

# दुर्घटना नियमावली संस्करण- 2014



पूर्वोत्तर रेलवे

ज्ञान दत्त पाण्डेय  
मुख्य परिचालन प्रबन्धक

एच.आर.राव  
मुख्य यात्री परिवहन प्रबन्धक

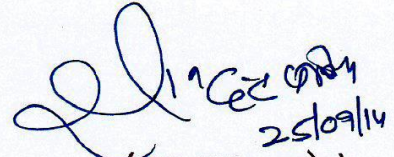
## प्रस्तावना

दुर्घटना नियमावली का वर्तमान संस्करण सामान्यतया गाड़ी के संरक्षित संचलन के लिए तथा रेल दुर्घटना विषय पर समय-समय पर जारी किए गए सभी अनुदेशों, नियमों अधिनियमों और कार्य विधियों का एक सार संग्रह है। यह दुर्घटना नियमावली 2009 (अंग्रेजी संस्करण) का हिन्दी अनुवाद है, जिसमें अब तक जारी शुद्धि पर्ची सं० 4 दिनांक 10.04.2014 तक को समाहित कर शुद्धता का ध्यान रखते हुए सहज भाषा में प्रस्तुत करने का प्रयास किया गया है।

इस नियमावली में दिए गए निर्देशों को सामान्य और सहायक नियमों तथा गाड़ियों के संरक्षित संचलन के लिए समय-समय पर जारी निर्देशों को ध्यान में रखते हुए संयुक्त रूप से पढ़ा जाना चाहिए। ये नियम किसी भी प्रकार सामान्य एवं सहायक नियमों को निरस्त, संशोधित अथवा आशोधित नहीं करते।

इस नियमावली को समय-समय पर जारी शुद्धि पर्चियों को लगाकर अद्यतन रखा जाना चाहिए।

हम आशा करते हैं, कि यह नियमावली दुर्घटनाओं पर केवल एक संदर्भ पुस्तक के रूप में कार्य नहीं करेगी बल्कि संबंधित रेल अधिकारियों में संरक्षा के प्रति जागरूकता पैदा कर उपयोगी सिद्ध होगी।

  
(ज्ञान दत्त पाण्डेय)  
मुख्य परिचालन प्रबन्धक

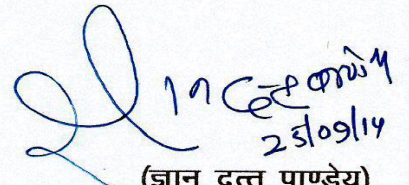
## सामार

दुर्घटना नियमावली 2009 (अंग्रेजी संस्करण) के सहज भाषा में प्रस्तुत करने के प्रयास में राजभाषा नियम 1976 यथा संशोधित 1987 के अनुपालन के क्रम में अंग्रेजी संस्करण का अनुदित हिन्दी संस्करण प्रस्तुत है।

दुर्घटना नियमावली 2014 (हिन्दी संस्करण) के प्रकाशित होने पर सर्वप्रथम अपने कर्तव्यनिष्ठ अधिकारियों एवं कर्मचारियों को धन्यवाद देता हूँ एवं आभार व्यक्त करता हूँ जिनके अथक प्रयास से यह कार्य संभव हो पाया है।

विशेषकर श्री आर०सी० श्रीवास्तव, वरिष्ठ परिवहन प्रबन्धक (नियम), श्री धीरेन्द्र कुमार उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (नियोजन) एवं श्री राजेश कुमार श्रीवास्तव, यातायात निरीक्षक (नियम) को धन्यवाद देता हूँ जिनकी सूसंगठित कार्य योजना से दुर्घटना नियमावली 2014 (हिन्दी संस्करण) का प्रकाशन संभव हो सका है।

साथ ही यातायात निरीक्षक, श्री भानुप्रकाश नारायण, श्री संजय कन्नौजिया, श्री डी०के० श्रीवास्तव, श्री एस० पी० सत्संगी एवं वरिष्ठ अनुवादक श्री श्याम बाबू शर्मा को भी धन्यवाद देता हूँ। जिन्होंने अपने नियमित प्रशासकीय कार्यों के साथ-साथ दुर्घटना नियमावली 2009 (अंग्रेजी संस्करण) का हिन्दी अनुवाद कर सहज भाषा में प्रकाशित कराने में विशेष योगदान दिया।

  
25/09/14  
(ज्ञान दत्त पाण्डेय)  
मुख्य परिचालन प्रबन्धक

## विषय सूची

अध्याय:	पृष्ठ
I. सामान्य अनुदेश एवं सांविधिक उपबन्ध	5 से 20
II. परिभाषाएं एवं दुर्घटनाओं का वर्गीकरण	21 से 55
III. दुर्घटना प्रबन्धन के लिए तैयारी	56 से 60
IV. दुर्घटना स्थल की सुरक्षा तथा दुर्घटना की सूचना	61 से 69
V दुर्घटना स्थल पर प्रबंधन	70 से 83
VI. नियंत्रण कार्यालयों एवं निकटवर्ती स्टेशनों पर प्रबंधन	84 से 95
VII. असामान्य घटनाओं के मामले में की जाने वाली कार्रवाई	96 से 105
VIII. दुर्घटना जाँच	106 से 126
IX. दुर्घटना विवरणी तथा सांख्यिकी	127 से 134
X. दुर्घटना सहायता गाड़ी एवं उपकरण	135 से 147
<u>परिशिष्ट:-</u> I. अवपथन की स्थिति में भरा जाने वाला प्रपत्र	148 से 168
<u>परिशिष्ट:-</u> II. दुर्घटना के मामलों में दण्ड के मानक	169 से 176
<u>परिशिष्ट:-</u> III. दुर्घटना/अप्रिय घटना में पीड़ित के लिए अनुग्रह राशि (एक्सग्रेसिया) का भुगतान	177

## अध्याय-I

### सामान्य निर्देश तथा सांविधिक प्रावधान ( उपबन्ध)

1. **इस दुर्घटना नियमावली के नियमों का कार्य क्षेत्र**
  - (अ) इन नियमों को सामान्य नियम 6.01 के सहायक नियम के रूप में समझा जाय। सामान्य एवं सहायक नियमों अथवा दुर्घटना के विषय पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी परिपत्रों में दिये गये अनुदेशों को ये नियम किसी प्रकार निरस्त, संशोधित अथवा आशोधित नहीं करते हैं।
  - (ब) ये नियम, विशेष रूप से उल्लिखित मामलों को छोड़ कर कारखाना की दुर्घटनाओं पर, जो कारखाना अधिनियम 1948 तथा उसके अधीन बनाए गए नियमों के अन्तर्गत आते हैं, लागू नहीं होते हैं।
  - (स) ये नियम सम्पूर्ण रेलवे के सभी चालू लाइन, निर्माणाधीन लाइन तथा साइडिंग, चाहे वे रेलवे, निजी अथवा सहायता प्राप्त साइडिंग हों, पर पूर्ण रूप से लागू होते हैं।
2. **परिस्थितियों के अनुसार दुर्घटना स्थल पर निर्णय:-** इस नियमावली के प्रावधानों, मागनिर्देशों तथा अनुदेशों को दुर्घटना की सबसे खराब परिस्थिति को ध्यान में रखते हुए बनाया गया है तथापि दुर्घटना स्थल पर ही निर्णय लेने की आवश्यकता होगी तथा विभिन्न परिस्थितियों में भिन्न प्रकार के कार्यों को निष्पादित करने हेतु जोर दिया जा सकता है।
3. **नियमों की जानकारी :-** प्रत्येक रेल कर्मचारी इन नियमों का पालन करने के लिये बाध्य है तथा दुर्घटना नियमावली की प्रति चाहे मिली हो अथवा नहीं, उसे अपने कर्तव्यों से संबंधित नियमों की तथा समय-समय पर उनमें होने वाले संशोधनों की जानकारी रखनी चाहिये। रेल कर्मचारी अपने ऊपर सौंपे गये कर्तव्यों का दक्षता पूर्वक निर्वहन कर सकें अतः यह आवश्यक है कि इस नियमावली में निर्धारित अन्य कर्मचारियों से सम्बन्धित नियमों की भी जानकारी रखें।  
**टिप्पणी:-** इस नियमावली में रेल कर्मचारियों, पर्यवेक्षकों तथा पदाधिकारियों के महत्वपूर्ण कर्तव्यों का ही उल्लेख किया गया है। समय-समय पर विभिन्न परिपत्रों, नियम पुस्तकों, नियमावलियों, संहिताओं आदि में निर्धारित अतिरिक्त कर्तव्य भी संबंधित रेल कर्मचारियों पर लागू होंगे। किसी पद में परिवर्तन या स्तरोन्नयन/ अवनयन होने पर कर्तव्यों तथा जिम्मेदारियों में परिवर्तन नहीं होगा जब तक कि वे विशेष रूप से परिवर्तित नहीं होते हैं।
4. **संसाधनों, उपकरणों तथा संचार प्रणाली का अनुरक्षण:-** प्रत्येक रेल सेवक, विशेष रूप से आपात स्थिति से निपटने के लिए नामित कर्मचारी, सदैव संसाधनों, उपकरणों तथा संचारण प्रणाली का उचित अनुरक्षण तथा सामग्री की पर्याप्त मात्रा तथा अच्छी एवं क्रियाशील स्थिति में उपलब्धता सुनिश्चित करेंगे हैं तथा अविलम्ब उपस्थित होंगे और बिना पूर्व अनुमति के मुख्यालय छोड़कर नहीं जायेंगे।
5. **दुर्घटना नियमावली का वितरण:-** दुर्घटना नियमावली की प्रतियां मंडल कार्यालय के प्रत्येक शाखा, प्रत्येक स्टेशन, नियंत्रण कार्यालय, लोको शेड, सी.से.इं./रेलपथ के प्रत्येक कार्यालय/डिपो, सिगनल निरीक्षक, गाड़ी परीक्षक, ट्रेक्शन फोर मैन, वाणिज्य एवं यातायात निरीक्षकों, लोको एवं चालक अनुदेशकों, सवारी एवं माल डिब्बा तथा यातायात के मंडल निरीक्षकों, प्रत्येक दुर्घटना सहायता गाड़ी, प्रत्येक रेल पुलिस मुख्यालय, प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट तथा समय-समय पर रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित अन्य रेल सेवकों को आपूर्ति की जानी चाहिये।
6. **दुर्घटना में शामिल कर्मचारी की चिकित्सा जाँच:-** चिकित्साधिकारी दुर्घटना होने पर, दुर्घटना में शामिल लोको पायलट/मोटर मैन अथवा गाड़ियों के संरक्षित संचलन से संबंधित अन्य कर्मचारियों की यह पता करने के लिए कि वे मद्यपान, उपशामक (सिडेटिव) अथवा अन्य नशीली दवाओं के सेवन के प्रभाव में तो नहीं हैं, जांच करेंगे तथा मंडल रेल प्रबंधक को रिपोर्ट भेजेंगे साथ ही मुख्य चिकित्सा निदेशक एवं मुख्य संरक्षा अधिकारी को इसकी प्रति देंगे।

7. **रेल परिसर के अन्दर व्यक्तियों को चिकित्सा सेवा प्रदान करना:-** रेल परिसर में व्यक्तियों को त्वरित चिकित्सा सेवा प्रदान करने के लिए निम्नलिखित दिशा निर्देशों का पालन किया जाना चाहिये-
- (i) निम्नलिखित परिस्थितियों में रेल परिसर के अन्दर व्यक्तियों को चिकित्सा सेवा प्रदान की जा सकती है-
- (अ) जब संबंधित व्यक्ति अधिकृत रेल यात्री हो और वह अचानक बीमार हो जाए।
- (ब) जब संबंधित व्यक्ति अधिकृत रेल यात्री हो और वह ऐसी दुर्घटना में घायल हो जाए जिसके लिए रेल उत्तरदायी न हो।
- (स) जब संबंधित व्यक्ति अधिकृत रेल यात्री हो और वह ऐसी दुर्घटना में घायल हो जाए जिसके लिए रेल उत्तरदायी हो।
- (द) जहाँ संबंधित व्यक्ति उचित रेल टिकट न होने के कारण अथवा समुचित रेल टिकट रखते हुए सार्वजनिक प्रवेश के लिए प्रतिबंधित रेल परिसर में प्रवेश करने के कारण अनाधिकार प्रवेशक(ट्रेसपासर) हो)
- (ii)(अ) मद सं. (i) (अ) के संदर्भ में रेल विधिक रूप से उत्तरदायी नहीं है क्योंकि टिकट क्रय करने से रेल यात्री को मार्ग में रेल से निःशुल्क चिकित्सा सहायता प्राप्त करने का अधिकार प्राप्त नहीं हो जाता है। रेल कर्मचारियों को, फिर भी, मानवीय आधार पर ऐसे रेल यात्री को चिकित्सा सहायता प्रदान करने में सहायता प्रदान करना चाहिये। इस प्रकार के मामले में रेल यात्री और चिकित्सक के बीच का संबंध रोगी और चिकित्सकीय परिचारक का संबंध माना जाए चाहे वह रेल से संबंधित हो अथवा नहीं। रेल चिकित्सक इस प्रकार के यात्रियों को चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए उनसे नियमानुसार अनुमत शुल्क प्राप्त कर सकते हैं।
- (ब) मद (i) (ब) के संदर्भ में दुर्घटना के समय किसी यात्री द्वारा यह ठीक-ठीक मूल्यांकन करना संभव नहीं हो सकता है कि एक दुर्घटना विशेष के लिए रेल उत्तरदायी है अथवा नहीं। इसके अतिरिक्त, यह निर्धारित करना संभव नहीं हो सकता है कि घायल व्यक्ति वास्तव में एक अधिकृत यात्री है अथवा अनाधिकार प्रवेशक(ट्रेसपासर)। फिर भी, यह स्पष्ट है कि मानवीय आधार पर उसे बिना चिकित्सकीय सहायता प्रदान किये छोड़ा नहीं जा सकता है। इस प्रकार के मामलों में भी, किसी प्रकार के भ्रम अथवा जटिलता से बचने दृष्टि से चिकित्सकीय सहायता का वहन रेल द्वारा किया जाना चाहिये। प्रथम दृष्ट्या, इसका लागत रेल द्वारा वहन किया जाना चाहिये और जब स्थितियाँ अनुकूल हों तो रेल संबंधित पक्षकार से व्यय की गई राशि को वसूल सकती है।
- (स) मद (i) (स) के संदर्भ में लागत का वहन रेल द्वारा किया जाएगा।
- (द) मद (i) (द) के संदर्भ में मूल प्रक्रिया वही है जैसा कि उपर्युक्त (ब) एवं (स) में निरूपित है क्योंकि व्यक्ति का अनाधिकार प्रवेशक(ट्रेसपासर) होना विवाद से परे नहीं हो सकता है। मानवीय आधार पर चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराना स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व है, किन्तु जब रेलवे पुलिस उपलब्ध हो तो वह निकटस्थ रेल पुलिस पदाधिकारी से आवश्यकतानुसार चिकित्सालय भिजवाने के सम्बन्ध में मामले के निस्तारण हेतु सहायता ले सकते हैं।
- (iii) व्यय की गई राशि की वसूली के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाए जिसमें परिवहन तथा चिकित्सा बिल दोनों शामिल हों-
- (अ) आई.आर.सी.एम 1991 संस्करण के पैरा 2425 के मद सं. 15 के अनुसार छोटे स्टेशनों पर जहां एम्बुलेन्स उपलब्ध नहीं है दुर्घटना होने पर बीमार और घायल व्यक्ति को अस्पताल ले जाने हेतु परिवहन लागत के लिये स्टेशन आय से निकासी की अनुमति दी जा सकती है।
- (ब) घायल व्यक्तियों को रेलवे अस्पताल से सिविल अस्पताल ले जाने की व्यवस्था चिकित्सा विभाग द्वारा की जाएगी तथा इस संबंध में देय प्रभार चिकित्सा विभाग के नामे लिखा जाएगा।
- (स) व्यावसायिक गैर रेलवे चिकित्सकों की उपस्थिति की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा की जानी चाहिये। चिकित्सकों को दो प्रतियों में बिल प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाना चाहिये जिसमें उनके द्वारा उपचार किये गये चोट का विस्तृत विवरण होना चाहिये। बिल प्राप्त करने के पश्चात स्टेशन मास्टर द्वारा इसे मंरेप्र को इस आशय के रिपोर्ट के साथ अग्रसारित किया जाना चाहिये कि मामले की परिस्थिति अनुसार रेल उस प्रभार को वाहन करे अथवा इसे संबंधित यात्री से वसूलने का

प्रयास किया जाना चाहिये। यदि बिल यात्री से वसूली योग्य हो तो ऐसा करने के लिए प्रयत्न करना चाहिए। लेकिन यदि यह संभव न हो तो चिकित्सक को सीधे विसमुलेधि के माध्यम से भुगतान कराने की व्यवस्था के लिए मंरेप्र द्वारा प्रभारी चिकित्साधिकारी को अग्रसारित किया जाना चाहिये। बिल के सत्यापन में चिकित्सालय प्रभारी मंडल के स्थिति की गंभीरता, चोट के प्रकार तथा चिकित्सकों द्वारा मरीज के देख रेख में लगे समय पर विचार किया जाना चाहिये।

- (द) मरीज की चिकित्सा तथा परिवहन पर हुए व्यय प्रभारों की वसूली को माफ करने की शक्ति का प्रयोग मंरेप्र द्वारा किया जाएगा। संबंधित स्टेशन मास्टर द्वारा मंरेप्र को विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया जाना चाहिये तथा उन परिस्थितियों का कारण सहित उल्लेख किया जाना चाहिये जिसके अन्तर्गत वसूली प्रभावित नहीं की जा सकती।
- (य) ऐसे मामले में जहाँ चिकित्सा सुविधा तथा परिवहन की व्यवस्था प्रथम दृष्टया पुलिस द्वारा उपलब्ध कराई गई हो तो लागत के वहन करने का उत्तरदायित्व पुलिस की होगी।
- (iv) स्टेशन मास्टर द्वारा सभी मामलों में त्वरित प्राथमिक चिकित्सा सुविधा सुनिश्चित कराने के उद्देश्य की पूर्ति हेतु इस नियमावली के पैरा 402 के अनुसार उपलब्ध चिकित्सा सुविधाओं की एक अद्यतन सूची तैयार रखी जायेगी।
- (v) ऐसे सभी मामलों में जहाँ यात्री अथवा अनाधिकार प्रवेशक(ट्रेसपासर) रेल परिसर में घायल होता है तो स्टेशन मास्टर या उनके कर्मचारी द्वारा निम्नलिखित प्रक्रियाओं अपनाई जायेगी:-
- (क) जब कोई यात्री अथवा अन्य व्यक्ति रेल परिसर में घायल हो जाता है तो उसे दक्ष व्यक्ति द्वारा तत्काल प्राथमिक चिकित्सा दी जानी चाहिये तथा यथाशीघ्र उसे निकटतम अस्पताल भिजवा दिया जाना चाहिये।
- (ख) रोगी को निकटतम अस्पताल पर भिजवाने के लिए तत्काल परिवहन व्यवस्था उपलब्ध न होने की स्थिति में प्रैक्टिस करने वाले निकटतम चिकित्सक को सूचना भेजी जानी चाहिये।
- (ग) गंभीर स्थिति में चिकित्सा सुविधा के लिए निकट स्थित रेलवे, सेना, सिविल अथवा निजी, किसी भी उपलब्ध स्रोत से, चिकित्सक को बुलाने की व्यवस्था की जानी चाहिये। मरीज को प्राथमिक चिकित्सा सुविधा देने के पश्चात यदि यथोचित समय में किसी योग्य डाक्टर को बुलाना संभव न हो तो अविलम्ब स्थिति की गंभीरता का ध्यान किए बिना उसे निकटस्थ चिकित्सालय भेज दिया जाना चाहिए।
- (घ) यदि दो स्टेशनों के बीच खण्ड में कोई यात्री अथवा अनाधिकार प्रवेशक(ट्रेसपासर)गंभीर दुर्घटनाग्रस्त हो जाता है जहाँ कोई चिकित्सालय उपलब्ध नहीं है तो उसे प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करने के पश्चात संबंधित गाड़ी द्वारा ले जाना चाहिये। ऐसी स्थितियों में कंट्रोल फोन के माध्यम से डिस्पेन्सरी अथवा चिकित्सालय में स्थानान्तरण के लिए निकटस्थ रेलवे, सिविल अथवा मिलिट्री अस्पताल के डाक्टर को स्ट्रेचर अथवा एम्बुलेंस के साथ पीड़ित को ले जाने वाली गाड़ी के पहुँचने से पूर्व उपस्थित रहने की व्यवस्था सुनिश्चित की जानी चाहिए।
- (ङ) व्यक्ति के मृत प्रतीत होने पर भी उसकी जाँच करने तथा परामर्श देने के लिए चिकित्सक को बुलाया जाना चाहिए। यदि चिकित्सक पाता है कि जीवन समाप्त नहीं हुआ है तो उसके द्वारा फौरन चिकित्सकीय सहायता प्रदान की जानी चाहिये तथा पैरा (v) के मद (ग) तथा (घ) के अनुसार अगली कार्रवाई की जानी चाहिए।
- (च) रेलवे दुर्घटना में सम्मिलित घायलों/शवों को रेलवे स्टेशन अथवा अस्पताल ले जाने के लिए उपयोग में लाये गये लाइसेंसी कुलियों को घायलों/शवों को स्ट्रेचर पर दुर्घटना स्थल से रेलवे स्टेशन, गाड़ी अथवा अस्पताल तक ढोने के लिये दूरी को ध्यान में रखे बिना रू. 40/- की दर से भुगतान किया जा सकता है।
8. **सभी विभागों के संसाधनों की उपलब्धता सुनिश्चित किया जाना:-** आवश्यकता पड़ने पर यात्रियों को सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से यातायात के पुनर्स्थापना अथवा यानान्तरण के साथ-साथ गाड़ी और ब्लाक खण्ड की सुरक्षा के लिए सभी विभागों द्वारा कर्मचारियों और सामग्रियों संबंधी संसाधनों की तत्परता से उपलब्धता सुनिश्चित की जानी चाहिये। गम्भीर दुर्घटना की स्थिति में सिविल, पुलिस, चिकित्सकों और रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटनास्थल पर शीघ्रता पहुँचने में सहायता हेतु सभी सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिये।

9. **प्रत्येक पदाधिकारी द्वारा सभी सम्भव सहायता प्रदान करना:-** दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर प्रत्येक पदाधिकारी द्वारा अपनी शक्तियों के अधीन सहायता प्रदान की जायेगी। उनके द्वारा, विशेष रूप से निर्धारित अथवा स्वतः कल्पित, कर्तव्यों का निर्वहन पूरी सावधानी से किया जायेगा।
10. **संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेल कर्मचारियों के कर्तव्य:-**
- i- **प्रत्येक रेल सेवक:**
- (अ) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा।
- (ब) ऐसी हर घटना की सूचना, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल की संरक्षित अथवा उचित कार्यप्रणाली पर बुरा प्रभाव पड़ता हो, तुरन्त अपने आसन्न अधिकारी को देगा।
- (स) दुर्घटना अथवा अवरोध की दशा में मॉग किये जाने पर सभी सम्भव सहायता देगा।
- ii- **यदि कोई रेल सेवक देखता है कि :-**
- (अ) कोई सिगनल खराब है,
- (ब) रेलपथ अथवा निर्माण के किसी भाग कोई अवरोध या खराबी या उसकी सम्भावना है,
- (स) किसी गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा
- (द) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियां हैं जिसके कारण गाड़ियों के निरापद संचलन में अथवा जनता की संरक्षा में कोई बाधा पड़ने वाली हो तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थितियों की मॉग के अनुरूप त्वरित कार्रवाई करेगा और आवश्यकतानुसार उपलब्ध द्रुतगामी साधन द्वारा सबसे नजदीक के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा। गाड़ी विभाजन की स्थिति में, वह रोक सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि चिल्लाकर, अपने हाव-भाव से अथवा अन्य प्रकार से लोको पायलट अथवा गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने का प्रयास करेगा।
11. **दुर्घटना के मामले में स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्तव्य:-** यदि स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की जानकारी होती है तो वह:
- i- ब्लाक खण्ड को सुरक्षित करने हेतु तुरन्त कार्रवाई करेगा। दोहरे लाइन खण्ड पर, जहाँ ऐसा करना सम्भव हो, संबंधित ब्लाक उपकरण के कम्प्यूटर को 'गाड़ी लाइन पर है' स्थिति में लाक कर दिया जाना चाहिये। जिस लाइन पर दुर्घटना घटित हुई है उसके अतिरिक्त दूसरी लाइन पर गाड़ियों का आवागमन रोकने और आवश्यकतानुसार सतर्कता आदेश जारी करने के सम्बन्ध में कदम उठायेगा।
- ii- कन्ट्रोल को सूचित करेगा तथा विशेष रूप से वांछित सहायता का उल्लेख करेगा एवं स्टेशन डायरी में प्रथम सूचना प्राप्त होने का समय दर्ज करेगा। यदि स्टेशन नियंत्रित(कन्ट्रोल) खण्ड पर नहीं है, तो वह टेलीग्राम जारी करेगा।
- iii- जब चिकित्सा सहायता आवश्यक हो तो वह उपलब्ध नजदीकी चिकित्सा सहायता और उपकरण तत्काल भेजने की व्यवस्था करेगा।
- iv- दुर्घटना स्थल पर आवश्यकतानुसार अन्य सहायता की भी व्यवस्था करेगा तथा
- v- आवश्यकतानुसार सर्वसम्बन्धित को दुर्घटना की सूचना देगा।
12. **दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के गार्ड के सामान्य कर्तव्य:-** अपनी गाड़ी की दुर्घटना होने पर, गाड़ी का गार्ड अविलम्ब निम्न कार्रवाई करेगा:-
- (i) दुर्घटना का समय नोट करेगा।
- (ii) प्रचलित नियमों के अन्तर्गत किसी योग्य कर्मचारी जैसे ब्रेकमैन, फायर मैन, गैगमैन, गेटमैन आदि की सहायता से अपनी गाड़ी की सुरक्षा के लिए व्यवस्था करेगा।
- (iii) हुई क्षति एवं हताहतों और वांछित सहायता का त्वरित सर्वेक्षण करेगा।
- (iv) दुर्घटना की प्रथम सूचना कंट्रोल और निकटतम स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित सूचनाओं के साथ भेजेगा। इस प्रयोजन हेतु जहां पोर्टेबल टेलीफोन उपलब्ध हो, उनका तुरन्त उपयोग किया जाएगा -
- (क) दुर्घटना का समय
- (ख) किलो मीटर
- (ग) चिकित्सायान अपेक्षित है अथवा नहीं
- (घ) दुर्घटना सहायता गाड़ी क्रेन के साथ अथवा बिना क्रेन का।



- (ड) बगल की लाइन साफ है अथवा नहीं
- (च) रोलिंग स्टॉक की क्षति
- (छ) टेलीग्राफिक खंभा के अनुसार रेलपथ की क्षति
- (ज) मृतकों और घायलों की संख्या (गाड़ी अधीक्षक/चल टिकट परीक्षक से प्राप्त किया जाए) या अन्यथा उसे स्वयं तैयार करना चाहिए (यदि टी.टी.ई. उपलब्ध नहीं है) इसे बाद में रेलवे चिकित्सक के पहुँचने पर चोट के वर्गीकरण और विस्तृत विवरण हेतु हस्तगत कर दिया जाना चाहिए
- (झ) यदि ओ.एच.ई. खम्भा क्षतिग्रस्त है तो वह उसकी क्षति के पूर्ण विवरण से भी अवगत करायेगा।
- (v) दोहरी लाइन खण्ड पर, दूसरी लाइन पर से गुजरने वाली गाड़ी को रोक देना चाहिए तथा दुर्घटना के बारे में लोको पायलट तथा गार्ड को सूचित करना चाहिए।
- (vi) रेलवे कर्मचारियों, चिकित्सकों और गाड़ी पर या दुर्घटना स्थल के समीप स्वयं सेवकों की सहायता से किसी भी घायल व्यक्ति को प्राथमिक उपचार देगा तथा निकटतम अस्पताल को सूचना भेजने और घायलों को अस्पताल भिजवाने की व्यवस्था करेगा।
- (vii) दुर्घटना संबंधी साक्ष्यों को सुरक्षित रखने की व्यवस्था करेगा।
- (viii) किसी वरिष्ठ रेलवे पदाधिकारी के चार्ज लेने तक सामान्य प्रभार उसके पास रहेगा।
13. दुर्घटना की स्थिति में इंजन कर्मी दल के कर्तव्य :- गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर कर्मी दल:
- (i) दुर्घटना का समय नोट करेगा।
- (ii) प्रचलित नियमों के अनुसार गाड़ी के अग्र भाग की सुरक्षा की व्यवस्था सुनिश्चित करेगा।
- (iii) फ्लैशर लाइट जलाएगा।
- (iv) आवश्यकता होने पर फ्यूजी सिगनल जलाएगा।
- (v) लोकोमोटिव को सुरक्षित करने हेतु, यथास्थिति जैसा आवश्यक हो अथवा विशेष निर्देशों के द्वारा जैसा निर्धारित हो, तकनीकी सावधानियां अपनायेगा।
- (vi) यदि खण्ड नियंत्रण रहित है अथवा कंट्रोल कार्य नहीं कर रहा है उसे इंजन को गाड़ी से अलग करना चाहिए तथा अपेक्षित सहायता हेतु गार्ड से परामर्श लेना चाहिए एवं अगले स्टेशन पर पहुँचना चाहिए।
- (vii) गार्ड को, विशेष रूप से प्राथमिक चिकित्सा देने तथा चल स्टॉक और/या लोको की क्षति का मूल्यांकन करने में यथासम्भव सभी सहायता प्रदान करेगा।
14. गार्ड अथवा इंजन चालक दल की मृत्यु हो जरने अथवा गम्भीर रूप से घायल हो जाने की स्थिति में कर्मचारियों के कर्तव्य:- गाड़ी कर्मचारी की मृत्यु हो जाने अथवा असमर्थ हो जाने पर उनके कर्तव्यों का निर्वहन अन्य उपलब्ध सक्षम कर्मचारियों द्वारा किया जाएगा।
15. उपस्थित रेल पदाधिकारियों के कर्तव्य:- दुर्घटनास्थल पर विद्यमान वरिष्ठतम पदाधिकारी उस समय तक जब तक कि राहत एवं सहायता नहीं पहुँच जाती और वह अपने से अधिक वरिष्ठ पदाधिकारी द्वारा कार्यमुक्त नहीं कर दिया जाता, दुर्घटना से उत्पन्न सभी परिस्थितियों का प्रभार ले लेगा। वह सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना की सूचना समुचित रूप से नियंत्रण कार्यालय को तथा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जा चुकी है तथा सहायता यदि आवश्यक हो तो माँग ली गई है एवं :
- (i) रेल कर्मियों तथा स्वयं सेवकों को एकत्र करेगा।
- (ii) वर्तमान परिस्थितियों के अनुरूप प्रत्येक को जहाँ तक सम्भव हो अच्छी तरह कार्य आवंटित करेगा।
- (iii) पुलिस, सेना और रेलवे सुरक्षा कर्मचारियों को कार्य आवंटित करेगा तथा
- (iv) स्वयं सेवकों की सहायता से यथासम्भव सहायता करेगा।
16. दुर्घटना में टिकट जाँच कर्मचारियों (गाड़ी पर तैनात टी.टी.ई./कन्डक्टर/टी. एस. आदि) के कर्तव्य:-

- (i) दुर्घटना घटित होने के तत्काल बाद टिकट जांच कर्मचारी दुर्घटना स्थल का मूल्यांकन करने में गार्ड तथा गाड़ी के चालक दल का सहयोग करेंगे। वे क्रमशः अपने – अपने डिब्बों के साथ ही साथ अनारक्षित डिब्बों में मृत/घायलों का भी आंकलन करेंगे। यह अनुमानित आकलन गाड़ी के कन्डक्टर को दिया जाना चाहिए जिसके द्वारा बिना देरी किए कंट्रोल को सूचना प्रेषित करने के लिए इसे गार्ड को सुपुर्द कर दिया जाना चाहिये।
- (ii) गाड़ी अधीक्षक अथवा कन्डक्टर अथवा वरिष्ठतम टिकट जांच कर्मचारी द्वारा विद्यमान परिस्थितियों के अनुसार यात्रियों को अधिकतम सहायता सुनिश्चित कराने के लिए उपलब्ध प्रत्येक टिकट जाँच/और गाड़ी पर तैनात अन्य कर्मचारियों/स्वयंसेवकों को ड्यूटी का आवंटन किया जायेगा।
- (iii) यात्रियों के जीवन की रक्षा करने तथा प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करने तथा उपलब्ध संसाधनों से राहत अभियान प्रबन्ध करेगा।
- (iv) सहायता प्राप्त करने के लिए गाड़ी अथवा दुर्घटना स्थल के समीप उपलब्ध रेल कर्मचारियों, चिकित्सकों तथा स्वयं सेवकों को एकत्रित करेगा।
- (v) मृतकों तथा घायलों का विवरण आरक्षण चार्ट, उसके द्वारा धारित टिकटों (कहाँ से कहाँ तक) से अथवा सहायत्रियों से प्राप्त करना चाहिए। गाड़ी में यात्रा कर रहे पुलिसकर्मियों की भी सहायता पहचान के लिए ली जानी चाहिए।
- (vi) घायलों तथा मृतकों के सम्बन्ध में निम्नलिखित विवरण एकत्रित किये जाने चाहिए—
  - (अ) यात्रा कर रहे यात्रियों के टिकट (कहाँ से कहाँ तक)।
  - (ब) टिकट संख्या, श्रेणी।
  - (स) डिब्बा संख्या तथा इंजन से इसकी स्थिति।
  - (द) यात्रियों का पता।
  - (य) चोट की प्रकृति (साधारण, गंभीर)
- (vii) वह यात्रियों के सामान तथा अन्य व्यक्तिगत सम्पत्ति की अभिरक्षा की व्यवस्था करेगा। घायल के मामले में, इसे चल टिकट परीक्षक द्वारा रखा जाना चाहिए तथा मृत्यु के मामले में, पूर्ण विवरण के साथ जी.आर.पी. को सुपुर्द कर दिया जाना चाहिये तथा उससे इसकी पावती प्राप्त कर ली जानी चाहिए।
- (viii) अपेक्षित सहायता का त्वरित आकलन करने में गार्ड की सहायता करेगा।
- (ix) वह पूर्ण विवरण सहित यात्रियों की गवाही अभिलिखित करेगा यदि कुछ यात्री बाद में गवाही देना चाहते हैं, तो उनका नाम तथा पता भी अभिलिखित किया जाना चाहिए।
- (x) उसके द्वारा मृतकों तथा घायलों की संख्या (साधारण, गंभीर) का अभिलेख रखा जाना चाहिए यदि रेलवे डाक्टर के पहुँचने के पूर्व उन्हें स्थानीय लोगों द्वारा नजदीकी अस्पताल पर पहले ही पहुँचा दिया गया हो।
- (xi) दुर्घटना स्थल पर मौजूद गार्ड/वरिष्ठ पदाधिकारियों द्वारा उसके लिए निधारित ड्यूटी का निर्वहन किया जाएगा।

#### टिप्पणी:-

- (1) बीमार/घायल व्यक्तियों को रेलवे स्टेशन से अन्य अस्पताल में ले जाने के संबंध में संबंधित मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा समुचित दर निर्धारित किया जाना चाहिए।
- (2) उन स्टेशनों पर जहाँ लाइसेंसी कुली नहीं है, स्टेशन मास्टर स्थानीय श्रमिकों को लाइसेंसी कुलियों को भुगतान किए जाने वाले विभिन्न दर पर काम पर लगा सकते हैं। जहाँ पुलिस उपलब्ध है और किसी प्रकार का संदेह है कि यह मामला एक अनाधिकार प्रवेशक (ट्रेसपासर) का है, रेलवे पुलिस को सूचित करना चाहिए तथा चिकित्सकीय सहायता प्रदान करने के बाद मामले के निस्तारण हेतु पुलिस को दे दिया जाना चाहिए।
- (3) घायल व्यक्तियों को रेलवे पुलिस कांस्टेबुल के साथ अस्पताल भेजा जाना चाहिए। रेलवे पुलिस सहजता से उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में उसके स्थान पर घायल व्यक्ति को प्राथमिक

चिकित्सा प्रदान करने के पश्चात स्टेशन मास्टर द्वारा किसी तृतीय श्रेणी कर्मचारी के साथ अस्पताल भेजना चाहिए।

- (4) उपर्युक्त निर्देश किसी भी प्रकार से संबंधित व्यक्तियों को उपर्युक्त सुविधाओं के लिए दावा करने अथवा रेल प्रशासन से किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति के लिए दावा करने का अधिकार नहीं देता है।

## दुर्घटना से सम्बन्धित सांविधिक प्रावधान

रेलवे अधिनियम 1989 की विभिन्न धाराओं में मृत्यु, दुर्घटना में यात्रियों के घायल होने, सामानों की क्षति, दुर्घटना की सूचना, दुर्घटनाओं की जांच, दंड एवं अपराध जिनके कारण दुर्घटना अथवा रेलपथ विध्वंस हो सकते हैं, यात्रियों सुरक्षा को खतरे में डालने एवं क्षतिपूर्ति के मामले में रेल प्रशासन के उत्तरदायित्व के प्रावधानों का वर्णन किया गया है।

### रेल अधिनियम ,1989 का सार:-

#### रेल संरक्षा आयुक्त:-

**धारा-5:- मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेल संरक्षा आयुक्तों की नियुक्ति** – केन्द्र सरकार, किसी व्यक्ति को मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और उतने अन्य व्यक्तियों को जितने वह आवश्यक समझे, रेल संरक्षा आयुक्त नियुक्त कर सकेगी।

**धारा-6:** आयुक्त के कर्तव्य, आयुक्त –

- (क) किसी रेल का निरीक्षण यह अवधारित करने की दृष्टि से करेगा कि क्या वह यात्रियों के सार्वजनिक वहन के लिए चालू किए जाने के लिए उपयुक्त है, और उस बाबत केंद्रीय सरकार को इस अधिनियम द्वारा या उसके अधीन अपेक्षित रूप में रिपोर्ट देगा;
- (ख) किसी रेल का या उसमें उपयोग में लाए जाने वाले किसी चल स्टाक का ऐसा नियतकालिक, या अन्य निरीक्षण करेगा, जैसा केंद्रीय सरकार का निर्देश दे;
- (ग) किसी रेल पर किसी दुर्घटना के कारणों की इस अधिनियम के अधीन जांच करेगा; और
- (घ) किसी अन्य कर्तव्यों का निर्वहन करेगा जो इस अधिनियम द्वारा या उसके अधीन उसको प्रदत्त किए जायं।

#### धारा-7: आयुक्त की शक्तियाँ:-

केन्द्र सरकार के नियंत्रण के अधीन रहते हुए, आयुक्त, जब कभी इस अधिनियम के प्रयोजनों में से किसी के लिए ऐसा करना आवश्यक हो-

- (क) किसी रेल या उसमें उपयोग में लाए जाने वाले चल स्टाक में प्रवेश कर सकेगा और उसका निरीक्षण कर सकेगा;
- (ख) रेल प्रशासन को संबोधित लिखित आदेश द्वारा अपनेसमक्ष किसी रेल सेवक की उपस्थिति की अपेक्षा करक सकेगा और ऐसे रेल सेवक या रेल प्रशासन से ऐसी पूछताछ की बाबत जैसी वह करना ठीक समझे, उत्तरो या विवरणी की अपेक्षा कर सकेगा; और
- (स) किसी रेल प्रशासन की या उसके कब्जे या नियंत्रण में किसी ऐसी पुस्तक, दस्तावेज या ऐसे सारवान पदार्थ को प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकेगा, जिसका निरीक्षण करना उसे आवश्यक प्रतीत होता है।

#### धारा-9: आयुक्तों को दी जाने वाली सुविधाएं:-

रेल प्रशासन आयुक्त को इस अधिनियम द्वारा या इसके अधीन उस पर अधिरोपित कर्तव्यों के निर्वहन के लिए या उसको प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करने के लिए सभी युक्तियुक्त सुविधाएं देगा।

#### संकर्मों का निर्माण कार्य एवं उनका अनुरक्षण:-

**धारा-14:-** बाधा हटाने, मरम्मत करने अथवा दुर्घटना के निवारण के लिए भूमि पर अस्थायी प्रवेश –

- (1) जहाँ रेल प्रशासन की राय में :-
  - (अ) इस बात का आसन्न खतरा है कि कोई वृक्ष खंभा या संरचना रेल लाइन पर ऐसे गिर सकती है कि जिससे चल स्टाक के संचलन में बाधा हो सकती है; या
  - (ब) कोई वृक्ष, खम्भा, संरचना या प्रकाश चल स्टाक के संचलन के लिए व्यवस्था किए गए सिगनल के दिखने में बाधा डालता है; या

- (स) कोई वृक्ष, खम्भा, या संरचना उसके द्वारा अनुरक्षित किसी टेलीफोन या तार लाइन में बाधा डालती है, वहां वह ऐसे उपाय कर सकेगा, जो ऐसे खतरे को टालने के लिए या किसी बाधा हटाने के लिए आवश्यक हों और उसकी एक रिपोर्ट केंद्रीय सरकार को ऐसी रीति से और ऐसे समय के भीतर, जो विहित किया जाए, प्रस्तुत करेगा।
- (2) **रेल प्रशासन की राय में :-**
- (अ) कोई स्खलन या दुर्घटना हुई हो; या।
- (ब) रेल से सम्बन्धित किसी कटाव, तटबंध या अन्य संकर्म में कोई स्खलन या दुर्घटना होने की आशंका है, वहां वह रेल से लगी किसी भूमि पर प्रवेश कर सकेगा और ऐसे सभी कार्य कर सकेगा, जो ऐसे स्खलन की मरम्मत करने या ऐसी दुर्घटना को रोकने के प्रयोजन के लिए आवश्यक हों और उसकी एक रिपोर्ट केंद्रीय सरकार को ऐसी रीति से और ऐसे समय के भीतर, जो विहित किया जाय, प्रस्तुत करेगा।
3. केंद्रीय सरकार उपधारा (1) या उपधारा (2) के अधीन रिपोर्ट पर विचार करने के पश्चात लोक संरक्षा के हित में, आदेश द्वारा रेल प्रशासन को निर्देश दे सकेगी कि उपधारा (1) या उपधारा (2) के अधीन आगे कार्रवाई रो दी जाए या वह ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए की जाय जो उस आदेश में विनिर्दिष्ट की जाय।

### यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन हेतु किसी रेल खण्ड का खोला जाना -

- धारा 24:** यातायात का अस्थायी निलम्बन:- जब किसी रेल लाइन पर कोई ऐसी दुर्घटना हो गई है, जिसके परिणामस्वरूप यातायात अस्थायी तौर से रूक गया है और या तो रेल की मूल लाइनें और संकर्म अपने मूल स्तर तक पुनः स्थापित कर दिये गये हैं या संचार के पुनःस्थापन के प्रयोजन के लिए कोई अस्थायी पथान्तर बना दिया गया है तब, यथास्थिति, ऐसी पुनःस्थापित रेल की मूल लाइन और संकर्म या अस्थायी पथान्तर को आयुक्त के पूर्व निरीक्षण के बिना यात्रियों के सार्वजनिक वहन के लिए निम्नलिखित शर्तों के अधीन चालू किया जा सकेगा, अर्थात:
- (अ) दुर्घटना के कारण हाथ में लिए गये संकर्मों के भारसाधक रेल सेवक ने लिखित रूप से यह प्रमाणित कर दिया है कि पुनः स्थापित रेलों की लाइनों और संकर्मों के, या अस्थायी पथान्तर के, चालू किये जाने से उसकी राय में जनता के लिए कोई खतरा पैदा नहीं होगा; और
- (ब) रेल की लाइनों और संकर्मों के या पथान्तर के चालू किए जाने की सूचना आयुक्त को तुरन्त भेजी जायगी।

### धारा: 113: रेल दुर्घटना की सूचना-

- (1) जब किसी रेल के कार्यचाल के अनुक्रम में, निम्नलिखित में से कोई दुर्घटना होती है अर्थात:-
- (अ) ऐसी दुर्घटना जिसमें किसी मानव जीवन की हानि या भारतीय दंड संहिता (1860 का 45) में यथापरिभाषित गम्भीर रूप से घायल या सम्पत्ति को ऐसी गंभीर क्षति पहुंची है जो विहित की जाय; या
- (ब) ऐसी रेलगाड़ियों के बीच कोई टक्कर जिनमें से कोई एक यात्रियों का वहन करने वाली रेलगाड़ी है; या
- (स) यात्रियों का वहन करने वाली किसी रेलगाड़ी या ऐसी रेलगाड़ी के किसी भाग का पटरी से उतरना; या
- (द) किसी प्रकार की ऐसी कोई दुर्घटना जिसमें प्रायः मानव जीवन की हानि या यथापूर्वोक्त गम्भीर रूप से घायल या सम्पत्ति को गंभीर क्षति होती है; या
- (य) किसी अन्य प्रकार की ऐसी कोई दुर्घटना, जिसे केंद्र सरकार, राजपत्र में इस निमित्त अधिसूचित करें,
- तब जहां दुर्घटना हुई है, उस स्थान से निकटतम स्टेशन का स्टेशन मास्टर या जहां कोई स्टेशन मास्टर नहीं है वहां रेल के उस अनुभाग, जिस पर दुर्घटना हुई है, भारसाधक रेल सेवक बिना विलम्ब के दुर्घटना की सूचना उस जिला मजिस्ट्रेट और पुलिस अधीक्षक को देगा जिसकी अधिकारिता के भीतर दुर्घटना हुई है, या उस पुलिस थाने के, जिसकी स्थानीय सीमाओं के भीतर

दुर्घटना दुर्घटना हुई है, भारसाधक अधिकारी को देगा या, ऐसे अन्य मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी को देगा जो केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त नियुक्त किया जाए।

- (2) वह रेल प्रशासन जिसकी अधिकारिता के भीतर दुर्घटना होती है तथा वह रेल प्रशासन जिसकी वह रेल है, जो दुर्घटनाग्रस्त हुई है बिना विलम्ब के, दुर्घटना की सूचना राज्य सरकार को और उस आयुक्त को देगा जिसकी दुर्घटनास्थल पर अधिकारिता है।

**धारा 114: आयुक्त द्वारा जाँच:-**

- (1) यात्रियों का वहन करने वाली किसी रेलगाड़ी के ऐसे दुर्घटना होने की जिसमें मानव जीवन की हानि या गम्भीर रूप से घायल हुई है जिसे किसी यात्री को स्थायी प्रकृति की पूर्ण या आंशिक निशक्तता हुई है, या रेल सम्पत्ति को गंभीर नुकसान हुआ है, सूचना की धारा 113 के अधीन प्राप्ति पर आयुक्त, यथासंभव शीघ्र उस रेल प्रशासन को जिसकी अधिकारिता के भीतर दुर्घटना हुई है, उन कारणों की, जिनसे दुर्घटना हुई है, जांच करने के अपने आशय को अधिसूचित करेगा और साथ ही जांच की तारीख, समय और स्थान नियत करेगा और संसूचित करेगा। परन्तु आयुक्त किसी ऐसी अन्य दुर्घटना के बारे में भी जांच करने के लिए स्वतंत्र होगा जिसकी ऐसी जांच करना उसकी राय में अपेक्षित है।
- (2) यदि किसी कारणवश आयुक्त दुर्घटना होने के बाद यथाशक्य शीघ्र जांच करने के लिए समर्थ नहीं है तो वह तदनुसार रेल प्रशासन को अधिसूचित करेगा।

**धारा-115: रेल प्रशासन द्वारा जाँच:-** जहाँ आयुक्त द्वारा धारा 114 की उपधारा (1) के अधीन कोई जाँच नहीं की जाती है या जहाँ आयुक्त ने उस धारा की उपधारा (2) के अधीन रेल प्रशासन को यह सूचित कर दिया है कि वह जाँच करने के लिए समर्थ नहीं है, वहाँ रेल प्रशासन, जिसकी अधिकारिता के भीतर दुर्घटना हुई है, विहित प्रक्रिया के अनुसार जाँच करायेगा।

**धारा-116: जाँच के संबंध में आयुक्त की शक्तियाँ:-**

- (1) इस अध्याय के अधीन रेल पर किसी दुर्घटना के कारणों की जाँच करने के प्रयोजन के लिए आयुक्त को, धारा 7 में विनिर्दिष्ट शक्तियों के अतिरिक्त, निम्नलिखित विषयों के सम्बन्ध में ऐसी शक्तियाँ होंगी जो सिविल प्रक्रिया संहिता 1908 (1908 का 5) के अधीन किसी वाद का विचारण करते समय किसी सिविल न्यायालय में निहित होती है, अर्थात:-
- (अ) व्यक्तियों को समन करना और हाजिर कराना और शपथ पर उनकी परीक्षा करना;
- (ब) दस्तावेज के प्रकटीकरण और उनके पेश किए जाने की अपेक्षा करना;
- (स) शपथपत्रों पर साक्ष्य प्राप्त करना;
- (द) किसी न्यायालय या कार्यालय से किसी लोक अभिलेख या उसकी प्रतियों की अध्यपेक्षा करना;
- (य) कोई अन्य विषय, जो विहित किया जाय।
- (2) आयुक्त को इस अध्याय के अधीन जाँच करते समय दण्ड प्रक्रिया संहिता 1973 (1974 का 2) की धारा 195 और अध्याय XXVI के प्रयोजनों के लिए सिविल न्यायालय माना जाएगा।

**धारा-117: आयुक्त के समक्ष किया गया कथन:-** आयुक्त के समक्ष किसी जाँच के साक्ष्य देने के अनुक्रम में किसी व्यक्ति द्वारा किया गया कोई कथन, ऐसे कथन द्वारा मिथ्या साक्ष्य देने के लिए अभियोजन के सिवाय, उसे किसी सिविल या दाण्डिक कार्यवाही के अध्यधीन नहीं बनाएगा या ऐसी कार्यवाही में उसके विरुद्ध उपयोग में नहीं लाया जाएगा:

परन्तु यह तब जबकि वह कथन-

- (अ) ऐसे किसी प्रश्न के उत्तर में किया गया है जिसका उत्तर देने की आयुक्त ने अपेक्षा की है;
- (ब) उस जांच की विषय-वस्तु से सुसंगत है।

**धारा-118: प्रक्रिया आदि:-** इस अध्याय के अधीन जाँच करने वाला कोई रेल प्रशासन या आयुक्त, जांच की सूचना व्यक्तियों को भेज सकेगा और रिपोर्ट उस रीति से तैयार कर सकेगा जो विहित की जाय।

**धारा-119: यदि जाँच आयोग की नियुक्त की जाती है, तो कोई भी जांच, अन्वेषण आदि नहीं किया जाएगा-** इस अध्याय के पूर्वगामी उपबंधों में किसी बात के होते हुए भी, जहाँ दुर्घटना की जांच करने के लिए जाँच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अधीन जांच आयोग नियुक्त किया जाता है, वहाँ उस दुर्घटना संबंध में लंबित कोई जाँच, अन्वेषण या अन्य कोई कार्यवाही नहीं की

जायेगी, और ऐसी जांच से संबंधित सभी अभिलेख या अन्य दस्तावेज ऐसे प्राधिकारी को जो केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त विनिर्दिष्ट किया जाय, भेज दिया जायंगे।

**धारा-120 : ऐसी दुर्घटना की जाँच, जो धारा 113 के अन्तर्गत नहीं आती :-** जहां ऐसी प्रकृति की कोई दुर्घटना जो धारा 113 में विनिर्दिष्ट नहीं है, रेल के कार्यकरण के अनुक्रम में होती है वहां वह रेल प्रशासन जिसकी अधिकारिता के भीतर दुर्घटना हुई है, दुर्घटना के कारणों की ऐसी जाँच करा सकेगा, जो विहित की जाय।

**धारा 121: विवरणियां:-** प्रत्येक रेल प्रशासन, अपने रेल पर घटित होले वाली दुर्घटनाओं की एक विवरणी, चाहे उन दुर्घटनाओ किसी व्यक्ति को क्षति पहुँची हो, अथवा नहीं, ऐसे प्रारूप और ऐसी राति में और ऐसे अंतरालो पर, विहित किए जाय केन्द्रीय सरकार को भेजेगा।

**धारा 122: इस अध्याय के विषयों की बाबत नियम बनाने की शक्ति:-**

- (1) केन्द्रीय सरकार इस अध्याय के प्रयोजनो को कार्यान्वित करने के लिए नियम, अधिसूचना द्वारा, बना सकेगी।
- (2) विशिष्टतया और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूलप्रभाव डाले बिना, ऐसे नियमों निम्नलिखित सभी या किन्ही विषयों के लिए उपबन्ध किया जा सकेगा, अर्थात्:-
  - (क) सम्पत्ति की क्षति जो धारा 113 की उपधारा (1) के खंड (क) के अधीन गम्भीर मानी जायेगी;
  - (ख) दुर्घटनाओं की सूचना जो धारा 113 के अधीन दी जानी है, का प्रारूप और दुर्घटना की वे विशिष्टियां जो ऐसी सूचनाओं में होगी;
  - (ग) दुर्घटनाओं की सूचना, भेजने की रीति, जिसके अंतर्गत दुर्घटना के तुरन्त पश्चात भेजे जाने वाले वर्ग की दुर्घटनाएं भी है;
  - (घ) किसी दुर्घटना होने पर आयुक्त, रेल प्रशासन, रेल सेवक, पुलिस अधिकारी तथा मजिस्ट्रेट के कर्तव्य।
  - (ङ) वे व्यक्ति जिन्हे इस अध्याय के अधीन किसी जाँच के बाबत सूचनाएं भेजी जानी है, ऐसी जांच में अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया ओर वह रीति जिसमें ऐसी जांच की रिपोर्ट तैयार की जाएगी।
  - (च) रेल प्रशासन द्वारा धारा 120 के अधीन दुर्घटना के कारणों के लिए की जाने वाली जाँच की प्रकृति;
  - (छ) रेल प्रशासन द्वारा धारा 121 के अधीन दुर्घटनाओं की विवरणी भेजने का प्रारूप और उसकी रीति।

**दुर्घटनाओं के कारण यात्रियों की मृत्यु तथा क्षति के लिए रेल प्रशासन का दायित्व:-**

**धारा- 123: परिभाषाएं :-** इस अध्याय में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो :-

- (अ) "दुर्घटना" से धारा 124 में वर्णित प्रकार की दुर्घटना अभिप्रेत है।
- (ब) "आश्रित" से मृतक यात्री का निम्नलिखित कोई नातेदार अभिप्रेत है, अर्थात्:-
  - (i) पत्नी, पति, पुत्र और पुत्री, और यदि मृतक यात्री अविवाहित या अवयस्क है तो उसके माता-पिता।
  - (ii) माता-पिता, अवयस्क भाई अथवा अविवाहित बहन, विधवा बहन, विधवा पुत्रवधू और पूर्व मृत पुत्र की अवयस्क संतान, यदि वह मृतक यात्री पर पूर्ण अथवा आंशिक रूप से आश्रित हैं।
  - (iii) पूर्व मृत पुत्री का अवयस्क संतान यदि वह मृतक यात्री पर पूर्ण आश्रित है,
  - (iv) पितामह-पितामही, जो मृतक यात्री पर पूर्ण रूप से आश्रित है।
- (स) "अनपेक्षित घटना से अभिप्रेत है,-
  - (1) यात्रियों को वहन करने वाली किसी रेलगाड़ी में या उस पर अथवा किसी रेल स्टेशन की प्रसीमाओं के भीतर प्रतीक्षालय, यात्री सामान घर अथवा आरक्षण या बुकिंग कार्यालय में या किसी प्लेटफार्म पर या किसी अन्य स्थान में किसी व्यक्ति द्वारा,
    - (i) आतंकवादी और विध्वंसक क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1987 (1987 का 28) की धारा 3 की उपधारा (1) के अर्थ में कोई आतंकवादी कार्य किया जाना ;
    - (ii) कोई हिंसात्मक आक्रमण किया जाना अथवा लूट या डकैती किया जाना;

(iii) बलवा किया जाना, गोली मारना या आग लगाया जाना;

(2) यात्रियों को वहन करने वाली किसी रेलगाड़ी से किसी व्यक्ति का दुर्घटनावश गिर जाना।

**धारा-124: दायित्व की सीमा:-** जब किसी रेल के कार्यकरण के अनुक्रम में कोई दुर्घटना होती है जो या तो ऐसी रेलगाड़ियों के बीच टक्कर हो जिनमें एक यात्रियों का वहन करने वाली रेलगाड़ी है अथवा यात्रियों का वहन करने वाली किसी रेलगाड़ी या ऐसी रेलगाड़ी का कोई भाग पटरी से उतर गया हो या कोई अन्य दुर्घटना हुई हो, उतब चाहे रेल प्रशासन की ओर से ऐसा कोई दोषपूर्ण कार्य, उपेक्षा या व्यतिक्रम हुआ हो या न हुआ हो जो उस यात्री को, जो क्षतिग्रस्त हुआ है या जिसने हानि उठाई है, उसके बारे में अनुयोजन करने और नुकसानी वसूल करने के लिए हकदार बनता है, रेल प्रशासन, किसी अन्य विधि से किसी बात के होते हुए भी, ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप मरने वाले यात्री की मृत्यु द्वारा पहुँची हानि के लिए और ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप हुई वैयक्तिक क्षति तथा यात्री के स्वामित्व में ऐसे माल की, हजो उसके साथ उस कक्ष में या उस रेलगाड़ी में हो, हानि, नाश, नुकसान या क्षय के लिए उस सीमा तक, जो विहित किया जाय और केवल उस सीमा तक ही, प्रतिकर देने के दायित्वाधीन होगा।

**स्पष्टीकरण:-** इस धारा के प्रयोजन के लिए 'यात्री' के अन्तर्गत कर्तव्यारूढ़ रेल सेवक आता है।

**धारा 124(अ): अनपेक्षित घटनाओं के मद्दे प्रतिकर:-** जब किसी रेल के कार्यकरण के अनुक्रम में कोई अनपेक्षित घटना होती है तब चाहे रेल प्रशासन की ओर से ऐसा कोई दोषपूर्ण कार्य, उपेक्षा या व्यतिक्रम हुआ हो या न हुआ हो, जो उस यात्री को जो उससे क्षतिग्रस्त हुआ है या उस यात्री के जिसकी मृत्यु हो गई है, आश्रित को उसके बारे में अनुयोजन करने और नुकसानी वसूल करने के लिए हकदार बनाता है, रेल प्रशासन, किसी अन्य विधि में किसी बात के हो हुए भी ऐसी अनपेक्षित घटना के परिणामस्वरूप किसी यात्री की हुई मृत्यु, या क्षति द्वारा पहुँची हानि के लिए उस सीमा तक, जो विहित की जाय, और केवल उस सीमा तक ही, प्रतिकर देने के दायित्वाधीन होगा :

परन्तु इस धारा के अधीन रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रतिकर संदेय नहीं होगा यदि यात्री की निम्नलिखित के कारण मृत्यु होती है या उसको क्षति होती है, अर्थात् ;

(अ) उसके द्वारा आत्महत्या अथवा किया गया आत्महत्या का प्रयत्न ;

(ब) उसके द्वारा स्वयं को पहुंचाई गयी क्षति;

(स) उसका अपना आपराधिक कार्य ;

(द) उसके द्वारा मत्तता या उनमत्तता की हाल में किया गया कोई कार्य ;

(य) कोई प्राकृतिक कारण, अथवा बीमारी या चिकित्सकीय या शल्य चिकित्सीय उपचार जब तक कि ऐसा उपचार उक्त अनपेक्षित घटना के लिए आवश्यक नहीं हो जाता है।

**स्पष्टीकरण:-** इस धारा के प्रयोजन के लिए 'यात्री' के अन्तर्गत निम्नलिखित आते हैं, अर्थात्-

(i) कर्तव्यारूढ़ रेल सेवक; और

(ii) ऐसा व्यक्ति जिसने यात्रियों का वहन करने वाली किसी रेलगाड़ी द्वारा, किसी तारीख को, यात्रा करने के लिए कोई विधिमान्य टिकट या कोई विधिमान्य प्लेटफार्म टिकट कय किया है और वह व्यक्ति किसी अनपेक्षित घटना का शिकार हो जाता है।

**धारा 125: प्रतिकर के लिए आवेदन:-**

(1) धारा 124 या धारा 124(क) के अधीन प्रतिकर के लिए दावा अधिकरण को निम्नलिखित द्वारा किया जा सकेगा:-

(अ) उस व्यक्ति द्वारा जिसे क्षति पहुंची है या कोई हानि हुई है; या

(ब) ऐसे व्यक्ति द्वारा इस निमित्त सम्यक् रूप से प्राधिकृत किसी अभिकर्ता द्वारा; या

(स) जहां ऐसा व्यक्ति अवयस्क है, वहां उसके संरक्षक द्वारा; या

(द) जहाँ दुर्घटना (अनपेक्षित घटना) के परिणामस्वरूप मृत्यु हो गई है, वहां मृतक के किसी आश्रित द्वारा या जहाँ ऐसा आश्रित अवयस्क है, वहां उसके संरक्षक द्वारा।

(2) इस धारा के अधीन प्रतिकर के लिए किसी आश्रित द्वारा प्रत्येक आवेदन प्रत्येक अन्य आश्रित के फायदे के लिए होगा।



**धारा 126 : रेल प्रशासन द्वारा अन्तरिम राहत:-**

- (1) जहाँ कोई ऐसा व्यक्ति जिसने धारा 125 के अधीन प्रतिकर के लिए कोई आवेदन किया है, अंतरिम राहत का संदाय चाहता है, वहाँ वह, रेल प्रशासन को अंतरिम राहत के संदाय के लिए, उस धारा के अधीन किए गये आवेदन की प्रति सहित आवेदन कर सकेगा।
- (2) जहाँ उपधारा (1) के अधीन किये गए किसी आवेदन की प्राप्ति पर और ऐसी जांच करने के पश्चात जो रेल प्रशासन ठीक समझता है, उसका समाधान हो जाता है कि ऐसी परिस्थितियाँ विद्यमान हैं जिनके कारण आवेदक को अविलम्ब राहत देना अपेक्षित है वहाँ वह दावा अधिकरण द्वारा धारा 124 (या धारा 124क) के अधीन संदेय प्रतिकर की वास्तविक रकम का अवधारण किए जाने तक, किसी ऐसे व्यक्ति को जिसे क्षति पहुची है या जिसे हानि हुई है या उस दशा में जब दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु हो गई है, मृतक के किसी आश्रित को उतनी राशि संदत्त कर सकेगा जितनी वह ऐसी राहत देने के लिए युक्तिसंगत समझता है किन्तु संदत्त राशि ऐसी दर से, जो विहित की जाए, संदेय प्रतिकर की रकम से अधिक नहीं होगी।
- (3) रेल प्रशासन उपधारा (2) के अधीन अन्तरिम राहत देने के बारे में आदेश करने के पश्चात यथाशक्यशीघ्र उसकी एक प्रति दावा अधिकरण को भेजेगा।
- (4) उपधारा (2) के अधीन रेल प्रशासन द्वारा संदत्त किसी राशि को, दावा अधिकरण द्वारा उस समय गणना में लिया जायगा ज बवह संदेय प्रतिकर की रकम अवधारित करे।

**धारा- 127: माल को हुई किसी क्षति या हानि की बाबत प्रतिकर का अवधारणा :-**

- (1) ऐसे नियमों के अधीन रहते हुए जो बनाए जायं, किसी क्षति की बाबत संदेय प्रतिकर की दरों का अवधारण दावा अधिकरण द्वारा किया जाएगा।
- (2) किसी माल की हानि के बाबत संदेय प्रतिकर उतना होगा जितना दावा अधिकरण, मामले की परिस्थितियों को दृष्टि में रखते हुए युक्तियुक्त अवधारित करें।

**अनच्छेद 128: कतिपय अधिकारों के बारे में व्यावृत्ति:-**

- (1) धारा 124 (या धारा 124क) के अधीन प्रतिकर का दावा करने के लिए किसी व्यक्ति के अधिकार से कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 (1923 का 8) या तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि के अधीन संदेय प्रतिकर को वसूल करने के लिए उसके अधिकार पर प्रभाव नहीं पड़ेगा; किन्तु किसी भी व्यक्ति को उसी दुर्घटना के बारे में एक से अधिक बार प्रतिकर का दावा करने का हक नहीं होगा।
- (2) उपधारा (1) की कोई बात मृत्यु या वैयक्तिक क्षति के लिए या सम्पत्ति के नुकसान के लिए प्रतिकर के संदाय का उपबंध करने वाली किसी संविदा या स्कीम के अधीन संदेय प्रतिकर का अथवा किसी बीमा पालिसी के अधीन संदेय राशि का दावा करने के किसी व्यक्ति के अधिकार पर प्रभाव नहीं डालेगी।

**धारा 129: इस अध्याय के विषयों की बाबत नियम बनाने की शक्ति:-**

- (1) केन्द्र सरकार, इस अध्याय के प्रयोजनों को कार्यान्वित करने के लिए नियम, अधिसूचना द्वारा, बना सकती है।
- (2) विशिष्टतया और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, ऐसे नियमों में निम्नलिखित सभी या किन्हीं विषयों के लिए उपबंध किया जा सकेगा, अर्थात् –
  - (क) मृत्यु के लिए संदेय प्रतिकर;
  - (ख) उन क्षतियों की प्रकृति जिनके लिए प्रतिकर दिया जाएगा और ऐसे प्रतिकर की रकम।

**दण्ड तथा अपराध:-**

**धारा 145 : उन्माद अथवा उपद्रव:-** यदि किसी रेल के सवारी डिब्बे में या रेल के किसी भाग पर कोई व्यक्ति,-

- (क) उन्माद की हालत में होगा; या
- (ख) कोई उपद्रव या अशिष्ट कार्य करेगा अथवा गाली-गलौज की या अश्लील भाषा का उपयोग करेगा; या
- (ग) जानबूझकर या किसी प्रतिहेतु के बिना रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध कराई गई किसी सुख-सुविधा में बाधा डालेगा, जिससे किसी यात्री की आरामदायक यात्रा पर प्रभाव पड़ता हो, तो वह किसी रेल सेवक द्वारा रेल से हटाया जा सकेगा, और उसके पास या टिकट

के समपहरण के अतिरिक्त, कारावास से, जो छह मास तक का हो सकेगा और जुर्माने जो पाच सौ रूपये तक का हो सकेगा, दण्डनीय होगा:

परन्तु तत्प्रतिकूल विशेष और पर्याप्त कारणों के अभाव में, जिनका उल्लेख न्यायालय के निर्णय में किया जायेगा, ऐसा दण्ड –

- (अ) प्रथम अपराध के लिए दोषसिद्ध की दशा में, एक सौ रूपये के जुर्माने से कम का नहीं होगा: और
- (ब) द्वितीय या पश्चात्तर्ती अपराध के लिए दोषसिद्धि की दशा में, एक मास के कारावास से और दौ सौ पचास रूपये के जुर्माने से कम का नहीं होगा।

**धारा 146:– रेल सेवक के कर्तव्यों में बाधा डालना –** यदि कोई व्यक्ति किसी रेल सेवक के कर्तव्यों के निर्वहन में जानबूझकर बाधा या रूकावट डालेगा तो वह कारावास से, जिसकी अवधि छह मास तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो एक हजार रूपये तक का हो सकेगा या दोनों से, दण्डनीय होगा।

**धारा 150: दुर्भावना से गाड़ी विध्वंस अथवा गाड़ी विध्वंस का प्रयास करना–**

- (1) उपधारा (2) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, यदि कोई व्यक्ति गैरकानूनी तरीके से :–
- (क) किसी रेल के ऊपर या आर-पार कोई काष्ठ, पत्थर या अन्य पदार्थ या चीज रखेगा या फेंकेगा; या
- (ख) किसी रेल की पटरी, स्लीपर या अन्य प्रकार के या चीज को उठायेगा, हटायेगा, ढील करेगा, या विस्थापित करेगा, या
- (ग) किसी रेल के किन्ही प्वाइन्टों या अन्य मशीनरी को घुमायेगा, चलायेगा, खोलेगा या उसका दिशा भंग करेगा, या
- (घ) किसी रेल पर या उसके निकट कोई सिगनल या प्रकाश करेगा या दिखायेगा या उसे छिपायेगा या हटायेगा, या
- (ङ) किसी रेल के सम्बन्ध में कोई अन्य कार्य या बात करेगा, या करवायेगा, या करने का प्रयत्न करेगा,
- तो वह आजीवन कारावास से या कठोर कारावास से, जिसकी अवधि 10 वर्ष तक की हो सकेगी, दण्डनीय होगा, परन्तु तत्प्रतिकूल विशेष और पर्याप्त कारणों के अभाव में, जिनका उल्लेख न्यायालय के निर्णय में किया जायेगा, जहाँ कोई व्यक्ति कठोर कारावास से दण्डनीय है वहाँ ऐसा कारावास –
- (अ) प्रथम अपराध के लिए दोषसिद्धि की दशा में, तीन वर्ष से कम का नहीं होगा, और
- (ब) द्वितीय या पश्चात वर्ती अपराध के लिए दोषसिद्धि के दशा में, 7 वर्ष से कम का नहीं होगा।

- (2) यदि कोई व्यक्ति उपधारा (1) के खण्ड में से किसी खण्ड में निर्दिष्ट कोई कार्य या बात,
- (क) किसी व्यक्ति के मृत्यु कारित करने के आशय से विधिविरुद्धतया करेगा और ऐसे कार्य या बात के के कारने से किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित हो जाती है, या
- (ख) इस बात को जानते हुए विधिविरुद्धतया करेगा कि वह कार्य या बात कितनी आसन्नसंकट है की पूरी सम्भाव्यता है कि वह किसी व्यक्ति की मृत्यु कारिक कर ही देगी या किसी व्यक्ति को ऐसी शारीरिक क्षति कारित कर ही देगी जिससे ऐसे व्यक्ति की मृत्यु कारिक होना सम्भाव्य है, तो वह मृत्यु दण्ड या आजीवन कारावास से दण्डनीय होगा।

**धारा 151:– कतिपय रेल सम्पत्तियों का नुकसान या विनाश–**

- (1) यदि कोई व्यक्ति, इस आशय से या इस ज्ञान से कि यह नुकसान सम्भाव्य है कि उससे उपधारा (2) में निर्दिष्ट रेल सम्पत्तियों में से किसी का नुकसान या नाश हो सकता है। अग्नि या विस्फोटक पदार्थ द्वारा या अन्यथा, ऐसी सम्पत्ति का नुकसान करेगा या ऐसी सम्पत्ति का नाश करेगा तो वह कारावास से, जिसकी अवधि 5 वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, या दोनों से, दण्डनीय होगा।
- (2) उपधारा(1) में निर्दिष्ट रेल सम्पत्तियों, रेल को पटरी, पुल, स्टेप्नों के भवन और संस्थापन, सवारी डिब्बे या बैगन, लोको मोटिव, सिगनल, दूर संचार, विद्युत कर्षण और ब्लाक उपस्कर और ऐसी अन्य

सम्पत्तियाँ हैं जिन्हें केन्द्रीय सरकार यह राय रखते हुए कि उनके नुकसान या नाश से किसी रेल के कार्यचालन को खतरा होना सम्भव है, अधिसूचना द्वारा, विनिर्दिष्ट कर सकेगी।

**धारा 152: रेल द्वारा यात्रा करने वाले व्यक्तियों को विद्येष्टतः उपहृति पहुँचाना या उपहृति पहुँचाने य प्रयत्न करना**— यदि कोई व्यक्ति रेल गाड़ी के भागस्वरूप किसी चल स्टाक पर, उसक सामने, उसमें या उसके उपर कोई कास्ट, पत्थर या अन्य पदार्थ या चीज इस आषय से या इस ज्ञान से की यह सम्भाव्य है कि ऐसे चल स्टाक में या पर या उसी रेल गाड़ी के भागस्वरूप किसी अन्य चल स्टाक में या पर विद्धमान किसी व्यक्ति की सुरक्षा संकटापन्न हो सकती है, विधिविरुद्धतया फेंकेगा या गिरायेगा या मारेगा तो वह आजीवन कारावास से या कारावास से जिसकी अवधि 10 वर्ष तक की हो सकेगी, दण्डनीय होगा।

**धारा 153—रेल द्वारा यात्रा करने वाले व्यक्तियों की सुरक्षा को जानबुझकर किए गए कार्य या लोप द्वारा संकटापन्न करना**—यदि किसी व्यक्ति किसी रेल पर यात्रा करने वाले या विद्धमान किसी व्यक्ति की सुरक्षा को किसी विधिविरुद्ध कार्य या जानबुझ कर किये गये किसी लोप या उपेक्षा से संकटापन्न करेगा या करवायेगा या किसी रेल पर किसी चल स्टाक में बाधा डालेगा या डलवायेगा या बाधा डालने का प्रयत्न करेगा, तो वह कारावास से , जिसकी अवधि 5 वर्ष तक की हो सकेगी, दण्डनीय होगा।

**धारा 154— रेल द्वारा यात्रा करने वाले व्यक्तियों की सुरक्षा को उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य या लोप से संकटापन्न करना**— यदि कोई व्यक्ति उतावलेपन से और उपेक्षापूर्ण रिति से कोई कार्य करेगा, या ऐसा कार्य करने का लोप करेगा, जिसे करने के लिए वह बैध रूप से आबद्ध है, और रेल पर यात्रा करने वाले या विद्धमान किसी व्यक्ति की सुरक्षा उस कार्य या लोप से संकटापन्न होनी सम्भाव्य है तो वह कारावास से जिसकी अवधि 1 वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, या दोनों से, दण्डनीय होगा।

**धारा 156— रेलगाड़ी की छत,सीढियों या छत पर यात्रा करना** — यदि कोई यात्री या कोई अन्य व्यक्ति, किसी रेलसेवक द्वारा विरत रहने की चेतावनी देने के बाद भी किसी सवारी डिब्बे की छत, सीढियों या यक पावदानों पर या किसी इंजन पर या रेलगाड़ी के अन्य ऐसे किसी भाग में , जो यात्रियों के उपयोग के उद्देश्य से नहीं है, यात्रा करता रहता है तो वह कारावास से जिसकी अवधि तीन मास तक हो सकती है, या जुर्माने से, जो पाँच सौ रूपये तक का हो सकता है, या दोनों से, दण्डनीय होगा और उसे किसी रेल सेवक द्वारा रेल से हटाया जा सकता है।

**धारा 160— समपार फाटक को खोलना या तोड़ना:—**

- (1) यदि कोई व्यक्ति जो रेल सेवक या इस निमित्त प्राधिकृत व्यक्ति नहीं है, किसी समतल कासिंग पे, जो सड़क यातायात के लिए बन्द कर दिया गया है, दोनों ओर स्थापित किसी फाटक या चैन या रोध को खोलेगा तो, वह कारावास से, जिसकी अवधि 3 वर्ष तक की हो सकेगी, दण्डनीय होगा।
- (2) यदि कोई व्यक्ति किसी समतल कासिंग के , जो सड़क यातायात क लिए बन्द कर दिया गया है, दोनों ओर स्थापित किसी फाटक या चैन या अवरोध को तोड़ेगा तो वह कारावास से, जिसकी अवधि 5 वर्ष तक की हो सकेगी, दण्डनीय होगा।

**धारा 161. समतल कासिंग को, जिसपर आदमी नहीं है, उपेक्षापूर्वक पार करना**— यदि किसी यान को चलाने या ले जाने वाला कोई व्यक्ति किसी समतल कासिंग को, जिसपर कोई आदमी नहीं है, उपेक्षापूर्वक पार करेगा तो वह कारावास से, जिसकी अवधि 1 वर्ष तक की हो सकेगी दण्डनीय होगा।

**स्पष्टीकरण**— इस धारा के प्रयोजनों के लिए किसी समतल कासिंग को, जिसपर कोई आदमी नहीं है, यान चलाकर या ले जाकर या पार करने वाले किसी व्यक्ति के संबंध में, “उपेक्षा” से अभिप्रेत है ऐसे व्यक्ति द्वारा ऐसे समतल कासिंग को—

(क) यह संप्रेक्षण करने के लिए कि आ रहा कोई चल स्टाक दृष्टिगोचर है, ऐसे समतल कासिंग के निकट यान रोके बिना या उसे रोकने की सावधानी बरते बिना पार करना, या

(ख) तब पार करना जब आ रहा चल स्टाक दृष्टिगोचर है।

**धारा 172—मत्तता के लिए शास्ति**— यदि कोई रेल सेव ड्यूटी पर होते हुए मत्तता की हालत में होगा तो वह जुर्माने से, जो 500 रूपये तक का हो सकेगा, दण्डनीय होगा और जब ऐसी हालत में किसी कर्तव्य पालन के लिए जाने से रेल पर यात्रा करने वाले या उसमें विद्धमान किसी व्यक्ति की सुरक्षा संकटापन्न होनी सम्भाव्य हो तो तब ऐसा रेल सेवक ऐसे कारावास से, जिसकी अवधि 1 वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, या दोनों से, दण्डनीय होगा।

**धारा 173**—प्राधिकार के बिना रेल गाड़ी, आदि का परित्याग, यदि किसी रेल सेवक को, जो ड्यूटी पर है किसी रेल गाड़ी या अन्य चल स्टाक को एक स्टेशन या स्थान से दूसरे स्टेशन या स्थान तक चलाने के सम्बन्ध में कोई उत्तरादायित्व सौंपा जाता है और उस स्टेशन या स्थान पर पहुँचने से पहले, प्राधिकार के बिना या एसी रेल गाड़ी या चल स्टाक को किसी अन्य प्राधिकृत रेल सेवक को समुचित रूप से सौंपे बिना अपनी ड्यूटी का परित्याग कर देता है तो वह कारावास से, जिसकी अवधि 2 वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो एक हजार रुपये तक का हो सकेगा, या दोनों से, दण्डनीय होगा।

**धारा 174**— रेल गाड़ी आदि के चलने में बाधा डालना— यदि कोई रेल सेवक (ड्यूटी पर होते हुए या अन्यथा) या कोई अन्य व्यक्ति :-

क— रेल की पटरी पर बैठकर या पिकेटिंग करके किसी रेल रोकों आन्दोलन या बन्द के दौरान, या ख—रेल पर बिना प्राधिकार कोई चल स्टाक रखकर, या

ग—रेल के होज पाईप में छेड़छाड़ करके, उसे विलग करके या किसी अन्य रीति से उसे विगार कर या सिगनल गियर से छेड़छाड़ करके, या अन्यथा

रेल पर किसी रेलगाड़ी या अन्य चल स्टाक को बाधा पहुँचायेगा या बाधा पहुँचाने का प्रयत्न करेगा तो वह कारावास से जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो दो हजार रुपये तक का हो सकेगा, या दोनों से, दण्डनीय होगा।

**धारा 175**—व्यक्तियों की सुरक्षा को संकटापन्न करना— यदि कोई रेल सेवक जो ड्यूटी पर है—

क— इस अधिनियम के अधीन बनाये गये किसी नियम की अवज्ञा करके, या

ख— इस अधिनियम या इसके अधीन बनाये गये नियमों के अधिन किसी अनुदेश, निर्देश या आदेश की अवज्ञा करके —या

ग— किसी अनुतावलेपन के या उपेक्षापूर्ण कार्य या लोक द्वारा, किसी व्यक्ति की सुरक्षा को संकटापन्न करेगा तो वह कारावास से, जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो एक हजार रुपये तक का हो सकेगा, या दोनों से, दण्डनीय होगा।

**धारा 176**—समतल कासिंग में बाधा डालना— यदि कोई रेल सेवक अनावश्यक रूप से—

क—किसी चल स्टाक को ऐसे स्थान के आर पार खड़ा रहने देगा जहाँ रत्न किसी लोक मार्ग को समतल पर पार करती है, या

ख—समतल कासिंग को जनता के लिए बन्द रखेगा

**धारा 181**—अधिनियम के अधीन अधिकारिता रखने वाला मजिस्ट्रेट— दंड प्रक्रिया संहिता, 1973(1974 का 2) में किसी बात के होते हुए भी, महानगर मजिस्ट्रेट या प्रथम वर्ग न्यायिक मजिस्ट्रेट के न्यायालय से अगर कोई न्यायालय इस अधिनियम के अधीन किसी अपराध का विचारण नहीं करेगा।

## अध्याय-II

### दुर्घटनाओं की परिभाषा और वर्गीकरण

1. **गाड़ी:-** गाड़ी खाली या भरे वाहनों का एक सेट है, जो लोकोमोटिव (इंजन) द्वारा या किसी अन्य स्वयं ढकेलने वाली इकाई या रेल-मोटर वाहन या एकल रेल-मोटर वाहन द्वारा संचालित खाली या यात्रियों, पशुओं, पार्सल या सामान को ढोने, जो आसानी से रेलपथ (ट्रैक) से उठाया नहीं जा सकता और जो गंतव्य के निर्धारित बिंदु से निर्धारित गंतव्य तक किसी खास नंबर या एक सुनिश्चित नाम से चलती है। इन परिभाषाओं वर्गीकरण और सांख्यिकी के उद्देश्य से गाड़ी के भाग हिस्से को भी गाड़ी के रूप में समझा जाएगा। गाड़ी इंजन या कोई अन्य वाहन जो एक बार गाड़ी में जोड़ दी जाएगी, वह तबतक उस गाड़ी का हिस्सा बनी रहेगी जबतक स्टेशन तक पहुँच नहीं जाती, जो यह तय करेंगे कि उसे गाड़ी के साथ जाने की आवश्यकता है या नहीं। ऐसे स्टेशनों पर गाड़ी इंजन या किसी अन्य वाहन जिस समय अपना भार काट कर हटाता है, तो यह गाड़ी के उस हिस्से को समाप्त करता है।
2. **यात्री गाड़ी:-** जो गाड़ी पूर्णरूप से या आंशिक रूप से यात्रियों को ढोती है उन्हें यात्री गाड़ी कहा जाएगा। कर्मचारियों की गाड़ी या गिट्टी ढोने वाली गाड़ी या सामग्री गाड़ी या दुर्घटना राहत गाड़ी या टावर वैगन या कर्मचारियों को ढोने वाली कोई अन्य प्राधिकृत एस्कोर्ट करने वाली गाड़ी या पशु स्पेशल/मिलिट्री स्पेशल या इसी प्रकार की गाड़ी को यात्री गाड़ी कहा जाएगा।
3. **अन्य गाड़ी-** क्रम सं.-2 के अलावा अन्य सभी गाड़ियों को 'अन्य गाड़ी' जाना जाएगा।
4. **दुर्घटना-** रेल संचालन के प्रयोजन से, दुर्घटना, रेलवे के कार्य संचालन की प्रक्रिया में वह घटना है, जो रेलवे, उसके इंजन, चल-स्टाक (डिब्बे), रेलपथ (ट्रैक), यात्रियों या सेवक की संरक्षा को प्रभावित करती है या कर सकती है या जिससे दूसरे की संरक्षा प्रभावित होती है या जिससे गाड़ी बिलंब होती है या जो गाड़ी के बिलंब का कारण बनती है या जिससे रेलवे को क्षति पहुँचती है।
5. **रिपोर्ट करने योग्य गाड़ी दुर्घटनाएं:-**

भारतीय रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 113 के परिक्षेत्र के अधीन होने वाली सभी दुर्घटनाओं को रिपोर्ट करने योग्य गाड़ी दुर्घटनाएं समझी जाती हैं और इसमें निम्नलिखित शामिल हैं -

- (i) मानव जीवन को नुकसान पहुँचाने वाली या गंभीर चोट वाली कोई दुर्घटना
- (ii) दो गाड़ीयों के बीच कोई टक्कर, जिसमें एक यात्री गाड़ी हो या
- (iii) यात्री गाड़ी या ऐसी गाड़ी का किसी हिस्सा पटरी से उतर जाना या
- (iv) ऐसी दुर्घटना, जिसमें लाइन पर बाधा डालकर गाड़ी को क्षति पहुँचाने या पहुँचाने का प्रयास करके गाड़ी से यात्री गिराने या गाड़ी में आग लगने या गंभीर चोट लगने से, जैसाकि भारतीय दंड संहिता में परिभाषित है, यात्री गाड़ी में जन-जीवन की क्षति होती है या 2 करोड़ रुपये से अधिक के मूल्य की रेलवे संपत्ति का भारी नुकसान, जो वास्तविक रूप नहीं बल्कि दुर्घटना की प्रकृति को देखते हुए अनुमानित हो तथा भूस्खलन या वर्षा या बाढ़ के कारण पटरी टूटने के मामले में भी जिसके कारण कम से कम 24 घंटे के लिए आवागमन के महत्वपूर्ण साधन बाधित हुए हों।

#### 5 क: रेलवे बोर्ड को दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना:-

निम्नलिखित कोटि की दुर्घटनाओं के मामले में दुर्घटना के तुरंत बाद रेलवे बोर्ड में नामित अधिकारियों को दूरभाष से सूचना दी जानी चाहिए:-

- (i) सभी परिणामी गाड़ी दुर्घटना

- (ii) यार्ड दुर्घटना, जिसमें निर्धारित चार्ट में दर्शाए गए निर्धारित न्यूनतम सीमा से अधिक पटरी उखड़ जाने (डिस्लोकेशन) के फलस्वरूप थ्रू/मेन लाइन पर यातायात के संचलन पर गंभीर रूप से अप्रत्यक्ष प्रभाव पड़ा हो।
- (iii) भूस्खलन, पटरी टूटने, ओ.एच.ई. ब्रेक डाउन आदि के कारण निर्धारित न्यूनतम सीमा से अधिक यातायात का बाधित होना।

इसके अतिरिक्त, सभी कोटि की दुर्घटनाओं का आवधिक (मासिक) विवरण विहित प्रपत्र पर रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किया जाएगा।

#### 6. गंभीर दुर्घटना:-

ऐसी यात्री गाड़ी की दुर्घटना, जिसमें जन-जीवन की क्षति हुई हो या गाड़ी के यात्री गंभीर रूप से घायल हुए हो या रु 2,00,00,000/- से अधिक मूल्य की रेल संपत्ति की भारी क्षति हुई हो। अन्य कोई दुर्घटना, जिसमें रेलवे के मुख्य संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त के मतानुसार रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच किया जाना आवश्यक है, को भी गंभीर दुर्घटना माना जाएगा। फिर भी, इसमें निम्न बातें शामिल नहीं होंगी:-

- (क) अनधिकृत व्यक्ति के मामले में, जिसमें वह अपनी लापरवाही से गाड़ी के नाचे आ जाता है एवं घायल हो जाता है या मर जाता है या किसी यात्री के मामले में, जिसमें वह अपनी लापरवाही से घायल हो जाता या मर जाता; या
- (ख) ऐसे व्यक्तियों के मामले में, जो रेल सेवक या वैध पास/टिकट धारक हो या अन्यथा हो, वह यात्री गाड़ी के डिब्बे के बाहर, जैसे पायदान या छत पर किन्तु कोचों के बीच भीतरी वेस्टेबुल को छोड़ कर या बफर पर या समपार पर या यात्री गाड़ी द्वारा रेलपथ पर कहीं भी गाड़ी के नीचे आ जाने से मर जाता है या गंभीर रूप से घायल हो जाता है; और
- (ग) समपारों पर हुई दुर्घटना, जिसमें कोई भी यात्री या रेल सेवक मरा या गंभीर रूप से घायल नहीं हुआ हो और उसमें जब तक कि मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त मतानुसार रेल संरक्षा आयुक्त से जाँच करवाना आवश्यक न समझता हो।

#### 7. चोट:-

चोटों का वर्गीकरण इस प्रकार है:-

- (i) गंभीर
- (ii) साधारण

#### I. गंभीर चोट-

भारतीय दंड संहिता की धारा 320 में परिभाषित गंभीर चोट में निम्नलिखित शामिल हैं-

- (i) नपुंसकता।
- (ii) किसी भी आँख के दृष्टि की स्थायी क्षति।
- (iii) किसी भी कान के श्रवण शक्ति की स्थायी क्षति।
- (iv) किसी अंग या जोड़ की क्षति।
- (v) किसी अंग या जोड़ की शक्ति का समाप्त हो जाना या स्थायी अपंगता हो जाना।
- (vi) किसी हड्डी या दाँत का टूट जाना या छिटक जाना।
- (vii) कोई चोट, जिसमें जीवन का खतरा हो या जिसके कारण भुक्तभोगी को 20 दिनों के दौरान गंभीर शारीरिक दर्द हो या अपना सामान्य कामकाज करने में अक्षम हो।

#### II. सामान्य चोट-

(क) एक व्यक्ति को सामान्य घायल तभी समझा जाएगा, यदि इन चोटों के कारण घायल व्यक्ति दुर्घटना होने के उपरांत 48 घंटे के भीतर उसे अपना सामान्य काम-काज करने में अक्षम हो जाता है।

(ख) एक रेल सेवक को घायल तभी समझा जाएगा, यदि उसे दुर्घटना होने के उपरांत चोट के फलस्वरूप 48 घंटे की अवधि के लिए काम पर आने में असमर्थ हो जाता है।

**टिप्पणी:—** एक व्यक्ति को तब तक घायल नहीं समझा जाता है, जब तक कि उसकी चोट इतनी गंभीर चोट या आघात न हो कि रिपोर्टिंग अधिकारी यह समझे कि घायल व्यक्ति अपना सामान्य काम-काज करने के लिए या सामान्य जीवन जीने के लिए दो दिनों से अधिक की अवधि के लिए अक्षम न हो। इन्हें हल्का घायल माना जाता है और दुर्घटना में घायल/मृत व्यक्तियों की अंतिम गणना करते समय इन्हें शामिल नहीं किया जाता है।

(रेलवे बोर्ड का दिनांक 12.06.2002 का पत्र सं. 2002/टीसी-III/28/3)

8. **टक्कर:—** टक्कर का अर्थ है— एक गाड़ी या ट्रॉली का दूसरी गाड़ी या ट्रॉली या किसी वाहन या अन्य बाधाओं से टक्कर। इनमें रफ शॉटिंग के कारण वैगनों या लोड की टक्कर, जिसमें कोई हताहत न हुआ हो या केवल नगण्य क्षति हुई हो, शामिल नहीं होते हैं।
9. **अवपथन:—** अवपथन का अर्थ है— पहिया/पहियों का पटरी से उतर जाना जिसके फलस्वरूप विलम्बन हो या चल स्टाक/रेलपथ की क्षति हुई हो।
10. **ब्लॉक नियमों का उल्लंघन:—** जब कोई गाड़ी बिना/गलत प्रस्थान आदेश के किसी ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करती है या किसी अवरुद्ध लाइन में ली गयी हो जो निवारित टक्कर की श्रेणी में नहीं आता हो अथवा जब वह किसी स्टेशन पर गलत लाइन में या कैच/स्लिप साइडिंग या सैंड हम्प में प्रवेश कर गयी हो या ली गयी हो तो उससे ब्लॉक नियमों का उल्लंघन होता है।
11. **निवारित टक्कर :—** निवारित टक्कर का अर्थ उस परिस्थिति से है जिसमें किसी/किन्ही व्यक्ति/व्यक्तियों द्वारा यदि सतर्कता नहीं दिखाई गयी होती तो ब्लॉक खण्ड में अथवा स्टेशन सीमा के अन्दर दो गाड़ियों या किसी गाड़ी या रूकावट के बीच टक्कर हो जाती।  
परन्तु निम्न घटनायें निवारित टक्कर की श्रेणी में नहीं मानी जायेगी—  
(क) यदि स्टेशन सीमा के बाहर गाड़ी या गाड़ियों अंततः खड़ी हो जायें और उन दोनों गाड़ियों या गाड़ी और रूकावट के मध्य की दूरी 400 मीटर या अधिक हो ।  
(ख) यदि स्टेशन सीमा के अन्दर, यदि चलती गाड़ी को नियंत्रित करने वाला बीच में कोई रोक सिगनल खतरे की स्थिति में हो और उस सिगनल द्वारा दिये गये संकेत का उस गाड़ी द्वारा अनुपालन में गाड़ियों के बीच या गाड़ी या रूकावट के बीच टक्कर का निवारण हो।
12. **तोड़फोड़:—** तोड़फोड़ का अर्थ है, रेलवे की संचालित मशीनरी के किसी भाग को जानबूझ कर रद्दोबदल कर निष्क्रिय करने के उद्देश्य से या रेल संपत्ति को क्षति पहुँचाने के उद्देश्य से कोई कार्य करना जिसमें गाड़ी विध्वंस या गाड़ी विध्वंस की चेष्टा भी शामिल है।
13. **गाड़ी विध्वंस :—** इसका अर्थ है, रेलपथ या संरचना या चल स्टाक के साथ जानबूझ कर बाधा उत्पन्न करना, जिसके फलस्वरूप किसी गाड़ी की दुर्घटना होती है । इसमें मानव जीवन की क्षति और/या क्षति की संभावना या बिना क्षति के होसकती है।
14. **गाड़ी विध्वंस का प्रयास :—** इसका अर्थ है, रेलपथ या रेल कार्य, संरचना, उपकरण या चल स्टाक के साथ जान बूझकर बाधा उत्पन्न करना या रद्दो बदल कर देना जिसे यदि पहचाना नहीं गया तो दुर्घटना घटित हो जाएगी।

15. **इंजन की विफलता:**— किसी इंजन को विफल तभी कहा जाता है जब वह प्रारंभिक बिंदु से गंतव्य तक विहित भार के अंतर्गत इसके बुक किए गए गाड़ी का कार्य करने में अक्षम हो जाता है या निर्धारित अवधि में गंतव्य तक पहुंचने में देरी का कारण बनता है, जैसे डीजल और विद्युत इंजनों द्वारा संचालित पैसेंजर गाड़ी के मामले में 30 मिनट या उससे अधिक अवधि और अन्य सभी मामलों में दोषपूर्ण डिजाइन या सामग्री या शेड/कारखाने की खराब कारीगरी या क्रू द्वारा गलत संचालन या दोषपूर्ण जल/ईंधन के कारण 60 मिनट या उससे अधिक अवधि लगती हो।
16. **कोच/वैगन का पलट जाना:**— कोच/वैगन का पलट जाने का अर्थ उस डिब्बे से है जिसमें डिब्बे के सभी पहिये जमीन से उठ जाते हैं और डिब्बा या तो भूमि पर या किसी रुकावट के सहारे करवट पड़ा होता है।
17. **रेल आपदा:**— भारतीय रेल प्रणाली पर बड़ी गाड़ी दुर्घटना और प्राकृतिक आपदा, जिसमें भारी हताहत और/या रेल संपत्ति की गंभीर क्षति और/या लंबी अवधि के लिए रेल यातायात का गंभीर रूप से ठप हो जाने को रेल आपदा कहा जाएगा।
18. **गैर-रेलवे आपदा:**— ऐसी आपदाएं जो भारतीय रेल प्रणाली पर प्रत्यक्ष प्रभाव नहीं डालती हैं, परंतु बाढ़, भूकंप, सूखा, सुनामी आदि जैसे प्राकृतिक आपदाओं के कारण घटित होती हैं, परंतु रेलवे प्रभावित क्षेत्रों तक राहत सामग्री पहुंचाने और लोगों की निकासी सहित राहत, बचाव और पुनर्वास कार्यों में महत्वपूर्ण सहयोग की भूमिका निभाती है।
19. **गाड़ी विभाजित हो जाना:**— चलती गाड़ी में जब उसका कोई हिस्सा अलग हो जाता है तो उसे गाड़ी का विभाजित हो जाना कहलाता है।

#### दुर्घटनाओं का वर्गीकरण:

दुर्घटनाओं को निम्न शीर्षों में वर्गीकृत किया जाता है:—

- (I) गाड़ी दुर्घटना
- (II) यार्ड दुर्घटना
- (III) सांकेतिक दुर्घटना
- (IV) उपकरण विफलता
- (V) असामान्य घटनायें

#### I. **गाड़ी दुर्घटना:**—

गाड़ी दुर्घटना वह दुर्घटना है, जिसमें गाड़ी शामिल होती है। गाड़ी दुर्घटना को आगे इस प्रकार बांटा गया है:—

- (क) परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं एवं
- (ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं
- (क) **परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं:**—

इनमें गम्भीर दुष्प्रभाव वाली वह गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल हैं, जिनमें मानव जीवन की गंभीर रूप क्षति हुई हो, लोग घायल हुए हो, रेल संपत्ति का नुकसान हुआ हो या रेल यातायात बाधित हुआ हो। निम्न वर्गीकरण के अंतर्गत हुई गाड़ी दुर्घटनाओं को परिणामी गाड़ी दुर्घटना कहा जाएगा।



टक्कर	:	ए-1 से ए-4 तक की कोटि के अधीन सभी मामले
आग	:	बी-1 से बी-4 तक की कोटि के अधीन सभी मामले
समपार	:	सी-1 से सी-4 तक की कोटि के अधीन सभी मामले
अवपथन	:	डी-1 से डी-4 तक की कोटि के अधीन सभी मामले
विविध	:	ई-1 की कोटि के अधीन सभी मामले

### (ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं:-

अन्य सभी दुर्घटनाएं, जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाषा के अधीन नहीं आती हैं, उन्हें 'अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं' कहा जाता है। बी-5, बी-6, सी-5 से सी-8, डी-5 एवं ई-2 कोटि के अंतर्गत सभी मामलों को 'अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं' कही जाती हैं।

### II. यार्ड दुर्घटनाएं:-

वे सभी दुर्घटनाएं, जो यार्ड में घटित होती हैं और जिसमें गाड़ी शामिल न हो, यार्ड दुर्घटनाएं कही जाती हैं। ए-5, बी-7, सी-9 एवं डी-6 कोटि के अंतर्गत आने वाली सभी दुर्घटनायें शामिल हैं।

### III. सांकेतिक दुर्घटनाएं:-

ये दुर्घटनाएं वास्तव में दुर्घटनाएं नहीं होती हैं, परंतु गंभीर संभावित खतरे हैं। इसमें ट्रेन के खतरे की सिगनल को पार करने, निवारित टक्कर, ब्लाक नियमों का उल्लंघन आदि के सभी मामले शामिल हैं। एफ-1 से एफ-4, जी-1 से जी-4, एच-1 से एच-2 कोटि के अंतर्गत वर्गीकृत मामलें शामिल हैं।

### IV. उपकरण की विफलता:-

इनमें रेल उपकरण की सभी विफलताएं अर्थात् इंजन, चल स्टाक, रेलपथ शिरोपरि तारें, सिगनल एवं दूरसंचार उपकरण आदि की विफलता शामिल हैं। इसमें जे-1 से जे-10, के-1 से के-7, एल-1 से एल-4, एम-1 से एम-7 कोटि के अंतर्गत आने वाली घटनायें शामिल हैं।

### V. असामान्य घटनाएं:-

इनमें कानून और व्यवस्था से संबंधित मामले जिनके फलस्वरूप गाड़ी दुर्घटनाएं नहीं हुई हों, परंतु और एन, पी, क्यू, आर, वर्गीकरण के अंतर्गत आने वाली अन्य घटनाएं शामिल हैं। एन-1 से एन-3, पी-1 से पी-3, क्यू-1 से क्यू-6 तथा आर-1 से आर-5 कोटि के अंतर्गत वर्गीकृत सभी मामले 'असामान्य घटनाएं' कहलाते हैं।

### 20. रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने के उद्देश्य से गंभीर अप्रत्यक्ष प्रभाव वाली दुर्घटना के वर्गीकरण के लिए प्रारंभिक मूल्य:-

दुर्घटना के उद्देश्य से, न्यूनतम निर्धारित मूल्य वह न्यूनतम मूल्य है, जिससे अधिक रेल संपत्ति की हुई क्षति या आवागमन में पड़ी बाधा (रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट किए जाने के प्रयोजन से गंभीर दुष्प्रभाव वाली दुर्घटना के वर्गीकरण के लिए) गंभीर दुष्प्रभाव वाली दुर्घटना के रूप में मानी जाएगी। इसमें दो भाग होते हैं-

(क) रेल संपत्ति की क्षति की न्यूनतम निर्धारित मूल्य, जो एक लाख रुपये तक धारित है; या

(ख) संचार के बाधित होने का न्यूनतम निर्धारित मूल्य-

नीचे दिये गये प्रत्येक खाने के लिए आंशिक या पूर्ण रूप से संचार के साधन का बाधित होना निर्दिष्ट घंटों की संख्या के बराबर या उससे अधिक होता है।

व्यवधान	बीजी-ए, बी, सी या डी स्पेशल (घंटों में)	बीजी-ई, एमजी-एस या एनजी रूट (घंटों में)	बीजी-डी, ई स्पेशल या एमजी -क्यू आर (घंटों में)
कुल	3	4	6
या	या	या	या
कुल + आंशिक	6	8	12

‘व्यवधान’ की अवधि को दुर्घटना के समय से उस खण्ड में प्रभावित लाइन पर संचलन के लिए समीपस्थ स्टेशन से लाइन क्लीयर पर पहली वाणिज्यिक गाड़ी (माल अथवा यात्री) के प्रस्थान करने तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया जाता है.

नोट: ट्रेक/ओएचई फिट होने के पश्चात 30 मिनट के अंदर प्रभावित लाइन पर संचलन के लिए समीपस्थ स्टेशन से लाइन क्लीयर पर पहली वाणिज्यिक गाड़ी प्रारंभ होनी चाहिए। 30 मिनट के पश्चात वाणिज्यिक गाड़ी के संचलन को यातायात के पुनर्स्थापन में **बिलम्ब** के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा। ट्रेक/ओएचई फिट होने के पश्चात उस खण्ड में चलने वाली कोई भी वाणिज्यिक गाड़ी उपलब्ध न होने की दशा में, मुख्य परिचालन प्रबन्धक के स्तर पर इसे अपवाद माना जाएगा जो यह प्रमाणित करेंगे कि ट्रेक फिट/ओएचई फिट होने के 30 मिनट के अंदर प्रभावित खण्ड पर संचलन के लिए कोई भी वाणिज्यिक गाड़ी नहीं थी.

## 7. दुर्घटनाओं का विस्तृत वर्गीकरण

### 8. श्रेणी ए- टक्कर

ए-1 यात्री ले जा रही गाड़ी की टक्कर जिसके परिणामस्वरूप

- जन हानि हुई हो और/या कोई गंभीर रूप से घायल हुआ हो और/या
- 2 करोड़ रु० से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या
- संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में कम से कम 24 घंटों का व्यवधान पड़ा हो,

ए-2 यात्री न ले जा रही गाड़ी की टक्कर जिसके परिणामस्वरूप

- जन हानि हुई हो/कोई गंभीर रूप से घायल हुआ हो और/या
- 2 करोड़ रु० से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या
- संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में कम से कम 24 घंटों का व्यवधान पड़ा हो

ए-3 यात्री ले जा रही गाड़ी की टक्कर, जो उपर्युक्त ए-1 के अंतर्गत न आती हो

ए-4 यात्री ले जा रही गाड़ी की टक्कर, जो उपर्युक्त ए-2 के अंतर्गत न आती हो

ए-5 अन्य टक्करें, अर्थात् शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड और साइडिंग आदि में होने वाली टक्करें परन्तु इसमें कोई गाड़ी शामिल नहीं है।

### 9. श्रेणी बी गाड़ियों में आग

बी-1 यात्री ले जा रही गाड़ी में आग जिसके परिणामस्वरूप

- (i) जन हानि हुई हो और/या कोई गंभीर रूप से घायल हुआ हो और/या
- (ii) 2 करोड़ रु० से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या
- (iii) संचार की महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में कम से कम 24 घंटों का व्यवधान हुआ हो

**बी-2 :** यात्री न ले जा रही गाड़ी में आग जिसके परिणामस्वरूप

- (i) जन हानि हुई हो और/या कोई गंभीर रूप से घायल हुआ हो और/या
- (ii) 2 करोड़ रु० से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या
- (iii) संचार की महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में कम से कम 24 घंटों का व्यवधान हुआ हो

**बी-3:** यात्री ले जा रही गाड़ी में आग, जो उपर्युक्त बी-1 के अंतर्गत न आती हो परंतु जिससे 50000 या अधिक रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या निर्धारित निम्नवत स्तर से अधिक का यातायात में व्यवधान हुआ हो और/ या जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक अलग हुआ हो और/या राहत इंजनों की आवश्यकता हुई हो

**बी-4** यात्री न ले जा रही गाड़ी में आग या विस्फोट, जो उपर्युक्त बी-2 के अंतर्गत न आती हो लेकिन जिसके कारण 1. रेलवे संपत्ति की 50000 या अधिक क्षति हो और/या 2. यातायात में अत्यधिक अनावश्यक व्यवधान पड़े और/या 3. जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक हटाना पड़े और/या 2. जिसके लिए राहत इंजनों की आवश्यकता पड़े

**बी-5** यात्री ले जा रही गाड़ी में आग या विस्फोट, और जो उपर्युक्त बी-1 या बी-3 के अंतर्गत न आती हो

**बी-6** यात्री न ले जा रही गाड़ी में आग या विस्फोट और जो उपर्युक्त बी-2 या बी-4 के अंतर्गत न आती हो

**बी-7** शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको और साइडिंग आदि में लगने वाली आग या विस्फोट जिसमें चल स्टॉक शामिल हो परंतु गाड़ी शामिल न हुई हो

**टिपणी** : रेलवे परिसरों में या गाड़ी में आग दुर्घटना से रेलवे संपत्ति और/या बुक किए गए परेषण की जो हानि हुई हो उसकी समिति द्वारा की जाने वाली जाँच के मामले में रेल सुरक्षा बल के प्रतिनिधि को भी समिति के सदस्य के रूप में शामिल किया जाना चाहिए

**10. श्रेणी-सी समपारों पर गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराया, और/या सड़क यातायात का गाड़ियों से टकराना।**

**सी-1** चौकीदार वाले समपारों पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना, जिसके परिणामस्वरूप जन हानि हुई हो और/या कोई गंभीर रूप से घायल हुआ हो और/या रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या निर्धारित निम्नतम स्तर से अधिक का यातायात में व्यवधान हुआ।

**सी-2** चौकीदार वाले समपारों पर यात्री न ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और /या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना, जिसके परिणामस्वरूप जन हानि हुई हो और/या कोई गंभीर रूप से घायल हुआ हो और/या रेलवे संपत्ति की हानि हुई हो और/या निर्धारित निम्नतम स्तर से अधिक यातायात में व्यवधान हुआ हो।

**सी-3** बिना चौकीदार वाले समपारों पर यात्री ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना, जिसके परिणामस्वरूप जनहानि हुई हो

और/या कोई गम्भीर रूप से घायल हुआ हो और/या रेलवे सम्पत्ति की हानि हुआ हो और/या निर्धारित निम्नतम स्तर से अधिक यातायात में व्यवधान हुआ हो ।

- सी-4** बिना चौकीदार वाले समपारों पर यात्री न ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना, जिसके परिणामस्वरूप जनहानि हुई हो और/या कोई गम्भीर रूप से घायल हुआ हो और/या रेलवे सम्पत्ति की हानि हुआ हो और/या निर्धारित निम्नतम स्तर से अधिक यातायात में व्यवधान हुआ हो ।
- सी-5** चौकीदार वाले समपारों पर यात्री ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना, परन्तु जो सी-1 के अंतर्गत न आती हो ।
- सी-6** चौकीदार वाले समपारों पर यात्री न ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना, और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-2 के अंतर्गत न आती हो ।
- सी-7** बिना चौकीदार वाले समपारों पर यात्री ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना, और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-3 के अंतर्गत न आती हो ।
- सी-8** बिना चौकीदार वाले समपारों पर यात्री न ले जा रही गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना, और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-4 के अंतर्गत न आती हो ।
- सी-9** वाहनों सहित यावाहनों के बिना शंटिंग इजन का या लूज वाहनों का और/या सड़क यातायात का वाहनों सहित या वाहनों के बिना शंटिंग समपारों पर सड़क यातायात से टकराना या लूज वाहनों से समपारों पर टकराना ।

**नोट-** यदि एक व्यक्ति द्वारा परिचालित किये जाने वाले किसी सड़क वाहन को रेल लाईन से हटाना संभव नहीं है तो गाड़ी दुर्घटना के रूप में ऐसी किसी दुर्घटना को वर्गीकृत करने के प्रयोजन के लिए किसी सड़क यातायात के रूप में माना जाये, कर्षण का माध्यम चाहे कोई भी हो ।

## 11. श्रेणी-डी अवपथन

- डी-1** किसी यात्री गाड़ी का पटरी से उतर जाना जिसके परिणामस्वरूप जन हानि हो जाय और/या कोई गम्भीर रूप से घायल हो जाये और/या रेल सम्पत्ति का 2 करोड़ रुपये से अधिक मूल्य की हानि हो जाये और/या कोई महत्वपूर्ण थ्रू रेल लाईन में कम से कम 24 घंटे का व्यवधान हुआ हो ।
- डी-2** यात्री न ले जा रही किसी गाड़ी का पटरी से उतर जाना जिसके परिणामस्वरूप जन हानि हो जाय और/या कोई गम्भीर रूप से घायल हो जाये और/या रेल सम्पत्ति का 2 करोड़ रुपये से अधिक मूल्य की हानि हो जाये और/या कोई महत्वपूर्ण थ्रू रेल लाईन में कम से कम 24 घंटे का व्यवधान हुआ हो ।
- डी-3** यात्री ले जा रही किसी गाड़ी का पटरी से उतर जाना जो उपर्युक्त डी-1 के अंतर्गत न आती हो ।
- डी-4** यात्री न ले जा रही किसी गाड़ी का पटरी से उतर जाना, जो उपर्युक्त डी-2 के अंतर्गत न आती हो, परन्तु जिसके कारण रेल सम्पत्ति की हुई हानि और/या यातायात में पड़ा व्यवधान निर्धारित सीमा से अधिक हो ।
- डी-5** यात्री न ले जा रही किसी गाड़ी का पटरी से उतर जाना, जो उपर्युक्त डी-2 या डी-4 के अंतर्गत न आती हो ।
- डी-6** पटरी से उतर जाने की अन्य घटनायें अर्थात् शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड, और साइडिंग आदि में पटरी से उतर जाना परन्तु जिनमें कोई गाड़ी शामिल न हो ।

## 12. श्रेणी-ई अन्य गाड़ी दुर्घटना

- ई-1 गाड़ी का किसी स्थिर संरचना या किसी अवरोध के उपर से निकल जाना या उससे टकराना, जो वर्ग-सी में शामिल न हो जिसके परिणामस्वरूप जन हानि हो जाये और/या कोई गम्भीर रूप से घायल हो जाये और/या रेल सम्पत्ति को हुई हानि और/या यातयात में पड़ा व्यवधान निर्धारित सीमा से अधिक हो।
- ई-2 गाड़ी का किसी स्थिर संरचना या अवरोध से टकराना लेकिन जो श्रेणी-सी या ई-1 के अंतर्गत न आती हो।

## सांकेतिक दुर्घटना

### 13. श्रेणी-एफ निवारित टक्कर

- एफ-1 दो यात्री गाड़ियों के बीच निवारित टक्करें जिसमें कम से कम एक यात्री गाड़ी हो।
- एफ-2 यात्री ले जा रही गाड़ी और किसी अवरोध के बीच निवारित टक्कर।
- एफ-3 यात्री न ले जा रही दो गाड़ियों के बीच निवारित टक्कर।
- एफ-4 यात्री न ले जा रही गाड़ी या किसी अवरोध के बीच निवारित टक्कर।

### 14. श्रेणी-जी ब्लाक नियमों का उल्लंघन

- जी-1 किसी प्राधिकार के बिना या आगे बढ़ने के लिए उचित प्राधिकार के बिना यात्री ले जा रही गाड़ी का ब्लाक खण्ड में प्रवेश करना।
- जी-2 किसी प्राधिकार के बिना या आगे बढ़ने के लिए उचित प्राधिकार के बिना यात्री न ले जा रही गाड़ी का ब्लाक खण्ड में प्रवेश करना।
- जी-3 अवरोध लाईन पर गाड़ी को ले जाना जो निवारित टक्कर में नहीं आता हो।
- जी-4 गाड़ी का किसी स्टेशन पर किसी गलत लाइन अथवा कैच अथवा स्लीप साइडिंग अथवा सैंडहम्प पर लेना/प्रवेश करना।

### 15. श्रेणी-एच गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल को पार कर जाना

- एच-1 यात्री को ले जा रहे गाड़ी द्वारा खतरे की स्टाप सिगनल को बिना किसी उचित प्राधिकार के पार कर जाना।
- एच-2 यात्री को न ले जा रही गाड़ी द्वारा खतरे की स्टाप सिगनल को बिना किसी उचित प्राधिकार के पार कर जाना।

### उपस्कर में खराबी

### 16. श्रेणी-जे इंजन तथा चल स्टाक में खराबी

- जे-1 यात्री ले जा रही गाड़ी का इंजन खराब हो जाना।
- जे-2 यात्री न ले जा रही गाड़ी का इंजन या लाइट इंजन का खराब हो जाना।
- जे-3 यात्री ले जा रही गाड़ी का विभाजन।
- जे-4 यात्री न ले जा रही गाड़ी का विभाजन।

**जे-5** यात्री ले जा रही गाड़ी के रोलिंग स्टाक जैसे टायर, पहियों, धुरों, या ब्रेकिंग उपकरण का खराब हो जाना। जिसके कारण गाड़ी के रोलिंग स्टाक/स्टाकों को अलग करना पड़े।

**जे-6** यात्री न ले जा रही गाड़ी के रोलिंग स्टाक जैसे टायर, पहियों, धुरों, या ब्रेकिंग उपकरण का खराब हो जाना। जिसके कारण गाड़ी के रोलिंग स्टाक/स्टाकों को अलग करना पड़े।

**जे-7** यात्री ले जा रही गाड़ी के रोलिंग स्टाक जैसे टायर, पहियों, धुरों, या ब्रेकिंग उपकरण का खराब हो जाना। जिसके कारण गाड़ी के रोलिंग स्टाक/स्टाकों को अलग न करना पड़े।

**जे-8** यात्री न ले जा रही गाड़ी के रोलिंग स्टाक जैसे टायर्स, पहियों, धुरों, या ब्रेकिंग उपकरण का खराब हो जाना। जिसके कारण गाड़ी के रोलिंग स्टाक/स्टाकों को अलग न करना पड़े।

**जे-9** गाड़ी या गाड़ी के किसी भाग का नियंत्रण से बाहर हो जाना।

**जे-10** गाड़ी में खराब ब्रेक पावर जो वर्ग जे-9 के अंतर्गत न आती हो।

## **17. श्रेणी- के रेलपथ खराब हो जाना**

**के-1** रेलपथ की बकलिंग

**के-2** वेल्ड का खराब हो जाना

**के-3:** पटरी का टूटना (फ्रैक्चर)

**के-4:** रेलपथ पर कितनी भी दूरी पर चलते समय चलती गाड़ियों के ड्राईवरों को असामान्य धीमी गति अथवा गाड़ी चलने में कठिनाई या गाड़ी के एक तरफ झुके होने का अनुभव होता है जिसके कारण संचार अवरूद्ध हो जाता है।

**के-5:** रेलवे सुरंग, पुल, बायडक्ट/फार्मेशन/कटिंग और पुलिया में खराबी इत्यादि।

**के-6:** के-1 से के-5 के अंतर्गत कवर की गयी क्षतियों के अलावा रेल पथ की इस प्रकार की क्षति, जिसके कारण यह गाड़ी संचलन के लिए अस्थायी रूप से असुरक्षित हो जाता है या यातायात में विलम्बन की संभावना हो।

**के-7** रेलपथ की क्षति जिसके कारण यह गाड़ियाँ गुजारने के लिए अस्थायी रूप से असुरक्षित हो जाता है या जिसके कारण यातायात में विलम्ब होने की संभावना होती है, जो के-1 से के-6 के अंतर्गत नहीं आते हैं।

**नोट-** उपर्युक्त स्पष्टीकरण में उन मामलों जिनका नियमित अनुरक्षण के दौरान पता चलता है और उनके गाड़ी संचलन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता, गिना नहीं जायेगा।

## **18. श्रेणी-एल बिजली उपस्करों का खराब हो जाना**

**एल-1** शिरोपरि उपस्कर संबंधी तार में किसी प्रकार की टूटफूट होने जिसके लिए शिरोपरि उपस्कर को 3 मिनट से अधिक समय के लिए बन्द करने की आवश्यकता हो।

**एल-2** शिरोपरि उपस्कर में 3 मिनट से अधिक समय तक बिजली न आना।

**एल-3** जे-1 एवं जे-2 के अंतर्गत शामिल न किये गये पैन्टोग्राफ का इन्टैंगलमेंट(उलझना)

**एल-4** वातानुकूल या अन्य बिजली उपस्कर में खराबी जिसके कारण रोलिंग स्टाक/स्टाकों को गाड़ी से काटना पड़े।

## 19. श्रेणी—एम सिगनल एवं दूर संचार का खराब हो जाना

एम-1 पूरे पैनल या भाग/आर आर आई का खराब होना।

एम-2 इन्टरलाकिंग / ट्रैक सर्किट या एक्शल काउन्टर का खराब हो जाना।

एम-3 ब्लॉक उपकरणों का खराब हो जाना।

एम-4 प्वाइन्ट मशीन/उपस्करणों का खराब हो जाना।

एम-5 सिगनल/प्वाइन्ट्स का खराब हो जाना।

एम-6 नियंत्रण/स्टेशन संचार का 15 मिनट्स से अधिक समय के लिए खराब हो जाना।

एम-7 स्टेशन स्टेशन या समपार गेट संचार का 15 मिनट से अधिक समय के लिए खराब हो जाना।

नोट— सिगनल/प्वाइन्ट और टेली फेल्योर की खराबी जिनके बारे में सूचना नहीं दी गयी की जो खराब होने की खाते में नहीं रखा जायेगा।

### असामान्य घटनायें—

## 20. श्रेणी—एन गाड़ी की तोड़फोड़ या विध्वंस

एन-1 यात्री वाहक गाड़ियों को जानबुझकर क्षतिग्रस्त करना या उनमें तोड़फोड़ करना, बम या विस्फोट या अगवा करना जिसमें मानव जीवन की क्षति/गम्भीर चोट और/या रेल सम्पत्ति की क्षति हुई हो या न हुई हो।

एन-2 गैर यात्री वाहक गाड़ियों को जानबुझकर क्षतिग्रस्त करना या उनमें तोड़फोड़ करना, बम या विस्फोट या अगवा करना जिसमें मानव जीवन की क्षति/गम्भीर चोट और/या रेल सम्पत्ति की क्षति हुई हो या न हुई हो।

एन-3 सिगनल और रेल पथ के साथ जानबूझ कर की गयी तोड़फोड़ या छेड़छाड़ या बम विस्फोट या ड्यूटी पर कार्यरत ट्रेन के रनिंग स्टाफ और/या यात्रियों को बलपूर्वक बन्धक बनाने की ऐसी घटना जिसमें कोई गाड़ी शामिल न हो।

## 21. श्रेणी—पी हताहत

पी-1 चलती गाड़ी से बाहर गिरने के परिणामस्वरूप व्यक्ति या व्यक्तियों का गम्भीर रूप से घायल या मृत होना।

पी-2 चलती गाड़ी के नीचे आ जाने (रन ओवर) या इससे टकरा जाने के कारण व्यक्ति या व्यक्तियों का गम्भीर रूप से घायल हो जाना या उनकी मृत्यु हो जाना।

पी-3 चलती गाड़ी से बाहर गिरने या इंजन या गाड़ी इंजन से टकरा जाने के परिणामस्वरूप बहुत गम्भीर रूप से घायल न होना या जन हानि न होना।

## 22. श्रेणी—क्यू अन्य दुर्घटनायें

क्यू-1 रेलवे परिसर में (रेलवे क्वार्टरों को छोड़कर) किसी व्यक्ति की दुर्घटनावश या स्वाभाविक मृत्यु या गम्भीर चोट लगना चाहे वह यात्री हो, रेल कर्मचारी हो या वहाँ से गुजरने वाला अतिचारी(या कोई भी व्यक्ति हो)।

क्यू-2 गाड़ी में या रेलवे परिसर के अन्दर हत्या या आत्म हत्या।

**क्यू-3** रेल परिसरों में गाड़ियों सहित चोरी या डाका डालना या इसका प्रयास करना ।

**क्यू-4** रेल परिसरों में आग या विस्फोट होना, जिसमें कोई गाड़ी शामिल न हो ।

**क्यू-5** आग या विस्फोट जिसके परिणामस्वरूप रेलवे पुलों, पुलिया, इत्यादि क्षतिग्रस्त हो जाये ।

**क्यू-6** आन्दोलन की वजह से गाड़ी सेवाओं में बाधा ।

### **23. श्रेणी-आर विविध**

**आर-1** डिब्बा या डिब्बों का अनियंत्रित हो जाना ।

**आर-2** मवेशी का गाड़ी के नीचे (रन ओवर) हो जाना ।

**आर-3** बाढ़, दरार, भू-स्खलन इत्यादि जिसके परिणामस्वरूप यातायात में निर्धारित न्यूनतम स्तर से अधिक का व्यवधान हो जाये ।

**आर-4** बाढ़, दरारों, भू-स्खलन इत्यादि के अन्य मामले जिसके परिणामस्वरूप यातायात में व्यवधान हो जाये ।

**आर-5** अन्य दुर्घटनायें जो पूर्ववर्ती वर्गीकरण में शामिल नहीं है ।

**नोट- 1-** "मवेशी" शब्द में भेंड़, बकरी, सूअर, कुत्ता, गदहा, भेंड़ा भेंड़ी एवं मेमना शामिल नहीं है ।

2- गाड़ी में ट्राली, लारी, मोटर ट्रॉली, शामिल हैं जब ये कार्यशील गाड़ियों के लिए नियमों के अंतर्गत कार्य करते हैं ।



दुर्घटना की श्रेणी	विवरण 1-गाड़ी दुर्घटना	पदाधिकारी जिन्हें दुर्घटना की सूचना दी जानी है		जांच की अनुसूची
		रेलवे के पदाधिकारी	रेलवे से इतर पदाधिकारी	
<b>(क) परिणामी गाड़ी दुर्घटना</b>				
<b>टक्कर:</b>				
ए-1	यात्री गाड़ी की टक्कर के परिणामस्वरूप 1. मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा 2. दो करोड़ रुपए से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति 3. किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचार का कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित होना	मु.संरक्षा आयुक्त, रेलवे/एन.डी.आर.बी., महाप्रबंधक, मु.परिप्र, मुसंधि, एल.डी.आर.एम., मुख्य जनसंपर्क अधिकारी, आई.आर. एस.एफ., याता. निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, गाड़ी निरीक्षक रेलपथ निरीक्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, यदि चिकित्सा सुविधा आवश्यक है तो सहा. इंजी., डी.सी.ओ.एन., मंडल चिकि. अधि., सहा. चिकि.अधि. यदि सिगनल और ब्लॉक उपकरण शामिल हैं तो ससिदूइं,सिगनल निरीक्षक, सहा. सिगनल निरीक्षक, ई. एस.एम./एम.एस.एम. तथा विद्युत उपकरण शामिल हैं तो सविइं, गाड़ी प्रकाश निरीक्षक	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पु.अधी., ओ.एल.डी.पी.-॥, एच.सी. डी.पी.,ए.आइ.जी.आर.पी, एस.आर.पी., एस.सी.जी.आर.पी, एच.सी.जी.आर.पी. यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई.आर.पी., उप निरीक्षक, जी.आर.पी.,ए.एस.आई, जी.आर.पी.	मुख्य संरक्षा आयुक्त या कनि. प्रशा.ग्रेड के अधिकारी की जांच समिति
ए-2	यात्री रहित गाड़ी की टक्कर के परिणामस्वरूप 1. मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा 2. दो करोड़ रुपए से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति 3. किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचार का कम से	-तदैव-	-तदैव-	कनि. प्रशा.ग्रेड के अधिकारी की जांच समिति

	कम 24 घंटे के लिए बाधित होना.			
ए-3	उपर्युक्त ए-1 से इतर यात्री गाड़ी की टक्कर	-तदैव-	-तदैव-	कनि. प्रशा.ग्रेड या वरिष्ठ वेतनमान के अधिकारी की जांच समिति
ए-4	उपर्युक्त ए-2 से इतर यात्री रहित गाड़ी की टक्कर	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

### आग

दुर्घटना की श्रेणी	विवरण	पदाधिकारी जिन्हें दुर्घटना की सूचना दी जानी है		जांच की अनुसूची
		रेलवे के पदाधिकारी	रेलवे से इतर पदाधिकारी	
बी-1	यात्री गाड़ी में आग लगने के परिणामस्वरूप 1. मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा 2. दो करोड़ रूपए से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति 3. किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचार का कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित होना	मु.परि.प्र., मुसंधि, मंरेप्र,याता.निरी.,लोको फोरमैन, गाड़ी परीक्षक, रेलपथ निरीक्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, आई.आर.एस.एफ., डी.सी.ओ. एन., यदि चिकित्सा सुविधा आवश्यक है, तो मंचिधि, सहा.चिकि. अधि. यदि दुर्घटना से मानव जीवन की हानि तथा या गंभीर चोट तथा/या यातायात में गंभीर बाधा हो तो मुख्य संरक्षा आयुक्त, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो ए.आई., एस.आर.पी., थानाध्यक्ष जी.आर.पी, हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई.आर.पी., उप निरीक्षक, जी.आर.पी, यदि सरकारी दूरभाष संस्थापनों को क्षति पहुंची हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, डी.ई.टी., एस.डी.ओ.टी., ई.एस.टी., एल.एम., डी.टी.इ., टी.आई.पी., यदि डाक में 4 घंटे से अधिक की देर हो तो एस.आर.एम., यदि दुर्घटना के परिणामस्वरूप मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा संपत्ति की गंभीर क्षति या /और यातायात में गंभीर बाधा	मुख्य संरक्षा आयुक्त या कनि. प्रशा.ग्रेड अधिकारी की सह जांच समिति
बी-2	यात्री रहित गाड़ी में आग लगने के परिणामस्वरूप 1. मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा 2. दो करोड़ रूपए से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति 3. किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचार का कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित होना	-तदैव-	-तदैव-	कनि. प्रशा.ग्रेड अधिकारी या शाखा अधिकारी

बी-3	उपर्युक्त बी-1 से इतर यात्री गाड़ी में आग लगना जिसमें 50,000 रूपए या उससे अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति हो और/या यातायात का न्यमनतम निर्धारित समय सीमा से अधिक बाधित होना और/या गाड़ी से कोच/कोचों के अवपथन के फलस्वरूप राहत इंजन आवश्यक हो	-तदैव-	-तदैव-	कनि. प्रशा.ग्रेड अधिकारी या शाखा अधिकारी
बी-4	उपर्युक्त बी-2 से इतर यात्रीरहित गाड़ी में आग लगना जिसमें 50,000 रूपए या उससे अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति हो और/या यातायात का न्यूनतम निर्धारित समय सीमा से अधिक बाधित होना और/या गाड़ी से वैगन/वैगनों के विलगाव तथा/अथवा राहत इंजन की आवश्यकता हो	-तदैव-	-तदैव-	कनि. प्रशा.ग्रेड अधिकारी या शाखा अधिकारी
बी-5	उपर्युक्त बी-1 या बी-3 से इतर यात्री गाड़ी में आग लगना	-तदैव-	-तदैव-	वरि.वेतनमान या कनि. वेतनमान अधिकारी
बी-6	उपर्युक्त बी-2 या बी-4 से इतर यात्री रहित गाड़ी में आग लगना	मु. परिप्र.,/मुसंधि, मंरेप्र, याता.निरी., लोको निरी., रेलपथ निरी./सहायक रेलपथ निरी., डी.सी.ओ.एन.	-तदैव-	वरि.वेतनमान या कनि. वेतनमान अधिकारी
बी-7	शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड तथा साइडिंग आदि में आग लगना जिसमें चल स्टाक शामिल है, किन्तु गाड़ी शामिल न हो।	-तदैव-	-तदैव-	वरि.पर्यवेक्षक

नोट— रेलवे परिसर या गाड़ी में आग से दुर्घटना के कारण हुई रेल संपत्ति और/ या बुक किए गए परेषिती की क्षति के मामलें मे किसी समिति द्वारा की जाने वाली जांच में रेल सुरक्षा बल के किसी प्रतिनिधि को भी समिति के सदस्य के रूप शामिल किया जाए।

सी-1	रक्षित समपार पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराने और/या सड़क यातायात के गाड़ियों से टकराने से मानव जीवन की हानि तथा या गंभीर चोट तथा/या रेलवे संपत्ति की क्षति और/या यातायात में निर्धारित न्यूनतम समय सीमा से अधिक बाधा हो	यदि गम्भीर दुर्घटना हो तो मु.परि.प्र./सी.एस.ओ. मंरेप्र.याता.निरी.लोको फोरमैन, गाड़ी परीक्षक, रेलपथ निरी.क्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, आई.आर.एस.एफ.,सीपीआरओ, सहा.इंजी.,डी.सी.ओ.एन., यदि चिकित्सा सुविधा आवश्यक है, तो मंचिधि, सहा.चिकि.अधि. यदि सिगनल उपकरण शामिल है तो ससिदूइं, ए.एस.टी.आई./एस.टी.आई., ई.एस.एम./एम.एस.एम.	यदि दुर्घटना मानवरक्षित समपार पर होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पु.अधी., ओ.एल.डी.पी., एच.सी.डी.पी., संबंधित राज्य के मुख्य सचिव, यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो ए.आई., जी.आर.पी. एस.एन.ओ.-आर.पी., थानाध्यक्ष जी.आर.पी, हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई.आर.पी., उप निरीक्षक, जी.आर.पी, यदि सरकारी मेल या डाक कर्मचारी शामिल या विलंबित हों तो पोस्ट मास्टर जनरल, एस.आर.एम.	कनि. प्रशा. ग्रेड के अधिकारी की जांच समिति
सी-2	मानवरक्षित समपार पर यात्री रहित गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराने और/या सड़क यातायात के गाड़ियों से टकराने से मानव जीवन की हानि तथा या गंभीर चोट तथा/या रेलवे संपत्ति की क्षति और/या यातायात में निर्धारित न्यूनतम समय सीमा बाधा हो	-तदैव-	-तदैव-	कनि.प्रशा. ग्रेड वरि. वेतनमान अधिकारी समिति
सी-3	मानवरहित समपार पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराने और/या सड़क यातायात के गाड़ियों से टकराने से मानव जीवन की हानि तथा या गंभीर चोट तथा/या रेलवे संपत्ति की क्षति और/या यातायात में निर्धारित न्यूनतम समय सीमा से अधिक की बाधा हो	-तदैव-	-तदैव-	कनि. वेतनमान अधिकारी समिति

सी-4	मानवरहित समपार पर यात्री रहित गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराने और/या सड़क यातायात के गाड़ियों से टकराने से मानव जीवन की हानि तथा या गंभीर चोट तथा/या रेलवे संपत्ति की क्षति और/या यातायात में निर्धारित न्यूनतम समय सीमा से अधिक की बाधा हो	-तदैव-	-तदैव-	कनि. वेतनमान अधिकारी समिति
------	---	--------	--------	----------------------------

### अवपथन

डी-1	यात्री गाड़ी के अवपथन के परिणामस्वरूप— (i) मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा (ii) दो करोड़ रूपए से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति और अथवा (iii) किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचार का कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित होना	-तदैव-	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पुलिस अधीक्षक, ओ.एल.डी.पी.,ए.आई., जी.आर.पी., एस.पी.आर.,एस.ओ.जी.आर., हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई.आर.पी., उप निरीक्षक, जी.आर.पी, ए.एस.आई जी.आर.पी. यदि सरकारी डाक शामिल या विलंबित हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, एस.आर.एम. यदि सरकारी दूरभाष संस्थापन शामिल हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, डी.ई.टी., एस. डी.ओ.टी., ई.एस.टी., एल.एम., डी.टी.इ., टी.आई.पी.,	कनि. प्रशा. ग्रेड जांच समिति
डी-2	यात्री रहित गाड़ी के अवपथन के परिणामस्वरूप (i) मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा (ii) दो करोड़ रूपए से अधिक मूल्य की रेलवे संपत्ति की क्षति और अथवा (iii) किसी महत्वपूर्ण थ्रू	-तदैव-	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पुलिस अधीक्षक, ओ.एल.डी.पी.,ए.आई., जी.आर.पी., एस.पी.आर.,एस.ओ.जी.आर., हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई.आर.पी., उप निरीक्षक, जी.आर.पी, ए.एस.आई जी.आर.पी. यदि सरकारी डाक शामिल या विलंबित हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, एस.आर.एम. यदि सरकारी दूरभाष संस्थापन शामिल हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, डी.ई.टी., एस.	कनि. प्रशा. ग्रेड जांच समिति

	लाइन के संचार का कम से कम 24 घंटे के लिए बाधित होना		डी.ओ.टी., ई.एस.टी., एल.एम., डी.टी.इ., टी.आई.पी.,	
डी-3	उपर्युक्त डी-1 एवं डी-2 से इतर यात्री गाड़ी का अवपथन	मु.संरक्षा आयुक्त, रेलवे/एन.डी.आर.बी., महाप्रबंधक, मु.परिप्र./मुसंधि, सहा.इंजी., याता.निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, गाड़ी निरीक्षक रेलपथ निरीक्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक,डी.सी.ओ.एन. यदि सिगनल उपकरण शामिल हैं तो ससिदूई,सिगनल निरीक्षक, सहा. सिगनल निरीक्षक, ई.एस.एम./एम.एस.एम.	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पुलिस अधीक्षक, ओ.एल.डी.एच.पी., डी.पी.,,ए.आई., जी.आर.पी., राज्य रेलवे पुलिस एस.पी.आर., थानाध्यक्ष .जी.आर.पी., हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो उप निरीक्षक, जी.आर.पी, ए.एस.आई जी.आर.पी.	कनि.प्रशा. ग्रेड वरि. वेतनमान अधिकारी समिति
डी-4	डी-2 से इतर यात्री रहित गाड़ी का अवपथन परंतु रेलवे संपत्ति की क्षति और/या यातायात का निर्धारित न्यूनतम समय सीमा से अधिक बाधित होना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

### विविध

ई-1	श्रेणी सी से इतर गाड़ी का स्थायी निर्माण सहित किसी अवरोध से टकराने से मानव जीवन की क्षति और या गंभीर चोट और या रेलवे संपत्ति की क्षति और /या यातायात का	मु.संरक्षा आयुक्त, रेलवे/एन.डी.आर.बी., महाप्रबंधक, मु. परिप्र/मुसंधि,मंरेप्र, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी,आई.आर.एफ.एस, याता.निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, गाड़ी निरीक्षक, रेलपथ निरीक्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, डी.सी.ओ.एन., यदि चिकित्सा सुविधा आवश्यक है तो मंडल चिकि. अधिकारी, सहा. चिकि.अधिकारी यदि सिगनल और ब्लॉक उपकरण शामिल हैं तो	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पुलिस अधीक्षक, ओ.एल.डी.पी.एच.पी.,डी.पी.,,ए.आई.जी.आर.पी, राज्य रेलवे पुलिस ,थानाध्यक्ष. जी.आर.पी, हेड कांस्टेबल. जी.आर.पी. यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो उप निरीक्षक, जी.आर.पी.,,ए.एस.आई /जी.आर.पी.	मुख्य संरक्षा आयुक्त या कनि. प्रशा.ग्रेड के अधिकारी की जांच समिति
-----	---	---	---	---

	न्यूनतम निर्धारित समय सीमा से अधिक बाधित होना	ससिदूइं,सिगनल निरीक्षक, सहा. सिगनल निरीक्षक, ई. एस.एम./एम.एस. एम. तथा विद्युत उपकरण शामिल हैं तो सविइं, गाड़ी प्रकाश निरीक्षक		
--	---	---	--	--

### अन्य गाड़ी दुर्घटनायें

बी-5	उपर्युक्त बी-1 या बी-3 से इतर, यात्री गाड़ी में आग लगना	मु.परि.प्र./मुसंधि, मंरेप्र,याता. निरी.,लोको फोरमैन, गाड़ी परीक्षक, रेलपथ निरीक्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, आई.आर.एस.एफ., डी.सी.ओ. एन., यदि चिकित्सा सुविधा आवश्यक है, तो मंचिधि, सहा.चिकि.अधि. यदि दुर्घटना से मानव जीवन की हानि तथा या गंभीर चोट तथा/या यातायात में गंभीर बाधा हो तो मुख्य संरक्षा आयुक्त, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो ए.आई., जी.आर.पी., राज्य रेलवे पुलिस, थानाध्यक्ष जी. आर.पी, हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई. आर.पी., उप निरीक्षक, जी.आर.पी, ए.एस.आई.जी. आर.पी। यदि सरकारी दूरभाष संस्थापन शामिल हों तो पोस्ट मास्टर जनरल, डी. ई.टी., एस.डी.जी.टी., ई. एस.टी., एल.एम., डी.टी.इ. , टी.आई.पी., यदि डाक में 4 घंटे से अधिक की देर हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, एस.आर.एम., यदि दुर्घटना के परिणामस्वरूप मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा संपत्ति की गंभीर क्षति या /और यातायात में गंभीर बाधा हो तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पुलिस अधीक्षक, ओ.एल.डी.पी. एच.पी.डी.पी	वरि.वेतनमान या कनि. वेतनमान अधिकारी की जांच समिति
बी-6	उपर्युक्त बी-2 या बी-4 से इतर, बिना यात्री गाड़ी में आग लगना	मु.परि.प्र./मुसंधि, मंरेप्र,याता. निरी.,लोको निरीक्षक, गाड़ी परीक्षक, रेलपथ निरीक्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, डी.सी.ओ.एन.	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो ए.आई., जी.आर. पी., राज्य रेलवे पुलिस, थानाध्यक्ष जी.आर.पी, हेड कांस्टेबल जी.आर.पी यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस, आई.आर. पी., उप निरीक्षक, जी.आर. पी,ए.एस.आई.	

			<p>जी.आर.पी। यदि सरकारी दूरभाष संस्थापन शामिल हों तो पोस्ट मास्टर जनरल, डी.ई.टी., एस. डी.जी.टी., ई.एस.टी., एल.एम., डी.टी.इ., टी.आई.पी., यदि डाक में 4 घंटे से अधिक की देर हो तो पोस्ट मास्टर जनरल, एस.आर.एम., यदि दुर्घटना के परिणामस्वरूप मानव जीवन की हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा संपत्ति की गंभीर क्षति या /और यातायात में गंभीर बाधा हो तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, पुलिस अधीक्षक, ओ.एल.डी.पी. एच.पी.डी.पी</p>	
सी-5	<p>मानवरक्षित समपार पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-1 के अंतर्गत नहीं आता हो।</p>	<p>मुपरिप्र/मुसंधि, मंरेप्र, मु. संरक्षा आयुक्त,याता.निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, रेलपथ निरी.क्षक, सहायक रेलपथ निरी.क्षक, एस.टी.आई., ए.एस.टी.आई., डी.सी.ओ.एन.</p>	<p>यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, एम पी ए आई जी आर पी, यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस</p>	-तदैव-
सी-6	<p>मानवरक्षित समपार पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-2 के अंतर्गत नहीं आता हो।</p>	<p>मुपरिप्र/मुसंधि, मंरेप्र, मु. संरक्षा आयुक्त,याता.निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, रेलपथ निरी.क्षक, सहायक रेलपथ निरी.क्षक, एस.टी.आई., ए.एस.टी.आई., डी.सी.ओ.एन.</p>	<p>यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, एम पी ए आई जी आर पी, यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस</p>	-तदैव-



सी-7	मानवरहित समपार पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-3 के अंतर्गत नहीं आता हो	मुपरिप्र/मुसंधि, मंरेप्र, मु. संरक्षा आयुक्त,याता.निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, रेलपथ निरी.क्षक, सहायक रेलपथ निरी.क्षक, एस.टी.आई., ए.एस.टी.आई., डी.सी.ओ.एन	यदि दुर्घटना उत्तर प्रदेश में होती है तो जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, एम पी ए आई जी आर पी, यदि दुर्घटना बिहार में होती है तो राज्य रेलवे पुलिस	कनिष्ठ वेतनमान के अधिकारी की समिति
सी-8	मानवरक्षित समपार पर यात्री गाड़ियों का सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकराना जो सी-4 के अंतर्गत नहीं आता हो	मुपरिप्र/मुसंधि, मंरेप्र, मु. संरक्षा आयुक्त,याता.निरीक्षक, लोको फोरमैन, लोको निरीक्षक,, रेलपथ निरी.क्षक, सहायक रेलपथ निरीक्षक, एस.टी.आई., ए.एस.टी.आई., डी.सी.ओ.एन	जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, राज्य रेलवे पुलिस/जी.आर.पी.	-तदैव-
डी-5	यात्रियों से रहित गाड़ी का अवपथन जो उपर्युक्त डी-2 या डी-4 के अंतर्गत नहीं आता हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
ई-2	गाड़ियों का स्थायी निर्माण सहित किसी अवरोध से टकराना जो श्रेणी सी या ई-1 के अंतर्गत नहीं आता हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

## यार्ड दुर्घटना

ए-5	दूसरी टक्करें जिनमें कोई गाड़ी शामिल न हो जैसे शंटिंग या मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड तथा साइडिंग में होने वाली टक्कर	मुपरिप्र, मुसंधि, मरेप्र, मंडल संरक्षा अधिकारी, सहायक इंजी.ससिदूइं, सहा.यांत्रिक इंजी. /कोचिंग डिपो अधिकारी, गाड़ी परीक्षक, रेलपथ निरीक्षक,याता. निरीक्षक	जिलाधिकारी या मंडलायुक्त, राज्य रेलवे पुलिस / जी.आर. पी.	वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की समिति
बी-7	शंटिंग के दौरान, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड तथा साइडिंग में इत्यादि में आग लगना जिनमें चल स्टाक शामिल है लेकिन गाड़ी शामिल नहीं है	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
सी-9	समपार पर शंटिंग इंजन का वाहन के साथ या वाहन के बिना या लूज वाहन के साथ सड़क यातायात से टकराना और/या सड़क यातायात का ऐसी शंटिंग इंजन से टकराना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
डी-6	अन्य अवपथन जैसे शंटिंग के दौरान या मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड तथा साइडिंग में होने वाले अवपथन जिनमें गाड़ी शामिल नहीं हो			

## सांकेतिक दुर्घटना

एफ-1	दो गाड़ियां की निवारित टक्कर जिसमें से कम से कम एक यात्री गाड़ी हो	मुपरिप्र, मुसंधि, मरेप्र, याता. निरीक्षक , लोको निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, रेलपथ निरीक्षक, मुख्य संरक्षा आयुक्त.	जिलाधिकारी, पुलिस अधीक्षक, राज्य रेलवे पुलिस/ जी.आर.पी.	कनिष्ठ पर्यवेक्षकों की समिति
एफ-2	यात्री गाड़ी और अवरोध के बीच में होने वाली निवारित टक्कर	—तदैव—	—तदैव—	—तदैव—
एफ-3	यात्री रहित गाड़ियों के बीच में होने वाली निवारित टक्कर	—तदैव—	—तदैव—	—तदैव—
एफ-4	यात्री रहित गाड़ियों के एवं अवरोध के बीच में होने वाली निवारित टक्कर	—तदैव—	—तदैव—	—तदैव—
जी-1	बिना किसी प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार के बिना आगे बढ़ने यात्री गाड़ी का ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करना	—तदैव—	—तदैव—	—तदैव—
जी-2	बिना किसी प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार के बिना आगे बढ़ने के यात्री रहित गाड़ी का ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करना	—तदैव—	—तदैव—	—तदैव—
जी-3	गाड़ी का बाधित लाईन पर लिया जाना जो निवारित टक्कर की श्रेणी में आता हो	—तदैव—	—तदैव—	—तदैव—

जी-4	स्टेशन पर गाड़ी का गलत लाईन या कैच या स्लिप साइडिंग या सैण्ड हम्प आदि में प्रवेश करना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एच-1	यात्री गाड़ी का बिना समुचित प्राधिकार के 'रोक' सिगनल को खतरे की दशा में पार कर जाना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एच-2	यात्री रहित गाड़ी का बिना समुचित प्राधिकार के 'रोक' सिगनल को खतरे की दशा में पार कर जाना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

### उपकरण विफलता

जे-1	यात्री गाड़ी के इंजन की विफलता	मुपरिप्र, मुसंधि, मंरेप्र, याता. निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, लोको निरीक्षक, रेलपथ निरीक्षक,	जिलाधिकारी, पुलिस अधीक्षक, राज्य रेलवे पुलिस/जी. आर.पी.	वरिष्ठ पर्यवेक्षक
जे-2	यात्री रहित गाड़ी के इंजन अथवा खाली(लाइट) इंजन की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-3	यात्री गाड़ी का विच्छेदन	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-4	यात्री रहित गाड़ी का विच्छेदन	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-5	यात्री गाड़ी के चल स्टाक की विफलता जैसे टायर, पहिया, एक्सल या ब्रेक उपकरण	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

	इत्यादि जिससे गाड़ी से चल स्टॉक/स्टॉकों का अलग करना पड़े			
जे-6	यात्री रहित गाड़ी के चल स्टाक की विफलता जैसे टायर,पहिया, एक्सल या ब्रेक उपकरण इत्यादि जिससे गाड़ी से चल स्टॉक/स्टॉकों को अलग करना पड़े	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-7	यात्री गाड़ी के चल स्टाक की विफलता जैसे टायर,पहिया, एक्सल या ब्रेक उपकरण इत्यादि की विफलता जिससे गाड़ी से चल स्टॉक/स्टॉकों को अलग नहीं करना पड़े	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-8	यात्री रहित गाड़ी के चल स्टाक की विफलता जैसे टायर,पहिया, एक्सल या ब्रेक उपकरण इत्यादि की विफलता जिससे गाड़ी से चल स्टॉक/स्टॉकों को अलग नहीं करना पड़े	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-9	गाड़ी या गाड़ी के किसी भाग का नियंत्रण से बाहर होना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
जे-10	जे-9 श्रेणी से इतर, गाड़ी में दोषपूर्ण ब्रेक शक्ति	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
के-1	रेलपथ की बकलिंग	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
के-2	वेल्ड की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
के-3	पटरी भंग	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
के-4	संचलन के दौरान चालकों द्वारा रेलपथ पर असामान्य झटका या जोर से झटका महसूस करना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

	जिससे संचार में रुकावट आती हो			
के-5	रेलवे सुरंग, पुल, पुल/निर्माण/ पुलिया और कटान आदि की विफलता	मुपरिप्र, मुसंधि, मंरेप्र, याता. निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, लोको निरीक्षक, रेलपथ निरीक्षक,	जिलाधिकारी, पुलिस अधीक्षक, राज्य रेलवे पुलिस/ जी. आर.पी.	वरिष्ठ पर्यवेक्षक
के-6	के-1 से के-5 के इतर रेलपथ में इस प्रकार की क्षति जिससे वह अस्थाई तौर पर गाड़ियों आवागमन के लिए असुरक्षित हो जाए या जिससे यातायात का न्यूनतम निर्धारित समय सीमा से अधिक विलंबित होना सम्भावित हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
के-7	के-1 से के-6 से इतर रेलपथ में इस प्रकार की क्षति जिससे वह अस्थाई तौर पर गाड़ियों आवागमन के लिए असुरक्षित हो जाए या जिससे यातायात का न्यूनतम निर्धारित समय सीमा से अधिक विलंबित होना सम्भावित हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एल-1	ओवर हेड इक्विपमेंट (ओ एच इ) तार का टूटना या उसमें किसी प्रकार की क्षति के कारण ओवर हेड इक्विपमेंट (ओ एच इ) को तीन मिनट से अधिक समय के लिए स्विच ऑफ करना आवश्यक हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एल-2	ओवर हेड इक्विपमेंट (ओ एच इ) में तीन मिनट से अधिक समय तक कोई तनाव न हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

एल-3	जे-1 और जे-2 से इतर पैटोग्राफ का उलझना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एल-4	ए.सी. या दूसरे विद्युत उपकरणों में खराबी जिसके कारण गाड़ी से चल स्टॉक को काटना पड़े	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-1	आर आर आई/पूरे पैनल या उसके एक हिस्से की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-2	इंटरलाकिंग/रेल परिपथ, एक्सल काउंटर की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-3	ब्लॉक उपकरण की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-4	प्वाइंट मशीन और उपकरण की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-5	सिगनल/प्वाइंट की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-6	पन्द्रह मिनट से अधिक के लिए स्टेशन संचार/नियंत्रण की विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
एम-7	पन्द्रह मिनट से अधिक के लिए स्टेशन से स्टेशन या स्टेशन से समपार फाटक की संचार विफलता	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

### असामान्य घटनाएं

एन-1	यात्री गाड़ी के विध्वंस का प्रयास या बम विस्फोट या गाड़ी को अपहृत करना जिससे मानव जीवन की हानि हो या न हो और या गंभीर चोट और/या रेलवे संपत्ति की क्षति हो	मुख्य संरक्षा आयुक्त, मुपरिप्र, मुसंधि, मरेप्र, मुख्य सुरक्षा आयुक्त/रेलवे सुरक्षा बल	जिलाधिकारी, पुलिस अधीक्षक, राज्य रेलवे पुलिस/जी. आर.पी.	वरिष्ठ पर्यवेक्षक
एन-2	यात्री रहित गाड़ी के विध्वंस का प्रयास या बम विस्फोट या गाड़ी को अपहृत करना जिससे मानव जीवन की हानि हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

	या न हो और या गंभीर चोट और/या रेलवे संपत्ति की क्षति हो			
एन-3	बम विस्फोट या विस्फोट या सिगनल तथा रेलपथ कीतोड़-फोड़ या गाड़ी पर तैनात रनिंग स्टाफ को और या यात्रियों को रोकने की/ बंधक बनाने की कोशिश करना परंतु इसमें गाड़ी शामिल नहीं है	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
पी-1	व्यक्ति या व्यक्तियों का चलती गाड़ी से गिरने से गंभीर चोट लगना या मृत्यु होना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
पी-2	व्यक्ति या व्यक्तियों का गाड़ी से कट जाने या टकरा जाने से गंभीर चोट लगना या मृत्यु होना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
पी-3	व्यक्ति या व्यक्तियों का चलती गाड़ी से गिरने या गाड़ी अथवा इंजन से टकरा जाने से गंभीर चोट लगना या मृत्यु होना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
क्यू-1	रेलवे परिसर में (रेलवे क्वार्टर छोड़कर) किसी व्यक्ति चाहे वह यात्री हो, रेलवे कर्मचारी हो या कोई अनधिकृत व्यक्ति (या कोई अन्य व्यक्ति) की दुर्घटना से मृत्यु या स्वाभाविक मृत्यु या गंभीर चोट लगना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
क्यू-2	रेलवे परिसर या गाड़ी में हत्या अथवा आत्महत्या	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
क्यू-3	गाड़ी सहित रेलवे परिसर में लूट, लूट का प्रयास, चोरी या चोरी का प्रयास	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
क्यू-4	रेलवे परिसर में आग अथवा विस्फोट जिसमें गाड़ी शामिल न हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
क्यू-5	आग अथवा विस्फोट से रेलवे पुल की क्षति	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
क्यू-6	आन्दोलन के कारण रेल सेवा का ठप हो जाना।	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-



आर-1	वाहन या वाहनों का भाग जाना	मुख्य संरक्षा आयुक्त, मुपरिप्र, मुसंधि, मरेप्र, मुख्य सुरक्षा आयुक्त/रेलवे सुरक्षा बल	जिलाधिकारी, पुलिस अधीक्षक, राज्य रेलवे पुलिस/जी. आर.पी.	वरिष्ठ पर्यवेक्षक
आर-2	गाड़ी से पशुओं का कटना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
आर-3	बाढ़, ब्रीच तथा भूस्खलन आदि के परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण संचार लाईन का न्यूनतम निर्धारित सीमा से अधिक बाधित होना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
आर-4	बाढ़, ब्रीच तथा भूस्खलन आदि के अन्य मामले जिसके परिणामस्वरूप यातायात बाधित हो	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-
आर-5	पूर्ववर्ती श्रेणियों से इतर कोई दुर्घटना	-तदैव-	-तदैव-	-तदैव-

परिशिष्ट-1

पूर्वोत्तर रेलवे  
पूर्वोत्तर रेलवे NER GA-3  
दुर्घटना रिपोर्ट का प्रारूप

विभाग----- स्टेशन----- श्रेणी-----

1. माईलेज जिस पर दुर्घटना घटित हुई तथा दुर्घटना स्थल के समीप के स्टेशन का नाम	स्केच संलग्न है
2. दुर्घटना की तिथि तथा समय	
3.(ए) गाड़ी संख्या तथा गाड़ी का विवरण, लोको पायलट की सर्विस संख्या तथा नाम तथा इंजन की संख्या	
(बी)गाड़ी की गति	
(सी) बताएं यदि दुर्घटना सीधे, या वक्र सड़क पर, समतल पर या एक ग्रेड रोड पर हुई यदि ग्रेड पर हुई है तो क्या यह गाड़ी के विरुद्ध था या साथ में	
(डी) मौसम की स्थिति तथा दृश्यता	
(4) दुर्घटना का कारण तथा प्रकृति	
(5) घायल व्यक्ति, उनकी चोट का प्रकार और स्थिति	
(ए) नाम तथा पते, टिकट संख्या, यात्रा का आरंभिक तथा अंतिम स्टेशन, यात्रा की श्रेणी एवं कोच संख्या, यात्रियों की संख्या, जाति, लिंग, आयु लगभग तथा व्यवसाय	
(बी) चिकित्सीय जाँच का परिणाम,जाति,लिंग, एवं आयु,व्यवसाय, टिकट संख्या, आरंभिक से अंतिम स्टेशन आदि दिये जाने चाहिए	
(सी) घायल व्यक्तियों का क्या हुआ	
(डी) यदि रेलवे कर्मचारी ड्यूटी पर घायल हुआ है तो दुर्घटना के समय वह कितने समय से ड्यूटी पर था तथा उसकी ड्यूटी आरंभ करने का संभावित समय अवश्य वर्णित किया जाना चाहिए	
6. क्षतिग्रस्त वाहनो की संख्या, क्षति की स्थिति	
(ए) वाहन की स्थिति या इंजन के संबंध में वाहनो की स्थिति	
(बी) अकार्यशील वाहनो का निष्पादन कैसे किया गया	
7. क्षतिग्रस्तता मूल्य (लगभग) की सूची	
(ए) रेलपथ	₹ _____
(बी) इंजन	₹ _____

(सी) चल स्टॉक	₹ _____
(डी) सिगनल एवं इंटरलाकिंग	₹ _____
(ई) विद्युतीय उपकरण	₹ _____
(एफ) गाड़ी में या स्टेशन सीमा के अन्तर्गत सम्पत्ति	₹ _____
8.(ए) अवरोध का क्या कारण था?	
(बी) क्या यह जान-बूझ कर किया गया या दुर्घटना वश किया गया प्रतीत होता है?	
(सी) क्या किसी पर संदेह है?	
(डी) क्या लाइन के दोनो ओर बाड़ थी?	
(ई) यदि ऐसा था तो बाड़ की स्थिति?	
(एफ) क्या इंजन काउ कैचर या कैटल गार्ड से जुड़ा हुआ था?	
(जी) क्या अवरोध को हटा दिया गया है?	
(9) गाड़ियों के अलग होने, टायरों के टूटने, पहियों, एक्सेल, पटरी, एक्सल का गरम हो जाना, गाड़ियों में आग लगने के मामले में	
(ए) गाड़ी की संरचना, लोड का विवरण	
(बी) वाहन की इंजन से दूरी, मोटर कोच संख्या तथा स्वामित्व रेल का विवरण।	
(सी) क्या इंजन स्पार्क अरेस्टर से जुड़ा था यदि जुड़ा था तो उसका प्रकार	
(डी) इंधन की श्रेणी	
(ई) वाहनों के सामान का वर्णन	
(एफ) टायरो, पहियों, एक्सेल तथा पटरियों के टूटने का क्या कारण था	
(जी) टूटी हुई धातु की स्थिति, इसका निष्पादन कैसे किया गया?	
(एच) यात्री गाड़ी में आग लगने या व्यक्तियों के गाड़ी से बाहर गिरने आदि के मामले में, यदि चेतावनी जंजीर को खींचा गया हो तो बताएं।	
(10) गाड़ी में मृत्यु के मामले:-	
(ए) मृत व्यक्ति का विवरण, जाति, नाम, उम्र, तथा लिंग, क्या वह रेलवे कर्मचारी है, यात्री है अथवा अनाधिकृत व्यक्ति, निवास व्यवसाय, रोजगार.	
(बी) यदि यात्री हो तो टिकट की संख्या व श्रेणी	
(सी) उसी कम्पार्टमेंट में व्यक्तियों/यात्रियों की संख्या	
(डी) यात्री गाड़ी की संख्या, प्रकार और श्रेणी यदि यात्री की मौत संक्रामक बीमारी के कारण हुई हो तो क्या डिब्बे को अलग किया गया था और धूमित किया गया था	

(ई) मृत्यु का कारण	
(एफ) मृतक की सम्पत्ति की सूची तथा उनका किस प्रकार निष्पादन किया गया।	
(जी) शव का क्या किया गया है क्या उसे संबंधियों या पुलिस या सिविल सर्जन को सौंप दिया है।	
(एच) यदि कोई व्यक्ति दरवाजे के खुले होने से घायल हुआ हो या डिब्बे से गिर गया हो ऐसे मामले में बताए क्या गाड़ी में कोई शौचालय था?	
(आई) क्या जमाकर्ता को पुलिस /स्टेशन स्टाफ द्वारा ले जाया गया हो।	
(11) लाईन या स्टेशन सीमा के अन्तर्गत पाये गये घायल शवों के मामले में:-	
(ए) बताए कि किस अवस्था में शव पड़ा था तथा शरीर पर दिखाई देने वाली चोटों का विवरण दे या दूसरी परिस्थितियाँ जिनके कारण मृत्यु हुई हो या चोट लगी हो	
(बी) क्या यात्री, रेल कर्मचारी, अनाधिकृत व्यक्ति या आत्महत्या	
(12) व्यक्ति के गाड़ी से कटने के मामले में	
(ए) क्या इंजन कर्मी दल ने व्यक्ति को देखा था ?	
(बी) क्या लोको पायलट या सहायक लोको पायलट की दृष्टि दुर्घटना अवरोधक स्थल पर पड़ी थी	
(सी) क्या वह दिन के उजाले या अंधेरे का समय था	
(डी) यदि यह निश्चित रूप से मालूम नहीं था कि किस गाड़ी से व्यक्ति कटा था तो इंजन के दोनो ओर के लोको फोरमैन को खून के निशान या दूसरे प्रमाण हेतु इंजन के परीक्षण हेतु कहा गया था.	
13. अवपथन, गाड़ी के गलत लाइन पर आने, टक्कर या प्वाइन्ट बर्स्ट होने के मामले मे	
(ए) अवपथित एवं क्षतिगस्त वाहनों की संख्या, प्रकार, स्वामित्व रेलवे तथा गाड़ी मे वाहन की स्थिति	
(बी) बताएँ कि प्वाइन्टस तथा सिगनल ठीक ढंग से बंधे हुए थे या सही दिशा मे सेट थे और सिगनल देखा गया तथा यह भी बताएं कि सिगनल का प्रकाश दिखाई दे रहा था, झंडे ठीक से दिख रहे थे आदि	
(सी) बताएं क्या प्वाइंट या सिगनल अंतर्पाशित थे	
13(ए) निवारित टक्कर की स्थिति में बताएँ:-	
(ए) गाड़ी के लोड का विवरण	
(बी) वायु/वैक्यूम ब्रेक वाहनों की संख्या	

(सी) जब अवरोध या खतरा देखा गया उस समय गाड़ी की गति	
(डी) सर्वप्रथम अवरोध देखे जाने पर उसकी इंजन से दूरी	
(ई) समय और दृश्यता	
14. इंजन का खतरे की स्थिति में सिगनल पार कर जाने के मामले में	
(ए) क्या सिगनल अंतर्पाशित थे	
(बी) लोको पायलट ने कितनी दूरी तक खतरे के सिगनल को पार किया।	
(सी) क्या खतरे का सिगनल दिखाया गया और किसके द्वारा	
(डी) क्या ब्लाक सेक्शन खाली नहीं था तथा आखिरी गाड़ी कब निकली थी	
15. यदि वाहन स्टेशन से छिटक कर दूर हो गये तो बताएं कि वाहन कैसे जुड़े थे तथा वह कैसे अलग हो गये	
16. प्रभावित गाड़ियों का विलम्बन तथा यदि आवागमन अभी नहीं आरंभ किया जाना हो तो आगे होने वाली सम्भावित विलम्बन	
17(ए) कितने समय तक सड़क बन्द थी और किस सीमा तक	
(बी) यदि यानान्तरण आवश्यक था तो क्या प्रबंध किये गये	
(18) ब्लॉक कार्य की किस प्रणाली को लागू किया तथा क्या सब कुछ नियमित था। यदि नहीं तो विवरण दीजिए	
(19) यातायात को पुनः स्थापित करने के लिए किये गये उपाय	
(20) सहायता भेजने तथा पहुंचने का समय	
(21) स्टेशन का नाम जहां से सहायता पहुँची	
(22) सहायता प्राप्त करने में हुई देरी का कारण, यदि कोई हो	
(23) गार्ड की रिपोर्ट	
(24) लोको पायलट की रिपोर्ट	
(25) गंभीर दुर्घटना के मामले में	
ए) क्या रेल डाक सेवा के अधिकारियों को सूचना दी गई (डाक ले जा रही गाड़ी की दुर्घटना के मामले में)	
बी) क्या स्थानीय सरकार के अधिकारियों को सूचना दी गई (यदि दुर्घटना रेलवे अधिनियम की धारा 113 के अन्तर्गत आती है)	
26. उत्तरदायी स्टाफ के विरुद्ध की गई कार्रवाई, नाम, पदनाम और विभाग बताया जाए। (उत्तरदायी स्टाफ का बयान भी संलग्न किया जाए)	

### दुर्घटना का कारण तथा विवरण

सं.————— दिनांक—————  
सूचना हेतु ————— को अग्रेषित  
स्टेशन—————हस्ताक्षर—————  
दिनांक—————पदनाम—————

नोट:- यदि अतिरिक्त जगह चाहिए तो अलग से शीट जोड़ें ।

## दुर्घटना प्रारूप

दुर्घटना का वर्ग:-

दुर्घटना की श्रेणी:-

1. दुर्घटना का समय एवं तारीख	
2. मण्डल	
3. खंड	
4. ब्लॉक खंड	
5. स्टेशन पर/खंड के मध्य में	
6. गेज (बीजी/एम जी/एन जी)	
7. ट्रैक्शन (विद्युतीय/गैर-विद्युतीय)	
8. रूट का प्रकार	
9. कार्यप्रणाली	
10. स्टेशन की श्रेणी, सिगनल का प्रकार/इन्टर लांकिंग का स्तर	
11. गाड़ी का विवरण	गाड़ी सं.                      इंजन सं.                      भार
12. संक्षिप्त विवरण	
13. गाड़ी की कार्य करने की स्थिति (सामान्य/असामान्य) (संक्षिप्त में)	
14. प्रक्रियागत विफलता, यदि कोई हो (संक्षिप्त में)	
15. हताहत	मृत – गम्भीर रूप से घायल – साधारण रूप से घायल –
16. राहत प्रबंध	एआरएमई- आदेशित..... छोड़ा गया..... स्थल पर..... एआरटी- आदेशित..... छोड़ा गया..... स्थल पर..... क्रैन- आदेशित..... छोड़ा गया..... स्थल पर.....
17. घटना स्थल का दौरा करने वाले अधिकारी	
18. पुनर्स्थापन	रीरेलमेन्ट किया गया --- बजे/तारीख ट्रैक फिट --- बजे/तारीख ओएचई फिट --- बजे/तारीख सिगनल एवं दूरसंचार फिट - बजे/तारीख
19. प्रभावित लाईनो पर पहली गाड़ी के गुजरने का समय	
20. प्रथम दृष्टया कारण	
21. गेट विवरण	अनुसूची-I
22. चालक विवरण	अनुसूची-I
23. राज्य/ जिला	
24. अन्य सूचनाएं, यदि कोई हों	

(दुर्घटना की रिपोर्टिंग करने वाले अधिकारी)

## अनुसूची- I

### गेट विवरण

यातायात/ इंजीनियरिंग गेट-	श्रेणी -	गेट सं.-----	किमी-----
लिफ्टिंग बैरियर -	फ्लैप-	चेन -----	
टी वी यू-	वर्ष -		
इन्टरलॉकड -	या	नॉन-इन्टरलॉकड	
टेलीफोन उपलब्ध था	या	टेलीफोन उपलब्ध नहीं था	
गेट की सामान्य स्थिति -सड़क यातायात के लिए खुला- सड़क यातायात के लिए बंद-			
रोड चिन्ह -	स्पीड ब्रेकर	व्हिसल बोर्ड	
सड़क का प्रकार -	पक्की	पक्की	कच्ची
दृश्यता (मीटर में)			
ढलान, यदि कोई है			
पिछले दो वर्षों के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या			

### चालक का विवरण

नाम			
जन्म तिथि			
परिवार के सदस्य			
शिक्षा			
मुख्यालय			
ग्रेड			
श्वास की जाँच (पॉजिटिव- नशा किये हुए) ( निगेटिव-बिना नशे के )	साइन ऑन के समय	दुर्घटना के बाद	
नियुक्ति की तिथि	के रूप में		
सहायक चालक के रूप में पदोन्नति			
माल गाड़ी के चालक के रूप में पदोन्नति			
यात्री गाड़ी के चालक के रूप में पदोन्नति			
मेल/एक्सप्रेस गाड़ी के चालक के रूप में पदोन्नति			
चिकित्सीय जाँच की तारीख	उत्तीर्ण-	अगली ड्यू तिथि-	
चश्मे के साथ या चश्मे के बिना			
पुनश्चर्या की तारीख	उत्तीर्ण	अगली ड्यू तिथि	
संरक्षा शिविर	उत्तीर्ण	अगली ड्यू तिथि	
सक्षमता (स्वचालित खंड)			
घाट खंड			
संरक्षा श्रेणी ग्रेडिंग			
मानसिक परीक्षा			
पुरस्कार/दण्ड			
नामित लोको निरीक्षक			
साइनिंग ऑन/ऑफ			
ड्यूटी से पहले लिये गये विश्राम की अवधि			
खंड में पिछली यात्रा			
दुर्घटना का पुराना इतिहास यदि कोई हो।			

प्राधिकार: रेलवे बोर्ड का का पत्र सं.2000/सुरक्षा (ए एवं आर) 3/5 दिनांक 14.03.2006

### अध्याय—III

#### दुर्घटना प्रबंधन के लिए तैयारी

(मण्डलीय आपदा प्रबन्धन योजना)

- 1- रेलवे में आसानी से उपलब्ध सभी संसाधनों को अच्छी अवस्था में रखकर तथा उच्चकोटि की तैयारी तथा कुशलता से दुर्घटना प्रबंध तंत्र को बनाये रखा जाए। संसाधन से अभिप्राय रेलवे तथा गैर रेलवे व्यक्ति और सामग्रियां हैं जिसमें चिकित्सा, कार्मिक, परिवहन, स्वयंसेवक, ग्रामीण, पुलिस, सेना तथा अग्निशमन सेवाएं आदि शामिल हैं। संसाधनों का विवरण, उनका स्थान, सम्पर्क सूत्रों को संकलित किया जाए तथा इस डाटा बैंक को वेबसाईट पर आपदा प्रबंधन योजना के रूप में साथ ही साथ आपदा प्रबंधन के लिए नामित पर्यवेक्षकों तथा अधिकारियों को उपलब्ध कराया जाए।
2. संसाधन यूनिटों का समूह बनाना:— विभिन्न संसाधनों का निम्नलिखित यूनिटों में समूह बनाया जा सकता है:—
  - (क). संसाधन यूनिट I— गाड़ी तथा उसके आस-पास उपलब्ध संसाधन जैसे:—
    - (i) ट्रेन सुपरिटेण्डेन्ट पैन्ट्री कार तथा गार्ड के पास फर्स्ट एड बाक्स
    - (ii) ब्रेक यान तथा इंजन में पोर्टेबल टेलीफोन तथा अग्निशामक
    - (iii) गार्ड, चालक तथा अन्य विभागीय पर्यवेक्षक/कर्मचारी के पास वॉकी – टॉकी सेट
    - (iv) यात्रियों के पास सेलफोन/मोबाईल
    - (v) गाड़ी से यात्रा कर रहे चिकित्सा प्रैक्टिशनर, रेलवे अधिकारी तथा कर्मचारी चाहे वे ड्यूटी पर हों या छुट्टी पर
    - (vi) यात्रियों तथा पास के गांवों तथा कस्बों के स्वयंसेवक
    - (vii) दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध यातायात के साधन या समपार फाटक से गुजरने वाले साधन, पड़ोस के गांवों के ट्रैक्टर ट्राली सहित
    - (viii) नजदीक में उपलब्ध इंजीनियरिंग गैंग तथा दूसरे विभागीय कर्मचारी
    - (ix) नजदीक में उपलब्ध (पी सी ओ) चिकित्सा तथा संचार की सुविधाएं
  - (ख) **संसाधन यूनिट II** – मण्डल में स्थित दुर्घटना राहत-यान/ दुर्घटना राहत\_चिकित्सा उपकरण डिपो एवं अन्य स्थानों पर उपलब्ध संसाधन – रेलवे, चिकित्सा तथा विभागीय संसाधन
  - (ग) **यूनिट III में संसाधन/स्रोत:—** रेलवे, चिकित्सा तथा विभागीय संसाधन/स्रोत सहित मंडलो तथा निकटवर्ती क्षेत्रों, ए आर टी/ए आर एम इ टावर वेगन, रेल कम रोड वाहन, क्रेन तथा बुलडोजर डिपो पर उपलब्ध संसाधन।



- (घ) **यूनिट IV मे संसाधन/स्रोत:-** चिकित्सकों की सूची, अस्पतालो तथा दूसरे चिकित्सा प्रेक्टिशनर्स उनके दूरभाष नम्बरों के साथ, निवास तथा उन तक पहुंचने के लिए संचार के साधन सहित मंडल या मंडल से बाहर उपलब्ध गैर रेलवे स्रोत/संसाधन
3. **सूची तथा जाँच सूची की उपलब्धता:-** सभी स्रोतो, उनके निवास के साथ टेलीफोन नम्बरों, ई-मेल, पते इत्यादि की एक विवरणात्मक सूची को आपात प्रबंधन योजना/प्लान में उपलब्ध कराना चाहिए तथा इसे समय-समय पर अद्यतन किया जाना चाहिए। इस कार्य के लिए रेलवे का संरक्षा विभाग नोडल एजेंसी है। यह प्रत्येक मंडल की रेलवे वेबसाइट पर भी उपलब्ध होना चाहिए तथा नामित कार्यालयों में इसकी हार्ड कापी उपलब्ध होनी चाहिए।
4. **दुर्घटना प्रबंधन योजना:-** ओपेन लाईन, उत्पादन इकाईयों, वर्कशाप, लोको शेड, कैरिज डिपो, स्टेशन तथा यार्डों, रेलवे प्रशासन में हमेशा स्रोतों के विवरण उनके स्थान, सम्पर्क दूरभाष संख्या, आकस्मिक तथा आपात कालीन योजनाएं तथा दूसरे आवश्यक विवरण होने चाहिए तथा इसे डाटा बैंक में रखने के साथ-साथ संतोषजनक तैयारी की जानी चाहिए। ऐसी योजनाओं की प्रतियां कर्मियों, पर्यवेक्षकों, कर्मचारियों तथा राहत केन्द्रों पर होनी चाहिए जिनको प्राथमिक उपचार चिकित्सा सहायता, राहत, बचाव तथा दुर्घटना पीड़ितों तथा प्रमाणित व्यक्तियों की सहायता पहुँचाने के लिए जिन्हें दुर्घटना तथा आपात प्रबंधन पर नामित किया गया है। इसको मण्डल, जोन. तथा दूसरी इकाईयों को ना केवल अपने क्षेत्राधिकार बल्कि आस-पास के दूसरे क्षेत्र को भी क्षेत्राधिकार में लेकर तैयारी की जानी चाहिए। इन सूचनाओं की प्रत्येक मण्डल की रेलवे वेबसाइट तथा नामित कार्यालयों में हार्ड कापी पर उपलब्ध कराया जाना चाहिए। आपातकालीन प्रबंधन योजना के विवरणों को समय-समय पर अद्यतन किया जाए तथा रेलवे का संरक्षा विभाग इस कार्य के लिए नोडल एजेंसी होगा।
5. गाड़ी पर कार्यरत कर्मचारी, पर्यवेक्षकों तथा सभी विभागों के कर्मचारियों का प्रशिक्षण :-
- (क) सभी रेलवे कर्मियों के लिए प्राथमिक उपचार प्रशिक्षण अनिवार्य किया जाए विशेष रूप से घटना स्थल पर सर्व प्रथम उपलब्ध स्टाक जिनमें टिकट चेकिंग कर्मचारी, गैंगमैन तथा स्टेशन कर्मचारी सहित गाड़ी पर कार्यरत कर्मचारी तथा इसका गहन प्रशिक्षण इनके प्रारम्भिक/रिफ्रेशर पाठ्यक्रम में प्रदान किया जाना चाहिए
- (ख) रेलवे कर्मियों को गहन फायर फाइटिंग का प्रशिक्षण भी दिया जाना चाहिए मुख्यतः घटना स्थल पर सर्व प्रथम पहुंचने वाले रेलवे कर्मचारी
- (ग) रेलवे कर्मचारी जो घटना स्थल पर हमेशा सर्वप्रथम पहुंचता है (गैंगमैन तथा ए आर टी कर्मचारी), को फंसे हुए यात्रियों को बचाने का गहन प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए!
- (घ) नई बचाव तकनीकी तथा चिकित्सा राहत के बारे में जानकारी हेतु ए आर टी कर्मचारी के लिए प्रबंध किये जाने चाहिए।
- (ङ) ए आर टी तथा दूसरे संबंधित विभागीय कर्मियों जिन्हें घटना स्थल पर दिये गये कार्यों को कार्यान्वित करना है, को ठीक ढंग से व्यवहारिक प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए।
- (च) सभी संबंधित कर्मियों में नवीन ज्ञान को अद्यतन रखने के लिए पर्याप्त अन्तराल में रिफ्रेशर प्रशिक्षण अवश्य दिया जाना चाहिए।
- (छ) उन फ्रन्ट लाईन सेवाओं जिनका निजीकरण किया गया है, के निजी संचालको को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि उनके कर्मचारी को प्राथमिक उपचार बचाव तथा दूसरी बचाव तथा राहत की

तकनीकों का गहन प्रशिक्षण दिया गया है तथा इस हेतु उन्हें प्रमाण पत्र दिया गया है तथा ऐसे कर्मचारी को रिफ्रेशर कोर्स हेतु रेलवे संस्थान पर भेजा जा सकता है।

- (ज) रेलवे द्वारा फ्रन्टलाईन कर्मचारी, गैंगमनों तथा ए आर टी कर्मचारी को मान्य प्रशिक्षण संस्थानों जैसे सेन्ट जान एम्बुलेंस, रेड क्रॉस या कोई दूसरी एजेन्सियों यथा नागरिक सुरक्षा, तथा स्काउट-गाइडों की सहायता लेकर समय-समय पर प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु प्रबंध करना चाहिए।

6. कार्यकलाप केन्द्रों को सुसज्जित करना:-

मुख्य कार्य कलाप केन्द्र जहां राहत, बचाव तथा पुर्नस्थापना की गतिविधियां की जानी है/होगी, निम्नलिखित हैं.

- (क) दुर्घटना स्थल  
(ख) समीपवर्ती स्टेशनो पर  
(ग) मंडल तथा क्षेत्रीय नियंत्रण कार्यालय  
(घ) अस्पताल  
(ङ) स्थान जहां साइरन/हूटर प्रदान किये गये  
(च) स्टेशन, यार्ड जहां ए आर टी/ए आर एम इ/एस.पी.ए.आर.टी. स्थित है।  
(छ) लॉबी  
(ज) ट्रैक डिपो  
(झ) आर पी एफ की तैनाती/चौकी  
(ञ) टॉवर वेगन डिपो  
(ट) लोको शेड  
(ठ) आर सी आर वी डिपो  
(ड) अन्य ट्रैक मशीन डिपो

इन कार्यकलाप केन्द्र, उपकरणों, श्रमशक्ति तथा सामग्री से पूर्ण रूप से सुसज्जित/लैस होंगे। योजना का इलेक्ट्रॉनिक संस्करण देखने के लिए रेलनेट के साथ-साथ आपात प्रबंधन योजना की हार्ड कापी हमेशा उपलब्ध होनी चाहिए। संसाधनों की क्षमता बढ़ाने हेतु जिला आपात प्रबंधन योजना/राज्य - ग्रामीण स्तर के सहयोग से कदम उठाया जाना चाहिए।

7. एस.पी.ए.आर.टी. सहित ए आर एम इ, ए आर टी का निरीक्षण:- एस.पी.ए.आर.टी. सहित, ए आर टी, टॉवर वेगन, ए आर एम इ, ए आर टी का आवधिक निरीक्षण प्रभावपूर्ण ढंग से किया जाना चाहिए तथा तात्कालिक सूचना तथा कमियों को दूर करने के लिए शीघ्र कदम उठाये जाने चाहिए। निम्नलिखित मदों पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।

- (क) निर्धारित सूची के आधार पर उपकरणों की उपलब्धता  
(ख) सभी उपकरण क्रियाशील स्थिति में हों  
(ग) ए आर एम इ में दवाईयों की तथा खाद्य पदार्थों की समाप्ति तिथि और सफाई  
(घ) नामित कर्मचारी का निरीक्षण तथा कार्य साधक ज्ञान  
(ङ) एस.पी.ए.आर.टी./ ए आर टी, आर सी आर वी, ए आर टी/ए आर एम इ टॉवर वेगन पर स्टॉक की फिटनेस  
(च) एस.पी.ए.आर.टी./ई आर टी, आर सी आर वी, टॉवर वेगनों, ए आर टी/ए आर एम इ के प्रभारी के पास पर्याप्त अग्रदाय की उपलब्धता

- (8) रेलवे तथा गैर रेलवे संगठनों जैसे सेन्ट जॉन्स एम्बुलेंस तथा स्काउट, नागरिक सुरक्षा, गैर सरकारी संगठनों, राज्य कर्मचारियों के साथ सहयोग— इन संगठनों के साथ निकटतम सहयोग बनाये रखना चाहिए तथा इनके कर्मियों, स्वयंसेवकों को उनके पते तथा सम्पर्क संख्या के विवरण के साथ आपात प्रबंधन योजना में उल्लेख किया जाना चाहिए। राहत बचाव तथा पुर्नस्थापन कार्य के लिए रेलवे, राज्य, जिले में डिफेंस संगठन के स्वयं के आपदा प्रबंधन प्लान तथा प्रशिक्षित स्वयं सेवक हैं। दुर्घटना प्रबंधन में उनका साथ तथा सहयोग प्रभावी तथा परिणाम देने वाला होता है।

(9) **दुर्घटना ड्रिल एवं पूर्वाभ्यास:—**

यदि मुख्यालय के अन्तर्गत कोई दुर्घटना घटित नहीं होती है तो यह सुनिश्चित करने के लिए कि यदि दुर्घटना हो जाए तो दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी तथा ए आर एम इ पर पहुँचने वाले कर्मचारी कितने सचेत हैं तथा उन्हें उस काम की जानकारी भी है या नहीं जिसकी उनसे दुर्घटना के समय आशा की जाती है, प्रत्येक तीन महीने में एक बार दुर्घटना ड्रिल की जानी चाहिए! ऐसी ड्रिल के दौरान ए आर एम इ तथा दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी को वास्तव में निकट के स्टेशन के लिए रवाना कर दिया जाना चाहिए। रेलवे चिकित्सकों तथा दूसरे चिकित्सा कर्मचारियों तथा ब्रेकडाउन कर्मचारियों को इन गाड़ियों से ठीक उसी प्रकार से ही यात्रा पर रवाना करना चाहिए जैसे कि वह दुर्घटना की स्थिति में जाते हैं। दुर्घटना प्रबंधन हेतु नामित रेलवे वाहनो की तैयारियों की जांच करने के लिए सड़क द्वारा भी आवागमन किया जाना चाहिए। मामले के आधार पर नियंत्रण प्रभारी द्वारा अधिकारियों तथा स्टाक एवं मोबाईल ब्रेक डाउन उपकरण को सड़क मार्ग से भेजने का उचित निर्णय लिया जाना चाहिए। रेलवे एंबुलेंस को भी रवाना कर देना चाहिए। ऐसे दूसरे अधिकारियों, विभागों तथा कर्मचारी जिनकी दुर्घटना के समय पर विशेष तैनाती/ज्यूटी होती है लेकिन इन गाड़ियों से नहीं आ सकते हैं, को भी भाग लेना होगा। ड्रिल वरिष्ठ डी एस ओ/ए डी एस ओ के निर्देश तथा देखरेख में होनी चाहिए तथा मॉक ड्रिल के बारे में पूरी तरह से गोपनीयता बरती जानी चाहिए।

**फुल स्केल मॉक ड्रिल:—** आपात प्रबंधन अनिवार्य रूप से सभी परिस्थितियों में तैयारी को आवश्यक बनाने के लिए तथा प्रबंधन का प्रभाव पूर्ण ढंग से इस्तेमाल हुआ है या नहीं, इसका विश्लेषण आवधिक फुल स्केल मॉक ड्रिल द्वारा किया जायेगा:—

(i) **फुल स्केल मॉक ड्रिल का उद्देश्य है:—**

- प्लानिंग तथा सभी उपकरणों को अच्छी स्थिति में रखकर शामिल करते हुए दुर्घटना प्रबंधन व्यवस्था/प्रणाली पर तैयारियों का आकलन करना
- अभ्यास के पूर्ण निष्पादन का आकलन करने के लिए कार्यगत प्रतिक्रिया का संकलन करना
- दुर्घटना पुर्नस्थापन के संबंध में निष्पादन का आंकलन

(ii) **इन फुल स्केल मॉक ड्रिल के दौरान निम्न बातों की गहराई से जांच की जाए:—**

- निर्धारित समय के अन्तर्गत ए आर एम इ/ए आर टी को रवाना करना
- विशेष गाड़ियों की गति
- कर्मचारियों को एकत्र करना
- ए आर टी, एच आर डी, एच आर इ तथा दूसरे बचाव उपकरणों का इस्तेमाल
- घटनाओं को दर्ज करना
- फील्ड टेलीफोन/दूरभाष तथा संचार नेटवर्क का कार्य
- जनरेटर सेट, प्रकाश उपकरणों का कार्य

- प्राथमिक चिकित्सकों तथा उपलब्ध चिकित्सा उपकरणों की तैयारी
- पर्याप्त मात्रा में श्रमशक्ति को गतिशील करने हेतु वाणिज्य विभाग की तैयारी

(iii) ड़िल समाप्त होने पर विवरणात्मक रिपोर्ट तैयार की जाए कमियों की सूचना, तथा सुधारात्मक उपाय तथा सुधार

(iv) उचित स्तर के संबंधित सिविल अधिकारियों को सूचित किया जाना

**संगोष्ठी/कार्यशाला:—** दुर्घटना की तैयारी तथा दुर्घटना प्रबंध योजना, महत्वपूर्ण कार्यकलाप केन्द्रों पर तथा विभिन्न विभागों के कर्मचारियों पर ध्यान देते हुए आवधिक रूप से सेमिनार का संचालन किया जाना चाहिए ताकि कर्मचारी टीम-वर्क के रूप में भी प्रशिक्षित हो सके।

(10) महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशनों तथा नियंत्रण कार्यालयों पर सड़क मानचित्र का विवरणात्मक प्रदर्शन, इन संसाधनों/स्रोतों, इनकी स्थिति, सम्पर्क दूरभाष संख्या तथा दूसरे विवरणों को पहचान कर, संकलित करके 'डाटा बैंक' में रख दिया जाना चाहिए। यह डाटा बैंक मंडलों, आपात प्रबंधन योजनाओं पर उपलब्ध कराया जाना चाहिए तथा इसको रेलवे वेबसाइट पर तुरंत प्रयोग के लिए डाल देना चाहिए।

(11) **ए आर टी तथा एआर एम इ को नवीन प्रौद्योगिकी को अपनाना**

ए आर टी तथा एआर एम इ में यात्रियों को प्रभावी राहत, बचाव तथा यातायात पुर्नस्थापना तथा सुविधा प्रदान करने हेतु ए आर एम इ तथा एआर टी को उन्नत तथा नवीनतम प्रौद्योगिकी से सुसज्जित किया जाना चाहिए।

(12) **तैयारियों पर विशेष जोर देना:—**

गाड़ी पर कार्यरत कर्मचारियों, स्टेशनों/समीपवर्ती स्टेशनो, मंडलीय/क्षेत्र नियंत्रण, मुख्यालय नियंत्रण, रेलवे अस्पताल, ए आर एम इ तथा ए आर टी पर निम्नलिखित बातों पर विशेष ध्यान जोर दिया जाना चाहिए।

- (क) कर्मचारी के व्यक्तिगत उपकरण
- (ख) गाड़ी सहित आपातकालीन उपकरण
- (ग) गाड़ी में डाक्टरों, रेलवे अधिकारियों को जानकारी की उपलब्धता
- (घ) रेलवे तथा गैर रेलवे पर स्रोतों/संसाधनों की सूची, उनके सम्पर्क नम्बर तथा पते सहित
- (ङ) उपयोग किए गई मदों के रिक्यूपमेन्ट की कार्यप्रणाली
- (च) निरीक्षण तथा अनुरक्षण अनुसूची
- (छ) प्रशिक्षण तथा मॉक ड़िल
- (ज) सड़क मानचित्र

## अध्याय-IV

### दुर्घटना स्थल का बचाव तथा दुर्घटना की रिपोर्टिंग

- 1- दुर्घटना स्थल का बचाव :-** इस विषय पर सामान्य एवं सहायक नियमों तथा अनुदेशों जो दुर्घटना होने के तुरन्त बाद दिये जाते हैं, के अनुसार, दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी/गाड़ियों को और अधिक क्षति से बचाने के लिए तथा दूसरी गाड़ियों तथा जीवन एवं सम्पत्ति की दुर्घटना से बचाने के लिए सर्वप्रथम प्रयत्न किया जाना चाहिए। इसे सर्वोच्च प्राथमिकता पर निम्नलिखित से सुनिश्चित किया जाना चाहिए-
- लोको-पायलेट, सहायक लोको-पायलेट, सहायक गार्ड तथा प्रभावित गाड़ी का गार्ड या अन्य कोई पर्यवेक्षकीय कर्मचारी जो फुटप्लेट या ब्रेकवान पर है और ड्यूटी पर यात्रा कर रहा है।
  - स्टेशन मास्टर तथा निकटवर्ती स्टेशनों पर उपलब्ध अन्य पी वे, एस एन्ड टी एवं टी आर डी कर्मचारी
  - खण्ड नियंत्रक
- नोट:-** किसी ट्रेन/गाड़ी कर्मचारी की मृत्यु या अक्षमता की स्थिति में उनकी ड्यूटी उपलब्ध सक्षम कर्मचारी द्वारा की जानी चाहिए।
- यदि ओ एच ई ट्रिप नहीं करती है तो टी पी सी को इसे स्विच ऑफ करना चाहिए। समीपवर्ती लाइन से जब तक यह सुनिश्चित न हो जाए कि यह बाधित नहीं हुई है तथा ओ एच ई ठीक स्थिति में है ओ एच इ को पुर्नस्थापित नहीं किया जाएगा।
- 2. दुर्घटना की रिपोर्ट:-**  
प्रत्येक रेलवे कर्मचारी, निकटवर्ती स्टेशन मास्टर या जहां कोई स्टेशन मास्टर नहीं है, उस रेलवे का अनुभाग प्रभारी, जहां दुर्घटना घटित हुई है, को दुर्घटना या 'असामान्य घटना' का विवरण जो भी उनकी जानकारी में आता है बिना समय नष्ट किए किसी भी उपलब्ध तीव्रतम साधन से देना होगा।
- 3. दुर्घटना स्थल से पहली सूचना को भेजना/रिले करना-** गाड़ी के गार्ड, चालक, सहायक चालक तथा अन्य गाड़ी कर्मचारी को त्वरित आकलन करने के बाद प्रथम सूचना तीव्र माध्यम से नियंत्रण कक्ष या निकटवर्ती सन्निकट स्टेशन को भेज देनी चाहिए। सूचना में निम्नलिखित बातें संक्षेप में होनी चाहिए ताकि राहत तथा सहायता बिना समय नष्ट किए भेजी जा सके।
- दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी का समय तथा विवरण
  - दुर्घटना स्थल का लोकेशन कि०मी० में तथा दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के ब्रेकवैन तथा इंजन का लोकेशन कि०मी० में।
  - मृतकों या घायलों की अनुमानित संख्या (यदि सुनिश्चित नहीं है तो इस पर 'नहीं मालूम/सन्देहास्पद' टिप्पणी होनी चाहिए)
  - आवश्यक सहायता संक्षेप में तथा यदि सन्निकट लाइन प्रभावित हुई है या नहीं
- पूरक संदेश** राहत बचाव तथा पुर्नस्थापना करने के लिए दुर्घटना का विवरण, हताहतों/घायलों तथा ए आर टी तथा चिकित्सा इत्यादि सहित सहायता को बढ़ाने के लिए बाद में दिना जाना चाहिए!
- अतिरिक्त संदेश** भी यदि पुर्नस्थापन के अनुमानित समय तथा दुर्घटना संबंधी विशेष रूप से कोई जानकारी हो तो पिछले डाटा को अद्यतन करते हुए तथा कोई अतिरिक्त सूचना एकत्र करते हुए शामिल किया जाना चाहिए।
- 4. दुर्घटना के बारे में सूचना मिलने के बाद समीपवर्ती/सन्निकट स्टेशन मास्टर/खण्ड के प्रभारी/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करना:-**
- ब्लॉक सेक्शन की सुरक्षा करते हुए तथा दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को भी ऐसा ही करने की सलाह देना

- (ख) दुर्घटना स्थल की सुरक्षा तथा घायल एवं फंसे हुए यात्रियों को सभी प्रकार की सहायता प्रदान करने हेतु पर्यवेक्षकों तथा दूसरे संबंधित अधिकारियों तथा टी आर डी एस एस इ, पी वे, एस एण्ड टी/टेलीकाम सभी को शामिल करते हुए स्थानीय समीपवर्ती जी आर पी तथा आर पी एफ कर्मियों को सूचना देना
- (ग) नियंत्रण कक्ष पर खण्ड नियंत्रक (संरक्षा नियंत्रक यदि नियंत्रक कार्यालय में इसको तैनात किया गया हो) को दुर्घटना तथा आवश्यक सहायता की प्रकृति के संबंध में सूचित करना।
- (घ) घायल यात्रियों को तुरन्त चिकित्सा सहायता प्रदान करने हेतु उपलब्ध सूची के अनुसार स्थानीय चिकित्सकों तथा अस्पतालों को सचेत करना। आग की स्थिति में फायर ब्रिगेड की मांग की जानी चाहिए।
- (ङ) दुर्घटना प्रबंधन में सहायता के लिए स्टेशन प्रबंधक, कुली तथा दूसरे स्टेशन कर्मचारी, जो ड्यूटी पर नहीं हैं, को बुलाना/सूचित करना।
- (च) वॉकी-टॉकी पर गार्ड तथा चालक से दुर्घटना की गंभीरता तथा अनुमानित क्षति के सम्बन्ध में बात करके नियंत्रण/कंट्रोल को सूचित करना।
- (छ) सक्षम रेलवे अधिकारियों द्वारा जब तक यह यकीन न हो जाए कि दूसरी लाइन अवरोध रहित है तब तक दूसरी लाइनों पर गाड़ियों का संचलन तुरन्त बन्द कर दिया जाए।

**(5) दुर्घटना के बारे में सूचना प्राप्त होते ही नियंत्रण कार्यालय द्वारा सूचना भेजना**  
कन्ट्रोल को सूचना मिलते ही -

- (क) सन्निकट लाइन पर गाड़ियों का संचलन तथा खण्ड की सुरक्षा
- (ख) सभी राहत केन्द्रों तथा समीपवर्ती स्टेशन मास्टर, चिकित्सा विभाग, आर सी आर वी, टॉवर वैगन, ए आर टी, ए आर एम इ को सचेत करना।
- (ग) सभी उप नियंत्रकों यथा यांत्रिक कंट्रोल, सिग्नल कंट्रोल, विद्युत कंट्रोल, वाणिज्य कंट्रोल, सुरक्षा कंट्रोल, सेफ्टी कंट्रोल, इंजीनियरिंग कंट्रोल इत्यादि को सूचना देना जो राहत केन्द्रों तथा उनके संबंधित अधिकारियों को इसके बारे में सूचना देंगे।
- (घ) निर्देशानुसार निर्धारित क्रम में सभी अधिकारियों को सूचना देना।
- (ङ) अगले विवरण का इन्तजार किये बिना केन्द्रीय कन्ट्रोल के मुख्यालय को सूचना देना जिसे बाद में पूरा कर दिया जाएगा।
- (च) जिला न्यायधीश और पुलिस कर्मियों, यदि उनकी आवश्यकता हो को सूचित किया जाए।
- (छ) रेल डाक सेवा, सेना, निकटवर्ती मंडलों/रेलों को सूचित किया जाए, जैसा मामला हो।
- (ट) जनसम्पर्क अधिकारी के परामर्श से जनसम्पर्क अधिकारी, आकाशवाणी, दूरदर्शन, पुलिस नियंत्रण कक्ष, स्थानीय सिविल अधिकारियों को सूचित किया जाए, जैसा मामला हो।

**(6) केन्द्रीय कन्ट्रोल द्वारा दुर्घटना का विवरण/रिपोर्टिंग:-** केन्द्रीय नियंत्रण/ कन्ट्रोल को निर्धारित प्रोफार्मा में दुर्घटना रजिस्टर तथा संबंधित विभागों के निर्धारित नामित कर्मचारियों की सूचना का रिकार्ड रखना होगा। गंभीर दुर्घटना के मामले में आपातकालीन नियंत्रण/कंट्रोल स्थापित किया जाना चाहिए जो सभी मंडलों/रेलवे को हताहतों तथा घायलों की विवरणात्मक सूची के साथ तथा ट्रैफिक/यातायात के नियमन हेतु परामर्श देगा। सभी घटनाओं का लेखा-जोखा कुशलता पूर्वक तब तक रखा जाए जब तक कि पुनर्स्थापना/रेस्टोरेशन का कार्य किया जा रहा है।

सेन्ट्रल/केन्द्रीय नियंत्रण द्वारा मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी को अवश्य सूचना दी जाए जो मीडिया में प्रेस नोट जारी करने के लिए प्रबंध करेंगे।

**(7) संयुक्त स्टेशन पर दुर्घटना की रिपोर्टिंग:-** संयुक्त स्टेशन पर घटना घटित होने की स्थिति में या एक रेलवे की गाड़ी दूसरे रेलवे के सेक्शन में कार्यरत हो तो दुर्घटना की रिपोर्ट स्टेशन पर कार्यरत रेलवे या सेक्शन तथा गाड़ी के रेलवे के उचित प्राधिकारी को सूचित किया जाए। यदि यात्री गाड़ी हो तो दूसरी रेलवे के स्थानीय अधिकारियों तथा पर्यवेक्षकों को भी सूचित किया जाए

जो दुर्घटना स्थल पर तुरन्त स्रोतों को गति प्रदान करने तथा भीड़ के प्रबंधन में सहायता कर सकते हैं। दुर्घटना को उस रेलवे या खण्ड/सेक्शन के विवरण में शामिल किया जाएगा।

- (8) **रेलवे सुरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट किये जाने योग्य दुर्घटना की रिपोर्टिंग:-** रिपोर्ट की जाने वाली गाड़ी दुर्घटना के मामले में मुख्यालय संरक्षा विभाग के नामित प्राधिकारी या उनकी अनुपस्थिति में इस कार्य के लिए नामित दूसरे प्राधिकारी दुर्घटना के बारे में मुख्य संरक्षा आयुक्त को तुरन्त सूचित करेंगे।
- (9) **रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट की जाने वाली दुर्घटना :-** मुख्यालय सेन्ट्रल कन्ट्रोल/ केन्द्रीय नियंत्रण के द्वारा दुर्घटना की निम्न श्रेणियों को रेलवे बोर्ड को सूचित करना होगा-
- (1) (क) सभी परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं  
(ख) किसी भी यार्ड दुर्घटना से ट्रैफिक-थ्रू अथवा मुख्य (Main) लाइन पर गंभीर अप्रत्यक्ष प्रभाव पड़ने के परिणाम स्वरूप ट्रैफिक/यातायात की स्थिति में बदलाव निर्धारित सीमा से अधिक होता है।  
(ग) भूस्खलन, दरारों, ओ एच इ के ठप होने इत्यादि के परिणाम स्वरूप ट्रैफिक यातायात का मार्ग परिवर्तन निर्धारित सीमा से अधिक होता है।  
(घ) संभावित टक्कर  
(ङ) चालक सिगनल तथा खतरे को पार करता है।
- (2) (क) मुख्यालय के सुरक्षा विभाग के नामित अधिकारी तत्पश्चात निर्धारित प्रारूप में रेलवे बोर्ड के सुरक्षा निदेशालय के नामित अधिकारी को सूचना दें। बोर्ड स्तर पर सुरक्षा निदेशालय को संदेश जारी करना होगा और आगे की कार्रवाई करनी होगी।  
(ख) भूस्खलन, दरारों, ओ एच ई के ठप होने की स्थिति में जिसके परिणाम स्वरूप/ट्रैफिक/यातायात का रास्ता बदलना निर्धारित सीमा से अधिक होता है तथा जन आंदोलन के कारण भी ऐसा होने पर मुख्यालय नियंत्रण कार्यालय को रेलवे बोर्ड के समय पालन प्रकोष्ठ तथा कोचिंग निदेशालय को रिपोर्ट करनी होगी।  
(ग) जन आन्दोलन के कारण गाड़ी सेवाओं का बाधित होना क्यू-6 के अलावा एन, पी तथा क्यू के अन्तर्गत आने वाले मामलों को सुरक्षा निदेशालय द्वारा निपटाया जाएगा। इस आवधिक (मासिक) रिपोर्ट के अतिरिक्त सभी श्रेणियों में दुर्घटना के विवरण को निर्धारित प्रारूप में रेलवे बोर्ड को भेजा जाएगा।

#### 10. राज्य सरकार को दुर्घटना की रिपोर्टिंग:-

- अ -रेलवे प्रशासन द्वारा रिपोर्ट योग्य दुर्घटना के मामले में धारा के अनुच्छेद 113 के अन्तर्गत दुर्घटना की सूचना बिना देरी किए राज्य सरकार को भेजनी होगी:-
- (क) **निम्नलिखित मामलों में तीव्रतम साधनों के द्वारा:-**  
(i) नियम-3 के स्पष्टीकरण के अन्तर्गत मानव जीवन की हानि वाली दुर्घटना को गंभीर समझा जाए।  
(ii) दुर्घटना से होने वाली क्षति से स्थायी रास्ते का 24 घंटों से भी अधिक बाधित होगा तथा  
(iii) गाड़ी में विध्वंस या गाड़ी विध्वंस का प्रयास, गाड़ी में तोड़-फोड़ अथवा बम विस्फोट तथा

(ख) अन्य सभी मामलों में पत्र द्वारा

**C& सूचना में दिये जाने वाले विवरण :-** 1989 (1989 का 24) (धारा से सम्बद्ध) रेलवे अधिनियम की धारा 113 के अनुसार सूचना में निम्नलिखित विवरण होने चाहिए-

- (i) किलोमीटर या स्टेशन या दोनों, जहां दुर्घटना हुई हो  
(ii) दुर्घटना का समय तथा दिनांक  
(iii) गाड़ी या गाड़ियों की संख्या तथा वर्णन  
(iv) दुर्घटना की प्रकृति  
(V) जहां तक मालूम हो, मारे गये तथा घायल लोगों की संख्या  
(Vi) जहां तक मालूम हो, दुर्घटना का कारण तथा

- (vii) ट्रेफिक/यातायात की संभावित विलम्बन
11. **गैर यातायात साइडिंग या परिसर में दुर्घटना की रिपोर्टिंग:**— ट्रेफिक के अलावा अन्य विभागों का नियंत्रण विशेष रूप से गैर यातायात साइडिंग या परिसर में दुर्घटना की रिपोर्टिंग पर होने वाली दुर्घटना की रिपोर्ट मंडल के मंरेप्र/अमंरेप्र के साथ-साथ ऐसे परिसर तथा गैर यातायात साइडिंग के प्रभारी अधिकारी से की जानी होगी तथा प्राधिकारी स्टेशन मास्टर के लिए दुर्घटना संबंधी नियमों का अवलोकन करेंगे।
  12. **स्टेशन मास्टरों द्वारा दुर्घटना संबंधी सभी सम्बन्धित संदेश भेजा जाना:**— स्टेशन मास्टर उपयुक्त समय पर दुर्घटना संबंधी सभी संदेश जारी करेंगे, संदेशों को 'दुर्घटना संदेश' के रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए, गंभीर दुर्घटनाओं के लिए 'उच्च प्राथमिकता' तथा अन्य मामलों में 'उच्च प्राथमिकता' का संदेश दिया जाना चाहिए।  
दुर्घटना स्थल के निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर को नियमानुसार सभी दुर्घटनाओं के लिए रिपोर्टिंग का अधिकार है। उच्च अधिकारी की उपस्थिति में स्टेशन मास्टर अपने उत्तरदायित्व से निवृत्त नहीं हो सकता। रेलवे के ऐसे स्टेशन पर जहां कोई स्टेशन मास्टर नहीं है, उसके लिए प्रभारी रेलवे सेवक स्टेशन मास्टर के कर्तव्य पूर्ण करने के लिए जिम्मेदार होगा। चालक/गार्ड भी रिमोट सॉकेट से आपातकालीन टेलीफोन के द्वारा नियंत्रक को सीधे-सीधे दुर्घटना की रिपोर्ट दे सकते हैं।
  13. **दुर्घटना एक से अधिक वर्ग में दुर्घटना का होना:**— यदि दुर्घटना एक से अधिक वर्ग में होती है तो इसको उच्च वर्ग के अन्तर्गत रिपोर्ट करना चाहिए तथा इसका निर्णय मंडलीय मंरेप्र तथा अमंरेप्र के परामर्श पर संरक्षा अधिकारी के द्वारा लिया जाना चाहिए।
  14. **दुर्घटना का पुनःवर्गीकरण:**— यदि सभी दुर्घटना संबंधी संदेशों के जारी करने के बाद उपलब्ध जानकारी यह दर्शाती है कि दुर्घटना गलत तरीके से वर्गीकृत की गई है तो "सर्वसम्बन्धित दुर्घटना संदेश" नया संदेश दुर्घटना स्थल प्रभारी द्वारा जारी किया जाएगा।
  15. **संयुक्त स्टेशन तथा इंजन इत्यादि पर दुर्घटनाएं:**— संयुक्त स्टेशन पर घटना घटित होने की स्थिति में या एक रेलवे की गाड़ी यदि दूसरे रेलवे के खण्ड में कार्यरत हो तो दुर्घटना की रिपोर्ट रेलवे पर कार्यरत स्टेशन के उचित अधिकारी/प्राधिकारी या खण्ड तथा गाड़ी के स्वामित्व वाली रेलवे तथा दूसरी रेलवे के स्थानीय अधिकारियों तथा पर्यवेक्षकों को भी की जानी चाहिए जो दुर्घटना स्थल पर स्रोतों/संसाधनों को तुरन्त ले जाने में सहायता प्रदान कर सकते हैं। यदि यात्री गाड़ी दुर्घटना ग्रस्त हो ता वे भीड़ का प्रबंध करने में भी सहायता कर सकते हैं। दुर्घटना का विवरण स्वामित्व वाली रेलवे के खण्ड या स्टेशन में शामिल किया जाएगा।
  16. **विस्फोटकों तथा ज्वलनशील तेल व द्रव्यों के भण्डारण हैण्डिलग तथा परिवहन पर दुर्घटना रपट** :—किसी गंभीर विस्फोट अथवा अग्निकांड तथा विस्फोटक तथा ज्वलनशील तेल व द्रव्यों के मामले में मंरेप्र यह अवश्य देखें कि सूचना की एक प्रति 'चीफ इंस्पेक्टर आफ एक्सप्लोसिव इन इंडिया, नागपुर कोड एक्सप्लोसिव्स तथा क्षेत्र के इंस्पेक्टर आफ एक्सप्लोसिव को संबोधित किया गया हो। यदि इंस्पेक्टर कोई जांच करना चाहता है तो यदि संभव हो तो सभी अवशेष/मलवा बिना हटाए वैसे ही पड़े रहने का आदेश दिया जाए। गैस एवं अन्य ज्वलनशील द्रवों के रिसाव तथा टैंक वैगन के पटरी से तरने/पलटने के मामलों की सूचना भी चीफ इंस्पेक्टर आफ एक्सप्लोसिव्स इन इंडिया, नागपुर को दी जानी चाहिए।
  17. **डाक प्राधिकारी को सूचना** :— डाक ले जाने वाली रेल गाड़ी की दुर्घटना अथवा मार्ग परिवर्तन अथवा यातायात के कारण विलम्ब होने के मामले में अथवा संचार माध्यम में बाधा उत्पन्न होने के मामले में मंरेप्र एवं मुख्य नियंत्रक अथवा नियंत्रण प्रभारी यह अवश्य सुनिश्चित कर लें कि संबंधित रेल डाक सेवा (आर.एम.एस.) को विधिवत सूचित कर दिया गया है।
  18. **दूरभाष (टेलीफोन) पर बोर्ड को सूचित किए जाने वाली दुर्घटना सूचना के लिए प्रारूप (फार्मेट)**



(अ) मुख्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड को दुर्घटना की सूचना देने के लिए प्रारूप (फार्मेट)  
दुर्घटना प्रारूप (एक्सीडेंट फार्म)

दुर्घटना प्रारूप

दुर्घटना का वर्ग:-

दुर्घटना की श्रेणी:-

1. दुर्घटना का समय एवं तारीख	
2. मण्डल	
3. खंड	
4. ब्लॉक खंड	
5. स्टेशन पर/खंड के मध्य में	
6. गेज (बीजी/एम जी/एन जी)	
7. ट्रैक्शन (विद्युतीय/गैर-विद्युतीय)	
8. रूट का प्रकार	
9. कार्यप्रणाली	
10. स्टेशन की श्रेणी, सिगनल का प्रकार/इन्टर लांकिंग का स्तर	
11. गाड़ी का विवरण	गाड़ी सं.                      इंजन सं.                      भार
12. संक्षिप्त विवरण	
13. गाड़ी की कार्य करने की स्थिति (सामान्य/असामान्य) (संक्षिप्त में)	
14. प्रक्रियागत विफलता, यदि कोई हो (संक्षिप्त में)	
15. हताहत	मृत – गम्भीर रूप से घायल – साधारण रूप से घायल –
16. राहत प्रबंध	एआरएमई- आदेशित..... छोड़ा गया..... स्थल पर..... एआरटी- आदेशित..... छोड़ा गया..... स्थल पर..... क्रेन- आदेशित..... छोड़ा गया..... स्थल पर.....
17. घटना स्थल का दौरा करने वाले अधिकारी	
18. पुनर्स्थापन	रीरेलमेन्ट किया गया    -- बजे/तारीख ट्रैक फिट -- बजे/तारीख ओएचई फिट                      -- बजे/तारीख सिगनल एवं दूरसंचार फिट – बजे/तारीख
19. प्रभावित लाईनो पर पहली गाड़ी के गुजरने का समय	
20. प्रथम दृष्टया कारण	
21. गेट विवरण	अनुसूची-क
22. चालक विवरण	अनुसूची-क

23. राज्य/ जिला	
24. अन्य सूचनाएं, यदि कोई हों	

(दुर्घटना की रिपोर्टिंग करने वाले अधिकारी)

### अनुसूची- क

#### गेट विवरण

यातायात/ इंजीनियरिंग गेट-	श्रेणी -	गेट सं.-----	किमी-----
लिफ्टिंग बैरियर -	फ्लैप-	चेन -----	
टी वी यू-	वर्ष -		
इन्टरलॉकड -	या	नॉन-इन्टरलॉकड	
टेलीफोन उपलब्ध था	या	टेलीफोन उपलब्ध नहीं था	
गेट की सामान्य स्थिति -सड़क यातायात के लिए खुला-	सड़क यातायात के लिए बंद-		
रोड चिन्ह -	स्पीड ब्रेकर	व्हिसल बोर्ड	
सड़क का प्रकार -	पक्की	पक्की	कच्ची
दृश्यता (मीटर में)			
ढलान, यदि कोई है			
पिछले दो वर्षों के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या			

#### चालक का विवरण

नाम		
जन्म तिथि		
परिवार के सदस्य		
शिक्षा		
मुख्यालय		
ग्रेड		
श्वास की जाँच (पॉजिटिव- नशा किये हुए) ( निगेटिव-बिना नशे के )	साइन ऑन के समय	दुर्घटना के बाद
नियुक्ति की तिथि	के रूप में	
सहायक चालक के रूप में पदोन्नति		
माल गाड़ी के चालक के रूप में पदोन्नति		
यात्री गाड़ी के चालक के रूप में पदोन्नति		
मेल/एक्सप्रेस गाड़ी के चालक के रूप में पदोन्नति		
चिकित्सीय जाँच की तारीख	उत्तीर्ण-	अगली ड्यू तिथि-
चश्मे के साथ या चश्मे के बिना		
पुनश्चर्या की तारीख	उत्तीर्ण	अगली ड्यू तिथि
संरक्षा शिविर	उत्तीर्ण	अगली ड्यू तिथि
सक्षमता (स्वचालित खंड)		
घाट खंड		
संरक्षा श्रेणी ग्रेडिंग		

मानसिक परीक्षा	
पुरस्कार / दण्ड	
नामित लोको निरीक्षक	
साइनिंग ऑन / ऑफ	
ड्यूटी से पहले लिये गये विश्राम की अवधि	
खंड में पिछली यात्रा	
दुर्घटना का पुराना इतिहास यदि कोई हो।	

प्राधिकार – रेलवे बोर्ड का पत्र सं.-2000/सेफटी (ए एंड आर)/3/5 दिनांक 14.03.2006

### दुर्घटना संदेश

(ब) दुर्घटना के संक्षिप्त विवरण, हताहत, क्षति का कुल विवरण एवं लागत, राहत उपाय, प्रथम दृष्टया कारण एवं यातायात पुनर्स्थापना का संभावित समय के अतिरिक्त बोर्ड को आगे भेजने के लिए सूचना उपर्युक्त प्रारूप (फार्मेट) के अनुसार एकत्र किया जाए।

1. टक्कर

#### स्टेशन पर

(i) स्टेशन का वर्गीकरण

(ii) सिगनल व अंतर्पाशन (इंटर लॉकिंग) के मानक तथा ट्रैक सर्किटिंग का प्रकार

(iii) गाड़ी आगमन (रिसेप्शन) के लिए लाइन नामांकन की प्रणाली (लाइन लेबल एवं बैज की चाभियाँ अथवा लाइन नामांकन बुक आदि)

#### मध्य खंड (मिड सेक्शन) में

(i) क्या इंजन की फलेशर लाइट कार्यशील थी?

(ii) क्या रेल गाड़ी की सुरक्षा के लिए पर्याप्त दूरी समय था? यदि हाँ तो क्या बचाव किया गया।

**टक्कर— जहाँ चालक दुर्घटना, खतरे पर सिगनल पार करने, खतरे पर किसी स्वचालित सिगनल पार करने के पश्चात सावधानी न बरतने अथवा गाड़ी पर नियंत्रण खोने के लिए प्रथम दृष्टया उत्तरदायी हो सकता है—**

(i) चालक के कार्य—घंटे, साइनिंग ऑन का समय, प्रारम्भिक स्टेशन, मुख्यालय/बाहरी स्टेशन पर लिए गए विश्राम। खंड (सेक्शन) के रोड लर्निंग का विवरण।

(ii) श्वास विश्लेषण जाँच (ब्रीथ एनालाइजर टेस्ट) का परिणाम (क) प्रारम्भिक स्टेशन पर (ख) दुर्घटना के पश्चात।

(iii) चालक का बायोडाटा यानी जन्म तिथि, नियुक्ति तिथि, शैक्षणिक योग्यता, चालक के रूप में पदोन्नति तिथि, पिछला पुनश्चर्या पाठयक्रम उत्तीर्ण करने की तिथि, क्या स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र प्राप्त है। पिछली चिकित्सा परीक्षा की तिथि, पूर्व की दुर्घटनाओं में संलिप्तता, दण्ड सहित, उसकी निष्पादन अनुसूची एवं कार्ड।

(iv) वैक्यूम सर्टिफिकेट में प्रमाणित गाड़ी का ब्रेक पावर तथा दुर्घटना के पश्चात पाया गया ब्रेक पावर, तथा वह स्टेशन जहाँ पिछली बार गहन परीक्षण किया गया था।

(V) चालक द्वारा खतरे में पार किए गए सिगनलों की संख्या।

(Vi) मंरेप्र अथवा अन्य किसी वरिष्ठ अधिकारी द्वारा उससे पूछताछ पर स्वीकारोक्ति स्वरूप चालक का बयान।

(Vii) अन्य कोई तथ्य जिसका दुर्घटना में योगदान हो।

**जहाँ स्टेशन मास्टर/स्विच मैन केबिन मास्टर/केबिन मैन प्रथम दृष्टया उत्तरदायी हो सकता है—**

(i) पिछले लिए गए विश्राम सहित कर्मचारी के कार्य घंटे

(ii) चालक के समान बायोडाटा

(iii) कार्य अनुभव (जब से उस स्टेशन पर कार्य कर रहे हों)

- (iv) क्या रेल गाड़ियों के संचलन के लिए कोई असामान्य कार्य किया जा रहा था ।
- (v) क्या कर्मचारी नशे की हालत में था?
- (vi) संरक्षा/परिचालन अधिकारियों तथा यातायात निरीक्षकों द्वारा स्टेशन का पिछला निरीक्षण कब किया गया था?
- (vii) क्या कर्मचारी को उस स्टेशन/केबिन विशेष पर कार्य करने के लिए शिक्षित किया गया है तथा उसका आश्वासन प्राप्त किया गया था अथवा नहीं ?
- (viii) क्या कर्मचारी स्लाइड बाक्स/ब्लाक उपकरण/पैनल इंटर लॉकिंग/सेंट्रल पैनल अथवा एंड पैनल आदि का कार्य करने में प्रशिक्षित है अथवा नहीं तथा पी एम ई/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम अथवा संरक्षा शिविर के लिए नहीं भेजा जाना है।

**जहाँ सिगनलिंग कर्मचारी प्रथम दृष्टया उत्तरदायी है।**

- (i) खराबी/विफलता की प्रकृति
- (ii) उपकरण के अनुरक्षण/मरम्मत के लिए शार्ट कट विधि का कोई साक्ष्य
- (iii) ब्लाक (टोकन/टोकन रहित) उपकरणों, रूट रिले सिस्टम एवं केबिन की पिछली ओवर हॉलिंग की तिथि
- (iv) क्या कर्मचारी स्लाइड बाक्स/ब्लाक उपकरण/पैनल इंटर लॉकिंग सेन्ट्रल पैनल अथवा एंड पैनल आदि के अनुरक्षण करने में प्रशिक्षित है अथवा नहीं तथा पी एम ई/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम अथवा संरक्षा शिविर के लिए नहीं भेजा जाना है?
- (v) क्या प्राधिकृत विच्छेदन मेमो (आथराइज्ड डिस्कनेक्शन मेमो) दिया गया था तथा स्टेशन मास्टर द्वारा स्वीकार किया गया था एवं विच्छेदन (डिस्कनेक्शन) मेमों में प्रभावित गियरों का उल्लेख था?
- (vi) क्या सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी दुर्घटना के समय किसी विफलता को अटैण्ड कर रहे थे?
- (vii) क्या कोई प्री एन आई अथवा एन आई कार्य प्रगति में था अथवा चल रहा था?

**2- अवपथन –**

यदि चालक के खतरे पर सिगनल पार करने के फलस्वरूप पटरी से उतरती/पलटती है, तो टक्कर के मामले में अपेक्षित सूचना की तरह ही चालक के संबंध में सूचना दी जाएगी घुमाव (कर्व) ढलान (उठाव/गिराव), एलाइनमेंट, क्या कटिंग है स्टेशन पर पटरी से उतरने/पलटने के मामले में कौन सा कॉटा-सम्मुख अथवा अनुमुख (फेसिंग/ट्रेलिंग) संबंधित है।

**यदि पटरी से उतरने/पलटने का प्रथम दृष्टया कारण रोलिंग स्टाक है तो निम्नलिखित सूचना दी जानी है-**

- (i) वैगनों का पी आर ओ/आर ओ एच विवरण
- (ii) प्रारम्भिक स्टेशन
- (iii) वह स्टेशन जहाँ पिछला परीक्षण किया गया था तथा परीक्षण का प्रकार
- (iv) क्या आल राइट सिगनल बदलने वाले स्टेशन के कर्मचारियों द्वारा एक्सल के गर्म होने (हाट एक्सल) रोलर बेयरिंग जाम होने का पता लगाया जाना संभव था?
- (v) वर्कशाप एवं दिनांक जहाँ चक्के की अन्तिम अल्ट्रासोनिक टेस्टिंग की गयी थी (चक्के के टूटने की स्थिति में)।
- (vi) क्या रेल गाड़ी गैर-गाड़ी परीक्षक (नान-टी एक्स आर) प्वाइंट से प्रारम्भ हुई थी तथा क्या गार्ड एवं चालक द्वारा संयुक्त बी पी सी बनाया गया था।
- (vii) पिछला रोलिंग परीक्षण करने वाला स्टेशन

**3. समपार दुर्घटनाएं:**

(क) **मानवरक्षित समपार पर :**

- (i) फाटक (गेट) का वर्गीकरण एवं स्थान
- (ii) घुमाव (कर्व) ढलान (उठता हुआ/गिरता हुआ) कटिंग यदि कोई आस पास हो

- (iii) फाटक (गेट) की सामान्य स्थिति क्या है – खुली/बन्द। क्या गेट सिगनल, इंटरलॉकड लिफ्टिंग बैरियर, टेलीफोन एवं अन्य संरक्षा सहायता युक्त है। 24 घंटे में गेट मैनों की संख्या (केवल मानवयुक्त समपार के मामले में)
- (iv) रेल यातायात एवं सड़क उपयोग कर्ताओं दोनों के लिए दृश्यता (विजिबिलिटी) की स्थिति (दूरी मीटर में बताई जानी है)
- (v) क्या इंजन की हेडलाइट जल रही थी
- (vi) क्या पिछले दो वर्षों के दौरान समपार पर कोई दुर्घटना हुई
- (vii) समुचित दूरी से चालक के द्वारा सीटी बजाना
- (viii) क्या फाटक पर दिन के समय गहरी छनाई (डीप स्क्रीनिंग) नहीं किया गया था।
- (ix) क्या फाटक (गेट) पर प्राधिकृत व प्रशिक्षित गेटमैन तैनात किया गया था।
- (x) गेटमैन द्वारा नोट किए गए सड़क वाहन का विवरण

(ख) **मानव रहित (अनमैन्ड) समपार पर :**

**मानव रहित समपार के मामले में अतिरिक्त सूचना**

- (i) क्या सड़क चिह्न (रोड साइन), सीटी बोर्ड (व्हिसिल बोर्ड) उपलब्ध है।
- (ii) क्या कच्ची सड़क है अथवा मेटलयुक्त सड़क है।
- (iii) विगत यातायात गणना के माह व वर्ष सहित गणना के आंकड़े क्या हैं
- (iv) क्या बसें नियमित रूप से चल/गुजर रही है।
- (v) क्या यातायात गणना मानवित करने हेतु औचित्य पूर्ण है तथा क्या मानवित करने के लिए कार्यक्रम बनाया गया है।
- (vi) अन्य कोई विशेष तथ्य
- (vii) क्या फाटक (गेट) दुर्घटना जन्य/प्रवृत्त संभावित है।
- (viii) क्या दृश्यता (विजिबिलिटी) अस्पष्ट धुंधली है।

**टिप्पणी** – सभी प्रकार की दुर्घटना के मामले में लोगों (यात्रियों, रेल कर्मचारियों एवं अन्य शामिल/सड़क उपयोगकर्ताओं) का विवरण यदि कोई घायल/मृत है तो उसका नाम व पता यदि मालूम हो तथा चिकित्सा सहायता का विवरण दिया जाएगा।

## अध्याय—V

### दुर्घटना स्थल पर प्रबंधन

1. दुर्घटना स्थल ही वह प्रथम स्थल है जहां पीड़ित एवं असहाय यात्रियों को बिना समय गंवाए राहत, बयान एवं सभी सहायता उपलब्ध कराने पर ध्यान केन्द्रित करने की आवश्यकता है।
2. स्थल पर नियंत्रक अधिकारी (ओ सी साइट) स्थल पर उपलब्ध मंडल के वरिष्ठतम अधिकारी को स्थल प्रभारी का कार्य करने के लिए समझा जाता है। वह स्थिति का नियंत्रण अपने हाथ में लेता है और वह अपने अधीन सभी विभागों, सिविल पुलिस व राज्य के कार्मिकों, गैर सरकारी संगठन के स्वयं सेवकों तथा आस पास के क्षेत्र के लोगों के सहयोग से दुर्घटना स्थल के प्रबंधन का पर्यवेक्षण करता है। वह नागरिक सुरक्षा, सेंट जॉन एम्बुलेंस, स्काउट एवं गाइड आदि जैसे सामाजिक संगठनों से भी सहायता हेतु संपर्क करें।

उनकी अनुपस्थिति में कोई रेल अधिकारी/पर्यवेक्षक, जो गाड़ी में फुट प्लेट निरीक्षण कर रहा हो अथवा यात्रा कर रहा हो अथवा प्रभावित रेल गाड़ी का गार्ड तथा गाड़ी अधीक्षक /कंडक्टर ओसी साइट के रूप में कार्य करे जब तक स्थल पर मंडल के कुछ उत्तरदायी अधिकारी न पहुँच जाते हैं।

ओ सी साइट यदि आवश्यक समझे तो स्थल का दौरा करने वाले मुख्यालय के वरिष्ठ अधिकारियों से मार्गदर्शन ले सकते हैं परन्तु उसका निर्णय ही अंतिम होगा।

गंभीर दुर्घटना अथवा यात्री गाड़ी की दुर्घटना के मामले में मंरेप्र तथा उनकी अनुपस्थिति में अमंरेप्र तत्काल दुर्घटना स्थल के लिए प्रस्थान करें तथा ओ सी साइट दुर्घटना स्थल प्रबंधक के रूप में कार्य करें।

प्रभावित रेल गाड़ी में यात्रा करने वाले अन्य मंडल/रेलवे के कुछ कार्मिकों के मामले में, वह तब तक दुर्घटना स्थल का पर्यवेक्षण करें जब तक प्रभावित मंडल के कुछ कार्मिक दुर्घटना स्थल पर न पहुँच जाएं।

3. गाड़ी की सूचना एवं प्रथम सूचना रपट : जैसे ही किसी रेल गाड़ी की दुर्घटना होती है तो रेल गाड़ी के गार्ड का सबसे पहला कर्तव्य है कि वह दुर्घटना के समय को नोट करें और पड़ोस की लाइनों की सुरक्षा, यदि कोई हो को प्राथमिकता देते हुए रेल गाड़ी की सुरक्षा की व्यवस्था करें। गार्ड दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध किसी सक्षम रेल कार्मिक की सहायता ले सकता है। तत्पश्चात संक्षेप में प्रथम सूचना रपट (एफ आई आर) तुरन्त समीप के स्टेशन मास्टर को भेजे जाना चाहिए और/या उपलब्ध साधनों यानी पी सी पी पर /उपलब्ध सेलफोन/वाँकी-टॉकी सेट पर पड़ोस की लाइन पर किसी गाड़ी को रोक कर किसी सड़क वाहन के माध्यम से और/या किसी विश्वसनीय संदेशवाहक को भेजकर कंट्रोल को सूचित किया जाना चाहिए।

रेलगाड़ी का चालक दल, यदि रात है तो तत्काल इंजन की फ्लैशर लाइट को जला देगा और हैड लाइट को बुझा देगा। वह न केवल इस गाड़ी बल्कि पड़ोस की लाइनों की भी सुरक्षा करेगा। चालक दल दुर्घटना की प्राथमिकी भेजने में गार्ड की सहायता करेगा। यदि गार्ड उपलब्ध न हो अथवा वह अपनी गार्ड के कर्तव्य (ड्यूटी) निभाने की स्थिति में न हो तो चालक व गाड़ी अधीक्षक को उसकी ड्यूटी (कर्तव्यों) का निर्वहन करना होगा।

4. स्थल पर दुर्घटना प्रबंधन के चरण: किसी रेल दुर्घटना के मामले में कार्य को तीन चरणों में बांटा जा सकता है। ये तीनों चरण समयबद्ध तरीके से तथा दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध विशेष सहायता के अनुरूप किए जाते हैं।

- (i) दुर्घटना के समय ऑन बोर्ड कर्मचारियों तथा गाड़ी में व स्थल पर उपलब्ध लोगों की स्वतः स्फूर्त प्रतिक्रिया
- (ii) दुर्घटना स्थल के आस पास के क्षेत्रों में स्थानीय रूप से उपलब्ध लोगो व सामग्रियों द्वारा राहत व बचाव
- (iii) प्रशिक्षित दुर्घटना प्रबंधन दल द्वारा स्थल पर पहुँचने के पश्चात किया गया राहत, बचाव एवं पुनर्वास कार्य

दुर्घटना के समय ऑन बोर्ड कर्मचारियों तथा गाड़ी में व स्थल पर उपलब्ध लोगों की स्वतः स्फूर्त प्रतिक्रिया

1. **शीघ्र एवं प्रभावकारी बचाव एवं राहत कार्य हेतु ऑन बोर्ड कर्मचारियों द्वारा मूल भूत कार्य** – ऑन बोर्ड कर्मचारियों में गार्ड, चालक, सहायक चालक, गाड़ी अधीक्षक, कंडक्टर, टी.टी.ई., एसी कोच अटैण्डेंट, रे सु ब/जी आर पी स्कोर्ट, यात्रा करने वाला, सफाई वाला, यात्रा करने वाला कैरेज फिटर पैन्ट्रीकार कर्मचारी, जिसमें निजीकृत पैन्ट्री कार शामिल है, गाड़ी में यात्रा करने वाले अधिकारी पर्यवेक्षक एवं कर्मचारी शामिल होते हैं।
  - (क) दुर्घटना स्थल तक त्वरित पहुँच
  - (ख) चिकित्सा प्रबंधन— पीड़ितों एवं प्रभावित लोगों को तुरन्त बाहर निकालना
  - (ग) स्थिति का स्थिरीकरण
  - (घ) तेजी से बाहर निकालना और बचाव वाहनों तक पहुँचाना
  - (ङ) तेजी से चिकित्सालय भेजना
2. **स्थल पर गैंग कर्मचारियों की सहायता लिया जाना:** दुर्घटना स्थल की बीट एवं आस-पास की बीट में तैनात इंजीनियरिंग गैंग कर्मचारियों की उपलब्धता काफी सुविधाजनक है। उन्हें प्राथमिक चिकित्सा राहत, बचाव एवं कोचों से घायल यात्रियों को बाहर निकालने में सहायता तथा उनको पास के चिकित्सालयों को भेजने का गहन प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए तथा सदैव तैयार रहने का निर्देश दिया जाना चाहिए। उनकी उपयोगिता यह भी सुनिश्चित करने के लिए की जानी चाहिए कि ट्रैक अलाइनमेंट अथवा लाइनों में बाधा न पहुँचे। सूचना प्राप्त होने पर गैंग कर्मचारी तत्काल ओ सी साइट को रिपोर्ट करें।

दोहरी/बहु लाइनों वाले खंड (सेक्शन) में गैंग कर्मचारी को हाथ से खतरा सिगनल (हैण्ड डैजर सिगनल) दिखाते हुए दुर्घटना क्षेत्र में पहुँचने वाली किसी गाड़ी (ट्रेन) रोकना होता है।
3. **स्थल पर राहत/बचाव/रेलवे स्वयं सेवकों द्वारा बैज धारण करना:** गाड़ी के गार्ड के पास एवं ए आर टी/ए आर एम ई में पर्याप्त संख्या में बैज उपलब्ध रहते हैं जिसे दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा सहायता, राहत, बचाव एवं अन्य सहायता उपलब्ध कराने वाले कर्मचारियों द्वारा धारण किया जाना चाहिए ताकि घायल एवं असहाय यात्री राहत एवं सहायता के लिए उन्हें आसानी से पहचान सकें।
4. **प्राथमिकता के क्रम में दुर्घटना स्थल पर कार्य:**
  - (क) घायल एवं निकाले गए यात्रियों का जीवन बचाना तथा चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराना
  - (ख) असहाय यात्रियों को राहत, बचाव एवं अन्य सहायता उपलब्ध कराना तथा उनके लिए स्थल पर क्लियरेंस दिलाने व आगे की यात्रा की व्यवस्था करना
  - (ग) यात्रियों एवं रेलवे की संपत्ति की सुरक्षा व्यवस्था करना
  - (घ) सुराग को सुरक्षित रखना एवं साक्ष्य/गवाही को इकट्ठा करना
  - (ङ) सिविल प्राधिकारी से क्लियरेंस प्राप्त करना
  - (च) मृत/घायलों की सही सही सूची तैयार करना एवं घायलों को चिकित्सालय भेजना जिससे उनके जीवन को बचाया जा सके।
  - (छ) सामान्य यातायात एवं गाड़ी संचलन को पुनः बनाना
5. **जीवन रक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता—** स्थल प्रबंधन में ऑन बोर्ड कर्मचारियों, जिसमें गाड़ी में यात्रा करने वाले रेलवे अधिकारी, पर्यवेक्षक, कर्मचारी चाहे वे छुट्टी पर हों अथवा अथवा ड्यूटी पर हों तथा आस पास क्षेत्र के एवं स्थल पर उपलब्ध गाड़ी के स्वयं सेवक शामिल है, द्वारा सर्वोच्च प्राथमिकता ट्रामा प्रबंधन को दिया जाना है ताकि घायलों एवं निकाले गए लोगों का जीवन बचाया जा सके। ट्रामा प्रबंधन में तत्काल बिना समय गंवाए प्राथमिक सहायता व चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए। ट्रामा प्रबंधन का मूलभूत सिद्धांत त्वरित एवं तत्काल चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराना है। रोगी के जीवन को बचाने के लिए दुर्घटना के एक घंटे के अंदर (स्वर्ण काल) शल्यात्मक व्यवधान, प्रभावी ढंग से बहते रक्त को रोकना एवं रक्त चाप (ब्लड प्रेशर) को पूर्व की स्थिति में लाना काफी निर्णायक होता है। प्राथमिक सहायता देने में एवं चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने के लिए ऑन बोर्ड कर्मचारी विशेष कर गाड़ी अधीक्षक, कंडक्टर एवं टी टी ई (गाड़ी टिकट परीक्षक) आरक्षण चार्ट देखकर अथवा मौखिक पूछताछ कर यह सुनिश्चित करे कि क्या

गाड़ी में कोई चिकित्सक उपलब्ध है तथा आस पास के क्षेत्र में चिकित्सा सहायता उपलब्ध है एवं घायलों के लिए चिकित्सा सहायता प्राप्त हो सकती है।

6. **फँसे हुए यात्रियों का बचाव:** कोचों एवं दुर्घटना स्थल पर मलबों से यात्री निकाले साथ ही साथ ऐसे में ऑन बोर्ड कर्मचारियों तथा स्थल पर पहुँचने वाले अन्य प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा हर संभव प्रयास किया जाना चाहिए। ऐसे यात्रियों को उचित प्राथमिक सहायता व चिकित्सा सहायता भी उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
7. **स्थल पर भीड़ नियंत्रण एवं कानून-व्यवस्था बनाना:** गाड़ी में उपलब्ध एवं स्थल पर पहुँचने वाले रेसुब कर्मचारियों को जी आर पी कार्मिकों एवं स्कोर्ट तथा स्थानीय पुलिस की सहायता से दुर्घटना स्थल क्षेत्र की घेरा बंदी की जानी चाहिए ताकि अवांछित भीड़ राहत व बचाव कार्य में बाधा न पहुँचाएँ। रेसुब का दल स्थल पर कानून व व्यवस्था बनाए रखने में सक्रिय भूमिका निभाएँ। भीड़ को नियंत्रित करने में स्काउट व गाइड, नागरिक सुरक्षा तथा सेंट जान एंबुलेंस की सहायता ली जा सकती है ताकि रेसुब को रेल संपत्ति की सुरक्षा में लगाया जा सके।

**दुर्घटना स्थल के आस-पास स्थानीय रूप से उपलब्ध लोगों एवं सामानों द्वारा राहत एवं बचाव कार्य:**

**1- सामानों एवं संपत्ति की सुरक्षित अभिरक्षा तथा समुचित निस्तारण:**

मृत एवं घायल यात्रियों के सामानों की सुरक्षित अभिरक्षा एवं समुचित निस्तारण हेतु दुर्घटना स्थल पर मौजूद रेसुब एवं वाणिज्य विभाग के कर्मचारी अपने कार्यों में समन्वय स्थापित करेंगे. वाणिज्य विभाग के कर्मचारी सामानों पर ठीक से लेबलिंग करके उनको एक स्थान पर रखेंगे. इन सामानों की सुरक्षा रेसुब कर्मचारी करेंगे तथा उसके पश्चात वैध दावेदार को सौंप सकते हैं.

**2- दुर्घटना स्थल पर वाहन किराये पर लेना:**

घायलों को प्राथमिक के आधार पर चिकित्सालय पहुँचाने एवं चिकित्सालयों से चिकित्सकों एवं अन्य अधिकारियों को लाने के लिए रेलवे की लागत पर दुर्घटना स्थल पर राज्य प्रशासन/निजी बस परिवहन कंपनियों से पर्याप्त मात्रा में सड़क वाहन किराये पर लिए जाएँ.

दुर्घटना स्थल से असहाय व्यक्तियों को निकालने, मृतकों को शवगृह पहुँचाने, घायलों/मृतकों के संबंधियों को चिकित्सालय एवं शवगृह पहुँचाने तथा दुर्घटना स्थल पर कर्मचारी एवं सामग्रियों को पहुँचाने के लिए आवश्यकतानुसार सड़क वाहन भी किराये पर लिए जा सकते हैं.

**3- यात्रियों के सामानों को यानांतरण करने एवं हटाने के लिए कुलियों एवं श्रमिकों की व्यवस्था:**

कोचों से यात्रियों को निकालने एवं उनके सामानों को बाहर निकालने में यात्रियों की सभी तरह की सहायता की जानी चाहिए, इसके लिए आपातकालीन खिड़कियों का उपयोग भी किया जा सकता है. बूढ़े व्यक्तियों, नवजातों एवं बच्चों को बाहर निकालते समय विशेष सावधानी बरतनी चाहिए. इसके लिए यह सुनिश्चित किया जाए कि वे अपने परिवार के सदस्यों से बिछड़ न जाएँ. गंभीर रूप से घायल को बाहर निकालते समय भी विशेष सावधानी बरती जाए ताकि और अधिक क्षति न पहुँचे. यदि संभव हो तो इसे चिकित्सा एवं यांत्रिक विभाग के देख-रेख में किया जाना चाहिए.

**4- असहाय यात्रियों के लिए पीने के पानी, अल्पाहार एवं खाद्य पदार्थों की व्यवस्था:**

दुर्घटना के फलस्वरूप पहले के कुछ घंटों में यह आवश्यक है कि यात्री की दहशत को कम से कम किया जाए जैसा कि वे शॉक ग्रस्त हो जाते हैं. उनको उससे उबारने और उनमें आत्मविश्वास लाने के हरसंभव प्रयास करना चाहिए. प्रभावित यात्रियों, घायलों, अघायल या असहाय यात्रियों को अल्पाहार, खाद्य पदार्थ, भोजन एवं पीने का पानी निःशुल्क दिया जा सकता है. इनकी व्यवस्था रेलवे से और/अथवा बाहरी स्रोतों से, जैसा आवश्यक हो, की जा सकती है. स्थानीय



एजेन्सियों/गैर सरकारी संगठनों/सामाजिक एवं धार्मिक संगठनों से भी तत्काल सहायता स्वीकार की जा सकती है.

## 5- घायलों एवं असहाय यात्रियों को संचार की सुविधा उपलब्ध कराना:

घायलों एवं असहाय यात्रियों को रेलवे द्वारा संचार की पर्याप्त सुविधाएं निःशुल्क उपलब्ध कराई जानी चाहिए ताकि वे अपने घर अथवा संबंधियों को संपर्क करके अपनी कुशलता एवं स्थिति के बारे में सूचित कर सकें. इस प्रयोजन के लिए अधिकारियों के पास एवं एआरटी में उपलब्ध सेलफोन का उपयोग किया जा सकता है. साथ ही यदि अपेक्षित हो तो सेलफोन किराये पर भी लिया जा सकता है तथा पास के पीसीओ का भी उपयोग किया जा सकता है. इस बारे होने वाले आवश्यक भुगतान रेलवे द्वारा वहन किया जाएगा.

## दुर्घटना स्थल पर आने पर प्रशिक्षित दुर्घटना प्रबंधन दल द्वारा राहत, बचाव एवं बहाली कार्य:

### 1- दुर्घटना स्थल पर 'क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ' संबंधी अस्थाई काउंटर खोलना:

मृतकों, घायलों के बारे में तथा की गई राहत बचाव व्यवस्था के बारे में आवश्यक सूचना देने तथा लोगों के प्रश्नों को उत्तर देने के लिए दुर्घटना स्थल के नियंत्रक अधिकारी द्वारा वाणिज्य विभाग के अधिकारियों, पर्यवेक्षकों एवं कर्मचारियों की सहायता से उपयुक्त स्थान पर समुचित टेलीफोन सुविधा एवं पी.ए. सिस्टम युक्त 'क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ' संबंधी एक अस्थाई काउंटर स्थापित करने की व्यवस्था करेगा.

वे यात्रियों का मार्गदर्शन भी करेंगे तथा उनका व्यवहार पूरी तरह से शिष्ट एवं सहानुभूति वाला रहेगा और वे असहाय यात्रियों के लिये उपलब्ध कराए जाने वाले परिवहन के वैकल्पिक उपायों एवं विशेष गाड़ियों से संचलन की व्यवस्था के बारे में समुचित जानकारी देंगे.

### 2- घायलों एवं मृतकों के विवरण का समुचित रखरखाव:

वाणिज्य विभाग एवं चेकिंग स्टाफ की सहायता से चिकित्सा विभाग घायलों एवं मृतकों की सूची तैयार करेगा जिसमें उनका टिकट नंबर/पीएनआर नंबर, यदि उसमें प्रारंभिक एवं गंतव्य स्टेशन इंगित हो, सहित पूरा विवरण हो.

यह सूची दुर्घटना स्थल के नियंत्रक अधिकारी. सिविल प्रशासन को सौंपी जाए तथा घायलों/मृतकों के संबंधियों, परिजनों एवं जनता के सूचनार्थ सर्वसंबंधितों को जारी की जाए. यह सूची रेलवे की वेबसाइट ([www.ner.indiandianrailways.gov.in](http://www.ner.indiandianrailways.gov.in)) एवं कंप्यूटर पर तथा रास्ते में पड़ने वाले महत्वपूर्ण जंक्शनों पर भी प्रदर्शित कराई जाए.

यह चिकित्सा विभाग की जिम्मेदारी है कि वह उन चिकित्सालयों से समन्वय स्थापित करे, जहां घायलों को उपचार दिया जा रहा है और उनकी प्रगति पर कड़ी नजर रखें तथा उनके बेहतर उपचार के लिए आवश्यक कदम उठाए. मुचिधी एवं मुचिनि द्वारा स्थिति एवं प्रगति पर समय-समय पर मंरेप्र एवं मुख्यालय को अवश्य अवगत कराया जाए.

### 3- मृत शरीरों की देखभाल:

गंभीर दुर्घटना के मामले में, घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम रेल अधिकारी दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम पुलिस अधिकारी से मृत शरीरों के निस्तारण के बारे में चर्चा करे तथा संयुक्त रूप से वे मृत शरीरों को वाणिज्य विभाग के नियंत्रण में रखने के लिए स्थान का निर्धारण करें. पुलिस

को मृत शरीरों को प्रभार देना होगा तथा उनको अति सुरक्षित स्थान पर रखने के लिए परिवहन की अपेक्षित सुविधाएं दी जानी चाहिए जहां वे लंबित औपचारिकता पूरी होने तक या निकट संबंधी द्वारा दावा किए जाने तक शवों को रख सकें। शवों को सुरक्षित रखने के लिए स्टेशन आय से पर्याप्त मात्रा में बर्फ उपलब्ध कराया जाना चाहिए। इस पर भी बल दिया जाए कि शवों का सम्मान प्राथमिक विचारणीय प्रश्न है तथा किसी भी हालत में कोई भी शव असुरक्षित एवं खुला न हो।

#### 4- स्थल पर संचार व्यवस्थाएं:

किसी भी दुर्घटना की सूचना मिलने पर सिगनल एवं दूरसंचार अधिकारी को तुरंत दुर्घटना स्थल की ओर प्रस्थान करना होगा तथा वे कंट्रोल के साथ समीपस्थ स्टेशनों एवं मुख्यालय कंट्रोल के संचार की तत्काल व्यवस्था उपलब्ध कराए। रेलवे प्रशासनिक फोन के अलावा, पर्याप्त संख्या में एसटीडी सुविधायुक्त अन्य पब्लिक फोन (बीएसएनएल/एमटीएनएल आदि) उपलब्ध कराया जाए। पर्याप्त वॉकी टॉकी एवं पीए सिस्टम भी उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

दुर्घटना स्थल पर लोगों को संचार नेटवर्क उपलब्ध कराने के लिए सिगनल व दूरसंचार विभाग योग्य कर्मचारियों को तैनात करे। लोगों को संपर्क स्थापित करने के लिए सिगनल व दूरसंचार कर्मचारी रेलवे एवं पब्लिक निर्देशिका रखेगा। दुर्घटना स्थल से मुख्यालय एवं जहां आवश्यक हो को सूचनाओं के सुकर आदान-प्रदान हेतु एआरटी में उपलब्ध पीसी/लैपटॉप एवं फैक्स मशीन को तत्काल सक्रिय किया जाना चाहिए।

यदि आवश्यक हो तो एआरटी में उपलब्ध सेटेलाइट फोन संचार का भी उपयोग किया जाना चाहिए।

#### 5- फोटोग्राफी:

किसी भी दुर्घटना स्थल पर बहाली कार्य शुरू करने से पूर्व जहां तक संभव हो मंडल उसकी समुचित वीडियो फिल्म कराए। उसके स्पष्ट लाभ हेतु डिजीटल कैमरे से स्टिल फोटोग्राफी भी कराई जाए। फोटो सुविधाजनक पॉइंट से तथा जहां तक संभव हो विभिन्न कोणों से लिया जाए जिससे कि उसका विहंगम दृश्य एवं स्पष्ट फोटो मिल सकें। ऐसे फोटोग्राफ से दुर्घटना की गंभीरता का स्पष्टरूप से पता चलता है और रेलपथ, चल स्टाक, सिगनल, ओएचई एवं अन्य संरचना व उपकरण की क्षति का चित्रण होता है। संभावित तोड़-फोड़ के सुराग एवं साक्ष्य सुरक्षित रखने के लिए इन फोटोग्राफ के अलग सेट लिया जाना होगा।

पीड़ितों एवं अज्ञात शरीरों का भी विस्तार से फोटो लिया जाना चाहिए। फोटोग्राफी का मुख्य बल दुर्घटना स्थल पर मौजूद सभी सुरागों के सार तथा दुर्घटना की गंभीरता के कारण बहाली दल को आई व्यवहारिक कठिनाइयों एवं बहाली को प्रभावित करने वाले कारकों को सुरक्षित रखने पर दिया जाना चाहिए।

**नोट:-** \*\*गम्भीर दुर्घटनाओं के वीडियो कैसेट यहाँ-वहाँ से क्लिपिंग्स लेकर नहीं तैयार किये जाने चाहिये बल्कि सतत होनी चाहिये जिसमें विशेष रूप से कोचों, इंजनों, कोचों के अन्डरगियर तथा इन्जनों, रेलों, ट्रैकों इत्यादि तथा साक्ष्यों की स्थिति स्पष्ट हो जो बदले में जांचकर्ताओं को कुछ मदद कर सकते हैं, इसी प्रकार स्थिर चित्र(स्टिल फोटोग्राफ) भी न्यायसंगत ढंग से लिये जाने चाहिये।

#### 6- दुर्घटना स्थल पर प्रकाश व्यवस्था:

विद्युत विभाग को दुर्घटना स्थल पर समय से पर्याप्त प्रकाश की व्यवस्था करना है ताकि राहत, बचाव एवं बहाली कार्य प्रभावित न हो सके। पर्याप्त संख्या में प्रकाश व्यवस्था एवं लाइटिंग फिक्चर के साथ पर्याप्त जनरेटर सेट की उपलब्धता सुनिश्चित की जाए।

यदि विद्युत आपूर्ति उपलब्ध नहीं है तो वहां जनरेटर से विद्युत आपूर्ति हेतु पर्याप्त मात्रा में पेट्रोल एवं डीजल स्टॉक में रखा जाए. यदि आस-पास विद्युत आपूर्ति की सुविधा उपलब्ध है तो सीधे वहीं से आपूर्ति कराने का प्रयास किया जाए.

विद्युत विभाग टीआरडी टीमों को दुर्घटना स्थल पर ओएचई की देखभाल एवं समुचित सावधानी बरते. दुर्घटना स्थल की पर्याप्त कवरेज हेतु एआरटी में एक किमी को कवरेज करने वाले हेलोजन एवं ज्वलनशील प्रकाश की व्यवस्था की योजना बनानी चाहिए.

## 7- घायलों एवं मृतकों के निकट संबंधियों को अनुग्रह राशि का भुगतान:

वाणिज्य विभाग घायलों एवं मृतकों के निकट संबंधियों, जो अनुग्रह पाने के पात्र हैं, को निर्धारित दर पर अनुग्रह राशि का भुगतान करने की व्यवस्था करे. यह दुर्घटना स्थल पर चिकित्सक द्वारा निर्धारित चोटों की कोटिकरण के आधार पर किया जाएगा. ओएचई के स्पर्शाघात से मरने वाले एवं मानवरहित समपार पर मरने वाले सड़क उपयोगकर्ताओं को अनुग्रह राशि देय नहीं है.

अनुग्रह राशि का भुगतान नगद किया जाना है, परन्तु यदि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा अनुग्रह राशि बढ़ाई जाती है तो बढ़ी हुई राशि का भुगतान लेखा विभाग द्वारा चेक द्वारा किया जाएगा.

वाणिज्य विभाग (वमंवाप्र/मंवाप्र) स्टेशन आय से निकासी करके भी अनुग्रह राशि के लिए पर्याप्त नगदी की उपलब्धता सुनिश्चित करें.

उन यात्रियों अथवा रेल उपयोगकर्ताओं को अनुग्रह राशि का भुगतान नहीं किया जाएगा जो मामूली घायल है. रेलवे बोर्ड के परिपत्र के प्राधिकार का उल्लेख किया जाना है.

## 8. (क) सुराग सुरक्षित रखना व सबूत एकत्र करना: ऑन बोर्ड कर्मचारियों एवं स्थल पर पहुँचने वाले अधिकारियों/पर्यवेक्षकों द्वारा स्थल पर सभी आवश्यक सावधानियां एवं उपाय किए जाने चाहिए ताकि यह दुर्घटना के कारण कानिर्धारण करने में सहायक हो सके।

ऑन बोर्ड वाणिज्य कर्मचारी एवं वाणिज्य विभाग यात्रियों एवं आस-पास के क्षेत्र के लोगों के बयान दर्ज करने में विशेष ध्यान दें जिसका प्राथमिक सबूत के रूप में अपना महत्व है। उन यात्रियों एवं अन्य लोगों का नाम व पता अभिलेख में दर्ज किया जाना चाहिए जो बाद के स्तर पर अपना बयान दे सकें।

ओ सी साइट एवं उनके प्रबंधन दल को सुराग एवं सबूत ढूँढ निकालने के लिए दुर्घटना स्थल का सूक्ष्म अवलोकन करें तथा उन्हें सुरक्षित रखने का भरसक प्रयास करें। यदि कारण स्पष्ट नहीं होता है तो संबंधित अधिकारियों की एक समिति तथ्यों का विश्लेषण करने हेतु बनाई जा सकती है तथा वे दुर्घटना का एकमत कारण देंगे। इसी तरह पर्यवेक्षकों की एक समिति को संयुक्त रीडिंग/माप लेने के लिए नामित किया जाना चाहिए, जो उत्तरदायित्व का निर्धारण करने के लिए संयुक्त नोट हेतु पूर्वावश्यक है तथा यदि आदेश होता है तो सी आर एस जाँच के लिए आधार के रूप में कार्य करता है।

संयुक्त नोट यातायात पर्यवेक्षकों/निरीक्षकों/स्टेशन प्रबंधकों/ अधीक्षकों द्वारा मिलकर तैयार किया जाएगा। संयुक्त नोट दल दुर्घटना नियमावली के अनुसार दुर्घटना का वर्गीकरण करें। परिचालन, इंजीनियरिंग एवं सिगनल विभागों के पर्यवेक्षक संयुक्त रूप से एक संयुक्त नोट तैयार करें तथा इसमें दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण देते हुए उसकी स्थिति एवं दुर्घटना के कारण दें। परिस्थिति की मांग के अनुसार संयुक्त नोट तैयार करने में किसी अन्य विभाग के पर्यवेक्षक को भी शामिल किया जा सकता है तथापि स्थल प्रभारी को सूचित करने के पश्चात संयुक्त नोट को तुरन्त नियंत्रण कार्यालय (कंट्रोल आफिस) को भेजा जाना चाहिए।

संबंधित रेल गाड़ी (ट्रेन) के पासिंग रिकार्ड एवं इंजन के स्पीडो ग्राफ तथा संबंधित सामग्री को तुरन्त संयुक्त नोट समिति के हस्ताक्षर के अधीन सीज एवं सील किया जाना चाहिए तथा उसे संरक्षा संगठन की सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाए।

- (ख) **जब तक संयुक्त अवलोकन नहीं किया जाता है तब तक सबूतों से छेड़ छाड़ नहीं किया जाना:** जब तक संयुक्त अवलोकन नहीं किया जाता, तब तक सबूतों से छेड़छाड़ नहीं की जाए। तथापि जीवन बचाने अथवा घायल यात्रियों को ले जाने वाले कोचों को जाने देने के लिए रेलपथ (ट्रैक) साफ करने अथवा लिखित में दर्ज किए जाने वाले किसी अन्य कारण के लिए वरिष्ठतम अधिकारी (वरिष्ठ वेतनमान से नीचे का नहीं) आदेश दे सकता है, अथवा साइट से अथवा कंट्रोल फोन के माध्यम से प्राधिकृत कर सकता है कि स्केच बनाने अथवा फोटो लेने के पश्चात अमुक वाहन जा सकता है अथवा अमुक पॉइन्ट को विच्छेद किया जा सकता है अथवा क्षतिग्रस्त ट्रैक के अमुक भाग की मरम्मत की जा सकती है।

**नोट:-** \*\*पर्यवेक्षकों द्वारा साक्ष्यों को पूर्णतया नोट किया जाना चाहिये तथा सामग्रियों को संरक्षित किया जाना चाहिये। साक्ष्य एकत्रित करते समय विप्लेषण करना वांछनीय नहीं है क्योंकि इसके परिणामस्वरूप कुछ साक्ष्यों को अप्रासंगिक मान कर छोड़ा जा सकता है, किन्तु, बाद में विप्लेषण करने एवं सही निष्कर्ष पर पहुँचने हेतु उन्ही की आवश्यकता पड़ सकती है।”

9. **दुर्घटना स्थल का माप:** रेल पथ (ट्रैक), प्रभावित कोचों एवं वैगनों, इंजन, प्वाइन्ट एवं क्रासिंग, सिगनलों की स्थिति, ट्रैक सर्किट की स्थिति, प्वाइन्ट्स एवं सिगनल संकेतक (इंडीकेशन) तथा परिचालन स्विचों की स्थिति, पैनल एवं केबिन में लीवर आदि की स्थिति की माप ली जानी चाहिए तथा निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार संबंधित विभागों के अधिकारियों/पर्यवेक्षकों द्वारा संयुक्त रूप से निर्धारित प्रारूप (फार्मेट) पर दर्ज किया जाना चाहिए। इंजीनियरिंग विभाग द्वारा दुर्घटना की स्थिति दर्शाते हुए दुर्घटना स्थल के पैमाने का एक स्केच नोट तैयार किया जाना चाहिए।

10. (i) **स्थल पर दुर्घटना प्रबंधन दल:** दुर्घटना प्रबंधन दल में सामान्यतः निम्नलिखित विभागों के सदस्य शामिल होते हैं-

- (क) चिकित्सा, वाणिज्य, संरक्षा, विद्युत, सिगनल एवं दूर संचार, यांत्रिक, इंजीनियरिंग, सुरक्षा, यातायात व अन्य विभागों के प्रशिक्षित रेल कर्मचारी
- (ख) अग्नि दुर्घटनाओं के मामले में, इस इकाई (यूनिट) में स्थानीय फायर स्टेशन के अधिकारियों के अतिरिक्त अग्नि सेवा के प्रशिक्षित कार्मिक भी शामिल होंगे तथा वे प्रेक्षण रिकार्ड में शामिल हो सकते हैं एवं अग्नि कांड के कारण का पता लगाने के संबंध में उनकी राय भी ली जा सकती है।
- (ग) किसी पानी वाली जगह (वाटर बॉडी) में दुर्घटना होने के मामले में गोताखोर एवं नौसैनिक भी दल के अंग होंगे।
- (घ) तोड़फोड़ अथवा बम विस्फोट के मामले में बम निरोधक स्कवायड एवं जी आर पी/स्थानीय पुलिस भी शामिल होंगे।
- (ड.) विभिन्न बचाव इकाई ए.आर.एम.ई, ए.आर.टी. के साथ अथवा सड़क मार्ग से यथा संभव शीघ्र प्रस्थान करेगी।

- (ii) **समूह गठन: दुर्घटना स्थल का स्थल प्रभारी (ओ सी साइट)** ओसी साइट दुर्घटना स्थल पर उपस्थित अधिकारियों के समूह (ग्रुप) का गठन करे तथा उनके कर्तव्यों (ड्यूटी) का निर्धारण करे। गंभीर दुर्घटना के मामले में, जिसमें काफी संख्या में लोग हताहत हुए हैं, समूहों (ग्रुपों) को निम्नानुसार बाँटा जा सकता है।

**समूह क – चिकित्सक एवं पैरा मेडिकल कर्मचारी:** घायलों की देखभाल एवं चिकित्सा सहायता व संबंधित मामलों हेतु।

**समूह ख– वाणिज्य अधिकारी एवं कर्मचारी:** असहाय यात्रियों की देखभाल, उनकी आगे की यात्रा की व्यवस्था, यानांतरण एवं संबंधित मामले आदि एवं उनके कल्याण व स्थिति से संबंधित सूचना प्रसारित करना।

**समूह ग— सिगनल एवं दूर संचार अधिकारी तथा कर्मचारी:** संचार सुविधाएं उपलब्ध कराना, नियंत्रक अधिकारी (कंट्रोल आफिसर) को सूचना भेजना तथा अन्य समूह की आवश्यकता के अनुरूप अन्य स्थानों की सूचना भेजना।

**समूह घ—संरक्षा एवं परिचालन अधिकारी व कर्मचारी:** दुर्घटना स्थल को एवं वहां से राहत गाड़ी संचालन के लिए नियंत्रण कार्यालय एवं दुर्घटना स्थल के मध्य समन्वय स्थापित करना।

**समूह ङ.—** यांत्रिक अधिकारी व कर्मचारी—निकाले गए लोगों की देखभाल करना एवं रेल पथ (ट्रैक) से यान/वाहन हटाना/साफ करना।

**समूह च— वाणिज्य अधिकारी (यदि आवश्यक हो तो लेखा अधिकारी के साथ)** यातायात के लम्बे समय तक बाधित रहने के मामले में सभी आवश्यक स्थानीय व्यय के लिए पर्याप्त राशि की व्यवस्था एवं उसका लेखा जोखा रखना।

**समूह छ—परिचालन,यांत्रिक,सिविल इंजीनियरिंग (यदि आवश्यक हो तो विद्युत एवं सिगनल दूरसंचार) अधिकारियों का समूह: रीडिंग एवं संयुक्त प्रेक्षण लेना।**

11. ऑन बोर्ड कर्मचारी एवं अन्य अधिकारी, पर्यवेक्षक व कर्मचारी द्वारा दुर्घटना स्थल न छोड़ना: ऑन बोर्ड कर्मचारी विशेष कर चालक,सहायक चालक, गार्ड, गाड़ी अधीक्षक, एसी अटैण्डेंट, सफाई वाला, गाड़ी पर आन ड्यूटी यांत्रिक कर्मचारी, रेसुब एवं जी आर पी स्कोर्ट टेकेदार के कर्मचारी सहित कैटरिंग कर्मचारी तथा स्थल पर उपलब्ध अन्य सभी अधिकारी, पर्यवेक्षक व कर्मचारी तब तक स्थल को न छोड़ें जब तक उन्हें ओसी साइट द्वारा विधिवत न छोड़ा जाय अथवा अनुमति नहीं दी जाए। कर्मचारियों को छोड़ने एवं उनको शिफ्ट (पाली) में कार्य करने के लिए सभी विभागों के अधिकारियों, पर्यवेक्षकों एवं कर्मचारियों की पर्याप्त रिलीविंग टीम बनाया जाना चाहिए ताकि कारगर ढंग से राहत, बचाव एवं पुनर्वास कार्य किया जाए।

12. **संदिग्ध तोड़फोड़ के समय विशेष सावधानियाँ:**

(क) संदिग्ध तोड़फोड़ एवं रेल गाड़ी के तोड़ फोड़ के मामले में, दुर्घटना स्थल के समीप के कंट्रोल व स्टेशन के स्टेशन मास्टर उपलब्ध सबसे तेज साधन से स्थानीय सिविल पुलिस, जी.आर.पी. एवं रेसुब प्राधिकारी को सूचित करें और उनको यथा संभव शीघ्र दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के लिए हर संभव सहायता उपलब्ध कराएं।

(ख) संबंधित कर्मचारियों के बयान दर्ज किए जाएंगे तथा सबूत को रिकार्ड एवं सुरक्षित रखने के आवश्यक उपाय किए जाएंगे जो कि बाद में उपलब्ध नहीं हो सकेगा। यह भी उचित होगा कि यथा संभव कई स्वतंत्र प्रत्यक्षदर्शी/चश्मदीद के बयान लिए जाए तथा उनके नाम व पता दर्ज किए जाएं।

(ग) पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य तब तक प्रारम्भ नहीं किया जाएगा जब तक पुलिस अधिकारी न आ जाए और संबंधित सुराग (क्लू) के फोटोग्राफ/वीडियो न लिए जाए। ऐसे सभी मामलों में मानव जीवन को बचाने पर ध्यान दिया जाना है न कि क्लीयरेंस एवं पुनर्स्थापन/पुनर्वास पर। कार्य तब तक प्रारम्भ किया जाता है जब तक कि पुलिस न आ जाए और वे रेल अधिकारियों कार्य प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकृत न करें।

(घ) जब कभी संदिग्ध तोड़फोड़ अथवा गाड़ी क्षतिग्रस्त होने के स्थल पर सिविल एवं पुलिस प्राधिकारियों के आने में विलम्ब होता है तो स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठ रेलवे अधिकारी अपने विवेक पर स्केच द्वारा उसकी वास्तविक स्थिति को नोट करने के पश्चात् किसी कोच के किसी भाग को उठवा (जैक अप) कर अथवा आवश्यकता के अनुसार अंदर फंसे मनुष्यों को बाहर निकाल कर कम से कम किसी संपत्ति को शिफ्ट करवा सकता है तथापि बिना पुलिस के परामर्श के सामान्य यातायात की अनुमति न दी जाए।

(ङ.) संदिग्ध तोड़फोड़ एवं गाड़ी के क्षतिग्रस्त होने के स्थल पर जाते समय इंजीनियरिंग पर्यवेक्षक को निम्नलिखित सावधानियाँ बरतनी होंगी—

(1) प्रथम चरण में गैंग मैनों को स्वयं स्थल पर पहुँचने का निर्देश दें न कि अपने साथ कोई औजार ले जाने का।

(2) यह सुनिश्चित करें कि स्थल पर भेजे गए गैंगमैन के औजार बक्सों को तब तक न खोला जाए जबतक कि उन्हें पुलिस द्वारा नहीं जाँच लिया जाता।

- (3) उन्हें निर्देश दें कि वे संदिग्ध तोड़ फोड़ एवं गाड़ी क्षतिग्रस्त क्षेत्र के अंदर रेल पथ (ट्रैक), रेल, फिशप्लेट, बोल्ट एवं अन्य फीटिंग्स को तब तक न छुएं अथवा हटाएं जब तक कि रेलवे, सिविल एवं पुलिस प्राधिकारियों द्वारा उनका निरीक्षण नहीं कर लिया जाता एवं फोटोग्राफ आदि नहीं ले लिया जाता।
- (च) दुर्घटना के स्केच तैयार करें। स्थानीय फोटोग्राफर/वीडियो ग्राफर द्वारा यथा संभव शीघ्र रेल पथ, ट्रैक, रेल, फिशप्लेट, बोल्ट एवं अन्य फीटिंग्स तथा प्रभावित गाड़ी के इंजन एवं बोगियों के भाग की फोटोग्राफी/वीडियोग्राफी का प्रबंधन करें।
- (छ) 1. तोड़ फोड़ एवं रेल गाड़ी क्षतिग्रस्त होने वाले स्थल पर वरिष्ठतम रेलवे अधिकारी दुर्घटना के कारण की विस्तृत खोजबीन करें तथा दुर्घटना स्थल से पीछे की ओर कम से कम 800 मीटर तक अच्छी तरह सर्वे करें। इस कार्य में संबंधित विभाग के प्रतिनिधियों एवं वरिष्ठ सिविल व पुलिस अधिकारियों का सहयोग लें।
2. परीक्षण/जाँच करते समय जहांतक संभव हो वाहनो/यानों की स्थिति, ट्रैक फिटिंग आदि से छेड़ छाड़ न की जाए पुलिस की सहायता से यह व्यवस्था अवश्य बनाएं कि जो कर्मचारी एवं बाहरी व्यक्ति परीक्षण/जाँच से संबंधित न हो उन्हें दुर्घटना स्थल से दूर रखा जाए। नोटिस में आ रहे विभिन्न तथ्यों का उल्लेख करते हुए संक्षिप्त शब्दों में नोट तैयार किया जाना चाहिए।
3. स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी, पुलिस के परामर्श से यह निर्णय लें कि कौन सी सामग्रियाँ (मैटेरियल) आगे की जाँच/परीक्षण हेतु सुरक्षित रखी जाएं। ये सामग्रियाँ किसी सुरक्षित स्थान पर पुलिस एवं रेलवे की संयुक्त अभिरक्षा (कस्टडी) में रखा जानी चाहिए। जहां तक संभव हो सभी छोटी फिटिंग को एक बक्से में अथवा एक टाट के थैले में रखकर उसे पुलिस एवं रेलवे द्वारा संयुक्त रूप से सील किया जाए। क्षतिग्रस्त ट्रैक को हटाए जाने से पूर्व पुलिस ने किन- किन सामग्रियों का प्रभार (चार्ज) लिया है उसकी एक रसीद अवश्य प्राप्त कर ली जाए। विभिन्न कल-पुर्जों की सावधानी पूर्वक नम्बरिंग अथवा मैच-मार्किंग कर ली जानी चाहिए ताकि जांच के लिए यदि बाद में आवश्यक हुआ तो पूरे दृश्य का पुनः निर्माण किया जा सके।
4. तोड़ फोड़ अथवा गाड़ी के क्षतिग्रस्त होने की संदेहास्पद दुर्घटना के पश्चात दुर्घटना स्थल पर होने वाली स्थिति का एक तथ्यात्मक नोट तैयार किया जाए तथा उस स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम पुलिस एवं रेलवे अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए। यदि किसी मामले में पुलिस एवं रेलवे अधिकारियों की राय में भिन्नता आती है तो राय की उस भिन्नता को संयुक्त तथ्यात्मक नोट में दर्ज किया जा सकता है।
13. **अग्नि दुर्घटनाओं के मामले में सावधानियाँ:**
- (क) जैसे ही चालक, गार्ड अथवा गाड़ी के किसी अन्य कर्मचारी को आग के संबंध में जानकारी होती है वह गाड़ी को तुरन्त रोकने के हर संभव प्रयास करे, वह चाहे तो अलार्म चैन भी खींच सकता है तथा गाड़ी को रोक सकता है।
- (ख) गाड़ी के अप्रभावित हिस्से को अलग करना चाहिए तथा उसे इतनी दूरी पर खड़ा करना चाहिए ताकि प्रभावित कोच से आग दूसरे में न फैल सके।
- (ग) आग को ज्यादा भड़कने के पूर्व उसे या तो पानी या कंबल आदि से बुझाने का प्रयास करें।
- (घ) काफी लोग वास्तविक रूप से जलने की अपेक्षा धुएं की घुटन से मरते हैं।
- (ङ) यात्रियों को सलाह दें कि कोई कपड़ा लेकर उसे अपने पीने के पानी से भिगोकर अपनी नाक को ढक लें।
- (च) यात्रियों को निर्देश दें कि वे कोच के दूसरे छोर पर चले जाएं जो आग से दूर रहता है तथा यदि संभव हो तो गलियारे के माध्यम से पार करके दूसरे कोच में चले जाएं।
- (छ) समझाएं कि यात्रीगण सबसे पहले अपने को सुरक्षित करें तथा अपने सामानों की चिन्ता न करे उसे बाद में फिर से प्राप्त किया जा सकता है।
- (ज) यह सुनिश्चित करें कि कोई यात्री फर्श पर न लेटा हुआ हो।
- (झ) गाड़ी (ट्रेन) के रुकने के पश्चात यात्रीगण तत्काल कोच से बाहर आएं।
- (ञ) घायल यात्रियों में उचित सलाह से आत्मविश्वास पैदा करना बहुत ही महत्वपूर्ण है।

14. **ओ.सी साइट के महत्वपूर्ण कर्तव्य:**

- (क) स्थल की सुरक्षा एवं दुर्घटना की रिपोर्टिंग।  
(ख) प्राथमिक उपचार एवं ट्रामा प्रबंधन।  
(ग) घायल व बाहर निकाले गए यात्रियों को हर संभव चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने की व्यवस्था।  
(घ) बाहर निकाले गए यात्रियों के बचाव की व्यवस्था।  
(ङ) आग के कारण हुए दुर्घटना के मामले में आग बुझाने व अग्नि शामक उपकरणों के प्रयोग की व्यवस्था।  
(च) असहाय यात्रियों के राहत व बचाव की व्यवस्था तथा उनके आगे की यात्रा की व्यवस्था।  
(छ) संदिग्ध तोड़फोड़ के मामले में विशेष सावधानी बरतना।  
(ज) यात्रियों एवं रेलवे की संपत्ति की सुरक्षा व्यवस्था।  
(झ) लोगों को सही व विश्वसनीय सूचना देने एवं मार्गदर्शन देने के लिए पूछताछ बूथ/ 'क्या मैं आप की सहायता कर सकता हूँ' बूथ खोलने एवं कर्मचारी नियुक्त करने की व्यवस्था।  
(ञ) राहत व बचाव कार्य का प्रबंध करने एवं यात्रियों को सहायता उपलब्ध कराने में पुलिस अधिकारियों सहित सिविल एवं राज्य अधिकारियों के साथ समन्वयन।  
(ट) घटनाओं को दैनंदिनी (लॉग बुक) में दर्ज करने की व्यवस्था तथा की गई व्यवस्थाओं एवं राहत, बचाव कार्य की प्रगति से मंडल नियंत्रण कार्यालय को अवगत कराना कि वह मंडल एवं नियंत्रण कार्यालय के संपर्क में बना रहे।  
(ठ) जब कभी आवश्यक हो मीडिया के लोगों को विवरण दे।  
(ड) पुनर्स्थापन/पुनर्वास के संभावित समय का निर्धारण करे तथा नियंत्रण कार्यालय (कंट्रोल) को अवगत कराए ताकि तदनुसार यात्री गाड़ियों एवं माल गाड़ियों संचालन हो सके।  
(ढ) ए.आर.टी. कार्य एवं पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य की व्यवस्था एवं पर्यवेक्षण।  
(ण) यथा संभव शीघ्र सामान्य यातायात पुनर्स्थापित करने की व्यवस्था।  
(त) पुनर्स्थापन/पुनर्वास के पश्चात स्थल से पहली गाडी गुजरने के बाद ही स्थल प्रभारी स्थल छोड़ेगा।  
(थ) यदि पुनर्स्थापन कार्य होने में 24 घंटे से अधिक की संभावना है तो इंजीनियरिंग श्रमिकों एवं अन्य विभाग के कर्मचारियों की व्यवस्था तथा दुर्घटना स्थल पर गति बढ़ाने के लिए पुनर्स्थापन कार्य के बाद की भी व्यवस्था करना।

15. **दुर्घटना प्रबंधन कार्य का विभागीय उत्तरदायित्व:**

- (क) योजना बनाना एवं उसका कार्यान्वयन— क्षेत्रीय रेलवे के लिए महाप्रबंधक एवं मंडल के लिए मंरेप्र।  
(ख) ए.आर.टी./ए.आर.एम.ई/ब्रेक डाउन क्रेन, टावर वैगन, बुलडोजर एवं आर सी आर वी आदि की माँग एवं संचालन परिचालन विभाग।  
(ग) ए.आर.टी./ए.आर.एम.ई/ब्रेक डाउन का आर्डर देना यॉत्रिक विभाग।  
(घ) मंडल का वरिष्ठतम रेलवे अधिकारी—ओ.सी.साइट/स्थल प्रबंधक।  
(ङ) बचाव कार्य का प्रबंधन—प्राथमिक रूप से यॉत्रिक एवं चिकित्सा विभाग इनकी सहायता सभी रेलवे कर्मचारियों द्वारा अपने विभागों से संबंधित आवश्यकताओं के अनुसार दी जाती है।  
(च) मृत लोगों की देखभाल सहित राहत कार्य—वाणिज्य,चिकित्सा एवं रेसुब विभाग।  
(छ) संचार व्यवस्था — दूरसंचार विभाग।  
(ज) स्थल पर भीड़ नियंत्रण एवं कानून व्यवस्था—रेसुब।  
(झ) पुनर्स्थापन हेतु राज्य पुलिस से विलयरेंस—रेसुब।  
(ञ) रोलिंग स्टॉक के लिए पुनर्स्थापन कार्य—यॉत्रिक विभाग।  
(ट) रेल पथ (ट्रैक), सिगनल प्रणाली,ओएचई आदि जैसे स्थायी संरचना—संबंधित विभाग।  
(ठ) स्पार्ट (एसपीएआरटी)/एआरटी/एआएमई/रोलिंग स्टॉक/ब्रेक डाउन क्रेन सहित रेल—सह—सड़क एवं सड़क मोबाइल आपातकालीन वाहनों आदि का अनुरक्षण —यॉत्रिक विभाग।  
(ड) बचाव एवं पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य हेतु स्पार्ट (एसपीएआरटी)/एआरटी/एआएमई में रखे उपकरणों का अनुरक्षण संबंधित विभाग।  
(ढ) स्थल पर मीडिया प्रबंधन

(अ) स्थल प्रबंधन स्थल पर मुख्य प्रवक्ता होगा उसकी सहायता, यदि आवश्यक हुआ तो, संबंधित शाखा अधिकारी करेगा।

(ब) जन संपर्क अधिकारी/वाणिज्य अधिकारी स्थल पर मीडिया की आवश्यकता को देखेगा।

16. **विभागवार महत्वपूर्ण कर्तव्य:** दुर्घटना प्रबंधन में सभी विभाग एक दल (टीम) के रूप में कार्य करते हैं। फिर भी, प्रत्येक विभाग के कुछ महत्वपूर्ण कर्तव्य निम्नलिखित हैं:-

**I. चिकित्सा विभाग के कर्तव्य:**

- (क) दुर्घटना प्रभावित कोचों से घायल यात्रियों को ले जाना।
- (ख) घायल यात्रियों को अटैण्ड करना एवं उनको प्राथमिक उपचार देना।
- (ग) घायल यात्रियों की सूची तैयार करना।
- (घ) उनके चोटों का वर्गीकरण करना।
- (ङ.) उनको चिकित्सालय भेजना तथा उनको भर्ती कराना।
- (च) चिकित्सालयों का एक प्रारम्भिक दौरा करना तथा स्थिति का आकलन करना।
- (छ) घायलों को भर्ती होने के पश्चात उनकी देख भाल।
- (ज) शवों का निपटारा।
- (स) शवों को सुरक्षित रखना।
- (अ) चिकित्सालयों में भर्ती प्रत्येक घायलों की प्रगति पर गहन निगरानी रखना तथा प्रतिदिन प्रगति रिपोर्ट जारी करना तथा मंरेप्र एवं म.प्र. को सूचित करना।
- (ट) मरीजों के केस के आधार पर रोगियों को विशेषज्ञ चिकित्सालयों को भेजना (रिफर करना)।

**II. वाणिज्य विभाग के कर्तव्य:**

- (क) अनुग्रह राशि के भुगतान एवं वापसी (रिफंड सहित) विभिन्न व्यय के लिए स्टेशन आय से राशि निकालना।
- (ख) सड़क वाहन किराए पर लेना।
- (ग) घायल एवं जो घायल नहीं हैं, उन यात्रियों को पीने के पानी, नाश्ते एवं भोजन की व्यवस्था।
- (घ) चिकित्सालयों का प्रारम्भिक दौरा एवं स्थिति का आकलन करना।
- (ङ.) घायल यात्रियों की सूची तैयार करना।
- (च) उनको चिकित्सालय पहुँचाना एवं उन्हें भर्ती कराना।
- (छ) सत्यापन एवं वाणिज्यिक औपचारिकताओं के पश्चात घायलों एवं मृतकों के निकट संबंधियों को अनुग्रह राशि का भुगतान करना।
- (ज) क्षतिपूर्ति वापसी एवं दावों की औपचारिकताओं की डीलिंग तथा घायलों एवं मृतकों के निकट संबंधियों को आवश्यक कागजात उपलब्ध कराना।
- (झ) सामान (लगेज) एवं परेषिती (कंसाइनमेंट) का प्रभार (चार्ज) लेना।
- (ञ) घायलों के चिकित्सालय में भर्ती के उपरान्त उनकी देखभाल।
- (ट) उनके रिश्तेदारों की देखभाल करना।
- (ठ) दुर्घटना स्थल,स्टेशनों एवं आपातकाल प्रकोष्ठ के पूछताछ बूथ/‘क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ’ बूथ पर कर्मचारियों की व्यवस्था।
- (ड) पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य में लगे अधिकारियों के लिए समय-समय पर भोजन की व्यवस्था।
- (ढ) पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य में यदि आवश्यकता हो तो वैगनों की अनलोडिंग के लिए श्रमिकों की व्यवस्था।
- (ण) दुर्घटना स्थल पर कार्यरत विभागीय कर्मचारियों के लिए भोजन भत्ता की व्यवस्था।

**III. यांत्रिक विभाग के कर्तव्य:**

1. दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) में एआरटी उपकरणों का परिचालन।
2. चिकित्सा एवं इंजीनियरिंग विभागों की सहायता से कोचों से घायल यात्रियों एवं मृत शरीरों को बाहर निकालना तथा उन कोचों की टॉपलिंग करना जिसकी खोज (सर्च) पूरी हो गई है।
3. कोचों के अवपथन (ऑफ ट्रैकिंग) के मामले में एक साथ अधिक से अधिक कोचों को उठाया (टैकल) जाना चाहिए, केवल उन कोचों को छोड़ दिया जाए जो एक दूसरे के ऊपर चढ़े हुए हैं अथवा एक दूसरे के अंदर फंसे हुए हैं।



4. गैस कटर, कोल्ड कटर, स्प्रेडर, हाइड्रोलिक जैक आदि बचाव औजारों का उपयोग करते समय सावधानी बरते ताकि अंदर फंसे अथवा मलबे में दबे यात्रियों को चोट न पहुँचे ।
5. किसी दुर्घटना प्रभावी ब्लाक खंड (सेक्शन) एआरटी भेजने से पूर्व स्थल आवश्यकता के अनुसार एआरटी की मार्शलिंग सुनिश्चित करना ।
6. अयोग्य वैगनों एवं कोचों को उठाने के लिए क्रेन का पर्यवेक्षण तथा इंजीनियरिंग विभाग द्वारा पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य के लिए स्थल को क्लियर (साफ) करना ।
7. समतल (लेवल) करने के लिए बुलडोजर का पर्यवेक्षण तथा इंजीनियरिंग विभाग द्वारा पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य के लिए स्थल को क्लियर (साफ) करना ।
8. इंजीनियरिंग विभाग द्वारा पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य के लिए स्थल को साफ करने में बाहर से लगाए गए डम्पर/जेसीबी/ रोड़ क्रेन का पर्यवेक्षण ।

#### IV. सुरक्षा विभाग के कर्तव्य:

- (क) जी आर पी एवं स्थानीय पुलिस से समन्वयन ।
- (ख) भीड़ प्रबंधन ।
- (ग) सामान (लगेज) की सुरक्षा ।
- (घ) रेल संपत्ति की सुरक्षा ।
- (ङ.) रेसुब सहायता पोस्ट स्थापित करना ताकि सहायता चाहने वाले लोग रेसुब के पास आ सकें ।
- (च) रस्सी से घटना स्थल की घेराबंदी ताकि बाहरी लोग बाधा न पहुँचा सकें ।
- (छ) सबूतों की सुरक्षा एवं सुरागों की खोज ।

#### V. विद्युत विभाग के कर्तव्य:

1. घटना स्थल पर तथा प्राथमिकता के आधार पर उस ट्रैक पर पर्याप्त प्रकाश की व्यवस्था जहां बचाव, राहत एवं पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य किया जा रहा है दुर्घटना स्थल को समुचित रूप से कवर करने के लिए एक किलोमीटर तक कवर करने हेतु हेलोजन एवं तेज प्रकाश देने वाले लाइटों की व्यवस्था एआरटी में होना चाहिए ।
2. ओएचई की व्यवस्था करना तथा बिना देरी किए अस्थाई पोर्टल खड़ा करना ।
3. यह सुनिश्चित करना कि ओएचई के निकट कर्मचारियों द्वारा कार्य प्रारम्भ किए जाने से पूर्व सेक्शन की अर्थिंग कर दी गई हों । पर्याप्त संख्या में अतिरिक्त जेनरेटर सेट एवं लाइट फिक्सर की व्यवस्था करना ।

#### VI. सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्तव्य:

1. सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्तव्यों में दुर्घटना स्थल एवं अन्य कार्य स्थलों पर सेटलाइट फोन, बी एसएनएल, मोबाइल वॉकी-टॉकी सेट, रेलवे फोन, पर्याप्त हैंड सेट व मेगा माइक के साथ पी ए सेट जैसे पर्याप्त व विश्वसनीय साधन उपलब्ध कराना शामिल है ।
2. महत्वपूर्ण टेलीफोन नंबर युक्त आपका प्रबंधन टेलीफोन निर्देशिका की पर्याप्त संख्या की उपलब्धता सुनिश्चित करना ।
3. अतिरिक्त बैटरी सहित पर्याप्त संख्या में मोबाइल बैटरी चार्जर की उपलब्धता ।

#### VII. इंजीनियरिंग विभाग के कर्तव्य:

1. आदमियों को, बचाव औजारों को एकत्र करना तथा यथा संभव सबसे तेज साधन से घटना स्थल पर पहुँचना ।
2. दुर्घटना स्थल पर यू.सी.सी., सी. ए. सी. तथा एल. सी. सी. एस. की स्थापना ।
3. बचाव कार्य में चिकित्सा/यांत्रिक विभाग की सहायता ।
4. यदि आवश्यक हो तो सेना/नौ सेना/वायु सेना बेस से संपर्क करना तथा बचाव कार्य में अपेक्षित कार्मिक जैसे चालक एकत्र करना ।
5. यदि आवश्यक हो तो निजी रोड, क्रेन, बुलडोजर, अर्थमूवर आदि किराए पर लेना ।
6. सेक्शन से इंजीनियरिंग सामग्री एवं गैंग मैनों को लाने-ले जाने के लिए प्रत्येक छोर से एक इंजीनियरिंग स्पेशल बनाना ।

7. यदि किसी ट्रेक सामग्री की अतिरिक्त आवश्यकता पड़ती है तो समय रहते तत्काल मंडल के अंदर अन्य रेलवे स्रोतों से मांगा जाना चाहिए।
8. यदि मंडल स्रोत अपर्याप्त है तब अन्य मंडलों से सहायता ली जानी चाहिए।
9. त्वरित पुनर्स्थापन/पुनर्वास कार्य के लिए टीआरडी एवं परिचालन अधिकारियों के परामर्श से ट्रेक मशीन के कार्य एवं संचलन के लिए योजना बनाना
10. यदि आवश्यक है तो वैकल्पिक रेल पथ (ट्रेक) बिछाना।

### **VIII. परिचालन विभाग के कर्तव्य:**

1. सेक्शन के यातायात निरीक्षक एवं पर्यवेक्षकीय स्टेशन अधीक्षक तथा वमसंधि द्वारा अपेक्षानुरूप अन्य विभागों के संरक्षा परामर्श दाता वमपरिप्र एवं वमसंधि के आदेशानुरूप प्रथम उपलब्ध साधन से दुर्घटना स्थल पर पहुंचें।
2. घटना स्थल एवं सेक्शन की सुरक्षा।
3. घटना स्थल के पड़ोस के स्टेशनों के लिए अतिरिक्त एल आर एवं आर जी कर्मचारियों की व्यवस्था।
4. घटना स्थल पर संचलन का पर्यवेक्षण
5. दुर्घटना प्रभावित ब्लाक खंड (सेक्शन) में विशेष गाड़ी का प्रेषण सुनिश्चित करना।
6. आवश्यकतानुसार क्रैनों एवं एआरटी की समुचित मार्शलिंग सुनिश्चित करना।
7. घटना स्थल पर असहाय यात्रियों का त्वरित क्लीयरेंस करना।
8. घटना स्थल से नियंत्रण कार्यालय (कंट्रोल) एवं पड़ोस के स्टेशनों से समन्वय स्थापित करना तथा घटना स्थल से आवश्यकताओं की मांग करना।
9. यातायात का मार्ग परिवर्तन एवं संचालन।
10. व्यक्तियों एवं सामग्री के लदान एवं संचलन हेतु वैगनों व कोचों, उनके प्लेसमेंट एवं संचालन की व्यवस्था।
11. प्रभावित खंड (सेक्शन) पर संचलन की अनुमति देने से पूर्व ट्रेक, सी एंड डब्ल्यू एवं एस एंड टी फिट प्रमाण पत्र प्राप्त करना।
12. घटना स्थल पर लॉग बुक को अनुरक्षित करने में सहायता करना।
13. किसी सक्षम रेल प्राधिकारी द्वारा क्लियरेंस दिए जाने के पश्चात पड़ोस की लाइन पर रेल गाड़ी (ट्रेन) चलवाना।
14. प्रगति से मुख्यालय एवं रेलवे बोर्ड को अवगत कराना।

### **IX. संरक्षा विभाग के कर्तव्य:**

- (i) दुर्घटना के संभावित कारणों से संबंधित सबूत व सुराग सुरक्षित रखना तथा सुनिश्चित करना कि जब तक पुलिस से क्लियरेंस प्राप्त न हो तब तक इनसे छेड़ छाड़ न की जाए।
- (ii) सुनिश्चित करना कि आवश्यकतानुरूप डिजिटल कैमरे से वीडियो/स्टिल फोटोग्राफ ले लिए गए हैं।
- (iii) सुनिश्चित करना कि पुनर्स्थापन/पुनर्वास प्रारम्भ करने से पूर्व निर्धारित प्रोफार्मा में संयुक्त माप, आख्या/टिप्पणी दर्ज कर ली गई है।
- (iv) सुनिश्चित करना कि अप्रभावित चल स्टॉक को घटना स्थल से दूर हटा दिया गया है तथा उसके पश्चात दुर्घटना जांच के दौरान आगे की जांच /परीक्षण हेतु उन्हें सुविधा जनक स्थान पर खड़ा किया गया है।
- (v) सुनिश्चित करना कि गाड़ी कर्मचारियों,स्टेशन कर्मचारियों एवं लोगों के बयान घटना स्थल पद दर्ज कर लिए गए हैं।
- (vi) बाद में बयान देने के इच्छुक यात्रियों के भी पते ले लिए जाने चाहिए।
- (vii) सुनिश्चित करना कि अध्याय-V में दिए गए विवरण के क्रमानुसार दुर्घटना प्रभावित ब्लाक खंड (सेक्शन) में विशेष रेलगाड़ी भेज दी गई है।

**X. कार्मिक विभाग के कर्तव्य:**

- (i) सभी कल्याण निरीक्षकों के साथ वमंकाधि दुर्घटना स्थल के लिए प्रस्थान करेंगे।
- (ii) घायल/मृतकों का विवरण एकत्र करने में चिकित्सकों की सहायता एवं उनको चिकित्सालयों में भेजने में
- (iii) सभी चिकित्सालयों में घायल लोगों की देख भाल करने के लिए कल्याण निरीक्षक शिफ्ट ड्यूटी में चौबीसो घंटे उपलब्ध रहेंगे।
- (iv) घायलों के साथ जाने एवं उनको वापस घर ले जाने के लिए रिश्तेदारों को वापसी यात्रा पूरक पास जारी करना
- (v) सीएसी में कार्मिक शाखा काउण्टर पर कार्मिकों की तैनाती

**XI. लेखा विभाग के कर्तव्य:**

- (i) आकस्मिक व्यय करने के लिए पर्याप्त राशि की उपलब्धता रखना।
- (ii) किसी स्थानीय बैंक में चालू खाता खोलना तथा ओवर डाफ्ट सुविधाओं के अनुमति प्राप्त करना ताकि बहुत बड़ी राशि दूरस्थ स्टेशनों से लाए जाने की आवश्यकता न हो।
- (iii) यदि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा दुर्घटना स्थल पर घोषणा की जाती है तो बड़ी हुई यह अनुग्रह राशि का भुगतान करने के लिए चेक जारी करना।

**XII. आई टी विभाग के कर्तव्य:**

- (i) घटना स्थल पर कंप्यूटर उपलब्ध कराना तथा उसे मंडल एवं मुख्यालय आपातकाल प्रकोष्ठ से जोड़ना जिसे रेल नेट से जुड़ा होना चाहिए तथा उसमें पहले से उपलब्ध ई मेल पते को सक्रिय किया जाना चाहिए।
- (ii) विभिन्न स्टेशनों पर विभिन्न हेल्पलाइन पूछताछ बूथों में उपलब्ध सभी कंप्यूटरों को कार्य करने योग्य रेल नेट से जुड़ा एवं ई मेल प्राप्त करने एवं भेजने के तैयार बनाए रखना चाहिए।
- (iii) रेलवे वेबसाइट पर निम्नलिखित सूचना यथा संभव शीघ्र अद्यतन की जानी चाहिए:—
  - (क) घायल एवं मृत यात्रियों की सूची:

- स्टेशनों के नाम एवं उनके टेलीफोन नं., जहां सहायता पूछताछ बूथ (हेल्पलाइन इंक्वायरी) खोली गई है।
- दुर्घटना विवरण जिसमें बचाए गए घायल यात्रियों की संख्या शामिल होगा।
- चोटों के प्रकार का अलग-अलग विवरण जैसे गंभीर, सामान्य आदि।
- विभिन्न चिकित्सालयों में घायल यात्रियों का निस्तारण।
- कोच वार घायल यात्रियों का नाम।
- निकाले गए मृतकों की संख्या
- पहचाने गए मृतकों की संख्या
- मृत यात्रियों के नाम

(ख) उन रेल गाड़ियों का विवरण, जिनको मार्ग परिवर्तित, संचालित, अल्पकालीन रोका गया, निरस्त अथवा नये समय पर चलाया गया।

(ग) **विशेष रेल गाड़ियों का विवरण जिन्हें चलाया जाना है:**

- दुर्घटना प्रभावित गाड़ी के अगले भाग की ओर विशेष यात्री गाड़ी।
- दुर्घटना प्रभावित गाड़ी के पिछले भाग की ओर विशेष यात्री गाड़ी।
- दुर्घटना प्रभावित गाड़ी के प्रारम्भिक एवं अंतिम स्टेशनों से रिश्तेदारों के लिए विशेष यात्री गाड़ी

## अध्याय—VI

### नियंत्रण कार्यालयों एवं समीपवर्ती स्टेशनों में प्रबंधन

#### भाग— I

#### मंडल नियंत्रण कार्यालय में प्रबंधन

- 1 नियंत्रण कार्यालय की भूमिका दुर्घटना प्रबंधन में मंडल नियंत्रण कार्यालय महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है तथा निम्नलिखित महत्वपूर्ण कार्यों का निर्वहन करता है –
  - (I) यदि दुर्घटना स्थल पर जी आर पी/रेसुब उपलब्ध नहीं है तो समीप के स्टेशनों से जी आर पी/रेसुब को बुलाकर घटना स्थल की सुरक्षा करना।
  - (II) मुख्यालय एवं रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को रिपोर्ट व सूचना देना।
  - (III) प्रथम सूचना रिपोर्ट के अनुसार अपेक्षित सहायता की मांग एवं सभी उपलब्ध स्रोतों को गतिशील करना।
  - (iv) घटना स्थल से किसी वरिष्ठ एवं अनुभवी अधिकारी/ओसी साइट द्वारा बताए गए पुनर्स्थापन/पुनर्वास के संभावित समय के आधार पर रेल गाड़ियों का संचालन एवं मार्ग परिवर्तन करना।
  - (V) लोगों एवं संबंधित स्टेशन तथा अन्य रेलों से संबंधित यदि कोई रेल संपत्ति क्षतिग्रस्त हुई है अथवा जन क्षति हुई है तो उस संबंध में समीप की रेलों को सूचना देना।
  - (vi) सभी राहत, बचाव एवं पुनर्स्थापन कार्य की निगरानी एवं गतिशील करना।
  - (vi) ओसी/साइट, रेलवे के विभिन्न सहयोगी विभागों एवं विभिन्न एजेन्सियों, राहत केन्द्रों, पुलिस एवं राज्य सरकार के अधिकारियों, चिकित्सा एवं पराचिकित्सा (पैरा चिकित्सा) सेना, रेल डाक सेवा (आर एम एस) आदि से निकट समन्वय एवं संपर्क स्थापित रखना।
  - (vii) असहाय यात्रियों के क्लीयरेंस के लिए राहत रेल गाड़ियाँ एवं विशेष रेल गाड़ियाँ चलाना तथा घटना स्थल पर यदि संभव हो तो वैकल्पिक लाइन/गलत लाइन पर संचालन की योजना बनाना।
  - (ix) प्रभावित ट्रैक पर पहली गाड़ी के गुजरने तथा सामान्य कार्य प्रणाली बहाल होने तक आपात प्रकोष्ठ खोलना एवं उसमें शिफ्ट-वार कर्मचारी तैनात करना।
  - (X) नियंत्रण कार्यालय के साथ-साथ (दुर्घटना) स्थल पर दुर्घटना लाग-पंजिका का अनुरक्षण करना।
- 2- **दुर्घटना चेतावनी संकेत/सायरन/हूटर का बजाना:**—जहाँ स्टेशन/यार्ड में दुर्घटना सहायता गाड़ी/दुर्घटना चिकित्सा यान स्टेबिल है एवं एलार्म साइरन प्रदत्त हैं। दुर्घटना की सूचना प्राप्त होते ही चिकित्सा सहायता यान/ब्रेक डाउन/टावर गाड़ी को दुर्घटना स्थल पर शीघ्र भेजने हेतु दुर्घटना चेतावनी एलार्म/हूटर को निम्न कोडों के साथ बजाया जाये—

क0सं0	परिस्थितियाँ	बजाये जाने वाले हूटर/सायरनों की संख्या
1	जब दुर्घटना लोको-शेड अथवा यातायात/लोको शेड से लगे यातायात यार्ड में घटित हो।	2 लम्बी
2	जब दुर्घटना बाहरी स्टेशन पर घटित हो, परन्तु मेन लाईन साफ हो।	3 लम्बी
3	जब दुर्घटना किसी बाहरी स्टेशन पर घटित हो, परन्तु मेन लाईन साफ	3 लम्बी एवं 1

	हो एवं सहायता गाड़ी को दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरण यान के साथ चलाना हो।	छोटी
4	जब दुर्घटनाघटित किसी बाहरी स्टेशन पर घटित हुई हो एवं मेन लाईन बाधित हो, तथा सहायता गाड़ी को दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरण यान के बिना चलाना हो।	4 लम्बी
5	जब दुर्घटना किसी बाहरी स्टेशन पर घटित हुई हो एवं मेन लाईन बाधित हो एवं सहायता गाड़ी को दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरण यान के साथ चलाना हो।	4 लम्बी एवं 1 छोटी

**नोट:** प्रत्येक हूटर/सायरन को 05 सेकेण्ड के अन्तराल पर 45 सेकेण्ड की अवधि तक बजाया जायेगा एवं इसे 05 मिनट के अन्तर पर दोहराया जायेगा।

### 3. दुर्घटना चेतावनी संकेत सायरन/हूटर बजने पर की जाने वाली कार्रवाई :

दुर्घटना चेतावनी/हूटर बजने पर वे सभी कर्मचारी जो दुर्घटना बचाव गाड़ी के लिए तैनात किए गए हो, चिन्हित स्थान पर उपस्थित होंगे तथा अन्य प्राधिकारी स्टेशन पर बने रहेंगे। सभी नामित अधिकारी यदि आदेश हो तो चिकित्सा वाहन के पास अपनी उपस्थिति दर्ज करेंगे और उसके साथ दुर्घटना स्थल के लिए रवाना होंगे या उन्हें सौंपे गए अन्य ज्यूटी का (दायित्व का) निर्वहन करेंगे। ज्यूटी पर उपस्थित लोको फोरमैन/लाबी प्रभारी/टीपीसी/टीएलसी निम्नलिखित कार्य अविलम्ब प्रारम्भ कर देंगे—

- (क) इंजन की व्यवस्था करना। ओ एच ई क्षेत्र में उपलब्ध किसी भी इंजन, वरीयतः डीजल इंजन का उपयोग सुनिश्चित करेंगे। उप परिचालन तथा पावर नियंत्रक की उपयुक्त इंजन की व्यवस्था, गाड़ी के साथ चल रहे वैगन और कोचों के वैक्यूम/प्रेशर निर्माण की व्यवस्था में, सहायता ली जाए।
- (ख) इंजन चालक दल को और गाड़ी दुर्घटना कर्मचारियों को बुलाए।
- (ग) दुर्घटना राहत गाड़ी को दुर्घटना स्थल पर भेजने के लिए उसे शीघ्र तैयार करें।
- (घ) दुर्घटना राहत गाड़ी को तैयार करने का निर्धारित समय:—  
दोहरी निकासी साइडिंग पर – 15 मिनट  
एकल निकासी साइडिंग पर – 20 मिनट  
कार्य के आदेश के समय से गाड़ी के प्रेषण तक के समय को गिनती में लिया जाता है।
- (च) ब्रेक डाउन गाड़ियों को तैयार कर उन्हें प्रेषण के लिए निर्धारित समय का लक्ष्य:—  
दिन के दौरान – 30 मिनट  
रात्रि के दौरान – 45 मिनट  
कार्य के आदेश के समय से गाड़ी के शेड से बाहर जाने के समय की गणना की जाती है।
- (छ) दुर्घटना स्थल के लिए रवाना होने वाली दुर्घटना राहत गाड़ी को अन्य गाड़ियों से प्राथमिकता दी जाएगी। किसी ब्रेक डाउन गाड़ी/टावर वैगन को किसी भी दशा में गार्ड की उपलब्धता के लिए विलंबित न किया जाए और इसे ब्रेक डाउन गाड़ी के प्रभार्य में अनिवार्य रूप से बिना गार्ड की प्रतीक्षा किए प्रेषित किया जाए। तत्पश्चात किसी गार्ड की शीघ्रताशीघ्र व्यवस्था की जाए तथा उसे किसी अन्य वैकल्पिक व्यवस्था न होने की स्थिति में सड़क मार्ग द्वारा भेजा जाए।

### 4. नियंत्रण कक्ष में सभी विभागों के नामित अधिकारियों की उपस्थिति तथा वहां बने रहना:

जैसे ही दुर्घटना की सूचना प्राप्त हो सभी विभागों के नामित अधिकारी अनिवार्य रूप से बिना विलंब के मंरेप्र/अमंरेप्र, महाप्रबंधक/अपर महाप्रबंधक को मंडल/मुख्यालय में रिपोर्ट करें और दुर्घटना स्थल या क्षेत्रीय/केंद्रीय कंट्रोल पर यथा आदेश अविलम्ब पहुंचे तथा ओ. सी. कंट्रोल के सहयोग के साथ अपने-अपने विभाग द्वारा निर्धारित संचालित सह नियंत्रण के साथ समन्वय स्थापित करें। रेलवे संपत्ति तथा क्षति के संबंध में प्राप्त सूचना होने के आधार पर पर्याप्त बचाव और राहत की व्यवस्था के लिए तत्काल नियोजन करेंगे। वे सामान्य कार्य की तीव्र बहाली के लिए पर्याप्त संख्या में श्रमशक्ति एवं सामग्री

की व्यवस्था के लिए भभी अपना सहयोग प्रदान करेंगे तथा कोचों/वैगनों की आवश्यकता को दुर्घटना स्थल पर आदमी और सामग्री भेजने के लिए कंट्रोल प्रभारी को बताएंगे।

वे मुख्यालय के अधिकारियों और क्षेत्रीय नियंत्रण में अपने समकक्षों के साथ समुचित संपर्क बनाए रखेंगे। साथ ही राज्य अधिकारियों और गैर सरकारी संस्थाओं के साथ भी संपर्क रखेंगे यदि उनकी सेवाएं ली जा रही हैं।

## 5. नियंत्रण कक्ष में दुर्घटना का प्रबंधन:

मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक/परिचालन (चूंकि वह नियंत्रण कक्ष में नियंत्रण/पर्यवेक्षण के मामले में वरिष्ठतम और परिपक्व होता है) नियंत्रण कक्ष में दुर्घटना के मामले को डील करने के लिए जिम्मेदारी का निर्वहन करेंगे और सूचना को दुर्घटना पंजिका में दर्ज करेंगे। साथ ही साथ वे दुर्घटना अलार्म/नियंत्रण कक्ष में लाल संकेत के माध्यम से मंडलीय नियंत्रण कक्ष में कार्य कर रहे पावर कंट्रोल तथा अन्य सह कंट्रोल को सूचित करेंगे। विशिष्टतः वे ए एम इ एवं ए आर टी को सावधान रहने के लिए परामर्श देंगे तथा आवश्यकता के अनुरूप प्रस्थान के लिए भी सूचित करेंगे। मुख्य नियंत्रक अविलम्ब प्रभावित सेक्शन का पर्यवेक्षकीय प्रभार ग्रहण करेंगे तथा निम्न बातों को सुनिश्चित करेंगे।

- (क) सेक्शन नियंत्रक द्वारा दुर्घटना स्थल के बचाव के लिए कार्य किया जाना तथा स्थल से सटे हुए स्टेशनों को इस संबंध में सूचित करना।
- (ख) प्राथमिकता के क्रम में सभी संबंधित को दुर्घटना की जानकारी पावर कंट्रोल, यांत्रिक कैरेज एवं वैगन कंट्रोल/वाणिज्य कंट्रोल, सुरक्षा कंट्रोल, विद्युत एवं संरक्षा कंट्रोल के साथ-साथ अपने विभाग के अधिकारियों को परिस्थितियों के अनुसार दुर्घटना स्थल एवं नियंत्रण कक्ष तक पहुंचने के लिए सूचित करेंगे तथा पर्यवेक्षकों को आदेश देंगे।
- (ग) चिकित्सा राहत कार्यों की व्यवस्था यथासंभव तत्परता के साथ किया जाए। इस कार्य के लिए ए आर एम ई का प्रेषण तथा डाक्टरों को दुर्घटना स्थल तक सड़क मार्ग से पहुंचाया जाए और साथ ही साथ स्थानीय चिकित्सकों की भभी व्यवस्था की जाए।
- (घ) सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर प्राथमिकता के आधार पर राहत की जरूरतों को पहुंचाया जाए और इस कार्य में बिना समय गंवाए युद्ध स्तर पर मनवभषक्ति का प्रबंध किया जाए।
- (च) घायल यात्रियों को प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करते हुए उन्हें निकटतम चिकित्सा केन्द्रों तक पहुंचाने की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए।
- (छ) फंसे हुए यात्रियों को निकाल करके उन्हें चिकित्सा सहयोग की व्यवस्था सुनिश्चित करें।
- (ज) असहाय यात्रियों को दुर्घटना स्थल से हटाने के लिए समुचित व्यवस्था सुनिश्चित करें। इसके लिए सड़क मार्ग की गाड़ियों/राज्य परिवहन की बसें/प्राइवेट प्रशासन का सहयोग लिया जाए साथ ही साथ कुछ कोचों को भभी चलाया जाए।
- (झ) गाड़ियों के नियमन की व्यवस्था तथा उनके विचलन (दूसरे मार्ग) से चलाने के लिए, जिसमें गाड़ियों का निरस्तीकरण तथा जरूरत के अनुसार उनके टर्मिनेशन (समाप्ति) की व्यवस्था की जाए। गाड़ियों के नियमन के नियोजन के संबंध में सभी संबंधित/जुड़े हुए स्टेशनों एवं रेलवे को परामर्श दिया जाए साथ ही साथ यात्रा कर रहे यात्रियों एवं मीडिया के बीच इसका व्यापक प्रचार किया जाए।

## 6. मंडलीय नियंत्रण कक्ष प्रभारी अधिकारी का कर्तव्य:-

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक और उनकी अनुपस्थिति में मंडल परिचालन प्रबंधक/सहा. परि.प्रबंधक नियंत्रण कक्ष के प्रभार का कार्य निर्वहन करेंगे। मंरेप्र के दुर्घटना स्थल पर जाने की दशा में अपर मंरेप्र कंट्रोल में पहुंच जाएंगे और निम्नलिखित दायित्वों के प्रति जिम्मेदार होंगे—

- (I) दुर्घटना स्थल पर वांछित सहयोग के आकलन तथा इसके व्यवस्था के लिए दुर्घटना स्थल पर तैनात साइट मैनेजर के संपर्क में बराबर बने रहेंगे।
- (II) दुर्घटना या विलयरिंग आपरेशन से संबंधित पूरक सूचनाएं मुख्यालय कार्यालय को प्रेषित करेंगे, इस सूचना में मृत तथा घायल यात्रियों का विवरण जुड़ा होगा।

- (III) मुख्यालय से अद्यतन सूचनाओं के साथ बराबर संपर्क बनाए रखेंगे तथा वहाँ से सामान्य मार्गदर्शन भी प्राप्त करेंगे।
- (IV) यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना स्थल पर पर्याप्त भोजन और चाय एवं काफी पहुंचाई जाए तथा फंसे हुए यात्रियों को हटाने के लिए समुचित व्यवस्था करेंगे।
- (V) सुनिश्चित करेंगे कि सभी सूचनाएं समय वार अनुरक्षित हों तथा प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से दुर्घटना से संबंधित की गई कार्रवाई का भी अभिलेख रखेंगे।
- (VI) हताहत/घायल यात्रियों के संबंध में विस्तृत सूचनाएं, उनके नाम, पहचान, टिकट सं. इत्यादि की जानकारी वाणिज्य विभाग के द्वारा सभी संबंधित तथा जुड़े हुए स्टेशनों को भेजी जाए।
- (VII) नियंत्रण कक्ष के प्रभारी अधिकारी उपर्युक्त सूचनाएं अन्य मंडल/संबंधित रेलवे, प्रारम्भिक/गंतव्य स्टेशन के साथ-साथ अन्य सभी स्टेशनों जहां गाड़ी के ठहराव सुनिश्चित किए गए हैं, को भेजने के लिए केन्द्रीय कंट्रोल को भेजेंगे। रेलवे बोर्ड को भी ये सूचनाएं भेजी जाएंगी।
- (VIII) घटनास्थल से यातायात रोके जाने की संभावना की विश्वसनीय सूचना प्राप्त होने पर, सर्वसंबंधित रेलवे एवं रेलवे बोर्ड को सूचित करते हुए गाड़ियों को मार्ग परिवर्तित/निरस्त करके, डुप्लीकेट गाड़ी चलाकर या बुकिंग प्रतिबंधित करके अथवा यानान्तरण की व्यवस्था करके यातायात का नियमन किया जाएगा।

## 7. कमान अधिकारी (ओ सी) नियंत्रक के कर्तव्य:-

मंडल का वरिष्ठतम अधिकारी नियंत्रण कक्ष में कमान अधिकारी का कार्यभार ग्रहण करेगा। उसके मुख्य कार्य निम्न प्रकार से होंगे-

- (क) दुर्घटना स्थल पर तैनात कमान अधिकारी के साथ बराबर संपर्क तथा समन्वय बनाए रखना।
- (ख) समय-समय पर दुर्घटना स्थल पर संपन्न हो रहे राहत, बचाव तथा बहाली कार्य की प्रगति सुनिश्चित करना।
- (ग) मंडल के विभागों से समन्वय स्थापित करना और राहत बचाव कार्य की व्यवस्था मंडलों द्वारा किए जाने पर उनकी प्रगति पर निगरानी रखना। उसका यह भी दायित्व होगा कि वह उन्हें जरूरत के अनुसार मार्गदर्शन प्रदान करें।
- (घ) मुख्यालय, केन्द्रीय नियंत्रण और मुख्यालय, प्रधान विभागाध्यक्ष/विभागाध्यक्ष से निकट संपर्क बनाए रखना और उनसे बातचीत करना।
- (च) साइट पर (दुर्घटना स्थल) पर्याप्त मैन पावर और राहत सामग्री की व्यवस्था करना। वे इस कार्य के लिए इस प्रकार की अग्रिम व्यवस्था करें कि राहत कार्य में मनवषक्ति तथा सामग्री के कारण विलंब न हो।
- (छ) समय-समय पर मुख्यालय के उच्च अधिकारियों को स्थिति और प्रगति से अवगत कराना।
- (ज) जनसंपर्क अधिकारी/वाणिज्य विभाग को दुर्घटना के संबंध में संक्षिप्त विवरण तथा गाड़ियों के नियमन का ब्योरा देना ताकि प्रेस और मीडिया द्वारा उनका समय से व्यापक प्रचार हो सके।
- (झ) चिकित्सा अधिकारी के निकट संपर्क में रहना तथा घायलों के बारे में विस्तृत विवरण एकत्रित करने के साथ-साथ उनके सुधार के संबंध में प्रगति प्राप्त करना। इन सभी सूचनाओं को मुख्यालय को अगले प्रसारण हेतु प्रेषित किया जाए।
- (ट) यात्रा गाड़ी की दुर्घटना होने पर समुचित चेकिंग स्टाफ की व्यवस्था करना ताकि वे मृत/घायल यात्रियों के सामानों की निगरानी जीआरपी/आरपीएफ के आने तक कर सकें।

## 8. वाणिज्य नियंत्रक का कर्तव्य:

- (i) मृत और घायल यात्रियों (मामूली एवं गंभीर दोनों) का विस्तृत ब्योरा, विशेष रूप से उन अस्पतालों की जानकारी जहां वे भर्ती किए गए हों, प्राथमिक चिकित्सा के पश्चात छोड़ दिए गए हों और लोगों के चोट की प्रकृति की सूचना एकत्र की जाए। तत्संबंधी सूची संबंधित रेलवे के मुख्यालय, अगल-बगल के स्टेशनों, प्रारम्भिक एवं गंतव्य स्टेशन और रास्ते में ठहराव वाले स्टेशनों तथा उस रेलवे को, जहां से गाड़ी गुजरती हो, को भेजी जाए।

- (II) घायल, ठीक और फंसे यात्रियों के लिए मुफ्त अल्पाहार एवं पीने के पानी की पर्याप्त व्यवस्था सुनिश्चित की जाए।
- (III) पर्याप्त संख्या में कुली और श्रमिकों की व्यवस्था करना ताकि उनके द्वारा समान पार्सल तथा माल यदि कोई हो तो उसकी ढुलाई की जा सके—
  - (i) फंसे हुए यात्रियों को सुरक्षित पहुंचाना।
  - (ii) अनुग्रह राशि के वितरण की व्यवस्था साइट पर करना।
  - (iii) रेलवे चिकित्सकों तथा अन्य चिकित्सा अधिकारियों द्वारा साइट पर प्राथमिक चिकित्सा और चिकित्सा सुविधा पहुंचाने के लिए सहायता करना।
- (IV) यात्रियों के टिकट मूल्य की वापसी की व्यवस्था करना।
- (V) मृत और घायल यात्रियों के उत्तराधिकारियों को मुफ्त पास जारी करने के लिए स्टेशन और नियंत्रण कक्ष को निर्देश देना।
- (VI) दुर्घटना स्थल, अलग-बगल के स्टेशनों और गाड़ी के ठहराव वाले स्टेशनों पर पूछ-ताछ कार्यालय एवं हेलपलाइन खोलकर उसके प्रबंधन की व्यवस्था की जाए।
- (VII) आवश्यकतानुसार वाहनों और बसों की व्यवस्था करना।
- (VIII) क्षतिग्रस्त पार्सलों की सूची बनाकर मुख्य दावा अधिकारी को इसकी सूचना देना।
- (IX) अस्पतालों में भर्ती रोगियों के प्रगति के संबंध में संपर्क बनाए रखना।
- (X) मंरेप्र के पूर्व अनुमोदन से प्रेस विज्ञप्ति एवं पर्चे जारी करना।
- (XI) यात्रियों के सुविधाओं का ध्यान रखना।
- (XII) मृतकों के शरीर हेतु बर्फ की व्यवस्था करना।
- (XIII) राहत कार्य में तैनात कर्मचारियों के भोजन तथा पुनर्वास के लिए आवश्यक धनराशि की व्यवस्था करना ताकि ऐसे छोटे मामलों में मूल्यवान समय बर्बाद न हो।

## 9. इंजीनियरिंग नियंत्रक के कर्तव्य

- (i) सेक्शन रेल पथ और रेल पथ कर्मचारियों को दुर्घटना स्थल पर अविलम्ब पहुंचने की व्यवस्था सुनिश्चित करना।
- (ii) ट्रैक की सुरक्षा सुनिश्चित करना।
- (iii) यथा आवश्यकता औजार और ट्रैक सामग्री के साथ पर्याप्त संख्या में श्रमिकों की व्यवस्था सुनिश्चित किया जाए एवं रात्रि के लिए पेट्रोमेक्स/पोर्टेबल बिजली जेनरेटर की समुचित संख्या में व्यवस्था की जाए।
- (IV) ट्रैक की संयुक्त प्रेक्षण/मापन की व्यवस्था की जाए और दुर्घटना स्थल का स्केच सही रूप में तैयार किया जाना सुनिश्चित करना।
- (V) निरीक्षण नोट/डायरी, ए इ एन, पी डब्लू आई, गैंग चार्ट, अनुरक्षण अभिलेख आदि को जब्त कर उनकी सुरक्षा की व्यवस्था सुनिश्चित करना।
  - (i) लेवल क्रासिंग गेट दुर्घटना के मामले में लेवल क्रासिंग गेटों की व्यवस्था करना।
  - (ii) दूसरे विभागों को लाइनों के क्लियरेंस के कार्य में सहयोग प्रदान करना तथा सुनिश्चित करना कि ट्रैक परिचालन के लिए सही है और इसका यथा शीघ्र प्रमाणित कर लिया जाए।

## 10. सिगनल एवं दूरसंचार नियंत्रक के कर्तव्य

- (i) सुनिश्चित करना कि सिगनल एवं दूरसंचार अधिकारी घटना स्थल की ओर रवाना हो गए हैं तथा पोर्टेबल कंट्रोल फोन, फील्ड टेलीफोन रेलवे और डी ओ टी टेलीफोन, लैंड लाइन टेलीफोन सेटलाइट फोन की व्यवस्था दुर्घटना स्थल पर बड़ी तत्परता से की गई है एवं उनका प्रबंधन बराबर सुनिश्चित किया गया है।
- (ii) मुख्यालय/मंडल और दुर्घटना स्थल के बीच पर्याप्त संचार व्यवस्था स्थापित करना।



- (iii) सिगनल एवं दूरसंचार और इंटरलाकिंग से संबंधित दुर्घटना के सभी साक्ष्य अभिलेखों की व्यवस्था करना।
- (iv) सूत्रों (ब्लूप्रिंट) को संरक्षित करने की व्यवस्था करना तथा समुचित उपकरणों को आवश्यकतानुसार सील करने की भी व्यवस्था करना।
- (v) सामान्य कार्य बहाली के लिए सिगनलिंग एवं इंटरलाकिंग बहाल करना।
- (vi) दुर्घटना स्थल पर अधिकारियों एवं पर्यवेक्षकों को पर्याप्त संख्या में वाकी-टाकी प्रदान करने की व्यवस्था करना तथा साथ में बैट्रियों को चार्ज करने का प्रबंध भी करना।
- (vii) दुर्घटना स्थल पर तैनात अधिकारियों के लिए चार्जिंग सुविधा के साथ पर्याप्त यात्रा में सेलफोन की व्यवस्था करना।
- (viii) वाकी-टाकी एवं सेलफोन की बैट्रियों की चार्जिंग का कार्य सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के नामित कर्मचारी की देखरेख में किया जाना।

### **11- विद्युत नियंत्रक का कर्तव्य:**

- (i) दुर्घटना स्थल पर समुचित पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था सुनिश्चित करना।
- (ii) कोचों में आग लगने की दशा में यात्रियों के साक्ष्य का अभिलेख एकत्र करने की अविलंब व्यवस्था करना।
- (iii) कारण और क्षति के आकलन के लिए कोचों का संयुक्त रूप से परीक्षण सुनिश्चित करना।
- (iv) ओ. एच. ई., ब्रेक डाउन कर्मचारी, टावर वैगन की पर्याप्त संख्या में व्यवस्था करना तथा कुछ अधिकारियों को दुर्घटना स्थल पर तीव्रता से पहुंचने के लिए व्यवस्था करना।
- (v) ओवर हेड इक्यूपमेंटको बंद करने की व्यवस्था सुनिश्चित करना तथा आवश्यकतानुसार उसे घुमाया जाना सुनिश्चित करना।
- (vi) तीव्रता के साथ ओ. एच. ई. को पुनः चालू करने के लिए पर्यवेक्षण की व्यवस्था करना।
- (vii) जहां दुर्घटना में ई.एम.यू. या विद्युत इंजन सम्मिलित हो, वहां यथा आवश्यकता राहत गाड़ी लाने की व्यवस्था करना तथा लोको और ई.एम.यू. के संयुक्त प्रेक्षण की व्यवस्था करना।
- (viii) दुर्घटना स्थल के पर्याप्त कवरेज हेतु, हैलोजन एवं इनफ्लेटेबुल लाइट की व्यवस्था, एक किलोमीटर तक के कवरेज के लिए ए आर टी में प्लान करना।

### **12- यांत्रिक नियंत्रक का कर्तव्य – (कैरेज एवं वैगन )**

- (i) दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के लिए अनुभवी अधिकारियों एवं पर्यवेक्षकों को तैनात करना।
- (ii) ब्रेक डाउन और अन्य चल स्टाक के विस्तृत विवरण का अभिलेखन निर्धारित प्रपत्र में करना।
- (iii) इस बात को सुनिश्चित करना कि चल स्टाक का संयुक्त मापन किया गया है।
- (iv) दुर्घटना स्थल से हटाये जाने वाली स्टाफ की गतिशीलता की फिटनेस सुनिश्चित करना।
- (v) बचाव कार्य/क्लियरेंस में सहयोग प्रदान करना।
- (vi) क्रैन, रोड क्रैन, बुलडोजर, ब्रेक डाउन क्रैन और डम्पर की व्यवस्था दुर्घटना वाली रेलवे के साथ-साथ बगल के मंडल/रेलवे से करना।

### **13- पावर कंट्रोलर (शक्ति नियंत्रक) के कर्तव्य:**

- (i) दुर्घटना स्थल पर अनुभवी अधिकारियों को तैनात करना।
- (ii) दुर्घटना से जुड़े लोको और अन्य चल स्टाक की संभावना का विस्तृत विवरण एवं मापन निर्धारित प्रपत्र में अभिलिखित करना।
- (iii) शेड में मौजूद स्पीडो ग्राफ, इंजन मरम्मत पुस्तिका तथा अन्य संबंधित अभिलेखों को जब्त कर उन्हें सील करने की व्यवस्था सुनिश्चित करना।
- (iv) क्रनों के संचालन और क्लियरेंस/बचाव कार्य अभियान के पर्यवेक्षण हेतु समुचित व्यवस्था करना।
- (v) दुर्घटना स्थल से संपर्क बनाए रखने तथा जरूरी एजेंसियों से सहयोग के लिए समन्वय का कार्य सुनिश्चित करना।

**14. सुरक्षा नियंत्रक (सेक्योरिटी कंट्रोल) के कर्तव्य:**

- (i) दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध सूत्रों की, रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा तथा किसी अन्य जगह जहाँ विभाग द्वारा सहयोग की आवश्यकता हो वहाँ पर्याप्त संख्या में रेलवे सुरक्षा बल कर्मचारी की तैनाती की व्यवस्था करना।
- (ii) दुर्घटना स्थल पर कुछ अधिकारियों के तीव्रतम साधनों द्वारा पहुंचने के लिए उपलब्ध साधनों की व्यवस्था करना।
- (iii) दुर्घटना स्थल के निकट स्थानीय पुलिस से संपर्क बनाना।
- (iv) दुर्घटना स्थल पर यात्रियों के सामान, पार्सलों एवं क्षतिग्रस्त सामग्री तथा पार्सलवान आदि की सुरक्षा सुनिश्चित करना।
- (v) दुर्घटना स्थल से समन्वय बनाए रखना ताकि क्रेन द्वारा बचाव कार्य के दौरान जनता द्वारा कोई व्यवधान उत्पन्न न हो।
- (vi) समपार पर दुर्घटना होने की स्थिति में राज्य सरकार की मदद से यातायात को दूसरे दिशा में मोड़ने की व्यवस्था सुनिश्चित करना।
- (vii) विस्फोट की दशा में विस्फोट के कारणों के आंकलन हेतु स्वचायड डाग की व्यवस्था सुनिश्चित करना।

**15. संरक्षा नियंत्रक (सेपटी कंट्रोल) के कर्तव्य:**

- (i) संरक्षा विभाग के अधिकारी की दुर्घटना स्थल पर प्रथम उपलब्ध साधनों से जाने की व्यवस्था करना।
- (ii) दुर्घटना के सूत्रों की सुरक्षा व्यवस्था करना एवं सुनिश्चित करना कि सभी संबंधित अभिलेखों को किसी दूसरे स्टेशन के यातायात पर्यवेक्षकों/स्टेशन अधीक्षक द्वारा जब्त एवं सील करने की व्यवस्था की गई है।
- (iii) संबंधित विभाग से निर्धारित प्रपत्र पर संयुक्त मापन इत्यादि की व्यवस्था सुनिश्चित करना तथा इसका अभिलेखन करना।
- (iv) सुनिश्चित करना कि सबूत/गाड़ी कर्मचारी, स्टेशन कर्मचारी और जनता के बयान दुर्घटना स्थल पर ही लिया जाए। ऐसे यात्री जो अपना बयान बाद में देने के लिए इच्छुक हों उनके पते नोट किए जाएं।
- (v) स्थिति की तीव्र बहाली हेतु ए.आर.टी., ए.आर.एम.इ., श्रमिक एवं विशेष सामग्री, इंजन टावर वैगन इत्यादि का संचलन दक्षता के साथ होना सुनिश्चित करना।
- (vi) विनिर्दिष्ट अनुदेशों के अनुसार दुर्घटना स्थल एवं नियंत्रण कक्ष दोनों में लागू डायरी का अनुरक्षण समुचित ढंग से किया जाए।
- (vii) प्रत्यक्षदर्शियों के बयान तथा उनके पते, टेलीफोन नंबरों के साथ दर्ज किया जाए एवं पुलिस अधीक्षक तथा जिला अधिकारी का इसकी सूचना समय से दी जाए। सी आर एस जांच के हालात में सी एस ओ के परामर्श पर स्थानीय प्रेसों को प्रेस नोट जारी किए जाएं।
- (viii) स्थिति बहाली की पूरी प्रक्रिया की वीडियोग्राफी सुनिश्चित की जाए ताकि जांच समिति द्वारा बाद में दुर्घटना के कारणों तथा पुनर्बहाली की स्थिति की देरी से जुड़े तथ्यों का समुचित विश्लेषण किया जा सके।

**16. परिचालन नियंत्रक के कर्तव्य:**

- (i) दुर्घटना स्थल की सुरक्षा की व्यवस्था करना।
- (ii) निर्धारित वरीयता के क्रम में सभी संबंधित अधिकारियों को सूचित करना तथा राहत बचाव यातायात की बहाली के लिए सभी साधनों को एकत्र करना।
- (iii) सुनिश्चित करना कि ए.आर.एम.इ. और ए.आर.टी. दुर्घटना स्थल पर बिना किसी विलंब के पहुंच जाएं।
- (iv) फंसे हुए यात्रियों की तत्परता के साथ निकासी हेतु गाड़ियों का नियोजन तथा अन्य स्टेशनों पर रुके यात्रियों के निकासी के लिए गाड़ियों का प्रबंध सुनिश्चित करना।

- (v) मुख्यालय से परामर्श लेकर यात्री, मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों, निरस्तीकरण दूसरे रास्ते पर बदलाव (डाइवर्जन), गंतव्य पूर्व समाप्ति का नियोजन करे। सवारी गाड़ियों को नियमित/नियंत्रित करते समय इस बात का ध्यान रखें कि यह कार्य ऐसे स्टेशनों पर किया जाए जहाँ कि यात्री सुविधाएं और पीने का पानी, अल्पाहार एवं भोजन की सुविधा उपलब्ध रहे। गाड़ियों को नियमित/नियंत्रित करने में लगने वाले संभावित समय के संबंध में यात्रियों को सूचित किया जाए।
- (vi) जीवित /मृतक एवं घायल (गंभीर एवं साधारण) यात्रियों के बारे में सूचना की जाँच करते समय ध्यान रखे कि इनका सत्यापन रेलवे डाक्टर द्वारा किया गया हो और दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा उसका अनुमोदन किया गया हो।
- (vii) दुर्घटना स्थल से मृतक, घायल (सामान्य या गंभीर), यात्रियों की प्रारम्भिक एवं गंतव्य स्टेशन, टिकट नं. तथा उपचार के लिए भेजे गए अस्पताल तथा उनके निकट संबंधियों के भी विवरण प्राप्त करके आपात नियंत्रक, सी एस ओ आदि को वाणिज्य कंट्रोल के द्वारा प्रेषित कराएं।
- (viii) सूचना के सभी मदों को क्रमानुसार और प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से की गई कार्रवाई जो कि दुर्घटना से जुड़ी हुई हो, के लॉग का अनुरक्षण समुचित ढंग से किया जाए।
- (ix) दुर्घटना स्थल से गाड़ी का अगला एवं पिछला हिस्सा हटाया जाना सुनिश्चित करना।
- (x) दुर्घटना स्थल पर ए आर टी के पहुंचने से पहले क्रोन की वांछित मार्शलिंग सुनिश्चित करना।
- (xi) दुर्घटना स्थल और स्टेशन के बीच यातायात की शीघ्रातिशीघ्र बहाली हेतु ए. आर. टी., इंजन टावर वैगन आदि का आवागमन दक्षतापूर्ण ढंग से नियोजित किया जाए।
- (xii) मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (समयपालन) द्वारा नियंत्रण कक्ष में दुर्घटना लॉग पंजिका का अनुरक्षण विस्तृत विवरण के साथ समुचित तरीके से सुनिश्चित करना।
- (xiii) संचार के लिए सेटेलाइट टेलीफोन का उपयोग किया जाए।
- (xiv) दुर्घटना स्थल, अगल-बगल के स्टेशनों, अगल-बगल के मंडलों तथा मुख्यालय से संपर्क बनाए रखा जाए।
- (xv) यह सुनिश्चित करना कि पर्याप्त संख्या में सहायक स्टेशन मास्टर, शॉटिंग कर्मचारी, यातायात निरीक्षक/पर्यवेक्षक विषम कार्य में सहयोग प्रदान करने के लिए दोनों ओर लगा दिए गए हैं और सुरक्षित परिचालन और दुर्घटना सामग्री को ठीक स्थान पर पहुंचाने तथा अन्य अनुरक्षण गाड़ियों के लिए भी लगा दिए गए हैं।
- (xvi) लूप लाइन, साइडिंग इत्यादि का अंतिम तीन स्टेशनों पर क्लियरेंस सुनिश्चित करना।
- (xvii) दुर्घटना स्थल पर रात-दिन परिचालन अधिकारियों/पर्यवेक्षकों की तैनाती सुनिश्चित करना ताकि साइट प्रभारी की आवश्यकतानुसार बहाली टीम की जरूरत के मुताबिक शॉटिंग की व्यवस्था की जा सके।

## भाग- II

### क्षेत्रीय (केंद्रीय) नियंत्रण कार्यालय में प्रबंधन

- (1) परिचालन नियंत्रक के कर्तव्य:**
- (i) मंडलीय नियंत्रक या किसी अन्य स्रोत से दुर्घटना की सूचना प्राप्त होते ही मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (समय-पालन) द्वारा दुर्घटना की सूचना देने वाले अलार्म बजाकर और दुर्घटना प्रकाश को जलाकर दुर्घटना स्थल के निकट कार्यरत उप नियंत्रक का ध्यान आकृष्ट किया जाएगा।
- (ii) प्राथमिकता के क्रम में सूचित किए जाने वाले नामित अधिकारियों को भी दुर्घटना की सूचना देने की व्यवस्था करेगा।
- (iii) मुख्य मालभाड़ा परिवहन प्रबंधक तथा उनकी अनुपस्थिति में उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (मालभाड़ा) दुर्घटना की सूचना प्राप्त होते ही केंद्रीय नियंत्रण कक्ष में अविलंब उपस्थित होंगे।

- (iv) अन्य विभागों के नामित अधिकारियों को नियंत्रण कक्ष में पहुंचने तथा प्रभावित मंडल को अपना योगदान देने हेतु निर्देश दें।
- (v) मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (समयपालन) मंडल एवं दुर्घटना स्थल से प्राप्त/एकत्रित विवरण के दिशा निर्देशों के अनुसार दुर्घटना लॉग पंजिका का अनुरक्षण करेंगे।
- (vi) वह निर्धारित प्रपत्र पर दुर्घटना का मूल विवरण भी एकत्र करेंगे तथा इसे महाप्रबंधक/अपर महाप्रबंधक सहित मुख्यालय के अधिकारियों को सूचना देने के पश्चात् रेलवे बोर्ड को भी सूचित करेंगे और दुर्घटना स्थल पर भेजी गयी राहत का विवरण तथा घायल एवं फंसे हुए यात्रियों के बचाव, राहत या अन्य सहयोग के लिए जुटाए गए संसाधनों से संबंधित सूचना भी इसमें सम्मिलित करेंगे।
- (vii) महाप्रबंधक महोदय के निर्देश पर वे मुख्यालय के अधिकारियों को अविलंब दुर्घटना स्थल पर भेजने की व्यवस्था करेंगे।
- (viii) बोर्ड को भेजे जाने वाली दुर्घटना की सभी मामलों की रिपोर्ट संरक्षा विभाग के अधिकारी तथा उनकी अनुपस्थिति में यातायात विभाग के अधिकारी द्वारा निर्धारित प्रपत्र पर दी जाएगी।
- (ix) कोचिंग विभाग के नामित अधिकारी का कार्य दुर्घटना स्थल पर केवल चिकित्सकीय प्रबंधन की निगरानी करना ही नहीं होगा बल्कि उसमें गाड़ियों के नियमन जिसमें गाड़ियों की बीच में यात्रा समाप्ति, मार्ग परिवर्तन और निरस्तीकरण का नियोजन भी सम्मिलित होगा। वह मंडलीय और क्षेत्रीय रेलों के सभी संबंधित अधिकारियों को गाड़ियों के नियमन की समय से सूचना भी प्रदान करेगा ताकि उनका व्यापक प्रचार-प्रसार किया जा सके। मालभाड़ा विभाग के नामित अधिकारी भाड़ा ट्रेनों को इंटरचेंज प्वाइंट पर रोकने और नियमन के नियोजन के लिए आसपास के रेलों तथा रेलवे बोर्ड से परामर्श करके योजना बनाएंगे।
- (x) आपात सेल के संचलन हेतु शिफ्टों (पाली) में सभी संबंधित विभागों के पदाधिकारियों द्वारा देखे जाने की व्यवस्था करेगा।

## 2. केन्द्रीय नियंत्रण कक्ष के कमान अधिकारी (OC) का कर्तव्य:

नियंत्रण कक्ष में उपलब्ध वरिष्ठतम पदाधिकारी कमान अधिकारी के रूप में कार्य करेंगे। उनका मुख्य कार्य इस प्रकार है:-

- (i) संबंधित मंडल से निकट संपर्क में बने रहना तथा दुर्घटना स्थल पर घायल, मृतक तथा राहत के लिए किए गए कार्य का विवरण एकत्रित करने के लिए बराबर निकट संपर्क बनाए रखेगा।
- (ii) समय-समय पर स्थिति से तथा राहत कार्य की प्रगति बचाव एवं यातायात की बहाली के संबंध में उच्च पदाधिकारियों को अवगत कराता रहेगा।
- (iii) रेलवे बोर्ड से समन्वय स्थापित कर उन्हें स्थिति से बराबर अवगत कराता रहेगा।
- (iv) आवश्यकता पड़ने पर राज्य सरकार के पदाधिकारियों, सेना, पैरा मिलिट्री एवं हवाई मार्ग के अधिकारियों से संसाधनों की गतिशीलता हेतु समन्वय स्थापित करेगा।
- (v) आसपास के तथा अन्य मंडल, संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से सहयोग प्राप्त करने के लिए समन्वय स्थापित करेगा ताकि राहत, बचाव और यातायात बहाली संबंधी कार्य को प्रभावी ढंग से अंजाम दिया जा सके।
- (vi) दुर्घटना से जुड़े मंडल को सहयोग एवं मार्गदर्शन प्रदान करना तथा यथा आवश्यकता उन्हें सहायता प्रदान करना।
- (vii) प्रदत्त सहायता, गाड़ियों के नियमन की योजना, विभिन्न पूछताछ कक्षों के हेल्पलाइन नंबर और यातायात बहाल होने की संभावित अवधि तथा घटनास्थल से प्राप्त सूचना के आधार पर यातायात बहाली की अद्यतन प्रगति दिए जाने के संबंध में मुख्य जनसंपर्क अधिकारी को जारी करने हेतु संक्षिप्त विवरण देते हुए प्रेस विज्ञप्ति तैयार करेगा।
- (viii) संरक्षा विभाग आवश्यकतानुसार जांच के लिए अधिसूचना जारी करेगा, यदि कोई हो तथा इस कार्य के लिए आवश्यक व्यवस्था भी करेगा।

- (ix) विशेष गाड़ियों के संचालन, लोडिंग और राहत सामग्री को दुर्घटना स्थल पर पहुंचाने के लिए कोच और वैगन की व्यवस्था में अपना सहयोग देगा।
- (x) सभी संबंधित द्वारा दुर्घटना से जुड़े सूत्रों और साक्ष्यों का संरक्षण सुनिश्चित करेगा।
3. सह-नियंत्रक(सब कन्ट्रोल) के कर्तव्य:

केंद्रीय नियंत्रण कक्ष में कार्यरत सभी सह-नियंत्रक के कर्तव्य मंडल नियंत्रक के कर्तव्य के समान हैं। केन्द्रीय नियंत्रण कक्ष में स्थापित सह-नियंत्रक की यह जिम्मेदारी होगी कि वे मंडल में कार्यरत अपने निकट सहयोगी से निकट समन्वयन बनाए रखे और संसाधनों के जुटाने और आवश्यक तकनीकी मार्गदर्शन सहित आपत सामग्रियों के भेजने के कार्य में अपना सहयोग प्रदान करें।

### भाग-III

#### समीपवर्ती स्टेशनों पर प्रबंधन

##### समीपवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के दायित्व:

दुर्घटना की सूचना मिलते ही समीपवर्ती स्टेशन का स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि प्रभावित खंड में कोई अन्य गाड़ी प्रवेश न करने पाए तथा दुर्घटना स्थल की सुरक्षा के लिए अन्य आवश्यक कदम भी उठाएगा।

कुछ महत्वपूर्ण दायित्व निम्नानुसार हैं:

##### (I) बचाव (Protection)

- (क) नजदीकी लाइनों की और इसी लाइन के दोनों छोरों की सुरक्षा कराया जाना।
- (ख) जिस लाइन पर गाड़ी प्रभावित हुई है उसके सिगनलों, लीवरों इत्यादि की अवस्था को नोट एवं रिकार्ड किया जाए और प्वाइंटों आदि की स्थिति नोट की जाए तथा प्वाइंटों को क्लैम्प किया जाए।
- (ग) आगे कोई अनहोनी न हो, इसे बचाने के लिए जिस लाइन पर दुर्घटना हुई है, उससे संबंधित लाइन पर सभी सिगनल/स्लाट (रूकावट की स्थिति में) पीछे किए जाएं।
- (घ) केबिन में/एस.एम.के स्लाइड कंट्रोल जहाँ से लीवरों को चलाया जाता है वहाँ से लीवर कालरों को 'लाइन अवरूद्ध है' में रख दें।
- (ङ.) केबिनों को लाइन क्लियर नहीं देने की सूचना दी जाए।
- (च) गेटों की सुरक्षा सुनिश्चित करने की सूचना दी जाए। गेटमैन को बचाव (Protection) सुनिश्चित करने के लिए सूचित करना।
- (छ) विद्युतीकृत खंडों में, ठीक और खराब लाइनों से कार्य करने हेतु, एस.एम. स्विच, एस.पी./एस.एस. पी.इत्यादि का सही प्रकार से पृथक्करण सुनिश्चित किया जाए।

##### (II) सूचना का प्रेषण:-

- (क) दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को दुर्घटना होने की सूचना दें। उनसे कहें कि स्टेशन पर कार्यरत ऐसे कर्मचारी जो ड्यूटी पर नहीं है, उन सभी को बुलाकर दुर्घटना स्थल पर भेजें।
- (ख) सेक्शन कंट्रोल (खंड नियंत्रक) को दुर्घटना की सूचना
- (ग) कंट्रोल को निम्नलिखित के विषय में सूचित करें :
- (i) दुर्घटना का समय और प्रकार।
- (ii) दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण।
- (iii) बगल की लाइनें खाली हैं अथवा नहीं।

- (iv) रोलिंग स्टॉक को हुआ नुकसान।
- (v) टेलीग्राफ के खंभों से संबंधित ट्रेक को हुई हानि।
- (vi) ओ एच ई मास्टों को नुकसान पहुँचा है अथवा नहीं तथा हुए नुकसान की सीमा।
- (vii) गाड़ी कर्मचारियों/ट्रेन टिकट परीक्षकों से मृतकों तथा घायलों (गंभीर, साधारण) की अनुमानित संख्या प्राप्त कर ली जाए।
- (viii) इंजन और ब्रेक वैन की सही स्थिति ताकि इंजन को भेजते समय सावधानी आदेश (कॉशन आर्डर) पर सही किमी रिकार्ड किया जा सके।
- (घ) निम्नलिखित कार्यकर्ताओं को दुर्घटना से संबंधित सूचनायें दिए जाएं:—
  - (i) उस स्टेशन पर पद स्थापित सभी एल आर तथा आर जी रेलवे कर्मचारी जो ड्यूटी पर नहीं हैं।
  - (ii) दूसरे छोरों के जंक्शन स्टेशनों के स्टेशन अधीक्षकों (एस.एस.) को।
  - (iii) परिचालन, वाणिज्य, रेल पथ, टी.आर.डी., कैरिज एवं वैगन (सवारी एवं माल डिब्बा, समाडि) संकेत एवं दूर संचार, रेलवे सुरक्षा बल, जी.आर. पी., विभागों के पर्यवेक्षकों को।
  - (iv) नजदीकी अग्निशमन स्टेशन, गैर सरकारी संस्थाओं तथा डाक्टर को।
  - (ड.) संभव राहत सहायता हेतु सिविल प्राधिकारियों, गांव/कस्बा/शहर के प्रतिनिधियों तथा सामाजिक संस्था के स्वयंसेवकों को।
  - (च) निकटतम जंक्शन स्टेशन के पर्यवेक्षकीय स्टेशन प्रबंधक अपने साथ सहायक स्टेशन मास्टर, शंटिंग स्टाफ, फ्लैग, हस्त सिगनल लैम्पों तथा क्लैम्पों और कॉटर बोल्ट एवं पैड लॉक लेकर दुर्घटना स्थल पर पहुंचेंगे।
- (III) चिकित्सकीय सहायता:**
  - (क) स्थानीय डाक्टरों, सेंट जॉन एम्बुलेंस, सिविल तथा सेना के अस्पतालों को सहायता के लिए बुलाया जाए।
  - (ख) उपयुक्त संख्या में प्राथमिक चिकित्सा बक्से और स्ट्रेचर उपलब्ध कराई जाएं।
  - (ग) स्थानीय चिकित्सा दल को जुटाया जाए तथा उसे घायलों को प्राथमिक चिकित्सा उपलब्ध करवाने हेतु दुर्घटना स्थल पर भेजा जाए।
  - (घ) ए.आर.एम.ई. स्केल—।। उपकरण को यथाशीघ्र दुर्घटना स्थल पर भेजा जाए।
  - (ड.) सचल चिकित्सालयों/ डिस्पेंसरियों को बुलाया जाए।
  - (च) विशेषज्ञ निजी चिकित्सकों को बुलाया जाए।
  - (छ) यदि नजदीक में एम्बुलेंस उपलब्ध हो तो उन्हें बुलाया जाए।
- (IV) यात्री सहायता:**
  - (क) अल्पाहार कक्ष से या स्थानीय स्रोतों से पीने का पानी, पेय पदार्थ तथा अल्पाहार का प्रबंध करना।
  - (ख) फंसे हुए यात्रियों को पेय पदार्थ और अल्पाहार की मुफ्त आपूर्ति करना।
  - (ग) आपातकालीन काउंटर तथा पूछताछ बूथ खोले जाएं और आवश्यक सूचनाएं प्रदर्शित की जाएं।
  - (घ) मृतकों और घायलों की सूचनाएं एकत्र की जाएं तथा मांगने पर उपलब्ध कराई जाएं।
  - (ड.) गाड़ियों के रूट परिवर्तन, निरस्त होने, रेल सेवाओं के पुनः बहाल होने से संबंधित उदघोषणाएं बार-बार की जाएं।
  - (च) नियमों के अनुसार किराये की वापसी का प्रबंध किया जाए।
  - (छ) आगे और पीछे की ओर लाइन खाली होने तक रिटायरिंग रूम, निरीक्षक विश्रामालय और रिलीविंग लॉज इत्यादि खोलकर दुर्घटना में फंसे यात्रियों के लिए ठहरने की आरामदायक व्यवस्था की जाए।
- (V) परिवहन सहायता:**
  - (क) यदि उपलब्ध हो तो स्थानीय स्रोतों से वाहन की व्यवस्था करके घायल यात्रियों को समीपस्थ अस्पतालों तक तीव्रतम संसाधनों से पहुंचाने की व्यवस्था की जाए।
  - (ख) इस कार्य के लिए ट्रैक्टर ट्रालियों के अलावा हाइवे पर गुजरने वाली ट्रकों का भी उपयोग किया जा सकता है।

- (ग) दुर्घटना में फंसे यात्रियों को गाड़ी से अथवा सड़क वाहनों को किराये पर लेकर दुर्घटना स्थल से ले जाया जाए।
- (VI) सुरक्षा सहायता:**
- (क) यात्रियों के सामान की सुरक्षा तथा रेल संपत्ति की सुरक्षा के लिए रेसुब/जीआरपी/राजकीय पुलिस को निर्देश दिए जाए।
- (ख) उन्हें बचाव और राहत कार्य में सहयोग के लिए भी लगाया जा सकता है।
- (ग) वे दुर्घटना के साक्ष्य को संरक्षित करके रखेंगे या साक्ष्य ढूँढ़ने में सहयोग करेंगे।
- (VII) संचार सहायता:-**
- (क) यात्रियों को समीपवर्ती पी.सी.ओ. बूथ तक पहुंचाया जाए और स्टेशन पर उपलब्ध डी. ओ. टी. फोन का प्रयोग उन्हें करने दिया जाए।
- (ख) मृतकों/घायलों के संबंधियों को मुफ्त तार भेजा जाए और उपलब्ध एस.टी.डी. फोन से भी सूचित किया जाए।
- (ग) जब यातायात बहाली के कार्य में अधिक समय लगने की संभावना हो तो उस स्थिति में स्टेशन के बी.एस.एन.एल. फोन की एस.टी.डी. सेवा चालू होनी चाहिए।
- (VIII) दुर्घटना स्थल पर मानवशक्ति भेजवाना:**
- (क) दुर्घटना स्थल तक शीघ्रतम साधनों से ट्राली, कुली, लैम्प, वेंडर और अन्य आवश्यक समझा जाने वाला उपकरण भेजा जाए।
- (ख) जब तक दुर्घटना स्थल का प्रभारी यातायात निरीक्षक या मंडल अधिकारी उन्हें विरमित न करे और बचाव/राहत कार्य पूरे नहीं हो जाते, वे वहीं पर रहेंगे।
- (IX) सुराग और साक्ष्यों को संरक्षित करना:**
- (क) स्थल पर सर्वप्रथम पहुंचने वाले यातायात निरीक्षक/स्टेशन मास्टर सुराग और साक्ष्यों को संरक्षित करेंगे।
- (ख) दुर्घटना से संबंधित अभिलेख स्टेशन/केबिन में सुरक्षित रखेंगे।
- (ग) यदि दुर्घटना स्टेशन सीमा के भीतर होती है तो स्लाइड, लीवर, नॉब और रिले कक्ष को सील बंद करेंगे।
- (घ) दुर्घटना स्थल और बचाव कार्य की पूरी प्रक्रिया की तुरंत फोटोग्राफी/वीडियोग्राफी करने की व्यवस्था करेंगे।
- 2. नियंत्रक स्टेशन मास्टर के कर्तव्य:-** नियंत्रक स्टेशन के स्टेशन मास्टर अपने सहायक स्टेशन मास्टर तीव्रतम साधनों से शंटिंग स्टाफ, फ्लैग, हस्त सिगनल लैम्प, क्लैम्प तथा कॉटर वोल्ट एवं पैड लॉक के साथ दुर्घटना स्थल पर पहुंचेगा। वह ट्राली, कुली, लैम्प, वेण्डर और अन्य उपकरण जिन्हें वह आवश्यक समझता है, सभी को अपने साथ ले जाएगा जब तक कि यातायात निरीक्षक या अधिकारी द्वारा छोड़ा नहीं किया जाता, वह यातायात संचलन, घायलों की देखभाल, सभी साक्ष्यों की सूची बनाएगा जो भविष्य में दुर्घटना के कारणों का निर्धारण करने में उपयोगी होंगे तथा स्थिति का सामान्य प्रभारी होगा।
- 3- दुर्घटना से संबंधित गाड़ी के रूट में ठहराव वाले स्टेशनों पर तथा दुर्घटना स्थल के निकटतम महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशन पर ऊचूटी :** मीडिया पर सहायता दूरभाष संख्याएं प्रदर्शित की जाएं और प्रिंट मीडिया के माध्यम से प्रसारित भी किया जाए। दुर्घटना से संबंधित गाड़ी के रूट में ठहराव वाले स्टेशनों पर तथा दुर्घटना स्थल के निकटतम महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशनों के पूछताछ काउंटर पर मृतकों और घायलों की सूची उपलब्ध रहे जिसमें इसकी जानकारी हो कि वे किस अस्पताल में भर्ती हैं, गाड़ी के नियंत्रण योजना का उल्लेख होना चाहिए।

## अध्याय—VII

### असामान्य घटनाओं के मामले में की जाने वाली कार्रवाई

1. प्रत्येक रेल कर्मचारी चाहे वह ड्यूटी पर हो अथवा नहीं, जो गाड़ी के संबंध में कोई असामान्य अथवा खतरनाक बात देखता है जैसे— हाट एक्सल, स्प्रिंग का टूटना, पलैट टायर, ब्रेक बाइंडिंग, लोड फॉलिंग ऑफ, आग, गाड़ी का कोई भाग अलग हो गया हो या ढीला होकर झूल रहा हो और ट्रैक पर भी कोई खतरनाक स्थिति में देखता है तो वह तुरंत ट्रेन को रोकने के कारगर कदम उठाएगा और कागज, कपड़ा, लैम्पों, संकेतकों इत्यादि के रूप में लाल रंग के सिगनल का प्रयोग करके गार्ड एवं ड्राइवर को सूचित करेगा। यदि वह गाड़ी को रोक नहीं पाता है तब वह तुरंत किसी भी संचार के माध्यम से, जो भी उपलब्ध हो, समीप के स्टेशन मास्टर/गेट मैन या किसी अन्य रेल के अधिकारी को इसकी सूचना देगा। विद्युतीकृत खंड में ओवर हेड इक्यूपमेंट को 'स्विच आफ' करके गाड़ी को रोका जाए। गाड़ी में कोई खतरे की स्थिति दिखाई पड़ने पर या इस प्रकार की कोई सूचना मिलने पर, रेलवे कर्मचारी, ड्राइवर एवं गार्ड को तुरंत खतरा हस्त सिगनल दिखाएगा और और फौरन गाड़ी रोकने के सभी संभव प्रयास करेगा एवं यदि संभव हो, सिगनलों को वापस 'आन' स्थिति में करके ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को ओ.एच.ई.आपूर्ति को 'स्विच आफ' करने के लिए कहेगा। इसके साथ ही निकटस्थ स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाए जो आगे के सेक्शन कंट्रोलर एवं निकटस्थ स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा। असुरक्षित स्थिति में और असुरक्षित ट्रैक पर भी दौड़ने वाली गाड़ी को रोकने के सभी संभव प्रयास किए जाएंगे।

### 2. ट्रैक में खराबी:

- (i) लोको पायलट तथा/अथवा गार्ड द्वारा ट्रैक पर किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करने पर, जिसपर से उसकी गाड़ी गुजर चुकी है तथा उसके विचार से ट्रैक का वह भाग जिसपर से गाड़ी गुजर चुकी है, अनुगामी गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए हानिकारक है, निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे—
- (क) ब्लाक खंड को बिना क्लीयर किए वह अगले ब्लाक स्टेशन पर अपनी गाड़ी रोक देगा तथा उपलब्ध संचार माध्यमों से स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि एकहरी लाइन की स्थिति में प्रभावित ब्लाक खंड के किसी भी ओर से तथा दोहरी लाइन की स्थिति में पीछे से किसी गाड़ी को आने की अनुमति न दे। आईबीएस तथा स्वचालित ब्लाक क्षेत्रों की स्थिति में लोको पायलट स्टेशन मास्टर तथा पिछले स्टेशन को छोड़ चुकी गाड़ियों के लोको पायलट को उपलब्ध संचार माध्यमों से गाड़ी परिचालन को रोकने के लिए अवश्य सूचित करेगा.
- (ख) वह आगे तभी बढ़ेगा जब वह स्वयं संतुष्ट हो ले कि स्टेशन मास्टर ने अच्छी तरह से समझ लिया है कि लाइन पर आगे किसी परिचालन की अनुमति नहीं देना है एवं लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को घटना के विवरण का लिखित मेमो प्राप्त करा दिया गया है। वह पुनः सुविधाजनक स्थान पर स्टेशन पर रुकेगा ताकि वह स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो सुपुर्द कर सके.
- (ग) इस प्रकार के मेमो के प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लाक स्टेशन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर, जूनियर इंजी./सेक्शन इंजी., मुख्य नियंत्रक तथा मंडलीय परिचालन प्रबंधक को संबोधित एक संदेश अवश्य जारी किया जायेगा।



- (घ) रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन /लाइट इंजन अथवा उनकी अनुपस्थिति में इंजीनियरी कर्मचारी सहित एक गाड़ी भेजने की इस आशय के सतर्कता आदेश के साथ व्यवस्था करेगा कि ट्रैक के प्रभावित भाग से पर्याप्त पहले गाड़ी को रोक दिया जाय। साथ में जाने वाले इंजीनियरी कर्मचारी ट्रैक का निरीक्षण करेंगे तथा सुरक्षित गाड़ी परिचालन हेतु संतुष्ट होने के बाद ही गाड़ी को पास होने की अनुमति देंगे। वह ट्रैक की स्थिति तथा लगाये जाने वाले किसी गति अवरोध के संबंध में व्यक्तिगत रूप से अथवा लिखित मेमो के द्वारा सूचित करेंगे जो कि लोको पायलट के माध्यम से भेजा जा सकता है।
- (ङ) इंजीनियरी कर्मचारियों की अनुपस्थिति में लोको पायलट को सतर्कता आदेश द्वारा निर्देशित करते हुए कि वह प्रभावित किलोमीटर से पहले ही गाड़ी को रोक दे तथा प्रभावित ट्रैक की स्थिति से स्वयं संतुष्ट होने के बाद 10 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से ट्रैक पर से गाड़ी पास करे अथवा यदि वह लाइन को गाड़ी पास करने के लिए असुरक्षित पाता है, पिछले स्टेशन पर लौट आए। यदि लोको पायलट कोई बात संदेहजनक नहीं पाया जाता है तो जबतक कि इंजीनियरी कर्मचारियों द्वारा ट्रैक सुरक्षित होने का प्रमाण नहीं दिया जाता, तबतक अनुगामी गाड़ियां 10 किलोमीटर प्रति घंटे की गति अवरोध के साथ चलाई जायेंगी।
- (च) यदि पूर्व में रिपोर्ट की गई स्थिति की लोको पायलट द्वारा पुष्टि की जाती है तो कोई भी गाड़ी परिचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक इंजीनियरी कर्मचारियों द्वारा सुरक्षित होने का प्रमाण नहीं दिया जाता।

**टिप्पणी—** यदि गाड़ी के गार्ड द्वारा अपनी गाड़ी कार्य करने के दौरान ट्रैक में किसी असामान्य स्थिति का अनुभव किया जाता है, तो वह घटना के बारे में वाकी-टाकी या लोको पायलट और गार्ड के बीच उपलब्ध किसी अन्य संचार के माध्यम से अवश्य सूचित करेगा, उसके बाद लोको पायलट उक्त पैरा 1(क) के अनुसार कार्रवाई करेगा. लोको पायलट से संपर्क न होने की स्थिति में, गार्ड द्वारा गाड़ी को रोकने की कार्रवाई करेगा तथा लोको पायलट को सूचित करेगा।

- (i) जैसे ही तोड़फोड़ या तोड़फोड़ की आशंका, ट्रैक, पुल या अन्य स्थिर संस्थापन में बम ब्लास्ट की सूचना स्टेशन मास्टर को प्राप्त होती है, वह प्रभावित ब्लाक खंड तथा डबल/बहु लाइन खंडों पर बगल की लाइनों पर गाड़ियों का संचालन रोक देगा और उपरोक्त पैरा (1) (घ) के अनुसार खंड नियंत्रक की सलाह से कार्रवाई करेगा इसके अलावा रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन को ही लाइन पर भेजा जाएगा ताकि उसका गाड़ी संचालन हेतु सुरक्षित होना सुनिश्चित किया जा सके.
- (iii) यदि लोको पायलट या गार्ड द्वारा ट्रैक पर या ट्रैक से सटी हुई लाइन, जिस पर उसकी गाड़ी गुजरी हो, पर कोई बाधा या अन्य असुरक्षित स्थिति का अनुभव करने पर, जो उसके विचार से सुरक्षित गाड़ी संचालन के लिए हानिकारक है, निम्नलिखित सुधारात्मक कार्रवाई की जायेगी—
- (क) अपने इंजन की फ्लैशर लाइट तुरंत जलाएगा.
- (ख) उपलब्ध संचार के माध्यमों से संबंधित स्टेशन मास्टर(स्टेशन मास्टरों)/कंट्रोल को सूचित करेगा और साथ ही साथ ;
- (ग) अपनी गाड़ी रोक देगा और सामान्य नियम 3.62 के अनुसार लाइन की सुरक्षा हेतु खतरा हैंड सिगनल का प्रयोग करते हुए आगे बढ़ेगा.
- (घ) इसके बाद वह अगले स्टेशन तक यात्रा फ्लैशर लाइट जलाकर सावधानीपूर्वक जारी रखेगा तथा ;
- (ङ) वाकी-टाकी या उपलब्ध संचार के माध्यमों से सूचित करते हुए तथा खतरा हैंड सिगनल का प्रयोग करते हुए प्रभावित खंड पर आनेवाली किसी गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेगा.
- (च) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर घटना के बारे में लिखित मेमो के द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा.

(छ) ऐसी सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर उपर्युक्त पैरा (i) (ग) से (च) के अनुसार कार्रवाई करेगा।

### 3- 25 के.वी. ओवर हेड इक्यूपमेंट में खराबी :

- (i) सभी गाड़ियों के इंजन चालक दल गाड़ी के चलते समय पैनी नजर रखेंगे तथा अपनी एवं बगल की लाइन के ओवर हेड इक्यूपमेंट पर निगरानी रखेंगे और उसमें यदि कोई भी खराबी नजर आती है तो उसकी सूचना तत्काल अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और दूसरी लाइन पर चल रहे ड्राइवर और गार्ड को देगा। अगले ठहराव का ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर, ओवर हेड इक्यूपमेंट (ओ.एच.ई.) की जांच करके संरक्षा संबंधी सावधानी तथा उसकी कमी दूर करने के लिए उचित कार्रवाई करेगा।
- (ii) ओवर हेड इक्यूपमेंट (ओ.एच.ई.) में कोई बड़ी खराबी आ जाने से गाड़ियों को रोकने की आवश्यकता पड़ती है तो ऐसी खराबी देखने वाला ड्राइवर ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को निकटतम आपातकालीन टेलीफोन परिपथ के माध्यम से खराबी का विस्तृत विवरण देते हुए सूचित करेगा। यदि परिपथ से सूचना देना संभव न हो तो सी.ए.एस.एम. के निकटवर्ती स्टेशन मास्टर या किसी अन्य टेलीफोन परिपथ के माध्यम से सूचित करेगा। यातायात के संचलन के संबंध में अपने विवेक का प्रयोग करेगा अन्यथा निकटतम ट्रैक्शन आफिसर का। ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर सेक्शन में गाड़ियों के संचलन को प्रतिबंधित कर सकता है और किसी नियत लोकेशन के लिए गाड़ियों के संचलन की गति सीमा को प्रतिबंधित कर सकता है तथा सामान्य कॉरीडोर ब्लॉक में ओवर हेड इक्यूपमेंट (ओ.एच.ई.) ब्लॉक लेकर लोकेशन की जांच करेगा।
- (iii) ओवरहेड ट्रांसमिशन लाइन के टूटने की स्थिति में, रेल कर्मचारी इसका पता लगाकर यह सुनिश्चित करेगा कि कोई भी व्यक्ति लाइन के संपर्क में न आए, जब तक कि प्राधिकृत व्यक्ति उस स्थल पर न पहुँच जाता हो। प्राधिकृत व्यक्ति वहां उपलब्ध ओवर हेड इक्यूपमेंट स्टाफ एवं ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सूचित करके प्रभावित लाइन को डेड एवं अर्थ करने की त्वरित कार्रवाई करेगा।

4- दोषपूर्ण इंजन: यदि कोई ड्राइवर अपने इंजन अथवा टैंडर की गति को असामान्य महसूस करता है तो उसे गाड़ी की गति को समुचित रूप से अवश्य घटाना चाहिए और शक्ति नियंत्रक/टी.एल.सी. को सूचित कर देना चाहिए कि वह ऐसा कर रहा है और यदि आवश्यक समझता है तो राहत इंजन के लिए अनुरोध कर सकता है। उसके बाद वह लोको फोरमैन को पूरी रिपोर्ट बना कर देगा। उसे सभी सावधानियां बरतनी चाहिए तथा इंजन/गाड़ी को इस प्रकार चलाना चाहिए कि ब्लॉक खंड उसी गति से क्लियर रहे जैसा वह सही समझता हो।

5- ट्रैक पर इंजन या वाहन के अलग हुए हिस्से: यदि इंजन या वाहन का कोई हिस्सा अलग हो जाता है और यह सूचना बगल की लाइन पर कार्यरत ड्राइवर या गार्ड या किसी अन्य रेल कर्मचारी द्वारा ड्राइवर को दी जाती है तो ड्राइवर ट्रेन रोक दे और इंजन के निचले गियरों की जांच कर तदनुसार गाड़ी को चलाए। यदि वह इंजन के निचले गियरों के किसी भाग के अलगाव की कोई कमी/ताजे चिन्ह पाता है तो वह इस मामले की रिपोर्ट निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा और गाड़ी के संचलन के लिए मेमो तभी देगा जब ट्रैक की जांच कर ली गई हो और ट्रैक का क्लीयरेंस प्राप्त कर लिया गया हो कि ट्रैक पर कोई अवरोध नहीं है।

स्टेशन मास्टर को ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर सहित सर्वसंबंधित को यह सूचना अवश्य देनी चाहिए। संबंधित स्टेशन मास्टर की यह ड्यूटी होगी कि वह ब्लॉक खंड को जाने वाली पहली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आर्डर जारी करेगा कि वह खोए हुए हिस्से को देखे और ट्रैक साफ करने हेतु रेल पथ पर्यवेक्षक, गेटमैन आदि को सूचित करे।

**6- मरम्मत के अधीन स्थलों का बचाव:** जब कभी प्लेटफार्म, भवनों, सड़कें आदि मरम्मत के अधीन हों और खुले होने पर गिरने या अति अवरोध की संभावना हो, कार्यरत कर्मचारियों को उसे बैरियर या चेतावनी बोर्डों तथा रात में लैंपो के माध्यम से, जैसा कि संबंधित विभाग के मैनुअलों में उल्लिखित है, से बचाव करना चाहिए। प्रभारी पर्यवेक्षक को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि यह कार्य अवश्य कर लिया गया है।

**7- ट्रैक को अवरुद्ध करने वाली सामग्रियां:** माल उतराई पूरी होने पर, स्टेशन मास्टर एवं इंजीनियरिंग पदाधिकारियों को यह अवश्य देखना चाहिए कि लाइन पर सामग्री का ढेर, अन्य अवरोध न हो जो ट्रैक को अवरुद्ध कर रहा हो जिससे गाड़ी की संरक्षा को नुकसान या अवपथन हो सकता है। जहां वाणिज्य कर्मचारी माल पर्यवेक्षक के रूप में पदस्थापित है, यह जिम्मेदारी उसके द्वारा निभाई जाएगी तथा वैगन/रेक की रिलीज तभी होगी जब ट्रैक से अवरोध हट जाएगा।

**8- ट्रैक पर या गाड़ी में धमाका :**

(i) धमाका सुनने पर जितनी जल्दी हो सके, ड्राइवर गाड़ी रोक देगा और गार्ड के साथ विस्फोट स्थल की जांच करेगा और क्षति का अनुमान लगाने के लिए गार्ड के साथ विस्फोट स्थल की जांच करेगा। यदि ड्राइवर गाड़ी को उचित समय तक एक स्थान पर लाकर खड़ा नहीं करता, गार्ड वाकी-टाकी के माध्यम से ड्राइवर का ध्यान आकर्षित करेगा और गार्ड के ब्रेक वैन वाल्व के संचालन द्वारा लगातार वैक्यूम/दबाव ब्रेक लगाएगा।

(ii) ड्राइवर, गार्ड के साथ मिलकर गाड़ी का परीक्षण करेगा, यदि गाड़ी, ट्रैक तथा ओवर हेड इक्यूपमेंट (ओ.एच.ई.) को थोड़ा या बिल्कुल भी नुकसान न हुआ हो और गाड़ी को अगले ब्लाक खंड तक ले जाना सुरक्षित हो, तो गाड़ी अगले ब्लाक खंड तक ले जाई जाएगी, जहां गार्ड और ड्राइवर संयुक्त रूप से घटना की रिपोर्ट, ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को देंगे।

(iii) यदि ट्रैक को हुई क्षति (नुकसान) इतना गंभीर है कि उससे ट्रैक असुरक्षित हो जाए, तो सामान्य नियम कि 6.03 के अनुसार घटनास्थल पर एक सक्षम रेल कर्मचारी, पटाखों के साथ वहां पर तैनात किया जाएगा और सक्षम प्राधिकारी द्वारा सुरक्षित प्रमाणित किए जाने के बाद गाड़ी का संचालन किया जाएगा।

(iv) स्टेशन मास्टर, दोनो छोर के स्टेशन मास्टरों को, प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए तत्काल संदेश जारी करेगा तथा सेक्शन कंट्रोलर को भी सूचना देगा जो सर्वसंबंधित को सूचित करेगा।

(v) प्रभावित खंड के दोनों छोर के स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों को रोक दें तथा किलोमीटरज और गति प्रतिबंध अधिसूचित करते हुए ड्राइवरों को 'सतर्कता आर्डर' जारी करें जब तक कि ट्रैक पुनः अपनी सामान्य गति पर या सक्षम रेल पथ पदाधिकारी द्वारा बताई गयी गति सीमा पर नहीं आता।

(vi) प्रभावित खंड पर कोई भी गाड़ी 15 किमी प्रति घंटा से अधिक या उससे कम जैसा कि रिपोर्टिंग ड्राइवर ने विनिर्दिष्ट किया हो, की गति से ही चलेगी जब तक कि पी.वे. इंस्पेक्टर या सहायक इंजीनियर ने ट्रैक को उच्चतर गति के लिए सुरक्षित प्रमाणित न किया हो, तभी स्टेशन मास्टर 'सर्व संबंधित' को संदेश जारी करेगा जिनको उसने मूलतः सूचना दी थी।

**9- ट्रैक पर या उसके निकट पाए गए घायल व्यक्तियों या शवों के मामले में रेलवे कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:**

(1) जीवित होने की दशा में:

- (अ) जब कोई रेल कर्मचारी ट्रैक पर या उसके निकट किसी घायल व्यक्ति को पाता है, उसे उस व्यक्ति को होश में लाने के लिए प्रथम उपचार या वैकल्पिक चिकित्सीय मदद हेतु, जितनी जल्दी हो सके अपना पूरा प्रयास करना चाहिए। उसे निकटतम स्टेशन मास्टर या अन्य समीपस्थ व्यक्ति के माध्यम से पुलिस को सूचित करने की भी व्यवस्था करानी चाहिए।
- (ब) जब कोई व्यक्ति जिसे गाड़ी से ठोकर लगी हो या गाड़ी की चपेट में आ गया हो, उसी गाड़ी के स्टाफ या आगामी गाड़ी के स्टाफ को मिलता है। इस हेतु उस व्यक्ति को अविलम्ब गाड़ी की दिशा में निकटस्थ रेलवे स्टेशन पर ले जाया जाएगा जहां के स्टेशन मास्टर द्वारा चिकित्सीय सुविधा की व्यवस्था की जाएगी। यदि चिकित्सीय सुविधाओं से युक्त रेलवे स्टेशन दोनों दिशा में निकट हो तथा उस दिशा में गाड़ी भी उपलब्ध हो, व्यक्ति को उस स्टेशन पर उपचार हेतु ले जाया जा सकता है। कंट्रोल से प्राइवेट नंबर की अदला-बदली द्वारा कोई भी गाड़ी इस उद्देश्य के लिए रोकੀ जा सकती है।
- (स) यदि किसी व्यक्ति की स्थिति गंभीर पाई जाती है, तो गाड़ी अधीक्षक/गार्ड/टी.टी.ई./कंडक्टर या जो रेलवे कर्मचारी घायल व्यक्ति को पाता है, उसके द्वारा मृत्युकालिक कथन को दर्ज किया जाए। नाम, पिता का नाम, आवास, दुर्घटना कैसे हुई, घाव कैसे हुए आदि विवरण दर्ज किए जाने चाहिए। इस विवरण पर गार्ड या अन्य रेलवे कर्मचारी जिसने इसे दर्ज किया हो तथा अन्य जिम्मेदार गवाहों द्वारा हस्ताक्षर कराने के बाद निकटस्थ स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दे दिया जाए ताकि उसे पुलिस प्राधिकारियों को दिया जा सके। विवरण के साथ, समय और स्थान जहां घायल व्यक्ति पाया गया था तथा आगे के निस्तारण को प्रदर्शित करते हुए एक मेमो भी संलग्न किया जाना चाहिए। यदि रेलवे कर्मचारी घायल व्यक्ति को अशिक्षित पाता है, तो उसे मृत्युकालिक कथन दर्ज करने के लिए किसी जिम्मेदार व्यक्ति का सहयोग लेना चाहिए।

## (2) मृत्यु हो जाने की दशा में:

- (अ) जब ट्रैक पर या उसके निकट शव पायी जाए, तो रेल कर्मचारी द्वारा साक्ष्य को यथास्थिति रखा जाना वांछनीय होगा। शव की हैंडलिंग के दौरान यथासंभव सम्मान प्रदर्शित किया जाए। कई लोगों द्वारा शव की हैंडलिंग न की जाए क्योंकि घटनास्थल पर उपलब्ध उंगलियों के निशान अस्त-व्यस्त हो सकते हैं। इसी प्रकार शव को पुलिस के आने तक हटाया न जाए क्योंकि वहां कुछ ऐसे सुराग, जिससे मामले का पता लगाने में मदद मिलेगी, बाधित हो सकते हैं। तथापि बाद में आने वाली गाड़ियों के संचालन के लिए शव को लाइन से हटाया जा सकता है, लेकिन ऐसा करते समय हिलाना-डुलाना कम-से-कम हो।
- (ब) इसके बाद शव को गांव के चौकीदार या निकटस्थ जिम्मेदार व्यक्ति की सुपुर्दगी में दे दिया जाएगा। यदि शव ऐसे रेल कर्मचारी के द्वारा पाया जाए, जो गाड़ी पर कार्य न कर रहा हो, यदि पुलिस प्राधिकारियों को सूचित करने की स्थिति में न हो, तो वह दुर्घटना स्थल के किसी निकटस्थ जिम्मेदार व्यक्ति को सूचित करने की कार्रवाई करेगा ताकि वह आगे की कार्रवाई कर सके।
- (3) जब किसी व्यक्ति के गाड़ी से गिर जाने के कारण गाड़ी रोक दी गई हो, गार्ड संबंधित प्राधिकारियों के लिए उपर्युक्त पैरा 1 वं 2 में इंगित की जाने वाली कार्रवाई के अतिरिक्त निम्नलिखित विवरणों को शामिल करते हुए घटना की एक रिपोर्ट बनाएगा।
- (क) किलोमीटरज जहां यात्री गिरा या ढकेला गया।
- (ख) क्या दुर्घटना गार्ड/ड्राइवर द्वारा देखी गई थी और गाड़ी को रोकने के लिए अलार्म चैन खींची गई थी ?
- (ग) क्या दुर्घटना स्थल पर गाड़ी को पीछे किया गया ?

- (घ) घायल व्यक्ति का किस प्रकार निपटान किया गया था?
- (ङ) गिरे हुए घायल व्यक्ति के मामलों में आगे की सूचना:—
- (i) नाम, उम्र, लिंग एवं यात्री का पूरा पता, टिकट का विवरण (यदि कोई हो)
- (ii) यदि कोई बच्चा है, तो उसका नाम, अभिभावक के नाम एवं संबंध, पूरे पते सहित।
- (iii) साथी यात्रियों द्वारा देखे जाने के अंतिम समय व्यक्ति/बच्चा कहाँ पर बैठा/खड़ा था।
- (च) इंजन से कौरेज की स्थिति, सहित संबंधित रेलवे, पेण्टेड नम्बर, कंपार्टमेंट नम्बर एवं टाइप विवरण के साथ।
- (छ) कौरिज में लगे दरवाजे, उसका हैण्डल, शटर, सिटकिनी एवं खिड़की की स्थिति, उस दरवाजे या खिड़की के रास्ते जिससे यात्री गिरा है, का सम्पूर्ण विवरण दिया जाना चाहिए।
- (ज) क्या ट्रेन पर राजकीय रेलवे पुलिस/रेलवे सुरक्षा बल का कोई कर्मचारी था?
- (झ) घायल व्यक्ति का संक्षिप्त विवरण निम्नवत् दिया जाना चाहिए:—
- (i) रेलवे पुलिस सिपाही की उपस्थिति में दुर्घटना के सम्भावित कारणों को रिकार्ड कर उसके द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित करना होगा। यदि रेलवे पुलिस का सिपाही उपस्थित नहीं है तो उस समय पर उपस्थित यात्रियों के हस्ताक्षर एवं उनका बयान रिकार्ड करना चाहिए।
- (ii) बच्चे के मामले में रेलवे पुलिस सिपाही द्वारा तदनुसार अभिभावक का बयान सत्यापित कर रिकार्ड करना चाहिए (या उनकी अनुपस्थिति में उस समय उपस्थित दो यात्रियों के बयान रिकार्ड करना चाहिए)।

**10. गाड़ी में बीमार यात्रियों की चिकित्सा सहायता की आवश्यकताएं:—** गाड़ी में बीमार यात्री के अनुरोध पर गार्ड/गाड़ी अधीक्षक कण्डक्टर /चल टिकट परीक्षकों द्वारा नजदीक के स्टेशन मास्टर को चिकित्सा व्यवस्था की मदद के लिए अग्रिम सूचना दी जाएगी। गाड़ी अधीक्षक को प्राथमिक चिकित्सा बाक्स (फर्स्ट एड बाक्स) ले जाना चाहिए एवं यात्रियों के मांग के अनुसार दवा की आपूर्ति की जानी चाहिए। आरक्षण चार्ट के जांच के पश्चात गाड़ी अधीक्षक बीमार यात्री को ट्रेन में उपलब्ध डाक्टर से बीमार यात्री की चिकित्सा हेतु आग्रह करेगा।

**11. गाड़ी से कट जाने के मामलों में इंजन कर्मी दल का बयान:—** यात्रियों के गाड़ी से कट जाने के मामलों में शेड के लोको फोर मैन द्वारा (या अन्य लोको अधिकारी इन्चार्ज) इंजन कर्मी दल से ड्राइवर की यात्रा समाप्त होने पर प्रत्येक दशा में बयान लेगा एवं इसकी सूचना सर्व संबंधित को देगा। लोको अधिकारी इन्चार्ज इंजन एवं वाहनों पर खून के धब्बों की जांच हेतु व्यवस्था करेगा एवं इसके परिणाम को सर्व संबंधित को रिपोर्ट करेगा।

**नोट:—** गार्ड/इंजन कार्मिक दल सभी संबंधित विवरणों जिसमें उनके द्वारा की गई कार्रवाई भी सम्मिलित है, को नोट करेगा। उस ट्रेन इंजन को प्रथम उपलब्ध बिन्दु पर बदला जायेगा एवं पिट लाइन पर परीक्षण करेगा।

**12. रेलवे परिसर अथवा गाड़ी में पाये गये मृत व्यक्ति के मामले में अपनायी जाने वाली प्रक्रिया:—** गाड़ी में अथवा स्टेशन परिसर में पाये गये शव के मामलों में यदि आवश्यक हो तो रेलवे डाक्टर अथवा पुलिस को ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर द्वारा रिपोर्ट करना चाहिए। यदि जरूरी हो तो पुलिस शव का निपटान करेगी यदि आवश्यक हो तो पोस्टमार्टम भी करायेगी। शव की पहचान न होने की स्थिति में उसके निपटान हेतु रेलवे द्वारा निर्धारित वाणिज्य परिपत्र के अनुसार स्टेशन आय से निर्धारित धनराशि स्टेशन मास्टर/ बुकिंग क्लर्क द्वारा दी जाएगी।

**13. चलती गाड़ी में हत्या:—** चलती ट्रेन में रेल के डिब्बों में यदि गम्भीर अपराध जैसे हत्या अथवा गम्भीर आक्रमण घटित होने पर पुलिस की जांच में मदद हेतु स्टाफ द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी:—

- (क) गाड़ी का गार्ड डिब्बे को तुरन्त खाली करायेगा एवं सभी शटर को बाहर से बन्द कर उसमें ताला लगायेगा ताकि खून के धब्बे, संघर्ष का चिह्न, पद चिह्न, उंगलियों के निशान में कोई बदलाव न हो।
- (ख) यदि कोई अपराध रेल कम्पार्टमेण्ट में घटित होता है तो उस कम्पार्टमेण्ट को तुरन्त ताला लगा देना चाहिए एवं बोगी को समीप के स्टेशन पर ले जाने देना चाहिए ताकि उसे बदला जा सके। उस स्टेशन पर रेलवे पुलिस का जवान तबतक निगरानी करेगा जबतक कि कोई पुलिस अधिकारी न पहुँच जाए।
- (ग) डिब्बे के अन्दर न तो कोई रेल कर्मचारी और न ही बाहरी व्यक्ति तब तक अन्दर प्रवेश नहीं करेगा जबतक कि पुलिस नहीं पहुँच जाती है, उन मामलों को छोड़कर जहाँ घायल व्यक्ति बिना किसी सहायता के कम्पार्टमेंट के बाहर नहीं आ सकते, उनकी सहायता हेतु।
- (घ) समबन्धित रेलवे पुलिस स्टेशन को यह सूचित करना होगा कि किस स्टेशन पर प्रभावित कैरेज है अथवा अलग किया जायेगा। पुलिस द्वारा कैरेज को अपने अधिकार में लेने के पश्चात् इसे हटाया नहीं जाना चाहिए अथवा न ही जांच कर रहे पुलिस अधिकारी के बिना लिखित प्राधिकार के उपयोग में लाया जाना चाहिए। यदि पुलिस द्वारा कैरेज को छोड़ने में असामान्य विलम्ब होता है तो स्टेशन मास्टर को इस संबंध में नियंत्रक कार्यालय की अगले दिशा निर्देश हेतु रिपोर्ट करनी होगी।

**14- रन ओवर/दुर्घटना के मामले में शव की निगरानी —** शव का निस्तारण करने के लिए वरिष्ठ रेलवे अधिकारी सबसे वरिष्ठ पुलिस अधिकारी से दुर्घटना स्थल से शव के निपटान के संबंध में चर्चा कर संयुक्त रूप उत्तरदायी कार्यालय के नियंत्रण में शव को रखेंगे। शव को पुलिस अभिरक्षा में लेगी और उन्हें सही जगह पर ले जाने के लिए अपेक्षित सुविधाएं दी जाएगी जहाँ पर वे उन्हें तब तक अपनी अभिरक्षा में रखेंगे जब तक सभी औपचाकितारें पूरी न हो जायें अथवा किसी निकटवर्ती रिश्तेदार द्वारा दावा नहीं किया जाता। इस बात पर बल दिया जाए कि शवों को सम्मान प्रदान किया जाना प्राथमिक हो और किसी भी दशा में शव को बाहर खुले में नहीं रखा जाना चाहिए।

**15- गाड़ियों में आग लगने के मामलों में कार्रवाई:—** किसी गाड़ी में आग लगने की जानकारी होने की दशा में उसे रोक देना होगा, उसके बगल वाली लाईन पर संचलन तब तक रोक दिया जाएगा जब तक कि पी-वे एवं विद्युत ट्रैक्शन/ओएचई द्वारा अधिकृत रूप से क्लियरेंस न दे दिया जाए। गाड़ी में आग लग जाने की स्थिति में गाड़ी को तुरन्त रोकना होगा:—

- (i) गाड़ी के उस डब्बे को जिसमें आग लगी हो, को काट कर अलग कर दिया जायेगा और अगले भाग को ट्रेन में यात्रा कर रहे रेलवे कर्मी दल की सहायता से अगली दूरी तक सुरक्षित ले जाएगा जाएगा।
- (ii) यदि आग बुझाने का संयंत्र उपलब्ध है तो उसका प्रयोग कर आग को बुझाने के सभी प्रयास किये जायेंगे तथा पानी एवं बालू फेंक कर आग को बुझायेंगे। बिना विलम्ब किये तुरन्त फायर ब्रिगेड बुलाना होगा। रेलवे पर्यवेक्षकों द्वारा आग के कारणों के संबंध में अतिशीघ्र फायर आफिसर की रिपोर्ट प्राप्त करना होगा।
- (iii) यदि नजदीक में पानी उपलब्ध है तो गाड़ी के ड्राइवर गार्ड की मदद से गाड़ी के पिछले हिस्से को काटकर आग लगे हुए भाग को आगे ले जाकर आग को बुझायेंगे।

**नोट:—**

1. पेट्रोल अथवा तेल अथवा विद्युत द्वारा आग लगने का दशा में पानी या भाप का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए।
2. कर्मचारी-गण को अग्निशमन निर्देशों एवं प्रासंगिक योजनाओं की अद्यतन जानकारी होनी चाहिए।

- (i) यदि यात्री यान में आग लगी है तो सर्वप्रथम यात्री सुरक्षा का ध्यान देना होगा।
- (ii) यदि डाक यान में आग लगी है तो डाक को बचाने के सभी प्रयास किये जाएं।
- (iii) सामान्य नियम एवं उप नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की सुरक्षा की जाएगी।

नोट:- यदि इंजन से स्पार्किंग द्वारा आग लगी है तो स्पष्ट किया जाए कि इंजन में स्पार्क अरेस्टर लगा था, यदि हां तो किस पैटर्न का, साथ ही प्रयुक्त ईंधन का विवरण भी दिया जाए। ऐश पैन (धुवां उपकरण) से स्पार्किंग होने का संदेह होने की दशा में स्पष्ट किया जाए कि बचाने का कौन से उपाय किए गए। यात्री कोच में आग लगने के मामलों में कोच के निचले हिस्से में लगे बैट्री बाक्स का विशेष रूप से परीक्षण किया जाए और यह देखा जाए कि क्या आग वहां से लगी है अथवा नहीं।

**16- रेल पथ पर आग —** गार्ड अथवा ड्राइवर जिस किसी को आग दिखाई दे, वे गाड़ी को रोक देंगे और आग को बुझाएंगे। उन्हें नजदीक के रेलपथ गेट मैन एवं स्टेशन मास्टर को सूचित करना होगा।

**17- एल पी जी टैंक वैगनों में आग लगने पर कार्रवाई:-**

- (i) जिन वैगनों में आग नहीं लगी है, उन्हें अलग कर सुरक्षित दूरी तक ले जाया जाए तथा फायर ब्रिगेड इत्यादि को बुलाया जाए।
- (ii) कम से कम 1 किमी की परिधि में रहने वाले लोगों को स्थान खाली कर देने के लिए चेतावनी दे दी जाए।
- (iii) थोड़ी बहुत आग लगने पर ड्राईकेमिकल पाउडर/हेलन अग्नि शमन यंत्र का प्रयोग किया जाए एवं अधिक आग के लिए पानी का फुहारा अथवा फॉग का इस्तेमाल किया जाए।
- (iv) टैंको के सिरे से दूर रहा जाए क्योंकि सामान्यतः टैंक सिरों पर से फट जाते हैं।
- (v) जब तक आग बुझ न जाए तब तक ठण्डे टैंको को आग की लपट तक चारों तरफ पानी दिया जाए।
- (vi) आग के कारण वेंटिंग सेफटी डिवाइस या किसी अन्य खराबी से आवाज हो रही हो या आग से टैंक का रंग बदल रहा हो तो वहां से तुरन्त हट जाना चाहिए।
- (vii) यदि कोई मालगाड़ी जो पेट्रोलियम ले जा रही हो, उत्पादक में आग पकड़ लेती है तो तुरन्त नजदीक के भारतीय तेल निगम(आई.ओ.सी.) अथवा अन्य पेट्रोलियम अधिकारियों एवं उनके अग्नि शमन पर्यवेक्षकों को तात्कालिक आवश्यक कार्रवाई हेतु सूचित किया जाए।

नोट:- एल पी जी आग के मामले में आपदा प्रबंधन के दो सुझावों पर ध्यान दिया जाना अति महत्वपूर्ण है—

- (अ) जीवन रक्षा हेतु आमजन को हटा दिया जाना।
- (ब) अप्रभावित ट्रेकों को शीघ्र अलग किया जाना।

**18- गाड़ियों का अनियंत्रित हो कर भाग जाना:-** ऐसी दुर्घटना के मामले में जब गाड़ी अनियंत्रित रूप से स्टेशन पर पहुँचने अथवा प्रवेश करने अथवा गुजरने से जुड़ा हो, स्टेशन मास्टर अथवा गार्ड को उस गाड़ी को रूकते ही गाड़ी के इंजन से जुड़े वैक्यूम अथवा एअर ब्रेक से जुड़े/युक्त सबसे पहले के कुछ सवारी डब्बों के ब्रेक ब्लाकों का परीक्षण किया जाए एवं स्टेशन डायरी/संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में उसके कारणों प्रविष्ट किया जाए कि ब्लाक ठण्डा है, हल्का गर्म है, गर्म है एवं उस पर गार्ड एवं ड्राइवर का हस्ताक्षर कराया जाए। यदि गाड़ी बिजली से चल रही है तो उसे नियंत्रित करने के लिए ओ. एच. ई. का स्विच तुरन्त आफ कर देना चाहिए, एवं यदि ट्रेन डीजल इंजन से चल रही है तो ड्राइवर से वाकी-टाकी पर सम्पर्क किया जाए, यदि वाकी-टाकी से जबाब नहीं देता है तो ड्राइवर के कैब में पत्थर फेंक कर उसका ध्यान आकर्षित किया जाए।

19- गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार कर जाना:- ड्राइवर गाड़ी को सिगनल/सिगनलों पर रूकने के निर्धारित स्थान से आगे बढ़ाये जाने पर की जाने वाली कार्रवाई-

(1) आगमन सिगनल:- जैसे ही स्टेशन मास्टर को यह जानकारी होती है कि ड्राइवर आगमन सिगनल को ओवरशूट कर रहा है वैसे ही उसे तुरन्त निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी-

(अ) हाथ में खतरे का लाल सिगनल दिखा कर या विद्युतीकृत खण्ड पर ओ एच इ स्विच आफ कर गाड़ी को रोकने का प्रयास करना चाहिए। यदि ड्राइवर आगमन सिगनलों को ओवरशूट कर सामान्यतः गाड़ी रूकने वाले स्थान पर अर्थात् स्टार्टर सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देता है ताक निम्न कार्रवाई की जायेगी-

( i) गार्ड को एक प्रतिलिपि देते हुए ड्राइवर को इस आशय का मेमों दिया जाए कि उसने रिसेप्शन सिगनल की अवहेलना की है। संबंधित विवरण सहित घटना को सेक्शन कण्ट्रोल को भी सूचित किया जाना चाहिए।

( ii) जहां पर सिगनल ओवरशूट हुआ है, वहाँ पर सम्बन्धित ड्राइवर/सहायक चालक/ डीजल सहायक को हटा देना चाहिए और उसके बदले बाद दूसरे कर्मचारी को ओवरशूट वाले स्थान पर, उपलब्ध है तो, भेजना चाहिए। यात्री गाड़ी के ओवरशूट के मामलों में चालक दल को उसके आस-पास मौजूद माल गाड़ी को रोक कर उसके चालक दल को यात्री गाड़ी पर भेजना चाहिए। यदि चालक दल को अन्य स्टेशन से बुलाना पडा एवं गाड़ी बहुत विलम्बित हो रही है, ऐसी दशा में गाड़ी को उस स्टेशन तक आगे बढ़ाने की अनुमति दे देनी चाहिए जहाँ पर चालक दल को बदलने में आसानी हो। ऐसी परिस्थिति में चालक को सतक्ता बादेश देकर यह निर्देश दिया जाना चाहिए कि वे अपनी गाड़ी को सीमित गति से ले जाएं एवं सिगनलों की अनदेखी न करें।

(iii) उस दौरान संबंधित अधिकारियों से सम्पर्क स्थापित कर उन्हें सूचित करना चाहिए कि उस स्टेशन पर पहुंचे जहां गाड़ी रोकरी गई है अथवा चालक दल का बयान दर्ज किया जा रहा है। ब्रेक पावर की संयुक्त जांच की जा रही है और संयुक्त नोट तैयार किया जा रहा है।

(iv) ऐसी परिस्थिति में मालगाड़ी को स्टेबल किया जा सकता है तथा यात्री गाड़ी को परिस्थितिनुसार रोका जा सकता है लेकिन इस बात को सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि रोकने/खड़ा कर देने से अन्य गाड़ियों के लिए अवरोध न पैदा हो।

(v) नियम पुस्तक में निर्धारित नियम के अनुसार इंजन चालक दल की चिकित्सा जांच की जानी चाहिए।

(ब) जब चालक आउटर सिगनल ओवरशूट करने के बाद होम सिगनल से पहले ही रूक जाए:-

(i) गाड़ी को प्राधिकार टी - 369 (3 बी) पर पायलट कर स्टेशन तक उसे उस स्थान तक ले जाया जाएगा जहाँ पर सामान्यतः गाड़ी रूकती है अर्थात् स्टार्टर सिगनल पर। शेष प्रक्रिया उपर्युक्त पैरा 'ए' के अनुसार होगी।

(स) जब चालक आगमन सिगनलों को ओवरशूट करने के बाद या प्लेटफार्म से पहले या प्वाइण्टों पर जाम करने वाले स्थल पर गाड़ी को रोकता है:

(i) टी/806 (शंटिंग आर्डर) प्राधिकार के अनुसार गाड़ी को निर्धारित स्थान तक शंटिंग किया जाएगा जो उपर्युक्त पैरा (ए) में दिये गये विवरण के अनुसार शेष सभी प्रक्रियायें अपनायी जाएगी।

(2) प्रस्थान सिगनल :

(i) यदि चालक स्टार्टर सिगनल को ओवरशूट करता है एवं स्टार्टर तथा एडवांस स्टार्टर सिगनल के मध्य में रोकता है अथवा उस स्थान पर रोकता है जहां से गाड़ी स्टेशन का आसानी से पीछे की जा सकती हो,



गाड़ी को टी- 806(शंटिंग आर्डर) प्राधिकार के अनुसार गाड़ी को पीछे करना होगा तत्पश्चात् पैरा (ए) में दिये गये निर्देशों के अनुसार पालन किया जाएगा।

- (ii) यदि चालक प्रस्थान सिगनल की अवहेलना के बाद ब्लाक खण्ड में प्रवेश करता है तो सामान्य एवं सहायक नियम में दिये गये उपबंधों के अनुसार गाड़ी के निकल भागने के अनुसार कार्रवाई होगी।

**20. निवारित टक्कर:** स्टेशन सीमा में टाली गयी टक्कर अर्थात् दो गाड़ियों के मध्य टाली गयी टक्कर के मामले में स्टेशन मास्टर द्वारा वाहन/वैगन के मामले में दूरी और/ अथवा दो गाड़ियों के मध्य की पटरी की लम्बाई की गणना तत्काल उस समय की जाएगी जब गाड़ियां रुक जाएं और इंजन एवं ब्रेकवैन की सटीक स्थिति सहित किलोमीट्रेज संबंधी सूचना वाकी-टाकी पर दोनों गाड़ियों के गार्ड और ड्राइवर से लेकर स्टेशन डायरी में दर्ज किया जाएगा और उस पर उनके हस्ताक्षर लिए जाएंगे। स्टेशन सीमा के बाहर की बचा ली गयी दो गाड़ियों के बीच की टक्कर के मामले में उन गाड़ियों के ड्राइवरों की उपस्थिति में वाहन/ वैगन या रेल की लंबाई या ओ.एच.इ. मास्ट अथवा दो गाड़ियों के बीच के टेलीग्राफ पोस्ट की दूरी की गणना तब करेंगे जब गाड़ी रुक गयी हो और उक्त दूरी की प्रविष्टि संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में करेंगे।

**21. ब्लाक नियमों का उल्लंघन:** जी.-1 एवं जी.-2 कोटि के अन्तर्गत दुर्घटना के मामलों में जब कोई गाड़ी बिना किसी प्राधिकार के आगे बढ़ती है या बिना किसी उचित प्राधिकार के ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करती है तो प्राथमिक तथ्य पाने के लिए जांच स्थापित करना होगा, लेकिन वहीं दूसरे मामलों में जब गाड़ियां बिना किसी प्राधिकार को प्राप्त किये आगे बढ़ती है या गलत प्राधिकार के साथ ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करती है तो इस प्रकार के घटना की जांच अधिकारियों की समिति करेगी एवं जांच की कार्रवाई को मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजा जाएगा।

**22. अवपथन जहाँ गाड़ी विध्वंस सम्भावित हो :** अवपथन के सभी मामलों में जहाँ गाड़ी विध्वंस की सम्भावना हो तो गार्ड एवं अन्य इंजन कर्मी दल सर्वप्रथम पहले किये जाने वाले कार्य, यथा -बगल की लाइनों एवं ट्रैक का रक्षण, घायलों की सहायता करना एवं दुर्घटना की रिपोर्ट करना इत्यादि, करने के बाद रेल पथ का निरीक्षण करेंगे और दुर्घटना के साक्ष्यों को नोट करेंगे, जो दुर्घटना के कारणों प्रकाश डालते हों, ऐसे साक्ष्यों को सुरक्षित एवं अपनी रखेंगे निगरानी में रखेंगे जबतक वरिष्ठ रेलवे अधिकारी एवं पुलिस नहीं पहुँच जाती।

**23. रोलिंग स्टाक में फ्लैट टायर होने के मामले में की जाने वाली कार्रवाई :** यदि फ्लैट टायर अनुमेय सीमा से ज्यादा हो तो रोलिंग स्टाक को आगे नहीं बढ़ने दिया जाएगा। यदि स्टेशन मास्टर, गेटमैन, गाड़ी परीक्षक एवं दूसरे गाड़ी पासिंग स्टाक किसी कोच अथवा वैगन में ब्रेक बाइन्डिंग देखता है तो गाड़ी को रोककर गहन परीक्षण करेगा और ऐसे कोच/वैगन के फ्लैट टायर जो अधीमुख (गिरे हुए) हो और अनुमेय सीमा से ज्यादा हो गये हो तो अलग करने की कार्रवाई करेंगे। गाड़ी परीक्षक द्वारा जांच के बाद यदि वैगन/कोच इंजन से फ्लैट टायर को अलग करते हैं तो ब्लाक सेक्शनके प्रभावित रेल लाइन को जितना जल्दी सम्भव हो डी.आर.टी.पी.-वे कर्मचारियों से यू.एस.एफ.डी परीक्षण कराया जाएगा।

**24. लाइन के बह जाने के मामले में कार्रवाई:** किसी भी सेक्शन में लाइन के बह जाने की जानकारी होती है तो अगल बगल के स्टेशन मास्टरों और कण्ट्रोल को तत्काल सूचित किया जाएगा। जब तक इंजीनियरिंग के पर्यवेक्षक/कर्मचारी ट्रेनों को जाने के लिए यह प्रमाणित न कर दें कि ट्रैक सुरक्षित है तब तक उस ब्लाक सेक्शन में किसी भी ट्रैक सुरक्षित है तब तक उस ब्लाक सेक्शन में किसी भी ट्रेन को आने की अनुमति नहीं देंगे। आगे की कार्रवाई इंजीनियरिंग की अधिकारियों की सलाह पर की जाएगी।

**25. उपकरणों की विफलता होने पर की जाने वाली कार्रवाई:** उपकरण विफलता विशेषतः इंजीनियरिंग,सिगनल,यांत्रिक एवं विद्युत विभाग से संबंधित होने पर उसकी गंभीरता पूर्वक दुर्घटना जैसी जांच की जाए जिससे कि भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो क्योंकि इसका गाड़ी के संचलन एवं संरक्षा से सीधा संबंध है। इसकी रेलवे बोर्ड सहित सभी स्तर पर गहन निगरानी की जानी चाहिए।

## अध्याय VIII

### दुर्घटनाओं की जांच:

#### 1. दुर्घटनाओं की जांच के लिए रेलवे अधिनियम की धाराएं :

**धारा 114**— धारा 113 के अन्तर्गत रेल दुर्घटना की जानकारी होने पर जांच आयोग बैठाया जाएगा एवं जांच का दिन, समय एवं स्थान की जानकारी दी जाएगी। यदि किन्हीं कारणवश आयुक्त उपलब्ध नहीं है, तो तदनुसार रेल प्रशासन अधिसूचित करेगी।

**धारा 115** धारा-114 के अन्तर्गत यदि आयुक्त द्वारा जांच नहीं बैठी है, तो रेल प्रशासन जिसके परिक्षेत्र में दुर्घटना घटी है, निर्धारित समय से दुर्घटना की निर्देशित तरीके से जांच करायेगा।

**धारा 120**—धारा 113 के अन्तर्गत न आने वाली दुर्घटना के मामले में रेल प्रशासन दुर्घटना के कारणों की जांच करेगा।

**धारा-119**— यदि जांच आयोग बैठा दिया गया है तो कोई भी जांच एवं छानबीन इत्यादि नहीं की जाएगी।

#### 2. दुर्घटना जांच का उद्देश्य:

(i) दुर्घटना कारणों का निर्धारण— मूल कारणों सहित।

(ii) दुर्घटना की जिम्मेदारी ठहराना— प्रथम, द्वितीय एवं दोषारोपण योग्य व्यक्तिगत जिम्मेदारी भी ठहराना।

(iii). नियमों, निर्देशों एवं प्रक्रिया उल्लंघन की छानबीन करना।

(iv). क्या सामान्य रूप से कार्यों में शिथिलता बरती गई, जो कि एक कारण रहा, इसको भी निर्धारित करना।

(v)-क्या राहत बचाव एवं उपचार पहुंचाने में कोई विलम्ब अथवा लापरवाही हुई ? इसकी जांच करना।

(vi).व्यवस्था,प्रक्रिया एवं कार्य पद्धति में सुधार हेतु सुझाव देना।

#### 3. दुर्घटना जांचों का वर्गीकरण:

(अ) गैर रेलवे प्राधिकारियों द्वारा जांच

(i) जांच आयोग: अति गंभीर दुर्घटना में केन्द्र सरकार जांच के लिए आयोग गठित कर सकता है।

(ii) रेल संरक्षा आयुक्त जांच : रेल संरक्षा आयुक्त आदेश कर सकते हैं या व्यक्तिगत रूप से स्वयं उस दुर्घटना की जांच कर सकते हैं जिसे वे गंभीर प्रकृति का समझते हैं या स्वयं जांच किया जाना आवश्यक समझते हैं।

(iii) मजिस्ट्रेट जांच: सूचित किये जाने योग्य गाड़ी दुर्घटना के मामले में जिलाधिकारी अथवा उनके द्वारा प्रतिनियुक्त पुलिस पदाधिकारी जांच कर सकता है। यदि मजिस्ट्रेट आवश्यक समक्षता है तो इसकी न्यायिक जांच करा सकता है।

(ब) रेलवे पदाधिकारी द्वारा जांच:—

(i) संयुक्त जांच:— रिपोर्ट योग्य दुर्घटना के मामले में जो भारतीय रेलवे अधिनियम के अंतर्गत आए संबंधित रेल विभाग के अधिकारियों की समिति द्वारा दुर्घटना की जांच की जाएगी।

(ii) अर्न्तविभागीय जांच:— ऐसी दुर्घटना जो रिपोर्ट के योग्य नहीं है, की जांच को संबंधित रेल विभागों के अधिकारियों/पर्यवेक्षकों की टीम द्वारा किए जाने को अर्न्तविभागीय जांच कहते हैं। यह जांच संयुक्त जांच की तरह होगी।

(111) **विभागीय जांच:-** यह जांच केवल उस रेलवे के विभाग द्वारा की जाएगी जिनके द्वारा घटना की सभी जिम्मेदारियों को स्वीकार किया गया है। यह रिपोर्ट योग्य एवं रिपोर्ट न करने योग्य दोनों घटनाओं के लिए किया जाता है।

(iv) जांच समिति की जांच से पूर्व आरंभिक जांच की जा सकती है एवं दुर्घटना के सबूत एवं सुराग का जांच समिति के लिए सुरक्षित रखा जा सकता है।

#### 4. **संयुक्त जांच जब छोड़ी जा सकती हों-**

(i) यदि कोई जांच रेलवे संरक्षा आयुक्त अथवा किसी आयोग अथवा केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त अन्य किसी प्राधिकारी को जांच अधिनियम आयोग की शक्ति प्रदान करते हुए की जाती है, अथवा

(ii) यदि दुर्घटना के कारणों के संबंध में कोई तत्काल संदेह नहीं हो, अथवा

(iii) रेलवे प्रशासन का कोई विभाग यदि उत्तरदायित्व को स्वीकार करने की सूचना दे दे।

उपर्युक्त प्रकार के छूट के मामले में उत्तरदायी रेल प्रशासन के विभागाध्यक्ष के अनुमोदन से केवल विभागीय जांच की जाएगी।

#### 5. **जांच का स्तर:-**

(i) वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड स्तर

(ii) कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड स्तर

(iii) वरिष्ठ वेतनमान स्तर

(iv) कनिष्ठ वेतनमान स्तर

(v) वरिष्ठ पर्यवेक्षक स्तर

(iv) पर्यवेक्षक स्तर

दुर्घटना की प्रकृति की गम्भीरता देखते हुए विभिन्न स्तर की जांच का आदेश दिया जाएगा। सक्षम प्राधिकारी द्वारा जांच का स्तर बढ़ाया जा सकता है।

#### 6. **जांच के लिए आदेश देना:-**

(i) मण्डल में जांच स्तर निर्धारण सहित संबंधित विभागों के अधिकारियों को जांच हेतु नामित करने के लिए मण्डल रेल प्रबंधक सक्षम प्राधिकारी होंगे।

(ii) यदि दुर्घटना का कोई तार्किक कारण नहीं है या

(iii) यदि रेल प्रशासन का कोई विभाग सूचित करता है कि वह इस सम्बंध में पूरी जिम्मेदारी लेता है।

मुख्यालय में जांच स्तर निर्धारण सहित संबंधित विभागों के अधिकारियों को जांच हेतु नामित करने के लिए महाप्रबंधक सक्षम प्राधिकारी होंगे।

#### 7. **जांच समिति का गठन-**

(1) सामान्यतः- जांच समिति संरक्षा, यांत्रिक एवं इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारियों से गठित की जाएगी। आवश्यकतानुसार अन्य विभागों के अधिकारियों का प्रतिनिधित्व कराया जाएगा।

(2) यदि अन्य मण्डल के कर्मचारी अथवा इंजन शामिल हों तो जांच समिति में उस मण्डल के अधिकारियों को भी शामिल किया जा सकता है।

(3) आग से जुड़ी दुर्घटना के मामलों में रेल सुरक्षा बल एवं वाणिज्य विभागों के प्रतिनिधि भी सम्मिलित किये जाएंगे।

(4) किसी भी अधिकारी अथवा अधीनस्थ कर्मी को जांच समिति के समक्ष जिनका बयान लिया जाना अपेक्षित है, उस समिति का सदस्य तब तक नहीं बनाया जाएगा जब तक कि मुख्य संरक्षा अधिकारी/मण्डल रेल प्रबंधक अपने व्यक्तिगत आदेश से सहमति प्रदान न कर दें।

#### 8. जांच समिति का अध्यक्ष:-

- (1) किसी संयुक्त अथवा किसी अधिकारी की जांच में मौजूद अधिकारियों में से उच्चतम ग्रेड के वरिष्ठतम अधिकारी जांच की अध्यक्षता करेंगे तथा वरिष्ठता की गणना विभिन्न विभाग के समान ग्रेड के अधिकारियों के कुल सेवाकाल के आधार पर और उसी विभाग के अधिकारियों की गणना उस ग्रेड में नियुक्ति के आधार पर की जाएगी। यदि उसी रैंक के अधिकारियों की जूनियर टाइम स्केल के इन्क्रीमेंट की तिथि समान है, तो उनकी वरिष्ठता का निर्णय उनके मूल वेतन के आधार पर होगा, यदि मूल वेतन भी समान है, तो रैंक में सेवाकाल की अवधि को दृष्टिगत रखते हुए वरिष्ठता का निर्धारण किया जाएगा। यदि उस रैंक में सेवाकाल की अवधि भी समान है तो ऐसी दशा में उम्र को दृष्टिगत रखते हुए वरिष्ठता का निर्धारण किया जाएगा। समूह 'ख' के अधिकारियों की तुलना में समूह 'क' रैंक उच्चतम होगा। किसी विवाद के मामले में मण्डल रेल प्रबंधक के माध्यम से कार्मिक शाखा का निर्णय अन्तिम होगा।
- (2) वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की जांच में उस समय उपलब्ध उच्चतम ग्रेड के वरिष्ठतम अधीनस्थ द्वारा अध्यक्षता की जाएगी जिसमें अलग-अलग विभागों के समान अधीनस्थों के कुल सेवाकाल को ध्यान में रख कर वरिष्ठता की गणना की जाएगी और एक ही विभाग के दो अधीनस्थों के मामले में उनके विभाग की वरिष्ठता के आधार पर गणना की जाएगी।

#### 9. संयुक्त एवं अन्तर विभागीय जांच के लिए गठन:-

- (i) जब किसी संयुक्त अथवा अन्तर विभागीय जांच के आदेश दिये जाते हैं एवं जांच की तिथि निर्धारित नहीं हो, मण्डल रेल प्रबंधक सभी विभागों के सहमति के साथ उनकी सुविधानुसार तिथि एवं स्थान का निर्धारण करेंगे, लेकिन सभी मामलों में जांच दुर्घटना के तीन दिन के अंदर एवं दुर्घटना स्थल के निकटतम स्टेशन पर जांच की जाएगी।
  - (ii) अत्यंत जरूरी मामले को छोड़कर एक बार तिथि निर्धारित होने पर उसमें कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा।
  - (iii) जांच में कर्मचारियों के बुलाने एवं उनकी उपस्थिति की व्यवस्था के लिए जिससे कि वे बयान दे सकें, इसके लिए प्रत्येक विभाग के प्रतिनिधि उत्तरदायी होंगे जिससे वे बयान दे सकें।
  - (iv) पीठासीन अधिकारी किसी दूसरे गवाहों की उपस्थिति के लिए जिसकी उपस्थिति अपेक्षित हो अथवा समिति के कोई अन्य सदस्य जांच के लिए अपेक्षा करते हैं, व्यवस्था करेंगे।
  - (v) वरिष्ठ मण्डल संरक्षा अधिकारी/संरक्षा शाखा एवं संरक्षा नियंत्रक जांच की अन्तिम निर्णय के लिए सहयोग करेंगे एवं जांच हेतु स्थान निर्धारित कर सभी सचिवालयी व्यवस्था करेंगे। मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा नामित मण्डल संरक्षा अधिकारी स्वयं जांच में भाग लेंगे।
10. जांच में उपस्थिति दर्ज कराने में विफलता:- किन्हीं कारणों से यदि समिति के सदस्य जांच में उपस्थित नहीं हो पाते हैं तो उन्हें जांच समिति के अध्यक्ष को लिखित स्पष्टीकरण देना होगा। जब कोई अधिकारी जांच में उपस्थित होने में असमर्थ होते हैं एवं उनकी उपस्थिति उनके तकनीकी ज्ञान अथवा उनकी अन्य जानकारी के आधार पर आवश्यक हो एवं जांच स्थगित करना उचित नहीं है, तो उसके स्तर का कोई अधिकारी अथवा अधीनस्थ अधिकारी, यदि सम्भव हो उसका प्रतिनिधित्व करेंगे एवं मण्डल अधिकारी अथवा विभागाध्यक्ष से यथा उपलब्धता उनकी उपस्थिति की व्यवस्था के लिए संपर्क किया जाएगा। वे गवाह जिन्हें जांच के लिए बुलाया जाए उनके अनुपस्थित रहने पर उसके विषय में स्पष्टीकरण देना होगा। संबंधित शाखा के अधिकारीगण अपने विभाग से सभी अपेक्षित गवाहों की उपस्थिति सुनिश्चित करेंगे।

11. किसी जांच को स्थगित(पोस्टपोन) करना:- किसी जांच में गवाहों के अनुपस्थित रहने के कारण सामान्यतः जांच स्थगित नहीं की जाएगी, लेकिन उनके सभी साक्ष्य दर्ज करने के बाद निर्णय नहीं हो पाता है, जांच

तब तक स्थगित रखी जाएगी जब तक गवाह उपलब्ध नहीं हो जाते। गवाहों के बीमार होने के मामलों में जांच समिति के अध्यक्ष चिकित्सा पदाधिकारियों को सूचित करेंगे कि वे गवाहों को जांच में उपस्थित होने के लिए निर्देशित करें। यदि गवाह स्वयं उपस्थित होने में असमर्थ है तो वह अपने साक्ष्य को दर्ज कराने के लिए चिकित्साधिकारी के सहमति से किसी प्रतिनिधि को नियुक्त कर सकता है।

12. **जांच के लिए सूचना:**— जांच की अधिसूचना हेतु निम्नलिखित बातें स्पष्ट रूप से अंकित की जानी चाहिए।

(i) जांच की तिथि

(ii) जांच स्थल – पूरा पता सहित

(iii) जांच का समय

(iv) जांचकर्ता प्राधिकारी

जहाँ दुर्घटना घटित हुई है, उसकी जांच की अग्रिम सूचना उस क्षेत्र के स्थानीय समाचार पत्रों में अंग्रेजी, हिंदी एवं क्षेत्रीय स्थानीय भाषा में प्रकाशित की जानी चाहिए जिससे की वहाँ की आम जनता दुर्घटना के साक्ष्य, यदि कोई है, को उपस्थित होकर दे सके। रेल संरक्षा जांच हेतु संबंधित रेलवे के मुख्य संरक्षा अधिकारी ऐसी अधिसूचनाएं प्रकाशित करायेगें।

13. **जांच समिति का संयोजन:**—

(i) सामान्य रूप से संरक्षा, यांत्रिक एवं इंजीनियरिंग विभागों के अधिकारियों से जांच समिति गठित की जाएगी। आग एवं ओ.एच.इ., ब्रेक डाउन एवं इंटर लाकिंग विफलता के मामले में आवश्यकतानुसार अन्य संबंधित विभागों के अधिकारियों को विशेष रूप से सदस्य के रूप में भी जांच समिति का गठन किया जाएगा।

(ii) जब अन्य मण्डल के स्टाफ/रोलिंग स्टाक शामिल होते हैं तो समिति में उस मण्डल के प्रतिनिधि भी सम्बद्ध किये जाएंगे।

(iii) आग से जुड़ी दुर्घटना में रे.सु.ब., वाणिज्य एवं विद्युत विभाग को शामिल किया जाएगा।

(iv) सामान्यतः वे अधिकारी अथवा अधीनस्थ अधिकारी समिति में नामित नहीं किये जाएंगे जिनका साक्ष्य दर्ज किया जाना है।

वरिष्ठतम अधिकारी/पर्यवेक्षक समिति के अध्यक्ष के रूप अध्यक्षता करेंगे।

14. **जांच रिपोर्ट:**—

अध्यक्ष द्वारा अथवा उनके द्वारा नामित प्रतिनिधि को कार्रवाई की रिपोर्ट को लिखना होगा रिपोर्ट में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया जाना चाहिए।

(1) समिति की गठन में सदस्यों की सूची

(2) दुर्घटना स्थल का विवरण, निकटवर्ती स्टेशन/संबंधित स्टेशन एवं दुर्घटना का संपूर्ण ब्यौरा।

(3) जांच में गवाहों की सूची।

(4) साक्ष्य सहित गवाहों के नाम, पदनाम, वेतन दर, नियुक्ति तिथि पिछले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम की उपस्थिति, पी.एम.इ., जन्म तिथि एवं सेवाकाल

(5) प्रत्यक्ष, परोक्ष रूप में व्यक्तिगत उत्तर दायित्व एवं दोषी ठहराना एवं समिति द्वारा अन्तिम निष्कर्ष पर पहुँचना।

(6) निष्कर्ष के कारण

(7) पी.वे, लोकोमोटिव, रोलिंग स्टाक, सिगनल एवं दूर संचार गियर, ओवर हेड इक्यूपमेंट, लगेज, पार्सल एवं माल यदि अन्य कोई है, की क्षति की लागत के विवरण को दर्शाना।

- (8) मृत यात्रियों, रेल सेवकों अथवा गम्भीर रूप से घायल एवं सामान्य रूप से घायलों की सूची।
- (9) संबंधित दस्तावेजों के सार, यदि जरूरी हों।
- (10) नियमों का उल्लंघन
- (11) उत्तर दिशा दर्शाते हुए दुर्घटना स्थल का रेखा चित्र।
- (12) संस्तुतियां
- (13) व्यवस्था में सुधार हेतु सुझाव, यदि कोई हो।
- (14) अन्य मामले जो प्रकाश में लाये जा सकें।
- (15). किसी सदस्य के असहमति के मामले में उनके हस्ताक्षर सहित अलग-अलग विचार दर्ज किये जाएं। तदनुसार अध्यक्ष प्रत्युत्तर देंगे। प्रारम्भ में संक्षिप्त रूप से एक पृष्ठ में रिपोर्ट का उल्लेख किया जाए। उस दुर्घटना स्थल के दृश्य की संक्षिप्त रूप-रेखा का उल्लेख किया जाए जिससे उस रिपोर्ट को पढ़कर लोग समझ सकें।

जांच रिपोर्ट में मुख्य मदों को निम्नलिखित रूप से शामिल किया जाए:-

तिथि	पटरी की संख्या
समय	ढलान
रेलवे	संरेखण (एलाइनमेंट)
गेज	मौसम
स्थान (लोकेशन)	दृश्यता
दुर्घटना की प्रकृति	क्षति की लागत
दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी	हताहत-मृत एवं घायल
गति	सहायता एवं चिकित्सा व्यवस्था
परिचालन की व्यवस्था	कारण
उत्तरदायी व्यक्ति	महत्वपूर्ण अनुशंसा
व्यवस्था की विफलता	अव्यवहारिक नियम

#### 15 . जांच प्रक्रिया में उल्लेख किए जाने वाले विवरण :

- (I) समपार फाटकों पर दुर्घटनाओं के मामले में :-
- (अ) रोड की सवारियों से टकराने के मामले में नम्बर सहित विवरण, स्थिति एवं सवारियों को हुई क्षति।
- (ब) मानव तथा मानव रहित समपार फाटक
- (स) (1) फाटकों की स्थिति-एकल अथवा दोहरा फाटक (लीफ) अथवा उठाने वाले बैरियर।
- (2) सड़क यातायात से फाटक की सामान्य स्थिति (खुला/बन्द)
- (3) यदि फाटक सिगनलों द्वारा रक्षित किया गया है, सिगनल का विवरण
- (4) यदि सिगनलों द्वारा फाटक को रक्षित नहीं किया गया, फाटकों की सामान्य स्थिति।
- (5) रात में फाटक प्रज्ज्वलित होता है, तो किस प्रकार होता है।
- (6) घटना के दृश्य का विवरण-
- (अ) सीधा अथवा मोड़ पर

- (ब) दोनों दिशाओं में सड़क पर चलने वाले लोगों को स्पष्ट दिखाई देने वाली दूरी
- (स) लाइन को बाहर से घेरा गया है अथवा नहीं
- (7) इंजन में विद्युत लाइट की व्यवस्था थी
- (8) सड़क सवारियाँ क्षतिग्रस्त हुई है अथवा नहीं, सवारियों की स्थिति, यदि समपार पार कर गई हों।
- (9) पहुँचने वाली ट्रेन के ड्राइवर को कितनी दूरी पर फाटक दिखाई देता है।
- (10) समपार फाटक पर निकट के ब्लॉक स्टेशन से घण्टी अथवा टेलीफोन की व्यवस्था।
- (11) समपार फाटक पर फाटकों के डिस्क रंगीन पेण्ट किये गये हैं।
- (12) विद्युतीय अथवा यंत्रिकीय अथवा हथे द्वारा फाटकों को खोलने एवं बन्द करने की व्यवस्था।
- (13) स्टेशन अथवा स्टेशनों के बीच फाटकों की अवस्थिति।
- (14) समपार समतल सतह पर अथवा ढलान पर स्थित है, यदि ढलान पर है, संदर्भ सहित गाड़ी के संचलन की दिशा के साथ ढलान को इंगित करें।
- (15) समपार पर पहुँचने वाले मार्ग का संकेत है अथवा नहीं।
- (16) मोड़ पर समपार की स्थिति और उसकी सड़क पर चलने वालों की स्पष्ट दृश्यता, रेल पथ के मध्य से ड्राइवर को अप/डाउन सभी गाड़ियों को देखा जा सकता है अथवा नहीं।
- (17) व्हिसल बोर्ड की व्यवस्था।
- (18) पिछली गणना का परिणाम
- (19) दुर्घटना के दिन फाटक की गहन छान-बीन/संपूर्ण मरम्मत (ओवर हालिंग) की गई अथवा नहीं।
- (20) फाटक की सं. एवं वर्गीकरण और उसका रोस्टर का दायित्व विभाग का है।
- (21) फाटकों के लगे टूटने की घटना की वृत्ति।
- (22) गेटमैन के विरुद्ध शिकायत की वृत्ति।
- (23) उन्नयन/पुनर्वर्गीकरण/आर.ओ.बी./आर.यू.बी. के व्यवस्था के लंबित प्रस्ताव।
- (24) फाटकों पर पिछली दुर्घटना और उसके कारण।

## (II) विशेषकर सिगनल से हुई दुर्घटना के मामलों में:-

- (क) स्टेशन इण्टरलाकिंग का मानक
- (ख) संचलन के स्थान से सिगनल की दृश्यता नहीं होने पर, उसके पुनर्संकेतन की व्यवस्था
- (ग) वह दूरी जिससे ड्राइवर को सिगनल दिखाई देता है
- (घ) उपलब्ध लाकिंग प्वाइण्ट का ब्यौरा
- (च) प्वाइण्ट (इण्डिकेटर) या संकेत युक्त प्वाइण्ट
- (छ) ग्राउण्ड फ्रेम अथवा केबिन छोर से अथवा मध्य केबिन से प्वाइण्ट अथवा स्टेशन मास्टर के कंट्रोल पैनल से कार्य करने वाले प्वाइंट और सिगनल
- (ज) प्वाइण्ट्स रीडिंग द्वारा अथवा दोहरे तार द्वारा अथवा पावर द्वारा चलाया जाने वाला प्वाइंट
- (1) सेमाफोर अथवा रंगीन लाइट सिगनलों के प्रकार
- (2) सिगनलों के मामलों में क्या वह निम्न क्वाडरेंट है अथवा अपर चतुर्थान्स (क्वाडरेंट) एवं संचलन का प्रकार यानि क्या यह एक तार वाला है अथवा दोहरे तार वाला अथवा मोटर द्वारा संचालित

- (झ) सिगनलों की अवस्थिति ।
- (ठ) सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा पिछला अधिकृत अनुरक्षण ।
- (ड) गियर की अन्तिम बार की विफलता तथा रिले रूम की खोले जाने संबंधी प्रविष्टियां ।
- (ढ) स्टेशन पर ट्रैक परिपथ (सर्किटिंग) की विफलता ।
- (ण) स्टेशन पर स्थापित सिगनल एवं दूरसंचार का अंतिम कार्य ।
- (त) विशेष रूप से गियर विफल होने पर स्टेशन संचालन नियम की स्थिति ।
- (थ) पी.एम.इ. का स्तर, विद्युत/यांत्रिक अनुरक्षण के कारण रिफ्रेशर ।
- (द) पी.वे. के साथ पिछला संयुक्त निरीक्षण एवं दर्ज की गई कमियों के बाद की कार्यवाही
- (ध) निरीक्षण करने वाले सरकारी कर्मचारी, पर्यवेक्षक अथवा अधिकारी द्वारा पिछली कार्यवाही ।
- (न) डिसकनेक्शन मेमों विवरण अर्थात् दुर्घटना में शामिल प्रस्तावित/स्वीकृत/गैर स्वीकृत विशेष गियर की कुल संख्या ।
- (प) क्या कोई प्री-एन.आई अथवा एन-आई कार्य प्रगति पर था ।

**(III). गाड़ियों के निर्धारित गति से अधिक के मामले में जहाँ पर ब्रेक पावर की उपयुक्ता अथवा कार्य कुशलता प्रभावित होती है:-**

- (क) गाड़ी का संगठन (रचना), धुरियों की संख्या एवं वजन
- (ख) सामान्य रचना एवं वजन
- (ग) इंजन की श्रेणी जो कि घटना के समय एवं सेक्शन पर इस कोटि का सामान्य भार पर प्रभावित हुई, गाड़ी का संचलन हुआ
- (घ) गाड़ी पर ब्रेकवानों की ब्रेकिंग क्षमता एवं उसकी संख्या, टूटे हुए पहियों की संख्या, इंजन ब्रेक की प्रकृति एवं उनके द्वारा टूटे हुए पहियों की संख्या
- (च) ब्रेक एअर अथवा वेक्यूम की किस्म
- (छ) ब्रेकों के कार्य करने की हालत
- (ज) ढलान
- (झ) ओ.पी.आर.एस./एम.वी- 5 जारी करने वाला पिछला स्टेशन एवं ब्रेक पावर कम है, रिपोर्ट करने वाले स्टेशन के बीच की दूरी ।
- (ञ) ब्रेक ब्लाकों की संख्या एवं छूटे हुए ब्रेक ब्लाकों की संख्या एवं घिसे पिटे ब्रेक ब्लाकों की संख्या
- (ट) कितने रेक में प्वाण्ट वैगन लगाये गये एवं कितने रेक में वैगनों को नहीं लगाया गया, उनकी संख्या
- (ठ) किसी लोको, कैरेज एण्ड वैगन विशेषकर फुटप्लेटिंग पर ब्रेक पावर कम होने के कारण लगाये गये ।
- (ड) ड्राइवर को जारी किया गया सर्तकता आदेश एवं सर्तकता आदेश जारी करने के लिए प्राधिकार

**(IV). कपलिंग गियर के टूटने के परिणाम स्वरूप गाड़ी विभाजन के मामले ।**

- (क) जिस सेक्शनपर गाड़ी अलग हुई, उसका अधिकतम ढलान
- (ख) गाड़ी पर वाहनों की संख्या -यूनिट में
- (ग) सवारियों के कुल टन भार
- (घ) टूटने के समय टन भार



- (च) कपलिंग के प्रकार
- (छ) निर्माताओं के नाम
- (ज) प्रयोग की अवधि
- (झ) गाड़ी वैक्यूम/एअर ब्रेक सहित संचालित हो रही थी अथवा नहीं
- (ञ) अलग हुआ पिछला हिस्सा कितनी दूरी पर पीछे हुआ
- (ट) अलग हुए हिस्से के बीच की दूरी
- (ठ) लोको से अधीकृत दुलाई क्षमता एवं लोको की श्रेणी
- (ड) गाड़ी का पिछला ठहराव एवं अलग हुए गाड़ी के लोकेशन के बीच की दूरी
- (ण) कौन सी गाड़ी के अलग होने की रिपोर्ट की गई है, नियम एवं कानून की दृष्टिकोण से सेक्शन का विश्लेषण।
- (त) गाड़ी विभाजन स्थल के सामने विशेषकर लोको स्टाफ की कोई रेलवे कालोनी।
- (थ) कपलिंग का टूटना, इंजिन छोर/गार्ड छोर एवं इंजन से उसकी अवस्थिति।
- (द) रेल के कपलिंग/कपलर में दिये गये प्रतिरोधी साधन (एण्टीथेफ्ट डिवाइस) की उपलब्धता एवं उनकी कमी।
- (ध) इंजन एवं प्रथम कोच/वैगन के बीच 'एल' क्लैम्प की उपलब्धता
- (न) रेल के विशेष भार वाहकों (वैगन) के लदे हुए/खाली हैण्डिलों की स्थिति।

**(V). मेन लाईन अथवा रनिंग लाईन पर रेल टूटने के मामले में:-**

- (अ) रेल पथ की लम्बाई
- (ब) प्रतिमीटर भार
- (स) ब्राण्ड एवं मुहर का चिन्ह (मार्क)
- (द) स्लीपर के दोनो तरफ टूटना मध्य से मध्य एवं इनमें से प्रत्येक के बीच की दूरी
- (य) उस रेल के टूटने की सम्भावित तिथि।
- (र) रेल पर चलाये जाने वाले सबसे भारी किस्म का इंजन।
- (ल) रेल की स्थिति के सम्बंध में गिट्टी का विवरण, रेल पथ का घुमाव इत्यादि की सूचना।
- (व) फ्रेक्चर की स्थिति जिसमें पुराने लगे पूर्ण आकार की रेल एवं उसी खण्ड के नये रेल को दर्शाते हुए फुल स्केप साइज रेखा चित्र (ब्लू प्रिंट) को चित्रित किया जाए।
- (स) प्रभावित सेक्शन पर यू.एस.एफ.डी. परीक्षण की अंतिम तिथि।
- (द) क्या रेल पथ का ट्रैक परिपथ (सर्किट) किया गया है अथवा नहीं।
- (य) क्या प्रभावित रेल सही जगह पर है अथवा नहीं।
- (र) सेक्शन में प्लेट टायर के संचलन की अन्तिम रिपोर्ट दर्ज हुई है एवं उस पर की गई कार्रवाई।
- (ल) क्या रेल एल डब्लू आर अथवा स्टेशन यार्ड अथवा फिश प्लेटेड ट्रैक है।
- (व) रेल की बनावट (फेस) का पिछला प्रतिस्थापन एवं तिथि
- (श) सेक्शन में ड्राइवर अथवा अन्य किसी फुट प्लेट अधिकारी द्वारा धक्के (जर्क) के संबंध में पिछली रिपोर्ट एवं उस पर की गई कार्रवाई।
- (ष) स्थल (साइट) पर पैकिंग की स्थिति।

(स) रेल पथ पर (ट्रैक) पिछली आपदा एवं तापमान जिस समय आपदा (विपत्ति) आयी थी, उसकी तिथि।

**(VI)- इंजनों अथवा वाहनों के धुरों (एक्सल) के टूटने के मामले में:-**

(क) फ्रेक्चर की (पोजिशन) स्थिति को ड्राइंग अथवा रेखाचित्र के रूप में दर्शाया जाए।

(ख) फ्रेक्चर की प्रकृति (नेचर) एवं दशा।

(ग) धुरी (एक्सल) बनाने वाले का नाम, स्टाम्प, सम्पर्क नम्बर, कास्ट नम्बर, स्टील का नाम, तिथि इत्यादि दर्शाया जाए।

(घ) यदि किसी वाहन की धुरी, टूटे हुए जर्नल का डायमीटर इंजन की धुरी कोई हो, संचलन किलोमीटर में।

(च) जारी होने की तिथि।

(छ) धुरी/इंजन का ए.ओ.एच. एवं पी.ओ.एच. के पिछले समय-सारणी का विवरण।

(ज) इंजन के एक्सल के टूटने की रिपोर्ट से पूर्व पशुओं का कटना।

(झ) ड्राइवर के इंजन मैनिशिप की ग्रेडिंग।

(ञ) इंजन के एक्सल के टूटने की रिपोर्ट से पूर्व पशुओं का कटना।

(झ) ड्राइवर के इंजन मैनिशिप की ग्रेडिंग।

(ञ) संचलन के फलस्वरूप किसी अन्य शेड के अपेक्षा नामित शेड पर एक्सल पर अनियमित क्रम में ध्यान दिया जाना।

(ट) वैगनों/वाहनों के जनरल में ग्रीस उपलब्धता की क्वालिटी कण्ट्रोल की जांच एवं धुरे (एक्सल) में ग्रीस भरे जाने की अन्तिम तिथि

(ठ) जर्नल के एक्सल कवर/फेस संबंधित प्लेट की स्थिति एवं उस पर ध्यान

(ड) जर्नल के दुपेचा रंवूटी की स्थिति एवं उस पर ध्यान

(ढ) जर्नल के टूटने के बाद फेस प्लेट/एक्सल का रंग एवं पाये गये फेस प्लेट एवं एक्सल कवर।

**(VII). दुर्घटनाओं के मामले में वाहनों के जर्नलों की टूट-फूट का उत्तरदायी:-**

(क) वाहन के पी.ओ.एच. की अन्तिम तिथि।

(ख) टायर वेट।

(ग) वाहन क्षमता

(घ) वाहन के आर.ओ.एच. की अन्तिम तिथि।

(च) स्वाभाविक गाड़ी परीक्षण की अन्तिम रिपोर्ट

(छ) पिछले 5 से 10 लोडिंग ट्रिपों का विवरण।

(ज) जर्नल टूटने की रिपोर्टिंग व्यक्ति की रिपोर्ट।

(झ) वैगन/वाहनों के अन्य जर्नल में ग्रीस उपलब्धता की क्वालिटी कण्ट्रोल की जांच एवं धुरे (एक्सल) में ग्रीस भरे जाने की अन्तिम तिथि।

(ञ) जर्नल के एक्सल कवर/फेस से संबंधित प्लेट की स्थिति एवं उस पर ध्यान देना।

(ट) जर्नल के दुपेचा खूटी की स्थिति एवं उस पर ध्यान।

(ठ) जर्नल के टूटने के बाद फेस प्लेट/एक्सल कवर का रंग एवं पाये गये फेस प्लेट/एक्सल कवर का लोकेशन।

(ड) रेक के प्रत्येक वैगनों में लदे हुए/खाली हैण्डिलों की दशा।

**(VIII). गाड़ियों अथवा वाहनों द्वारा जनता को धक्का लगने एवं कट जाने के मामले में:-**

- (क) दुर्घटना का स्थल समपार फाटक पर है अथवा नहीं।
- (ख) यदि दुर्घटना स्थल समपार फाटक पर नहीं है, समपार के नजदीक है।
- (ग) समपार फाटक मानवयुक्त है अथवा नहीं।
- (घ) गाड़ी वैक्यूम/एअर ब्रेक सहित चल रही है अथवा नहीं।
- (च) दुर्घटना ड्राइवर के संज्ञान में है अथवा नहीं।
- (छ) इंजन में हेड लाइट लगा है अथवा नहीं, यदि लगा है तो यह संचलन की स्थिति में है।
- (ज) दुर्घटना स्थल पर फेन्सिंग का व्यौरा।
- (झ) ड्राइवर लगातार सीटी (हार्न) बजा रहा था अथवा नहीं।

**(IX).** दुर्घटना में गाड़ियों से गिरे हुए घायल व्यक्तियों का विवरण, टाइप एवं कैरेज नम्बर जिससे व्यक्ति नीचे गिरा, दरवाजे की स्थिति एवं उसका जोड़(बंधन) एवं क्या उस पर चेतावनी की सूचना प्रदर्शित की गई थी, उसे लिखना होगा।

**नोट:-** व्यक्तियों को ट्रेन से बाहर गिरने आदि के मामलों में पार्टी का बयान लिया जाएगा। यदि दुर्घटना के तुरन्त बाद चोट लगने अथवा अन्य किन्हीं कारणों से पार्टी का बयान नहीं लिया गया और न ही रिकार्ड किया गया तब ट्रेन पर मौजूद प्रत्यक्षदर्शियों से बयान नहीं लिया गया तब जितना जल्दी सम्भव हो, अस्पताल के अधिकृत अथवा पुलिस के माध्यम से पार्टी का बयान लिया जाएगा।

**(X)** फाटकों (शटरों) के गिरने से हुई दुर्घटना में शटर की स्थिति एवं वास्तविकता है कि उस पर विशेष रूप से क्या चेतावनी की सूचना प्रदर्शित किया गया था।

**(XI).** (अ) इंजन में स्पार्किंग के द्वारा लगे आग के मामले में यह घोषित करना होगा कि क्या स्पार्क अरेस्टर के साथ इंजन लगा हुआ था। यदि ऐसा था तो किस विधि से ईंधन का प्रयोग किया गया, उसका उल्लेख किया जाए।

(ब) उन मामलों में जहाँ यह मान लिया जाए कि किन्हीं कारणों से ऐश-पैन से स्पार्क होने से बचा लिया गया, ऐश-पैन को स्पार्क से बचाव हेतु कौन सी सावधानियाँ अपनायी गईं या कार्रवाई की गई।

(स) यात्री कोच में आग लगने के मामले में कोच के नीचे लगे बैट्री बाक्सों का विशेष रूप से परीक्षण करना होगा, यह देखना होगा कि आग किस स्थान से लगी है अथवा नहीं लगी है।

**(XII)** चलती हुई गाड़ियों के बीच में अथवा रनिंग ट्रेन के बीच में वास्तविक टक्कर के मामलों में संबंधित गाड़ियों अथवा वाहनों की वास्तविक दूरी का उल्लेख करना होगा।

**(XIII)** दुर्घटनाओं के द्वारा मृत्यु के सभी मामलों में, जिसमें पुलिस द्वारा जांच-पड़ताल की कार्रवाई की जा रही है, जांच की कार्रवाई संबंधित मण्डल अधिकारी द्वारा की जाएगी तथा उन्हें जांच का फ़ैसला अपने रिकार्ड में उल्लेख करना होगा।

**(XIV)** दुर्घटनाओं के सभी मामलों में, जिसमें मदद हेतु संगत रूप से विशेष रिपोर्ट अथवा जांच की कार्रवाई निम्नलिखित रूप में की जाएगी।

(अ) क्या समय प्रार्थना पत्र बनाया गया एवं किसके द्वारा बनाया गया था।

(ब) किस स्टेशन से किस स्टेशन को प्रार्थना पत्र भेजा गया।

(स) सहयोगार्थ विवरणों की मांग

(द) किस समय पर कौन सा स्टेशन आवेदन पत्र (सहयोग) प्राप्त किया था।

(य) स्टेशन द्वारा की गई कार्रवाई

(र) सहायतार्थ पहुँचने का समय

(ल) मदद मिलने में अत्यधिक विलम्ब का कारण, यदि कोई हो।

निवारित टक्करों के मामलों में किसके द्वारा कितनी दूरी पर टक्कर हुई, जांच कार्यवाही में सूचित करना होगा।

## 16. जांच रिपोर्ट की प्रस्तुति:-

1. जांच की कार्रवाई दुर्घटना के तीन दिन के अन्दर प्रारम्भ कर दी जाएगी। दुर्घटना के सात दिन के अन्दर वरिष्ठ मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी के माध्यम से समिति के अध्यक्ष द्वारा मण्डल रेल प्रबंधक को रिपोर्ट प्रेषित कर दी जाएगी।

2. दुर्घटना के दस दिन के अन्दर मण्डल रेल प्रबंधक के स्वीकृति के पश्चात् वरिष्ठ मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी द्वारा मुख्य संरक्षा अधिकारी को जांच रिपोर्ट प्रेषित कर दी जाएगी।

(अ) सभी सूच्य (रिपोर्टबुल) गाड़ी दुर्घटनाएं 4 प्रतियों में

(ब) गाड़ी दुर्घटनाओं एवं आग के मामलों में 2 प्रतियों में

(स) सभी अन्य दुर्घटनाओं में 1 प्रतियों में

3. मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा स्वीकृति के पश्चात् प्रमुख विभागाध्यक्ष/विभागाध्यक्षों को रिपोर्ट दी जाएगी, इसे संबंधित विभागाध्यक्ष को भी प्रेषित किया जाएगा।

4. मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा जांच रिपोर्ट को रेलवे बोर्ड भेजा जाएगा। इस रिपोर्ट को समस्त प्रमुख विभागाध्यक्षों/विभागाध्यक्षों के अवलोकनार्थ सहित सभी प्रतिवेद्य दुर्घटनाओं के रिपोर्ट को मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रेषित करना होगा। उत्तरदायी कर्मचारी के विरुद्ध प्रस्तावित कार्रवाई हुई अथवा नहीं हुई का निष्कर्ष यदि आवश्यक होगा, सूचित किया जाएगा।

5. **रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना:-** महाप्रबंधक महोदय के स्वीकृति के पश्चात् प्रतिवेद्य (रिपोर्टबुल) ट्रेन दुर्घटना की रिपोर्ट की एक प्रति को मुख्य संरक्षा अधिकारी रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजेंगे।

6. **मुख्य दावा अधिकारी को रिपोर्ट भेजना:-** दावा संबंधी मामलों को मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा मुख्य दावा अधिकारी को रिपोर्ट भेजी जाएगी।

7. **मुख्य सुरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट अग्रसारित करना-** आग की दुर्घटना के मामले में एक प्रति मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा मुख्य सुरक्षा आयुक्त को भेजी जायेगी।

## 17. जांच के परिणाम पर स्वीकृति या अनुमोदन:-

1. महाप्रबंधक महोदय द्वारा यात्री गाड़ी दुर्घटनाओं के जांच की स्वीकृति प्रदान की जाएगी एवं मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा माल गाड़ी तथा अन्य दुर्घटनाओं के जांच की स्वीकृति प्रदान की जाएगी।

2. मुख्य संरक्षा अधिकारी मण्डल रेल प्रबंधक को निर्देशों सहित निष्कर्षों की स्वीकृति पर कार्यवाही हेतु सुझाव देगे।

3. यदि मण्डल रेल प्रबंधक/महाप्रबंधक जांच परिणाम पर अनुमोदन नहीं देते हैं तो नयी जांच कार्रवाई के लिए आदेश देंगे।

4. यदि वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की जांच समिति के जांच परिणाम अनुमोदित नहीं किये जाते हैं तो ऐसी दशा में मण्डल रेल प्रबंधक/महाप्रबंधक महोदय द्वारा अधिकारी स्तर पर ब्राँच हेतु आदेशित किया जाना चाहिए।

5. संयुक्त जांच में यदि जांच परिणाम पर अनुमोदन नहीं दिया जाता है तो उस मामले को नई समिति को वापस कर दिया जाता है।

6. सभी गम्भीर दुर्घटनाओं की जांच रेलवे संरक्षा आयुक्त द्वारा की जाएगी।
7. यदि किन्हीं कारणों से रेलवे संरक्षा आयुक्त अथवा मुख्य रेलवे संरक्षा आयुक्त जांच करने में असमर्थ हैं तो ऐसी दशा में सी.आर.एस./सी.सी.आर.एस. के परामर्श से कम से कम कनिष्ठ प्रशासनिक अधिकारी द्वारा एक समिति गठित की जाएगी।
8. ए-1 से ए-4 कोटि के अन्तर्गत होने वाले टक्करों के मामले में अनुमोदित प्राधिकारी के रूप में महाप्रबंधक सहित वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड की समिति द्वारा जांच की जाएगी नहीं तो यह जांच रेलवे संरक्षा आयुक्त (सी आर एस) द्वारा जांच की जाएगी।
9. मानव रहित समपार फाटकों के दुर्घटनाओं को छोड़कर अन्य परिणामी दुर्घटनाओं में कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारियों की समिति द्वारा जांच की जाएगी और इस शाखा के अधिकारियों की अनुपस्थिति में मण्डल रेल प्रबंधक स्वीकृति पदाधिकारी होंगे, मुख्य संरक्षा अधिकारी जांच कार्रवाई की समीक्षा करेंगे।
10. परिणामी मानव रहित समपार फाटकों की दुर्घटनाओं एवं अन्य दुर्घटनाओं की जांच संबंधित मण्डल रेल प्रबंधकों द्वारा निर्देशित वरिष्ठ वेतनमान अथवा कनिष्ठ वेतनमान अधिकारियों के साथ स्वीकृत पदाधिकारी के रूप में मण्डल रेल प्रबंधक की समिति द्वारा की जाएगी।
11. वरिष्ठ मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी स्वीकृत प्राधिकारी के रूप में वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की समिति के साथ सभी यार्ड दुर्घटनाओं की जांच करेगी।
12. मण्डल रेल प्रबंधक स्वीकृत प्राधिकारी के रूप में वरिष्ठ अथवा कनिष्ठ वेतनमान के अधिकारियों की समिति द्वारा सांकेतिक दुर्घटनाओं के मामलों की जांच करेंगे।
13. दुर्घटनाओं की गम्भीरताओं को दृष्टिगत रखते हुए महाप्रबंधक/मण्डल रेल प्रबंधक/उच्च स्तर के अधिकारियों की गठित समिति उपर्युक्त जांच की कार्रवाई कर सकती है।
14. दुर्घटना जांच के सभी केस, जिनमें निर्णय स्वीकार करने हेतु मण्डल रेल प्रबंधक सक्षम अधिकारी हैं तथा जिसमें इतर रेलवे के कर्मचारी(प्राथमिक तथा द्वितीयक उत्तरदायी) सम्मिलित हों, के निर्णय स्वीकार करने हेतु अपर महाप्रबंधक सक्षम अधिकारी होंगे एवं अपर महाप्रबंधक का पद नहीं उपलब्ध होने की स्थिति में, उनके कार्य सम्पादन हेतु वरिष्ठतम विभागाध्यक्ष को नामित किया जायेगा।  
दुर्घटना जांच की ऐसी स्थिति जिसमें इतर रेलवे के कर्मचारी की मात्र निन्दा (ब्लेमवर्दी) की गई हो, दुर्घटना जांच के निर्णय को मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा स्वीकार किया जा सकता है।
15. उपकरण विफलता के सभी मामलों को वरिष्ठ पर्यवेक्षकों/पर्यवेक्षकों द्वारा जांच किया जाएगा।
16. सभी जांच को संबंधित मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा आदेशित की जाएगी, सिवाय उपर्युक्त मद सं०. (3½ में दी गई टक्करों की जांच कार्रवाई को जिसके लिये महाप्रबंधक आदेशित करेंगे।

**18. क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर दुर्घटना के जांच प्रक्रिया को पूरा करने के लिए अनुसूची:-**

नीचे दी गयी आदर्श समय सूची के अनुसार दुर्घटना जांच रिपोर्ट/डी.ए.आर. की कार्रवाई को सुनिश्चित करते हुए पूरा किया जाना चाहिए।

क्र.सं.	आदर्श समय	टिप्पणी
1.	डी	दुर्घटना की तिथि।
2.	डी+।	मरेप्र/म.प्र.* जांच हेतु आदेश देंगे, यदि कोई विभाग विशेष जिम्मेदारी स्वीकार नहीं करता है।

3.	डी+3	समिति द्वारा दुर्घटना जांच का आयोजन
4.	डी+7	समिति द्वारा जांच रिपोर्ट की मंरेप्र/म.प्र.* के समक्ष प्रस्तुती।
5.	डी+10	वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी (केवल यार्ड दुर्घटनाओं के लिए)/ मंरेप्र/म.प्र.* द्वारा जांच रिपोर्ट की स्वीकृति।
6.	डी+15	मुख्य संरक्षा अधिकारी/अपर महाप्रबंधक द्वारा जांच रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जाना।
7.	डी+20	उस रेलवे के खण्ड पर जहां दुर्घटना घटित हुई है, अभ्युक्तियों सहित रेल संरक्षा आयुक्त को जांच रिपोर्ट की प्रस्तुती। जांच रिपोर्ट के परिणाम की एक प्रति रेलवे बोर्ड को प्रेषित की जायेगी।
8.	डी+90	उत्तरदायी पदाधिकारियों के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई का समापन।

\* वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड स्तर की जांच के लिए

नोट—(i) विभाग विशेष द्वारा जिम्मेदारी स्वीकार करने के बावजूद मंरेप्र/म.प्र. जांच गठित करने का निर्णय दुर्घटना मे शामिल सम्बद्ध व्यवस्था यह पुर्नवलोकन करने हेतु ले सकते हैं।

(ii) उपर्युक्त निर्धारित समय सीमा समय की अधिकतम सीमा है। रेल द्वारा यथाशीघ्र जांच रिपोर्ट तथा अनुशासनात्मक कार्रवाई को पूर्ण किया जाना चाहिए परन्तु यह निर्धारित समय सीमा से अधिक नहीं होनी चाहिए।

### 19. रेलवे संरक्षा आयुक्त जांच हेतु प्रश्नोत्तरी एवं सूचना:-

सिविल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा दी जाने वाली सूचना

1. (अ) रेल पथ क्षति का संक्षिप्त विवरण।

(ब) रेल पथ क्षति की लागत।

#### 2. दुर्घटना स्थल का विवरण:-

(क) दुर्घटना स्थल का किलोमीटर, स्टेशन से स्टेशन तक के बीच की दूरी, इकहरी लाइन/दोहरी लाइन।

(ख) जिले का नाम

(ग) दुर्घटना स्थल के चारों ओर का क्षेत्र (खुला, कृषि योग्य, मैदानी (समतल)/ऊबड़-खाबड़)

(घ) दुर्घटना स्थल के ट्रैक की दिशा (उत्तर से दक्षिण इत्यादि)

(ङ) सीधा, घुमाव, ढलान इत्यादि की दूरियों सहित ( संलग्न किया जाने वाला निकटर्ती सेक्शन तथा इण्डेक्स प्लान )

(च) किनारे/कटान की उंचाई।

(छ) मिट्टी की किस्म

(ज) पुलों एवं समपार फाटकों की दोनों ओर के 1 किमी. के अन्दर का विवरण का उल्लेख (जो भी जांच से संबंधित है, विस्तार सहित)

### 3. रेल पथ

- (अ) रेल-वेट लम्बाई, लाईन निर्माण का समय यदि वेल्डेड हो एवं एल डब्लू आर.,सी. डब्लू आर.,एस. डब्लू आर इत्यादि
- (ब) (i) स्लीपर- प्रकार, निर्माण वर्ष, घनत्व।  
(ii) दुर्घटना समय के निकट के ट्रैक पर अपर साइड स्लीपरों का प्रतिशत
- (स) फिश प्लेट्स - वजन, लम्बाई व्यास सहित छिद्रो की सं.
- (द) फिश बोल्ट्स- वजन, लम्बाई व्यास, क्या प्रत्येक जोड़ पर स्प्रिंग/अन्य वासर प्रयोग किए गए एवं उनकी संख्या
- (य) स्पाइक- लकड़ी स्लीपर के, प्रत्येक स्लीपर पर कांटियों (स्पाइकों)की संख्या कितने अन्दर की तरफ लगे हैं और कितने बाहर की तरफ
- (र) बियरिंग प्लेट- यदि प्रयोग में है, तो उनका प्रकार, छिद्रो की संख्या, वजन इत्यादि
- (ल) गिट्टी (बैलास्ट) का प्रकार, सेक्सन, स्लीपर से नीचे की गहराई/ प्रति मीटर रन क्यूबिक मीटर
- (व) चाभियों के प्रयोग(चालन) में अपनाया गया तरीका।
- (स) आसपास में अपनाया गया तोड़-फोड़ निरोधी उपाय।
4. खण्ड पर महत्वपूर्ण स्टेशनों एवं प्वाइण्टों का किमी. एवं टी.पी. एवं प्रति किमी टी.पी. का नम्बर एवं कैसे नम्बर किये गये हैं। (सी.आर.एस. से महत्वपूर्ण स्टेशनों प्वाइण्टों को लिया जा सकता है)।
5. (अ) मण्डल इंजीनियर/सहा.इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/जू.इं. (पी.वे.) के मुख्यालय एवं क्षेत्राधिकार  
(ब) गैग - मुख्यालय, क्षेत्राधिकार, संख्या, टूल बाक्स एवं गैंग की गुमटी का लोकेशन  
(स) कार्यरत आकस्मिक श्रमिकों एवं गत तीन माह में निकाले गये श्रमिकों का ब्योरा।
6. (अ) इस सेक्शन पर अधिकतम अनुमेय गति।  
(ब) निकट में स्थायी गति प्रतिबंध।  
(स) दुर्घटना के दिन समीपवर्ती क्षेत्रों में लागू किया गया अस्थायी गति प्रतिबंध  
(द) विगत समय में निर्धारित गति से अधिक गति की कोई रिपोर्ट दी गई थी।
7. (क) क्या मानसून गश्त की जा रही थी तथा यदि ऐसा है तो विवरण दें।  
(ख) क्या सुरक्षा/पुलिस गश्त की जा रही थी तथा यदि ऐसा है तो विवरण दें।  
(ग) गश्ती डायग्राम की कापी दें।
8. (क) (i) रेल पटरियों का टेढ़ा होना/विसर्पण (क्रीप)  
(ii) दुर्घटना स्थल के 1/2 कि.मी. पहले तथा बाद के पटरियों के जोड़ों (ज्वाइंट) में फैलाव अंतर का विस्तार  
(iii) प्रेक्षण किए जाने का समय  
(ख) दुर्घटना स्थल के चारो तरफ दरार ठीक किए जाने की पिछली तिथि, तथा किए गए कार्य का विवरण

(ग) (i) दुर्घटना से ठीक पहले जू.इं./से.इं. रेलपथ (पी.वे.) / सं.इं. तथा मंडल इंजीनियर (डी.ई.एन.) द्वारा किए गए निरीक्षण की तिथि

(ii) यदि उनके द्वारा कोई दोष नोट किया गया

(iii) यदि ऐसा है, विवरण दे तथा की गयी कार्रवाई, यदि कोई है।

(घ) यदि पूर्व में दुर्घटना स्थल के रेल पथ पर लगातार गहन निगरानी अपेक्षित या पुराने अभिलेखों को देखा जाए तथा किए गये कार्यों के विवरण सहित तिथि दर्शायी जाए।

(ड.) एमसलर (Amsler) हैलेड (Hallad ) / आर.टी.आर.सी. इत्यादि के अंतिम संचलन का परिणाम –

(च) चालकों के द्वारा रफ रनिंग की रिपोर्ट—

9. **वर्षा:—**

(क) रिकार्डिंग स्टेशन के नाम के साथ विगत तीन महीने का रिकार्ड तथा दुर्घटना स्थल से इसकी दूरी

(ख) दुर्घटना के पूर्व 07 दिनों के दैनिक रिकार्ड

(ग) वर्षा पर अभ्युक्तियां (औसत वर्षा की तुलना में)

10. पटरियों रेल/स्लीपरों पर चिन्हों का विवरण तथा लाइन पर किसी रुकावट का संकेत। विशेष तौर पर चक्का के चढ़ने का चिन्ह नोट किया जाए।

11. क्षतिग्रस्त वाहन इत्यादि के साथ दुर्घटना स्थल (साइट) योजना (30 सें.मी. चौड़ा तथा यथा अपेक्षित लंबा संयोजित किए जाने वाले सभी माप सामग्रियों और अनुपात को दिखाएं। (यार्ड में हुए) दुर्घटना के मामले में, यार्ड योजना संलग्न की जाए।)

**नोट:—** लोकेशन प्लान, नार्थ प्वाइंट, गाड़ी के चलने की दिशा, कि.मी./टी.पी. इत्यादि को शामिल करने हेतु स्थल नक्शा ।

12. जाँच से संबंधित निम्नलिखित रजिस्टर प्रस्तुत करें:—

(क) गैंग चार्ट / डायरी

(ख) कर्व पंजिका (रजिस्टर)

(ग) प्वाइंट तथा क्रासिंग पंजिका (रजिस्टर)

(घ) जू.इं./से.इं. (रेलपथ) / सहायक इंजी. के निरीक्षण संबंधी नोट बुक

(ड.) पटरियों के टेढ़ा होने संबंधी पंजिका (क्रीप) (रजिस्टर)

(च) पुल निरीक्षण (पंजिका) रजिस्टर

(छ) खण्ड (सेक्शन) पंजिका (रजिस्टर)

13. इस दुर्घटना से संबंधित संहिता (कोड), नियमों, रेलपथ एवं कार्य नियमावली तथा परिपत्रों (सर्कुलर) में अन्तर्निहित निर्देशों को उद्धृत करें।

14. दुर्घटना के बाद संयुक्त रूप से लिए गए ट्रैक के ब्यौरे को संलग्न करें।

15. विगत 10 वर्षों में आस-पास में ऐसी कोई समान दुर्घटना हुई है।

16. आपके अनुसार दुर्घटना का संभावित कारण क्या था?



17. कार्य में लगे कर्मचारियों (स्टाफ) का बायो-डाटा (संक्षेप में नियुक्ति की तिथि, पदोन्नति, दंड तथा पुरस्कार)
18. दुर्घटना के परिणाम स्वरूप कार्य प्रणाली के उन्नत तरीके अथवा उपकरणों में सुधार की कोई सलाह देते हैं?
19. समपार फाटकों संबंधी दुर्घटनाओं के मामले में, निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की जाए:-  
 (क) विगत गणना के अनुसार प्रतिदिन समपार से गुजरने वाले औसत गाड़ियों तथा वाहनों की संख्या (गणना किए जाने की तिथि दी जाए)  
 (ख) सड़क के समान्तर लंबा खंड

नोट:- यदि दुर्घटना स्केच में उक्त कतिपय विवरण दिए गए हैं, उक्त दुर्घटना में उसे दुहराए जाने की आवश्यकता नहीं है।

**लोको विभाग के द्वारा सूचना तैयार किया जाना (वाष्प तथा डीजल के लिए यांत्रिक तथा ए.सी. लोको के लिए विद्युत)**

1. **लोको**  
 (क) प्रकार  
 (ख) संख्या, होम शेड  
 (ग) वर्ष तथा निर्माण का स्थान  
 (घ) चालू करने की तिथि  
 (ङ.) क्या हेड लाइट, स्पीडोमीटर तथा स्पीड रिकार्डर सतर्कता नियंत्रण उकरण के साथ उपलब्ध कराए गए हैं तथा क्या वे कार्यरत स्थिति में थे?  
 (च) क्या चालित इंजन सबसे अगला (Formost) है/ सबसे पिछला (टेंडर फार्मोस्ट)/ शार्ट हुड लीडिंग/ लांग हूड लीडिंग/कैब 1/ अथवा कैब 2 लीडिंग है।  
 (छ) इंजन की लंबाई तथा वजन  
 (ज) लोको का ब्रेकिंग बल तथा लोको में प्रदत्त ब्रेक के प्रकार  
 (झ) अंतिम पी.ओ.एच./आई.ओ.एच.  
 (ञ) अंतिम पी.ओ.एच./आई.ओ.एच.के बाद अर्जित किलोमीटर  
 (ट) अंतिम निरीक्षण दौरे की तिथि तथा स्थान  
 (ठ) क्या कोई कार्यक्रम विलम्बित (ओवरड्यू) है ?  
 (ड) इंजन में उपलब्ध ब्रेक पर टिप्पणी
2. उपलब्ध नहीं कराए गए तथा उपलब्ध कराए गए परंतु गायब है/कार्य योग्य नहीं है सुरक्षा संबंधी मदों का संक्षिप्त विवरण दें।
3. (क) इंजन (लोको) क्षति (संक्षिप्त विवरण)  
 (ख) लोको क्षति का मूल्य (रूपए में)
4. लोको के पटरी से उतरने की स्थिति में इंजन डायग्राम
5. (क) दुर्घटना के बाद कंट्रोल हैंडल, रेगुलेटर इत्यादि की स्थिति  
 (ख) समकालिक ( Synchronising ) वाल्व की स्थिति, क्या ब्रेक लगाया अथवा नहीं।

- (ग) दुर्घटना के बाद ब्रेक वाल्व की स्थिति, क्या प्रयोग किए गए अथवा नहीं।
6. दुर्घटना के बाद संयुक्त रूप से रिकार्ड किए गए लोकोमोटिव की निरीक्षण/ विवरण संलग्न करें।
1. इंजन लॉग बुक से निष्कर्ष
  2. इंजन चालक दल (क्रू) का अंतिम नेत्र जाँच तथा अगली जाँच जब ड्यु हो।
  3. इंजन चालक दल (क्रू) का जीवनवृत्त (बायोडाटा) (प्रथम नियुक्ति की तारीख, पदोन्नति, दंड तथा पुरस्कार- संक्षेप में तथा उसका श्रेणीकरण।
  4. दुर्घटना से संबंधित नियमावली (मैनुअल) तथा परिपत्रों (सर्कुलरों) से निर्देश उद्धृत करें।
  5. निम्नलिखित को प्रस्तुत करें -
    - (क) गति रिकार्डर चार्ट
    - (ख) चालक को जारी ब्रेक पावर प्रमाण पत्र (सर्टिफिकेट)
  6. क्या विगत 10 वर्षों में इस प्रकार के इंजन लोको की दुर्घटनाएं हुई थीं ?
  7. आपके अनुसार दुर्घटना का संभावित कारण क्या है।
  8. इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप क्या आप कार्य करने का कोई प्रोन्नत तरीका अथवा उपकरण में सुधार के लिए सलाह देंगे।

### सवारी एवं माल डिब्बा विभाग द्वारा तैयार की जाने वाली सूचना

1. निम्नलिखित प्रोफार्मा में क्षति तथा स्थिति दी जानी चाहिये:-

इंजन से क्रम	कोच संख्या	स्थिति	क्षति (संक्षिप्त विवरण)

2. गाड़ी का विन्यास क्रम निम्नलिखित प्रपत्र में दिया जाना चाहिये-

इंजन से क्रम	कोच सं.	संरचना तथा प्रकार (आई.सी.एफ.,आई.आर. एस.,बी.ई.एम.एल, इत्यादि)एटी अथवा नान एटी	निर्माण वर्ष	अंतिम पी.ओ. एच. की तिथि	वापसी की तिथि	अभ्युक्तियां

3. (क) इंजन को छोड़कर कोच/गाड़ी की कुल लंबाई
- (ख) इंजन को छोड़कर गाड़ी का कुल वजन
- (ग) लोको को छोड़कर गाड़ी की कुल ब्रेक शक्ति
- (घ) क्या पूरी तरह वैक्यूम ब्रेक/एअर ब्रेक है अथवा नहीं।
- (ड.) प्रति कोच सिलिंडरों की संख्या तथा गाड़ी में क्रियाशील/अक्रियाशील सिलिंडरों की कुल संख्या तथा ब्रेक पावर का प्रतिशत
4. क्षतिग्रस्त सवारी डिब्बों (रोलिंग स्टॉक) का मूल्य
5. (क) दुर्घटना के पश्चात ब्रेक ब्लाक/हैंडल की स्थिति

(ख) अधिकतम तथा न्यूनतम पिस्टन चाल (Stroke)

6. दुर्घटना के बाद संयुक्त रूप से रिकार्ड किए गए समाडि का विवरण संलग्न करें।
7. (क) अनुरक्षण- अंतिम गाड़ी परीक्षण/परीक्षण से गुजरने हेतु सुरक्षित/बाक्सों की पुनःपैकिंग  
(ख) जू.इं.(समाडि) इत्यादि द्वारा अनुरक्षित पंजिका रजिस्टर से निष्कर्ष
8. दुर्घटना से संबंधित संगत नियमावलियों (मैनुअल), कांफ्रेंस नियम, तथा परिपत्रों में (सर्कुलरों में दिए गये निर्देशों को उद्धृत करें
9. ड्यूटी में शामिल कर्मचारियों (स्टाफ) का बायोडाटा (प्रथम नियुक्ति, प्रोन्नति,दंड तथा पुरस्कार की तिथि संक्षेप में)
10. क्या विगत दस वर्षों में इसी समय कोई दुर्घटना हुयी थी, जिसमें किसी प्रकार की गाड़ी (चल स्टाक )शामिल थी
11. आपके अनुसार दुर्घटना का संभवित कारण क्या है।
12. इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप क्या आप कार्य करने का कोई उन्नत तरीका अथवा उपकरण में सुधार के लिए सलाह देंगे ?

### परिचालन विभाग द्वारा दी जाने वाली सूचना:-

1. दुर्घटना  
(क) दुर्घटना की तिथि तथा समय  
(ख) प्रभावित गाड़ी संख्या  
(ग) स्टेशन तथा खंड (सेक्शन) के बीच, दुर्घटना की किलोमीटर दूरी
2. (क) दुर्घटना के समय गाड़ी की गति  
(ख) अंतिम 3 स्टेशनों तथा अंतिम ठहराव (स्टाफ) स्टेशन पर दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के प्रस्थान तथा आगमन का समय  
(ग) क्या दुर्घटना स्थल से गुजरने वाली पूर्व की 3 गाड़ियों का समय  
(घ) क्या दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी विलंब से चल रही थी, यदि ऐसा है तो कितनी देरी से ?
3. दुर्घटना के समय मौसम तथा दृश्यता
4. गाड़ी की क्षमता तथा दुर्घटना के समय गाड़ी में यात्रियों की संख्या (यथा अनुमानित)
5. (क) दुर्घटना की प्रथम सूचना किसने दी तथा कैसे तथा किस समय दी ?  
(ख) घायल यात्रियों के साथ कैसा व्यवहार किया गया ?  
(ग) दुर्घटना स्थल से मृतकों का निस्तारण तथा घायलों को हटाए जाने तथा अस्पताल में भर्ती कराने का समय।
6. ए.आर.एम.ई. वैन तथा दुर्घटना राहत गाड़ियाँ (प्रत्येक स्टेशन के लिए अलग से विवरण दें)  
(क) आदेश का समय  
(ख) सायरन बजाने का समय  
(ग) बाहर लाइन पर आगमन का समय

- (घ) स्टेशन से प्रस्थान का समय
- (ड.) दुर्घटना स्थल के तुरंत पहले के स्टेशन तथा दुर्घटना स्थल पर आगमन का समय
7. पुलिस सहित विभिन्न पदधिकारियों के पहुंचने का समय
8. यातायात में बाधा
- (क) गाड़ियों के विलम्ब, समापन तथा गाड़ी का निरस्तीकरण तथा डुप्लीकेट गाड़ियों के परिचालन इत्यादि से संबंधित विस्तृत विवरण दें।
- (ख) क्लियरेंस तथा निर्बाध संचलन का समय।
- यात्रियों की शिकायत, यदि कोई हो (संपत्ति इत्यादि की क्षति) तथा उनका निस्तारण कैसे किया गया। गार्ड तथा अन्य स्टेशन कर्मचारियों का अंतिम दृष्टि परीक्षण (विजन टेस्ट) की तिथि, पुनश्चर्या कोर्स तथा प्रथम उपचार को उत्तीर्ण करना तथा अगली प्रशिक्षण की निर्धारित तिथि। स्टेशन पर दुर्घटना होने की स्थिति में स्टेशन संचालन नियम (SWR) की प्रतिलिपि के साथ रूल डायग्राम की उपलब्धता।
- रेल प्रशासन द्वारा सी.आर.एस.से प्राप्त किसी विशेष छुट (डिस्पेंसेशन) का विवरण तथा अनुमोदित विशेष अनुदेशों को जारी किया जाना, यदि कोई हो।
- प्रतिदिन सी.आर.एस. जाँच में भाग लेने वाले प्रशासनिक अधिकारियों, पुलिस अधिकारियों इत्यादि के नाम तथा पदनाम दुर्घटना के कारण रेलवे प्रशासन द्वारा की जाने वाली विविध क्रियाकलापों का अभिलेख (लाग) (अनुलग्नक के रूप में दिया जाए)।
- अनुग्रह राशि प्रदान करने की व्यवस्था का संक्षिप्त विवरण।
- शामिल यातायात कर्मचारी (स्टाफ) का बायो डाटा (नियुक्ति, प्रोन्नति दंड तथा पुरस्कार की तिथि)
9. (क) दुर्घटना से संबंधित समाचार पत्रों में प्रकाशित समाचारों की प्रेस कटिंग संलग्न करें।
- (ख) जाँच से संबंधित जारी प्रेस अधिसूचना तथा विज्ञापन
- (ग) दुर्घटना जाँच से संबंधित पुलिस तथा सिविल प्राधिकारियों को जारी संदेश
10. क्या विगत 10 वर्षों में आसपास कोई समान दुर्घटना हुई थी ?
11. इस दुर्घटना के फलस्वरूप क्या आप कार्य करने के उन्नत तरीके के संबंध में क्या सलाह देते हैं ?

### चिकित्सा विभाग द्वारा दी जाने वाली सूचना

1. हताहत :-
- (क) मृतकों की संख्या
- (ख) गंभीर रूप से घायलों की संख्या
- (ग) सामान्य चोटों की संख्या
- (घ) हल्की चोटों की संख्या
2. दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुँचने वाले चिकित्सक (रेलवे अथवा अन्य) तथा बाद में अन्य चिकित्सकों के पहुँचने का समय।

### 3. निम्नलिखित का समय:-

- (क) उन स्टेशनों पर जहां मेडिकल वैन उपलब्ध है, वहां दुर्घटना संदेश की प्राप्ति का समय
  - (ख) उस स्टेशन से मेडिकल वैन का भेजा जाना
  - (ग) दुर्घटना स्थल पर मेडिकल वैन का आगमन
  - (घ) दुर्घटना स्थल से घायलों के साथ मेडिकल वैन का प्रस्थान
  - (ङ.) अस्पताल स्टेशन पर घायलों के साथ मेडिकल वैन का आगमन
  - (च) अस्पताल में मरीजों की भर्ती
4. (क) चिकित्सा उपचार का विवरण तथा दुर्घटना स्थल पर क्या किसी शल्य चिकित्सा का भी आश्रय लिया गया।  
(ख) चिकित्सा सहायता देने में हुए विलंब का कारण दें।
  5. क्या मार्फिया जैसी दर्द निवारक दवा दी गई तथा यदि ऐसा है तो कितनी दी गई
  6. समय पर घायलों तथा मृतकों का निस्तारण
  7. हताहतों के नामों तथा उनके पते के विवरण की सूची तथा जाँच की तिथि तक विभिन्न अस्पतालों में दाखिले तथा छुट्टी का विवरण
  8. (क) क्या आपने सिविल अस्पतालों के डाक्टर से पूर्ण सहयोग प्राप्त किया  
(ख) यदि नहीं, तो विफलता कहाँ थी?
  9. घायलों के साथ किन मुश्किलों का सामना करना पड़ा ?
  10. घायलों को चिकित्कीय सहायता प्रदान करने के तरीको में सुधार करने हेतु क्या आप कोई सलाह देते हैं ?

### विद्युत विभाग द्वारा दी जाने वाली सूचना

#### 1. ओ.एच.ई.

- (i) विद्युत आपूर्ति, बाधा तथा बंद किए जाने का समय
- (ii) यात्रियों की सुरक्षा के लिए की गई कार्रवाई
- (iii) दुर्घटना स्थल पर ओ.एच.ई. के अंतिम निरीक्षण का अभिलेख (रिकार्ड)

#### 2. सवारी डिब्बे (कोच):-

- (i) विद्युत उपकरण की स्थिति
- (ii) विद्युत सुरक्षा के विवरण
- (iii) अंतिम निरीक्षणों के रिकार्ड क्या पंखे तथा लाइट के लिए विद्युत आपूर्ति हेतु स्विच ऑन था।

#### 3. क्षति:-

- (क) संक्षिप्त वर्णन
- (ख) मूल्य

4. आपके अनुसार दुर्घटना का क्या कारण है (आग, इत्यादि के मामले में)?

5. इस दुर्घटना से संबंधित संगत संहिता (कोड), नियम, परिपत्र (सर्कुलर) क्या है?
6. शामिल कर्मचारियों का जीवनवृत्त (नियुक्ति, प्रोन्नति, दंड तथा पुरस्कारों की तिथियां)।
7. क्या विगत 10 वर्षों में विद्युत उपकरण से संबंधित ऐसी समान दुर्घटनाएं हुई थी, विवरण दें।
8. इस दुर्घटना के परिणाम स्वरूप क्या आप कार्य करने के उन्नत तरीके अथवा उपकरण में सुधारों के लिए कोई सुझाव देते हैं ?

### सिगनल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा तैयार की जाने वाली सूचना

1. सिगनल एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों की क्षति:—
  - (क) संक्षिप्त विवरण
  - (ख) क्षति का मूल्य
2. यार्ड दुर्घटना के मामले में क्षेत्र में तथा स्टेशन पर सिगनलिंग तथा अंतर्पाशन (इंटरलाकिंग) व्यवस्था पर एक विस्तृत नोट
3. मुख्यालय, अधिकारी सहित सिगनल अनुरक्षण स्टाफ का क्षेत्रधिकार
4. यार्ड में दुर्घटना के मामले में यार्ड का सिगनल प्लान की स्थिति दी जाए
5. ब्लाक उपकरणों, लीवर फ्रेम इत्यादि के अंतिम पूर्ण मरम्मत (ओवरहाल) की तिथि
6. (क) दुर्घटना से पूर्व निरीक्षकों/ ससिदूइं/मंसिदूइं के अंतिम परीक्षण की तिथि  
(ख) उनके परिदानों के परिणाम तथा की गई कार्रवाई
7. (क) गत तीन महीनों में स्टेशन पर सिगनल विफलताओं के विवरण  
(ख) असुरक्षित विफलताओं के विवरण  
(ग) सूक्ष्म परीक्षण के लिए संबंधित संगत पंजिकाओं को प्रस्तुत करें।
8. सिगनल इंजीनियरिंग मैनुअल इत्यादि से निर्देश
9. संबद्ध स्टाफ का विवरण (नियुक्ति, प्रोन्नति, दंड तथा पुरस्कारों की तिथि)
10. (क) इस मामले में सिगनल एवं दूर संचार विफलता की संभावनाएं क्या हैं ?  
(ख) इन संभावनाओं को आप कैसे दूर करेंगे ?
11. विगत 10 वर्षों में सिगनल से संबंधित ऐसी दुर्घटना हुई थी ? विवरण दें।
12. इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप क्या आप कार्य करने के उन्नत तरीके अथवा उपकरणों में सुधार के लिए कोई सुझाव देते हैं ?

## अध्याय—IX

### दुर्घटना विवरणी तथा सांख्यिकी

#### 1. दुर्घटना विवरणी:—

##### रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 121

प्रत्येक रेल प्रशासन, अपनी रेल पर घटित होनेवाली दुर्घटनाओं की एक विवरणी, चाहे उन दुर्घटनाओं में किसी व्यक्ति को क्षति पहुँची हो अथवा नहीं, ऐसे प्ररूप और ऐसी रीति में और ऐसे अंतरालो पर, जो विहित किए जाए, केंद्रीय सरकार को भेजेगा।

#### 2 दुर्घटना विवरणी को तैयार करने के नियम :—

- (i) गाड़ी दुर्घटनाओं का लेखा—जोखा उस रेलवे द्वारा रखा जाएगा जिस रेलवे के अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना स्थल आता है। इंजन खराबियों का लेखा—जोखा उस रेलवे द्वारा रखा जाएगा, जिस रेलवे का इंजन है।
- (ii) पूर्णतः या आंशिक रूप से केवल यात्रियों को ले जाने के लिए निर्दिष्ट गाड़ी को ही पैसेंजर गाड़ी माना जाएगा। अन्य सभी गाड़ियाँ अन्य गाड़ियों की कोटि में आएंगी।
- (iii) संचयी आँकड़ों को दर्शाते हुए निर्धारित प्रोफार्मा में सांख्यिकीय विवरण माह के अंत तक प्रस्तुत किया जाना चाहिए ताकि इसे अगले माह के 7 दिनों के अन्दर रेलवे बोर्ड को प्रेषित किया जा सकें।
- (iv) केवल उन दुर्घटनाओं को जो विवरणी से संबंधित है, के दौरान घटित हुई है केवल के संगत विवरणियों में शामिल किया जाएगा। उन दुर्घटनाओं के बारे में जहाँ विवरणी भेजते समय किसी कारण से ब्यौरे उपलब्ध नहीं पाये हैं, वहाँ ऐसी दुर्घटनाओं के विवरण में इसे स्पष्ट संकेत के साथ शामिल किया जाएगा कि और ब्यौरे बाद में भेजे जाएंगे।
- (v) प्रत्येक दुर्घटना केवल एक बार दर्शायी जानी चाहिए और एक से अधिक कोटि में आने वाली दुर्घटना को उच्चतर कोटि दुर्घटना माना जाना चाहिए।
- (vi) रिवर्सिंग के दौरान अवपथन अथवा झटका अथवा शंटिंग आदि के दौरान किसी आने वाली, जाने वाली अथवा सेक्शनल कैरेज सहित किसी अन्य लोड के पटरी से उतर जाने अथवा आपस में टकरा जाने को केवल तभी गाड़ी दुर्घटना माना जाएगा जब गाड़ी का इंजन या वाहन पटरी से उतरी गाड़ी का एक हिस्सा बना रहता है अथवा गाड़ियों के आपस में टकराने से कोई हताहत ( चोटों सहित) हुआ हो अथवा रेल संपत्ति को हानि हुई हो, भले ही शंटिंग, गाड़ी इंजन अथवा शंटिंग इंजन द्वारा की जा रही हो।
- (vii) 'व्यवधान' की अवधि को दुर्घटना के समय से उस खण्ड में प्रभावित लाइन पर संचलन के लिए समीपस्थ स्टेशन से लाइन क्लीयर पर पहली वाणिज्यिक गाड़ी (माल अथवा यात्री) के प्रस्थान करने तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया जाता है।
- (viii) आग लगने के आँकड़ों में आग लगने या धुँआ निकलने के उन सभी मामलों को शामिल किया जाना चाहिए, जिसके परिणाम स्वरूप यात्रियों की मृत्यु हुई हो या यात्री घायल हुए हों या 5000 रूपए और इससे अधिक की संपत्ति का नुकसान हुआ हो।

- (ix) उपस्कर विफलताओं में पिछली निर्धारित मरम्मत या जांच की तारीख का ध्यान दिये बिना सभी विफलताओं को शामिल किया जाना चाहिए। इसके बाद इसे परिहार्य या अपरिहार्य कोटि के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाएगा।
- (x) असाधारण घटना श्रेणी 'एन' 'पी' और 'क्यू' के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के ब्यौरे के आंकड़े सुरक्षा (रे.सु.ब.) शाखा द्वारा रखे जाएंगे और उपलब्ध कराए जाएंगे।
- (xi) मंडल स्तर पर मंडल रेल प्रबंधक, तथा क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर महाप्रबंधक क्रमशः मुख्यालय एवं रेलवे बोर्ड को दुर्घटना के संबंध में सटीक एवं सही सूचना देना सुनिश्चित करें।

### 3. दुर्घटना विवरणियों तथा सांख्यिकी को समेकित तथा प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी प्राधिकारीगण:

प्राधिकारीगण जो दुर्घटना विवरणियों तथा सांख्यिकी को समेकित तथा प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी हैं, वे हैं:-

- (i) मंडल में घटित सभी दुर्घटनाओं से संबंधित सभी विवरणियां तथा बयान मंडल रेल प्रबंधक निश्चित रूप से मुख्य संरक्षा आयुक्त को समय से प्रस्तुत कराना सुनिश्चित करेंगे।
- (ii) मुख्य संरक्षा अधिकारी, रेलवे पर होने वाली सभी दुर्घटनाओं के सभी विवरण तथा बयान को प्राप्त करना सुनिश्चित करेंगे तथा उसे निर्धारित तिथि तक रेलवे बोर्ड तथा रेलवे संरक्षा आयुक्त को समेकित रूप से प्रस्तुत कराया जाना सुनिश्चित करेंगे।

### 4. स्टेशनों पर दुर्घटना सांख्यिकी का अनुरक्षण-

#### दुर्घटना रजिस्टर:-

प्रत्येक स्टेशन पर दुर्घटना पंजिका (रजिस्टर) में सभी दुर्घटनाओं के रिकार्ड अनुरक्षित किए जाते हैं। इस पंजिका में निम्नलिखित सूचनाएं होंगी :-

- (i) तिथि
- (ii) समय
- (iii) दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण
- (iv) प्वाइंट संख्या अथवा दुर्घटना का सही स्थल
- (v) यदि रात में हो तो प्रकाश की स्थिति,
- (vi) मौसम की स्थिति
- (vii) संबंधित स्टेशन स्टाफ के नाम तथा पदनाम
- (viii) गार्ड का नाम
- (ix) लोको पायलट का नाम
- (x) की गई जांच का प्रकार
- (xi) उत्तरदायी कर्मचारी तथा दिए गए दंड की मात्रा
- (xii) नुकसान का मूल्य



(xiii) मामले के निपटान में लगा समय

(xiv) दंड की पुनरीक्षा की स्थिति, यदि कोई हो

यह देखने के लिए रजिस्टर का विश्लेषण तथा सूक्ष्म जाँच की जानी चाहिए की जानी चाहिए कि दुर्घटनाएं किसी खास कर्मचारी की ड्यूटी अथवा किसी विशेष समय के दौरान हो रही हैं। यह निवारक उपाय को सुनिश्चित करने में मदद करेगा जिसे अपनाया जाना है, तथा मामले के निस्तारण में लगने वाले समय को नियंत्रित करने में सहायक होगा।

#### 5. मंडल रेल प्रबंधक द्वारा क्षेत्रीय मुख्यालय को दुर्घटनाओं संबंधी मासिक विवरण

वर्ग	विवरण	किसे प्रस्तुत की जाए	समय अनुसूची	प्रपत्र
ए-5	अन्य टक्कर, यथा शंटिंग मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड, तथा साइडिंग इत्यादि, में टक्कर होना परन्तु गाड़ी शामिल न हो	मुसंधि	आगामी माह की 15 वीं तारीख के बाद नहीं	ए.सी.सी. 14
डी-6	अन्य अवपथन, यथा शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड तथा साइडिंग इत्यादि में अवपथन, गाड़ी शामिल न हो. नोट- लाइट इंजन के अवपथन को केवल बी-5 के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाये।	मुसंधि	आगामी माह की 15वीं तारीख के बाद नहीं	ए.सी.सी. 16
जे-1	यात्री गाड़ी को खींचने वाले इंजन की विफलता	मुयांइं अथवा मुविइं	-	समेकित मासिक विवरण
जे-2	लाइट इंजन अथवा यात्री गाड़ी को खींचने वाले इंजन की विफलता	मुयांइं अथवा मुविइं	-	समेकित मासिक विवरण
जे-5 से जे-8	चलती गाड़ी पर रोलिंग स्टॉक की विफलता जैसे टायर, पहिया, एक्सेल अथवा ब्रेकिंग उपकरणों इत्यादि की विफलता	मुयांइं अथवा मुविइं	-	समेकित मासिक विवरण
पी-1	चलती गाड़ी से गिरने के कारण व्यक्ति अथवा व्यक्तियों को लगे गंभीर चोट अथवा मानव जीवन की हानि	मुसंधि	आगामी माह के 12 वे तारीख के बाद नहीं	ए.सी.सी. 17
पी-2	गाड़ी से कट जाने (रन ओवर) अथवा धक्के से गिर जाने के कारण व्यक्ति अथवा व्यक्तियों को लगने वाली गंभीर चोट अथवा जीवन हानि	मुसंधि	आगामी माह के 12 वे तारीख के बाद नहीं	ए.सी.सी. 13

पी-3	चलती गाड़ी से गिर जाने वाले व्यक्ति अथवा व्यक्तियों अथवा गाड़ी, इंजन, रेल वाहन के धक्के से गिरने वाले जिन्हें गंभीर चोट न लगी हो या जीवन हानि नहीं हुई हो	मुसंधि	आगामी माह के 12 वे तारीख के बाद नहीं	एसी.सी. 17
आर-2	गाड़ी से कट जाने वाले मवेशी नोट: मवेशी में भेड़ें, बकरी, सुअर, कुत्ते, गधे, भेड़ा, भेड़ी और मेमना नहीं आते	मुसंधि	आगामी माह के 7 वीं तारीख के बाद नहीं	मासिक विवरण
क्यू-1	रेल परिसर के अन्तर्गत (रेलवे क्वार्टर को छोड़ कर) किसी व्यक्ति चाहे वह यात्री, रेल कर्मी या कोई अनाधिकृत कोई अन्य व्यक्ति हो, को लगी गंभीर चोट या दुर्घटना या प्राकृतिक मृत्यु के मामले में	मुसंधि	आगामी माह के 12 वीं के बाद नहीं	अनाधिकृत के मामले में एसी.सी. 12 कर्मचारियों के मामले में एसी.सी. 15

#### 6. रेलवे बोर्ड को भेजी जाने वाली पाक्षिक रिपोर्ट:-

- (i) शामिल गाड़ियां, प्रभावित/क्षतिग्रस्त इंजन/यानों/सवारी डिब्बों (कोच) वैगन, दुर्घटनाओं का समय, अव्यवस्था, के कारण कम की गई/दिशा परिवर्तित की गयी गाड़ियों की संख्या तथा आंशिक/पूर्ण यातायात चालू करने में लगे समय को स्पष्टतः दर्शाते हुए रेलवे दुर्घटनाओं पर एक नियमित रूप से पाक्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी।
- (ii) भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए दुर्घटना की प्रकृति, कारण तथा निवारक उपाय भी रिपोर्ट में दर्शाए।
- (iii) निम्नलिखित अनुसूची के अनुसार रिपोर्ट भेजी जाएगी-
  - (क) माह की 1 तारीख से 15 तारीख की अवधि के लिए- माह की 18 तारीख तक
  - (ख) माह की 16 तारीख से अंतिम तिथि तक के लिए अगले माह की 3 तारीख तक
- (iv) निरस्त/दिशा परिवर्तित गाड़ियों की संख्या, यातायात के आंशिक/पुनःस्थापन के लिए लिया गया समय, कारण (प्रथम दृष्टया, कारण, अंतिम कारण यदि उपलब्ध न हो) तथा दुर्घटना को दर्शाते समय तत्काल कृत कार्रवाई से संबंधित सूचना भी संप्रेषित की जा सकती है।

#### 7. दुर्घटना सांख्यिकी का संग्रह, संकलन एवं मासिक विवरण:-

- (क) ए,बी,सी,डी,ई, एफ, जी तथा एच वर्गीकरण के अंतर्गत आनेवाली गाड़ी दुर्घटना, यार्ड दुर्घटना तथा सांकेतिक दुर्घटना के बारे में सूचना, मंडल तथा क्षेत्रीय रेलों की संरक्षा शाखा द्वारा संकलित की जाएगी।

(ख) **जे, के, एल** तथा **एम** वर्गीकरण के अंतर्गत आने वाले उपकरणों के विफलताओं को मंडल नियंत्रण विभाग द्वारा दैनिक आधार पर संकलित किया जाएगा तथा उसे संरक्षा शाखा को सौंप दिया जाएगा। प्रत्येक उपकरण विफलता संबंधित शाखा अधिकारियों द्वारा परिहार्य तथा अपरिहार्य कोटि में वर्गीकृत किया जाएगा तथा इसका संक्षिप्त विवरण मंडल के संरक्षा विभाग को सौंप दिया जाएगा। आगे यह भी स्पष्ट किया जाता है कि सभी उपकरण विफलता की पिछली अनुसूची की तिथि अथवा जाँच पर विचार किए बिना, ध्यान दिया जाना चाहिए तथा बाद में भी ऐसा होता रहेगा। संरक्षा शाखा संबंधित क्षेत्रीय रेलों के मुख्य संरक्षा अधिकारी को मासिक सार भेजेगा। मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा, सभी विवरणों को समेकित कर मासिक विवरण रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय को भेजेंगे।

(ग) **एन, पी** तथा **क्यू** वर्गीकरण के अंतर्गत आनेवाली असामान्य घटनाएं मंडल स्तर पर सुरक्षा (रेल सुरक्षा बल) शाखा द्वारा एकत्रित और समेकित की जाएगी तथा वे अनुवर्ती कार्रवाई करेगी। मंडल की संरक्षा शाखा को दैनिक स्थिति की सूचना दी जाएगी जो आंकड़ों के संकलन के बाद क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य संरक्षा अधिकारी को मासिक विवरण भेजेगा मुख्य संरक्षा अधिकारी सभी विवरणों को समेकित करने के बाद मासिक विवरण रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय को भेजेंगे।

8. रेलवे बोर्ड को दुर्घटना की रिपोर्ट प्रेषित करने में निम्नलिखित पद्धति अपनायी जाएगी।

(क) परिणामी गाड़ी दुर्घटना तथा गंभीर यार्ड दुर्घटना के संबंध में सूचना मंडल कंट्रोल द्वारा क्षेत्रीय रेल मुख्यालय के मुख्यालय केंद्रीय कंट्रोल को दी जाएगी, केंद्रीय कंट्रोल महाप्रबंधक, प्रमुख विभागाध्यक्षों सहित मुख्यालय के सर्वसंबंधित को सूचित करेगा।

(ख) उपर्युक्त पैरा (क) में दुर्घटनाओं के मामले में, मुख्य संरक्षा अधिकारी/उप मुप्र/ (संरक्षा) रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय के नामित अधिकारी को सूचित करेंगे। बोर्ड स्तर पर संरक्षा निदेशालय संदेश जारी करेंगे तथा अनुवर्ती कार्रवाई करेंगे।

(ग) भूस्खलन, तोड़फोड़, ओ.एच.ई. ब्रेक डाउन इत्यादि के मामले में जिसके परिणाम स्वरूप सीमा से अधिक अव्यवस्थित हो गया हो तथा आंदोलन के कारण वाले मामले भी मुख्यालय कंट्रोल कार्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड के समय पालन सेल को रिपोर्ट किया जाएगा तथा इस पर कोंचिग निदेशालय द्वारा कार्रवाई की जाएगी।

(घ) क्यू-6 को छोड़कर एन, पी तथा क्यू के अंतर्गत आने वाले मामले में, यथा जन आक्रोश के कारण गाड़ी सेवाओं का अवरोध में सुरक्षा निदेशालय द्वारा कार्रवाई की जाएगी।

9. रेलवे बोर्ड को भेजी जाने वाली गाड़ी दुर्घटनाओं का मासिक विवरण :-

(i) मंडल रेल प्रबंधक निर्धारित प्रपत्र में गाड़ी दुर्घटनाओं की मासिक विवरण तैयार करेंगे तथा मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजेंगे ताकि यह उनके पास अगले माह के 7 तारीख तक पहुँच जाएं।

(ii) मुख्य संरक्षा अधिकारी निर्धारित प्रपत्र में एक समेकित विवरण रेलवे बोर्ड भेजेंगे ताकि यह संबंधित अधिकारी के पास अगले माह की 10 तारीख तक अवश्य पहुँच जाए।

(iii) दुर्घटना से संबद्ध सभी अधिकारी विवरण तैयार करने के लिए सभी आवश्यक सूचना इकट्ठा करने तथा भेजने का प्रयास करेंगे। परंतु विवरण प्रस्तुत करते समय यदि कोई सूचना उपलब्ध नहीं है तो 'भेजी जाएगी' की अभ्युक्ति संगत मदों के संबंध में दी जाएगी। ऐसे मदों के संबंध में सूचना इकट्ठा की जाएगी तथा सभी मदों के संबंध में व्यौरा देते हुए एक पूर्ण सूची प्रत्येक मासिक विवरण में, मूल रूप से नहीं भेजी गई है, मुख्य संरक्षा अधिकारी को अविलंब प्रस्तुत की जाएगी।

(iv) निम्नलिखित मामलों के अंतर्गत आने वाली गाड़ियों की दुर्घटनाओं के सभी मामले गाड़ी दुर्घटनाओं के मासिक विवरण में शामिल रहेंगे।

- ए-। से ए-4 टक्कर  
 डी-। से डी-4 अवपथन (पटरी से उतर जाना)  
 एफ-। से एफ-4 निवारित टक्कर  
 एच-। और एच-2 गाड़ी को इंजीनियरिंग रोक संकेतक अथवा खतरे की स्थिति में स्थावर रोक सिगनल को पार कर जाना अथवा बैनर पलैंग पार कर जाना।  
 जी-। और जी-2 गाड़ी का बिना किसी प्राधिकार के अथवा बिना किसी समुचित प्राधिकार के ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करना।  
 जी-3 और जी -4 गाड़ी का गलत लाइन पर आगमन चाहे लाइन साफ हो अथवा अवरुद्ध तथा कैच अथवा स्लिप साइडिंग अथवा सैंड हम्प में गाड़ी का प्रवेश करना।  
 सी-। और सी-2 गाड़ी का समपार पर सड़क यातायात से टकरा जाना तथा इसका वर्णन टक्कर के रूप में नहीं किया गया हो।  
 एन-। से एन- 3 रेल पथ अथवा उपकरणों के साथ छेड़-छाड़ की घटनायें जिनका समय से दुर्घटना को बचाने हेतु पता लगा लिया गया हो, एक भिन्न विवरणी में दिया जाय।

10. रेलवे संरक्षा आयुक्त को भेजी जाने वाली दुर्घटनाओं का मासिक विवरण: मुख्य संरक्षा अधिकारी निम्नलिखित वर्गीकरण के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाओं का एक समेकित मासिक विवरण रेलवे संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत करेंगे।

- पी-। चलती गाड़ी से व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के गिर जाने के कारण गंभीर चोट अथवा की जीवन की हानि।  
 पी-2 व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के गाड़ी के नीचे आ जाने (रन ओवर) अथवा धक्का लगने के कारण गंभीर चोट अथवा जीवन हानि।  
 पी-3 व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के गाड़ी से गिर जाने अथवा धक्का लगने के कारण गंभीर रूप से घायल अथवा जीवन हानि का न होना।  
 क्यू-। रेलवे कर्मचारियों के मारे जाने अथवा गंभीर रूप से घायल होने की स्थिति में।  
 आर-5 इंजन के टकराने से व्यक्ति अथवा व्यक्तियों का घायल होना- चाहे वह गाड़ी का हो अथवा, बैंकिंग इंजन या शंटिंग इंजन हो, वह एक रेक/गाड़ी के विरुद्ध शंटिंग लोड के साथ अथवा बिना लोड के या एक वाहन/वाहनों के साथ हो।

**इसमें निम्नलिखित मद भी शामिल होंगे:-**

बफर स्टॉक अथवा वाहनों के विरुद्ध यात्रियों के साथ एक यात्री रैक के साइडिंग में टकराने के कारण यात्रियों का घायल होना।

साइडिंग में अथवा एक प्लेटफार्म लाइन पर एक कोचिंग स्टॉक के साथ एक शंटिंग इंजन के टकराने से रैक में यात्रियों की मृत्यु अथवा घायल हो जाना।

**11. मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा दुर्घटना विवरणों का प्रस्तुतिकरण:-**

क्रम सं.	विवरण	किससे प्रस्तुत किया जाना है	आवधिकता
1.	अग्रिम सूचना	रेलवे बोर्ड	आगामी माह के प्रथम कार्य दिवस
2.	पाक्षिक विवरण	रेलवे बोर्ड	माह की 18 तारीख को तथा अगले माह के 3 तारीख को
3.	पी.सी.डी.ओ.	रेलवे बोर्ड	अगले माह को 10 तारीख को
4.	डी.ए.आर.तथा दंड	रेलवे बोर्ड	अगले माह की 7 तारीख को
5.	नामित यार्ड	रेलवे बोर्ड	अगले माह की 10 तारीख को
6.	'ए' विवरण	रेलवे बोर्ड	अगले माह की 20 तारीख को
7.	'बी' विवरण	रेलवे बोर्ड	माह की समाप्ति के बाद 45 वें दिन
8.	'सी' विवरण	रेलवे बोर्ड	तिमाही
9.	संचयी ऑकड़े	रेलवे बोर्ड	तिमाही
10.	पूर्ववर्ती माह के लिए रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 113 के अंतर्गत आने वाली गाड़ी दुर्घटनाओं का विवरण	रेल संरक्षा आयुक्त ( सी. आर.एस)	प्रत्येक माह के 10 तारीख तक
11.	मासिक विवरण	सी.आर.एस	प्रत्येक माह की 10 तारीख
12.	सी.आर.एस. को वार्षिक विवरण	सी.आर.एस.	वार्षिक
13.	महाप्रबंधक का वार्षिक विवरणात्मक रिपोर्ट	जी शाखा (सामान्य)	वार्षिक
14.	अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को अनुलग्नक 4	सामान्य शाखा (जी शाखा)	(प्रत्येक माह)

## 12. वार्षिक विवरणों में दर्शाए जाने वाले मामले—

(i) वैसे मामले जिनमें कोई रेल कर्मचारी किसी दुर्घटना में स्वयं घायल हो जाए जिसकी वजह से वह अपना सामान्य कार्य दो दिनों से अधिक के लिए करने में असमर्थ हो जाए तो उसे मुख्य संरक्षा अधिकारी, द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किए जाने वाले वार्षिक प्रतिवेदन में उल्लेख करने के लिए ध्यान में रखा जाए।

(ii) रेल कर्मियों को मंजूर किए जाने वाले अस्वस्थता अवकाश से संबंधित सिफारिश जो मुख्य संरक्षा अधिकारी तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी को भेजे जाने वाले हों, के संदर्भ में निम्नलिखित निर्देशों का अनुपालन किया जाएगा।

(क) लिफाफा जिसके अंदर विशेष रिपोर्ट अथवा जाँच संबंधी कार्यवाहियां भेजी जाए, में स्पष्ट रूप से लिखा जाए कि प्रारंभ में रेल कर्मियों को कितनी छुट्टी स्वीकृत की गई ?

(ख) बीस दिनों से कम तक सीमित अस्वस्थता अवकाश के अगले विस्तार संबंधी सिफारिश नहीं भेजे जाएंगे बशर्ते कि रेल कर्मियों स्थायी रूप से (आंशिक या पूरी तरह) अक्षम न हो गया हो तथा फलस्वरूप उसके आय उपार्जन की क्षमता में कमी आ गई हो।

(ग) प्रत्येक मामले में, जिसमें रेल कर्मियों का स्वीकृत अस्वस्थता अवकाश बीस दिनों या उससे ऊपर तक विस्तारित होता है, सदैव सिफारिश भेजी जाएगी। तदंतर अगर उसे अवकाश का विस्तार किया जाए तो सिफारिश नहीं भेजी जाएगी तथा एक मात्र परामर्श जिसमें निम्नलिखित विवरणियां होंगी, भेजा जाएगा।

स्वीकृत अस्वस्थता अवकाश की कुल अवधि चाहे रेल कर्मियों ने कार्यभार ग्रहण कर लिया हो अथवा आगे की सेवा के लिए अयोग्य घोषित कर दिया गया हो तथा चाहे रेल कर्मियों स्थायी रूप से (आंशिक या पूरी तरह) अक्षम हो गया हो और फलस्वरूप उसकी आय उपार्जन की क्षमता नष्ट हो गई हो।

## अध्याय—X

### दुर्घटना राहत गाड़ियां तथा उपकरण

1. असामान्य रूप से विलंबित गाड़ियाँ :-

- (i) जब कोई सवारी गाड़ी अपने पहुंचने के निर्धारित समय के 10 मिनट के तथा यात्रियों को वहन न करने वाली गाड़ी 20 मिनट के अंदर किसी स्टेशन पहुंचने में विफल हो जाए तो ड्यूटी पर उपस्थित दोनों तरफ के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर तत्काल –
- (क) दूसरे छोर पर ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर तथा नियंत्रक को, यदि कंट्रोल वर्किंग क्रियाशील हो तो यथास्थिति की सूचना देंगे।
- (ख) ड्राइवर तथा गार्ड से वाकी-टाकी के माध्यम से विलंब तथा अपेक्षित सहायता के बारे में पूछेंगे। प्रत्येक मामले में गुण दोष के आधार पर आवश्यकतानुसार अन्य कार्रवाई करेंगे।
- (ii) इस तरह की सूचना प्राप्त होने के बाद, नियंत्रक तत्काल उन स्टेशनों को जहाँ दुर्घटना राहत गाड़ियां, चिकित्सा राहत यान तथा चिकित्सा राहत उपकरण स्थित हों, को चेतावनी देंगे कि वे उन्हें तत्पर स्थिति में तथा अगली सूचना पाते ही प्रस्थान किए जाने के लिए तैयार रखें और स्वयं को लगातार उसके बाद की स्थिति से अद्यतन रखेंगे तथा आवश्यकतानुसार अगली कार्रवाई करेंगे।

**नोट:-** उपर्युक्त सीमा जब तक गाड़ी की प्रतीक्षा की जा सकती है, किसी भी परिस्थिति में आवश्यकता होने पर इससे पहले कार्रवाई करने में रूकावट नहीं है।

### 2. दुर्घटना एलार्म संकेतो का बजाया जाना:-

3. लंबी दूरी के विद्युत सायरन :-

- (i) गंभीर दुर्घटना होने पर विभिन्न विभागों के कर्मचारियों को तत्काल चेतावनी देने के साधन के रूप में, महत्वपूर्ण स्टेशनों पर लंबी दूरी के विद्युत सायरन की स्थापना की गई है। संबंधित क्षेत्रीय रेल/मंडल के महाप्रबंधक/मंडल रेल प्रबंधक यह निर्धारित करेंगे कि किन स्टेशनों पर सायरनों की स्थापना की जाए।

(ii) (क) प्रत्येक सायरन के साथ निम्नलिखित का प्रावधान है:-

(1) विलम्बित कार्रवाई स्विच (टंबलर स्विच जिसपर 'दुर्घटना चेतावनी' चिन्हित है)

(2) एक चेक स्विच (टेस्ट पुश चिन्हित)

(ख) विलम्बित कार्रवाई स्विच (टंबलर स्विच जिसपर दुर्घटना चेतावनी चिन्हित है), इस तरह से बना है कि वह 3/4 मिनट तक बजता रहता है तथा उत्तरोत्तर दो ध्वनियों के बीच 1/2 मिनट के अंतराल रहता है। यह स्विच 'आन' की स्थिति में दबाया जाएगा और करीब 20 मिनट तक आपातस्थिति की सूचना देने के लिए उसी रूप में छोड़ दिया जाएगा तथा सूचना बन्द होने के पश्चात् 'स्विच आफ' कर दिया जाएगा।

(ग) 'चेक स्विच' (टेस्ट पुश चिन्हित) यह जाँचने के लिए है कि सायरन और मोटर अच्छी कार्यरत अवस्था में है अथवा नहीं। सायरन की जाँच के लिए चेक स्विच का 'पुश बटन' दबा कर उसे 'आन' स्थिति में, तब तक रखा जायेगा जब तक कि सायरन अनवरत 30 सेकेण्ड तक लगातार न बजता रहे इसके बाद इसे छोड़ दिया जायेगा।

- (घ) यदि किसी कारण से विलम्बित कार्रवाई स्विच कार्य करने में विफल हो जाती है तो आपात स्थिति की चेतावनी देने के लिये चेक स्विच का हाथ से 3/4 मिनट तक की अवधि की ध्वनि देने हेतु, जिसमें उत्तरोत्तर दो ध्वनियों के बीच 1/2 मिनट का अंतराल हो, लगभग 20 मिनट तक परिचालित किया जायेगा।
- (iii) विलम्बित कार्रवाई स्विच और चेक स्विच दोनों ही ताला बन्द करने की (लॉकिंग) व्यवस्था के साथ उपलब्ध रहते हैं। विलम्बित कार्रवाई स्विच की चाभी और चेक स्विच की डुप्लीकेट चाभी एक सील बंद बाक्स में रखी जाएगी जिसके सामने शीशा लगा हो। चेक स्विच की मूल चाभी विद्युत कर्मचारी के पास रहेगी। आपातस्थिति में सील बंद बाक्स का सील अथवा शीशा तोड़ दिया जाएगा तथा की सूचना देने के लिए चाभी निकाल ली जाएगी। आपातस्थिति समाप्त हो जाने एवं चाभी पुनः बक्से में रखने के बाद, टूटे हुए शीशे को बदलने तथा/अथवा बाक्स को पुनः सील करने के लिए व्यवस्था की जाएगी।
- (iv) चेक स्विच विद्युत विभाग द्वारा महीने में एक बार परिचालित किया जाएगा।
- (v) यदि कोई ऐसी गंभीर दुर्घटना हो जाए कि आपातस्थिति की सूचना देने की आवश्यकता हो जाए तो नियंत्रण कार्यालय में उपस्थित परिवहन (यातायात) विभाग के वरिष्ठ पदाधिकारी मंडल रेल प्रबंधक के नाम पर कार्य करेंगे और आपातस्थिति की ध्वनि जारी करने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- (v) आपातस्थिति की ध्वनि सुनते ही संबंधित विभागाध्यक्षों द्वारा इस हेतु नामित कर्मचारी तत्काल उपस्थित हो कर कार्य पर तैनात होंगे एवं अपने-अपने निर्धारित कर्तव्यों के पालन में लग जाएंगे। संबंधित कर्मचारी तत्परता से सूचना का पालन करेंगे। आदेश के अनुपालन में किसी की उदासीनता या विफलता को गंभीरता से लिया जाएगा।
- (vi) जिन स्टेशनों पर लंबी दूरी के इलेक्ट्रिक सायरन स्थापित हैं वहां विभागाध्यक्षों द्वारा नामित वायरलेस स्टाफ ऐसी सूचना पाते ही पोटेबुल इमरजेंसी वायरलेस सेट के साथ प्रथम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल की ओर प्रस्थान करेंगे।

#### **इंजन की सीटी/हूटर/स्टेशन घंटी का बजाया जाना:-**

- (i) लंबी दूरी के विद्युत सायरन के खराब होने की स्थिति में, आकस्मिक सूचना (कॉल) निम्नानुसार दी जाएगी:-

इंजन की सीटी/हूटर की 5 सीटियां/हूटर ध्वनियां 1 मिनट तक इस प्रकार बजाई जायेंगी कि प्रत्येक 2 उत्तरोत्तर सीटियों/हूटर ध्वनियों के मध्य 1/2 मिनट का अंतराल हो। 3 मिनट के अन्तराल इसे दो बार दोहराया जाएगा।

अगर आपातकाल की सूचना देने के लिए कोई इंजन समय पर उपलब्ध न हो तो स्टेशन की घंटी को जोर-जोर से बजाकर आपातकाल की सूचना दी जाएगी। स्टेशन मास्टर या स्टेशन पर उपस्थित परिवहन विभाग के वरिष्ठ पदाधिकारी इसके अतिरिक्त अविलम्ब किसी को भेजकर परिचालन, चिकित्सा, यांत्रिक, विद्युत, इंजीनियरिंग और अन्य कर्मचारियों को सूचना भेजेंगे।

- (ii) अन्य सभी स्टेशनों पर इंजन की सीटी बजाते हुए आपातकाल की सूचना इस प्रकार दी जाएगी कि इंजन की सीटी/हूटर की 5 सीटियां/हूटर ध्वनियां 1 मिनट तक इस प्रकार बजाई जायेंगी कि प्रत्येक 2 उत्तरोत्तर सीटियों/हूटर ध्वनियों के मध्य 1/2 मिनट का अंतराल हो। 3 मिनट के अन्तराल इसे दो बार दोहराया जाएगा।

स्टेशन मास्टर या स्टेशन पर उपलब्ध परिचालन विभाग के वरिष्ठ पदाधिकारी इसकी व्यवस्था करेंगे और आपात सूचना देने के लिए उत्तरदायी होंगे

- (5) **दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण :-**



(i) चिकित्सा उपकरण के प्रकार –

चिकित्सा उपकरण दो प्रकार के होते हैं— स्केल I और स्केल II.

स्केल I उपकरण विशेष चिकित्सा राहत वैन में संग्रहित रहते हैं और स्केल II उपकरण स्टेशन प्लेटफार्म पर विशेष प्रकार के कक्ष में बक्सों के अंदर रखे जाते हैं। यह उपकरण दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण के नाम से जाना जाता है।

(ii) विशेष चिकित्सा राहत वैन स्केल I जिसमें उपकरण रखे होते हैं, वे 'दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण' के नाम से चिन्हित होते हैं और उसके दोनों तरफ सफेद पृष्ठ भूमि पर 80 से.मी. लंबा और 15 से.मी. चौड़ा आकार का लाल 'क्रास' चिन्ह लगा होता है।

(iii) स्केल II उपकरण का विशेष कक्ष, उपरोक्त नियम के अनुसार सफेद पृष्ठ भूमि पर एक लाल क्रास चिन्ह से कम से कम दो ओर चिन्हित होता है।

(iv) स्केल I तथा स्केल II के उपकरणों की सूची की प्रति तत्काल संदर्भ के लिए क्रमशः विशेष चिकित्सा राहत वैन तथा विशेष कक्ष की दीवारों पर प्रदर्शित किये जाएंगे।

6. (ए.आर.एम.ई.) दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I तथा स्केल II निम्नलिखित स्थान पर उपलब्ध हैं:—

मंडल	ए.आर.एम.ई.				
	स्थान	बी.जी.	एम.जी.	निकास	
				एकल	दोहरी
लखनऊ	गोरखपुर जं.	स्वनोदित दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एस.पी.ए.आर.एम.वी.)	स्केल- I	—	दोहरी
	गोंडा जं.	स्केल- I	स्केल- I	—	दोहरी
	मैलानी	—	स्केल- I	—	दोहरी
	ऐशबाग	—	स्केल- I	एकल	—
	सीतापुर	—	स्केल- II	—	—
	कानपुर अनवरगंज	स्केल- II	—	—	—
	नानपारा	स्केल- II	—	—	—
	बस्ती	स्केल- II	—	—	—
	बढ़नी	—	स्केल- II	—	—
	बुढ़वल	स्केल- II	—	—	—

इज्जतनगर	बरेली सिटी	—	स्केल- I	—	दोहरी
	फतेहगढ़	स्केल- II	—	—	—
	काशीपुर	स्केल-II	—	—	—
	मथुरा	स्केच-II	—	—	—
	लाल कुंआ	स्केल-II	—	—	—
	कासगंज	—	स्केल-I	—	दोहरी
	पीलीभीत	—	स्केल-I	—	—
वाराणसी	छपरा जं.	स्केल-I	स्केल-I	एकल (एमजी)	दोहरी(बीजी)
	मंडुवाडीह	स्केल-I	—	—	दोहरी
	मऊ	स्केल-I	—	—	दोहरी
	इलाहाबाद सिटी	स्केल-II	—	—	—
	सिवान	स्केल-II	—	—	—
	बलिया	स्केल-II	—	—	—
	औड़िहार	स्केल-II	—	—	—
	भटनी	स्केल-II	—	—	—

7. (ए.आर.एम.ई.) दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I के लिये आदेश एवं प्रस्थान :-

- (i) यात्रियों को वहन न करने वाली गाड़ी जिसमें व्यक्तियों के घायल होने की सूचना मिली हो तथा यात्रियों को वहन करने वाली गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने की सूचना मिलने पर मुख्य नियंत्रक द्वारा टेलीफोन या अन्य माध्यम से, दुर्घटना स्थल के दोनो ओर के उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जहाँ पर दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन स्थित हैं, दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I, दुर्घटना स्थल पर अविलम्ब भेजने हेतु सूचित करेंगे।
- (ii) प्रत्येक स्टेशन मास्टर द्वारा दुर्घटना की सूचना मिलने पर उनके मुख्यालय स्टेशन पर स्थित चिकित्सा एवं यॉत्रिक भाग के नामित अधिकारियों/वरिष्ठ पदाधिकारियों को अविलम्ब सूचित करेंगे।
- (iii) चिकित्सा विभाग के नामित पदाधिकारी सूचना मिलते ही अपने कर्मचारियों को आपात्कालीन बाक्स के साथ एकत्र करेंगे तथा जैसे ही उनके कर्मचारी दुर्घटनास्थल को प्रस्थान हेतु तैयार होंगे, वे इसकी सूचना उपस्थित वरिष्ठ परिवहन(यातायात) पदाधिकारी को देंगे।

- (iv) यांत्रिक विभाग के नामित पदाधिकारी सूचना मिलते ही अपने कर्मचारियों को एकत्र करेंगे तथा जैसे ही उनके कर्मचारी दुर्घटनास्थल को प्रस्थान हेतु तैयार होंगे, वे इसकी सूचना उपस्थित वरिष्ठ परिवहन(यातायात) पदाधिकारी को देंगे।
- (v) वरिष्ठ परिवहन(यातायात) पदाधिकारी चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी को उपलब्ध पहले इंजन से भेजने की व्यवस्था करेंगे। शक्ति नियंत्रक/कर्षण लोको नियंत्रक चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी कार्य करने हेतु लोको नामित करेंगे।
- (vi) वरिष्ठ परिवहन(यातायात) पदाधिकारी एक सक्षम गार्ड को चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी कार्य करने हेतु तथा गाड़ी से यथासम्भव अधिक से अधिक लाइसेंसी पोर्टर एवं 'डी' श्रेणी के कर्मचारियों को भेजने की व्यवस्था करेंगे।
- (vii) यात्री गाड़ी के दुर्घनाग्रस्त होने की स्थिति में यदि चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी के आगे संचलन की आवश्यकता न समझी जाये तो उसे मण्डल रेल प्रबन्धक के व्यक्तिगत आदेश से निरस्त किया जा सकता है।

8. निर्धारित लक्ष्य समय:-

चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी चलाने हेतु निर्धारित समय निम्नलिखित है -

**15 मिनट** - उन सभी स्टेशनों पर जहाँ चिकित्सा राहत वान दोहरी निकासी वाले साइडिंग में रखे हैं।

**20 मिनट** - निम्नलिखित स्टेशनों को छोड़ कर, उन सभी स्टेशनों पर जहाँ स्टेशनों पर चिकित्सा राहत वान इकहरी निकासी वाले साइडिंग में रखे हैं-

क्रम सं.	दोहरी निकासी साइडिंग से युक्त स्टेशन	मण्डल	लक्ष्य समय	अभ्युक्ति
01	गोरखपुर जं०	लखनऊ	15 मिनट	
02	गोण्डा जं०	"	20 "	
03	ऐशबाग	"	25 "	
04	मैलानी	"	15 "	
05	पिलीभीत	इज्जतनगर	25 "	
06	काशीपुर	"	20 "	
07	बरेली सिटी	"	30 "	
08	कासगंज	"	30 "	
09	मऊ ज०	वाराणसी	25 "	
10	छपरा जं०	"	30 "	
11	मण्डुआडीह	"	15 "	

निर्धारित लक्ष्य समय की गणना सायरन के बजने से चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी के पूर्ण रूप से प्रस्थान हेतु तैयार होने के समय से की जायेगी।

9. अनुरक्षण: चिकित्सा राहत वान तथा द्वितीय श्रेणी के वाहनों का अनुरक्षण उसी प्रकार किया जायेगा जिस प्रकार नियमित प्रयोग में अन्य कोचिंग स्टाक का अनुरक्षण किया जाता है। सभी रनिंग गियरों की आवधिक जाँच की जानी चाहिये तथा एक्सल बाक्सों की तेलाई एवं लागू प्रावधानों के अन्तर्गत उन्हें बदला जाना चाहिये। बैट्री सहित विद्युत उपकरणों की भी आवधिक जाँच तथा चार्जिंग की जानी चाहिये। यदि बैट्रियों को रीचार्जिंग के लिये निकाला गया हो तो उनके स्थान पर दूसरी नई बैट्रियाँ लगाई जानी चाहिये ताकि अल्प सूचना पर चिकित्सा राहत वान को चलाया जा सके। विद्युत विभाग के प्रभारी अधिकारी साप्ताहिक जाँच द्वारा लाइट, पंखे तथा बैट्री के अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी होंगे। यांत्रिक तथा विद्युत विभाग चिकित्सा राहत विशेष गाड़ी का क्रमशः

यांत्रिक तथा विद्युत पक्ष के समुचित अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी होंगे; तथा लोको फोरमैन चिकित्सा राहत वान की जाँच प्रत्येक सप्ताह गाड़ी परीक्षक तथा विद्युत विभाग के प्रभारी के साथ करेंगे।

#### 10. दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण का निरीक्षण :

- (i) दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I तथा II में निरीक्षण पुस्तिका का प्रावधान है। निरीक्षण करने वाले सभी पदाधिकारियों द्वारा इस पुस्तिका में अपने हस्ताक्षर प्रमाणित करने के साथ ही यदि वे चाहें तो उपकरण के सम्बन्ध में अपनी अभ्युक्ति भी दर्ज करेंगे।
- (ii) चिकित्सा राहत वान एवं स्केल II का मासिक निरीक्षण :

(क) दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I (चिकित्सा राहत वान) का संयुक्त निरीक्षण निम्नलिखित अधिकारियों द्वारा प्रत्येक माह किया जायेगा :

स्टेशन प्रबन्धक/ स्टेशन अधीक्षक  
सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी  
सेक्शन इंजीनियर/सिगनल एवं दूरसंचार  
सेक्शन इंजीनियर/सवारी एवं मालडिब्बा  
विद्युत विभाग के प्रभारी पदाधिकारी

दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I की चाभी नामित चिकित्साधिकारी के पास उपलब्ध होनी चाहिये। निरीक्षण नामित चिकित्साधिकारी की उपस्थिति में किया जाना चाहिये।

(ख) जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर(सवारी एवं मालडिब्बा) व्यक्तिगत रूप से यह जाँचेंगे कि चिकित्सा राहत वान यांत्रिक पक्ष से अच्छी कार्यरत अवस्था में है तथा उसकी मेकेनिकल फिटनेस प्रमाणित करेंगे। विद्युत विभाग के पदाधिकारी व्यक्तिगत रूप से यह जाँचेंगे एवं सुनिश्चित करेंगे कि चिकित्सा राहत वान विद्युत पक्ष से अच्छी कार्यरत अवस्था में है।

(ग) जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर(सवारी एवं मालडिब्बा) अगिनशामक यन्त्र लगाने वालों के साथ यह देखेंगे कि सोडा एसिड टाइप के अगिनशामक यन्त्र पिछली जाँच तिथि से तथा फायर प्रेशर जाँच से एवं एक वर्ष पर डिस्चार्ज द्वारा उनकी जाँच से प्रत्येक तीन माह पर जाँच हेतु खोले जाते हैं। इन अगिनशामक यन्त्रों की प्रत्येक दो वर्षों में एक बार 25 किलो/सेमी पर भी जाँच की जानी चाहिये। उनके द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि अगिनशामक यन्त्र सदैव अच्छी कार्यरत अवस्था में रखे हों तथा अतिरिक्त रीफिल भी उपलब्ध हों।

(घ) सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा उपकरणों की जाँच करेंगे तथा वे अनुपयोगी एवं क्षतिग्रस्त उपकरणों को अविलम्ब बदलने हेतु उत्तरदायी होंगे। वे सुनिश्चित करेंगे कि समाप्ति तिथि चिन्हित वस्तुएं मण्डल चिकित्साधिकारी को सम्बोधित करते हुए उक्त तिथि से पहले ही बदल दी जायें। दूध के डिब्बे, चाय एवं काफी के डिब्बे मण्डल मुख्यालय के चिकित्सालय में प्रयोग अथवा कण्डम घेषित करने हेतु, जैसी स्थिति हो, मण्डल चिकित्साधिकारी को भेज दिया जाना चाहिये। सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी द्वारा चिकित्सा उपकरण स्केल II की जाँच भी माह में एक बार की जायेगी।

(ङ) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (सिगनल एवं दूरसंचार) पोर्टेबुल टेलीफोन उपकरण, लाउडस्पीकर एवं जन संचार प्रणाली की गहन जाँच करेंगे एवं सुनिश्चित करेंगे कि वे अच्छी कार्यरत अवस्था में तथा आपातस्थिति में प्रयोग हेतु तैयार हैं। वे यह भी सुनिश्चित करेंगे कि अन्य विभाग के कर्मचारी जिन्हें पोर्टेबुल टेलीफोन उपकरण प्रयोग करने हेतु बुलाया जायेगा वे इसके प्रयोग हेतु निपुण हों।

- (च) प्रत्येक मासिक निरीक्षण के पश्चात, पदाधिकारियों द्वारा एक संयुक्त रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबन्धक को तथा उसकी प्रति मण्डल अधिकारियों को प्रेषित की जायेगी।
- (iii) दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल I तथा II का मण्डल चिकित्सा अधिकारी द्वारा निरीक्षण: मण्डल चिकित्सा अधिकारी ए.आर.एम.ई. स्केल I(चिकित्सा राहत वान) का निरीक्षण तीन माह में कम से कम एक बार तथा स्केल II का निरीक्षण वर्ष में कम से कम एक बार अपने सामान्य मण्डलीय निरीक्षण के दौरान करेंगे तथा अपनी अभ्युक्तियों निरीक्षण पुस्तिका में दर्ज करेंगे। उनके द्वारा त्रैमासिक रिपोर्ट मुख्य चिकित्सा निदेशक को निम्नलिखित विशेष प्रेक्षणों के साथ प्रेषित की जानी चाहिये :-  
उपकरणों की दशा एवं उपभोग्य सामग्री तथा सीमित अवधि हेतु प्रभावी दवाओं के विशेष प्रेक्षण के साथ।  
चिकित्सा राहत वान की छत एवं पार्श्व की दशा, विशेषकर पानी चूने के सम्बंध में।  
प्रभारी चिकित्साधिकारी का ज्ञान विशेषकर उपकरणों की स्थिति एवं उनके प्रयोग के सम्बंध में।

#### 11. चिकित्सा राहत यान की स्थिति एवं आपातकाल में सुगमतापूर्वक सुलभ प्रस्थान :

पानी का भंडारण एवं प्रकाश और पंखों से संबंधित व्यवस्था।

##### चाबियों का अनुरक्षण:-

##### (i) चिकित्सा राहत यान- स्केल I

चिकित्सा राहत यानों के तालों की चाबियां डुप्लिकेट में होंगी। चाबियों का एक सेट उस लोको फोरमैन/स्टेशन मास्टर की निगरानी में रहेगी, जिसके लोको यार्ड या ट्रैफिक यार्ड में ए.आर.एम.ई. खड़ी हो। डुप्लिकेट चाबियों का दूसरा सेट उस स्टेशन के प्रभारी चिकित्सक के पास रहेगी, जहां पर चिकित्सा राहत यान खड़ी हो। ये चाबियां संबंधित अधिकारियों के कार्यालय में सील किये हुए शीशे के आमुख वाले बक्से में सुरक्षित रखी जाएगी।

(ii) चिकित्सा राहत यान के अंदर लगे सभी तालों की चाबियां भी डुप्लिकेट में होंगी। इन चाबियों के एक सेट को चिकित्सा राहत यान में लगे शीशे के आमुख वाले बक्से में सुरक्षित रखकर प्रभारी चिकित्सा अधिकारी द्वारा अच्छी तरह से सील किया जाएगा। दूसरा सेट प्रभारी चिकित्सा अधिकारी के पास रहेगा।

12. **चिकित्सा राहत यान का आवधिक ट्रायल संचलन :** यह सुनिश्चित करने के उद्देश्य से कि सभी बियरिंग आदि अच्छी हालत में है, सेक्शन इंजीनियर (समाडि) किसी यात्री ट्रेन के साथ निकटस्थ जंक्शन स्टेशन तक, जहाँ से उसे अलग करके फिर वापस लाया जा सके, चिकित्सा राहत स्पेशल को आवधिक ट्रायल संचलन के लिए कम से कम तीन महीनों में एक बार बाहर निकालने की व्यवस्था करेगा। यह व्यवस्था सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी के परामर्श से सेक्शन इंजीनियर/समाडि और स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक, नियंत्रण (कंट्रोल) के साथ मिलकर की जाएगी।

**नोट :** यह अनिवार्य है कि चिकित्सा राहत स्पेशल के संचलन की सूचना स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक द्वारा तत्काल संबंधित सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी को दी जाए।

13. **चिकित्सा राहत स्पेशल में पानी के ड्रम :** चिकित्सा राहत स्पेशल में जूनियर इंजीनियर(समाडि) द्वारा सद्वैव ड्रम की ऊपरी सतह तक पानी भरवा कर रखवाया जाएगा। जब चिकित्सा राहत

स्पेशल को किसी दुर्घटना स्थल पर कार्य करने के लिए आदेशित किया जाए, केवल तभी इन ड्रमों के पानी में सहायक मंडल इंजीनियर द्वारा क्लोरीनेशन कराया जाएगा। ड्रमों को ऊपर तक पानी से भरकर उनमें जंग लगने से बचाया जाएगा। सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर/इंजीनियरिंग (कार्य) द्वारा प्रत्येक सप्ताह पानी बदलाया जाएगा।

14. **ए.आर.एम.ई. स्केल- I के संचलन में तत्परता :** सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी, जहाँ विशेष ए. आर.एम.ई. स्केल- I (चिकित्सा राहत यान) उपलब्ध है, आवश्यक कार्मिकों को तुरंत स्टेशन पर एकत्रित करेगा और दुर्घटना स्थल पर अपने स्टाफ के साथ चिकित्सा राहत यान स्पेशल पर चलने के लिए तैयार होने की सूचना वहाँ के स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर इसकी सूचना तुरंत कंट्रोल को देगा। परिवहन (यातायात) विभाग की यह जिम्मेदारी होगी कि वह चिकित्सा राहत स्पेशल और स्टाफ को यथा संभव शीघ्र दुर्घटना स्थल पर पहुँचाए। यद्यपि एक ब्रेक डाउन स्पेशल स्टेशन से चलाई जा सकती है, यदि संभव हो तो चिकित्सा राहत स्पेशल और स्टाफ पहली उपलब्ध ट्रेन द्वारा भिजवाने का प्रबंध परिवहन (यातायात) विभाग करेगा। सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी अपने साथ आपूर्ति किए गए लाइन बॉक्स, मेडिकल बैग और इमरजेंसी बॉक्स भी ले जाएंगे।
15. **ए.आर.एम.ई. स्केल- II :** दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल-II के बक्सों को उस स्टेशन के प्रभारी चिकित्सा अधिकारी द्वारा सील किया जाएगा जहाँ उसे रखा गया है। उसमें किसी प्रकार के ताले नहीं लगाए जाएंगे। सभी उपकरणों को एक अलग कक्ष में स्टेशन भवन में अथवा संलग्न भवन में रखा जाएगा। इस कक्ष में ताला बंद रखा जाएगा। ताले की डुप्लीकेट चाबियाँ होंगी। एक चाबी स्टेशन मास्टर कार्यालय में तथा दूसरी प्रभारी चिकित्सा अधिकारी के कार्यालय में लगे शीशे के आमुख वाले सीलबंद बक्से में सुरक्षित रखी जाएंगी।
16. **टूल एवं प्लांट रजिस्टर में प्रविष्टियाँ :** ए.आर.एम.ई. स्केल- I (चिकित्सा राहत यान) और स्केल- II उपकरण कक्ष की सामग्रियों को संबंधित सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी के टूल एवं प्लांट रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा।
17. **निरीक्षण पुस्तिका :** चिकित्सा राहत यान तथा स्केल-II उपकरण कक्ष में निरीक्षण पुस्तिका उपलब्ध कराई गई है। सभी निरीक्षणकर्ता अधिकारी निरीक्षण पुस्तिका में अपने हस्ताक्षर प्रमाणित करने के साथ उपकरण से संबंधित जो भी टिप्पणी दे देना चाहें दर्ज करेंगे। इसका अनुरक्षण स्वच्छता से किया जाएगा।
18. **प्राथमिक चिकित्सा उपकरण तथा स्ट्रेचर :** चिकित्सा विभाग दुर्घटनास्थल के दोनों ओर के स्टेशनों और ट्रेनों में उपलब्ध फर्स्ट-एण्ड बॉक्स तथा स्ट्रेचरों का तुरंत प्रबंध करेगा एवं तीव्रतम साधनों से दुर्घटना स्थल पर भिजवाने के लिए व्यवस्था करेगा।

प्रत्येक प्राथमिक चिकित्सा देने वाले को यह याद रहना चाहिए कि यात्री ट्रेनों के सभी गार्डों के पास किसी भी आपातकाल के लिए पूर्णतया सुसज्जित प्राथमिक चिकित्सा बक्से उपलब्ध रहते हैं तथा प्रत्येक प्राथमिक चिकित्सा देने वाले को उसकी सामग्रियों/उपकरणों तथा उनका प्रयोग विधि से भली-भाँति परिचित होना चाहिए।

19. **किसी भी दुर्घटना में आवश्यक समझे जाने वाले उपकरण :** किसी भी दुर्घटना के लिए नितान्त आवश्यक समझे जाने वाले उपकरण निम्नवत् हैं:-

यदि दुर्घटना रात्रि में हुई हो या राहत कार्य रात में चलने की संभावना हो तो इमरजेंसी इलेक्ट्रिक लाइटें तथा पेट्रोमैक्स लालटेन।

- (क) मौसम के अनुरूप कैनवास के छाजन
- (ख) स्थल पर प्राथमिक फील्ड ड्रेसिंग आदि करने के लिए थैला सदैव साथ में रखा जाए और
- (ग) चपटी खपच्चियाँ

## 20. ब्रेक-डाउन स्पेशल :

(क) **खड़ा करना (स्टेबलिंग)** : ब्रेक डाउन स्पेशल को इस प्रयोजनार्थ अलग से बनाये गए उपयुक्त साइडिंग में क्रेन तथा वाहनों के साथ पूर्णतया तैयार रखा जाएगा।

मंडल रेल प्रबंधक, मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल इंजीनियर, मंडल यांत्रिक इंजीनियर तथा यातायात, इंजीनियरिंग तथा यांत्रिक विभागों के सहायक अधिकारी तथा नियंत्रक कार्यालय, जब भी आवश्यकता हो, ब्रेक डाउन स्पेशल के लिए आदेश जारी कर सकते हैं। ब्रेक डाउन स्पेशल का आदेश जारी करते समय, यह वांछनीय है कि कार्य की प्रकृति तथा प्रयोग किए जाने वाले इंजन एवं चल स्टाक की संख्या तथा प्रकार का उल्लेख किया जाए।

(ख) **ब्रेक डाउन गैंग** : ब्रेक डाउन गैंग के स्टाफ का चयन करते समय, लोको फोरमैन जहाँ तक संभव हो, उन कार्मिकों का चयन करें, जो रेल आवासों में या ऐसे स्थानों पर रहते हो जहाँ से उन्हें आपातकाल में आसानी से बुलाया जा सके। फोरमैन के पास शेड में नियुक्त कार्मिकों तथा उनके द्वारा अधिग्रहित आवासों की सूची उपलब्ध रहेगी। चयनित कार्मिकों को सचेत किया जाए कि जब भी वे अपने आवासों को 01 घंटे या उससे अधिक समय के लिए छोड़ते हैं तो इसकी सूचना लोको फोरमैन को दें या जहाँ जा रहे हैं वहाँ का पता घर पर अपने आश्रितों को देकर जाएं, ताकि आवश्यकता पड़ने पर उन्हें बुलाया जा सके।

(ग) **ब्रेक डाउन स्पेशल – ठहरने का स्थिति एवं विन्यास** : ब्रेक डाउन स्पेशल/ एम.एफ.डी. के ठहराव वाले स्टेशनों के नाम तथा उपलब्ध चालित क्रेनों के विवरण की सूची नीचे दी गई तालिका में है।

**नोट** : पूर्वोत्तर रेलवे के पास लखनऊ मंडल के मात्र गोरखपुर में 140 टन डीजल हाइड्रोलिक ब्रेक डाउन क्रेन है।

(घ) **अनुरक्षण** : स्टेशन के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा ब्रेक डाउन स्पेशल का मासिक निरीक्षण किया जाएगा, जिसमें वे देखेंगे कि सभी उपकरण सूची के अनुसार उपलब्ध हैं तथा अच्छी तरह से कार्यरत अवस्था में हैं। वाहनों की जांच भी उनकी अच्छी दशा के लिए की जाएगी।

(ड.) **ब्रेक डाउन स्पेशल का निरीक्षण** :

(i) निम्नलिखित अधिकारियों द्वारा ब्रेक डाउन स्पेशल का समेकित रूप से मासिक निरीक्षण किया जाएगा :-

(क) स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक

(ख) लोको फोरमैन

(ग) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (समाडि)

(घ) विद्युत फोरमैन, जनित्र संयंत्र (जेनरेटर प्लांट) के मामले में

(ड.) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेलपथ), यदि वहां इंजीनियरिंग की टूल वैन हो।

(च) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (सिगनल एवं दूरसंचार)

(छ) सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी, यदि वहां चिकित्सा राहत उपकरण हो।

(ज) मुख्य कर्षण (ट्रैक्शन) फोरमैन/ओ.एच.ई., ट्रेक्शन ब्रेक डाउन वाहनों के मामलों में।

(ii) लोको फोरमैन तथा सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (समाडि) यांत्रिकीय भाग, विशेष रूप से क्रेन और चल स्टाक की यांत्रिक दशा की जांच करेंगे।

(iii) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) इंजीनियरिंग टूल वैन की जांच करेंगे।

- (iv) सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (सिगनल एवं दूरसंचार) पोर्टेबल टेलीफोन उपकरण की अच्छी तरह से जांच करेंगे तथा यह सुनिश्चित करेंगे कि वह अच्छी तरह से कार्यरत अवस्था में हो एवं आपातकाल में प्रयोग हेतु तैयार हों। वे यह भी सुनिश्चित करेंगे कि पोर्टेबल टेलीफोन उपकरण पर तैनात कर्मचारी उसे प्रयोग करने में सक्षम हो। वह यह सुनिश्चित करेंगे कि जन सम्बोधन उपकरण आदि अच्छी तरह से चालू हालत में हो।
- (v) सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा राहत उपकरण की जांच करेंगे।
- (vi) मुख्य ट्रेक्शन फोरमैन/ओ.एच.ई. ट्रेक्शन ब्रेक डाउन वाहनों के टूल और उपकरण ठीक से कार्य कर रहे हैं इसकी जांच करेंगे।
- (vii) अधिकारियों द्वारा अपने संबंधित मंडलीय अधिकारियों तथा मंडल रेल प्रबंधक को निरीक्षण की संयुक्त रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी।

(झ) **चाबियां:-**

- (i) इंजीनियरिंग टूल वैन तथा यांत्रिक टूल वैन की चाबियां सामान्यतः प्रयोग हेतु क्रमशः सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) कार्यालय एवं लोकोशेड में रखी जाएंगी। इंजीनियरिंग टूल वैन तथा चिकित्सा टूल वैन की डुप्लिकेट चाबियाँ स्टेशन मास्टर कार्यालय में किसी सुस्पष्ट स्थान पर एक अलग सीलबंद कांच के आमुख वाले बक्से में (जिसमें चाबियों का उपयुक्त चिह्न दर्शाया जाएगा) आपातकाल में प्रयोग हेतु रखी जाएंगी, अर्थात् जब किन्हीं कारणवश सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) कार्यालय से अथवा लोकोशेड से चाबियां तुरंत उपलब्ध नहीं हो पाएं तो आपातकाल की स्थिति में, सील या कांच को तोड़कर चाबी प्रयोग हेतु निकाल ली जाए। प्रयोग के बाद इस चाबी को तुरंत कांच के आमुख वाले (जोकि नया उपलब्ध हो) बक्से में सीलबंद कर दिया जाएगा। इंजीनियरिंग तथा यांत्रिक टूल वैनों के आवधिक निरीक्षण के दौरान, निरीक्षणकर्ता अधिकारी द्वारा बक्से की सील तोड़कर चाबी निकाली जाएगी। जब निरीक्षण पूरा हो जाए तो निरीक्षणकर्ता अधिकारी चाबी को वापस बक्से में रखकर पुनः सीलबंद कर देंगे।
- (ii) जब कभी स्टेशन मास्टर कार्यालय में इंजीनियरिंग या यांत्रिक टूल वैन की चाबियां बक्से से निकाली जाएं एवं वापस पुनः बक्से में रखी जाएं, तब-तब स्टेशन मास्टर स्टेशन डायरी में तिथि तथा समय और कारण दर्शाते हुए इस तथ्य को दर्ज करेंगे।

(ञ) **पोर्टेबल जेनरेटिंग संयंत्र (जनरेटिंग प्लांट) :**

- (i) तेल से चलने वाले इंजन डायनमोयुक्त जनरेटर सेट वैगनों में ब्रेक डाउन स्पेशल के साथ मार्शल कर रखे जाते हैं।
- (ii) इन संयंत्रों का प्रयोग मुख्य रूप से दुर्घटनास्थल पर पोर्टेबल लैम्प के माध्यम से तारों इत्यादि से प्रकाशित करने के लिए किया जाता है।
- (iii) जिस यान में जेनरेटर रखा गया है, उसका अनुरक्षण ठीक उसी प्रकार किया जाएगा जैसा कि सामान्य प्रयोग में लाए जाने वाले अन्य कोचिंग स्टॉक का किया जाता है तथा इसका निरीक्षण विद्युत प्रभारी अधिकारी एवं जूनियर इंजीनियर (समाडि) द्वारा मासिक रूप से किया जाएगा।
- (iv) विद्युत प्रभारी अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए जनरेटिंग प्लांट तथा पोर्टेबल लाइटिंग उपकरण का निरीक्षण करेगा कि सभी उपकरण अच्छी तरह से चालू हालत में हैं एवं आपात स्थिति से निपटने के लिए तैयार हैं।



किए गए निरीक्षण तथा अनुरक्षण कार्य का विवरण प्लाण्ट के साथ उपलब्ध निरीक्षण पुस्तिका में दर्ज किया जाएगा।

- (v) मंडल/सहायक विद्युत इंजीनियर स्टेशन के अपने निरीक्षणों के दौरान संयंत्र (प्लांट) का निरीक्षण करेंगे और प्रत्येक तीन माह में कम से कम एक बार निरीक्षण पंजिका और जनरेटर तथा अन्य उपकरण की जांच करेंगे। वे स्वयं भी यह सुनिश्चित करेंगे कि प्लांट आदि को परिचालित करने के लिए चिन्हित कर्मचारी पूरी तरह से सक्षम हों और इसको चलाने के दौरान आने वाली चुनौतियों से भली-भांति परिचित हों।

**21. मंडल के अधिकारियों द्वारा समग्र दुर्घटना सहायता मशीनरी का संयुक्त निरीक्षण:**

- (i) समग्र दुर्घटना सहायता मशीनरी, अर्थात् ए.आर.एम.ई. स्केल-। (चिकित्सा राहत यान) और ब्रेक-डाउन स्पेशल का निरीक्षण वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी, वरिष्ठ मंडल इंजीनियर, मंडल चिकित्सा अधीक्षक, वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर तथा वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर की एक संयुक्त समिति द्वारा तीन माह में कम से कम एक बार किया जाएगा और निरीक्षण के परिणामों से संबंधित एक संयुक्त रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक को प्रस्तुत की जाएगी। वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी समिति के सचिव के रूप में कार्य करेंगे और आवधिक बैठक आयोजित कराने एवं संयुक्त रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक को प्रस्तुत करने के लिये उत्तरदायी होंगे। मंडल रेल प्रबंधक केवल नीतिगत, उपकरण अथवा ठहराव (स्टबलिंग) व्यवस्था में परिवर्तन संबंधी मामले ही मुख्य संरक्षा अधिकारी को आदेशार्थ या अनुमोदनार्थ प्रेषित करेंगे तथा शेष सभी मामलों का निस्तारण वे स्वयं करेंगे। प्रत्येक तिमाही के बाद वाले माह के अंत में मंडल रेल प्रबंधक द्वारा मुख्य संरक्षा अधिकारी को संयुक्त निरीक्षण की तिथिवार समेकित विवरण प्रस्तुत किया जाएगा।
- (ii) किसी भी प्रकार के चिकित्सा राहत उपकरण के आवधिक निरीक्षण में, प्रभारी चिकित्सा अधिकारी द्वारा मरहम-पट्टी और नाशवान एवं खराब होने वाले वस्तुओं की स्थिति पर विशेष ध्यान दिया जाएगा। वे उन उपभोग्य सामग्री तथा सीमित अवधि हेतु प्रभावी दवायें जो अपनी अंतिम तिथि से तीन माह के अंदर अवधि की हों, को उनके बक्से में से बदल देंगे तथा बक्से को करीब तीन घंटे से अधिक के लिए हवा लगवा देंगे और कीटों से बचाव के लिए परतों के बीच में ढेर सारी नैपथेलीन की गोलियाँ रखवा देंगे। संबंधित सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी विशेष रूप से पेट्रोमैक्स और अन्य लाइटों को जलाकर उनका सुचारुरूप से कार्य करना सुनिश्चित कर लेंगे और यह भी देख लेंगे कि पर्याप्त मात्रा में तेल, मैण्टल और माचिसों की उपलब्धता है। वे विशेष रूप से यह भी देखेंगे कि पानी का प्रबंध सही हो।
- (iii) सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा सामग्रियों को बदलने के लिए आकस्मिक मांगपत्र को फार्म एम.ओ.3 ए में भरकर भेजा जाएगा और मांग पत्र में लाल स्याही से 'दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरण के लिए' पृष्ठांकित भी किया जाएगा। जहां तक संभव हो, प्रभारी चिकित्सा अधिकारी भेजे गए मांग पत्र के अनुपालन का इंतजार किए बिना अस्पताल या डिस्पेंसरी के स्टॉक में से क्षतिग्रस्त सामानों को तुरंत बदल देंगे।
- (iv) निरीक्षण के उद्देश्य से चाबियों वाले बक्से की सील को तोड़ा जा सकता है। प्रत्येक निरीक्षण के उपरान्त संबंधित अधिकारी चाबियों को उनके लिए रखे गए बक्से में वापस रखकर पुनः सीलबंद कर देगा। आपातकाल में काँच को तोड़ कर चाबियों को निकाला जा सकता है। चाबियां पुनः वापस रखने के बाद संबंधित अधिकारी स्थानीय जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) से संपर्क करके शीशे के आमुख पटल को पुनः बदलवा देंगे।

अवपथन के दौरान प्रेक्षण हेतु प्रोफार्मा

1. दुर्घटना का विवरण :

(1) इस परिशिष्ट में दिए गए प्रोफार्मा को दुर्घटना स्थल पर यातायात निरीक्षक/परिचालन विभाग किसी प्रतिनिधि की उपस्थिति में संबंधित विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा भरा एवं उनके द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना चाहिये तथा दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाना चाहिये।

(2) प्रोफार्मा जांच की कार्यवाही का एक भाग होगा।

2. दुर्घटनास्थल का रेखाचित्र : इंजीनियरिंग प्रतिनिधि द्वारा पूरे दुर्घटनास्थल के क्षेत्र को लेते हुए आयामी रेखाचित्र तैयार किया जायेगा जो स्केल प्लान को तैयार करने के लिए उपयुक्त हो। आरेख तैयार करने के दौरान निम्नलिखित अनुदेशों का सावधानी से पालन किया जाना चाहिये:-

(1) आरेख में समुचित प्रकार से गाड़ी संख्या, तिथि, दुर्घटना स्थल की किलोमीटर अंकित किया जाना चाहिये।

(2) उत्तरी बिन्दु को दर्शाया जाना चाहिये।

(3) इसमें मुख्य रूप से संचलन की दिशा अंकित की जाए और दुर्घटना स्थल के आगे और पीछे के स्टेशनों के नाम भी अंकित किए जाएं।

(4) चक्का चढ़ने के स्थल(प्वाइंट आफ माउन्ट) के पीछे कम से कम 300 मीटर की दूरी तक और उतनी ही दूरी पीछे तक कवर कर ली जाए।

(5) एक जोड़ी लाइन द्वारा रेलपथ के प्रत्येक ट्रैक को दर्शाया जाए।

(6) समपार फाटक, टेलीफोन के खंभे/ओ.एच.ई मास्ट, पुल, सुरंग, ढलान, ढलान चिन्हों सहित ढलान खंभे, घुमाव, ट्रांजीशन की लंबाई के प्रारंभ और अंत में सीमांकन की स्थिति को दर्शाया जाए। इन्हें भी दर्शाया जाना चाहिये :-

(क) सभी अवपथित वाहनों की स्थिति और उनके द्वारा स्लीपरों पर या रेलों पर या गिट्टी पर छोड़े गए निशान।

(ख) दोनों ओर से रेल जोड़ो(रेल ज्वाइंट्स) की स्थिति सहित चक्का चढ़ने का बिंदु (प्वाइंट आफ माउन्ट)।

(ग) चक्का गिरने का बिंदु

(घ) प्रथम अवपथित वाहन के पहिया युग्म।

(ङ) वह स्थिति, जिसमें प्रत्येक खिसका हुआ रेल/माल डिब्बा या किसी रेल/माल डिब्बा का भाग एवं अलग होने वाले पुर्जों को पाया गया हो।

(च) सभी मामलों में, निकटतम किलोमीटर वाले खंभे और रेलपथ की मध्य रेखा से माप (डायमेंशन) दी जाए।

- (7) स्टेशन सीमा के भीतर दुर्घटना होने पर, स्टेशन के आरेख का पर्याप्त विवरण दर्शाया जाना चाहिये जिससे प्रभावित ट्रेन के संचलन को स्थल की पूर्ण व्याख्या भौगोलिक स्थिति के सापेक्ष की जा सके। दुर्घटना के समय सिगनल के संकेतों को सही रूप में चित्रित किया जाना चाहिये।
- (8) दुर्घटना स्थल को निर्धारित करने के लिए स्थायी संरचना से दुर्घटना स्थल की दूरी ठीक-ठीक दर्शाई जानी चाहिये।
- (9) दुर्घटना के कारण रेलपथ या ट्रेन संयोजन में हुए व्यवधान की सीमा को दर्शाने के लिए दूरियाँ इंगित की जानी चाहिये।
- (10) कार्यवाहियों के साथ सदैव एक अच्छा नक्शा(आरेख) संलग्न रहना चाहिए, जो अध्यक्ष द्वारा हस्ताक्षरित हो। यदि आवश्यक हो तो एक से अधिक नक्शे संलग्न किए जाने चाहिये, एक में यार्ड का नक्शा और उसकी कार्य पद्धति एवं दूसरे में अन्य विवरण यथा पहियों की स्थिति, पहियों के चिह्न आदि दर्शाए जाने चाहिये। पहले आरेख में ट्रैक की दोनों रेलों के लिए एक लाइन को दर्शाया जाना चाहिये तथा स्टेशन यार्ड के अधिकाधिक भाग को, जैसा आवश्यक समझा जाय (स्टेशन सीमा के अंदर दुर्घटना होने की स्थिति में), को समाहित किया जाना चाहिये। स्थिति से संबंधित सभी प्रासंगिक विवरण आरेख में समाविष्ट होने चाहिए। आरेख में एकदम दाएं डाउन साइड के टर्मिनल स्टेशन एवं बाएं अप साइड के टर्मिनल स्टेशन को दर्शाया जाना चाहिये। यदि स्टेशन सीमा के भीतर दुर्घटना होती है तो छोटा आरेख स्टेशन संचालन नियम आरेख पर आधारित होना चाहिये।
- (11) अन्य कोई विवरण, जो आवश्यक समझे जाएं।

## परिशिष्ट-I

### अवपथन के मामले में भरा जाने वाला प्रोफार्मा

#### दुर्घटना का विवरण :

- (1) इस परिशिष्ट में दिए गए प्रोफार्मा को दुर्घटना स्थल पर यातायात निरीक्षक/परिचालन विभाग किसी प्रतिनिधि की उपस्थिति में संबंधित विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा भरा जाना और उनके द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना तथा दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाना आवश्यक है।
- (2) प्रोफार्मा जांच की कार्यवाही का एक भाग होगा।

#### दुर्घटनास्थल का रेखाचित्र

इंजीनियरिंग प्रतिनिधि द्वारा पूरे दुर्घटनास्थल के क्षेत्र को लेते हुए स्केल प्लान को तैयार करने के लिए उपयुक्त आयामी रेखाचित्र तैयार किया जाए। आरेख तैयार करने के दौरान निम्नलिखित अनुदेशों का सख्ती से पालन किया जाए:-

- (1) आरेख में समुचित प्रकार से गाड़ी संख्या, तिथि, दुर्घटना स्थल की किलोमीटर अंकित किया जाना चाहिये।
- (2) उत्तरी बिन्दु को दर्शाया जाना चाहिये।
- (3) इसमें मुख्य रूप से संचलन की दिशा अंकित की जाए और दुर्घटना स्थल के आगे और पीछे के स्टेशनों के नाम भी अंकित किए जाएं।
- (4) चक्का चढ़ने के स्थल(प्वाइंट आफ माउन्ट) के पीछे कम से कम 300 मीटर की दूरी तक और उतनी ही दूरी पीछे तक कवर कर ली जाए।
- (5) एक जोड़ी लाइन द्वारा रेलपथ के प्रत्येक ट्रैक को दर्शाया जाए।
- (6) समपार फाटक, टेलीफोन के खंभे/ओ.एच.ई मास्ट, पुल, सुरंग, ढलान, ढलान चिन्हों सहित ढलान खंभे, घुमाव, ट्रांजीशन की लंबाई के प्रारंभ और अंत में सीमांकन की स्थिति को दर्शाया जाए। इन्हें भी दर्शाया जाना चाहिये :-
  - (क) सभी अवपथित वाहनों की स्थिति और उनके द्वारा स्लीपरों पर या रेलों पर या गिट्टी पर छोड़े गए निशान।
  - (ख) दोनों ओर से रेल जोड़ो(रेल ज्वाइंट्स) की स्थिति सहित चक्का चढ़ने का बिंदु (प्वाइंट आफ माउन्ट)।
  - (ग) चक्का गिरने का बिंदु
  - (घ) प्रथम अवपथित वाहन के पहिया युग्म।
  - (ङ) वह स्थिति, जिसमें प्रत्येक खिसका हुआ रेल/माल डिब्बा या किसी रेल/माल डिब्बा का भाग एवं अलग होने वाले पुर्जों को पाया गया हो।
  - (च) सभी मामलों में, निकटतम किलोमीटर वाले खंभे और रेलपथ की मध्य रेखा से माप (डायमेंशन) दी जाए।
- (7) स्टेशन सीमा के भीतर दुर्घटना होने पर, स्टेशन के आरेख का पर्याप्त विवरण दर्शाया जाना चाहिये जिससे प्रभावित ट्रेन के संचलन को स्थल की पूर्ण व्याख्या भौगोलिक स्थिति के सापेक्ष की जा सके। दुर्घटना के समय सिगनल के संकेतों को सही रूप में चित्रित किया जाना चाहिये।

- (8) दुर्घटना स्थल को निर्धारित करने के लिए स्थायी संरचना से दुर्घटना स्थल की दूरी ठीक-ठीक दर्शाई जानी चाहिये।
- (9) दुर्घटना के कारण रेलपथ या ट्रेन संयोजन में हुए व्यवधान की सीमा को दर्शाने के लिए दूरियों इंगित की जानी चाहिये।
- (10) स्लीपरो या अन्य ट्रैक संयोजनों पर पड़े किसी भी प्रकार के निशान को ट्रैक अथवा वाहन के सापेक्ष उसकी सटीक स्थिति में स्पष्ट रूप से दर्शाई जानी चाहिये।
- (11) टूटे हुए भाग अथवा बाहरी वस्तुएँ यदि पाई जाये तो आरेख में उनकी स्थिति रेलपथ के सापेक्ष स्पष्ट रूप से दर्शायी जानी चाहिये।
- (12) कार्यवाहियों के साथ सदैव एक स्वच्छ नक्शा संलग्न रहना चाहिए, जो अध्यक्ष द्वारा हस्ताक्षरित हो। यदि आवश्यक हो तो एक से अधिक नक्शा संलग्न किए जाएं, एक में यार्ड का नक्शा और उसकी कार्य प्रणाली दर्शाई जाए एवं दूसरे में अन्य विवरण यथा पहियों की स्थिति, पहियों के चिह्न आदि दर्शाए जाएं। पूर्व में ट्रैक की दोनों रेलों के लिए एक लाइन को दर्शाया जाए। स्टेशन सीमा के अंदर दुर्घटना के मामले में स्टेशन यार्ड के भाग को भी लेना आवश्यक है। मामले से संबंधित सभी आवश्यक विवरण नक्शे में अवश्य होने चाहिए। नक्शे में एकदम दाएं डाउन साइड के टर्मिनल स्टेशन एवं बाएं अप साइड के टर्मिनल स्टेशन को दर्शाया जाए। यदि स्टेशन सीमा के भीतर दुर्घटना होती है तो स्टेशन संचालन नियम आरेख पर आधारित छोटा नक्शा दिया जाए।
- (13) अवपथित वाहन या वाहनों की जाँच उन त्रुटियों के लिये की जानी चाहिये जो दुर्घटना के कारण नहीं हुई हों किन्तु जिनके कारण सम्भवतः दुर्घटना हुई हो एवं इस सम्बंध में नोट बनाया जाना चाहिये।
- (14) रेलपथ का अन्तिम अनुरक्षण किस तिथि को किया गया था यह सुनिश्चित करने के लिये गैंग चार्ट/डायरी की जाँच की जानी चाहिये
- (15) अन्य कोई विवरण, जो आवश्यक समझे जाएं।

## रेलपथ

मिट्टी				
क्र. सं.	प्रकार यथा— रेतीली, भुरभुरी, बंजर, काली आदि.	स्थिति — दृढ़, गीली, दलदली आदि	निर्माण	८
1	2	3	4	5

गिट्टी							
प्रकार— पत्थर, बंजर, बालू, राख आदि.	स्लीपर के निचले तल तक की गहराई से.मी. में यह दर्शाते हुए कि साफ है अथवा जमी हुई.	जल निकास	पैकिंग ढीली है या ठीक है.	बाहरी ओर से शोल्डरों की चौड़ाई से.मी. में.			
				रेल		स्लीपर के किनारों से	
				बायां	दायां	बायां	दायां
6	7	8	9	10	11	12	13

स्लीपर				रेल	
प्रकार— लकड़ी, सी.एस.टी.—9, इस्पात नली आकार की आदि	स्थिति — नया, पुराना, खराब, अप्रयोज्य आदि.	घनत्व	चौकोर है अथवा नहीं.	भार	घिसाव की स्थिति (यदि घिसावट अधिक है तो रेल की रूपरेखा संलग्न करें).
14	15	16	17	18	19

रेल का बांधना यथा डॉग स्पाइक कुंजियाँ, टाई-बार, कॉटर, लूज़ जॉ आदि.		रेल जोड़		
संख्या बिछाए गए प्रति स्लीपर की सीट पर	स्थिति — ढीली है या कसी हुई.	स्थिति — ऊचा उठा, बिगड़ा, नीचा इत्यादि.	अव्यवस्थित अथवा वर्गाकार.	प्रभावित खण्ड में क्रीप का विस्तार
20	21	22	23	24

फिशप्लेट, फिश बोल्ट तथा अन्य पुजों में दरार या टूट फूट संबंधी सामान्य टिप्पणी.	तोड़-फोड़ रोकने के उपाय यथा रिवर्स जॉ, वेल्ड की हुई रेल इत्यादि.	चढाई वाले बिंदु (प्लॉइंट) की लोकेशन.		अवपथन स्थल की स्थिति	
		क्या सीधा, वक्र पर या पारगमन पर है.	क्या निचले ढलान पर, समतल पर या ऊपर उठती ढाल और सैग पर है.	क्या सीधा, वक्र पर या पारगमन पर है.	क्या निचले ढलान पर, समतल पर या ऊपर उठती ढाल और सैग पर है.
25	26	27	28	29	30

#### टिप्पणी:-

- (1) बायां और दायां गाड़ी संचलन की दिशा के अनुसार है।
- (2) जब खराबी स्पष्ट और निर्विवादित रूप से तोड़-फोड़ और/या ट्रैक पर बाधा के कारण हो, तो कॉलम (2) से कॉलम कॉलम (25) तक के आंकड़े एकत्रित नहीं किए जाएंगे।
- (3) केवल टूटे हुए रेलपथ की वह सामग्री जो कि निर्विवाद रूप से दुर्घटना के बाद नहीं टूटा है, उसे कॉलम सं. 25 में भरा जाए और उसे संरक्षित किया जाएगा।
- (4) कॉलम सं. 26 को तभी भरा जाए जब अवपथन का कारण तोड़-फोड़ होने की सम्भावना हो।
- (5) ग्रेड लाइन के परिकल्पित जंक्शन के दोनो ओर झोल 90 मीटर तक होती है इसके लिये कालम 28 एवं 30 भरें।
- (6) कर्वों पर अवपथन की स्थिति में लकड़ी के स्लीपरों के लिए कॉलम 14 एवं 15 में प्रविष्टि, यह स्पष्ट करते हुए की जाय कि बियरिंग प्लेट्स का प्रावधान किया गया था कि नहीं, अवश्य की जाए।

रेलपथ की माप		वरसाइन (शरज्या)		क्रॉस लेवल मिमी में (+) अधिक (-) कम	
1	स्टेशन सं.				
2	दूरी अलग-अलग मीटर में				
3	गोज वास्तविक से ढीला या कसा मिला, 3 मिमी तक सही.				
4	भार रहित स्थिति में.				क्रॉस लेवल मिमी में (+) अधिक (-) कम
5	लदान की स्थिति में.				
6	स्लीपरों या रेल के ऊपर के निशान.				
7	रेलों पर घर्षण या रगड़ने के चिह्न.				
8	प्लैट कर्व के लिए रेलों पर प्रचलन पर निर्धारित 62 फीट या 40 फीट (12 मी.) की जीवा (कॉर्ड).				
9	31 फिट अथवा उससे छोटी जीवा (कॉर्ड). जो तीव्र कर्वों के लिये अवश्यक समझी गई हो (बी.जी. एंव एम.जी. पर 30से तीव्र).				
10	वक्रांश के संक्रमण की लंबाई और निर्धारित बाह्य उत्थान सामान्य संरेखण से संबंधित टिप्पणियाँ.				



लोको (डीजल एवं विद्युत)

दुर्घटना (अवपथन) के मामले में भरा जाने वाला प्रोफार्मा, जब दुर्घटना में इंजन शामिल हो  
(सूचनाएं लोको विभाग द्वारा भरी जाएं)

1. आधारभूत सूचना
  - (क) दुर्घटना की तिथि
  - (ख) गाड़ी संख्या
  - (ग) लोको (इंजन) की श्रेणी
  - (घ) लोको संख्या
  - (ङ.) लोको निर्माण का वर्ष एवं स्थान
  - (च) इंजन का मूल(बेस) शेड
  - (छ) पिछले पीओएच की तिथि और स्थान
  - (ज) पिछले पीओएच के बाद चला किमी.
  - (झ) पिछले बड़े निरीक्षण की तिथि व स्थान
  - (ञ) पिछले अनुसूचित(शेड्यूल) निरीक्षण की तिथि व स्थान
  - (ट) क्या कोई अनुसूचित(शेड्यूल) किया जाना शेष(ओवर ड्यू) है?

2. ऐसे संरक्षा मदों का संक्षिप्त विवरण दें जो अनुपलब्ध हैं या उपलब्ध हों परंतु खो गए हों या खराब हों। क्या इंजन के साथ निम्नलिखित उपलब्ध हैं –

संरक्षा फिटिंग	प्रवधान	कार्यरत
हेडलाइट		
स्पीडोमीटर		
स्पीड रिकार्डर		
फ्लैशर लाइट		
हार्न		
ब्रेक सिस्टम		
विद्युत सुरक्षा का विवरण (केवल विद्युत इंजन में आग लगने की स्थिति में)		
रिले	कार्यरत/अकार्यरत/अलग किया हुआ	
ऑक्जिलरी सर्किट में अर्थ फॉल्ट (क्यूओए)		
पॉवर सर्किट में ओवर करंट (क्यूएलएम)		
रैक्टिफायर ब्लॉक में ओवर करंट (क्यूआरएसआई)		
पॉवर सर्किट में अर्थ फॉल्ट (क्यूओपी)		
टाइम लैग रिले (क्यू44)		

3. (क) इंजन की क्षति (संक्षिप्त विवरण)  
 (ख) इंजन की क्षति की लागत (रूपये में)
4. निम्नलिखित के अनुसार जांचें एवं प्रेक्षणों को दर्ज करें –
- (क) दुर्घटना के पश्चात कंट्रोल हैंडिल, कटआउट कॉक आदि की स्थिति।  
 (ख) ब्रेक सिंक्रोनाइजिंग वॉल्व की कार्यशीलता– कार्यरत है अथवा नहीं।  
 (ग) दुर्घटना के पश्चात ब्रेक ब्लॉक की स्थिति– लगाया गया अथवा नहीं।  
 (घ) कैटल गार्ड की अवस्था।  
 (ङ) एक्सल बॉक्स में रोलर बियरिंग के जाम होने का कोई निशान ।  
 (च) यदि कोई कॉयल स्प्रिंग टूटा अथवा अपने स्थान से खिसका हो तो टिप्पणी दें।  
 (छ) इंजन की यांत्रिकीय खराबी के संबंध में, जिसमें इंजन का सुरक्षित संचलन प्रभावित हो सकता  
 था, पर कोई टिप्पणी

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

5. सभी श्रेणी के लोको के पहियों के माप

क्र सं	विवरण	प्रेक्षण मान (मिमी में)			अभ्युक्तियां
			बायां	दायां	
1.	चलने के दौरान पहिये का व्यास	1 2 3 4 5 6			केवल रिम की कम मोटाई के कारण पहिया टूटने के मामले में पहिये का आकार खराब घोषित करने की सीमा से कम के लिए प्रासंगिक है।
2.	पहिये की कोर(व्हील फ्लेंज) की मोटाई	1 2 3 4 5 6			सूचना सामान्यतः दो रोड(टू रोड) के मामलों में प्रासंगिक है।
3.	पहिये की जड़(व्हील रूट) का घिसना	1 2 3 4 5 6			
4.	ट्रेड घिसना(ट्रेड वियर)	1 2 3 4 5 6			ट्रेड घिसाव(ट्रेड वियर) को व्हील गेज फेस (फ्लेंज के बैक फेस से ) से बीजी में 63.5 मिमी पर तथा मीटर गेज में 57 मिमी पर मापा जाना चाहिए।
5.	एक्सल का यू.एस. टी., पिछले यू.एस.टी. जांच की तिथि दर्शाएं				एक्सल टूटने के मामले में सूचना प्रासंगिक है।
6.	<b>व्हील गेज:</b> व्हील गेज जांचने लेने के लिए एक ही एक्सल के दोनों पहियों की भीतरी परिधि पर बराबर दूरियों पर तीन माप लेकर उसके औसत को दर्ज किया जाए।	1 2 3 4 5 6			सभी माप अन-कैंटेड ट्रैक के स्पर्शी सतह पर ली जाएगी। ये माप अनलोडेड पहिया के लिए है, जिसे विखण्डित करने के बाद कारखाने ले जाया जाय। यह सूचना केवल पहिये की डिस्क खिसकने/धुरे के मुड़ने के मामलों में प्रासंगिक है। संरक्षा के लिए, ट्रैक की माप के लिए लागू सीमाओं के समान ही पहिये की माप के लिए भी सीमा लागू है।

**नोट :-**

- (1) डीजल इंजन में पहिया नंबर— एक शार्टहुड के नीचे ट्रक का बाहरी छोर धुरा है और पहिये की गिनती लॉगहुड की ओर बढ़ती जाती है, जबकि विद्युत इंजन में पहिया नंबर—एक कैब-1 के नीचे का बाहरी छोर साइड है (कैब-1 इंजन की वह साइड होती है जिसमें कंप्रेसर होते हैं और कैब-2 इंजन की साइड होती है जिसमें ए.आर.एन.ओ. कंवर्टर होता है) और पहियों की गिनती कैब-2 की ओर बढ़ती जाती है।
- (2) डब्ल्यूएपी 5 इंजनों को छोड़ कर शेष सभी बी.जी. रेल इंजनों के लिए पहियों की माप आरडीएसओ के ड्राइंग सं. एसके.डीएल. 3592 के व्हील गेज के अनुरूप किया जाना है। डब्ल्यूएपी 5 इंजनों के लिए आरडीएसओ के ड्राइंग सं. एसके.डीएल 4446 एवं एसके.डीएल 4447 का अनुसरण किया जा सकता है।
- (3) सभी माप शेड में समान सतह पर ट्रैक को स्पर्श कराते हुए लिया जाना है।
- (4) अनुरक्षण नियमावली में दी गई सर्विस सीमा अच्छे अनुरक्षण कार्य के लिए है तथा ये संरक्षा सीमाएं नहीं हैं।

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

6. दुर्घटना के बाद विद्युत और डीजल रेल इंजन की माप के लिए प्रोफार्मा (जिन इंजनों का उल्लेख इस प्रोफार्मा में नहीं है, उसका माप भी इसी प्रकार से किया जा सकता है)

क्र.सं.	विवरण	प्रेषण मान (मिमी. में)	अभ्युक्तियां
1.	बफर ऊंचाई		सभी माप एक समान सतह पर ट्रैक पर स्पर्श कराते हुए ली जाएगा। यह माप केवल तभी लिया जाना आवश्यक है जब अंतिम डिब्बे (ट्रेलिंग स्टॉक) में बफर हो।
2.	लेटरल क्लियरेंस	पिछला धुरा (एक्सल) (1,3,4 एवं 6)	केवल डब्ल्यूडीएम2, डब्ल्यूडीएम2सी, डब्ल्यूडीजी4, डब्ल्यूडीएस6, डब्ल्यूएमएम4, डब्ल्यूसीजी2, वाईडीएम4, डब्ल्यूसीएमएम1, डब्ल्यूसीएमएम2, वाईडीएम4ए, डब्ल्यूडीजी2, डब्ल्यूसीएमएम3, डब्ल्यूएजी5, डब्ल्यूएजी9, डब्ल्यूएजी7, डब्ल्यूएपी1, डब्ल्यूसीएजी1 एवं डब्ल्यूएपी4 लोको के लिए लागू।
		बीच के एक्सल (2 एवं 5)	केवल डब्ल्यूडीएम2, डब्ल्यूडीएम2सी, डब्ल्यूडीजी4, डब्ल्यूडीएस6, डब्ल्यूएमएम4, डब्ल्यूसीजी2, वाईडीएम4, डब्ल्यूसीएमएम1, डब्ल्यूसीएमएम2, वाईडीएम4ए, डब्ल्यूडीजी2, डब्ल्यूसीएमएम3, डब्ल्यूएजी5, डब्ल्यूएजी7, डब्ल्यूएजी9, डब्ल्यूएपी1, डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूडीपी2, डब्ल्यूएपी3, डब्ल्यूएपी6 एवं डब्ल्यूसीएजी1 लोको के लिए लागू।
3.	लेटरल क्लियरेंस	पिछला एक्सल (1,3,4 एवं 6)	केवल डब्ल्यूडीपी1 एवं डब्ल्यूएपी5 लोको के लिए लागू।
4.	एक्सल बाक्स और पैडेस्टल लाइनर के बीच लांगिट्यूडिनल क्लियरेंस – (सभी एक्सलों के लिए)		केवल डब्ल्यूडीएम2, डब्ल्यूडीएम2सी, डब्ल्यूडीएम5, डब्ल्यूडीएस6, डब्ल्यूएमएम4, डब्ल्यूसीजी2, डब्ल्यूएजी5, वाईडीएम4, वाईडीएम4ए, डब्ल्यूडीजी2, डब्ल्यूसीएमएम3, डब्ल्यूएजी7, डब्ल्यूएपी4, डब्ल्यूडीपी1, डब्ल्यूसीएजी1 एवं डब्ल्यूएपी1 लोको के लिए लागू।
6.	एक्सल बाक्स और पैडेस्टल लाइनर के बीच लांगिट्यूडिनल क्लियरेंस – (बीच के एक्सल के लिए)		केवल डब्ल्यूएपी3, डब्ल्यूएपी6, डब्ल्यूडीपी2 लोको के लिए लागू
7.	रेल सतह से रेल गार्ड की ऊंचाई		

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए

पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)
-------------------	----------------------	--------------------

**दुर्घटना में शामिल कोचों के लिए माप तालिका(मेज़रमेंट टेबल)**

**टिप्पणी:** निम्नलिखित के अतिरिक्त सभी अवपथित वाहनों के विस्तृत विवरण दिए जाने चाहिये –

- (1) जब इंजन अवपथन के कारण वाहन अवपथित हुए हों।
- (2) जब पहिये पर निशानों की जांच करने से पहला अवपथित वाहन स्पष्ट हो जाता है, तब केवल पहले अवपथित वाहन का ही विवरण दिया जाना चाहिये।
- (3) जब स्पष्ट और अविवादित कारण तोड़-फोड़ या ट्रैक पर कोई बाधा हो।

क्र. सं.	दुर्घटना की तिथि	गाड़ी सं.	बी.पी.सी. के विवरण के साथ उस स्टेशन जहां से इसे जारी किया गया तथा इंजीनियर (समाडि) का नाम का नाम, जिसने इसे जारी किया।	कोच सं.	प्रकार	यांत्रिक कोड	टेयर टन में	वहन क्षमता	निर्माण तिथि	वापसी तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पीओएच का विवरण		‘सी’ अनुसूची / आईओएच का विवरण		ब्रेक का प्रकार एयर / वायुदाब (वैक्यूम)		इंजन से स्थिति	पहिये और एक्सल फेस का विवरण (किसी पहिये / एक्सल के टूटने की स्थिति में)
तिथि	कारखाना	तिथि	कारखाना			एक्सल फेस का विवरण	डिस्क के हब पर अल्ट्रासॉनिक विवरण
12	13	14	15	16	17	18	19
						1 बायां	1 बायां
						1 दायां	1 दायां
						2 बायां	2 बायां
						2 दायां	2 दायां
						3 बायां	3 बायां
						3 दायां	3 दायां
						4 बायां	4 बायां
						4 दायां	4 दायां

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पहिया एवं धुरा (एक्सल)			
निर्माणकर्ता/आरए/ आरडी से संबंधित पहियों के डिस्क पर अंकित विवरण (किसी पहिया/ एक्सल के टूटने के मामले में)	पहिये की गेज (मिमी में)* (चार स्थानों पर ली गई)	धुरा के मुड़े होने या धुरा पर पहिये के शिप्ट होने संकेत	टायर डिफेक्ट गेज से व्हील प्रोफाइल की माप के बाद प्रेक्षण (अच्छा/अस्वीकार्य)**
20	21	22	23
1बायां	1		1.बायां
1दायां			1दायां
2बायां	2		2बायां
2दायां			2दायां
3बायां	3		3बायां
3दायां			3दायां
4बायां	4		4बायां
4दायां			4दायां

\* पहिये की गेज को /kqjk के केन्द्र पर से पार कराते हुए ऊर्ध्वाधर प्लेट पर मापा जाना है।

\*\* पहिये की प्रोफाइल केवल टायर डिफेक्ट गेज के साथ जांची जानी है। (संदर्भ: आईआरसीए भाग-iv नियम सं. 2.95, 3.2.2 एवं एस4 22.1, प्लेट सं. 45 से 53)

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)



## रोलर बियरिंग

(जब रोलर बियरिंग कारण के रूप में सम्मिलित हो)

/kqjk बॉक्स, रियर फ्रंट कवरों की स्थिति	फेस कवर प्लेट की स्थिति	लॉकिंग प्लेट एवं स्टड्स की स्थिति	रोलर बियरिंग एवं उसके पुर्जों की स्थिति
<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए

पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)
-------------------	----------------------	--------------------

बफर की ऊंचाई (अलग कर एवं री-रेल करने के बाद मिमी. में समतल सतह ट्रैक पर माप लिया जाना है)	चढ़ने के बिन्दु(पॉइंट आफ माउन्ट) व अवपथन तथा दुर्घटना के कारण किसी प्रकार के टूट-फूट पर विचार करने की स्थिति में टूटे भाग का विवरण स्थल की स्थिति के साथ।	कोच में कोई अन्य खराबी जो अवपथन का कारण बने या योगदान देने वाली हो।	दुर्घटना के कारण कोच में हुई क्षति की सूची	अन्य प्रेक्षण
<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>32</b>
छोर 1बायां				
छोर 1दायां				
छोर 2बायां				
छोर 2दायां				

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए

पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)
-------------------	----------------------	--------------------

## दुर्घटना में शामिल वैगन के लिए माप तालिका

**टिप्पणी:** निम्नलिखित के अतिरिक्त सभी अवपथित वाहनों के विस्तृत विवरण दिए जाने चाहिये –

- (1) जब इंजन अवपथन के कारण वाहन अवपथित हुए हों।
- (2) जब पहिये पर निशानों की जांच करने से पहला अवपथित वाहन स्पष्ट हो जाता है, तब केवल पहले अवपथित वाहन का ही विवरण दिया जाना चाहिये।
- (3) जब स्पष्ट और अविवादित कारण तोड़-फोड़ या ट्रैक पर कोई बाधा हो।

क्र. सं.	दुर्घटना की तिथि	ट्रेन सं.	बी.पी.सी. के विवरण के साथ उस स्टेशन जहां से इसे जारी किया गया तथा इंजीनियर (समाडि) का नाम का नाम, जिसने इसे जारी किया।	वैगन सं.	प्रकार	यांत्रिक कोड	टेयर टन में	वहन क्षमता	निर्माण तिथि	वापसी तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पीओएच का विवरण		आरओएच का विवरण		पे लोड टन में		लादी गई वस्तु	स्टेशन		इंजन से स्थिति
तिथि	शॉप	तिथि	डिपो	लेबल से	वास्तविक भार से		से	तक	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

बफर की ऊंचाई	पहिया एवं धुरा मुख संबंधी विवरण (किसी पहिया/धुरा के टूटने की स्थिति में)			
अनकैंटेड लेवल ट्रैक पर अलग करने तथा पुनः टैक पर चढ़ाने (री-रेल) के बाद मापी गई	धुरा के सिरों का विवरण	डिस्क के हब पर अल्ट्रासॉनिक विवरण	पहिए की डिस्क पर खुदे हुए निर्माणकर्ता/आर.ए./आर.डी. संबंधी मुहर का विवरण	
22	23	24	25	
अंतिम सिरा 1 बायां	बायां 1	बायां 1	बायां 1	
	दायां 1	दायां 1	दायां 1	
अंतिम सिरा 1 दायां	बायां 2	बायां 2	बायां 2	
	दायां 2	दायां 2	दायां 2	
अंतिम सिरा 2 बायां	बायां 3	बायां 3	बायां 3	
	दायां 3	दायां 3	दायां 3	
अंतिम सिरा 2 दायां	बायां 4	बायां 4	बायां 4	
	दायां 4	दायां 4	दायां 4	

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पहिया एवं धुरा

पहिए की चौड़ाई मिमी. में* (चार स्थानों पर नापी गई)		टायर डिफेक्ट गेज के साथ पहिए प्रोफाइल मापने के बाद प्रेक्षण (अच्छा/अस्वीकार्य)**
26		27
1		
2		
3		
4		

\* धुरे के मध्य बिंदु को लेते हुए क्षैतिज सतह पर और खाली होने की स्थिति में पहिए की चौड़ाई को मापा जाए।

\*\* पूरे पहिए की जांच केवल टायर डिफेक्ट गेज से ही की जाए (संदर्भ: आई. आर.सी.ए.भाग.- 3 नियम सं 3.2.2(ग) और 4.18.1, प्लेट सं 57 से 66)

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

**धुरा बॉक्स (मात्र आइ.आर.एस. स्टॉक के लिए)**

( दुर्घटना का कारण जब प्लेन बियरिंग की विफलता हो तभी अभिलिखित किया जाए)

मि.मी. में ब्रास की मोटाई	बॉक्स तथा ब्रास की स्थिति	सोल प्लेट की स्थिति	जर्नल की स्थिति	मि.मी. में जर्नल के कॉलर तथा ब्रास के बीच की दूरी ( क्लियरेंस)
28	29	30	31	32

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया जाए		
पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (यातायात)

एक्सेल(धुरा) गार्ड (केवल आई.आर.एस.स्टॉक के लिए) (दुर्घटना का कारण जब प्लेन बियरिंग की विफलता हो तभी अभिलिखित किया जाए)				रॉलर बियरिंग (दुर्घटना का कारण जब रॉलर बियरिंग की विफलता हो तभी अभिलिखित किया जाए)		
मि.मी. में एक्सेल एवं एक्सेल गार्ड के बीच की दूरी (लेटरल विलयरेंस)	क्या एक्सेल गार्ड एक्सेल बॉक्स के साथ ठीक से कार्य कर सकता है	एक्सेल बॉक्स के मुक्त संचलन को रोकने के लिए क्या एक्सेल गार्ड मुड़ गया है अथवा क्षतिग्रस्त हो गया है	ब्रिडल बार के संबंध में अभ्युक्तियां	फेस कवर प्लेट की स्थिति	लॉकिंग प्लेट तथा स्टड्स की स्थिति	रॉलर बियरिंग तथा उसके पुर्जों की स्थिति
33	34	35	36	37	38	39

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया जाए		
पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (यातायात)

स्प्रिंग तथा स्प्रिंग गियर (केवल इस स्टॉक के लिए)

कोई टूट/दरार/गायब शैकल तथा शैकल पिन	टेयर के अंदर लेवल अनकाटेंड ट्रैक पर रि-रेलिंग के बाद मि.मी. में स्प्रिंग का केंबर (केवल लेमिनेटेड स्प्रिंग के लिए)	एक्सेल लोड
40	41	42

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेल पथ)

बोगी		
मि.मी. में साइड बियरर पर ऊर्ध्वाधर (वर्टिकल) क्लियरेंस (केवल क्लियरेंस टाइप साइड बियरर वाले स्टॉक के लिए )	क्या एक से अधिक वैगन पर लोड है	क्या वाहनों में कोई अन्य खराबी है जो कि अवपथन का कारण बना हो
43	44	45

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेल पथ)

ट्रैक पर चढ़ने(प्वाइंट आफ माउन्ट) एवं अवपथन के सन्दर्भ में क्षतिग्रस्त पुर्जों एवं एनकी स्थिति का विवरण	दुर्घटना के कारण वैगन को होने वाली क्षति की सूची	अन्य प्रेक्षण
46	47	48

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया जाए		
पर्यवेक्षक (लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेल पथ)

### सिगनल एवं दूरसंचार (ब्लॉक)

स्टेशन का नाम / केबिन						
ब्लॉक सेक्शन	गाड़ी कार्य प्रणाली - ब्लॉक के प्रकार	कार्य यंत्र	दोनों स्टेशनों पर ब्लॉक यंत्र के कम्प्यूटेटर / स्लाइड की स्थिति	टी.एस.आर. अभिरक्षा में ली गयी या नहीं	टी.एस.आर. में अभिलेखित किसी भी दिशाओं में पहले के तीन संचलों की प्रविष्टियां	टी.एस.आर. में कोई कमी अथवा ओवरराइटिंग
1	2	3	4	5	6	

क्या अंतिम रोक सिगनल बाक से इंटरलॉक किया गया है यदि ऐसा है तो क्या कोई दोष पाया गया	क्या ई.एस. आर.अथवा एम.एस.आर. उपलब्ध कराया गया और क्या वह ठीक से कार्य कर रहा था	ब्लॉक उपकरण के साथ छेड़-छाड़ करने वाला व्यक्ति बी.एस.मैन.या एस.एम.या अन्य अनाधिकृत व्यक्ति	एकल लाइन टोकन संख्या तथा गाड़ी संख्या तथा उस खंड पर प्रयोग में टोकन की संख्या	ब्लॉक कार्य में पायी गयी कोई अन्य अनियमितता	अभ्युक्तियां
7	8	9	10	11	12

**सिगनल एवं दूरसंचार (प्वाइंट एवं सिगनल)**

**स्टेशन/केबिन का नाम**

क्षति का विवरण	क्या रॉड द्वारा संचालित या डी.डब्ल्यू द्वारा संचालित या विद्युत द्वारा संचालित	क्या की लॉक या ई.एफ.पी. एल. के साथ फिट	क्या लॉक बार के साथ फिट था या ट्रैक सर्किट का प्रावधान है	क्या लीनियर डिटेक्टर या रोटरी डिटेक्टर (डायरेक्ट डिटेक्टर) या रोटरी डिटेक्टर (इनडायरेक्ट डिटेक्टर) या इलेक्ट्रिक डिटेक्टर युक्त	प्वाइंट के लीवर तथा/या डिटेक्टर की स्थिति
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

शामिल प्वाइंट का बचाव करने वाले सिगनल लीवर की स्थिति	प्वाइंट स्विच तथा लॉक स्लाइड का नोट किया गया परिमाप	दुर्घटना के तुरंत पहले प्वाइंट पर किया गया अंतिम संचलन तथा क्या सिगनल मूवमेंट था अथवा सिगनल रहित	संबंधित सिगनलों द्वारा प्रदर्शित संकेत तथा सिगनल आर्म की स्थिति	लॉक प्लंगर की स्थिति क्या पूरी तरह प्लंज्ड या उससे इतर, डाइमेंशन के साथ	परिमाप क्लियरेंस इत्यादि के साथ रेल टेबल के संदर्भ में लॉक बार की स्थिति
<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>

प्रभावित पुर्जों के स्केच के साथ स्ट्रेचर बार/लॉक बार/डिटेक्टर राड इत्यादि की क्षति	असामान्य क्लियरेंस, यदि कोई हो, के विवरण के साथ पुर्जों अथवा प्वाइंट एसेम्बली में पाई गई कोई अन्य असामान्यताएं	विवरण के साथ सिगनल फिटिंग्स तथा पुर्जों में पाई गई अन्य असमानताएं	अभ्युक्तियां
<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>

**नोट**—पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के मामले में डाटा लॉगर रिपोर्ट के साथ अलग से विस्तृत विवरण दिया जाए।



**परिशिष्ट-II**

**दुर्घटना मामले में दंड के मानक**

(संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्रांक – 99/संरक्षा (ए एवं आर) 6/1 दिनांक 23.04.99 )

-:-

- नोट:- (i) 'डी' कर्मचारी: दुर्घटना के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार कर्मचारी ।  
 'एस' कर्मचारी: कर्मचारी जो द्वितीय स्तर पर जिम्मेदार पाए जाते हैं। इनके मामले में दुर्घटना/इंजन विफलता में उनके उत्तदायित्व की सीमा के अनुसार दंड दिया जाएगा। अनुशासनिक प्राधिकारी इस सम्बंध में अपने विवेक का प्रयोग करेंगे।  
 डब्लू आई पी - संचयी प्रभाव से वेतनवृद्धि को रोकना।  
 डब्लू आई टी – संचयी प्रभाव के बिना वेतनवृद्धि को रोकना।
- (ii) यदि कर्मचारी का उत्तदायित्व स्पष्ट हो तो अनुशासनिक प्राधिकारी न्यूनतम दण्ड अवश्य आरोपित करेंगे। जब भी अपील किया जाए तो अपील प्राधिकारी द्वारा कारकों, यथा कर्मचारी के पूर्व सेवा के अभिलेख को ध्यान में रखा जाना चाहिये। अनुशासनिक प्राधिकारी स्वयं दुर्घटना के तथ्यों तथा परिस्थितियों के संदर्भ में ही केस का निस्तारण किया जाना चाहिये।

दुर्घटना की प्रकृति	न्यूनतम जुर्माना
1. टक्कर जिसमें गाड़ी सम्मिलित हो- (अ) मानव-जीवन की हानि होने पर  (ब) मानव-जीवन की हानि न होने पर	(अ)'डी' कर्मचारी-बर्खास्तगी  (ब)'एस' कर्मचारी – दीर्घ दण्ड (v), (vi) या (vii)  (अ)'डी' कर्मचारी – सेवा से निष्कासन (ब) 'एस' कर्मचारी-दीर्घ दण्ड (v) या (vi)
2. निवारित टक्कर जिसमें गाड़ी सम्मिलित हो-	(अ)'डी' कर्मचारी –सेवा से निष्कासन (ब) 'एस' कर्मचारी – दीर्घ दण्ड (v) या (vi)
3. गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना	लोको पायलट की पूर्णतया लापरवाही के कारण-निष्कासन या अनिवार्य सेवानिवृत्ति, निचली-ग्रेड में पदावनति-यदि वहां कोई सहायक कारक जैसे गाड़ी के चलनत रहने के दौरान ब्रेक-पावर की हानि, जिसका इंजन का प्रभार लेते पड़ताल नहीं किया जा सकता था।
4. लोको पायलटों द्वारा निर्धारित गति से तेज(ओवर स्पीडिंग) चलना(टक्कर, निवारित टक्कर एवं खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना से इतर मामले में, जिसके लिए उपर्युक्त मदों (1) से (3) में दंड निर्धारित किए गए हैं।	

<p>(i) जिसके परिणामस्वरूप यात्री गाड़ी का अवपथन हुआ हो जिसमें मानव जीवन की हानि हुई हो।</p> <p>(ii) जिसके परिणामस्वरूप यात्री गाड़ी का अवपथन हुआ हो जिसमें मानव जीवन की हानि न हुई हो।</p> <p>(iii) जिसके परिणामस्वरूप मध्य खंड में मुख्य लाइन पर अथवा स्टेशन सीमाओं के अन्दर मालगाड़ी का अवपथन हुआ हो—</p> <p>(iv) जिसके परिणामस्वरूप मुख्य लाइन से इतर स्टेशन यार्ड में माल गाड़ियों का अवपथन</p>	<p>बर्खास्तगी, यदि वहां पर कोई भी सहयोगी कारकों जैसे ट्रैक या रॉलिंग स्टाक की त्रुटि न हो, निष्कासन, यदि यहां पर ऐसे अंशदायी कारक हों</p> <p>निष्कासन, यदि ट्रैक या रॉलिंग स्टाक में त्रुटि जैसे कोई अन्य सहयोगी कारक न हो, 'सी' अथवा 'बी' ग्रेड में मूल रूप से कार्यरत को तीन वर्ष के लिए 'सी' ग्रेड में पदावनति तथा 'सी' ग्रेड में मूल रूप से कार्यरत को तीन वर्षों के लिए शंटर में पदावनति साथ ही दोनों मामलों में वरिष्ठता की हानि।</p> <p>वरिष्ठता की हानि के साथ एक से तीन वर्षों के लिए शंटर में पदावनति।</p> <p>'सी' ग्रेड लोको पायलट में पुनः स्थापित होने पर वरिष्ठता की हानि हुए बिना, क्षति की मात्रा के आधार पर एक से तीन वर्षों के लिए शंटर में पदावनति</p>
<p>5. गर्म-धुरा (हाट-एक्सल) अथवा अन्य दोष पूर्ण वैगन का पता लगाने में विफलता के कारण अवपथन जिसके लिए लोको पायलट/ गार्ड उत्तरदायी ठहराए जा सकते हैं, यदि यह दृश्यता की सीमा के अन्दर हो।</p>	<p>यात्री गाड़ी के मामले में अगले निम्न ग्रेड में पदावनति। माल गाड़ी के मामले में वरिष्ठता की हानि के साथ 3 वर्ष के लिए स्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIP)</p>
<p>6. गर्म-धुरा अथवा अन्य दोषपूर्ण वैगन का पता करने में विफलता के परिणामस्वरूप अवपथन जिसके लिए स्टेशन कर्मचारी/केबिन कर्मचारी उत्तरदायी ठहराए जा सकते हैं अथवा पूर्व के स्टेशन द्वारा गर्म-धुरा के संबंध गाड़ी को नियंत्रित करने हेतु दी गई सूचना पर गाड़ी को रोकने में विफल होने पर।</p>	<p>यात्री गाड़ी के मामले में— निष्कासन। माल गाड़ी के मामले में अगले निचले ग्रेड में पदावनति, यदि निम्नतम ग्रेड में कार्यरत हो, तीन वर्ष के लिए स्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIP)</p>
<p>7. शंटिंग के दौरान स्टेशन पर अवपथन:—</p> <p>(i) सिगनलों का पालन न करना, जिसमें हैण्ड सिगनल या बिना प्रस्थान प्राधिकार के गाड़ी चलाना सम्मिलित है, जिसके लिये लोको पाइलट दोषी हो।</p> <p>(ii) गाड़ी को नियंत्रित करने में लोको-पाइलट के विफल हो जाने के कारण।</p>	<p>2 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)</p> <p>2 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)</p>

<p>8. ब्लाक-नियमों का उल्लंघन (जिसके कारण टक्कर या निवारित टक्कर न हुई हो ) जैसा की समुचित लाइन क्लियर के बिना गाड़ी का खंड में प्रवेश, इंजीनियरिंग कार्य के लिए ब्लॉक की गई गलत लाइन पर गाड़ियों का आगमन आदि, बिना ब्लाक सुरक्षा(प्रोटेक्शन) के मैटेरियल ट्राली को लाइन पर रखना आदि।</p>	<p>टाइम-स्केल में निचले ग्रेड में पदावनति।</p>
<p>9. रक्षित समपार फाटकों पर दुर्घटना</p> <p>(i) गेटमैन द्वारा गेट बंद करने में विफल होना</p> <p>(ii) उपलब्ध नियमों के अंतर्गत संचलन की अनुमति देने के पूर्व समपार फाटकों को बंद किया जाना सुनिश्चित करने में स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर का विफल होना।</p> <p>(iii) गेट सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के पूर्व लोको पाइलट द्वारा नियमों के पालन में विफलता।</p> <p>(iv) जहाँ ब्लाक नियमों का उल्लंघन होना सिद्ध न हुआ लेकिन लोको पाइलट/गार्ड या अन्य स्टाफ के स्तर पर सतर्कता की कमी सिद्ध हुई हो।</p>	<p>बर्खास्तगी, यदि मानव जीवन की हानि हुई हो, निष्कासन यदि मानव-जीवन की हानि न हुई हो।</p> <p>वरिष्ठता हानि के साथ निचले ग्रेड या पद पर पदावनति (यदि निम्नतम ग्रेड में कार्यरत हो, तीन वर्ष के लिए स्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIP)।</p> <p>वरिष्ठता की हानि के साथ निचले ग्रेड में पदावनति</p> <p>2 वर्ष 11 माह के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)।</p>
<p>10. मानव रहित समपार फाटकों पर लोको पाइलट के स्तर पर सतर्कता की कमी अथवा सीटी-बोर्ड पर पहुँचने पर सीटी देने में विफलता के कारण दुर्घटना।</p> <p>(i) दुर्घटना जिसमें मानव-जीवन की हानि हुई हो।</p> <p>(ii) जहाँ मानव जीवन की हानि न हुई हो।</p>	<p>निचले ग्रेड में पदावनति।</p> <p>01 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)।</p>

<p>11. सवारी एवं मालडिब्बा की खराबी अथवा अनुचित प्रकार से लोड को संरक्षित करने या से.इं./समाडि द्वारा लोड को अनुचित प्रकार से संरक्षित करने का पता लगाने में विफलता ।</p> <p>(i) जिसके परिणामस्वरूप मेन लाइन, मध्य-खंड या स्टेशन सीमा के अन्दर अवपथन हुआ हो ।</p> <p>(ii) जिसके परिणामस्वरूप मेन लाइन से इतर स्टेशन यार्ड में अवपथन हुआ हो ।</p>	<p>पहले अपराध के लिए 2 वर्ष 11 माह के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT) । दूसरे अपराध के लिए वरिष्ठता की हानि के साथ 03 वर्ष के लिए निचले ग्रेड में पदावनति । (यदि कोई कर्मचारी जैसे कि से.इं./समाडि निम्नतम ग्रेड में हो तो वरिष्ठता की हानि के साथ वेतनमान में 03 स्तरों पर कमी; यदि कर्मचारी वेतन के निचले स्तर पर हो जहाँ 03 स्तरों में कमी किया जाना संभव न हो, तो 03 वर्ष के लिए स्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIP) ।</p> <p>बिना किसी स्थायी प्रभाव तथा बिना वरिष्ठता की हानि के, उपर्युक्त मद सं.(i) के समान ।</p>
<p>12. इंजन की खराबियाँ</p> <p>(i) शॉप या शेड में मरम्मत या रखरखाव में लापरवाही के कारण दुर्घटना ।</p> <p>(ii) शॉप या शेड में मरम्मत या रखरखाव में लापरवाही अथवा लोको पाइलट द्वारा दोषपूर्ण इंजन प्रयोग के कारण इंजन-विफलता का होना ।</p>	<p>पहले अपराध के लिए वरिष्ठता की हानि के साथ टाइम-स्केल में निचले ग्रेड में पदावनति । दूसरे अपराध के लिए वरिष्ठता की हानि के साथ निचले ग्रेड में पदावनति तथा तीसरे अपराध के लिए निष्कासन ।</p> <p>पहले अपराध के लिए 01 वर्ष के लिए पास और पी.टी.ओ. पर रोक । दूसरे अपराध के लिए 01 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT) तथा तीसरे अपराध के लिए वर्षों के लिए निचले ग्रेड में पदावनति ।</p>
<p>13. टक्कर या निवारित टक्कर से इतर यातायात कर्मचारियों की विफलता—</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. गलत सेटिंग/पॉइंटों में हेर-फेर</li> <li>2. त्रुटिपूर्ण संकेतन(सिगनलिंग)</li> <li>3. गलत मार्शलिंग</li> <li>4. अत्यधिक/असमान लदान अथवा अनुचित प्रकार से लोड को संरक्षित करना ।</li> </ol>	<p>वरिष्ठता की हानि के साथ निचले ग्रेड में पदावनति ।</p> <p>03 वर्ष के लिए स्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIP) ।</p> <p>वेतन के टाइम-स्केल में निचले ग्रेड तक कमी ।</p> <p>03 वर्षों तक के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)</p>

<p>14. सिगनल एवं अन्तर्पार्शन(इंटरलॉकिंग) विफलता/सिगनल एवं अन्तर्पार्शन दोष जिसके लिए अनुरक्षण स्टाफ उत्तरदायी ठहराए जाते हैं जिसके परिणामस्वरूप—</p> <p>(क) यात्री गाड़ी की दुर्घटना जिसमें मानव-जीवन की हानि हुई हो</p> <p>(ख) यात्री गाड़ी एवं माल गाड़ी की दुर्घटना जिसमें मानव-जीवन की हानि न हुई हो</p> <p>(ग) मध्य खंड में मेन लाइन पर अथवा स्टेशन सीमाओं के अंतर्गत मालगाड़ी का अवपथन</p> <p>(घ) मेन लाइन से इतर स्टेशन-यार्ड में माल-गाड़ी का अवपथन</p>	<p>(i) जिसके कारण इंटरलॉकिंग में शॉट-सर्किट किया गया हो / अक्रियाशील बनाया गया हो 'डी' स्टाफ-बर्खास्तगी 'एस' स्टाफ- मद (v), (vi) एवं (vii) के अंतर्गत दीर्घ दंड</p> <p>(ii) दोष पूर्ण अनुरक्षण मरम्मत के कारण इंटरलॉकिंग खराब हो गया हो 'डी' स्टाफ-निष्कासन 'एस' स्टाफ- मद (v), (vi) के अंतर्गत दीर्घ दंड</p> <p>(iii) 'डी' स्टाफ- निष्कासन 'एस' स्टाफ- मद (v), (vi) के अंतर्गत दीर्घ दंड</p> <p>(iv) 'डी' स्टाफ - मद (vi) 'एस' स्टाफ -मद (v)</p> <p>(v) 'डी' स्टाफ-मद (vi) 'एस' स्टाफ-मद (iv) या (v)</p> <p>(vi) डी स्टाफ-मद (v) एस.स्टाफ- मद (iv)</p>
--	---

### सिविल-इंजीनियरिंग विभाग

**नोट** (i) 'डी' स्टाफ- दुर्घटना के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार कर्मचारी ।

'एस' स्टाफ- पर्यवेक्षक/जूनियर इंजीनियर/सीनियर सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) एवं पी डब्लू एम सहित कर्मचारी जो परोक्ष रूप से जिम्मेदार पाए जाते हैं जिनके समुचित निरीक्षण एवं समय पर निवारक उपाय न करना एवं शिथिल पर्यवेक्षण दुर्घटना का कारण हो सकता हो।

ऐसे मामलों में आरोपित किया जाने वाला दण्ड दुर्घटना के कारकों के स्तर पर निर्भर करेगा। इस मामले में अनुशासनिक प्राधिकारी अपने विवेक का प्रयोग करेगा। शिथिल पर्यवेक्षण एवं आवधिक निरीक्षण न किए जाने के मामले में जिम्मेदारी सुनिश्चित करते समय उस अवधि के खण्ड प्रभारी पर्यवेक्षक को भी जिम्मेदार ठहराया जाएगा।

(ii) यदि कर्मचारी का उत्तरदायित्व स्पष्ट हो तो अनुशासनिक प्राधिकारी न्यूनतम दण्ड अवश्य आरोपित करेंगे। जब भी अपील किया जाए तो अपील प्राधिकारी द्वारा कारकों, यथा कर्मचारी के पूर्व सेवा के अभिलेख को ध्यान में रखा जाना चाहिये। अनुशासनिक प्राधिकारी स्वयं दुर्घटना के तथ्यों तथा परिस्थितियों के संदर्भ में ही केस का निस्तारण किया जाना चाहिये।

दुर्घटना की प्रकृति	न्यूनतम दण्ड
<p>1. रेलपथ में बड़ी खराबी जैसे कि बकलिंग, घिसे हुए स्विच तथा क्रॉसिंग एवं गेज का फैलाव</p> <p>(i) जिसके परिणामस्वरूप यात्री गाड़ी का अवपथन हुआ हो</p> <p>(ii) जिसके परिणामस्वरूप मध्य खंड के मेन लाइन पर अथवा स्टेशन सीमाओं के अन्दर मालगाड़ी का अवपथन हुआ हो</p> <p>(iii) जिसके परिणामस्वरूप मेन लाइन के अतिरिक्त स्टेशन-यार्ड में माल गाड़ी का अवपथन हुआ हो</p>	<p>(अ) 'डी' स्टाफ</p> <p>(i) बर्खास्तगी, यदि जीवन की हानि हुई हो ।</p> <p>(ii) सेवा से निष्कासन यदि जीवन की हानि न हुई हो ।</p> <p>(ब) 'एस' स्टाफ— वरिष्ठता की हानि के साथ 03 वर्ष के लिए निचले ग्रेड में पदावनति। कोई स्टाफ जैसे—जूनियर इंजी.(रेल पथ) जो न्यूनतम ग्रेड में हो का वरिष्ठता की हानि के साथ 03 तीन स्तरों में वेतनमान में कमी। यदि 03 तीन स्तरों में वेतनमान में कमी संभव न हो ऐसे में वरिष्ठता हानि के साथ 03 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक(WIT)।</p> <p>(अ) 'डी' स्टाफ— वरिष्ठता की हानि के साथ निचले ग्रेड में तीन वर्षों हेतु पदावनति। कोई स्टाफ जैसे—जूनियर इंजी.(रेल पथ) जो न्यूनतम ग्रेड में हो का वरिष्ठता की हानि के साथ 03 तीन स्तरों में वेतनमान में कमी। यदि 03 तीन स्तरों में वेतनमान में कमी संभव न हो ऐसे में वरिष्ठता हानि के साथ 03 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)।</p> <p>(ब) 'एस' स्टाफ— समय वेतनमान में निचले स्तर पर (03) वर्ष के लिए पदावनति जिसमें ऐसी अवधि की समाप्ति पर भविष्य के वेतन-वृद्धियों पर स्थगन के प्रभाव के साथ ।</p> <p>(अ) 'डी' स्टाफ— भविष्य वेतन वृद्धि पर स्थगन के प्रभाव के बिना निचले स्तर के समय वेतनमान में 02 वर्ष के लिए पदावनति।</p> <p>(ब) 'एस' स्टाफ— जहां स्टाफ अधिकतम ग्रेड पर पहुंच गया हो 02 वर्ष 11 महीने के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT) अथवा 02 वर्ष के लिए पास/पी.टी.ओ. पर रोक</p>
<p>2. अन्य रेल पथ संबंधी खराबियां जैसे क्रॉस लेवल या लो ज्वाइंट और कर्व में दोष पूर्ण संरेखन(एलाइनमेंट) इत्यादि।</p> <p>(i) जिसके परिणामस्वरूप यात्री गाड़ी का अवपथन हुआ हो</p>	<p>(अ) 'डी' स्टाफ—</p> <p>(i) सेवा से निष्कासन यदि मानव जीवन की हानि हुई हो ।</p> <p>(ii) यदि मानव जीवन की हानि न हुई हो तो वरिष्ठता की हानि के साथ 03 वर्ष की अवधि के लिए निचले ग्रेड में पदावनति।</p> <p>कोई स्टाफ जैसे—जूनियर इंजी.(रेल</p>

	<p>पथ) जो न्यूनतम ग्रेड में हो, का वरिष्ठता की हानि के साथ 03 तीन स्तरों में वेतनमान में कमी। यदि 03 तीन स्तरों में वेतनमान में कमी संभव न हो तो ऐसे में वरिष्ठता हानि के साथ 03 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT)।</p> <p>(ब) 'एस' स्टाफ— समय वेतनमान में निचले स्तर पर (03) वर्ष के लिए पदावनति जिसमें ऐसी अवधि की समाप्ति पर भविष्य के वेतन-वृद्धियों पर स्थगन के प्रभाव के साथ।</p>
(ii) परिणामस्वरूप मध्य खंड के मेन लाइन पर अथवा स्टेशन सीमाओं के अंतर्गत मालगाड़ी का अवपथन	<p>(अ) 'डी' स्टाफ—वरिष्ठता की हानि के साथ एक से तीन वर्षों के लिए निचले ग्रेड में पदावनति।</p> <p>(ब) 'एस' स्टाफ— बिना वेतन वृद्धि के एक से तीन वर्षों की अवधि के लिए समय वेतनमान में पदावनति।</p>
(iii) जिसके परिणामस्वरूप स्टेशन यार्ड या मेन-लाइन से इतर माल गाड़ी का अवपथन हुआ हो	<p>(अ) 'डी' स्टाफ— भविष्य वेतन वृद्धि पर स्थगन के प्रभाव के बिना निचले स्तर के समय वेतनमान में एक से 03 वर्षों के लिए पदावनति।</p> <p>(ब) 'एस' स्टाफ—जहां स्टाफ अधिकतम ग्रेड पर पहुंच गया हो, 01 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT) अथवा पास/पी.टी.ओ. पर रोक</p>
3. विविध कारणों जैसे गिट्टी, रेल पथ सामग्रियों इत्यादि को ठीक से न उतारने के कारण रेल पथ का अतिलंघन(इन्फ्रिंजमेंट), विनाश, रेल पथ के खोले जाने, बह जाने की स्थिति में रेल पथ कर्मचारी की उपेक्षा अथवा रेल पथ की सुरक्षा करने में विफल होना।	दुर्घटना के गम्भीरता तथा हुई क्षति के अनुसार 03 वर्षों के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT) अथवा निचले ग्रेड में पदावनति अथवा सेवा से निष्कासन
4. दुर्घटना के संदर्भ में, रेल पथ दोषों के कारण साइडिंग तथा अन्य नान-रनिंग लाइनों में शंटिंग के दौरान	अनुरक्षण न किये जाने तथा अन्य परिस्थितियों के अनुसार, यदि कर्मचारी अधिकतम ग्रेड पर पहुंच गया हो तो 01 वर्ष के लिए अस्थायी रूप से वेतन वृद्धि पर रोक (WIT) अथवा पास/पी.टी.ओ. पर रोक

विद्युत विभाग के कर्मचारियों के लिए

(अ) यात्री गाड़ी की दुर्घटना जिसमें मानव-जीवन की हानि हुई हो।	सेवा से निष्कासन।
(ब) यात्री गाड़ी की दुर्घटना जिसमें मानव-जीवन की हानि न हुई हो।	(i) निचले ग्रेड में पदावनति (ii) यदि स्टाफ निम्नतम ग्रेड में हो तो निचले स्तर में पदावनति
(स) अग्नि दुर्घटना जिसमें मानव जीवन की हानि हुई हो।	सेवा से निष्कासन
(द) अग्नि दुर्घटना जिसमें मानव जीवन की हानि न हुई हो।	(i) निचले ग्रेड में पदावनति (ii) निचले स्तर पर अवनत करना यदि स्टाफ निचले ग्रेड पर हों।

**नोट:- रेल कर्मचारी (अनुशासन एवं अपील नियम) 1968 के अनुसार दीर्घ दंड मानक दीर्घ दंड (नियम-6)**

- (v) खण्ड(iii-ब) में यथा उपबंधित के सिवाय, विनिर्दिष्ट कालावधि के लिए में वेतन के काल वेतनमान में निचले स्तर में अवनति इन अतिरिक्त निर्देशों के साथ कि ऐसी कालावधि के समाप्ति पर यह उसकी भावी वेतनवृद्धियों को रोकने का प्रभाव रखेगा अथवा नहीं।
- (vi) वेतन ग्रेड, पद या सेवा, के निचले काल वेतनमान में पदावनति, उस ग्रेड या पद या सेवा में, जिससे रेल सेवक पदावनत कर दिया गया था, पुनःस्थापन की शर्तों और उस श्रेणी, पद या सेवा में ऐसे पुनःस्थापन पर उसकी वरिष्ठता और वेतन के बारे में अतिरिक्त निर्देशों सहित या रहित;
- (vii) अनिवार्य सेवानिवृत्ति
- (viii) सेवा से निष्कासन जिसे सरकारी या रेल प्रशासन के अंतर्गत भविष्य के रोजगार के लिए अयोग्यता नहीं माना जाएगा।
- (ix) सेवा से पदच्युति (बर्खास्तगी) जिसे सरकारी या रेल प्रशासन के अंतर्गत भविष्य के रोजगार के लिए सामान्यतः एक अयोग्यता मानी जाएगी।



## परिशिष्ट-III

### अनुग्रह राशि का भुगतान

गाड़ी दुर्घटनाओं एवं अनहोनी घटनाओं में शामिल लोगों को राहत- पीड़ितों को अनुग्रह भुगतान :

1. किसी दुर्घटना में, जैसा कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124 में परिभाषित किया गया है, मृत अथवा घायल अधिकृत(बोनाफाइड) यात्रियों के आश्रितों को तथा रक्षित समपार फाटक दुर्घटना पर जिसमें प्रथमदृष्टया रेलवे उत्तरदायी हो सड़क उपयोगकर्ताओं को देय अनुग्रह राशि का भुगतान निम्नानुसार होगा:-

	दुर्घटना का प्रकार	मृत्यु के मामले में अनुग्रह राशि	गंभीर चोट के मामले में अनुग्रह राशि	साधारण चोट के मामले में अनुग्रह राशि
1	गाड़ी दुर्घटना की स्थिति में (जैसा कि रेल अधिनियम 1989 की धारा 124 के अंतर्गत परिभाषित है)	रु. 50,000/- (पचास हजार रुपये मात्र)	रु. 25,000/- (पच्चीस हजार रुपये मात्र)	रु. 5,000/- (पांच हजार रुपये मात्र)
2	मानवयुक्त समपार पर दुर्घटना की स्थिति में (प्रथमदृष्टया रेलवे के उत्तरदायी होने पर)	रु. 50,000/- (पचास हजार रुपये मात्र)	रु. 25,000/- (पच्चीस हजार रुपये मात्र)	रु. 5,000/- (पांच हजार रुपये मात्र)

2. रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124-ए में परिभाषित अनपेक्षित घटना (untoward incident) में मृत/ घायल के लिए अनुग्रह राशि की दर निम्नानुसार होगी:-
  - (i) मृत्यु होने की स्थिति में - 15,000/-
  - (ii) गंभीर रूप से घायल होने की स्थिति में - 5,000/-
  - (iii) साधारण रूप से घायल होने की स्थिति में - 5,00/-
3. मानवरहित समपार पर दुर्घटना के मामले में कोई अनुग्रह स्वीकार्य नहीं है।
  - (i) मानवरहित समपारों पर अनाधिकार प्रवेशी, ओएचई से विद्युत की चपेट में आए व्यक्ति एवं सड़क उपयोगकर्ताओं को कोई अनुग्रह राशि भुगतान स्वीकार्य नहीं है।
  - (ii) मानवयुक्त समपार फाटक दुर्घटना, जिसमें प्रथमदृष्टया रेलवे उत्तरदायी हो, में घायल सड़क उपयोगकर्ता को स्वीकार्य अनुग्रह राहत की राशि की गणना देय क्षतिपूर्ति की राशि पर की जाएगी। यदि रेलवे के विरुद्ध अपकृत्य नियम (law of torts) के अन्तर्गत कार्रवाई तर्कसंगत है और न्यायालय द्वारा वास्तव में स्वीकृत किया गया हो।
  - (iii) अनुग्रह राशि का भुगतान ड्यूटी पर कार्यरत रेलवे कर्मचारियों के चलती गाड़ी से मृत अथवा घायल होने पर भी किया जाएगा यथा चलती गाड़ी से रेलपथ पर कार्य कर रहे गैंगमैन के दुर्घटनावश पहिये के नीचे आ जाना।
  - (iv) घायल व्यक्तियों को स्थल पर ही तत्काल चिकित्सीय सुविधा उपलब्ध कराने एवं ऐसी जाँच जैसी तर्कसंगत हो, के पश्चात, महाप्रबंधक द्वारा नामित वरिष्ठ वेतनमान अधिकारी द्वारा स्थल पर ही प्राथमिकता के आधार पर भुगतान की स्वीकृति/व्यवस्था की जानी चाहिये

**नोट:-** ये निर्देश 1 अगस्त, 2012 से प्रभावी होंगे.

## शुद्धि पर्चियों की सूची

शुद्धि संख्या	पर्ची जारी होने की तिथि	प्राप्ति की तिथि	प्राप्तकर्ता का हस्ताक्षर	नियम का संदर्भ तथा वह पृष्ठ जिसमें शुद्धि व संयोजन किया जाना है	
				नियम	पृष्ठ

## शुद्धि पर्चियों की सूची

शुद्धि संख्या	पर्ची जारी होने की तिथि	प्राप्ति की तिथि	प्राप्तकर्ता का हस्ताक्षर	नियम का संदर्भ तथा वह पृष्ठ जिसमें शुद्धि व संयोजन किया जाना है	
				नियम	पृष्ठ

## शुद्धि पर्चियों की सूची

शुद्धि संख्या	पर्ची जारी होने की तिथि	प्राप्ति की तिथि	प्राप्तकर्ता का हस्ताक्षर	नियम का संदर्भ तथा वह पृष्ठ जिसमें शुद्धि व संयोजन किया जाना है	
				नियम	पृष्ठ

## शुद्धि पर्चियों की सूची

शुद्धि संख्या	पर्ची जारी होने की तिथि	प्राप्ति की तिथि	प्राप्तकर्ता का हस्ताक्षर	नियम का संदर्भ तथा वह पृष्ठ जिसमें शुद्धि व संयोजन किया जाना है	
				नियम	पृष्ठ