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।

नन्दुरी श्रीनिवास
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-सेंडिंग 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	**गाड़ी का मार्ग परिवर्तन**	
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	
रेलसे ऊपर	रेलकार्य,जिसकेलिएडीएफसीसीआईएलपररेलगाडी चलाने वाला रेलगाडीपरिचालक,जिम्मेदारहै।
एक्सेस करार	अनुबंध, जो रेलगाडी परिचालक द्वारा डीएफसी नेटवर्क तक प्रवेश केनियम और शर्तों को निर्दिष्ट करता है।
निकटतमनेटवर्क	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 स्टेशनमास्टर
स्टेशनपर तैनाती	दोहरी लाइन याइकहरी लाइन पर एक स्टेशन, जिस परस्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर या योग्य कर्मचारी जो एक गाडी को साइड ट्रैक करने के लिए सिगनलिंग के परिचालन सहित कर्तव्यों का पालन करने औरगाडी को सामने से गुजर जाने या बगल से गुजरने की अनुमति प्रदान करने हेतु तैनात है।
प्राधिकृत अधिकारी	का आशयनिदेशक(परिचालन एवं व्यवसाय विकास), डीएफसीआर से है, जिसके पासनिर्देशजारी 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	एकविद्युतीय 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 काखंडक्लियर है या भरा हुआहैं।
द्वि-दिशात्मकट्रैक	इकहरी या समानांतरलाइन 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 रेलगाडीआपस में नहीं टकरा सकती है। रेलवे लाइनेंखंडो मेंविभाजित होतीहै 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 यहसिद्ध करता है कि पीछे की ओर तीन वाहनोंऔर कोईअन्य परीक्षणवाहनों पर ब्रेक, एकब्रेक-अवे की स्थिति में लंबे समय तक लगे रहेंगे, ताकि रेलगाडी को सुरक्षित करने के लिए;लोकोमोटिव पायलट इन वाहनों तक पहुंचकरहाथ ब्रेक लगा सके।
ब्रेकनिरीक्षण	एक परीक्षण जो सुनिश्चितकरता है कि ब्रेक पाइप दबाव के कम और अधिक होने की प्रतिक्रिया में सभी ब्रेक लगेंगे और मुक्त होंगे,ब्रेक पाइप पिस्टन सीमा से बाहरकार्य 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 पूरीरेलगाडी में उपलब्ध है, को सुनिश्चित करने के लिए एक परीक्षण।
ब्रेक पाइप रिसावपरीक्षण	यह निर्धारित करने वाला एक परीक्षण किक्या रेलगाडी में अत्यधिक हवा केरिसाव हैं, जो एयर ब्रेक प्रणाली के परिचालन में बाधा उत्पन्न कर सकते हैं और इसकी पुष्टि करता है कि केवल एक ब्रेक वाल्व हीरेलगाडी को नियंत्रित करता है।
क्षतिपूरक ग्रेड	ग्रेड पर घुमाव में घर्षण के लिए अनुमतिजिसकोग्रेड की बढती हुई चढाई के रूप में अभिव्यक्त किया गया है।
खतरेकाक्षेत्र	25केवी एसी कर्षण प्रणाली में कोई भी चालू उपकरण से2मीटर 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 चालूरहने 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 अन्यरेल बुनियादी ढांचे
डीएफसी	डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	डीएफसी के प्रबंधन और परिचालन के लिए जिम्मेदार रेलसंस्था
डीएफसीसीआईएल	डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
अक्षम रेलगाडी	एक ऐसी विफलरेलगाडी, जो स्वयं की शक्ति से अपनी यात्रा पूरी नहीं कर सकती है।
वितरित बिजलीशक्ति	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	एकवाहनकीक्षमता का (कप्लर्स, ड्रॉफ्ट गियर, अंडर फ्रेमइत्यादि) वाहनकेपीछेखींचेजासकनेवाले भार को निर्धारितकरनेमें उपयोग कियाजाताहै।
विद्युतीकृत लाइन	उपरिउपस्कर 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	रेलगाडीटेलीमेट्री का समाप्ति
ईपी ब्रेक	इलेक्ट्रो-न्यूमेटिक ब्रेक
संपूर्ण रेलगाडीनिरीक्षण	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 वालीएकरेलगाडी के अलावा) पूर्ण रूप से या मुख्य रूप से जानवर या सामान को ले जाने के उद्देश्य के लिए है।
हाथब्रेक	एक यांत्रिक उपकरणजो 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 उक्त 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,जोदूसरे वाहन से बिना जुडे,कार्य कर रहे हैं।
लदान की रूपरेखा	परिचालननियमावली 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	बहुइकाईलोकोमोटिव के साथ लंबी गाडीमें 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 साथव्यवस्थित तरीके से स्वयं या वाहनों को साथ चलाने के लिए, शक्ति प्रदान करते हैं।
बहु इकाईरेलगाडी	एक रेलगाडीजो 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।
परिचालकप्रतिनिधि	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 जिनकेद्वारा उन्हें बिजली कर्षण के उद्देश्य के लिए लटका कर सुरक्षित किया जाता है।
उपरि उपस्कर	उपरि उपस्कर (ओएचई)
ओएचई रिकॉर्डिंग कार	एक वाहन जोसामान्य 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	रेलगाडीलंबाई 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 विशेषकरउपयोग के लिए लिखे अनुदेशोंका एक सेट
प्रोग्राम किया गया, रोकथाम, अनुरक्षण (पीपीएम)	एक निश्चित समय अंतराल या यात्राकी गई दूरी पर आधारित नियमित वाहन या रेलगाडीअनुरक्षण चक्र जोसुनिश्चित करता है किपीपीएम चक्र की कम से कमअवधि के लिए वाहनडीएफसी नेटवर्क परउपयोग के लिए उपयुक्त बना रहे।
योग्य कर्मचारी	एक रेल कर्मचारी, जिसके पास निर्दिष्ट कार्यो को करने जैसेरेलगाडी पायलेटिंग, शंटिंग, स्टेशन मास्टर और रेलवे के परिचालन से संबंधितअन्य किसीकार्य 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	भारतीयरेलवेअधिनियम, 1989
रेलवे कर्मचारी	सरकारी रेलवे, डीएफसीसीआईएल और किसी भी अन्य गैर-सरकारी रेलवे के कर्मचारी, जिन पर प्रासंगिक नियमों, प्रक्रियाओं और अन्य जारी

	नियमावलीतथाअनुदेशोंके माध्यम से किसीभी निश्चित जिम्मेदारी का उत्तरदायित्व सौंपा गया है। योग्य कर्मचारी के रूप में भी संदर्भित किया जाए।
रेलगाडी परिचालक	एक रेलवे परिचालक,रेलवे आधारभूत संरचना, रेलगाडीनियंत्रण, सिगनलिंग और उक्तसभीरेलपरिचालनों के लिए जिम्मेदार होता है, जहां लागू है।
रेलसह-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 कार्यों के लिए उपयोग में लाया जाता है। वाहन सामान्य तौर पर सड़क पर चलेगा और रेल पर केवल उस खंड पर चलेगा जहां कुछ कार्यकिए 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 तारीखहेतु 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 जिसमेंइसकासंचलन 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 अपेक्षितआवश्यक 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 स्टेशन 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
स्केल्डव्हील	रेलगाडी केपहिए की ट्रेड सतह पर धातु सामग्री का इकट्ठा होना (सामान्यत: रेलगाडीके पहियों के ब्रेक चिपके रहने के कारण या ब्रेक खींचने से अत्यधिक गरम होने के परिणामस्वरूप)
खंडीयपरिचालन समय	एक स्थान और अग्रिम स्थान के बीचरेलगाडी का परिचालन समय
होगा/होगी	'होगा/होगी'शब्द का आशय अनिवार्य रूप से किए जाने के संबंध में
चाहिए	चाहिएशब्द 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 कापहियारेल 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 वालीप्रणाली। 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 परसिगनल के कार्य हेतु स्वतंत्र प्रभारी है और प्रभावी कार्यप्रणाली के अंतर्गत रेलगाडियोके संचालनके लिए ज़िम्मेदार है।
एसडब्ल्यूआर	स्टेशन कार्य नियम
टावर वैगन	एक सामान्यत:स्व-चलित वाहन, जो उपरि उपस्करों के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिएउपयोग 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 रेलपरिचालनों का नियंत्रण और प्रबंधन।
रेलगाडी नियंत्रक	एक रेलवे कर्मचारी / ड्यूटी पर तैनात योग्य कर्मचारी, जो उस समय पर संचार सुविधाके साथ प्रदत्तरेलवे के एक खंड पर यातायात कार्यो को विनियमित करने के लिए ज़िम्मेदार है।
रेलगाडीबनावट	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।
रेलगाडीसंख्या	एक रेलगाडी की संख्या या परिचालन संख्या का उपयोग एक रेलगाडी की विशिष्ट पहचान संख्या प्रदान करने में किया जाता है।
रेलगाडीपरिचालक	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	रेलगाडीकीसम्पत्तियोंको,रेलगाडीपरिचालकद्वारा विन्यास प्रक्रियाकेभागकेरूपमेंअभिलेखित करना अपेक्षित है।
रेलगाडीमार्ग	एक विशेष अंतराल पर नेटवर्क क्षेत्रो की श्रृंखला के माध्यम से, एक रेलगाडी यात्रा पर जा सकती है और जिसमेंठहराव बिंदु,मध्यान्तर बिंदु, ईंधन स्टेशनऔर अन्य निर्धारित या परिवर्तन योग्य स्थान (डीएफसीसीआईएल प्रवेश(एक्सेस)करार) शामिल हो सकते हैं।
रेलगाडी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली(टीपीडब्ल्यूएस)	खतरे केसिगनल से गुजर जाने के मामले में,रेलगाडी की गति को नियंत्रणमें लाने की प्रणाली
टीएसडब्ल्यूआर	कर्षण स्टेशन कार्य नियम
टीएसडब्ल्यूआरडी	कर्षण स्टेशन कार्य नियमचित्र
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 कीचलने वाली सतह और आस-पास के क्षेत्रो में दरारें।
ट्रैक	जहां पर,संयोजन या पटरियों, पटरियों को जोडने वाले, स्लीपर, गिट्टी, कॉटे,कैचीऔर प्रयोगकिए 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 विद्युतपरिपथ(सर्किट),ट्रैक की पटरियां परिपथ के एक भाग का निर्माण करती हैं;
ट्रैक अनुरक्षण वाहन	एक साधारणत:स्वयंचलित वाहन, जो मुख्यत:ट्रैक के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिएउपयोग में लाया जाता हैं।
ट्रैकगति	ट्रैक के एक भागके लिए रेलगाडी की अधिकतम अनुमत गति
कर्षण लोको नियंत्रण	डीएफसी नेटवर्क पर लोको परिचालनों का नियंत्रण और प्रबंधन
कर्षण पावर कंट्रोल	डीएफसी नेटवर्क पर रेलपरिचालनों के लिए कर्षण बिजली का नियंत्रण और प्रबंधन
बिना मानव शक्ति वाला स्टेशन	एकस्टेशन,जहांकॉटेऔरसिग्नलकहीं अन्य स्थितस्टेशन से रिमोट द्वारा संचालितहोतेहैंऔर वहांस्टेशनमास्टरसामान्यत:ड्यूटीपरनहींहोताहै।
वाहन	किसी भी प्रकार का रोलिंग स्टॉक जो रेल पर संचालित हो सकता है।
वे-साइडनिगरानी उपकरण	रेलगाडीनेटवर्कपरस्थित,एकउपकरण जिसका उपयोग रोलिंगस्टॉकयाट्रैकअवसंरचनादोषयाविसंगतियोंके संबंध में अलर्ट प्रदान करता है।

अध्याय-I
भूमिका

1.1 अवलोकन

डीएफसीसीआईएल परिचालन नियमावलीका यहसंस्करणडेडीकेटेडफ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) द्वारा परिचालितडेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर (डीएफसी)नेटवर्कके लिए आपरेटर की पहुंच और परिचालन आवश्यकताओं को निर्दिष्ट करता है। यह विशेषरूपसेडीएफसीसीआईएलकर्मचारियोंके उपयोग के लिए और गाडी परिचालकों के डीएफसी नेटवर्क तक पहुंच की आवश्यकता हेतुडीएफसीसीआईएलद्वाराप्रकाशितकियागयाहै, जिसमेंतृतीय पक्षठेकेदारशामिलहैं,जोरेलसे जुडेउपकरणयाकार्यशीलगाडियोंकोसंचालितकरतेहैं।

इसमेंडीएफसीनेटवर्ककेबारेमेंमहत्वपूर्णआधारभूत एवं परिचालन जानकारियां भी दी गई हैं। इस परिचालन नियमावली में प्रदत्त रोलिंग स्टॉक के संबंध में सूचनारेलयातायातऔरडीएफसी केबुनियादीढांचेकेबीचमहत्वपूर्णइंटरफेसकोसंबोधितकरनेतकहीसीमितहै।

डीएफसीनेटवर्क तक पहुंचने की अनुमति प्रदान करने संबंधीनियमऔरशर्तें,डीएफसीसीआईएलऔरपरिचालक केबीच परस्परबातचीत के पश्चात हुए एक्सेस करार मेंनिर्दिष्टहैं।

1.2 रेलगाडीपरिचालक कोआवश्यकताएं

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।

डीएफसीतकपहुंचकीमांगकरनेवालेपरिचालक,उनकेपरिचालनोंऔरसंरक्षाप्रबंधनप्रणालीकीआवश्यकताओंकेअनुरूपअभिलेखितऔर अनुमोदित प्रणालीविकसित कर अनुरक्षण करेगाताकिसुनिश्चितहोकिवेडीएफसीपरिचालकदस्तावेजोंकीआवश्यकताओंकाअनुपालनकरतेहैं, को सम्मिलित किया जाना चाहिए,परंतु इनकोनिम्नतकसीमितनहींहोनाचाहिए:

क) रोलिंग स्टॉक बेड़े की क्षमता और बाधाएं;

ख) रोलिंग स्टॉक अनुरक्षण प्रणाली;

ग) लोकोमोटिव पायलट और गार्ड (जहां लागू हो), सुरक्षित कार्यप्रणाली, 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 शामिलहैं, और

च) जोखिम प्रबंधन (रिस्क प्रबंधन)

1.3 अनुपालन

परिचालकऔरतीसरेपक्षोंजोडीएफसीनेटवर्कतकपहुॅचना चाहते है,जहां भीलागूहो, वेडीएफसीसीआईएलके साधारणनियमों, अनुदेशों,इसपरिचालननियमावली, स्टेशनसंचालननियमोंऔरडीएफसीपररेलगाडीयातायातकेसुरक्षितसंचालनसेसंबंधितकिसीभी जारीअन्यनिर्देशकापालनकरेंगे।

1.4 डीएफसीसीआईएलस्टेशनस्टॉफ

डीएफसीपरस्टेशन, जंक्शनऔरटर्मिनलोंको डीएफसीसीआईएलस्टेशनमास्टर (एसएम) औरस्टेशनमास्टरकोरिपोर्टकरनेवालेअन्यकर्मचारियोंद्वाराप्रबंधितकियाजाताहै।डीएफसीसीआईएलस्टेशन मास्टर (एसएम)औरकर्मचारी,डीएफसीसीआईएलरेलगाडीनियंत्रकके निर्देशों के अधीन स्टेशन सीमा में सभीरेलगतिविधियोंकाप्रबंधनकरतेहैं।

अध्याय-II
डीएफसीसीआईएलकर्मचारियों की जिम्मेदारियां

2.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसीस्टेशनों को दो श्रेणियों में बांटा गया हैअर्थात्जंक्शनस्टेशनऔरक्रॉसिंगस्टेशन।भारतीय रेलवे के साथ इंटरफेस वाले स्टेशनजंक्शनस्टेशन हैं औरसेक्शन को ब्लॉक सेक्शनों बांटने के लिए निर्मित स्टेशनक्रॉसिंगस्टेशन कहलाते हैं।

समस्त स्टेशनसिगनलनियंत्रण प्रणालीवाले हैं, आवश्यकता होने पर, जिनका उपयोगस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरद्वारा किया जाएगा ताकि डीएफसीनेटवर्क पर किसी गाड़ी को प्राप्त किया अथवा भेजा जा सके।

स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरसिगनलनियंत्रण प्रणाली का संचालन करेंगेऔरडीएफसीनेटवर्क के किसी जंक्शनस्टेशन पर गाड़ियों के प्रवेश की तभी अनुमति देंगे जब डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रक उन्हें अधिकृत करेंगे।

2.2 स्टेशन मास्टर (वरिष्ठ कार्यकारी) के कर्तव्य

क) स्टेशनमास्टरअपनेस्टेशनपरस्टाफकीविभिन्नश्रेणियोंद्वाराड्यूटीकेनिर्वहनकेलिएजिम्मेदारहै।

ख) आवश्यकता पड़ने पर, सिगनलनियंत्रण प्रणाली का संचालन।

ग) वर्तमान नियमों, प्रक्रियाओं और अनुदेशों के अनुरूप स्टेशन का सामान्य कार्य कड़ाई सेसुनिश्चित 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 उनकेआंकड़ो 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) उसेयहसुनिश्चितकरनाचाहिएकिउसकेस्टेशनपरअनिवार्यसंरक्षाउपकरणपूर्णमात्रामेंहोऔरयदिकोईकमीहोतो बिनादेरीकेउसेठीककियाजानाचाहिए।

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 सिगनलरजिस्टर, स्टेशनडायरी, निरीक्षणपुस्तिका, संदर्भपुस्तिकाएंऔरअन्यस्टेशनरिकार्डसही रूप में रखे जाते होंऔरजैसा निर्धारित है एकन्यूनतम अवधि के लिए संरक्षित रखे जाते हों।

थ) वह स्टेशन पर अथवा उसके बाहर गाड़ियों के ठहराव के मामले में जिम्मेदारी निर्धारित करेगाऔर उसकी पूरी रिपोर्टक्षेत्रीय 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 स्टेशनमास्टर के साथ नजदीकी सम्पर्क और सम्न्वय बनाए रखेगा और किसी असामान्य कार्य की स्थिति में उनकी मदद करेगा।

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

प) क्रॉसिंगस्टेशनों 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 संरक्षानियम 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 किउसके अधीन समस्तस्टाफद्वारा इस आशय से आश्वासनरजिस्टर पर हस्ताक्षर किए गए होंकि विद्युतीकृत सेक्शनों में कॉशन लिए गए हैं।

2.3 सहायक स्टेशन मास्टर (कार्यकारी) एवंकांटेवाले(MTS) के कर्तव्य

एकस्टेशन पर कार्यरतप्रत्येकस्टाफकी गतिविधि के लिए ड्यूटी स्टेशन संचालन नियम में उल्लिखित होगी।इसके अलावा, प्रत्येकस्टाफअपने सामने दर्शाई गई निम्नलिखितअतिरिक्त ड्यूटियों को नोट करेगा औरउनका कड़ाई से पालन करेगा।

2.3.1 सहायक स्टेशन मास्टर (कार्यकारी):

क) वेअपनेरोस्टरकेअनुसारअपनीड्यूटीसहीसमयपरशुरुकरेंगेऔरतबतकअपनीड्यूटीनहींछोड़ेंगेजबतकरोस्टरकेदौरानगाड़ियोंकेगुजरनेकीप्रविष्टियांसाफतौरपरदर्जनकरली जातीहों।

ख) वेउपयुक्तवर्दीमेंनामबैजकेसाथअपनीड्यूटीपरआएंगेताकिवेस्मार्टदिखें।

ग) वेअपनेकार्यघंटोंकेदौरानदेरीकिएबिनागाड़ियोंकोकुशलतापूर्वकऔरसुरक्षिततरीकेसेगुजारनेकाकार्य करेंगे।

घ) वेसदैवकांटेकोब्लॉकलाइनकेलिएसैटकरेंगेऔरट्रेनपासिंगसेलिएकोईशॉर्टकटउपायनहींअपनाएंगे।

ड) वेसिगनलरजिस्टर,ब्लॉकक्लियरेंसरजिस्टरऔरप्राइवेटनंबरशीटकोसाफ-सुथरेतरीकेसेबिनाओवर-राइटिंगकेरखेंगे।

च) अपनीड्यूटीकीसमाप्तिपरवेलाइनकीफीजिकलपोजिशनकेबारेमेंलिखतेहुएअपनेपूर्णहस्ताक्षर, तारीखऔरसमयकेसाथस्टेशनडायरीमेंड्यूटीसाइन'ऑफ' अथवा 'ऑन'लिखेंगे।

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

ज) यदि वे किसी चलती हुई गाड़ी में कोई खतरे की स्थिति देखते हों तो वे चालक/गार्डको 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) वेअपनेआवश्यकउपकरणोंकोअच्छीचालहालतमेंरखेंगेऔरअपनेरिलीवरकोउन्हेंसौंपदेंगे।

ड) वेदीवारघड़ीकोअपनीशिफ्टकेघंटोंकेहिसाबसेसेक्शनकंट्रोलकेसाथमिलाकररखेंगे।

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

ण) वेकंट्रोलसहइंडीकेशनपैनलगियरइत्यादिकीसंभालकिसीअनधिकृतव्यक्तिकोनहींकरनेदेंगे।

त) कोहरे वाले मौसम में गाड़ी के गुजरते समय, कांटों के डिसकनेक्ट होने और जब रिले रूम एसएंडटी 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, TSWRDकी जानकारी रखेगा और विद्युतीकृत सेक्शनों में कॉशन का पालन करेगा।

2.3.2 कांटेवाला (MTS):

क) वे रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटीपर 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 संरक्षाउपकरणों में हस्तक्षेप करने की अनुमति नहीं देंगे।

छ) वे सम्मुख-काटों की जांच करने के लिए डीएफसीसीलोगो 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 ड्यूटीस्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टरकी सहायता करेंगे औरसमस्त आवश्यक संदेश, स्टेशन मास्टरके आदेशानुसारलोको पायलटऔरगार्डइत्यादि को दिए गए आदेशानुसार उन्हें संरक्षा 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 रेलवेस्टाफ को हर संभव सहायता प्रदान करेंगे।

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

2.4 डीएफसीसीआईएललोको पायलट की जिम्मेदारी

डीएफसीसीआईएललोको पायलटडीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर गाड़ियों के उचित संचालन के लिए जिम्मेदार हैं।

क) जिम्मेदारियांनिम्नलिखितहैपरंतुये यही तक सीमित नहीं है :

i) डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर इसे चलाने के लिए भारतीय रेल केलोकोमोटिव पायलट से गाडी लेने से पहले, लोकोमोटिव परिचालन नियमावलीऔरडीएफसीसीआईएलनियमोंऔर विनियमों के अनुरूप सही उपकरणों से सुसज्जितहै;

ii) किगाड़ीडीएफसीसीआईएलनेटवर्कपर संचलन के लिए सही रूप से उपलब्ध कराई गई है; और

iii)किरेलइंजनसाफ हो औरलोको पायलट की आवश्यकताओं के अनुसार स्वीकार्य हो।

ख) गाड़ीकेगुजरनेकेदौरान:

i) डीएफसीसीआईएलके साधारणनियमोंऔरप्रक्रियाओं, परिचालननियमावलीऔरअन्यकिसी 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, डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रकऔरस्टेशनों 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 किरेलइंजन का केबिन हर समय साफ-सुथरा रखा जाता हो,और

viii) कोई अन्य सौंपा गया कार्य।

2.5 गेटमैन के कर्तव्य

डीएफसीसीआईएलका 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) ऐसेस्टेशनोंपर जहां भारतीय रेलवेऔरडीएफसीसीआईएलदोनों लाइनों पर फाटक की व्यवस्था हो औरभारतीय रेलवेका गेटमैनवहां कार्यरत हो, ऐसे मामले में फाटक के संचालन के संबंध में डीएफसीसीआईएलगेटमैनकी जिम्मेदारीभारतीय रेलवेके 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 किफाटक 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) वहसुनिश्चित करेगा किसमपार फाटक पर उपकरण पूरी संख्या में औरचालू 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 किसमपारफाटक 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 ऑनड्यूटीसहायक 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 झंडीऔर 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, दुर्घटनाअथवासमपार फाटक की क्षति के मामले में, वह लागू अनुदेशों और नियमों के अनुसार समपार फाटक/अवरोध की सुरक्षा करेगा।

द) वह सुनिश्चित करेगा किसमपारफाटक पर ट्रेक्शन बॉण्ड सही रूप में हैऔरकिसी कमी/खराबी होने पर रिपोर्टतत्काल कर्षण शक्तिनियंत्रक को देगा।

अध्याय-III
डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रककी जिम्मेदारियां

3.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसीसीआईएलका गाड़ी नियंत्रकडेडीकेटिड 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) नेटवर्कमें एन्ट्री औरएग्जिट के लिए इंटरफेस की व्यवस्था, और संबद्ध डॉक्यूमेंटेशन;

ख) यार्डों और अन्य सुविधाओं सहित मार्गऔरअवसंरचना का व्यावहारिक ज्ञान;

ग) संचारउपकरणऔरसुविधाएं;

घ) गाड़ी नियंत्रकअथवासिगनलिंगपैनलऔरसंबद्ध सुविधाएं;

ड) कंप्यूटिंगसुविधाएं;

च) ट्रेन ग्राफिंगऔररिकार्डिंगतकनीक;

छ) आपातप्रक्रियाएं, और

ज) अन्यकार्यालयीनउपकरण.

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 अधिकतमउपयोग करना।

3.2 डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रकों की जिम्मेदारियां

3.2.1 मुख्य नियंत्रक (प्रभारी)(वरिष्ठ कार्यकारी)

मुख्य नियंत्रकनियंत्रण कार्यालयका समग्र प्रभारी रहेगा औरदिन-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 तथापुनरावृत्ति 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) स्टेशनोंऔरटर्मिनलोंपरस्टॉककेडिटेंशनपरनज़ररखना।

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 स्टाफके कार्य के घंटों की जांच करना और चालकदल का संतुलन बनाना।

ड) इंजीनियरिंग, पावर ब्लॉकइत्यादि 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 औरउसकी मॉनीटरिंग करना, रेलइंजनों की उपयोगिता।

ख) उपमुख्य नियंत्रक,कोरीडोरमुख्यालय, समीपवर्तीकोरीडोरऔरनियमित रूप से कॉन्फ्रेंस के जरिये समीपवर्तीभारतीयरेल के मंडल से संपर्क में रहेगा ताकि यातायात सुगम बना रह सके।

ग) महत्वपूर्ण ठहरावों और परिवहन कीमार्गावरोध 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 जानकारीसर्वसंबंधित को देगा।

च) ओडीसी के संचलन का पर्यवेक्षण करेगा।

छ) कर्षणलोकोनियंत्रकऔरकर्षण शक्तिनियंत्रक से संपर्क बनाए रखेगा।

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

झ)विभिन्नसेक्शन कंट्रोलरों के कार्यों में सहयोग करेगा।

¥) मुख्य नियंत्रक की अनुपस्थिति में कंट्रोलस्टाफ के बीच अनुशासनबनाए रखेगा।

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

3.2.3सेक्शन कंट्रोलर:

सेक्शन कंट्रोलरनिम्नलिखित 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 केस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको 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 प्रगतिक्रॉसिंग, कनेक्शनऔरशंटिंगतथा डिटेंशन सहित कारण इत्यादि।

ii) संचार, सिगनलिंग और अन्यअवसंचारात्मक 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 गयाहै, 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 औरसमय पर संभावित आगमन की जानकारी समय पर देना।

¥) 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)गाड़ीऔरस्टॉक की डिटेंशन को हरसंभव 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।

3.3सतर्कता

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 नियंत्रणको सौंपा जाना

क) किसीगाड़ी 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) गाड़ीनियंत्रक 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 वालेगाड़ी 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 नियंत्रणकार्यक्षेत्र के बीच इंटरफेस

क) निम्नलिखितपरिस्थितियों में गाड़ी नियंत्रणकार्यक्षेत्र के बीचइंटरफेस उत्पन्न होगा :

i) जहांदो अथवाअधिकगाड़ी नियंत्रककार्यक्षेत्रभौतिक रूप सेसमीपहों (जैसे भारतीय रेल), और

ii) वेस्थानजहांगाड़ियांप्रवेशकरतीहों, प्रस्थानकरतीहोंऔरडीएफसीनेटवर्कसेगुजरतीहों, उदाहरणकेलिए :

- इंटफेसस्टेशनों पर;

- यार्डअथवाटर्मिनलस्थलों 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 नियंत्रकके कार्यक्षेत्र के बीच इंटफेससमान अथवा भिन्न गाड़ी नियंत्रणकार्यालयोंअथवास्थलों 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, क्रॉसिंगऔरपासिंग कीआवश्यकताएं।

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 कागाड़ी 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) डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रकदेरी 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 मास्टरअथवासहायक 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।डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रक के लिए अपेक्षित होगा कि वह निम्नलिखित में से एकअथवा एक से अधिक का पालन करे :

i) कंप्यूटिंगसिस्टम में सही जानकारी प्रविष्ट करें;

ii) गाड़ी के ग्राफ की सही जानकारी रिकार्डकरें;

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
डीएफसीसीआईएलगाड़ीनियंत्रण प्रणाली

4.1 संक्षिप्त परिचय

डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रकडीएफसीनेटवर्क के कार्यक्षेत्र में होने वाली समस्त रेल गतिविधियों का प्रभारी होता हैऔरडीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रक के प्राधिकार के बिना गाड़ी की कोई भी संचालन अथवा ट्रेक आक्यूपेंसी का कार्य नहीं हो सकता।

डीएफसीनेटवर्क में पहुंच बनाना चाहने वाले स्टेशनकर्मचारियों, लोको पायलटऔरअन्य कामगार डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रक द्वारा जारी अनुदेशों का पालन करेंगे बशर्ते उन अनुदेशों मेंसाधारण नियमऔरप्रक्रियाएंऔरअन्यअनुदेश शामिल हों।

4.2 गाड़ी नियंत्रणके संचार

4.2.1 संक्षिप्त परिचय

गाड़ी नियंत्रक इंटरफेसपर 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, डीएफसीसीआईएलऔरभा.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

डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रक का टेलीफोन केवल परिचालनिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाना हैऔरसमस्त 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 नियंत्रकके हैंडसेट उठाने परयह सुनिश्चित करने के लिए फोन सुनेगा कि यह उपयोग में न हो और अपना परिचय अर्थात्स्टेशन का नामइत्यादि बताएगा;

ख) गाड़ी नियंत्रक की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा करेगा;

ग) गाड़ी नियंत्रक के साथ प्रसारण की शुरुआत करेगा;

घ)गाड़ी नियंत्रकद्वारा किसी जारी दिशा के बारे में दोहराएगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि यह सही है;

ड) सुनिश्चित करेगा किगाड़ी नियंत्रक ने उपलब्ध कराई गई जानकारी को समझ लिया हो, और

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

जब गाड़ीनियंत्रण फोन पर कोई आपाल कॉल सुनी जाती है, तोअन्यउपयोगकर्ता प्रसारण रोक देंगे ताकिगाड़ी नियंत्रकआपात कॉल को सुन सके।

4.2.3गाड़ी नियंत्रणरेडियो आधारित जीएसएम-आर का उपयोग

डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रकरेडियो का केवल परिचालनिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाएगाऔरसमस्त प्रसारण स्पष्ट, संक्षिप्त और शिष्ट तरीके से होना चाहिए।

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

क) यहसुनिश्चित करने के लिए सुनेगा किरेडियोउपयोग के लिएसुलभ औरउपलब्ध हो;

ख) उद्घोषित होने वाली गाड़ी का नंबर, रेलइंजन का नंबर अथवासंपर्क 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 गाड़ीनियंत्रक अपनी प्रतिक्रिया दे सके;

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

v) सुनिश्चित करेगा किगाड़ी 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।

ऐसीस्थितिमेंजहांआपातस्थितिकेचलतेगाड़ीनियंत्रकसेसंपर्ककरनातत्कालआवश्यकहो, गाड़ीनियंत्रणफोनमें, भलेहीवहउपयोगमेंहो, 'इमरजेंसी, इमरजेंसी, इमरजेंसी'शब्दप्रसारितकियाजाएगाऔरगाड़ीनियंत्रकद्वाराउसेसुनलेनेकेबाद,आपातस्थितिकेविवरणट्रांसमिटकिएजासकतेहैं।

जबगाड़ीनियंत्रणफोनपरकोईआपातकॉलसुनीजातीहै,तोअन्यउपयोगकर्ताप्रसारणरोकदेंगेताकिगाड़ीनियंत्रकआपातकॉलकोसुनसके।

4.2.4 जीएसएम-आर के माध्यम से आपात कॉल

विवरण अध्याय 26 में उपलब्ध कराए गए हैं।

4.3 डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रणकी अनुमति

4.3.1 संक्षिप्त परिचय

निम्नलिखित स्थितियों में डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रककी अनुमति प्राप्त की जाएगी जब :

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

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

ग) डीएफसीस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरकी सिगनलिंग से पूर्व किसी आने वाली गाड़ी को किसीडीएफसीसीआईएलस्टेशन से होकर गुजरना हो;

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

ड) कोईअन्यरेल गतिविधि जोडीएफसीकी मेन लाइनों पर होनी हो।

भारतीय रेलनेटवर्क के साथ इंटरफेस वाले स्टेशनोंअथवाजंक्शनों पर, डीएफसीसीआईएलके स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीनेटवर्कसेभारतीय रेलनेटवर्क पर किसी गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देने से पूर्व भारतीय रेल केस्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टरअथवागाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेंगे।

डीएफसीसीआईएलका स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरसुनिश्चित करेगा किकिसी गाड़ी को स्टेशनसे मार्ग निश्चित करने से पहले डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रककी पूर्व अनुमति ली जाती हो।

गाड़ी संचालक तब तक डीएफसीनेटवर्क 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 डीएफसीसाइडिंग 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।

डीएफसीसीआईएलका गाड़ी नियंत्रक अपने विवेक पर, विशेष परिस्थितियों में डीएफसीनेटवर्क पर किसी गाड़ी के संचलन अथवासाइडिंग में प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।

4.3.2 भारतीय रेलनेटवर्क से डीएफसीसीआईएल में प्रवेश करने के लिए अपेक्षित गाड़ियां

डीएफसीसीआईएलका स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरभारतीय रेलनेटवर्क से डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश करने वाली किसी गाड़ी के लिए डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रक की अनुमति के बिना सिगनल का संचालन नहीं करेगा।

भारतीय रेलका स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरअथवाभारतीय रेल केगाड़ी नियंत्रक द्वारा यह सूचना मिलने परकि किसी गाड़ी कोभारतीय रेलनेटवर्कसे डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश करना है, डीएफसीसीआईएलका स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएल केगाड़ी नियंत्रकसे संपर्क करेगा औरउक्त गाड़ी को लेने के लिए अनुमति मांगेगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रककिसी गाड़ी को डीएफसीनेटवर्क 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 डीएफसीनेटवर्क पर संचालित होने संबंधी अपेक्षित कागज़ात उपलब्ध करवा दिए हों;

ग) लोको पायलटने डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संचार माध्यमों के परीक्षण के लिएसंपर्क 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 उपयुक्तइंजन हो,
- ii) डीएफसीसीआईएलकंट्रोल की पूर्व अनुमति उपरांत एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेंट्री और विशेष परिस्थितियों में ब्रेक यान में गार्ड हो।

ड) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को रेलइंजनऔरगाड़ी केसंचालन संबंधी विवरण उपलब्ध करा दिए गए हों।

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

- i) डीएफसीपरशंटिंग कीआवश्यकताएं;
- ii) डीएफसी पर लोको पायलटऔरगार्ड (जहां लागू हो) के अपेक्षित बदलाव;
- iii) डीएफसी पर संचालित होते समयरेलइंजनोंअथवाब्रेक यानों के बदलाव।
- iv) अन्य कोई गतिविधि जिससे डीएफसीनेटवर्क पर गाड़ी परिचालन प्रभावित होता हो।
- v) गाड़ीबिना बाधा के डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश के लिए तैयार हो।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकसुनिश्चित करेगा कि, जैसा उल्लिखित है, उचित परिस्थितियां उपलब्ध हों, औरबशर्तेगाड़ीस्वीकार की जाती हो औरडीएफसीसीआईएल केस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरगाड़ीको लेने और गाड़ी के संचालन के लिए अन्य लागू अनुदेशों के लिए अनुमति प्रदान करता हो।

अनुमति प्राप्त होने पर, डीएफसीसीआईएलका स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरसिगनल को ऑपरेट कर सकता हो जिससे किडीएफसीनेटवर्कपर गाड़ीको सिगनल दिया जा सकेऔरभारतीय रेलके स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टरअथवाभारतीय रेल केगाड़ी नियंत्रकके अनुरूप गाड़ी आगे बढ़ाने की अनुमति दी जा सके।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश करने का रिकार्ड रखेगा औरउसके समय की रिपोर्टडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देगा।

यदि किसी कारणवश गाड़ीडीएफसीनेटवर्कनियोजित अनुसार शीघ्रता नहीं बढ़ पाती, तोडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरतत्कालभारतीय रेलके स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टरअथवाभारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रक से कारण पूछेगाऔरउसके बादडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा तथागाड़ी को रास्ता देने के संबंध में आगे अनुदेशों की मांग करेगा।

यदि क्या डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकयह अनुदेश जारी करता है किगाड़ीको अभी स्वीकार नहीं किया जा सकता, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरतत्कालभारतीय रेल केस्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टरअथवाभारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रकको सूचित करेगा और यह व्यवस्था करेगा कि गाड़ी अगले दिशानिर्देश मिलने तकअपने वर्तमान स्थल पर खड़ी रहेगी।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरगाड़ी 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 डीएफसीसीआईएलसेभारतीय रेलनेटवर्क में जाने वाली गाड़ी की अपेक्षाएं

4.3.3.1 गाड़ी नियंत्रक की आवश्यकताएं

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकडीएफसी पर किसी गाड़ी को एक जंक्शन स्टेशन पर जाने की तब तक अनुमति नहीं देगा, जब तक कि यह सुनिश्चित न हो जाए किगाड़ीको डीएफसीनेटवर्कसेभारतीय रेलनेटवर्क पर बिना देरी भेजे जाने के लिए सिगनल दिया जा सकता है।

जंक्शनस्टेशन के पिछले स्टेशन में गाड़ी के आने पर, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकभारतीय रेल केगाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगा औरपुष्टि करेगा किगाड़ीको भारतीय रेलनेटवर्क पर लिया जा सकता है।

यदिगाड़ीभारतीय रेलनेटवर्क पर स्वीकार नहीं की जा सकती, तोडीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकजब तक यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी स्वीकार नहीं की जा सकती, गाड़ी का पिछले स्टेशन पर ठहराएगा।

यदिडीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकयह समझता है कि अन्य गाड़ी संचलन को प्रभावित किए बिना गाड़ीजंक्शनस्टेशन तक बढ़ाई जा सकती, तोगाड़ीको जंक्शन स्टेशन तक बढ़ाया जा सकता है जिसके लिए भारतीय रेलनेटवर्क की स्वीकृति ली जानी है।

4.3.3.2 जंक्शनस्टेशनकी आवश्यकताएं

जब किसी गाड़ी को डीएफसीनेटवर्क से प्रस्थान करना अपेक्षित होऔरभारतीय रेलनेटवर्क पर जाना हो, तोडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक से अनुमति प्राप्त करेगा।

बशर्तेडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा उसकी अनुमति दी जाती हो, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरभारतीय रेल केस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर भारतीय रेल गाडी नियंत्रक से संपर्क करेगाऔरगाड़ी के भारतीय रेलनेटवर्क की ओर से सिगनल दिखाए जाने की अनुमति मांगेगा।

भारतीय रेलके स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर, गाड़ी को स्वीकार करने के लिएभारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रक की अनुमति से सिगनलिंग को ऑपरेट करेगाऔरडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको सिगनल की अनुमति देगा कि गाड़ीभारतीय रेलनेटवर्क पर दे दिया जाए।

यदिगाड़ीको चलाने में देरी होती है तो,डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरभारतीय रेल केस्टेशन मास्टरअथवाभारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रक को देरी के बारे में सूचित करेगाऔरआगे दिशानिर्देश मांगेगा।डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को भी सूचित किया जाएगा। गाड़ीके डीएफसीनेटवर्क से निकलने के तत्काल बाद, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरगाड़ी के प्रस्थान का रिकार्ड दर्ज करेगा औरडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा।

4.3.4 डीएफसीसीआईएल स्टेशन, टर्मिनलअथवासाइडिंग से प्रस्थान के लिए तैयार गाड़ियां

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर, डीएफसीसीआईएल गाड़ी नियंत्रक की पहले अनुमति प्राप्त किए बिना किसी स्टेशन, जंक्शनअथवासाइडिंग से गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल नहीं देगा।

यह सूचित किए जाने पर की गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार है, डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकसे संपर्क करेगा औरगाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल का अनुरोध करेगा।

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

क) गाड़ीको डीएफसीनेटवर्क पर संचालित करने की योजना हो;

ख) गाड़ीको डीएफसीनेटवर्क पर संचालित करनेके लिए गाड़ी संचालक ने गाड़ी के अपेक्षित दस्तावेज उपलब्ध करवा दिए हों;

ग) लोको पायलटने 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) कोरीडोरमें 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 डीएफसीसीआईएलकंट्रोल 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 नियंत्रकको निम्नलिखित के साथ गाडी संचालन के विवरण उपलब्ध कराए गए हों:

  i) डीएफसीपर शंटिंगआवश्यकताएं;

  ii) डीएफसी पर लोको पायलटऔरगार्ड (जहां लागू हो) का अपेक्षित बदलाव;

  iii) डीएफसी पर गाड़ी संचालन के समय रेलइंजनोंअथवाब्रेक यानों में बदलाव, और

  iv) कोईअन्यगतिविधि जिससेडीएफसीनेटवर्क पर गाड़ी संचालन प्रभावित होता हो।

  v) गाड़ीबिना बाधा के डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश के लिए तैयार हो।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकसुनिश्चित करेगा कि, जैसा उल्लिखित है, उचित परिस्थितियां उपलब्ध हों, औरबशर्तेगाड़ीस्वीकार की जाती हो तबडीएफसीसीआईएल केस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको गाड़ीके प्रस्थान के लिए सिगनल देने तथा अन्य अनुदेशों की अनुमति प्रदान करेगा जो गाडी संचालन पर लागू होता है।

अनुमति प्राप्त होने पर, डीएफसीसीआईएलका स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरसिगनल को ऑपरेट करेगा ताकिगाड़ीको सिगनल देकर आगे बढ़ाने की अनुमति दी जा सके।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर गाड़ी के डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश करने का रिकार्ड रखेगा औरउसके समय की रिपोर्टडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को देगा।

यदि किसी कारणवश गाड़ीडीएफसीनेटवर्क से योजनानुसार तुरंत नहीं बढ़ पाती, तोडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरतत्कालभारतीय रेलके लोको पायलट से कारण पूछेगाऔरउसके बादआगे के अनुदेशों के लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को सूचित करेगा।

यदिडीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकअनुदेश जारी करता है किप्रस्थान में देरी, बदली नेटवर्क परिस्थितियों के कारण गाड़ीको अभी अनुमति नहीं दिया जा सकता, तो डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरतत्काललोको पायलट को सूचित करेगा और यह व्यवस्था करेगा कि गाड़ी अगले दिशानिर्देश मिलने तकअपने वर्तमान स्थल पर खड़ी रहे।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरगाड़ी 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 स्टेशनअथवाजंक्शन से होकर गुजरने वाली अपेक्षित गाड़ी

4.3.5.1 दोहरी लाइनआटोमैटिक सेक्शन पर स्थित स्टेशनों पर सिगनल

डीएफसीसीआईएलस्टेशनोंपर जहांसिगनलसामान्यतः आटो मोड में हों, वे प्रत्येक गाड़ी के गुजरने के बाद स्वचालित तरीके से आगे जाने के लिए संचालित होंगे, औरआवश्यकता होने पर उन्हें केवल रोकने के लिए संचालित किया जाएगा।

डीएफसीसीआईएलस्टेशनोंपर, जहांसिगनलआटो मोड में हों,डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक 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 लाइनआटोमैटिक सेक्शन पर ऐसे स्टेशन जहां सिगनल आटो मॉड में नहीं हों

ऐसे स्टेशनोंअथवाजंक्शनोंपर, जहांसिगनल आटो मॉड में संचालित नहीं होते, वहां सिगनलरोक की अवस्था में अवश्य होना चाहिए औरडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएल 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 मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक से संपर्क करेगाऔरगाड़ी को मार्ग देने के लिए अनुदेश की मांग करेगा।
डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक गाड़ी संचालन के लिएडीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर को आवश्यक निर्देश देगा।

यदि गाड़ीको चलाना जारी रखना है, तोडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरगाड़ी को मार्ग देने के लिए सिगनल को ऑपरेट करेंगे।

यदि गाड़ी को रोकना हो अथवास्टेशनसाइडिंग में खड़ा किया जाना हो, तोडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरआवश्यक कांटों और सिगनल को मार्ग के अनुसार संचालित करेंगेजैसा डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा निर्देशित हो,

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरस्टेशन पर गाड़ी के संचालन के लिएडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकको गाड़ी के संचालन के संबंध में समय के अद्यतन होने की जानकारी देंगे।

4.3.5.3 इकहरी लाइनपूर्णब्लॉक सेक्शनपर स्टेशन

इकहरी लाइनपर पूर्णब्लॉक सेक्शनपर गाड़ी को लिए आने, उसके प्रस्थान अथवा रन-थ्रू जाने के लिए, लाइन का निर्धारणडीएफसीसीआईएलनियंत्रक 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 मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएल 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 डीएफसीसीआईएलनेटवर्क में प्रवेश से पूर्व ऑपरेटर द्वारा किया जाएगा, यदि मालडिब्बे हटाए अथवा लगाए जाने हों तो डीएफसीसीआईएलकंट्रोल गाड़ी के डीएफसीसीआईएलनेटवर्क 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 इत्यादिके कारण किसी गाड़ी की शंटिंग की आवश्यकता हो, और डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर को किसी गाड़ी संचालक से शंटिंग के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ हो, तोडीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरगाड़ी संचालक से निम्नलिखित की पुष्टि करेगा:

क) शंटिंग के कारण;

ख) शंट की जाने वाली गाड़ीके विवरण (मालडिब्बों की संख्याऔररेलइंजनकी संख्या) के विवरण;

ग) शंट की प्रस्तावित अवधि।

डीएफसीसीआईएल का स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर तत्पश्चात् उन विवरणों की जानकारी डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकको देगा औरशंटिंग 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 मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरतत्पश्चात् शंट मूवमेंट के लिए सिगनल देंगे।

4.3.7 डीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर गाडी स्टेबल करना

डीएफसीसीआईएलनेटवर्कको स्टेबलिंग ऑपरेशन के लिए तैयार नहीं किया गया है और जहां तक संभव हो, इनसे बचा जाना चाहिए। अपवाद मामलों में, निम्नलिखितप्रक्रियाऔरसावधानियां बरती जानी चाहिए :

क) स्टेशन मास्टरसुनिश्चित करेंगे किउनकेस्टेशनपरस्टेबलप्रत्येक वाहनइसप्रकार से रखा जाए तथासुरक्षितरखाजाए, किवेकोईअवरोधउत्पन्ननकरतेहोंऔरउनसेअन्यलाइनेंबाधितनहोतीहों,-जैसाकि नीचेनिर्देशितकियागयाहै:

i) वाहनोंको 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 कर्मचारीअथवाउसकी अनुपस्थिति मेंरेलइंजन का सहायकलोकोपायलटसुनिश्चित करेगा किपटरी 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 करनेपर 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 अथवादुर्घटना के कारण ब्रेक की कंटिन्युटी प्रभावित हुई हो, तो गाड़ी को संरक्षित करने के अलावावाहनोंको भी सुरक्षित किया जाना चाहिए।

4.4 डीएफसीसीआईएलमेन 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 नियंत्रकलोको पायलट से कारणों का पता करेगा।

यदिलोको पायलट कारण बताने में असमर्थ रहता होअथवायह समझा जाता हो किगाड़ीकिसी समानांतर लाइन को बाधित कर सकती है, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक:

क) डीएफसीसीआईएलअथवाभारतीय रेलनेटवर्क पर चलने वाली सभी गाड़ियों को रुकी हुई गाड़ी के आस-पास के क्षेत्र में सूचित करने के लिए आपात चेतावनी का इस्तेमाल करेगाताकि 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) किसीसमानांतर लाइन के गाड़ी नियंत्रक से तत्काल संपर्क करेगाऔर खड़ी हुई गाड़ी के विवरण उपलब्ध कराएगा;

ग) खड़ी हुई गाड़ी के बारे में कर्षण शक्तिनियंत्रकको सूचित करेगाऔर यह पुष्टि करेगा कि उपरि उपस्कर कर्षण आपूर्ति में कोई बाधा तो नहीं है।

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

ड) आपात प्रबंधनप्रोटोकॉल की व्यवस्था करेगा।

एक बार यह पुष्टि हो जाने पर कि कोईसमानांतर लाइनें बाधित नहीं हैंऔरगाड़ियों को गुजारना सुरक्षित है तो, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकसमानांतर लाइनों के गाड़ी नियंत्रक को डीएफसीनेटवर्क पर अन्य गाड़ियों के संचालन के बारे में सूचित करेगा।

दोनों छोर के स्टेशन मास्टरअथवासहायक 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 लाइनगाड़ी नियंत्रकअथवाअन्यकर्मचारी द्वारा यह सूचित किए जाने परसमानांतर लाइन पर गाड़ी खड़ी हो गई हैऔरउसका कारण पता नहीं चल सका है, तो डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रक :

क) डीएफसीनेटवर्कपर आपात चेतावनी जारी करते हुए आसपास के क्षेत्र में गाड़ियों को सूचित करेगा और खड़ी हुई गाड़ी के विवरण देगा तथागाड़ियों 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 मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको खड़ी हुई गाड़ी की जानकारी देगा और आवश्यक होने पर सिगनल 'ऑन' रखे जाने का अनुरोध करेगा।

ग) आपात प्रबंधनप्रोटोकॉल की व्यवस्था करेगा।

एक बार यह पुष्टि हो जाने पर कि कोईसमानांतर लाइनें अवरुद्ध नहीं हैंऔरगाड़ियों का वहां से गुजरना सुरक्षित है, डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा डीएफसीनेटवर्क पर संचालित गाड़ियों को इसकी जानकारी दी जाएगी।

दोनों ओर के स्टेशन के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको गाड़ी आगे बढ़ाने के लिए सिगनलिंग की व्यवस्था के लिए भी कहा जाएगा।

अध्याय-V
डीएफसीसीआईएलकर्षण शक्तिनियंत्रण प्रणाली

5.1 अवलोकन/संक्षिप्त विवरण

डीएफसीसीआईएलकर्षण शक्तिनियंत्रणडीएफसीसीआईएल के संबंधित गाड़ी नियंत्रणकेंद्रों में स्थित हैऔर यह निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार है :

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

ख) स्टेशनों परडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक, स्टेशन मास्टरअथवासहायकस्टेशन मास्टर को, लोको पायलटोंऔरअन्यपरिचालनस्टाफद्वारा 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) ट्रिपिंगइत्यादि के मामले में रिमोट कंट्रोल के माध्यम सेवैकल्पिकबिजली की आपूर्ति की व्यवस्था करेगा;

ड) उपरिउपकरणकी विफलताओं की मॉनीटरिंग करेगाऔरनिवारक कार्रवाई करेगा;

च) उपरिउपकरणसंबंधी मुद्दों के कारण गाड़ियों की होने वाली डिटेंशन की मॉनीटरिंगकरेगा;

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 केबारे में प्रतिक्रिया करेगा।

डीएफसीसीआईएलके कर्षण शक्तिनियंत्रकको कंट्रोल के लिए एक विशिष्ट एरिया सौंपा जाता है और वह गाड़ी नियंत्रक के साथ नजदीकीसमन्वय रखकर कार्य करेगा ताकि डीएफसी का कुशल संचालन कार्य सुनिश्चित हो सके।

5.2 डीएफसीसीआईएलकर्षण शक्तिनियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां

डीएफसीसीआईएलका कर्षण शक्तिनियंत्रक2X 25 कि.वा.विद्युत कर्षण की आपूर्ति के डायरेक्ट कंट्रोल के लिएजिम्मेदार होगा तथासमस्त कर्षण शक्तिआपूर्ति संस्थानों की जानकारी रखेगाऔरसेक्शनवार व्यवस्थाओं के लिए जिम्मेदार होगा।

ड्यूटी पर तैनात कर्षण शक्तिनियंत्रक :

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 बिजलीआपूर्ति 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 अथवाअन्यविफलताओं की स्थिति में निर्धारित नियमानुसार और स्थानीय अनुदेशों के अनुसार खारिज आपूर्ति की बहाली के लिए कार्रवाई करेगा

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

च) बिजली आपूर्ति कीविफलता की स्थिति में, संबद्धडीएफसीसीआईएलअनुरक्षण दल औरप्रबंधन को तत्काल सूचित करेगाऔरउन्हे 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 शक्तिनियंत्रण संचार

लोको पायलट द्वारा उपरिउपकरण से संबंधित मुद्दो की रिपोर्ट डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकको की जाएगी औरमामले के समाधान/निराकरण के लिए सहायता मांगी जाएगी।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकलोको पायलट से आग्रह कर सकता है कि वह उचित समझे तो सीधे डीएफसीसीआईएलके कर्षण शक्तिनियंत्रक से संपर्क कर सकता है।

प्रत्येक स्टेशनऔरजंक्शन पर फोन द्वारा सीधे संपर्क की व्यवस्था है ताकि डीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरडीएफसीसीआईएलके कर्षण शक्तिनियंत्रक संपर्क कर सकें।

डीएफसीसीआईएलके कर्षण शक्तिनियंत्रक से संपर्क करते समयस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे किउपरिउपकरणकी स्थिति और लोकेशन के संबंध में सही जानकारी दी गई हो तथा समस्त वार्तालाप को समझ लिया गया है।

अध्याय-VI

डीएफसीसीआईएलकर्षणरेलइंजनकंट्रोल/क्रूकंट्रोल

6.1 लोकोमोटिव नियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां

डीएफसीसीआईएललोकोमोटिव नियंत्रक कार्यालय डीएफसीसीआईएल के संबंधित गाड़ी नियंत्रककेंद्रों में स्थित हैं औरये निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार हैं :

क) सुनिश्चित करना किभारतीय रेलअथवासंबंधितगाड़ी संचालक ने साधन के रूप में पर्याप्त संख्या में इंजनउपलब्ध कराए हैं ताकि डीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर गाड़ियों के प्रभावी संचालन की अनुमति दी जा सके;

ख) इंजनके आबंटनसे जुड़े मुद्दों के संबंध में औरअपेक्षित बदलावों की व्यवस्था के लिए भारतीय रेलअथवासंबंधितगाड़ी संचालक से संपर्क करना;

ग) जब कोई इंजनखराब हो जाएतोगाड़ी संचालन में मदद करने के लिए राहत इंजन की व्यवस्था के लिए भारतीय रेलअथवासंबंधितगाड़ी संचालक से संपर्क करना;

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

ड) जहां गाड़ियों से इंजन हटा लिए जाते हों, उन इंजनों की मरम्मत और डीएफसीसीआईएलनेटवर्क से इंजनों को क्लियर करने के लिए भारतीय रेलअथवासंबंधितगाड़ी संचालक से संपर्क करना;

च) इंजनोंसे 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) डीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर संचालित रेलइंजनों की मॉनीटरिंग, और

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

डीएफसीसीआईएलके इंजन नियंत्रकको कंट्रोल के लिए एक विशिष्ट एरिया सौंपा जाता है और वह गाड़ी नियंत्रक के साथ नजदीकीसमन्वय रखकर कार्य करेगा ताकि डीएफसी का कुशल संचालन कार्य सुनिश्चित हो सके।

6.2 किसी खराबइंजन को हटाने के लिए प्रोटोकॉल

क) गाड़ी संचालक के साथ संयोजन में जब कोई गाड़ी डीएफसी पर संचालित की जा रही हो, चल स्टॉकसहित 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 किसीखराबरेलइंजन 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 हैऔर जिन शर्तों के तहत यह काम कर सकती है, सुनिश्चित करना होगा कि उससे नेटवर्क इन्फ्रास्ट्रक्चर को कोई क्षति नहीं होगी।

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

खराबरेलइंजन 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।डीएफसीसीआईएलऐसी जिम्मेदारी उसी सीमा तक उठा सकता है कि खराबइंजन किसी बाधा के बिना अथवा कार्यनिष्पादन पर विपरीत प्रभाव डाले बिना डीएफसीसीआईएलनेटवर्क से निकल सके।

अध्याय-VII
डीएफसीसीआईएलमालडिब्बा नियंत्रण

7.1 मालडिब्बानियंत्रक की सामान्य जिम्मेदारियां

डीएफसीसीआईएलमालडिब्बा नियंत्रक कार्यालय डीएफसीसीआईएल के संबंधित गाड़ी नियंत्रककेंद्रों में स्थित हैं औरये निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार हैं :

क) सुनिश्चितकरनाकिरेलसंचालकों नेडीएफसीसीआईएल पर गाड़ियों के संचालन के लिए गाड़ी बनावट (कन्सिस्ट) उपलब्ध कराई हो;

ख) सुनिश्चित करेगा किकिसी गाड़ी के लिए उपलब्ध कराए गए मालडिब्बेडीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर संचालन के लिए उपयुक्त हों;

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

घ) यदि कोई मालडिब्बाखराब हो जाता है तो उस मालडिब्बे हटाने के लिएउपरोक्त रेल संचालकों के साथ संपर्क बनाए रखना;

ड) जहां कहीं मालडिब्बों को गाड़ियों से अलग किया गया हो, उनकी मरम्मत के लिए और डीएफसीसीआईएलनेटवर्क 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 लिएडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के साथ संपर्क बनाए रखना;

डीएफसीसीआईएलके मालडिब्बानियंत्रकको कंट्रोल के लिए एक विशिष्ट एरिया सौंपा जाता है और वह गाड़ी नियंत्रक के साथ नजदीकीसमन्वय रखकर कार्य करेगा ताकि डीएफसी का कुशल संचालन कार्य सुनिश्चित हो सके।

7.2खराबमालडिब्बा हटाने के लिए प्रोटोकॉल

क) गाड़ी संचालक के संयोजन के साथ जब कोई गाड़ी डीएफसी पर संचालित की जा रही हो, चल स्टॉकके 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 किसीखराबमालडिब्बे 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 हैऔर जिन शर्तों के तहत यह काम कर सकती है, सुनिश्चित करना होगा कि उससे नेटवर्क इन्फ्रास्ट्रक्चर की कोई क्षति नहीं होगी।

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

खराबमालडिब्बा 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।डीएफसीसीआईएलऐसी जिम्मेदारी उसी सीमा तक उठा सकता है कि खराबरेलइंजन और किसी बाधा के बिना अथवा कार्यनिष्पादन पर विपरीत प्रभाव डाले बिना डीएफसीसीआईएलनेटवर्क से निकल सके।

अध्याय-VIII
डीएफसीनेटवर्क 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 मेंरेल मंत्रालयद्वारा विधिकऔरसंचालन 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। जबभारतीय रेलएक मात्रऑपरेटर है, तोभारतीय रेलऔरडीएफसीसीआईएलएक ऑपरेटिंगप्रोटोकॉल तय करेंगेजिसमें कम से कमनिम्नलिखितनिर्देशात्मक मदें होंगी :

क) सामान्यगाड़ी 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 रेलऔरडीएफसीसीआईएल 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 औरट्रेन ब्रेकिंग की आवश्यकता

ड) ट्रेन टेलीमेट्रीऔरब्रेक यान

ढ) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट का संचलन

ण) गाड़ियों को स्वीकार न करना औरविनियमन

त) डीएफसी पर शंटिंग

थ) गति प्रतिबंध

द) लोकोट्राल के साथ गाडी का संचालन

ध) डीएफसी से सीधे जुड़ी साइडिंगों/पीएफटी/पोर्टोंमें लदान के लिए स्टॉक की आपूर्ति

न) डीएफसीनेटवर्क पर चल स्टॉक की आवश्यकता

प) डीएफसीनेटवर्क पर खराबचल स्टॉकऔरइंजनों की संभाल के लिए प्रोटोकॉल

फ) डीएफसी पर संचालितकैरिज एवं वैगन के चल स्टॉक का परीक्षण

ब) मुख्य निष्पादन संकेतक (केपीआई)

भ) घटनाएंऔरसूचना योग्य घटनाएं

म) दुर्घटना औरअसामान्य घटना.

य) दुर्घटनाजांच

र) संरक्षाकार्यनिष्पादनका अनुपालन,मॉनीटरिंगऔरसमीक्षा.

यह आशा की जाती है कि बाद मेंरेल मंत्रालयद्वारा विधिकऔरसंचालन 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 औरऑपरेटरऔररेल मंत्रालय, ऑपरेटरऔरडीएफसीसीआईएल 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 स्टॉकएवंइंजन - डीएफसीऔरभारतीय रेल पर पंजीकरण, अनुरक्षणऔरसंचालन।

ii) श्रमशक्ति : सक्षमता, प्रशिक्षण, कार्य के लिए फिट,

iii) घटनाएं और असामान्य घटनाओं की रिपोर्टिंग।

iv) दुर्घटना औरदुर्घटनाकी 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 अध्यायमें संचालक की निम्नलिखित आवश्यकताओं से अपेक्षित विवरण दिए गए हैं -

i) चल स्टॉकएवंइंजन

ii) श्रमशक्ति, चिकित्सा मानक, कार्य के घंटे, सक्षमता

iii) संरक्षाकार्यनिष्पादनमॉनीटरिंगऔरसमीक्षा

iv) अन्यआवश्यकताएं

गाड़ी संचालककी आवश्यकताएं

क. स्टाफकी आवश्यकताएं

8.1 डीएफसीनेटवर्कपर चल स्टॉक के संचालन के लिए नियुक्त संचालकडीएफसीसीआईएलपर लागू संरक्षाऔरसंचालनआवश्यकताओं का पालन करेंगे। डीएफसीनेटवर्कऔरडीएफसीसीआईएल 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 औरपरिचालन;

ii) गाड़ियों की आवाजाही का नियंत्रण औरसिगनलिंग;

iii) रेलपथ अवसंरचनाअथवाचल स्टॉक पर कार्य;

iv) शंटिंगऔरटर्मिनलके कार्य संचालन, और

v) अन्यगतिविधियां 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) चिकित्सामानक;

ii) संचालन, अपेक्षितसक्षमता, और

iii) इंजीनियरिंगकार्यप्रणाली की सक्षमता.

8.2 चिकित्सा मानकों के लिए दिशानिर्देश

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकयह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं किकर्मचारी चिकित्सीय आधार पर सक्षम हों ताकि वे एक सुरक्षित तरीके से अपने निर्धारित कार्य कर सकें।

8.3 नशीले पदार्थऔरशराब

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकयह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं किशराबऔरनशीले पदार्थों को हानि पहुंचाने वाली नीतियां लागू होंऔरडीएफसीनेटवर्क 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)

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकउन 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 शराबअथवाअन्यनशीले पदार्थ कारक हो सकते हैं, ऐसे मामलों में घटनाओं अथवा दुर्घटनाओं के बाद परीक्षण, और

घ) डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी 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 औरविश्राम की अवधि नियम

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकों द्वारा थकान को कार्यस्थल पर होने वाला जोखिम माना जाएगा और जैसा लागू अधिनियमों और विनियमों के माध्यम से निर्धारित है डीएफसीनेटवर्क पर काम के समय, काम के घंटों और विश्रामकीनीतियोंकाअनुसरण किया जाएगा।

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी 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 परिचालनऔरसंरक्षा

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकसुनिश्चित करेंगे किकर्मचारी की सक्षमता का विकास किया जाए और उसे बनाए रखा जाए तथा इसके लिएनिम्नलिखित को ध्यान में रखा जाए :

क) यह प्रमाणित किया जाएगा कि कर्मचारी डीएफसीसीआईएलसाधारण नियम, प्रक्रियाओंऔरअन्यनियमावलियोंतथाअनुदेशों में उल्लिखित अपेक्षित संरक्षाआवश्यकताओं 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 डीएफसीनेटवर्क पर कोई परिचालनऔरसंरक्षा कार्य नहीं कर सकेंगे;

ड) किसी कर्मचारी कीसंरक्षासंबंधी सक्षमता का पुनः आकलन, उत्पन्न जोखिम के अनुसार किया जाएगा, जबकि कर्मचारी एक निरंतर लंबी अवधि के लिए परिचालनसंरक्षा 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 सक्षमताउस समय से समाप्त मानी जाएगी जहां से उक्त सक्षमता वापस ले ली गई हो अथवा निलंबित कर दी गई हो।

8.5.2 रूटअथवाक्षेत्र विशेष की सक्षमता

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकसुनिश्चित करेंगे किनिम्नलिखित के संबंध में रूटअथवाक्षेत्र विशेष की सक्षमताओं की कार्यप्रणाली के विकासऔर रखरखाव के लिए ध्यान रखा जाता हो:

क) गाड़ियों के परिचालन और संचालन के लिए:

i) नेटवर्करूटकी जानकारी;

ii) डीएफसीसाइडिंग के लिए यार्ड, जंक्शनऔरस्टेशनों सहित संलग्न नेटवर्क के भी यार्ड सक्षमता, और

I) कम्यूनिकेशनप्रोटोकॉलऔरइंटरफेस संबंधीआवश्यकताएं।

ख) गाड़ियों के संचलन के लिए नियंत्रण औरसिगनलिंग :

i) कंट्रोलरूम, पैनलअथवासिगनलबॉक्स की सक्षमता, और

ii) कम्यूनिकेशनप्रोटोकॉलऔरइंटरफेस संबंधीआवश्यकताएं।

ग) अवसंरचना अथवाचल स्टॉक के लिए कार्य:

i) जैसा कार्य के लिए लागू हो रूट, यार्ड, अवसंरचनाऔरचल स्टॉकके बारे में जानकारी , और

ii) कम्यूनिकेशनप्रोटोकॉलऔरइंटरफेस संबंधीआवश्यकताएं।

घ) शंटिंगऔरटर्मिनलकार्यों के लिए :

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

ii) कम्यूनिकेशनप्रोटोकॉलऔरइंटरफेस संबंधीआवश्यकताएं।

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

i) रेलपथ की जानकारी;

ii) विद्युतीकृतरेलपथ की जानकारी;और

iii) कम्यूनिकेशनप्रोटोकॉलऔरइंटरफेस संबंधीआवश्यकताएं।

8.5.3इंजीनियरिंगसिस्टम की सक्षमता

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे किकर्मचारी की सक्षमता के विकास और उसके रखरखाव के लिए कार्यप्रणालियों को लागू किया जाता हो, जिन्हें डिजाइन, निर्माण, संस्थापना, मॉनीटरिंगऔर अनुरक्षण, अवसंरचनाऔरचल स्टॉक की डीकमीशनिंग तथा निपटान के लिए ध्यान में रखा जाता है।

8.6 परिचालनऔरसंरक्षाफॉर्म

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालक संचालन कार्योंएवंसंरक्षाके विभिन्न प्रारूपों के प्रबंधन हेतु लागू कार्यप्रणालियों के लिए निम्नलिखित को सुनिश्चित करेंगे:

क) कि संचालन कार्योएवंसंरक्षाके विभिन्न प्रारूपों के प्रबंधनके 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 कार्योएवंसंरक्षाके विभिन्न प्रारूप सही प्रकार से पूर्ण करके प्रस्तुत और एकत्रित किए जाते हों, और

ग) कि संचालन कार्योएवंसंरक्षाके 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 **संरक्षासंबंधी चाबियां**

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालक सुनिश्चित करेंगे किसंरक्षाचाबियां 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, रूटऔरयार्डसक्षमता है;

ख) क्या रेल संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए कर्मचारी कोसंरक्षा 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 स्टॉकआवश्यकताएं**

8.8 गाड़ी के ब्रेक संबंधीआवश्यकताएं

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

- गाड़ी के ब्रेक गाड़ी की विशेषताओं और डीएफसी नेटवर्क एरिया के अनुसार लागू होता है;
- जैसानीचेदियागयाहै, ब्रेकोंकीमरम्मतकीजातीहोअथवावाहनोंकीरिमार्शलिंगकीजातीहोया हटाया गया हो अथवा ब्रेक को अलग किया जाता हो।
- डीएफसीनेटवर्क पर संचालित भारतीय रेल की समस्त गाड़ियों में वैध ब्रेक पावर प्रमाणपत्र होना चाहिए। सामान्य परिस्थितियों के अंतर्गतडीएफसी पर संचलन के दौरान ब्रेक पावर अवैध नहीं होना चाहिए। ब्रेक पावर प्रमाणन में किसी प्रकार की लापरवाही के मामले में, डीएफसीसीआईएल परकिसी भी रूप में, उसकी पुनर्बहाली के लिए कोई कार्य अथवा जिम्मेदारी नहीं सौंपी जाएगी इसकी जिम्मेदारी पूर्णतयाभारतीय रेल की होनी चाहिए।
- समस्त निजीसंचालकों के पास अपनी आंतरिकसंरक्षा 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), जोडीएफसीसीआईएलकी आवश्यकताओं औरसंचालकों के साथ इसकेविभिन्नकरारों के अनुरूप हों।ऐसे प्रमाण पत्र उस समय तक अवश्य वैध रहने चाहिए, जब गाड़ी डीएफसीनेटवर्क 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।

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकनिम्नलिखित का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि :

क) भारतीय रेलद्वारा 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 गएब्रेक वाले वाहनों की पहचान के लिए अनुदेशों का पालन किया जाना चाहिए।

ग. इंजनकी आवश्यकताएं

8.9लोको पायलटकी सक्षमता

क) गाड़ी संचालकऔरडीएफसीसीआईएलसुनिश्चित करेंगे किलोको पायलटनिम्नलिखित के संबंध में सक्षम होते हों:

  i) डीएफसीसीआईएलकेसामान्य नियमऔरप्रक्रियाएं;

  ii) नेटवर्क में प्रवेश करने तथा उससे निकलने के लिए इंटरफेस संबंधी व्यवस्थाएंऔरसंबद्ध दस्तावेज; और

  iii) परिचालन नियमावली की प्रक्रियाएं।

ख) डीएफसीनेटवर्क 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, परीक्षणऔरप्रबंधन;

  ii) संचालित किए जाने वाले इंजनों औरचलस्टॉकके प्रकार; और

iii) उन रूटऔरअवसंरचनासहितयार्डोंऔरअन्यसुविधाओं का ज्ञान, जिन पर लोको पायलटको संचालन कार्य करना अपेक्षित हो।

8.10 इंजनउपकरण

क) डीएफसीनेटवर्क पर संचालन कार्य करते हुए, लोको पायलटों को सुनिश्चित करना चाहिए कि निम्नलिखितउपकरण उपलब्ध कराए गए हों औरवे चालू हालत में हों :

- i) एक घड़ीअथवादीवार घड़ी;
- ii) अनुमोदित वैयक्तिकसंरक्षाउपकरण;
- iii) इंजनके संचारउपकरणताकि गाड़ी में रहकर अथवा गाड़ी से बाहर जाकर संपर्क किया जा सके;
- iv) जहां गाड़ी पर कोई गार्ड तैनात न हो, परिचालितएंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्रीउपकरण;
- v) सुरक्षित कार्य के लिए चाबियां;
- vi) डीएफसीसीआईएलके साधारण नियमोंऔरअन्यपरिपत्रों के अनुसार अपेक्षित फार्म।
- vii) जैसा निर्धारित है, आपातउपकरण।
- viii) जैसा निर्धारित है, प्राथमिक उपचार की सामग्री।
- ix) कोहरे वाले मौसम के दौरान संचलन के लिए।

ख) डीएफसीनेटवर्क में किसी गाड़ी के प्रवेश करने से पहले, लोको पायलटसुनिश्चित करेंगे कि:

- i) समस्त आवश्यक एयर ब्रेक परीक्षण किए गएहों और वे अपेक्षित सीमा के भीतर हों;
- ii)इंजनकी हेडलाइट को हाई और लो बीम पर परीक्षण किया गया होऔरजहां उसे फिट किया गया हो, 'डिच लाइट्स' की जांच की गयी हैऔरवह पूरी तरह काम करने की स्थिति में हो;
- iii) जहां फिट की गई हों, इंजन की पहचान वाली लाइट्सपूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;
- iv) इंजनकी सीटी/हॉर्न पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;
- v) जहां गाड़ी पर कोई गार्ड तैनात न हो एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्रीपूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;, और
- vi) इंजनके संचारउपकरण पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;
- vii) सैंडर्स और वाइपर्स पूरी तरह काम करने की स्थिति में हों;
- viii) कोईभी संरक्षाउपकरणबाईपास 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 पायलटसुनिश्चित करेगा कि किसी अन्य इंजन अथवा किसी गाड़ी से जुड़ने पर इंजन की कपलिंग सुरक्षित औरअथवासही 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) यदिगाड़ी के एक बीच में परिचालित इंजन है औरयह गाड़ी की ढुलाई में सहायता के लिए अपेक्षित होता है, तोचालकसुनिश्चित करेगा कि इंजन के लिए रिमोट ऑपरेटिंग डिवाइस जैसे लोकोट्रोल का परीक्षण कर लिया गया है और उसका संचालन होता है;

च) कोईलोको पायलट तब तकरेलइंजन 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 सतर्कतानियंत्रण प्रणालीखराब हो जाती हैऔरलोको 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 मेंडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकों को सूचित किया जाएगा।

8.11 **इंजनस्पीडोमीटर**

क) डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश करने से पूर्व, अथवाजैसे ही संभव हो,लोको पायलटसुनिश्चित करेगा किइंजनस्पीडोमीटर काम कर रहा हो;

ख) गाड़ी के चलते समय यदिस्पीडोमीटर विफल हो जाता है, तो डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकऔरइंजन नियंत्रकको सूचित किया जाएगाऔरजैसा डीएफसीसीआईएलसाधारणएवंसहायक नियमोंतथाप्रक्रियाओं में उल्लेख है, लोको पायलट गाड़ी की गति को आंकेगा।

8.12 लोको पायलटकी सतर्कता

डीएफसीनेटवर्क पर गाड़ी चला रहे लोको पायलटनिम्नलिखित के संबंध में ध्यान देंगे :

क) सतर्क रहेंऔरगाड़ी 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 रखेंऔर 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 रहेंऔर गाड़ी को रोकने अथवा गति को कम करने के लिए तैयार रहें;

छ) प्रत्येकलागू गतिप्रतिबंध अथवा लोको पायलट द्वारा स्वयं रेलपथ की देखे जाने वाली स्थिति के अनुरूप नियम का पालन करें;

ज) किसी स्टेशन, साइडिंग, सिगनलअथवाकिसीसमपार पर पहुंचते समय, विशेषकर जब मौसम साफ न हो अथवाकिसी 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 मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार कार्य करें, और

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

8.13 इंजनसीटी का संचालन

8.13.1 इंजन की सीटी का सामान्य उपयोग

क) लोकोपायलट 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 पायलटनिम्नलिखित परिस्थितियों में इंजन की सीटी बजाएगा :

i) रुके हुएइंजन को चलाने से पूर्वऔर 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 पायलटकिसी वैध कारण के बिना इंजन की सीटी नहीं बजाएगा।

8.13.2 इंजनकी सीटी की विफलता

क) यदि डीएफसीनेटवर्क पर इंजनकी सीटी किसी समय विफल हो जाती है, तोलोको पायलटडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकऔरइंजन नियंत्रकको रिपोर्ट करेगा औरडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के निर्देशानुसार गाड़ी को संचालित करेगा।

चालकको 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 तोनिम्नलिखितलागू होगा :

i) जब परिस्थितियां सही हों और गाड़ी चालन वाले स्थान से दृश्यता स्पष्ट हो, तो लोकोपायलटसुनिश्चित 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 लोकोपायलट 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 अन्यस्थान पर, जहां लोको पायलट आवश्यक समझे; और

(iv)यदि लोको पायलटसमझता है कि वाहनों के मालिकअथवा रेलपथ पर अथवा उसके निकट काम करने वाले अथवा गुजरने वाले व्यक्ति गाड़ी के आने के बारे में नहीं जान पाते है तोलोको 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 समयजब इंजन की सीटी काम नहीं कर रही हो, तोलोको पायलट:

i) समपार की ओर इतनी गति से बढ़ेगाजिससे गाड़ीको सुरक्षित तरीके से रोका जा सकेऔरगाड़ी को सड़क वाहनों, कामगारों अथवा पैदल यात्रियों से टकराने से रोका जा सके;

ii) समपार से पहले गाड़ी रोकेगा;

iii) डीएफसीसीआईएल/रेलवेकर्मी के अथवाकिसीलोको पायलट के द्वारा दिए जाने वाले सिगनल का पालन करेगा जोसमपार से आगे जाएगाऔरलोको पायलट को सिगनल देगा कि समपार क्लियर हैऔरसड़क तथा पैदल यातायात रुक चुका हैअथवासमपार इनसे क्लियर है; और

iv) सतर्क गति पर समपार से होकर गुजरेगा।

8.14 इंजनहेडलाइटका संचालन

8.14.1 सामान्य

इन प्रक्रियाओंको डीएफसीसीआईएल केसाधारण नियमऔरप्रक्रियाओं के साथ मिलाकर पढ़ा जाना चाहिए।

8.14.2 इंजनहेडलाइट का सामान्य उपयोग

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

ख) लोको पायलटसुनिश्चित करेगा किजब गाड़ी दूसरी किसी गाड़ी के क्रास होने की प्रतीक्षा कर रही हो तो हेडलाइटबंद 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) गाड़ीकिसी स्टेशन में प्रवेश करने के लिए अधिकृत हो चुकी हो;

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

iii) गाड़ीरुक 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) लोकोपायलटआने 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 पायलटहेडलाइट को मंद/धीमा कर देगाअथवायदि "मार्कर" अथवा "फ्लेशर" लाइट लगी हों तो उस समय हेडलाइटको बंद कर देगा, जब :

i) शंटिंग वाले स्थलों से होकर गुजरेगा;

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

iii) जंक्शनों, टर्मिनलोंअथवास्टेशनों 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 इंजनहेडलाइटविफलता

क) यदिडीएफसीनेटवर्क पर रेलइंजन कीहेडलाइटकिसी समय विफल हो जाती है, तोलोको पायलटडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकऔरइंजन 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, डीएफसीसीआईएलके साधारण नियमऔरप्रक्रियाओं के उल्लेखानुसार चालक गाड़ी आगे बढ़ाएगा।

8.15 लोको पायलटों के प्राधिकार का सत्यापन औरअन्यजानकारी

आगमन सिगनल, प्वाइंट इंडीकेशन, गतिके संकेत चिह्नअथवारेलपथ के समीप लगे अन्यसंकेत चिह्नों के अभिप्राय का रेलइंजन का नियंत्रण करने वाला लोको पायलटों द्वारा पालन किया जाएगा औरयदि इंजन पर एक से अधिक लोको पायलट हो तो दोनोंलोको पायलट इसे सुनिश्चित करेंगेऔरसिगनल का अभिप्राय मौखिक रूप से अन्यलोको पायलट को बताएगाऔरसुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को नियंत्रित करने वालालोको पायलटसिगनल के अभिप्राय के अनुरूप गाड़ी को नियंत्रित कर रहा है।

8.16 खतरे की स्थिति में सिगनल को पार करना

8.16.1 सिगनलविफलता

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

यदि सिगनलआती हुई गाडी के सामने रोक संकेत में बदल जाती है तो,डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकडीएफसीसीआईएल केस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगाऔर गाड़ी को रोकने के लिएसिगनल को रिस्टोर करने का कारण पूछेगाऔरयदि यह पुष्टि हो जाता है कि यह सिगनल की खराबी थी, तो जैसा डीएफसीसीआईएलसाधारण नियमऔरप्रक्रियाओं में उल्लिखित है, वह गाड़ी को प्राधिकृत करेगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकउक्त घटना की जानकारी सिगनल एवं दूरसंचारनियंत्रकको देगा औरसिगनल की खराबी को दूर कराने की व्यवस्था करेगा। डीएफसीसीआईएलद्वारा जांच भी कराई जाएगी तथा उचित प्राधिकारी को इस घटना की विस्तृत जानकारी सौंपी जाएगी।

8.16.2 लोको पायलटकी गलती

यदि यह पाया जाता है किलोको पायलट ने गलती से स्टॉप सिगनल को पार कर लिया था, तोडीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकलोको पायलट को गाड़ी आगे ले जाने की अनुमति नहीं देगा औरलोको पायलटको कार्यमुक्त करने का व्यवस्था करेगा।

यदि संरक्षा कारणों से गाड़ी को बढ़ाने की आवश्यकता हो, तो सहायक चालकको गाड़ी को सुरक्षित तरीके से चलाने की अनुमति दी जा सकती है, किंतु उसके लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकऔरस्टेशन के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरद्वारा 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 रेलइंजनविफलताअथवा 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 करेगाऔर उसे घटना के विवरण उपलब्ध कराएगा।

यदि लोको पायलटयह समझता हो कि गाड़ीसमानांतर लाइनों पर अवरोध उत्पन्न कर सकती है, तो लोको पायलटगाड़ीके 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।

यदिखड़ी हुआ गाड़ी सेसमानांतर लाइनों के लिए कोई अवरोध उत्पन्न नहीं हो रहा हो, तोलोको 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 पायलटकी थकावट अथवाअन्य अक्षमताएं

यदि किसी अक्षमताके 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 पायलटको :

i) अगलेस्टेशनपर गाड़ी रोक देनी चाहिए औरडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकको 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 परलोको पायलट को एक रिपोर्ट तैयार करनी चाहिए जिसमें असक्षमता की परिस्थितियों की जानकारी हो और उस रिपोर्ट कोडीएफसीसीआईएल को प्रस्तुत करना चाहिए।

घ.संरक्षा

8.19 संरक्षाकार्यनिष्पादन

8.19.1 मॉनीटरिंग का अनुपालन

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालक निगरानी रखेंगे किपरिचालनिक दृष्टि से कार्यप्रणाली के तहत सुरक्षित गतिविधियां होती होंऔरइस पर ध्यान देंगे कि इंजीनियरिंगसिस्टमसंरक्षित 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 कार्यनिष्पादनकी समीक्षा

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकसंरक्षाकार्यनिष्पादन की समीक्षा करने के साथ-साथ घटना के डेटा, रिपोर्टों और सिफारिशों की भी समीक्षा करेंगे।

संरक्षाकार्यनिष्पादन 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, डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालक इसे क्रियान्वित करेंगे औरसंयुक्तसंरक्षाकार्यनिष्पादनसमीक्षा बैठकों में हिस्सा लेंगे।

ङ.अन्य आवश्यकताएं

8.20 ट्रेन डॉक्यूमेंटेशन और अन्य अनुदेश

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकसुनिश्चित करेंगे किलोको पायलटों को अपेक्षित दस्तावेज, परिपत्र औरडीएफसीनेटवर्क अन्य लागू परामर्श की प्रतियां उपलब्ध कराई गयी हो ।

क) ड्यूटी आरंभ करने से पूर्वअथवा जब भी आवश्यक हो, वे सूचनाओं और अनुदेशों की जानकारी लेंगे, जो डीएफसीनेटवर्क 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) डीएफसीनेटवर्क पर गाड़ी के संचालन के लिए अपेक्षित अन्य दस्तावेज।

ग) ड्यूटी पूर्ण होने पर

i) यदि लोको पायलटको किसीअन्य लोको पायलट के साथ बदला जाता है, तोअन्यलोको पायलट को यह जानकारी दें किवह गाड़ी की जिम्मेदारी संभाले; और

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

8.21 रेलपथएक्सेसएग्रीमेंट

डीएफसीसीआईएलऔर एक गाड़ी संचालक के बीच हुए एक्सेसएग्रीमेंट में डीएफसीसीआईएलनेटवर्क 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।

एक्सेसएग्रीमेंट के तहत निम्नलिखित प्रक्रिया की पहचान की जानी चाहिए :

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

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

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकगाड़ी सेवा की शुरुआत से पूर्व उसकी समुचित प्रमाणन (अक्रेडिसन) को बनाए रखेंगे।

8.22 अवसंरचनाऔरचल स्टॉकप्रतिबंध

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालकप्रतिबंधसंबंधी जानकारी सहित निम्नलिखित की व्यवस्था के लिए कार्यप्रणाली को क्रियान्वित करेंगे :

क) लागू स्थायीगतिप्रतिबंध (उदाहरण के लिएरेलपथ के घुमाव, ढालअथवासिगनल की दृश्यता);

ख) लागू अस्थायीगतिप्रतिबंध (अर्थात्अवसंरचना संबंधी स्थिति);

ग) अन्यचेतावनियांऔरप्रतिबंध (अर्थात्लदान, 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 ताकिलोको पायलटों को डीएफसीसीआईएल द्वारा जारी वर्तमानप्रतिबंधों की जानकारी, चेतावनियां औरअन्य महत्वपूर्ण सूचनाएं उपलब्ध कराई गई।

8.23 **गाड़ी की पहचान के लिए नंबरिंग**

डीएफसीसीआईएलद्वारा 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

डीएफसीनेटवर्क पर संचालित होने वाली किसी गाड़ी की अधिकतम लंबाईसिंगल होल ट्रेन के मामले में 750 मीटर एवंलांग-होल ट्रेन के मामले में 1500 मीटर है।

किसी गाड़ी की सही लंबाई (रेलइंजनों सहित) मापने के लिए गाड़ी संचालक एक प्रभावी माध्यम उपलब्ध कराएगाऔरकिसी 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 एक्सेसएग्रीमेंट में विनिर्दिष्ट की जाती है और वह नेटवर्कअवसंरचना की सीमाओं के बराबर अथवा कम हो सकती है।

8.25 डीएफसीनेटवर्क पर एक्सेस

8.25.1 संक्षिप्त विवरण

गाड़ी संचालकसुनिश्चित करेंगे किडीएफसीनेटवर्क पर प्रवेश के लिए अपेक्षित गाड़ी की उचित मार्शलिंग की गई हो और वह नेटवर्क पर शीघ्र प्रवेश के लिए तैयार हो।

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

8.25.2डीएफसी पर शंटिंग

डीएफसीनेटवर्क 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 जबडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा शंटिंगगतिविधियों के लिए अधिकृत किया जाता हो औरयह व्यवस्था तभी की जानी चाहिए जबशंटिंग गतिविधियों से डीएफसी पर संचालित अन्य गाड़ीयों पर कोई प्रभाव न पड़ता हो।

8.26 हादसे औरउल्लेखनीय घटनाएँ

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

प्रत्येकसंगठनको 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 सूचीआईसीपी के अन्य संगठनों / पार्टी को उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

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

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

8.27 मुख्यआपात प्रतिक्रिया प्लान

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी 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/रेलवेकर्मचारियों 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/रेलवेसंगठन को वापस न सौंप दे और रिकवरी के उद्देश्य से उक्त क्षेत्र को सुरक्षित घोषित न कर दे।

आपात रेस्पांस प्लाननिम्नलिखित को परिभाषित करेगा :

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

ख) वितरण सूची;

ग)डीएफसीसीआईएल/रेलवेसंगठनों 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 औरसंचारप्रोटोकॉल;

II) आपात सेवाओंके बारे में तत्काल सूचित करने की आवश्यकताएंअथवाएक 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 औररेलवेसंगठन के प्रतिनिधियों को चल रही परिस्थितियों की रिपोर्ट उपलब्ध कराने की भी आवश्यकता है, और

IV) प्रक्रियाओंके लिएयह सुनिश्चित करने की प्रक्रिया किआपात 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/रेलवेकर्मचारियों की जिम्मेदारियां जिनमे शामिल है :

i) प्रमुख (मेजर) आपात स्थिति के समय स्थल पर मौजूद कर्मचारी द्वारा इस उद्देश्य से प्रारंभिक सर्वेक्षण कि l 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, अन्यप्राधिकारी अथवाजनता 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 निर्वहनऔर उन अनुदेशों की प्रतिक्रिया में हरसंभव सहायता उपलब्ध कराना; और

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

ज) कर्मचारियों, यात्रियोंऔरजनता को सुरक्षित स्थान पर ले जाने की प्रक्रिया;

i) खतरनाक माल , औरअथवा

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 पायलटऔरगार्ड (जहां उपलब्ध हो) अपनी सुरक्षा के लिए कार्रवाई कर सकेंऔरदेख 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 औरआपातप्रक्रियाओं तथा स्थल (अर्थात्विद्युतीकृतक्षेत्र) के क्रम में डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को तत्कालसूचित करेगा;

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

ग) सुनिश्चित करेगा किसमानांतर 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 क्यागाड़ी 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 औरउस हिस्से को अलग करने के लिए पुनः उन्हें खींचेगा।

लोको पायलटडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकसे 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, रेलपथक्लियरेंसऔरजो भी अपेक्षित हो उसकी व्यवस्था करें।

8.29गाड़ी में गार्डअथवा ब्रेक यान

8.29.1संक्षिप्त परिचय

डीएफ़सी 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, डीएफसीसीआईएलकंट्रोल की पूर्व अनुमति से फंक्शनल एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना चलने वाली गाड़ियां डीएफसी पर चलने वाली गाड़ियांब्रेक 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 संचालितकिसी गाड़ी में गार्डलोको 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 कोडीएफसीनेटवर्क पर संचालित करना आवश्यक हो तो गाड़ी संचालकसुनिश्चित करेगा किगाड़ी के पिछले हिस्से में एक ऑपरेटिंग एंड ऑफ ट्रेन इन्टेग्रिटीडिवाइस गाड़ी के पीछे रिपोर्टिंग एंड में लगाया जाता हो और उसके विवरण गाड़ी के रेलइंजन में लोको पायलटको उपलब्ध कराए जाते हों।

गाड़ी संचालकयह भीसुनिश्चित करेगा किब्रेक यानसुरक्षित हो औरउसके सभी दरवाजे पर ताले लगे हों ताकिब्रेक यान में अनधिकृत प्रवेश को रोका जा सके।

8.29.4 बिना ब्रेक यान वाली गाड़ी

जब ब्रेक यान के बिना किसी गाड़ी कोडीएफसीनेटवर्क पर संचालित करना आवश्यक हो तो गाड़ी संचालकसुनिश्चित करेगा किगाड़ी के पिछले हिस्से में एक ऑपरेटिंग एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेन्ट्रीडिवाइस गाड़ी के पीछे रिपोर्टिंग एंड में लगाया जाता हो और उसके विवरण गाड़ी के रेलइंजन में लोको पायलटको 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 इन्टेग्रिटीडिवाइस 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 रेलइंजनडी-सेंडिंग डिवाइस

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

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

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

8.31 चलती गाड़ी में संचार व्यवस्था

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

गाड़ी संचालकसुनिश्चित करेंगे किडीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित रेलइंजनसंचार 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 रेडियोफ्रीक्वेंसी के लिए अनुरोध कर सकते हैं।

8.32 लोको पायलटोंका आबंटन

डीएफसीसीआईएलअथवागाड़ी संचालकएक 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 पायलटसक्षमता 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 कीपरिचालनिकऔरव्यावहारिकआवश्यकताओं के लिए सक्षम हों;

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

गाड़ी केडीएफसीनेटवर्क में प्रवेश करने से पहले, डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को लोको पायलट बदलने कीआवश्यकता 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 नियंत्रकसे 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, तोलोको 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
मार्गस्थमॉनीटरिंगउपकरण

9.1 उपयोग में लगे उपकरण

विभिन्न प्रकार के कार्यनिष्पादन संबंधी आंकड़ों की व्यवस्था के लिए डीएफसीनेटवर्कपर मार्गस्थमॉनीटरिंगउपकरण स्थापित किए गए हैंऔरजहां आवश्यक है, डीएफसीसीआईएलगाड़ी नियंत्रणकेंद्र में परिचालनिकअलार्म लगाए गए हैं।

9.2 तालिका: मार्गस्थमॉनीटरिंग 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 उपयोगबाधित अथवाखराबब्रेकों का पता लगाने के लिए किया जाता है।
WILD	व्हील इम्पेक्ट लोड डिटेक्टर : इस उपकरण का उपयोगपटरी 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) मार्गस्थमॉनीटरिंग 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 नियंत्रकखतरे के संकेत दे रहे गाड़ी केलोकोपायलट से संपर्क करेगा औरलोको पायलट को ऐसी परिस्थितियों में सलाह देगा।

ग) डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकडीएफसीसीआईएल के अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको भी परिस्थितियों की जानकारी देगा।

घ) लोको पायलटअपनी गाड़ीरोक देगाऔरव्यवस्था करेगा कि खतरे के संकेत से संबन्धित किसी खराबी के लिएगाड़ी 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 औरलोको पायलटों को परामर्श देगा कि वे खड़ी हुई गाड़ी की ओर सावधानी से बढ़ें।

च) लोको पायलटगाड़ीके निरीक्षण के परिणामों की जानकारी नियंत्रक को देगा, जो गाड़ी संचालक को सूचित करने की व्यवस्था करेगाऔरतय करेगा कि क्यागाड़ीको चलाना जारी रखा जा सकता है, ताकि प्रभावित डिब्बे को अलग करने के लिए उसे अगलेस्टेशन तक ले जाया जा सकेअथवाआगे 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 लाइनोंऔर/अथवासिरोपरि ऊर्जा उपकरण (ओएचई पावर उपकरण) को अलग किए जाने के लिए सूचना देगा।

ज) डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकऔर/अथवाडीएफसीसीआईएल काकर्षणनियंत्रकइस संबंध में प्रक्रिया आरंभ करेगा और व्यवस्था करेगा कि डीएफसीसीआईएलप्रबंधन द्वारा उक्त स्थल पर कार्रवाई की जानी है औरसुनिश्चित करेगा कि उक्त स्थान मरम्मत कार्यों के लिए सुरक्षित है।

अध्याय-X

डीएफसीनेटवर्क पर संचालित चल स्टॉक

10.1 पंजीकरणऔरवारंटी

संचालक द्वारा डीएफसीनेटवर्क पर संचालन के लिए अपेक्षित चल स्टॉक (रेलइंजनों सहित) के विवरणडीएफसीसीआईएल को उपलब्ध कराए जाएंगे। डीएफसीके रेलइंजन नियंत्रकऔरमालडिब्बानियंत्रकसंचालक 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 स्टॉकजोड़ा जाता हैअथवायदिपरिचालनिकअथवाइंजीनियरिंग प्रकृति का चल स्टॉक संशोधित किया जाता है, तोगाड़ी संचालकडीएफसीसीआईएल को यह जानकारी उपलब्ध कराएगा कि चल स्टॉक के साथगाड़ी संचालकों काएक्सेसएग्रीमेंट भी शामिल है।

गाड़ी संचालक द्वारा रेलइंजनऔरचल स्टॉकडेटा डीएफसीसीआईएल को उपलब्ध कराया जाएगा जिसमें शामिल होंगे :

क) स्वचालितउपकरणकीपहचान (यदिउपलब्धहो);

ख) अधिकतमएक्सललोडिंग (टन/एक्सल);

ग) अधिकतमगति (खाली);

घ) अधिकतमगति (लदा हुआ);

ङ) एक्सलों की संख्या;

च) टेयर भार (टन में);

छ) कर्षण अश्वशक्ति (रेलइंजन);

ज) कपलर्स सहित लंबाई;

झ) वाहन का विशिष्ट विवरण (श्रेणीऔरसंख्या), और

ञ) चल स्टॉकका प्रकार (अर्थात्फ्रेट 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 डीएफसीनेटवर्क अथवा समस्त डीएफसीनेटवर्क पर उपयोग के लिए केवल फिट चल स्टॉक आबंटित करना सुनिश्चित किया जा सके।

10.2 व्हील प्रोफाइल

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेगा औरप्रबंधन से संबद्ध आवश्यकताओं की व्यवस्था करेगा, ताकि डीएफसीनेटवर्क 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 नियमितचल स्टॉकअनुरक्षणकार्यक्रम के भाग के रूप में री-प्रोफाइलिंग के सही मानक निर्धारित मरम्मत किए जाने हों।

अध्याय-XI

गाड़ी का मार्ग परिवर्तन

नेटवर्कपर किसी विघ्न के कारण, डीएफसीसीआईएल आवश्यकता होने पर डीएफसीनेटवर्क की रेल सेवाओं कोभारतीय रेलनेटवर्क परपरिवर्तित कर सकती है बशर्ते भारतीय रेलनेटवर्करेल यातायात में बढ़ोतरी को स्वीकार कर सकता हो।

जब कभी रेल यातायात का मार्ग परिवतर्न करने की आवश्यकता हो, तोडीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकभारतीय रेलगाड़ी नियंत्रक से समन्वय कार्य करेगाऔरइस सहमति पर पहुंचेगा कि मार्ग परिवतर्न करने की आवश्यकता वाला रेल यातायातभारतीय रेलनेटवर्क पर भेजा जाना है जिसके लिए प्रक्रिया और समय की अनुमति की आवश्यकता है और इसके बाद यातायात वापस डीएफसीनेटवर्क के अगले अप्रभावित जंक्शनस्टेशन पर ले लिया जाएगा।

डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकगाड़ी संचालक से भी समन्वय करेगाऔरसुनिश्चित करेगा कि गाड़ी मार्ग के परिवर्तन के लिए इस प्रकार योग्य होकिलोको पायलट इस कार्य के लिए समुचित तौर पर सक्षम हो औरभारतीय रेलनेटवर्क पर संचालन कार्य के लिए रूट का जानकारी रखता हो तथा औरउसकी गाड़ीभारतीय रेल की परिचालनिक आवश्यकताओं, जैसेएक्सललोडऔरअधिकतममूविंग डाइमेंशनंस (MMD) की अनुमति को पूरा करती हो।

अध्याय-XII
सुरक्षित संचालन कार्य

12.1 नियम पुस्तिकाएं

डीएफसीसीआईएलगाड़ी संचालकोंऔरअन्यकर्मचारियों जो संरक्षा से संबंधित कार्य करने वाले है, के लिएडीएफसीसीआईएल केसामान्य नियमऔरप्रक्रियाओंकी व्यवस्था और उनके वितरण के लिए उत्तरदायी है।

गाड़ी संचालकडीएफसीसीआईएलके सामान्य नियमऔरप्रक्रियाओं की जानकारी प्राप्त करनेऔरयह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी हैं किडीएफसी पर संरक्षा से संबंधित कार्य करने वाले सभीकर्मचारियों को उनके व्यक्तिगत उपयोग के लिए डीएफसी नियम पुस्तिका की एक-एक प्रति जारी करे।

12.2 सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फॉर्म औरसंरक्षाउपकरण

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे औरकर्मचारियों के उपयोग के लिए सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फॉर्मों औरसंरक्षाउपकरणों की आपूर्ति, उनका रखरखावऔरप्रावधान की व्यवस्था करेंगे।इसमें सुरक्षित कार्यप्रणाली से संबंधित फॉर्म औरसंरक्षाउपकरणशामिल तो हैं, किंतु निम्नलिखित तक सीमित नहीं है:

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

ख) रेलइंजनों, चल स्टॉकअथवारेलपथ अनुरक्षणवाहनों पर उनके उपयोगार्थ उपलब्ध कराए जाते हैं।

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

क) आपूर्तिऔरप्रावधान;

ख) कलेक्शनऔरआंतरिक लेखापरीक्षा;

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

घ) संग्रह (परिशिष्टबी के अनुसार) के भीतर अभिलेखों को रखना।

संरक्षाउपकरणशामिल हैं, किंतु निम्नलिखित तक सीमित नहीं है:

क) हाथ और दीवार घड़ियां;

ख) सुरक्षित कार्य के लिए चाबियां;

ग) रेडियोऔरटेलीफोन (अचलअथवासचल);

घ) एंड ऑफ ट्रेन मॉनीटरऔरमार्कर;

ड) गाड़ी की सुरक्षा के लिए आपातउपकरणसाथ ही पर्याप्त मात्रा में डेटोनेटर / चेतावनी सुनाने वाले उपकरण, लालऔरहरी झंडिया, हाथ वाले लैम्प औरटॉर्च, और

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

डीएफसीसीआईएल, ऑपरेटरोंऔरअनुरक्षकों द्वारा तय सुरक्षित कार्यप्रणाली में संरक्षाउपकरण 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 स्टॉकअथवारेलपथ अनुरक्षण के लिए प्रावधान और सुरक्षा;

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

घ) आंतरिकरिकार्डऔरलेखापरीक्षा।

डीएफसीसीआईएलसुनिश्चित करेगा कि गाड़ी संचालकोंऔर 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

डीएफसीनेटवर्क पर चौबीसों घंटे संचालन कार्य होंगे।

अध्याय-XIII
गाड़ी सेवा योजना

13.1 सामान्यआवश्यकताएं

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 नियोजितशंटिंगऔरगाड़ी के मापदंडो (पैरामीटरों) पर उनका प्रभाव;

ख) रेलइंजनोंऔरचल स्टॉक के लिए अधिकतमएक्सल लोड;

ग) ब्रेक व्यवस्था की आवश्यकताएओं सहित उनका परीक्षण;

घ) खतरनाक सामग्री;

ड) चल स्टॉक (रेलइंजनों सहित) काआबंटन;

च) गाड़ी के संभावित मार्ग परिवर्तनों के लिए गाड़ी की अनुकूलता;

छ) मार्ग परिवर्तन की व्यवस्थाएं;

ज) गाड़ी का प्रमाणन;

झ) गाड़ीकी ऊंचाई, चौड़ाईऔरलंबाई की सीमा;

ट) गाड़ीलदानऔरसुरक्षा;

ठ) गाड़ीमार्शलिंगकी आवश्यकताएं (एकसाथ मार्शल हुएरेलइंजनों सहित);

ड) गाड़ीके समय का अनुपालन (सेक्शन का चालन समय);

ण) गाड़ीकी अधिकतमगति, औरअथवा

त) सामान्य गाड़ी सेवा के भाग के रूप में गाड़ी का एकीकरण।

संचालक डीएफसीसीआईएलनिबंधन एवं शर्तों की औरविधिकआवश्यकताएओं को पूरा करते हुये गाड़ी का संचालन करेंगे

13.2 रेलइंजनका आबंटन

गाड़ी संचालक कार्यप्रणालियां तय करेंगे औररेलइंजनके आबंटनऔररेलइंजनों 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 औरसुनिश्चित करें किपश्चिमी कोरीडोर पर संचालित होने वालेरेलइंजन डबल स्टेकिंग के लिए डिजाइन किए गए उच्चसिरोपरिउपकरणके लिए उचित रूप से तैयार हों।

इसमें रेलइंजनों का आबंटनशामिल होगाकिंतु रेलइंजनों तक सीमित नहीं है:

क) रेलपथ कीगतिके लिए निर्धारित औरगाड़ी के लिए तय समय के अनुसार कार्य के लिए सक्षम;

ख) निम्नलिखित के संदर्भ में डीएफसीनेटवर्क 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 कार्यप्रणालीऔरसंचारउपकरण, और

ड) जब डेड अथवा ऑफलाइन जोड़ा जाता हो, तो गाड़ीका अखंडता संबंधी व्यवस्था।

संचालक को डीएफसीसीआईएलरेलइंजन नियंत्रक को साथ निम्नलिखित व्यवस्थाएं प्रदान करेगा :

क) डीएफसीनेटवर्क 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 किगाड़ीमें निर्धारित रेलइंजनऔरवाहन लगे होंऔरगाड़ी के लिए निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार वह अपेक्षित गति के अनुसार लोड हो।

किसीगाड़ी की गतिअधिकतमअनुमतगति, या निम्न में जो भी कम हो, से अधिक नहीं बढ़नी चाहिए :

क) गाड़ी के निर्धारित वर्ग के अनुसार विनिर्दिष्टगति;

ख) डीएफसीनेटवर्क के लिए लोड की सीमा;

ग) किसीरेलइंजनअथवागाड़ी में लगे वाहन के लिए निर्धारित न्यूनतमअधिकतमगति;

घ) रेलपथ की साइड में प्रदर्शित स्थायीअथवाअस्थायीगतिसंकेतक;

ड) सिगनलदिग्दर्शकों के अनुपालन में जरूरी गति ;अथवा

च) नेटवर्ककंट्रोल द्वारा अधिसूचित अस्थायीगतिप्रतिबंध।

13.4 गाड़ीकी ढुलाईऔरवहन 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 गाड़ीकी ढुलाईऔरवहन 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) गाड़ीकी ढुलाईक्षमताताकि गाड़ीका निर्धारित संचालन किया जा सकेऔरअथवा

ग) जब गाड़ी समस्त शर्तों और ग्रेड के अनुसार चलने के लिए खड़ी हो, तो उसकी वहन क्षमता।

अध्याय-XIV

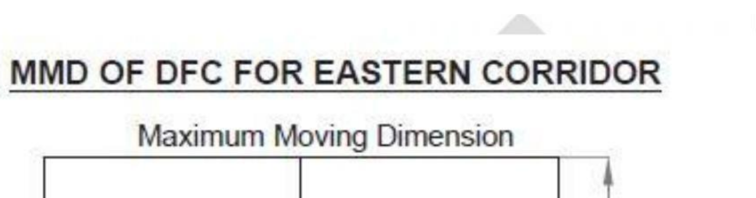
चल स्टॉककी रूपरेखा औरभार (लोड)प्रतिबंध

14.1 संक्षिप्त परिचय

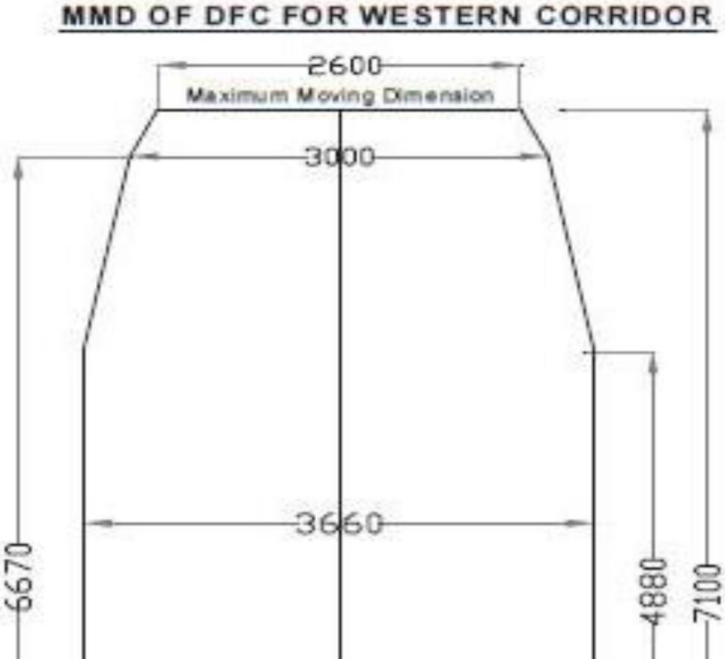
गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और डीएफसीसीआईएलनेटवर्कके चल स्टॉककी रूपरेखाऔरलोडप्रतिबंध से जुड़ी समस्त आवश्यकताएं सुनिश्चित करेंगे।

14.2 अधिकतममालडिब्बा/लदानडाइमेंशन

चित्र: 14.2.1 - अधिकतममूविंगडाइमेंशन - पूर्वीकोरीडोर (मि.मी. में)



चित्र **14.2.2** –अधिकतम मूविंगडाइमेंशन – पश्चिमीकोरीडोर (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 जैसाडीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित किया गया है, आउट ऑफ गेज के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।

ख) लदानकी रूपरेखा में बांधने का सामान, चेन औरसुरक्षित करने वाले उपकरण शामिल हैं।

14.3 अधिकतमएक्सललोड

क) जब तक अन्यथाडीएफसीसीआईएल द्वारा अधिसूचित न किया जाए डीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर अधिकतमअनुमतएक्सललोड 25 टन होगा।

ख) अनुमतअधिकतमएक्सललोड से अधिक कोईलदानकी जानकारी केवलडीएफसीसीआईएल द्वारा निर्धारित विशेष शर्तों के तहत दी जा सकती है।

14.4 अन्यलदानआवश्यकताएं

निम्नलिखितअतिरिक्तलदानआवश्यकताएंहैं, जोडीएफसीनेटवर्क पर लागू होती हैं :

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

- भार के वितरण को आधार मानकर एक्सललोडसीमा, अथवा
- गाड़ीकी अधिकतम ऊंचाईऔरचौड़ाई।

ख) गाड़ी और वाहनों की डायनेमिक फोर्स के कारण ट्रांजिट के दौरान लदानकी 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 औरडीएफसीनेटवर्क 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) लदानकी गई सामग्री,डीएफसीसीआईएलद्वारा 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 किलदान 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 कार्यडीएफसीसीआईएल के निर्धारण अनुसार किया जाना चाहिए;

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

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

vi) खुलेमालडिब्बों को साइड वाले दरवाजों के बिना खाली कंटेनर के रूप में नहीं चलाना चाहिए, औरअथवा

vii) खुलेमालडिब्बों 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 अधिकतमलदानसीमा 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) कंटेनरकी सुरक्षा के लिए इस्तेमाल होने वाले उपकरण अच्छी हालत मेंऔरडीएफसीसीआईएलनेटवर्क पर उपयोग के लिए फिट होने चाहिए।

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

ट) गाड़ीके परीक्षण द्वारामाल 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 केसंबंध 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 :

किसीमालडिब्बे 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, जिसेओवर 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 रेलनेटवर्क पर रेल लेवल से (किसी भी प्वाइंट पर) अधिकतममूविंगडाइमेंशन :

विवरण	बड़ी लाइन
केंद्र में ऊंचाई	4115 मि.मी.
साइडों में ऊंचाई	3505 मि.मी.
अधिकतमचौड़ाई	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 रेलपर आरंभ अथवा समाप्त होने वाले औरडीएफसी पर ट्रांजिट होने वाले ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट प्रेषणों का वर्गीकरण :

प्रेषणऔरन्यूनतमफिक्सड स्ट्रक्चर प्रोफाइल के बीच उपलब्ध न्यूनतमक्लियरेंस के अनुसार ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट को 3 श्रेणियों में बांटा जा सकता है।

श्रेणी 'ए': वेओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोड, जिनका सकल (ग्रोस) क्लियरेंस 22.86 से.मी. (9 इंच) औरअधिक है।

श्रेणी 'बी': वेओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोड, जिनका सकल (ग्रोस) क्लियरेंस 15.24 से.मी. (6 इंच) औरअधिक, किंतु 22.86 से.मी. (9 इंच) से कम है,

श्रेणी 'सी': वे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोड, 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 अथवारात्रि 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), डीएफसीसीआईएलअंतररेलवे : जोन के मुख्य परिचालन प्रबंधक, संबंधित रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधकऔरसमूह 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), डीएफसीसीआईएलअंतररेलवे : जोन के मुख्य परिचालन प्रबंधक, संबंधित रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधकऔरसमूह महाप्रबंधक(परिचालन), डीएफसीसीआईएल	भारतीय रेल पर ब.ला. 40 कि.मी.प्र.घं. डीएफसीपर गति के संबंध में अनुदेश डीएफसीसीआईएल 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. डीएफसीपर गति के संबंध में अनुदेश डीएफसीसीआईएल 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 वालेओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट, जो भारतीय रेल के माध्यम से ट्रांजिट नहीं किए जाते, ऐसे ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट की आवाजाही की अनुमति के लिए वर्गीकरणऔरप्रक्रिया के संबंध मेंडीएफसीसीआईएल द्वारा अलग से अनुदेश जारी किए जाएंगे।

विद्युतीकृतसेक्शनों पर ओवर डाइमेंशनल लोड:

डीएफसीसीआईएल द्वारा अलग से अनुदेश जारी किए जाएंगे।

ओवर डाइमेंशनल लोड को भेजना

आरंभिकस्टेशनपर ओवर डाइमेंशनल लोड केमालडिब्बे तभी संचालित किए जाएंगे, जब उनके संबंध में डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल से अंतिम अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया हो, और:

क) ओवर डाइमेंशनल लोडले जाने वाले मालडिब्बे/मालडिब्बोंकी संख्या डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल केस्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरद्वारा दर्ज की जानी चाहिए और उनके विवरणडीएफसीसीआईएल/भारतीय रेलगाड़ी नियंत्रक को उपलब्ध कराने चाहिए;

ख) डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेलका स्टेशन मास्टर गाड़ी के चलाने से पूर्वडीएफसीसीआईएल/भारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रकऔरकर्षण शक्ति/लोकोनियंत्रक को इसकी सूचना देगा और लाइन क्लीयर लेते समय गाड़ी के नंबर के बाद में एक्स लगाकर उसका विवरण देगा।

ग) डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल कागाड़ी नियंत्रक किसी समीपवर्तीडीएफसीसीआईएल/भारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रकअथवाइंटरफेसिंगगाड़ी 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 स्थितिके औरजब तक डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेलगाड़ी नियंत्रक द्वारा अधिकृत न किया जाए, ओवर डाइमेंशनल लोड वाली किसीगाड़ी की शंटिंगनहीं की जाएगी;

ड) डीएफसीनेटवर्क पर ओवर डाइमेंशनल लोड वाले किसी मालडिब्बे कीलूज़औररफशंटिंग निषेध है;

च) जब किसी स्टेशन पर किसी गाड़ी से एकओवर डाइमेंशनल लोडमालडिब्बाअलग किया जाता है, तोसंचालकमालडिब्बे/लोडके सुरक्षित प्लेसमेंट और उसे सुरक्षित किए जाना सुनिश्चित करने औरउसके बादस्टेशन मास्टर को सूचित करने के लिए जिम्मेदार है;

छ) गाड़ी पर सुविधाएं, जैसेगाड़ी के साथ जा रहे स्टाफ के लिए एक यात्री डिब्बा अथवाब्रेक यानउपलब्ध कराया जाएगा;

ज) जब कोईप्रेषण इतना लंबा हो कि इसे दो वाहनों (अर्थात्दो 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) यदिलोड का भार ऐसा हो किइसे 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:

डीएफसीसीआईएलओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोड वाली किसी गाड़ी के मार्ग के संबंध में गाड़ी संचालक के अनुरोध पर निम्नानुसार विचार कर सकता है :

क) किसी गैर-विभाज्यलोड के लिए, जिसे काफी हद (रिजनबली) तक लोड डाइमेंशन की रूपरेखा के भीतर कम नहीं किया जा सकता, उसेडीएफसीसीआईएल 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 कंसाइनमेंटलोड के अनुरोधों को स्वीकार नहीं करेगा;

ग) किसी गाड़ी के मार्ग पर प्रत्येकप्रस्तावितओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोडके लिए अनुरोध, जैसा प्रकाशित किया गया है, डीएफसीसीआईएलके शॉर्ट टर्म ट्रेन प्लानिंग विभाग के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किया जाना चाहिए;

घ) यदिओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलदान के संबंध में कोई संदेह हो, तोउसका अनुमोदन डीएफसीसीआईएल द्वारा नहीं दिया जाएगा।

ड) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोडडीएफसीसीआईएल द्वारा अधिकृत किए बिना संचालित नहीं किया जाना चाहिए, और

च) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलोड औरगाड़ी 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) रेलवाहनों में खतरनाक सामग्रीऔरखतरनाक सामग्री लिए चल स्टॉक कीमार्शलिंग को अलग-अलग करना, और

ग) खतरनाक सामग्रीके लिए खतरनाक सामग्रीसंहिता के प्रावधानों का अनुपालन किया जाना चाहिएऔरकिन्हीं विनियमों, प्रावधानोंअथवाउस संहिता की किन्हीं छूटों जैसा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित हो,पालन करना चाहिये , ।

अध्याय-XV

गाड़ीकी 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 गाड़ीमार्शलिंगके सिद्धांत

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगेऔरगाड़ीमार्शलिंगसिद्धांतों 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 वाहनोंकी सामान्यतः मार्शलिंग की जानी चाहिए;

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

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

- खींचने कीक्षमता
- ब्रेकउपकरण का प्रकार
- चल स्टॉक का प्रकार
- खतरनाक माललदानऔर उसका पृथक्करण
- समीपवर्तीवाहनों के बीच लंबाई का अंतर

घ) मार्शलिंगका क्रम निर्धारित करने के लिए वाहनअथवालदान के गंतव्य का इस्तेमाल नहीं किया जाना चाहिए, औरअथवाजब 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 गाड़ीकी मार्शलिंग पर प्रभाव।

अध्याय-XVI
गाड़ीनिरीक्षण

गाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे औरगाड़ियोंऔरवाहनों के निरीक्षण के संबंध में समस्त आवश्यकताओं की व्यवस्था करेंगे।
सक्षम कर्मचारी द्वारा प्रत्येकगाड़ी का परीक्षण किया जाएगा ताकि सुनिश्चित हो सके कि गाड़ी की समस्त गतिविधियां औरइससे जुड़े सवारी डिब्बे/मालडिब्बेइत्यादिसही तरह से कार्य करते हों।
सक्षम कर्मचारी संरक्षा परीक्षण संबंधी एक प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करेगा जिसमें इसकी वैधता अवधि का उल्लेख होगा।

इसमें न्यूनतमनिरीक्षणआवश्यकताएं शामिल होंगी किंतु यहडीएफसीनेटवर्क में गाड़ी की प्रवेश से पूर्व औरनिम्नलिखित के लिए सीमित नहीं होंगी, जैसानीचे तालिकामें दिया गया है :

तालिका 16.1 - डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश से पूर्व गाड़ीका निरीक्षणऔरपरीक्षण

परिस्थिति	आवश्यकताएं
डीएफसीनेटवर्क 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
एकलरेलइंजन	संचालन के लिए फिट होना चाहिए
गाड़ीके 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 16.2डीएफसीनेटवर्क में प्रवेश के समय निम्नलिखितगाड़ीनिरीक्षणऔरपरीक्षण

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।	
डीएफसीनेटवर्क पर रेलइंजन सहित किसी गाड़ी के खड़े होने के बाद, बशर्ते ब्रेक पाइप पूरी तरह चार्ज रखा जाता होऔर गाड़ी की प्रभावीसुरक्षाबनाए रखी जाती हो।	
जब डीएफसीनेटवर्क पर कोई गाड़ी रेलइंजन के बिना 24 घंटे से कम समय के लिए खड़ी हो जाती होऔरगाड़ी की प्रभावीसुरक्षा की गई हो।	
जब डीएफसीनेटवर्क पर कोई गाड़ी रेलइंजन के साथ अथवा उसके बिना के 24 घंटे से अधिक समय के लिए खड़ी हो जाती होऔरगाड़ी की प्रभावीसुरक्षा की गई हो।	

अध्याय-XVII
गाड़ीदस्तावेज

17.1 संक्षिप्त परिचय

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

टिप्पणी:दस्तावेजइलेक्ट्रानिक प्रारूप में हो सकते हैं।

17.2 नेटवर्कमें प्रवेश के पूर्व आवश्यकताएं

डीएफसीनेटवर्क पर सेवा के उपयोग की शुरुआत से कम से कम चार घंटे पहले,गाड़ीके गठन का दस्तावेज तैयार किया जाएगा औरडीएफसीसीआईएल केमालडिब्बानियंत्रकऔरकर्षणरेलइंजन नियंत्रक को उपलब्ध कराया जाएगा औरउसमें सही तरीके से निम्नलिखित शामिल होंगे :

क) पहचान के लिए गाड़ी का नंबरऔर तारीख;

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

ग) गाड़ी पर वाहनों की कुल संख्या;

घ) गाड़ी का सकल लोडटन में;

ड) गाड़ीके पिछले हिस्से का परिमाणटन में (वर्किंगरेलइंजन के परिमाण को छोड़कर);

च) गाड़ीकी लंबाईमीटर में;

छ) खतरनाक सामान वाले वाहन;

ज) वाहनों का पहचान और क्रम;

झ) प्रत्येकवाहन का सकल भार;

ट) ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंट मूवमेंट के लिएडीएफसीसीआईएल द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के विवरणों के साथ ओवर डाइमेंशनल कंसाइनमेंटलदान, यदि कोई हो।

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

ड) प्रत्येकवाहन का आरंभिक औरगंतव्य स्टेशन।

ढ) डीएफसीनेटवर्क पर प्रवेश और निकासी वाले स्टेशन।

इसके अतिरिक्त, गाड़ी संचालकडीएफसीसीआईएलके मालडिब्बानियंत्रक को डीएफसी पर मार्ग में लगाए/हटाए जाने वाले वाहनों के विवरण उपलब्ध कराएगा।

17.3 गाड़ी पर आवश्यकताएं

गाड़ीके लोकोचालकसुनिश्चित करेगा किडीएफसी पर गाड़ी की यात्रा के लिए निम्नलिखितदस्तावेज गाड़ी में ही रखे जाते हों :

क) गाड़ीमेनिफेस्ट

ख) गाड़ीनिरीक्षण प्रमाणपत्र में निम्नलिखित शामिल होगा :

I) सही ब्रेकिंग का कार्य करना ;

II) चल स्टॉक का विवरण जिनके ब्रेक आइसोलेट हो ;

III) ब्रेकपाइप लीकेज परीक्षण के परिणामऔर;

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

ग) लागूखतरनाक सामान संबंधीदस्तावेज;

घ) लागूसूचनाएंऔरपरिपत्र;

ड) लागूसुरक्षित कार्यप्रणाली संबंधी फार्म;

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

छ) संचालक के विशिष्टदस्तावेज।

17.4 नेटवर्क मेंप्रवेश के बाद आवश्यकताएं

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

17.5 डीएफसीसीआईएलद्वारा दस्तावेज के लिए अनुरोध

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

17.6 परिचालितसंरक्षा को प्रभावित करने वाली विसंगतियाँ

जबगाड़ी संचालकअथवाडीएफसीसीआईएल को किसी दस्तावेजकी विसंगति का पता लगता है, तो दूसरी पार्टी को सूचित किया जाएगा।

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

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

ख) गाड़ी संचालकव्यवस्था करेगा कि गाड़ी में रखे जाने वालेदस्तावेजका गाड़ी के वास्तविक कम्पोजिशन से मिलान किए जाए ;

ग) गाड़ी संचालकपाई जाने वाली किसी विसंगति की जानकारी उक्त स्टेशन परडीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टरको देगा, जो इस जानकारी के विवरण की डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को उपलब्ध कराएगा, और

घ) गाड़ी संचालककिसी गाड़ी में आने वाली समग्रता संबंधी समस्याओं को हल करेगा और तत्पश्चात् स्टेशन परडीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टरको सूचना देगा।

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

क) वास्तविकगाड़ीकी लंबाई दस्तावेज में दी गई लंबाई से अधिक हो;

ख) वास्तविकगाड़ीका परिमाण दस्तावेज में दिए गए परिमाण से अधिक हो;

ग) वास्तविकएक्सललोडदस्तावेज में दिए गए लोड से अधिक हो;

घ) वास्तविकअग्रणीरेलइंजनदस्तावेज में उल्लिखित अग्रणी रेलइंजन नहीं हो, औरअथवा

ड) भूलचूक हों (रेलइंजनअथवावाहन जो गाड़ी विवरण में छुट गए हो)।

जबगाड़ी संचालकगाड़ी की सुरक्षा और समग्रता के बारे में आश्वस्त हो, औरडीएफसीसीआईएल के स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरने सुनिश्चित कर लिया हो कि यह सही है, डीएफसीसीआईएल का गाड़ी नियंत्रकसामान्य संचालन कार्य बहाल कर सकता है।

अध्याय-XVIII
गाड़ी विफलताएं

18.1 रेलइंजनकी अधिक मात्रा में बालू गिरना

रेलइंजनकी 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 नियंत्रकको सूचित करें औरजितनी जल्दी संभव हो उन्हेंलोको पायलटगाड़ीकोरोकने 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, तोसेंडिंग 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 जानकारीडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को दी गयी हो।

सभी मामलों मेंडीएफसीसीआईएलके कर्षणरेलइंजननियंत्रक को सूचित किया जाना चाहिए, जो यह विवरण गाड़ी संचालक को अवश्य उपलब्ध कराएगा।

18.2 रेलइंजन के पहिये काघुमना

रेलइंजन के पहिये का अनियंत्रितघुमओपटरियों को गंभीर नुकसान पहुंचा सकता है।

रेलइंजन के साथ किसी गाड़ी का लोको पायलटपहिये का अनियंत्रित घुमओ की जानकारीडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकको 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 होऔर/अथवापहिये का घुमना जारी रहता हो, तो सेक्शन से गाड़ी को सहायता प्रदान की जाएगी।

18.3 गाड़ियों में लगने वाली आग के कारण

डीएफसीनेटवर्क 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 कीगति

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

18.5 अक्षमगाड़ियांऔरदोषपूर्णवाहन

इस खंड कोसामान्य नियमऔरप्रक्रियाओं के साथ मिलाकर पढ़ा जाएगा।

डीएफसीसीआईएलऔरगाड़ी संचालक कार्यप्रणाली तय करेंगे और असक्षमगाड़ियोंऔरखराबवाहनों से संबंधित सभी आवश्यकताओं की व्यवस्था करेंगे, किंतु ये निम्नलिखित तक ही सीमित नहीं होगी, बशर्ते:

क) जब तक कोईआपात स्थिति न हो, डीएफसीसीआईएलके कर्षणरेलइंजन नियंत्रक, और जो असक्षम गाड़ी के संचालन में सहायता के लिए हैएक दूसरे से परामर्श करेंगे ताकि वे असक्षमगाड़ी को सुरक्षित तरीके सेअलग करनेके लिए संबंधित परिचालनिक अनुदेशों, प्रतिबंधों और तकनीकी जानकारी का पता लगा सकें और उन्हें लागू कर सकें;

ख) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकडीएफसीसीआईएल केकर्षणरेलइंजन नियंत्रक, गाड़ी संचालकों के प्रतिनिधियोंऔरलोको पायलटों के संपर्क में रहेगा और रेल यातायात के प्रबंधन के उद्देश्य सेबातचीत में भागीदार रहेगा;

ग) किसी असक्षमगाड़ीकी सेक्शन में सहायता करने अथवा दूसरी गाड़ी द्वारा उसे वहां से हटाने की योजना तैयार करने के लिएडीएफसीसीआईएलरेलइंजन नियंत्रकऔरगाड़ी नियंत्रक की सहायता ली जाएगी;

घ) गाड़ी संचालकों के प्रतिनिधिडीएफसीसीआईएल केकर्षणरेलइंजन नियंत्रकको आश्वासन देंगे किअसक्षमगाड़ीअथवाखराबवाहनसहायता 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 यहआश्वासनदिया जाएगा कि गाड़ीयात्रा के लिए सुरक्षित है;

च) गाड़ी संचालक के प्रतिनिधि सभी मामलों में डीएफसीसीआईएलके कर्षणरेलइंजन नियंत्रककोगतिअथवाअन्यप्रतिबंधों अथवा सीमाओं की जानकरी देंगेअथवाजो 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 एकरेलइंजन सहित, कोई वाहन खराब होना संभावित हो अथवाखराब हो जाता हो, तो इसका निरीक्षण किया जाना चाहिएऔरगाड़ी 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:खराबवाहनोंका पता उन्हें देखकर अथवाकिसी मार्गस्थमॉनीटरिंगउपकरण के द्वारा लगाया जा सकता है।

अध्याय-XIX
रेलपथ अनुरक्षणमशीनें

19.1 रेलपथ अनुरक्षणवाहनों के प्रकार

पटरियों पर चलते समय, रेलपथ अनुरक्षणवाहनों का इस्तेमाल काम के लिए अथवाअवसंरचना के लिए किया जाता है। रेलपथ अनुरक्षणवाहन अनेक प्रकार के होते हैं।डीएफसीसीआईएल द्वारा डीएफसी पर काम करने वाली सभी प्रकार की रेलपथ मशीनों की एक सूची रखी जाएगीऔर उसे सर्वसंबंधित को उपलब्ध कराया जाएगा।

19.2 पंजीकरणऔरवारंटी

डीएफसीसीआईएल द्वारा ऐसे अनुरक्षणवाहनोंकी एक सूची रखी जाएगी जोडीएफसीनेटवर्क पर संचालन के लिए पंजीकृत हों।

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

पंजीकरणकराने के लिए, वाहन के स्वामी/संचालकवाहनों को अपेक्षित मानकों के अनुसार तैयार करेंगे।

19.3 पंजीकरण के लिए अपेक्षित वाहन

वह वाहन जो डीएफ़सी नेटवर्क पर संचालित होता हैअथवाजिसके संचालन की आवश्यकता हैअथवा उसेडीएफसीनेटवर्क 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,औरअथवा

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

19.4 जिन वाहनोंका पंजीकरण आवश्यक नहीं है

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

क) केवल कार्यस्थल के लिए अपेक्षितवाहन, औरअथवा

ख) ट्रॉलियांऔरट्रेलर।

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

19.5 रेलपथ अनुरक्षणवाहनों का संचालन

संचालन क्षेत्र के लिए अपेक्षित सामान्य नियमऔरप्रक्रियाओं का अनुपालन करते हुए रेलपथ अनुरक्षणवाहनों का संचालन किया जाएगा।

रेलपथ अनुरक्षणवाहनों का संचालन किया जाएगा और इसके लिएनिम्नानुसार अनुपालन किया जाएगा :

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

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

ग) श्रव्य (औडिबल) वार्निंग डेटोनेटर फिट किए जाएंगेऔर कार्यस्थलों के भीतर संरक्षा के लिए व्हिसल सिगनलों का उपयोग किया जाएगा;

घ) संचालकों के अनुपालनार्थ वाहन के संचालन की अधिकतमअनुमतगतिवाहन में स्थायी रूप से प्रदर्शित की जाएगी; अन्यथा वाहनपांच 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 अधिकतमगतिपर चलाया जाएगा;

ड) किन्हीं अन्यगतिप्रतिबंधों 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

इंटरफ़ेससमन्वय योजना (आईसीपी)

20.1 सामान्य

एक इंटरफ़ेससमन्वय योजना (आईसीपी) की सहमति बनाई जाए औरउसका 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। इंटफेससमन्वय 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 योजनानई 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।

इंटरफ़ेससमन्वय योजनाप्रत्येक 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 इंटरफ़ेससमन्वय योजनाकी आवश्यकताएंऔर सिफारिशें

निम्नलिखित के लिए इंटफेससमन्वय 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 मुद्दोंऔरप्रत्येक 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) अन्यसंगठनों के लिए डेटा का प्रावधान; और

ii) इंजीनियरिंगऔरपरिचालनिककार्यप्रणालियों की सक्षमता का आकलन।

ड) निम्नलिखित के लिए प्रक्रियाओंकी पहचान :

i) इंटरफ़ेस डेटा के आदान-प्रदानऔर कम्यूनिकेशन तथा सूचना सहितवितरण 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 औरजांचऔर उल्लेखनीय घटनाओं सहित रिपोर्टिंगप्रोटोकॉलऔरजिम्मेदार व्यक्ति;

iv) योजना के अनुपालन के साथ प्रत्येक पार्टी की लेखापरीक्षा;

v) डॉक्यूमेंट कंट्रोल; और

vi) योजना की समीक्षा।

20.3 गोपनीयतासंबंधी 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 किपरिचालनिकअथवाइंजीनियरिंगसक्षमता सुनिश्चित करने के लिए जानकारी अपेक्षित है। जबकि गोपनीय जानकारी को संभालने के लिए प्रक्रियाओं पर सहमति होनी चाहिए।

20.4 इंटर्फेससमन्वय योजनाका क्रियान्वयन

इंटरफ़ेस समन्वय योजनामें चिह्नित इंजीनियरिंगऔरपरिचालनिककार्यप्रणालियों के मानकों और सक्षमता के आकलन की प्रक्रिया के माध्यम से इंटरफ़ेस समन्वय योजना लागू की जानी चाहिए। इंटर्फेससमन्वय योजना के क्रियान्वयन में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए :

क) रेल संचालन के लिए संचालन पैरामीटरों का निर्धारण औरदस्तावेज (अर्थात्अवसंरचनारूटमानकों, वाहनऔरगाड़ीके परिचालनिक मानक)।

ख) विशिष्ट इंजीनियरिंगऔरपरिचालनिकप्रक्रियाओं को चिह्नित करना जिसे प्रत्येकपार्टी इंटरफ़ेससमन्वय योजनाके माध्यम से मानने को तैयार हो। इनप्रक्रियाओंद्वारा कार्य संबंधी पैरामीटरों की बाधाओं की संभाल की प्रक्रियाएं, साथ ही अवसंरचनाअथवाचल स्टॉक की शर्तें भी चिह्नित की जानी चाहिए, जिनके अस्थायी तौर पर प्रतिबंधित उपयोग की आवश्यकता होती है।

20.5 इंटरफ़ेससमन्वय 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 अन्यरेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख एकसिगनल, अवसंरचनाअथवासंकेत चिह्न द्वारा किया जा सकता है।

ख) रेलपथ: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी समाप्त होती है और अन्यरेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख एकसिगनल, अवसंरचना, स्लीपर अथवासंकेत चिह्न द्वारा किया जा सकता है।

ग) सिगनलिंग: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी समाप्त होती है और अन्यरेलवे की आरंभ होती है। इसका उल्लेख एकसिगनल, अवसंरचना, स्लीपर अथवासंकेत चिह्न द्वारा किया जा सकता है।

घ) सिरोपरिउपकरण: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारी समाप्त होती है और अन्यरेलवे की आरंभ होती है।इसका उल्लेख उपरि उपकरण में एक एयर गैप, संकेत चिह्न अथवा अन्य अवसंरचना द्वारा किया जा सकता है।

ड) साझीअवसंरचना: जहां एक रेलवे की अनुरक्षण संबंधी जिम्मेदारीअन्यरेलवे से साझा की जाती है, जैसेसिगनलउपकरणबॉक्स, सिगनलअवसंरचनाऔरउपरि 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
आपातबचाव 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 जिम्मेदारियोंऔरप्रक्रियाओंका निरूपित करना।

ख) कदम दर कदम मार्गदर्शन उपलब्ध कराना कि यदि घटना घटित हो जाए तो उनसे कैसे निपटा जाए। गाड़ी संचालकोंऔरडीएफसीसीआईएलके कर्मचारियोंको 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 उद्देश्यनिम्नलिखित के है परंतु यही तक सीमित नहीं है :

क) जीवन बचानाऔरपीड़ा को कम करना, तत्पश्चात्

ख) जहां आवश्यक हो, फंसे हुए यात्रियों की सहायता के लिए भारतीय रेलवे की मदद करनाऔर 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 जोमृत्यु अथवा घायल होने और संपत्ति की क्षति का कारण बनती हो अथवा जिसमें ऐसी क्षमता हो।
आपात/गंभीर दुर्घटनाएं/ आपदाएं	एक ऐसी घटना जो गाड़ीदुर्घटना 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	डीएफसीसीआईएलऔररेल संचालकों, रेलवेअधिकारियों 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) डीएफसीनेटवर्क पर उल्लंघन करते हुए यात्री गाड़ी का अवपथन;

ग) डीएफसीनेटवर्कपर किसी गाड़ी का अवपथनजिससे किसी वैकल्पिक रेल नेटवर्क पर समानांतर लाइनों की संरक्षाप्रभावित होती हो;

ग) किसी गाड़ी/गाड़ियों की भिड़ंत;

घ) सुरक्षाके प्रति खतरा/आतंकी हमले, चारों ओर फैली हिंसा, बम विस्फोट;

ड) गाड़ियों, स्टेशनोंअथवासुरंगों में रासायनिक अथवा जैविक गैस छोड़े जाना, औरअथवा

च) तूफान, बाढ़ और भूकंप जैसी प्राकृतिक आपदाएं।

21.5 साइट प्रबंधन की जिम्मेदारी

डीएफसीसीआईएलनेटवर्क 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।

जबडीएफसीनेटवर्क पर कोई घटना घटित होती है तो :

क) आपात स्थितियों में समूह महाप्रबंधक(परिवहन)अथवानामितडीएफसीसीआईएलनियंत्रण कार्यालयपर्यवेक्षक पूर्ण नियंत्रण और डीएफसीनेटवर्क पर गाड़ियों के संचलन के लिए जिम्मेदार है। संबंधित कोरीडोर का कार्यकारीनिदेशककार्यस्थल 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, औरजहां लागू हो, भारतीय रेलगाड़ी नियंत्रकके अनुदेशों के अंतर्गतघटनास्थल पर समस्त गतिविधियों के नियंत्रण और समन्वय के लिए जिम्मेदार होगा ;

ग) कर्षण, रेलपथऔरअवसंरचना, सिगनलिंगऔरदूरसंचार, अग्निशमन सेवाएवंसुरक्षाकर्मीडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकऔरप्रभारी अधिकारी को तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए जिम्मेदार हैं;

घ) गाड़ी संचालक,मालडिब्बानियंत्रकडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रकऔरप्रभारी अधिकारीको तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए जिम्मेदार हैं;

ड) भारतीय रेलऔरडीएफसीसीआईएल 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 मास्टरअथवाअन्यप्रबंधन 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) प्रभावितगाड़ी सहित समानांतर लाइन एक वैकल्पिक रेल संचलक द्वारा संचालित किसीगाड़ी के लोको पायलटअथवागार्ड;

बी) डीएफसीसीआईएलअथवाभारतीय रेलके स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टर जिन पर घटनास्थल पर भरोसा किया जा सके;

सी) डीएफसीसीआईएलअथवाभारतीय रेलपरिचालनपर्यवेक्षकअथवायातायात निरीक्षकजिन पर घटनास्थल पर भरोसा किया जा सके;

डी) कोई भीरेलवेअधिकारीजोकिसी रेलवेसंगठन के हों कोई रेलवे अधिकारी चाहे वे ड्यूटी पर हों, ऑफड्यूटीअथवाछुट्टी पर हों, जो घटनास्थल पर मौजूद हों,औरअथवा

ई) डीएफसीसीआईएलअथवाभारतीय रेलके मंडल आपदा प्रबंधन दल के सदस्यजिन 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 नियमअथवाप्रक्रियाओं के अंतर्गत नहीं आतीं, वहां डीएफसीसीआईएल की लागूआपातप्रबंधन योजनाऔरजहां लागू हो, डीएफसीसीआईएलके सामान्य नियमऔरप्रक्रियाओं, भारतीय रेलके सामान्य नियमऔरप्रक्रियाओं (जहां लागू हो) अथवाजैसा डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक द्वारा निर्देश दिए जाते हों, का अनुपालन किया जाएगा।

प्रभारी अधिकारी कार्मिकों को अनुदेश जारी करने और डीएफसीनेटवर्क 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 कोईसमानांतर लाइनप्रभावित हुई हो, प्रभारी अधिकारी, भारतीय रेलवेके प्रभारी अधिकारी के साथ मिलकर निरंतर समस्त गतिविधियों के लिए समन्वय कार्य करेगा।

घटनास्थल पर न्यूज मीडिया अथवाअन्यआगंतुकों का प्रवेश अधिकृत किया जाना चाहिए, जिसके लिए डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक, रेलवे प्रबंधक, प्रभारी अधिकारीऔरअथवापुलिस समन्वय कार्य करेंगे।

जब अग्निशमन सेवाओं को अधिसूचित करना आवश्यक हो जाता हो, औरअथवाचिकित्सा सहायता मांगी जाती हो, तोनिम्नलिखितजानकारी 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 औरसर्वश्रेष्ठएक्सेसप्वाइंट्स;

21.7 प्रक्रिया

21.7.1 डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य

जब तत्कालकिसीघटना/दुर्घटना/आपदाकी रिपोर्टडीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को दी जाती है तो वह :

क) घटना के स्थान का पता लगाएगा;

ख) घटना की चेतावनी तत्कालभारतीय रेलके गाड़ी नियंत्रक को देगा;

ग) घटना की चेतावनी तत्कालडीएफसीनेटवर्कके विशिष्ट 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 मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको घटना के बारे में सूचित करेगाऔरअनुरोध करेगा कि सिगनलों को स्टॉप पर सैट कर दिया जाए;

ड) डीएफसीसीआईएल के किसी नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टरसे 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/आपदाघटित होती हो तो गाड़ीका लोको पायलट तत्काल :

क) समानांतर लाइनों पर संचालित गाड़ियों के ठहराव के लिए गाड़ीरेडियो/आपातकॉल करके/फ्लेशरलाइट के द्वारा निरंतर चेतावनी देगा;

ख) डीएफसीसीआईएल के गाड़ी नियंत्रक को घटना की जानकारी देगा;

ग) घटना वाले स्टेशनोंपर, यदि आवश्यक हो तो भारतीय रेल केगाड़ी नियंत्रकअथवाभारतीय रेलके स्टेशन मास्टरअथवासहायक स्टेशन मास्टरको चेतावनी देने के लिए कदम उठाएगा, और

घ) डीएफसीसीआईएलके 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 किघटनास्थल 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 करेगाऔर 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 परअग्निशमन 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 नियंत्रकऔर प्रभारी अधिकारी के एक संचारव्यवस्था लिंक के रूप में कार्य करेगा;

घ) घटनास्थल पर एक कमांड पोस्ट स्थापित करेगा;

ड) समस्त जांच कार्रवाइयोंऔर/अथवान्यायाधिक 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)अथवानामितडीएफसीसीआईएलनियंत्रण कार्यालयपर्यवेक्षक:

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 औरप्रभारी अधिकारी के माध्यम से अनुरोध करेगा;

घ) आपदाप्रबंधनदल के और जैसा अपेक्षित हो, समस्त विभागोंऔरकार्मिकों 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 अधिकारीके साथ समन्वय और सहायता करेगा, और

ज) प्रभारी अधिकारी से मिलने वाली घटना की अद्यतन जानकारी प्राप्त करेगा तथा उपलह्ध कराएगा;

झ) सभी गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए समन्वय करते हुए निर्देश देगा।

21.7.5 घटनास्थल पर साइट कंट्रोल कार्यालय की स्थापना

डीएफसीसीआईएलके परिचालन प्रबंधक, सहायपरिचालन प्रबंधक, अथवानामितडीएफसीसीआईएलनियंत्रण कार्यालयपर्यवेक्षकघटनास्थल पर साइट कंट्रोल कार्यालय की स्थापनाका निर्णय ले सकते हैं।

घटनास्थल पर स्थित नियंत्रण कार्यालयमें प्रभारी अधिकारीऔरअन्यवरिष्ठ प्रबंधन साइट के क्लियर होने तथा सामान्य संचलन बहाल होने तक मौजूद रहेंगे।

21.7.6 भारतीय रेलवेनेटवर्क पर यात्री गाड़ियों का काम देखना

भारतीय रेलआपातयोजना की आवश्यकता यात्री गाड़ियों के यात्रियो का विवरण देगी जिनका अनुपालन नामितभारतीय रेलवेप्रभारी 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 केप्रभारी अधिकारीजहां आवश्यक हो, भारतीय रेलके प्रभारी अधिकारी को सहायता प्रदान करेंगे।

डीएफसीसीआईएलके कर्मचारी आम जनता को प्रभावित गाड़ी के यात्रियों के विवरण उपलब्ध नहीं कराएगाऔरउक्त विवरण नामितभारतीय रेलके प्रभारी अधिकारी को ही उपलब्ध कराएगा।

21.7.7 डीएफसीसीआईएलरेलवेनेटवर्क पर मालगाड़ियों का काम देखना

डीएफसीनेटवर्क 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 अन्यस्टेशनों पर उपलब्ध संसाधनों के साथ ही स्थानीय बाजार से भीश्रमिक 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 गाड़ीअथवावाहनों को हटाना

डीएफसीसीआईएलके सामान्य नियमऔरप्रक्रियाओं के अनुरूप घटनास्थल से गाड़ी हटाने का कार्य किया जाएगा।

यदि सिरोपरिकर्षणउपकरणप्रभावित होता हो, तोडीएफसीसीआईएलके प्रभारी अधिकारीऔरगाड़ी संचालक के बीच गाड़ी की रिकवरी के कार्य के लिए एक डीजल रेलइंजन की व्यवस्था की जानी चाहिए।

अध्याय-XXII
प्राथमिकता अनुसूचीऔर सुव्यवस्थिकरण

22.1प्राथमिकता अनुसूची

मालडिब्बालोडयातायात का संचलनप्राथमिक यातायात अनुसूची के द्वारा विनियमित किया जाता है, जिसका निर्धारणरेल अधिनियम, 1989 के अनुच्छेद 71 के अंतर्गत केंद्र सरकार (रेलवेबोर्ड) द्वारा किया गया है औरयह इस प्रकार तैयार किया गया है ताकि सुनिश्चित हो सके किकुछ 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, यातायातको 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) इसप्राथमिकता अनुसूचीका निर्धारण/निश्चितरेलवे बोर्ड के यातायातपरिवहननिदेशालय द्वारा किया जाता है।

ख) इसमें नियोजितयातायात के प्रायोजक प्राधिकारी और स्वीकार्य प्राधिकारी सूचीबद्ध हैं। (प्राथमिकता अनुसूची की प्रतिभारतीय रेलवे की वेबसाइट से प्राप्त की जा सकती है)

22.2 सुव्यवस्थिकरण आदेश

रेल अधिनियम 1989 के अनुच्छेद 71 के अंतर्गत, रेलवे बोर्डको 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 यातायातपरिवहनब्रांच, 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 संशोधितआईआरसीए 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 प्रभारकी वसूली समय-समय पर जारी **सुव्यवस्थिकरण** आदेशों के तहत जारी किन्हीं अनुदेशों के अधीन की जाएगी

अध्याय-XXIII
स्टेशन संचालन नियम

डीएफसीसीआईएलका साधारण और सहायक नियम 149 उल्लेख करता है :

" स्टेशन संचालन नियम (डीएफ़सीआर-जी & एसआर नियम-149) - डीएफसीसीआईएल के साधारण औरसहायकनियम के अतिरिक्त, विशेष अनुदेशों के अंतर्गत प्रत्येक स्टेशनपर 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 नियमअथवाउसके संबद्ध उद्धरणों की एक-एक प्रति संबंधितस्टेशनोंऔरसमपारों पर रखी जाएगी। स्टेशन संचालन नियम द्विभाषी रूप में अर्थात्अंग्रेजीऔरहिंदी (देवनागरी लिपि) में जारी किए जाएंगे।"

सामान्य नियमों के अनुबंधों के अनुपालन के साथ,डीएफसीसीआईएल के सभीस्टेशनों के लिए स्टेशन संचालन नियम तैयार किए जाएंगे।

23.1स्टेशन संचालन नियमों का उद्देश्य

स्टेशन संचालन नियम जारी करने का उद्देश्यसंबंधित समस्त स्टाफ को गाड़ियों की कार्यप्रणाली के साथ-साथ स्टेशन की विशेष उपलब्धियों के बारे में जानकारी देना है ताकि डीएफसीनेटवर्क 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) डीएफसीसा.नि.149 के प्रावधानों के अंतर्गत, स्टेशन संचालन नियम जारी करने का प्राधिकारइस कार्य के लिए नियुक्त अधिकारीका होगा जो डीएफसीसीआईएल के प्राधिकृत अधिकारी की ओर से यह कार्य करेगा।

ख) स्टेशन संचालन नियमडीएफसीसीआईएलके साधारण एवं सहायक नियमऔरपरिचालन नियमावलीके अनुरूप जारी किए जाते हैं और वे किसी भी तरह उनका उल्लंघन नंही करेगे। किसी विवाद की स्थिति में, साधारण एवं सहायक नियमऔरपरिचालन नियमावली के प्रावधान लागू होंगे।

23.3 रेल संरक्षा आयुक्त (CRS) की स्वीकृति के लिए अपेक्षित स्टेशन संचालन नियम:

क) ऐसे स्टेशनों पर, जहांविशेष अनुदेशों के अंतर्गत अनुमोदित साधारण नियमों के प्रावधानों में छूट प्राप्त की गई हो, जिसके लिए रेल संरक्षा आयुक्तका 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 नियमसंशोधित किए जाते हों, तो डीएफसीसीआईएलप्रशासनको 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 कार्यऔरउसकी सूचना -

(1) भारतीय रेल अधिनियमके अनुच्छेद 20 औरअध्याय 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 लाइनके कार्य के लिए रेलसंरक्षा आयुक्तकीस्वीकृति लेना आवश्यक है, जिससे केवल आपात मामलों को छोड़कर, यात्री गाड़ियों के संचालन और इस संचलनकेलिए आवश्यक व्यवस्थाएं प्रभावित होंगी।

(2) निम्नलिखितकार्यों 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 आयुक्तकी स्वीकृति प्राप्त की जाएगी :

क) रनिंग लाइनों में वृद्धि, विस्तार अथवापरिवर्तन।

ख) रनिंग लाइनों पर कांटों और क्रासिंग में परिवर्तन।

ग) नएसिगनलिंगऔरइंटरलॉकिंगइंस्टालेशनअथवाविद्यमान इंस्टालेशनमें परिवर्तन।

घ) अस्थायीअथवास्थायी नएस्टेशन।

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 स्थायीडाइवर्जन (विचलन) जिसके बीच में कोई स्टेशन न होऔरयदि एक नया स्टेशन इसमें शामिल हो तो लंबाई का कोई संबंध नहीं है।

टिप्पणी :- 2 कि.मी. से अधिक लंबाई का स्थायीडाइवर्जन, औरयदि 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) किसीपरिवर्तन, पुनर्निर्माणअथवा बृद्धि, जिनके लिएरेल संरक्षा आयुक्तकी 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 लिएरेल संरक्षा आयुक्त के पास जाना चाहिए।

23.4 स्टेशन संचालन नियम तैयार करना

क) नामितसिगनलअधिकारीसिगनलिंगयोजना 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 नामितपरिचालनअधिकारी द्वारा स्टेशन संचालन नियम तैयार करने के लिए भिजवाएगा।

ख) चूंकि रूल डायग्रामस्टेशन संचालन नियम तैयार करने के लिए एक महत्वपूर्ण कारक है, नामितपरिचालनअधिकारीरूल डायग्रामऔरअनुलग्नकों, यदि कोई हों, की छानबीन करेगाऔरसाइट पर उनकी जांच करेगा।

ग) नामितपरिचालनअधिकारीसहा.परियोजना प्रबंधक/यातायातद्वारा मानक प्रारूप में ड्राफ्ट संचालन नियम तैयार करवाने की व्यवस्था करेगा, जिसके बाद इनकी जांच की जाएगीऔरनामितपरिचालनअधिकारी द्वारा अनुमोदन प्रदान किया जाएगा। इंटरलॉक्ड स्टेशनों के मामले में, ड्राफ्ट संचालन नियमकी जांच की जाएगीऔरउन्हें नामितसिगनलअधिकारी द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।विद्युतीकृतसेक्शनों में विद्युत अधिकारी को भी इसमें शामिल किया जाएगा।

घ) यदि दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच 'डी' (फ्लैगस्टेशन) और 'डीके' (साइडिंग वाले स्टेशन) स्टेशन हों, तो ब्लॉक स्टेशनों के दोनों ओर के स्टेशनों केस्टेशन संचालन नियममें उक्तडी/डीकेश्रेणीस्टेशनों (स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'एफ' में) का उल्लेख किया जाएगा किडी के श्रेणी के स्टेशन के मामले में, डीकेश्रेणीस्टेशनों 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 डीकेश्रेणीस्टेशनों पर उपलब्ध कराई जाएगी।

ड) स्टेशनोंद्वारा नियंत्रित समपार फाटकऔर 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 नियमगतिविधि 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 मेंसहायक प्रबंधक/यातायातऔरसहायक प्रबंधक/सिगनलइसे 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।

23.6स्टेशन 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 कीसमीक्षा की जानी चाहिए। यदि समीक्षा से यह पता चलता है कि बदलाव किए जाने का आवश्यकता है, तो स्टेशन संचालन नियमदोबारा जारी किए जाने चाहिए। यदि पांच 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/यातायातयह देखने के लिए जिम्मेदार है किउसके सेक्शन के स्टेशनों पर सही और अद्यतन स्टेशन संचालन नियम रखे जाते हों। वह यहसुनिश्चित करने के लिए भी जिम्मेदार है किस्टेशनस्टाफअर्थात्स्टेशन मास्टरऔरसहायक स्टेशन मास्टर/कांटेवालाऔरकोईअन्यस्टाफ, जो किसी भी रूप में गाड़ी पासिंग की ड्यूटी से जुड़ा है, कोरूल डायग्रामऔरस्टेशन संचालन नियमों की सही जानकारी हो और वे उनका कड़ाई से पालन करते हों।

ख) सहायक प्रबंधक/यातायातस्टेशन संचालन नियम, रूल डायग्राम की जांच भी करेगाऔरउसके द्वारा पता लगाई गई 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 तत्कालउसकी जांच करेगा। यदि वह उक्त नियमों में कोई विसंगत देखता है, तो वह तत्कालउक्त 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।

23.10स्टाफ का आश्वासन:

क) समस्तस्टाफ,जो किसी भी रूप में गाड़ी की पासिंग के काम से जुड़ा हो, वह आश्वासनरजिस्टरअवश्य अपने हस्ताक्षर करेगा कि उसने अपनी कर्तव्यों से संबद्ध स्टेशन संचालन नियम, रूल डायग्रामऔरअन्यअनुदेशों 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 मास्टरयह भी प्रमाणित करेंगे कि संबंधित स्टाफने अपनी ड्यूटी से संबंधित अनुदेशों को समझ लिया है।

ख) संबंधित स्टाफ से उस समय आश्वासनरजिस्टर में नयाआश्वासनप्राप्त 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 30 निरंतर अथवा उससे अधिक दिनों की अनुपस्थिति के बाद स्टेशन पर ड्यूटी ली हो।

23.11 स्टेशन संचालन नियम का वितरण:

जब तक अन्यथाअधिसूचित 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 कोरीडोरका 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 (परिवहनएवंसंरक्षा)

iii) संबंधित स्टेशन

iv) कोरीडोर का मुख्य नियंत्रक

टिप्पणी:

क) अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक (परिवहनएवंसंरक्षा) को दी गई दो प्रतियों में से एक प्रति कार्यालयरिकार्ड में रखी जाएगीऔरदूसरी प्रतिनिरीक्षण स्पेशल में ले जाए जाने के लिए आरक्षित रखी जाएगी।

ख) स्टेशनों को दी गई दो प्रतियों में से एक प्रतिस्टेशन मास्टर के पास रखी जाएगीऔरदूसरी 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, यहसुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि:

क) प्रारूप के अनुसार तैयार किए गए स्टेशन संचालन नियमस्वतः स्पष्ट, संक्षिप्त, मुद्दे के अनुरूप और साधारण बोली जाने वाली भाषा में लिखे जाते हों, और

ख) सामान्यऔरसहायकनियमों कोस्टेशन संचालन नियमों में पुनःप्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता नहीं होती। अपेक्षित होने पर संबद्ध सामान्यऔरसहायकनियमों के नंबर का उल्लेख प्रत्येक पैरा के समक्ष किया जाना चाहिए।

ग) नामितपरिचालन, सिगनलऔरविद्युत 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

अस्थायीकार्य आदेशऔरस्टेशनों की नॉन-इंटरलॉककार्यप्रणाली

24.1 अस्थायीकार्य आदेश

जब कभीसिगनलिंग, विद्युत (OHE) अथवाइंजीनियरिंग (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 अस्थायीकार्य आदेश (TWO) है।

(क) वह परिस्थितियां जिनमें 'अस्थायीकार्य आदेश' जारी किए जाते हैं :

I) जब कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि एक दिन से अधिक के लिए गतिप्रतिबंध लागू किए जाने अपेक्षित हों।

II) उन सभी मामलों में जब इंटरफ़ेस अथवायार्ड की रूपरेखा मेंअथवास्थायीसिगनलिंगऔरइंटरलॉकिंगके 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) अस्थायीकार्य आदेश/अनुदेश तैयार करने की प्रक्रिया:

अस्थायीकार्य आदेशका प्रारूप संबंधित पर्यवेक्षकअर्थात्इंजीनियरिंग कार्यों के लिए डिपो इंजीनियरसिविल द्वारा, सिगनलिंगऔरइंटरलॉकिंगकार्य के लिए डिपो इंजीनियर सिग. एवं दू.सं. द्वाराऔरविद्युतकार्यों के लिए डिपोइंजीनियरविद्युतद्वारा तैयार किया जाएगा, जिसके लिए कार्य की आवश्यकता और बरती जाने वाली सावधानियों के विवरण होंगे। कार्य की इस पूर्वयोजना को अस्थायीकार्य आदेश के प्रारूप के रूप में जाना जाता है।

अस्थायीकार्य आदेशका प्रारूप उपरोक्त दर्शाए गए अधिकारियों द्वारा अपने कोरीडोर के अधिकारियों अर्थात्कोरीडोर के महाप्रबंधकअवसंरचनाको प्रस्तुत किया जाता है।अस्थायीकार्य आदेश के प्रारूप की जांच कर लेने तथा महाप्रबंधकअवसंरचना द्वारा उसे औचित्यपरक बताए जाने के बाद, वह अस्थायीकार्य आदेशके प्रारूप को समूह महाप्रबंधकपरिवहन को भिजवाएगा, जो कार्य आरंभ किए जाने के दौरान यातायात के विनियम के लिए अनुदेशों को शामिल करेगाऔरअस्थायीकार्य आदेशके साथ विस्तृतअनुदेशों कोसंरक्षा सावधानियों सहित जारी करेगा जिनका अनुपालन कार्य की शुरुआत के दौरान किया जाएगा।

24.2 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली (नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली)

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीका अभिप्रायकिसी नामित कार्यों के लिए कांटों, सिगनल, रेलपथ सर्किटों, एक्सल काउंटरों औरअन्यसिगनलिंग उपस्करों के अस्थायीडिस्कनेक्शन 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 इंटरलॉक्डस्टेशन पर जबकांटे औरसिगनल दोषपूर्ण हो जाते हैं, तो कार्य के उद्देश्य सेस्टेशननॉन-इंटरलॉक्ड हो जाता है।

दोनों मामलों में विभिन्नसिगनलिंगउपकरणों के सामान्य कार्यों के माध्यम से अंतर्निहित सुरक्षा व्यवस्था को निश्चित होना अनुपस्थित हो जाती है और इस प्रकारस्टाफ की ओर से जिम्मेदारी कई गुना बढ़ जाती है।नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीस्टाफ 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 कार्यप्रणालीसे 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 मिलाकरनॉन-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 अनुदेशनॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीके नियमों के अतिरिक्त हैं। इन्हेंडीएफसी नियमों –सामान्य नियमोंऔरअन्यनियमावलियों के प्रावधानों के विद्यमान प्रावधानों के साथ मिलाकर पढ़ा जाना चाहिए।

24.3 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की आवश्यकता:

एक सही आकलन के लिए निम्नलिखितदिशानिर्देश 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 जबविद्यमानसिगनल एवं दूरसंचारगियरों में आशोधन किया जाना हो।

ख) नएसिगनल एवं दूरसंचार गियरों के लिए, नॉन-इंटरलॉकिंग की कोई आवश्यकता नहीं होतीऔरकार्यों के सुनियोजित पूर्व-परिवर्तन कार्यो के माध्यम से इसका प्रबंधन किया जा सकता है (कांटोंएवंक्रॉसिंगइत्यादि 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 दूरसंचारविभागको यह स्पष्ट कर देना चाहे कि क्या परियोजना के लिए नॉन-इंटरलॉकिंगकी आवश्यकता है अथवानहीं; औरयदि ऐसा है तो, उक्तनॉन-इंटरलॉकिंग की अवधि का उल्लेख करना चाहिए।इस तथ्य का उल्लेख मूल अनुलेखन की जांच सूची में किया जाना चाहिए।

घ) अपर महाप्रबंधक/ संयुक्त महाप्रबंधकपरिचालनअथवाकिसीअन्यअधिकारी कोउक्तनॉन-इंटरलॉकिंग के वास्तविक प्रभाव को परिमाणित करना चाहिएऔर 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) अस्थायीनॉन-इंटरलॉकिंगस्टाफ के टीए/डीए के आधार पर होने वाले व्यय, औरअन्यप्राशासनिक लागतों को भीप्रस्तावित नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की यातायात लागत में शामिल किया जाना चाहिए।

च) नॉन-इंटरलॉकिंग की इसयातायातलागतकी 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 भवनमें 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 कार्यकारीनिदेशक के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण के अंतर्गत की जानी चाहिए, जोसुनिश्चित करेगा किसमस्त प्राक्कलन समुचित हैंऔरनॉन-इंटरलॉकिंगअवधि अथवाअनुमानितयातायातलागत दोनों के संदर्भ में कोई भी स्थिति अवास्तविक नहीं है।

झ) इस प्रकार, नॉन-इंटरलॉकिंगतभी की जाएगी जब यह पाया जाता हो कि यह अपरिहार्य है, औरइस तथ्य को मूल आलेखन के समय दर्ज किया जाएगा, जिस पर संबंधित अधिकारी और कार्यकारीनिदेशक के हस्ताक्षर होंगे।

24.4 छोटेऔरबड़े कार्य:

क) नीचे दिए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन यह निर्णय लेने के लिए किया जाना चाहिए कि क्यानॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीअपेक्षित है अथवानहीं।नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीकेवल निम्नलिखितमामलों के लिए अपेक्षित होगी :

I) सिगनल एवं दूरसंचार प्रणाली की ओवरहॉलिंग।

II) मार्गस्थ स्टेशनों पर ईआई का बदलाव।

III) केबल का मेगरिंग।

IV) महाप्रबंधकअवसंरचना के अनुमोदन के बाद अपेक्षित नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीके लिए सिगनल एवं दूरसंचारप्रणाली में बदलाव।

V) संबंधित कोरीडोर के कार्यकारी निदेशकद्वारा अनुमोदित कोई अन्य आवश्यकता।

ख) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीको दो भिन्न श्रेणियों अर्थात् छोटे एवं बड़े कार्यों में बांटा जा सकता है :

i) छोटे कार्य - अर्थात्सिगनल एवं दूरसंचारप्रणालियों की ओवरहॉलिंग।

ii) बड़े कार्य - यार्डअथवा इंटरफ़ेसलेआउट में बदलाव, जंक्शनअथवा इंटरफ़ेस स्टेशनों पर केबिनोंइत्यादिकी ओवरहॉलिंग।

24.5 छोटे कार्य

छोटे कार्यों के लिए नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीकी 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 चाहिएऔरप्रत्येक मॉड्यूल के बाद इंटरलॉक कार्य की अनुमति दी जानी चाहिए।उक्त कार्यों की संचयी अवधि एक दिन से अधिक नहीं बढ़नी चाहिए।सिगनल एवं दूरसंचारविभाग को अपनेनॉन-इंटरलॉकिंगगैंग की संख्या में पर्याप्त वृद्धि करनी चाहिए ताकि निर्धारित समयावधि में कार्यों को पूरा किया जा सके।

- नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीप्रातःकाल में 0800 बजे आरंभ करनी चाहिए औरउसे 1800 बजे तक समाप्त कर लेना चाहिए ताकि इंटरलॉक कार्यप्रणाली 1800 बजे के बाद आरंभ की जा सकेऔरस्टेशनको पुनः यातायात के लिए वापस सौंपा जा सके।
- अगले दिन यही समान प्रक्रिया दोहराई जानी चाहिए।

ख) गाड़ीपरिचालन के लिए सामान्यअनुदेश :

I) सभी सम्मुख कांटों पर 15 कि.मी.प्र.घं. का गतिप्रतिबंधलागू किया जाना चाहिए।

II) नॉन-इंटरलॉकिंगस्टेशन 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) आपातऔरअन्यक्रासओवर जिसमे स्टेशन से निकालने वाली साइडिंग औरइंटरफेस 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 कार्यप्रणालीके दौरान दोहरी लाइनसेक्शन पर गाड़ियों का संचालन :

i) सिवाय किसी दुर्घटना अथवा थ्रू कम्यूनिकेशन के ब्लॉक हो जाने की स्थिति के अलावा, नॉन-इंटरलॉक अवधिके दौरानअस्थायीइकहरी लाइनपर 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 अवधिके दौरान स्टेशनोंको मुख्यतः एक हाल्टस्टेशन के रूप में काम करना चाहिए।

घ) स्टाफकीआवश्यकता:

i) स्टेशन मास्टरऔरडिपोइंजीनियर-सिगनल एवं दूरसंचारस्टेशनपर नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के पूर्ण प्रभारीहोंगे।

ii) अपेक्षित होने पर नजदीकी आईएमडी/आईएमएसडी से अतिरिक्तस्टाफकी स्थानीय तौर पर व्यवस्था की जानी चाहिए।

24.6बड़े कार्य

बड़े कार्यो 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 कार्यो के अंतर्गत आते है।

24.6.1 नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की अवधि :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीकिसी 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) प्रत्येकनॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए, कोरीडोर के कार्यकारी निदेशककोरीडोर, महाप्रबंधक/परिवहन, और संबंधित महाप्रबंधकसिगनल एवं दूरसंचार/सिविल /विद्युतके 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 कार्यप्रणालीहेतु प्रबंध निदेशक से व्यक्तिगत अनुमोदन लिया जाना चाहिए।

ज) कोई भीनॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली14 दिनों से अधिक नहीं चलनी चाहिए।

24.6.2 स्वीकृति, क्लियरेंसऔरप्रारंभिक कार्य :

क) सिगनलप्लान को कोरीडोर मुख्यालय में कम से कम 45 दिन पहले अंतिम रूप दिया जाना चाहिए।

ख) रेल संरक्षा आयुक्तकी स्वीकृतियों सहित समस्त योजनाएं और क्लीयरेंस जो नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीके लिए अपेक्षित होती हों, नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत से कम से कम एक माह पहले उपलब्ध होनी चाहिए।

ग) किसी भीपरिस्थिति 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 कार्यप्रणालीको आगे बढ़ा देना चाहिए :

i) उपर्युक्तक्लियरेंस/स्वीकृतिइत्यादि की प्राप्ति में देरी।

ii) सिगनल प्लान में अंतिम समय में संशोधन हुआ।

ड) समस्तनॉन-इंटरलॉकिंगपूर्व-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/कोरीडोरमुख्यालयएवंआईएमडी 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, डिपोइंजीनियरनॉन-इंटरलॉक एरिया में मौजूद रहेंगे, जहां कार्य किया जा रहा हो।

च) संबंधितविभागप्रभारी 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 महाप्रबंधकपरिवहन, एवंसमूह महाप्रबंधकसंरक्षा, स्टेशन मास्टरएवंआईएमडी/आईएसएमडीप्रभारी 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 महाप्रबंधकपरिवहनएवंस्टेशन मास्टरएवंआईएमडी/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 महाप्रबंधकपरिवहन द्वारा जारी किया जाएगा।इसमेंनिम्नलिखित को शामिल किया जाएगा :

i) विद्यमानयार्डअथवाइंटफेसलेआउटऔरइसकेविभिन्नप्रावधानों के विवरण।

ii) नॉन-इंटरलॉकिंग की शुरुआत से पहलेसिविलइंजी./सिगनल एवं दूरसंचार/विद्युतविभागो द्वारा पूरे किए जाने वाले समस्त कार्यों की सूची।

iii) नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरानसिविलइंजी./सिगनल एवं दूरसंचार/विद्युतविभागो द्वारा पूरे किए जाने वाले समस्त कार्यों की सूची।

iv) नए कार्यों की शुरुआत के बाद उपलब्ध कराई गई अतिरिक्त सुविधाएं।

v) विद्यमानसुविधाएंजिन्हें हटाया जाना हो।

vi) इंटफेसअथवायार्डलेआउटके विवरण जिन्हें नॉन-इंटरलॉकिंग के पूरा होने के बाद उपलब्ध कराया जाना हो।

ड) सिगनलिंगप्लान में अनुमत मार्गों और साथ ही साथ आवागमन की सुविधाओं को भी दर्शाया जाना चाहिए।

च) सिगनलिंगप्लानमें निरपवाद रूप से यह दर्शाया जाना चाहिए कि गाड़ीके आवागमन की कोई विद्यमानसुविधाओं में -

i) या तोकटौती की जा सकती है,

ii) संशोधितअथवा

iii) प्रतिबंधित की जा सकती हैं।

24.6.5 समय सारणी के बदलाव :

एक बड़े इंटरेफेस अथवा एक जंक्शनस्टेशन 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 कार्यप्रणालीके 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 जंक्शनस्टेशनकी 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) क्रॉसिंगऔरप्रिसीडेंस 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 उपकरणविफलताओंइत्यादि 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 कार्यप्रणालीप्रमुख डिटेंशनों के बिना सुगमता से कार्य करती है औरयह 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 कोरीडोरके लिए स्थिति बताई जानी चाहिए कि कितनी संख्या में आवागमन संभव हैं और, यदि आवश्यक हों, तोपरिचालनप्रतिबंध 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 उक्तस्टेशन पर किसी भी समय दबाव नहीं होने पाये।

24.6.6 गाड़ीसंचलन के लिए अग्रिम तैयारी :

विलंबन को कम करने के लिए हरसंभव प्रयास किए जाने चाहिए।

चालकदलका बदलाव :

क) यदि आवश्यक हो, तो चालकदलके बदलाव की योजना समीपवर्ती स्टेशन पर तैयार की जानी चाहिए।

ख) गाड़ियों का नियंत्रण :

i) प्रमुख टर्मिनलस्टेशनों के मामले में, स्टेशन पर एक मिनीनियंत्रणकार्यालय खोला जाना चाहिए। यह मिनी कंट्रोल गाड़ी संचलन के उद्देश्य से डीएफसी/मंडल नियंत्रणकार्यालय से संपर्क बनाए रखेगा। इस मिनी नियंत्रणकार्यालयका कार्यक्षेत्र नॉन-इंटरलॉकिंगस्टेशन,स्वयं तथाप्रत्येक 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 मेंनॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान रोजगार के घंटे अधिनियमके उल्लंघन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। जहां तक संभव हो,निरंतर स्टाफके 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 गिवरऔरलीव रिजर्वस्टाफनिरपवाद रूप से उपलब्ध कराया जाता हो।

ग) रेस्ट गिवरऔरलीव रिजर्वशिफ्ट वार उपलब्ध कराए जाने चाहिए। रेस्ट गिवरऔरलीव रिजर्व के मानक वही होने चाहिए जैसे उक्त शिफ्ट के नियमित ड्यूटी वाले स्टाफ के लिए निर्धारित हैं।

24.6.8 शिफ्टवार ड्यूटीरोस्टर:

नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए नियुक्त स्टाफ का रोस्टर तैयार करने के लिए त्रुटिरहित विस्तृत योजना बनाई जानी चाहिए।विभिन्नशिफ्टड्यूटी के लिए स्टाफ का रोस्टर तैयार करते समय, निम्नलिखितदिशानिर्देशों का पालन किया जाए :

क) नॉन-इंटरलॉक की संपूर्ण अवधि के लिए ड्यूटीरोस्टर तैयार किया जाना चाहिए।

ख) तैयार किए गए ड्यूटीरोस्टर को सभी के लिए प्रदर्शित किया जाएगाऔर उसका व्यापक प्रचार किया जाएगा।

ग) किसी भीस्टाफ को कार्यस्थल पर मौजूद उसके पर्यवेक्षक की पूर्व अनुमति के बिना उसके ड्यूटीरोस्टर को किसीअन्यस्टाफ के साथ आपसी बदलाव की अनुमति नहीं दी जाएगी।

घ) लेवल 'एन + 1' निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगाताकि यह सुनिश्चित हो सके किलेवल 'एन' द्वारा, जैसा नीचे निर्धारित है, अनुदेशों इत्यादि का अनुपालन किया गया है।

ड) गत रात्रि की शिफ्ट ड्यूटी:

i) नॉन-इंटरलॉकिंगस्टेशनपर स्थायी रूप से तैनात नियमितस्टाफ 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 रात्रिशिफ्ट ड्यूटी:

i) नॉन-इंटरलॉकिंगस्टेशन पर स्थायी रूप से तैनातनियमितस्टाफ, यदि गत रात्रि शिफ्ट में काम करने के बाद भी उपलब्ध हो तो प्रथम रात्रिशिफ्ट 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) आउटस्टेशनस्टाफके बीच प्राथमिकता का क्रम इस प्रकार होना चाहिए :

- नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के पिछले अनुभव लिए वरिष्ठस्टाफ।
- ऐसा स्टाफजो वर्तमान में प्रमुखजंक्शनोंअथवाइंटरफेस पर तैनात हो।

छ) दिन कीशिफ्ट ड्यूटी:

क) तुलनात्मक दृष्टि सेआउटस्टेशन के जूनियर कम अनुभव वाले स्टाफ को दिन कीशिफ्टमें कार्य के लिएतैनात किया जाना चाहिए।

ख) दिन कीशिफ्टमें कार्य के लिए, यदि अपेक्षित हो, प्रति कार्यस्थल अधिक संख्या मेंस्टाफतैनात किया जा सकता है, ताकि तुलनात्मक दृष्टि सेअनुभवहीनस्टाफ के कार्य की पूर्ति की जा सके।

24.6.9 अस्थायीकार्यप्रणाली अनुदेश (TWI) :

क) जबनॉन-इंटरलॉकिंगका कार्य चल रहा हो, तो स्टेशन संचालन नियम में निर्धारित इंटरलॉकिंग केप्रावधान उपलब्ध नहीं होंगे।अतः अपने विद्यमान स्वरूप में उपलब्ध स्टेशन संचालन नियम अमान्य हो जाते हैं।

ख) अस्थायीकार्यप्रणाली अनुदेशों का मूल अभिप्रायनॉन-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 केस्टेशन संचालन नियमहोते हैं, फिर भी, उनमें गाड़ीपरिचालन उन सभी पहलुओं को शामिल करना चाहिए जोविद्यमानस्टेशन संचालन नियमों में शामिल होते हैं।

ग) स्टेशन संचालन नियमों की स्थित जानकारी वैध रहेगी। इनमें शामिल हैं :

i) अंतर - स्टेशनदूरियां।

ii) इंटफेसअथवायार्डलेआउट का विवरण।

iii) समपारफाटक।

घ) अस्थायीकार्यप्रणाली अनुदेश को डीएफसी नियमों, साधारण नियमों, परिचालननियमावलीइत्यादि के साथ मिलाकर पढ़े जाने होते हैं। इन्हेंस्टेशन के विद्यमानस्टेशन संचालन नियमके साथ मिलाकर पढ़ा जाना चाहिए।

ड) स्टेशन संचालन नियमों के वे हिस्से जिन्हें बदला जाएगा, निम्नलिखित से संबद्ध हैं :

i) सुनिश्चित करना किरनिंग 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) अस्थायीकार्यप्रणाली अनुदेशों में यार्डअथवाइंटफेसकंट्रोल के हिस्सों के लिए प्रक्रिया औरविभिन्न 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 अस्थायीकार्यप्रणाली अनुदेशों में विभिन्न शर्तें तैयार की जानी चाहिए :

i) लाइन क्लीयर कैसे प्रदान/प्राप्त करनी है।

ii) नामितलाइन 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 सास्टाफ क्या करेगा।

24.6.10 फील्डलेवल पर अग्रिम तैयारी :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीके मामले में विस्तृत कार्यप्रणाली संबंधीअनुदेशसमय रहते जारी किए जाने चाहिए जिनमें प्रत्येकऔरहरेकस्टाफऔरपर्यवेक्षककी जिम्मेदारी के क्षेत्र का स्पष्ट उल्लेख करने के साथअस्थायीकार्यअनुदेश 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 अपनीजिम्मेदारियों/कर्तव्यों की पूरी जानकारी होनी चाहिए।अस्थायीकार्यप्रणाली संबंधीअनुदेशों में इन्हें सुस्पष्ट निर्धारित किया जाना चाहिए।

ग) प्रत्येक स्टेशन मास्टर/सहायकस्टेशन मास्टरऔरशिफ्ट ड्यूटीपर तैनात अन्यसंबंधितस्टाफकोअस्थायीकार्यप्रणाली संबंधीअनुदेशों की प्रतियां दी जानी चाहिए।

घ) स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर को अस्थायीकार्यप्रणाली संबंधीअनुदेशों की प्रतियां अग्रिम रूप से सौंपी जाएंगी ताकि वे इनका अध्यन कर सकें और अपने अधीन कार्यरत स्टाफ को उनकी जानकारी दे सकें।

ड) अनुदेशहिंदी, अंग्रेजी और साधारण बोल-चाल की भाषा में तैयार किए जाने चाहिए औरइस बात का आश्वासनलिया जाना चाहिए कि उन्होंने इन्हें समझ लिया है।

च) प्रत्येक "गुमटी" के लिएकिसी विशिष्ट रूट हेतु कांटों की सामान्य और रिवर्स स्थिति दर्शाते हुये रेडीमेड चार्ट तैयार किए जाने चाहिए। समस्त सिगनलऔरसिगनल एवं दूरसंचारपरिसंपत्तियों 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 चार्टप्रिंट 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 अनुदेशऔर 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, सिगनलऔर रेलपथपर्यवेक्षकों 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 चाहिएऔरयह 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 मेंप्वाइंटों की कोटर बोल्टिंग का प्रावधान किया जाना चाहिए।

ण) किसी भी मामले में, क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग की अपेक्षाकृत प्वाइंटों की कोटर बोल्टिंगको 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 ड्रिलऔरस्टाफआश्वासन:

क) गाड़ी की पासिंग से जुड़े स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/प्वाइंट्समैनऔरअन्यस्टाफको स्वतंत्र तौर पर ड्यूटी दिए जाने से पूर्व, स्टेशन मास्टरउनके मौखिकआश्वासनप्राप्त करेगा कि उन्होंने इस बारे में समझ लिया है।

ख) स्टेशनस्टाफ के संबंध में :

i) स्टेशन मास्टर/सहायक प्रबंधक यातायातविस्तृत 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" ट्रेनिंगका 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, कांटोंइत्यादि 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 लिखितआश्वासनस्टाफ 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 "आश्वासनरजिस्टर" 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 पहलूऔरनॉन-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 यार्डअथवाइंटर्फेस को देना चाहिए।

ख) इस उद्देश्य के लिए डीएफसीसीआईएल द्वारा नामित चालकदलपर्यवेक्षक, वरिष्ठस्टाफ 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 आश्वासनरजिस्टरों में दर्ज किया जाना चाहिए और उसकी पूर्ण रिपोर्ट अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधकपरिवहन,संरक्षा, विद्युत, यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचारऔरसिविलको प्रस्तुत करनी चाहिए।

घ) डीएफसीसीआईएलको नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के विस्तृत कार्यक्रम समस्त निजीगाड़ी संचालकोंऔरभारतीय रेलवे को भी भेजना चाहिए ताकि वे अपने संबंधित स्टाफ में उनका प्रसार कर सकें।

ड) सभी गाडी नियंत्रक स्टाफको 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 तथानॉन-इंटरलॉकिंग के उपरांत होने वालीसुविधाओ के बारे में जानकारी होनी चाहिए।

24.6.13 दूरसंचार, लाइटिंगऔरचिकित्सा :

क) स्टेशनऔरदोनों ओर के दो समीपवर्तीस्टेशनों के बीच बिल्कुल सुरक्षित संचारव्यवस्था होनी चाहिए ताकि किसी भी परिस्थिति मेंइन स्टेशनों के बीच संचारव्यवस्थाकी कोई विफलतान हो।

ख) स्टेशन (इंडोर), केबिनों, अस्थायीशेडों, आईएमडी/आईएमएसडी (संबंधित) औरसमपार 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) विद्यमानसेक्शनकंट्रोल चैनलों के बैकअप के रूप में ओसीसीऔरनॉन-इंटरलॉकिंगस्टेशन के बीच अतिरिक्त विफल सुरक्षितसंचारव्यवस्था 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-इंटरलॉकिंगस्टेशन के दोनों ओर ब्लॉक सेक्शनों के वरिष्ठस्टाफ को वाकी-टाकी सैट, इलेक्ट्रॉनिक हैंड सिगनल इत्यादि उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

छ) संचारव्यवस्थाउपकरणों सहित वाकी-टाकी सैटों की बैटरियों की चार्जिंग के लिए स्टाफ और रिचार्जिंग सुविधा की व्यवस्थाएं की जानी चाहिए।

ज) यार्डऔरइंटफेस 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 किप्रत्येकसंशोधितसिगनल एवं दूरसंचारव्यवस्थाउपकरणों का नियंत्रणसहायक 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 संरक्षाउपकरण :

क) प्रत्येक कार्यस्थल जैसे समपार फाटक इत्यादि के लिए अपेक्षित संरक्षाउपकरणों का विस्तार से उल्लेख होना चाहिए औरपूरे उपकरणों की व्यवस्था होनी चाहिए।

ख) संरक्षाउपकरणों, जैसे हैंडसिगनलफ्लैग, पटाखे, क्लैम्पऔरतालेइत्यादि के लिए पर्याप्त मात्रा में अतिरिक्त उपकरणकी व्यवस्था की जानी चाहिए।

ग) बेहतर दृश्यता के लिए प्रत्येक ऐसे स्थल पर एलईडी आधारितफ्लेशिंग हैंडसिगनललैंप उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

घ) क्लैम्पएवंतालों का पूर्णतया परीक्षण किया जाना चाहिए ताकि वे चालू हालत में रहें।

ड) जैसा ऐसी स्थितियों के लिए नियम निर्धारित हैं, प्रत्येकप्रभावितसिगनल एवं दूरसंचारउपकरण के लिए पर्याप्त मात्रा में अतिरिक्त कलपुर्जे पहुंच के भीतर रखे जाने चाहिए।

च) प्रत्येकप्रभावितसिगनल एवं दूरसंचारपरिसंपत्ति पर, जहांनॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के दौरान किसीस्टाफ की तैनाती आवश्यक होती है, वहां अतिरिक्त कलपुर्जों, लाइटिंग, संरक्षा वस्त्र और उपकरण, खानपान इत्यादि की पर्याप्त व्यवस्था की जानी चाहिए।

24.6.15 सुरक्षाव्यवस्थाएं :

क) निम्नलिखितस्थलों पर पर्याप्त संख्या में चौबीसों घंटे सुरक्षास्टाफ की व्यवस्था रहनी चाहिए :

- स्टेशन मास्टर का कार्यालय।
- स्टेशन पर केंद्रीय स्थल।
- समपारफाटक (यदि उपलब्ध हो)।
- कोईअन्यस्थल, 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 कार्यकारीनिदेशक-कोरीडोरस्वयं यह संतुष्टि करेंगे कि स्टाफ, संरक्षाउपकरण, लाइटिंग, दूरसंचारऔरग्राउंड पोजिशन का व्यवस्था की गई हो।

ख) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की शुरुआत के दिन, परिचालन, संरक्षा, सिविल, सिगनल, विद्युतऔरयांत्रिक विभागें के अपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक कार्यकारी निदेशक-कोरीडोरके 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/सिगनलनॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली के लिए प्रस्तावित उपकरणों के लिए एक सामान्य डिस्कनेक्शन मीमो देगा।

24.6.17 नॉन-इंटरलॉक अवधि के दौरानगाड़ीपरिचालन :

24.6.17.1 सिगनलों की कार्यप्रणाली :

क) सभी कांटों और क्रासिंगों पर 15 कि.मी.प्र.घं. का गतिप्रतिबंधअवश्य लागू किया जाएगा । पहले स्टॉप सिगनल के नीचे 15 कि.मी.प्र.घं. की गतिप्रतिबंध का बोर्ड अवश्यप्रदर्शित किया जाना चाहिए।

ख) रूट इंडीकेटर के बिना एक कॉमन नॉन-इंटरलॉकिंगहोमसिगनल, कॉशन संकेत के साथ, उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

i) नॉन-इंटरलॉकिंगहोम/स्टार्टरसिगनलयह 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 समपारफाटक सड़कयातायात 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 स्टॉपसिगनलऔरब्लॉकउपकरणको डिस्कनेक्ट करने औरनएअंतिम रोकसिगनलऔरनएब्लॉकउपकरण को रीकनेक्ट करने के लिए 2 - 3 घंटे का यातायात ब्लॉक लिया जाना चाहिए।

24.6.17.2 गाड़ीसंचलन :

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 लोकोपायलट किसी भी परिस्थिति में, भले ही सिगनल ऑफ किया गया हो, तब तक सबसे बाहरी फेसिंग प्वांइट से नहीं गुजरना चाहिए, जब तक उक्त प्वांइट से उसे हैंड सिगनल न दिखाया जाता हो।

24.6.18 विफलताएं :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणाली की अवधि के दौरानसमस्त संकेतीदुर्घटनाओं 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-कोरीडोरऔरअपर महाप्रबंधक/संयुक्त महाप्रबंधक/संरक्षा को दिए जाने चाहिए।

ग) प्रभार सौंपे जाने से, पहले समस्तसिगनल एवं दूरसंचारपरिसंपत्तियों का संशोधित कार्यप्रणाली के साथ एक रिकार्ड रखा जाना चाहिए, स्टाफद्वारा उन सभी कठिनाइयों का विवरण दर्ज किया जाएगा जिनका उन्होंने अपनी शिफ्ट के दौरान सामना किया हो।स्टेशन पर नॉन-इंटरलॉक कार्यप्रणालीके प्रभारी व्यक्ति द्वाराइस रिकार्ड की रोजाना छानबीन की जानी चाहिए।

डी) नॉन-इंटरलॉकिंगलक्ष्यों की प्राप्ति न होने के मामलों को उचित तरीके से निपटाया जाएगा और व्यक्तिगत जिम्मेदारीतय की जाएगी।

24.6.18 पुनरीक्षितस्टेशन संचालन नियम :

क) नॉन-इंटरलॉक कार्य पूरे हो जाने के बाद, नए कार्य आरंभ किए जाएंगे।

ख) चूंकियार्डलेआउट, इंटफेस, सुविधाएंइत्यादिपरिवर्तित हो चुके हैं,पिछलास्टेशन संचालन नियमवैध नहीं रह जाते।

ग) नॉन-इंटरलॉकिंग पूर्ण हो जाने के बाद रेल संरक्षा आयुक्तद्वारा अनुमोदित स्टेशन संचालन नियमप्रभाव में लाए जाएंगे।

घ) संशोधितस्टेशन संचालन नियमों के लिए स्टाफसे 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 परिचालनअधिकारीको नॉन-इंटरलॉकिंगस्टेशनका दौरा करना चाहिए औरनिम्नलिखित का सत्यापन करना चाहिए :

i) कार्यक्रम के अनुसार कार्य का पूरा होना।

ii) नए स्टेशन संचालन नियमों के अनुसार यार्ड/इंटफेसलेआउट के संबंध में सामंजस्य।

iii) नए स्टेशन संचालन नियमों के अनुसारअनुमत संचलनों के संबंध में सामंजस्य।

ग) परिवहन, सिगनल एवं दूरसंचारऔरइंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा इंस्टालेशन के सही तरह से कार्य करने के संबंध में संयुक्त परीक्षण किया जाना चाहिए।

i) सिगनल एवं दूरसंचारउपकरणों सहित इसके प्वाइंट औरकनेक्शन निर्बाध तथ समुचित तरीके से कार्य करने चाहिए ताकि इंस्टालेशनउद्देश्यों 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) इंजीनियरिंगअधिकारी यह जांच करेंगे कि विभिन्न संशोधित उपकरणों इत्यादि को भली-भांति यथास्थान रखा गया है।

घ) संरक्षाप्रमाणपत्र जारी करने औरस्टेशन को अधिकार में लेने से पहले, स्टेशन मास्टरजिम्मेदारस्टेशनस्टाफअथवाइंटरलॉकिंगइंस्टालेशन पर कार्यरतस्टाफ को निर्देश देंगे औरसिगनलिंग व्यवस्थाओं के संबंध में उनके ज्ञान की परीक्षा लेंगे।

ड) इंजीनियरिंगऔरसिगनल एवं दूरसंचारविभाग के अधिकारी प्रमाणपत्र देंगे जिसमें उल्लेख होगा कि सभी कार्य अनुमोदित योजना के तहत पूरे किए गए हैं।

च) संबंधित स्टाफको स्टेशन आदेश पुस्तिका, नियंत्रण कार्यालय आदेश पुस्तिका द्वारा सूचित किया जाएगा और उनसे पावती ली जाएगी। सभीपर्यवेक्षक 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) सीखेगए इन सबक को एक जगह संकलित किया जाएगा ताकि भविष्य के नॉन-इंटरलॉकिंग कार्यों केसंदर्भ हेतु उनका उपयोग किया जा सके।

ग) उसकी एक प्रतिलिपि अन्यकोरीडोरऔरमुख्यालयों के लिए संदर्भ हेतु भी भिजवाई जाएगी।

अध्याय-XXV
इंटरलॉकिंगप्रणाली

1. इंटरलॉकिंग: इंटरलॉकिंगसे अभिप्रायसिगनलों, कांटोंऔरअन्यउपकरणों की एक व्यवस्था से है, जो एक पैनल से संचालित किए जाते हैं, वेविद्युत/इलेक्ट्रॉनिकलॉकिंग द्वारा आपस में इस प्रकार जुड़े होते हैं कि संरक्षा की दृष्टि से उनका संचालन समुचित क्रमानुसार किया जाना चाहिए।

2. इंटरलॉकिंगकी 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 औरसभी इंटरलॉक्ड समपार बंद कर दिए जाते होंतथा उस लाइन पर उन्हें सार्वजनिक यातायात के लिए बंद कर दिया जाता हो जिस लाइन पर ओवरलैप सहित गाड़ी चलाई जाएगी।

ख) सिगनलऑफ 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. इलेक्ट्रॉनिकइंटरलॉकिंग (EI)

इलेक्ट्रॉनिकइंटरलॉकिंग (EI) प्रणाली एक माइक्रोप्रोसेसर आधारित इंटरलॉकिंगउपकरण होता है, जो यार्डऔरपैनल इनपुट को पढ़ता है; सेक्शन लिस्ट के अनुसार सुरक्षित तरीके से प्रोसेस करता हैऔरअपेक्षित आउटपुट तैयार करता है। यह प्रणालीपारंपरिक रिलेइंटरलॉकिंगप्रणाली (पीआईएवंआरआरआई) का विकल्प है।पीआईअथवाआरआरआई की भांति, माइक्रोप्रोसेसर (IC'S) पूर्व-निर्धारित लॉजिक सर्किट पर आधारित इंटरलॉकिंगकरते हैं।

इलेक्ट्रॉनिकइंटरलॉकिंग के लाभ :

- इंटरलॉकिंगकार्य 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 संचालनप्रक्रिया

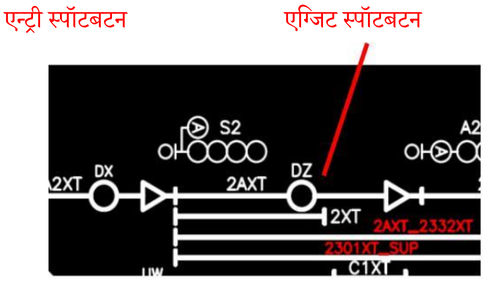
वीडियो डिस्पले यूनिटकी नीचे दी गई संचालन प्रक्रिया केवल स्पष्टीकरण के उद्देश्य से दी गई है। इलेक्ट्रॉनिकइंटरलॉकिंग के ओईएम के डिजाइन के आधार पर इसमें परिवर्तन हो सकता है। किसी स्टेशन पर लगे हुये किसी विशेष इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के विवरणों के लिए उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमोंका संदर्भ लिया जा सकता है।

4.1 रूटसैटिंगएवंसिगनल **(**मेनकॉलिंग ऑन औरशंटसिगनल**)**

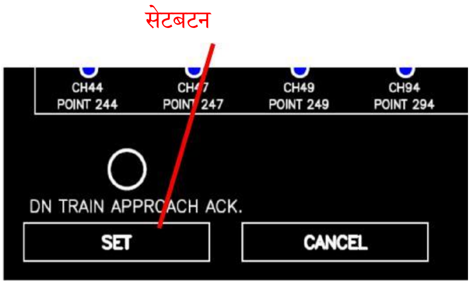
"सिगनलएस2" और "डीजेड" एग्जिट स्पॉटबटनउदाहरार्थ लिए जाते हैंऔरउनका कंट्रोल सीक्वेंस सभी रूटों के लिए समान है।

एस2सिगनलएन्ट्री स्पॉटपर पहला क्लिक (एस2सिगनल के पास स्थित है)।एस2एन्ट्री स्पॉटबटन दबाने के बाद, डीजेडएग्जिट स्पॉटबटन को क्लिक करें। तबएसईटीबटन को क्लिक करके, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग पर रूटसैट कमांड ट्रांसमिट की जाती है।

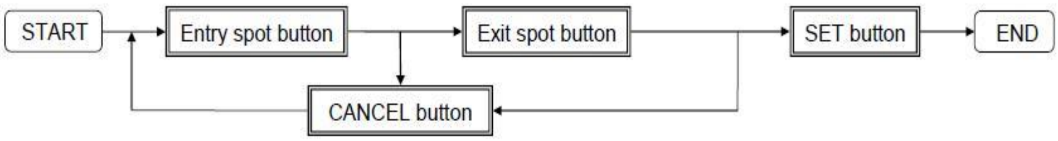
यदिइंटरलॉकिंगकी शर्तें सही हों, तोइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगरूट को सैट करती हैऔरसिगनलक्लीयर हो जाता है।उक्तरूटसैटऔरसिगनलक्लीयर संबंधी संकेतइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर अपडेट हो जाते हैं।



चित्र4.1-1एन्ट्री स्पॉटबटनऔरएग्जिट स्पॉटबटन

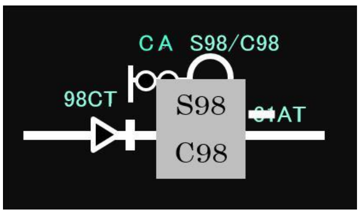


चित्र4.1-2SET बटन

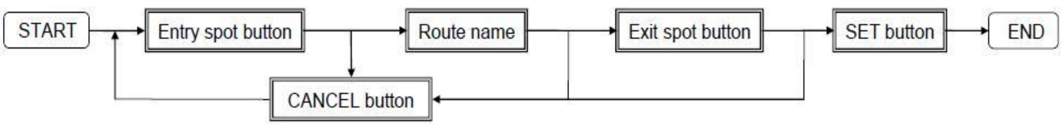


चित्र4.1-3 रूटसैटिंग का फ्लो (1)

यदि कुछसिगनल एक ही सिगनल पोल पर लगे हों, तो एन्ट्री स्पॉटबटन क्लिक करने के बाद किसी प्रकार के सिगनल को सलेक्ट किया जा सकता है।एन्ट्री स्पॉटबटन क्लिक करने पर पॉप अप मेनु आ जाता है।उपयोगकर्ता विभिन्न सैट किए गए सिगनल को सलेक्ट कर सकता है।



चित्र4.1-4 रूटका नाम सलेक्ट करना



चित्र4.1-5रूटसैटिंग का फ्लो (2)

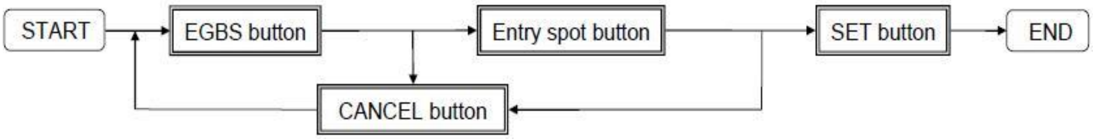
4.2सिगनलरद्द करना

"सिगनलएस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरअन्यसभी सिगनलों के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

सर्वप्रथम ईजीएसबीबटन पर क्लिक करें।ईजीबीएस बटन दबाने के बाद, एस1एन्ट्री स्पॉटबटन (एस1सिगनल के समीप स्थित) पर क्लिक करें।इसके बादएसईटीबटन को क्लिक करने पर, सिगनलकैंसल कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

सिगनल कैंसल हो जाने के बाद, सिगनल स्पष्ट तौर पर वापस लाल हो जाएगा। अनुरूपसिगनलकैंसल इंडीकेशनइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर अपडेट हो जाएगा।

चित्र 4.2-1 ईजीबीएसबटन



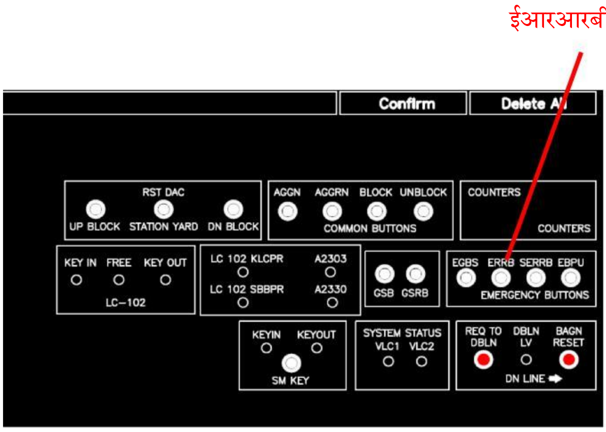
चित्र 4.2-2सिगनलकैंसल का फ्लो

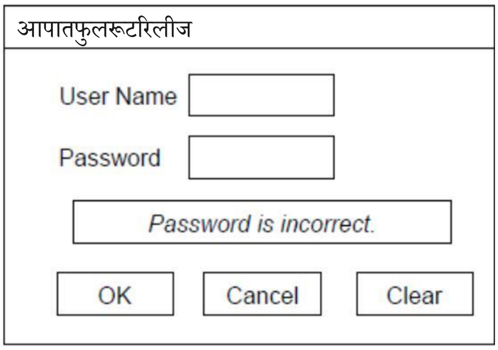
4.3 आपातफुलरूटरिलीज

"सिगनलएस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरअन्यसभी सिगनलों के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

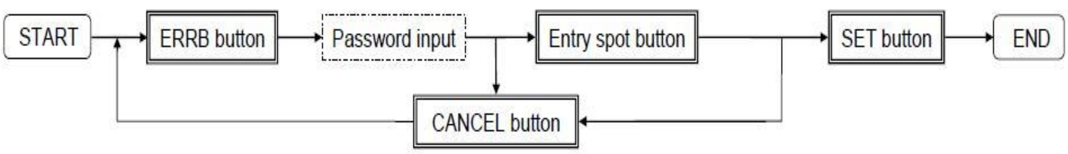
सर्वप्रथमईआरआरबीबटन पर क्लिक करें।ईआरआरबीबटन दबाने के बाद, पासवर्डडायलॉग में पासवर्ड औरयूज़र नेमभरा जाना अपेक्षित होता है।और, एस1एन्ट्री स्पॉटबटन(एस1सिगनल के समीप स्थित) पर क्लिक करें।इसके बादएसईटीबटन को क्लिक करने पर, आपातफुलरूटरिलीज कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

आपातफुलरूटरिलीजसंचलन के बाद, रेलपथसेक्शन रिलीज़ हो जाएंगे।अनुरूप रेलपथ सेक्शन इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर अपडेट हो जाएगा।





चित्र 4.3-1 ईआरआरबीबटनचित्र 4.3-2 पासवर्डडायलॉग

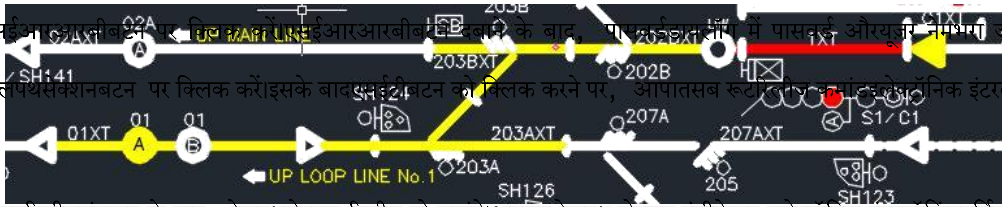


चित्र 4.3-3 आपातफुलरूटरिलीज का फ्लो

4.4 आपातसबरूटरिलीज

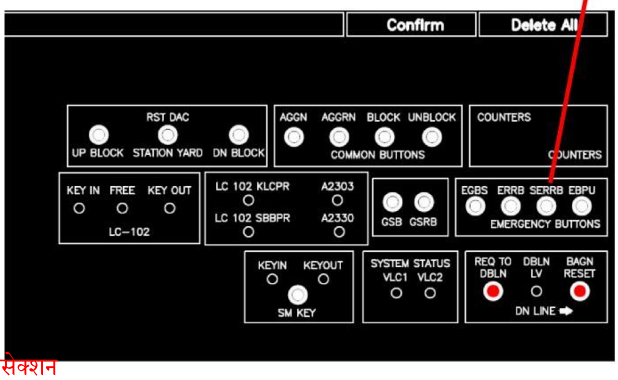
"सिगनलएस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरअन्यसभी सिगनलों के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

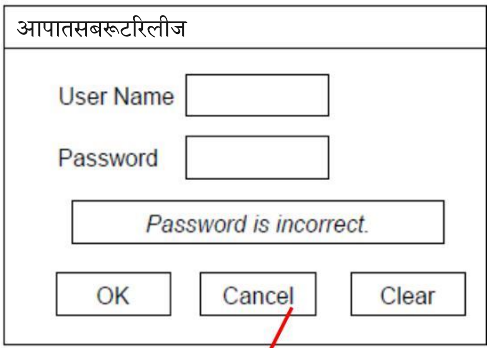
सर्वप्रथमएसईआरआरबीबटन पर क्लिक करेंएसईआरआरबीबटन दबाने के बाद, पासवर्डडायलॉग में पासवर्ड औरयूज़र नेमभरा जाना अपेक्षित होता है।और, रेलपथसेक्शनबटन पर क्लिक करें।इसके बादएसईटीबटन को क्लिक करने पर, आपातसब रूटरिलीज कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।



आपातसबरूटरिलीजसंचलन के बाद, रेलपथसेक्शन रिलीज़ हो जाएंगे।अनुरूप रेलपथ सेक्शन इंडीकेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर अपडेट हो जाएगा।

एसईआरआरबीबटन



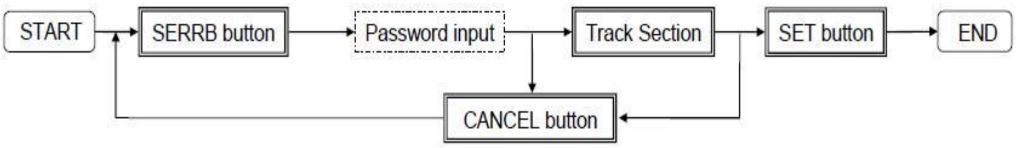


रेलपथसेक्शन

चित्र 4.4-1 एसईआरआरबीबटन

चित्र 4.4-2 पासवर्डडायलॉग

चित्र 4.4-3 रेलपथसेक्शनसलेक्ट



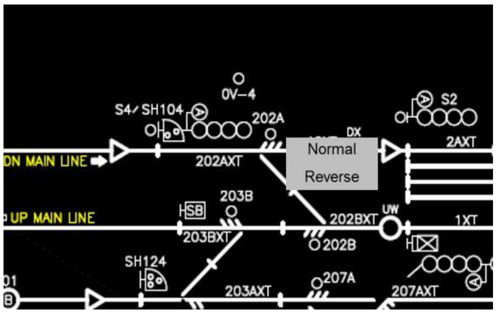
चित्र 4.4-4 आपातसबरूटरिलीज का फ्लो

4.5 प्वाइंटपरिचालन

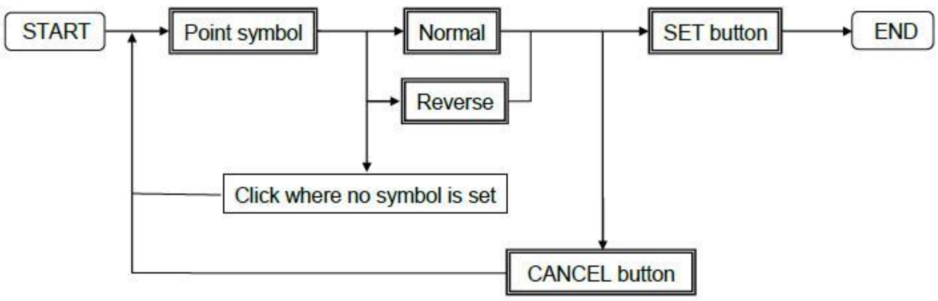
"प्वाइंट 202" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरअन्यसभी कांटों के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

सर्वप्रथम "प्वाइंटसिम्बल" बटन पर क्लिक करें। "प्वाइंटसिम्बल" दबाने के बाद, टॉप अप मेनु पर ओपन डायरेक्शन को सलेक्ट करें। तब एसईटीबटन पर क्लिक करके,नार्मल प्वाइंट ऑपरेटिंग कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

यदिइंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी हो पातीं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगप्वाइंट सैट करती है।अनुरूपप्वाइंटइंडीकेशनइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर अपडेट होते हैं।



चित्र 4.5-1 प्वाइंटसिम्बल सलेक्ट करें



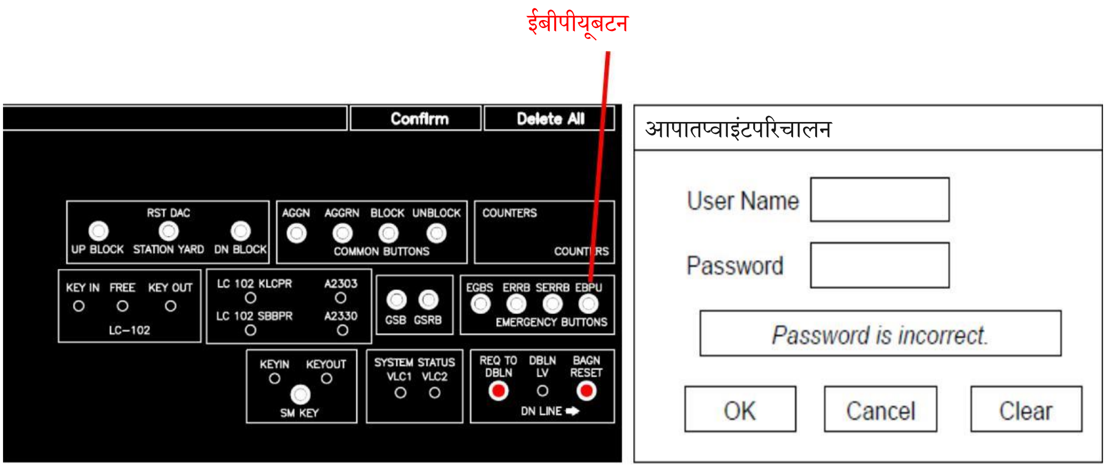
चित्र 4.5-2 प्वाइंटऑपरेशन का फ्लो

4.6 आपातप्वाइंटसंचलन

"प्वाइंट 202" को आपातप्वाइंटसंचलन के लिए उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरअन्यसभी कांटों के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

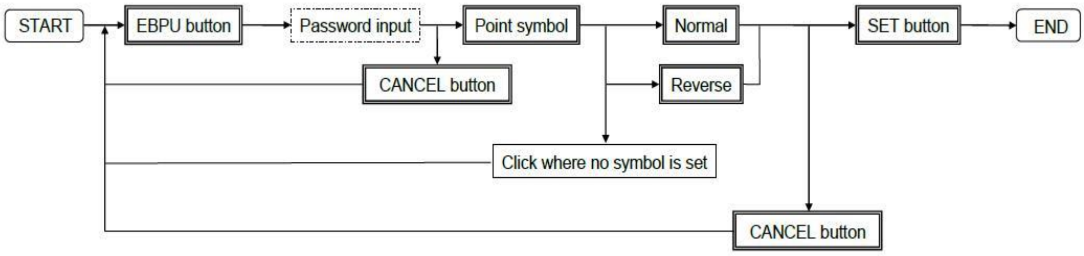
सर्वप्रथम "ईबीपीयू" बटन पर क्लिक करें। "ईबीपीयू" दबाने के बाद, पासवर्डडायलॉग में पासवर्ड औरयूज़र नेमभरा जाना अपेक्षित होता है। "प्वाइंट सिम्बल" पर क्लिक करें और पॉप अप मेनु पर ओपन डायरेक्शन को सलेक्ट करें। तब एसईटीबटन पर क्लिक करके,इमरजेंसी प्वाइंट ऑपरेशन कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

यदिइंटरलॉकिंग की शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगप्वाइंट सैट करती है।अनुरूपप्वाइंटइंडीकेशनइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर अपडेट होते हैं।



चित्र 4.6-1 ईबीपीयूबटन

चित्र 4.6-2 पासवर्डडायलॉग



चित्र 4.6-3आपातप्वाइंटऑपरेशन का फ्लो

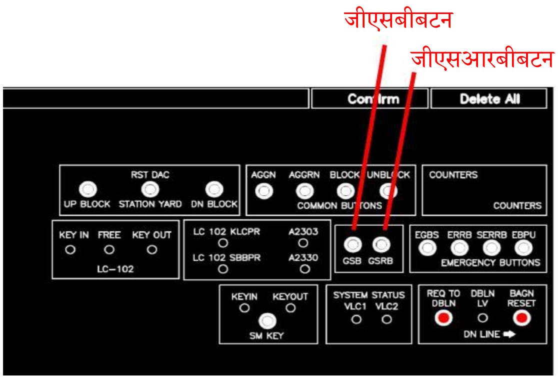
4.7 क्रैंक हैंडल/समपार फाटकका संचलन

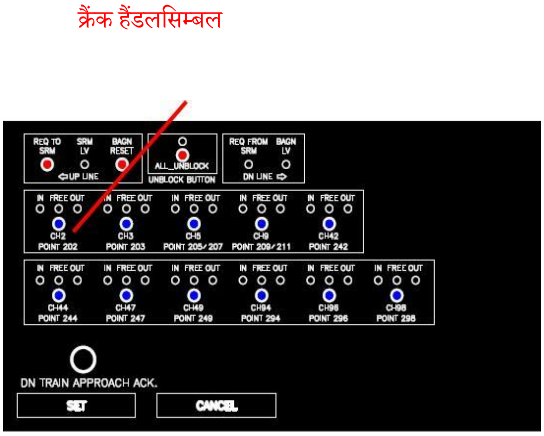
"क्रैंक हैंडलसीएच2" को आपातप्वाइंटसंचलन के लिए उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरअन्यक्रैंक हैंडलों के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

सर्वप्रथम "जीएसबी " बटन पर क्लिक करें। "जीएसबी” बटन दबाने के बाद, सीएच1 सिम्बल पर क्लिक करें। उसके बाद एसईटीबटन 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 जीएसबीबटन के बजाय जीएसआरबी बटन को क्लिक करें।

यदि इंटरलॉकिंगकी शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगक्रैंक हैंडलरिलीज कर देती हैं।

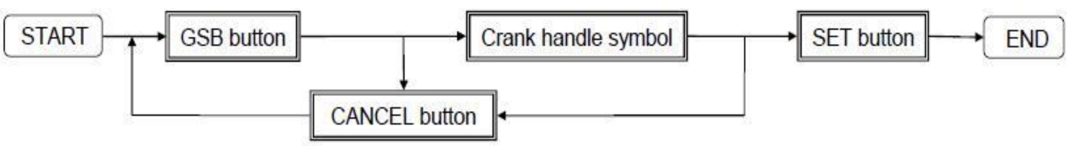
इसी प्रकार,“समपार फाटक” से रिलीजको कंट्रोलकिया जा सकता है, जैसा क्रैंक हैंडलऑपरेशन के लिए उल्लेख किया गया है।



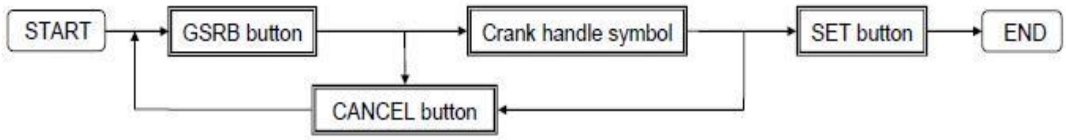


चित्र 4.7-1 जीएसबीबटन, जीएसआरबीबटन

चित्र 4.7-2 क्रैंक हैंडलसिम्बल



चित्र 4.7-3क्रैंक हैंडलपरिचालन (सैट) का फ्लो



चित्र 4.7-4 क्रैंक हैंडलऑपरेशन (रद्द) का फ्लो

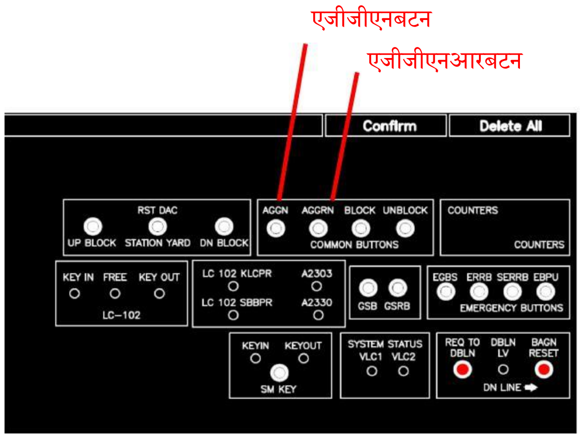
4.8 आटोसिगनलसैट/रीसैट ऑपरेशन

"एस2" सिगनलबटनउदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरसभी रूट के लिए कंट्रोलका क्रम समान है।

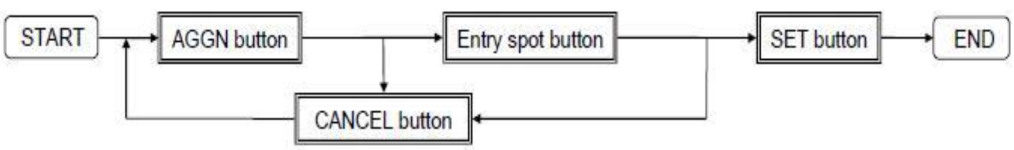
सर्वप्रथमएजीजीएनबटन पर क्लिक करें। "एजीजीएन" बटन दबाने के बाद, एस2एन्ट्री स्पॉटबटन पर क्लिक करें। उसके बाद एसईटीबटन, ए/एजीमार्कर सैट ऑपरेशन कमांड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

ए/एजीमार्करऑपरेशन को रीसैट करने के मामले में, सर्वप्रथमएजीजीएनबटन के बजाय एजीजीआरएनबटन को क्लिक करें।

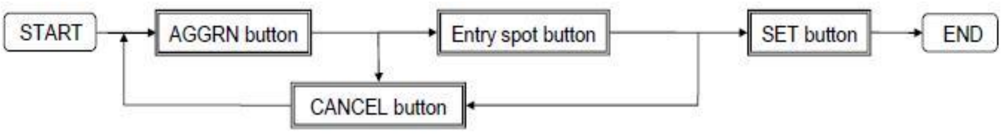
यदि इंटरलॉकिंगकी शर्तें पूरी हो जाती हैं, तोइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगए/एजीमार्कर को सैट कर देती हैं।



चित्र 4.8-1 एजीजीएनबटन, एजीजीएनआरबटन



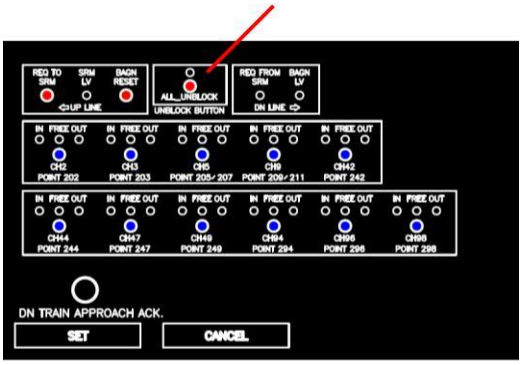
चित्र 4.8-2 ए/एजीमार्करसैट ऑपरेशन का फ्लो



चित्र 4.8-3 ए/एजीमार्कररीसैट ऑपरेशन का फ्लो

4.9 ऑलअनब्लॉक

केवलऑलअनब्लॉकबटन को क्लिक करें, आरंभिकइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग में ऑल ब्लॉकिंगस्टार्ट अप अनब्लॉक हो जाता है।



चित्र 4.9-1 ऑलअनब्लॉकबटन

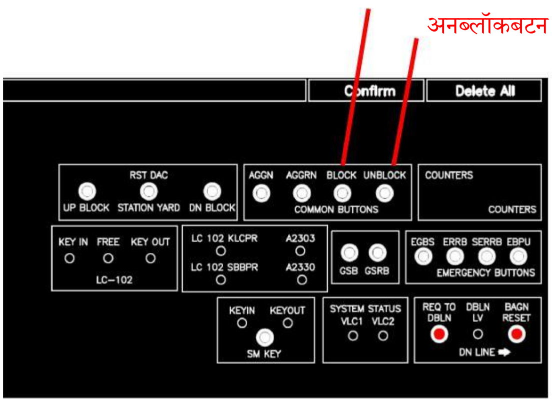
चित्र 4.9-2 ऑलअनब्लॉकऑपरेशन का फ्लो

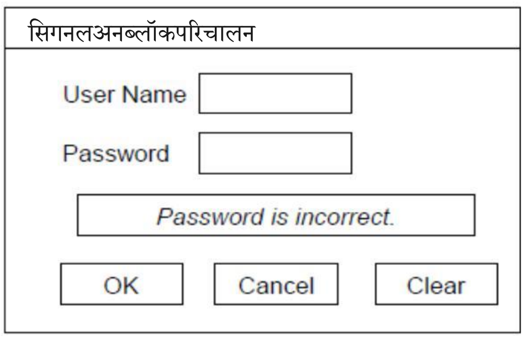
4.10 सिगनलब्लॉक/अनब्लॉक

"एस1" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरकंट्रोलसीक्वेंस सभी रूट के लिए एकसमान है।

सर्वप्रथम ब्लॉकबटन पर क्लिक करें।ब्लॉक बटन दबाने के बाद, एस1एन्ट्री स्पॉटबटन (एस1सिगनल के समीप स्थित) पर क्लिक करें।इसके बादएसईटीबटन को क्लिक करने पर, सिगनलब्लॉक कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। अनब्लॉकिंग के मामले में, ब्लॉक बटन के बजाय अनब्लॉक बटन पर क्लिक करें और अनब्लॉकबटन दबाने के बाद, पासवर्डडायलॉग में पासवर्ड औरयूज़र नेम भरना अपेक्षित होता है।

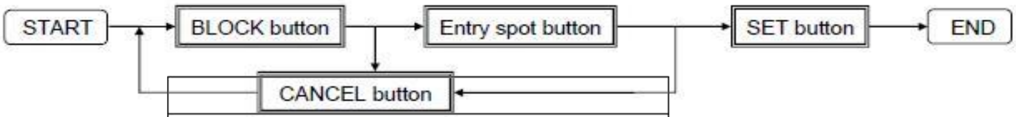
एकसिगनलब्लॉकऑपरेशन के बाद, एस1एग्जिट स्पॉटबटनवापस लाल हो जाएगा।



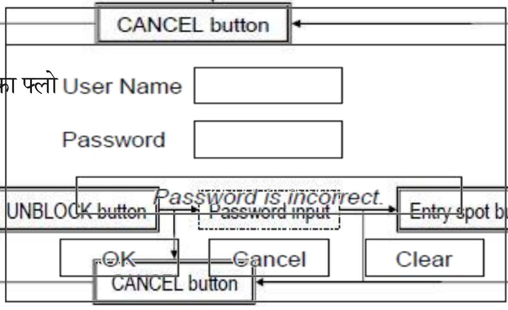


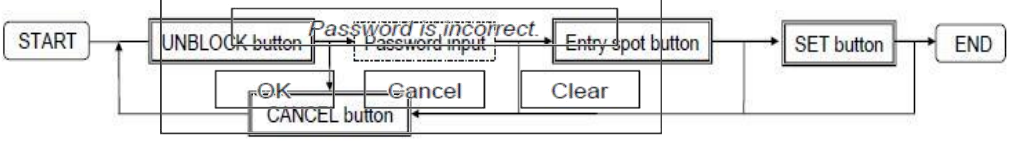
चित्र 4.10-1 ब्लॉकबटन, अनब्लॉकबटन

चित्र 4.10-2 पासवर्डडायलॉग



चित्र 4.10-3 सिगनलब्लॉकऑपरेशन का फ्लो





चित्र 4.10-4 सिगनलअनब्लॉकऑपरेशन का फ्लो

4.11 प्वाइंटब्लॉक/अनब्लॉक

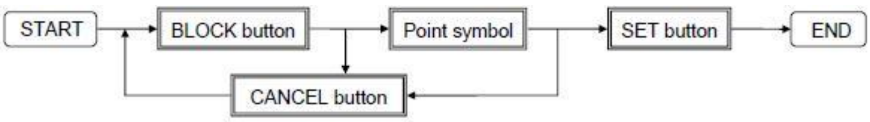
"प्वाइंट 202" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरकंट्रोलसीक्वेंस सभी रूट के लिए एकसमान है।

सर्वप्रथम ब्लॉकबटन पर क्लिक करें।ब्लॉक बटन दबाने के बाद, प्वाइंट 202 सिगनलसिम्बलपर क्लिक करें।इसके बादएसईटीबटन को क्लिक करने पर, प्वाइंटब्लॉक कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। अनब्लॉकिंग के मामले में, ब्लॉक बटन के बजाय अनब्लॉक बटन पर क्लिक करें और अनब्लॉकबटन दबाने के बाद, पासवर्डडायलॉग में पासवर्ड औरयूज़र नेम भरना अपेक्षित होता है।

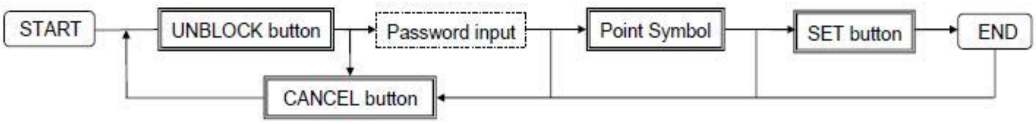
एकप्वाइंटब्लॉकऑपरेशन के बाद, प्वाइंटसिम्बलवापस लाल हो जाएगा।

प्वाइंटअनब्लॉकपरिचालन

चित्र 4.11-1 पासवर्ड डायलॉग



चित्र 4.11-2 प्वाइंटब्लॉकऑपरेशन का फ्लो



चित्र 4.11-3 प्वाइंटअनब्लॉकऑपरेशन का फ्लो

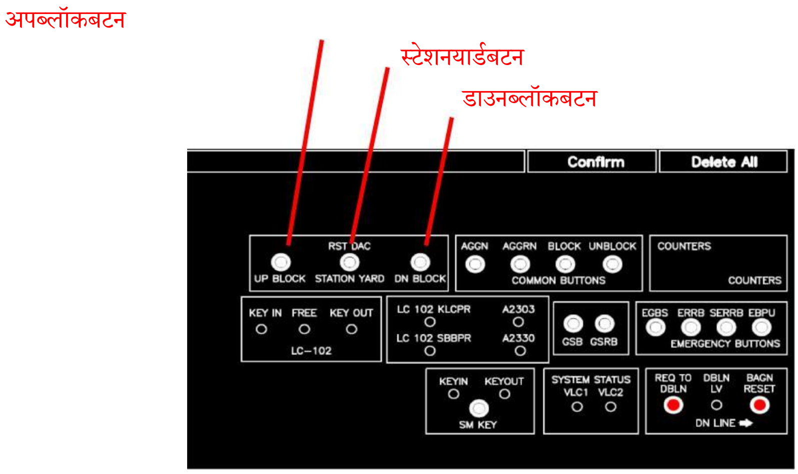
4.12 डीएसीरीसैटऑपरेशन

"रेलपथसेक्शन 101एएक्सटी" को उदाहरण स्वरूप लिया गया हैऔरकंट्रोलसीक्वेंससभीरेलपथसेक्शनों के लिए एकसमान है।

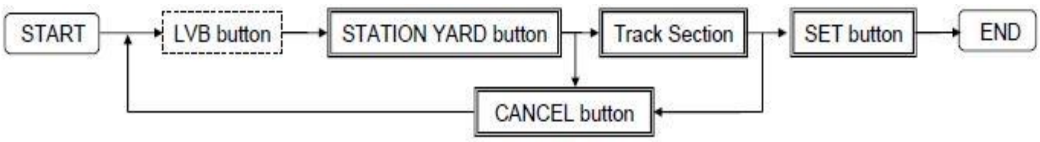
सर्वप्रथम एलवीबीबटन पर क्लिक करें।एलवीबी बटन दबाने के बाद, रेलपथसेक्शन में 101एएक्सटीपीले रंग का हो जाता है।एलवीबीबटन को दबाते समय स्टेशनयार्डबटन और रेलपथसेक्शनबटन पर क्लिक करें। तब एसईटीबटन दबाने परप्वाइंटब्लॉक कमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है। एलवीबी बटन दबाने के बाद, रेलपथसेक्शन में 101एएक्सटीप्रेप्रेटरी मॉड में हरे रंग का हो जाता है। ब्लॉक सेक्शन के मामले में, स्टेशनयार्डबटन के बजाय अप या डाउन बटन पर क्लिक करें।

चित्र 4.12-1 एलवीबीप्रेसिंग इंडीकेशन

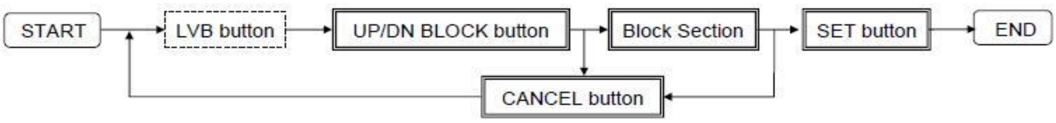
चित्र 4.12-2 प्रेप्रेटरी मॉड इंडीकेशन



चित्र 4.12-3 स्टेशनयार्डबटन, अप/डाउनब्लॉकबटन



चित्र 4.12-4 डीएसीरीसैटपरिचालन (स्टेशनयार्ड)

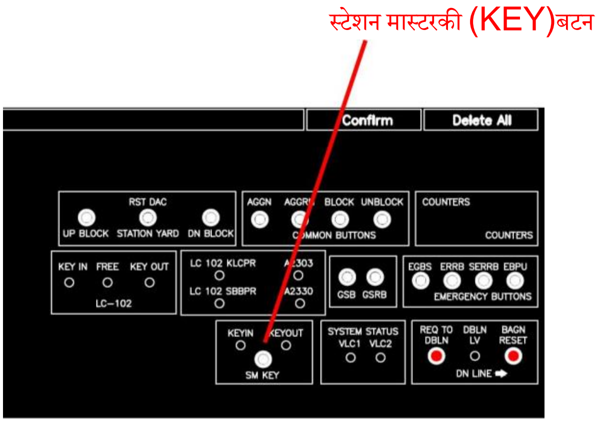


चित्र 4.12-5 डीएसीरीसैट ऑपरेशन (ब्लॉक सेक्शन)

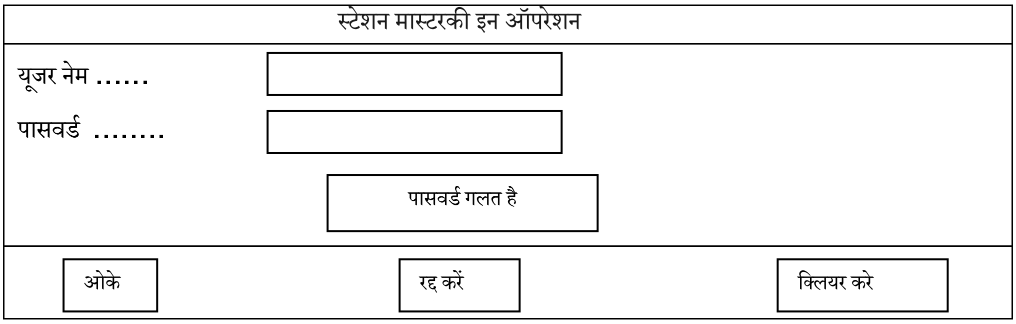
4.13 स्टेशन मास्टरकी (key)इन/आउटसंचालन

सर्वप्रथम, "स्टेशन मास्टर KEY" बटन पर क्लिक करें।स्टेशन मास्टर KEY बटन दबाने के बाद, पासवर्डडायलॉग में पासवर्डऔरयूज़र नेमइनपुटभरना अपेक्षित होता है।तबएसईटीबटन दबाते हुए, स्टेशन मास्टरकी (key)का इन/आउटसंचलनकमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

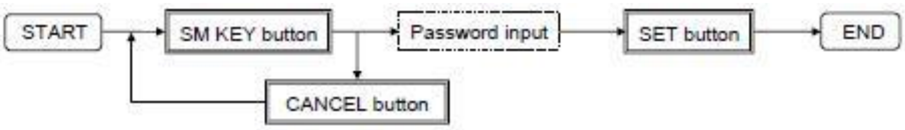
इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगटर्मिनलस्क्रीन पर उसी के अनुरूप इंडीकेशन अपडेट हो जाता है।



चित्र 4.13-1 स्टेशन मास्टर की(KEY)बटन



चित्र 4.13-2 पासवर्डडायलॉग



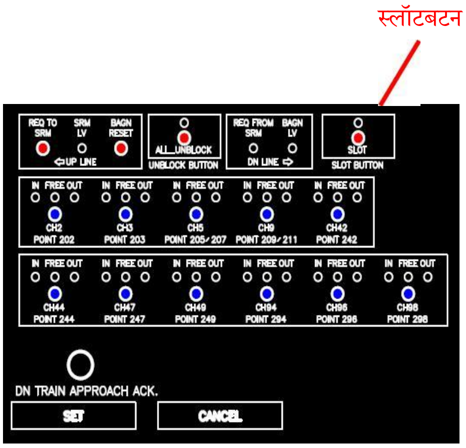
चित्र 4.13-3 स्टेशन मास्टरकी (KEY)इन/आउटऑपरेशन का फ्लो

4.14 स्लॉटवर्किंग सैट/रीसैट ऑपरेशन

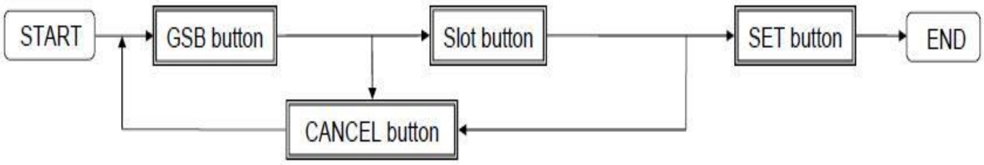
सर्वप्रथम,जीएसबीबटन पर क्लिक करें। "जीएसबी" बटन दबाने के बाद, स्लॉट बटन पर क्लिक करें।तबएसईटीबटन दबाते ही , स्लॉट वर्किंग सैट ऑपरेशनसंचलनकमांडइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को ट्रांसमिट हो जाती है।

स्लॉटवर्किंग रीसैट ऑपरेशन के मामले में, सर्वप्रथमजीएसबीबटन के बजाय जी.एस.आर.बीबटन पर क्लिक करें।

यदि इंटरलॉकिंगकी शर्तें पूरी होती हैं, तो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंगस्लॉटवर्किंग को सैट/रीसैट करने के लिए संचलन कार्य करती है।

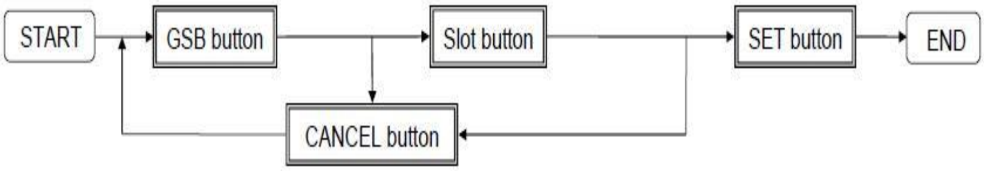


चित्र 4.14-1 स्लॉटबटन



चित्र 4.14-2 एसईटीसंचलन का स्लॉट वर्किंग

GSB के जगह GSRBbutton लिखे



चित्र 4.14-3 स्लॉटवर्किंग रीसैटऑपरेशन

4.15 वीडीयू पर निम्नलिखितकाउंटर उपलब्ध कराए जाते हैं :

i) <u>कॉलिंग ऑनसिगनलकाउंटर **(COGGN)**</u>

'कॉलिंग-ऑन' सिगनल के प्रत्येक संचलन के लिए इस काउंटरमें एक डिजिट बढ़ जाता है।

ii)<u>आपातरूटकैंसलेशनकाउंटर **(EUYN)**</u>

सिगनल के आपात रद्द मार्ग के प्रत्येक संचलन के लिए इस काउंटरमें एक डिजिट बढ़ जाता है।

iii)<u>आपातरूटरिलीजकाउंटर **(EUUYN)**</u>

सिगनल के आपात रूट रिलीज के प्रत्येक संचलन के लिए इस काउंटरमें एक डिजिट बढ़ जाता है।

iv) <u>आपातप्वाइंट संचालनकाउंटर **(EWN)**</u>

कांटों के प्रत्येक आपातसंचलन के लिए इस काउंटरमें एक डिजिट बढ़ जाता है।

v)<u>आपातसिगनलरिप्लेसमेंटकाउंटर **(EGRN)**</u>

सिगनलकी सामान्य स्थिति में प्रत्येक आपात बदलाव के लिए इस काउंटरमें एक डिजिट बढ़ जाता है।

vi)आपातओवरलैप रिलीज काउंटर **(OYN)**

प्रत्येकआपातओवरलैपरिलीज के लिए इस काउंटरमें एक डिजिट बढ़ जाता है।

टिप्पणी:- प्रत्येककाउंटर के संचलन की रिकार्डिंग के लिएअलग रजिस्टर रखे जाने जाने चाहिए अथवाप्रत्येक काउंटर के लिए वैकल्पिक रूप से पृष्ठों का अलग सैट रजिस्टर में रखा जाना चाहिए।

अध्याय-XXVI
संचारव्यवस्था कार्यप्रणाली

1. **पीबीएक्सआधारितटेलीफोननेटवर्क**

1.1 एक मेन और टेलीफोननेटवर्कआधारित सैटेलाइटपीबीएक्स स्थापित किया जाएगा। मेनपीबीएक्सओसीसी में उपलब्ध कराया जाएगा, जबकिसैटेलाइटपीबीएक्स सभीस्टेशनों उपलब्ध कराया जाएगा।

2. डायरेक्ट लाइनटेलीफोननेटवर्क

2.1 डायरेक्ट लाइनटेलीफोननेटवर्क महत्वपूर्ण स्थानो व कांटों के बीच तत्कालनॉन-ब्लॉकिंगएवंअबाधितसंचारव्यवस्थाउपलब्ध कराएगा, जिसमें ये शामिल तो होंगे, किंतु ये निम्नलिखित तक ही सीमित नहीं हैं :

(i) गाड़ीयातायातकंट्रोलसंचारव्यवस्था:यह संचारव्यवस्थाके लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमेंओसीसीमें यातायातनियंत्रकऔरस्टेशनोंपर स्टेशननियंत्रक (SC), भारतीयरेलके सेक्शनलकंट्रोलसेंटरके साथ हीडीएफसीरूट, डिपोकंट्रोलरूम, चालकदलकंट्रोलरूम, औरमार्ग के अन्यमहत्वपूर्णस्थलों के बीच गाड़ी संचलन के नियंत्रण और सेक्शनक्षमता केप्रभावीउपयोगकेलिए वन-टचबटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्धकराईजातीहै।

(ii) कर्षण शक्तिकंट्रोलसंचारव्यवस्था:यह संचारव्यवस्थाके लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमें ओसीसीमें कर्षण शक्तिनियंत्रकऔरस्टेशनोंपर स्टेशननियंत्रक के बीच, कर्षण शक्ति की पोस्टों द्वारा सिरोपरि संरखण की स्विचिंग/फीडिंग और बीच मार्ग में अनुरक्षणस्टाफ कक्षों के लिए वन-टचबटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्धकराईजातीहै।

(iii) इंजीनियरिंगकंट्रोलसंचारव्यवस्था:यह संचारव्यवस्थाके लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमें ओसीसीऔरमहत्वपूर्णसिविलइंजीनियरिंगअनुरक्षणऔर रेलपथ के साथ-साथ कार्य से संबद्ध स्थलों के बीच कॉलिंग की सुविधा के लिए वन-टचबटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्धकराईजातीहै।

(iv) सिगनल एवं दूरसंचारकंट्रोलसंचारव्यवस्था:यह सुविधा डायरेक्ट लाइनसंचारव्यवस्थाके लिए उपलब्ध कराई जाती है, जिसमेंओसीसीऔरमहत्वपूर्णसिगनल एवं दूरसंचारअनुरक्षणऔर रेलपथ के साथ-साथ कार्य से संबद्ध स्थलों के बीच कॉलिंग की सुविधा के लिए वन-टचबटन द्वारा सलेक्टिव कॉलिंग सुविधा उपलब्धकराईजातीहै।

(v) स्टेशनों के समीपवर्तीस्टेशनके कंट्रोल रूमके बीच वन-टचबटनडायलिंग के लिए;

(vi) डीएफसीसी के स्टेशनों औरभारतीय रेल के इंटरफेसिंगस्टेशन मास्टर कक्ष के बीचवन-टचबटनडायलिंग के साथ;

(vii) समपार फाटकोंऔरसमीपवर्तीस्टेशनों के स्टेशनकंट्रोल रूमके बीचवन-टचबटनडायलिंग के साथ; और

(viii) डिपोकंट्रोल रूमऔरसमीपवर्तीस्टेशनों के स्टेशनकंट्रोल रूमके बीचवन-टचबटनडायलिंग के साथ।

2.2 डायरेक्ट लाइनकंसोल:

(i) ओसीसीमें सहायकनियंत्रकऔरयातायातनियंत्रकके लिए डायरेक्ट लाइन कंसोल उपलब्ध कराया जाएगा।

(ii) मुख्य नियंत्रक, उपमुख्य नियंत्रक, कर्षण शक्तिनियंत्रक, सिगनलिंगफाल्टप्रबंधननियंत्रकऔररेलपथनियंत्रक के लिए डायरेक्ट लाइन कंसोल उपलब्ध कराया जाएगा।

(iii) खंड केप्रत्येक स्टेशन पर स्टेशननियंत्रकों के लिए डायरेक्ट लाइन कंसोल उपलब्ध कराया जाएगा।

(iv) पुशबटनऔर/अथवासॉफ्ट की के रूप मेंउपयोगकर्ता 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 लाइनटेलीफोनकंसोल के लिए नियुक्त किसी इनकमिंग कॉल को सलेक्ट करना तथा उत्तर देना;

ग) उपयोगकर्ताओं के एक पूर्व-निर्धारित समूह के लिए आउटगोइंग कॉलओरिजिनेट करना;

घ) कॉलकिए जाने से पूर्व डायरेक्ट लाइनटेलीफोनकंसोल द्वारा निर्धारित किसी समूह अथवा समस्त उपयोगकर्ताओं के लिए आउटगोइंग कॉलओरिजिनेट 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 कॉलकनेक्शन के लिए;

छ) पीबीएक्सएक्सटेंशन को कॉल ट्रांसफर करना; और

ज) आपातकॉल करना और प्राप्त करना (ओवरराइड सुविधा)।

V) डायरेक्ट लाइनकंसोलको उपकरणों से सुसज्जित किया जाएगा, किंतु निम्नलिखितसुविधाओं के लिएही सीमित नहीं है:

क) हैंडसेट;

ख) प्रत्येकडायरेक्ट लाइनटेलीफोन के लिए पुशबटनअथवासॉफ्ट-की;

ग) डायलिंगके लिए 12-पुशबटनकी-पैड;

घ) स्पीकरऔररिंगर के लिए वॉल्यूम कंट्रोल को एडजस्ट करना;

ड) बिल्ट-इन स्पीकरऔरमाइक्रोफोन के माध्यम से हैंड्स-फ्री संचालन;

च) सेंट्रल कम्यूनिकेशन प्रोसेसर द्वारा पावर प्राप्त;

छ) इनकमिंगऔरआउटगोइंग कॉल के विवरण के लिए विजुअल डिस्पले;

ज) कॉलअवधि 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 लाइनकम्यूनिकेशन सिस्टम डायरेक्ट लाइनकंसोल पर आने वाली न्यूनतम 8 लगातार कॉलको सपोर्ट करेगा, जिनका उत्तर दिए जाने पहले उन्हें लाइन में रखा जाएगा। लाइन में शामिल कॉलिंग पार्टियों की पहचान डायरेक्ट लाइनकंसोल पर इनकमिंग सीक्वेंस में बढ़ते क्रम में प्रदर्शित की जाएगी।कंसोलनियंत्रककिसी 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 लाइनकंसोल की सुविधा का चयन फिजिकल पुशबटनऔर/अथवासॉफ्ट-की के रूप मेंकिया जाएगा और उसे कॉल करने वाली पार्टी अथवा चयन सुविधाओं के फंक्शन के साथ लेबल किया जाएगा।

viii) सलेक्शनसुविधाएंएलसीडी अथवा एलईडी डिस्पले के रूप में सलेक्शन स्टेटस प्रदर्शित करेंगी।

ix) प्रत्येकटेलीफोन लाइन के लिए डेडीकेटिड पुशबटनऔर/अथवासॉफ्ट-कीनिर्धारित की जाएगी जिसे डायरेक्ट लाइनटेलीफोन/कंसोल से कनेक्ट किया जा सकेगा।

x) अतिरिक्त फंक्शनअथवाकंसोल/टेलीफोन के लिए कम से कम 10 अतिरिक्त पुश बटनऔर/अथवासॉफ्ट-कीउपलब्ध कराई जाएंगी।

xi) समान गतिविधि लिए अथवा समान प्रकृति वाले पुशबटनऔर/अथवासॉफ्ट-कीएकसाथ ग्रुप में रखे जाएंगे ताकि उपयोगकर्ता को अपेक्षित सलेक्शन की सुविधा मिल सके।

xii) विभिन्न फंक्शन के साथ डायरेक्ट लाइनकंसोलकी व्यवस्था भी की जाएगी ताकि वह साधारण टेलीफोन सैट के रूप में कार्य कर सके।डायरेक्ट लाइनकंसोल पर डायलिंग के लिए कीपैड क व्यवस्था की जाएगी ताकि एडमिनिस्ट्रेटिव टेलीफोननेटवर्ककॉल ओरिजिनेट की जा सके जो ऑन-हुक डायलिंग को सपोर्ट करती हो।

xiii) डायरेक्ट लाइनकंसोलद्वारा सामान्य और आपात कॉलों के लिए विभिन्न ऑडियो और विजुअल इंडीकेशन दिए जाएंगे।

2.3 भारतीय रेलवेटेलीफोननेटवर्क को डायरेक्ट लाइन कम्यूनिकेशन सिस्टम के साथ जोड़ा जाएगा, ताकि भारतीय रेलवे के महत्वपूर्ण गतिविधि स्थलों पर डायरेक्ट लाइनकंसोल से वन टचडायलिंग की जा सके।

2.4 पब्लिक स्विचटेलीफोननेटवर्क (PSTN) लाइनों कोडायरेक्ट लाइन कम्यूनिकेशन सिस्टम से भी जोड़ा जाएगा, डायरेक्ट लाइनकंसोलसे विद्युत शक्ति कंपनियों,आपातसेवाओंइत्यादि को डायरेक्ट लाइनकंसोल से वन टचडायलिंग की जा सके।

2.5डायरेक्ट लाइनटेलीफोन**:**

(i) अन्यलोकेशंसजैसे भारतीय रेलसेक्शनलकंट्रोलसेंटर, भारतीय रेलवे के इंटरफेसिंगस्टेशन मास्टरकक्ष,समपार फाटक, चालकदलकंट्रोल रूम, डिपोकंट्रोल रूम, स्विचिंग/फीडिंगपोस्ट, टीपीसीअनुरक्षणस्टाफकक्ष, महत्वपूर्णसिविलइंजीनियरिंगअनुरक्षणएवंकार्य से संबद्ध स्थलोंऔरमहत्वपूर्णसिगनल एवं दूरसंचारअनुरक्षणएवंकार्य से संबद्ध स्थलोंइत्यादि पर डायरेक्ट लाइनटेलीफोन उपलब्ध कराए जाएंगे, ताकि संचारव्यवस्था की अपेक्षित आवश्यकताएं पूरी की जा सकें।

(ii) डायरेक्ट लाइनटेलीफोन से यह संभव हो सकेगा कि ओसीसी में नामित नियंत्रकों को सामान्य औरआपातडायरेक्ट लाइन कॉल की जा सकें।डायरेक्टलाइनकंसोल परइनकमिंगडायरेक्टलाइन कॉल्स अथवासामान्य और आपात कॉल्स के लिए डायरेक्टलाइनटेलीफोन के लिए विभिन्न ऑडियोऔरविजुअल इंडीकेशन उपलब्ध कराए जाएंगे।

3. **<u>बहुप्रयोजन वाले वॉयस चैनल पर कंट्रोल कम्यूनिकेशन सिस्टम</u>**

3.1 गाड़ीयातायातकंट्रोल के लिए अपेक्षित बहुप्रयोजन वाले वॉयस कम्यूनिकेशन के उद्देश्य से कंट्रोल कम्यूनिकेशन सिस्टम की व्यवस्था की जाएगी।

3.2 इसकी व्यवस्था ओसीसीमें यातायातनियंत्रकऔरस्टेशनों पर स्टेशननियंत्रक, भारतीय रेल के सेक्शनल सेंटरों के साथ-साथ डीएफसीरूट, डिपोकंट्रोल रूम, चालकदलकंट्रोल रूम, औरमार्ग के साथ वाले अन्यमहत्वपूर्ण स्थलों के बीचवन-टचबटन वाली चुनिंदा कॉलिंग सुविधा के लिए की जाती है।

4. **<u>पोर्टेबलकंट्रोलटेलीफोन के माध्यम से आपातसंचारव्यवस्था</u>**

आपातकंट्रोलसंचारव्यवस्था, जो एक बहुप्रयोजन वालीसंचारव्यवस्था है, जिसमेंकर्षण शक्तिनियंत्रक के साथ ओसीसी पर चैनल टर्मिनेटिंग उपलब्ध कराई जाएगी। इसआपातकंट्रोलसंचारव्यवस्थामें चुनिंदा कॉलिंग सुविधा नहीं होगी।आपातकंट्रोलसंचारव्यवस्थामें भारतीय रेल के रेल विद्युतीकरण क्षेत्रों के मानकों के अनुसार आपातसॉकेट होंगे, जो सभी आटोमैटिक सिगनल पर होंगे जिसमें यह बहुप्रयोजन वालीसंचारव्यवस्था के चैनल टर्मिनेट होते हैं।भारतीय रेल के रेल विद्युतीकरण क्षेत्रों के मानक के पोर्टेबलटेलीफोन, जो चालकदल द्वारा ले जाए जाएंगे, आपात मामलों में प्लग किए जा सकते हैं। यहआपातकंट्रोलसंचारव्यवस्थाचैनलकर्षण शक्तिनियंत्रक द्वारा अन्यनियंत्रकों को स्विच किए जा सकते हैं।बेहतर उपलब्धता के लिए, दोआपातकंट्रोलसंचारव्यवस्थाचैनलउपलब्ध कराए जाएंगे, जिनमें से एक अप रेललाइन की सिगनल पोस्ट पर टर्मिनेट होगा और दूसरा डाउनरेललाइन की सिगनल पोस्ट पर टर्मिनेट होगा।

5. वीएचएफट्रांसिवर्स

5.1 स्टेशनकंट्रोलरूमऔरकिसी अन्य विनिर्दिष्ट स्थान पर 25 वाटवीएचएफट्रांसिवर स्थापित किए जाएंगे।किसी उपयुक्त पोल/मास्ट पर जमीनी स्तर से 15 मीटर की ऊंचाई पर 25 वाटवीएचएफट्रांसिवर के लिए बहु-दिशा वालेएंटीना लगाए जाएंगे।

5.2 वॉयस रिकार्डिंगउपकरणके माध्यम से 25 वाटवीएचएफट्रांसिवर पर होने वाली वार्ता की वॉयस रिकार्डिंग के प्रावधान किए जाएंगे। इसरिकार्डिंगपर 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 इंटफेसपोर्ट की व्यवस्था होगी जिसके माध्यम से रिकार्ड की गई आवाज़ को उत्तर देने के लिए लैपटॉप में अथवासीडी/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 प्वाइंटटूप्वाइंटकम्यूनिकेशन के लिए 05 वाटवाकी-टाकी सैटउपलब्ध कराए जाते हैं।

6. मोबाइलगाड़ीरेडियोसंचारव्यवस्था

6.1 मोबाइलगाड़ीरेडियोसंचारव्यवस्थाएक डिजिटल वायरलैसनेटवर्कहै जो जीएसएम-आर (मोबाइलसंचारव्यवस्था-रेलवे के लिए ग्लोबल सिस्टम) पर आधारित है, जिसे ई.आई.आर.ई.एन.ई (यूरोपीयन इंटीग्रेटिडरेलवेरेडियोएन्हांस्डनेटवर्क), फंक्शनल रिक्वायरमेंट स्पेसिफिकेशन (FRS) औरसिस्टमरिक्वायरमेंट स्पेसिफिकेशन (SRS) पर डिजाइन किया गया है।

6.2 परिचालनिकऔरअनुरक्षणआवश्यकताएं पूरी करने के लिए, जीएसएम-आर पर आधारित एमटीआरसीसिस्टम निम्नलिखितसेवाओं को सपोर्ट करेगा :

वॉयस सर्विसेज:

- प्वाइंट-टू-प्वाइंटवॉयस कॉल;
- सार्वजनिकआपातकॉल;
- ब्रॉडकास्टवॉयसकॉल;
- ग्रुपवॉयसकॉल;
- मल्टी-पार्टीवॉयसकॉल;

डेटा सर्विसेज :

- टेक्स्ट मैसेजबियरर सर्विस;
- सामान्यडेटा एप्लीकेशंस के लिए बियरर सर्विस;
- आटोमैटिक फैक्स के लिए बियरर सर्विस;
- गाड़ी नियंत्रण एप्लीकेशंस के लिए बियरर सर्विस;

कॉल संबंधी सेवाएं :

- क्लोज्ड यूज़रग्रुप;
- मल्टी-लेवलप्रायोरिटीऔरप्री-एम्पशन;
- एडवांस्ड कॉलहैंडलिंग, जैसे कॉलहोल्ड, कॉलट्रांसफर, कॉलको लाइन में रखना इत्यादि;
- ऑटो आंसर सर्विस;
- इनकमिंगअथवाआउटगोइंग कॉल को वर्जित् करना ;

- कॉलपर्यवेक्षी इंडीकेशन;
- चार्जिंग इन्फोर्मेशन;

रेलवे की विशिष्ट एप्लीकेशंस :

- गाड़ी, इंजनअथवाकोच नंबरअथवाफंक्शनल नंबर द्वारा कार्यों को पूरा करने के लिए सपोर्ट;
- यूजर लोकेशन के आधार पर विशिष्ट व्यक्तियों के लिए कॉल;
- शंटिंगकार्यों के विशिष्ट प्रकार के लिए एक लिंक एश्योरेंस सिगनल उपलब्ध कराना;
- एक ही गाड़ी में मल्टीपलचालकसंचारव्यवस्थाएं;
- रेलवेऑपरेशनलआपातकॉल;
- लोकलसैट-टू-सैटऑपरेशनकेलिएनेटवर्कअवसंरचनाकेबिनाडायरेक्टमॉडसुविधा;

रेलवेकीविशिष्टविशेषताएं:

- 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;
- तेजऔरगारंटीशुदाकॉलसैट-अप;
- 500 कि.मी.प्र.घं. तक की गति के लिए निर्बाध कम्युनिकेशन सपोर्ट;
- फॉल्ट इंडीकेशन के साथ आटोमैटिकऔरनियमावलीपरीक्षण मॉड;
- मोबाइलनेटवर्कसलेक्शन पर कंट्रोल;
- सिस्टम कंफीग्रेशन पर कंट्रोल।

6.3 रेडियोका प्रकार :

क्र.सं.	रेडियोका प्रकार	विवरण
1.	कैबरेडियो/फिक्स्ड रेडियोटर्मिनल	रेडियोऔरउससे संबद्ध उपयोगकर्ताऔरएक रेलइंजन के कैब/ स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित अन्यइंटरफेस, ताकिरेलइंजनचालक/स्टेशन मास्टर द्वारा मुख्यतः उसका उपयोग किया जा सके।चालक/स्टेशनमास्टररेडियो के मैन-मशीन इंटफेस में डिस्पले, कंट्रोल पैनल, लाउडस्पीकर और हैंडसेट शामिल होगा।
2.	सामान्य उद्देश्य के लिएरेडियो(GPH)	एक मानकरेडियोसामान्य उपयोग के लिए वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध यूनिटों पर नजदीकी तौर पर आधारित होता है। सामान्य उद्देश्य के मैन-मशीनइंटफेसवाले रेडियो मेंडिस्पले, कंट्रोल पैनल, लाउडस्पीकर और माइक्रोफोन शामिल होगा।
3.	परिचालनिकरेडियो (OPH)	हाथ में पकड़े जाने वाला रेडियो रेल परिचालन से जुड़े लोगों के लिए उपयुक्त होता है। परिचालनिकरेडियोके 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 रेडियोडिस्पेचर कंसोल (नियंत्रक केउपकरण)

रेडियोडिस्पेचर कंसोल में विभिन्न नियंत्रकों द्वारा अपेक्षित गतिविधियां अनिवार्य रूप से एकसमान होती हैं, किंतुकंट्रोलएरियाऔरउनका कंफीग्रेशन भिन्न होगा।निम्नलिखितन्यूनतम कार्यक्षमताओं के साथ रेडियोडिस्पेचर कंसोल की व्यवस्था की जाएगी :

(i) समस्त इनकमिंग कॉलों को लाइन में रखना अथवाकॉल करने वाले की फंक्शनल आइडेंटिटी और प्राथमिकता के अनुरोध को दर्शाना।

(ii) आपातकॉलकी पहचान की जाएगी औरउसे 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 सलेक्टकरे।

(iv) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वहरेलवेकी आपातकॉलअथवारेलपरिचालनके लिए तय करके डिस्प्ले से चुनकर किसी मोबाइल पर प्राथमिकता के आधार पर कॉल कर सके।

(v) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वहग्रुपकॉल कर सके, बीच में शामिल हो सके उसे बंद अथवा उसे छोड़ सके।

(vi) नियंत्रक को अनुमति होगी कि वहटेक्स्ट मैसेज भेज अथवा प्राप्त कर सके।

(vii) अपनीकॉलअन्यरेडियोडिस्पेचर कंसोल को हस्तांतरित कर सके।

(viii) यदि किसीरेलवेआपातकॉल का उत्तर नहीं दिया जातातो यह स्वतःमुख्यनियंत्रकअथवाकिसीअन्यनियंत्रकके कंसोल को हस्तांतरित हो जानी चाहिए।

(ix) मुख्य नियंत्रकके पास यहप्रावधान होना चाहिए कि यातायातनियंत्रकों की अनुपस्थिति में वह उनकी कार्यों को संभाल सके।

6.5 रेलवेआपातकॉल

6.5.1 रेलवेआपातकॉलमोबाइलट्रेनरेडियोकम्यूनिकेशन (MTRC) सिस्टम आधारितजीएसएम (आर) में उच्च प्राथमिकता वाला ग्रुपकॉल है, जिसेआपात रेल परिचालन की स्थिति में यूज़र द्वारा एक मोबाइलरेडियो द्वारा चलाया जा सकता है और पूर्व-निर्धारित यूज़र अर्थात् एक विनिर्दिष्ट भौगोलिक क्षेत्र में रेल परिचालन से जुड़े गाड़ीचालकों, स्टेशन मास्टरोंएवंअन्यरेलवे कर्मचारी को रूट किया जा सकता है, जहां से यातायात नियंत्रकों सहित आपात कॉल करनी आरंभ की गई है।

6.5.2 रेलवेआपातकॉल दो प्रकार की होती हैं :

(i) गाड़ीआपातकॉल;

(ii) शंटिंगआपातकॉल.

रेडियों के ऑपरेशन मॉड के आधार पर किए जाने वालीकॉलके प्रकार की स्वतः पहचान होनी चाहिए। यदिमोबाइलशंटिंगमॉड में हो, तोआपातकॉलबटनकी शुरुआत एक शंटिंगआपातकॉल के रूप में होगी, अन्यथा कॉलएक गाड़ीआपातकॉल होगी।

<u>गाड़ीआपातकॉल</u>

गाड़ीआपातकॉलएक क्षेत्र के भीतर सभीचालकोंऔरनियंत्रकों को भेजी जाएगी, जो परिचालनिकआवश्यकताओं के लिए पूर्व-निर्धारित है।आपातकॉल के लिए पूर्व-निर्धारित क्षेत्रों में,जहां आवश्यक हो, एक अथवा अधिक नेटवर्क के हिस्से शामिल होंगे।

<u>शंटिंगआपातकॉल</u>

शंटिंगआपातकॉल उन सभीउपयोगकर्ताओं को भेजी जाएगी जोशंटिंग क्षेत्र में शंटिंगगतिविधियों में शामिल होंगे।

6.6 रेलवेकी किसी आपातकॉल को तीन भिन्न चरणों में परिभाषित किया जा सकता है।ये है:

चरण 1: चेतावनी;

चरण 2: जानकारी;

चरण 3: रेलवेआपातकॉल को टर्मिनेट करना।

6.6.1 चरण **1:** चेतावनी

(i) रेलवेआपातकॉल की शुरुआतएक सामान्य एमएमआई एक्शन (अर्थात्कैब और परिचालनिकरेडियो के लिए एक अकेला एमएमआई एक्शन) के उपयोग द्वारा की जाएगी।

(ii) रेलवेकी आपातप्राथमिकता के लिए एक कनेक्शन रिसीविंग मोबाइलऔरनियंत्रकों 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) आरंभिकऔर कॉल प्राप्त करने वाले उपयोगकर्ताओं को 05 सेकेंड का एक सुने जा सकने वाला इंडीकेशनमिलेगा कि इमरजेंसी फंक्शन एक्टिवेट हो गया है।

(vii) आरंभिकऔररिसीविंगटर्मिनलपर विभिन्न इंडीकेशन उपलब्ध कराए जाएंगे।

(viii) एक निरंतर दिखने वाला इंडीकेशन कि इमरजेंसी फंक्शन एक्टिवेट हो चुका है, आरंभिकऔरसमस्त रिसीविंगटर्मिनलोंपर उपलब्ध कराया जाएगा।

(ix) चेतीवनी का चरण पूरा हो जाने के बाद, यदि कोई गाड़ीप्रभावितक्षेत्र 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 स्पीचकनेक्शनतत्काल स्थापित किया जाएगा, ताकिआपातकॉल 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 अन्यमोबाइलउपयोगकर्ताओं को जानकारी दी जा सके।

(iv) जानकारी उन्हीं उपयोगकर्ताओंद्वारा प्राप्त की जानी चाहिए, जिन्हें वार्निंग टोन प्राप्त हुई हो।

6.6.3 चरण 3:रेलवेआपातकॉल को टर्मिनेट करना

(i) रेलवेआपातकॉलकेवल 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 वालानेटवर्क (राष्ट्रीय स्तर पर निर्धारित)।

(ii) यदिआपातकॉलके समय रेडियो उस क्षेत्र से बाहर हो जाता हो, तो उपयोगकर्ता को कॉल के समाप्त हो जाने का एकसुनेऔरदेखे जा सकने वाला इंडीकेशनदिया जाएगा।

6.7 रेलवेआपातकॉलप्राप्त करना

(i) जब मोबाइल संचालित हो, तो अधिकृत मोबाइल किसी भी समय रेलवे इमरजेंसी कॉल प्राप्त कर सकेंगे।

(ii) किसी मोबाइल द्वारा रेलवेइमरजेंसीकॉल किए जाने पर नियंत्रक के डिस्पले बोर्ड पर यह प्रदर्शित होगा :

- लोकेशन;
- आरंभिकमोबाइल की फंक्शनल आइडेंटिटी, जिसमेंनिम्नलिखित शामिल होता है :
- गाड़ीनंबर, यदि आबंटित हो;
- इंजन नंबर, यदिगाड़ीका कोई नंबर न दिया गया हो;
- सबसे आगे कैब का कोच नंबर, यदिगाड़ीका कोई नंबर न दिया गया हो, न ही इंजन का कोई नंबर हो।

6.8 रेलवेआपातकॉल की पुष्टि

(i) घटनाउपरांत विश्लेषण के लिए, यहमहत्वपूर्ण है कि मोबाइल द्वारा की जाने वाली तथा प्राप्त की जाने वाली रेलवेआपातकॉल, जो एक ग्राउंड बेस सेंट्रल लोकेशन को भेजी जाती हो,एक संदेश द्वारा पुष्ट की जाती हो (औरसाथ ही उसे गाड़ीके रिकार्डिंगउपकरण 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 अथवारेडियोके 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) किसीमोबाइल से की गई रेलवेआपातकॉल के लिए, आरंभ करने वाले मोबाइल का एक आटोमैटिक पुष्टीकरण संदेश होगा उसमे निम्नलिखित शामिल होगा :

- कॉलkई स्थापना का समय;
- क्लीयर डाउन का समय;
- कॉलआरंभ करने वाले का फंक्शनल नंबर;
- यदि कोई गाड़ी हो तो , कॉलकरने वालेकी गाड़ीका नंबर औरइंजन का नंबर।

(vi) किसी मोबाइल द्वारा प्राप्त की जाने वाली रेलवे इमरजेंसी कॉल के लिए,कॉल प्राप्त करने वाले मोबाइल के आटोमैटिककंफर्मेशन मैसेज में शामिल होगा :

- वह समय जब सबसे पहले कॉल प्राप्त हुई;
- वह समय जब कॉलसमाप्त हो गई (अथवाटर्मिनेट हो गई);
- भेजने वाले की ग्रुप आइडेंटिटी;
- प्राप्त करने वाले का फंक्शनल नंबर;
- यदि कोई गाड़ी हो, तो गाड़ीका नंबरऔरइंजन नंबर।

नोट : इस अध्याय के पैरा 4 और 5 केवल उस समय लागू होंगे जब एमटीआरसीसिस्टम (जैसा की पैरा 6 में उल्लिखित है) प्रदान / कमीशन किया गया हो।

परिशिष्ट क

स्टेशन संचालन नियम (स्टेशनका नाम)

(i) स्टेशन संचालन नियम(ईएस डबल्यू आर) को साधारणएवंसहायकनियमोंऔरपरिचालननियमावली 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 डीएफसीसीआईएलस्टाफ को समझ में आना चाहिए। तथापि, अपेक्षित साधारण एवंसहायकनियमोंके क्रमांक कोष्ठकों में दर्शाए जाने चाहिए।

(ii) स्टेशन संचालन नियमके प्रत्येक पृष्ठ पर क्रमांक के साथ स्टेशन कोड डाले जाने चाहिए, और उस पर नामित परिचालनअधिकारीऔरसिगनलएवंदूरसंचार अभियंता द्वारा इंटरलॉक स्टेशन और नॉन-इंटरलॉक स्टेशनों के लिए नामितपरिचालनऔर सिविलइंजीनियरिंगअधिकारियों के हस्ताक्षर होने चाहिए। अधिकारियों कोस्टेशन संचालन नियमों के प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर अवश्य करने चाहिए। विद्युतीकृतसेक्शनों में कर्षणस्टेशनसंचालन नियम(TSWR) औरकर्षणस्टेशनसंचालन नियम डायग्राम(TSWRD) को अंतिम रूप देने के लिए नामितविद्युतअधिकारीको 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 औरजब कभी आवश्यक हो, उनकी समीक्षा की जानी चाहिए।

(iv) गाड़ीपरिचालन की सुविधा के लिए किन्हीं नवीन कार्यों कोस्टेशन संचालन नियम में शामिल किया जाना चाहिए।

1. स्टेशनसंचालन नियम डायग्राम :

महाप्रबंधक/सिगनल, डीएफसीसीआईएलऔरसिगनलइंटरलॉकिंगप्लानसं. ...... के आधार पर स्टेशन संचालन नियमडायग्राम सं..... में स्टेशन के यार्ड, कांटों, सिगनलों, ढाल और इंटरलॉकिंग व्यवस्थाओं, साथ ही नॉन-इंटरलॉक्डसाइडिंगों, 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 नियमडायग्राम में वास्तविक दूरियां दर्शाई जानी चाहिए न कि प्रस्तावित न्यूनतम दूरियां। इंटरलॉक्ड स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों पर नामितपरिचालन अधिकारीऔरसिगनलएवंदूरसंचार अभियंता द्वारा तथा नॉन-इंटरलॉक्डस्टेशनोंपर नामितपरिचालन प्रबंधक औरसिविलइंजीनियर द्वारा हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। स्टेशन संचालन नियमके प्रत्येकपृष्ठ पर हस्ताक्षर किए जाने चाहिए।विद्युतीकृतसेक्शनों में विद्युतइंजीनियर को भी शामिल किया जाना चाहिए।

2. <u>स्टेशन का विवरण</u>

2.1 <u>सामान्य(स्थान)</u>

डीएफसीसीआईएलदोहरी/इकहरी लाइनविद्युतीकृतसेक्शनके --------------- रूट पर --------(स्टेशन का नाम) एक ------- श्रेणीस्टेशनहै। यह कि.मी. ------- से ----- तक (डीएफसीसीआईएल पर एकनामितप्वाइंट) स्थित है।

2.2 <u>ब्लॉकस्टेशन के दोनो तरफ आईबीएच, आईबीएसऔरउनकी दूरीऔर दूरस्थसाइडिंग</u>

-------स्टेशन------- की ओर (उत्तर/दक्षिण/पूर्व/पश्चिम) -------- (एक साइड मेंसमीपवर्तीस्टेशनका नाम) के बीच कि.मी. ------- और ------- समीपवर्ती स्टेशन (दूसरी साइड मेंसमीपवर्तीस्टेशनका नाम) के बीच ------- की ओर (उत्तर/दक्षिण/पूर्व/पश्चिम) कि.मी. ------ पर स्थित है।

समीपवर्तीसेक्शन 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 समीपवर्तीसेक्शन मेंआटोमैटिकसिगनल उपलब्ध कराए गए हों, तो उनका आवश्यक उल्लेख स्टेशन संचालन नियमसाहित्य में किए जाने की आवश्यकता होती है।

साइडिंगों/डीकेस्टेशन 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. स्टेशन की दोनो तरफ विभिन्न दिशा में ब्लॉक सेक्शनमें ब्लाक सेक्शन लिमिट

वे स्थान, जिन पर पिछला ब्लॉक सेक्शनसमाप्त 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 ढालयदि कोई हो

यार्डऔरसमीपवर्तीब्लॉक 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, (अर्थात्अप लूप, अप मेन, डाउन मेनऔरकॉमन लूपइत्यादि), गुड्स शेड/साइडिंग, हॉटएक्सलसाइडिंग, पासिंग साइडिंग, इंजीनियरिंगसाइडिंग, 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 लाइनेंसंचालन 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, जैसेकैचसाइडिंग, स्लिपसाइडिंग, गैर-मानक टर्न आउट्स, घुमाव, स्प्रिंग प्वाइंट्सइत्यादि 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 फाटकनंबर, स्थान, श्रेणी, सामान्य स्थिति, क्यासंचारव्यवस्थाउपलब्ध कराई गई है अथवानहींऔरक्यागाड़ीसंरक्षाऔरचेतावनीसिस्टम (TPWS) उपलब्ध कराया गया है अथवानहीं, 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 लाइनटोकनरहितब्लॉकइंस्ट्रूमेंट के इस्तेमाल से एब्सोल्यूट/आटोमैटिक, चाहे कॉ-ऑपरेटिव होअथवानॉन-कॉ-ऑपरेटिव, उनके संचलन और चाबियों की अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार स्टाफका स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए। किसी

आवश्यकता की स्थिति में, लोकोपायलटद्वारापिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टरसे संपर्क स्थापित करने के लिए स्टेशन पर ब्लॉकटेलीफोनकी उपलब्धता औरआईबीएस पोस्टों पर उपलब्ध कराए गए टेलीफोन का उल्लेख भी किया जाना चाहिए।

4. सिगनलिंगऔरइंटरलॉकिंग का सिस्टम

4.1 इंटरलॉकिंग का मानक, सिगनलिंग (MACLS) का प्रकार, वीडीयू से सिगनलों/कांटों का संचालन, रनिंग लाइनों पर एक्सलकाउंटरों/रेलपथसर्किटों का प्रावधान, कालिंग ऑन सिगनल/आईबीएस, स्पेशलसिगनलिंगविशेषताएंजैसेटर्मिनलस्टेशनों पर स्टॉप बोर्ड, आपातक्रास-ओवर, स्थायी लॉक्ड प्वाइंट, मोटर द्वारा संचालित प्वाइंट, आपात/ क्रैंक हैंडलचाबियांऔरउनकी अभिरक्षा, प्वाइंटों/ट्रैप प्वाइंटों/सिगनलों/रेलपथ सर्किटों/एक्सलकाउंटरों के इंडीकेशन (इलेक्ट्रिक टाइप) के उल्लेख की आवश्यकता होती है।प्वाइंट/सिगनल/गेटकंट्रोल 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 सैटिंगऔरपैनल पर उपलब्ध आपातपरिचालनकाउंटरों के रिकार्ड का उचित रखरखाव का उल्लेख यहां किया जाना आवश्यक है। गाड़ीसंरक्षाऔरचेतावनीसिस्टम वाले स्टेशनों के कार्य की प्रक्रिया के लिए सिस्टम का उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है। बर्थिंग पोर्शन परएक्सलकाउंटर के साथ-साथ आईबीएससेक्शन की विफलता के मामले में रीसैटिंग की प्रक्रिया, प्वाइंटों के आपातपरिचालन, आपातरूटकैंसेलेशन, ब्लॉकके क्लीयर होने इत्यादिका भी परिचालनिक दृष्टि से उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है (सिगनलिंगऔरइंटरलॉकिंगके विवरण, तथापि, परिशिष्ट 'बी' में दिए जाने चाहिएऔरगाड़ीकी सुरक्षातथाचेतावनीसिस्टम, यदि उपलब्ध हों, तोपरिशिष्ट 'सी' में दिए जाने चाहिए)।

4.2 रिले रूम की चाबियों को रखरखावऔरस्टेशनमास्टर तथासिगनल एवं दूरसंचारअनुरक्षणस्टाफ के बीच इनके दान-प्रदान की प्रक्रिया

4.3 बिजली की आपूर्ति

सिगनलिंग जैसा कि डाउन एटी/अप एटी/स्थानीय आपूर्ति (राज्य बिजली बोर्ड)/डीजल जनरेटर/यूपीएस/एकीकृतबिजली आपूर्तिइत्यादिके 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. दूरसंचार:

स्टेशन पर उपलब्ध दूरसंचारसुविधाओंऔरउनकेपरिचालनिकपहलू स्पष्ट तौर पर परिभाषित किए जाने चाहिए :

(i) सेक्शनकंट्रोल/उप नियंत्रक/कर्षण शक्तिनियंत्रणटेलीफोन, इत्यादि

(ii) आटो/डीओटीटेलीफोन,

(iii) गेट kए साथ मेग्नेटो टेलीफोन,

(iv) कि.मी. .... पर आईबीएसटेलीफोन,

(v) एक्सलकाउंटर रीसैट बॉक्सों के साथ टेलीफोन,

(vi) यार्डसंचारव्यवस्थाके लिए टेलीफोन,

(vii) वीएचएफसैट, और

(viii) मोबाइलगाड़ीरेडियोसंचारव्यवस्था (MTRC)।

संचारव्यवस्थाकी विफलताके मामले में उपरोक्त दर्शाई गई की जाने वाली कार्रवाई स्पष्ट तौर पर बताई जानी चाहिए (कार्यप्रणाली के विवरणपरिशिष्ट 'बी' में दिए जाने चाहिए)।

6. गाड़ीसंचालन की कार्यप्रणाली:

6.1 गाड़ीसंचालन से संबद्धस्टाफ के कर्तव्य

गाड़ीसंचालन से संबद्धपरिचालनिकस्टाफजैसेस्टेशन मास्टर, कांटेवाला औरगेटमैनके कर्तव्यों का परिशिष्ट 'डी' में विस्तार सेउल्लेख किया जाना चाहिए, जिसमें डीएफसीआर-सा.नि.के सामान्य एवं सहायक नियमोंऔरपरिचालननियमावली के विशिष्ट संदर्भों का विस्तार से उल्लेख किया जाना चाहिए।

6.1.1 प्रत्येकशिफ्ट में गाड़ीसंचालन से संबद्धस्टाफ

स्टेशन पर प्रत्येकशिफ्टमें उपरोक्त परिचालनिकस्टाफ की उपलब्धता के साथ गाड़ी से संबद्ध उनकी ड्यूटी का उल्लेख परिशिष्ट 'डी' में किया जाना चाहिए।

6.1.2 लाइन साफ होने की सुनिश्चितता की जिम्मेदारी और जिम्मेदारी के क्षेत्र

लाइन साफ के लिए जिम्मेदारी औरड्यूटी पर तैनात प्रत्येक स्टाफ कीजिम्मेदारी 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 आश्वासनरजिस्टर में स्टाफ का आश्वासन

स्टेशन पर नया तैनात प्रत्येकगाड़ीपासिंगस्टाफअथवास्टेशन पर लीव रिजर्वस्टाफअथवानियमितस्टाफ, जिसने 15 दिन से अधिक अनुपस्थिति के बाद कार्यभार ग्रहण किया हो, उसे लागू स्टेशन संचालन नियमों का अवश्य अध्ययन करना चाहिएऔरनिर्धारितआश्वासनरजिस्टर में आश्वासन दर्ज करना चाहिए।

6.2 लाइनक्लीयर प्रदान करने के लिए शर्तें :

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 लेनेअथवारवाना करते समय अपनाई जाने वाली कोई विशेष शर्तें

6.2.1.1 ब्लॉकलाइन 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 क़ॉमन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी को चलाना।

6.2.1.6 कोईअन्यविशेष शर्तों का सामान्य एवं सहायक नियमों का संदर्भ देते हुए उल्लेख किया जाना चाहिए।

6.3 एप्रोचसिगनलों 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 सिगनलोंकोवापस 'ऑन' किए जाने के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी।

स्टेशनमास्टरकोयहसुनिश्चितकरनाचाहिएकिपूर्णब्लॉकप्रणालीकेडीएफसीआर-जीएंडएसआरनियमकेअनुसारट्रेनकेगुजरनेकेबादसिग्नलकोवापस'ऑन' पररखाजाए।

6.4 एकसाथ प्राप्ति/परेषण, क्रॉसिंगऔर गाड़ियों को वरीयता देना:

एक साथ गाड़ियां प्राप्त करते, क्रासिंग के समय और स्टेशन पर गाड़ियों को वरीयता देते समय इसमें इच्छितसिगनलओवरलैप/सैंड हम्प के लिए आइजोलेशन/साइडिंगोंइत्यादि 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।यदिसेक्शन पर एक्सलकाउंटर द्वाराब्लॉकप्रूविंग (BPAC) स्थापित की गई हो, तोसामान्य एवं सहायक नियमऔरपरिचालननियमावली के संबंधित प्रावधानों का संदर्भ देते हुए ब्लॉकवर्किंग 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 नियमोंऔरपरिचालननियमावली के प्रावधानों का संदर्भ देते हुए दर्शाए जाने चाहिए। यदिआईबीएसकी व्यवस्था की गई हो, तो आईबीएस तक औरउसके 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 विफलता की स्थिति में कार्य :

रेलपथसर्किटों, कांटों, सिगनलों, ब्लॉकउपकरणों, एक्सलकाउंटरों, एक्सलकाउंटरब्लॉक, क्षतिग्रस्त काटों पर कार्य करने की प्रक्रिया, बाधित लाइनों पर गाड़ी लेना , बिना-सिगनल वालीलाइनोंपर गाड़ियों को लेनेसहित 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 ट्रॉलियों/मोटरट्रॉलियों/मैटेरियल वाली लॉरियों के कार्य के लिए प्रावधान :

जैसा नीचे दिया गया है, कुछ पूर्व-सावधानियों का उल्लेख किया जाना चाहिए :

(i) ऐसे सेक्शन जहांरेलपथसर्किटों, के बदले एक्सल काउंटर उपलब्ध कराए गए हों, वहाँट्रॉलियों, मोटरट्रॉलियों, लॉरियोंइत्यादि जो इंसुलेटिड नहीं होते, को लाइन क्लीयर के अलावा, चलाए जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(ii) मोटर ट्रॉलियां/टावर वैगन/मैटेरियल लॉरियांएक्सलकाउंटर को सही तरीक से क्रियाशील नहीं कर पाते।जब इन्हें एक्सलकाउंटरों द्वारा बांटे गए सेक्शन पर चलाया जाना होता है. तो पूरे सेक्शनको एक माना जाता हैऔरअगलीगाड़ीको 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 वैगनइत्यादि के संचलन पर कोई अन्य प्रतिबंध।

7. लाइन को ब्लॉक करना:

जब वाहनों को स्टेबल अथवाअन्यथाअनुरक्षणकार्यों 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. शंटिंग:

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 –स्टेशनसेक्शन के भीतरअंतिम रोकसिगनलऔरविपरीत प्रथम रोकसिगनल के बीच।विपरीत प्रथम रोक सिगनलसे आगे इकहरी लाइन पर ब्लॉकइंस्ट्रूमेंट की विफलता के दौरान।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग।किसी जाने वाली गाड़ीके पीछे ब्लॉक, बैक ब्लॉक फारवर्ड करके आईबीएस तक, आईबीएस के आगे, दोहरी लाइन पर ब्लॉकउपकरण की विफलता के दौरान शंटिंग करना।

8.6 स्टेशनयार्ड/गुड्सयार्ड से से निकालने वाली साइडिंग में शंटिंग।

9. असामान्य परिस्थितियां

(क)असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में अपनाये जाने वाले नियम

निम्नलिखितअसामान्य परिस्थितियों में अपनाई जाने वाली प्रक्रियाका उल्लेख नीचे दिए गए मामलों में विशेष रूप से किया जाना चाहिए :

(i) विद्युतसंचारव्यवस्थाउपकरण की आंशिक बाधा/विफलता के दौरान।

(ii) लाइन के अवरुद्ध होनेअथवादुर्घटनाइत्यादि की स्थिति में ऑक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का प्राधिकार।

(iii) ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों का विकल्प।

(iv) इंटरमीडिएटब्लॉकस्टॉपसिगनलके 'ऑन'/फेल में पार करनेकी स्थिति में पर करना।

(v) एक्सलकाउंटरब्लॉक/बीपीएसी की विफलता।

(vi) एमटीआरसी की विफलता।

(ख) क्रैंक हैंडल द्वारा कांटों के आपात संचालन की प्रक्रिया

(i) संचालन के दृष्टिकोण से स्टेशन पर विभिन्न लाइनों पर मोटर द्वारा संचालित कांटों के आपातक्रैंक हैंडल संचालन के लिए विस्तृत प्रक्रिया का यहां उल्लेख किया जाना चाहिए।

(ii) प्वाइंट के आपातसंचालन के साथ प्वाइंट जोन एक्सलकाउंटर/रेलपथसर्किटविफलताऔरआपातरूटरिलीज की प्रक्रिया के लिए डीएफसीआर-सा.नि.-207 का संदर्भ देते हुए उल्लेख किया जाना चाहिए।

(ग) कॉलिंग ऑनसिगनल का संचालन शुरु करने से पहलेरेलपथ की क्लीयरेंस का प्रमाणन

रेलपथसर्किट/एक्सलकाउंटर की विफलता के दौरान कॉलिंग-ऑनसिगनल को ऑफ किए जाने से पूर्व यह उल्लेख किया जाना चाहिए किउस रूटऔर रेलपथ, जिस पर गाड़ी पास की जानी हो, की क्लीयरेंस का सत्यापनस्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सत्यापित किया जाना चाहिए।

(घ) कांटों, रेलपथसर्किट/एक्सलकाउंटरऔरइंटरलॉकिंग की विफलता की सूचना

(i) यह उल्लेख किया जाना चाहिए कि जब कभीकांटों, रेलपथसर्किट/एक्सलकाउंटरअथवास्टेशन पर किसीअन्यइंटरलॉकिंगगियर की विफलता होती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा ड्यूटी पर तैनात संबंधित सिगनलिंगअनुरक्षणस्टाफ को विफलता की रिपोर्ट की जानी चाहिए, जो विफलता को ठीक करने के लिए जिम्मेदार होते हैंऔरसिगनलिंगस्टाफद्वारा 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 विफलतारजिस्टर में प्रविष्टियां की जानी चाहिए।

9.1 संचारव्यवस्था की पूर्ण विफलता

स्टेशन पर संचारव्यवस्था की पूर्ण विफलता के दौरान गाड़ियों की कर्यप्रणाली से संबंधित साधारणएवंसहायक 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 लाइनसेक्शन पर अस्थायीइकहरी लाइन कार्यप्रणाली

9.3 लाइनक्लीयर के बिना आगे बढ़ने के प्राधिकार के साथ गाड़ी को रवाना करनाअथवाखराबगाड़ी को सहायता पहुंचाना।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य **(V.T.O.)**

परिचालन के प्रत्येक क्षेत्र में दृश्यता परीक्षण लक्ष्यकी 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

आवश्यकउपकरणों की सूचीपरिशिष्ट-'ई' में दी जानी चाहिए।

12. कोहरे की स्थिति में फॉगसिगनलके लिए नामित व्यक्ति को बुलाया जाना

कोहरे वाली अथवासघन मौसमअथवाधूल भरे तूफान में जब स्टेशन मास्टरके कार्यालय से दृश्यता परीक्षण I लक्षयको देखा नहीं जा सके, तो स्टेशन मास्टरकिसी प्रशिक्षित व्यक्ति को फॉग सिगनलमैन का कार्य करने के लिए भेजेगा। यातायातऔरइंजीनियरिंग विभागों से उनके चयन के संबंध में अनुदेश, फॉगसिगनलरजिस्टरमें उनके नामों की प्रविष्टि औरस्टेशन मास्टर द्वारा आश्वासन लिए जाने का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए।

परिशिष्टख

सामान्यअवधिजिसकेलिएस्टेशनसंचालनरजिस्टरऔरअभिलेखसंरक्षितकिएजाने आवश्यकहैं

पुस्तक / फॉर्मकाविवरण	संरक्षणकीअवधि पूराहोनेकीतारीख
ट्रेनपासिंगरजिस्टर / बुक्स / फॉर्म	1 वर्ष

मस्टररोल	स्थायी रिकॉर्ड
सतर्कता आदेशरजिस्टरऔरसतर्कता आदेशपुस्तकें	1 वर्ष
लोडस्टेबलरजिस्टर	1 वर्ष
क्षतिग्रस्तस्टॉकरजिस्टर / सिकवैगनरजिस्टर [जोड़ना/ अलग करना]	3 वर्ष
कंट्रोलऑर्डरबुक / कॉन्फ्रेंसबुक	3 वर्ष
मुख्यालयछोड़नेकीअनुमतिरजिस्टर	1 वर्ष
उपकरणऔरसंयंत्ररजिस्टर	स्थायीरिकॉर्ड
महत्वपूर्णपरिपत्रोंकारजिस्टर	स्थायीरिकॉर्ड
स्टेशनऑर्डरबुक	स्थायीरिकॉर्ड
स्टेशननिरीक्षणरजिस्टर	स्थायीरिकॉर्ड
बायो-डेटारजिस्टरसंरक्षा रजिस्टर(पीएमएस, आरईएफआदि) औरकर्मचारियोंकाव्यक्तिगतविवरण	स्थायीरिकॉर्ड
स्टेशनमास्टरडायरी	1 वर्ष
महत्वपूर्णस्टेशनोंपरगुड्सट्रेनोंकेलेटस्टार्टट्रेनोंकेविश्लेषणतथासिगनलके बाहरऔरआस-पासकेस्टेशनोंपरट्रेनोंकेविलंबविवरणदर्जकरने के लिए रजिस्टर	3 वर्ष
असामान्यरजिस्टर, अन्यरजिस्टरऔरनियंत्रणकार्यालयोंमें रिकॉर्ड औरनिर्दिष्टस्टेशनोंरिकॉर्ड बनाएरखना	कार्यकारी निदेशक द्वारा स्थानीय आदेश जारी किया जाएगा
स्टेशन इम्प्रेस्ट नकदरजिस्टर	3 वर्ष

नोट :-

एकवर्षयातीनसालकीअवधिकीगणनामें, जिसवर्षसेकिताबेंऔरदस्तावेजसंबंधितहैं, औरजिसवर्षउन्हेंनष्टकियाजानाहै, उसेनहीं जोड़ा जानाचाहिए।

अदालतकेमामलोंसेसंबंधितरिकॉर्ड, विभागीयपूछताछकोउसमामलेकेतयहोनेकेतीनसालतकनष्टनहींकियाजानाचाहिए।

सार्वजनिकदावोंआदिसेसंबंधितरिकॉर्ड, यारेलवेकेसंदर्भमें, संबंधितईडीसेअनुमतिकेबिनानष्टनहींकियाजानाचाहिए।

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)	सिगनलोंकेलम्बीअवधिसेखराबीकेदौरानस्वचालितब्लॉकप्रणालीमेंप्रस्थानकेलिएप्राधिकार
5.	136(2)(ख)	अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार
6.	137(1)(घ	सिगनलरहितलाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार
7.	138(1)(ख)	flxuy jfgr ykbu ls izLFkku djus ds fy, izkf/kdkj या कॉमन izLFkkuसिगनल वाली लाइन ls izLFkku djus ds fy, izkf/kdkj
8.	155(1)	सतर्कता आदेश
9.	155(6)	कुछ नहीं सतर्कता आदेश
10.	211(3) (क)	------------LVs'ku ij [kjkc आगमन flxuyksa dksऑन स्थिति मे ikj djus ds fy, vfxze izkf/kdkj
11.	211(3)(ख)	vkWu ;k [kjkc vkxeu flxuyksa dks ikj djus ds fy, izkf/kdkj
12.	212(1)(ग)	vkWu ;k [kjkc çLFkku flxuyksa dks ikj djus ds fy, izkf/kdkj
13.	218(2)	दोहरीलाइनखंडपरअस्थाईरूपसेइकहरीलाइनलागूकरनेकेलिएसंदेशोंकेआदानप्रदान
14.	218(4)(ङ)	nksgjh ykbu ij vLFkk;h bdgjh ykbu lapkyu ds fy, izkf/kdkj

15.	218(5)(ख)	अनुगामीगाड़ीपद्धति
16.	218(10)	दोहरीलाइनपरअस्थाईइकहरीलाइनसंचालनकरतेसमयआनेवालीगाड़ीकोगलतलाइनपरलेनेकेलिएप्राधिकार
17.	218(11) (ग)	अस्थाईइकहरीलाइनपरकामकरनेकेबादसामान्यकार्यसंचालनकेलिएसन्देशकाआदानप्रदान
18.	227(6)	अबरोधितब्लॉक lsD'ku esa lgk;rk batu@xkM+h के Hkstus gsrq बिना लाइन क्लियर का izLFkku प्राधिकार
19.	257(घ)	eksVj VªkWyh vuqKk i=
20.	259(1)	पूर्णब्लॉकमें * मोटरVªkWWyh /ykWjh रेलडॉलीइत्यादिकाकार्य

फार्म 1

[नियम 65 (क)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर 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 संबंधितसूचना

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 कासमय…… 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)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रं संख्या.-----

सिगनल और दूरसंचार विभाग

संयोजनसूचनासंख्या.-----------------

सिगनल गियर को पुन: 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)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रं संख्या.-----

सिगनल और दूरसंचार विभाग

वियोजन सूचनासंख्या.-----------------

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 संबंधितसूचना

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-----------

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

पेपरलाइनक्लियरटिकट

(लोकोपायलट और रिकॉर्ड))

*अप/डाउन

स्टेशनकानाम------------------ दिनांक/Date __/___/20__

समय/__ बजकर __ मिनट-------.

पेपरलाइनक्लियरसंचालन --------------स्टेशनतथा ------------- स्टेशनकेबीच

.

---------------- स्टेशनमास्टरद्वारा -------------- स्टेशनमास्टरसेगाड़ीनं. ------------------- *अप/डाउनकेलिएलाइनक्लियरमाँगागया.

द्वारा ____________________ (संचारकेसाधन)

ब्लॉकसेक्शनमेंअंतिमगाड़ी ---------------- अप/डाउनथीजिसनेब्लॉकसेक्शन ----------------- स्टेशनपरक्लियरकिया.

*लाइनक्लियरदियागया/प्राप्तकियागयाप्राइवेटनंबर---------- (शब्दोंमें) ------- (अंकोंमें) केद्वारा

____

*प्रति

लोकोपायलटगाड़ीनं. _____________________

लाइनक्लियरहैऔरआपको --------------------- स्टेशनतकजानेकेलिएप्राधिकृतकियाजाताहै .

---

*सिगनल को 'ऑन' में पार करने का प्राधिकार

(केवलदोहरीलाइनकेलिएजबब्लॉकउपकरणपरलाइनक्लियरप्राप्तनकियागयाहो)

आपको*प्रस्थान /*मध्यवर्तीप्रस्थान*/अग्रिमप्रस्थानसिगनलकोऑनमेंपरकरनेकीअनुमतिहै

____

स्टेशनमास्टरकाहस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

*लोकोपायलटकाहस्ताक्षर

दिनांक __/___/20 _____ समय__बजकर ___मिनट-----.

*जोलागूनहोउसेकाटदे.

फार्म 3

[नियम 103 (2) (ख)]

क्रम संख्या............

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

'kafVax vkns'k

(लोकोपायलट@xkMZ@fjdkWMZ)

LVs'ku ....

fnukWd __ /__ /____.

le;-----बजकर------feuV

Izkfr]

लोकोपायलटxkM+h la- --- *vi@

Mkmu-

स्टेशन स्टाफ / गार्ड के निर्देशानुसार जैसा कि नीचे दिया गया है, d`lk;k शंटिंग djsa %&

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....

vkidks -------------------------- flxuy vkWu fLFkfr esa ikj djus rFkk ----------------------------flxuy rd@ **ds vkxs izLFkku djus ds fy, izkf/kd`r fd;k tkrk gS-

*** ---------------------------- LVs'ku ls ------------------------ LVs'ku ds chp ds lsD'ku dks bls iz;ksx ds fy,*CykWd cSd@ CykWd QkjoMZ fd;k x;k gS - * Vksdu@ VscysV@ ykbu fDy;j fVdV la----------- /शंटिंगचाबी निकालकर *व्यक्तिगत अभिरक्षा में रख लिया गया है/ब्लॉक उपकरण को ट्रेन ऑन लाइन स्थिति में कर दिया गया है।

....

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

लोकोपायलटds gLrk{kj ....fnukWd .... le;............................. बजकर ....feuV

xkMZ ds gLrk{kj ....fnukWd ....le; .... बजकर .... feuV

*tks ykxw u gks mls dkV nsa-

**fd-eh- ;k flxuy ua- dks izfo"V djsa-

***ykbu CykWd cSd@ CykWd QkjoMZ fd, tkus ijलागू

फार्म**4**

[नियम 117(6)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम la[;k.-------

सिगनलोंकेलम्बीअवधिसेखराबीकेदौरानस्वचालितब्लॉकप्रणालीमेंप्रस्थानकेलिएप्राधिकार

(लोकोपायलट और रिकॉर्ड))

स्टेशन __________.   दिनांक ___/___/20__.

le; ----------ctdj----------feuV

प्रति

लोकोपायलटगाड़ीनं.. ____________________ *अप या डाउन

----------- स्टेशनऔर ---------------- स्टेशनकेबीचसारेसिगनलख़राबहोचुकेहैं। -----------स्टेशनसेउनकेप्राइवेटनंबर ------------- (शब्दों में) ---------------- (अंकों में) केअधीनलाइनक्लियरप्राप्तकरलियागयाहै।

*आपकोएतदद्वारा *अप या डाउनलाइनपरअधिकतमपच्चीसकि. मी. प्र. घ. सेजानेकीअनुमतिप्रदानकीजातीहैऔरख़राबमौसमकेकारणदृश्यताअवरोधितहोनेपरअथवासम्मुखकांटेसेपासकरतेसमयगतिपंद्रह कि. मी. प्र. घ. सेअधिकनहो।

इसप्राधिकारकेद्वारा ------------- स्टेशनऔर ----------- स्टेशनकेबीचस्वचालितयाअर्धस्वचालितयाहस्तचलितयासमपारफाटककेसिगनलोंकोऑनमेंपारकरनेकेलिएप्राधिकृतकियाजाताहै।

आप ---------- स्टेशनपरप्रथमरोकसिगनलकेबाहररुकेंगेऔरइसकेबादउसस्टेशनकेस्टेशनमास्टरकेअनुदेशोंकेअनुसारकार्यकरेंगे।

....

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

मैंनेइसप्राधिकारकीविषयसामग्रीकोसमझलियाहै

लोकोपायलटकाहस्ताक्षर____________, **fnukaad** ________ le; ---------- ctdj ---------- feuV

*tks ykxw u gks mls dkV nhft,

फार्म 5

[नियम 136 (2) (ख)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या------

अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

(लोको पायलटऔररिकार्ड)

स्टेशन ---------------

fnukWd _ _ / _ _ / _ _ _ _ le;------बजकर------feuV

प्रति,

लोकोपायलट, गाड़ी क्रमांक...............................*अप/डाउन,

आपको----------------------- (शब्दों में)----------------------- (अंकों में)लाइन पर लिया जा रहा है जो कि अवरोधित है

आपकोइस प्राधिकार के धारक द्वारा पायलटकिये जाने पर गाड़ी को अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से *अप / डाउन, *बाहरी / होम/ रूटिंगसिग्नल 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 पायलटके हस्ताक्षर -------------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _ _

* जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 6

[नियम 137 (1) (घ)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रमसंख्या------

सिगनलरहितलाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

(लोको पायलटऔररिकार्ड)

स्टेशन---------------- fnukWd _ _ / _ _ / _ _ _ _ le;------बजकर------feuV

प्रति

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक...................*अप/डाउन,

आपकी गाड़ी सिगनलरहितलाइन नंबर (शब्दोंमें) ------- (अंकोंमें)-------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 पायलटकिये जाने पर गाड़ी को अधिकतम पंद्रहकिमी प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।आपको अपनी गाड़ी को स्टॉप बोर्ड या उल्लंघनचिन्ह से पहलेरिसीव किए जाने वाले लाइन पर रोकना हैI

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलटके हस्ताक्षर----------------- दिनांक: ---------------

* जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 7

[नियम 138 (1) (ख)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या.-------------

flxuy jfgr ykbu ls izLFkku djus ds fy, izkf/kdkj

या

कॉमन izLFkkuसिगनल वाली लाइन ls izLFkku djus ds fy, izkf/kdkj

(लोको पायलटऔररिकार्ड)

स्टेशन---------------- fnukWd _ _ / _ _ / _ _ _ _ le;------बजकर------feuV

izfr

लोकोपायलट,]xkM+h dzekad--------------------*-vi@Mkmu

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।

vkidks *izLFkkuसिगनल@मध्यवर्तीizLFkku सिगनल/vfxze izLFkku flxuyक्रमांक--------------------------- dks vkWu fLFkfr esa ikj djus rFkk dkWaVksa ij ls vf/kdre 15 fd-eh- iz-?ka- dh xfr ls l{ke jsylsod }kjk flxuy jfgr ykbu dzekad---------------------¼'kCnksa esa½--------------------¼vadks esa½ ds vafre dkWaVksa rd fof/kor ik;yV fd, tkus ij lrdZrkiwoZd ;kMZ NksM+us dh vuqefr nh tkrh gSA

*CykWd midj.k ;k lapkj ds आनुमोदितlk/ku द्वारा ------------------------- स्टेशन ls ykbu fDy;j izkIr dj fy;k x;k gS --------------------------------

vxys स्टेशन ls *izkbosV ua0 ---------------------------- ¼4शब्दों esa½ ------------------------------------ ¼vadks esa½ izkIr dj fy;k x;k gS-।

;k

Vksdu ;k ykbu fVdV la[;k ---------------------------------

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj
LVs'ku dh eqgj

लोकोपायलट ds gLrk{kj ----------------fnukad---------------------------

* tks ykxw u gks mls dkV nsa

फार्म8

[नियम 155 (1)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या------

सतर्कता आदेश

(लोको पायलट/ गार्ड /रिकॉर्ड)

स्टेशन/ ---------------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक और नाम ....

एतत द्वारा आपको निम्नलिखित गति प्रतिबंध केपालन के लिए अनुदेश दिए जाते हैं:-

क्र.सं.	स्टेशनों के बीच		किलोमीटरऔर/या संकेतकों की स्थिति यदि उपलब्ध हो		गतिकि.मी.प्र.घं.	कारण या टिप्पणी
	से	तक	से	तक		

1						
2						
3						
4						
5						

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

लोको पायलटके हस्ताक्षर------------------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _

गार्ड के हस्ताक्षर ------------------- दिनांक /: _ _ / _ _ / _ _ _ _

फार्म 9

[नियम 155(6)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रमसंख्या------

सतर्कता आदेश

(लोकोपायलटऔरगार्डऔररिकार्ड)

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

लोकोपायलटके हस्ताक्षर -------------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _
गार्ड के हस्ताक्षर------------------- दिनांक: _ _ / _ _ / _ _ _ _

फार्म10

[नियम 211 (3) (क)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या-------

------------LVs'ku ij [kjkcआगमन flxuyksa dksऑन स्थिति मेikj djus ds fy, vfxze izkf/kdkj

¼लोको पायलट/ fjdkMZ½

LVs'ku---------------------------- fnukaad----------------------

izfr]

लोको पायलट] xkM+h dzekad----------------------- *vi@Mkmu

कार्यरतLVs'ku ekLVj- ls izkIr lwpuk ds vuqlkj -------------------------LVs'ku ij *vi@Mkmu*आउटर/होम/राउटिंगflxuy जिसका नुम्बर --------------है ,[kjkc gS@gSa A

आपकोउपरोक्त flxuy/सिगनलों को ऑन में Sहोम सिगनल के नीचे से gkFkflxuy fn[kk, जानेपरvf/kdre 15 fd-eh- dh izfrcaf/kr xfr ls पार करने की अनुमति है।

लोकोपायलटdsgLrk{kj

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

fnukWd _ _ / _ _ / _ _ _ _

LVs'ku dh eqgj

- **tks ykxw u gks mls dkV nsa**

फार्म 11

[नियम 211(3)(ख)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या ___________

vkWu ;k [kjkc vkxeu flxuyksa dks ikj djus ds fy, izkf/kdkj

(लोको पायलट / रिकॉर्ड)

LVs'ku---------------------------- fnukaad :---------------------------

समय:_ बजकर _ मिनट

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक ------------------- अप/डाउन

एतद द्वारा आपको *बाहरी या होम या इनर होम या रूटिंगसिगनल या सिगनलों को अधिकतम 15 कि. मी. प्र. घ. की गति से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है

गाड़ी की लाइन क्रमांक ----------------- (शब्दों में) तथा -------------------- (अंकों में) पर लिया जायेगा

....

लोको पायलट के हस्ताक्षर LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

fnukad____________________	LVs'ku dh eqgj

*जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म12

[नियम 212(1) (ग)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या ___________

vkWu ;k [kjkc çLFkku flxuyksa dks ikj djus ds fy, izkf/kdkj

(लोकोपायलट/रिकॉर्ड)

LVs'ku---------------------------------- fnukaad---------------------------

समय:_ बजकर _ मिनट

प्रति,

लोकोपायलट, गाड़ी क्रमांक ------------------- अप/डाउन-----------नंबर लाइनसे प्रस्थानके लिएतैयार

(1) एतद द्वारा आपको *प्रस्थानसिगनल /मध्यवर्ती प्रस्थानसिगनल/अग्रिम प्रस्थानसिगनल/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)मध्यवर्तीब्लॉक /मोडी सेमी ऑटो रोक सिगनल के लिए आपको 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)

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

लोकोपायलट**ds gLrk{kj**

fnukad____________________

*जो लागू न हो उसे काट दें

फार्म 13

[नियम 218(2)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्रम संख्या ________

<u>दोहरीलाइनखंडपरअस्थाईरूपसेइकहरीलाइनलागूकरनेकेलिएसंदेशोंकेआदानप्रदान</u>

(अ) अस्थाईइकहरीलाइनसंचालनशुरूकरनेकेलिएप्रस्तावकस्टेशनकेलिए

क्र..______________

fnukad___/___/20__.

le; ----------ctdj----------feuV

द्वारा

स्टेशनमास्टर ____________ स्टेशन

प्रति,

स्टेशनमास्टर ____________ स्टेशन

(1)---------- स्टेशनऔर --------------- स्टेशनकेबीच---------------- कारणसे *अप या डाउनलाइनपरअस्थाईइकहरीलाइनसंचालनशुरूकरनेकेलिएप्रस्तावितकियाजाताहै।

* (2) अस्थाईइकहरीलाइनसंचालनकेदौरान ---------- स्टेशन (स्टेशनों) कोबंदकियाजायेगा

* (3) अप या डाउनलाइनपर ------------- कि. मी. परअवरोधहै

(4) अस्थाईइकहरीलाइनसंचालनजिसलाइनपरकीजानीहैउससेमेरेस्टेशनपर ---------- समयपरअंतिमगाड़ी *(अपयाडाउन) कमांक ------------- पहुँचगयीहै।

प्राइवेटनंबर ------------ (शब्दोंमें) --------------- (अंकोंमें)

____

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

(ब) अस्थाईइकहरीलाइनसंचालनकोस्वीकारकरनेवालेस्टेशनकेलिए

द्वारा

स्टेशनमास्टर_____________ स्टेशन
प्रति
स्टेशनमास्टर_____________ स्टेशन

सन्दर्भआपकासंदेशक्रमांक --------------- ----------- स्टेशनऔर ---------------- स्टेशनकेबीच---------------- कारणसे*अपया डाउनलाइनपरअस्थाईइकहरीलाइनसंचालनशुरूकरनेकेलिएप्रस्तावदियागयाहैजिसेमैंनेठीक से समझलियाहै।अस्थाईइकहरीलाइनसंचालनजिसलाइनपरकीजानीहैउस परमेंरस्टेशनसेजानेवालीअंतिमगाड़ीकमांक*--------------------*(अप या डाउन) आपकेस्टेशनपरपहुँचचुकीहै।

प्राइवेटनंबर ------------- (शब्दोंमें) ---------------- (अंकोंमें)______________

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

***tks ykxw u gks mls dkV nhft,**

फार्म 14

[नियम 218 (4) (ड.)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

अपया डाउनØम संख्या................

nksgjh ykbu ij vLFkk;h bdgjh ykbu lapkyu ds fy, izkf/kdkj

¼लोकोपायलट] xkMZ vkSj fjdkWMZ½

LVs'ku.............fnukad ..../........../20......

izfr-] लोकोपायलट] xkM+h Øekad ---अप/डाउन

(1)ykbu fDy;j fVdV

ykbu fDy;j gS rFkk vkidks vi या Mkmu ykbu ij ------------------------------- LVs'ku rd vkxs tkus dh vuqefr nh tkrh gSA izkbosV ua- -- ¼'kCnksa esa½ --- ¼vadks esa½

(2)flxuy./सिगनलों dks vkWu fLFkfr esaikj djus dk izf/kdkj

आपको *प्रस्थानसिगनल /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।**

***vkidks mu LVs'kuksa ds flxuyksa dks ftUgsa vLFkkbZ bdgjh ykbu lapkyu ds fy, vLFkkbZ rkSj ij can dj fn;k x;k gS] ikj djus के लिए प्राधिकृत किया जाता हैa**

***आपकी गाड़ी प्रस्थान सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करेगी। स्टेशन पर कार्यरत रेल्वे कर्मचारी के द्वारा पायलट किए जाने पर प्रस्थान करें।**

(3)lrdZrk vkns'k

*i) vkidh xkM+h *lgh ykbu या xyr ykbu ij tk jgh gSAfd-eh- -----------------*अप/डाउन ykbu पर अवरोध gSAगलत लाइन से जाते समय फ्लाशर लाइट ऑन रखें।

***ii)vkids ekxZ में कार्यरत QkVd okys rFkk ट्रैक eSuksa dks सूचित करें कि vLFkkbZ bdgjh ykbu lapkyu *अप/डाउन लाइन पर शुरू हुआ है।**

***iii)vLFkkbZ bdgjh ykbu lapkyuमें 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) vkidh गाड़ी जिस ykbu ij tk jgh है उस लाइन केs U;wVªy lsD'ku ¼dsoy fo|qrhÑr lsD'ku esa½ का पालन करें। vuqikyu djus dh Li"V psrkouh nh tkrh

*v) lacaf/kr ykbu ij dksbZ VªSi ikbUV ugh agS./VªSi ikbUV dks DySEi/rkfyr/स्पाइक्ड dj fn;k x;k gS A

*vi)ब्लॉकlsD'ku esa fuEukuqlkj lrdZrk vkns'k ykxw gS %&

Ø-la-	LVs'ku ds chp		fdyks ehVj		गति fd-eh-iz-?ka-	dkj.k@fVIi.kh
	ls	rd	ls	rd		
1						
2						

&&&&&&&&&&&&&&

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

मैं/हमने a उपरोक्तप्राधिकार के fo"k;कोठीक से le> fy;k gS-.

LVs'ku dh eqgj

------------------------ ----------------------

लोकोपायलटdS gLrk{kjगार्ड dsgLrk{kj

***tks ykxw u gks mls dkV nhft,**

फार्म15

[नियम 218(5)(ख)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्र.सं.._______

अनुगामी गाड़ी पद्धति

प्रस्थान प्राधिकार

(अप या डाउन)

¼लोकोपायलट]/fjdkWMZ½

xkM+h Øekad ---(अप/डाउन)**fnukad**_______________

le; --------ctdj------- feuV

-------------------स्टेशनसे, ---------------------स्टेशनतक

प्रति

लोकोपायलट,

(1) आपकोएतदद्वारा..................स्टेशनसे..................स्टेशनतक जानेकेलिएप्राधिकृतकियाजाताहै।

*(2) गाड़ीक्रमांक.......... आपकेगाड़ीसेपहलेइसस्टेशनसे........बजकर..... मिनट.....परछोड़ीगयीहै।

*(3) गाड़ीक्रमांक.......... आपकेगाड़ीकेबाद इसस्टेशनसे........बजकर..... मिनट.....परछोड़ीजाएगी।

*(4) आपको.........किमीप्रतिघंटेकीगतिप्रतिबन्धकापालनकरनाहैI

____

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

लोकोपायलटकेहस्ताक्षर...........बजे, स्टेशन पर

***tks ykxw u gks mls dkV nhft,**

फार्म **16**

[नियम 218(10)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्र.सं.._______

दोहरीलाइनपरअस्थाईइकहरीलाइनसंचालनकरतेसमयआनेवालीगाड़ीकोगलतलाइनपरलेनेकेलिएप्राधिकार

(लोकोपायलट औररिकॉर्ड)

दिनांक: ____/___/20__.**le; --------ctdj-------feuV**

स्टेशन_________

प्रति,

लोकोपायलटगाडीनं. _________ * (अप या डाउन)

आपकीगाडीलाइननंबर (शब्दोंमें) _______________ (अंकोमें) _______ परलीजाएगी।आपइसप्राधिकारकेधारककेसाथ, पंद्रह किमीप्रतिघंटेसेअधिकगति से नहीं, सावधानीसेप्रवेशकरें।

____

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

लोकोपायलटकेहस्ताक्षर __________________ दिनांक: ___________

फार्म 17

[नियम 218(11) (ग)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

क्र.सं._______

अस्थाईइकहरीलाइनपरकामकरनेकेबादसामान्यकार्यसंचालनकेलिएसन्देशकाआदानप्रदान

(अ) सामान्यसंचालनशुरूकरनेकेलिएप्रस्ताविकस्टेशन

fnukad ___/___/20__.

क्र.._____________ **le; ----------ctdj----------feuV**

द्वारा

स्टेशनमास्टर ______________ **स्टेशन**

प्रति

स्टेशनमास्टर ______________ **स्टेशन**

* (1) --------------- गाडीकेआपकेस्टेशनपरपहुँचनेकेबाद --------------- स्टेशनऔर ----------- स्टेशनकेबीचसामान्यसंचालनशुरूकियाजायेगा।

*(2) --------------- गाडीमेंरेस्टेशनपर ------------ बजेपहुँचनेकेबाद --------------- स्टेशनऔर ----------- स्टेशनकेबीचसामान्यसंचालनशुरुकियाजायेगा।

(3) सन्देशक्रमांक ---------- केअनुसार --------- कि. मी. पर*(अपया डाउन) लाइनपरसेअवरोधहटादियागयाहै।

प्राइवेटनंबर ------------- (शब्दोंमें) ---------------- (अंकोंमें)

____

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

(ब) सामान्यसंचालनस्वीकारकरनेवालेस्टेशनकेलिए

द्वारा

स्टेशनमास्टर______________ **स्टेशन**

प्रति

स्टेशनमास्टर______________ **स्टेशन**

* (1) **संदर्भ**आपके **संदेश**क्रमांक. _____________________। गाडीक्र. _________ ________बजे**पर मेरेस्टेशनपरपूराआगयाहै।**--------------- स्टेशनऔर ----------- स्टेशनकेबीच (अपयाडाउन)लाइनपर सामान्यसंचालनशुरुकियाजायेगा

(2) आपकासंदेशक्र. ________________।गाड़ीक्रमांक........ जोकिआपकेस्टेशनसेअंतमेंछोड़ीगयीथीवहमेरेस्टेशनपरपूर्णतः..... बजेपहुंचगयीहै --------------- स्टेशनऔर ----------- स्टेशनकेबीच(अपयाडाउन) लाइनपर सामान्यसंचालनशुरूकियाजायेगा

प्राइवेटनंबर ------------- (शब्दोंमें) ---------------- (अंकोंमें)

____

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

***tks ykxw u gks mls dkV nhft,**

फार्म 18

[नियम 227(6)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

vi@Mkmu dz-la-.........

अबरोधितब्लॉकlsD'ku esa lgk;rk batu@xkM+h के Hkstus gsrqबिना लाइन क्लियर का izLFkku प्राधिकार

¼लोकोपायलट]/गार्ड/रिकार्डZ½

LVs'ku ----------------------------fnukWd _ _ / _ _ / _ _ _ _ le;-----बजकर------feuV

izfr,:

लोकोपायलट*xkMh dzekad--------------------------------

1½ -------------------किलोमीपर ---------------------------LVs'ku और -------------------स्टेशनकेबीचvi याMkmu ykbu अबरोधकेकारणयहआदेशदियाजारहाहै।

2½vkiको आपकी गाड़ी के साथ बिना लाइन क्लियर के -------------स्टेशन से ------------fd-ehतक -*अप/डाउन लाइन पर सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

3½ आप अपनी गाड़ी को -----------किलो मी के करीब रोकेंगे और उसके बाद साइट पर मौजूद सक्षम अधिकारी –के अनुदेशों का पालन करें।

4½ vki ----------------------------- LVs'ku ij lsD'ku fDy;j djsaxs-

flxuyksa dks vkWu fLFkfr esa ikj djus ds fy, izkf/kdj

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। -

---

lrdZrk vkns'k

1- vkidks ----------------- किलो मी तक ---------LVs'ku ls --------------------LVs'kuके बीच vius गाड़ी dks ;fn n`";rk Li"V gks rks fnu ds le; पच्चीसfd-eh-iz-?k- vkSj jkr ds le; अथवा;fn n`";rk Li"V u gks या लिडिंग ब्रेक वान हो rks दसfd-eh-iz-?ka- dh xfr ls pykus dh vuqefr nh tkrh gS-।

2. ब्लॉकlsD'kuksa में लागू सतर्कता आदेश निम्न है :

dz-la-	LVs'ku ds chp		fdyksehVj		Xkfr fd-eh-iz-?ka-	dkj.k@fVIi.kh
	से	rd	ls	rd		
1						
2						
3						
4						

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

eSusa उपरोक्त fo"k;कोठीकसेle> fy;k gS-।

--------------------- -------------------------------------

लोकोपायलटds gLrk{kj xkMZ ds gLrk{kj

*tks ykxw u gks mls dkV nhft,

फार्म 19

[नियम 257(घ)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

dz-la-.........

eksVj VªkWyh vuqKk i=

(ewyअथवादोहरीizfrfyfi)

LVs'ku-- fnukWd: _ _ / _ _ / _ _ _ _.

izs"kd LVs'ku ekLVj ....

izfr

........................(dk;ZHkkjh vf/kdkjh) eksVj Vªkyh la- ---

vkidks xkM+h la- -------------------------------@eksVj Vªkyh la- ------------------------ LVs'ku -------------------- तक ब्लॉक lsD'ku esa ihNs pyus dh vuqefr nh tkrh gS]

गाड़ी नंबर ---------/ मोटर ट्रॉली नंबर ------- bl LVs'ku ls ------------------- बजकर ------------------------ feuV ij रवानाहुईgSI-

vkidks vi@Mkmu --------------------- flxuyksa dks vkWu fLFkfr esa ikj djus ds fy, Hkh izkf/kd`r fd;k tkrk gS

----------------------- LVs'ku ij igqapus ds ckn] vkidks bl vuqKk i= dks LVs'ku ekLVj ------------------------- dks lkSaiuk gS-

izklr izkbosV ua-...............'kCnksa es .... vadksa esasa..............

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

izklr fd;k ....

(*dk;Zdkjh vf/kdkjh ,oa inukeds gLrk{kj) ______________________.

(eksVj Vªkyh Mªkboj)

***tks ykxw u gks mls d`Ik;k dkV nsa**

फार्म 20

[नियम 259(1)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

Øz-la- ---------------

पूर्ण ब्लॉक में * मोटर VªkWWyh /ykWjh रेल डॉली इत्यादि का कार्य

रिकार्ड

दिनांक: ____/___/20__ समय---- बजकर ..... मिनट

क्रमांक

Izkfr

LVs'ku ekLVj ------------------------

** ---------------dzekad ------------------- vi या Mkmu ykbu ij------------- LVs'ku ls ------------- LVs'ku ds chp-------बजकर--- ------------ -- feuV ls---------बजकर --- ------------ feuV तकपूर्ण ब्लॉक में कार्य करेगा सेक्शन क्लियर ------- स्टेशन पर .... बजकर-------- मिनट पर करेगा।

- vf/kd`r izHkkjh ds gLrk{kj

* 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

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

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

- vf/kd`r izHkkjh ds gLrk{kj

रेमूवल रिपोर्ट ------------- बजकर ..... मिनट दिनांक: ____/___/20__ पर प्राप्त किया।

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

* tks ykxw u gks mls d`Ik;k dkV nsa

** पुश /साइकल/मोपेड/मोटर ट्रॉली/आरएआईएल डॉली/लैडर ट्रॉली इत्यादि। जो लागू हो भरा जाये

फार्म 20

[नियम 259(1)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

Øz-la- ---------------

पूर्ण ब्लॉक में * मोटर VªkWWyh /ykWjh रेल डॉली इत्यादि का कार्य

रेमूवल रिपोर्ट

क्रमांक

Izkfr

LVs'ku ekLVj ------------------------

** ---------------dzekad --------------- 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

- vf/kd`r izHkkjh ds gLrk{kj

रेमूवल रिपोर्ट ------------- बजकर ..... मिनट दिनांक: ____/___/20__ पर प्राप्त किया।

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

* tks ykxw u gks mls d`Ik;k dkV nsa

** पुश /साइकल/मोपेड/मोटर ट्रॉली/आरएआईएल डॉली/लैडर ट्रॉली इत्यादि। जो लागू हो भरा जाये

फार्म 20

[नियम 259(1)]

डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे

Øz-la- ---------------

पूर्ण ब्लॉक में * मोटर VªkWWyh /ykWjh रेल डॉली इत्यादि का कार्य

कार्य करने की सूचना

Izkfr

LVs'ku ekLVj ------------------------

** ---------------dzekad ------------------- vi या Mkmu ykbu ij------------- LVs'ku ls ------------- LVs'ku ds chp------- बजकर--- ------------ feuV ls बजकर --- ------------ feuV तकपूर्ण ब्लॉक में कार्य करेगा सेक्शन क्लियर ------- स्टेशन पर .... बजकर-------- मिनट पर करेगा।

- vf/kd`r izHkkjh ds gLrk{kj

* 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

LVs'ku ekLVj ds gLrk{kj

LVs'ku dh eqgj

दिनांक: ____/___/20__ समय---- बजकर ..... मिनट

- vf/kd`r izHkkjh ds gLrk{kj

दिनांक: ____/___/20__------------- बजकर ..... मिनट

* tks ykxw u gks mls d`Ik;k dkV nsa

** पुश/साइकल/मोपेड/मोटर ट्रॉली/आरएआईएल डॉली/लैडर ट्रॉली इत्यादि। जो लागू हो भरा जाये