्लियर टिकट

(लोको पायलट और रिकॉर्ड))

*अप/डाउन

स्टेशन का नाम---------- दिनांक/Date __/___/20__

समय/__ बजकर __ मिनट-------.

पेपर लाइन क्लियर संचालन ----------स्टेशन तथा ---------- स्टेशन के बीच

.

---------- स्टेशन मास्टर द्वारा ---------- स्टेशन मास्टर से गाड़ी नं. ---------- *अप / डाउन के लिए लाइन क्लियर माँगा गया.

द्वारा _____ (संचार के साधन)

ब्लॉक सेक्शन में अंतिम गाड़ी ---------- अप/डाउन थी जिसने ब्लॉक सेक्शन ---------- स्टेशन पर क्लियर किया.

*लाइन क्लियर दिया गया/प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर---------- (शब्दों में) ------- (अंकों में) के द्वारा

_____

*प्रति

लोको पायलट गाड़ी नं. _____

लाइन क्लियर है और आपको ---------- स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है .

---

*सिगनल को 'ऑन' में पार करने का प्राधिकार

(केवल दोहरी लाइन के लिए जब ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लियर प्राप्त न किया गया हो)

आपको *प्रस्थान /*मध्यवर्ती प्रस्थान */अग्रिम प्रस्थान सिगनल को ऑन में पर करने की अनुमति है

_____

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

*लोको पायलट का हस्ताक्षर

दिनांक __/___/20 ____ समय__बजकर ___मिनट----

-.

*जो लागू न हो उसे काट दे.

फार्म 3

[नियम 103 (2) (ख)]

क्रम संख्या.....

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

शंटिंग आदेश

(लोको पायलट/गार्ड/रिकॉर्ड)

स्टेशन .....

दिनॉक _ _ / _ _ / _ _ _ _.

समय----- बजकर .....मिनट

प्रति,

लोको पायलट गाड़ी सं. ..... *अप/ डाउन.

स्टेशन स्टाफ / गार्ड के निर्देशानुसार जैसा कि नीचे दिया गया है, कृपया शंटिंग करें :–

1. .....
2. .....
3. .....
4. .....

आपको ..... सिगनल ऑन स्थिति में पार करने तथा ......सिगनल तक/ **के आगे प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है.

*** ..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच के सेक्शन को इसे प्रयोग के लिए * ब्लॉक बैक/ ब्लॉक फारवर्ड किया गया है . * टोकन/ टेबलेट/ लाइन क्लियर टिकट सं..... / शंटिंग चाबी निकालकर *व्यक्तिगत अभिरक्षा में रख लिया गया है/ब्लॉक उपकरण को ट्रेन ऑन लाइन स्थिति में कर दिया गया है।

.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर ..... दिनॉक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट

गार्ड के हस्ताक्षर ..... दिनॉक .....समय ..... बजकर ..... मिनट

*जो लागू न हो उसे काट दें.

**कि.मी. या सिगनल नं. को प्रविष्ट करें.

***लाइन ब्लॉक बैक/ ब्लॉक फारवर्ड किए जाने पर लागू

फार्म 4

[नियम 117(6)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या.-------

सिगनलों के लम्बी अवधि से खराबी के दौरान स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में प्रस्थान के लिए प्राधिकार
(लोको पायलट और रिकॉर्ड))

स्टेशन _____. दिनांक ___/___/20__.

समय .....बजकर.....मिनट

प्रति

लोको पायलट गाड़ी नं.. _____ *अप या डाउन

---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सारे सिगनल ख़राब हो चुके हैं। ----------स्टेशन से उनके प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में) के अधीन लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

*आपको एतद द्वारा *अप या डाउन लाइन पर अधिकतम पच्चीस कि. मी. प्र. घ. से जाने की अनुमति प्रदान की जाती है और ख़राब मौसम के कारण दृश्यता अवरोधित होने पर अथवा सम्मुख कांटे से पास करते समय गति पंद्रह कि. मी. प्र. घ. से अधिक न हो।

इस प्राधिकार के द्वारा ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच स्वचालित या अर्ध स्वचालित या हस्तचलित या समपार फाटक के सिगनलों को ऑन में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

आप ---------- स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुकेंगे और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार कार्य करेंगे।

.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय सामग्री को समझ लिया है

लोको पायलट का हस्ताक्षर _____, **दिनांक** _____ समय ..... बजकर ..... मिनट

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए

फार्म 5

[नियम 136 (2) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या------

अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

(लोको पायलट और रिकार्ड)

स्टेशन ----------

दिनॉक _ _ / _ _ / _ _ _ _ समय**-----** बजकर .....मिनट

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक.....* अप/डाउन,

आपको---------- (शब्दों में)---------- (अंकों में) लाइन पर लिया जा रहा है जो कि अवरोधित है

आपको इस प्राधिकार के धारक द्वारा पायलट किये जाने पर गाड़ी को अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से * अप / डाउन, * बाहरी / होम/ रूटिंग सिग्नल को ऑन स्थिति में सतर्कतापूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है आप अपनी गाड़ी को अवरोध से पैंतालिस मीटर पहले खतरा सिगनल बताने पर रोके।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर ---------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _ _

* जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 6

[नियम 137 (1) (घ)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या------

सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

(लोको पायलट और रिकार्ड)

स्टेशन---------- दिनॉक _ _ / _ _ / _ _ _ _ समय**-----** बजकर .....मिनट

प्रति

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक..... *अप/डाउन,

आपकी गाड़ी सिगनल रहित लाइन नंबर (शब्दों में) ------- (अंकों में)-------पर लिया जा रहा है।

आप को इस प्राधिकार के द्वारा *अप/डाउन *बाहरी या होम या राउटिंग सिगनल को ऑन स्थिति में धारक द्वारा पायलट किये जाने पर गाड़ी को अधिकतम पंद्रह किमी प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

आपको अपनी गाड़ी को स्टॉप बोर्ड या उल्लंघन चिन्ह से पहले रिसीव किए जाने वाले लाइन पर रोकना है I

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर ---------- दिनांक: ----------

* जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 7

[नियम 138 (1) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या.----------

सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार
या
कॉमन प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट और रिकार्ड)

स्टेशन---------- दिनॉक _ _ / _ _ / _ _ _ _ समय----- बजकर .....मिनट

प्रति

लोको पायलट, ,गाड़ी कमांक.....*.अप/डाउन

आपकी गाड़ी ----------लाइन से (शब्दो मे)---------(अंकों में)----------स्टार्ट किया जा रहा है, जो कि *सिगनल रहित लाइन है/कॉमन प्रस्थान सिगनल वाली लाइन है।

आपको *प्रस्थान सिगनल/मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल/अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक---------- को ऑन स्थिति में पार करने तथा कॉटों पर से अधिकतम 15 कि.मी. प्र.घं. की गति से सक्षम रेलसेवक द्वारा सिगनल रहित लाइन कमांक.....(शब्दों में).....(अंको में) के अंतिम कॉटों तक विधिवत पायलट किए जाने पर सतर्कतापूर्वक यार्ड छोड़ने की अनुमति दी जाती है।

*ब्लॉक उपकरण या संचार के आनुमोदित साधन द्वारा ..... स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है .....

अगले स्टेशन से *प्राइवेट नं0 ..... (शब्दों में) ..... (अंको में) प्राप्त कर लिया गया है।

या

टोकन या लाइन टिकट संख्या .....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर ---------- दिनांक----------

* जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 8

[नियम 155 (1)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या------

सतर्कता आदेश

(लोको पायलट/ गार्ड /रिकॉर्ड)

स्टेशन/ ---------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक और नाम .....

एतत द्वारा आपको निम्नलिखित गति प्रतिबंध के पालन के लिए अनुदेश दिए जाते हैं:-

क्र.सं.	स्टेशनों के बीच		किलोमीटर और/या संकेतकों की स्थिति यदि उपलब्ध हो		गति कि.मी.प्र.घं.	कारण या टिप्पणी
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						
5						

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर ---------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _

गार्ड के हस्ताक्षर ---------- दिनांक /: _ _ / _ _ / _ _ _ _

फार्म 9

[नियम 155(6)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या------

सतर्कता आदेश

(लोको पायलट और गार्ड और रिकार्ड)

स्टेशन ---------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति

लोको पायलट,गाड़ी क्रमांक .....

सतर्कता आदेश

कुछ नहीं

..... स्टेशन (अगले नोटिस स्टेशन / स्टेशन का नाम) तक

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर ---------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _

गार्ड के हस्ताक्षर---------- दिनांक : _ _ / _ _ / _ _ _ _

फार्म10

[नियम 211 (3) (क)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या-------

----------स्टेशन पर खराब आगमन सिगनलों को ऑन स्थिति मे पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार

(लोको पायलट/ रिकार्ड)

स्टेशन---------- दिनांक----------

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक..... *अप/डाउन

कार्यरत स्टेशन मास्टर. से प्राप्त सूचना के अनुसार .....स्टेशन पर *अप/डाउन* आउटर/होम/राउटिंग सिगनल जिसका नुम्बर ----------है , खराब है/हैं ।

आपको उपरोक्त सिगनल/सिगनलों को ऑन में होम सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल दिखाए जाने पर अधिकतम 15 कि.मी. की प्रतिबंधित गति से पार करने की अनुमति है।

---------- ----------

लोको पायलट के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर के

हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

दिनॉक _ _ / _ _ / _ _ _ _

- जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 11

[नियम 211(3) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या _____

ऑन या खराब आगमन सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट / रिकॉर्ड)

स्टेशन---------- दिनांक :----------

समय: _ बजकर _ मिनट

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक ---------- अप/डाउन

एतद द्वारा आपको *बाहरी या होम या इनर होम या रूटिंग सिगनल या सिगनलों को अधिकतम 15 कि. मी. प्र. घ. की गति से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है

गाड़ी को लाइन क्रमांक ---------- (शब्दों में) तथा ---------- (अंकों में) पर लिया जायेगा

.....

लोको पायलट के हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

दिनांक_____

*जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म12

[नियम 212(1) (ग)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या _____

ऑन या खराब प्रस्थान सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट /रिकॉर्ड)

स्टेशन---------- दिनांक----------

समय: _ बजकर _ मिनट

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक ---------- अप/डाउन ---------नंबर लाइन से प्रस्थान के लिए तैयार

(1) एतद द्वारा आपको *प्रस्थान सिगनल / मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल / अग्रिम प्रस्थान सिगनल / सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

*(2) केवल दोहरी लाइन पर लागू -

(अग्रिम प्रस्थान सिगनल या अंतिम रोक सिगनल के खराब होने पर)---------- (संचार के साधन) से ----------

स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है जिसके लिए-

प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर ---------- (अंकों में) ---------- (शब्दों में)

*(3) मध्यवर्ती ब्लॉक /मोडी सेमी ऑटो रोक सिगनल के लिए आपको को ऑन में बिना रुके पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है ---------- (संचार के साधन) से ----------स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर ---------- (अंकों में) ---------- (शब्दों में)

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर

दिनांक_____

*जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 13

[नियम 218(2)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या _____

दोहरी लाइन खंड पर अस्थाई रूप से इकहरी लाइन लागू करने के लिए संदेशों के आदान प्रदान

(अ) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावक स्टेशन के लिए

क्र.._____

दिनांक ___/___/20__.
समय .....बजकर.....मिनट

द्वारा

स्टेशन मास्टर _____ **स्टेशन**

प्रति,

स्टेशन मास्टर _____ **स्टेशन**

(1) ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच---------- कारण से *अप या डाउन लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावित किया जाता है।

* (2) **अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के दौरान ---------- स्टेशन (स्टेशनों) को बंद किया जायेगा**

* (3) **अप या डाउन लाइन पर ---------- कि. मी. पर अवरोध है**

(4) **अस्थाई इकहरी लाइन संचालन जिस लाइन पर की जानी है उससे मेरे स्टेशन पर ---------- समय पर अंतिम गाड़ी *(अप या डाउन) कमांक ---------- पहुँच गयी है।**

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

_____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

(ब) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन को स्वीकार करने वाले स्टेशन के लिए

द्वारा

स्टेशन मास्टर_____ **स्टेशन**

प्रति

स्टेशन मास्टर_____ **स्टेशन**

सन्दर्भ आपका संदेश क्रमांक ---------- ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच---------- कारण से *अप या डाउन लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्ताव दिया गया है जिसे मैंने ठीक से समझ लिया है। अस्थाई इकहरी लाइन संचालन जिस लाइन पर की जानी है उस पर मेरे स्टेशन से जाने वाली अंतिम गाड़ी कमांक* ----------*(अप या डाउन) आपके स्टेशन पर पहुँच चुकी है।

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए

फार्म 14

[नियम 218 (4) (ड.)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

अप या डाउन क्रम संख्या.....

दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट, गार्ड और रिकॉर्ड)

स्टेशन..... दिनांक ..../...../20.....

प्रति., **लोको पायलट**, गाड़ी क्रमांक .....अप/डाउन

(1) लाइन क्लियर टिकट

लाइन क्लियर है तथा आपको अप या डाउन लाइन पर ..... स्टेशन तक आगे जाने की अनुमति दी जाती है।
प्राइवेट नं. ..... (शब्दों में) ..... (अंको में)

(2) सिगनल./सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने का प्रधिकार

आपको *प्रस्थान सिगनल / मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल / अग्रिम प्रस्थान सिगनल / सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

*प्रथम प्रस्थान सिगनल के तल से हाथ सिगनल देखे।

*आपको उन स्टेशनों के सिगनलों को जिन्हें अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए अस्थाई तौर पर बंद कर दिया गया है, पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता हैं

* आपकी गाड़ी प्रस्थान सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करेगी। स्टेशन पर कार्यरत रेल्वे कर्मचारी के द्वारा पायलट किए जाने पर प्रस्थान करें।

(3) सतर्कता आदेश

*i) आपकी गाड़ी * सही लाइन या गलत लाइन पर जा रही है। कि.मी. .....*अप/डाउन लाइन पर अवरोध है। गलत लाइन से जाते समय फ्लाशर लाइट ऑन रखें ।

*ii) आपके मार्ग में कार्यरत फाटक वाले तथा ट्रैक मैनों को सूचित करें कि अस्थाई इकहरी लाइन संचालन * अप/डाउन लाइन पर शुरू हुआ है।

*iii) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन में आपकी गाड़ी प्रथम गाड़ी है आपकी गाड़ी कि गति 25 किलो मी प्रति घंटा प्रतिबंधिन की गयी है , साथ ही साथ अन्य गति प्रतिबंधों का भी पालन करें जो लागू है।

*iv) आपकी गाड़ी जिस लाइन पर जा रही है उस लाइन के न्यूट्रल सेक्शन (केवल विद्युतीकृत सेक्शन में) का पालन करें। अनुपालन करने की स्पष्ट चेतावनी दी जाती

*v) संबंधित लाइन पर कोई ट्रैप पाइन्ट नही है./ट्रैप पाइन्ट को क्लैम्प/तालित/स्पाइक्ड कर दिया गया है ।

*vi) ब्लॉक सेक्शन में निम्नानुसार सतर्कता आदेश लागू है :–

क्र.सं.	स्टेशन के बीच		किलो मीटर		गति कि.मी.प्र.घं.	कारण / टिप्पणी
	से	तक	से	तक		
1						
2						

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

मैं/हमने उपरोक्त प्राधिकार के विषय को ठीक से समझ लिया है..

स्टेशन की मुहर

---------- ----------

लोको पायलट के हस्ताक्षर गार्ड के हस्ताक्षर

***जो लागू न हो उसे काट दीजिए**

फार्म 15

[नियम 218(5) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं.._____

अनुगामी गाड़ी पद्धति

प्रस्थान प्राधिकार

(अप या डाउन)

(लोको पायलट/रिकॉर्ड)

गाड़ी क्रमांक .....(अप/डाउन) **दिनांक**

_____

समय .....बजकर..... मिनट

----------स्टेशन से, ----------स्टेशन तक

प्रति

लोको पायलट,

(1) आपको एतद द्वारा.....स्टेशन से.....स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

*(2) गाड़ी क्रमांक..... आपके गाड़ी से पहले इस स्टेशन से.....बजकर..... मिनट.....पर छोड़ी गयी है।

*(3) गाड़ी क्रमांक..... आपके गाड़ी के बाद इस स्टेशन से.....बजकर..... मिनट.....पर छोड़ी जाएगी।

*(4) आपको……किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबन्ध का पालन करना है।

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर…….. बजे, स्टेशन पर

***जो लागू न हो उसे काट दीजिए**

फार्म 16

[नियम 218(10)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं.._____

दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन करते समय आने वाली गाड़ी को गलत लाइन पर लेने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट और रिकॉर्ड)

दिनांक: ____/___/20__.समय .....बजकर.....मिनट

स्टेशन_____

प्रति,

लोको पायलट गाडी नं. _____ * (अप या डाउन)

आपकी गाडी लाइन नंबर (शब्दों में) _____ (अंको में) _____ पर ली जाएगी। आप इस प्राधिकार के धारक के साथ, पंद्रह किमी प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं, सावधानी से प्रवेश करें।

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलट के हस्ताक्षर _____ दिनांक: _____

फार्म 17

[नियम 218(11) (ग)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं._____

अस्थाई इकहरी लाइन पर काम करने के बाद सामान्य कार्य संचालन के लिए सन्देश का आदान प्रदान

(अ) सामान्य संचालन शुरू करने के लिए प्रस्ताविक स्टेशन

दिनांक **___/___/20__.**

क्र.._____ समय **.....बजकर.....**

मिनट

द्वारा

स्टेशन मास्टर _____ **स्टेशन**

प्रति

स्टेशन मास्टर _____ **स्टेशन**

* (1) ---------- गाडी के आपके स्टेशन पर पहुँचने के बाद ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा।

*(2) ---------- गाडी मेरे स्टेशन पर ---------- बजे पहुँचने के बाद ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा।

(3) सन्देश क्रमांक ---------- के अनुसार --------- कि. मी. पर *(अप या डाउन) लाइन पर से अवरोध हटा दिया गया है।

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

(ब) सामान्य संचालन स्वीकार करने वाले स्टेशन के लिए

द्वारा

स्टेशन मास्टर_____ **स्टेशन**

प्रति

स्टेशन मास्टर_____ **स्टेशन**

* (1) **संदर्भ** आपके **संदेश** क्रमांक. _____**।** गाडी क्र. _____ _____बजे **पर मेरे स्टेशन पर पूरा आ गया है।**---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच (अप या डाउन) लाइन पर सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा

*(2) आपका संदेश क्र. _____।गाड़ी क्रमांक…….. जो कि आपके स्टेशन से अंत में छोड़ी गयी थी वह मेरे स्टेशन पर पूर्णतः….. बजे पहुंच गयी है ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच *(अप या डाउन) लाइन पर सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

***जो लागू न हो उसे काट दीजिए**

फार्म 18

[नियम 227(6)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

अप / डाउन क्र.सं.....

अबरोधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन / गाड़ी के भेजने हेतु बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार

(लोको पायलट,गार्ड/रिकार्ड)

स्टेशन ---------- **दिनॉक _ _ / _ _ / _ _ _ _ समय----- बजकर .....मिनट**

प्रति,:

लोको पायलट *गाडी क्रमांक----------

1) .....किलो मी पर .....स्टेशन और ----------स्टेशन के बीच अप या डाउन लाइन अबरोध के कारण यह आदेश दिया जा रहा है ।

2)आपको आपकी गाड़ी के साथ बिना लाइन क्लियर के ----------स्टेशन से ----------कि.मी तक .*अप/डाउन लाइन पर सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

3) आप अपनी गाड़ी को ----------किलो मी के करीब रोकेगे और उसके बाद साइट पर मौजूद सक्षम अधिकारी दृके अनुदेशों का पालन करें।

4) आप ..... स्टेशन पर सेक्शन क्लियर करेंगे.

सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकर

1. *आपको ------ सिगनल नंबर/विवरण को ऑन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है /*बिना प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान करें। प्रथन प्रस्थान सिगनल/ बिना सिगनल वाली लाइन से हाथ सिगनल दिखाये जाने पर 15 किलो मी से अधिक गति से न जाए। .

सतर्कता आदेश

1. आपको ..... किलो मी तक ---------स्टेशन से .....स्टेशन के बीच अपने गाड़ी को यदि दृष्यता स्पष्ट हो तो दिन के समय पच्चीस कि.मी.प्र.घ. और रात के समय अथवा यदि दृष्यता स्पष्ट न हो या लिडिंग ब्रेक वान हो तो दस कि.मी.प्र.घं. की गति से चलाने की अनुमति दी जाती है।

2. **ब्लॉक** सेक्शनों में लागू सतर्कता आदेश निम्न है :

क्र.सं.	स्टेशन के बीच		किलोमीटर		गति कि.मी प्र.घं.	कारण / टिप्पणी
	से	तक	से	तक		
1						
2						
3						
4						

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

मैनें उपरोक्त विषय को ठीक से समझ लिया है।

लोको पायलट के हस्ताक्षर

गार्ड के हस्ताक्षर

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए

फार्म 19

[नियम 257(घ)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं.....

मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र

(मूल **अथवा दोहरी** प्रतिलिपि)

स्टेशन..... दिनॉक : _ _ / _ _ / _ _ _ _.

प्रेषक स्टेशन मास्टर .....

प्रति

.....(कार्यभारी अधिकारी) मोटर ट्राली सं. .....

आपको गाड़ी सं. ..... / मोटर ट्राली सं. ..... स्टेशन ..... तक ब्लॉक सेक्शन में पीछे चलने की अनुमति दी जाती है,

गाड़ी नंबर ---------/ मोटर ट्रॉली नंबर ------- इस स्टेशन से ..... बजकर ..... मिनट पर रवाना हुई है। .

आपको अप / डाउन ..... सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है

..... स्टेशन पर पहुंचने के बाद, आपको इस अनुज्ञा पत्र को स्टेशन मास्टर ..... को सौंपना है.

प्राप्त प्राइवेट नं.....शब्दों मे ..... अंकों में.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

प्राप्त किया .....

(*कार्यकारी अधिकारी एवं पदनाम के हस्ताक्षर) _____.

(मोटर ट्राली ड्राइवर)

***जो लागू न हो उसे कृपया काट दें**

फार्म 20

[नियम 259(1)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं. .....

पूर्ण ब्लॉक में * मोटर ट्रॉली /लॉरी रेल डॉली इत्यादि का कार्य

रिकार्ड

दिनांक: ____/___/20__ समय---- बजकर ..... मिनट

क्रमांक

प्रति

स्टेशन मास्टर .....

** .....क्रमांक ..... अप **या** डाउन लाइन पर..... स्टेशन से .... स्टेशन के बीच.....**बजकर** ... . मिनट से .....**बजकर** ... . मिनट **तक पूर्ण ब्लॉक में कार्य करेगा सेक्शन क्लियर ------ स्टेशन पर ..... बजकर-------- मिनट पर करेगा।**

. अधिकृत प्रभारी के हस्ताक्षर

* ब्लॉक नहीं दिया जा सकता है/दिया जाएगा ---------- * अप/डाउन ट्रेन नंबर ---------के गुजर जाने के बाद।

* अप/डाउन लाइन को आपके ---------** के लिए ब्लॉक कर दिया गया है तथा ब्लॉक तभी हटाया जाएगा जब आपसे रेमूवल रिपोर्ट ---------** के लिए टोकन/टैब्लेट/पेपर लाइन क्लियर टिकिट जो कि आपको जारी किया गया था वापस प्राप्त कर लिया गया हो।

प्राइवेट नंबर ----------(शब्दों में)---------(अंकों में)

आप दिये गये ब्लॉक की समय सीमा में ही ब्लॉक सेक्शन क्लियर करना सुनिश्चित करें

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

दिनांक: ____/___/20__ समय---- बजकर ..... मिनट

संदर्भ संख्या----------

** -------संख्या--------- स्टेशन-------पर ---- बजकर ..... मिनट पर पहुँच चुकी है/ ------ किलो मी पर ट्रैक से हटा लिया गया है। ब्लॉक सेक्शन क्लियर है तथा अबरोध रहित है।

सामान्य गाडी संचालन शुरू करने के लिए ---------- टोकन/टैब्लेट/पेपर लाइन क्लियर टिकिट वापस किया जा रहा है

. अधिकृत प्रभारी के हस्ताक्षर

रेमूवल रिपोर्ट ---------- बजकर ..... मिनट दिनांक: ____/___/20__ पर प्राप्त किया।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

* जो लागू न हो उसे कृपया काट दें

** पुश /साइकल/मोपेड/मोटर ट्रॉली/आरएआईएल डॉली/लैडर ट्रॉली इत्यादि। जो लागू हो भरा जाये

फार्म 20

[नियम 259(1)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं. .....

पूर्ण ब्लॉक में * मोटर ट्रॉली /लॉरी रेल डॉली इत्यादि का कार्य

रेमूवल रिपोर्ट

क्रमांक

प्रति

स्टेशन मास्टर .....

** .....क्रमांक ..... स्टेशन पर ---- बजकर ..... मिनट पर पहुँच चुकी है/ ------ किलो मी पर ट्रैक से हटा लिया गया है। ब्लॉक सेक्शन क्लियर है तथा अबरोध रहित है।

सामान्य गाडी संचालन शुरू करने के लिए ---------- टोकन/टैब्लेट/पेपर लाइन क्लियर टिकिट वापस किया जा रहा है

. अधिकृत प्रभारी के हस्ताक्षर

रेमूवल रिपोर्ट ---------- बजकर ..... मिनट दिनांक: ____/___/20__ पर प्राप्त किया।

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

* जो लागू न हो उसे कृपया काट दें

** पुश /साइकल/मोपेड/मोटर ट्रॉली/आरएआईएल डॉली/लैडर ट्रॉली इत्यादि। जो लागू हो भरा जाये

फार्म 20

[नियम 259(1)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

क्र.सं. .....

पूर्ण ब्लॉक में * मोटर ट्रॉली /लॉरी रेल डॉली इत्यादि का कार्य

कार्य करने की सूचना

प्रति

स्टेशन मास्टर .....

** .....क्रमांक ..... अप **या** डाउन लाइन पर..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच.....**बजकर** ... . मिनट से **बजकर** ... . मिनट **तक पूर्ण ब्लॉक में कार्य करेगा सेक्शन क्लियर ------- स्टेशन पर ..... बजकर---- ---- मिनट पर करेगा।**

. अधिकृत प्रभारी के हस्ताक्षर

* ब्लॉक नहीं दिया जा सकता है/दिया जाएगा ---------- * अप/डाउन ट्रेन नंबर ---------के गुजर जाने के बाद।

* अप/डाउन लाइन को आपके ---------** के लिए ब्लॉक कर दिया गया है तथा ब्लॉक तभी हटाया जाएगा जब आपसे रेमूवल रिपोर्ट ---------** के लिए टोकन/टैब्लेट/पेपर लाइन क्लियर टिकिट जो कि आपको जारी किया गया था वापस प्राप्त कर लिया गया हो।

प्राइवेट नंबर ----------(शब्दों में)---------(अंकों में)

आप दिये गये ब्लॉक की समय सीमा में ही ब्लॉक सेक्शन क्लियर करना सुनिश्चित करें

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

दिनांक: ____/___/20__ समय---- बजकर ..... मिनट

. अधिकृत प्रभारी के हस्ताक्षर

दिनांक: ____/___/20__ ---------- बजकर ..... मिनट

* जो लागू न हो उसे कृपया काट दें

** पुश/साइकल/मोपेड/मोटर ट्रॉली/आरएआईएल डॉली/लैडर ट्रॉली इत्यादि। जो लागू हो भरा जाये