दक्षिण मध्य रेलवे

दुर्घटना नियमावली

2012

(संशोधन पर्ची सं.6 सहित)

सरकारी उपयोग के लिए

आमुख

प्रस्तावना

केंद्रीय सरकार, रेल अधिनियम, 1989 की धारा 122 के अंतर्गत नियमावली बनाने के लिए प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करती है. इसके अनुरूप, दुर्घटना नियमावली में समाविष्ट नियमों को भारतीय रेल साधारण नियमावली के अध्याय-VII (सा.व सहा.नि.6.01) के सहायक नियम के रूप में माना जाए.

यह नियमावली, दक्षिण मध्य रेलवे की दुर्घटना नियमावली (1994 संस्करण) का अधिक्रमण करती है और इसमें सभी पूर्ववर्ती नियम पुस्तिकाओं की 10 तक की संशोधित पर्चियां शामिल की गई हैं.

सभी पदाधिकारी, विशेषकर वे पदाधिकारी जिन्हें दुर्घटना संबंधी स्थितियों का सामना करना पड़ता है, के लिए अत्यंत आवश्यक है कि उन्हें दुर्घटना नियमावली के प्रावधानों, साधारण एवं सहायक नियमों और समय-समय पर जारी आनुषंगिक योजनाओं के प्रावधानों से पूरी तरह परिचित हों.

कर्मचारी जिन्हें दुर्घटना के समय विशेष ड्यूटी सौंपी जाती है, के पास इस नियमावली की प्रति होना आवश्यक है और उन्हें इस दुर्घटना नियमावली में उल्लिखित विषयों की जानकारी होनी चाहिए. यदि इन नियमों में कोई गलती/त्रुटि हो तो उसे मुख्य परिचालन प्रबंधक के ध्यान में लाया जाए.

इस नवीन नियमावली में यदि कोई संशोधन किया जाता है तो कर्मचारियों को संशोधित पृष्ठों की पूर्ति की जाएगी. कर्मचारी की यह जिम्मेदारी होगी कि वे इस नियमावली को अद्यतन रखें तथा संशोधित पृष्ठों को "संशोधित पर्चियों का रिकार्ड" शीर्षक में इसकी प्रविष्टि करें.

यह नियमावली रेल प्रशासन की धरोहर है और कर्मचारी अपनी सेवानिवृत्ति के समय इसे वापस कर दिया जाए.

सिकंदराबाद
दि..24-02-2012

(सुनील के. अग्रवाल)
मुख्य परिचालन प्रबंधक
दक्षिण मध्य रेलवे

<u>प्राक्कथन</u>

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुरूप और कार्यक्षेत्र में नियमों की व्यवहार्यता को देखते हुए सभी नियमों की समीक्षा कर इस नवीन दुर्घटना **नियमावली** का प्रकाशन किया गया है.

इस **नियमावली** के संशोधन और अद्यतन में काफी परिश्रम किया गया है इस कार्य के लिए दक्षिण मध्य रेलवे के विभिन्न विभागों से राय और सुझाव मांगे गए थे. मुख्य परिचालन प्रबंधक **कार्यालय** के नियम अनुभाग और संरक्षा विभाग द्वारा सभी नियमों का उनकी गुणवत्ता के आधार पर समीक्षा की गई है.

अध्यायों की आवश्यकता को देखते हुए पुनः वर्गीकृत और पुनः नामित किया गया है. पिछले दुर्घटना **नियमावली** के सभी नियमों को नये अध्यायों में उनकी विशिष्टता के आधार पर पुनः निर्धारण किया गया है.

इस **नियमावली** के सुधार से संबंधित यदि कोई सुझाव हो तो मुख्य परिचालन प्रबंधक को प्रेषित करें.

मुपरिप्र. कार्यालय
रेल निलयम
सिकंदराबाद
दि.24-02-2012

(बी.कसना)
मुख्य यातायात प्रबंधक/जी&पीपी
दक्षिण मध्य रेलवे

अस्वीकरण

आसानी से देखने के लिए इस दुर्घटना मैनुअल 2012- डिजिटल संस्करण को एच. रघुराम द्वारा डिजिटल किया गया है. यद्यपि मैनुअल के इस डिजिटल संस्करण को तैयार करते समय पर्याप्त सावधानी और सतर्कता बरती गई है, फिर भी जहाँ कहीं भी कोई विरोधाभासी राय होती है, वहां मूल दुर्घटना मैनुअल नियम पुस्तिका में प्रस्तुति को प्राथमिकता दी जाती है.

संशोधन पर्चियों का रिकार्ड और उससे संबंधित पृष्ठ
प्रतिस्थापन / प्रविष्टि

सं.प.नं. व तारीख	मद सं.	अध्याय सं.	नियम सं.	प्रतिस्थापित पृष्ठ सं.	प्रविष्ट पृष्ठ सं.	निरीक्षण करनेवाले पदाधिकारी का हस्ताक्षर व पदनाम	अभ्युक्ति
सं.प.नं.1	1	8	801	93	--		शामिल
सं.प.नं.2 09.03.15	1	6	603.2 (f)	67			जोडा गया
	2	6	605.3 (v)	73			जोडा गया
	3	5	504.2	52			प्रतिस्थापित
सं.प.नं.3 01.11.17	1	9	906 a(i)	103			संशोधित
	2	9	906 (b)	103			संशोधित
	3	9	906 (c)	103			संशोधित
	4	9	906 (g)	103			संशोधित
	5	9	906 (i)	103			संशोधित
सं.प.नं.4 05.02.18	1	8	803.1	95			संशोधित
सं.प.नं.5 05.02.18	1	8	803.3	97 & 98			संशोधित
सं.प.नं.5 31.08.2020	1	5	501.2	45			संशोधित
	2	5	501.2(iii)	45			जोडा गया
	3	5	501.2(vi)	46			संशोधित
	4	5	501.2 (xiv-xxii)	47 & 48			सम्मिलित
	5	5	508	62A			जोडा गया
	6	9	902.3	100 & 100A	100 A		जोडा गया
	7	9	902.5	100 B	100B		जोडा गया
	8	5	504.1 504.2 505 505.1 506 506.1				संशोधित
	9	5	508	62A	62A		जोडा गया

नोट: यदि प्रतिस्थापित पृष्ठ वर्तमान पृष्ठों से कम हैं, तो शेष वर्तमान पृष्ठों को हटा दिया गया माना जाएगा

<u>संशोधन पर्चियों का रिकार्ड और उससे संबंधित पृष्ठ</u>
<u>प्रतिस्थापन / प्रविष्टि</u>

सं.प.नं. व तारीख	मद सं.	अध्याय सं.	नियम सं.	प्रतिस्थापित पृष्ठ सं.	प्रविष्ट पृष्ठ सं.	निरीक्षण करनेवाले पदाधिकारी का हस्ताक्षर व पदनाम	अभ्युक्ति

नोट: यदि प्रतिस्थापित पृष्ठ वर्तमान पृष्ठों से कम हैं, तो शेष वर्तमान पृष्ठों को हटा दिया गया माना जाएगा

संशोधन पर्चियों का रिकार्ड और उससे संबंधित पृष्ठ प्रतिस्थापन / प्रविष्टि

सं.प.नं. व तारीख	मद सं.	अध्याय सं.	नियम सं.	प्रतिस्थापित पृष्ठ सं.	प्रविष्ट पृष्ठ सं.	निरीक्षण करनेवाले पदाधिकारी का हस्ताक्षर व पदनाम	अभ्युक्ति

नोट: यदि प्रतिस्थापित पृष्ठ वर्तमान पृष्ठों से कम हैं, तो शेष वर्तमान पृष्ठों को हटा दिया गया माना जाएगा

संशोधन पर्चियों का रिकार्ड और उससे संबंधित पृष्ठ प्रतिस्थापन / प्रविष्टि

सं.प.नं. व तारीख	मद सं.	अध्याय सं.	नियम सं.	प्रतिस्थापित पृष्ठ सं.	प्रविष्ट पृष्ठ सं.	निरीक्षण करनेवाले पदाधिकारी का हस्ताक्षर व पदनाम	अभ्युक्ति

नोट: यदि प्रतिस्थापित पृष्ठ वर्तमान पृष्ठों से कम हैं, तो शेष वर्तमान पृष्ठों को हटा दिया गया माना जाएगा

अध्याय -I

परिभाषाएं और सामान्य अनुदेश

सं.	विषय	पृष्ठ
	अ.परिभाषाएं	
101	गाड़ी	1
101.1	पैसेंजर गाड़ी	1
101.2	अन्य गाड़ी	1
102	दुर्घटना	1
103	गंभीर दुर्घटना	1
104	चोटें	2
104.1	गंभीर चोट	2
104.2	मामूली चोट	2
105	दुर्घटनाओं का वर्गीकरण	2
105.1	गाड़ी दुर्घटना	2
105.2	परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं	2
105.3	टक्कर	2
105.4	गाड़ियों में आग लगना	3
105.5	समपारों पर दुर्घटनाएं	3
105.6	गाड़ियों का पटरी से उतरना	3
105.7	अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं	3
105.8	यार्ड दुर्घटनाएं	3
105.9	संकेतात्मक दुर्घटनाएं	3
105.10	निवारित टक्कर	3
105.11	ब्लाक नियमों का उल्लंघन	3
105.12	गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना	4
105.13	उपस्कर की खराबियां	4
105.14	असामान्य घटनाएं	4
105.15	तोड़-फोड़	4
105.16	गाड़ी विध्वंस	4
105.17	गाड़ी विध्वंस का प्रयास	4
106	रेल संरक्षा आयुक्त	4
107	अधिनियम	4
108	न्यूनतम मूल्य	4
108.1	मार्गों का वर्गीकरण	5
109	अवरोध	6
110	रेल संपत्ति	6
111	जन संपत्ति	6
112	संपत्ति की मामूली क्षति	6
113	संपत्ति की क्षति	6
114	संपत्ति की भारी क्षति	6
115	विभाग	7
116	इंजन की खराबी और समय चूक	7
	आ. सामान्य अनुदेश	
117	नियमों का कार्यक्षेत्र	7
118	दुर्घटना नियमावली का वितरण	7
119	नियमों की जानकारी	7
120	उद्देश्य	7

सं.	विषय	पृष्ठ
121	सभी विभागों से संसाधन उपलब्ध कराना	8
122	प्रत्येक रेल पदाधिकारी द्वारा हर संभव सहायता प्रदान करना	8
123	संरक्षा सुनिश्चित करने की ड्यूटी	8

अध्याय -II

दुर्घटनाओं का वर्गीकरण

201	**परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं**	
	1. श्रेणी "ए" – टक्कर	9
	2. श्रेणी "बी" – गाड़ियों में आग लगना	9
	3. श्रेणी "सी" – समपारों पर गाड़ियों का सडक़ यातायात से और/या सडक़ यातायात का गाड़ियों से टकरा जाना.	9
	4. श्रेणी "डी" – गाड़ी का पटरी से उतरना	10
	5. श्रेणी "ई" – अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं	10
202	**संकेतात्मक दुर्घटनाएं**	11
	1. श्रेणी "एफ" – निवारित टक्कर	11
	2. श्रेणी "जी" – ब्लाक नियमों का उल्लंघन	11
	3. श्रेणी "एच" – गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना	11
203	**उपस्करों की खराबी**	
	1. श्रेणी "जे" – इंजन और चल स्टाक की खराबी	11
	2. श्रेणी "के" – रेलपथ की खराबी	11
	3. श्रेणी "एल" – विद्युत उपस्कर की खराबी	12
	4. श्रेणी "एम" – सिगनल व्यवस्था और दूरसंचार उपस्कर की खराबी.	12
204	**असामान्य घटनाएं**	12
	1. श्रेणी "एन" – गाड़ी विध्वंस या गाड़ी विध्वंस का प्रयास या गाड़ी की तोड़-फोड.	12
	2. श्रेणी "पी" – हताहत	12
	3. श्रेणी "क्यू" – अन्य घटनाएं	12
	4. श्रेणी "आर" – विविध	13

अध्याय -III

रेल कर्मचारियों की ड्यूटियां

सं.	विषय	पृष्ठ
301	दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी का गार्ड	14
302	गाड़ी का इंजन कर्मीदल	14
303	स्टेशन मास्टर / स्टेशन प्रबंधक	14
	स्टेशन मास्टर द्वारा निम्नलिखित सहायता की व्यवस्था	
	क) चिकित्सा सहायता	15
	ख) यात्रियों के लिए जलपान की व्यवस्था	15
	ग) परिवहन सहायता	15
	घ) सुरक्षा सहायता	15
	च) संचार सहायता	16
304	नियंत्रण स्टेशन मास्टर	16
305	गाड़ी अधीक्षक / चल टिकट परीक्षक	16
306	दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुँचनेवाले अधिकारी या वरिष्ठ पर्यवेक्षक	16

सं.	विषय	पृष्ठ
307	वाणिज्यिक निरीक्षक / वाणिज्यिक अधिकारी	18
308	इंजीनियरी कर्मचारी	18
309	यांत्रिक / ब्रेक डाउन कर्मचारी	19
310	सिगनल व दूरसंचार कर्मचारी	19
311	विद्युत कर्मचारी	20
311.1	पॉवर (सामान्य)	20
311.2	ऊपरी उपस्कर	20
311.3	लोको निरीक्षक	20
312	सुरक्षा कर्मचारी	20
312.1	पहली प्रतिक्रिया	20
312.2	पुनर्बलन	20
312.3	उपस्कर	20
312.4	दुर्घटना होने पर तत्काल कार्रवाई	21
313	चिकित्सा कर्मचारी	21
313.1	दुर्घटना स्थल पहुँचने पर	27
314	मुख्य नियंत्रक / उप मुख्य नियंत्रक	22
314.1	चिकित्सा राहत यानों और राहत गाड़ियों के लिए आदेश देना	22
314.2	सूचना एकत्रित करना और उसे रिकार्ड करना	22
314.3	गाड़ियों का संचलन	23
314.4	संचार व्यवस्था	23
314.5	चिकित्सा राहत	23
314.6	गाड़ियों का विनियमन और मार्गपरिवर्तन	23
315	वाणिज्यिक नियंत्रण	23
316	पावर नियंत्रक / कर्षण लोको नियंत्रक	24
317	कर्षण पावर नियंत्रक	24
318	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक	25
319	वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी	25
320	वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर	25
321	वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर	26
322	वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण)	26
323	वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण परिचालन / कर्षण चल स्टाक)	26
324	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (सिविल)	26
325	वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक	26
326	वरिष्ठ मंडल सिगनल व दूरसंचार इंजीनियर	27
327	वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त (रे.सु.ब.)	27

अध्याय -IV

दुर्घटना की रिपोर्टिंग

सं.	विषय	पृष्ठ
401	रेल गाड़ी दुर्घटनाएं, जिनकी रिपोर्ट की जानी है	28
402	दुर्घटना की रिपोर्टिंग	28
402.1	क्षेत्रीय रेलवे को	28
402.2	रेलवे बोर्ड को	29
403	दुर्घटना रिपोर्ट में दिए जानेवाले विवरण	30
	दुर्घटना फार्मेट	31
	क) फाटक का विवरण (चौकीदारवाला / **बिना चौकीदारवाला**)	32
	ख) लोको पायलट का विवरण	33
404	रेलवे बोर्ड को फैक्स रिपोर्ट	34
405	संकेतात्मक दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना	34
406	**बिना चौकीदारवाले** समपारों पर हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना	34
407	गंभीर दुर्घटनाओं की सूचना तत्परता से दी जाए	34
408	दुर्घटना संदेश भेजने की कार्यविधि	35
408.1	राज्य/ केंद्र सरकार को	35
408.1.1	कामगार प्रतिपूर्ति आयुक्त को	35
408.1.2	विस्फोटकों के मुख्य निरीक्षक को	35
408.1.3	मिलिटरी प्राधिकारियों को	36
408.1.4	डाक प्राधिकारियों को	36
408.1.5	राज्य सरकार के पदाधिकारियों को	37
408.1.5.1	स्टेशन मास्टर द्वारा निम्न को	37
408.1.5.2	उप मुख्य नियंत्रक (समयपालन) द्वारा निम्न को	37
408.1.6	मंडल अधिकारियों द्वारा	37
408.1.7	क्षेत्रीय मुख्यालय द्वारा अन्य रेलों को सूचना	37
408.1.7.1	चैम्बर्स ऑफ कामर्स को सूचना	37
409	रेल कर्मचारी द्वारा दुर्घटना की रिपोर्ट	37
410	रेल कर्मचारियों द्वारा दुर्घटना रिपोर्ट करने की पद्धति	38
411	स्टेशन मास्टर या सेक्शन के प्रभारी कर्मचारी द्वारा दुर्घटना की रिपोर्ट किया जाना	38
411.1	उपलब्ध शीघ्रतम साधनों द्वारा दुर्घटनाओं की रिपोर्ट किया जाना	38
412	स्टेशन मास्टर द्वारा कंट्रोल को	39
413	दुर्घटना का समय नोट करना	39
414	गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में अधिकारी द्वारा प्रारंभिक टेलीफोनिक रिपोर्ट	39
415	ऐसी दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना,जिनमें चोट आई हो या जान की हानि हुई हो	39
416	सहायक और निजी साइडिंग पर दुर्घटना की रिपोर्ट करना	39
417	संयुक्त स्टेशनों पर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना	39
418	फैक्टरी अधिनियम के अंतर्गत आनेवाले कारखानों में हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना	39
419	निर्माण लाइनों पर हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना	39
420	गंभीर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट प्रेस को करना	40
420.1	प्रेस को सूचना	40
420.2	यदि संचार व्यवस्था अवरुद्ध हो, तो स्टेशनों के लिए दैनिक बुलेटिन	40
421	रेलवे बोर्ड को भेजी जानेवाली गाड़ी दुर्घटना विवरणी	41
422	दुर्घटना विवरणी तैयार करना	41
423	दुर्घटना विवरण - तालिका 1 से 7 तक	42

अध्याय -V

दुर्घटना स्थल पर सुरागों और साक्ष्यों को सुरक्षित रखना, मापन रिकार्ड करना

सं.	विषय	पृष्ठ
501	दुर्घटना स्थल पर सुरागों और साक्ष्यों को सुरक्षित रखने के संबंध में की जानेवाली कार्रवाई	45
501.1	स्थल पर उपस्थित अधिकारी/वरिष्ठ अधीनस्थ द्वारा की जानेवाली कार्रवाई	45
501.2	संरक्षा टीम/दुर्घटना प्रभारी द्वारा कार्रवाई	45
502	दुर्घटनाग्रस्त गाड़ियों के इंजनों और चल स्टाक के संचलन की सक्षमता प्रमाणित करने की परीक्षा	49
502.1	इंजन	49
502.2	सवारीडिब्बे	49
502.3	मालडिब्बे	49
503	दुर्घटना स्थल का चित्र	49
504	गाड़ी पटरी से उतरने के मामले में भरा जाने वाला प्रोफार्मा, दुर्घटना का विवरण	50
504.1	दुर्घटना के दौरान रेलपथ के मामले में विस्तृत विवरण दर्शानेवाला प्रोफार्मा	51
504.2	पटरी माप	53
505	इंजन (डीजल और विद्युत) : जब दुर्घटना में इंजन शामिल है, पटरी से उतरने के मामले में भरा जानेवाला प्रोफार्मा	54
505.1	दुर्घटना के बाद विद्युत और डीजल इंजनों की माप के लिए प्रोफार्मा	54
506	दुर्घटना में शामिल सवारीडिब्बों के लिए माप तालिका	58
506.1	दुर्घटना में शामिल मालडिब्बों के लिए माप तालिका	60ए
507	सिगनल व दूरसंचार (कांटे और सिगनल)	61
507.1	सिगनल व दूरसंचार (ब्लाक)	62
508	**दुर्घटना स्थल का विशिष्ट स्केच**	62ए

अध्याय -VI

बचाव और राहत मशीनरी

सं.	विषय	पृष्ठ
601	लंबे रेंज वाले विद्युत सायरन	63
602	दुर्घटना सायरन कूट	63
603	स्टेशन, जहां दुर्घटनाराहत गाड़ियां स्थित हैं	64
603.1	दुर्घटना राहत गाड़ी की चाबियां	64
603.2	दुर्घटना राहत गाड़ी आरंभ करना	66
603.3	दुर्घटना राहत गाड़ी का निरीक्षण	67
603.4	जनरेटिंग संयंत्र	68
604	चिकित्सा राहत गाड़ी और चिकित्सा राहत उपस्कर	68
604.1	आई आर पी डब्ल्यू एम (नियम 703) के अनुसार विभिन्न प्रकार की दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्करों के प्रावधान से संबंधित नीति निम्नानुसार है	68
604.2	स्केल - II उपस्कर	69
604.3	दुर्घटना के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट (पीओएमकेए)	69
604.4	विशेष प्रथमोपचार पेटियां	70
604.5	प्रथमोपचार पेटी	70

604.6	चिकित्सा राहत गाड़ी (एम आर टी) और चिकित्सा उपस्कर का अनुरक्षण (नियम 704 आरएमएम)	71
604.6.1	स्केल-I उपस्कर	71
604.6.2	स्केल - II उपस्कर	71
604.6.3	सहायक यान	71
604.6.4	प्रथमोपचार पेटी	71
605	स्टेशन, जहां चिकित्सा राहत उपस्कर (स्केल-I और II) स्थित है	71
605.1	चिकित्सा राहत गाड़ियों का स्थान और संरचना (स्केल-I)	71
605.2	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण का स्थान (स्केल-II)	72
605.3	चिकित्सा राहत गाड़ियों को खडा करना और उनका अनुरक्षण	73
605.3.1	पुर्जे और संयंत्र रजिस्टर में प्रविष्टियां	73
605.3.2	निरीक्षण पुस्तिका	73
605.4	चिकित्सा राहत गाड़ी चलाने के लिए निर्धारित समय	73
605.5	चिकित्सा राहत यान और स्केल-II उपस्कर का संयुक्त निरीक्षण	74
605.6	मंडल मुख्य चिकित्सा अधीक्षक द्वारा स्केल-I और II चिकित्सा उपस्कर का निरीक्षण	74
605.7	चिकित्सा राहत गाड़ी को **पूर्व परीक्षण के लिए** चलाना.	74
605.8	चिकित्सा राहत यानों में पानी **के** ड्रम	75
606	मंडल अधिकारियों द्वारा पूरी दुर्घटना राहत मशीनरी का संयुक्त निरीक्षण.	75
607	**चिकित्सा सहायता की आवश्यकता वाली दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर मंडल चिकित्सा अधीक्षक द्वारा की जाने वाली कार्रवाई**	75
608	मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा की जानेवाली कार्रवाई, जहां कोई विशेष चिकित्सा राहत उपकरण की व्यवस्था नहीं है.	75
608.1	उस स्थान के मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा की जानेवाली कार्रवाई जहां स्केल-II चिकित्सा उपकरण उपलब्ध हैं.	75
608.2	उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा की जानेवाली कार्रवाई, जहां स्केल-II चिकित्सा उपस्कर उपलब्ध हैं, किंतु कोई मंडल चिकित्सा अधिकारी नहीं है.	76
609	सभी दुर्घटनाओं में आवश्यक माना गया उपकरण.	76
610	मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा, जहां एमआरटी की व्यवस्था है, की जानेवाली कार्रवाई	76
611	दुर्घटना स्थल पर मंडल चिकित्सा अधिकारी की जिम्मेदारी	76
612	मंडल चिकित्सा अधीक्षक द्वारा मंडल चिकित्सा अधिकारियों को स्थायी आदेश	77
613	दुर्घटना स्थल पर जाने वाले मंडल चिकित्सा अधिकारी की जिम्मेदारी	77
614	ड्रेसिंग स्टेशन और अस्थायी अस्पताल खोलना	77
615	घायलों के उपचार करनेवाले चिकित्सा कर्मी	78
616	मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा चिकित्सा राहत उपस्कर में वस्तुओं को उनके उपयोग के बाद बदलने के लिए निरीक्षण.	78
617	स्टेशन मास्टर, कंट्रोल आदि की ड्यूटी, जब दुर्घटना के लिए दुर्घटना राहत गाड़ी, दुर्घटना चिकित्सा राहत गाड़ी, क्रेन स्पेशल आदि की आवश्यकता होने की संभावना हो.	78

618	दुर्घटना के मामले में कार्रवाई की जाने के संबंध में कर्मचारियों द्वारा नियमित ड्रिल	79
618.1	मॉक ड्रिल के लिए दिशा-निर्देश	79
619	प्रथमोपचार पेटियों और स्ट्रेचरों का रख-रखाव तथा उनकी भराई	80
619.1	प्रथमोपचार पेटी में रखी गई वस्तुएं (गार्ड की प्रथमोपचार पेटियां भी शामिल हैं)	82
619.2	गैंगमेन की प्रथमोपचार पेटी में रखी गयी वस्तुएं	83
619.3	स्टेशन मास्टर द्वारा भेजी जाने वाली रिपोर्ट का प्रोफार्मा	83
619.4	विभिन्न संस्थापनाओं में उपलब्ध पेटियों की संख्या दर्शाते हुए स्वास्थ्य यूनिट में बनाए रखे जाने वाला रजिस्टर.	83
620	स्ट्रेचर	84
621	दुर्घटना राहत मशीनरी का अनुरक्षण	84
622	दुर्घटना राहत संयंत्र में रखे गए उपस्कर का अनुरक्षण.	85
623	कर्मचारी का प्रशिक्षण.	85
624	सुवाह्य आपाती कंट्रोल फोन	85
624.1	ब्रेकयानों में सुवाह्य आपाती कंट्रोल फोन की व्यवस्था	85
624.2	ऊपरी उपस्कर क्षेत्र में आपाती संचार साकिट पर सुवाह्य आपाती नियंत्रण फोन के उपयोग से संबंधित अनुदेश.	86
624.2.1	विद्युतीकृत सेक्शनों पर	86
624.2.2	गैर-विद्युतीकृत सेक्शनों पर	86

अध्याय -VII

शक्तियों की अनुसूची, मीडिया प्रबंधन और मानार्थ पास

सं.	विषय	पृष्ठ
701	दुर्घटना स्थल पहुंचने के लिए गैर-रेलवे पदाधिकारियों के लिए सुविधा	87
701.1	गैर-रेलवे पदाधिकारी (सिविल और पुलिस) को गंभीर दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए दी जानेवाली सुविधा	87
702	गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में स्थल पर पहुंचने के लिए हेलीकाप्टर/एयरो प्लेन हेतु मांग पत्र देने के संबंध में शक्तियों की अनुसूची	87
703	दुर्घटना में गंभीर रूप से घायलों को चिकित्सा प्रथमोपचार	87
	क) रेल परिसरों के अंदर यात्री **या** अतिचारी घायल होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा अपनायी जानेवाली कार्यविधि.	88
	ख) गंभीर **दुर्घटनाओं** के मामले में राहत उपायों **के लिए** खर्च करने **हेतु अधिकारियों की** शक्तियों की अनुसूची	89
	ग) आहार और **पेय** की सप्लाई.	90
	घ) भारी मशीनरी की संभलाई के लिए अधिक से अधिक कर्मियों का नियोजन.	90
	च) रेल कर्मचारियों को **लगी हल्की चोट**, जो बाद में गंभीर होती है.	90
704	दुर्घटना स्थल पर मीडिया प्रबंधन	90
704.1	मुजनसंधि / जनसंधि की ड्यूटी.	90
704.2	मीडिया प्रबंधन योजना के उद्देश्य.	90
704.3	मीडिया को अपेक्षित सहायता	91
704.4	प्रेस को सूचना	92
705	मानार्थ पास : (बोर्ड का दि. 25.8.58 का पत्र सं. ई (जी)/58/पीएस. 5-6/1)	92

अध्याय -VIII

अनुदान अनुग्रह राशि और मुआवज़ा

सं.	विषय	पृष्ठ
801	दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों को राहत	93
802	गाड़ी दुर्घटना या अप्रिय घटनाओं में मृत/घायलों को मुआवज़ा	94
803	मुआवज़ा	94
803.1	मुआवज़े की मात्रा	95
803.2	दावा कौन कर सकता है	95
803.3	आवेदन और नमूना आवेदन फार्म भाग-I, II और III को दर्ज करने की प्रक्रिया	95
	भारत का राजपत्र – असाधारण शेड्यूल भाग - I, II & III	95

अध्याय -IX

जांच-पड़ताल और पूछताछ

901	तत्स्थान जांच-पड़ताल	99
902	तत्स्थान सूचना एकत्रित करना ताकि जांच-पड़ताल समिति को दुर्घटना के कारणों का पता लगाने में आसानी हो	99
902.1	लोको पायलट द्वारा रोक सिगनल को खतरे के संकेत पर पार करना.	99
902.2	टक्कर और निवारित टक्कर	100
902.3	पटरी से उतरना	100
902.4	चौकीदारवाले समपार पर दुर्घटना	100
902.5	बिना चौकीदारवाले समपारों पर दुर्घटना	100
903	दुर्घटना जांच-पड़ताल का उद्देश्य	101
904	दुर्घटना जांच-पड़ताल का वर्गीकरण	101
904.1	न्यायिक आयोग या जांच आयोग	101
904.2	रेल संरक्षा जांच आयुक्त	101
904.3	मजिस्टीरियल जांच-पड़ताल	101
904.4	पुलिस जांच	102
904.5	संयुक्त जांच	102
904.6	अंतर विभागीय जांच	102
904.7	विभागीय जांच-पड़ताल	102
905	जांच-पड़ताल के आदेश देना	102
906	जांच का न्यूनतम स्तर : रेलवे द्वारा दुर्घटना जांच	103
907	दुर्घटना जांच-पड़ताल के समापन की अनुसूची	103
908	संबंधित विभाग द्वारा जिम्मेदारी स्वीकार करना.	104
909	विशेष रिपोर्ट	104
910	संयुक्त और अंतर विभागीय जांच आरंभ करना	104
911	संयुक्त/और अंतर विभागीय जांच करने की प्रक्रिया	104
912	जांच समिति का स्वरूप	105
913	जांच समिति के अध्यक्ष	106
914	जांच-पड़ताल के संबंध में अधिकारियों की ड्यूटियां	106
915	जांच में **शामिल न होना**	106
916	जांच स्थगित करना	106
917	जांच समिति के सदस्यों के लिए दिशा-निर्देश	106
918	संयुक्त या अंतर विभागीय जांच की कार्यवाही	107
919	दुर्घटना का **विवरण**	108

सं.	विषय	पृष्ठ
920	सबूत दर्ज करना	108
921	निष्कर्ष	108
922	निष्कर्ष पर अभ्युक्तियां और कारण	109
923	सुझाव	109
924	जांच के दौरान प्रकाश में आयी बातें	109
925	संयुक्त या अंतर विभागीय कार्यवाही पर हस्ताक्षर	109
926	संयुक्त स्टेशनों पर दुर्घटनाओं की जांच-पड़ताल	109
927	विशेष रिपोर्ट या जांच रिपोर्ट में दिए जानेवाले विवरण	110
927.1	दुर्घटनाएं जो विशेषकर सिगनल व्यवस्था संबंधी चूक के कारण हुई.	110
927.2	लोको पायलट द्वारा सिगनल को "आन" स्थिति में पार करने और ऐसे मामले, जहां ब्रेक पावर की और पर्याप्तता और कार्यक्षमता विचाराधीन हो.	111
927.3	युग्मक गियर के टूटने के परिणामस्वरूप गाड़ी विभाजन.	111
927.4	मुख्य लाइन या रनिंग लाइन पर रेल-फ्रैक्चर के मामले	111
927.5	इंजन या वाहन के धुरों के टूटने के मामले	112
927.6	वाहनों आदि के जर्नल के टूटने की वजह से हुई दुर्घटनाएं	112
927.7	गाड़ी या वाहन से टकराए या कट कर मारे गए व्यक्ति	112
927.8	टर्मिनल स्टेशन - गाड़ियों का बफर सिरे	112
928	रेल प्रशासन के प्रमुख को जांच की रिपोर्ट करना.	113
929	निष्कर्ष स्वीकार करना.	113
930	रेल संरक्षा आयुक्त को जांच रिपोर्ट भेजना.	114
931	जांच रिपोर्ट प्रस्तुत करना.	114
932	फ्रैक्चर हुई पटरियों, चल स्टाक और अन्य उपकरणों के टूटे पूर्जों की धातुकर्मी और रासायनिक जांच	115
933	शास्ति अधिरोपित करने के प्रतिमानक	115
934	मजिस्टीरियल जांच	115
934.1	मजिस्टीरियल जांच की सूचना	116
935	न्यायिक जांच	116
936	मजिस्टीरियल जांच के परिणाम की सूचना रेल प्रशासन प्रमुख और रेल संरक्षा आयुक्त को देना.	116
937	न्यायिक जांच आयोजित करने वाले मजिस्ट्रेट की सहायता के लिए रेल संरक्षा आयुक्त और रेल सेवक को जांच के लिए बुलाने की प्रक्रिया	116
938	न्यायिक जांच के निर्णय की सूचना रेल प्रशासन, रेल संरक्षा आयुक्त और राज्य सरकार को देना	117
939	पुलिस जांच-पड़ताल	117
939.1	रेलवे पुलिस प्रत्येक दुर्घटना की सूचना दे**नी है**.	117
939.2	दुर्घटना की जांच करनेवाले प्रत्येक पुलिस अधिकारी का ओहदा.	117
940	पुलिस जांच की सूचना	118
941	जिला पुलिस से सहायता लेना.	118
942	पुलिस जांच के परिणाम की सूचना देना.	118
943	जिला पुलिस द्वारा रेल पुलिस की ड्यूटी का निर्वाह करना.	118

अध्याय -X

रेल संरक्षा आयुक्त

सं.	विषय	पृष्ठ
1001	रेल संरक्षा आयुक्त को "सर्वसंबंधित" टेलीफोन संदेश भेजना.	119
1002	रेल संरक्षा आयुक्त को **फोन** पर सूचित करना.	119
1003	दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को डाक से भेजना.	119
1004	रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना की सूचना न देना.	119
1005	रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना का विवरण भेजना.	119
1006	रेल दुर्घटनाओं की वैधानिक जांच-पड़ताल – रेल अधिनियम, 1989 की धारा 122 (1989 की 24) : रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा गंभीर दुर्घटनाओं की जांच	120
1007	रेल कर्मचारी की जांच-पड़ताल में उपस्थिति	121
1008	रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता करनेवाले अधिकारी	121
1009	संक्षिप्त प्रारंभिक विवरणात्मक रिपोर्ट	121
1010	अंतिम रिपोर्ट	122
1011	रेल प्रशासन द्वारा रिपोर्ट पर कार्रवाई	122
	क) रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट करना	
	ख) मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को सूचना.	
	ग) दिए गए दंड की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को देना.	
1012	दिए गए सुझाव पर रेलों की अभ्युक्तियां.	122
1013	रिपोर्टों का प्रकाशन	123
1014	जिला मजिस्ट्रेट का, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जा रही जांच में उपस्थित होना.	123
1015	जिला पुलिस अधीक्षक का, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जा रही जांच में उपस्थित होना.	123
1016	तकनीकी मामले	123
1017	रेल संरक्षा आयुक्त की शक्तियां.	123
1018	विवरणी प्रस्तुत करने की लक्ष्य तारीखें : रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना विवरणी प्रस्तुत करने की नियत तारीखें.	123
1019	रेल संरक्षा आयुक्त की जांच पूरा करने का लक्ष्य	124

अध्याय -XI

असामान्य घटनाएं

1101	टंकियों या नदियों की असुरक्षित मेढ़ें.	125
1102	रेलपथ पर या उसके निकट पाए गए घायल या मृत व्यक्ति.	125
	क) जब व्यक्ति जीवित हो :	125
	ख) जब व्यक्ति जीवित न हो.	125
1103	गाड़ी से व्यक्ति का बाहर गिरना.	126
1104	दुर्घटना में कैरेज खिडकियों या दरवाजों का शामिल होना.	127
1105	इंजनों का खराब स्थिति में चलना.	127

सं.	विषय	पृष्ठ
1106	गाड़ियों या स्टेशनों में मृत पाए गए व्यक्ति.	127
1107	चलती गाड़ी में हत्या	128
1108	शवों की देख-भाल.	128
1109	सामग्री, जो रेलपथ का **अवरोध** हो.	128
1110	गाड़ी के पटरी पर से उतरने को रोकने के संबंध में बरती जानेवाली सावधानियां.	128
1111	जोखिम भरे कार्य	129
1112	आग की रिपोर्ट करना.	129

अध्याय -XII
तोड़-फोड़

1201	सामान्य	130
1202	रेलपथ या गाड़ी में विस्फोट	130
1203	गाड़ी के संभावित विध्वंस या तोड़-फोड़ के कारण गाड़ी के पटरी से उतरने या किसी अन्य गंभीर घटना घटने पर गार्ड, इंजन कर्मीदल और अन्य रेल कर्मचारियों की ड्यूटियां.	131
1204	सिविल और पुलिस प्राधिकारियों को सूचना	131
1205	इंजीनियरी पर्यवेक्षकों द्वारा किए जानेवाले पूर्वोपाय	131
1206	अधिकारियों और अन्य पर्यवेक्षी पदाधिकारियों की ड्यूटियां	131
1207	रेसुब पदाधिकारियों की ड्यूटियां	131
1207.1	दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के बाद रेसुब की ड्यूटियां	132
1208	पुलिस क्लियरेंस	132
1209	सिविल पुलिस और रेल पदाधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच	132
1210	चल स्टॉक को हटाना और उसकी जांच.	132
1210.1	चल स्टॉक को हटाना, जो क्षतिग्रस्त न हुआ हो.	133
1210.2	क्षतिग्रस्त चल स्टॉक को हटाना और उसकी जांच.	133
1211	टिप्पणी और आरेख तैयार करना.	133
1212	संचार व्यवस्था की बहाली.	133
1213	जांच के लिए योजना बनाना.	133
1214	टिप्पणियों और आरेखों को सुरक्षित रखना.	134
1215	सुरक्षा अधिकारी को भी सम्मिलित करना.	134

सं.	विषय	पृष्ठ से — तक
परिशिष्ट -I	आपदा प्रबंधन	135 से 138
परिशिष्ट -II	प्रथमोपचार	139 से 147
परिशिष्ट -III	रेल अधिनियम, 1989 का सार	148 से 155
परिशिष्ट -IV	मौसम चेतावनी – तूफान चेतावनी	156 से 170
परिशिष्ट -V	दुर्घटना मामलों में शास्ति के मानदंड	171 से 176
परिशिष्ट -VI	नमूना फार्म	177 से 208

अध्याय-I

परिभाषाएं और सामान्य अनुदेश

अ. परिभाषाएं

101 **गाड़ी :** गाड़ी एक वाहनों का सेट है, जिसे इंजन द्वारा चलाया जाता है और इसमें कोई अन्य स्वनोदित यूनिट, जैसे अकेले इंजन/इंजनों, रेल मोटर वाहन/वाहनों आदि, खाली या यात्रियों/पशुधन/पार्सल/माल से लदे यूनिट शामिल है, जिन्हें आसानी से रेलपथ पर से हटाया नहीं जा सकता और जो किसी विशेष नंबर या स्पष्ट नाम से किसी निश्चित स्थान से रवाना होकर किसी निश्चित गंतव्य स्थान तक जाते हैं. इस परिभाषा, वर्गीकरण और आँकड़ों के प्रयोजन के लिए गाड़ी के भाग को भी गाड़ी के रूप में माना जाए. गाड़ी का इंजन या कोई अन्य वाहन, जिसे एक बार गाड़ी के साथ रखा जाता है, गाड़ी के भाग के रूप में तब तक बना रहेगा जब तक कि वह उस स्टेशन तक नहीं पहुंच जाता हो जिसके आगे उसी गाड़ी के साथ जाना अपेक्षित न हो. ऐसे स्टेशनों पर, जैसे ही गाड़ी इंजन या किसी अन्य वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाता है, तो वह गाड़ी का भाग नहीं रह जाता.

101.1 **पैसेंजर गाड़ी :** पूर्ण रूप से या आंशिक रूप से यात्रियों के वहन के लिए निर्दिष्ट गाड़ी को यात्री गाड़ी माना जाए. कामगार गाड़ी या गिट्टी गाड़ी या सामग्री गाड़ी या दुर्घटना राहत गाड़ी या टॉवर कॉर या पशु विशेष या सैनिक विशेष जिसमें प्राधिकृत अनुरक्षक साथ में हो, या ऐसी ही गाड़ी को यात्री गाड़ी माना जाए.

101.2 **अन्य गाड़ियां :** पैसेंजर गाड़ियों के अंतर्गत सम्मिलित न होनेवाली अन्य सभी गाड़ियों को अन्य गाड़ी कहा जाए.

102 **दुर्घटना :** रेलवे कार्यचालन के प्रयोजन के लिए रेलवे कार्यचालन के दौरान दुर्घटना एक ऐसी घटना है, जो रेलवे, उसके इंजनों, चल स्टॉक, रेलपथ और निर्माण कार्य, स्थावर संस्थापनाओं, यात्रियों या रेल सेवकों की संरक्षा को प्रभावित करती है या कर सकती है या अन्य लोगों की संरक्षा को प्रभावित करती है अथवा गाड़ियों के आवागमन में विलंब या रेलवे की हानि का कारण बनती है या बन सकती है. सांख्यकीय प्रयोजनों के लिए, दुर्घटनाओं को "आई" (I) और "ओ" (O) को छोडक़र "ए" (A) से "आर" (R) तक की कोटियों में वर्गीकृत किया गया है.

नोट : विशेष रूप से उल्लिखित को छोडक़र, ये नियम कारखाना दुर्घटनाओं के लिए लागू नहीं होते क्योंकि कारखाना दुर्घटनाएं फैक्टरी अधिनियम, 1948 और उसके अंतर्गत नियमों द्वारा शासित हैं.

103 **गंभीर दुर्घटना :** यात्री वहन करने वाली यात्री गाड़ी की दुर्घटना, जिसमें -

क) जान की हानि, या

ख) गाड़ी में यात्री या यात्रियों को गंभीर चोट या

ग) 2 करोड़ रूपये से अधिक मूल्य की रेल संपत्ति की क्षति और

घ) अन्य कोई दुर्घटना हुई हो, जिसमें मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या संरक्षा आयुक्त की राय में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच आयोजित करना अपेक्षित हो, को गंभीर दुर्घटना माना जाए.

तथापि, निम्नलिखित को गंभीर दुर्घटना की कोटि से हटा दिया जाए :

(क) अतिचारियों के उनकी अपनी लापरवाही के कारण गाड़ी के नीचे आकर कटने या घायल होने या मारे जाने या यात्रियों के उनकी अपनी लापरवाही के कारण घायल होने या मारे जाने के मामले.

(ख) रेल सेवकों या वैध पास/टिकटधारियों के, सवारीडिब्बों के वेस्टीब्यूल के भीतरी हिस्से को छोडक़र यात्री गाड़ी के चल स्टाक के बाहर जैसे पायदान या गाड़ी की छत या बफर पर चढक़र यात्रा करते समय मारे जाते हैं या गंभीर रूप से घायल हो जाते हैं या समपार या रेल पटरियों पर अन्य किसी स्थान पर गाड़ी के नीचे आने के मामले और

(ग) समपार पर दुर्घटना, जहां कोई यात्री या रेल सेवक मारा नहीं जाता या गंभीर रूप से घायल नहीं होता हो, जब तक कि मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की यह राय न हो कि दुर्घटना के लिए रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच आयोजित किया जाना अपेक्षित है.

104 **चोटें :** चोटों को निम्नानुसार वर्गीकृत किया जाता है :

(क) गहरी चोट
(ख) मामूली चोट

104.1 **गंभीर चोट :** भारतीय दंड संहिता 45/1860 की धारा 320 में यथा परिभाषित "गंभीर चोट" में निम्नलिखित सम्मिलित है :

(क) पुंसत्वहरण (इमैस्कुलेशन)
(ख) किसी एक आंख की दृष्टि का स्थायी रूप से नष्ट हो जाना.
(ग) किसी एक कान की सुनने की शक्ति का स्थायी रूप से नष्ट हो जाना.
(घ) किसी एक अंग या जोड का विच्छेद.
(च) किसी अंग या जोड़ का खराब जाना या स्थायी रूप से अशक्त हो जाना.
(छ) हड्डी या दांत का टूट जाना या अपनी जगह से हट जाना.
(ज) ऐसी चोट, जिसके कारण जान को खतरा हो या जिसके कारण घायल व्यक्ति को गंभीर शारीरिक पीड़ा सहनी पड़े वह दुर्घटना के अपना सामान्य काम-काज न कर सके.

104.2 **मामूली चोट :**

क) किसी व्यक्ति को मामूली रूप से चोटिल माना जाएगा, यदि इन चोटों के कारण घायल व्यक्ति दुर्घटना के 48 घंटों के बाद भी अपना सामान्य काम-काज न कर सके.

ख) किसी रेल कर्मचारी को चोटिल माना जाएगा, यदि वह दुर्घटना के 48 घंटों की अवधि के बाद चोट के कारण काम पर वापस न लौट सके.

105 **दुर्घटनाओं का वर्गीकरण :**

दुर्घटनाओं को निम्नलिखित शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाता है **:**

1. गाड़ी दुर्घटनाएं.
2. यार्ड दुर्घटनाएं
3. संकेतात्मक दुर्घटनाएं
4. उपस्कर की खराबियां
5. असामान्य घटनाएं

105.1 **गाड़ी दुर्घटना :** गाड़ी दुर्घटना, ऐसी दुर्घटना है, जिसमें गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो.

गाड़ी दुर्घटनाओं को आगे निम्नानुसार विभाजित किया जाता है :

क) परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं, और
ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं

105.2 **परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं :**

इसमें निम्नलिखित की दृष्टि से गंभीर प्रभाववाली गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल है -

(क) मानव जान की हानि.
(ख) मनुष्यों को चोट लगना
(ग) रेल संपत्ति की हानि, या
(घ) रेल यातायात में व्यावधान.

निम्नलिखित वर्गीकरण के अंतर्गत आनेवाली गाड़ी दुर्घटनाओं को परिणामी दुर्घटनाएं कहा जाए.

1.	टक्कर	ए 1 से ए 4
2.	आग लगना	बी 1 से बी 4.
3.	समपार	सी 1 से सी 4
4.	पटरी से उतरना	डी 1 से डी 4
5.	विविध	ई 1

105.3 **टक्कर :**

इसका तात्पर्य है एक गाड़ी की दूसरी गाड़ी या वाहन के साथ टक्कर होना. इसमें सामने से टक्कर, पीछे से टक्कर और पार्श्व टक्कर शामिल है. इसमें रफ शंटिंग के कारण मालडिब्बों की टक्कर, जिसमें कोई हताहत न हो और नगण्य क्षति हो, शामिल है. इसमें समपारों पर दुर्घटना शामिल नहीं है.

105.4 गाड़ियों में आग लगना :

गाड़ी में आग लगने की घटना को तभी गाड़ी दुर्घटना माना जाएगा, जब इसका परिणाम मृत्यु या शारीरिक चोट या ₹ 50,000 या उससे अधिक मूल्य की रेल-संपत्ति की हानि होती है.

नोट : गाड़ियों में आग लगने के अन्य मामलों को, जो इस कोटि के अंतर्गत नहीं आते हैं, "अन्य दुर्घटनाओं" के रूप में अलग-से हिसाब में लिया जाए और उनके कारणों का पता लगाने तथा उनकी पुनरावृत्ति को रोकने के लिए प्रभावी कार्रवाई हेतु पूरी जांच-पड़ताल जारी रखी जाए.

105.5 समपारों पर दुर्घटनाएं :

इसका तात्पर्य है समपारों पर गाड़ी का सडक़-यातायात से भिड़ जाना और/या सडक़ यातायात का गाड़ियों से भिड़ जाना. समपार, एक ही सतह पर सडक़ का रेल पटरी के साथ इंटर सेक्शन है.

105.6 गाड़ियों का पटरी से उतरना :

इसका तात्पर्य है पहिए या पहियों का उतरना, जिससे चल स्टॉक / रेलपथ में गतिरोध या क्षति होती है.

105.7 अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं :

अन्य सभी दुर्घटनाओं को, जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आती हैं, "अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं" माना जाए. इसमें कोटि बी-5, बी-6, सी-5 से सी-8, डी-5 और ई-2 के अंतर्गत आनेवाली दुर्घटनाएं शामिल है.

105.8 यार्ड दुर्घटनाएं :

सभी दुर्घटनाएं, जो यार्ड घटती है और जिनमें गाड़ी सम्मिलित नहीं होती है, यार्ड दुर्घटनाएं कहलाती हैं. इनमें ए-5, बी-7, सी-9 और डी-6 कोटियों के अंतर्गत आनेवाली दुर्घटनाएं शामिल हैं.

105.9 संकेतात्मक दुर्घटनाएं :

सहीं अर्थों में ये दुर्घटनाएं नहीं कहलाती हैं, किंतु इनसे गंभीर खतरे की संभावना हो सकती है और इनमें निम्नलिखित सभी मामले शामिल है.

क) निवारित टक्कर (वर्गीकरण – एफ)

ख) ब्लाक नियमों को भंग करना (वर्गीकरण – जी)

ग) गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना (वर्गीकरण – एच)

105.10 निवारित टक्कर :

निवारित टक्कर एक ऐसी परिस्थिति है, जिसके अंतर्गत यदि किसी व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा सतर्कता नहीं दिखाई जाती हो, तो स्टेशन सीमा के बाहर या भीतर दो गाड़ियों या एक गाड़ी और किसी अवरोध के बीच टक्कर हो सकती थी.

ऐसी घटना को 'निवारित टक्कर' के रूप में नहीं माना जाए;

(क) यदि, स्टेशन सीमा के बाहर गाड़ी या गाड़ियों के पूरी तरह से रुकने के बाद, दो गाड़ियों या गाड़ी और अवरोध के बीच की दूरी 400 मीटर या इससे अधिक हो.

(ख) यदि स्टेशन सीमा के भीतर चलनेवाली गाड़ी को शासित करनेवाला मध्यवर्ती स्थावर रोक सिगनल खतरे की स्थिति में हो और गाड़ी द्वारा उस स्थावर रोक सिगनल द्वारा दर्शाये गए संकेतों का पालन करते हुए गाड़ियों के बीच या गाड़ी और अवरोध के बीच टक्कर का निवारण किया गया हो.

105.11 ब्लाक नियमों को भंग करना :

निम्नलिखित दुर्घटनाओं को ब्लाक नियमों का भंग माना जाए —

क) जब कोई गाड़ी किसी प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करती है या

ख) जब कोई गाड़ी किसी असही प्रस्थान प्राधिकार के साथ ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करती है या

ग) जब गाड़ी को अवरुद्ध लाइन पर लिया जाता है, जो निवारित टक्कर का संघटक नहीं है, या

घ) जब गाड़ी स्टेशन की गलत लाइन में प्रवेश करती है या गाड़ी को गलत लाइन पर प्राप्त किया जाता है या जब गाड़ी कैच/स्लिप साइडिंग या सैंड हंप में प्रवेश करती है.

नोट : जब गाड़ी को अवरुद्ध लाइन पर लिया जाता है, लेकिन जो निवारित टक्कर (उपर्युक्त-"ग") का संघटक नहीं है, तो इसका तात्पर्य है - गाड़ी को साधारण नियम 3.40 के अनुसार पर्याप्त दूरी रखे बिना लाइन पर लिया गया है और उक्त गाड़ी, प्रस्थान सिगनल पर जा सकी है, जो "आन" स्थिति में हैं.

105.12 गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना :

जब कोई गाड़ी, पताका झंडी या इंजीनियरी रोक संकेतक (स्वचालित रोक सिगनल, मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल और फाटक रोक सिगनल के अलावा अन्य) सहित स्थावर रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करती है,

क) पार करने के प्राधिकार के बिना या

ख) पार करने के असही प्राधिकार के साथ

इसमें 'गाड़ी के सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करना' भी शामिल है.

105.13 उपस्कर की खराबियां :

किसी उपस्कर को खराब माना जाएगा, यदि वह निर्धारित समय-सीमा में निर्दिष्ट कार्य नहीं कर पाता है इसमें रेलवे उपस्करों की सभी खराबियां शामिल हैं, अर्थात्

क) इंजन और चल स्टॉक की खराबी – श्रेणी जे.

ख) रेलपथ की खराबी – श्रेणी के.

ग) विद्युत उपस्कर की खराबी – श्रेणी एल.

घ) सिगनल व दूरसंचार की खराबी – श्रेणी एम.

105.14 असामान्य घटनाएं :

इनमें कानून और व्यवस्था से संबंधित मामले, जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी दुर्घटनाएं हो सकती है, या नहीं हो सकती है, और अन्य घटनाएं शामिल हैं, जो निम्नानुसार है :-

क) गाड़ी विध्वंस का प्रयास या गाड़ी विध्वंस या बम धमाका या विस्फोट या अपहरण या तोड़-फोड़ – श्रेणी एन.

ख) व्यक्तियों के गाड़ी के बाहर गिरने या गाड़ी के नीचे आने के मामले – श्रेणी पी.

ग) अन्य घटनाएं - आकस्मिक या स्वाभाविक मृत्यु या हत्या या आत्म हत्या या डकैती या रेल सेवा में रोध – श्रेणी क्यू.

घ) विविध – वाहनों का भाग निकलना या गाड़ी के नीचे आकर मवेशियों का कट जाना या बाढ़/ दरार या भूस्खलन आदि – श्रेणी आर.

105.15 तोड़-फोड़ :

इसका अर्थ है रेलवे के किसी कार्यचालित मशीनरी के किसी हिस्से के साथ उसे अप्रभावी बनाने के उद्देश्य से आपराधिक हस्तक्षेप या गाड़ी विध्वंस या गाड़ी विध्वंस की कोशिश को छोडक़र रेल संपत्ति को नुकसान पहुँचाने के उद्देश्य से किया गया कोई कार्य. इसमें एन 1 - एन 2 और एन 3 के अंतर्गत आनेवाली दुर्घटनाएं शामिल है.

105.16 गाड़ी विध्वंस :

इसका अर्थ है रेलपथ, निर्माण कार्य या चल स्टॉक में जान बूझकर अवरोध उत्पन्न करना या हस्तक्षेप करना, जिसके परिणामस्वरूप जान की हानि या क्षति सहित या रहित गाड़ी दुर्घटना होती है. इसमें एन 1, एन 2 और एन 3 कोटि के अंतर्गत आनेवाली दुर्घटनाएं शामिल है.

105.17 गाड़ी विध्वंस का प्रयास :

इसका अर्थ है रेलपथ, निर्माण कार्य या संरचनाओं, उपस्करों या चल स्टॉक में जानबूझकर अवरोध उत्पन्न या उनके साथ हस्तक्षेप करना, जिनका यदि पता न लगाया जाता तो दुर्घटना हो सकती थी. इनमें एन-1, एन-2 और एन-3 कोटि के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाएं शामिल हैं.

106 **रेल संरक्षा आयुक्त :** इससे तात्पर्य है रेल अधिनियम, 1989 की धारा 5 के अंतर्गत नियुक्त मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त.

107 **अधिनियम :** अधिनियम से तात्पर्य है रेल अधिनियम, 1989 (24/1989)

108 **न्यूनतम मूल्य :** दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग के प्रयोजन के लिए न्यूनतम मूल वह मूल्य है, जिसके आगे रेल संपत्ति की हानि या सीधे यातायात में व्यावधान के आधार पर दुर्घटना को गंभीर परिणामयुक्त दुर्घटना माना जाएगा. इसके दो भाग होंगे :

क) रेल संपत्ति की हानि का न्यूनतम मूल्य, एक लाख रूपए नियत किया गया है या;

ख) सीधे यातायात का न्यूनतम मूल्य का व्यावधान आंशिक या पूर्ण, जहां व्यावधान की अवधि नीचे बताए गए प्रत्येक कॉलम के आगे विनिर्दिष्ट घंटों के बराबर या अधिक हो.

व्यवधान	ब.ला.=ए,बी,सी या डी विशेष मार्ग (घंटों में)	ब.ला.=डी, ई विशेष या मी.ला.-क्यू, आर मार्ग (घंटों में)	ब.ला.= ई या मी.ला.=विशेष मार्ग (घंटों में)
कुल	3	4	6
या	या	या	या
कुल + आंशिक	6	8	12

108.1 मार्गों का वर्गीकरण :

दक्षिण मध्य रेलवे पर मार्गों का वर्गीकरण निम्नानुसार है :

दक्षिण मध्य रेलवे	
मार्ग "ए" – गति 160 कि.मी./प्रति घंटा तक	
मार्ग	सेक्शन
ए	विजयवाडा – बल्हारशाह, काजीपेट बाई पास सहित गूडूर-विजयवाडा
मार्ग "बी" – गति 130 कि.मी./प्रति घंटा तक	
बी	गुंतकल – बल्लारी गूडूर – रेणिगुंटा - तिरुपति काटपाडी – पाकाला - तिरुपति गुंतकल - नंद्याल विजयवाडा – भीमवरम – निडदवोलु भीमवरम के निकट बाई पास पगिडिपल्ली-नडिकुडि गुंटूर-नडिकुडि गुंटूर-कृष्णा केनाल गुंटूर-तेनाली नल्लपाडु – दोनकोंडा – नंद्याल सिकंदराबाद – फलकनुमा – दोन सिकंदराबाद - बोलारम – मुदखेड मनमाड – मुदखेड काजीपेट - सिकंदराबाद सिकंदराबाद – वाडी हुसैन सागर – हैदराबाद हुसैन सागर के निकट बाई पास विजयवाडा – विशाखपट्टणम वाडी - गुंतकल गुंतकल – रेणिगुंटा गुत्ती – धर्मवरम रेणिगुंटा पर बाई पास लाइन
मार्ग "डी" - गति, 110 कि.मी./प्रति घंटा तक और वार्षिक यातायात घनत्व 20 जीएमटी से कम	
डी	विकाराबाद – पर्लीवैजनाथ नडिकुडि-माचेर्ला सामलकोट - काकिनाडा पोर्ट परभणी – पर्ली वैजनाथ गुत्ती – पेंडेकल्लु डोर्नकल-भद्राचलम रोड भद्राचलम रोड – मणुगुरु कारेपल्ली – सिंगरेनी कॉलरीज पूर्णा - अकोला पाकाला - धर्मवरम
मार्ग "डी" विशेष - गति, 110 कि.मी./प्रति घंटा तक तथा वार्षिक यातायात घनत्व 20 जीएमटी या इससे अधिक	
डी विशेष	सनतनगर और मौलाअली के बीच बाई पास.

मार्ग "ई"– सभी अन्य सेक्शन और शाखा लाइनें, गति 100 कि.मी.प्र.घं. सहित	
ई	वेंकटाचलम-कृष्णपट्टणम पेद्दपल्ली - जगित्याल मानिकगढ़-गढ़चंदूर मोटुमारी-जग्गय्यापेट टाउन गुडिवाडा-मचिलीपट्टणम भीमवरम-नरसापुर काकिनाडा टाउन - कोटिपल्ली तेनाली – रेपल्ले अदिलाबाद - पिंपलकुट्टी मुदखेड - आदिलाबाद जनकमपेट - बोधन मलकाजगिरि – मौलाअली कार्ड लाइन मलकाजगिरि पर बाई पास सिकंदराबाद पर पर बाई पास डोर्नकल जं. पर बाई पास भद्राचलम रोड पर बाई पास मानिकगढ़ पर बाई पास
मीटर लाइन	
मार्ग	सेक्शन
आर 3	अकोला - खंडवा

नोट : विभिन्न प्रकार के इंजनों तथा चल स्टॉक के लिए कार्यचालन समय सारणी में अधिसूचित वास्तविक सेक्शन गति का पालन किया जाए.

कतिपय सेक्शनों के मार्ग वर्गीकरण में समय-समय पर परिवर्तन किया जा सकता है.

109 **अवरोध :** अवरोध की अवधि को "दुर्घटना के समय से" सेक्शन विशेष में प्रभावित लाइन पर संचलन के लिए निकटवर्ती स्टेशन से लाइन क्लियर पर "प्रथम वाणिज्यिक गाड़ी के आरंभ" होने (माल गाड़ी या यात्री गाड़ी) तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया गया है. लाइन क्लियर पर प्रथम वाणिज्यिक गाड़ी के आरंभ होने के समय की गणना बहाली के समय के रूप में की जाए. यदि "रेलपथ/ऊपरी उपस्कर फिट समय" और "प्रथम वाणिज्यिक गाड़ी के दुर्घटना स्थल से गुज़रने" के समय के बीच का अंतर 30 मिनट से अधिक" हो, तो बहाली को यातायात के "बहाली में विलंब" के रूप में कोटीकृत किया जाएगा. यदि विलंब तत्काल आरंभ करने के लिए वाणिज्यिक गाड़ी की अनुपलब्धता के कारण होता है, तो उसे मुख्य परिचालन प्रबंधक के स्तर पर प्रमाणित करना होगा, जिसके बाद मामले को बहाली में विलंब के रूप में नहीं माना जाएगा.

110 **रेल संपत्ति :**

इसका तात्पर्य इंजन, चल स्टॉक, रेलपथ और निर्माण कार्य, सिगनल व अंत:पाशन उपस्कर, विद्युत उपस्कर और अन्य संपत्ति है, जो रेलवे के स्वामित्व में है.

111 **जन संपत्ति :**

इसका तात्पर्य है : ऐसी संपत्ति है जो रेलवे की नहीं है, जैसे माल, पार्सल, सामान, पशुधन और अन्य सामग्री, जिसे रेलवे द्वारा प्रस्थान के नियत स्थान से किसी गंतव्य स्थान तक ले जाने के लिए निविदा दी गई हो और उसे स्वीकार किया गया हो. इसमें गाड़ी में यात्रियों द्वारा ले जाये जाने वाला सामान शामिल नहीं है.

112 **संपत्ति की मामूली क्षति :**

इसका अर्थ है रेल संपत्ति की क्षति, जिसकी अनुमानित लागत ₹50,000/-रु. से कम हो.

113 **संपत्ति की क्षति :**

संपत्ति की क्षति का अर्थ है रेल संपत्ति की क्षति, जिसकी लागत ₹50,000/- या उससे अधिक और ₹2 करोड़ तक की हो.

114 **संपत्ति की भारी क्षति :**

रेलवे संपत्ति की भारी क्षति का अर्थ है संपत्ति की भारी क्षति, जिसकी अनुमानित लागत ₹2 करोड़ रूपये से अधिक हो.

115 **विभाग :**

विभाग में प्रशासनिक व्यवस्था के अंतर्गत संबंधित सभी शाखाएं शामिल हैं.

116 **इंजन की खराबी और समय-चूक :**

(क) इंजन को खराब तब माना जाता है, जब इंजन प्रस्थान स्थल से गंतव्य स्थल तक अपने साथ बुक की गई गाड़ी को खींच न सकें. यात्रा के किसी भाग के लिए भार में कमी को भी इंजन की खराबी माना जाएगा, बशर्ते यह इंजन पर यांत्रिक खराबी या इंजन कर्मीदल का कुप्रबंधन हो.

(ख) जब इंजन, इंजन यांत्रिक खराबी या इंजन कर्मीदल के कुप्रबंधन के कारण पूरी यात्रा में कुल एक घंटा या इससे अधिक के समय को खो देता है तो इसे समय चूक माना जाए. जब इंजन की गड़बड़ी या इंजन कर्मीदल के कुप्रबंधन के कारण गाड़ी रुक जाए, जिससे गाड़ी को दो भागों में चलाना पड़े, तो इस मामले को भी समय-चूक समझा जाएगा बशर्ते पूरी यात्रा में समय की कुल हानि एक घंटे से अधिक न हो.

ख. **<u>सामान्य अनुदेश :</u>**

नियमों का कार्यक्षेत्र :

क) इन नियमों को विशेष अनुदेश माना जाए. किसी भी नियम को साधारण और सहायक नियमों या दुर्घटनाओं के विषय पर रेलवे बोर्ड के परिपत्रों में विनिर्दिष्ट अनुदेशों को, उनकी अवहेलना, उन्हें रद्द करते हुए या उनमें संशोधन या आशोधन करते हुए न पढ़ा जाए.
ख) ऐसे मामलों, जहां विशेष रूप से उल्लेख किया गया है, को छोडक़र इन नियमों में से कोई भी नियम कारखाना दुर्घटनाओं, जो फैक्टरी अधिनियम, 1948 और उसके अंतर्गत विनिर्दिष्ट नियमों द्वारा शासित है, के लिए लागू नहीं होगा.
ग) ये नियम पूरे दक्षिण मध्य रेलवे की सभी चालू लाइनों की निर्माणाधीन लाइनों और साइडिंगों - रेलवे, निजी या सहायता प्राप्त, जो इस रेलवे द्वारा कार्यचालित है, के लिए लागू होंगे.

118 **दुर्घटना नियमावली का वितरण :** दुर्घटना नियमावली की प्रतियां, क्षेत्रीय मुख्यालय/मंडल मुख्यालय की सभी शाखाओ, सभी अधिकारियों, नियंत्रण कार्यालयों के सभी विभागों, स्टेशनों, स्टेशन मास्टर कार्यालय, मुख्य कर्मीदल नियंत्रक/मुख्य नियंत्रक, सवारी व मालडिब्बा डिपो, रेलपथ/निर्माण कार्य, सिगवदूसं., विद्युत, यांत्रिक के वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियरों/सेइंजी कार्यालयों, लोको/यातायात/वाणिज्य/गाड़ी परीक्षकों/ रेलपथ/ऊपरी उपस्कर/रेसुब/सरकारी रेलवे पुलिस, दुर्घटना राहत गाड़ी/चिकित्सा राहत गाड़ी/क्रेन स्पेशल/रेलपथ मशीनों/ट्रालियों/स्वास्थ्य यूनिटों/रेसुब चौकी/जीआरपी चौकी, प्रत्येक स्टेशन मास्टर, लोको पायलट, टावर कार, गार्ड, प्रशिक्षण केंद्र, नागरिक सुरक्षा संगठन के सदस्यों और विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किए अनुसार अन्य रेल सेवकों को उपलब्ध कराई जाए.

119 **नियमों की जानकारी :** प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों द्वारा आबद्ध है और उन्हें अपने ड्यूटी से संबंधित नियमों के साथ ही साथ समय-समय पर नियमों में हुए संशोधनों की जानकारी भी होनी चाहिए.

दुर्घटना नियमावली के इस अध्याय और अन्य स्थानों पर निर्दिष्ट रेल कर्मचारियों की ड्यूटियां संपूर्ण नहीं है. विभिन्न अन्य परिपत्रों, नियम पुस्तकों, नियमावलियों, संहिताओं आदि में समय-समय में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त ड्यूटियां, भी संबंधित रेल सेवकों के लिए लागू होंगी. पदनाम में परिवर्तन या किसी पद के ग्रेड बढ़ाने/घटाने से ड्यूटियों और जिम्मेदारियों में सामान्यतया कोई परिवर्तन तब तक नहीं होगा, जब तक कि इन्हें विशेष रूप से बदला नहीं जाता.

120 **उद्देश्य :**

दुर्घटनाओं/आपदाओं से निपटने के लिए निम्नलिखित उद्देश्यों को नीचे दिए गए क्रम में पूरा किया जाए.

क) जान बचाना और यातना को कम करना.
ख) दुर्घटना स्थल पर प्रभावित/असहाय यात्रियों को सहायता और राहत प्रदान करना.
ग) सभी स्तरों पर शीघ्र सूचना पहुँचाना.

घ) सुरागों और साक्ष्यों का परिरक्षण.
च) दुर्घटना के कारण का पता लगाना.
छ) डाक सहित संपत्ति की संरक्षा करना.
ज) सीधी संचार व्यवस्था शीघ्र ही बहाल करना.

121 **सभी विभागों से संसाधन उपलब्ध कराना :**

यात्रियों को सहायता पहुँचाने, लाइन को क्लियर करने या यातायात के यानांतरण के लिए आवश्यकता पड़ने पर सभी विभागों से सभी संसाधन, कर्मचारी और सामग्री के रूप में तत्परता से उपलब्ध कराये जाएं. सिविल, पुलिस और चिकित्सा अधिकारियों तथा रेल संरक्षा आयुक्त को सभी सुविधाएं उपलब्ध करायी जाए ताकि वे गंभीर दुर्घटना के मामले में स्थल तक शीघ्र पहुंच सके.

122 **प्रत्येक रेल पदाधिकारी द्वारा हर संभव सहायता प्रदान करना :**

दुर्घटना की सूचना प्राप्त करनेवाले प्रत्येक रेल पदाधिकारी, बेशक "आन ड्यूटी" हो या "आफ ड्यूटी" हो, को चाहिए कि वे अपनी शक्तियों के अनुसार पूरी सहायता प्रदान करें. उन्हें चाहिए कि वे अपनी ड्यूटी कर्तव्य, पूरी सावधानी से निभायें, चाहे वे ड्यूटी उन्हें विशेष रूप से सौंपे गई हो या उन्होंने उसे स्वत: ग्रहण कर लिया हो.

123 **संरक्षा सुनिश्चित करने की ड्यूटी :**

(क) प्रत्येक रेल सेवक को चाहिए कि वह -

(i) यह देखे कि जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए हर संभव प्रयास किया जाता है.

(ii) उसके ध्यान में आयी ऐसी हर घटना की सूचना अपने वरिष्ठ कर्मचारी को तुरंत दे, जिससे रेलवे के सुरक्षित या सही कार्यचालन पर प्रभाव पड़ता हो.

(iii) दुर्घटना या अवरोध के मामले में मांगी गई हर संभव सहायता प्रदान करता है.

(ख) अवरोध या गाड़ी, सिगनल, रेलपथ, पुल, विद्युत कर्षण और ऊपरी उपस्कर में खराबी या अन्य किसी कारण से अपसामान्य स्थिति उत्पन्न होने पर, जिससे गाड़ी के संचलन या जनता या संपत्ति की संरक्षा पर प्रभाव पड़ता हो, तो प्रत्येक रेल सेवक को चाहिए कि वह –

(i) ऐसी गाड़ी को रोकने की तत्काल कार्रवाई करे, जिसके संचलन से खतरा पैदा होने की संभावना हो या उससे उसके यात्रियों या जनता की संरक्षा को खतरा हो.

(ii) अवरोध दूर करने की तत्काल कार्रवाई करे या खराबी को दूर करने का प्रयास करें यदि वह ऐसे करने में योग्य और सक्षम हो.

(iii) शीघ्रतम उपलब्ध साधन के जरिए निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को और अपने वरिष्ठ कर्मचारी को इसकी रिपोर्ट करे.

अध्याय- II

दुर्घटनाओं का वर्गीकरण

सांख्यिकीय प्रयोजन के लिए दुर्घटनाओं को प्रत्येक कोटि में उप-विभाजन सहित **'आई' और 'ओ'** को छोडक़र कोटि **'ए' से 'आर'** तक वर्गीकृत किया गया है.

दुर्घटनाओं की श्रेणी और विवरण :

201 परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं :

1. श्रेणी 'ए' – टक्कर	
ए.1	यात्री वहन करने वाली गाड़ी की टक्कर, जिसके परिणामस्वरूप (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
ए.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी की टक्कर, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
ए.3	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी की टक्कर, जो उपर्युक्त ए.1 कोटि के अंतर्गत न आती हो.
ए.4	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी की टक्कर, जो उपर्युक्त ए-2 कोटि के अंतर्गत न आती हो.
ए.5	अन्य टक्करें अर्थात् शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड और साइडिंग आदि में होनेवाली टक्करें, परंतु जिनमें गाड़ी शामिल न हो.
2. श्रेणी 'बी' – गाड़ियों में आग लगना	
बी.1	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी में आग लगना, जिसके परिणामस्वरूप (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की टक्कर रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
बी.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी में आग लगना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
बी.3	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी, परंतु जो उपर्युक्त बी.1 के अंतर्गत न आती हो, में आग लगना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) रेल संपत्ति को ₹50,000 और उससे अधिक और ₹2 करोड़ तक की क्षति, और/या (ii) यातायात में "न्यूनतम मूल्य" से अधिक का व्यावधान हो, और/या (iii) गाड़ी से कोचिंग स्टॉक को अलग कर दिया जाता हो.
बी.4	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी, परंतु जो उपर्युक्त बी.2 के अंतर्गत न आती हो, में आग लगना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) रेल संपत्ति को ₹50,000 या उससे अधिक और ₹2 करोड़ तक की क्षति और/या (ii) यातायात में "न्यूनतम मूल्य" से अधिक का व्यावधान हो और/या (iii) गाड़ी से माल स्टॉक को अलग कर दिया जाता हो.
बी.5	यात्री वहन करने वाली गाड़ी में आग लगना, जो उपर्युक्त बी-1 या बी-3 के अंतर्गत न आती हो.
बी.6	यात्री वहन न करने वाली गाड़ी में आग लगना, जो उपर्युक्त बी-2 या बी-4 के अंतर्गत न आती हो.
बी.7	शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्डऔर साडिंग आदि में आग लगना, जिसमें चल स्टॉक शामिल हो, परंतु गाड़ी शामिल न हो. **नोट :** I) रेल परिसर में आग दुर्घटना होने या गाड़ी में आग लगने के कारण रेल संपत्ति और/या बुक किए गए परेषणों को क्षति हुई हो, इस संबंध में समिति द्वारा जांच किए जाने के मामले में रेल सुरक्षा बल के प्रतिनिधि को भी समिति के सदस्य के रूप में शामिल किया जाए.
3. श्रेणी 'सी' - समपारों पर गाड़ियों का सडक़ यातायात से, और/या सडक़ यातायात का गाड़ियों से टकरा जाना.	
सी.1	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी का चौकीदार युक्त समपारों पर सडक़ यातायात से और/या सडक़ यातायात का ऐसी गाड़ियों से टकरा जाना जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) रेल संपत्ति की न्यूनतम लागत से अधिक की क्षति हुई हो और/या (iii) यातायात में न्यूनतम लागत से अधिक का अवरोध हुआ हो.

सी.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी का सडक़ यातायात से टकरा जाना और/या सडक़ यातायात का ऐसी गाड़ियों से चौकीदारवाले समपारों पर टकरा जाना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट आई हो और/या (ii) रेल संपत्ति की न्यूनतम लागत से अधिक की क्षति हुई हो और/या (iii) यातायात में न्यूनतम लागत से अधिक अवरोध हुआ हो.
सी.3	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी का सडक़ यातायात से टकरा जाना और/या सडक़ यातायात का ऐसी गाड़ियों से मानवरहित समपारों पर टकरा जाना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट आई हो और/या (ii) रेल संपत्ति की न्यूनतम लागत से अधिक की क्षति हुई हो औ/या (iii) यातायात में न्यूनतम लागत से अधिक अवरोध हुआ हो.
सी.4	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी का सडक़ यातायात से टकरा जाना और/या सडक़ यातायात का ऐसी गाड़ियों से मानवरहित समपारों पर टकरा जाना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट आई हो और/या (ii) रेल संपत्ति की न्यूनतम लागत से अधिक की क्षति हुई हो और/या (iii) यातायात में न्यूनतम लागत से अधिक अवरोध हुआ हो.
सी.5	यात्री वहन करनेवाली गाड़ियों का सडक़ यातायात से टकरा जाना और/या ऐसी गाड़ियों का चौकीदार वाले समपारों पर सडक़ यातायात से टकरा जाना, जो सी.1 के अंतर्गत नहीं आते है.
सी.6	यात्री वहन न करने वाली गाड़ियों का सडक़ यातायात से टकरा जाना और/या ऐसी गाड़ियों का चौकीदारवाले समपारों पर सडक़ यातायात से टकरा जाना, जो सी.2 के अंतर्गत नहीं आते है.
सी.7	यात्री वहन करनेवाली गाड़ियों का सडक़ यातायात से टकरा जाना और/या ऐसी गाड़ियों का मानवरहित समपारों पर सडक़ यातायात से टकरा जाना, जो सी.3 के अंतर्गत नहीं आते है.
सी.8	यात्री वहन न करने वाली गाड़ियों का सडक़ यातायात से टकराना और/या ऐसी गाड़ियों का मानवरहित समपारों पर सडक़ यातायात से टकरा जाना, जो सी.4 के अंतर्गत नहीं आते है.
सी.9	वाहन के साथ या वाहन के बिना शंटिंग इंजन या खुले वाहनों का सडक़ यातायात के साथ टकरा जाना और/या सडक़ यातायात का वाहन के साथ या वाहन के बिना शंटिंग इंजन या खुले वाहन के साथ समपार पर टकरा जाना. **नोट** : यदि किसी सडक़ वाहन को उसे चलाने वाले अकेले व्यक्ति द्वारा तुरंत उठाकर रेलपथ पर से हटाया जाना संभव न हो, तो इसे ऐसी दुर्घटना को वर्गीकृत करने के प्रयोजन हेतु इसकी कर्षण पद्धति पर ध्यान दिए बिना सडक़ यातायात माना जाए.
4. श्रेणी 'डी' – गाड़ी का पटरी से उतरना.	
डी.1	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी का पटरी से उतरना, जिसके परिणामस्वरूप – (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
डी.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी का पटरी से उतरना, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
डी.3	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी का पटरी से उतरना, जो उपर्युक्त डी.1 के अंतर्गत न आती हो.
डी.4	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी का पटरी से उतरना, जो उपर्युक्त डी.2 के अंतर्गत न आती हो, परंतु रेल संपत्ति की हानि और/या यातायात में न्यूनतम लागत से अधिक या व्यवधान हो.
डी.5	यात्री वहन न करने वाली गाड़ी का पटरी से उतरना, जो उपर्युक्त डी.2 या डी.4 के अंतर्गत नहीं आती हो.
डी.6	पटरी से उतरने के अन्य मामले अर्थात् शंटिंग, मार्शलिंग यार्ड, लोको यार्ड और साइडिंगों आदि में पटरी से उतरना, परंतु इसमें गाड़ी शामिल नहीं है.
5. श्रेणी 'ई' - अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं.	
ई.1	गाड़ी का स्थिर संरचना सहित किसी अवरोध पर से गुज़रना या टकरा जाना, जो श्रेणी 'सी', के अंतर्गत न आते हों, जिसके परिणामस्वरूप - (i) जान की हानि और/या गंभीर चोट और/या (ii) ₹2 करोड़ से अधिक लागत की रेल संपत्ति की क्षति, और/या (iii) किसी महत्वपूर्ण सीधी लाइन में कम से कम 24 घंटों के लिए गाड़ी चालन में बाधा हो.
ई.2	गाड़ी का स्थिर संरचना सहित किसी अवरोध पर से गुज़रना या टकरा जाना, जो श्रेणी "सी" या ई.1 के अंतर्गत न आते हों.

202. संकेतात्मक दुर्घटनाएं

1.श्रेणी 'एफ'- निवारित टक्कर	
एफ.1	गाड़ियों के बीच निवारित टक्कर, जिनमें से कम से कम एक यात्री गाड़ी हो.
एफ.2	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी और किसी अवरोध के बीच निवारित टक्कर.
एफ.3	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ियों के बीच निवारित टक्कर.
एफ.4	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी और किसी अवरोध के बीच निवारित टक्कर.
2. श्रेणी 'जी' - ब्लाक नियमों का उल्लंघन	
जी.1	यात्री गाड़ियों का बिना किसी प्रस्थान प्राधिकार या बिना उचित प्रस्थान प्राधिकार के ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करना.
जी.2	यात्री वहन न करने वाली गाड़ी का बिना प्रस्थान प्राधिकार या बिना किसी उचित प्रस्थान प्राधिकार के ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करना.
जी.3	किसी गाड़ी का अवरुद्ध लाइन पर लिया जाना, परंतु जो निवारित टक्कर के अंतर्गत न आता हो.
जी.4	किसी गाड़ी का, किसी स्टेशन या कैच साइडिंग या स्लिप साइडिंग या सैंड हंप आदि पर गलत लाइन पर लिया जाना/प्रवेश करना.
3. श्रेणी 'एच' - गाड़ी का खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना	
एच.1	यात्री ले जानेवाली गाड़ी का रोक सिगनल खतरे की स्थिति में उचित प्राधिकार के बिना पार करना.
एच.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी का रोक सिगनल बिना उचित प्राधिकार के खतरे की स्थिति में पार करना.

203 उपस्करों की खराबी -

1. श्रेणी 'जे' - इंजन और चल स्टॉक की खराबी	
जे.1	यात्री गाड़ी ले जानेवाले इंजन की खराबी.
जे.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी को ले जानेवाले इंजन की खराबी या अकेले इंजन की खराबी.
जे.3	यात्री ले जानेवाली गाड़ी का विभाजन.
जे.4	यात्री न ले जानेवाली गाड़ी के विभाजन.
जे.5	यात्री ले जानेवाली गाड़ी में चल स्टॉक की खराबी जैसे टायरों, पहियों, धुरा या ब्रेक उपस्करों आदि की खराबी, जिसके कारण चल स्टॉक को गाड़ी से अलग करना पड़े.
जे.6	यात्री न ले जानेवाली गाड़ी में चल स्टॉक की खराबी जैसे टायरों, पहियों, धुरा या ब्रेक उपस्करों आदि की खराबी, जिसके कारण चल स्टॉक को गाड़ी से अलग करना पड़े.
जे.7	यात्री ले जानेवाली गाड़ी में चल स्टॉक की खराबी जैसे टायरों, पहियों, धुरा या ब्रेक उपस्करों आदि की खराबी, जिसके कारण चल स्टॉक को गाड़ी से अलग न करना पड़े.
जे.8	यात्री न ले जानेवाली गाड़ी में चल स्टॉक की खराबी जैसे टायरों, पहियों, धुरा या ब्रेक उपस्करों आदि की खराबी, जिसके कारण चल स्टॉक को गाड़ी से अलग करना न पड़े.
जे.9	गाड़ी या गाड़ी के भाग का नियंत्रण से बाहर होकर भाग निकलना.
जे.10	गाड़ी में कम ब्रेक शक्ति, परंतु जो श्रेणी जे.9 के अंतर्गत न आती हो.
2. श्रेणी 'के' – रेलपथ की खराबी	
के.1	रेलपथ की बक्लिंग
के.2	झलाई की खराबी.
के.3	पटरी में दरार.
के.4	रेलपथ की किसी लंबाई पर से गुज़रते समय चलती गाड़ियों के लोको पायलटों द्वारा असामान्य रूप से धीमी या असमान गति से चलने या भारी झटका महसूस करने, जिसके कारण गाड़ी चालन में व्यावधान उत्पन्न हो.
के.5	रेल सुरंग, पुल, उतार/संरचना/कटाव, पुलिया आदि की खराबी.
के.6	रेलपथ में इस तरह की क्षति, जो के.1 से के.5 के अंतर्गत न आती हो, जिसमें उसे गाड़ी के गुजरने के लिए अस्तायी रूप से असुरक्षित माना जाए या जिससे न्यूनतम लागत से अधिक अवधि के लिए यातायात में विलंब होने की संभावना हो.
के.7	रेलपथ में इस तरह की क्षति, जिसमें उसे गाड़ियों के गुज़रने के लिए अस्थायी रूप से असुरक्षित माना जाए या जिससे यातायात में विलंब की संभावना हो, परंतु जो के.1 से के.6 के अंतर्गत न आती हो. **नोट** : उपर्युक्त वर्गीकरण में, नेमी अनुरक्षण के दौरान पाए गए ऐसे मामले, जो गाड़ी संचलन को प्रभावित न करते हो, हिसाब में नहीं लिए जाएंगे.

3. श्रेणी 'एल' – विद्युत उपस्कर की खराबी.	
एल.1	ऊपरी उपस्कर की तार का लटकना या कोई अन्य क्षति, जिसमें ऊपरी उपस्कर को 3 मिनट से अधिक समय के लिए स्विच 'आफ' करना अपेक्षित हो.
एल.2	3 मिनट से अधिक समय के लिए कोई ऊपरी उपस्कर नहीं.
एल.3	पेंटोग्राफ का उलझना, जो जे.1 और जे.2 के अंतर्गत शामिल न हो.
एल.4	वातानुकूलन या अन्य विद्युत उपस्कर में खराबी, जिससे चल स्टॉक को गाड़ी से अलग करना पड़े.

4. श्रेणी 'एम' – सिगनल व्यवस्था और दूरसंचार उपस्कर की खराबी.	
एम.1	पूरे पैनल/आर आर आई या उसके भाग में खराबी.
एम.2	अंतर्पाशन, रेलपथ परिपथ या धुरा काउंटर में खराबी.
एम.3	ब्लाक उपकरणों में खराबी.
एम.4	कांटा मशीन और संबद्ध उपस्कर में खराबी.
एम.5	सिगनल, कांटे में खराबी.
एम.6	नियंत्रण/स्टेशन में पंद्रह मिनटों से अधिक समय के लिए खराबी.
एम.7	स्टेशन से स्टेशन या स्टेशन से समपार फाटक तक संचार में पंद्रह मिनट से अधिक समय के लिए खराबी. **नोट** : सिगनल व दूरसंचार की खराबियां, जिनकी सूचना सिगनल व दूरसंचार विभाग को नहीं दी गई, खराबी के लिए हिसाब में नहीं ली जाएगी.

204 असामान्य घटनाएं

1. श्रेणी 'एन' - गाड़ी विध्वंस या गाड़ी विध्वंस का प्रयास या गाड़ी की तोड़-फोड़	
एन.1	यात्री वहन करनेवाली गाड़ी में विध्वंस, या गाड़ी विध्वंस का प्रयास या बम धमाका या विस्फोट या अपहरण या तोड़-फोड़, जिसमें जान की हानि हुई/न हुई हो और/या गंभीर चोट आई हो और/या रेल संपत्ति की क्षति हुई हो.
एन.2	यात्री वहन न करनेवाली गाड़ी में विध्वंस या गाड़ी विध्वंस का प्रयास या बम धमाका या विस्फोट या अपहरण या तोड़-फोड़, जिसमें जान की हानि हुई हो/या न हुई हो और/या गंभीर चोट आई हो और/या रेल संपत्ति की क्षति हुई हो.
एन.3	गाड़ी विध्वंस या गाड़ी विध्वंस का प्रयास या बम धमाका या विस्फोट या सिगनल व्यवस्था और रेलपथ में तोड़-फोड़ या ड्यूटीरत गाड़ी चालन कर्मचारियों और/या यात्रियों का वहन करनेवाली गाड़ी के साथ हस्तक्षेप करने का प्रयास, जिसमें कोई गाड़ी अंतर्ग्रस्त न हो.

2. श्रेणी 'पी' – हताहत	
पी.1	व्यक्ति या व्यक्तियों के चलती गाड़ी में से गिरने के परिणामस्वरूप जान की हानि हुई हो या गंभीर चोट आई हो.
पी.2	व्यक्ति या व्यक्तियों के गाड़ियों के नीचे आकर कट जाने या टकरा जाने के परिणामस्वरूप जान की हानि हुई हो गंभीर चोट आई हो.
पी.3	व्यक्ति या व्यक्तियों के चलती गाड़ी में से गिर जाना या किसी गाड़ी इंजन या रेलवे यान से टकरा जाना, जिसके परिणामस्वरूप जान की हानि हो या गंभीर चोट आई हो.

3. श्रेणी 'क्यू' - अन्य घटनाएं	
क्यू.1	रेलवे परिसरों में (रेलवे क्वार्टरों को छोडक़र) किसी व्यक्ति की, चाहे वह यात्री/रेल कर्मचारी/अतिचारी (या कोई अन्य व्यक्ति) हो, आकस्मिक या स्वाभाविक मृत्यु होने या गंभीर चोट लगने पर
क्यू.2	किसी गाड़ी या रेल परिसर में हत्या या आत्महत्या.
क्यू.3	रेल परिसरों, जिसमें गाड़ियां भी शामिल हैं, में लूट या लूटने का प्रयास, चोरी या चोरी करने का प्रयास.
क्यू.4	रेल परिसर में आग या विस्फोट, जिसमें गाड़ी शामिल नहीं है.
क्यू.5	आग या विस्फोट, जिसमें रेलवे पुल या सेतु आदि को क्षति पहुँची हो.
क्यू.6	आंदोलन के कारण गाड़ी सेवाओं में अवरोध.

4. श्रेणी 'आर' – विविध	
आर.1	वाहन या वाहनों का भाग निकलना.
आर.2	किसी गाड़ी से मवेशी का कुचला जाना.
आर.3	बाढ़, दरार और भूस्खलन आदि के परिणामस्वरूप किसी महत्वपूर्ण सीधी (थ्रू) लाइन पर निम्नतम लागत से अधिक यातायात में व्यावधान होना.
आर.4	बाढ़, दरार और भूस्खलन आदि के अन्य मामले, जिसके परिणामस्वरूप यातायात में व्यावधान हो.
आर.5	कोई ऐसी दुर्घटना, जो पहले बनाए गए उक्त वर्गीकरणों के अंतर्गत शामिल न हो.
	नोट : 1. 'मवेशी' शब्द में भेड़, बकरी, सुअर, कुत्ते, गधे, मेढ़ा, भेडी और मेमने सम्मिलित नहीं है. **नोट** : 2. गाड़ी में ट्राली, लॉरी, मोटर ट्राली, भी शामिल है, जब उन्हें गाड़ी चालन नियमों के अंतर्गत चलाया जाता है.

अध्याय-III

रेल कर्मचारियों की ड्यूटियां

प्रत्येक रेल सेवक, जो प्रभावित गाड़ी द्वारा यात्रा कर रहा हो या दुर्घटना स्थल पर मौजूद हो, चाहे वह ड्यूटी पर हो या न हो, अपनी पहचान देते हुए दुर्घटना स्थल पर प्रभावित यात्रियों को तत्काल सहायता प्रदान करने में सहायता करेगा. दुर्घटना राहत कार्यों में भाग न लेना, "ड्यूटी की लापरवाही" माना जाएगा.

301 दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी का गार्ड :

क्रमवार ड्यूटियां, इनके निष्पादन के लिए, नीचे दी जाती हैं.

गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर गाड़ी का गार्ड, तत्काल निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :

1 दुर्घटना का समय नोट करेगा.

2 यदि दुर्घटना दोहरी लाइन सेक्शन पर घटी हो, तो गार्ड तत्काल यह जांच करें कि दुर्घटना से निकटवर्ती लाइन का उल्लंघन हो रहा है या नहीं. यदि निकटवर्ती लाइन का उल्लंघन हो रहा हो, तो उसे चाहिए कि वह दिन के समय लाल झंडी और रात के समय कौंध बत्ती उस दिशा में तत्काल दर्शाएं, जहां निकटवर्ती लाइन पर गाड़ी आने की संभावना हो. वह तब तक लाल खतरा हथ सिगनल दर्शाएगा, जब तक कि निकटवर्ती लाइन को प्रचलित नियमों के अनुसार सुरक्षित न किया जाता हो.

3 वह प्रचलित नियमों के अनुसार किसी अर्हता प्राप्त कर्मचारी, जैसे सहायक गार्ड, सहायक लोको पायलट, गैंगमेन, गेटमेन आदि की सहायता लेते हुए गाड़ी को सुरक्षित करने की व्यवस्था करेगा.

4 हताहतों, घायलों, यदि कोई हों और अपेक्षित सहायता के लिए दुर्घटना स्थल पर शीघ्र सर्वेक्षण करें.

5 दुर्घटना की सूचना, सबसे पहले कंट्रोल कार्यालय और उसके बाद मोबाइल फोन या सुवाह्य फोन या वॉकी-टॉकी या फाटक फोन आदि के माध्यम से निम्नलिखित सूचना देते हुए निकटतम स्टेशन मास्टर को देगा.

क) दुर्घटना का स्थल   ख) किलोमीटर आदि.

6 दोहरी लाइन सेक्शन पर, दूसरी लाइन पर से गुजरनेवाली गाड़ी को रोका जाए और यदि पैरा (5) के अंतर्गत पहले ही सूचना न दी गई हो, तो लोको पायलट और गार्ड को इसकी सूचना दी जाए.

7 गाड़ी में कार्य कर रहे या दुर्घटना स्थल पर मौजूद रेल कर्मचारियों, डॉक्टरों और/या स्वयं सेवकों की सहायता प्राप्त करते हुए घायल व्यक्तियों का प्रथमोपचार किया जाए और 104/108 एम्बुलेंस सेवा की सहायता से घायलों को अस्पताल ले जाएं.

8 वरिष्ठ रेलवे पदाधिकारी द्वारा कार्यभार ग्रहण किए जाने तक वह सुरागों और साक्ष्यों का परिरक्षण करने की व्यवस्था करेगा.

9 वरिष्ठ रेलवे पदाधिकारी द्वारा कार्यभार ग्रहण किए जाने तक वह सामान्य प्रभारी के रूप में कार्य करेगा. इसके बाद में, वह दुर्घटना के प्रभारी वरिष्ठ पदाधिकारी के अनुदेशों के अनुसार कार्य करेगा.

302 गाड़ी का इंजन कर्मीदल :

गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर गाड़ी का कर्मीदल निम्नानुसार कार्रवाई करेंगे :

1 कौंध बत्ती को तत्काल स्विच "आन" करेंगे. यदि कौंध बत्ती काम नहीं कर रही हो, तो खतरा हथ सिगनल का प्रदर्शन करेगा ताकि दोहरी लाइन सेक्शन पर सामने की ओर से आने वाली गाड़ी को रोका जा सके.

2 दुर्घटना समय को नोट करेगा.

3 वर्तमान नियमों के अनुसार निकटवर्ती लाइन/लाइनों/उक्त लाइन की सुरक्षा करेगा.

4 आवश्यकता के अनुसार या निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसार इंजन की सुरक्षा के लिए तकनीकी पूर्वोपाय अपनाएगा.

5 इंजन (पटरी से उतरा हो या नहीं) इंजन के पीछे लगे आसन्न सवारीडिब्बों/मालडिब्बों की स्थिति और दुर्घटना से संबंधित कोई अन्य सूचना गार्डों को देगा.

6 कंट्रोल कार्यालय, राहत और बचाव कार्यों के लिए संपर्क स्थापित करने हेतु गार्ड की सहायता करने के लिए सहायक लोको पायलट को भेजेगा.

303 स्टेशन मास्टर / स्टेशन प्रबंधक :

[यदि दुर्घटना मिड सेक्शन में हुई हो, तो ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर या उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर, जहां दुर्घटना हुई हो]

1. दोहरी लाइन पर विपरीत दिशा में प्रभावित ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने वाली पूर्ववर्ती गाड़ियों को तत्काल रोका जाए. यदि इस प्रकार के ब्लाक सेक्शन में किसी गाड़ी ने पहले ही प्रवेश किया हो, तो गाड़ी को रोकने के लिए कर्मीदल और गार्ड को तत्काल सूचित किया जाए और गाड़ी को किसी भी प्रकार के अवरोध से पहले रोकने के लिए सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए कहा जाए.
2. सेक्शन नियंत्रक और ब्लाक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को दुर्घटना के बारे में रिपोर्ट की जाए.
3. कंट्रोल को निम्न के संबंध में सूचित किया जाए –

क. दुर्घटना होने का समय और प्रकार

ख. दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण.

ग. चिकित्सा राहत यान अपेक्षित है या नहीं.

घ. दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) की आवश्यकता, क्रेन सहित या क्रेन रहित.

च. निकटवर्ती लाइनें क्लियर है या नहीं.

छ. ऐसे सवारीडिब्बों/मालडिब्बों की संख्या, जो पटरी से उतर गए हो, तिरछे हुए हो, उलट गए हो आदि

ज. दुर्घटना स्थल तक सडक़ पहुंच मार्गों की उपलब्धता.

4 साइरन उपलब्ध स्टेशनों के स्टेशन मास्टर, साइरन बजाएंगे और कंट्रोल के आदेशों के अनुसार चिकित्सा राहत यान/दुर्घटना राहत गाड़ी विशेष गाड़ियों को चलाने की व्यवस्था करेंगे.

5 सेक्शन यातायात निरीक्षक और अन्य विभागों के पदाधिकारियों को संभव शीघ्रतम साधनों के जरिए इसकी सूचना देंगे.

6 परिचालनों में सहायता के लिए आफ-ड्यूटी स्टेशन मास्टरों और पाइंटमेन को बुलाएं.

7 ऐसे मामले में, जहां स्टेशन सीमा के अंदर दुर्घटना हुई हो, पाइंट नॉबों, सिगनल नॉबों, मार्ग नॉबों, काउंटरों के विभिन्न रीडिंगों को यातायात, सिगनल व दूरसंचार और इंजीनियरी विभागों के पर्यवेक्षकों द्वारा संयुक्त रूप से रिकार्ड किए जाने तक अक्षुण्ण रखा जाए.

8 अप्रभावित सवारीडिब्बों/मालडिब्बों, चिकित्सा राहत यान (एमआरवी), दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) आदि को प्राप्त करने के लिए स्टेशन में लाइनों को निर्बाध रखा जाए.

9 **<u>वह निम्नलिखित सहायता के लिए व्यवस्था करेगा</u>** :

क) चिकित्सा सहायता :

(i) स्थानीय अस्पतालों, रेलवे अस्पतालों और स्वास्थ्य यूनिटों, सिविल और सेना अस्पतालों, सेंट जान्स एम्बुलेंस ब्रिगेड से एम्बुलेंस सेवाएं तथा गाड़ियों एवं स्टेशनों पर उपलब्ध अर्हता प्राप्त प्रथमोपचारक, अग्निशामक कर्मी और अन्य चिकित्सा कर्मियों को सहायता के लिए बुलाया जाएं.

(ii) घायल यात्रियों को उपलब्ध शीघ्रतम साधनों द्वारा निकटतम अस्पतालों तक पहुँचाया जाएं.

(iii) दुर्घटना स्थल पर ए.आर.एम.ई. स्केल-II उपस्करों को शीघ्र पहुँचाने की व्यवस्था की जाएं.

(iv) प्रथमोपचार बक्सों और स्ट्रेचरों की, पर्याप्त मात्रा में, व्यवस्था की जाए.

ख) यात्रियों के लिए जलपान व्यवस्था :

(i) असहाय छोड़े गए यात्रियों के लिए आहार और जलपान की व्यवस्था करने के लिए मंवाप्र/सवाप्र को सूचित किया जाए.

(ii) प्रभावित यात्रियों के लिए शाकाहारी अल्पाहार कक्ष (वीआरआर)/मांसाहारी अल्पाहार कक्ष (एनवीआरआर) और/या स्थानीय स्रोतों से मुफ्त पेयजल और पेय पदार्थों की व्यवस्था की जाए.

ग) परिवहन सहायता :

(i) घायलों को सडक़ या विशेष गाड़ियों द्वारा परम अग्रता देते हुए अस्पताल पहुँचाने की व्यवस्था की जाए.

(ii) दुर्घटना स्थल पर फंसे हुए यात्रियों को, रेल गाड़ी या सडक़ वाहन को किराए पर लेते हुए दुर्घटना स्थल से रवाना किया जाए.

(iii) वर्तमान नियमों के अनुसार किराए की धन वापसी की व्यवस्था की जाए.

घ) सुरक्षा सहायता :

स्टेशन मास्टर, सरकारी रेलवे पुलिस, राज्य पुलिस और रेल संरक्षा बल के पदाधिकारियों को दुर्घटना स्थल पर निजी और रेल संपत्ति के लिए सुरक्षा उपलब्ध कराने की सूचना दें. दुर्घटना में तोड़-फोड़ की संदिग्धता के मामले में स्टेशन मास्टर क्षेत्राधिकार के सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी) के निरीक्षक के पास प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफ आई आर) भी दर्ज करेंगे.

च) संचार सहायता :

(i) महत्वपूर्ण स्टेशनों और दुर्घटना स्थल पर सूचना काउंटर खोले जाएं.

(ii) घायलों और मृत व्यक्तियों से संबंधित सूचना अभिनिश्चित की जाएं और जब कभी भी इसकी मांग की जाती हो, तो इसे उनके संबंधियों को दिया जाए.

(iii) दुर्घटना स्थल और स्टेशनों से उनके संबंधियों को स्थिति के बारे में अवगत कराने के लिए दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों के लिए एसटीडी सुविधा सहित नि:शुल्क फोन सुविधा करायी जाए.

10 नियंत्रण स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह उपलब्ध शीघ्रतम साधन द्वारा पर्याप्त पोर्टर और अन्य कर्मचारियों को, जो राहत कार्यों में सहायता प्रदान कर सके, साथ लेकर दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.

11 स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर, केबिन और स्टेशनों में रिकार्ड, जैसे प्राइवेट नंबर बुक, गाड़ी सिगनल रजिस्टर, लाइन प्रवेश पुस्तक, इंजन लॉग बुक और इंजन एवं अन्य संबद्ध रिकार्डों से गति चार्ट की सुरक्षा सुनिश्चित करें. वह स्लाइड़ों, लीवरों, नॉबों और रिले कक्ष की सीलिंग भी सुनिश्चित करें.

12 प्रचलित नियमों और अनुदेशों में विनिर्दिष्ट किए अनुसार सभी आवश्यक कार्रवाई करें.

304 नियंत्रण स्टेशन मास्टर :

नियंत्रण स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह दुर्घटना स्थल पर शीघ्रतम माध्यम द्वारा पहुंचे. वह अपने साथ कूली, बत्तियां और आवश्यक अन्य उपस्कर भी ले जाएं. जब तक कि उसे यातायात निरीक्षक या किसी अधिकारी द्वारा भारमुक्त न किया जाता हो, वह यातायात को नियमित करने, घायलों की मदद करने, उन सभी सबूतों को नोट करने, जो दुर्घटना के कारण का पता लगाने में उपयोगी सिद्ध हो सकते हैं और स्थिति का सामान्य कार्यभार सम्हालने के लिए जिम्मेदार होगा.

305 गाड़ी अधीक्षक / चल टिकट परीक्षक :

1 आरक्षण चार्ट देखते हुए या मौखिक पूछताछ द्वारा इस बात का पता लगायेगा कि क्या कोई डॉक्टर गाड़ी में यात्रा कर रहा है और घायल यात्रियों के लिए प्रथमोपचार की व्यवस्था करेगा.

2 उसे चाहिए कि वह गाड़ी में मौजूद अन्य चल टिकट परीक्षकों के साथ घायल यात्रियों को उनके सवारी डिब्बों में से बाहर निकालने में सहायता करें. चल टिकट परीक्षकों को चाहिए कि वे सवारी डिब्बों में फंसे यात्रियों को बाहर आने में भी मदद करें.

3 लावारिस सामान और अन्य अमानतें, पूर्ण विवरण सहित सरकारी रेलवे पुलिस को सौंप दी जाए और उनसे इसकी पावती ली जाए.

4 मृत और घायलों की सूची तैयार की जाए. सूची को निम्नानुसार वर्गीकृत किया जाए :

मृत
गंभीर रूप से घायल
मामूली चोट

मृतकों और घायलों के विवरण, आरक्षण चार्ट, धारित टिकटों (तक और से) या सह-यात्रियों से प्राप्त किए जाए. पहचान के लिए गाड़ी में यात्रा कर रही पुलिस की मदद भी ली जाए.

5 निम्नलिखित विवरण एकत्रित किया जाए :

क) यात्रियों के टिकट (तक और से)
ख) टिकट नंबर - श्रेणी
ग) कोच नंबर और इंजन से इसकी स्थिति.
घ) यात्रियों का पता
च) चोट के प्रकार (मामूली, गंभीर)

6 यदि उन्हें रेलवे डाक्टर के पहुंचने से पहले स्थानीय व्यक्तियों द्वारा पहले ही निकटतम अस्पताल पहुंचाया गया हो, तो वे मृतकों और घायलों (मामूली, गंभीर) की संख्या का रिकार्ड रखें.

306 दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुँचने वाले अधिकारी या वरिष्ठ पर्यवेक्षक :

1 दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुँचने वाले अधिकारी या वरिष्ठ पर्यवेक्षक निम्न की जांच करें :-

क) क्या सुरक्षा व्यवस्था की गई है.

ख) दोहरी लाइन पर क्या दूसरी लाइन गाड़ियों के संचलन के लिए अवरोध रहित है.

ग) क्या दुर्घटना, हताहतों आदि के विवरण के संबंध में रिले किया जानेवाला आवश्यक संदेश रिले कर दिया गया हैं या नहीं.

2 वह, अपेक्षित सहायता का शीघ्र निर्धारण करेगा और इसे कंट्रोल को रिले करेगा. वह गार्ड, चल टिकट परीक्षक, अन्य रेल कर्मचारियों, यात्रियों में से स्वयं सेवी, मार्गरक्षक रेसुब कर्मी आदि जैसे उपलब्ध सभी स्रोतों को क्रम बद्ध करेगा और घायल तथा अन्य यात्रियों के लिए राहत और बचाव कार्य की व्यवस्था करेगा.

3 उसे चाहिए कि वह सभी सबूतों की जांच करें और उन्हें नोट करें, जो दुर्घटना के कारण का पता लगाने में उपयोगी सिद्ध होंगे.

4 उसे चाहिए कि वह उस स्थल/क्षेत्र, की सुरक्षा की व्यवस्था करें, जहां ऐसे सुराग/सबूत हों, जो दुर्घटना के कारण का पता लगाने में आवश्यक हो. वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि ऐसे सुरागों/सबूतों के साथ रेल कर्मचारियों या बाहरी व्यक्तियों द्वारा छेड़-छाड़ नहीं की जाती हो.

5 निम्नलिखित मुद्दों के लिए विशेष सावधानी अपेक्षित है :

क) रेलपथ की स्थिति, संरेखण, गेज, क्रास लेवल, घुमाव, सुपर एलिवेशन और रेल हेडवेयर पर विशेष संदर्भ सहित :

ख) उतार-चढ़ाव के बिंदु, यदि कोई हो

ग) चल स्टॉक की स्थिति, ब्रेक पॉवर के लिए विशेष संदर्भ सहित.

घ) स्लीपरों और पटरियों पर चिह्न :

च) पटरी से उतर गए वाहनों की स्थिति ;

छ) ब्लाक उपकरणों, सिगनलों, पाइंटों, लीवरों, संकेतकों, चाबियों की स्थिति ;

ज) यदि दुर्घटना स्टेशन सेक्शन के परिसर में हुई हो, तो स्विचों और सिगनलों, पाइंटों और रेलपथ परिपथों के संकेतों को संयुक्त रूप से विभिन्न शाखाओं के तीन अधिकारियों (या यातायात, सिगनल व दूरसंचार व इंजीनियरी विभाग के तीन वरिष्ठ अधीनस्थों) द्वारा रिकार्ड किया जाए और रिले कक्ष को शीघ्रातिशीघ्र सील किया जाए.

झ) महत्वपूर्ण रिले की स्थिति और ब्लाक उपकरणों की स्थिति (अर्थात् क्या बंद या खुली है) और

ट) उन्हें चाहिए कि वे रेलवे डॉक्टर द्वारा तैयार और सिविल पुलिस द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित हताहतों की सूची की प्रति जांच करें (यदि कुछ लाशें लापता है, तो विशेष रूप से यह उल्लेख किया जाए कि यह सूची अंतिम नहीं है और मलबे से लाशों को बाहर निकालने के बाद इसकी सूचना दी जाएगी).

6 जहां संभव हो, पटरी से उतरे वाहनों, स्लीपरों आदि पर पडे चिन्हों को दर्शानेवाला कच्चा आरेख बनाया जाए.

7 दुर्घटना से संबंधित सभी सामग्री, सुराग, इंजन और चल स्टॉक की क्षति और कमियों के साथ-साथ रेलपथ और चल स्टॉक के टूटे-फूटे या वियोजित पुर्जों को सावधानीपूर्वक नोट किया जाए और ऐसे सभी सुरागों आदि को सावधानी से परिरक्षित किया जाए ताकि आवश्यकता पडने पर पुलिस, रेल संरक्षा आयुक्त या अन्य वरिष्ठ अधिकारी या न्यायालय के समक्ष उक्त दृश्य को पुन: यथावत् प्रस्तुत किया जा सके.

8 यदि तोड़-फोड की संदिग्धता हो, तो ऐसे सभी सुरागों को नोट करने और उनका परिरक्षण करने के साथ-साथ, जब तक पुलिस दुर्घटना स्थल का सावधानीपूर्वक निरीक्षण नहीं कर लेती, वहां की किसी भी वस्तु के साथ छेड़-छाड़ न की जाए. फिर भी, यदि सिविल और पुलिस पदाधिकारियों के दुर्घटना स्थल पर पहुँचने में विलंब हो, तो स्थल पर मौजूद रेलवे के वरिष्ठतम पदाधिकारी, अपने स्वविवेक से उसकी मूल स्थिति को स्केच द्वारा नोट करने के बाद सवारीडिब्बे के किसी भी भाग को जैक अप करने या किसी भी संपत्ति को आवश्यक न्यूनतम हद तक अंतरित कर सकते हैं ताकि उसके नीचे दबे हुए लोगों को बाहर शीघ्रातिशीघ्र निकाला जा सके, जानें बचायी जा सके और पीड़ितों को राहत दी जा सके. पुलिस के साथ परामर्श किए बिना सामान्य यातायात को गुज़रने की अनुमति न दी जाए.

क) इसके आगे, तोड-फोड की संदिग्धता के मामले में, रेल संरक्षा आयुक्त से इस बात का पता लगाने के लिए विशेष पूछताछ की जाए कि क्या वे क्लियरेंस ऑपरेशन आरंभ किए जाने से पहले स्थल का निरीक्षण करना चाहेंगें ?

ख) जब तक कि पुलिस प्राधिकारियों के साथ-साथ रेल संरक्षा आयुक्त से ऐसी अनुमति प्राप्त नहीं की जाती हो, तब तक बहाली/क्लियरेंस कार्य आरंभ न किए जाएं. (मानवीय जान बचाने के लिए आवश्यक न्यूनतम हद को छोडक़र).

9. विस्फोटकों या खतरनाक माल द्वारा हुए भारी विस्फोट या आग के मामले में सभी टूटी-फूटी वस्तुओं और मलबे को तब तक न छुएं जब तक कि फंसे/घायल व्यक्तियों और मृतकों को निकालने के लिए उसे हटाया जाना अपेक्षित हो, साथ ही, जब तक विस्फोटकों की जांच मुख्य निरीक्षक या उसके प्रतिनिधि ने अपनी जांच पूरी न कर ली हो या उन्होंने यह सूचना दी हो कि वे कोई जांच करना नहीं चाहते है.

10 यदि स्टेशन कर्मचारी, दुर्घटना के प्रथम दृष्ट्या जिम्मेदार हो, तो गाड़ी गुज़रने के रिकार्डों को जब्त कर लिया जाए और संबंधित स्टेशन कर्मचारी के बयान रिकार्ड किए जाए.

11 यदि यात्री गाड़ी दुर्घटना में शामिल हो, तो अधिकारी या वरिष्ठ अधीनस्थ को चाहिए कि वे अधिकाधिक साक्षियों के लिखित सबूतों को सुरक्षित रखें और उनके नाम व पते रिकार्ड करें. ध्यान में रखें कि चुने गए साक्षी, रेल कर्मी नहीं होने चाहिए.

12 वे यह सुनिश्चित करें कि घायलों और मृतकों के नामों और पतों के साथ-साथ उनके संबंधियों की संपूर्ण सूची उनके पास हो और वे घायलों और मृतकों के संबंधियों को संदेश भेजते हैं.

13 वह यह भी सुनिश्चित करें कि पुलिस अधीक्षक और जिला मजिस्ट्रेट को भी दुर्घटना की सूचना भेजी गई हैं.

14 वे दुर्घटना के प्रथमदृष्ट्या कारण और बहाली के संभाव्य समय की सूचना भी दें.

15 वे यह भी सुनिश्चित करें कि हर घंटे कंट्रोल को घटना की प्रगति की रिपोर्ट भेजी जाती है.

307 वाणिज्यिक निरीक्षक/वाणिज्यिक पदाधिकारी :

1 चिकित्सा राहत यान (एम आर वी) या सडक़ मार्ग से दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.

2 घायलों और अन्य यात्रियों के लिए बचाव व राहत कार्यों की व्यवस्था करें.

3 यात्रियों को निम्नलिखित उपलब्ध कराते हुए उनकी सहायता करें.

क) नि:शुल्क पेय जल और अल्पाहार की व्यवस्था.
ख) नि:शुल्क टेलीफोन सुविधा.
ग) मानार्थ पास जारी करना.
घ) गंतव्य तक पहुँचने के लिए वैकल्पिक साधनों से संबंधित सूचना.
च) उनके सामान, अमूल्य वस्तुओं की सुरक्षा में सहायता.
छ) महिलाओं, बच्चों और घायलों की सहायता करना.

4 पार्सलों, मेलों, माल आदि के मामले में चट्टे लगाने, उनकी सुरक्षा, दस्तावेजों, नकद आदि के परिरक्षण और आवश्यकता पड़ने पर तिरपालों की व्यवस्था.

5 अनुग्रहपूर्वक भुगतान, जैसा कि लागू हो.

क) वर्तमान नियमों के अनुसार घायलों और मृतकों के संबंधियों को अनुग्रहपूर्वक भुगतान की व्यवस्था.
ख) नियमों के अनुसार स्टेशन अर्जन से राशि आहरित की जा सकती है, उपयुक्त रिकार्ड रखा जाए.

6 सामान्य जनता के लिए सूचना

क) घायलों, मृतकों आदि के नामों के संबंध में जनता को सूचित करने के लिए सूचना काउंटर और बूथ खोलना.

ख) स्टेशन/स्टेशनों पर, महत्वपूर्ण स्थानों पर घायलों और मृतकों की सूची प्रदर्शित करना. कंट्रोल को भी सूचना देना.

ग) गाड़ियों के मार्ग-परिवर्तन, विनियमन की व्यवस्था, प्रभावित यात्रियों वाली राहत गाड़ी के पहुँचने के संभावित समय आदि संबंधी सूचना की घोषणा, जन संबोधन प्रणाली के माध्यम से की जाए.
घ) यदि मार्ग में आने वाला स्टेशन महत्वपूर्ण हो, तो सूचना बूथ वहां अवश्य खोला जाए, बेशक दुर्घटना कहीं और हुई हो.

च) टिकट कलेक्टरों आदि को विशेष ड्यूटी पर तैनात करें.

308 इंजीनियरी कर्मचारी :

1 सभी इंजीनियरी पदाधिकारी, दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी को रिपोर्ट करें या उनके वरिष्ठतम होने पर स्वयं प्रभार वहन कर लें. कर्मचारी, जो ड्यूटी पर न हो या गाड़ी से यात्रा न कर रहे हो, बचाव और राहत कार्य में सहायता करें.

2 घायल यात्रियों को चिकित्सा राहत/उपचार देने में सहायता करें. घायल यात्रियों के लिए हर तरह की परिवहन सुविधा उपलब्ध कराएं और फंसे हुए यात्रियों के बचाव में उनकी सहायता करें.

3 पानी में डूबने से बचाव के लिए तैराकी उपस्कर सहित तैराकों की व्यवस्था करें.

4 दुर्घटना स्थल पर पुलिस या रेसुब कर्मियों के पहुँचने तक सुरागों को अभिरक्षित और परिरक्षित रखें और प्रभार संभालें. रेलपथ रीडिंग और चल स्टॉक मापन के रूप में सबूत एकत्रित करें.

5 निकटवर्ती स्टेशनों पर जल की आपूर्ति सुनिश्चित करें और दुर्घटना स्थल पर जल की आपूर्ति की व्यवस्था करें.

6 सेइंजी (रेलपथ) व सेइंजी (पुल) के पास तथा कारखाने में उपलब्ध कटाव उपस्करों को ब्रेक डाउन विशेष गाड़ी (बी.डी. स्पेशल) में उपलब्ध उपस्करों के अनुपूरक के रूप में दुर्घटना स्थल तक पहुँचाएं.

7 दुर्घटना स्थल पर संचार स्थापित करने और पॉवर सप्लाई की व्यवस्था के लिए अन्य विभागों की व्यवस्था करें, जिसमें पावर सप्लाई व्यवस्था के संवर्धन के लिए डीज़ल जनित्र सेट को किराए पर लेना भी शामिल है.

8 यात्रियों और उनके सामान के यानांतरण में सहायता करें.

9 मौसम के प्रभाव से बचने के लिए दुर्घटना स्थल पर, कनात और अन्य अस्थायी आश्रय की व्यवस्था करें.

10 यातायात के लिए रेलपथ की शीघ्र बहाली सुनिश्चित करें.

309 यांत्रिक/ब्रेक डाउन (बी.डी.) कर्मचारी :

1 दुर्घटना स्थल पर पहुंचे. दुर्घटनाग्रस्त सवारीडिब्बों में फंसे यात्रियों, यदि कोई हों, को बाहर निकालने में सहायता करें.

2 निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पावर और चल स्टाक के अन्य पहलुओं से संबंधित विवरण को रिकार्ड करें.

3 निर्धारित प्रोफार्मा/कार्यविधि के अनुसार चल स्टाक का मापन करें.

4 दुर्घटना स्थल से हटाए जानेवाले स्टॉक की उपयुक्तता की जांच करें और उनकी उपयुक्तता को प्रमाणित करें.

5 सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल से हटाए जानेवाले इंजन/कोच/वैगन, जिन्हें पटरी पर पुनः रखा गया है, उपयुक्त स्थिति में है.

6 दुर्घटना स्थल और स्टेशन के बीच शीघ्र बहाली के लिए ब्रेक डाउन स्पेशल, इंजन, टॉवर वैगन आदि के कुशल संचलन की योजना बनाएं.

7 सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर बहाली संबंधी लॉग बुक/डायरी का सही रख-रखाव किया जाता है.

310 सिगनल और दूरसंचार कर्मचारी :

1 उपलब्ध शीघ्रतम माध्यम द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.

2 सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर सुवाह्य टेलीफोन/आपाती टेलीफोन सेट की व्यवस्था की जाती है.

3 जहां कहीं व्यवहार्य हो, दुर्घटना स्थल पर मंडल मुख्यालय से और यदि संभव हो, रेलवे मुख्यालय के साथ संचार स्थापित करने के लिए बेतार सेट संस्थापित किए जाए. आवश्यकता के अनुसार वाकी-टाकी सेट/मेगा फोन/लाउड हेलर्स लगाए जाएं.

4 जहां कहीं संभव हो, दुर्घटना स्थल और निकटतम स्थान पर खोले गए अस्थायी पूछताछ कार्यालयों में एसटीडी की सुविधा सहित डीओटी/बीएसएनएल टेलीफोनों की व्यवस्था की जाए.

5 दुर्घटना के पीड़ितों और फंसे हुए यात्रियों की सहायता के लिए गार्ड द्वारा अपेक्षित सहायता करें.

6 ब्लाक उपकरण, रिले रूम को सील करें और लीवरों/नॉबों, स्लाइड़ों, संकेतकों आदि की स्थिति, जैसा भी मामला हो, को नोट करें.

7 जैसे ही ऐसी बहाली की अनुमति दी जाती हो, सिगनल और टेलीकॉम उपस्करों की शीघ्र बहाली की व्यवस्था करें.

311 विद्युत कर्मचारी :

311.1 पॉवर (सामान्य):

सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर प्रकाश व्यवस्था, यदि अपेक्षित हो, की जाती है.

सवारीडिब्बों में आग लगने के मामले में, तत्काल यात्रियों के साक्ष्य, पूर्ण विवरण सहित एकत्रित करें/दर्ज करें. यदि कुछ यात्री, बाद में अपनी गवाही देने को तैयार हो, तो उनके नाम और पते भी दर्ज करें.

311.2 ऊपरी उपस्कर :

क) ऐसी दुर्घटना के मामले में, जहां ऊपरी उपस्कर शामिल है, ब्रेक डाउन कर्मचारियों/टॉवर वैगन की पर्याप्त मात्रा में व्यवस्था करें और उपलब्ध माध्यम से शीघ्रतम दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.

ख) यह सुनिश्चित करें कि ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय कर दिया गया है और इसे ग्राउंड/क्रेन परिचालनों के लिए अपेक्षानुसार नीचे किया जाता है.

ग) ऊपरी उपस्कर की बहाली की व्यवस्था का यथाशीघ्र पर्यवेक्षण करें.

311.3 लोको निरीक्षक :

क) ऐसे मामले में, जहां विद्युत/डीज़ल इंजन या ईएमयू शामिल हो, दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.

ख) बहाली परिचालनों का पर्यवेक्षण करें.

ग) सुनिश्चित करें कि स्पीडोग्राफ, स्पीडोमीटर चार्ट, इंजन/ईएमयू लॉग बुक, जब्त कर सील कर दी गई है और इन्हें सुरक्षित अभिरक्षा में रखा गया है.

घ) विद्युत/डीजल इंजन/ईएमयू के संबंध में, उनके प्रेक्षणों को नोट करें और निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार मापन दर्ज करें.

च) सुनिश्चित करें कि इंजन/ईएमयू के मापन, तत्स्थान पर लिए जाते हैं. यदि तत्स्थान पर सभी प्रकार के मापन लिया जाना संभव न हो, तो मापन शेड में लिए जाएं.

312 सुरक्षा कर्मचारी :

312.1 पहली प्रतिक्रिया : गाड़ियों या रेलवे परिसर में हुई किसी भी विपदा की प्रथम सूचना सामान्यत: निकटतम रेसुब चौकी/बाहरी चौकी द्वारा प्राप्त की जाती है. इस प्रकार की सूचना प्राप्त करनेवाले व्यक्ति को चाहिए कि वह कम से कम समय में अधिकतम उपलब्ध श्रम शक्ति एकत्रित कर उन्हें शीघ्रतम माध्यम द्वारा दुर्घटना स्थल पर भेज दें. तत्काल उपलब्ध बल को भेजने के बाद, चौकी/बाह्य चौकी के प्रभारी अपेक्षित अतिरिक्त श्रम शक्ति की व्यवस्था करेंगे. उनको चाहिए कि वे साथ ही साथ इसकी सूचना, वरिष्ठ पर्यवेक्षकों, अधिकारियों और कंट्रोल कक्षों को दें.

312.2 पुनर्बलन : आस-पास के चौकियों/बाह्य चौकियों, रिजर्व लाइन, मंडल मुख्यालयों या जोनल रिजर्व से श्रम शक्ति प्राप्त कर पुनर्बलन किए जाने के प्रयास किए जाएं. ऐसे मामले में, जहां परिसर क्षेत्र में कोई आरपीएसएफ बैटालियन या कंपनी स्थित हो, तो अन्य श्रोतों से अतिरिक्त बल की व्यवस्था किए जाने तक उक्त क्षेत्र से अतिरिक्त बल को तैनात किया जा सकता है.

312.3 उपस्कर : बल की व्यवस्था करते समय, यह सुनिश्चित किया जाए कि दुर्घटना स्थल पर बचाव, बहाली और सुरक्षा की व्यवस्था के लिए आवश्यक उपस्कर उपलब्ध है. ऐसे उपस्कर में निम्न को शामिल करें :

i) यदि रात का समय हो, तो टार्च और अन्य प्रकार की प्रकाश व्यवस्था.
ii) प्रभावित क्षेत्र को अनचाहे मुलाकातियों और संदर्शकों से अलग करने के लिए नाइलान रोपों और खंभों की व्यवस्था.
iii) उद्घोषणाओं के लिए लाउड-हेलर.
iv) स्ट्रैचरों और प्रथमोपचार उपस्करों की व्यवस्था.
v) इंटर कम्यूनिकेशन के लिए वायरलेस सेटों की व्यवस्था.
vi) दृश्य की फोटोग्राफ लेने के लिए कैमरे की व्यवस्था.
vii) बचाव कार्यों की वीडियो रिकार्डिंग और संबंधित प्रशासनिक व्यवस्था.

312.4 दुर्घटना होने पर तत्काल कार्रवाई : दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम रेसुब अधिकारी, नियंत्रण अपने हाथ में लेगा और तत्काल निम्नलिखित कार्रवाई आरंभ करेगा :

1. नाइलॉन रस्सियों या दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध मेक-शिफ्ट साधन का उपयोग करते हुए अस्थायी बैरियर लगाते हुए दुर्घटना के क्षेत्र को अलग करेगा. यह सुनिश्चित किया जाए कि संदर्शक और दर्शक, प्रभावित क्षेत्र में प्रवेश न करें ताकि वहां अड़चन न हो और बचाव कार्यों में कोई बाधा न आएं.

2. यात्रियों के सामान को अलग और सुरक्षित रखा जाए और परेषित माल का, दावेदार या रेल प्राधिकारियों को सौंपने तक ध्यान रखा जाए.

3. रेसुब कर्मी भी पीड़ितों के बचाव और उन्हें निकटतम अस्पताल तक पहुँचाने के लिए सहायता के लिए बुलाये जाने पर प्रत्युत्तर से हताहतों को अस्पताल भेजने का रिकार्ड रखा जाए.

4. दुर्घटना स्थल पर तैनात अधिकारी द्वारा घंटेवार स्थिति मंडल/क्षेत्रीय नियंत्रण कक्ष को अद्यतन स्थिति सहित भेजी जाएगी.

5. सही बोर्ड के साथ एक अस्थायी रेसुब सहायता चौकी (शेड या कनात) की स्थापना खुले स्थान पर की जाए ताकि सहायता की मांग करने वाले लोग रेसुब तक पहुंच सकें. यदि परिचालन लंबे समय तक जारी रहता है तो रेलवे दूरसंचार विभाग के माध्यम से एक अस्थायी टेलीफोन कनेक्शन संस्थापित करने के लिए प्रयास किए जाएं, ताकि सूचना शीघ्र भेजी जा सके. लॉग पुस्तक खोली जाए और उक्त सूचित क्रमानुसार रेसुब द्वारा की गई कार्रवाई की मिनटवार प्रगति दर्ज की जाए.

6. दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम अधिकारी घायल या मृत व्यक्तियों की संख्या के बारे में सही प्रलेखन उनकी पहचान व पता, यदि उपलब्ध हो, देते हुए सुनिश्चित करेगा. यदि घायलों/मृतकों के मित्र या संबंधी कोई पूछताछ करें तो उन्हें सही मार्गदर्शन दिया जाए. बचाव/बहाली के कार्य के पूरा होने पर दुर्घटना के दृश्य के कैसेट और फोटोग्राफ मुख्य सुरक्षा आयुक्त द्वारा उनके कार्यालय में रखे जाएंगे और भविष्य के संदर्भ हेतु सही रूप से सूचीबद्ध और परिरक्षित रखे जाएंगे.

313 चिकित्सा कर्मचारी :

i) संदेश प्राप्त करने के समय को नोट करें.
ii) मुचिधी और अन्य डाक्टरों और कर्मचारियों को सूचना दें.
iii) रक्तदान क्लब, स्थानीय अस्पतालों को घायलों के आने की सूचना देकर सचेत करें.
iv) रेलवे अस्पताल में कम से कम एक डाक्टर अंतरंग रोगियों की देखभाल हेतु ठहरे.
v) स्वास्थ्य यूनिट से आपाती बक्सा दुर्घटना स्थल पर ले जाएं.
vi) उपलब्ध किसी भी वाहन से सडक़ मार्ग से दुर्घटना स्थल पर पहुँचे या टैक्सी भाड़े पर लें.
vii) सभी डाक्टर व कर्मचारी चिकित्सा राहत यान तक पहुँचे और स्टेशन प्रबंधक को यह सूचना दें कि चिकित्सा टीम चलने के लिए तैयार है.
viii) मुचिनि को चिकित्सा राहत यान के संचलन की सूचना दें.
ix) चिकित्सा राहत यान में उपलब्ध सभी उपस्करों की जांच करें.
x) ऑपरेशन थिएटर तैयार रखें.
xi) घाव पर टांके लगाना, प्लास्टर ऑफ पैरिस लगाना और छोटी-मोटी शल्य चिकित्सा, चिकित्सा राहत यान आपरेशन थिएटर में की जा सकती है.
xii) घायलों की सूची निम्न विवरण सहित बनाएं.
क) सामान्य ख) गंभीर
xiii) मृतकों की सूची बनाएं.
xiv) दुर्घटना की सूचना प्रबंधक और नियंत्रण (कंट्रोल) को दें.
xv) ड्रेसिंग,स्प्लिंट दुर्घटना स्थल या प्रथमोपचार चौकी पर लगाए जा सकते हैं.
xvi) घायलों के विवरण रिकार्ड किए जाएं.

क) सचेत

नाम :
लिंग :
आयु
पहचान चिह्न :
पता :
टिकट नं. :
आरंभिक स्टेशन :
गंतव्य स्टेशन :

ख) अचेत

आयु (लगभग) :
लिंग :
पहचान चिह्न :
टिकट नं. :
अन्य विवरण यदि संबंधी या मित्र उपलब्ध हों.

xvii) जहां रोगी को अस्पताल में दाखिल करना आवश्यक हो वहां रोगी को स्थानीय अस्पतालों में कार, टैक्सी, बस द्वारा ले जाएं.

313.1 <u>दुर्घटना स्थल पर पहुँचने पर</u>

i) वरिष्ठतम डॉक्टर प्रभार सम्हालेंगे.
ii) एक डाक्टर गाड़ी/गाड़ियों के कर्मीदल से रक्त मूत्र के नमूने एकत्रित करने के लिए जाएगा.
iii) कनात लगाएं और प्राप्त करनेवाले स्टेशन की स्थापना करें. (प्रथमोपचार चौकी)
iv) कर्मचारी, हताहतों की संख्या के आधार पर समूहों में बंट जाएं.
v) एक टीम, प्रथमोपचार चौकी पर तैनात होगी.
vi) डॉक्टर, घायलों के लिए मलबे की जांच करेंगे और यात्रियों को निकालने में सहायता करेंगे.

314 मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक :

314.1 चिकित्सा राहत यानों और राहत गाड़ियों के लिए आदेश देना :

क) यात्री गाड़ी के दुर्घटना में शामिल होने या चौकीदार वाले/मानव रहित समपार पर सडक़ वाहन से दुर्घटना के मामले में, हताहतों के बारे में सूचना प्राप्त होने अथवा अन्यथा चिकित्सा राहत गाड़ी के लिए अनिवार्य रूप से आदेश दें. इसके बाद, यदि इसकी आवश्यकता न हो, तो इसे मंडल रेल प्रबंधक की अनुमति से रद्द किया जा सकता है. यदि आवश्यकता पड़े तो दुर्घटना स्थल के दूसरे ओर से दूसरे चिकित्सा राहत यान के लिए आदेश दिया जा सकता है.

ख) यदि अपेक्षित हो, तो तत्काल दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए आदेश दें.

ग) दुर्घटना राहत गाड़ी और चिकित्सा राहत यान के लिए आदेश देने के समय, संबंधित स्टेशन से वास्तविक प्रस्थान और दुर्घटना स्थल पर आगमन समय को दर्ज करें.

घ) चिकित्सा यान, दुर्घटना राहत गाड़ी आदि के तत्काल आगमन के लिए मार्ग क्लियर रखना सुनिश्चित करें.

च) दुर्घटना राहत गाड़ी के साथ, यदि अपेक्षित हो, क्रेन को भेजने की व्यवस्था करें.

314.2 सूचना एकत्रित करना और उसे रिकार्ड करना :

क) ऐसा एक रजिस्टर खोलें, जिसमें सभी मदों को प्रत्येक के सामने समय का उल्लेख करते हुए दर्ज किया जाए.

ख) निम्नलिखित सूचना एकत्रित कर उसे रजिस्टर में दर्ज करें :

i) दुर्घटना का समय और दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने का समय.
ii) किलोमीटरेज, दोहरी/बहु लाइनों के मामले में क्या निकटवर्ती लाइन/लाइनें प्रभावित हुई है, पटरी से उतरे, उलट गए, क्षतिग्रस्त आदि हुआ सवारीडिब्बों की संख्या.
iii) दुर्घटना में शामिल गाड़ी/गाड़ियां क्या मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर/माल/मिश्रित/पायलट हैं.
iv) दुर्घटना में शामिल स्टॉक का प्रकार अर्थात् क्या टंकी मालडिब्बे, बीओएक्स, बीओएक्सएन.
v) दुर्घटना में शामिल गाड़ी का भार.
vi) दुर्घटना का प्रकार अर्थात् टक्करें, गाड़ी का पटरी से उतरना, निवारित टक्कर या समपार (चौकीदारयुक्त/मानवरहित) अग्नि आदि.
vii) हताहत / घायल (गंभीर रूप से/मामूली आदि)
viii) परिचालनिक आवश्यकताओं के लिए पुनर्स्थापन कार्य और अन्य संचलन के संबंध में समय सहित प्रगति.

314.3 गाड़ियों का संचलन

क) दोहरी लाइन पर, प्रभावित सेक्शन में और इकहरी लाइन पर दोनों दिशाओं में गाड़ियों का संचलन रोक दें.
ख) दुर्घटना स्थल/स्टेशन से इस बात की जांच करें कि क्या निकटवर्ती लाइन/लाइनों का उल्लंघन किया गया है या नहीं.

314.4 संचार व्यवस्था

क) मंरेप्र/अमंरेप्र/वरि.मंपरिप्र/वरि.मंसंअधि/मंपरिप्र/सपरिप्र को सूचित करें.
ख) कंट्रोल कार्यालय में सभी अन्य कंट्रोल को सूचित करें.
ग) दोनों ओर यातायात निरीक्षक/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/स्टेशनों को सूचित करें.
घ) केंद्रीय कंट्रोल को सूचित करें.
च) फोन के लिए और सूचना एकत्रित कर उसे छांटने के लिए उप मुख्य नियंत्रक को बुलायें.

314.5 चिकित्सा राहत :

क) सिविल, मिलिट्री और निजी अस्पतालों तथा क्षेत्र के चिकित्सा अधिकारियों को तत्काल सूचित करें और निकटवर्ती स्टेशनों से डाक्टरों, चिकित्सा उपस्करों तथा एम्बुलेंस की व्यवस्था करें.
ख) यदि आवश्यक हो, तो रेलवे डॉक्टरों को दुर्घटना स्थल पर तत्काल अपेक्षानुसार सडक़ वाहन द्वारा पहुँचाने की व्यवस्था करें.

314.6 गाड़ियों का विनियमन और मार्ग परिवर्तन

क) दुर्घटना स्थल के निकट सभी यात्री गाड़ियों को ऐसे सुविधाजनक स्टेशनों पर विनियमित करने की व्यवस्था करें, जहां खानपान सुविधा, पेयजल आदि उपलब्ध हो.
ख) दुर्घटना में शामिल गाड़ी के अप्रभावित गाड़ी को अलग करते हुए, बिना विलंब मंरेप्र या वरि.मंपरिप्र के परामर्श से ऐसे निकटवर्ती सुविधाजनक स्टेशन पर पहुँचायें, जहां खानपान/पेयजल की सुविधा उपलब्ध हो.
ग) यदि आवश्यक हो, तो प्रधान कार्यालय के परामर्श से लाइन/लाइनों की बहाली के लिए अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए लंबी दूरी की गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन की व्यवस्था करें.

314.7 सिविल प्राधिकारी, पुलिस अधीक्षक, सरकारी रेलवे पुलिस, जिनके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना घटी है, को सूचित करें.

314.8 रेलवे और जन संपत्ति की सुरक्षा के लिए रेलवे सुरक्षा बल को सूचित करें.

315 वाणिज्यिक नियंत्रण :

सभी प्रकार की दुर्घटनाओं के बचाव और पुन:स्थापन कार्य आयोजित करने में और इसके अतिरिक्त ऐसी दुर्घटनाओं के मामलों में, जहां लोग हताहत और घायल हुए हों, वाणिज्य नियंत्रण की काफी महत्वपूर्ण भूमिका है. कंट्रोल कार्यालय में अन्य कंट्रोलों के विपरीत वाणिज्यिक नियंत्रण में सामान्यतया एक कर्मचारी ही तैनात होता है. दुर्घटना के मामले में अकेला कर्मचारी वाणिज्य नियंत्रण के विभिन्न कार्यों को संभाल नहीं पायेगा. अत: वरि.मंवाप्र/मंवाप्र का प्रथम कर्तव्य, पुन: स्थापन कार्य पूरा होने तक एक वाणिज्यिक अधिकारी और 3 या 4 वाणिज्य निरीक्षकों को चौबीसों घंटे तैनात करते हुए वाणिज्य नियंत्रण को सुदृढ़ बनायें.

गंभीर दुर्घटना के मामले में वाणिज्य नियंत्रण द्वारा संभाले जानेवाले महत्वपूर्ण कार्य निम्नानुसार है :

1. वरि.मंवाप्र, मंवाप्र, सवाप्र को सूचित करें.
2. जब कभी चिकित्सा राहत यान के लिए आदेश दिया जाता हो, तो सवमाडि कर्मचारियों के जैसे कतिपय वाणिज्यिक कर्मचारियों को भी चिकित्सा राहत यान के साथ जाने के लिए नामित किया जाए. यह नामांकन, सामान्य तौर पर किया जाए और वरि.मावाप्र, दुर्घटना घटित होने के लिए प्रतीक्षा न करें. नामांकनों में कतिपय खानपान कर्मचारियों को भी शामिल किया जाए, जो चिकित्सा राहत यान में पेय जल, चाय/काफी, अल्पाहार और दूध का लदान करेंगे और दुर्घटना स्थल पर प्रभावित यात्रियों को इन चीजों को उपलब्ध करायेंगे.
3. वाणिज्यिक कंट्रोल को चाहिए कि वे रेल या सडक़ द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के लिए दुर्घटना स्थल के दोनों ओर पर स्थित वाणिज्यिक निरीक्षकों और वाणिज्यिक पर्यवेक्षकों को सचेत करें. उनको चाहिए कि वे ऑफ ड्यूटी वाणिज्यिक कर्मचारियों, पोर्टरों, खानपान पदार्थ, नक़द आदि को, पर्याप्त मात्रा में, अपने साथ में ले जाएं.
4. वाणिज्यिक कंट्रोल को चाहिए कि वे, गाड़ी पर चल टिकट परीक्षक के साथ संपर्क बनाए रखें और सबसे पहले घायल यात्रियों को बचाएं और उनको प्रथमोपचार करने के लिए अनुदेश दें. चल टिकट परीक्षकों को चाहिए कि वे, मृत और घायल यात्रियों के सामान को एकत्रित कर सुरक्षित रखें.

5. वाणिज्यिक कंट्रोल को चाहिए कि वे आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, महाराष्ट्र के मानचित्रों अपने पास रखें. इन मानचित्रों का उपयोग करते हुए वे दुर्घटना स्थल तक उपलब्ध निकटवर्ती सडक लिंकों को भी निर्धारित करें. यह एक ऐसा जटिल कार्य है, जिसमें घायल यात्रियों को अस्पताल तक पहुँचाने और दुर्घटना स्थल तक राहत सामग्री पहुँचाने का कार्य शामिल है.

6. दुर्घटना स्थल पर पहुँचे चल टिकट परीक्षकों और वाणिज्यिक कर्मचारियों, की सहायता से मृत और घायल यात्रियों के विवरण (नाम, टिकट नंबर, फोन नंबर, पदनाम, पता आदि) एकत्रित किया जाए. साथ ही, डॉक्टरों द्वारा दिए गए विवरण, अर्थात् घायल गंभीर है या मामूली चोट है से संबंधित वर्गीकरण, को भी एकत्रित करें. ये सभी विवरण, आरंभिक/गंतव्य/महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशनों को रिले किया जाए ताकि मृतकों/घायल यात्रियों के संबंधियों को सूचित किया जा सके.

7. नियमानुसार धन वापसी की व्यवस्था की जाए.

8. घायलों/मृतकों के संबंधियों के लिए दुर्घटना स्थल/अस्पताल तक पहुँचाने के लिए मुफ्त पास की व्यवस्था की जाए.

9. डॉक्टरों द्वारा दिए गए चोट के वर्गीकरण के आधार पर यथा लागू अनुग्रहपूर्वक भुगतान करने की व्यवस्था करें.

10. प्रभावित गाड़ियों के यात्रियों को लाने-ले जाने के लिए परिचालन नियंत्रण के साथ समन्वयन स्थापित करें. इसी तरह, अन्य यात्री गाड़ियों को ऐसे स्टेशनों पर विनियमित करने की व्यवस्था करें, जहां खानपान सुविधा उपलब्ध है. उन स्टेशनों के खानपान कर्मचारियों/खानपान ठेकेदारों को विनियमन की सूचना, समय रहते सचेत करें.

11. ऐसी व्यवस्था करें कि दुर्घटना स्थल पर कार्यरत रेलवे कर्मचारियों को पेयजल की आपूर्ति की जाती है. दुर्घटना स्थल पर कार्यरत रेल कर्मचारियों के लिए खानपान की व्यवस्था की योजना भी समय रहते बनाई जाए ताकि खाद्य पदार्थ दुर्घटना स्थल पर नियत समय पर पहुँचे.

12. संभार-तंत्र जैसे यान, कर्मचारी आदि को भेजें, ताकि दुर्घटना स्थल पर खाद्य पदार्थ पहुँचाए और वितरित किए जा सके.

13. वाणिज्यिक कर्मचारियों को अस्पतालों में मृत यात्रियों का "पंचनामा" करने के लिए सरकारी रेल पुलिस/रेल सुरक्षा बल के साथ सहयोग करने के लिए नामित करें.

316 पावर नियंत्रक / कर्षण इंजन नियंत्रक :

1) चिकित्सा राहत यान और दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए पॉवर और कर्मीदल की तत्काल व्यवस्था करें.

2) चिकित्सा राहतयान और दुर्घटना राहत गाड़ी का विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर भेजा जाना सुनिश्चित करें.

3) मंडल यांत्रिक/विद्युत अधिकारी, प्रधान कार्यालय, पावर नियंत्रक/कर्षण इंजन नियंत्रक, मुख्य चालन शक्ति इंजीनियर (रनिंग व लोको)/मुविलोइंजी को सूचित करें.

4) यदि अपेक्षित हो, चिकित्सा राहत यान और दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए निकटवर्ती मंडल को सूचित करें.

5) पुनः स्थापन कार्य में सहायता के लिए अतिरिक्त पॉवर और कर्मीदल की व्यवस्था के लिए योजना बनाएं.

6) दुर्घटना में शामिल रनिंग कर्मचारियों के बयो डाटा प्राप्त करें और शीघ्रतम ब्रेथलाइजर जांच और रक्त के नमूने एकत्रित करने की व्यवस्था करें.

7) उप मुख्य नियंत्रक के साथ समन्वयन स्थापित करें ताकि अपेक्षानुसार आवश्यक इंजन, लोको पायलट, फिटर और अन्य तकनीशियन दुर्घटना स्थल पर तत्परता से पहुँच सकें.

317 कर्षण पॉवर नियंत्रक :

1) यह सुनिश्चित करें कि ऊपरी उपस्कर के दुर्घटना में शामिल होने पर और/या जहां क्रेन संचालन आवश्यक हो जाता है, वहां विद्युत पॉवर सप्लाई कट ऑफ की जाती है.

2) सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर अपेक्षित टॉवर कार, विद्युत कर्मचारी और उपस्कर को भेजने के लिए सभी आवश्यक व्यवस्था की गई है.

3) ऊपरी उपस्कर की शीघ्र बहाली के लिए मंडल विद्युत इंजीनियर (क.वि.), उप मुख्य नियंत्रक और कर्षण और संबंधित कर्षण पर्यवेक्षक से प्रभावित समन्वयन स्थापित करें.

318 वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक

1) सुनिश्चित करें कि चिकित्सा राहत यान और दुर्घटना राहत गाड़ी, दुर्घटना स्थल पर परम-अग्रता के आधार पर समय के भीतर पहुंचाती है.
2) यात्रियों को प्रभावित सवारी डिब्बों से भेजने के बाद, आगे और पीछे के अप्रभावित सवारीडिब्बों को निकटतम सुविधाजनक स्टेशन पर क्लियर करें.
3) निकटवर्ती मंडलों/रेलों से, यदि आवश्यक हो, दुर्घटना स्थल पर दूसरी ओर से पहुँचने के लिए द्वितीय चिकित्सा राहत यान/दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए योजना बनाएं.
4) दुर्घटना स्थल पर फंसे यात्रियों को तत्परता से बाहर निकाल लें और अन्य स्टेशनों पर फंसे यात्रियों के क्लियरेंस के लिए गाड़ियों की व्यवस्था हेतु योजना बनाएं.
5) दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के स्टेशनों से स्थायी भार को क्लियर करनें ताकि चिकित्सा राहत यान/दुर्घटना राहत गाड़ी/कोचिंग राहत गाड़ी/अधिकारी विशेष/सामग्री गाड़ी/टॉवर कार/अकेले इंजन आदि के लिए लाइनें उपलब्ध हों.
6) गार्डों, यातायात निरीक्षकों, स्टेशन प्रबंधकों, पाइंटमेन आदि को पर्याप्त संख्या में उपलब्ध कराएं और शंटिंग तथा चिकित्सा राहत यान/दुर्घटना राहत गाड़ी/कोचिंग राहत गाड़ी/अधिकारी विशेष/सामग्री गाड़ी/टॉवर कार/अकेले इंजन आदि के शीघ्र संचलन के लिए इन्हें दुर्घटना स्थल और निकटवर्ती स्टेशनों पर तैनात करें.
7) मंपरिप्र/सामान्य या सपरिप्र को दुर्घटना स्थल पर संचलन में समन्वयन और राहत/बहाली की प्रगति के बारे में सूचना रिले करने के लिए तैनात करें.
8) प्रधान कार्यालय के परामर्श से पैसन्जर, मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के विनियमन, रद्दकरण, मार्ग परिवर्तन, गंतव्य से पहले टर्मिनेशन के लिए ऐसी योजना बनाएं, जिससे यात्रियों को खान-पान सुविधा मिल सके.
9) देखें कि दुर्घटना से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से जुड़ी सभी मदों की सूचना और उन पर की गई कार्रवाई को क्रम-वार सूचीबद्ध किया जाता है.
10) निकटवर्ती मंडलों/दुर्घटना स्थल और प्रधान कार्यालय के साथ संपर्क बनाए रखें.
11) मृतकों, गंभीर या साधारण रूप से चोटिल हुए व्यक्ति, उनके आरंभिक और गंतव्य स्टेशन, टिकट नंबर अस्पताल, जिसमें उन्हें उपचार के लिए भेजा गया का विवरण और उनके सगे-संबंधियों का विवरण भी दुर्घटना स्थल से प्राप्त किया जाए और इसे आपाती नियंत्रण, मुख्य संरक्षा अधिकारी आदि को रिले किया जाए.

319 वरि.मंडल संरक्षा अधिकारी :

1) प्रथम उपलब्ध माध्यम से दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.
2) सुरागों को अभिरक्षित रखें.
3) गार्ड और लोको पायलट के बयान रिकार्ड करें और उनकी ब्रेथलाइजर जांच करें तथा रक्त के नमूने एकत्रित करें.
4) सुनिश्चित करें कि संयुक्त माप आदि विनिर्दिष्ट प्रोफार्मा में लिए जाते हैं. स्पीडोमीटर चार्ट, डाटा लॉगर विवरण आदि जब्त कर लें.
5) सुनिश्चित करें कि गाड़ी कर्मचारी, स्टेशन कर्मचारी और जनता की गवाही तत्स्थान ली जाती है. बाद में अपने बयान देने को तैयार यात्रियों के पते भी लिए जाएं.
6) यदि दुर्घटना स्टेशन सेक्शन के भीतर हुई हो, तो वे पैनलों की नाब की स्थिति ब्लाक उपकरणों की स्थिति आदि रिकार्ड करने की व्यवस्था करें और संबद्ध स्टेशन रिकार्ड जब्त कर लें.
7) रेल संरक्षा आयुक्त की पूछताछ के मामले में लोक गवाह/साक्षी प्रस्तुत करें और पुलिस अधीक्षक और जिला मजिस्ट्रेट को समय पर सूचित करें. मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा सूचित किए जाने पर स्थानीय प्रेस में प्रेस अधिसूचना जारी करें.

320 वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर :

1) दुर्घटना स्थल पर पहुँचे. दुर्घटना स्थल सर्वेक्षण के बाद, घायल और फंसे हुए यात्रियों के शीघ्र बचाव के लिए कार्य योजना बनाए. तदनुसार, अपेक्षित उपस्कर और श्रम शक्ति मंगवाएं.
2) बचाव कार्य का पर्यवेक्षण करें.
3) यह सुनिश्चित करें कि स्पीडोमीटर रिकार्ड, इंजन लॉग बुक आदि जब्त/सील की गई है.
4) दुर्घटना स्थल तक अपेक्षित संचलन का क्रम-वार कंट्रोल की सही पूर्वसूचना दें.
5) विनिर्दिष्ट प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पॉवर और चल स्टॉक के अन्य पहलुओं के संबंध में विवरण रिकार्ड करें.

6) चल स्टॉक का संयुक्त मापन लें.
7) दुर्घटना स्थल से हटाए जाने वाले उपयुक्तता की जांच करें.
8) यदि दुर्घटना में इंजन शामिल हो, तो प्रेक्षपणों को नोट करें और संयुक्त मापन को रिकार्ड करने की व्यवस्था करें. यदि सभी प्रकार के मापन तत्स्थान लेना संभव न हो, तो इन्हें शेड में लिया जाए. सभी संवद्ध रिकार्ड, शेड में सील किए जाएं.

321 वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर :

1) सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर सही प्रकाश व्यवस्था की जाती है.
2) सवारीडिब्बों में आग लगने के मामले में तत्काल यात्रियों की साक्ष्य एकत्रित करें/रिकार्ड करें.
3) दुर्घटना के कारण और क्षति का पता लगाने के लिए सवारीडिब्बों की जांच करें.

322 वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) :

1) ऊपरी उपस्कर ब्रेक डाउन कर्मचारी, टावर वैगनों की, पर्याप्त संख्या में, व्यवस्था करें और शीघ्रतम उपलब्ध माध्यम द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.
2) कंट्रोल कार्यालय में अधिकारी/पर्यवेक्षक तैनात करें.
3) सुनिश्चित करें कि ऊपरी उपस्कर को अपेक्षानुसार निष्क्रिय किया जाता है और झुकाया जाता है.
4) ऊपरी उपस्कर की शीघ्र बहाली की व्यवस्था करें और इसका पर्यवेक्षण करें.
5) दुर्घटना से संबंधित सभी सुसंगत सूचना रिकार्ड करें.

323 वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण परिचालन/कर्षण चल स्टॉक) :

1) जहां ईएमयू या विद्युत इंजन शामिल हो, यदि अपेक्षित हो, ब्रेक डाउन कर्मचारियों की पर्याप्त संख्या सहित राहत गाड़ी मंगवाएं और दुर्घटना स्थल पर शीघ्रतम उपलब्ध माध्यम द्वारा पहुँचे.
2) कंट्रोल कार्यालय में अधिकारी को तैनात करें.
3) इंजन/ईएमयू के संबंध में संयुक्त प्रेक्षेपण नोट करें.
4) जहां कहीं संभव हो, इंजन/ईएमयू के मापन तत्स्थान पर या कॉर/लोको शेड में लिया जाना सुनिश्चित किया जाता है.
5) इंजन अनुरक्षण/ईएमयू की मरम्मत के लिए स्पीडो-मीटर रिकार्ड को शेड में रखकर सील करना सुनिश्चित किया जाता है.
6) लाइन को क्लियर करने के लिए तत्परता और पर्याप्त मात्रा में व्यवस्था करना सुनिश्चित किया जाता है.

324 वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (सिविल) :

1) दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के लिए आगे बढ़े.
2) सुनिश्चित करें कि संयुक्त मापन लिया जाता है और दुर्घटना स्थल के रेखाचित्र, ठीक-ठाक से खींचे जाते हैं.
3) सुनिश्चित करें कि पर्याप्त मात्रा में श्रमिक, सामग्री और उपस्कर एकत्रित किए जाते हैं और शीघ्र बहाली के लिए इनको ठीक से कार्य पर तैनात किया जाता है.
4) योजना बनाने, श्रमिक प्रवर्तन, सामग्री तथा कर्मचारी और सामग्री गाड़ी के संचलन कार्य के लिए कंट्रोल कार्यालय में एक मंडल इंजीनियर/सहायक इंजीनियर को तैनात करें.
5) सुनिश्चित करें कि सहायक इंजीनियर, सेक्शन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर (रेलपथ), गैंग चार्ट, अनुरक्षण रिकार्ड आदि के निरीक्षण नोट और डायरी को जब्त किया जाता है और इन्हें सुरक्षित रखा जाता है.
6) लाइन को क्लियर करने के लिए अन्य विभागों की सहायता करें और सुनिश्चित करें कि रेलपथ को उपयुक्त बनाकर यथाशीघ्र प्रमाणित किया जाता है.

325 वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक

1) उपलब्ध सबसे पहले साधन के माध्यम से दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.
2) सुनिश्चित करें कि असहाय छोडे गए और घायल यात्रियों को पेय जल, चाय और अल्पाहार की आपूर्ति तत्काल की जाती है. यात्रियों की संख्या, जिन्हें चाय और अल्पाहार की व्यवस्था की गई है, रिकार्ड करें.
3) घायल व्यक्तियों के सामान की अभिरक्षा करें.
4) मृतकों के सामान, इनके सही रिकार्डों और पावती प्राप्त करने के बाद रेलवे पुलिस के पास जमा करें.

5) घायल और मृतकों के बारे में उनके सगे-संबंधियों को सूचना दें और इनके विवरण, कंट्रोल कार्यालय में वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक को दें.
6) असहाय यात्रियों की सहायता के लिए पर्याप्त संख्या में टिकट कलेक्टरों, पोर्टरों और विक्रेताओं की व्यवस्था करें.
7) घायल और मृतकों के सगे-संबंधियों के लिए अनुग्रहपूर्वक भुगतान की व्यवस्था करें.
8) यात्रियों के लिए धनवापसी की व्यवस्था करें.
9) यानांतरण के दौरान असहाय छोड़े गए यात्रियों की सहायता के लिए पर्याप्त संख्या में पोर्टरों और टिकट कलेक्टरों को तैनात करें.
10) घायल व्यक्तियों और मृतकों के निपटान के संबंध में प्राप्त प्रश्नों के उत्तर देने के लिए दुर्घटना स्थल पर पूछताछ कार्यालय खोलने की व्यवस्था करें.
11) क्षतिग्रस्त पार्सलों की वस्तुसूची बनाएं और मुख्य दावा अधिकारी/सिकंदराबाद को इसकी सूचना दें.
12) फंसे हुए यात्रियों के लिए बसों की व्यवस्था करें और यात्रियों की संख्या सहित गंतव्यवार बसों का रिकार्ड रखें.
13) टिकट कलेक्टर/पोर्टर के साथ रेलवे डाक्टरों की सहायता करें. घायलों और मृतकों के आंकड़ों को सभी स्रोतों से (अर्थात् पुलिस, चल टिकट परीक्षक/स्टेशन प्रबंधक) समेकन करें.
14) मृतकों और घायलों के संबंधियों को मुफ्त पास जारी करने के लिए नियंत्रण कार्यालय/स्टेशनों को सूचना जारी करें.
15) अस्पताल में रोगियों की प्रगति पर नज़र रखें और साधारण चोट को गंभीर चोट में बदलने या गंभीर चोट के कारण अनुग्रहपूर्वक भुगतान प्राप्त रोगी की अस्पताल में मृत्यु हो जाती है तो अनुग्रहपूर्वक भुगतान में वृद्धि करें.

326 वरिष्ठ मंडल सिगनल व दूरसंचार इंजीनियर :

1) दुर्घटना स्थल तक पहुँचे. दुर्घटना स्थल पर पर्याप्त संख्या में मोबाइल/रेलवे/बीएसएनएल/ सैटलाइट फोन के संस्थापन की व्यवस्था करें ताकि दुर्घटना स्थल से नियंत्रण कार्यालय/मंडल कार्यालय/क्षेत्रीय कार्यालय/अन्य स्टेशनों, बाहरी एजेंसियों तक संचार व्यवस्था सुचारू रूप से अविलंब स्थापित हो.
2) दुर्घटना स्थल और मंडल मुख्यालय के बीच संचार व्यवस्था स्थापित करें.
3) जहां तक सिगनल व दूरसंचार और अंतर्पाशन का संबध है दुर्घटना के सभी साक्ष्यों का विस्तृत रिकार्ड तैयार किया जाता है.
4) सुरागों की अभिरक्षा करें और यदि अपेक्षित हो, संबद्ध उपकरण सील करें.
5) सामान्य कार्यचालन के लिए सिगनल व्यवस्था और अंतर्पाशन बिना विलंब बहाल करें.

327 वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त (रे.सु.ब.) :

1) दुर्घटना स्थल पर और कोई अन्य स्थान पर, जहां उनके विभाग से सहायता अपेक्षित हो, पर्याप्त संख्या में रेसुब कर्मचारी तैनात करें.
2) शीघ्रतम उपलब्ध माध्यम द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचे.
3) दुर्घटना स्थल पर स्थानीय पुलिस से संपर्क स्थापित करें.
4) यात्रियों के सामान, पार्सल, क्षतिगस्त माल, पार्सल यान आदि की सुरक्षा सुनिश्चित करें.

अध्याय IV

दुर्घटना की रिपोर्टिंग

401 रेल गाड़ी दुर्घटनाएं, जिनकी रिपोर्ट की जानी है : रेल अधिनियम, 1989 की धारा 113 के अंतर्गत आनेवाली सभी गाडी दुर्घटनाएं,रिपोर्ट की जाने वाली दुर्घटनाएं कहलाती हैं और इनमें निम्नलिखित शामिल है :

(क) कोई दुर्घटना, जिसमें जान की हानि हुई हो या गंभीर चोट आई हो.

(ख) गाड़ियों के बीच कोई टक्कर, जिसमें से एक गाड़ी यात्री गाड़ी हो.

(ग) किसी यात्री गाड़ी का पटरी से उतरना.

(घ) यात्री गाड़ियों में गाड़ी के क्षतिग्रस्त होने या गाड़ी को क्षति पहुंचाने के प्रयास के कारण होने वाली दुर्घटनाएं जिनमें जान की हानि हुई हो, गाडियों के लाइन पर रखे अवरोध पर से गुजरने के मामले; या यात्रियों के गाड़ी से बाहर गिरने, गाड़ी में आग लगने, भारतीय दण्ड संहिता में परिभाषित गंभीर चोट, रेल संपत्ति को ₹2 करोड़ से अधिक लागत की भारी क्षति के मामले, भूस्खलन के मामले वर्षा/बाढ़ द्वारा पड़ी दरारें जिससे गाड़ी चालन में कम से कम 24 घंटे का अवरोध उत्पन्न हो, की भी रिपोर्ट की जाए.

402 दुर्घटना की रिपोर्टिंग :

402.1 क्षेत्रीय रेलवे को :

दुर्घटनाओं की निम्नलिखित कोटियों के मामले में दुर्घटना के तत्काल बाद मंडल नियंत्रण से टेलीफोन पर सूचना क्षेत्रीय रेल मुख्यालय के केंद्रीय नियंत्रण को रिले की जाए :

(क) सभी गाड़ी दुर्घटनाएं.

(ख) कोई भी यार्ड की दुर्घटना जिसका प्रभाव थ्रू लाइन पर यातायात के संचलन पर पड़ता हो जिसके परिणामस्वरूप यातायात में दुर्घटना नियमावली के पैरा 108 के अनुसार प्रारंभिक मूल्य से अदिक की अव्यवस्था/गड़बड़ी हो.

(ग) भूस्खलन, दरारें, ऊपरी उपस्कर का ब्रेक डाउन आदि, जिसके परिणामस्वरूप यातायात में पैरा 108 के अनुसार प्रारंभिक मूल्य से अधिक की अव्यवस्था/गड़बड़ी हो.

नोट : इसके अतिरिक्त सभी कोटियों की दुर्घटनाओं की आवधिक (मासिक) विवरण विनिर्दिष्ट प्रोफार्मा में क्षेत्रीय मुख्यालय को भेजी जाए.

मुख्य नियंत्रक/केंद्रीय नियंत्रण द्वारा बाद में यह सूचना महाप्रबंधक, प्रमुख विभागाध्यक्षों आदि सहित प्रधान कार्यालय में सर्वसंबंधित को निम्नलिखित क्रम में दी जाए :-

1. मुख्य संरक्षा अधिकारी
2. मुख्य चिकित्सा निदेशक (यात्री गाड़ी की दुर्घटनाओं के मामले में)
3. महाप्रबंधक के सचिव (महाप्रबंधक के सूचनार्थ)
4. अपर महाप्रबंधक
5. मुख्य परिचालन प्रबंधक
6. मुख्य यात्री यातायात प्रबंधक
7. मुख्य यातायात प्रबंधक/जी & पीपी
8. केंद्रीय कंट्रोल में अन्य विभाग के कंट्रोल संबंधित विभागीय कंट्रोल बाद में इसकी सूचना अपने प्रमुख विभागाध्यक्षों, विभागाध्यक्षों तथा अन्य अधिकारियों/पर्यवेक्षकों को देंगे.
9. मुख्य जनसंपर्क अधिकारी
10. उप मुख्य परिचालन प्रबंधक/कोचिंग
11. उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/यातायात, उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/विद्युत, उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/यांत्रिक और उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/सिगवदूसं.

केंद्रीय नियंत्र**ण** से सूचना प्राप्त होने पर, संबंधित अधिकारी को, दुर्घटना के संबंध में अगली सूचना प्राप्त करने के लिए आपदा प्रबंधन नियंत्रण कक्ष, II मंजिल, रेल निलयम, सिकंदराबाद में उपस्थित होना चाहिए. आवश्यकतानुसार, आपदा प्रबंधन नियंत्रण को, राहत कार्य में समन्वय के लिए मुख्य परिचालन प्रबंधक के समग्र पर्यवेक्षण में अधिकारियों द्वारा सम्हाला जाए.

इसी तरह, मंडल नियंत्रण कार्यालय में उप मुख्य नियंत्रक (समयपालन) मंडल अधिकारी निम्नलिखित क्रम में सूचित करने की व्यवस्था करेगा :-

1. वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी
2. मुख्य चिकित्सा अधीक्षक/वरि.चिकित्सा अधीक्षक/चिकित्सा अधीक्षक (यात्री गाड़ी के मामले में)
3. मंडल रेल प्रबंधक
4. अपर मंडल रेल प्रबंधक
5. वरि.मंडल परिचालन प्रबंधक
6. नियंत्रण कार्यालय में अन्य विभागीय नियंत्रण. संबंधित विभागीय नियंत्रण इसके बाद अपने शाखा अधिकारियों और अन्य पदाधिकारियों/पर्यवेक्षकों को सूचित करेंगे.

402.2 रेलवे बोर्ड को :

निम्नलिखित दुर्घटनाओं के संबंध में, प्राथमिकता के निम्न अनुवर्तन क्रम में मुख्य संरक्षा अधिकारी या इनकी अनुपस्थिति में उप मुसंधि/यातायात या उप मुसंअधि/विद्युत या उमुसंअधि/यांत्रिक या उप मुसंअधि/सिगवदूसं. द्वारा रेलवे बोर्ड के किसी नामित अधिकारी को टेलीफोन पर सूचना दी जाए. ऐसे मामले में, जहां ये सभी अधिकारी मुख्यालय के बाहर गए हों, उप मुपरिप्र (कोचिंग) या वरि.परिप्र (कोचिंग) द्वारा दुर्घटना के बारे में रिपोर्ट की जाए.

(क) सभी परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं.

(ख) कोई यार्ड दुर्घटना, जिसमें सीधी/मेन लाइन पर यातायात के संचलन पर अप्रत्यक्ष प्रभाव पड़ता हो और इसके फलस्वरूप यातायात के विस्थापन में पैरा 108 के अनुसार न्यूनतम मूल्य से भी अधिक हो.

(ग) भूस्खलन, दरारें, ऊपरी उपस्कर ब्रेक डाउन आदि, जिसके फलस्वरूप यातायात विस्थापन, पैरा 108 के अनुसार न्यूनतम मूल्य से अधिक हो.

नोट : इसके अलावा, सभी कोटियों में दुर्घटनाओं के आवधिक (मासिक) विवरण, निर्धारित प्रोफार्मा में रेलवे बोर्ड को भेजा जाए.

रेलवे बोर्ड के निम्नलिखित में से किसी भी अधिकारी को रिपोर्ट की जानेवाली दुर्घटनाओं की प्राथमिकता का क्रम :-

पदनाम	**टेलीफोन नंबर**
1. निदेशक/संरक्षा–I	**रेलवे: 030 – 43667** **बीएसएनएल : 011 – 23387009, 23303667**
2. निदेशक/संरक्षा–II	**रेलवे: 030 – 43446/22388** **बीएसएनएल 011 – 23389987, 23345606, 23303446,** **मोबाइल : 09810017905**
3. निदेशक/संरक्षा-III	**रेलवे: 030 – 43239, 22447** **बीएसएनएल : 011 – 23385836, 23363789**
4. निदेशक/संरक्षा –IV	**रेलवे: 030 – 43574 BSNL : 011 – 23070944**
5. संरक्षा कक्ष	**रेलवे: 030 – 43599, 43776, 43426,** **बीएसएनएल : 011 – 23303426, 23389773, 23303766** **फैक्स : 011 – 23382638, 23383624** **मोबाइल : 09810017905**

नोट : ये टेलीफोन नंबर, समय-समय पर बदल सकते हैं, इन्हें संबंधित प्राधिकारियों द्वारा अद्यतन किया जाना अपेक्षित है.

402.3 दुर्घटना की सूचना प्रधान कार्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड को भेजे जाने के लिए यह आवश्यक है कि दुर्घटना के घटने के तत्काल बाद मंडल द्वारा दुर्घटना का पूर्ण विवरण मंडल को भेजा जाए. इसके बाद, अगला विवरण भी भेजा जाए, जो प्रथम सूचना भेजते समय सुलभ संदर्भ के लिए उपलब्ध न हो.

403 **दुर्घटना रिपोर्ट में दिए जानेवाले विवरण :** रेलवे अधिनियम, 1989, जिसे "अधिनियम" कहा गया है, की धारा 113 में उल्लिखित सूचनाओं में, इसके आगे निम्नलिखित विवरण शामिल होंगे, अर्थात् —

(i) कि.मी. दूरी, स्टेशन या उन स्टेशनों के बीच में, जहां दुर्घटना घटी हो.
(ii) दुर्घटना का समय और तारीख
(iii) गाड़ी या गाड़ियों के नंबर और उनके विवरण ;
(iv) दुर्घटना का प्रकार
(v) जहां तक जानकारी हो, मृत या घायल व्यक्तियों की संख्या ;
(vi) दुर्घटना का प्रथमदृष्ट्या कारण और
(vii) थ्रू रनिंग की बहाली का संभाव्य समय.

दुर्घटना फार्मेट

दुर्घटना का प्रकार :

दुर्घटना का वर्गीकरण :

क्र. सं.	विवरण	
1	दुर्घटना की तारीख	
2	मंडल	
3	सेक्शन	
4	ब्लाक सेक्शन	
5	स्टेशन या मिड-सेक्शन पर	
6	गेज (ब.ला./मी.ला.)	
7	कर्षण (विद्युत/गैर-विद्युत)	
8	मार्ग	
9	कार्यचालन प्रणाली	
10	स्टेशन की श्रेणी सिगनलिंग का प्रकार अंत:पाशन का मानक	
11	गाड़ी विवरण	
12	संक्षिप्त विवरण	
13	गाड़ी संचलन की स्थिति (सामान्य/अपसामान्य) संक्षिप्त में	
14	क्रियाविधिक खराबियां, यदि कोई हो	
15	हताहत	मृत : गंभीर रूप से घायल: साधारणतया घायल
16	राहत की व्यवस्था	चिकित्सा राहत गाड़ी/.... को .... पर .... आदेशित किया और यह .... बजे रवाना हुई और दुर्घटना स्थल पर .... बजे पहुँची. दुर्घटना राहत गाड़ी/.... को .... बजे .... आदेश दिया गया और यह .... बजे रवाना हुई और दुर्घटना स्थल पर .... बजे पहुँची. 140टी//.... को .... बजे आदेश दिया गया और यह .... बजे रवाना हुई और दुर्घटना स्थल पर .... बजे पहुँची.
17	दुर्घटना स्थल पर अधिकारी	
18	बहाली का समय	
19	प्रभावित लाइन/लाइनों पर से गुज़रनेवाली पहली गाड़ी का समय	
20	प्रथमदृष्ट्या कारण	
21	फाटक का विवरण, यदि हों	अनुबंध के अनुसार
22	लोको पायलट का विवरण	अनुबंध के अनुसार
23	गार्ड का विवरण	
24	राज्य/जिला	
25	अन्य विवरण, यदि हो	

अनुलग्क - "**क**"

फाटक का विवरण (चौकीदारवाला/बिना चौकीदारवाला)

क्र. सं.	**सूचना**	**विवरण**
1	फाटक नं.: कि.मी.:	
2	श्रेणी :	
3	यातायात/इंजीनियरी फाटक:	
4	टेलीफोन की व्यवस्था है या नहीं	
5	उठान फाटक या पल्ले या जंजीर	
6	फाटक की सामान्य स्थिति	
7	अंत:पाशित या गैर-अंत:पाशित	
8	गाड़ी वाहन इकाई (टीवीयू), गणना की तारीख सहित	
9	मार्ग के प्रकार और पहुँच मार्ग	
10	मार्ग संकेतों की उपलब्धता	
11	गतिरोधकों की उपलब्धता और उनकी स्थिति	
12	सीटी बोर्ड की उपलब्धता	
13	दृश्यता (मीटर में)- अप दिशा और डाउन दिशा (मीटर, दोनों बायीं और दहिनी ओर))	
14	ढ़ाल, यदि कोई हो –	
15	एक ही फाटक पर पिछले दो वर्षों में हुई दुर्घटनाओं की संख्या	

अनुबंध -"ख"

लोको पायलट का विवरण

नाम	
जन्मतिथि	
परिवार के सदस्य	
अर्हता	
मुख्यालय	
ग्रेड	
ब्रेथलाइजर जांच (पाजिटिव – नशे में) (नेगटिव – बिना नशे के)	
नियुक्ति की तारीख	
सहायक लोको पायलट के रूप में पदोन्नति की तारीख	
माल गाड़ी लोको पायलट के रूप में पदोन्नति की तारीख	
पैसेंजर लोको पायलट के रूप में पदोन्नति की तारीख	
मेल/एक्सप्रेस लोको पायलट के रूप में पदोन्नति की तारीख	
चिकित्सा परीक्षा की तारीख	पिछली परीक्षा की तारीख ......, अगली परीक्षा की तारीख ....
पुन:श्चर्या की तारीख	सा. व सहा.नि. प्रशिक्षण दिनांक .... को अगली तारीख .... तकनीकी प्रशिक्षण की तारीख ...... अगले प्रशिक्षण की तारीख .....
संरक्षा शिविर में शामिल होने की तारीख	...
संरक्षा कोटि ग्रेडिंग	
मनोवैज्ञानिक परीक्षा	
पुरस्कार/शास्तियां	
नामित लोको निरीक्षक	
ड्यूटी साइन "आन" / "आफ"करने का समय	
ड्यूटी से पहले लिए गए विश्राम घंटे	
सेक्शन पर अंतिम पारी	
पिछली दुर्घटना, यदि कोई हो, का इतिहास	

उपर्युक्त विवरण के अतिरिक्त निम्नलिखित विवरण भी भेजे जाए :-

(i) क्या गाड़ी इंजन में, विद्युत शीर्ष बत्ती, कौंध बत्ती और बफ़र बत्ती लगी है और उनका कार्यचालन. (यह विवरण, केवल चलनेवाली गाड़ियों में रात्रि के दौरान हुई दुर्घटनाओं के मामले में भेजा जाए).

(ii) रेलवे बोर्ड और मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त/रेल संरक्षा आयुक्त को भेजे जानेवाले दुर्घटना संदेश में अपेक्षित विवरण, यथाशीघ्र दिया जाए. साथ ही, रेल संपत्ति को पहुँची क्षति की अनुमानित लागत, "यात्री" और "रेल कर्मचारी" शीर्षों के अंतर्गत अलग-अलग मृत या गंभीर रूप से घायल या साधारणतया घायल व्यक्तियों की संख्या, यदि कोई हो, अर्थात् माल गाड़ी अन्य वाहन जैसे ट्राली या सडक़ वाहन या इनमें से किसी में यात्रा न कर रहे परंतु पायदान पर यात्रा करनेवाले व्यक्ति या जो रेलपथ पर मारे गए हो या गंभीर रूप से या साधारणतया घायल हो, का विवरण, अलग से "यात्री", "रेल कर्मचारी" और बाहरी व्यक्तियों के शीर्ष के अंतर्गत भेजा जाए. सामग्री गाड़ी की दुर्घटनाओं की रिपोर्ट भेजते समय यह विवरण भी भेजा जाए कि क्या संबंधित गाड़ी कामगारों को भी ले जा रही थी.

नोट : इस नियम के प्रयोजन के लिए गाड़ी के पायदान पर यात्रा करनेवाले यात्री को गाड़ी के यात्री के रूप में माना नहीं जाएगा.

404 **रेलवे बोर्ड को फैक्स रिपोर्ट :** उपर्युक्त पैरा 401 में उल्लिखित दुर्घटनाओं के मामले में, "सर्वसंबंधित संदेश" के अलावा मंरेप्र, दुर्घटना की तारीख के अगले दिन ही रेलवे बोर्ड को एक फैक्स भेजेगा और इसकी एक प्रति मुसंअधि को भेजेगा. फैक्स रिपोर्ट में दुर्घटना के महत्वपूर्ण विवरण ही शामिल होने चाहिए. फैक्स रिपोर्ट की एक पुष्टीकरण प्रति तत्काल रेलवे बोर्ड को भेजी जाए. इस प्रयोजन के लिए दुर्घटना स्थल पर पहुंचनेवाले प्रथम अधिकारी को चाहिए कि वह सभी आवश्यक विवरण एकत्रित करें और दुर्घटना होने के तत्काल बाद मंरेप्र को रिपोर्ट करें.

404.1 रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट की जानेवाली दुर्घटनाओं के मामले में, मुसंअधि/उप मुसंअधि (यातायात)/उमुसंअधि (विद्युत)/ उमुसंअधि (यांत्रिक)/उमुसंअधि (सिगवदूसं) इसके बाद रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय के नामित अधिकारी को इसकी सूचना देंगे. बोर्ड स्तर पर संरक्षा निदेशालय, अनुवर्ती कार्रवाई करेगा.

404.2 भूस्खलन, दरार पड़ने, ऊपरी उपस्कर के ब्रेक डाउन आदि, जिसके कारण न्यूनतम मूल्य से अधिक विस्थापन हुआ हो, के मामले में और जन-आंदोलन के कारण हुए मामलों की रिपोर्ट, केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड के समयपालन कक्ष को की जाए और इसे कोचिंग निदेशालय द्वारा निपटाया जाए.

404.3 क्यू 6 को छोडक़र एन,पी व क्यू के अंतर्गत आनेवाले मामलों अर्थात् जन आंदोलन के कारण गाड़ी सेवाओं में उत्पन्न अवरोधों को संरक्षा निदेशालय द्वारा निपटाया जाए.

405 **संकेतात्मक दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना :**

निम्नलिखित संकेतात्मक गाड़ी दुर्घटनाओं की रिपोर्ट, क्षेत्रीय रेलों द्वारा रेलवे बोर्ड को और मंडलों द्वारा क्षेत्रीय रेलों को टेलीफोन द्वारा दी जाए.

- निवारित टक्करें.
- सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करनेवाले लोको पायलट.

406 **मानवरहित समपारों पर हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना :**

मंडल नियंत्रण कार्यालय द्वारा क्षेत्रीय मुख्यालय के केंद्रीय नियंत्रण को टेलीफोन पर सूचना दी जाएगी और केंद्रीय नियंत्रण बाद में इसकी सूचना, पैरा 402.1 और पैरा 402.2 में बताए अनुसार दुर्घटना के तत्काल बाद रेलवे बोर्ड के कार्यालय में नामित अधिकारी को देगा. मानवरहित समपार पर हुई दुर्घटना के संबंध में बोर्ड को सूचना देते समय टेलीफोन की सूचना में निम्नलिखित विवरण अवश्य भेजा जाए.

- क्या दोनों ओर के समपारों के पहुँच मार्गों पर रोड संकेत और सीटी बोर्ड उपलब्ध कराए गए हैं.
- अंतिम गणना कब की गई थी और क्या इस समपार को निकट भविष्य में मानवमुक्त बनाने का प्रस्ताव है ?
- क्या रोड से रेलपथ के दोनों ओर का दृष्य स्पष्ट है, और
- क्या पिछले दो वर्षों में एक ही समपार पर कोई अन्य दुर्घटना हुई है ?

फिर भी, यदि दुर्घटना की रिपोर्ट करते समय इससे संबद्ध संपूर्ण सूचना सुलभ संदर्भ के लिए उपलब्ध न हो, तो सूचना यथाशीघ्र एकत्रित कर बोर्ड को सूचित की जानी चाहिए.

इस प्रयोजन के लिए, मंडल संपूर्ण विवरण फैक्स द्वारा क्षेत्रीय मुख्यालय को दुर्घटना होने के समय से 24 घंटे के भीतर भेज दें. इसके अतिरिक्त, मंडल समपार की फोटो, विभिन्न कोणों से लेते हुए, जैसे रोड संकेत, सीटी सीमा बोर्ड, दोनों रेल व सडक़ उपयोक्ताओं के लिए दृश्यता, गति अवरोधक आदि से लेते हुए, इसे मुख्य संरक्षा अधिकारी को ई-मेल करेंगे ताकि इसे रेलवे बोर्ड को भेजा जा सके.

407 **गंभीर दुर्घटनाओं की सूचना तत्परता से दी जाए :**जब गंभीर दुर्घटना हो, तो टेलीफोनिक दुर्घटना संदेश, तत्परता से अविलंब दिया जाए. इसे मंरेप्र द्वारा सुनिश्चित किया जाए, जो उन गैर-रेल पदाधिकारियों को भी फैक्स द्वारा यह सूचना भेजने का जिम्मेदार होगा, जिन्हें दुर्घटना टेलीफोनिक संदेश पहले ही भेजा जा चुका है.

408 दुर्घटना संदेश भेजने की कार्यविधि :

408.1 राज्य / केंद्र सरकार को :

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 113 द्वारा अपेक्षित दुर्घटना संदेश अविलंब मंडल रेल प्रशासन द्वारा राज्य सरकार को भेजा जाए.

क) निम्न के मामले में टेलीफोन / फैक्स द्वारा -

(i) दुर्घटना, जिसके परिणामस्वरूप जान की हानि हो;
(ii) दुर्घटना, जिसके कारण रेलपथ 24 घंटे से अधिक समय तक अवरुद्ध रहने की संभावना हो; और
(iii) गाड़ी का क्षतिग्रस्त होना या गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने के प्रयास ;

ख) अन्य सभी मामलों में पत्र द्वारा

408.1.1 कामगार प्रतिपूर्ति आयुक्त को :

कामगार प्रतिपूर्ति अधिनियम की धारा 10-ए के अंतर्गत कामगार प्रतिपूर्ति आयुक्त को दुर्घटना की रिपोर्ट;

क) ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में, जिसके कारण रेल कर्मचारियों या रेलवे के लिए कार्य कर रहे ठेकेदार के सेवक, रेल परिसर में लिपिक के ओहदे से इतर नियोजित व्यक्ति की मृत्यु या गंभीर चोट आई हो, मंरेप्र, मृत्यु होने या गंभीर चोट लगने के 7 दिनों के भीतर फार्म एसीसी-5 (परिशिष्ट-VI में दिया गया) में कामगार प्रतिपूर्ति आयुक्त को इसकी एक रिपोर्ट भेजेगा.

ख) यह रिपोर्ट, हमेशा इस बात पर ध्यान दिए बिना कि, दुर्गटना के समय मृत या चोटिल कामगार ड्यूटी पर था या नहीं, भेजी जाए. यदि दुर्घटना के समय मृत या घायल कामगार ड्यूटी पर नहीं था, तो इस ओर आयुक्त का विशेष ध्यान आकर्षित किया जाए.

ग) ऐसी रिपोर्ट की प्रतियां, संबंधित विभागाध्यक्षों और मुसंअधि को भेजी जाएं.

नोट :- विनिर्दिष्ट समय के भीतर रिपोर्ट न भेजना कामगार प्रतिपूर्ति अधिनियम की धारा 18-ए के तहत जुर्माने सहित दंडनीय है.

408.1.2 विस्फोटकों के मुख्य निरीक्षक :

भारतीय विस्फोटन अधिनियम, 1884 की धारा 8 और पेट्रोलियम अधिनियम 1994 की धारा 27 के अंतर्गत विस्फोटकों के मुख्य निरीक्षक, नई दिल्ली को दुर्घटना की रिपोर्ट

क) ऐसी सभी दुर्घटनाएं, जो विस्फोट या आग से हुई हो और जो विस्फोट के भंडारण, सम्हलाई और परिवहन के संबंध में गाड़ियों या वाहनों या रेल सीमा के भीतर कहीं और घटती हो तथा ऐसी सभी विस्फोटन या अग्नि द्वारा हुई दुर्घटनाओं जिनमें जान की हानि या व्यक्तियों को गंभीर चोट आए या पेट्रोलियम से जलने पर या पेट्रोलियम भाष्प द्वारा होती हों और जिसके परिणामस्वरूप संपत्ति को भारी क्षति पहुँचती हो और जो गाड़ियों, वाहनों या रेल सीमा के भीतर कहीं और घटती हो, की रिपोर्ट तत्परता से विस्फोटकों के मुख्य निरीक्षक, नई दिल्ली को की जाए. यह रिपोर्ट, विशेष रिपोर्ट के रूप में होनी चाहिए और इसे मंडल रेल प्रबंधक द्वारा दो प्रतियों में, एक प्रति संबंधित विभागाध्यक्ष को और चौबीस घंटों के भीतर मुख्य संरक्षा अधिकारी को प्रस्तुत की जानी चाहिए.

नोट :- इस नियम में संदर्भित विशेष रिपोर्ट की प्रतियों की संख्या मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजने के लिए अपेक्षित दो प्रतियों के अतिरिक्त है.

ख) इसके आगे, विस्फोटक के मुख्य निरीक्षक या उसके प्रतिनिधि के दौरे तक या जब तक विस्फोटकों के मुख्य निरीक्षक से ये अनुदेश प्राप्त नहीं होते कि वे आगे किसी जांच या पूछताछ नहीं चाहते हो, तो सभी अवशेष और मलबे को तब तक न हटाया जाए जब तक कि घायल व्यक्तियों के बचाव या दुर्घटना में मृत किसी व्यक्ति का शव निकालने के लिए इसे हटाना अपेक्षित न हो.

408.1.3 मिलिटरी प्राधिकारियों को :

क) दुर्घटनाओं के ऐसे सभी मामलों में जहां, मिलिट्री कर्मी, मृत/घायल होते हों, मंरेप्र, टेलीफोन/फैक्स संदेश द्वारा निम्न को सूचना देगा -

ऐंबार्केशन हेड क्वार्टर्स, निकटतम संबंधित आरटीओ, आर्मी हेड क्वार्टर, क्वार्टर मास्टर जनरल ब्रांच, क्यू.मूव.एस(ऍ), नई दिल्ली और मिल रेल, नई दिल्ली -110011.

सिकंदराबाद, हैदराबाद और नांदेड मंडल, ऐंबार्केशन हेडक्वार्टर, मुंबई के अंतर्गत आते हैं.

टेलीफोनिक/फैक्स संदेश में, दुर्घटना का स्थल, क्षति की सीमा, संचलन पर क्षति का प्रभाव, अवरुद्ध या लंबित मिलिटरी यातायात का विवरण, रेलवे द्वारा यातायात की बहाली के लिए लिया जानेवाला समय और क्या वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध है अथवा यानांतरण के लिए कोई व्यवस्था की गई है आदि शामिल होगा.

उपर्युक्त कोई विवरण, जो दुर्घटना के समय सूचित न किया जा सके, को सामान्य दुर्घटना संदेश के अतिरिक्त यथाशीघ्र सूचित किया जाए.

ख) यदि लाइन पर कार्यरत रेल कर्मचारियों को मिलिटरी विशेष गाड़ी से फेंकी गई वस्तुओं से चोट आई हो, तो स्टेशन मास्टर या दुर्घटना के स्थल पर उपस्थित कोई अन्य रेलवे पदाधिकारी तुरंत इस मामले की रिपोर्ट मंडल कंट्रोल को करेगा और यदि संभव हो, वाहन जिसमें से वस्तुएं फेंकी गई थीं, का भी विवरण देगा.

मंरेप्र, मामले की रिपोर्ट तुरंत टेलीफोन संदेश द्वारा गाड़ी के कमांडिंग आफिसर को जब बरास्ता उनसे संचार स्थापित करना संभव हो, देगा

अथवा

गंतव्य स्थान के स्टेशन कमांडिंग अधिकारी को देगा.

अथवा

ऐम्बार्केशन के लिए विवरण दर्शानेवाली गाड़ियों के मामले में, हेडक्वार्टर्स बेस सब-एरिया/ऐम्बार्केशन पोर्ट कमांडेंट को रिपोर्ट करें ताकि वह जिम्मेदार व्यक्तियों के विरुद्ध आवश्यक अनुशासनिक कार्रवाई कर सके. ऐसे सभी टेलीफोन संदेश निम्न को दोहराया जाए :-

मिलरेल, नई दिल्ली 110011;
आर्मी हेडक्वार्टर्स, क्वार्टर - मास्टर
सामान्य शाखा, क्यू.मूव.एस.(1),
नई दिल्ली 110011; और
संबंधित विभागाध्यक्षों को एक प्रति मुसंअधि को भेजते हुए.

408.1.4 डाक प्राधिकारियों को :-

जब दुर्घटना होने के कारण निम्न हो या होने की संभावना हो –

क) डाक या डाक थैली वहन करनेवाली किसी गाड़ी के 6 घंटे से अधिक विलंबित होने या
ख) विदेशी डाक या डाक थैले वहन करनेवाली किसी गाड़ी की रुकौनी या
ग) डाक या डाक थैलियों का मार्ग परिवर्तन या यानांतरण या हानि या क्षति या
घ) डाक सेवा कर्मचारी की जान की हानि या चोट.

नोट :- दुर्घटना संदेश/फैक्स संदेश की प्रति संबंधित मंडल के अधीक्षक, रेल डाक सेवा को भेजा जाए.

जब डाक वहन करनेवाली गाड़ी दुर्घटना में शामिल हो, तो इस बात पर ध्यान दिए बिना कि, डाक यान शामिल है या नहीं, इसकी सूचना, तत्काल संबंधित पोस्ट मास्टर जनरल और अधीक्षक, रेल डाक सेवा को दुर्घटना संदेश/फैक्स संदेश से पहले भेज दी जाए. प्रधान कार्यालय का केंद्रीय कंट्रोल, टेलीफोन पर इसकी सूचना, क्षेत्रीय निदेशक, रेल डाक सेवा को देगा. पोस्ट मास्टर जनरल और संबंधित अधीक्षक, रेल डाक सेवा को इसकी सूचना मंरेप्र द्वारा टेलीफोन पर दी जाए.

408.1.5 राज्य सरकार के पदाधिकारियों को :

क) ऐसी गाड़ी दुर्घटनाओं के मामले में, जहां लोग हताहत (मृत/घायल) हुए हों, रेलवे और जन संपत्ति की भारी क्षति हुई हो या गाड़ी अलग-थलग हो गई हो या अन्य परिस्थितियां उत्पन्न हुई हों, जहां पीडितों को तत्काल राहत पहुँचाने की आवश्यकता हो, वहां निम्नलिखित राज्य सराकर के पदाधिकारियों को टेलीफोन पर तत्काल सूचित किया जाए.

408.1.5.1 स्टेशन मास्टर द्वारा निम्न को :

(क) जिला कलेक्टर को
(ख) जिला पुलिस अधीक्षक को
(ग) मंडल राजस्व अधिकारी को
(घ) रेलवे पुलिस अधीक्षक
(च) निकटवर्ती पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी
(छ) अस्पताल, डॉक्टरों को, निजी डाक्टर सहित.

408.1.5.2 उप मुख्य नियंत्रक (समयपालन) द्वारा निम्न को :

(क) जिला कलेक्टर को
(ख) जिला पुलिस अधीक्षक या उप अधीक्षक को
(ग) रेलवे पुलिस अधीक्षक को.

उप मुख्य नियंत्रक (समयपालन) यह सुनिश्चित करें कि उल्लिखित पदाधिकारियों को बिना समय गंवाए सूचना दी जाए. उसे चाहिए कि वह ऐसे स्टेशनों के स्टेशन प्रबंधकों के साथ समन्वय स्थापित करें, जहां टेलीफोन संचार उपलब्ध नहीं हो/कार्य न कर रहा हो ताकि विभिन्न गैर-रेलवे पदाधिकारियों को सूचना दी जा सके.

408.1.6 मंडल अधिकारियों द्वारा : –

(मंरेप्र/अमंरेप्र/आपात अधिकारी/इस प्रयोजन हेतु मंडल रेल प्रबंधक द्वारा नामित कोई अधिकारी)

(क) मुख्य सचिव .
(ख) प्रमुख सचिव (राजस्व)
(ग) आयुक्त (राहत).
(घ) पुलिस महानिदेशक.
(च) मुख्य इंजीनियर (सिंचाई) यदि टंकियों की दरारें और अन्य संबद्ध मामले शामिल हो.

408.1.7 क्षेत्रीय मुख्यालय द्वारा अन्य रेलों को सूचना : –

क) यदि दुर्घटना के कारण यातायात को एक सप्ताह से अधिक रोकने की संभावना हो, तो मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा सभी रेलों को एक टेलीफोन/फैक्स संदेश भेजा जाए.

ख) यदि दुर्घटना के कारण किसी अन्य रेलवे के स्टॉक को रोक रखने की संभावना हो, तो मंरेप्र द्वारा टेलीफोन/फैक्स पर इसकी सूचना, मुपरिप्र को दी जाए, जो संबंधित अन्य रेलों को इस विषय में सूचित करेंगे.

408.1.7.1 चैम्बर्स ऑफ कामर्स को सूचना :-

दुर्घटना, जिसमें यातायात गंभीर अवरोध उत्पन्न हो, की सूचना प्राप्त करने पर मंरेप्र को चाहिए कि वे तत्काल इसकी सूचना, टेलीफोन/फैक्स द्वारा अपने संबंधित क्षेत्राधिकार में चैम्बर्स ऑफ कामर्स को दें.

409 रेल कर्मचारी द्वारा दुर्घटना की रिपोर्ट –

प्रत्येक रेल कर्मचारी, रेलवे के कार्यचालन के दौरान उनकी सूचना में आई हर दुर्घटना की रिपोर्ट, अविलंब करें. ऐसी रिपोर्ट, निकटतम स्टेशन मास्टर को की जाए या जहां स्टेशन मास्टर उपलब्ध न हों, वहां उस रेलवे, जहां दुर्घटना हुई हो, के सेक्शन प्रभारी रेल कर्मचारी को निम्न में से एक या अधिक संभव साधनों द्वारा की जाए :-

- सुवाह्य नियंत्रण टेलीफोन / वीएचएफ सेट / मोबाइल फोन.
- समपार फाटकों / मध्यवर्ती ब्लाक सेक्शन (आईबीएस) पर उपलब्ध फोन.
- समीपवर्ती लाइन पर से गुज़रनेवाली गाड़ी/इंजन/ट्राली या अन्य वाहन को रोकते हुए.
- बीएसएनएल / एमटीएनएल / सेल फोन यदि दुर्घटना स्थल के निकट उपलब्ध हो.
- रेल सेवक के माध्यम से निकटतम स्टेशन मास्टर को संदेश भेजते हुए.
- गाड़ी के अकेले इंजन को भेजना. लेकिन इंजन को गाड़ी से वियोजित करने से पहले सहा. नियम 6.05 का अनुपालन किया जाए. फिर भी तोड़-फोड़ होने की संभावना के मामले में, इंजन आदि के साथ हस्तक्षेप न किया जाए.
- यदि संभव हो, सडक़ परिवहन के द्वारा.

410 रेल कर्मचारियों द्वारा दुर्घटना रिपोर्ट करने की पद्धति :

रिपोर्ट लिखित रूप में 2 प्रतियों में तैयार की जाएं और इस पर विधिवत् समय व तारीख के साथ हस्ताक्षरित किए जाएं. रिपोर्ट प्राप्तकर्ता को चाहिए कि वह दोनों प्रतियों पर हस्ताक्षर करें. समय और तारीख नोट करते हुए दूसरी प्रति रिपोर्ट तैयार करनेवाले व्यक्ति को लौटाएं. यदि रिपोर्ट तैयार करनेवाला व्यक्ति निरक्षर हो, तो रिपोर्ट करनेवाले व्यक्ति को चाहिए कि वह रिपोर्ट तैयार करनेवाले व्यक्ति के स्थान पर रिपोर्ट, दो प्रतियों में, तैयार करें. समय और तारीख नोट करते हुए दोनो प्रतियों पर हस्ताक्षर करें तथा दूसरी प्रति रिपोर्ट तैयार करनेवाले व्यक्ति को मूल प्रति पर उसके अंगूठे के निशान प्राप्त करते हुए सौंप दें.

नोट :- गड़ी के गार्ड और लोको पायलट, दुर्घटना की रिपोर्ट विनिर्दिष्ट फार्म एसीसी.3 (परिशिष्ट - VI में दी गई है) में निकटतम स्टेशन मास्टर को करें.

411 स्टेशन मास्टर या सेक्शन के प्रभारी रेल कर्मचारी द्वारा दुर्घटना की रिपोर्ट किया जाना :

स्टेशन मास्टर या सेक्शन के प्रभारी रेल कर्मचारी, दुर्घटना की रिपोर्टिंग के लिए रेल प्र**शा**सन द्वारा निर्दिष्ट नियमों के अनुसार दुर्घटना की रिपोर्ट करेंगे.

411.1 उपलब्ध शीघ्रतम साधनों द्वारा दुर्घटनाओँ की रिपोर्ट किया जाना :

इस प्रयोजन के लिए दुर्घटनाओं को विभिन्न कोटियों में विभाजित किया जाता है अर्थात् "आई" और "ओ" को वर्जित कर "ए" से "आर" तक विभाजित किया जाता है, जो दुर्घटना की गंभीरता पर निर्भर रहता है तथा प्रत्येक कोटि के लिए दुर्घटना श्रेणी का क्रमांकन किया जाता है. प्रत्येक दुर्घटना की रिपोर्ट, उपलब्ध ऐसे शीघ्रतम संभव साधन के माध्यम से स्टेशन मास्टर को की जाए, जिससे शीघ्र ही पहुंचाया जा सके. जैसे ही स्टेशन मास्टर को दुर्घटना से संबंधित जानकारी मिलती है, उनको चाहिए कि वे इसकी रिपोर्ट फार्म एसीसी.1(i), (ii) और (iii) में संबंधित पदाधिकारियों को भेजें.

अप्रत्याशित घटना के बारे में सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर निम्न करेंगा –

क) इस आशय की आवश्यक प्रविष्टियां स्टेशन दैनिकी में करेगा.

ख) घायल यात्रियों के लिए चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करेगा;

ग) अप्रत्याशित घटना के बारे में संक्षिप्त रिपोर्ट बनाएगा और इसकी प्रतियां, मंडल कार्यालय, राज्य पुलिस और रेल संरक्षा बल के प्रभारी को भेजेगा. रिपोर्ट, फार्म एसीसी. I (i), (ii) और (iii) में दिए गए फार्मेट में करेगा.

घ) जांच प्रक्रिया पूरा करने के लिए रेल सुरक्षा बल की सहायता लेगा या रेसुब को तैनात करेगा.

नोट : "अप्रत्याशित दुर्घटना" से तात्पर्य है -

(i) आतंकवादी और विध्वंसकारी क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1987 (1987 का 28) की धारा 3 की उप धारा (i) के अर्थ में आतंकवादी कार्यकलाप करना ; या

(ii) हिंसात्मक हमला या चोरी या डकैती करना; या

(iii) किसी व्यक्ति द्वारा यात्री गाड़ी में या प्रतीक्षालय, अमानती सामान घर या आरक्षण कार्यालय या बुकिंग कार्यालय या किसी प्लैटफार्म या रेलवे स्टेशन के परिसर में किसी अन्य स्थान पर दंगे, गोली-चलाना या आगजनी में शामिल होना अथवा

iv) किसी यात्री गाड़ी से किसी यात्री का आकस्मिक रूप से गिरना.

412 स्टेशन मास्टर द्वारा कंट्रोल को सूचना :

नियंत्रित सेक्शनों पर स्टेशन मास्टर, दुर्घटना की जानकारी प्राप्त करते ही कंट्रोल (नियंत्रण) को सभी उपलब्ध विवरण की सूचना देगा. कंट्रोल, बाद में संबंधित पदाधिकारियों को इसकी सूचना देने के लिए हर संभव प्रयास करेगा तथा दुर्घटना राहत गाड़ी, चिकित्सा राहत गाड़ी आदि को जुटाने के लिए भी तत्काल व्यवस्था करेगा.

413 दुर्घटना का समय नोट करना :

दुर्घटना स्थल पर उपस्थित रेल कर्मचारी, दुर्घटना घटित होने का सही समय और दुर्घटना से संबंधित महत्वपूर्ण अन्य विवरण को भी विशेष रूप से नोट करेंगे. वे, समय की जांच, गार्ड के समय या कंट्रोल के समय के साथ तत्काल करेंगे क्योंकि दुर्घटना के कारण को निर्धारित करने के लिए दुर्घटना होने का वास्तविक समय, अकसर एक महत्वपूर्ण सुराग बनता है.

414 गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में अधिकारी द्वारा प्रारंभिक टेलीफोनिक रिपोर्ट :

(i) गंभीर दुर्घटना के मामले में, वरि.मंसंअधि (वरि.मंइंजी, भूस्खलन या दरारों के मामले में) या इनके उपलब्ध न होने पर इंजीनियरी, यांत्रिकी या परिवहन विभाग का पहला अधिकारी, जो दुर्घटना स्थल पर पहुँचता हो, तत्स्थान पर सभी उपलब्ध विवरण प्राप्त करेगा और इन्हें मंरेप्र को प्रस्तुत करेगा, जो बाद में इसकी सूचना रेल संरक्षा आयुक्त, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, संबंधित विभागाध्यक्ष और मुख्य संरक्षा अधिकारी को देगा.

(ii) दुर्घटना स्थल पर तत्काल पहुँचनेवाले इंजीनियरी, यांत्रिक या परिवहन विभाग का पहला अधिकारी, "अपेक्षित सहायता" के संबंध में, यदि पर्याप्त मात्रा में सहायता पहले ही उपलब्ध न करा दी गई हो, उपलब्ध कोई अतिरिक्त विवरण कंट्रोल कार्यालय को तत्काल देगा ताकि कंट्रोल कार्यालय द्वारा इस मामले पर अगली कार्रवाई की जा सके.

415 ऐसी दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना, जिनमें चोट आई हो या जान की हानि हुई हो :

क) ऐसी दुर्घटनाओं के मामलों में, जहां व्यक्ति घायल होते हैं या जान की हानि होती है, घायल या मृत व्यक्तियों के नाम और पते तथा उनके द्वारा धारित टिकट का नंबर और श्रेणी एवं टिकट का आरंभिक - गंतव्य स्टेशन रिकार्ड किया जाए.

ख) वरि.मंसंअधि या उनके उपलब्ध न होने पर वरिष्ठ पदाधिकारी (अधिकारी या अधिकारी के उपलब्ध न होने पर उनके अधीनस्थ), जो गंभीर दुर्घटना, जिसमें एक या इससे अधिक यात्रियों की मृत्यु हुई हो या घायल हुए हो, तत्काल एक कर्मचारी को रिपोर्टर की भूमिका निभाने के लिए और फार्म एसीसी 6 (परिशिष्ट-VI को नमूने फार्म के लिए देखें) भरने के लिए नियुक्त करें. चिकित्सा कर्मचारी, घायलों के नाम के आगे चोट का विवरण और अन्य चिकित्सा नोट रिकार्ड करने के लिए जिम्मेदार होंगे.

416 सहायक और निजी साइडिंग पर दुर्घटना की रिपोर्ट करना :

सहायक और निजी साइडिंग में हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट, रेलवे के स्टेशन यार्ड में हुई दुर्घटनाओं के समान की जाए. साइडिंग से संबद्ध निजी पार्टी या पार्टियों को भी इसकी सूचना दी जाए.

417 संयुक्त स्टेशनों पर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना :

संयुक्त स्टेशनों पर दुर्घटना के मामले में, उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर जिस रेलवे के अंतर्गत वह स्टेशन आता है, सर्वसंबंधित को दोनों ओर अपनी रेलवे और संयुक्त स्टेशन से संबद्ध अन्य रेलवे को इसकी सूचना, इस बात पर ध्यान दिए बिना कि दुर्घटना में वास्तविक रूप से कौन-सी रेलवे शामिल है, देगा.

418 फैक्टरी अधिनियम के अंतर्गत आनेवाले कारखानों में हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना :

भारतीय फैक्टरी अधिनियम के अंतर्गत प्रस्तुत की जानेवाली अपेक्षित रिपोर्ट के अलावा सामान्य तौर पर ऐसी दुर्घटनाओं की रिपोर्ट भी की जाती है, जहां पर यात्रियों की जान की हानि हुई हो या यात्री गंभीर रूप से घायल हुए हों और/या संपत्ति की भारी क्षति हुई हो.

419 निर्माण लाइनों पर हुई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना :

ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में, जहां यात्रियों की जान की हानि हुई हो या गंभीर चोटें आयीं हों या निर्माण लाइन पर संपत्ति की क्षति होती हों, इस बात पर ध्यान दिए बिना कि चालू लाइन पर या निर्माण के कर्मचारियों द्वारा कार्य किया जा रहा है, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण या प्रभारी मंडल इंजीनियर, सबसे पहले निकटवर्ती स्टेशन को रिपोर्ट करेगा और बाद में निम्नलिखित पदाधिकारियों को रिपोर्ट करेगा :

- मुख्य संरक्षा अधिकारी
- प्रमुख मुख्य इंजीनियर
- मुख्य यांत्रिक इंजीनियर
- मुख्य सिगनल व दूरसंचार इंजीनियर
- मुख्य विद्युत इंजीनियर
- मुख्य चिकित्सा अधिकारी
- चिकित्सा अधीक्षक
- मंडल चिकित्सा अधिकारी.

जहां तक सरकारी पदाधिकारियों का संबंध है, वहां सामान्य कार्यविधि अपनायी जाएगी.

420 गंभीर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट प्रेस को करना :

जब कभी गंभीर दुर्घटना घटती है, तो मंडल और क्षेत्रीय रेल प्रशासन इसकी सूचना, सबसे पहले प्रेस को देगा और अनुवर्ती संदेश, यदि आवश्यक हो, आगे की सूचना उपलब्ध होने तक तत्काल भेजेगा.

साथ ही, उक्त की एक-एक प्रति निम्न को भेजा जाएगा -

- रेलवे बोर्ड.
- संबंधित परिमंडल का रेल संरक्षा आयुक्त.
- मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त.

420.1 प्रेस को सूचना :

क) विजयवाडा, गुंतकल, गुंटूर और नांदेड मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी के परामर्श से गंभीर दुर्घटनाओं के संक्षिप्त विवरण, निकटवर्ती न्यूज़ एजेन्सियों और अन्य स्थानीय समाचार पत्रों को देंगे. सिकंदराबाद और हैदराबाद मंडलों पर हुई गंभीर दुर्घटनाओं के बारे में प्रेस अधिसूचना, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी द्वारा जारी की जाए.

ख) प्रेस को निम्नलिखित विवरण तत्काल दिया जाना पर्याप्त है, जैसे उदाहरण के लिए - दुर्घटना घटित होने का समय, तारीख और स्थान, प्रकार (उदा : गाड़ियों की टक्कर, गाड़ी का पटरी से उतर जाना, चाहे यात्री गाड़ी हो या माल गाड़ी आदि) घायल और मृत व्यक्तियों के नाम और पते, जिसमें चोट गंभीर या मामूली है, का उल्लेख हो, क्या यातायात में अवरुद्धता हुई या यानांतरण के जरिए संचार व्यवस्था है, यदि यानांतरण की व्यवस्था की गई हो, तो यानांतरण का प्रकार और थ्रू रनिंग की बहाली कब तक किए जाने की संभावना है.

ग) जहां तक संभव हो, यात्रियों की संख्या, यात्रियों के नाम, मृत रेल कर्मचारी, गंभीर रूप से घायल यात्री और मामूली चोट लगे यात्रियों से संबंधित पूरे विवरण एकत्रित किया जाए और ये विवरण, उक्त न्यूज़ एजेन्सियों को टेलीफोन पर दिये जाएं.

घ) ज.ज.रे युक्त सभी टेलीफोनिक/फैक्स संदेशों की प्रतियां, रेलवे बोर्ड, मुरेसंआ., रेसंआ., मुसंअधि को तत्काल भेजी जाएं और पहला टेलीफोनिक संदेश, शीघ्रातिशीघ्र भेजा जाए, ताकि समाचार, सबसे पहले रेलवे द्वारा प्रेस को दिया जा सके. दूसरा टेलीफोनिक/फैक्स संदेश भी, जिसमें घायलों का विवरण दिया गया हो, यथाशीघ्र भेजा जाए. सीधी संचार व्यवस्था की बहाली कार्य की प्रगति से संबंधित सूचना, बारंबार टेलीफोन पर रेलवे बोर्ड को दी जाए. न्यूज़ एजेन्सियों को प्रतिदिन बहाली कार्य की प्रगति की सूचना देना आवश्यक नहीं है, किंतु सीधी संचार व्यवस्था की बहाली से संबंधित प्रगति की सूचना, समय-समय पर टेलीफोन पर दी जाए. मंडल संरक्षा अधिकारी, इस प्रयोजन के लिए अपेक्षित सूचना, प्रभारी इंजीनियर से हर रोज़ प्राप्त करें.

420.2 यदि संचार व्यवस्था अवरुद्ध हो, तो स्टेशनों के लिए दैनिक बुलेटिन :

ऐसी दुर्घटना के मामले में, जहां सीधे यातायात में अवरुद्धता हुई हो, अवरुद्ध सेक्शन के प्रभारी मंडल रेल प्रबंधक, सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों को दैनिक बुलेटिन जारी करें और इसमें सीधे यातायात की बहाली की संभाव्य तारीख का उल्लेख करे. यह भी बताया जाए कि इस "सीधे यातायात" शब्दों का तात्पर्य, यात्रियों का यानांतरण आदि है या थ्रू रनिंग की बहाली से संबंधित है.

421 रेलवे बोर्ड को भेजी जानेवाली गाड़ी दुर्घटना विवरणी :

क) ए, बी, सी डी, ई, एफ, जी व एच वर्गीकरण के अंतर्गत आनेवाली गाड़ी दुर्घटनाओं, यार्ड दुर्घटनाओं और संकेतात्मक दुर्घटनाओं से संबंधित सूचना का समेकन, मंडल और क्षेत्रीय रेलों की संरक्षा शाखा द्वारा किया जाए.

ख) वर्गीकरण "जे" (इंजन और चल स्टॉक की खराबी) एल (विद्युत उपस्कर - ऊपरी उपस्कर की खराबी) और एम (सिगनल व दूरसंचार की खराबी) के अंतर्गत आनेवाली उपकरणों की खराबियों का समेकन दैनिक आधार पर संबंधित मंडल कंट्रोल द्वारा किया जाए और संरक्षा शाखा को सौंप दिया जाए. प्रत्येक उपस्कर की खराबी का वर्गीकरण, परिहार्य और अपरिहार्य कोटि के अंतर्गत संबंधित शाखा अधिकारियों द्वारा किया जाए और इसका सार, मंडल के संरक्षा विभाग को सौंपा जाए. इसके आगे, यह स्पष्ट किया जाता है कि सभी उपकरणों की खराबियों को अंतिम अनुसूची या उनके परीक्षण की तारीख पर ध्यान दिए बिना हिसाब में लिया जाए और बाद में, इन्हें परिहार्य या अपरिहार्य कोटि, जैसा भी मामला हो, के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाए.

ग) वर्गीकरण "एन" (गाड़ी का क्षतिग्रस्त होना या गाड़ी में तोड-फोड होना) "पी" (हताहत) और "क्यू" (अन्य घटनाएं) के अंतर्गत आनेवाली अपसामान्य घटनाओं को मंडल स्तर पर संरक्षा (मंसंआ.-रेसुब) विभाग द्वारा एकत्रित कर समेकित किया जाए और उनके द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई की जाए. मंडल का सुरक्षा विभाग, मासिक विवरण संबंधित क्षेत्रीय रेल के मुख्य संरक्षा आयुक्त को भेजें. मुख्य संरक्षा आयुक्त, विवरण के समेकन के बाद मासिक विवरण रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय को भेजें.

422 दुर्घटना विवरणी तैयार करना :

क) गाड़ियों की दुर्घटनाओं का लेखा-जोखा, उस रेलवे द्वारा किया जाएगा, जिसके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना स्थल आता है. इंजनों की खराबियों का लेखा-जोखा उस रेलवे द्वारा रखा जाए, जिसके स्वामित्व में इंजन रखे जाते है.

ख) उस गाड़ी को, जो पूरी तरह या आंशिक तौर पर यात्रियों को वहन करती है, यात्री गाड़ी माना जाए. अन्य सभी गाड़ियां, अन्य गाड़ियों की कोटि के अंतर्गत आती है.

ग) निर्धारित प्रोफार्मा में माह के अंत तक संचयी डाटा दर्शानेवाला सांख्यकीय विवरणी, अगले माह के 7वें दिन तक बोर्ड कार्यालय को भेजा जाए.

घ) सुसंगत विवरणी में केवल उन दुर्घटनाओं को ही शामिल किया जाए, जो उस अवधि के दौरान घटी है, जो विवरणी से संबंधित है. जहां तक दुर्घटनाओं का संबंध है, किसी कारणवश विवरणी अग्रेषित करते समय विवरण उपलब्ध न होने पर दुर्घटनाओं को, यह स्पष्ट उल्लेख करते हुए कि, आगे का विवरण भेजा जाएगा, विवरणी में शामिल किया जाए.

च) प्रत्येक दुर्घटना को केवल एक ही बार दर्शाया जाए और एक से अधिक कोटि के अंतर्गत आनेवाली दुर्घटना के मामले में, इस प्रकार की दुर्घटना को उच्चतर कोटि की दुर्घटना के रूप में माना जाए.

छ) आवक-जावक या सेक्शनल कैरेज आदि सहित अन्य भार पर रिवर्सिंग या शंटिंग परिचालन आदि के दौरान इस बात पर ध्यान दिए बिना कि शंटिंग गाड़ी के इंजन द्वारा की जा रही थी या शंटिंग इंजन द्वारा, गाड़ी के पटरी से उतरने या बंपिंग को केवल तभी "गाड़ी दुर्घटना" माना जाए, जब गाड़ी इंजन या वाहन, उस गाड़ी का भाग बना रहता है, जो पटरी से उतरती है या टकराती है, जिसमें व्यक्ति हताहत व घायल होते हैं या रेल संपत्ति को हानि पहुँचाती है.

ज) अवरोध को दुर्घटना के समय से उस सेक्शन में प्रभावित लाइन पर संचलन के लिए समीपवर्ती स्टेशन से लाइन क्लियर पर पहली गाड़ी के आरंभ होने तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया गया है.

झ) अग्नि के आंकड़ों में आग लगने के या धुआं निकलने के सभी मामलों को शामिल किया जाए, जिनके परिणामस्वरूप मृत्यु होती है या चोट लगती है या संपत्ति को ₹ 50,000/- (पचास हजार रूपये मात्र) या इससे अधिक और ₹ 2 करोड़ तक की क्षति पहुँचती हो.

ट) उपकरणों की खराबियों में अंतिम अनुसूची या परीक्षण की तारीख पर ध्यान दिए बिना सभी खराबियां शामिल की जाए और बाद में इन्हें परिहार्य या अपरिहार्य के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाए.

ठ) असामान्य घटना कोटियों "एन", "पी" और "क्यू" के अंतर्गत आनेवाली दुर्घटना के मामलों के विवरण और आंकड़ों का रख-रखाव किया जाए और इन्हें संरक्षा (रेसुब) विभाग द्वारा उपलब्ध कराया जाए.

ड) मंडल स्तर पर मंडल रेल प्रबंधक और क्षेत्रीय स्तर पर महाप्रबंधक, क्रमश: क्षेत्रीय मुख्यालय और रेलवे बोर्ड को दुर्घटनाओं की सही रिपोर्ट दिया जाना सुनिश्चित करें.

423 दुर्घटना विवरण – तालिका 1 से 7 तक :

क) रेलों द्वारा विवरणी, फार्म तालिका 1 से 7 में तैयार की जाए.

ख) विवरणी को जून, सितंबर, दिसंबर और मार्च के अंतिम संचयी तारीख दर्शाते हुए प्रस्तुत किया जाए और यह बोर्ड कार्यालय को संबंधित अवधि के समाप्त होने के 55 दिनों के भीतर पहुँचनी चाहिए. यदि शासित अवधि के दौरान कोई दुर्घटना की रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई हो, तो निर्धारित फार्म में "कुछ नहीं" विवरणी प्रस्तुत की जाए.

ग) सुसंगत विवरणी में केवल उन दुर्घटनाओं को शामिल किया जाए, जो उस अवधि के दौरान हुई हो, जिससे विवरणी संबंधित है. ऐसी दुर्घटनाओं के संबंध में, जहां किसी कारण से विवरणी अग्रेषित करते समय विवरण उपलब्ध नहीं हो, ऐसी दुर्घटनाओं को विवरण में यह स्पष्ट उल्लेख करते हुए शामिल किया जाए कि विस्तृत विवरण बाद में भेजे जाएंगे.

घ) ऐसी दुर्घटनाओं को, जो साधारण प्रकार की हो, जैसे शंटिंग में हुई छोटी-मोटी दुर्घटनाएं, स्प्रिंग की खराबी, गाड़ियों द्वारा पाइंटों का फटकर खुलना जिसका परिणाम आगे कोई क्षति, भूस्खलन हो, लेकिन जिससे यातायात अवरुद्ध न होता हो, विवरणी में शामिल किया जाए. ऐसे मामलों को छोडक़र, जहां गाड़ियों में आग लगने से ₹ 50,000/- से अधिक और ₹ 2 करोड़ तक की क्षति हुई हो.

इन आंकड़ों के प्रयोजन के लिए शामिल की जानेवाली दुर्घटनाएं निम्नानुसार है :

i. रेलवे में कार्य के दौरान जान की हानि या शरीर के किसी अंग की हानि या अंग को चोट पहुँचने का मामला.

ii. रेलपथ, निर्माण कार्य और चल स्टॉक को पहुँची क्षति के सभी मामले.

iii. सभी मामले, पशुओं के पटरी से दूर फेंके जाने या गाड़ी के नीचे आ जाने सहित अर्थात् पशुओं के चलती गाड़ी के संपर्क में आनेवाले सभी मामलों को दुर्घटना विवरणी में शामिल किया जाए.

iv. दुर्घटनाओं की संख्या रिपोर्ट करते समय प्रत्येक मामले विशेष द्वारा हुई व्यक्तियों या पशुओं के हताहत होने की संक्या पर ध्यान दिए बिना आंकड़े दिए जाए, जिनका उल्लेख अलग-से किया जाए. इसी तरह गाड़ी की टक्करों और गाड़ी के पटरी से उतरने की मामलों की संख्या इस बात पर ध्यान दिए बिना दर्शायी जाए कि ऐसी टक्कर या पटरी से उतरने के कारण कितने वाहनों को क्षति पहुँची है या पटरी से उतरे हैं. प्रत्येक दुर्घटना को केवल एक बार दर्शाया जाए और दुर्घटना के एक से अधिक कोटि के अंतर्गत आने पर उसे उच्चतर कोटि की दुर्घटना के रूप में माना जाए.

v. मार्शलिंग यार्ड, साइडिंग आदि में परिभाषित गाड़ियों के परिचालन के अलावा अन्य परिचालनों के दौरान टक्कर/गाड़ी के पटरी से उतरने को गाड़ी दुर्घटनाओं से अलग किया जाए और अन्य टक्करों/पटरी से उतरने के शीर्ष के अंतर्गत रिकार्ड किया जाए.

423.1. तालिकाओं के समेकन के मामले में, मार्गदर्शन के लिए निम्नलिखित सामान्य अनुदेश दिए गए है :

i. तालिका 1 से 3 में दी गई दुर्घटनाओं को प्रत्येक गेज़ के साथ ही संपूर्ण प्रणाली के लिए भी अलग से दिया जाए.

ii. तालिका 1 से 3 में चिह्नित फार्म में शामिल दुर्घटनाओं में से निम्नलिखित विवरम की दुर्घटनाओं को, जिनकी रिपोर्ट राज्य सरकार को दी जानी चाहिए, रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 113 के अंतर्गत 'स्थानीय सरकार को रिपोर्ट की गई दुर्घटनाओं' शीर्ष के कॉलम 2 में शामिल किया जाए.

iii. गाड़ियों के बीच टक्कर, जिसमें एक गाड़ी, यात्री गाड़ी हो.

iv. किसी यात्री गाड़ी या ऐसी गाड़ी का आंशिक रूप से पटरी से उतरना.

v. यात्री गाड़ी का क्षतिग्रस्त होना या गाड़ी में तोड़-फोड़ का प्रयास.

vi. यात्री गाड़ी में आग लगना.

vii. यात्री गाड़ियों का समपार फाटकों पर सडक़ यातायात से भिड़ना.

viii. उपर्युक्त मद (iii) और (vii) में बताए गए अनुदेशों को छोडक़र यात्री गाड़ी का लाइन पर रखे अवरोध पर से गुज़रना.

ix. वर्षा या बाढ़ के कारण भूस्खलन या दरारे पड़ना, जिसके कारण किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन के संचार में कम से कम 24 घंटों का अवरोध उत्पन्न हो.

x. ऐसी कोई अन्य कोटि की दुर्घटनाएं, जिन्हें तालिका 1 से 3 में शामिल किया गया हो, लेकिन जो उपर्युक्त से शासित न हो और जिनमें भारतीय दंड संहिता की धारा 320 में परिभाषित किए अनुसार जान की हानि या गंभीर चोट आई हो या रेल संपत्ति की भारी क्षति हुई हो.

तालिका 1: इसमें चालू लाइन पर हुई गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या और परिणाम शामिल होंगे. गाड़ी दुर्घटनाओं में, गाड़ी की टक्करें, गाड़ी का पटरी से उतरना, गाड़ियों में आग लगना (विस्फोट सहित) और समपारों पर गाड़ी दुर्घटनाएं शामिल हैं. इस तालिका के अंतर्गत गाड़ियों और पुश टालियों के बीच टक्करों के मामले शामिल नहीं किए जाएंगे. इन्हें तालिका 3 की मद संख्या 6 के आगे दर्शाया जाएगा. गाड़ी के पटरी से उतरने का डाटा, मध्यवर्ती सेक्शन और स्टेशन सीमा के भीतर गाड़ी के पटरी से उतरने के संबंध में अलग-से दिया जाए. गाड़ी का पटरी से उतरना या गाड़ी में तोड-फोड के कारण गाड़ी को पहुँची भारी क्षति, जो जानबूझकर रखे अवरोध या रेलपथ, गाड़ी संरचना, अवसंरचना या उपस्कर के साथ छेड़-छाड़ के कारण हुआ हो, को अलग-से 2.01 ए (डी), 2.01 बी (डी), 2.02ए (डी) और 2.02बी (डी) में दर्शाया जाए. – 'गाड़ी तोड़-फोड़ के' मामले, जहां तोड़-फोड़ किसी आशय से न की गई हो, की रिपोर्ट मद 2.01ए (बी), 2.01 बी (बी), 2.02 ए (बी) और 2.02 बी (बी) में की जाए. इस तालिका के अंतर्गत रिपोर्ट किए गए गाड़ियों में आग लगने के आंकड़ों में ऐसे सभी मामले शामिल किए जाए, जिनका परिणाम मृत्यु या चोट लगना या संपत्ति को ₹ 50,000 और उनसे अधिक तथा ₹ 2 करोड़ तक की क्षति पहुँची हों. ऐसे मामले, जिनमें संपत्ति को ₹ 50,000/- से कम की क्षति पहुँची हो, को तालिका 3 में 'विविध दुर्घटनाओं' के अंतर्गत हिसाब में लिया जाए. 'गाड़ियों में आग' लगने के मामलों की रिपोर्ट 'यात्री और मिश्रित गाड़ियों', 'ईएमयू स्टॉक' और 'अन्य गाड़ियों' के लिए अलग-से की जाए. 'ईएमयू स्टॉक' में आग लगने की मद के अंतर्गत केवल उन्हीं मामलों को दर्ज किया जाए, जहां आग ईएमयू स्टॉक के यात्री डिब्बों में फैल गई हो. यदि ऐसी आग केवल लो/हाई टेंशन डिब्बों तक ही सीमित हो, तो इसे विद्युत/डीज़ल इंजन में आग लगने के मामले के रूप में माना जाए और इसे तालिका 2 में मद 1.05 में शामिल किया जाए. समपारों पर गाड़ी दुर्घटनाओं की कोटि में गाड़ियों का सडक़ यातायात से भिड़ना और/या समपारों पर सडक़ यातायात का गाड़ियों से भिड़ना शामिल किया जाए. यात्री गाड़ी और अन्य गाड़ियों के लिए चौकीदारवाले और मानवरहित समपारों के लिए आंकड़े अलग-अलग दिए जाएं.

तालिका 2: रेलवे उपकरणों की खराबी को चल स्टॉक, रेलपथ, विद्युत ऊपरी उपस्कर और सिगनल उपस्कर में खराबियों के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाए. इंजनों की खराबियों की संख्या को दो कोटियों में विभाजित किया जाए - समय पालन में हानि (अर्थात् गाड़ी पर इंजनों की खराबियां जहां गाड़ी चालन में एक घंटा या इससे अधिक अवधि के लिए विलंब हो) और अन्य खराबियां (यार्डों में शंटिंग इंजनों की खराबियों को इसमें शामिल न किया जाए). डीजल और विद्युत इंजनों की खराबी के मामलों को अलग-से दर्शाया जाए. डीजल और विद्युत इंजन में आग के कारण हुई खराबी को इस तालिका मद 1.05 में दर्शाया जाए.

i. रनिंग लाइनों पर हुई खराबियों को छोडक़र यार्ड में होनेवाली खराबियों के मामलों को रेलपथ की खराबियों के मामलों को रिपोर्ट करते समय मद सं. 6.01, 6.02 और 6.03 में शामिल न किया जाए. इसी तरह रेलपथ कर्मचारियों द्वारा पता लगाए गए पटरी में दरार के मामलों को मद 6.04 में टूटी पटरियों की रिपोर्ट करते समय शामिल न किया जाए.

ii. 'गैर-सांख्यकीय इंजन खराबियों' के मामलों की रिपोर्ट इस तालिका की मद सं.5 में डीजल और विद्युत इंजनों के लिए अलग-से की जाए. गैर-सांख्यकीय इंजन खराबियों की गणना के लिए निम्नलिखित शर्तों और परिस्थितियों को अपनाया जाए:

iii. इंजन का बाहरी स्टेशन/टर्मिनल यार्ड/शेड में उसकी पारी के अंत में मरम्मत के लिए जाना और वापसी पारी के लिए उपलब्ध न होना.

iv. भारी कार्य के बाद परीक्षण के तौर पर बुक किए गए इंजन की खराबी या भार ढ़ोते समय टर्बो आदि जैसे बड़े पुर्जों को बदलना.

v. 24 घंटों से अधिक समय के लिए विलंबित इंजनों की खराबी विशेषकर, यदि खराब पुर्जे की मरम्मत अनुसूची के दौरान अपेक्षित हो.

vi. तूफानी मौसम के कारण चालन के दौरान समय की भारी हानि (60 मिनट से अधिक समय)

vii. अतिभार (भार, निर्धारित मात्रा से अधिक होने पर) के कारण समय की भारी हानि (60 मिनट से अधिक समय)

तालिका 3: विविध दुर्घटनाओं में गाड़ियों की निम्नलिखित कोटि की दुर्घटनाओं के साथ ऐसी अन्य दुर्घटनाएं भी शामिल है, जिनमें गाड़ियां शामिल नहीं है :

i. गाड़ियों का लाइन पर पशुओं पर से गुजरना, लेकिन पटरी से न उतरना.
ii. गाड़ी में तोड़-फोड़ का प्रयास.
iii. गाड़ियों का अवरोधों पर से गुज़रना, परंतु पटरी से न उतरना (जो उपर्युक्त परिस्थितियों के अंतर्गत न आते हो या समपारों पर गाड़ी दुर्घटनाओं के अंतर्गत न आते हो.)
iv. गलत दिशा में चल रही यात्री गाड़ियों का कांटों से पीछे घसीट जाना, लेकिन पटरी से न उतरना.
v. गाड़ियों में विस्फोट सहित आग लगना, जब क्षति ₹ 50,000/- से कम हो.
vi. अकेले इंजनों या/और वाहनों या/और मालडिब्बों या अकेले इंजनों और पुश ट्रालियों के बीच टक्कर और उनका पटरी से उतरना.

तालिका 4: इसमें तालिका 1 से 3 द्वारा शासित दुर्घटनाएं, जो तीन भागों में है अर्थात् I. यात्री, II. रेल कर्मचारी और III. अन्य को छोडक़र गाड़ियों और रेल वाहनों के संचलन (चालू लाइनों पर) द्वारा मृत और घायल व्यक्तियों की संख्या शामिल है.

तालिका 5: इसमें रेलवे की चालू लाइन पर हुई दुर्घटनाओं द्वारा मृत या घायल व्यक्तियों की संख्या शामिल है, जो तालिका 1 से 4 के प्रोफार्मा में किसी भी वर्गीकृत शीर्ष के अंतर्गत न आती हो अर्थात् ऐसी दुर्घटनाएं, जिनमें वाहनों के संचलन का कोई संबंध नहीं है. रेलवे कार्यचालन से असंबद्ध कारणों से हुई घटनाएं, जैसे सवारीडिब्बे या स्टेशन पर प्राकृतिक कारणों से हुई मृत्यु या किसी रेलवे के स्टेशन सीमा के भीतर व्यक्तियों के कुंए में गिरने कुंए या तालाबों में डूब जाने से हुई मृत्यु के मामलों को विवरणी की तालिका-5 में शामिल नहीं किया जाए. उक्त तालिका में व्यक्ति की साधारण कार्य के दौरान हल्की खरोंच या चोट लगने को शामिल नहीं किया जाए. इन विवरणियों में इस प्रकार की दुर्घटनाओं को नहीं दर्शाया जाए.

तालिका 6 : इसमें निम्नप्रकार की दुर्घटनाएं शामिल है :
i. रेल कारखानों में; या
ii. नये कार्यों पर, जो यातायात के लिए नहीं खोले गए हों; या
iii. निर्माणाधीन लाइनों पर; या
iv. ऐसी लाइनों पर, जो यात्रियों, पशुओं या माल के वहन के लिए उपयोग में नहीं लाई जाती हो; या
v. रेलों के साथ कार्य कर रहे स्टीमर या फ्लैट.

तालिका 7 : इसमें विभिन्न कारणों के अंतर्गत वाहनों या इंजनों की शंटिंग के दौरान हुई दुर्घटनाओं के कारण मृत या घायल रेल कर्मचारियों की संख्या और विविध कारणों के अंतर्गत आनेवाली अन्य दुर्घटनाओं (तालिका 4 में शामिल है) को भी शामिल किया जाए.

अध्याय- V

दुर्घटना स्थल पर सुरागों और साक्ष्यों को सुरक्षित रखना, मापन रिकार्ड करना

501. दुर्घटना स्थल पर सुरागों और साक्ष्यों को सुरक्षित रखने के संबंध में की जाने वाली कार्रवाई :-

501.1 – **स्थल पर उपस्थित अधिकारी/वरिष्ठ अधीनस्थ द्वारा कार्रवाई की जाए**. किसी विभाग के अधिकारी और वरिष्ठ अधीनस्थ, जिन्हें दुर्घटना के समय पर दुर्घटना स्थल पर उपस्थित होना पड़ता है या जो (ड्यूटी पर हो या नहीं इसकी ओर ध्यान दिए बिना) दुर्घटना के स्थल पर पहले पहुंच जाते हैं. दुर्घटना स्थल पर सुरागों और साक्ष्यों को सुरक्षित रखने की कार्रवाई करेगा. वह दुर्घटना स्थल का निरीक्षण करेगा और महत्वपूर्ण साक्ष्यों और सुरागों का पता लगाएगा, जिनसे उन्हें दुर्घटना के कारण निर्धारित करने में सहायता मिल सके. उसके पश्चात वह दुर्घटना स्थल की रक्षा करने के लिए रेल सुरक्षा बल के कांस्टेबलों या स्थल पर उपलब्ध रेलवे कर्मचारियों को तैनात करने की व्यवस्था करेगा, जहां सुराग और साक्ष्य उपलब्ध हो. जब सुरक्षा विभाग के पदाधिकारी (संरक्षा परामर्शदाता, मंडल संरक्षा अधिकारी, वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी आदि) साइट पर पहुंचते हैं तो साक्ष्यों और सुरागों के साथ वह स्थान उन्हें सौंप दिए जाएंगे.

प्रत्येक दुर्घटना में साक्ष्य और सुराग अलग-अलग होते हैं. ट्रैक की खराबी के कारण गाड़ी पटरी से उतर जाने की दुर्घटना में "पाइंट ऑफ मौंट" और "पाइंट आफ ड्राप" महत्वपूर्ण होता है. कभी-कभी "पटरी का टूटना" या 'झलाई की खराबी' से भी गाड़ी पटरी से उतर जाने का कारण बनता है. धुरा के दरार, मालडिब्बे/सवारी डिब्बे आदि से लटकने वाले भागों और स्लीपरों, पटरियों जैसी लादे नहीं गई रेलपथ सामग्री के अतिलंघन से भी दुर्घटनाएं होती हैं. तोड़-फोड़ के मामले में पैंड्रोल किपों को हटाया जाएगा या कभी-कभी पटरी को भी हटाया जाता है या रेलपथ आदि का विस्फोट भी हो जाता है. ड्राइवर सिगनल खतरे की स्थिति में पार करने के मामले में अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों को प्राप्त करते समय भी दुर्घटनाएं हो सकती हैं. दुर्घटना संबंधी सही कारण का पता लगाने के लिए दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध अधिकारी/वरिष्ठ अधीनस्थ को स्थल की विस्तृत रूप से जांच करनी होगी और सुरागों का पता लगाकर तब उन्हें सुरक्षित रखने की कार्रवाई करनी होगी. यह कार्रवाई राहत और बहाल कार्यों जैसी अन्य ड्यूटियों से अतिरिक्त है.

501.2 **संरक्षा टीम/दुर्घटना प्रभारी द्वारा कार्रवाई** . दुर्घटना स्थल पहुंचते ही संरक्षा टीम दुर्घटना स्थल पर कार्रवाई आरंभ करेगा, जहां साक्ष्य ओर सुराग उपलब्ध होते हैं. संरक्षा टीम दुर्घटना स्थल की बारीकी से जांच करेगी और दुर्घटना के संभावित कारण के बारे में अनिश्चित निष्कर्ष पर पहुंचेगी. दुर्घटना की जांच के लिए सुरागों का सावधानीपूर्वक अवलोकन और उनका व्यापक रिकॉर्ड रखना बहुत ज़रूरी है. इसके अलावा, पटरी से उतरने की जांच के लिए ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के मापदंडों और परिचालन विशेषताओं का व्यापक रिकॉर्ड रखना ज़रूरी है. बयान दर्ज किए जाने चाहिए और संयुक्त माप लिए जाने चाहिए. निम्नलिखित कदम भी उठाए जाने होंगे. (सं.प.-6 की मद सं. 1)

i) दुर्घटनाओं के सभी मामलों में, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गार्ड को ब्रेथलाइजर परीक्षण के लिए भेजना होगा. यदि परीक्षण में पॉजिटिव पाया गया हो, उनके रक्त के नमूने भी एकत्रित किए जाएंगे..

ii) तथापि, अनुमानित सिगनल खतरे की स्थिति में पार करने के सभी मामलों में लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गार्ड की ब्रेथ लाइजर परीक्षण की जाएगी और रक्त के नमूने भी एकत्रित किया जाएगा.

iii) दुर्घटना के तुरंत बाद इंजनों में स्पीड रिकॉर्डर और इवेंट रिकॉर्डर को फ्रीज कर दिया जाएगा. (सं.प.-6 की मद सं. 2)

iv) उन सभी दुर्घटनाओं में, जिनमें प्रथम दृश्या कारण गाड़ी चालन कर्मचारियों पर आरोप मानवीय भूल होती हो, दुर्घटना के तत्काल बाद स्टेशन मास्टर/पाइंट्स मैन/लीवर मैन/केबिनमैन/ड्यूटी कर्मचारियों की ब्रेथलाइजर और रक्त परीक्षण दोनों की जाए.

v) सही नंबर और वाहनों की स्थिति अर्थात पटरी से उतर गए/कैटिंग/कैप्पसाइजड आदि नोट करें.

vi) यदि दुर्घटना स्टेशन सेक्शन के भीतर होती है, तो स्टेमा के पैनल के अवलोकनों को रिकॉर्ड किया जाना चाहिए. स्टेमा के कंट्रोल पैनल को तब तक फ्रीज किया जाएगा जब तक कि नॉब, स्विच, पॉइंट और क्रॉसिंग आदि की स्थिति संयुक्त रूप से रिकॉर्ड न हो जाए. उपर्युक्त को फ्रीज करना सुनिश्चित करना संबंधित नियंत्रण अधिकारी/संरक्षा पदाधिकारियों की जिम्मेदारी है. टीम निम्नलिखित को नोट करेगी: (सं.प.-6 की मद सं. 3)

क) पाइंटों, सिगनलों की स्थिति,

ख) कैबिनों और पैनलों में लीवरों/स्विचों/नाबों/स्लाटों की स्थिति

ग) पैनल/कैबिन में रेलपथ परिपथों, एक्सल काउंटरों, स्लाटों, पाइंट डिटेक्शन आदि का संकेत नोट करना.

घ) मार्ग के लिए उपलब्ध सभी काउंटरों अर्थात् ब्लाक एक्सल काउंटरों, मार्ग रद्दकरण, कैंक हैंडल, पाइंटों का आपाती परिचालन, आपाती मार्ग रिलीज आदि की रीडिंग नोट करना.

च) ब्लॉक उपकरणों, उपलब्ध हैंडलों के संकेतकों की स्थिति काउंटरों की रीडिंग आदि.

छ) डाटा लॉगर प्रिंट आउट.

ज) रिले रूम को नए ताले से तत्काल बंद किया जाए, जिसकी चाबी संरक्षा अधिकारी के सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाए.

झ) अंतर - कैबिन नियंत्रण वाले कैबिनों के मामले में स्लॉटिंग प्रयोजन के लिए लीवरों की स्थिति का उपयोग किया जाए.

vii) रेलपथ की सावधानीपूर्वक जांच कर उसकी स्थिति रिकार्ड करें.

viii) दुर्घटना के कारण का पता लगाने में सहायक किसी भी सुराग तथा दुर्घटना के कारण का पता लगाने में सहायक किसी भी मलबे में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए, जब तक कि ऐसा हस्तक्षेप आपातिक और अपरिहार्य न हो तथा घटनास्थल पर उपस्थित किसी जिम्मेदार अधिकारी द्वारा इसकी अनुमति न दी गई हो. यदि मलबा संबंधी किसी चीज को हटाना पूर्ण रूप से आवश्यक हो, जिससे दुर्घटना संबंधी कारण का पता लगाने में सहायता मिलती हो, तो उसे हटाने के लिए अनुमति दिए गए अधिकारी द्वारा सावधानी पूर्वक सुरक्षित रखा जाए और उस स्थिति से संबंधित रिकार्ड रखा जाए, जहां से उसे हटाया गया.

ix) रेल संरक्षा आयुक्त की जांच-पड़ताल अनिवार्य है, रेल संरक्षा आयुक्त की विशेष अनुमति के बिना चल स्टॉक का री- रेलिंग या किसी सुराग मिटाना नहीं किया जाए, जब तक कि फंसे हुए यात्रियों की जान बचाने के लिए सुरागों के साथ हस्तक्षेप करना आवश्यक न हो.

x) गाडी का पटरी से उतरने के सभी मामलों में, इंजन और/या वाहनों के पहियों पर निशान और रेलपथ के पटरियों, स्लीपरों आदि पर पहियों के पटरियों पर चढ़ने और उतरने, गिट्टी पर चलने आदि के निशानों की विशेष रूप से जांच की जाए और रिकार्ड किया जाए. इंजन और/या वाहनों को दुर्घटना स्थल से दूर ले जाने से पहले पहियों की जांच करने में विशेष सावधानी बरती जाए. रेलपथ पर पहियों के निशान आदि, विशेष रूप से चढ़ने/गिरने के बिंदुओं के बीच, जो बाद में घटना दृश्य के पुनः सृजन के लिए आवश्यक हैं, उनकी सावधानीपूर्वक जांच की जाए, उन्हें सुरक्षित किया जाए और/या रिकार्ड किया जाए, भले ही दुर्घटना का कारण ज्ञात हो या न हो और चाहे उनकी तस्वीरें ली गई हों या नहीं. रेल, स्लीपर, फिश बोल्ट, नट आदि, चाहे वे उपयोग के योग्य हों या नहीं, जिन पर दुर्घटना के परिणामस्वरूप, विशेष रूप से माउंट तथा ड्राप के बीच, निशान पड़ गए हों, उन्हें चॉक या पेंट से चिह्नित कर क्रमांकित किया जाए और सावधानीपूर्वक सुरक्षित रखा जाए.

xi) चल स्टॉक, इंजन, रेलपथ आदि को हुई क्षति को रिकार्ड किया जाए. भार का विवरण अर्थात् प्रत्येक भार का वजन और वस्तु, चाहे उसे समान रूप से या असमान रूप से लोड किया गया हो आदि को रिकार्ड किया जाए.

xii) संदिग्ध तोड़फोड़ के मामले में, पैरों के निशान, उंगलियों के निशान आदि को पुलिस द्वारा जांच के लिए सावधानीपूर्वक नोट किया जाए और सुरक्षित रखा जाए. सभी साक्ष्यों को तब तक सुरक्षित और अछूता रखा जाए जब तक पुलिस पदाधिकारी नहीं आ जाते और उनके हस्ताक्षर प्राप्त नहीं हो जाते तथा सभी दस्तावेजों को उनके द्वारा प्रमाणित नहीं कर लिया जाता. यह भी आवश्यक है कि संबंधित सुरागों की तस्वीरें और वीडियो उनकी अछूती अवस्था में लिए जाएं. उसके बाद ही, पुनः बहाली का कार्य आरंभ किया जाए. क्षतिग्रस्त रोलिंग स्टॉक के साथ-साथ अन्य सुराग जैसे कि पटरी, फिश प्लेट आदि को आगे की जांच के लिए सुविधाजनक स्थान पर ले जाया जाना चाहिए तथा पुलिस और रेलवे की संयुक्त अभिरक्षा में रखा जाए. पुलिस प्राधिकारियों की लिखित अनुमति के बिना इन्हें इस स्थान से नहीं हटाया जाए. बेहतर होगा कि यथासंभव प्रत्यक्षदर्शियों के बयान प्राप्त करना और उनके नाम और पते दर्ज किया जाए. जब तक कि उद्देश्य मानव जीवन को बचाने का न हो, सभी मामलों में, क्लियरेंस और बहाली का कार्य पुलिस के आने तक और रेलवे अधिकारियों को ऐसे कार्यों को आरंभ करने के लिए अधिकृत किए जाने तक आरंभ नहीं किया जाए. इसके अलावा, रेल संरक्षा आयुक्त से तुरंत यह पता लगाया जाए कि क्या वे क्लियरेंस और बहाल कार्य आरंभ करने से पहले दुर्घटना स्थल आदि का निरीक्षण करना चाहते हैं या नहीं.

xiii) गाड़ी सिगनल रजिस्टर, लाइन क्लियर पूछताछ और उत्तर पुस्तिका, प्राइवेट नंबर शीट, स्टेशन डायरी, सिगनल व दूर संचार खराबी रजिस्टर, रिले रूम चाबी रजिस्टर, मार्ग रद्दकरण रजिस्टर, सतर्कता आदेश रजिस्टर और अन्य संबंधी रिकार्ड आदि की यथा शीघ्र जांच की जाए और समय और तारीख नोट करते हुए उन पर हस्ताक्षर किए जाएं ऐसे मामलों से जहां रिकार्ड` दुर्घटना के कारण के साथ सीध जुड़े रहते हैं, उन्हें तत्काल अधिहरित कर सुरक्षित रखा जाए और मोहरबंद किया जाए.

xiv) वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा प्रस्तुत किया जाने वाला संयुक्त माप तब तक पूरा नहीं होगा जब तक कि प्रोफार्मा के अनुसार रोलिंग स्टॉक और ट्रैक के सभी माप रिकार्ड नहीं हो जाते. रोलिंग स्टॉक और ट्रैक के संबंध में पूरा किया गया संयुक्त माप ही दुर्घटना के कारण के बारे में निष्कर्ष निकालने के लिए जांच समिति द्वारा भरोसा किया जाने वाला दस्तावेज़ बन जाएगा.

xv) दुर्घटना के सभी विवरण दिखाने के लिए ट्रैक के संबंधित हिस्सों और रोलिंग स्टॉक के हिस्से के फोटो विस्तार से लिए जाएं और जांच रिपोर्ट में संलग्न की जाएं. दुर्घटना में शामिल ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के ऐसे प्रासंगिक हिस्से की पहचान करने के लिए एआरटी कर्मियों को प्रशिक्षित किया जाए.

xvi) यात्री गाड़ियों के पटरी से उतरने के मामले में यात्रियों को चोट लगने की स्थिति में, इस प्रयोजन के लिए प्रशिक्षित नामित एआरटी कर्मियों द्वारा ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के संबंधित हिस्से की वीडियो रिकॉर्डिंग की जाए.

xvii) दुर्घटना स्थल की फोटोग्राफी और वीडियोग्राफी अपराध स्थल की फोटोग्राफी/वीडियोग्राफी के समान बहुत सावधानी और सटीकता के साथ की जाए, इसके लिए नामित एआरटी कर्मियों को इस उद्देश्य के लिए उपयुक्त रूप से प्रशिक्षित किया जाए. फोटो, वीडियो स्वतः स्पष्ट होनी चाहिए ताकि प्रासंगिक निष्कर्ष निकाला जा सके.

xviii) गाडी के पटरी से उतरने/दुर्घटना स्थल का साइट स्केच इस बात का पूरा ध्यान रखते हुए तैयार किया जाए कि सभी संबंधित वस्तुओं को आयामों के साथ शामिल किया जाए. मार्गदर्शन के लिए एक नमूना स्केच संलग्न है.

xix) दुर्घटना स्थल के प्रासंगिक सुरागों, दस्तावेजों और फोटोग्राफ/वीडियोग्राफी का संरक्षण मंडल के संरक्षा पदाधिकारियों की देखरेख में किया जाए.

xx) यदि दुर्घटना का कारण ट्रैक या रोलिंग स्टॉक के किसी घटक का टूटना हो तो आरडीएसओ की एमएंडसी रिपोर्ट भी दुर्घटना जांच रिपोर्ट का हिस्सा होनी चाहिए.

xxi) यदि रेल/वेल्ड विफलता को गाडी के पटरी से उतरने का कारण माना जाता है, तो विफलता से पहले रेल/वेल्ड पर पड़ने वाले प्रभाव भार का आकलन महत्वपूर्ण हो जाता है. ऐसे मामलों में, कुछ पूर्ववर्ती गाडियों के लिए WILD डेटा का विश्लेषण महत्वपूर्ण अलार्म के लिए किया जाए और किसी भी महत्वपूर्ण अलार्म को जांच समिति द्वारा सामने लाया जाए और उस पर विचार-विमर्श किया जाए.

xxii) संरक्षा पदाधिकारी सभी प्रासंगिक दस्तावेजों, टूटे हुए हिस्सों आदि को अपनी अभिरक्षा में ले लेंगे. (सं.प.-6 की मद सं.4)

xxiii) ऐसे मामलों में जहां गाड़ी गुजरने के लिए पाइंटों और रेलपथ की तत्काल मरम्मत की आवश्यकता है, केवल अंतर्पाशन के ऐसे भागों का वियोजन किया जाए, जिनकी मरम्मत की जाने में आवश्यकता होती हो. दुर्घटना से संबंधित अंतर्पाशन गियर को संरक्षा और सिगनल व दूर संचार अधिकारियों की अनुमति प्राप्त किए बिना किसी भी लेखे पर न बदलें या उसकी मरम्मती न करें.

xxiv) दुर्घटना के स्थल पर एक से अधिक अधिकारी या वरिष्ठ अधीनस्थ उपस्थित होने या दुर्घटना के स्थल पर पहले पहुंचने के मामलों में सभी अधिकारियों या वरिष्ठ अधीनस्थों द्वारा, जैसी भी स्थिति हो, निर्धारित फार्म में एक रिपोर्ट पर हस्ताक्षरित किए जाएं. यदि रिपोर्ट एक या अधिक वरिष्ठ अधीनस्थों द्वारा तैयार की जाती हो, तो दुर्घटना स्थल पर पहले पहुंचे अधिकारी या अधिकारियों को बुलाया जाए और उनके द्वारा जांच की जाए.

xxv) इंजीनियरी, यांत्रिक, सिगनल व दूर संचार, लोको और ऊपरी उपस्कर विभागों के **पदा**धिकारी बहाल कार्य के लिए प्राधिकृत करने से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए स्वयं जिम्मेदार है कि दुर्घटना से संबंधित अपने विभागों के सभी साक्ष्यों को ठीक तरह से एकत्रित किया गया और सुरक्षित रखा गया. तथापि यह समझा जाना है कि सीधे यातायात की स्थापना अनावश्यक रूप से नहीं रोका जाए, किन्तु सुरागों को सुरक्षित रखने, साक्ष्यों को रेकार्ड करने आदि के लिए जो भी आवश्यक कार्रवाई हो, साथ-साथ करते हुए जारी रखा जाए.

xxvi) इंजीनियरी विभाग के पदाधिकारी अंतिम चित्र (स्केच) की तैयारी के लिए जिम्मेदार हैं, जिसमें दुर्घटना का स्थल, प्रभावित रेलपथ, पटरी से उतर गए वाहनों और स्थलों की स्थिति, जहां पर रेलपथ के ढीले फिटिंग और चल स्टाक पाए गए हैं, आदि दर्शाते हों.

xxvii) चल स्टॉक को हुई क्षति संबंधी विस्तृत स्केच को यांत्रिक विभाग के अधिकारी द्वारा, जो दुर्घटना स्थल पर पहुंचते हों, तैयार किया जाए. यदि भारी मात्रा में वाहन शामिल हों, तो आवश्यक फोटोग्राफ और वीडियो निकाले जाए.

<u>टिप्पणी :</u>- यह नहीं माना जाए कि दुर्घटना स्थल पर उपस्थित या पहले पहुंचे अधिकारी और वरिष्ठ अधीनस्थ को छोड़कर उपस्थित कर्मचारी दुर्घटना संबंधी साक्ष्यों की जांच करने या उन्हें सुरक्षित रखने की कार्रवाई करने की आवश्यकता नहीं है. ऐसे साक्ष्यों की जांच कर सुरक्षित रखना, हर एक रेल सेवक की जिम्मेदारी है, जिन्हें अधिकारी या वरिष्ठ अधीनस्थ को निर्धारित फार्म में प्रविष्ट करने के लिए उपलब्ध कराया जाए.

502 दुर्घटनाग्रस्त गाड़ियों के इंजनो और चल स्टाक के संचलन की सक्षमता प्रमाणित करने की जांच :

502.1 इंजन —

क) दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी का इंजन यदि पटरी से उतर गया या क्षतिग्रस्त हुआ हो, दुर्घटना राहत गाड़ी पर्यवेक्षक/गाड़ी परीक्षक या लोको पायलट (उस क्रम में) द्वारा वास्तविक जांच और लिखित प्रमाणन के बाद ही दुर्घटना स्थल से हटाने की अनुमति दी जाए. क्षति की मात्रा के आधार पर इसे बंद/अकेले/भार सहित स्थिति में अगले स्टेशन/यार्ड तक या उसके आगे भेजने की अनुमति दी जा सकती है. यदि आवश्यक हो, गति प्रतिबंध लगाया जाए और मार्ग में जांच करने के लिए अभिरक्षक की व्यवस्था की जाए. तथापि इसका लगातार उपयोग की अनुमति शेड द्वारा उचित परीक्षा करने और सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के बाद ही दी जाए.

ख) यदि दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी का इंजन पटरी से नहीं उतर गया या क्षतिग्रस्त नहीं हुआ हो, इसके लिए दुर्घटनाराहत गाड़ी पर्यवेक्षक/गाड़ी परीक्षक या लोको पायलट (उस क्रम में) द्वारा वास्तविक जांच और लिखित प्रमाणन के आधार पर ही प्रतिबंधित उपयोग हेतु अनुमति दी जाए. किन्तु इसके नियमित उपयोग के लिए अनुमति शेड द्वारा उचित परीक्षा करने और सहायता प्रमाणन जारी करने के बाद ही दी जाए.

502.2 सवारी डिब्बे —

क) यदि दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के सवारी डिब्बों को यदि पटरी से उतर गए या क्षतिग्रस्त हुए हों, दुर्घटना राहत गाड़ी पर्यवेक्षक/गाड़ी परीक्षक या लोको पायलट और गार्ड (उस क्रम में) द्वारा वास्तविक जांच और लिखित प्रमाणन के बाद ही दुर्घटना स्थल से हटाने की अनुमति दी जाए. क्षति की मात्रा के आधार पर सवारी डिब्बों को गति प्रतिबंध के साथ या के बिना अगले स्टेशन यार्ड तक या उससे आगे भेजने की अनुमति दी जा सकती है, किन्तु इसका लगातार उपयोग की अनुमति गाड़ी परीक्षक द्वारा पिट लाइन की उचित परीक्षा करने और सक्षमता प्रमाणन जारी करने के बाद ही दी जाए.

ख) यदि दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी के अन्य सवारी डिब्बों को, जो पटरी से नहीं उतर गए या क्षतिग्रस्त नहीं हुए हों, दुर्घटना राहत गाड़ी पर्यवेक्षक/गाड़ी पर्यवेक्षक/गाड़ी परीक्षक या लोको पायलट और गार्ड (उस क्रम में) द्वारा वास्तविक जांच और लिखित प्रमाणन के आधार पर प्रतिबंधित उपयोग की अनुमति दी जा सकती है. किन्तु उनके नियमित उपयोग की अनुमति गाड़ी परीक्षक द्वारा पिट लाइन की उचित परीक्षा करने और सक्षमता प्रमाणन जारी के बाद ही दी जाए.

502.3 मालडिब्बे —

क) दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के मालडिब्बों को, जो प्रभावित हुए हों या अप्रभारित हुए हो, दुर्घटना राहत गाड़ी पर्यवेक्षक/गाड़ी परीक्षक या लोको पायलट और गार्ड (उस क्रम में) द्वारा जो क्षति की मात्रा के आधार पर अगले स्टेशन/यार्ड तक या उससे आगे गति प्रतिबंध के साथ या के बिना चलाने की अनुमति देते हों, वास्तविक जांच और लिखित प्रमाणन के बाद ही दुर्घटना स्थल से हटाने की अनुमति दी जाए. ऐसे मालडिब्बों को समीपवर्ती गाड़ी परीक्षण स्थान पर गहन जांच के बाद ही नियमित उपयोग के लिए भेजा जाए.

503 दुर्घटना स्थल का चित्र (स्केच) :

इंजीनियरी के प्रतिनिधित्व स्केल नक्शे की तैयारी के लिए पर्याप्त आयामयुक्त स्केचों को तैयार करना होगा, जिनमें पूरा दुर्घटना स्थल चित्रित हो. इस स्केच की तैयारी करते समय निम्नलिखित अनुदेशों का पालन किया जाए :

क) स्केच में गाड़ी सं., दुर्घटना की तारीख तथा कि.मी./कर्षण खंभा (ऊपरी उपस्कर खंभा) ठीक तरह से लेवल किया जाए.

ख) उत्तर स्थान बताया जाए.

ग) इसमें निर्दिष्ट रूप से संचलन की दिशा और पीछे की ओर और आगे की ओर के स्टेशनों के नामों का उल्लेख भी किया जाए.

घ) इसमें दुर्घटना के स्थल के पीछे और आगे लगभग 300 मी. की दूरी तक हो.

च) रेलपथ के प्रत्येक ट्रैक को लाइनों की एक जोड़ी द्वारा चिह्नित किया जाए

छ) समपार फाटकों की स्थिति ऊपरी उपस्कर खंभे, पुलों, टनलों, वक्रों के लिए ढलान चिह्नों के साथ ढलान खंभे, निर्धारित वक्रता का कोण संबंधी विवरण देते हुए आरंभ और अंत चिह्न क्रमण का बाह्य उत्थान और दूरी को भी दर्शाया जाए.

ज) इसमें यह भी बताया जाए कि :-

i. स्लीपरों, पटरियों या गिट्टी में सभी पटरी से उतर गए वाहनों की स्थिति और उनके द्वारा छोड़े गए चिह्न.
ii. दोनों ओर पर पटरी जोड़ों की स्थिति के साथ माउंट का स्थान.
iii. ड्राप का स्थान.
iv. पटरी से उतर गए पहले वाहन के पहियों के जोड़.
v. उस स्थिति, जिसमें प्रदर्शित पटरी/मालडिब्बा या पटरी/मालडिब्बा के भाग और वियोजित पुर्जे पाए गए.
vi. सभी मामलों में समीप किलोमीटर खंभों से और रेलपथ के केंद्र लाइन से आयाम दिए जाएं.

झ) स्टेशन सीमाओं के भीतर दुर्घटनाओं के मामले में स्टेशन विन्यास के बारे में पर्याप्त विवरण दिए जाएं, ताकि दुर्घटना स्थल के टॉपोग्राफी के संबंध में प्रभावित गाड़ी के संचलन का पूरा विवरण स्पष्ट बताया जा सके. दुर्घटना के समय पर सिगनल पहलुओं को ठीक तरह से चित्रित किया जाए.

ट) दुर्घटना स्थल को सटीक रूप से दर्शाने के लिए स्थायी संरचना से दुर्घटना स्थल की दूरी दर्शाई जानी चाहिए.

ठ) दुर्घटना के **कारण** रेलपथ या गाड़ी संरचना में हुए व्य**वधान** की मात्रा दर्शाने के लिए दूरिया बतायी जाएं.

ड़) जांच समिति के अध्यक्ष द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित एक अच्छी स्केच कार्यवाही के दौरान साथ में रखना होगा. यदि आवश्यक हो एक से अधिक स्केच संलग्न किया जाए, जिनसे एक यार्ड लेआउट तथा कार्यचालन पद्धति को स्पष्ट करता है और दूसरा पहियों की स्थिति, पहियों के चिह्न आदि की स्थिति जैसी विवरण दर्शाता हैपहले वाले में रेलपथ की दोनों पटरियों को दर्शाने के लिए एक लाइन खींची जाए और जितना भी आवश्यक हो उतना स्टेशन यार्ड का भाग (स्टेशन सीमाओं के भीतर दुर्घटनाओं के मामले में) स्केच में दर्शाया जाए. स्केचल में मामले से संबंधित सभी आवश्यक विवरण बताया जाए. डाउन दिशा में टर्मिनल स्टेशन को स्केच के दाए सिर पर बताया जाए और अप दिशा में टर्मिनल स्टेशन को बाए सिरे पर बनाए जाए. यदि दुर्घटना स्टेशन सीमाओं के भीतर घटित हुई हो, तो छोटा स्केच स्टेशन संचालन नियमों के आरेख के आधार पर होना चाहिए.

ण) अन्य कोई विवरण यदि आवश्यक हो.

नोट: दुर्घटना स्थल का विशिष्ट रेखाचित्र 508 पर दिया गया है। (एएस-6 का मद सं. 5)

504 गाड़ी पटरी से उतर जाने के मामले में भरे जाने वाला प्रोफार्मा :

इस प्रोफार्मा में संबंधित पैराओं को संबंधित विभागों के निरीक्षकों/अधिकारियों द्वारा दुर्घटना स्थल छोड़ने से पहले भरा जाना अपेक्षित है और पूरी तरह से भरे गए प्रोफार्मा पर दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा प्रतिहस्ताक्षर किए जाए.

यह प्रोफार्मा जांच से संबंधित कार्यवाहियों का एक भाग होगा और इसे कार्यविविधयों के साथ भेजा जाए.

504.1 ट्रैक मापन हेतु प्रो-फॉर्मा (भाग-ए) (सं.प.-6 की मद संख्या 8)

मिट्टी					गिट्टी		
क्र. सं.	**प्रकार** (रेती, दुम्मटी, चिकनी मिट्टी, भूरम, काली मिट्टी आदि)	**स्थिति** (ठोस, गीला, कीचड़दार आदि)	**फार्मेशन का प्रकार**	**वर्षा**	**प्रकार** (पत्थर, भूरम, रेत, राख आदि)	**स्लीपर के नीचे के गहराई क्लीन या केक बनाना**	**निकास**
1	2	3	4	5	6	7	8

गिट्टी				स्लीपर				
बाहर से शेल्डरों की चौड़ाई सें.मी. में				**प्रकार** (लकड़ी सीएसटी 9 इस्पात ट्रफ पीएससी आदि)	**स्थिति** (नया, पुराना, क्षतिग्रस्त, अयोग्य आदि)	**सघनता**	**वर्गाकार या नहीं**	**पैकिंग (ढीली या कसी हुई)**
पटरी		**स्लीपर सिरे**						
बायां	**दायां**	**बायां**	**दायां**					
9	10	11	12	13	14	15	16	17

पटरी			पटरी बंधन	
			डाग/स्क्रू स्पाइक, चाबी, टाईबार कॉटीर, लूज जॉ आदि)	
भार (52 कि.ग्रा./60 कि.ग्रा. 90आर/ 75 आर आदि) (निर्माण वर्ष)	**वेयर की स्थिति** (यदि वेयर भारी हो रेल प्रोफाइल जोड़े)	**ले जाया गया जीएमटी**	**हर स्लीपर सीट का नंबर**	**स्थिति : (प्रत्येक स्लीपर में कसी हुई या ढ़ीली)**
18	19	20	21	22

पटरी जोड़			**फ्लैश प्लेट, फिश बोल्ट और अन्य पुर्जे के क्रैक या फ्रेक्चर के बारे में सामान्य अभ्युक्तियां**	**रिवर्स जॉ, वेल्डेड पटरियां आदि जैसे तोड़-फोड़ रोधी उपायों का विवरण**
स्थिति (हॉग, बैटर, लो आदि)	**स्टेगर या स्क्वेयर**	**क्रीप** (दिशा और क्रीप का विस्तारण प्रभावित सेक्शन में प्रति पटरी नंबर के साथ उपयोगिता क्रीप ऐंकर के प्रकार)		
23	24	25	26	27

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना है		
वसेइंजी/सेइंजी(सवमाडि)	यानिरी/स्टेधी(यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी(रेलपथ)

माउंट केंद्र का स्थान		पटरी से उतरने का स्थान	
क्या सीधे, वक्र या पारगमन पर है	**क्या उतार, समतल या चढ़ाव और/या सैग पर है**	**क्या सीधे, वक्र या पारगमन पर है**	**क्या उतार, समतल या चढ़ाव और/या सैग पर है.**
28	29	30	31

टिप्पणी - (1) गाड़ी संचलन की दिशा के संबंध में बाए और दाए.

(2) कालम नं. 2 से 26 संबंधी डाटा एकत्रित नहीं किए जाएं, जब खराबी रेलपथ पर तोड़-फोड़ और/या अवरोध के कारण स्पष्ट रूप से और निर्विवादक रूप से होती हो.

(3) केवल टूटी हुई सामग्री को, जो दुर्घटना के बाद निर्विवादक रूप से नहीं टूटी हुई हो, कालम 27 में शामिल किया जाए और सुरक्षित रखा जाए.

(4) कालम 26 को तभी भरा जाए, जब गाड़ी पटरी से उतरने के कारण तोड़ - फोड़ होने के संबंध में संदेह होता हो.

(5) ग्रेड लाइन **कॉलम 29 और 31** के सिद्धांतिक जंक्शन के दोनों ओर 90 मी. तक सैग विस्तार होता है.

संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित		
पर्यवेक्षक (रेलपथ)	**पर्यवेक्षक (यातायात)**	**पर्यवेक्षक (सवमाडि)**

504.2 ट्रैक मापन हेतु प्रोफॉर्मा (भाग-बी)

स्टेशन नं.	**मी. में दूरी**	लोड की गई स्थिति में गेज स्लैक या तंग है	क्रॉस लेवल (मिमी)अंडर लोडेड स्थिति	स्लीपर या रेल टॉप पर निशान	रेल पटरियों पर घिसने या रगड़ने के निशान	माउंट और ड्रॉप बिंदु के आसपास प्रत्यक्ष प्रकार के टैक विरूपण के लिए संरेखण की जांच
1	2	3	4	5	6	7

	लोडेड स्थिति में मि.मी. में वेरसाइन			
ट्रैक का धंसना	600 मी. त्रिज्या से अधिक समतल मोड़ के लिए रेलवे पर प्रचलित पद्धति के आधार पर 20 मीटर या 10 मीटर कॉर्ड पर	**10** मीटर या ऐसे छोटे कॉर्ड पर जिन्हें तीखे मोड़ों के लिए आवश्यक माना जाता है (बी.जी. और एम.जी. पर **600** मीटर से कम त्रिज्या)	**ट्रान्सिशन की लंबाई, वक्र का कोण, निर्धारित सूपर - एलिवेशन साधारण संरेखण आदि संबंधी अभ्युक्तियां.**	एम.जी. और एन.जी. के मामले में और ढलान या वक्रता के मामले में दर्ज किया जाने वाला अनुदैर्ध्य स्तर
8	9	10	11	12

टिप्पणी :-(1) माउंट पाइंट को स्टेशन नंबर '0' और डिरेलमेंट के आगे के स्थल संबंधी माप के लिए स्टेशनों को क्रम में (+) के रूप में तथा पीछे की ओर के माप के लिए (-) के रूप में चिह्नित किया जाए.
अचानक डीरेलमेंट होने के मामले ड्राप के पाइंट '0' स्टेशन के रूप में माना जाएगा. क्रमिक रूप से डीरेलमेंट होने के मामले में माउंट के पाइंट को '0' स्टेशन के रूप में माना जाएगा.

(2) क्रास लेवल को संचलन की दिशा से निर्धारित किए अनुसार केवल बाई पटरी पर माप किया जाएगा.

(3) सामान्यत: स्टेशन पर माप को '0' स्टेशन के दोनों ओर 45 मी. की दूरी से 3 मी. की दूरी तक लिया जाए, यदि दुर्घटना संबंधी कारण का निर्विवादक रूप से पता चलता हो, अन्यथा उन्हें शून्य स्टेशन के पीछे की ओर 100 मी. की दूरी और आगे की ओर 45 मी. की दूरी के लिए लिया जाए.

(4) जहां आवश्यक हो, कालम 3, 4 और 5 के लिए माप को माउंट/ड्राप पाइंट के पीछे 9 मी. तक अलग-अलग स्लीपरों पर अतिरिक्त रूप से लिया जाए.

(5) इस प्रोफार्मा को उन मामलों में नहीं भरा जाए, जब तोड़ - फोड़, रेलपथ पर अवरोध, टूटे हुए एक्सल और/या डीरेलमेंट के स्थान से पहले स्प्रिंग गिरने आदि के कारण गाड़ी पटरी से उतरने के कारण स्पष्ट रूप से साबित होता हो.

(6) पीछे की ओर 300 मी. आगे की ओर 100 मी. के लिए लंबाई स्तरों को रेकार्ड किया जाए, प्रत्येक पटरी के मध्य में सीधे और वक्रों पर वेर्सिन रेकार्डिंग केंद्रों के मामलों में 20/10 मी. के अंतराल में.

(7) *यदि इंजन भी पटरी से उतर गया हो, तब लोको शाखा से एक पर्यवेक्षक मापन प्रोफार्मा/शीट पर हस्ताक्षर करेंगे.

(8) पटरी से उतरने/दुर्घटना स्थल का साइट स्केच इस बात का ध्यान रखते हुए तैयार किया जाएगा कि सभी प्रासंगिक वस्तुएं आयामों के साथ शामिल हों. मार्गदर्शन के लिए निम्नलिखित पृष्ठ पर एक नमूना स्केच दिया गया है।

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
पर्यवेक्षक (रेलपथ)	**पर्यवेक्षक (यातायात)**	**पर्यवेक्षक (सवारी व मालडिब्बा)**

505 इंजन के मापन के लिए प्रो-फॉर्मा **(डीजल और विद्युत):**
गाड़ी पटरी से उतर जाने के मामले में, जब इस दुर्घटना में इंजन शामिल हो, भरे जाने वाला प्रोफार्मा :
(यांत्रिक/विद्युत विभाग द्वारा दी जाने वाली सूचना):

505.1 मूल सूचना :

(क) दुर्घटना की तारीख ....

(ख) गाड़ी का नंबर ....

(ग) इंजन की श्रेणी ....

(घ) इंजन नंबर ....

(च) इंजन के निर्माण का वर्ष और स्थान ....

(छ) इंजन का बेस शेड ....

(ज) पिछले पी ओ एच की तारीख और स्थान ....

(झ) पिछले पी ओ एच के बाद अर्जित किलोमीटर ....

(ट) पिछले प्रमुख निरीक्षण की तारीख और स्थान ....

(ठ) पिछले **निर्धारित** निरीक्षण की तारीख और स्थान ....

(ड) **क्या कोई शेड्यूल अतिदेय है** ? ....

505.2 संरक्षा मदों के संबंध में संक्षिप्त विवरण दें, जिन्हें उपलब्ध नहीं किया गया या उपलब्ध किया गया किन्तु खोए हुए हैं/जो कार्यचालन की स्थिति में नहीं है :

क्या इंजन निम्नलिखित से **लैस** है :

संरक्षा फिटिंग	उपलब्ध/कार्यचालन की स्थिति में है	उपलब्ध/कार्यचालन की स्थिति में नहीं है	उपलब्ध नहीं किया गया
हेड लाइट			
स्पीडो मीटर			
स्पीड रिकार्डर			
फ्लैशर बत्ती			
हार्न			
ब्रेक सिस्टम			
वीसीडी			

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
पर्यवेक्षक (सवारी व मालडिब्बा/लोको)	**पर्यवेक्षक (यातायात)**	**पर्यवेक्षक (रेलपथ)**

505.3 जांच करें और नीचे बताए अनुसार प्रेक्षणों को रेकार्ड करें :

(क) दुर्घटना के बाद कंट्रोल हैंडलों, कट - आउट कोकों आदि की स्थिति.

(ख) ब्रेक सिंक्रोनाइजिंग वाल्व का कार्य - कार्यचालन की स्थिति में है या नहीं.

(ग) दुर्घटना के बाद ब्रेक ब्लाकों की स्थिति - कार्यचालन की स्थिति में है या नहीं.

(घ) पशु गार्ड की स्थिति.

(च) एक्सल पेटी में रोलर बेयरिंग के बंद करने का कोई संकेत.

(छ) बोगी के रोटेशन में बाधा सहित बोगी की पिवट और साइड बियरर व्यवस्था की स्थिति

ज) फिक्शन डैम्पर घटकों/हाइड्रोलिक डैम्पर्स की स्थिति

झ) ट्रैक्शन रॉड/गाइड रॉड की स्थिति, इसके कनेक्शन सहित

ट) ट्रैक्शन लिंक की स्थिति, इसके कनेक्शन सहित

ठ) फ्रेम के नीचे बोगी और लोको बॉडी के बीच लेटरल स्टॉप घटकों की स्थिति

ड) लोकोमोटिव के यांत्रिक दोष के संबंध में कोई अन्य अवलोकन, जिसका लोकोमोटिव के सुरक्षित संचालन पर कोई प्रभाव हो सकता है

नोटः1. यदि आवश्यक हो तो खराब या टूटी हुई सामग्री को परीक्षण के लिए सीएमटी को भेजा जाए.
2. साइट की स्थिति के अनुसार आइटम ई-जे का मापन किया जाए

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
पर्यवेक्षक (सवारी व मालडिब्बा/लोको)	**पर्यवेक्षक (यातायात)**	**पर्यवेक्षक (रेलपथ)**

505.4. व्हील गेज के साथ सभी श्रेणियों के इंजनों के लिए पहियों की माप के लिए प्रोफार्मा

(बो-बो लोको के लिए 04 स्थान लागू)

क्र. सं.	**विवरण**	**पाया गया माप (मि.मी. में)**			**अभ्युक्ति**
1.	धुरा का विवरण (आईडी नं.)	1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
2.	ट्रेड पर पहिये का व्यास		बाएं	दाएं	
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
3	पहिया फ्लैंज की मोटाई		बाएं	दाएं	
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
4	पहिया रूट वेयर		बाएं	दाएं	
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			

505.4 व्हील गेज के साथ सभी श्रेणियों के इंजनों के लिए पहियों की माप के लिए प्रोफार्मा (बो-बो लोको के लिए 04 स्थान लागू) (जारी..)

क्र. सं.	विवरण	पाया गया माप (मि.मी. में)			अभ्युक्ति
5	ट्रेड वेयर		बाएं	दाएं	ट्रेड वेयर को बीजी में व्हील गेज फेस (फ्लैंज के पीछे वाले फेस से) से 63.5 मिमी और एमजी में व्हील गेज फेस (फ्लैंज के पीछे वाले फेस से) से 57 मिमी की दूरी पर ट्रेड से मापा जाए
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
6	एक्सल का यूएसटी, पिछली यूएसटी की तारीख दें.		बाएं	दाएं	एक्सल ब्रेकेज के मामले में सूचना संसुगत है.
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
7	पहिया गेज व्हील गेज की जाँच के लिए, एक ही धुरी पर दो पहियों की आंतरिक परिधि पर समान दूरी पर तीन माप दर्ज किए जाएं. यदि कोई मुड़ा हुआ धुरा है तो उसकी जाँच करें.	1			सभी माप टैंजेट अन कैंटेड **ट्रैक** पर लिया जाएं. सूचना केवल पहिया डिस्क शिफ्टिंग/बेंट एक्सल के मामले में सुसंगत है. संरक्षा हेतु **ट्रैक** गेज के लिए लागू वही सीमाएं पहिया गेज के लिए भी सुसंगत है.
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			

टिप्पणी:
1. पहिया संख्या एक वह होगा, जो शार्ट हुड के नीचे ट्रक के आउटर एंड एक्सल है और पहिए का काउंट डीजल लोको पर लॉग हुड की ओर बढ़ता है, जबकि विद्युत इंजन के लिए पहिया संख्या एक वह है, जो कैब - 1 (कैब - 1 लोको के उस तरफ है, जहां कामप्रेसर है और कैन - 2 लोको की दूसरी तरफ है, जहां एआरएनओ कानवेर्टर है) के नीचे आउटर एंड एक्सल है और पहिए का काउंट कैब- 2 की ओर बढ़ता है.
2. डब्ल्यूएजी और डब्ल्यूएपी 5 इंजनों को छोड़कर सभी बड़ी लाइन इंजनों के लिए पहियों का माप अनुसंधान अभिकल्प मानक संगठन के आरेख सं. एसके डीएल - 3592 के अनुसार पहिया गेज का उपयोग करते हुए लिया जाए. डब्ल्यूएजी/डब्ल्यूएपी 5 इंजनों के लिए अनुसंधान अभिकल्प मानक संगठन के आरेख सं. एसकेडीएल 4446 और एसकेडीएल 4447 का पालन किया जाए.
3. सभी माप निकटतम यार्ड में समतल, बिना ढलान वाले ट्रैक पर लिए जाएं.
4. अनुरक्षण मैनुअल में दी गई सेवा सीमाएँ अच्छे रखरखाव अभ्यास के लिए हैं और ये संरक्षा सीमाएँ नहीं हैं. तथापि, मापे गए मूल्यों की तुलना सेवा सीमाओं से की जाएगी और निष्कर्षों को अंतिम रूप देते समय मूल्यों में गिरावट पर चर्चा की जाएगी.

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाए		
पर्यवेक्षक(सवमाडि/लोको)	**पर्यवेक्षक(यातायात)**	**पर्यवेक्षक(रेलपथ)**

505.5 दुर्घटना के बाद विद्युत और डीजल इंजनों के माप के लिए प्रोफार्मा

(उन इंजनों का माप, जिनका उल्लेख प्रोफार्मा में नहीं किया गया है, उसी तरीके से किया जाए.)

क्र. सं.	विवरण		पाए गए मूल्य (मि.मी. में)	अभ्युक्ति
1	बफर/कपलर ऊंचाई बफर लंबाई आदि जैसे मापदंडों का मापन भी बफर उलझाव की संभावना की जांच करने के लिए किया जा सकता है			1.सभी माप लेवल टैंजेंट अन कैंटेड ट्रैक पर लिया जाए. 2.यह माप बफर के साथ ट्रेलिंग स्टाक के मामले में लिया जाना अपेक्षित है.
2	पार्श्व क्लियरेंस	एंड एक्सल (1,3,4 और 6)		
		मध्य एक्सल (2 व 5)		
3	पार्श्व क्लियरेंस	एंड एक्सल (1,2,3,व 4)		केवल बो-बो लोकोमोटिव के लिए लागू
4	एक्सल बॉक्स और बोगी पेडेस्टल लाइनर के बीच अनुदैर्ध्य क्लियरेंस - (सभी एक्सल के लिए)			डब्ल्यूडीपी3A, ड्ब्ल्यूडीजी4, ड्ब्ल्यूडीपी4, ड्ब्ल्यूडीपी 4B, डब्ल्यूएपी5, डब्ल्यूएपी 7, डब्ल्यूएजी9 लोकोमोटिव को छोड़कर.
5	एक्सल बॉक्स और बोगी पेडेस्टल लाइनर के बीच अनुदैर्ध्य क्लियरेंस - (मध्य एक्सल के लिए)			केवल डब्ल्यूडीपी 3A लोकोमोटिव के लिए लागू.
6	रेल स्तर से रेल गार्ड की ऊंचाई.			
7	सस्पेंशन स्प्रिंग की स्थिति अर्थात सामान्य या टूटी हुई या पुरानी अचानक टक्कर के कारण पटरी से उतरने के बाद टूटी या विकृति हुई.			
8	समतल, बिना ढलान वाले ट्रैक पर पुनः रेलिंग के बाद कॉइल स्प्रिंग की विक्षिप्त ऊंचाई			
9	माध्यमिक चरण में रबर/इलास्टोमेरिक स्प्रिंग असेंबली की स्थिति			

नोट: मद 8 और 9 का मापन साइट की स्थिति के अनुसार किया जाएगा

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
पर्यवेक्षक (सवमाडि/लोको)	पर्यवेक्षक (यातायात)	पर्यवेक्षक (रेलपथ)

506 दुर्घटनाग्रस्त सवारी डिब्बे के माप के लिए प्रोफार्मा

टिप्पणी: निम्नलिखित को छोड़कर पटरी से उतर गए सभी वाहनों से संबंधित विवरण दिए जाएं :-

1. (i) जहां पर इंजन पटरी से उतर जाने के कारण वाहन पटरी से उतर गए हैं.
   (ii) जब स्पष्ट या निर्विवाद कारण तोड़फोड़ या ट्रैक पर अवरोध या टूटा हुआ धुरा या पहिया हो

2. पटरी से उतरे प्रत्येक वाहन का विवरण एक शीट में दिया जाए. कॉलम नं. (5), (6), (7), (14), (50) और (51) के अंतर्गत सूचना अनिवार्य रूप से उसी शीट पर निकटवर्ती सवारी डिब्बों के लिए दी जाए.

3. आगे और पीछे, बाएँ (L) और दाएँ (R) गति की दिशा के संबंध में है.

4. पटरी से उतरने के स्पष्ट मामले जैसे कि धुरा टूट जाना, चलते समय स्प्रिंग का गिर जाना, और/या अंडरगियर का कुछ भाग ढीला होकर लटक जाना तथा अवरोध उत्पन्न करना, के लिए केवल संगत विवरण भरने की आवश्यकता होती है.

5. यदि पटरी से उतरने का कारण स्पष्ट न हो तो आस-पास के वाहनों का संगत विवरण भी दिया जाए.

क्र.सं.	दुर्घटना की तारीख	गाडी नं.	जारी किए गए स्टेशन और जारीकर्ता इंजीनियर(स व माडि) के नाम सहित बीपीसी का विवरण	कोच नं.	प्रकार	टियर टन में	वहन क्षमता टन में
1	2	3	4	5	6	7	8

निर्मिती की तारीख	वापस होने की तारीख	पीओएच विवरण	स्टेशन		इंजन से स्थिति	पहिया गेज मिमी में (तीन स्थानों पर मापा जाना है) धुरी के केंद्र से गुजरने वाले क्षैतिज तल पर खाली स्थिति में मापा जाता है
			से	तक		
9	10	11	12	13	14	15

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

506. दुर्घटनाग्रस्त सवारी डिब्बे के माप के लिए प्रोफार्मा (जारी)

पहिये का व्यास		मुड़ा हुआ धुरा या पहिया का धुरा पर अंतरित होने का संकेत	पहिये और धुरा का विवरण (किसी पहिये/धुरा के टूटने की स्थिति में)		निर्माता/आरए/आरडी के संबंध में व्हील डिस्क पर विवरण अंकित करना (किसी भी पहिये/धुरा के टूटने की स्थिति में)		व्हील डिफेक्ट गेज से प्रोफ़ाइल मापने के बाद अवलोकन (अच्छा/अस्वीकार्य)	
माप	रिकॉर्ड करें कि क्या यह निरस्त आकार से कम है (हाँ/नहीं)		धुरा मुख विवरण	डिस्क के हब का अल्ट्रासोनिक विवरण			एल	आर
16(i)	16(ii)	17	18	19	20		21	22
			1 एल	1 एल	1 एल			
			1 आर	1 आर	1 आर			
			2 एल	2 एल	2 एल			
			2 आर	2 आर	2 आर			
			3 एल	3 एल	3 एल			
			3 आर	3 आर	3 आर			
			4 एल	4 एल	4 एल			
			4 आर	4 आर	4आर			

रोलर बेयरिंग (रोलर बेयरिंग/एक्सल बक्स में किसी भी असामान्यता के मामले में दर्ज किया जाना है)			
एक्सल बॉक्स, रियर और फ्रंट कवर/एंड कैप की स्थिति (एफआईएटी)	फेस कवर प्लेट की स्थिति	बेयरिंग सील एवं स्टड/लॉकिंग प्लेट और बोल्ट की स्थिति (एफआईएटी)	रोलर बेयरिंग और उसके घटकों की स्थिति
23	24	25	26

स्प्रिंग तथा स्प्रिंग गियर						
कॉइल सस्पेंशन स्प्रिंग की स्थिति अर्थात सामान्य/फ्रैक्चर्ड (पुराना/नया)	रबर स्प्रिंग की स्थिति सामान्य/दरार वाला, जिसमें दरार की लंबाई के साथ (केवल एलएचबी के लिए)	पाइपिंग में रिसाव सहित एयर स्प्रिंग की स्थिति	समतल, बिना मुड़े ट्रैक पर पुनः रेलिंग के बाद प्राथमिक और द्वितीयक कॉइल स्प्रिंग की विक्षेपित ऊंचाई	ऊर्ध्वाधर निकासी (आईसीएफ के लिए)		
				क्राउन क्लियरेंस (मिमी में)	बोगी फ्रेम - बोल्स्टर क्लियरेंस (मिमी में)	बॉडी – बोगी फ्रेम क्लियरेंस
27	28	29	30	31	32	33

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

505 दुर्घटनाग्रस्त सवारी डिब्बे के माप के लिए प्रोफार्मा(जारी)

रबर डिस्क और प्राथमिक सस्पेंशन के बम्प स्टॉप की स्थिति (एलएचबी के लिए)	रेल स्तर से बोगी बोल्स्टर बेस प्लेट की ऊंचाई (एलएचबी के लिए)
34	35

बोगी घटकों की स्थिति			
हैंगर की स्थिति (आईसीएफ के लिए)	इक्वेलाइजिंग स्टे की स्थिति (आईसीएफ के लिए)	एंकर लिंक की स्थिति (आईसीएफ के लिए)	कंट्रोल आर्म, रबर तत्व और बोर की स्थिति (एलएचबी के लिए)
36	37	38	39

डैपिंग सिस्टम		
तेल स्तर सहित एक्सल गाइड सह डैश पॉट की स्थिति (आईसीएफ के लिए)	हाइड्रोलिक डैम्पर्स की स्थिति	एंटी रोल बार की स्थिति (एलएचबी के लिए)
40	41	42

बोगी रोटेशन और क्लियरेंस की प्रणाली						
पिवट पिन की ऊर्ध्वाधरता सहित केंद्र पिवट की स्थिति (आईसीएफ के लिए)	तेल स्तर और घिसाव सहित साइड बियरर की स्थिति (आईसीएफ के लिए)	द्वितीयक स्प्रिंग के अनुदैर्ध्य/पार्श्व लचीलेपन की स्थिति (एलएचबी के लिए)	ट्रैक्शन सेंटर और अनुदैर्ध्य/पार्श्व बम्प स्टॉप के बीच क्लियरेंस (एलएचबी के लिए)	बोल्स्टर और पिवट की मुक्त गति और उनकी स्थिति के संबंध में टिप्पणियाँ	ग्राउंडिंग केबल, व्हील स्लिप प्रोटेक्शन (डब्ल्यूएसपी), और स्पीड सेंसर (एलएचबी के लिए) की स्थिति	ब्रेक गियर असेंबली की स्थिति
42	44	45	46	47	48	49

बफर/कपलर की ऊंचाई (अनकप्लिंग और री-रेलिंग के बाद समतल अनकंटेड ट्रैक पर ली जाएगी) (मिमी में)		साइड बफ़र्स की स्थिति कार्यचालित, निष्क्रिय, लटकता, उलझा	टूटे हुए भागों का विवरण, स्थान की जानकारी माउंट और पटरी से उतरना तथा क्या दुर्घटना के कारण टूटना माना गया है	वाहनों में कोई अन्य खराबी, जो पटरी से उतरने में योगदान दे सकता है या इसका कारण बन सकता है जैसे कि कपलर की स्थिति, ड्राफ्ट गियर पॉकेट, शियरिंग प्लेट आदि.	दुर्घटना के कारण कोच को हुए नुकसान की सूची	पटरी से उतरने के लिए प्रासंगिक मानी जाने वाली अन्य टिप्पणियाँ
50	51	52	53	54	55	56

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

506 दुर्घटनाग्रस्त माल डिब्बे के माप के लिए प्रोफार्मा(जारी)

नोटः 1. पहिए के गेज को एक्सल के केंद्र से गुजरने वाले क्षैतिज तल पर मापा जाए.

2. पहिये की प्रोफाइल की जांच केवल टायर डिफेक्ट गेज से की जाए (संदर्भ:- आई.आर.सी. ए. पी.टी. IV नियम संख्या 2.95, 3.2.2 और 54.22.1, प्लेट संख्या 45 से 53)

3. प्रारंभिक नोट के मद सं. 5, मद सं. 24, मद सं. 28-49, मद सं. 54 और मद सं. 56 का मापन साइट की स्थिति के अनुसार किया जाए.

506.1 दुर्घटनाग्रस्त मालडिब्बे के लिए माप तालिका:

टिप्पणी: निम्नलिखित को छोड़कर पटरी से उतर गए सभी वाहनों से संबंधित विवरण दिए जाएं :-

1. (i) जहां पर इंजन पटरी से उतर जाने के कारण वाहन पटरी से उतर गए हैं.
   (ii) जब स्पष्ट या निर्विवाद कारण तोड़फोड़ या ट्रैक पर कोई अवरोध हो
2. आगे और पीछे, बाएँ (L) और दाएँ (R) गति की दिशा के संबंध में है
3. पटरी से उतरने के स्पष्ट कारण जैसे कि टूटी हुई धुरी, चलते समय स्प्रिंग का गिरना, और/या अंडर गियर का कुछ हिस्सा ढीला होकर लटकना और अवरोध उत्पन्न करना, केवल संगत विवरण भरने की आवश्यकता है.
4. पटरी से उतरने वाले प्रत्येक वाहन का विवरण एक शीट में दिया जाए. कॉलम (5), (6), (8), (16), (17), (21), (22) से संबंधित सूचना अनिवार्य रूप से उसी शीट पर आसन्न वैगनों के लिए दी जाए.
5. यदि पटरी से उतरने का कारण स्पष्ट न हो तो आस-पास के वाहनों का संगत विवरण भी दिया जाए.

क्र.सं.	दुर्घटना की तारीख	गाडी नं.	जारी किए गए स्टेशन और जारीकर्ता इंजीनियर(स व माडि) के नाम सहित बीपीसी का विवरण	वैगन नं.	प्रकार	यांत्रिक कोड	टियर टन में	वहन क्षमता तथा धुरा भार	निर्मिती की तारीख
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

वापस होने की तारीख	पीओएच विवरण		आरओएच विवरण		पेलोड टन में		लदान की गई वस्तु और असमान लदान के संबंध में टिप्पणियां (असमान लदान के विवरण के लिए रेखाचित्र दें)
	तारीख	शॉप	तारीख	डिपो	लेबल से	वास्तविक वजन से	
11	12	13	14	15	16	17	18

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

506.1 दुर्घटना में शामिल वैगन के लिए माप तालिका: (जारी..)

स्टेशन		इंजन से स्थिति	बफर/कपलर ऊंचाई
से	तक		अनकंटेड लेवल ट्रैक पर अनकपलिंग और री-रेलिंग के बाद बफर/कपलर की ऊंचाई मापें) रिकॉर्ड करें कि क्या बफर उलझाव है (हां/नहीं)
19	20	21	22
			एंड 1 एल
			एंड 1 आर
			एंड 2 एल
			एंड 2 आर

पहिया और धुरा फेस विवरण (पहिए/धुरा के टूटने की स्थिति में)			
धुरा फेस विवरण	डिस्क के हब पर अल्ट्रासोनिक विवरण	व्हील डिस्क पर निर्माता/आरए/आरडी के बारे में विवरण अंकित करना	पहिया व्यास माप रिकॉर्ड करें कि क्या यह निरस्त आकार से कम है (हां/नहीं)
23	24	25	26

पहिया गेज मिमी में *(तीन स्थानों पर लिया गया)	टायर दोष गेज के साथ प्रोफ़ाइल को मापने के बाद अवलोकन (अच्छा/अस्वीकार्य)**						
27	28						
		पतला फ्लैंज	तीव्र फ्लैंज	वोर्न आउट रूट	डीप फ्लैंज	हॉलो टायर	फ्लैट टायर
1	1 एल						
	1 आर						
2	2 एल						
	2 आर						
3	3 एल						
	3 आर						
4	4 एल						
	4 आर						

नोट 1. व्हील गेज को धुरी के केंद्र से गुजरने वाले क्षैतिज तल पर मापा जाए

2. व्हील प्रोफाइल की जाँच केवल टायर खराबी गेज से की जानी चाहिए
(संदर्भ: - IRCA PT. III नियम सं. 3.2.2(डी) और 4.18.1, प्लेट सं. 57 से 66)

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

506.1 दुर्घटना में शामिल वैगन के लिए माप तालिका: (जारी..)

रोलर बेयरिंग (रोलर बेयरिंग/एक्सल बॉक्स में किसी भी असामान्यता के मामले में दर्ज किया जाना चाहिए)		
फेस कवर प्लेट की स्थिति	लॉकिंग प्लेटों एवं स्टड की स्थिति	रोलर बेयरिंग और उसके घटकों की स्थिति
29	30	31

एक्सल बॉक्स (आईआरएस स्टॉक/यूआईसी के लिए) (केवल तभी दर्ज किया जाए जब प्लेन बियरिंग की विफलता एक कारण के रूप में शामिल हो)				
पीतल की मोटाई मिमी	बॉक्स और ब्रस की स्थिति	सोल प्लेट की स्थिति	जर्नल की स्थिति	ब्रास और जर्नल के कॉलर के बीच क्लियरेंस (मिमी में)
32	33	34	35	36

एक्सल गार्ड (आईआरएस/यूआईसी स्टॉक के लिए)			
एक्सल बॉक्स और एक्सल गार्ड के बीच पार्श्व क्लियरेंस (मिमी में)	क्या एक्सल गार्ड एक्सल बॉक्स से अलग होकर काम कर सकता है	क्या एक्सल गार्ड मुड़ा हुआ है या अन्यथा क्षतिग्रस्त है जिससे एक्सल बॉक्स की मुक्त गति बाधित होती है	ब्रिडल बार के संबंध में टिप्पणी
37	38	39	40

कैसनब बोगी के लिए क्लियरेंस (आईआरएस/यूआईसी बोगी के लिए संगत माप लिया जाएगा)			
बोगी का प्रकार	साइड फ्रेम और बोल्स्टर के बीच पार्श्व क्लियरेंस (मिमी में)	साइड फ्रेम और एक्सल बॉक्स एडॉप्टर के बीच पार्श्व क्लियरेंस मिमी में	साइड फ्रेम और एक्सल बॉक्स एडॉप्टर के बीच अनुदैर्ध्य निकासी मिमी में
41	42	43	44

स्प्रिंग तथा स्प्रिंग गियर						
शैकल और शैकल पिन का टूटना/ दरार पडना/गायब होना/क्लियरेंस और सामान्य स्थिति (यूआईसी/आईआर एस के लिए)	स्प्रिंग सीट के नीचे पैकिंग प्लेट की मोटाई (मिमी में)	टिप्पणी करें कि क्या और स्प्रिंग आई सोल बार को छूती है (केवल लेमिनेटेड स्प्रिंग के लिए)	सस्पेंशन स्प्रिंग की स्थिति अर्थात सामान्य, टूटी/ नई और पुरानी टूटी हुई या पटरी से उतरने के बाद अचानक प्रभाव के कारण टूटना या विकृत होना	कैम्बर मुक्त सभी स्प्रिंगों का कैम्बर, समतल अनकैंटेड ट्रैक पर पुनः रेलिंग के बाद मिमी में (केवल लैमिनेटेड स्प्रिंग के लिए और कॉयल स्प्रिंग के लिए)	समतल, अनकैंटेड ट्रैक पर री-रेलिंग के बाद कॉइल स्प्रिंग की विक्षेपित ऊंचाई (कैसनब के लिए)	एडॉप्टर के ऊपर इलास्टोमेरिक पैड की स्थिति (कैसनब के लिए)
45	46	47	48	49	50	51

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

506.1 दुर्घटना में शामिल वैगन के लिए माप तालिका: (जारी..)

बोगी		
स्नेहन और घिसाव सहित केंद्र पिवट की स्थिति (कैसनब के लिए)	साइड बियरर पर वर्टिकल क्लियरेंस सहित साइड बियरर की स्थिति (केवल क्लियरेंस प्रकार के साइड बियरर वाले स्टॉक के लिए)	फ्रिक्शन स्नबर वेज असेंबली की स्थिति .. (कैसनब के लिए)
52	53	54

क्या भार एक से अधिक वैगन पर रखा गया है	वाहन में कोई अन्य खराबी जिसके कारण वाहन पटरी से उतर गया हो	टूटे हुए भागों का विवरण, माउंट और ड्रॉप बिंदु के संबंध में स्थान बताते हुए	दुर्घटना के कारण वैगन को हुए क्षति की सूची	अन्य अवलोकन*
55	56	57	58	59

नोट- आरंभिक नोट के मद 3, 4 और 5, मद 42,43,44,46,47,49,50,56 और 59 का मापन साइट की स्थिति के अनुसार किया जाए.

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएं		
वसेइंजी/सेइंजी (सवमाडि)	पर्यवेक्षक (यातायात)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

507 सिगनल व दूरसंचार व्यवस्था (पाइंट और सिगनल)

स्टेशन/ कैबिन का नाम ——————————.			
नुकसान का विवरण	क्या रॉड परिचालित या डीडब्ल्यू परिचालित या पावर परिचालित	क्या चाबी ताले से या ई.एफ.पी.एल. के साथ फिट है.	क्या लॉक बार से फिट है या रेलपथ परिपथ की व्यवस्था है
1	2	3	4

क्या लीनियर डिटेक्टर से या रोटरी डिटेक्टर (सीधा) या रोटरी डिटेक्टर (अप्रत्यक्ष) या विद्युत डिटेक्टर से फिट है.	पाइंटों के लीवरों और/या डिटेक्टर की स्थिति	पाइंट स्विच और लॉक स्लाइडों के पाये गए आयाम	दुर्घटना के पहले कांटों पर किए गए पूर्व संचलन और सिगनल या सिगनल रहित.
5	6	7	8

संबंधित सिगनलों द्वारा प्रदर्शित सिगनल भुज और पहलू की स्थिति	लॉक प्लंजर की स्थिति क्या पूरी तरह से प्लंज है या अन्यथा आयाम	रेल टेबल के संबंध में लॉक बार की स्थिति क्लियरेंस आदि के आयाम सहित.	लॉक बार का नुकसान रेल टेबल के संदर्भ सहित और क्लियरेंस आयाम सहित.
9	10	11	12

स्ट्रेचर बार/लॉक बार डिटेक्टर रॉड आदि का नुकसान प्रभावित पुर्जों के चित्रों के साथ	पुर्जों या एसेंब्ली पाइंट के किसी अन्य असाधारण लक्षण, जो पाए गए हैं, विवरण सहित (यदि कोई हो)	सिगनल फिटिंग और पुर्जों के किसी अन्य असाधारण लक्षण, जो पाए गए हैं, विवरण सहित	अभ्युक्तियां
13	14	15	16

निम्नलिखित द्वारा हस्ताक्षरित किए जाएं. (सभी पृष्ठों पर संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किए जाएं)		
वसेइंजी/सेइंजी (सिवदू)	या.निरी./स्टेधी (याता.)	वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)

507.1 सिगनल व दूरसंचार (ब्लाक)

स्टेशन/ कैबिन का नाम : ________________			
ब्लाक सेक्शन	**गाड़ी संचालन की पद्धति**	**दोनों स्टेशनों के ब्लाक उपकरण/कम्युटेटर/स्लाइड की स्थिति**	**क्या टीएसआर को अभिरक्षा में लिया गया या नहीं.**
1	2	3	4

दोनों दिशाओं में पूर्व तीन संचलन के टीएसआर में रेकार्ड की गई प्रविष्टियां	**टीएसआर में पायी गयी किसी विसंगति या काट-छांट.**	**यदि अंतिम रोक सिगनल ब्लाक के साथ अंतर्पाशित हो, यदि हो, पायी गयी कमी.**	**क्या ईएसआर या एमएसआर उपलब्ध है. क्या इसका कार्य संतोषजनक है.**
5	6	7	8

व्यक्ति, जो ब्लाक उपकरण का गलत प्रचालित किया बीएस मैन या स्टेशन मास्टर या कोई अप्राधिकृत व्यक्ति	**इकहरी लाइन पर टोकन नं. दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी नं., उस सेक्शन में उपयोग किए गए टोकनों की संख्या**	**ब्लाक संचालन में पायी गई कोई अन्य अनियमितता** 62बी	**अभ्युक्ति**
9	10	11	12

निम्नलिखित द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किए जाएं.		
वसेइंजी/सेइंजी (सिवदू)	**या.निरी./स्टेधी (याता.)**	**वसेइंजी/सेइंजी (रेलपथ)**

<u>नोट</u> : - उक्त प्रोफार्मा में उल्लिखित मापन केवल सांकेतिक हैं और संपूर्ण नहीं है. ऐसे कतिपय दुर्घटनाओं में जहां कारण स्पष्ट नहीं हो, वहां इंजन/सवारी डिब्बे/माल डिब्बे/रेलपथ/सिगनल व दूरसंचार गियर से माप लिया जाएं. इस मामले में वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी और मंडल रेल प्रबंधक का निर्णय अंतिम होगा.

सुझाव:- गैर-तकनीकी कर्मचारियों के सुलभ संदर्भ के लिए उपर्युक्त प्रपत्रों में रेलपथ, लोको और रोलिंग स्टॉक से संबंधित प्रत्येक मद का न्यूनतम और अधिकतम पैरामीटर जोड़ा जा सकता है.

508. दुर्घटना स्थल का विशिष्ट रेखाचित्र -

खाली

पृष्ठ

अध्याय VI

बचाव और राहत तंत्र

601 लंबे रेंज वाले विद्युत साइरन :

दुर्घटना के मामले में विभिन्न विभागों के कर्मचारियों को तत्काल चेतवनी देने के माध्यम के रूप में संबंधित मंडलों के निम्नलिखित स्टेशनों पर एक-एक लंबे रेंज वाले विद्युत साइरनों की व्यवस्था की गयी

सिकंदराबाद मंडल	विजयवाडा मंडल	गुंतकल मंडल
• सिकंदराबाद • काजीपेट • बेल्लमपल्ली	• विजयवाडा • बिट्रगुंटा • राजमंड्री	• रेणिगुंटा • गुत्ती • गुंतकल • धर्मवरम
गुंटूर मंडल	**नांदेड मंडल**	**हैदराबाद मंडल**
• गुंटूर	• पूर्णा • अकोला (मी.ला.)	▪ निजामाबाद

602 दुर्घटना साइरन कूट :

क्र. सं.	दुर्घटना का विवरण	बजाने के लिए हूटरों की संख्या
1.	लोको शेड या लोको शेड के निकटस्थ यातायात यार्ड में जब दुर्घटना घटने पर.	2 लंबी
2.	जब दुर्घटना स्टेशन से बाहर घटने पर किन्तु मेन लाइन क्लियर हो - ए आर टी को हटाया जाए.	3 लंबी
3.	जब दुर्घटना स्टेशन से बाहर घटने पर किन्तु मेन लाइन क्लियर हो एम आर टी और ए आर टी को हटाया जाए	3 लंबी और 1 छोटी
4.	जब दुर्घटना स्टेशन से बाहर घटने पर और मेन लाइन ब्लाक हो जाती हो - ए आर टी को हटाया जाए.	4 लंबी
5.	जब दुर्घटना स्टेशन से बाहर घटने पर और मेन लाइन ब्लाक हो जाती हो - एम आर टी और ए आर टी को हटाया जाए.	4 लंबी और 1 छोटी

लंबी हूटर की अवधि 30 सेकंड हैं और छोटी हूटर की अवधि दो क्रमिक घंटियों के बीच 30 सेकंड के अंतराल के साथ 05 सेकंड हैं.

602.1 (i) प्रत्येक साइरन के साथ —

(क) एक विलंब क्रिया की स्विच अर्थात् टंब्लर स्विच चिह्नित "दुर्घटना चेतावनी", और,
(ख) एक जांच स्विच - मार्क्ड टेस्ट पुश.

(ii) आपाती समय में घंटी बजाने के लिए उपर्युक्त बताए अनुसार विद्युत साइरन के हूटरों को बजाने से संबंधित विशिष्ट कूट का उपयोग ही किया जाए.

iii) "टेस्ट पुश" चिह्नित चेक स्विच का उपयोग साइरन और मोटर कार्यचालन की स्थिति में है या नहीं. पता करने के लिए है. साइरन की जांच करने के लिए 'टेस्ट पुश' चिह्निन चेक स्विच को दबाया जाए और तब तक "ऑन" स्थिति में रखा जाए, जब तक कि साइरन लगातार ब्लास्ट की आवाज नहीं देता हो, जो 30 सेकंड से अधिक समय तक न हो और बाद में इसे रिलीज किया जाए.

(iv) यदि किसी भी कारण विलंब किया की स्विच अर्थात् टंब्लर स्विच चिह्नित "दुर्घटना चेतावनी" कार्य नहीं करता हो, तो आपाती घंटियों को टेस्ट पुश चिह्नत जांच स्विच का हथ द्वारा परिचालन करते हुए उपर्युक्त पैरा 602 के अंतर्गत सारणी में दिए अनुसार विशिष्ट साइरन कूट में बजाएं.

(v) लंबी रेंज विद्युत साइरन कार्य नहीं करने के मामले में, आपाती घंटियों को उपर्युक्त पैरा 602 के अंतर्गत सारणी में दिए अनुसार विशिष्ट साइरन कूटों में इंजन की सीटी के जरिए बजाएं.

(vi) दोनों विलंब क्रिया की स्विचों 'दुर्घटना चेतावनी' चिह्नित टंब्लर स्विच और "टेस्ट पुश" चिह्नित चेक स्विच के साथ पाशन की व्यवस्था उपलब्ध है. विलंब क्रिया स्विच की चाबी और चेक स्विच की डूप्लिकेट चाबी को सामने शीशा लगी मोहरबन्द पेटी में रखी जाए. चेक स्विच की मूल चाबी को विद्युत कर्मचारियों के पास रखा जाए. आपाती के मामले में सामने शीशा लगी पेटी का सील तोड़कर चाबी निकालकर आपाती काल के लिए दी जाए. आपाती काल को निपटाने के बाद चाबी वापस रखी जाए और टूटी शीशा को बदलने और/या पेटी को पुन: सील करने की व्यवस्था की जाए.

(vii) विद्युत विभाग द्वारा महीने में एक बार 'टेस्ट पुश' चिह्नित जांच स्विच की जांच की जाए.

(viii) यदि आपाती काल दुर्घटना के मामले में दिया जाना है, ड्यूटी उप मुख्य नियंत्रक(समयपालन) काल देने के लिए जिम्मेदार होंगे.

(ix) आपाती काल सुनते ही, ऐसे कालों के लिए नामित कर्मचारी तत्काल जिम्मेदारी लेकर उनके लिए आबंटित ड्यूटियां निभाने से संबंधित कार्रवाई करेगा.

603 दुर्घटना राहत गाड़ियाँ स्थित स्टेशन :

दुर्घटना राहत गाडियों का स्थान, वर्गीकरण और संरचना:

क्र. सं.	स्थान	श्रेणी	संरचना
			सिकंदराबाद मंडल
1.	सिकंदराबाद	'क'	140टी क्रेन स्पेशल मैच ट्रक स्लिंग्स मालडिब्बा एल यू के एस एस यान कर्मचारी रसोई और विद्युत यान अधिकारी और कर्मचारी विश्रामयान
	सिकंदराबाद	'बी'	स्वनोदित दुर्घटना राहत गाड़ी (एसपीएआरटी) एमएफडी यान विश्राम यान
2.	काजीपेट	'क'	140 टी क्रेन मैच ट्रक गिट्टी माल डिब्बा रसोई, विद्युत यान, टूल और पैकिंग यान अधिकारी एवं कर्मचारी विश्राम यान
		'क'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एमएफडी यान इंजीनियरी सीएंडडब्ल्यू टूल यान कर्मचारी विश्राम यान रसोई एवं कर्मचारी यान इंजीनियरी मालडिब्बा ओएचई मालडिब्बा
3.	बेल्लमपल्ली	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एमएफडी यान कर्मचारी विश्राम यान रसोई और इंजीनियरी टूल यान इंजीनियरी मालडिब्बा ओएचई मालडिब्बा

विजयवाडा मंडल			
1.	विजयवाडा	'क'	140 टी क्रेन मैच ट्रक गिट्टी माल डिब्बा अधिकारी विश्राम यान रसोई एवं कर्मचारी यान टूल एंड पैकिंग यान स्वनोदित दुर्घटना राहत गाड़ी (एसपीएआरटी) एलयूकेएएस यान
		'बी'	कर्मचारी यान
2.	बिट्रगुंटा	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एलयूकेएएस यान रसोई और कर्मचारी यान विद्युत सिगनल व दूर संचार इंजीनियरी और ओएचई टूल यान अधिकारी विश्राम यान इंजीनियरी मालडिब्बा ओएचई मालडिब्बा
3.	राजमंड्री	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एलयूकेएएस यान रसोई और कर्मचारी यान विद्युत सिगनल व दूर संचार इंजीनियरी और ओएचई टूल यान इंजीनियरी मालडिब्बा ओएचई मालडिब्बा
गुंतकल मंडल			
1.	गुंतकल	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एमएफडी यान अधिकारी एवं कर्मचारी यान रसोई, विद्युत, इंजीनियरी टूल यान
2.	रेणिगुंटा	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एल यू के ए एस यान अधिकारी एवं कर्मचारी यान रसोई, विद्युत, इंजीनियरी टूल यान इंजीनियरी मालडिब्बा
3.	गुत्ती	'ए'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) 140 टी क्रेन मैच ट्रक गिट्टी मालडिब्बा अधिकारी विश्राम यान रसोई एवं कर्मचारी यान विद्युत यान पैकिंग यान कर्मीदल विश्राम एवं आपाती भंडार यान
4	धर्मवरम	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एलयूकेएएस यान अधिकारी एवं कर्मचारी यान रसोई विद्युत इंजीनियरी टूल यान इंजीनियरी मालडिब्बा

गुंटूर मंडल			
1.	गुंटूर	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एलयूकेएएस यान कर्मचारी यान
हैदराबाद मंडल			
1.	निजामाबाद	'बी'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) एलयूकेएएस यान कर्मचारी यान इंजीनियरी टूल यान
नांदेड मंडल (ब.ला)			
1.	पूर्णा	'क'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) 140 टी क्रेन मैच ट्रक क्रेन के लिए पानी टंकी एमएफडी यान कर्मचारी विश्राम यान रसोई एवं कर्मचारी यान विद्युत एवं इंजीनियरी टूल यान क्रेन कर्मीदल यान
नांदेड मंडल (मी.ला)			

मी. ला.

1.	अकोला	'क'	दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) 35 टी स्टीम क्रेन मैच ट्रक क्रेन के लिए पानी टंकी उपकरण यान कर्मचारी विश्राम यान इंजीनियरी टूल यान कोयला एवं पैकिंग यान पटरी मालडिब्बा

603.1 दुर्घटना राहत गाड़ी की चाबियां :

i. यांत्रिक उपकरण यान/पावर और टूल यान/कर्मचारी कार की चाबी गाड़ी परीक्षण कार्यालय/लोको शेड में रखी जाए. इंजीनियरी उपकरण यान की चाबी को सेक्शन इंजीनियर रेलपथ कार्यालय में दुर्घटना राहत गाड़ी की मांग करने पर उपयोग करने के लिए रखा जाए. दुर्घटना राहत गाड़ी के सभी वाहनों की डूप्लिकेट चाबियां स्टेशन मास्टर के कार्यालय में आपाती उपयोग के लिए, स्पष्ट स्थान पर एक अलग सामने शीशा लगी मुहरबंद पेटी में रखी जाए. यदि सवारी व मालडिब्बा/सिगनल व दूर संचार/इंजीनियरी/विद्युत कार्यालयों से किसी भी कारण से समय पर प्राप्त नहीं की जाती हो, तो स्टेशन मास्टर कार्यालय में रखी गई पेटी का सील या शीशा तोड़ी जाए और डूप्लिकेट चाबियों को उपयोग के लिए निकाला जाए. उपयोग करने के बाद डूप्लिकेट चाबियां वापस प्राप्त करने के तत्काल पश्चात उन्हें पेटी में वापस रखा जाए. स्टेशन मास्टर तत्काल टूटी हुई शीशा को बदलने या पेटी को पुन: सील करने के संबंध में सुनिश्चित करेगा.

ii. जब कभी स्टेशन मास्टर के कार्यालय में रखी हुई पेटी से दुर्घटना राहत गाड़ी की डुप्लिकेट चाबियां निकाली जाती है और वापस रखी जाती है, तो स्टेशन मास्टर स्टेशन डायरी में तथ्य का उल्लेख करेगा, जिसमें चाबी निकालने तथा वापस रखने की तारीख, समय और कारण हो.

603.2 दुर्घटना राहत गाड़ी का आरंभ :

(क) दुर्घटना राहत गाड़ी और क्रेन स्पेशल को विशेष प्रयोजन हेतु स्टेबलिंग साइडिंग पर हर समय पर उपलब्ध होने के लिए तैयार रखा जाए और इसमें दोहरे निकास की व्यवस्था की जाए.

(ख) मंडल रेल प्रबंधक, मंडल यांत्रिक इंजीनियर, मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल संरक्षा अधिकारी और परिवहन (यातायात) के यांत्रिक और इंजीनियरी विभागों के सहायक अधिकारी और नियंत्रण कार्यालय आवश्यकता पड़ने पर दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए आदेश दे सकते हैं.

(ग) जब कभी दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए आदेश दिए जाते हैं, मुख्य कर्मीदल नियंत्रक/स्टेशन मास्टर/वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व माल डिब्बा), वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/दूर संचार, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ, चिकित्सा पदाधिकारी (साइरन कूट के अनुसार) जैसे ही हूटर/साइरन बज जाता है, ड्यूटी रिपोर्ट करें. वे कम से कम समय पर दुर्घटना राहत गाड़ी तक पहुंचने संबंधी कार्रवाई करें.

(घ) दुर्घटना राहत गाड़ी **रवाना** करने के लिए उप पैरा (i) और (ii) में दिए गए प्रावधान को छोड़कर निर्धारित समय इस प्रकार है.

(1) दिन के समय (6 से 20 बजे तक) 30 मिनट

(2) रात के समय (20 से 6 बजे तक)

(i) निम्नलिखित स्टेशनों के संबंध में दुर्घटना राहत गाड़ी पहुंचने का निर्धारित समय नीचे बताए अनुसार है :-

स्टेशन	निर्धारित समय	
	दिन	रात
	घंटे मिनट	घंटे मिनट
विजयवाडा	01 – 00	01 – 00
बिट्रगुंटा	01 – 00	01 – 00
गुंतकल - हुबली की ओर	01 – 00	01 – 15

(ii) गुंतकल **स्टेशन**, दुर्घटना राहत गाड़ी पहुंचते समय, पैरा (i) में बताई गई दिशा के लिए छोड़कर दिन के दौरान 30" और रात के दौरान 45" का प्रावधान का पालन उक्त पैरा (घ) में उल्लिखित अनुसार किया जाए.

(च) दुर्घटना राहत गाडी को रवाना करने में किसी भी तरह की देरी नहीं होनी चाहिए. मुख्य कर्मीदल नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना राहत गाडी के लिए पहला उपलब्ध इंजन और चालक दल उपलब्ध कराए जाएं.

(छ) ए.आर.टी. को समय पर भेजने के लिए, लाइन के उन पाइंटों की जांच की जाए, जिन पर ए.आर.टी./140टी क्रेन खड़ी है, तथा उसके परिणाम संबंधित स्टेशन की स्टेशन डायरी में दर्ज किए जाएं. किसी भी प्रकार की खराबी होने पर संबंधित अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा उसे ठीक करवाया जाए. उपर्युक्त के अनुसार नियमित परीक्षण सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी स्टेशन के स्टेशन प्रबंधक की है.

मुख्य नियंत्रक और संबंधित सेक्शन नियंत्रक यह भी सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना राहत गाड़ी को निर्धारित समय के अंदर भेजने के लिए इंजन, कर्मीदल और गार्ड उपलब्ध है.

603.3 दुर्घटना राहत गाड़ी का निरीक्षण :

निम्नलिखित पदाधिकारियों द्वारा दुर्घटना राहत गाड़ी का निरीक्षण हर माह संयुक्त रूप से किया जाए :-

i. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सवारी व माल डिब्बा, स्टेशन प्रबंधक, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सिगनल व दूर संचार और वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/विद्युत.

ii. वरि.सेक्शन इंजीनियर/सवारी व माल डिब्बा यांत्रिक उपकरण यान पावर और टूल यान, कर्मचारी कार आदि, जांच करेंगे, जिसमें संपूर्ण चल स्टाक और क्रेन की यांत्रिक स्थिति भी शामिल है. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सवारी व माल डिब्बा यह भी सुनिश्चित करें कि चल स्टाक के लिए आवधिक आयलिंग और पुन: पैकिंग का कार्य किया जाता है और संरचना में कोई भी वाहन पीओएच के लिए शेष नहीं है.

iii. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ, रेलपथ, इंजीनियरी उपकरण यान की जांच करें.

iv. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सिगनल व दूर संचार सुवाह्य फील्ड टेलीफोन, जब उद्घोषणा प्रणाली, मेगाफोन आदि जैसे दुर्घटना राहत गाड़ी संबंधी संचार उपकरण की जांच पूर्ण रूप से करें और सुनिश्चित करेगा कि ये उपकरण कार्यचालन की स्थिति में है और आपाती उपयोग के लिए तैयार है.

v. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/विद्युत, विद्युत जनरेटरों और अन्य विद्युत उपकरणों की जांच करें और उनका परीक्षण करें.

vi. पर्यवेक्षीय पदाधिकारियों द्वारा किए गए ऐसे आवधिक निरीक्षणों का विवरण इस प्रयोजन के लिए रखे गए एक अलग रजिस्टर में प्रविष्ट करें और उनके विभागीय अधिकारियों और वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी को एक विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत करें. अधिकारियों के लिए निरीक्षण रजिस्टर फिर भी दुर्घटना राहत गाड़ी में अलग ही रहेगा. अधिकारियों की निरीक्षण रिपोर्ट की प्रति संबंधित विभाग के अधिकारियों को वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी को भेजी जाए. संबंधित विभाग के अधिकारी और वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी उपर्युक्त निरीक्षण रिपोर्टों में पायी गई अनियमितताओं के अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगें.

vii. सभी दुर्घटना राहत गाड़ियों में संबंधित विभाग द्वारा उचित साफ - सफाई (आऊस कीपिंग) उपकरण और पुर्जों को उनके स्थान पर नाम बैज सहित उचित रूप से सजाने (ढेर लगाने) सुनिश्चित किया जाए.

603.4 जनरेटिंग संयंत्र :

पावर और टूल यान और सहायक यान में सुवाह्य और अचल टाइप दोनों ऑयल इंजन ड्रिवन जनरेटर सेट उपलब्ध है. पावर एवं टूल यान को दुर्घटना राहत गाड़ी और सहायक यान के साथ चिकित्सा राहत यान सहित मार्शल किया जाता है.

क) वाहनों (पावर एवं टूल यान और सहायक यान) का रख-रखाव, जिनमें जनरेटर सेट हो, नियमित उपयोग के लिए उसी तरीके से किया जाए, जैसा कि कोचिंग स्टाक के लिए किया जाता है और प्रभारी विद्युत पदाधिकारी और गाड़ी परीक्षक द्वारा महीने में एक बार निरीक्षण किया जाए. प्रभारी विद्युत पदाधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए उपलब्ध जनरेटर सेट के साथ अन्य विद्युत उपकरण की जांच करें कि आपाती परिस्थितियों को निपटाने के लिए सभी उपकरण अच्छी कार्यचालन की स्थिति में है. निरीक्षण और किए गए अनुरक्षण संबंधी विवरण यान में उपलब्ध निरीक्षण पुस्तिका में रेकार्ड किया जाए.

ख) मंडल/सहायक विद्युत इंजीनियर तिमाही में एक बार विद्युत पर्यवेक्षक के साथ उपकरण का निरीक्षण करें और अपने मंडल के सभी डिपुओं के पावर एवं टूल यान और सहायक यानों में उपलब्ध निरीक्षण पुस्तिकाओं में अपनी निरीक्षण रिपोर्ट रेकार्ड करें तथा उपकरण के संतुष्टजनक की स्थिति सुनिश्चित करें. वे यह भी सुनिश्चित करें कि वे सभी कर्मचारी, जिनकी पहचान आपाती समय में इन यानों में उपकरण के प्रचालन के लिए की गई, पूरी तरह से सक्षम हैं और उनके कर्तव्य के बारे में पूरी जानकारी रखते हैं.

ग) पावर एवं टूल यान और सहायक यान में उपलब्ध जनरेटर सेटों का परिचालन के लिए निम्नलिखित कर्मचारियों को नामित किया जाए :-

(i) पावर एवं टूल यान के लिए :
सुवाह्य जनरेटर सेट ले जाने के लिए कर्मचारियों की दो जोड़ी, जिनमें प्रत्येक सेट में एक फिटर - एवं - ड्राइवर और दो खलासी हो.

स्थिर जनरेटिंग सेट के प्रचालन के लिए एक फिटर - एवं - ड्राइवर.

(ii) सहायक यान के लिए :
सुवाह्य जनरेटर सेट ले जाने के लिए कर्मचारियों की दो जोड़ी, जिनमें प्रत्येक सेट में एक फिटर एवं - ड्राइवर और दो खलासी हो.

(iii) इन कर्मचारियों को ही, जिन्हें वर्तमान गाड़ी प्रकाशन कर्मचारियों से चुना गया है, उचित प्रशिक्षण देकर तैयार रहने के लिए कहा जाए. इसके अलावा दूसरे कर्मचारियों की जोड़ी को भी चुना जाए और प्रशिक्षण दिया जाए, जो आपाती के मामले में उपलब्ध होंगे. जब कार्य के लिए चिह्नित कर्मचारी अनुपस्थित होते हों या छुट्टी पर जाने हों, चिह्नित कर्मचारियों को प्राथमिकता देते हुए स्टेशन परिसरों में ही रेलवे क्वार्टर की व्यवस्था की जाए. दुर्घटना का पता चलते ही इस तरह चिह्नित कर्मचारी स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करें और दुर्घटना राहत गाड़ी/चिकित्सा राहत गाड़ी के साथ जाएं.

604 दुर्घटना चिकित्सा राहत गाड़ी और राहत उपस्कर :

स्केल - I और स्केल. II नामक दो प्रकार के चिकित्सा उपस्कर हैं. स्केल - I उपस्कर को चिकित्सा यानों में स्केल - II उपस्कर को स्टेशन प्लैटफार्म पर स्थित विशेश कमरे में पेटियों में रखे जाते हैं. इस उपस्कर का दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर कहा जाता है.

604.1 भारतीय रेल रेलपथ नियमावली (नियम 703) के अनुसार दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर के विभिन्न प्रकार के प्रावधान से संबंधित नीति नीचे बताए अनुसार है :

i. दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर स्क्ेल - 1, दुर्घटना राहत गाड़ी का एक यूनिट है और इसे मंडल के मुख्यालयों तथा अन्य चुने गए प्रमुख स्टेशनों में रखा जाता है, विशेषकर जहां प्रभारी रेलवे चिकित्सा अधिकारियों वाले अस्पताल और स्वास्थ्य यूनिट होते हैं. चिकित्सा कर्मचारियों और उपस्करों को दुर्घटना स्थल तक ले जाना इस वाहन का कार्य है, ताकि तत्पर चिकित्सा उपचार किया जा सके और घायल व्यक्तियों को शीघ्रता से समीप अस्पतालों को ले जा सके.

ii. एक सहायक यान को भी उपलब्ध किया जाता है और इसे उसी साइडिंग में खड़े किया जाता है. इस साइडिंग को दोनों ओर से पहुंच मार्ग होने आवश्यक है. इस सहायक यान में मलबे से यात्रियों को बाहर निकालने के लिए आपाती पुर्जे और साथ में प्रभावित यात्रियों को पर्याप्त मात्रा में सप्लाई करने के लिए पीने का पानी और काफी, चाय और अल्पाहार की व्यवस्था करने हेतु खाद्य सामग्री आदि की भी व्यवस्था होती है.

iii. जहां तक संभव हो, चिकित्सा उपकरण/दुर्घटना के तत्काल बाद अस्थायी फील्ड ड्रेसिंग स्टेशन की व्यवस्था करने के लिए आवश्यक होने वाली वस्तुओं को क्रमांकित सुवाह्य कंटेनरों में रखा जाए. जिसके साथ एक मुद्रित कार्ड लगा हो और जिसमें सभी विवरण का प्रदर्शन हो.

iv. चिकित्सा वाहन को साइडिंग में खड़े किया जाए, जिसके दोनों सिरे खुले हों. चिकित्सा वाहन को शीघ्रता से बाहर निकालने के लिए सही तरीके से रखने की जिम्मेदारी परिचालन और यांत्रिक विभागों को होने पर भी उस डिब्बे में एक नजर रखना चिकित्सा विभाग की भी जिम्मेदारी है, जिसमें चिकित्सा यान को खड़ा किया गया हो. यदि उसे किसी अलग तरीके से खड़ा किया गया हो, जिससे आपाती समय में उसके संचलन में विलंब होने की संभावना हो, इस संबंध में प्रभारी पदाधिकारी को तुरंत सूचित किया जाए.

v. दुर्घटना राहत गाड़ी के चिकित्सा भाग को अर्थात् चिकित्सा यान और सहायक यान, अलग - अलग खड़ा किया जाए या राहत गाड़ी के साथ ऐसा लगाया जाए कि यदि आवश्यक हो इसे बिना किसी विलंब के शेष रेक से पहले भेजा जा सके.

टिप्पणी : सभी चिकित्सा वाहनों को ऐसा तैयार किया जाए, जैसा कि जब उन्हें दुर्घटना स्थल पर भेजा जाता है, उनके लिए कोई गति प्रतिबंध न हो. आगे, गाड़ी परीक्षक सुनिश्चित करें कि इन वाहनों के सभी बेयरिंग आदि अच्छी कार्यचालन की स्थिति में हो.

604.2 स्केल - II – उपस्कर :

i. दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर स्केल - II की व्यवस्था चुने गए स्टेशनों में की जाती हैं, जहां दुर्घटना राहत गाड़ी उपलब्ध नहीं होती हो. उन्हें हर 80 से 100 कि.मी. के बीच रखा जाता है और विशेषकर जहां रेलवे अस्पताल या स्वास्थ्य यूनिट होता हो. सामान्यतया स्केल - I उपस्कर स्टेशन के दोनों ओर कम से कम एक स्केल - II उपस्कर रखा जाता है, ताकि बड़े दुर्घटनाओं के मामले में कम से कम एक दुर्घटना स्थल तक तत्काल पहुंच सके.

ii. उपस्कर को, जिसमें अब दुर्घटना के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट (पी ओ एम के ए) के तीन सेट हों और अतिरिक्त वस्तुएं हों, स्टेशन मास्टर/उप स्टेशन अधीक्षक के नियंत्रणाधीन रखें और स्टेशन भवन के बगल में ऊंचे वाले कंक्रीट प्लैटफार्म पर (ताकि इसका निचला भाग फर्श को नहीं स्पर्श कर सकता) स्थित अलग कमरे में मुख्य चिकित्सा निदेशक द्वारा यथा अनुमोदित उपयुक्त आकार और मानक विशिष्टियों की सुवाह्य पेटियों में रखा जाए. यदि आवश्यक हो, इस प्रयोजन के लिए एक कमरे का विशेष रूप से निर्माण किया जाए. इस कमरे को दोनों ओर अलग से प्रवेश और निकास हो तथा इस व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए, जैसा कि गाड़ी में पेटियों का लदान आसानी से हो सके. स्केल-II उपस्कर रखी गयी पेटियों का शीघ्र परिवहन और लदान तथा उतरान के लिए एक व्हील बैग की व्यवस्था भी की जाए.

iii. इस उपस्कर का उपयोग केवल बड़े दुर्घटनाओं के लिए ही किया जाए और इसे कोई डाक्टर या अर्हता प्राप्त प्रथमोपचार करने वालों द्वारा डाक्टरों के पर्यवेक्षण में उपयोग किया जाए. सामान्यतया इसका उपयोग छोटी दुर्घटनाओं के लिए नहीं किया जाए.

604.3 दुर्घटना के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट (पी ओ एम के ए) :

दुर्घटना के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट की वस्तुओं को सड़क/रेल द्वारा सुलभ परिवहन के लिए एक सुविधाजनक सूटकेस में रखा जाए. स्वास्थ्य यूनिटों और पॉली क्लिनिकों में दुर्घटना के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट का एक सेट और उप मंडल अस्पतालों में दो सेट रखे जाएं. मंडल/क्षेत्रीय अस्पतालों में दुर्घटना के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट के तीन सेट कुछ अतिरिक्त वस्तुओं के साथ रखे जाना अपेक्षित है.

604.4 विशेष प्रथमोपचार पेटियां :

i. सभी लंबी दूरी वाली सुपरफास्ट, शताब्दी और राजधानी गाड़ियों में अतिरिक्त वस्तुएं रखी गई विशेष प्रथमोपचार पेटियां उपलब्ध करायी जाए. इन पेटियों में उपलब्ध टैबलेट और इंजेक्शनों का उपयोग कोई अर्हता प्राप्त एलोपैथिक डॉक्टर द्वारा किया जा सकता है, जो रेल गाड़ी में यात्रा कर रहे हो. इसमें उपलब्ध अन्य प्रथमोपचार सामग्री का उपयोग जिसमें पैरासिटमल टैबलेट (सिरदर्द/ज्वर) शामिल हैं. प्रथमोपचार में प्रशिक्षित व्यक्ति द्वारा किया जा सकता है.

ii. इन पेटियों को गाड़ियों में गाड़ी अधीक्षकों के नियंत्रण में रखा जाए, जो इन पेटियों को अस्पतालों/स्वास्थ्य यूनिटों से समय - समय पर फिर से भराने के जिम्मेदार हैं.

iii. उन गाड़ियों में, जहां गाड़ी अधीक्षक/अधीक्षकों की तैनाती नहीं की गई/उपलब्ध नहीं हैं, इन पेटियों को विभागीय पैंट्री कार प्रबंधकों के पास रखा जाए, जो उसी तरह दवाओं को रेलवे अस्पतालों से फिर से भराने के लिए जिम्मेदार है.

iv. उपर्युक्त गाड़ियों में पैंट्री कार प्रबंधकों के साथ रखी गई पेटियां, गार्ड के साथ उपलब्ध पेटियों से अतिरिक्त है.

v. इस प्रयोजन के लिए अपेक्षित अतिरिक्त पेटियों और वस्तुओं की सप्लाई रेलवे अस्पतालों से ही की जाए और इस लेखें पर कोई अतिरिक्त बजटीय स्वीकृति नहीं दी जाती है. इन विशेष पेटियों का आकार लंबाई में 46 सें.मी. चौड़ाई में 30 सें.मी. और ऊंचाई में 13 सें.मी. होगा और इनकी बनावट केवल धातु से होनी चाहिए. प्रत्येक रेलवे पर आवश्यक पेटियों की संख्या अधिक से अधिक गाड़ियों में बदलने/अतिरिक्त भविष्य के प्रावधानों के लिए सम्मिलित कुशन के साथ रेकों की संख्या के अनुसार मूल्यांकित की जाए. रेलों पर मुख्य चिकित्सा निदेशक इन पेटियों की अधिप्राप्ति संबंधी कार्रवाई की व्यवस्था भंडार नियंत्रक के जरिए करें.

604.5 प्रथमोपचार पेटी :

i. स्थिर प्रथमोपचार पेटियों को दुर्घटना राहत गाड़ियों के ब्रेक डाउन यानों, स्टेशनों, कारखानों, यार्डों, लोको शेडों और सवारी एवं माल डिब्बा डिपुओं आदि में स्पष्ट स्थान में एक दीवार ब्रैकिट पर लटकाया जाए. इन पेटियों का निर्माण धातु से विशेषकर एल्यूमिनियम से कराया जाए, साथ ही इनके ढक्कन हर साइड में पूरी तरह से नीचे तक फिट किया हुआ हो, ताकि धूल रहित हो सके और इसे सुलभ रूप से ले जाने के लिए एक हैंडल हो या कैनवास स्ट्रैप हो. इन पेटियों का सही आकार और नमूने मुख्य चिकित्सा निदेशक द्वारा जारी मानक आकार के अनुसार होना चाहिए.

ii. यात्री गाड़ियों के गार्ड के लिए प्रथमोपचार पेटियां सेंट जॉन एंबुलैंस असोसियेशन आफ इंडिया द्वारा निर्धारित मानक आकार के अनुसार और वस्तुएं पैरा 619.1 में बताए अनुसार होनी चाहिए. ये पेटियां गार्डों के व्यक्तिगत उपस्कर के रूप में हों तथा उनके द्वारा अपने गार्ड - पेटियों में ले जाया जाएं.

iii. उपनगरीय गाड़ियों के गार्डों की प्रथमोपचार पेटियों को सुसंहत रखें और ये आकार में छोटे हों. उनके साथ कैनवास स्ट्रैप की व्यवस्था हो, ताकि उन्हें कंधों पर रखकर ले जाया जा सके.

iv. औद्योगिक अधिनियम के अंतर्गत संबंधित राज्य सरकार द्वारा निर्धारित नियमों का पालन करने के लिए कारखानों में उपलब्ध प्रथमोपचार पेटियों के उपस्कर और मानक प्रथमोपचार पेटियों के उपस्करों में अंतर होता है, यदि ये रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए नियमों से अलग होता हो.

v. गैंगमेन के लिए प्रथमोपचार पेटी का निर्माण एल्यूमिनियम या मेटालिक से किया जाए, जिसे जंग लगने की संभावना नहीं है. मजबूत लकड़ी पेटियों को, जहां कहीं उनका उपयोग किया जाता है, तब तक बनाए रखा जाए,जब तक कि कि वे उपयोग के लायक हो. उन्हें केवल एल्यूमिनियम की पेटियों द्वारा ही बदला जाए.

vi. प्रथमोचार पेटी में रखे गए उपस्कर केवल प्रथमोपचार करने के लिए ही है और इनका उपयोग प्रथमोपचार में अर्हता प्राप्त व्यक्तियों द्वारा ही किया जाए. मालगाड़ी के गार्डों के लिए प्रथमोपचार पेटी की व्यवस्था नहीं की जाने पर भी ऐसी गाड़ियों के गार्ड और लोको पायलट को प्रथमोपचार में प्रशिक्षण पाना अपेक्षित है, ताकि हैमरेज को रोकने, फ्रैक्चर हुए अंगों के साथ व्यक्तियों को भेजने आदि जैसे बचाव उपायों को दुर्घटना स्थल पर ही किया जा सके.

604.6 चिकित्सा राहत गाड़ी (एम आर टी) और चिकित्सा उपस्कर की चाबियों का अनुरक्षण (नियम 704 आर एम एम):

604.6.1 स्केल - I उपस्कर —

चिकित्सा यान के विभिन्न बाहर के दरवाजों के तालों की चाबियां डुप्लिकेट में हो, जिसमें एक सेट स्टेशन मास्टर के पास दूसरी सेट स्टेशन के प्रभारी चिकित्सा अधिकारी के पास, जहां वाहन को रखा जाता है. दोनों चाबियों के मामले में पहचानने के लिए उपयुक्त रूप से चिह्नित किया जाए और स्टेशन के स्टेशन मास्टर और प्रभारी चिकित्सा अधिकारी द्वारा विधिवत् सील कराते हुए सामने शीशा लगी पेटी में रखी जाएं. चाबी पेटी को संबंधित कार्यालयों में एक स्पष्ट स्थान पर रखा जाए. चिकित्सा यान के अंदर के सभी तालों की चाबियों के एक सेट को चिकित्सा यान के अंदर रखी गई सामने शीशा लगी पेटी में मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा विधिवत् सील कराते हुए सुरक्षित रखा जाए. दूसरे सेट को अस्पताल में एक स्पष्ट स्थान पर लगी पेटी में उनकी अभिरक्षा में रखा जाए.

604.6.2 स्केल - II उपस्कर —

स्केल - II उपस्कर पेटियों के साथ तालों और चाबियों की व्यवस्था नहीं की जाती है, किन्तु उस इन्हें सेक्शन के प्रभारी चिकित्सा अधिकारी द्वारा सील कराकर रखा जाए. स्केल - II चिकित्सा उपस्कर रखे गए कमरे को तालाबंद किया जाए और डूप्लिकेट चाबियां उपलब्ध कराएं. एक चाबी ड्यूटी स्टेशन मास्टर के पास और दूसरी चाबी प्रभारी चिकित्सा अधिकारी के पास रखी जाएं. दोनों चाबियों के मामले में पहचानने के लिए उपयुक्त रूप से चिह्नित किया जाए और स्टेशन मास्टर या चिकित्सा अधिकारी द्वारा जैसा भी मामला हो, विधिवत् सील कराकर सामने शीशा लगी पेटी में रखी जाए और संबंधित कार्यालयों में एक स्पष्ट जगह पर लगाया जाए.

604.6.3 सहायक यान : सहायक यान के तालों की चाबियां ड्यूप्लिकेट में होनी चाहिए. चाबियों का एक सेट स्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में और दूसरा सेट स्टेशन के गाड़ी परीक्षक के पास रखा जाए. इन चाबियों को संबंधित पदाधिकारियों के कार्यालय में लगी हुई सामने शीशा लगी मुहरबंद पेटी में सुरक्षित रखा जाए. सहायक यान के अंदर के तालों की चाबियां भी डूप्लिकेट में होनी चाहिए. चाबियों का एक सेट गाड़ी परीक्षक द्वारा विधिवत् मोहरबंद कराकर सहायक यान के अंदर लगी हुई सामने शीशा लगी पेटी में सुरक्षित रखा जाए और दूसरे सेट को स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक के पास रखा जाए.

604.6.4 प्रथमोपचार पेटी —

i. स्टेशनों, मार्शिलिंग यार्डों, कारखानों, लोको शेडों, सवारी तथा माल डिब्बे डिपुओं आदि जैसे स्थिर स्थानों में उपयोग करने के लिए प्रथमोपचार पेटियों को प्रभारी ड्यूटी स्थानीय पर्यवेक्षक के अधीन रखा जाए.
ii. यात्री गाड़ी गार्डों के साथ रखी हुई प्रथमोपचार पेटियों के लिए चाबियां नहीं होगी.
iii. विशेष प्रथमोपचार पेटियों को मोहरबंद कर रखा जाए. यदि तालाबंद हो, चाबियां गाड़ी अधीक्षक या पैंट्रीकार प्रबंधक के साथ जैसा भी मामला हो, उपलब्ध होनी चाहिए.

605 चिकित्सा राहत उपस्कर (स्केल -I और स्केल - II) रखे गए स्टेशन :

605.1 चिकित्सा राहत गाड़ियों (स्केल - I) का स्थान और संरचना :

(बड़ी लाइन)

क्र. सं.	स्थान	स्केल	संरचना
सिकंदराबाद मंडल			
1.	सिकंदराबाद	I	स्वनोदित दुर्घटना राहत चिकित्सा गाड़ी (एसपीएआरएमटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
2.	काजीपेट	I	चिकित्सा गाड़ी चिकित्सा यान, सहायक यान

विजयवाडा मंडल			
1.	विजयवाडा	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
2.	राजमंड्री	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
3.	बिट्रगुंटा	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
गुंतकल मंडल			
1.	धर्मावरम	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
2.	रेणिगुंटा	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
3.	गुंतकल	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
हैदराबाद मंडल			
1	निजामाबाद	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
नांदेड मंडल (ब.ला.)			
1.	पूर्णा	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान
नांदेड मंडल (मी.ला.)			
1.	अकोला	I	चिकित्सा राहत गाड़ी (एमआरटी) चिकित्सा यान, सहायक यान

605.2 दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर (स्केल - II)

सिकंदराबाद मंडल		**हैदराबाद मंडल**	
क्र.सं.	**स्थान**	1.	महबूबनगर
1.	बेल्लमपल्ली	2.	निजामाबाद
2.	डोर्नकल	**नांदेड मंडल**	
3.	परली वैजनाथ	1.	जालना
4.	विकाराबाद	2.	किनवट
विजयवाडा मंडल		**गुंतकल मंडल**	
1.	गूडूर	1.	कड़पा
2.	ओंगोल	2.	रायचूर
3.	एलूरू	3.	नंदलूर
4.	तुनि	4.	मदनपल्ली रोड
5.	भीमवरम	5.	कदिरी
गुंटूर मंडल			
1.	नडिकुडि		
2.	नंद्याल		

i. स्केल - I उपस्कर रखे गए चिकित्सा यान पर "चिकित्सा राहत चिकित्सा उपस्कर" और सफेद पृष्ठ भूमि पर एक रेडक्रास चिह्नित किया जाए, जिसके प्रत्येक क्रास यूनिट की लंबाई 60 सें.मी. और चौ़ड़ाई 15 सें. मी. हो.

ii. स्केल - II उपस्कर रखे गए विशेष कमरे को उपर्युक्त खंड (i) में बताए अनुसार सफेद पृष्ठ भूमि पर एक रेड क्रास द्वारा कम से कम दो पार्श्वों पर चिह्नित किया जाए.

iii. स्केल - I और स्केल - II उपस्कर संबंधी संगणना की सूची की प्रति को क्रमशः चिकित्सा यान और विशेष कमरे में दीवार के भीतर सुलभ संदर्भ के लिए प्रदर्शित किया जाए.

605.3 चिकित्सा राहत गाड़ियों को खड़ा करना और उनका अनुरक्षण :

i. चिकित्सा राहत गाड़ी को, जिसमें चिकित्सा यान और सहायक यान एक दूसरे के साथ युग्मित होते हैं. एक साइडिंग के यातायात यार्ड में खड़े किए जाए, जिसे दोनों दिशाओं में शीघ्र निपटान करने के लिए विशेषत: दोनों सिरों पर प्रवेश/निकास हो. चूंकि चिकित्सा और सहायक यानों को चिकित्सा राहत गाड़ी की मांग संबंधी आदेश आने के 15 मिनट के अंदर स्टेशन से निकालना अनिवार्य होता है, इसे किसी भी परिस्थिति में नहीं रोका जाए/न विलबिंत किया जाए.

ii. ऐसे स्टेशनों में, जहां के कर्मचारी चिकित्सा राहत गाड़ी में उपलब्ध आक्सी - एसटलीन उपस्कर और अन्य पुर्जों के उपयोग के बारे में पूरी तरह से जानकारी रखते हैं, उनसे 15 मिनट की निर्धारित अवधि के अंदर सहायक यान के साथ जाना संभव नहीं होता है. स्टेशन पर उपलब्ध गाड़ी परीक्षण कर्मचारी और गाड़ी प्रकाशन कर्मचारी, जो इन उपस्करों के उपयोग करने में प्रशिक्षित हैं, चिकित्सा राहत गाड़ी के साथ जाए.

iii. चिकित्सा राहत गाड़ियों के लिए नामित लाइनों साइडिंग पर इनके अलावा किसी भी वाहनों को नहीं खड़ा किया जाए.

iv. संबंधित विभागों के सभी अधिकारी सुनिश्चित करें कि चिकित्सा राहत गाड़ियों को हमेशा योग्य स्थिति में रखा जाता है.

v. जिस लाइन पर एमआरटी खड़ी है, उसके पाइंट का सप्ताह में एक बार परीक्षण किया जाना चाहिए और परिणाम संबंधित स्टेशन की स्टेशन डायरी में दर्ज किए जाएं. किसी भी तरह की खराबी को संबंधित रखरखाव कर्मचारियों द्वारा ठीक करवाया जाए. स्टेशन के एसएस को ऊपर बताए अनुसार नियमित परीक्षण सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी है.

605.3.1 पुर्जे और संयंत्र रजिस्टर में प्रविष्टि —

दुर्घटना राहत चिकित्सा यान और स्केल - II उपस्कर कमरे की वस्तुओं को संबंधित मंडल चिकित्सा अधिकारी के पास रखे गए पुर्जे और संयंत्र रजिस्टर में प्रविष्ट किया जाए, जबकि सहायक यान की वस्तुओं को गाड़ी परीक्षक के पुर्जे और संयंत्र रजिस्टर में, जैसी भी स्थिति हो, प्रविष्ट किया जाता हो.

605.3.2 निरीक्षण पुस्तिका —

चिकित्सा यान और स्केल - II उपस्कर कमरे में एक निरीक्षण पुस्तिका उपलब्ध है. इसमें सभी निरीक्षण पदाधिकारी अपनी निरीक्षण टिप्पणी का उल्लेख कर हस्ताक्षर करें. अधिकारियों की निरीक्षण रिपोर्ट की एक प्रति संबंधित चिकित्सा अधिकारियों को और वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी को भेजी जाए. संबंधित चिकित्सा अधिकारी और वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी, उपर्युक्त निरीक्षण रिपोर्टों में बतायी गई अनियमितताओं के अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है.

605.4 चिकित्सा राहत गाड़ी चलाने के लिए निर्धारित समय नीचे बताए अनुसार है : —

क) सिकंदराबाद और विजयवाडा को छोड़कर दूसरे स्टेशनों के लिए

(i)	सीधे भेजने के लिए	15 मिनट	रात और दिन दोनों के दौरान
(ii)	सीधे न भेजने के लिए अर्थात् पहले रनिंग लाइन पर शंटिंग करते हुए	20 मिनट	

ख) सिकंदराबाद जंक्शन स्टेशन के लिए

(i)	सीधे भेजने के लिए	6 - 18 घंटों के बीच 15 मिनट	18 - 06 घंटों के बीच 20 मिनट
(ii)	सीधे न भेजने के लिए अर्थात् पहले रनिंग लाइन पर शंटिंग करते हुए	06 - 18 घंटों के बीच 20 मिनट	18 - 06 घंटों के बीच 20 मिनट

ग) विजयवाडा जंक्शन स्टेशन के लिए

(i)	सीधे भेजने के लिए	20 मिनट	रात और दिन दोनों के दौरान
(ii)	सीधे न भेजने के लिए अर्थात् पहले रनिंग लाइन पर शंटिंग करते हुए	25 मिनट	

यह समय उप मुख्य नियंत्रक गाड़ी निकलने के आदेश से संबंधित संदेश देने के समय से चिकित्सा राहत गाड़ी के प्रेषण के समय तक गिना जाएगा. यह सर्वसंबंधित से सुनिश्चित किया जाए कि एआरटी/एमआरटी के प्रेषण करने में कोई विलंब न हो.

605.5 चिकित्सा राहत यान और स्केल - II उपस्कर का संयुक्त निरीक्षण :

क) चिकित्सा राहत यान और सहायक यान का निरीक्षण महीने में एक बार निम्नलिखित पदाधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से किया जाए :-

- मंडल चिकित्सा अधिकारी
- स्टेशन प्रबंधक
- वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सिगनल व दूर संचार)
- वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व माल डिब्बा)
- वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (विद्युत)

पेटी चाबियां रखी गयी सील को इस निरीक्षण के प्रयोजन के लिए तोड़ा जाए. प्रत्येक निरीक्षण के बाद संबंधित पदाधिकारी इन चाबियों को इस प्रयोजन के लिए रखी गयी पेटी में रखें और पुन: सील करें.

ख) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व माल डिब्बा) स्वयं जांच करें और सुनिश्चित करें कि चिकित्सा यान और सहायक यान यांत्रिकी दृष्टि में अच्छी कार्यचालन की स्थिति में हैं और उसके बाद ही चिकित्सा यान और सहायक यान यांत्रिक रूप से फिट होने के संबंध में प्रमाणित किया जाए. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (विद्युत) स्वयं जांच करें और सुनिश्चित करें कि चिकित्सा यान और सहायक यान के विद्युत संबंधी भाग अच्छी कार्यचालन की स्थिति में है.

ग) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व माल डिब्बा) अग्नि शामक फिटरों के साथ समन्वयन में सुनिश्चित करें कि डीसीपी टाइप अग्निशामक त्रैमासिक निरीक्षण के लिए खुले रखे गए हैं. इनका डिस्चार्ज के जरिए वार्षिक परीक्षण किया जाए. इन अग्निशामकों का अग्नि दाब का परीक्षण प्रति वर्ग इंच 350 एल बी एस के दाब परीक्षा तक हर दो वर्षों में एक बार किया जाए. उन्हें सुनिश्चित करना होगा कि इन अग्नि शामकों को हर समय में अच्छी कार्यचालन की स्थिति में रखा जाता है और अतिरिक्त रीफिल्स उपलब्ध है.

घ) मंडल चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा उपस्कर की जांच करें और मरम्मत करने के लिए अयोग्य और क्षतिग्रस्त पायी गई वस्तुओं को तत्काल बदलने की कार्रवाई करें. वे सुनिश्चित करें कि उपयोग करने की अवधि समाप्त की तारीख चिह्नित वस्तुओं को उस तारीख से पहले ही बदला जाता है. सभी दूध टिन, चाय और कॉफी आदि को उपयोग करने की अवधि समाप्त होने से पहले ही बदला जाए. बदलने के बाद पुराने दूध टिनों, चाय और काफी को मंडल मुख्यालय में उपयोग करने या बेकार ठहराने के लिए, जैसी भी स्थिति हो, भेजा जाए. चिकित्सा अधिकारी महीने में एक बार स्केल - II उपस्कर की जांच करें.

च) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सिगनल व दूर संचार), महीने में एक बार सुवाह्य टेलीफोन उपस्कर की बारीकी से जांच की जाए और सुनिश्चित करें कि यह अच्छी कार्यचालन की स्थिति में है तथा आपाती के समय में उपयोग करने के लिए तैयार है. इसके बाद यान में उपलब्ध रजिस्टर में प्रविष्टि करें. वे यह भी सुनिश्चित करें कि अन्य विभागों के कर्मचारी, जिन्हें सुवाह्य टेलीफोन उपस्कर का उपयोग करने के लिए बुलाया गया, इस कार्य को करने के लिए सक्षम हो.

छ) प्रत्येक मासिक निरीक्षण के बाद पदाधिकारियों द्वारा उनके अपने संबंधित मंडल अधिकारियों/वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारियों/मंडल संरक्षा अधिकारियों को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करें, जिसमें यह उल्लेख हो कि चिकित्सा और सहायक यान की जांच की गई और पायी गई खराबियों और कमियों के बारे में टिप्पणी लिखी गयी और निवारण कार्रवाई की गई. संबंधित चिकित्सा अधिकारी और वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी उपर्युक्त निरीक्षण रिपोर्ट में बताई गई अनियमितताओं के अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं.

605.6 मंडल मुख्य चिकित्सा अधीक्षक द्वारा स्केल - I और स्केल - II चिकित्सा उपस्कर का निरीक्षण : मंडल चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा यान में रखे गए स्केल - I उपस्कर की जांच तीन महीनों में एक बार और स्टेशनों में स्केल - II उपस्कर की जांच छ: महीने में एक बार करें तथा यदि आवश्यक पाया जाता हो, तो यह देखने के लिए ऐसी कार्रवाई की जाए कि उपलब्ध उपस्कर अपेक्षित स्तर का है और अच्छी कार्यचालन की स्थिति में है.

605.7 चिकित्सा राहत गाड़ी को परीक्षण के तौर पर चलाना :

जैसा कि ऊपर बताया गया है, यांत्रिक और विद्युत विभाग पर ही चिकित्सा यान और सहायक यान के क्रमश: यांत्रिक और विद्युत फिटिगों के उचित अनुरक्षण की जिम्मेदारी होगी. इसके अलावा यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी बेयरिंग आदि अच्छी कार्यचालन की स्थिति में है, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व माल डिब्बा), चिकित्सा यान और सहायक यान को मंडल चिकित्सा अधिकारी के परामर्श से आवधिक रूप से परीक्षण के तौर पर एक पैसेंजर गाड़ी के साथ कम से कम चार माहों में एक बार समीपवर्ती जंक्शन स्टेशन तक,

जहां पर इसे अलग कर वापस लाया जाता हो, बाहर ले जाने की व्यवस्था करें. इसे वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियरी (सवारी व माल डिब्बा) और स्टेशन प्रबंधक द्वारा नियंत्रण और मंडल मुख्य चिकित्सा अधीक्षक के परामर्श से किया जाए.

टिप्पणी : चिकित्सा यान के संचलन संबंधी विवरण स्टेशन प्रबंधक द्वारा संबंधित मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा तत्काल सूचित किया जाए.

605.8 चिकित्सा तहत यानों में पानी का ड्रम :
चिकित्सा यान में रखे गए पानी के ड्रमों को वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व माल डिब्बा) द्वारा ब्रिम स्तर तक हमेशा पानी से भरकर रखा जाए. पानी का क्लोरिनीकरण मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा किया जाए, यदि पानी का क्लोरिनीकरण पहले से नहीं किया गया हो. ड्रमों को उनमें ब्रिम स्तर तक पानी भरने से होने वाले जंग से बचाएं.

606 मंडल अधिकारियों द्वारा पूरी दुर्घटना राहत मशीनरी का संयुक्त निरीक्षण : संपूर्ण दुर्घटना राहत मशीनरी का पूरी तरह से अर्थात् चिकित्सा राहत गाड़ी, दुर्घटना राहत गाड़ी और क्रेन विशेष यांत्रिक और इंजीनियरी पुर्जों का यान को भी मिलाकर एक समिति द्वारा कम से कम छह महीनों में एक बार निरीक्षण किया जाए, जिसमें वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी, वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/मंडल इंजीनियर, वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर/मंडल यांत्रिक इंजीनियर, वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर/मंडल विद्युत इंजीनियर, वरिष्ठ मंडल सिगनल व दूर संचार इंजीनियर/मंडल सिगनल व दूर संचार इंजीनियर और वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी/मंडल चिकित्सा अधिकारी हों और मंडल रेल प्रबंधक को निरीक्षण के परिणाम संबंधी संयुक्त रिपोर्ट प्रस्तुत करें. वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी इस समिति के सचिव के रूप में कार्य करेंगे और आवधिक बैठकें आयोजित करने तथा मंडल रेल प्रबंधक को संयुक्त रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए जिम्मेदार होंगे. केवल नीति, उपस्कर में परिवर्तन या स्टेबलिंग की व्यवस्था करने से संबंधित मामले, यदि हों, तो मंडल रेल प्रबंधक मुख्य संरक्षा अधिकारी को आदेशों के लिए संपर्क करेंगे. अन्य सभी मामलों में वे कार्रवाई करेंगे. संयुक्त निरीक्षण की गई तारीख दर्शाने वाला समेकित विवरण मंडल रेल प्रबंधक द्वारा मुख्य संरक्षा अधिकारी को छह महीनों की अवधि समाप्त होने के बाद के महीने के अंत तक प्रस्तुत किया जाए.

607 मंडल रेल प्रबंधक द्वारा दुर्घटना के मामले में चिकित्सा सहायता अपेक्षित सूचना के प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्रवाई : दुर्घटना के मामले में चिकित्सा सहायता अपेक्षित सूचना नियंत्रण द्वारा या साइरन बजाते हुए प्राप्त होने पर नियंत्रण से या स्टेशन मास्टर से दुर्घटना का सही प्रकार, घायल व्यक्तियों की संभावित संख्या आदि के बारे में तसल्ली कर लेंगे. वे इस प्रयोजन के लिए रखी गई पुस्तिका में इन सभी विवरण संक्षिप्त में संदेश के प्राप्त होने की तारीख एवं समय सहित नोट करेंगे.

608 मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई, जहां कोई विशेष चिकित्सा राहत उपकरण की व्यवस्था नहीं है :

क) स्वास्थ्य यूनिट का चिकित्सा अधिकारी, जहां विशेष चिकित्सा राहत उपस्कर की व्यवस्था है, उपलब्ध शीघ्रातिशीघ्र परिवहन के जरिए दुर्घटना स्थल तक तुरंत पहुंचे. साथ ही उसी समय पर निकटतम स्टेशन के मंडल चिकित्सा अधिकारी को, जहां विशेष चिकित्सा राहत उपस्कर की व्यवस्था है, उनसे पहले उपलब्ध परिवहन के जरिए दुर्घटना स्थल पहुंचने के लिए कहते हुए संदेश भेज दें और उनसे यह भी कहे कि वे भी दुर्घटना स्थल पहुंच रहे हैं.

ख) मंडल चिकित्सा अधिकारी अपने साथ चिकित्सा बैग/पीओएमकेए और उनके स्वास्थ्य यूनिट के लिए सप्लाई की गई आपाती पेटी को साथ में ले जाएं.

608.1 उस स्थान के मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई, जहां स्केल = II चिकित्सा उपकरण उपलब्ध है :
उस स्थान के मंडल चिकित्सा अधिकारी, जहां स्केल - II चिकित्सा उपकरण व्यवस्था है, पहले उपलब्ध परिवहन के जरिए अपने साथ संपूर्ण स्केल - II उपस्कर, यदि संभव हो. दुर्घटना स्थल पर ले जाएं. यदि पहले उपलब्ध परिवहन के जरिए अपने साथ संपूर्ण स्केल - II उपस्कर ले जाना संभव नहीं होता हो, वे अपने साथ जितना हो सके उतना यथा संभव ले जाएं और स्टेशन मास्टर के साथ शेष उपस्कर अगले उपलब्ध परिवहन के जरिए अर्थात् गाड़ी, ट्राली, मोटर कार आदि में भेजने की व्यवस्था करें. वे अपने साथ अपना चिकित्सा बैग और स्वास्थ्य यूनिट में उपलब्ध आपाती पेटी को भी ले जाएं.

608.2 उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा, जहां स्केल - II चिकित्सा उपस्कर उपलब्ध है, किन्तु कोई मंडल चिकित्सा अधिकारी नहीं है, की जाने वाली कार्रवाई : ऐसे स्टेशनों में, जहां स्केल - II उपस्कर उपलब्ध है किन्तु कोई मंडल चिकित्सा अधिकारी नहीं है, स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि स्टेशन में उपलब्ध कतिपय प्रथमोपचारों के साथ पहले उपलब्ध परिवहन के जरिए उपस्कर का संचलन हो. इस उपस्कर को ले जाने वाली गाड़ी के गार्ड या ले जाने वाला व्यक्ति, जो भी हो, जिन्हें अन्य परिवहन के जरिए इस उपस्कर ले जाने का कार्य दिया गया है. यह देखें कि उपस्कर कोई भी चिकित्सा अधिकारी या मंडल चिकित्सा अधीक्षक या स्थानीय डाक्टर को उपस्कर सौंपा जाता है, जो दुर्घटना स्थल पर उपस्थित हो.

609 सभी दुर्घटनाओं में आवश्यक माना गया उपस्कर :

निम्नलिखित उपस्कर किसी भी दुर्घटना में पूरी तरह से आवश्यक माने गए हैं :-

क) पेट्रोमैक्स और हरिकेन लेटर्न, यदि दुर्घटना रात में घटी हो या राहत कार्य रात में करना पड़ता हो.

ख) मौसम के आधार पर कैनवास शेल्टर

ग) प्रथम फील्ड ड्रेसिंग के साथ हैवरसैक आदि, हमेशा ले जाएं और

घ) स्प्लिंट

610 मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा जहां एम आर टी की व्यवस्था है की जाने वाली कार्रवाई:

क) ऐसे स्थान पर मंडल चिकित्सा अधिकारी, जहां चिकित्सा और सहायक यान उपलब्ध हैं, स्टेशन में आवश्यक व्यक्तियों को तत्काल एकत्रित करें और स्टेशन मास्टर को चिकित्सा और सहायक यान तथा उनके कर्मचारियों के साथ दुर्घटना स्थल तक पहुंचने के लिए तैयार रहने से संबंधित सूचना दें. स्टेशन मास्टर तुरंत कंट्रोल को सूचित करें. चिकित्सा और सहायक यान तथा कर्मचारियों को दुर्घटना स्थल तक पहुंचाना यातायात विभाग की जिम्मेदारी है. मंडल चिकित्सा अधिकारी अपने काम उनका लाइन पेटी, चिकित्सा बैग और उन्हें दी गई आपाती पेटी भी ले जाएं.

ख) किसी भी यांत्रिक कर्मचारी को चिकित्सा और सहायक यानों को चलाने के लिए विशेष रूप से नियुक्त नहीं करेंगे, किन्तु दुर्घटना में चिकित्सा और सहायक यानों की आवश्यकता के बारे में पता चलने पर विद्युत कर्मचारियों को मिलाकर प्लैटफार्म में ड्यूटी पर उपलब्ध सभी गाड़ी परीक्षण कर्मचारियों को भी वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व मालडिब्बा) को तत्काल रिपोर्ट करने के लिए भेजें, जो स्टेशन मास्टर के साथ संपर्क बनाए रखेंगे और यदि अपेक्षित हो, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सवारी व मालगाड़ी) या उनकी अनुपस्थिति में उनकी सहायक को भेजें, साथ ही सुवाह्य जनरेटर आदि के प्रचालन के लिए सहायक यान हेतु चिह्नित कतिपय सवारी डिब्बा और मालडिब्बा कर्मचारी और विद्युत कर्मचारी को भी दुर्घटना स्थल तक चिकित्सा राहत गाड़ी में जाने के लिए भेजें.

611 दुर्घटना स्थल पर मंडल चिकित्सा अधिकारी की जिम्मेदारी :

क) दुर्घटना स्थल को जाने वाले मंडल चिकित्सा अधिकारी उनके साथ स्ट्रेचर बेरर, ड्रेसर और पानी लाने, उपकरणों के उबालने, सुलभ उपयोग के लिए तैयार रखने हेतु सहायक के रूप में उनकी सहायता लेने के लिए जितने भी उपलब्ध हों, ले जाएंगे. इस प्रयोजन के लिए वे अपने पास उनके स्टेशन में उपलब्ध अर्हक प्रथमोपचार व्यक्तियों की सूची रखेंगे और जब कभी अपेक्षित हो, प्रथमोपचार करने वाले व्यक्तियों को पर्याप्त संख्या में और जहां कहीं सेंट जॉन अंबुलेंस ब्रिगेड डिविजन हो, उनमें जितने भी उपलब्ध हों यथा संभव, फार्मसिस्ट को उनके आसन्न पर्यवेक्षक को सूचना देने हेतु सूचित करते हुए ले जाएं. वे, फार्मसिस्ट को घायल व्यक्तियों को प्राप्त करने या जब कभी मांग की जाती है, दुर्घटना स्थल तक अतिरिक्त उपस्कर भेजने के लिए आवश्यक अनुदेश देगा.

ख) दुर्घटना स्थल पहुंचने वाले मंडल चिकित्सा अधिकारी, स्थल तक जाने से पहले, उनके वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी को अपने क्या व्यवस्था की है, इसके बारे में सूचना दें. दुर्घटना स्थल पहुंचने पर वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी को मृत और घायल व्यक्तियों की संख्या, घावों की प्रकृति और चिकित्सा उपचार के लिए की गई व्यवस्था, अपेक्षित किसी अतिरिक्त चिकित्सा सहायता, यदि इसे इसके पहले नहीं की गई हो, के बारे में यथा संभव सूचित करें.

612 मंडल मुख्य चिकित्सा अधीक्षक द्वारा मंडल चिकित्सा अधिकारियों को स्थायी अनुदेश :

मंडल मुख्य चिकित्सा अधीक्षक प्रत्येक अस्पताल और स्वास्थ्य यूनिट के प्रत्येक प्रभारी मंडल चिकित्सा अधिकारी को यह सुनिश्चित करने के लिए स्थायी अनुदेश जारी करें कि मंडल चिकित्सा अधिकारी, जब वे अस्पताल या स्वास्थ्य यूनिट से बाहर रहने पर उनके पता - ठिकाने के बारे में उनके कर्मचारियों को सूचना दी है या नहीं और इसके लिए कि यदि मंडल चिकित्सा अधिकारी स्वयं दुर्घटना स्थल पर तुरंत नहीं पहुंचते हो, निकटतम अस्पताल या स्वास्थ्य यूनिट के मंडल चिकित्सा अधिकारी स्थिति के बारे में तत्काल सूचना दे सके. अस्पताल या स्वास्थ्य यूनिट में रहने के लिए अपेक्षित कर्मचारियों के बारे में भी उल्लेख किया जाए.

613 दुर्घटना स्थल पर जाने वाले मंडल चिकित्सा अधिकारी की जिम्मेदारी :

क) मंडल चिकित्सा अधिकारी पहले उपलब्ध गाड़ी में चिकित्सा राहत उपस्कर तथा आवश्यक कर्मचारी को अपने साथ लेकर दुर्घटना स्थल पर जाएं. वे दुर्घटना संदेश में दिए अनुसार या कंट्रोल से प्राप्त सूचना के अनुसार घायलों का अनुमान से बगल वाले मंडल से सहायता लेना या नहीं इस पर निर्णय लेगा. यदि सहायता अपेक्षित हो, वे निकटतम मंडल चिकित्सा अधिकारी, मुख्य चिकित्सा अधिकारी और दुर्घटना स्थल के निकटतम सिविल या अन्य अस्पतालों के निकटतम प्रभारी चिकित्सा अधिकारी को शीघ्र उपलब्ध परिवहन के जरिए आवश्यक मांग करें. दुर्घटना स्थल पहुंचने पर, वे चिकित्सा उपचार प्राप्त करने के बाद दुर्घटना स्थल से निकटतम अस्पतालों को घायलों को हटाने की व्यवस्था यथा संभव करें. यातायात और अन्य विभागों के अधिकारी घायलों को निकालकर मलबा हटाने या अन्य कार्य करते हुए दुर्घटना स्थल से घायलों को यथा संभव हटाने में और मुख्य चिकित्सा अधिकारी और अन्य मंडलों के मंडल चिकित्सा अधिकारियों और अन्य को संदेश भेजने में मंडल चिकित्सा अधिकारी को अपने प्रयत्नों में हर संभव सहायता करें.

ख) यदि मंडल चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा यान या उपस्कर या कर्मचारी से सबसे पहले मोटर कार द्वारा दुर्घटना स्थल पहुंच सकता हो तो, वे ऐसा जाने से पहले दूसरे विभाग के अधिकारी को या उनके अधीनस्थ कर्मचारी को चिकित्सा उपस्कर भेजने से संबंधित व्यवस्था करने के लिए नामित करें.

ग) दुर्घटना स्थल पर पहुंचने वाले चिकित्सा अधिकारी मोटर मेन/लोको पायलट या दुर्घटना ग्रस्त गाड़ियों के सुरक्षित चालन के साथ जुड़े किसी दूसरे कर्मचारी की आल्कोहालिक परीक्षा लेने की आवश्यकता पर विचार करें, क्योंकि यह उनकी प्राथमिक ड्यूटी है.

614 ड्रेसिंग स्टेशन और अस्थायी अस्पताल खोलना :

क) दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठ चिकित्सा अधिकारी ड्रेसिंग स्टेशन खोलने के लिए स्थल का निर्णय लेंगे और विशेषकर उन कर्मचारियों को ही नियुक्त करें, जिन्हें इस कार्य में उनकी सहायता करने के लिए प्रथमोपचार में अर्हता प्राप्त हो. इस ड्रेसिंग स्टेशन को सुविधाजनक स्थान पर रखा जाए और उसमें यदि पर्याप्त कर्मचारी हों, ऐसे दो स्टेशन भी खोले जाएं, जहां मलबे से स्ट्रेचर द्वारा घायलों की ड्रेसिंग की जाती है. दुर्घटना चिकित्सा उपस्कर में उपलब्ध टार्पालिग और बांस के खंभे को इन स्टेशनों को स्थापित करने के लिए उपयोग किया जाए. यदि दुर्घटना दिन के दौरान घटित होती हो, स्थापित किए गए प्रथमोपचार स्टेशनों को लाल झंडी द्वारा और रात के दौरान लाल बत्ती द्वारा चिह्नित किया जाए. स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठ इंजीनियरी पदाधिकारी, चिकित्सा कर्मचारियों के मार्ग दर्शन में स्ट्रेचर बेररों के रूप में कार्य करने के लिए पर्याप्त श्रमिक उपलब्ध होना सुनिश्चित करने के जिम्मेदार हैं.

टिप्पणी : अत्यंत आवश्यकता के मामले छोड़कर, दुर्घटना स्थल पर कोई परिचालनिक कार्यविधि का पालन न किया जाए.

ख) यदि अस्थायी अस्पताल खोलने के लिए यह आवश्यक पाया जाता हो और यदि दुर्घटना स्टेशन में या स्टेशन के परिवेश में घटती हो, तो मंडल चिकित्सा अधिकारी किसी अल्पाहार गृह, प्रतीक्षालय, संस्थान या ऐसे प्रयोजन के लिए रेलवे से संबंधित अन्य जनता के भवन आदि के लिए अनुरोध करें. हटाने के संबंधित कार्य में तेजी लाना अत्यंत महत्वपूर्ण है और यथा संभव अल्पावधि में अस्पतालों में सभी मामले हटाना चिकित्सा राहत पार्टी का उद्देश्य है. घायलों को किसी रेलवे या गैर रेलवे अस्प्तालों में पहुंचने से पहले प्राधिकारी मामले प्राप्त करने के लिए आवश्यक व्यवस्थाएं करने का अनुरोध करते हुए फोन द्वारा पहले ही सूचित की जाएं.

615 घायलों का उपचार करने वाले चिकित्सा कर्मी :

क) चिकित्सा **कर्मी** की यह ड्यूटी है कि वे घायलों **का तत्काल** उपचार करें और निम्नलिखित डाटा एकत्रित करने में विलंब नहीं किया जाए, जिसके लिए दूसरे विभागों से जिम्मेदार कर्मचारियों, को प्रभारी चिकित्सा अधिकारी के समन्वयन के साथ कार्य करने के लिए नामित किया गया.

i. घायल का अस्थायी और स्थायी पता.
ii. टिकट की तारीख श्रेणी और नंबर और उन स्टेशनों के नाम जिनके बीच इसकी उपलब्धता है.
iii. घायल की आयु, व्यवसाय, उनका ओहदा और यदि संभव हो मासिक आय.

ख) वरिष्ठ चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा राहत उपस्कर में उपलब्ध नोट बुक में घायल का विवरण और तत्स्थान में दिए गए उपचार संबंधी विवरण, जिसमें उन्हें कैसे पहुंचाए गए आदि शामिल हैं, रेकार्ड करने के लिए जिम्मेदार है. यदि यह पाया जाता है कि घायल यात्रियों का उपचार पहले ही सहयात्रियों, जो उनके यान में उपलब्ध प्रथमोपचार उपस्कर से चिकित्सा प्रैक्टिशनरें या गार्डों द्वारा या दुर्घटना स्थल के पास स्थित सिविल चिकित्सा प्राधिकारियों द्वारा या किसी अन्य गैर रेलवे स्वतंत्र व्यक्तियों द्वारा किया गया है, तो उक्त बताए अनुसार ऐसे व्यक्तियों का पूर्ण टिप्पणी प्राप्त करने के लिए पूरी व्यवस्था की जाए. यदि आवश्यक हो, बाद में स्थानीय, सिविल या अन्य अस्पतालों में, जहां घायलों को दाखिल किया गया, एक बार दौरा करें और चिकित्सा प्राधिकारियों से अनुरोध करें कि रेलवे डाक्टर को इस टिप्पणी प्राप्त करने के लिए अनुमति दी जाए. तब घायलों की एक संपूर्ण सूची, घावों आदि के पूरे विवरण के साथ मुख्य चिकित्सा अधीक्षक को या दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा व्यवस्था संबंधी प्रभारी वरिष्ठ चिकित्सा अधीनस्थ को पहले उपलब्ध परिवहन के जरिए सूची भेजी जाए.

ग) विशेषकर दुर्घटना स्थल के सभी विभागों के पदाधिकारी, एक दूसरे के साथ संपर्क रखें और चिकित्सा **कर्मी** तब तक उस स्थान को नहीं छोड़े जब तक कि उन्हें मंडल रेल प्रबंधक या उपस्थित स्थल प्रबंधक द्वारा यह सूचना नहीं प्राप्त होती है कि सभी घायल यात्रियों को मलबें से हटाया गया.

घ) चिकित्सा अधीनस्थ या मंडल चिकित्सा अधिकारी जो दुर्घटना स्थल पर पहले पहुंचते हों, उनका आगमन की सूचना, मुख्य चिकित्सा अधीक्षक को दें और टेलीफोनिक रिपोर्ट भेजें, ताकि मुख्य चिकित्सा अधीक्षक को घायल आदि की संख्या और मुख्य चिकित्सा अधिकारी स्वयं दुर्घटना स्थल पहुंचने तक क्या उपचार किया गया, **कि** सूचना मिल सके.

616 मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा चिकित्सा राहत उपस्कर में वस्तुओं को उपयोग के बाद बदलने के लिए निरीक्षण : वस्तुओं के उपयोग के बाद चिकित्सा राहत उपस्कर का निरीक्षण मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा यथा संभव किया जाए और उपयोग की गई वस्तुओं को तत्काल बदलने की व्यवस्था की जाए.

617 स्टेशन मास्टर कंट्रोल आदि की ड्यूटी, जब दुर्घटना के लिए दुर्घटना राहत गाड़ी, दुर्घटना चिकित्सा राहत गाड़ी, क्रेन स्पेशल आदि की आवश्यकता होनी की संभावना हो : दुर्घटना के लिए दुर्घटना राहत गाड़ी, चिकित्सा राहत गाड़ी, क्रेन स्पेशल आदि की आवश्यकता अपेक्षित होने के मामले में नियंत्रित सेक्शनों पर ड्यूटी स्टेशन मास्टर सभी उपलब्ध सूचना देते हुए कंट्रोल को तत्काल सूचना दें. कंट्रोल ऐसी सहायता की व्यवस्था अपेक्षता के अनुसार तुरंत करें. दुर्घटना के संदेश पहुंचने में विलंब होने की संभावना होती हो, कंट्रोल मंडल परिचालन प्रबंधक और अन्य विभागो के अधिकारियों और अधीनस्थों को भी आवश्यक सूचना देने के लिए तत्काल कार्रवाई करें, ताकि चिकित्सा राहत गाड़ी दुर्घटना राहत गाड़ी आदि शीघ्रता से पहुंच सके.

618 दुर्घटना के मामले में कार्रवाई की जाने के संबंध में कर्मचारियों द्वारा नियमित ड्रिल : राहत गाड़ियों की तैयारी तथा शीघ्र चलाने की दृष्टि से हर तिमाही में एक बार आवधिक ड्रिलों को आयोजित करना अपेक्षित है. तथापि यदि उस तिमाही में दुर्घटना के लेखे पर एआरटी/एमआरटी का उपयोग किया गया हो, तो आवधिकता उसी तारीख से गिनी जाएगी. इन मॉक ड्रिलों का उद्देश्य है कि सभी कर्मचारियों के व्यावहारिक ज्ञान की परीक्षा लेना है, जो राहत गाड़ियों को चलाने के साथ - साथ किसी भी दुर्घटना में कार्य करेंगे. दुर्घटना से संबंधित ड्रिल व्यावहारिक हों, क्योंकि अभ्यास से सफलता प्राप्त होती है. प्रशिक्षण और ड्रिलों के परिणाम पर ध्यान देना हमेशा आवश्यक है, ताकि ऐसी किसी घटना की परिस्थितियों के बारे में पता लगाने और निर्धारित ड्रिल को अपनाने में आपाती स्थिति में कर्मचारी की सजगता का पता चल सके. इन दुर्घटना ड्रिलों को संरक्षा अधिकारियों और संरक्षा परामर्शदाताओं के पर्यवेक्षण में आयोजित किया जाए. यह सुनिश्चित करने के लिए इन ड्रिलों के लिए ठीक तरह से योजना बनायी जाए कि इनसे अधिक से अधिक लाभ प्राप्त की जाती है, ताकि विलंब या त्रुटि, यदि कर्मचारियों द्वारा किया गया हो, तो उन्हें नोट कर तत्स्थान अनुदेश दिया जा सकता है. ड्रिलों को आयोजित करते समय यह सुनिश्चित किया जाए कि उन ड्रिलों में केवल संबंधित मंडल रेल कर्मचारी ही भाग ले रहे हैं और पुलिस, सिविल प्राधिकारी, जनता और प्रेस ऐसे मॉक ड्रिलों से भयभीत नहीं होते हो. इन ड्रिलों का सही उद्देश्य यह है कि सभी कर्मचारी, जिन्हें दुर्घटना के मामले में विशेष ड्यूटी सौंपी गई हैं, अपने - अपने से संबंधित ड्युटी में नियमित रूप से अभ्यास करेंगे और उपस्करों की जांच करेंगे, ताकि वासतविक आपाती समय में नि:संदेह अपनी ड्यूटी निभा सके. यांत्रिक, विद्युत, यातायात, सिगनल व दूर संचार, सुरक्षा चिकित्सा, वाणिज्य नागरिक रक्षा के कर्मचारियों को इन मॉकड्रिलों में भाग लेना अपेक्षित है और प्रत्येक की विशेष ड्यूटी सभी को स्पष्ट कर दी जाए तथा सभी ऐसे ड्रिलों के दौरान अभ्यास करें.

क) कर्मचारी निम्नलिखित मदों के संबंध में ड्रिल किया जाए :

i. दुर्घटना राहत गाड़ियों को चलाना.
ii. कंट्रोल को सही सूचना, विशेषत: अपेक्षित सहायता की प्रकृति के संबंध में दी गई या नहीं.
iii. स्टेशन पर आने वाले किसी गाड़ी या किन्हीं गाड़ियों को रोकने के लिए की जाने वाली कार्रवाई.
iv. उपलब्ध चिकित्सा सहायता का पूरा - पूरा उपयोग करना और सेंट जान अंबुलेंस ब्रिगेडों को बुलाना.
v. जनता की वस्तुओं के संरक्षण के लिए यथा संभव व्यवस्था करना.
vi. सक्कर की व्यवस्था के लिए अन्य सहायता.
vii. सुवाह्य टेलीफोन के उपयोग के साथ जानकारी रखे गए कर्मचारी और
viii. सूचना, यदि अपेक्षित हो, बगल वाले स्टेशनों आदि को दी जाए. आयोजित ड्रिलों से संबंधित विस्तृत रिपोर्ट मुख्यालय की संरक्षा शाखा को भेजी जाए.

618.1 मॉक ड्रिल के लिए दिशा निर्देश :

क) आपदा प्रबंधन अनिवार्य रूप से सभी परिस्थितियों में तैयार रहने की आवश्यकता है और उसमें की गई व्यवस्थाओं का मूल्यांकन केवल आवधिक मॉक ड्रिलों के दौरान ही किया जा सकता है.

ख) मॉक ड्रिल एक काल्पनिक दुर्घटना स्थिति का क्रम है, जो संभावित दुर्घटनाओं की जानकारी के स्तर पर तत्काल कार्रवाई के लिए योजना बनाने तथा उनसे निपटने के साधन की जानकारी उपलब्ध कराता है.

ग) उद्देश्य :
i. तैयारी की परीक्षा करने, विस्तृत योजना बनाने और सारे उपस्कर को अच्छी स्थिति में रखना.
ii. परिचालनिक प्रतिक्रिया एकीकृत करने और उस अभ्यास का समग्र कार्यनिष्पादन जानने के लिए.
iii. दुर्घटना बहाली के संबंध में निष्पादन करने के लिए.

छ) मॉक ड्रिल को पैरा सं. 618 के अनुसार कम से कम तीन महीनों में एक बार दिन या रात के दौरान आयोजित किया जाए. ड्रिल को बार - बार उसी समय या सेक्शन में न दोहराएं.

ज) ऐसे ड्रिलों से गाड़ियों के नियमित कार्यचालन में हस्तक्षेप नहीं हो.

झ) यह सुनिश्चित किया जाए कि यात्रा कर रही जनता को किसी भी असुविधा न होती है.

ट) मॉक ड्रिल का आयोजन करने के संबंध में पूरी तरह से गुप्तता तथा गोपनीयता बनायी रखी जाए. मुख्य संरक्षा अधिकारी, महाप्रबंधक, अपर महाप्रबंधक, महाप्रबंधक के सचिव को ऐसे मॉक ड्रिल के बारे में समय रहते हुए सूचना दी जाए.

ठ) मुख्यालय से अनुदेशों या आदेशों के अंतर्गत छोड़कर इस ड्रिल को केवल संबंधित मंडलों तक ही सीमित रखा जाए और बगल वाले मंडलों/रेलों से कोई यातायात अस्वीकार नहीं किया जाए.

ड) मॉक ड्रिल संबंधी परीक्षण एआरएमई/एआरटी के प्रस्थान से समाप्त हो जाते है. तथापि यह आवश्यक माना जाता है, तो मंडल रेल प्रबंधक ए आर एम ई/ए आर टी को मॉक दुर्घटना स्थल तक आगे बढ़ने की अनुमति दें. ऐसे मामलों में यह ड्रिल विभिन्न एजेंसियों के साथ समाप्त हो जाता है, जो अपने फील्ड स्थापना स्थापित करते है और अपना उपस्कर रखते हैं.

ढ) परीक्षण के दौरान, ड्रिल के प्रभारी अधिकारी द्वारा निम्नलिखित पहलुओं पर गहरी निगरानी रखी जाए :-

i) एआरएमई/एआरटी को निर्धारित समय के भीतर चलाना.
ii) स्पेशल गति
iii) कर्मचारी की उपस्थिति
iv) दुर्घटना राहत क्रेन, एच आर डी, एल आर ई और अन्य बचाव उपस्कर की सभहाई.
v) घटनाओं की लागिंग
vi) फील्ड टेलीफोन और संचार नेट वर्क का कार्यचालन.
vii) जनरेटर सेट, प्रकाश उपस्कर आदि का कार्यचालन
viii) प्रथमोपचार में तैयार रहना और चिकित्सा उपकरण की उपलब्धता.

ण) ड्रिल के पूरे होने पर निम्नलिखित का उल्लेख कर मुख्यालय को एक विस्तृत रिपोर्ट 3 दिनों के अंदर भेजी जाए :-

क. एआरटी/एआरएमई का प्रत्युत्तर समय
ख. कर्मचारियों का सजगता और निपुणता
ग. पायी गयी कमियां और आरंभ किए गए निवारण उपाय, यदि हों.
घ. अपेक्षित सहायता.

619. प्रथमोपचार पेटियों और स्ट्रेचरों का रख-रखाव और उनकी भराई :

क) विभिन्न स्थलों में रखी गई प्रथमोपचार पेटियों की सुरक्षित अभिरक्षा की जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिए प्रथमोपचार पेटियों के अनुरक्षण और उनकी भराई हेतु निम्नलिखित कार्यविधि का पालन किया जाए और साथ ही यह सुनिश्चित करने के लिए कि वस्तुएं सूची के अनुसार हैं, ताकि उनके आपाती समय में उपयोग किया जा सके.

ख) सप्लाई की गई प्रथमोपचार पेटियां माइल्ड स्टील या एल्यूमिनियम से निर्मित हैं और ऊपरी भाग पर सफेद पृष्ठभूमि पर लाल से रेड क्रास पेंट किया हुआ रहता है. वस्तुओं की मुद्रित सूची ढक्कन के भीतर की ओर चिपकाई जाती है. इन पेटियों के उपयोग करने वाले विभिन्न विभाग अलग - अलग कूट पहले लगाकर क्रमांक का पालन किया जाए और उन्हें निम्नलिखित अनुसार सुलभ लेखा और पहचान के लिए प्रत्येक पेटी पर पेंट किया जाए :

द.म.रेलवे प्रथमोपचार पेटी नं. आर जे वाई	द.म.रेलवे प्रथमोपचार पेटी नं. लालागुडा कारखाना
द.म.रेलवे प्रथमोपचार पेटी नं. लोको शेड के जेड जे	द.म.रेलवे प्रथमोपचार पेटी नं गैंग नं. आर जे वाई

ग) उपलब्ध प्रथमोपचार पेटियों के प्रकार निम्नलिखित अनुसार है :

(i) ब्रेक डाउन यानों, स्टेशनों कारखानों, मार्शलिंग यार्डों, लोको शेडों, सवारी व मालडिब्बा डिपुओं में उपलब्ध प्रथमोपचार पेटियों में प्रथमोपचार उपस्कर और सभी यात्री गाड़ियों के गार्डों के व्यक्तिगत उपस्कर के रूप में उपलब्ध प्रथमोपचार पेटियां.

(ii) गैंगमैन के लिए प्राथमिक प्रथमोपचार उपस्कर : प्रथमोपचार पेटियों के उक्त प्रकार संबंधी उपस्कर की सूची निम्नलिखित पैरा 619.2 में दी गई है. मामूली घावों के उपचार से संबंधित अनुदेश मदों की सूची लिखित कार्ड में मुद्रित है.

घ) सभी विभागों के लिए प्रथमोपचार पेटियों की अपेक्षित संख्या की आरंभिक सप्लाई चिकित्सा विभाग द्वारा की जाए, जिन्हें मांगपत्र प्रस्तुत किया जाता है. पूर्ण रूप से सज्जित प्रथमोपचार पेटियों की सप्लाई मंडल परिचालन प्रबंधक, मंडल इंजीनियर, मंडल विद्युत इंजीनियर, मुख्य कर्मीदल नियंत्रक आदि की जाएगी. संबंधित विभागों में प्राप्त सप्लाई और विभिन्न यूनिटों को जारी की गई वस्तुओं के लिए एक रजिस्टर रखा जाए. अपेक्षित मात्रा के अनुमान लगाते समय राहत प्रयोजनों के लिए 10% अतिरिक्त मात्रा हेतु मांग की जाए. गार्ड मुख्यालयों या गार्ड अदले - बदले स्टेशन के स्टेशन मास्टर पूल के प्रभारी पदाधिकारी होंगे और अतिरिक्त के रूप में उनके सामान्य अपेक्षताओं के 10% अपने पास रखें. अन्य विभागों के संबंध में प्रथमोपचार पेटियों के लेखा - जोखा रखने और उनकी सुरक्षित अभिरक्षा के लिए विभागीय प्रभारी जिम्मेदार होंगे.

च) प्रथमोपचार पेटियों के प्रभारी अधिकारी को उपयोग की गई वस्तुओं की भराई तीन महीनों में एक बार निकटतम स्वास्थ्य यूनिट से, जिसे पेटी भेजी जानी है, कराने की जिम्मेदारी है.

छ) मेल/एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियों में कार्यरत गार्डों के लिए आवश्यक प्रथमोपचार पेटियों को प्रथमोपचार पेटियों के पूल प्रभारी अधीनस्थ द्वारा गाड़ियों में कार्यरत गार्डों को तीन महीनों में एक बार जारी किया जाए.

ज) गार्ड, पेटी ग्रहण करते समय सुनिश्चित करें कि उसमें वस्तुएं सही हैं और बाद में वस्तुओं के लिए भी जिम्मेदार हैं, क्योंकि इस पेटी को एक व्यक्तिगत उपस्कर के रूप में अपने लाइन पेटी में ले जाने के लिए जारी किया जाता है. प्रत्येक प्रथमोपचार पेटी के साथ एक घाव कार्ड उपलब्ध है. जब किसी घायल को प्रथमोपचार करने के लिए किसी वस्तु का उपयोग किया जाता है, तो गार्ड घाव कार्ड पर रेकार्ड करें, जिसमें गाड़ी का नंबर, घायल यात्री का नाम, टिकट नंबर, घावों का विवरण और उपयोग की गई वस्तु का नाम तथा उसकी मात्रा के बारे में उल्लेख हों. ये सभी विवरण प्रथमोपचार करने के तत्काल बाद रेकार्ड करें, ताकि वस्तुओं का सही लेखा - जोखा किया जा सके. निरीक्षण पदाधिकारी जब कभी निरीक्षण करते हैं, उनकी अभ्युक्तियां घाव कार्ड पर की जाए. पूल के प्रभारी पदाधिकारी से गार्ड मद/मदों का भराई कराएं. उनके मुख्यालय को छोड़कर शेष स्टेशनों में निकटतम स्वास्थ्य यूनिट से भराई करें. निकटतम स्वास्थ्य यूनिट से भराई प्राप्त करते हुए हमेशा पूरी रूप से सज्जित स्पेअर पेटियां रखे जाना देखने की जिम्मेदारी पूल के प्रभारी पदाधिकारी की होगी. वे रीफिल आदि की कतिपय मात्रा के स्टाक को भी रखें, ताकि तत्स्थान प्रथमोपचार पेटियों की भराई की जा सके.

झ) गार्ड या किसी अन्य व्यक्ति, जिन्हें प्रथमोपचार पेटी जारी की जाती है, पेटी में रखी गयी वस्तुओं के लिए जिम्मेदार हैं.

ट) स्वास्थ्य यूनिट के प्रभारी मंडल चिकित्सा अधिकारी जब कभी उन्हें प्रथमोपचार पेटियां भेजी जाती है, उनमें रखी गई वस्तुओं की जांच करने के लिए जिम्मेदार है और यह देखने के लिए भी जिम्मेदार है कि वस्तुएं सही हैं और धूल रहित हैं तथा उन वस्तुओं को, जो कार्यचालन की स्थिति में नहीं हैं, नई वस्तुओं से बदल गया है. कम पायी गयी वस्तुओं की भराई की जाए और घाव कार्ड में इसका उल्लेख किया जाए. पेटी को इसे लाने वाले के हाथ में सौंपा जाए.

ठ) मंडल चिकित्सा अधिकारी भी अपने क्षेत्राधिकार में स्टेशनों, शेडों, सवारी व माल डिब्बा डिपुओं, कारखानों आदि पर विशेषत: गार्डों के साथ यह सुनिश्चित करने के लिए महीने में एक बार सभी प्रथमोपचार पेटियों की जांच आवधिक रूप से की जाए कि पेटी में रखी गई वस्तुएं नई हैं और अनुसूची के अनुसार हैं. स्टेशन शेडों, सवारी व माल डिब्बे डिपो, गैंगमेन आदि के पास रखी गई पेटियों की जांच तीन महीनों में एक बार की जाए. विभिन्न स्थापनाओं में उपलब्ध पेटियों की संख्या और जांच की तारीख दर्शाने वाला एक रजिस्टर स्वास्थ्य यूनिट में बनाए रखा जाए.

ड) स्टेशनों और रनिंग गाड़ियों में सभी निरीक्षण अधिकारियों द्वारा आवधिक रूप से प्रथमोपचार पेटियों से संबंधित आकस्मिक जांच की जाए और पेटी में उपलब्ध घाव कार्ड में आवश्यक प्रविष्टियां की जाए.

ढ) पूल के प्रभारी के रूप में नामित पदाधिकारी एक रजिस्टर का रख-रखाव करेंगे, जिसमें अपनी अभिरक्षा में रखी गई प्रथमोपचार पेटी से संबंधित विवरण हो, और इस पेटी के जारी करते समय गार्ड के हस्ताक्षर प्राप्त करें. गार्ड इस पेटी को ग्रहण करने से पहले वस्तुएं ठीक-ठाक या वही स्वयं देखें.

ण) गार्डों के अदला - बदला वाले स्टेशनों और गार्ड मुख्यालय के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को जहां का वहां बदले के लिए अपेक्षित मदों का अग्रदाय स्टाक उपलब्ध कराएं. इस अग्रदाय स्टाक को आवधिक रूप से निकटतम सवास्थ्य यूनिट से वापस रखा जाए. ऐसे मामलों में उपयोग की गई मदों का लेखा - जोखा ब्यौरे के साथ स्पष्ट रूप से रखा जाए और मंडल चिकित्सा अधिकारी को भेजा जाए. मंडल चिकित्सा अधिकारी मदों को एक चालान के अंतर्गत संबंधित स्टेशन मास्टर को जारी करें. संबंधित स्टेशन मास्टर द्वारा मंडल चिकित्सा अधिकारी से प्राप्त वस्तुओं का सही लेखा - जोखा बनाए रखा जाए. इस प्रणाली का सुझाव इसीलिए किया गया है कि गार्ड अपने विश्राम समय में प्रथमोपचार पेटियों की भराई के लिए स्वास्थ्य यूनिट जाकर अधिक समय व्यर्थ करने की आवश्यकता नहीं है.

त) सेक्शनल स्वास्थ्य यूनिटों और मंडल अस्पतालों के सभी प्रभारी मंडल चिकित्सा अधिकारी प्रथमोपचार पेटियों की भराई के लिए अपेक्षित सभी मदों का पर्याप्त स्टाक हमेशा बनाए रखें.

थ) यह सुनिश्चित किया जाए कि अत्यंत विशेष परिस्थितियों को छोड़कर मंडल विशेष के लिए आबंटित प्रथमोपचार पेटी को दूसरे मंडल या रेलवे को भेजने की अनुमति नहीं दी जाती है और ऐसे मामलों में भेजने वाली और प्राप्त करने वाली दोनों पार्टी उस मंडल को, जिसे मूल रूप से आबंटित किया गया था, प्रथमोपचार पेटी शीघ्र वापस करने के लिए समान रूप से जिम्मेदार होंगी.

द) प्रथमोपचार पेटी के लिए छोटी मोटी मरम्मत की व्यवस्था स्थानीय रूप से संबंधित शाखाओं द्वारा कार्य शाखा से कराते हुए या अग्रदाय रकम से खर्च की जाती है.

619.1 प्रथमोपचार पेटी में रखी गई वस्तुएं (गार्ड की प्रथमोपचार पेटी भी शामिल)

क्र.सं.	विवरण	मात्रा
1	छः लकड़ी के एक्सटैासिबल स्प्लिंट का सेट (सेंट जॉन अंबुलेन्स आकार)	1 सेट
2	स्टेराइल एडिहेसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग (मानक आकार)	20 नग
3	रबड़ टोर्निक्वेट	2 नग
4	गेज रोलर बैंडेज (7.5 सें.मी. X 4 मी)	10 नग
5	त्रिकोणाकार बैंडेज (130 X सें.मी. X 4 मी.)	4 नग
6	पैरासिटमल गोली स्ट्रिप में	2 स्ट्रिप
7	एंटी सेप्टिक क्रमी 25 ग्रा.	1 ट्यूब
8	घाव कार्ड	1 नग
9	सेफ्टी पिन सेट, पिस में 10 हों.	1 सेट
10	डायजेपाम गोली एक स्ट्रिप	10 नग
11	काटन वूल	100 ग्राम

619.2 गैंगमैन की प्रथमोपचार पेटी में रखी गई वस्तुएं :

क्रम सं.	विवरण	मात्रा
1	गेज रोलर बैंडेज	10 नग (7.5 सें.मी. X 4 मी.)
2	त्रिकोणाकार बैंडेज	4 नग (130 सें.मी. x 90 सें.मी. x 90 सें.मी.)
3	पैरासिटमल गोली स्ट्रिप में	20 गोली
4	क्लोरोमाइसिटिन एप्लिकैप प्लास्टिक कंटेनर में	10 नग
5	एंटी सेप्टिक क्रमी 25 ग्राम	1 ट्यूब
6	स्टेराइल एडिहेसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग (मानक आकार)	10 नग
7	स्टेराइल किया गया फील्ड ड्रेसिंग सील किए गए पॉलीथीन कंटेनर में (12 X 8 सें.मी.)	2 नग
8	सेफ्टी पिन सेट, जिसमें 10 हों	1 सेट

619.3 स्टेशन मास्टर द्वारा भेजी जाने वाली रिपोर्ट का प्रोफार्मा :

पेटी का नंबर	पेटी का अभिरक्षक		निरीक्षण		कम और बिना लेखा-जोखा की पायी गई मद		वसूल की जाने वाली वस्तुओं की लागत		अभ्युक्तियां
	नाम	पदनाम	किया गया अधिकारी	दिनांक	नाम	मात्रा			
							रु.	पैसे	

619.4 विभिन्न स्थापनाओं में उपलब्ध पेटियों की संख्या दर्शाते हुए स्वास्थ्य यूनिट में बनाए रखे जाने वाला रजिस्टर :

निरीक्षण की तारीख	पेटी का नंबर	किनके द्वारा		पेटी की स्थिति और वस्तुएं
		नाम	पदनाम	
1	2	3	4	5

भराई गई मद		जांच की गई तारीख, किनके द्वारा की गई	पेटी की सुपुर्दगी किए गए व्यक्ति के हस्ताक्षर	अभ्युक्तियां
नाम	मात्रा			
6	7	8	9	10

620 स्ट्रेचर:

क) सभी यात्री गाड़ियों में एक स्ट्रेचर उपलब्ध है. इसकी व्यवस्था कारखानों, मार्शलिंग यार्डों, सवारी व माल डिब्बा डिपुओं और लोको शेडों आदि में है. एक स्ट्रेचर एस एल आर के गार्ड के भाग में भी उपलब्ध हो. गाड़ी आदेश स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के साथ स्ट्रेचर पर्याप्त मात्रा में रखें जाए और प्रत्येक यात्री गाड़ी में एक कार्य करने लायक स्ट्रेचर की व्यवस्था करना स्टेशन मास्टरों की जिम्मेदारी होगी. गार्ड यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी आरंभिक स्टेशन से प्रस्थान होने से पहले एस एल आर के अपने भाग में एक स्ट्रेचर उपलब्ध है. वे इसकी सुरक्षित अभिरक्षा के लिए भी जिम्मेदार हैं. इस संबंध में स.नि. 4.19.4 सुनिश्चित किया जाए.

ख) डिपो स्टेशनों में कतिपय संख्या के स्पेअर स्ट्रेचरों को जब कभी उनकी मांग की जाती है, यात्री गाड़ियों में बदलने/अतिरिक्त सप्लाई करने के प्रयोजन के लिए आबंटित किया जाए. मंडल परिचालन प्रबंधक (माल) द्वारा स्टेशनों पर उपलब्ध सभी स्ट्रेचरों की सही सूची बनायी रखी जाए. स्ट्रेचरों पर दक्षिण मध्य रेलवे के साथ मंडल का कूट संख्या, स्टेशन और स्ट्रेचर की क्रमांक संख्या आदि पेंट की जाए, ताकि इसकी आसानी से पहचान हो सकें.

ग) स्ट्रेचरों को कार्य करने लायक बनाए रखना परिचालन विभाग की जिम्मेदारी है. स्ट्रेचरों की आरंभिक सप्लाई और कार्य करने लायक नहीं स्ट्रेचरों का प्रतिस्थापन आदि चिकित्सा शाखा द्वारा किया जाए.

घ) अत्यंत विशेष परिस्थितियों को छोड़कर स्टेशन विशेष के लिए आबंटित स्ट्रेचर दूसरे स्टेशन मंडल या रेलवे को सौंपने की अनुमति नहीं दी जाए. ऐसे मामलों में स्ट्रेचर देने वाले और प्राप्त करने वाले दोनों स्टेशन समान रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं कि उस सही यूनिट को ही, जिसे उसे मूल रूप से आबंटित किया गया था, वापस किया जाता है.

च) स्ट्रेचरों का रख-रखाव करना संबंधित शाखा की जिमेदारी है. आवश्यकता पड़ने पर स्ट्रेचरों की मामूली मरम्मती, कैनवास आदि बदलने की व्यवस्था कार्य शाखा के जरिए उनके द्वारा की जाएगी या सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त करने के बाद अग्रदाय रकम से स्थानीय रूप से की जाएगी. ऐसे स्थानों में, जहां इनकी मरम्मती सवारी व माल डिब्बा डिपो द्वारा किए जाना संभव हो मरम्मती करायी जाए. यदि स्ट्रेचर की मरम्मती नहीं की जा सकती हो, तो उसे चिकित्सा शाखा को उसे बेकार ठहराने के लिए और प्रतिस्थापन करने के लिए भेजा जाए.

621 दुर्घटना राहत मशीनरी का अनुरक्षण :

एसपीएआरटी/एआरटी, एसपीएमआरटी/एमआरटी, क्रेन रेल एवं सड़क वाहन, आपाती सड़क वाहन आदि :

क) चल स्टाक के अनुरक्षण करने की जिम्मेदारी एआरटी/एमआरटी/बीडी क्रेन डिपो के समीप स्थित सवारी व माल डिब्बा डिपो की है. उस डिपो विशेष के वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सवारी व मालडिब्बा सुनिश्चित करें कि निर्धारित अनुसूची आवधिक रूप से की जाती है.

ख) एसपीएआरटी का अनुरक्षण की जिम्मेदारी नामित डिपो की है. इस समय सिकंदराबाद के एसपीएआरटी और एसपीएआरएमबी का अनुरक्षण डीज़ल लोको शेड/मौलाअली में किया जाता है, विजयवाडा के एसपीएआरटी का अनुरक्षण डीजल लोको शेड/विजयवाडा में किया जाएगा. इस संबंध में समय - समय पर जारी अनुदेश/संयुक्त कार्यविधि आदेश का पालन किया जाए.

ग) एआरटी/एआरएमवी उपस्कर और बी डी क्रेन के अनुरक्षण के नियंत्रण अधिकारी उस डिपो के अधिकारी होंगे, जहां पर एआरटी/एआरएमवी/बीडी क्रेनों की स्वीकृति दी जाती है. वे, दैनंदिन अनुरक्षण कार्य और निर्माताओं के अनुदेशों/आरडीएसओ के अनुदेशों या सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किसी मार्ग दर्शन के अनुसार अनुरक्षण अनुसूची व्यवस्था करने के लिए जिम्मेदार हैं. वे अपने नियंत्रणाधीन उपस्कर के अनुरक्षण के लिए अपेक्षित सभी स्पेअर/पुर्जे/कंस्शूमबल अपने पास रखने के जिम्मेदार हैं. संबंधित अनुभाग के सभी नामित अनुरक्षण अधिकारी उनके अधीन होंगे. सक्षम प्राधिकारी से विशेष अनुदेशों के साथ अतिरिक्त अधिकारी/डिपुओं को तकनीकी कारणों के लिए अनुरक्षण कार्य सहित सौंपा जा सकता है.

घ) प्रत्येक एआरटी/एआरएमवी/बीडी क्रेन के अनुरक्षण के लिए डिपो/मंडल प्रभारी अधिकारी (वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर/मंडल यांत्रिक इंजीनियर) द्वारा एक अधिकारी को नामित किया जाए.

622 दुर्घटना राहत संयंत्र में रखे गए उपस्कर का अनुरक्षण :

क) हाईड्रालिक री - रेलिंग उपस्करों और हाईड्रालिक बचाव साधनों (कोल्ड कटिंग उपस्कर) का अनुरक्षण मुख्यालय द्वारा जारी अनुरक्षण अनुसूचियों के अनुसार किया जाए. वे अनुसूची "ए" से अनुसची "डी" के अंतर्गत आते हैं.

ख) प्रत्येक एआरटी/एआरएमवी/डिपो पर उपलब्ध एआरटी/एआरएमवी/बीडी क्रेनों और उपस्कर (एचआरई और एनआरडी आदि) के सही अनुरक्षण के लिए नियमित अनुरक्षण कर्मचारियों को नियुक्त किया जाए. ("ए" क्लास ए आर टी - 5 फिटर + 5 खलासी और "बी" क्लास ए आर टी - 3 फिटर + 3 खलासी के लिए सिफारिश किए गए अनुरक्षण कर्मचारी).

ग) यदि आवश्यक हो, एआरटी/एआरएमवी/बीडी क्रेनों में किसी उपस्कर के अनुरक्षण के लिए ओईएम के साथ एएससी करायी जा सकती है.

623 कर्मचारी का प्रशिक्षण :

किसी विकास के लिए प्रशिक्षित कर्मचारी आवश्यक कारक है. ऐसे प्रशिक्षित कर्मचारियों के बिना आधुनिकीकरण व्यर्थ हो जाता है. अप्रत्याशित परिस्थिति में विशेषत: विपदा के प्रबंधन के लिए यह आवश्यक है कि अधिकारियों और संबंधित पदाधिकारियों के लिए प्रशिक्षण अनिवार्य है. आवश्यक जानकारी और निपुणता प्राप्त करने के लिए अधिकारी/पदाधिकारी को अपनी ड्यूटी और अन्य प्रबंधक फील्ड में आवधिक प्रशिक्षण दिया जाए.

निम्नलिखित विषयों पर प्रशिक्षण आयोजित किया जाए :

क) दुर्घटना राहत गाड़ी के साथ संबद्ध कर्मचारी की निपुणता में वृद्धि लाने के लिए व्यक्तिगत प्रशिक्षण, इंजीनियरी कर्मचारी के लिए सामान्य प्रशिक्षण, आपदा प्रबंधन में ऊपरी उपस्कर कर्मचारी और सभी पर्यवेक्षक.

ख) विपदा तैयारी/कार्य योजना पर संगोष्ठियां आवधिक रूप से आयोजित की जाए.

ग) संयुक्त अभ्यास.

घ) अनुरक्षण अभ्यास

च) स्केलिटन अभ्यास - विभिन्न यूनिट मॉक ड्रिल की व्यवस्था करें.

छ) विमोचन, बचाव, चिकित्सा राहत, चल स्टाक बहाल टेकनिक और नागरिक रक्षा में संबंधित विभाग द्वारा अधिकारी/पदाधिकारी को विशेष प्रशिक्षण की व्यवस्था की जाए और ऐसे प्रशिक्षित कर्मचारियों की सूची प्रत्येक एआरटी डिपो में रखी जाए.

ज) सभी एआरटी/एमआरवी नामित पर्यवेक्षक और कर्मचारी को बचाव कार्यों और प्रथमोपचार पेटी में प्रशिक्षित किया जाए. डिपो से अतिरिक्त कर्मचारी को भी, जहां पर एआरटी/एआरएमवी रखी जाती है, प्रशिक्षण दिया जाए. ऐसे अतिरिक्त कर्मचारियों के नाम एआरटी/एआरएमवी में उपलब्ध कराया जाए, ताकि उन्हें बड़े दुर्घटनाओं/विपदाओं में बुलाया जा सकता है.

624 सुवाह्य आपाती कंट्रोल फोन :

ब्रेक यानों में सुवाह्य आपाती कंट्रोल फोन की व्यवस्था : मेल एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियों और दुर्घटनाराहत गाड़ियों के साथ - साथ विशेष गाड़ियों के ब्रेक यान में एक पेटी में सुवाह्य आपाती कंट्रोल फोन की व्यवस्था है. आपाती/दुर्घटना के मामले में गाड़ी के लोको पायलट/गार्ड और कंट्रोल के बीच ब्लाक सेक्शन में किसी सहायता की मांग करते हुए सुवाह्य टेलीफोन के उपयोग करने द्वारा संचार व्यवस्था आरंभ किया जा सकता है.

मेल/एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियों में कार्यरत हर गार्ड सुनिश्चित करें कि अपने ब्रेक यान में एक पेटी में सुवाह्य कंट्रोल टेलीफोन सुसज्जित है. गार्डों द्वारा उपस्कर की अनुरक्षण जांच तथा उसका उपयोग रेकार्ड करने के लिए पेटी में एक रजिस्टर उपलब्ध है.

क) एक सुवाह्य टेलीफोन सेट को 3 वोल्ट पर (दो सेल प्रत्येक 1.5 वोल्ट) 4.57 मी. लंबाई के टेली स्कोपिक पोल के साथ रखा जाता है.

ख) एक नया हल्के सुवाह्य आपाती कंट्रोल फोन को जो 3 वोल्ट बैटरी पर कार्य करता है, एक छोटे रेक्सीन पाउच में रखा जाता है.

ग)   ये दोनों टेलीफोन 2 वायर संचार पर (गैर कर्षण क्षेत्र में ऊपरी लाइन) कर्षण क्षेत्र में 4 वायर संचार प्रणाली पर कार्य करते हैं.

घ) कार्यचालन प्रणाली को 2 डब्ल्यू/4 डब्ल्यू (गैर कर्षण क्षेत्र) कर्षण क्षेत्र अलग से) के रूप में चिह्नित पीटी फोनों पर उपलब्ध एक छोटा स्विच का उपयोग करते हुए चुना जा सकता है.

च) 2 डब्ल्यू/4 डब्ल्यू का चयन ई सी सर्किट या ऊपरी लाइन के संयोजन से पहले किया जाए.

छ) पावर ऑन स्थिति में होने पर हरी बत्ती संकेत प्रकाशमय होता है.

ज) बैटरी स्थिति का पता चलने के लिए न्यूलाइट व्हेइट फोनों पर बहु रंगीन एल ई डी व्यवस्था उपलब्ध है.

झ) जब बैटरी कम हो जाता है, लाल बत्ती संकेत प्रकाशमय हो जाता है.

ऊपरी उपस्कर क्षेत्र में आपाती संचार सॉकेट **पर सुवाह्य आपाती नियंत्रण फोन के उपयोग से संबंधित अनुदेश :**

विद्युतीकृत सेक्शनों पर —

क) आपाती टेलीफोन सर्किट की व्यवस्था ऊपरी विद्युत उपस्कर के अनुरक्षण के लिए एसी कर्षण पर की गई है, ताकि गाड़ी कर्मीदल को आपाती/दुर्घटना के मामले में नियंत्रक के साथ संपर्क कर सके.

ख) आपाती सर्किट की व्यवस्था पूरे मार्ग पर 1000 मीटरों के अंतराल में 1.5 मी. ऊंचाई के उपयुक्त पटरी खंभों पर ाकिट बाक्स में की गई है.

ग) प्रत्येक मैस्ट पर टेलीफोन हैंड सेट का चिह्न निकटतम टेलीफोन साकिट की दिशा सहित बताया गया है.

घ) आपाती साकिट पेटी में 6 (छह) पिन साकिट एक जलरोधी जीएल शीथ पेटी में रखा गया है.

च) सुवाह्य आपाती कंट्रोल टेलीफोन के लिए 6 पिन प्लग वाला तदनुरूपी संयोजन की व्यवस्था है.

छ) सेक्शन नियंत्रक/कर्षण लोको नियंत्रक से टी पी सी के जरिए संपर्क करने के लिए गाड़ी कर्मीदल को आपाती साकिट में प्लग लगाना होगा.

ज) फोन आने पर गाड़ी कर्मीदल को उत्तर देने के लिए कर्षण पावर नियंत्रक आपाती नियंत्रण परिपथ पर सेक्शन नियंत्रक को कनेकट करें.

झ) जब कभी पीटी फोन जारी किया जाता है, इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियां की जाए.

गैर विद्युतीकृत सेक्शनों पर : जहां संचार के लिए भूमिगत क्वाड केबल की व्यवस्था की गई है, पूरे मार्ग पर 1000 मी. के अंतराल में उपयुक्त पटरी खंभे पर साकिट पेटी का प्रावधान है तथा फील्ड टेलीफोन उपयोग करने की कार्यविधि उसी प्रकार होगी, जेसा कि विद्युतीकृत सेक्शनों में सेक्शन नियंत्रक से बात करने के लिए विनिर्दिष्ट किया गया है.

अध्याय VII

शक्तियों की अनुसूची, मीडिया प्रबंधन और मानार्थ पास

701 दुर्घटना स्थल पहुंचने के लिए गैर-रेलवे पदाधिकारियों के लिए सुविधा :

रेलवे के कार्यचालन के दौरान जब कभी किसी भी दुर्घटना हुई हो, तो संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख, जिला मजिस्ट्रेट या नियुक्त या प्रतिनियुक्त मजिस्ट्रेट या जांच आयोग अधिनियम, 1952 के अधीन नियुक्त जांच आयोग, या किसी भी प्राधिकारी को, जिस के लिए उपर्युक्त अधिनियम के सभी या किसी भी प्रावधानों को लागू किया गया हो, और रेल संरक्षा आयुक्त, चिकित्सा अधिकारी, पुलिस और संबंधित अन्य को उचित सहायता दें, ताकि वे दुर्घटना स्थल पर तत्परता से पहुंच सके और जांच - पड़ताल में तथा दुर्घटना के कारण से संबंधित साक्ष्य प्राप्त करने में भी प्राधिकारियों की सहायता की जा सके.

701.1 गैर - रेलवे पदाधिकारी (सिविल और पुलिस) को गंभीर दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए जाने वाली सुविधा :

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक, चिकित्सा राहत गाड़ी, दुर्घटना राहत गाड़ी अन्य राहत गाड़ियों और ट्रालियों के संचलन के गैर रेलवे पदाधिकारियों को भी सूचना देगा. उन्हें राहत गाड़ियों और ट्रालियों द्वारा दुर्घटना स्थल तक जाने के लिए हर तरह की सुविधा दी जाए. तथापि इस लेखे पर राहत गाड़ियों को भेजने में विलंब नहीं किया जाए.

702 गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में स्थल पर पहुंचने के लिए हेलीकाप्टर/एयरो प्लेन हेतु मांग पत्र देने के संबंध में शक्तियों की अनुसूची :

निम्नलिखित मामलों में दुर्घटना स्थल तक पहुंचने के लिए हेलीकाप्टर/एयर क्राफ़्ट की मांग पत्र के लिए महाप्रबंधक/मंडल रेल प्रबंधक को शक्तियां प्रदत्त हैं :-

i. जहां 10 से अधिक हताहत (मृत/गंभीर घायल) हैं और इन अधिकारियों को उचित समय के अंदर दुर्घटना स्थल पहुंचने में समस्या हो.

ii. जहां संवेदनशील और तनाव भरी क्षेत्रों (उदाहरणार्थ : रेलपथ रेकेज, पुल आदि बम फटने या अन्य तोड़-फोड़ को आदि के जरिए) को भारी क्षति हुई हो.

iii. जहां दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठ अधिकारियों का देरी से आगमन के मामले में जनता की प्रतिक्रिया पूरी तरह से विरोध हो.

iv. महाप्रबंधक/मंडल रेल प्रबंधक व्यक्तिगत रूप से उक्त शक्तियों का उपयोग करें.

टिप्पणी : महाप्रबंधक को पूर्ण शक्तियां है और मंडल रेल प्रबंधक को महाप्रबंधक द्वारा प्रदत्त अनुसार है.

703 दुर्घटना में गंभीर रूप से घायलों को चिकित्सा प्रथमोपचार :

रेलवे के कार्यचालन के दौरान किसी दुर्घटना होने के मामले में गंभीर रूप से घायल होने पर रेल प्रशासन के प्रमुख की घायलों को चिकित्सा उपचार प्रदान करने की ड्यूटी होगी और वे यह देखेंगे कि उन्हें अपने घर भेजने या उनके रिश्तेदारों या मित्रों को सौंपने तक उनकी चिकित्सा ठीक तरह से और सावधानीपूर्वक हो रही है. ऐसे मामले में या किसी भी मामले में मानव प्राण को हानि हुई हो या गंभीर रूप से घायल हुए हो, निकटतम उपलब्ध स्थानीय चिकित्सा अधिकारी को भेजा जाए. यदि निकटतम कोई चिकित्सा अधिकारी न हो, तो रेलवे चिकित्सा अधिकारी के पास.

क) रेल परिसरों के अंदर यात्री या अतिचारी घायल होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा अपनायी जाने वाली कार्यविधि :

[

i. सभी मामलों में, जिसमें रेल परिसरों के अंदर यात्री या अतिचारी घायल होते है, स्टेशन मास्टर तत्काल प्रथमोपचार व्यवस्था करेंगे. यह तसल्ली करने का प्रयत्न करेंगे कि यदि कोई डाक्टर गाड़ी में या प्लैटफार्म पर उपलब्ध है और चिकित्सा सहायता प्राप्त करेंगे.

ii. यदि मामला गंभीर हो, निकटतम उपलब्ध स्रोत से चिकित्सा उपचार की, चाहे रेलवे, सिविल, सेना या निजी के हो, व्यवस्था करेंगे.

iii. यदि आवश्यक हो, परिवहन की व्यवस्था करें और रोगी को निकटतम अस्पताल में, रेलवे, सिविल, सैनिक या निजी हो, शीघ्र मौके पर भेजेंगे.

iv. यदि इसमें अतिचारिता के मामले का संदेह हो और पुलिस भी वहां तो तो उन्हें उचित रूप से चिकित्सा सुविधा प्रदान करने के बाद आगे की जांच के लिए मामला पुलिस को सौंप दें.

v. गंभीर दुर्घटना के मामले में और ऐसे मामलों में भी, जहां प्रभारी रेलवे चिकित्सा पदाधिकारी और प्रभारी मंडल चिकित्सा अधिकारी उपस्थित होने में विलंब होने की संभावना हो, स्टेशन मास्टर बगलवाले मंडल के मंडल चिकित्सा अधिकारी को उस स्टेशन के दोनों ओर स्थित दो मंडल मुख्यालय स्टेशनों के बीच रहने वाले सभी रेलवे चिकित्सा पदाधिकारियों को चिकित्सा सहायता की मांग करते हुए टेलीफोनिक संदेश भेजेंगे और उन सेक्शनों पर, जहां कंट्रोल कार्य कर रहा है, स्टेशन मास्टर टेलीफोनिक सूचना देने के साथ - साथ कंट्रोल को भी उन्हें सूचित करने के लिए संदेश भेजेंगे.

vi. स्थानीय, सिविल, सैनिक या निजी अस्पताल या डिस्पेंसरी और स्थानीय डाक्टरों से चिकित्सा सहायता की मांग करने के लिए स्टेशन मास्टर अतिशीघ्र संभाव्य माध्यम के जरिए मांग पत्र भेजेंगे. यदि मांग टेलीफोन के जरिए नहीं की जा सकती हो, तो स्टेशन मास्टर वाहक के द्वारा संदेश भेजेंगे. संदेश स्पष्ट रूप में लिखें और उपयुक्त कर्मचारी द्वारा भेजें, जो अस्पताल डिस्पेंसरियों और डॉक्टरों के आवासों के साथ अच्छी जानकारी रखते हो.

vii. निजी चिकित्सा प्रैक्टिशनरों, रेलवे और रेलवेतर रेलवे अस्पतालों ओर डिस्पेंसरियों की सूची, जिसमें स्टेशन पर या स्टेशन के परिसरों में स्थित सरकारी, नगरपालिका, मिशन, सेना या निजी चिकित्सा संस्थानों और स्टेशन पर उपलब्ध अर्हक प्रथमोपचार भी शामिल है, बोर्ड पर पेंट की जाए और स्टेशन मास्टर कार्यालय के बाहर स्पष्ट स्थान पर प्रदर्शित की जाए या प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर कार्यालय के बाहर दीवार पर पेंट की जाए. ताकि आपाती के समय में सर्व संबंधित के लिए मार्गदर्शन हो सके. इसके अलावा परिशिष्ट - VI में प्रोफार्मा में बताई गई सूची को भी सर्व संबंधित के मार्ग दर्शन के लिए प्रत्येक स्टेशन में स्टेशन मास्टर के कार्यालय में एक स्पष्ट स्थान में प्रदर्शित की जाए. स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर यह अवश्य देखें कि उसमें दिए गए विवरण अद्यतन रखा जाता है. सेक्शन के प्रभारी चिकित्सा अधिकारी इस संबंध में सुनिश्चित करने के लिए आवधिक रूप से निरीक्षण करें कि विवरण सही तरह से बनाए रखे जाते है और अद्यतन रखे जाते हैं.

ख) गंभीर दुर्घटनाओं के मामले में राहत उपायों द्वारा खर्च करने के लिए शक्तियों की अनुसूची:

मद सं.	शक्ति का प्रकार	मुख्यालय के अधिकारी			प्रदत्त शक्तियों की मात्रा	मंडल अधिकारी		
		वरिष्ठ प्रशासनिक अधिकारी	कनिष्ठ प्रशासनिक अधिकारी	वरिष्ठ वेतनमान/ कनिष्ठ वेतनमान/ सहायक अधिकारी	मंडल रेल प्रबंधक	सहायक मंडल रेल प्रबंधक	कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड	वरिष्ठ वेतनमान/ कनिष्ठ वेतनमान/ सहायक अधिकारी
1	2	3	4	5	6	7	8	9
टिप्पणी	व्यय की स्वीकृति या दुर्घटना ग्रस्त कर्मचारियों/ यात्रियों को अंबुलेन्स/ परिवहन और दुर्घटना स्थल तक अधिकारी तथ कर्मचारी के आने - जाने के लिए	पूर्ण शक्तियां	पूर्ण शक्तियां	केवल व.वेतनमान प्रत्येक अवसर पर अधिकतम 5000 रु. की शर्त पर प्रत्येक मामले में 500 रु. तक पूर्ण शक्तियां	पूर्ण शक्तियां	पूर्ण शक्तियां	पूर्ण शक्तियां	वरिष्ठ वेतनमान कालम. 5 के अनुसार कनिष्ठ वेतनमान प्रत्येक अवसर पर अधिकतम 2000/- रु. की शर्त पर प्रत्येक मामले में 200 रु. तक पूर्ण शक्तियां
	बाढ़ और दुर्घटनाओं में शिविर प्रकाशन और यानांतरण की व्यवस्था पर व्यय	पूर्ण शक्तियां	प्रत्येक अवसर पर 10,000/- रु. तक पूर्ण शक्तियां	केवल वरिष्ठ वेतनमान प्रत्येक अवसर पर 5,000/-रु. तक पूर्ण शक्तियां	पूर्ण शक्तिया	पूर्ण शक्तिया	पूर्ण शक्तिया	वरिष्ठ वेतनमान कालम. 5 के अनुसार कनिष्ठ वेतनमान प्रत्येक अवसर पर अधिकतम 2000/- रु. की शर्त पर प्रत्येक मामले में 200 रु. तक पूर्ण शक्तियां
					पूर्ण शक्तिया	पूर्ण शक्तिया	कालम. 4 के अनुसार	वरिष्ठ वेतनमान - कालम .5 के अनुसार. कनिष्ठ वेतनमान - प्रत्येक अवसर पर 2500/- रु. तक पूर्ण शक्तियां.

टिप्पणी : - शक्तियों का प्रत्यायोजन के लिए दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठतम वरिष्ठ वेतनमान अधिकारी को स्टेशन अर्जन से राशि आहरित करने के लिए शक्तियां प्रदत्त है.

ग) आहार और जल की सप्लाई :

i. दुर्घटना के स्थल पर दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों को जलपान, आहार और पेय आदि मुफ़्त में सप्लाई की जाए. इन्हें रेलवे और/या बाहरी स्रोतों की ओर से सप्लाई की जाए, यदि आवश्यक हो.

ii. स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम पदाधिकारी को किसी भी उपलब्ध परिवहन के जरिए प्रभावित यात्रियों को परिवहन की व्यवस्था मुफ़्त में करने के लिए यात्रियों के सामान आदि ले जाने के लिए व्यय वहन करने के लिए शक्तियां प्रदत्त है.

टिप्पणी : खर्च की गई राशि के व्यय के लिए विधिवत् वाउचरों के समर्थन में सही लेखा - जोखा रखा जाए, ताकि व्यय संबंधी पश्च लेखा परीक्षा न हो, खर्च किए गए व्यय का विवरण पर स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा हस्ताक्षर किए जाएं और इसे दुर्घटना के एक महीने की अवधि के अंदर मंडल रेल प्रबंधक को प्रस्तुत किया जाए.

घ) भारी मशीनरी की संभलाई के लिए अधिक से अधिक कर्मियों का नियोजन :
दुर्घटना के मामले में भारी मशीनरी आदि की संभलाई के लिए अधिक से अधिक कर्मियों को मलबा आदि हटाने के लिए उपयोग किया जाए. इंजीनियरी, यांत्रिक या परिवहन विभागों के पहला अधिकारी, जो दुर्घटना के स्थल पर पहले पहुंचते हैं, संबंधित रेलवे मंडल चिकित्सा अधिकारी को प्रथमोपचार और अन्य उपस्कर के साथ चिकित्सा सहायता की व्यवस्था हेतु एक मांग पत्र भेजेंगे.

च) रेल कर्मचारी को हुई मामूली घाव, जो बाद में गंभीर होती है : रेल कर्मचारियों को हुई घाव के मामले में, यदि घाव को पहले मामूली रूप में निदान किया गया, बाद में इससे 20 या उसे अधिक दिनों तक ड्यूटी में अनुपस्थित होना पड़ता है, तो मंडल रेल प्रबंधक, मुख्य संरक्षा अधिकारी को सूचित करें. रेलवे संरक्षा बल और अग्निशमन सेवा के कर्मचारियों को घाव लगने के मामले में मुख्य सुरक्षा आयुक्त, मुख्य संरक्षा अधिकारी को सूचित करें.

704 दुर्धटना स्थल पर मीडिया :
गाड़ी दुर्घटनाओं के संबंध में रिपोर्ट करने में मंडल कंट्रोल/केंद्रीय कंट्रोल को सूचना मिलने से पहले ही सूचना प्रसारण में तेजी के कारण इलेक्ट्रानिक मीडिया आगे रहता है. वर्तमान अनुदेशों के अनुसार केवल मंडल रेल प्रबंधक या आपदा/दुर्घटना के स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम पदाधिकारी मुख्य प्रवक्ता होंगे. मीडिया को संबोधित करने के लिए पहले प्राप्त सूचना अत्यंत यथार्थपरक होना चाहिए. संबंधित पदाधिकारियों द्वारा निम्नलिखित ड्यूटियां दी जाती है.

704.1 मुख्य जन संपर्क अधिकारी/जन संपर्क अधिकारी की ड्यूटी :

क) सूचना प्राप्त होते ही आपाती नियंत्रण कमरे में जाना.
ख) आपाती नियंत्रण से सही समय आधार पर विवरण एकत्रित करना.
ग) दुर्घटना स्थल के प्रबंधक द्वारा केवल यथा पुष्ट वास्तविक विवरण ही मुद्रण/श्रव्य मीडिया को दिया जाना.

704.2 मीडिया प्रबंधन योजना के उद्देश्य :
क) जनता को तथ्य सूचना देना.
ख) जनता की सकारात्मक राय बनाना.
ग) मीडिया के साथ अच्छा संबंध रखना.

i. केंद्रीय नियंत्रण द्वारा किसी भी दुर्घटना के बारे में जन संपर्क शाखा को रिपोर्ट की जाए. यह सुनिश्चित किया जाए कि मुख्य जन संपर्क अधिकारी/जनसंपर्क अधिकारी को सभी उपलब्ध विवरण बताए जाते हैं.

ii. परिस्थिति की गरिमा के आधार पर मुख्य जन संपर्क अधिकारी या उनके प्रतिनिधि केंद्रीय नियंत्रण में तत्काल पहुंचे.

iii. मुख्य जन संपर्क अधिकारी या उनके प्रतिनिधि दुर्घटना सथल पर जब कभी आवश्यक हो, स्थल पर जनंसपर्क संबंधी कार्य करने के लिए जाएं.

iv. इस बीच केंद्रीय नियंत्रण में स्थित जन संपर्क पदाधिकारी मीडिया के सूचनार्थ स्थल से और अधिक विवरण प्राप्त करेंगे.

v. दुर्घटना स्थल पर पहुंचे जन संपर्क अधिकारी, दुर्घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी से वास्तविक सूचना प्राप्त करें और स्थल पर उपलब्ध मीडिया संबंधी व्यक्तियों को तथा कंट्रोल में स्थित जन संपर्क प्रतिनिधि को भी इसकी सूचना दें. इस तरह मीडिया को सभी प्रमुख विवरण देते जाने के लिए एक आन लाइन संचार चैनल की व्यवस्था हो जाएगी.

vi. रेलवे का यह सुनिश्चित करने का प्रयास होगा कि मीडिया को वास्तविक तयि और पुष्टीकृत सूचना दी जाती है. इस प्रयोजन के लिए निम्नलिखित कार्रवाई की जाए :-

- बिना किसी उचित स्रोत के अपुष्टीकृत समाचार मीडिया को नहीं दिया जाए.
- कंट्रोल/दुर्घटना पर स्थित जन संपर्क प्रतिनिधि को छोड़कर, कोई भी मीडिया को समाचार नहीं दिया जाए.
- कोई भी रेलवे कर्मी दुर्घटना के बारे में आलोचना नहीं करें या राय नहीं दें या किसी भी प्रकार की टिप्पणी नहीं करें.
- महाप्रबंधक, मुख्य जन संपर्क अधिकारी, मंडल रेल प्रबंधक और महाप्रबंधक द्वारा प्राधिकृत अधिकारी ही मीडिया के साथ संपर्क करने या साक्षात्कार देने के लिए सक्षम है.

vii मीडिया को निम्नलिखित सूचना दें :

क	दुर्घटना की प्रकृति – स्थान, सही स्थान, समय, गाड़ी नं., मृत और घायल यात्रियों के नाम.
ख	असहाय यात्रियों को तत्काल चिकित्सा व्यवस्था करने, आहार तथा यात्रा सुविधाएं उपलब्ध कराने और सेलफोन और एसटीडी फोन जैसी संचार व्यवस्था का प्रावधान करने के लिए रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई.
ग	अस्पतालों के नाम, जहां घायल यात्रियों का उपचार किया जा रहा है.
घ	घायल/मृत संबंधियों को दी गई सुविधाएं - अनुग्रहपूर्वक राशि का भुगतान.
च	यात्री सहायता बूथों/टेली/फैक्स नं. / ई - मेल पता आदि स्थापित करना.
छ	गाड़ियों का मार्ग परिवर्तन, सड़क ब्रिडिजंग, पुनः मार्ग बनाना आदि.
ज	बहाल करने का संभावित समय.
झ	प्रेस को दुर्घटना संबंधी प्रथम दृष्टयाकरण केवल मंडल रेल प्रबंधक/महाप्रबंधक के अनुमोदन से ही दिया जाए.

704.3 मीडिया को अपेक्षित सहायता : जन संपर्क/वाणिज्य विभाग दुर्घटना स्थल पर मीडिया को अपेक्षित सहायता की व्यवस्था करें.

क) जन संपर्क पदाधिकारी दुर्घटना स्थल पर वाणिज्य विभाग के प्रतिनिधियों की सहायता से मीडिया की सुविधा तथा सवारी संबंधी व्यवस्था के लिए सावधानी बरती जाए. मीडिया को अस्पताल जाने के निदेश दिए जाएं, जहां घायलों का उपचार किया जा रहा है.

ख) वाणिज्य विभाग सुनिश्चित करें कि दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी में यात्रा कर रहे यात्रियों की सूची दुर्घटना में मृत तथा घायलों की सूची के साथ यथा संभव माध्यम के जरिए, कंट्रोल/स्थल पर उपलब्ध जन संपर्क पदाधिकारी के पास उपलब्ध है.

704.4 प्रेस को सूचना :

क) मंडल रेल प्रबंधक, विजयवाडा, गुंतकल, गुंटूर और नांदेड मंडल, मुख्य जन संपर्क अधिकारी के परामर्श के साथ निकटतम समाचार एजेंसियों को और अन्य स्थानीय समाचार पत्रों को गंभीर दुर्घटनाओं के संक्षिप्त विवरण भेजें. सिकंदराबाद और हैदराबाद मंडलों पर गंभीर दुर्घटनाओं के बारे में मुख्य जन संपर्क अधिकारी द्वारा प्रेस अधिसूचनाएं जारी की जाएं.

ख) प्रेस को इस तरह का विवरण तत्काल देने पर्याप्त है, उदाहरणार्थ दुर्घटना का समय, तारीख और स्थान, प्रकार (उदाहरण गाड़ियों के बीच टक्कर, यात्री या माल गाड़ी बताते हुए गाड़ी पटरी से उतर जाना आदि), घायल गंभीर है या मामूली है, बताते हुए घायल और मृत व्यक्तियों के नाम और पता, यातायात के लिए अवरोध होगा या यानांतरण द्वारा संचार व्यवस्था बनायी रखी जाएगी, यानांतरण का प्रकार, यदि यानांतरण की व्यवस्था हो, और कब थ्रू रनिंग की संभावना होगी. तथापि नगण्य घायलों के मामलों प्रेस को नहीं दिए जाए, किन्तु रेलवे बोर्ड को अवश्य सूचित किया जाए.

ग) जहां तक संभव हो, मृत, गंभीर रूप से घायल मामूली रूप से घायल (छोटे घाव) यात्री और रेल कर्मचारियों की संख्या और नाम से संबंधित पूरा विवरण प्राप्त किया जाए और इस सूचना उसी समाचार एजेंसियों को भी दी जाए.

घ) एक्स एक्स आर चिह्नित सभी संदेशों की प्रतियां रेलवे बोर्ड, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, रेल संरक्षा आयुक्त और महा प्रबंधक (यातायात) को तुरंत भेजी जाए और पहले संदेश को शीघ्र भेजी जाए, ताकि प्रेस को समाचार रेलवे से प्राप्त हो सके. दूसरा संदेश को भी घायलों का विवरण देते हुए यथा शीघ्र भेजा जाए. रेलवे बोर्ड को बारंबार संदेश भेजते हुए टेलीफोन पर सूचना देते हुए सीधी संचार व्यवस्था बहाल करने की ओर की गई प्रगति के बारे में सूचित किया जाए. समाचार एजेंसियों को हर दिन सूचना देने की आवश्यकता नहीं है, किन्तु उन्हें सीधी संचार व्यवस्था बहाल करने की ओर की गई प्रगति में हर स्तर से संबंधित विवरण समय-समय पर बताया जाए. मंडल संरक्षा अधिकारी हर दिन अपेक्षित सूचना प्रभारी इंजीनियर द्वारा प्राप्त करें.

705 मानार्थ पास : (बोर्ड का दि. 25-8-58 का पत्र सं. ई (जी) 58/पीएस. 5 - 6/1) : मृतकों के सगे संबंधियों के साथ - साथ अस्पताल से घर जाने वाली जीवित घायल व्यक्तियों को मानार्थ पास जारी किए जाएं. फिर भी पासों की श्रेणी उसी प्रकार हो, जिसमें जीवित घायल व्यक्ति यात्रा करते है या डाक्टर द्वारा सिफारिश करने पर उच्चतर श्रेणी के हो. ऐसे पासों को जारी करते समय निम्नलिखित पहलुओं पर ध्यान दिया जाए :-

क) ऐसे मानार्थ पासों को जारी करना, महाप्रबंधक के कार्यालय में केंद्रीकृत किया जाए और इसके लिए महाप्रबंधक का अनुमोदन होना चाहिए.

ख) ऐसे मानार्थ पास घायल या मृत यात्री के केवल दो संबंधियों को ही जारी किए जाए.

ग) पर्याप्त अभिरक्षक के लिए अनुमति दी जाए, ताकि इन पासों का गलत उपयोग न हो सके. इन पासों में यात्रा विराम की अनुमति नहीं दी जाए.

घ) इस तरह जारी किए गए मानार्थ पासों का उल्लेख रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करने वाले अर्धवार्षिक विवरण में किया जाए.

अनुग्रह-अनुदान राशि का भुगतान

801 गाड़ी दुर्घटना में दुर्घटनाग्रस्त हुए यात्रियों को राहत:

गाड़ी दुर्घटना में दुर्घटनाग्रस्त हुए यात्रियों को अनुग्रह-अनुदान राहत राशि का भुगतान निम्नानुसार किया जाना चाहिए:

क) (i) दुर्घटना के मामले में मृत्यु : ₹50,000/-

(ii) अप्रत्याशित घटना के मामले में मृत्यु : ₹15,000/-

ख) रेल अधिनियम 1989 की धारा 124/124-ए के साथ पठित धारा 123 के अंतर्गत यथा परिभाषित गाड़ी दुर्घटनाओं और अप्रत्याशित घटनाओं में गंभीर रुप से घायल यात्रियों के मामले में, जिन्हें अस्पताल में भर्ती किया गया, अनुग्रह राहत के भुगतान के लिए दरें और शर्तें निम्नानुसार है:-

गाड़ी दुर्घटना के मामले में	**अप्रत्याशित घटना के मामले में**
30 दिन तक अस्पताल में भर्ती रहने पर आरंभिक व्यय के लिए ₹25,000/- एकमुश्त राशि.	30 दिनों तक अस्पताल में भर्ती रहने पर ₹5,000/-
उसके बाद, प्रत्येक 10 दिनों की अवधि के अंत पर या डिस्चार्ज होने तक, जो भी पहले हो, ₹300/- प्रति दिन की दर पर रिलीज किया जाए.	अगले 6 महीने तक अतरंग उपचार की अवधि के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए ₹1,000/-
	आगे पांच महीनों तक अस्पताल में भर्ती होकर अंतरंग उपचार के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए ₹500/-
गंभीर रुप से घायल यात्रियों को देय अनुग्रह भुगतान की अधिकतम अवधि 12 महीने होगी.	

नोट:

I) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124/124ए के साथ पठित धारा 123 के अंतर्गत यथा परिभाषित गाड़ी दुर्घटनाओं और अप्रत्याशित घटनाओं में गंभीर रुप से घायल यात्रियों को ही अनुग्रह अनुदान की भुगतान किया जाएगा.

II) अंतरंग रोगी को 30 दिन से अधिक तक इलाज प्राप्त करने और 11 महीने तक अनुग्रह अनुदान राशि के भुगतान के लिए, रेलवे डॉक्टर द्वारा प्रमाणित करवाना अपेक्षित है. यदि घायल व्यक्ति का इलाज, रेलवे से इतर अस्पताल में चल रहा हो तो उसके इलाज को रेलवे डॉक्टर द्वारा प्रमाणित किया जाए.

III) यदि विशेष मामले के रुप में रेल मंत्रालय द्वारा उनके स्वविवेकाधिकार से घोषित बढाई गई अनुग्रह राशि के मामले में, गाड़ी दुर्घटनाओं/अप्रत्याशित घटनाओं में मृत/घायल यात्रियों और चौकीदार वाले समपार फाटकों पर दुर्घटना में रेलवे की प्रथम दृष्टया देयता के कारण दुर्घटना ग्रस्त सड़क उपयोक्ताओं को अनुग्रह अनुदान के सामान्य दर के समान राशि का नक़द भुगतान किया जाए और बढ़ाई गई अनुग्रह राशि का शेष भाग अकाउंट पेयी चेक द्वारा दिया जाए. स्थिति नीचे तालिका में दी गई है.

IV) वरिष्ठ मंडल चिकित्सा ऐसे घायल व्यक्तियों पर नजर रखें, जो रेलवे अस्पताल से इतर अस्पतालों में अपना इलाज करवा रहे हो इस उद्देश्य के लिए वमंवाप्र/मंवाप्र, वमंचिधि से समन्वय बनाए रखें और घायल व्यक्ति के पास जाकर हर हफ्ते अनुदान अनुग्रह राशि की व्यवस्था करें. ऐसे मामलों में वमंवाप्र/मंवाप्र हर ऐसी व्यवस्था करें कि घायल व्यक्ति को किसी प्रकार की असुविधा न हो.

	के मामले में	अनुग्रह भुगतान की सामान्य दर. (वर्तमान अनुदेशों के अनुसार)	माननीय रेल मंत्री द्वारा घोषित संवर्धित अनुग्रह राशि के मामले में चेक द्वारा भुगतान की जाने वाली अनुग्रह राशि	
<u>1.गाड़ी दुर्घटना के मामले में (अधिनियम की धारा-124)</u>			नक़द	चेक द्वारा
i)	मृत्यु के मामले में	₹50,000/-	₹50,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹50,000/- घटाकर
ii)	गंभीर चोट के मामले में	₹25,000/-	₹25,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹25,000/- घटाकर
iii)	साधारण चोट के मामे में	₹5,000/-	₹5,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹5,000/- घटाकर
2.	**<u>अप्रत्याशित घटना के मामले में (अधिनियम की धारा 124ए)</u>**			
i)	मृत्यु के मामले में	₹15,000/-	₹15,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹15,000/- घटाकर
ii)	गंभीर चोट के मामले में	₹5,000/-	₹5,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹5,000/- घटाकर
iii)	साधारण चोट के मामे में	₹500/-	₹500/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹500/- घटाकर

3.	**चौकीदार वाले समपार फाटक पर दुर्घटना के मामले में (रेलवे की प्रथम दृष्टया देयता के कारण)**			
i)	मृत्यु के मामले में	₹50,000/-	₹50,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹50,000/- घटाकर
ii)	गंभीर चोट के मामले में	₹25,000/-	₹25,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹25,000/- घटाकर
iii)	साधारण चोट के मामे में	₹5,000/-	₹5,000/-	अनुग्रह भुगतान की घोषित राशि ₹5,000/- घटाकर

ग) (i) गाड़ी दुर्घटना के मामले में साामान्य रुप से घायल : ₹5,000/-
(ii)अप्रत्याशित घटना के मामले में सामान्य रूप से घायल : ₹500/-

घ) गाड़ी से गिरने वाले ऊपरी शीर्ष उपस्कर से आघात लगे व्यक्ति बिना चौकीदार वाले समपारों के उपयोक्ता और अतिचारियों को किसी प्रकार की अनुग्रह अनुदान राशि अनुमत नहीं है.

च) चौकीदार वाले समपार फाटकों पर रेलवे की प्रथम दृष्टता गलती की वजह से दुर्घटनाग्रस्त होने वाले रेल उपयोक्ताओं को को निम्नानुसार अनुदान अनुग्रह राशि प्रदान की जाएगी:

मृत्यु होने पर : ₹50,000/-
गंभीर रूप से घायल होने पर : ₹25,000/-
सामान्य रूप से घायल होने पर : ₹ 5,000/-

छ) चौकीदार वाले समपार फाटकों पर दुर्घटनाग्रस्त हुए रेल उपयोक्ताओं के मामले में,

ज) चलती गाड़ी से और ड्यूटीरत रेलकर्मी यदि मृत/घायल हो जाते हैं या तब उन्हें भी अनुग्रह अनुदान राशि का भुगतान किया जाएगा. उदाहरणार्थ रेलपथ पर कार्यरत गैंगमैन, का चलती गाड़ी से कुचल कर मर जाना..

झ) महाप्रबंधक द्वारा वरिष्ठ वेतनमान या उच्चतर वेतनमान के अधिकारी द्वारा घायल व्यक्ति चिकित्सा रूप से जांच-पड़ताल करें और आवश्यकतानुसार तत्स्थान अनुग्रह अनुदान राशि मंजूर करने की व्यवस्था की जाए..

ञ) इस अनुदान अनुग्रह राशि को केवल चौकीदारवाले समपार फाटकों के सड़क उपयोक्ताओं के मामलों को छोड़कर मुआवजे के लिए किए जाने वाले औपचारिक दावे के निपटान के समय हिसाब में न लिया जाए..

त) जंक्शन स्टेशनों पर यदि रेल प्रशासन आवश्यक समझता हो तो मृत व्यक्ति के रिश्तेदारों को, निशुल्क प्रतीक्षालय ैर/या विश्रामालय के उपयोग की अनुमति दे सकता है बशर्ते कि इससे अन्य यात्रियों की सुविधा में खलल न पड़ता हो.

थ) स्टेशन अर्जन की राशि से अनुग्रह अनुदान राशि आहरित की जा सकती है.

i. अनुग्रह अनुदान राशि को जी–1502–अन्य मुआवजा, (डिमांड सं.9) में आबंटित किया गया है.
ii. अनुग्रह अनुदान राशि के भुगतान के लिए राशि का आहरण स्टेशन पे-आर्डर फार्म सं. सीओएम. 480/ बी/ए/आरईवी.55 के प्राधिकार के तहत किया जाना चाहिए.

I) अनुदान अनुग्रह राहत राशि मंजूर करने का अधिकार निम्नलिखित अधिकारियों को हैं.

पदनाम	क्षेत्राधिकार
मंरेप्र और वमंवाप्र	उनके अपने मंडल के अंतर्गत

आपात स्थिति में दुर्घटना विशेष के मामले में,मंरेप्र द्वारा घटनास्थल पर उपस्थित किसी वरिष्ठ वेतनमान के अधिकारी को अनुग्रह-अनुदान राशि के भुगतान के लिए नामित किया जा सकता है.

द) अनुग्रह अनुदान राशि के भुगतान के तुरंत बाद, संबंधित मंरेप्र द्वारा किए गए भुगतान से संबंधित एक पूरी रिपोर्ट, मूल आदाता-भुगतान पर्ची के साथ मंडल लेखा अधिकारी को भेजी जाए और इसकी प्रतियां विसमुलेधि (मुख्यालय व्यय अनुभाग) सिकंदराबाद और मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (दावा शाखा)सिकंदराबाद को भेजी जाए जिसमें दुर्घटना का पूरा विवरण, मृतक और घायल व्यक्तियों के नाम और पते, आदाता और मृतक के रिश्तेदारों आदि के नाम और पते जिन्हें अनुग्रह-अनुदान राशि का भुगतान किया गया है जिसमें यह भी प्रमाणित किया जाए कि संबंधित व्यक्ति की सीमित आय की पूरी तरह पुष्टि करने के बाद ही अर्हक मामलों में ही अनुग्रह अनुदान राशि का भुगतान करने वाले अधिकारी के नाम और पदनाम का भी उल्लेख किया जाए..

802 गाड़ी दुर्घटना या अप्रिय घटनाओं में मृत्यु / घायल होने की स्थिति में मुआवज़ा: रेल अधिनियम 1989 की धारा 124 के अंतर्गत यह परिभाषित किया गया है कि गाड़ी दुर्घटना होने पर यात्री के मृत/घायल होने की स्थिति में रेलवे को उन्हें मुआवजा देना होगा. उसी तरह इस अधिनियम की धारा 124-ए में यह परिभाषित किया गया है कि गाड़ी में या रेलवे स्टेशन के परिसर में घटित अप्रिय घटनाओं जैसे आंतकवादी हमला, हिसंग हमला, लूट-खसोट,डकैती,दंगे, शूट-आउट या आगजनी अथवा यात्री के गाड़ी से दुर्घटनावश गिर जाने की वजह से मृत/घायल यात्री और प्लैटफार्म टिकटधारी यात्रियों को भी रेलवे को मुआवजा देना होगा..

803 मुआवजा: गाड़ी दुर्घटना में मृत/घालय यात्रियों के मुआवजे के दावों पर निर्णय, दुर्घटना-स्थल जिस रेल दावा अधिकरण के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत स्थित है, उस रेल दावा अधिकरण द्वारा किया जाएगा.

इस अधिकरण की देश के 18 प्रमुख शहरों में 21 पीठें हैं.

अहमदाबाद	बेंगलुरु	भोपाल	गुवाहाटी	नागपुर	पटना
भुवनेश्वर	मुंबई	कोलकाता (3 पीठ)	लखनऊ	गाजियाबाद	गोरखपुर
चंडीगढ	एर्नाकुलम	दिल्ली (2पीठ)	सिकंदराबाद	जयपुर	चेन्नई

803.1 मुआवजे की मात्रा: मृत्यु होने और स्थायी रूप से अशक्तता/अपाहिज होने के मामले में मुआवजे की राशि ₹ 4.0 लाख है. घायल होने की स्थिति में मुआवजे की अधिकतम राशि ₹ लाख 3.60 और न्यूनतम राशि ₹ 32,000/- है.

803.2 दावा कौन कर सकता है: मुआवजे के लिए धारा 124 या 124-ए के तहत दावा अधिकरण में आवेदन किया जाए:

i. जो व्यक्ति घायल हुआ हो या जिसे किसी प्रकार का नुकसान हुआ हो उसके द्वारा या उसकी ओर से उसके द्वारा विधिवत प्राधिकृत एजेंट द्वारा.
ii. यदि ऐसा व्यक्ति अवयस्क हो, तो उसके अभिभावक द्वारा अथवा
iii. यदि दुर्घटना/अप्रिय घटना में व्यक्ति की मृत्यु हो गयी हो तो मृतक के आश्रित द्वारा या यदि आश्रित व्यक्ति यदि अवयस्क हो तो उसके अभिभावक द्वारा.

इस धारा के अंतर्गत मुआवजे के लिए आश्रित द्वारा दिया गया हर आवेदन, हर अन्य आश्रितों के लिए भी होगा.

803.3 आवेदन दर्ज करने की प्रक्रिया: दावेदार या उसका प्राधिकृत एजेंट या उसका प्राधिकृत कानूनी प्रैक्टिशनर्स तीन प्रतियों में आवेदन फार्म- II (नमूना संलग्न) में, रजिस्ट्रार को दुर्घटना/अप्रिय घटना के स्थान के क्षेत्राधिकार वाले अधिकरण के रजिस्ट्रार को आवेदन करेगा. आवेदन संबंधित पीठ के रजिस्ट्रार को रजिस्टर्ड पोस्ट के द्वारा भी भेजा जा सकता है. आवेदन दुर्घटना की तारीख से एक वर्ष के भीतर ही दर्ज कराना होगा.

नमूना आवेदन फार्म रेल दावा अधिकरण,सिकंदराबाद पीठ, दक्षिण लालागुडा, सिकंदराबाद– 500 017

गाड़ी दुर्घटना से संबंधित मुआवजों के दावों के संबंध में रेल अधिकरण अधिनियम 1987 की धारा 16 के साथ-साथ रेल अधिनियम 1989 की धारा 124 और 125 के तहत आवेदन.:

भाग – I

आवेदक/आवेदकों और महाप्रबंधक,दक्षिण मध्य रेलवे सिकंदराबाद के बीच मूल दुर्घटना आवेदन सं.————— दिनांक ————————.

वादी

भाग - II

क्रं.सं. पृष्ठ सं.. संलग्न किए गए प्रलेखों का विवरण

1.
2.

आवेदक के हस्ताक्षर

अधिकरण कार्यालय के उपयोग के लिए
आवेदन दर्ज करने की तारीख या
डाक से प्राप्ति की तारीख
रजिस्ट्रेशन सं.

कृते रजिस्ट्रार

भाग - III

सेवा में,
रेल दावा अधिकरण,
सिकंदराबाद पीठ,
दक्षिण लालागुडा,
सिकंदराबाद-500 017

मैं, ———— पुत्र/पुत्री/पत्नी/विधवा ———— जो ———— का निवासी हूँ, रेल दुर्घटना में घायल हुआ हूं और मैं मुआवजे के लिए आवेदन करता हूं.
मैं, ————पुत्र/पुत्री/पत्नी/विधवा ———— जो ———— का निवासी हूं. श्री/श्रीमती/कुमारी ———— के मृत/घायल हो जाने उनके आश्रित के रूप में मुआवजे के लिए आवेदन करता हूं. जो रेल दुर्घटना में मृत/घायल हुए है उनका विवरण नीचे दिया जाता है:

दुर्घटना में मृत/घायल व्यक्ति का विवरण नीचे दिया **गया** है:

1. मृत/घायल व्यक्ति का नाम व उनके पिता का नाम (विवाहित या विधवा स्त्री के मामले में उनके पति का नाम).
2. मृत/घायल व्यक्ति का पूरा पता.
3. मृत/घायल व्यक्ति की आयु.
4. मृत/घायल व्यक्ति का व्यवसाय:
5. मृतक व्यक्ति के नियोजक का नाम,यदि हो तो.
6. दुर्घटना की तारीख और स्थान का उल्लेख करते हुए दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण दें. दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी का नाम भी बताएं.
7. यात्रा की श्रेणी, टिकट/पास नंबर आदि का विवरण जितना उपलब्ध हो.
8. चिकित्सा प्रमाण-पत्र के साथ यह बताएं कि कितनी चोट लगी है.
9. चोट का इलाज करने वाले चिकित्सा अधिकारी/प्रैक्टिशनर का नाम और पता और अवधि बताएं.
10. कौनसा कार्य करने में आप अक्षम हुए है बताएं:
11. दुर्घटना की वजह से सामान को हुई क्षति का विवरण दें.
12. क्या किसी अन्य प्राधिकारी के पास दावे के लिए आवेदन किया है. यदि हाँ तो विवरण दें.
13. आवेदक का नाम और स्थायी पता.
14. आवेदक का स्थानीय पता, यदि हो तो.
15. मृत/घायल के साथ संबंध.
16. दावा की गयी मुआवजे की राशि.
17. यदि आवेदन, घटना घटित होने के एक वर्ष के अंदर न किया गया हो तो उसकी वजह बताएं.
18. कोई अन्य सूचना या साक्ष्य संबंधी कागजात आदि जो दावे के निपटारे में आवश्यक/सहायक हो.
19. आवेदन के साथ संलग्न कागजातों का उल्लेख करे, यदि हो तो.

मैं, ———— घोषित करता हूँ कि मेरे द्वारा दिए गए उपर्युक्त विवरण मेरी पूरी जानकारी के अनुसार सही है और (क) इस चोट/मृत्यु के लिए मैंने मुआवज अन्य कहीं दावा नहीं किया है और न ही मुझे मुआवजा प्राप्त हुआ है. जिसका उल्लेख मैंने आवेदन में किया है.

आवेदक के हस्ताक्षर/बाएं हाथ के अंगूठे का निशान

स्थान:

दिनांक:
यदि आवेदक ने बाएं अंगूठे का निशान लगाया हो तो साक्षी का नाम और पता लिखें.

सत्यापन

मैं, ——————— (आवेदक का नाम) पुत्र, पुत्री, विधवा——————- आयु——— एतत्द्वारा यह प्रमाणित करता हूँ कि पैरा ————से ————— तक में दी गयी जानकारी मेरी निजी जानकारी के अनुसार सही है और पैरा ——— से ———– तक में दी गयी जानकारी, मुझे दी गयी कानूनी सूचना और जानकारी के अनुसार सही है और इसमें कोई भी तथ्य छुपाया नहीं गया है.

आवेदक के हस्ताक्षर

स्थान:
दिनांक: पूरा पता:

सेवा में,
रजिस्ट्रार,
रेल दावा अधिकरण,
सिकंदराबाद पीठ,
दक्षिण लालागुडा,
सिकंदराबाद-500 017
(रेल दावा अधिकरण में यह फार्म तीन प्रतियों में जमा कराया जाए.)

भारत का राजपत्र : अनुसूची
(नियम 3 देखें)
मृत और घायल होने पर देय मुआवजा

सं.प.नं.05 दि.05.02.2018

क्र.सं.	मृत्यु/चोट की प्रकृति	राशि(रु.)
	भाग – I	
1.	मृत्यु होने पर	8,00,000/-
	भाग – II	
1.	दोनों हाथों के कट जाने या ऊपरी भाग विच्छेदित हो जाने पर	8,00,000/-
2.	एक हाथ या एक पांव कट जाने पर	8,00,000/-
3.	पांव या जांघ पर दोहरा विच्छेद या एक ओर की पांव या जांघ विच्छेदित होने और एक पैर कट कट जाने पर	8,00,000/-
4.	दृष्टि की इतनी हानि होना कि दावेदार कोई भी ऐसा कार्य करने में असमर्थ हो जाए जिसके लिए दृष्टि आवश्यक है.	8,00,000/-
5.	चेहरा अत्यंत विकृत हो जाना	8,00,000/-
6.	पूर्ण बहरापन के लिए	8,00,000/-
	भाग - III	
1.	कंधे के जोडों में विच्छेदन के लिए	7,20,000/-
2.	जो एक्रोमियन के सिरे से 8" से कम तक के भाग सहित कंधे के नीचे विच्छेदन होने पर	6,40,000/-
3.	एक्रोमियन के सिरे से 8" से लेकर ओलेकरेरन के सिरे से 4 1/2" से नीचे तक	5,60,000/-
4.	एक हाथ या एक हाथ का अंगूठा और चार अंगुलियां के टूट जाने या ओलेकरेरन के सिरे से 4 1/2" नीचे तक विच्छेदन होने पर	4,80,000/-
5.	अंगूठा कट जाने पर	2,40,000/-
6.	अंगूठा और उसकी मेटाकार्पल हड्डी कट जाने पर	3,20,000/-
7.	एक हाथ की चार उंगलियां कट जाने पर	4,00,000/-
8.	एक हाथ की तीन उंगलियां कट जाने पर	2,40,000/-

सं.प.नं.05 दि.05.02.2018

क्र.सं.	मृत्यु/चोट की प्रकृति	राशि(रु.)
	भाग - III	
9.	एक हाथ की दो उंगलियां कट जाने पर	1,60,000/-
10.	अंगूठे के टर्मिनल फ्लैंक्स के टूट जाने पर	1,60,000/-
11.	दोनों पैरों के टूटने की वजह से एंड बियरिंग स्टंप होने पर	7,20,000/-
12.	दोनों पैरों में प्रॉक्सिमल से मेटाटार्सो-फलांगियल जाइंट तक विच्छेद	6,40,000/-
13.	दोनों पैरों की सभी उंगुलियां के मेटाटेयर से फलांगियल जाइंट तक टूटने पर	3,20,000/-
14.	दोनों पैरो की सभी उंगलियों के प्रॉक्सिमल से प्रॉक्सिमल इंटेरोहलांगियल जाइंट तक टूटने तक पर	2,40,000/-
15.	दोनों पैरों की सभी उंगलियों के डिस्टल से प्रॉक्सिमल इंटरफलाजियल जाइंट तक टूटने पर–	1,60,000/-
16.	कूल्हे के विच्छेदन के लिए	7,20,000/-
17.	ग्रेट ट्रेचांटर के सिरे से, लेकिन जांघ के मध्य के आगे तक न हो में जो 5" लंबे न हो स्टंप सहित कूल्हा टूटने पर	6,40,000/-
18.	ग्रेट ट्रेचांटर के सिरे से, लेकिन जांघ के मध्य के आगे तक न हो में, 5" से लंबे स्टंप सहित कूल्हा टूटने पर	5,60,000/-
19.	जांघ के नीचे से लेकर घुंटने से 3 1/2 नीचे तक	4,80,000/-
20.	घुटने के नीचे विच्छेदन जिसमें स्टंप 3 1/2 से कम न हो लेकिन 5" से ज्यादा न **हो**	4,00,000/-
21.	परप्लेजिया सहित स्पाइन में फ्रैक्टर	4,00,000/-
22.	घुटने से नीचे विच्छेदन जिसमें स्ट्रप 5" से बडा हा	3,20,000/-
23.	एक आंख से पूरी तरह दिखाई न देना जबकि दूसरी आंख बिना किसी जटिलता के सामान्य हा	3,20,000/-
24.	एक पैर में विच्छेदन, जिसके कारण एंड बियरिंग हुई ह	2,40,000/-
25.	मेटाटार्सो-फैलेंजियल जोड़ के समीपस्थ एक पैर के माध्यम से विच्छेदन के लिए	2,40,000/-
26.	बिना परप्लेजिया के स्पाइन में फ्रैक्चर	2,40,000/-
27.	एक आंख में,आईबाल (पुतली) के विकृत न हुए बिना भी दृष्टि चली जाना जबकि दूसरी आंख सामान्य होने पर	2,40,000/-
28.	एक पैर की सभी उंगलियों के मेटाटार्सो-फेलजियल जाइंट तक टूटने पर	1,60,000/-
29.	कूल्हे के जोड में फ्रैक्चर	1,60,000/-
30.	दोनो लिम्बों के प्रमुख बोन फेमर टिबिया में फ्रैक्चर	1,60,000/-
31.	दोनों लिम्बों के प्रमुख बोन हमेरस रेडियस में फ्रैक्चर	1,20,000/-
32.	पेल्विस में फ्रैक्चर, जो जाइंट में न हो	80,000/-
33.	लिम्ब के प्रमुख बोन फेमर टिबिया में फ्रैक्चर	80,000/-
34.	एक लिम्ब प्रमुख बोन हमेरस रेडियस उलना में फ्रैक्चर	64,000/-

नोट: मृत्यु और चोटों के संबंध में देय मौजूदा मुआवजे की राशि को दोगुना कर दिया गया है.

जांच पड़ताल और पूछताछ

901 **तत्स्थान जांच पड़ताल:** दुर्घटना स्थल पर मौजूद अधिकारी और वरिष्ठ अधीनस्थ दुर्घटना के कारणों की जांच कर, उनकी राय दुर्घटना के लिए जिम्मेदार विभाग या विभागों, व्यक्ति/व्यक्तियों का विवरण मंडल रेल प्रबंधक और अन्य संबंधित अधिकारियों को दें. तत्स्थान जांच पड़ताल में संबंधित कर्मचारियों और अन्य स्वतंत्र गवाहों के बयान रिकार्ड करना, यदि आवश्यक हो तो भी शामिल है यह विवरण बाद में की जाने वाली किसी भी प्रकार की जांच पड़ताल में प्रस्तुत की जाए और इसे सामान्य साक्ष्य में शामिल किया जाए.

901.1 कर्मचारी जिन पर यह आरोप हो कि उन्होंने गलती की है और मंडल रेल प्रबंधक या संबंधित अधिकारी की राय में उनकी गलती साबित हो जाने पर उन्हें सेवा से हटाने/बर्खास्त करने की शास्ति दी जानी हो, को जांच पड़ताल पूरी होने तक निलंबनाधीन रखा जाए.

901.2 लोको पायलट द्वारा स्थावर रोक सिगनल को ऑन या इंजीनियरी रोक संकेतक को पार करने अथवा बैनर झंडी में चले जाने या यह संदेह हो कि दुर्घटना का कारण सही दृष्टि न होना हो तो उसे निलंबनाधीन रखा जाए और तुरंत दृष्टि जांच के लिए भेजा जाए.

901.3 जब कभी भी दुर्घटना की वजह से स्टाफ के किसी सदस्य को निलंबनाधीन रखा जाना हो तब निलंबन से संबंधित सामान्य प्रक्रिया का पालन किया जाए.

902 **जांच-पड़ताल समिति द्वारा, दुर्घटना के कारण का पता लगाने के लिए दुर्घटना स्थल से तत्स्थान एकत्रित की जाने वाली सूचना:** हर दुर्घटना के तुरंत बाद,दुर्घटना स्थल से महत्वपूर्ण सूचना एकत्रित की जाए जो दुर्घटना के कारणों का पता लगाने में सहायक साबित हो, क्योंकि बाद में सामान्य यातायात के बहाल होने और क्लीयरेंस आपरेशन के बाद सूचना मिलना संभव न हो. यदि ऐसी सूचना एकत्रित न की जाए तो जांच-पड़ताल समिति के लिए अक्सर दुर्घटना के कारणों का पता लगाना मुश्किल हो जाता है. विभिन्न मामलों में एकत्रित की जाने वाली सूचना का विवरण नीचे दिया गया है :

902.1 **खतरे के संकेत पर लोको पायलट द्वारा सिगनल पार करना:**

i. लोको पायलट द्वारा खतरे के संकेत पर सिगनल पार करने कि स्थिति में,संबंधित स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित मेमो के माध्यम से लोको पायलट को इसकी सूचना दी जाए कि उन्होंने खतरे के संकेत पर सिगनल पार किया है, ताकि बाद में विवादों से बचा जा सके.

ii. स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/पाइंट्समैन सिगनल की स्थिति और संबंधित लीवर/नॉब की स्थिति के बारे में लोको पायलट और गार्ड से मिलान करें. स्टेशन मास्टर द्वारा सिगनल और मार्ग की स्थिति को रिकार्ड किया जाए और स्टेशन मास्टर,गार्ड और अन्य गवाह यदि हो तो, उस पर हस्ताक्षर करें.

iii. गाड़ी द्वारा सिगनल पार करने की दूरी जैसे इंजन की लंबाई + कोच/वैगन और/या टेलीग्राफ/ओएचई पोस्ट, या वास्तविक दूरी को मीटर में नाप कर, रिकार्ड की जाए .

iv. रात के समय सिगनल की चमक को नोट किया जाए मौसम की स्थिति जैसे कोहरा/धुंध की स्थिति को भी रिकार्ड किया जाए.

v. यदि लोको पायलट चश्मा लगता हो तो, यह जांच की जाए कि क्या उसके पास चश्मा है और वह उसका इस्तेमाल करता है.

vi. अधिकारियों/वरिष्ठ अधीनस्थों द्वारा,नजदीकी सवमाडि परीक्षा पाइंटों में गाड़ी के ब्रेक पावर की जांच की जाए.

vii. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का ब्रेथलाइजर परीक्षण तुरंत किया जाए और उनके रक्त के नमूने एकत्रित किए जाए और उन्हें आगे स्वास्थ्य परीक्षण के लिए भेजा जाए.

viii. सिवदूसंइंजी कर्मचारियों से दुर्घटना से संबंधित डेटा लागार्स प्राप्त किए जाए.

902.2 टक्कर और टाली जा सकने वाली टक्कर:

i. सिगनल के संकेत और पैनल में पाइंट लीवर्स/नॉब की स्थिति और ब्लॉक औजारों की स्थिति तुरंत जांची जाए और उसे नोट किया जाए.

ii. गाड़ी सिगनल रजिस्टर में हस्ताक्षर किए जाए ताकि उसमें की गयी अंतिम प्रविष्टि को दर्शाया जा सके और उसे अपने कब्जे में ले लिया जाए.

iii. लाइन नामांकन पुस्तिका यदि प्रचलन में हो तो उसे संबंधित कर्मचारी से तुरंत कब्जे में ले लिया जाए.

iv. दोनों गाड़ियों या गाड़ी की स्थिति और अवरोध को स्लीपरों पर चिन्हित किया जाए. टाली जा सकनेवाली टक्कर होने पर उनके बीच की दूरी मीटर में नापी जाए. उनकी स्थिति प्लैटफार्म टर्न आउट और अन्य स्थावर चिन्ह एक कच्चा आरेख बनाया जाए, जैसे सिगनल, स्टेशन.

v. अधिकारियों/वरिष्ठ अधीनस्थों द्वारा गाड़ी के ब्रेक पावर की जांच नजदीकी सवमाडि परीक्षण पाइंटों में की जाए.

vi. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का ब्रेथलाइजर परीक्षण तुरंत किया जाए और उनके रक्त के नमूने एकत्रित किए जाए तथा उसे आगे के परीक्षण के लिए भेजा जाए.

vii. ऑन-ड्यूटी स्टेशन परिचालन कर्मचारियों का ब्रेथलाइजर परीक्षण और स्वास्थ्य परीक्षण किया जाए.

902.3 पटरी से उतरना:

(i) पटरी से उतरने की दो मुख्य श्रेणियाँ हैं।

a) **अचानक पटरी से उतरना** पहियों का पटरी से उतरने के कारण होता है. इस तरह के पटरी से उतरने से पता चलता है कि पटरी से उतारने वाला बल इतना अधिक था कि अचानक पहिये को पटरी से उतार दिया. ये आम तौर पर वाहन/ट्रैक घटकों की विफलता, ट्रैक पर अवरोध, रोलिंग स्टॉक के लटकते हुए हिस्सों के उलझने आदि के कारण होते हैं. इन पटरी से उतरने की विशेषता पॉइंट ऑफ़ माउंट और पॉइंट ऑफ़ ड्रॉप के बीच रेल टेबल पर एक छोटा निशान है. कुछ मामलों में पॉइंट ऑफ़ माउंट नहीं भी हो सकता है.

b) **फ्लैंज क्लाइम्बिंग द्वारा पटरी से उतरना** पहियों के अपेक्षाकृत धीरे-धीरे रेल पर चढ़ने के कारण होता है. यह दर्शाता है कि पटरी से उतारने वाला बल सामान्य स्थिरीकरण बलों पर काबू पाने के लिए पर्याप्त था, फिर भी अचानक पटरी से उतरने के लिए पर्याप्त नहीं था. इस तरह के पटरी से उतरने की विशेषता पॉइंट ऑफ़ माउंट और पॉइंट ऑफ़ ड्रॉप के बीच रेल टेबल पर एक लंबा चिह्न है. ट्रैक और रोलिंग स्टॉक पैरामीटर और ऑपरेटिंग विशेषताएँ रेल-पहियों के संपर्क बलों को प्रभावित करती हैं और इसलिए, पटरी से उतरने के तंत्र पर पहुँचने के लिए उनका पूरा रिकॉर्ड और एक व्यापक विश्लेषण आवश्यक है. इस व्यापक विश्लेषण के माध्यम से पटरी से उतरने के कारण और परिणाम को अलग-अलग करने की आवश्यकता है.

ii) पार्श्व पहिये के बल में वृद्धि, ऊर्ध्वाधर पहिये के भार (ऑफलोडिंग) में कमी और पहिये की सकारात्मक कोणीयता में वृद्धि के साथ पटरी से उतरने की संभावना बढ़ जाती है. लगातार सकारात्मक कोणीयता के साथ धुरी के घूमने की स्थिति में पटरी से उतरने की संभावना काफी अधिक हो जाती है. इन कारणों में उनके योगदान के लिए ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के मापदंडों और परिचालन सुविधाओं का गंभीर रूप से विश्लेषण किया जाना चाहिए. वक्र में पटरी से उतरने की स्थिति में, अनुचित कोणीयता सुनिश्चित करने के लिए बोगी रोटेशन प्रणाली के उचित कामकाज की बारीकी से जांच की जरूरत है. पहिया ऑफलोडिंग के कारण पटरी से उतरने में ट्रैक ट्विस्ट और स्प्रिंग दोष और बोगी फ्रेम/वाहन के अंडर फ्रेम में ट्विस्ट के योगदान का विश्लेषण करने की जरूरत है. उच्च गति पर पटरी से उतरने की स्थिति में, वाहन के दोलन और उसके डंपिंग को प्रभावित करने वाले मापदंडों का बारीकी से विश्लेषण करने की जरूरत है.

iii) पटरी से उतरने के तंत्र का विश्लेषण करते समय, रेल-पहिया संपर्क बलों में ट्रैक और रोलिंग स्टॉक मापदंडों के सापेक्ष योगदान का व्यापक विश्लेषण करने की आवश्यकता है. आईआरपीडब्ल्यूएम/ आईआरसीए अनुरक्षण मैनुअल में निर्दिष्ट सुरक्षा सीमाओं/ रखरखाव सीमाओं का संदर्भ लिया जाना चाहिए.

iv) पटरी से उतरने के आरंभिक बिंदु पर व्हील माउंटिंग चिह्नों का पता लगाना और उनकी जांच करना पटरी से उतरने की श्रेणी की पहचान करने के लिए बहुत महत्वपूर्ण है. व्हील माउंटिंग चिह्नों की सटीक माप और महत्वपूर्ण और विस्तृत जांच की जानी चाहिए, जैसे कि उनकी लंबाई, मजबूत या फीके, टूटे या निरंतर, एकल या एकाधिक, आदि. ऐसे चिह्नों की तस्वीरें न केवल रेल पर, बल्कि बन्धन, स्लीपर और गिट्टी पर भी ली जानी चाहिए. (सं.प.-6 का मद सं. 6)

v) यदि उपलब्ध हो तो माउंट और ड्रॉप बिंदु को चिह्नित किया जाए.

vi) ट्रैक का माप लिया जाए और एक स्केच तैयार किया जाए.

vii) रोलिंग स्टॉक का माप लिया जाए.

viii) इंजन के पटरी से उतरने की स्थिति में, इंजन की जांच की जाए.

ix) रेल फिटिंग और लॉकिंग व्यवस्था सहित पॉइंट रीडिंग की जांच की जाए. यह देखा जाए कि क्या पॉइंट में कोई अवरोध था जिसके कारण गैप हो गया था. रेल और स्लीपर पर निशानों का निरीक्षण किया जाए.

x) शंटिंग परिचालन के दौरान ट्रेन के पटरी से उतरने की स्थिति में यह ध्यान दिया जाए कि वास्तव में शंटिंग का पर्यवेक्षण कौन कर रहा था

xi) शंट सिगनल, पॉइंट/ट्रैप इंडिकेटर/किसी भी संबंधित पॉइंट लीवर की स्थिति दर्ज की जाएगी. शंटिंग ऑर्डर, यदि कोई हो, जब्त कर लिया जाएगा.

902.4 चौकीदार वाले समपार पर दुर्घटना:

i. गेट का स्थान, उसकी संख्या और वर्गीकरण.
ii. क्या इंजीनियरी है या यातायात संबंधी ?
iii. क्या अंतर्पाशित है या गैर अंतर्पाशित है ?
iv. फाटक संचालन अनुदेश – उसकी वैद्यता.
v. यदि फाटक अंतर्पाशित हो तो सिगनलों की दृश्यता.
vi. समपार के सड़क सतह/पहुंच मार्ग की स्थिति.
vii. गेटमैन का ड्यूटी रोस्टर.
viii. ड्यूटीरत गेटमैन का सक्षमता प्रमाण-पत्र.
ix. समपार से गुजरने वाले वाहनों की पिछली गणना - तारीख और टीवीयू .
x. चेक रेल की लंबाई और क्लियरेंस
xi. संरक्षा उपकरणों की उपलब्धता.
xii. निरीक्षणों की बारंबारिता और अधिकारियों/पर्यवेक्षकों द्वारा किया गया पिछला निरीक्षण
xiii. सीटी बोर्ड,सड़क साइन,स्पीड ब्रेकर्स और स्टांप बोर्ड आदि की उपलब्धता

902.5 बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटना:

i. समपार का स्थान संख्या और वर्गीकरण.

ii. रेलवे ट्रैक और सड़क वक्राकार है या सीधी है अलग-अलग रूप से देखें.

iii. सड़क उपयोक्ताओं और लोको पायलटों की दृश्यता अलग - अलग रूप से देखें.

iv. समपार की सड़क की सतह और पहुंच मार्ग की स्थिति.

v. समपार से गुजरने वाले वाहनों की पिछली गणना - तारीख और टीवीयू

vi. चेक रेल की लंबाई और क्लीयरेंस.

vii. सीटी बोर्ड, सड़क साइन, स्पीड ब्रेकर्स और स्टाप बोर्ड आदि उपलब्ध है या नहीं.

नोट :

(1) दुर्घटना होने पर, दुर्घटना के 24 घंटे के अंदर विभिन्न पहलुओं/कोणों से फोटोग्राफ खीचें जाए और उसे ई-मेल के द्वारा मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजे जाए ताकि वे उसे रेलवे बोर्ड को प्रेषित कर सके. जहां कहीं आवश्यक हो, वीडियोग्राफी भी की जाए.

(2) रोलिंग स्टॉक और ट्रैक की पूरी माप उपलब्ध होने और जांच रिपोर्ट का हिस्सा बनने से पहले कोई भी जांच पूरी नहीं होगी. पटरी से उतरने के मामले की आवश्यकता के अनुसार जांच समिति अतिरिक्त माप करवा सकती है. (सं.प.-6 का मद संख्या 7)

903 दुर्घटना जांच - पड़ताल का उद्देश्य :

क) दुर्घटना का सही कारण पता लगाने के लिए.

ख) दुर्घटना की जिम्मेदारी नियत करने के लिए (उचित स्तर पर जिम्मेदारी नियत की जाए. जैसे मुख्य, गौण और निंदनीय. व्यक्तिगत जिम्मेदारी नियत करते समय असामान्य परिस्थिति यदि कोई हो तो उसका भी उल्लेख किया जाए).

ग) इस प्रकार की दुर्घटना रोकने हेतु प्रस्ताव तैयार करने के लिए

घ) पता लगायें कि क्या कार्य - चालन में किसी प्रकार की कोई कमी रहीं, जिससे दुर्घटना घटी हो.

च) इस बात की जांच करना कि क्या, बचाव व राहत कार्य और सीधी संचार व्यवस्था बहाल करने में किसी प्रकार की कमी रही/विलंब हुआ.

छ) प्रणाली, पद्धति और प्रक्रिया में सुधार के लिए सुझाव देना.

904 दुर्घटना जांच - पड़ताल का वर्गीकरण : दुर्घटना जांच - पड़ताल को दो प्रकार में वर्गीकृत किया गया है, वे हैं :-

क) **गैर रेलवे जांच - पड़ताल :**

i. जांच - पड़ताल अधिनियम 1952 के अनुसार न्यायिक आयोग जांच - पड़ताल आयोग.
ii. रेल संरक्षा जांच आयुक्त
iii. मजिस्टेरियल जांच - पड़ताल
iv. पुलिस जांच - पड़ताल

ख) **रेलवे जांच - पड़ताल :**

i. संयुक्त जांच - पड़ताल
ii. अंतर विभागीय जांच - पड़ताल
iii. विभागीय जांच - पड़ताल

904.1 न्यायिक आयोग या जांच आयोग : गंभीर दुर्घटना की स्थिति में, केंद्र सरकार, जांच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का एल एक्स) के तहत एक जांच आयोग गठित कर सकती है. जांच आयोग गठित करने पर, इस दुर्घटना से संबंधित अन्य किसी प्रकार की जांच - पड़ताल या ऐसी अन्य प्रक्रिया रोक दी जाए और इस जांच - पड़ताल से संबंधित सभी रिकार्ड या अन्य कागजात इस प्रयोजन के लिए केंद्र सरकार की ओर से विनिर्दिष्ट प्राधिकारी को भेज दिए जाए.

904.2 रेल संरक्षा जांच आयुक्त : रेल अधिनियम 1989 की धारा 113 के अंतर्गत होने वाली दुर्घटनाओं की वैधानिक जांच - पड़ताल रेल संरक्षा जांच आयुक्त द्वारा की जाए. रेल अधिनियम की धारा 113 के इतर होने वाली दुर्घटना के मामलों में, यदि आयुक्त यह समझते हैं कि दुर्घटना गंभीर किस्म की है और इसकी जांच की जानी चाहिए. वह जांच के आदेश दे सकते हैं और वे स्वयं भी दुर्घटना की जांच कर सकते है. रेल संरक्षा आयुक्त जांच की सूचना महाप्रबंधक/मुख्य संरक्षा अधिकारी को देते हुए, जांच - पड़ताल की तारीख और समय नियत कर सकते हैं और इसकी सूचना सर्व संबंधित को दे सकते हैं.

904.3 मजिस्ट्रेरियल जांच - पड़ताल : यह न्यायिक और गैर - न्यायिक जांच हो सकती है, राज्य सरकार इसके गठन का आदेश देती है. रिपोर्ट बल गाड़ी दुर्घटना के मामले में जिला मजिस्ट्रेट या अन्य कोई मजिस्ट्रेट या तो स्वयं जांच करते है या किसी उप अधीनस्थ मजिस्ट्रेट अथवा पुलिस को जांच करने के लिए कह सकते हैं.

904.4 **पुलिस जांच :** रेलवे के कार्यचालन के दौरान होने वाली दुर्घटना के कारणों की जांच पुलिस कर सकती है. इस प्रकार की दुर्घटना की जांच, जिसमें लोगों की जानें गयी हो या गंभीर रूप से घायल हुए तो अथवा 2 करोड़ रु. से अधिक की मूल्य की रेल संपत्ति का नुकसान हुआ हो अथवा यह दुर्घटना प्रथम दृष्टता आपराधिक कार्य हो, तो यह जांच यदि आवश्यक हो तो अन्य जांच के साथ - साथ की जा सकती है.

904.5 **संयुक्त जांच :** अधिनियम की धारा 113 के अंतर्गत उल्लिखित किए अनुसार जब रेलवे के कार्यचालन के दौरान कोई दुर्घटना हुई हो तो रेल प्रशासन का संबंधित प्रधान, रेल अधिकारियों की एक सीति का गठन करेगा, जो संयुक्त जांच कहलायेगी ताकि दुर्घटना के कारणों की पूरी तरह जांच - पड़ताल की जा सकें.

विशेष मामलों में, जब कभी आवश्यक समझा जाए, महाप्रबंधक द्वारा अंतर - विभागीय जांच के आदेश दिए जा सकते हैं. ऐसे मामलों में, जांच समिति में अधिकारियों या वरिष्ठ अधीनस्थ पदाधिकारियों को भी महाप्रबंधक नामित कर सकते हैं और जहां कहीं आवश्यक हो तारीख का निर्धारित भी महाप्रबंधक ही करेंगे.

904.6 **अंतर विभागीय जांच :** मुख्य संरक्षा आयुक्त के क्षेत्राधिकार में न आने वाली दुर्घटनाओं की जांच मंरेप्र, संबंधित विभाग के अधिकारियों की एक समिति गठित कर करवायेंगे. यदि महाप्रबंधक यह समझते हैं कि यह जांच विभागाध्यक्ष/प्रमुख विभागाध्यक्ष द्वारा की जानी चाहिए तो वह इनके द्वारा जांच के करवाने के आदेश दे सकते हैं. ऐसे मामलों में मंरेप्र द्वारा फिर अलग से जांच के आदेश दिए जाने की आवश्यकता नहीं है.

904.7 **विभागीय जांच - पड़ताल :** यदि दुर्घटना का कारण निश्चित तौर पर रेलवे का ही कोई विभाग हो और उस विभाग का प्रमुख इसकी जिम्मेदारी लेता हो, तो जांच का कार्य अंतर - विभागीय समिति को सौंपा जा सकता है. ऐसे मामलों में संबंधित विभाग के अधिकारी/अधिकारियों द्वारा जांच कर, जिम्मेदार कर्मचारियों का पता लगाया जाता है और ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए उपाए सुझाएगी.

905. **जांच - पड़ताल के आदेश देना :** दुर्घटना की जांच पड़ताल के आदेश सामान्यत: मंरेप्र द्वारा ही जारी किए जाते हैं. गभीर किस्म की दुर्घटना के मामले में मह्रापबंधक या उनकी ओर से मुसंधि, संयुक्त जांच - पड़ताल के आदेश जैसा वे उचित समझते हों, दे सकते हैं :-

क) जहां कहीं भी संयुक्त जांच करनी हो, रेल प्रशासन का संबंधित प्रमुख, जांच की तारीख, समय और स्थान संबंधी सूचना निम्नलिखित अधिकारियों को देगा —

i. जिस जिले में दुर्घटना हुई है, उस जिले के जिला मजिस्ट्रेट या उस अधिकारी को जिसे राज्य सरकार ने जिला मजिस्ट्रेट की ओर से नामित किया है तथा रेल पुलिस अधीक्षक और जिला पुलिस अधीक्षक को.

ii. रेल संरक्षा आयुक्त.

iii. दुर्घटनास्थल के क्षेत्राधिकार के रेल पुलिस प्रमुख या वहां यदि रेलवे पुलिस नहीं है, तो उस क्षेत्राधिकार के पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी को प्रमुख बनाया जाए.

ख) जांच पड़ताल की तारीख और समय इस तरह नियत किया जाए कि उपर्युक्त उल्लिखित अधिकारी को जांच - पड़ताल स्थल पहुंचने के लिए पर्याप्त समय मिल सके.

ग) जब किसी दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने के बाद उसकी संयुक्त जांच नियम 228 के उप - नियम (रेल दुर्घटना नियम 1973 की वैधानिक जांच - पड़ताल) के तहत करने में यदि रेल संरक्षा आयुक्त उनकी असमर्थता व्यक्त करते हो तो संबंधित रेल प्रशासन इससे संबंधित एक प्रेस नोट जारी करेगा, जिसमें जनता से कहा जाएगा कि वे दुर्घटना से संबंधित, साबूत या तो जांच - पड़ताल स्थल या प्रेस में दिए गए पते पर भेजें.

906 पूछताछ का न्यूनतम स्तर:

रेलवे द्वारा दुर्घटना की जांच-पडताल

क) सभी गंभीर दुर्घटनाओं की जांच रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा की जाए.

i) यदि सीआरएस या सीसीआरएस रेलवे अधिनियम की धारा 113 के अंतर्गत अधिसूचित कोचिंग गाडी से संबंधित गंभीर दुर्घटना मामलों की जांच करने की स्थिति में नहीं है, तो जांच एसए ग्रेड अधिकारियों की एक समिति द्वारा की जाएगी और रेलवे के सीएसओ ऐसी समिति के संयोजक होंगे. समिति की दुर्घटना जांच रिपोर्ट को क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा स्वीकार किया जाएगा.

ii) ए1 से ए4 श्रेणियों के अंतर्गत आने वाले सभी टकरावों के मामलों की जांच एसएजी अधिकारियों की एक समिति द्वारा की जाएगी, जिसमें महाप्रबंधक स्वीकृति प्राधिकारी होंगे, जब तक कि इसकी जांच सीआरएस द्वारा न की जा रही हो.

ख) अन्य सभी परिणामी रेल दुर्घटनाओं की जांच संरक्षा विभाग के उप मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा की जाएगी, जिन्हें महाप्रबंधक द्वारा नामित किया जाएगा तथा महाप्रबंधक ही स्वीकृति प्राधिकारी होंगे. जांच अधिकारी आवश्यकतानुसार किसी अन्य अधिकारी को भी शामिल कर सकते हैं. जांच दल को मंडल अधिकारियों द्वारा सहायता प्रदान की जाएगी.

ग) अन्य सभी दुर्घटनाओं की जांच वरिष्ठ वेतनमान या कनिष्ठ वेतनमान अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जैसा कि संबंधित मंडल रेल प्रबंधक द्वारा तय किया जाएगा, जिसमें मंडल रेल प्रबंधक स्वीकृति प्राधिकारी होंगे.

घ) सभी यार्ड दुर्घटनाओं की जांच वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसमें वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी स्वीकृति प्राधिकारी होंगे.

च) सांकेतिक दुर्घटनाओं के सभी मामलों की जांच वरिष्ठ या कनिष्ठ वेतनमान अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसमें मंडल रेल प्रबंधक स्वीकृति प्राधिकारी होंगे.

छ) महाप्रबंधक या मंडल रेल प्रबंधक दुर्घटना की गंभीरता के आधार पर उपर्युक्त स्तरों से उच्च स्तर के अधिकारियों की समिति द्वारा जांच करवा सकते हैं.

ज) दुर्घटना के मामलों में, जिसमें जांच समिति इतर रेलवे के कर्मचारियों पर जिम्मेदारी निर्धारित करती है, जांच रिपोर्ट रेलवे के संबंधित विभाग के प्रधान विभागाध्यक्ष के समक्ष प्रस्तुत की जाए, जिस पर दुर्घटना हुई थी, मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यम से, जिसके बाद ऐसी जांच रिपोर्ट अपर महाप्रबंधक (मंडल रेल प्रबंधक के बजाय) द्वारा स्वीकार की जाएगी. ऐसी जांच रिपोर्टों से उत्पन्न अंतर-रेलवे डीएआर मामलों को अंतिम रूप देने के लिए रेलवे के संबंधित विभाग के प्रधान विभागाध्यक्ष द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई की जानी चाहिए, जिस पर दुर्घटना हुई थी. यदि महाप्रबंधक के स्तर पर प्रतिवादी रेलवे से उपयुक्त प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं होती है, तो मामले को रेलवे बोर्ड को भेजा जाना चाहिए.

झ) उपस्करों की खराबी के सभी मामलों की जांच-पडताल संबंधित विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षक/पर्यवेक्षकों द्वारा की जाएगी.

ट) उपर्युक्त मद (ए) और (बी) के अंतर्गत होनेवाली पूछताछ को छोड़कर सभी पूछताछ का आदेश संबंधित मंडल रेल प्रबंधक द्वारा दिया जाएगा, जिसमें महाप्रबंधक पूछताछ के आदेश देंगे.

907 **दुर्घटना जांच पूरी करने की समय-सारणी**: सभी दुर्घटनाओं में जहां जांच आवश्यक है, उन्हें दुर्घटना के बाद यथाशीघ्र किया जाना चाहिए और बिना किसी देरी के कार्यवाही प्रस्तुत की जानी चाहिए. दुर्घटना के दिन 'डी' को गिनते हुए समय-सारणी निम्नानुसार होगी.

क्र.सं.	**लक्ष्य**	**अनुसूची/अभ्युक्ति**
1	डी	दुर्घटना की तारीख
2.	डी+1	यदि कोई विभाग जिम्मेदारी स्वीकार नहीं करता है तो डीआरएम/जीएम जांच के आदेश देंगे.
3.	डी+3	समिति दुर्घटना की जांच शुरू करेगी.
4.	डी+7	समिति जांच रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक/महाप्रबंधक को सौंपेगी.
5.	डी+10	मंडल रेल प्रबंधक/महाप्रबंधक द्वारा जांच रिपोर्ट की स्वीकृति.
6.	डी+15	मुख्य संरक्षा अधिकारी/अपर महाप्रबंधक द्वारा जांच रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जाएगा. नोट: मुख्य संरक्षा अधिकारी केवल समीक्षा मामलों के लिए. उन दुर्घटना मामलों के लिए अपर महाप्रबंधक, जिनमें इतर रेल कर्मचारियों को जिम्मेदार ठहराया जाता है.
7	डी+20	जांच रिपोर्ट टिप्पणियों के साथ सीआरएस को प्रस्तुत करना. जांच रिपोर्ट के निष्कर्षों की एक प्रति रेलवे बोर्ड को भेजी जाए.
8	डी+90	जिम्मेदार पदाधिकारियों के विरुद्ध डीएआर की कार्रवाई पूरी की जाए

नोट :

क) मंडल रेल प्रबंधक/महाप्रबंधक उन मामलों में भी जांच कराने का निर्णय ले सकते हैं, जहां कोई विशेष विभाग दुर्घटना में शामिल संबंधित प्रणालियों की गहन समीक्षा करने की जिम्मेदारी स्वीकार करता है.

ख) निर्धारित समय सीमा अधिकतम सीमा है. रेलवे द्वारा जांच रिपोर्ट और डीएआर कार्रवाई को यथाशीघ्र अंतिम रूप देने का प्रयास किया जाए, लेकिन निर्धारित समय सीमा से आगे नहीं.

908 संबंधित विभाग द्वारा जिम्मेदारी स्वीकार करना :

क) जैसा कि परिशिष्ट (ख) में नीचे दिया गया है, को छोड़कर और महाप्रबंधक द्वारा संयुक्त या अंतर विभागीय जांच के आदेश देने के बावजूद, मंडल के वमंसंधि को अन्य विभाग के अधिकारी, दो दिन के अंदर सूचित करें कि क्या उनका विभाग इसकी जिम्मेदारी ले रहा है या नहीं. यदि कोई भी विभाग जिम्मेदारी नहीं लेता है, उस स्थिति में मंडल संरक्षा अधिकारी तुरंत मामला मंरेप्र को प्रस्तुत करेंगे और मंरेप्र, यदि आवश्यक हुआ तो अंतर विभागीय जांच के आदेश देंगे.

ख) समपार पर होने वाली ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में जिसमें न कोई घायल हुआ और या न ही जन संपत्ति को कोई नुकसान हुआ हो, किसी विभाग द्वारा जिम्मेदारी स्वीकार करने की सूचना भेजना अपेक्षित नहीं है.

909 विशेष रिपोर्ट : किसी दुर्घटना की विशेष रिपोर्ट, उस दुर्घटना से संबंधित संक्षिप्त विवरणात्मक रिपोर्ट होती है तथा अध्याय - II में बताये गये मामलों में इसे प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है. इस रिपोर्ट में केवल उस दुर्घटना के तथ्य, कर्मचारियों के लिए गए बयान आधार पर संबंधित विवरण, दुर्घटना के कारणों के निष्कर्ष और कर्मचारियों की जिम्मेदारी जिसमें उल्लंघन किए गए नियमों का भी उल्लेख हो आदि शामिल हो. जब विशेष रिपोर्ट में यदि ऐसे विवरण का उल्लेख है, जो पहले भेजे गए दुर्घटना संदेश से भिन्न हो तो उसका विशेष रूप से उल्लेख किया जाए. जांच के दौरान "प्रकाश में लायी गयी बातों" तथा सुझाव यदि हो तो, ताकि भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटना की पुनरावृत्ति को रोका जा सके का उल्लेख विशेष पैराग्राफ में **किया** जाए. इस विशेष रिपोर्ट में, जिम्मेदार ठहराए गए कर्मचारियों के विरुद्ध प्रस्तावित अनुशासनिक कार्रवाई का उल्लेख न किया जाए. जिम्मेदार ठहराए गए कर्मचारियों के विरुद्ध उचित प्राधिकारी द्वारा, पता लगाए गए तथ्यों को स्वीकार करने के बाद ही शुरू की जाए. ऐसे कर्मचारियों पर अधिरोपित वास्तविक दंड की सूचना निर्धारित अवधि के अंदर मुख्य संरक्षा अधिकारी को दी जाए.

910 संयुक्त और अंतर - विभागीय जांच आरंभ करना : महाप्रबंधक द्वारा संयुक्त या अंतर विभागीय जांच के आदेश जारी करने के बाद, जांच समिति का वरिष्ठतम अधिकारी, समिति के अन्य सदस्यों के साथ मिलकर तथा अनुसूची और स्थान के अनुसार तारीख नियत करें. लेकिन सभी मामलों में, जांच संबंधी कार्य दुर्घटना - स्थल से निकटतम स्टेशन पर और दुर्घटना घटित होने के 3 दिन के अंदर किया जाए और किसी भी परिस्थिति में इस निरीक्षण के तथ्यों को नष्ट न किया जाए. एक बार जांच की तारीख नियत होने के बाद, अत्यावश्यक परिस्थितियों को छोड़कर, उसमें परिवर्तन न किया जाए. प्रत्येक विभाग के प्रतिनिधि की यह जिम्मेदारी होगी कि वह उसके विभाग के कर्मचारियों को जांच के समय उपस्थित रहना सुनिश्चित करेगा, जो इस मामले में कोई सबूत उपलब्ध करा सके. जांच संचालन कर्ता अधिकारी ऐसे किसी गवाह को उपस्थित रहने के लिए कह सकता है, जिसके बारे में वे यह समझते हो कि उनकी गवाही इस जांच के लिए आवश्यक हो.

911 संयुक्त/अंतर विभागीय जांच करने की प्रक्रिया :

क) जांच आरंभ करने से पहले, जांच के मुद्दे निर्धारित कर लिए जाएं. यथा संभव इससे संबंधित साक्ष्य जुटा लिये जाएं. इस बात का ध्यान रखा जाए कि गवाह अनर्गल और लंबे - चौड़े बयान न दे. शुरू से ही इनसे मुद्दों से संबंधित प्रश्न ही पूछे जाए. उनकी गवाही पूरी होने पर, जिस तरह से उनका बयान दर्ज किया गया है. वह उन्हें पढ़कर सुनाया जाए ताकि वे उसमें यदि कुछ जोड़ना चाहे तो जोड़ सके. महत्वपूर्ण बातों तक पहुंचने के लिए गवाहों से जिरह और बार - बार पूछताछ की जाए.

ख) यदि किसी गवाह ने जांच से पहले ही बयान दिया हो तो उसे उसका बयान पढ़कर सुनाया जाए और उसे उसका ही बयान है, यह समझाकर दर्ज किया जाए. गवाहों से यह भी विशेष तौर पर कहा जाए कि उन्हें उनके द्वारा दिए गए बयान में कोई परिवर्तन या परिवर्धन करना है और इससे संबंधित उनका जवाब दर्ज कर उस पर उनके हस्ताक्षर लिए जाए. जिरह के द्वारा ऐसी गवाही से संबंधित और आगे सबूत जुटाए जाएं और कोई भी नया स्वतंत्र बयान दर्ज न किया जाए. जिरह के दौरान गवाह से पूछे गए प्रश्न और उनके द्वारा दिए गए उत्तर को वहीं का वहीं दर्ज किया जाए.

ग) यदि गवाह ऐसी गवाही देता है, जो नियमों और शर्तों के विपरीत हो और जो उसे नियमों की जानकारी न होने और उनके उल्लंघन का दोषी साबित करती हो, तो जांच/जिरह के दौरान उनसे यह उगलवाया जाए कि क्या उन्हें इस बात की जानकारी है कि जो बयान वे दे रहे है, वे नियमों और शर्तों के विपरीत है.

घ) जांच अधिकारियों या समिति को महज दुर्घटना के तुरंत पता चले कारण या कारणों से संतुष्ट नहीं होना चाहिए. उन्हें इससे संबंधित आवश्यक सबूतों और सहायक कारणों का पता लगाना चाहिए यदि हो तो जिसकी वजह से कर्मचारी ने नियमों का उल्लंघन किया हो. ऐसी परिस्थितियों का पता लगाने की कोशिश की जाए, जब मजबूरी में उन्हें ऐसा काम करना पड़ा हो, जो दुर्घटना का एक कारण बना हो. सहायक कारणों में स्टेशन पर अपनायी गयी अनियमित और अप्राधिकृत कार्य पद्धति, उचित पर्यवेक्षण के अभाव में कार्य पद्धति में हमेशा ही लापरवाही बरतना जैसे कारक शामिल हो, जिससे नियमों का उल्लंघन हुआ हो. सिगनलिंग और अंतर्पाशन उपकरणों या अन्य संरक्षा उपकरण जैसे चाबी - बाक्स, पाइंट इंडिकेटर आदि पर्याप्त मात्रा में न हो और संचार उपकरण पर्याप्त मात्रा में न हो, जिससे स्टेशन कर्मचारियों को बार - बार लंबी दूरी तक स्वयं जाना पड़े, जिससे विशेषकर व्यस्ततम समय में, कर्मचारियों को उनके लिए निर्धारित ड्यूटियों का निर्वाह करने में परेशानी हो. जब कार्य के लिए निर्धारित कर्मचारियों की कमी हो तो उपलब्ध कर्मचारियों को सभी ड्यूटी निभानी पड़ती है, जिससे वे स्टेशन संचालन नियमों के अनुरूप काम नहीं कर पाते है और कर्मचारियों को समय पर भारमुक्ति न मिलने से समयोपरि काम भी करना पड़ता है. इन परिस्थितियों पर भी समिति को ध्यान देना चाहिए. मजबूर परिस्थितियों का मूल्यांकन अत्यंत सावधानी से करना चाहिए. स्टेशन पर कार्य का जो भार है, क्या वह ठीक है, इसकी तुलना, अन्य उसी प्रकार के स्टेशन पर प्राप्त मानकों के साथ की जाए.

च) जांच अधिकारी या समिति जांच के दौरान यह नोट करें कि "प्रकाश में लाए गए मामले" जिनकी वजह से भले ही दुर्घटना न घटी हो, लेकिन भविष्य में इनसे दुर्घटना हो सकती है.

छ) संयुक्त जांच की स्थिति में, मजिस्ट्रेट और पुलिस की ओर से पता लगाए तथ्यों, संबंधी पूछताछ में शामिल होना और संयुक्त जांच कार्रवाई पर हस्ताक्षर करना जरूरी नहीं है तथापि वे गवाह से की जा रही पूछताछ के दौरान वे भी प्रश्न पूछ सकते हैं और इन प्रश्नों के गवाह के द्वारा दिए गए उत्तरों को कार्यवाही के भाग के रूप में दर्ज किया जाए.

912 जांच समिति का स्वरूप :

क) दुर्घटना के स्वरूप के आधार पर जांच समिति का स्वरूप निर्धारित किया जाएगा. इस समिति में सामान्यत: संरक्षा, इंजीनियरिंग, परिचालन, यांत्रिक विभाग के अधिकारी होंगे. दुर्घटना के स्वरूप के आधार पर अन्य विभाग से अधिकारियों को नामित किया जाएगा.

ख) जब दुर्घटना में दूसरे मंडल का इंजन भी शामिल होगा. तब उस मंडल के प्रतिनिधियों को भी जांच समिति में शामिल किया जाए.

ग) अग्नि - दुर्घटना की स्थिति में, सुरक्षा शाखा के प्रतिनिधियों को भी शामिल किया जाए.

घ) जिस अधिकारी या अधीनस्थ पदाधिकारी की जांच समिति के समक्ष गवाही ली जानी हो उसे जांच समिति के सदस्य के रूप में शामिल नहीं किया जाना चाहिए, केवल मंसंधि/मंरेप्र के व्यक्तिगत आदेश ही इसका अपवाद हो सकते हैं.

913 जांच समिति के अध्यक्ष :

(1) संयुक्त/अंतर विभागीय जांच में जांच समिति में नामित अधिकारियों में वरिष्ठतम अधिकारी ही समिति के अध्यक्ष होंगे. एक ही ग्रेड के विभिन्न विभागों के अधिकारियों की वरिष्ठता की गणना, उनकी कुल सेवा अवधि के आधार पर और उसी विभाग के अधिकारियों की वरिष्ठता की गणना उनके उस ग्रेड में नियुक्ति की तारीख से की जाएगी.

(2) वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा की जाने वाली जांच - पड़ताल के मामले में, जांच - पड़ताल के वक्त मौजूद पदाधिकारियों में वरिष्ठतम पदाधिकारी इसकी अध्यक्षता करेंगे और विभिन्न विभागों के एक ही ग्रेड के पदाधिकारियों की वरिष्ठता की गणना उनकी कुल सेवा अवधि और एक ही विभाग के, एक ही ग्रेड के पदाधिकारियों की वरिष्ठता की गणना उनकी उसी विभाग में उनकी वरिष्ठता के आधार पर की जाएगी.

914 **जांच - पड़ताल के संबंध में अधिकारियों की ड्यूटी :** जब कभी किसी दुर्घटना की जांच के आदेश दिए जाते है, तो हर विभाग के मंडल अधिकारी की यह ड्युटी होगी कि उनके अधीनस्थ कर्मचारियों या अन्य कोई गवाह, जिसे समिति यह समझती हो कि उसकी गवाही इस मामले में अपेक्षित है, को निर्धारित तारीख, समय और जगह पर उपस्थित रहने की सूचना दे. उनकी यह भी जिम्मेदारी होगी कि जांच के दौरान अपेक्षित कागज़ात और अन्य अपेक्षित सूचनाएं तत्काल उपलब्ध कराने की व्यवस्था करें. समिति इस बात का ध्यान रखें कि ऐसे गवाहों को न बुलाया जाए, जिसकी गवाही आवश्यक न हो.

915 पूछताछ में शामिल न होना:

यदि जांच समिति का कोई सदस्य किसी कारणवश जांच के समय न आ पाते हो तो उसे इससे संबंधित लिखित स्पष्टीकरण जांच समिति के अध्यक्ष को देना होगा. कोई अधिकारी या अधीनस्थ कर्मचारी, जिसकी उपस्थिति जांच के दौरान उनके तकनीकी ज्ञान या उनके पास ऐसी कोई जानकारी हो, जो इस दौरान अपेक्षित हो, कोई लिए आवश्यक हो और वह न आ पा रहा हो, तो जांच को स्थगित करने के बजाय संभव हो तो ऐसे किसी अधिकारी की व्यवस्था करने का प्रयास किया जाए, जो इस कर्मचारी के समकक्ष जानकारी रखता हो. इसके लिए मंडल अधिकारी या विभागाध्यक्ष, जैसा भी मामला हो, से संपर्क किया जाए. गवाह भी यदि न आ पाते हो तो उन्हें भी इसी प्रकार लिखित स्पष्टीकरण देना होगा. यदि जांच समिति द्वारा बुलाया गया कोई अधिकारी/कर्मचारी बिना उचित कारण के जांच समिति के समक्ष उपस्थित न हो तो उसके विरुद्ध अनुअनि के तहत कार्रवाई की जाए.

916 **जांच स्थगित करना :** गवाह के उपस्थित न होने की स्थिति में सामान्यत: जांच स्थगित न की जाए तथापि सभी सबूतों और साक्ष्यों को दर्ज करने के बाद भी यदि किसी निर्णय पर न पहुंचा जा रहा हो तो, गवाह के उपस्थित होने तक जांच को स्थगित किया जाए. यदि गवाह बीमार हो तो, समिति का अध्यक्ष, चिकित्सा प्राधिकारियों को सूचित करेगा कि वे गवाह को जांच में उपस्थित होने के निर्देश दें और यदि वह स्वयं उपस्थित होने में असमर्थ हो तो, चिकित्सा अधिकारी की सहमति से सबूत दर्ज करने के लिए किसी प्रतिनिधि को भेजें.

917 **जांच समिति के सदस्यों के लिए दिशा - निर्देश :** जांच समिति के सदस्यों के लिए दिशा - निर्देश निम्नानुसार होगें :-

क) समिति के सभी सदस्यों द्वारा सख्त निष्पक्षता बरती जाए

ख) सर्वसम्मति से निष्कर्ष निकाले जाएंगे और जहां तक संभव हो असहमति नोट नहीं दिया जाए.

ग) दुर्घटना संबंधी विभिन्न तकनीकी डाटा और सबूत एकत्रित किए जाएं और ऐसी घटनाओं का क्रमवार आकलन करने का प्रयास किया जाए, जिससे दुर्घटना घटी हो.

घ) जब तक दुर्घटना का कारण स्पष्ट न हो जाए, दुर्घटना के लिए जिम्मेदार प्रत्येक कारक, यदि कोई हो तो, की जांच की जाए तथा उसके योगदान का आकलन किया जाए.

च) विरोधाभासी साक्ष्य मिलने पर, ऐसे साक्ष्य के महत्व पर चर्चा की जाए तथा कारण बताए जाने चाहिए कि क्यों किसी विशेष बात को महत्व दिया जा रहा है, तथा दूसरे बात को क्यों नजरअंदाज किया जाता है.

छ) दुर्घटना के पहले और बाद की घटनाओं के क्रम का उल्लेख जांच की कार्यवाही में किया जाए.

ज) किसी प्रकार की सामान्य अनियमितता या अप्रभावी पर्यवेक्षण की जांच करने के बाद, कुछ समय के संबंधित रिकार्ड की जांच की जाए ताकि यह पता लगाया जा सके कि पहले भी इस प्रकार की अनियमितता को दोहराया, तो नहीं जा रहा था. इस संबंध में पर्यवेक्षी कर्मचारियों के निरीक्षण नोट को देखा जाए और पता लगाया जाए कि क्या इस प्रकार की अनियमितताएं पहले भी पायी गयी थी और क्या प्रभावी पर्यवेक्षण द्वारा उसे ठीक किया गया था.

918 **संयुक्त या अंतर - विभागीय जांच की कार्यवाही :** इस समिति के अध्यक्ष या उनके द्वारा नामित अधिकारी द्वारा, कार्यवाही की रिपोर्ट फार्म नं. एसीसी 9 से 9 (ओ) में बनायी जाए (नमूना फार्म के लिए अनुबंध VI देखें). इसमें किसी प्रकार का संशोधन अध्यक्ष द्वारा किया जाए. जिरह द्वारा प्राप्त बयान/सबूत/जवाबों के सभी पृष्ठों पर गवाहों के हस्ताक्षर लिए जाए और सभी संशोधनों को गवाह द्वारा सत्यापित करवाया जाए. कार्यवाही रिपोर्ट निम्नलिखित क्रम में हो :-:-

(i) फार्म एसीसी, 9 - सारांश

(ii) फार्म एसीसी. 9 (ए) - समिति के सदस्यों और जांच में उपस्थित होने वाले अन्य पदाधिकारियों की सूची.

(iii) फार्म एसीसी. 9 (बी) - दुर्घटना का विस्तार पूर्वक विवरण, जिसमें अन्य बातों के अलावा निम्नलिखित सूचना भी हों :-

- ढलान
- वक्र
- सिगनल और अंतर्पाशन का प्रकार
- रेलपथ का प्रकार और स्थिति
- इंजन का भार और प्रत्येक पहिये पर पड़नेवाला वजन
- गाड़ी की मार्शलिंग
- ब्रेक और ब्रेक लगाने की प्रणाली
- रोलिंग स्टाक की स्थिति
- गाड़ी कब आनेवाली थी, यदि देरी से चल रही हो तो कितनी देरी से और उस देरी का कारण
- यदि गाड़ी के रनिंग समय, गति, प्रस्थान/आगमन समय में किसी प्रकार का विवाद हो तो स्टेशन के दोनों ओर के संबंधित ब्लॉक सेक्शन के गाड़ी सिगनल रजिस्टर, लाइन क्लीयर पूछताछ और प्रति उत्तर पुस्तिका से विवरण लिया जाए.
- क्या गाड़ी को रूकना था या सीधे चले जाना था. क्या गाड़ी को क्रास करने के लिए बुक किया गया था या वह बिना किसी निर्देश के क्रास हो गयी थी.
- पटरी से उतरने की स्थिति में संबंधित वाहन के प्रत्येक पहिये पर भार.

नोट :- उपर्युक्त मदों में से केवल उन्हीं मदों की जांच में शामिल किया जाए, जो प्रत्यक्ष तौर पर दुर्घटना से जुड़े हो.

(iv) फार्म एसीसी. 9 (सी) गवाहों की सूची जिनकी जांच उनके नाम, पदनाम, स्टाफ नं./भविष्य निधि नं. के साथ की गई है.

(v) फार्म एसीसी. 9 (डी) और (ई) – गवाहों का बयान.

(vi) फार्म एसीसी. 9(एफ) – पता लगाए गए तथ्यों से संबंधी अभ्युक्ति व कारण.

(vii) फार्म एसीसी. 9 (जी) – संयुक्त रूप से पता लगाए गए तथ्य.

(viii) फार्म एसीसी.9 (एच) – जांच के दौरान प्रकाश में आयी बातें.

(ix) फार्म एसीसी.9 (आई) – सुझाव व सिफारिशें

(x) फार्म एसीसी. 9 (जे) – राहत व बचाव कार्य आदि उचित रूप से किए गए या नहीं.

(xi) फार्म एसीसी. 9 (के) – संबंधित गाड़ी का संरचना मार्शलिंग आर्डर और रोलिंग स्टाक के विवरण.

(xii) फार्म एसीसी. 9 (एल) – दुर्घटना स्थल पर लिये गए फोटो का विवरण.

(xiii) फार्म एसीसी. 9 (एम) – इंजन और चल स्टाक के हुई क्षति का विवरण और उसका अनुमानित मूल्य.

(xiv) फार्म एसीसी.9 (एन) – रेलपथ को हुई क्षति का विवरण और उसका अनुमानित मूल्य.

(xv) फार्म एसीसी. 9 (ओ) – सिगनल अंतर्पाशन और संचार गियर को हुई क्षति का विवरण और उसका अनुमानित मूल्य.

(xvi) दुर्घटना में घायल या मारे गए यात्रियों और/या रेल कर्मचारियों की सूची और उनका निपटान तथा भुगतान की गयी अनुदान अनुग्रह राशि का विवरण.

(xvii) दुर्घटना को दर्शाता हुआ विस्तृत आयामी आरेख.

(xviii) पटरी से उतरने की स्थिति में, अनुबंध - IV में निर्धारित प्रोफार्मा.

919 **दुर्घटना का वर्णन :** दुर्घटना का संक्षिप्त वर्णन, जिसमें सबूतों का उल्लेख न हो.

920 **सबूत दर्ज करना :**

क) हर गवाह को एक नंबर दिया जाए, जो बयान के आरंभ होने के समय उनके नाम के स्थान पर लिखे जाने के अलावा, बयान के अंत में उनके हस्ताक्षर/अंगूठे के निशान के बाद, गवाह नं. . . . . . . के रूप में भी इसे दोहराया जाए और कार्यवाही के दौरान भी जब उनका नाम आता हो, तब नंबर ही दोहराया जाए. फार्म एसीसी. 9 (डी) में, प्रत्येक गवाह के जांच कार्यवाही से संबंधित सभी विवरण भरे जाए. यदि गवाह गाड़ी या स्टेशन के कर्मचारी हो तो उनके कार्य के घंटे और उनके विश्राम के घंटों का भी दर्ज किया जाए.

ख) जिरह के दौरान उगली गयी संबंधित, विवरणात्मक, व उसके बाद की मांगों को सबूत के तौर पर दर्ज किया जाए. इस बात का ध्यान रखा जाए कि गवाह को धमकाया न जाए. गवाह जो अंग्रेजी समझते हो, अपना बयान पढ़ेगे और उसके हर पृष्ठ पर हस्ताक्षर करेंगे.

ग) अनपढ़ गवाह या ऐसे गवाह जो अंग्रेजी न समझते हो, के साक्ष्य को पढ़ा जाए और उनके द्वारा समझी जाने वाली भाषा में उन्हें समझाने के बाद ही साक्ष्य पर उनसे हस्ताक्षर लिए जाए. ऐसा किया गया है यह प्रमाणित करने के लिए समिति के अध्यक्ष भी इस पर हस्ताक्षर करेंगे. यदि गवाह हस्ताक्षर करने में असमर्थ हो तो प्रत्येक पृष्ठ पर उनके अंगूठे के निशान लिए और इसे अध्यक्ष द्वारा प्रमाणित किया जाए.

घ) सबूत को दर्ज करने के लिए, जांच समिति के अध्यक्ष इन सबूतों को कंप्यूटर पर टाइप करने के लिए आशुलिपिक की सेवाएं ले सकते है. यदि आशुलिपिक न मिल रहा हो तो संबंधित विभाग एक प्रतिनिधि को इस कार्य के लिए नामित करेगा. गवाह टाइप किये गये बयान को पढ़ेगा और उसके हर पृष्ठ पर हस्ताक्षर करेगा.

921 **निष्कर्ष :** निष्कर्ष संक्षिप्त और स्पष्ट हो, जिसमें दुर्घटना के कारणों पर समिति की राय साामान्य विवरण के रूप में हो. इसमें जिम्मेदार कर्मचारी का नाम, हर कर्मचारी द्वारा उल्लंघन किए गए नियम/नियमों/अनुदेशों का उल्लेख हो. यदि एक से ज्यादा कर्मचारी/विभाग इसके लिए जिम्मेदार हो तो उस विभाग/कर्मचारी की प्राथमिक जिम्मेदारी का विशेष रूप से उल्लेख किया जाए. जब समिति की यह राय हो कि गवाह द्वारा जानबूझकर गलत सबूत दिया गया हो, उन्हें इसे "प्रकाश में लाए गए मामले" शीर्ष के अंतर्गत दर्ज करना चाहिए. यह भी उल्लेख किया जाए कि निम्नलिखित में से किस श्रेणी के अंतर्गत दुर्घटना को रखा जाए.:

क) रेल कर्मचारी की गलती.

ख) रेल कर्मचारी को छोड़कर किसी **और** की गलती.

  i. **ट्रैक** से छेड़छाड़
  ii. अन्य विविध कारण

ग) उपकरण की खराबी :-

  i. यांत्रिक
  ii. **ट्रैक** .
  iii. विद्युत.
  iv. सिगनलिंग

घ) तोड़फोड

च) आकस्मिक या दैविक -

  i. कई कारणों से
  ii. अन्य विविध कारण

छ) कारण का पता नहीं लगाया जा सका.

922 निष्कर्ष के कारण और अभ्युक्ति : इन्हें तीन मदों से और तीन पैराग्राफों में शामिल किया जाए :

क) सभी विरोधाभासी सबूतों और समिति द्वारा उससे निपटने पर चर्चा.

ख) सहायक कारण, यदि कोई हो तो, और

ग) उपशमनीय परिस्थितियां; यदि कोई हो तो

किसी विशेष दुर्घटना में विरोधाभासी साक्ष्य, सहायक कारकों या उपशमनकारी परिस्थितियों के अभाव में विशेष रूप से उल्लेख किया जाए. समिति को दुर्घटना के कारणों का पूरी तरह उल्लेख करते हुए निष्कर्ष पहुंचना होगा और इस बात को ध्यान में रखना होगा कि इससे संबंधित कार्यवाही के समय वे पदाधिकारी न तो गवाहों के बयान सुन सकते है और न ही दुर्घटना स्थल की परिस्थितियों की समीक्षा कर सकते है. अतः दुर्घटना के विवरण और अभ्युक्ति को व्यापक और स्वतः स्पष्ट होना चाहिए. प्रत्येक गवाह के सबूत के महत्व को नोट किया जाए और संदेहास्पद गवाह के संबंध में यह स्पष्ट किया जाए कि क्या उनकी गवाही कहीं पक्षपात पूर्ण तो नहीं थी.

923 सुझाव : भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटना को रोकने या संचालन में किसी भी प्रकार के सुधार के लिए समिति न केवल दुर्घटना के कारण या कारणों, बल्कि सहायक कारणों यदि हो तो और न्यूनीकरण परिस्थितियों के आधार पर नियमों या संचालन में सुधार के सुझाव दे सकती है. यदि समिति यह समझती है कि सुझाव देना अपेक्षित नहीं है, तो फार्म एसीसी 9. (I) में "कुछ नहीं" प्रविष्टि करें.

924 जांच के दौरान प्रकाश में आयी बातें : जांच के दौरान, विभिन्न बातें जैसे अनियमित संचालन जिससे दुर्घटनाएं घट सकती हो, हालांकि इस दुर्घटना के संबंध में उसका कोई सीधा असर न पड़ा हो, का भी विवरण दें. ऐसा विवरण यदि न हो तो फार्म एसीसी9. (एच) में "कुछ नहीं" प्रविष्टि करें.

925 संयुक्त या अंतर विभागीय कार्यवाही पर हस्ताक्षर : समिति के सदस्यों के, जांच पूरी होने पर विसर्जित होने से पहले कार्यवाही तैयार कर ली जाए और उस पर हस्ताक्षर कर दिए जाए. यदि समिति के सदस्यों में जांच के निष्कर्ष या अभ्युक्ति और निष्कर्षों के कारणों या सुझावों पर आम सहमति न हो तो इससे संबंधित अलग से एक नोट तैयार कर उस पर उनके द्वारा हस्ताक्षर किए जाए. यदि कोई सदस्य निष्कर्षों से पूरी तरह या आंशिक रूप से सहमत न हो तो वह अपनी असहमति और उसके कारण दर्ज करवाएं. इसे तत्स्थान तैयार कर, उस पर हस्ताक्षर भी ले लिए जाएं. इस असहमति नोट को, जांच समिति के अध्यक्ष की अभ्युक्तियों सहित कार्यवाही प्रपत्रों के साथ संलग्न किया जाए.

926 संयुक्त स्टेशनों पर दुर्घटनाओं की जांच पड़ताल :

क) संयुक्त स्टेशनों पर घटी दुर्घटना को, जिस रेलवे द्वारा उस स्टेशन का संचालन किया जा रहा है. उस रेलवे का माना जाएगा और दुर्घटना संबंधी जांच कार्यवाही शुरु करने, आयोजित करने और उसे अंतिम रूप देने की जिम्मेदारी भी उसी रेलवे की होगी. यदि दुर्घटना में, उपयोगकर्ता रेलवे की गाड़ी भी शामिल हो तो, जंक्शन स्टेशन का संचालन कर रही रेलवे, संबंधित रेलवे को सूचित करेगी और उस रेलवे के उपयुक्त स्तर के अधिकारी को जांच समिति के सदस्य के रूप में नामित करेगी. गाड़ी विशेष में कार्य करने वाले कर्मचारियों की पूछताछ, जांच समिति द्वारा किया जाना वांछनीय हे और उस रेलवे के अधिकारी की उपस्थिति, जिससे कर्मचारी संबंधित है, जांच को सुगमता से आयोजित करने में सहायक होगी.

ख) जब कभी भी सामान्य प्रक्रिया के तौर पर, एक रेलवे द्वारा गठित जांच - पड़ताल समिति में दूसरी रेलवे के किसी अधिकारी को नामित किया जाता है, तो उस अधिकारी को पूरी जांच कार्यवाही की दो प्रतियां दी जाए, जिसमें से एक प्रति वे मंडल कार्यालय और एक प्रति प्रधान कार्यालय को देंगे.

ग) यदि ऐसे मामलों में जांच समिति, दुर्घटना के लिए किसी अन्य रेलवे के कर्मचारी को जिम्मेदार ठहराती हो, तो उस कर्मचारी को दिया जाने वाला दंड, अंतिम रूप से उस रेलवे के मुख्यालय द्वारा ही स्वीकृति किया जाएगा और मुख्यालय ही इसकी सूचना संबंधित रेलवे के मुख्यालय को देगा, जिसके अधीन कर्मचारी कार्यरत है और उस रेलवे का मुख्यालय ही उनके मंडल अधिकारियों को सूचित करेगा ताकि वे उनके रिकार्ड को पूरा कर सके.

घ) यदि जांच समिति द्वारा निकाले गए निष्कर्षों को मंडल अधिकारी स्वीकार नहीं करते, तो वे इससे संबंधित रिपोर्ट उनके मुख्यालय को भेजेंगे. इससे संबंधित पत्राचार रेलों के मुख्यालय स्तर पर ही किया जाएगा.

927 **विशेष रिपोर्ट या जांच रिपोर्ट में दिए जाने वाले विवरण :** विशेष रिपोर्ट या जांच रिपोर्ट में निम्नलिखित दुर्घटनाओं के मामले में प्रत्येक मद से संबंधित विवरण विशेष रूप से दिया जाए :–

क) समपार पर दुर्घटनाएं **:**

i. जब सड़क वाहन, रेल यातायात में घुस गया हो, तो वाहन का नंबर उसकी स्थिति और हुई क्षति संबंधी विवरण.

ii. **फाटक चौकीदारवाला है या बिना चौकीदारवाला**

iii. क्या फाटक एक पल्लेवाला या दो पल्लेवाला है.

ख) क्या फाटक केवल पटरियों और सड़क की ओर बंद होता है या केवल सड़क की ओर ही.

ग) क्या फाटक, सिगनल द्वारा संरक्षित है, यदि हां तो विवरण दें.

घ) यदि फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित नहीं है, तो फाटक की सामान्य स्थिति क्या है, क्या इसे सड़क यातायात के लिए सामान्यतः खुला रखा जाता है या नहीं.

च) क्या फाटकों में उठान फाटक उपलब्ध कराए गए है. इसका उल्लेख किया जाए.

छ) क्या फाटकों में प्रकाश की व्यवस्था की गयी है, यदि हां तो कैसे ?

ज) घटना की स्थिति का विवरण :–

i. क्या मार्ग सीधा है या वक्राकार है.

ii. सड़क उपयोक्ता और लोको पायलट दोनों, दोनों दिशाओं में कितनी दूरी तक स्पष्ट देख सकते है.

iii. पटरी की ओर से और सड़क की ओर से ढलान, यदि हो तो.

iv. लाइन पर **बाड** लगायी गयी है या नहीं.

झ) दुर्घटना के ऐसे मामले, जिसमें समपार पर चलती गाड़ी सड़क यातायात से टकरा जाती हो, की जांच कार्यवाही में निम्नलिखित सूचना दी जाए :-

i. संबंधित दिशा से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को कितनी दूरी से समपार दिखाई देता है.

ii. सड़क उपयोक्ताओं को, उनकी आने की दिशा, जहां से रेलपथ दिखाई देता हो, उसका विवरण.

झ) क्या इंजन में विद्युत शीर्ष लाइट लगा हुआ था.

ट) सड़क वाहन से संबंधित विवरण क्या वह क्षतिग्रस्त था और यदि वह समपार से गुजरने वाले सड़क वाहनों के काफिलें के
साथ था, तो उस वाहन की स्थिति.

ठ) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को कितनी दूरी से फाटक दिखाई देता है.

ड) क्या समपार, नजदीकी ब्लॉक सेक्शन से टेलीफोन से जुड़ा हुआ है.

ढ) क्या समपार के फाटक के डिस्क को लाल रंग से पेंट किया गया है..

त) फाटक को खोलने और बंद करने का कार्य विद्युत व्यवस्था से, मशीनी व्यवस्था से या चौकीदार द्वारा किया जाता है.

थ) क्या फाटक स्टेशनों पर या स्टेशनों के बीच स्थित है.

द) क्या समपार के सड़क अप्रोचों पर सड़क साइन बोर्ड लगाए गए है.

ध) क्या समपार के दोनों ओर, सीटी बजाने से संबंधित बोर्ड लगे है.

927.1 **ऐसी दुर्घटनाएं, जो विशेषकर सिगनल व्यवस्था संबंधी चूक के कारण हुई हो.**

क) क्या स्टेशन अंतर्पाशित है ?

ख) यदि अंतर्पाशित था तो उसका मानक क्या है ?

ग) निकट और बाहरी सिगनल लीवर कहां स्थित है ?

घ) जहां से सिगनलों को संचालित किया जाता है, क्या वहां से सिगनल दिखाई देते हैं ? यदि नहीं तो क्या वहां आर्म और लाइट रिपीटर्स उपलब्ध कराए गए हैं ?

च) क्या बाहरी सिगनल से निकट सिगनल दिखाई देते हैं ? यदि नहीं तो आउटर सिगनल की कितनी दूरी से निकट सिगनल दिखाई देगा ?

छ) निकट सिगनल और बाहरी सिगनल के बीच क्या कोई संसूचक है. यदि हां तो वह विद्युतीय संसूचक है या यांत्रिकीय संसूचक है.

ज) पाइंट को लीवर, पाइंट लोकेशन या केबिन कहां से संचालित किया जाता है ?

झ) पाइंटों को लॉक करने की क्या पद्धति है ?

त) क्या पाइंटों में पाइंट सूचक लगाए गए है या प्रस्थान सिगनल ?

थ) बहु संकेती सिगनलों की स्थिति में बताएं कि क्या दूरस्थ सिगनल से निकट सिगनल दिखाई देते है, यदि नहीं तो कितनी दूरी से यह दिखाई देंगे ?

द) क्या स्टेशनों पर केंद्रीय पैनल/आरआरआई/एंड पैनल उपलब्ध कराएं गए है, तो, अपेक्षित सूचना नांब की स्थिति आदि ऊपर बताए अनुसार एकत्रित किया जाए.

ध) क्या कमरा, दोहरी पाशित स्थिति में है ?

प) क्या कोई सिगनल व दूर संचार गियर विनियोजित किए गए है ?

फ) डाटा लागर्स द्वारा रिकार्ड की गयी घटनाओं का विश्लेषण.

927.2 लोको पायलट द्वारा सिगनलों को "ऑन" स्थिति में पार करने और ऐसे मामले, जहां ब्रेक पावर की पर्याप्तता और कार्य क्षमता विचाराधीन हो :

ख) गाड़ी की संरचना, पहियों की संख्या और गाड़ी का भार.

ग) सामान्य संरचना और भार.

घ) घटना के समय गाड़ी को संचालित करने वाले इंजन की श्रेणी और उस सेक्शन में इस श्रेणी के लिए सामान्य भार.

च) यदि ब्रेक कार्यचालन स्थिति में थे, तो गाड़ी में ब्रेकयान की संख्या, ब्रेकिंग क्षमता और ब्रेक लगाए गए पहियों की संख्या, ब्रेक लगाए गए इंजन का प्रकार और उनके द्वारा ब्रेक लगाए गए पहियों की संख्या.

छ) दुर्घटना होने से पहले, गाड़ी में कितने अप्रचालित निर्वात ब्रेक सिलेंडर थें.

ज) ढलान.

927.3 युग्मक गियर के टूटने के परिणामस्वरूप गाड़ी विभाजन :

क) ढाल, जिस पर गाड़ी विभाजन हुआ था.

ख) गाड़ी के वाहनों की संख्या, यूनिटों में.

ग) वाहनों का कुल टन भार.

घ) ब्रेकेज का भार.

च) कपलिंग का प्रकार.

छ) निर्माता का नाम.

ज) प्रयोग की अवधि

झ) निर्वात/एयर ब्रेक या गैर -निर्वात संचालित गाड़ी.

त) पिछला विभाजित भाग कितनी दूरी तक पीछे गया.

927.4 मुख्य लाइन या रनिंग लाइन पर रेल फ्रैक्चर के मामले :

क) रेल की लंबाई

ख) प्रति मीटर भार

ग) ब्रांड और स्टैम्प

घ) ब्रेकेज के दोनों ओर के स्लीपर के केंद्र से क्रेंद तक और इनसे अगले स्लीपर तक की दूरी.

च) टूटी हुई रेल को बिछाने की संभावित तारीख.

छ) रेल पर चलाए गए सबसे भारी इंजन की श्रेणी.

ज) रेल की स्थिति, गिट्टी का प्रकार, रेलपथ का वक्र आदि से संबंधित सूचना.

झ) फुल स्केप आकार का स्केच का (ब्लूॅ प्रिंट), जो फ्रैक्चर की स्थिति को दर्शाता हो, जिसमें किसी सेक्शन की पूरी घिसी पिटी पटरी और उसी सेक्शन की एक नई रेल की प्रस्तावित रूपरेखा, जो घिसन को दर्शाती हो, शामिल किया जाए.

927.5 इंजन/वाहनों के धुरों के टूटने के मामले :

क) फ्रैक्चर की स्थिति को दर्शाने वाला आरेख/स्केच.

ख) फ्रैक्चर की स्थिति व प्रकार.

ग) धुरो पर लगी मोहरें, जिसमें निर्माता का नाम, ठेका की संख्या, ढलाई संख्या, स्टील का नाम और दिनांक आदि हो.

घ) यदि वह वाहन का धुरा हो तो, टूटे हुए जर्नल का व्यास.

च) यदि वह इंजन का धुरा हो तो कि.मी. जितना चला है.

छ) जारी करने की तारीख.

927.6 वाहन आदि के जर्नल के टूटने की वजह से हुई दुर्घटनाए :

क) वाहन के पिछली बार किए आवधिक ओवरहालिंग (पी ओ एच) की तारीख.

ख) टेयर भार.

घ) वहन क्षमता.

927.7 गाड़ी या वाहन से टकराए या कट कर मारे गए व्यक्ति :

क) क्या दुर्घटना स्थल समपार है.

ख) यदि दुर्घटना स्थल, समपार नहीं है तो नजदीकी समपार कितनी दूरी पर है.

ग) क्या समपार पर चौकीदार तैनात है या वह मानवरहित समपार है.

घ) क्या लोको पायलट ने दुर्घटना को देखा था.

च) क्या गाड़ी में निर्वात/एयर ब्रेक या गैर-निर्वात ब्रेक था.

छ) क्या इंजन में शीर्ष बत्ती लगी थी और यदि हां तो क्या वह कार्यचालन की स्थिति में था.

ज) दुर्घटना स्थल पर लगी बाड़ का विवरण.

झ) क्या लोको पायलट निरंतर सीटी बजा रहा था.

927.8 टर्मिनल स्टेशन - गाड़ियों का बफर सिरे :

क) नियत रोक सिगनल और उनकी स्थिति.

ख) क्या कोई हाइड्रॉलिक बफर स्टाप उपलब्ध कराया गया था या नहीं.

ग) (i) दुर्घटना के ऐसे मामलों, जिसमें व्यक्ति गाड़ी से बाहर गिर जाता है, उस कैरेज (डिब्बे) का नंबर और प्रकार तथा क्या वह व्यक्ति खिड़की से बाहर गिरा या दरवाजे से और यह दरवाजे से तो उसकी खिड़कियों या दरवाजों, कड़ियों की स्थिति तथा क्या चेतावनी सूचना प्रदर्शित की गयी थी.

नोट : –

i. व्यक्ति के गाड़ी से बाहर गिर जाने के मामले में उस व्यक्ति का बयान लिया जाए. यदि ऐसे व्यक्ति का बयान व्यक्ति के घायल होने या अन्य किसी कारणवश न लिया जा सके, तो दुर्घटना के गाड़ी में गवाह किसी अन्य व्यक्ति का बयान लिया जाए. यदि गवाह का बयान भी न लिया जा सके, तो घायल व्यक्ति का बयान ही बाद में रेलवे पुलिस या अस्पताल प्राधिकारियों की मार्फत, शीघ्रातिशीघ्र लिया जाए.

ii. शटर के गिरने से होने वाली दुर्घटना की स्थिति में, शटर की स्थिति और क्या चेतावनी बोर्ड प्रदर्शित किया गया था, से संबंधित तथ्य विशेष रूप से दिए जाएं.

iii. पैसेंजर कोच में आग लगने की स्थिति में सवारी डिब्बों के नीचे तक बैटरी बक्स की विशेष रूप से यह देखने के लिए जांच की जाए कि क्या आग उनसे ही तो नहीं आरंभ हुई है.

iv. रनिंग गाड़ियों या रनिंग गाड़ी और अन्य गाड़ी या वाहन के बीच वास्तविक टककर की स्थिति में, संबंधित गाड़ी और वाहन की वास्तविक लंबाई का उल्लेख किया जाए.

v. दुर्घटना के ऐसे सभी मामलों, जिसमें दुर्घटना के कारण व्यक्ति की मृत्यु हो गयी हो और जिसमें पुलिस द्वारा तहकीकात की गयी हो, उन मामलों की तहकीकात की कार्यवाही संबंधित मंडल अधिकारियों से प्राप्त की जाए और तहकीकात के निर्णय का उल्लेख रिपोर्ट में किया जाए.

vi. दुर्घटना के ऐसे सभी मामले, जिसमें सहायता के लिए आवेदन किया गया हो, विशेष रिपोर्ट या जांच कार्यवाही में निम्नलिखित बातें भी इंगित की जाए –

क) आवेदन कब और किसके द्वारा किया गया.

ख) आवेदन कौन से स्टेशन को और किस माध्यम से भेजा गया.

ग) मांगी गयी सहायता का विवरण

घ) स्टेशन में आवेदन प्राप्त होने का समय.
च) स्टेशन द्वारा की गयी कार्रवाई
छ) सहायता प्राप्त होने का समय
ज) सहायता प्राप्त होने का विवरण
झ) सहायता प्राप्त होने में कोई अनावश्यक विलंब, यदि हुआ हो, तो उसका कारण.

vii. निवारित टक्कर के संबंध में, जांच कार्यवाही में टक्कर निवारण की दूरी का उल्लेख किया जाए.

viii. दुर्घटना के ऐसे मामले, जिसमें चलती गाड़ी समपार पर सड़क यातायात से टकराती हो, जांच कार्यवाही में निम्नलिखित सूचना दी जाए :-
क)आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को संबंधित दिशा से कितनी दूरी पर समपार दिखाई देता है.
ख) आने वाले सड़क उपयोक्ता को संबंधित दिशा से, रेलपथ के दिखाई देने संबंधी विवरण.

928 रेल प्रशासन के प्रमुख को जांच की रिपोर्ट करना :

क) जैसे ही संयुक्त या विभागीय जांच पूरी हो जाती है, रेल अधिकारियों या विभागाध्यक्ष की समिति के अध्यक्ष जैसा भी मामला हो, संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख को जांच रिपोर्ट सौंपेगें, जिसमें निम्नलिखित बातें शामिल हो **:**

i. दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण.
ii. दुर्घटना के स्थान का विवरण.
iii. लिए गए साक्ष्यों का विस्तृत ब्यौरा.
iv. बयान नोट, यदि हो, सहित निष्कर्ष का विवरण.
v. पहुंचे गए निष्कर्ष के कारण.
vi. क्षति का प्रकार और सीमा.
vii. जहां कहीं आवश्यक हो, दुर्घटना संबंधी विस्तृत आरेख.
viii. मारे गए या घायल यात्रियों की संख्या.
ix. मारे गए या घायल रेल कर्मियों की संख्या.
x. दुर्घटना के जिम्मेदार कर्मचारियों द्वारा उल्लंघन किए गए नियमों के सार संबंधित परिशिष्ट.

ख) संबंधित रेल प्रशासन प्रमुख, दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध की जाने वाली कार्रवाई या नियमों या कार्य प्रणाली संबंधी नियमों में संशोधन संबंधी अभ्युक्ति, जांच रिपोर्ट की प्रति के साथ निम्नलिखित को भेजेगा –

i. जिस सेक्शन में दुर्घटना घटी, उस सेक्शन के रेल संरक्षा आयुक्त.
ii. यदि जांच या तहकीकात नहीं की गयी (नियम 216 के तहत) या इससे पहले संयुक्त या अंतर विभागीय जांच आयोजित की गयी हो तो, जिला मजिस्ट्रेट या नियम 213 के उप - नियम (I) के खंड (क) के अनुसार नियुक्त अधिकारी और
iii. यदि न्यायिक जांच की जा रही हो तो ऐसी जांच करने वाले मजिस्ट्रेट को.

ग) उपर्युक्त रिपोर्ट की प्रति के साथ निम्नलिखित भी संलग्न करें :-
i. उप - नियम (2) के खंड (ख) में उल्लिखित अनुसार दुर्घटना में शामिल व्यक्तियों, जिनका अभियोजन संबंधित रेल प्रशासन का प्रमुख वांछनीय समझता हैं, के बयान की प्रति.
ii. उप नियम (2) के खंड (ग) में उल्लिखित अनुसार जांच के दौरान लिए गए साक्ष्यों की प्रति.

घ) समिति का अध्यक्ष निम्नलिखित की व्यवस्था करेगा :-
i. जब संयुक्त या अंतर विभागीय जांच चल रही हो, उस कार्यवाही की टाइप की हुई प्रतियां जांच पूरी होने के बाद, उन्हें सत्यापित कर और उन पर समिति के प्रत्येक सदस्य द्वारा हस्ताक्षर किये जाने के बाद, समिति के अध्यक्ष इनकी पर्याप्त मात्रा में प्रतियां मंडल रेल प्रबंधक को भेजेंगे. मंडल रेल प्रबंधक कार्यवाही की तीन प्रतियां या जैसा उन्हें निदेश हुआ हो, उतनी प्रतियां, अपनी अभ्युक्ति सहित मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजेंगे.

ii. दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध की जाने वाली अनुशासनिक कार्रवाई से संबंधित किसी भी प्रकार का उल्लेख, न तो जांच कार्यवाही और न ही जांच कार्यवाही के आवरण पत्र में और न ही जांच कार्यवाही की अभ्युक्ति में होना चाहिए. जांच कार्यवाही भेजते समय मंडल रेल प्रबंधक यह भी उल्लेख करने के अलावा कि क्या वे दुर्घटना के दिए गए कारणों से सहमत है या नहीं और क्या उनके अनुसार जिम्मेदार ठहराए गए कर्मचारी के विरुद्ध, यदि हो तो अनुशासनिक कार्रवाई करने का कोई प्रथम दृश्यता मामला बनता है. जांच कार्यवाही के निष्कर्षों के संबंध में, मुख्य संरक्षा अधिकारी से आदेश प्राप्त होने के बाद ही, अनुशासन और अपील नियमों के अनुसार उपयुक्त प्राधिकारियों द्वारा अनुशासनिक कार्रवाई आरंभ की जाए. जिम्मेदार कर्मचारियों पर अधिरोपित वास्तविक शास्ति की सूचना, विनिर्दिष्ट समय के भीतर मुख्य संरक्षा अधिकारी को दी जाए.

iii. रेल नियम, 1973 (सूचनाएं और दुर्घटना में जांच - पड़ताल) के अंतर्गत आयोजित जांच - पड़ताल के सभी मामलों में, जिनमें प्रथम दृश्यता, शक की सुई तोड़ - फोड़ पर जाती हो, जांच में मंडल के सुरक्षा आयुक्त को अनिवार्यतः शामिल किया जाए और ऐसे मामलों के निष्कर्ष को मुख्य सुरक्षा आयुक्त के माध्यम से भेजी जाए तथा इसकी विधीक्षा मुख्य सुरक्षा आयुक्त और मुख्य संरक्षा अधिकारी, दोनों इसकी संयुक्त रूप से करें.

iv. यदि मजिस्ट्रेट कार्यालय या रेलवे पुलिस या स्थानीय पुलिस को जांच कार्यवाही या निष्कर्ष की प्रति की आवश्यकता हो तो, वह इसके लिए मुख्य संरक्षा अधिकारी को ही आवेदन करें. जांच समिति या अन्य अधिकारियों को इस प्रकार के अनुरोध को स्वीकार करने का अधिकार नहीं है.

929 निष्कर्ष स्वीकार करना : दुर्घटना के मामलों से संबंधित जांच - पड़ताल के निष्कर्षों को मंरेप्र/महाप्रबंधक स्वीकार करेंगे.

क) यदि मंरेप्र/महाप्रबंधक द्वारा जांच निष्कर्षों को स्वीकार नहीं किया जाता हो, तो नये सिरे से जांच के आदेश दिए जाए.

ख) यदि जांच समिति के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों के निष्कर्षों को स्वीकारा नहीं किया जाता है, तो मंरेप्र द्वारा अधिकारी स्तर पर जांच के आदेश दिये जाने चाहिए.

ग) संयुक्त जांच के मामलों में, यदि निष्कर्ष को स्वीकार नहीं किया जाता हो तो उसे उसी समिति को पुनः जांच के लिए भेजा जाएगा या इस प्रयोजन के लिए नयी समिति का गठन किया जाएगा.

घ) ऐसी दुर्घटनाएं, जिसमें इतर रेलवे के कर्मचारी दुर्घटना के लिए जिम्मेदार हो, की जांच रिपोर्ट को सीधे अपर महाप्रबंधक को भ्झैजा जाए, जो ऐसे मामलों में स्वीकार कर्त्ता अधिकारी है. अपर महाप्रबंधक का पद न होने की स्थिति में, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक को स्वीकार कर्त्ता प्राधिकारी के रूप में नामित किया जाएगा. यदि वरिष्ठ उप महाप्रबंधक का पद भी न हो तो मुख्य संरक्षा अधिकारी स्वीकार कर्त्ता प्राधिकारी के रूप में कार्य करेंगे.

930 रेल सुरक्षा आयुक्त को जांच रिपोर्ट भेजना :

क) रेल अधिनियम की धारा 113 में विनिर्दिष्ट दुर्घटनाओं को छोड़कर, अन्य कोई निवारित टक्कर, ब्लाक नियमों का उल्लंघन या अन्य तकनीकी दुर्घटना जो गाड़ी संचालन के दौरान घटित होती हो तो संबंधित रेल प्रशासन ऐसी दुर्घटना की संयुक्त या विभागीय जांच करेगा.

ख) उपर्युक्त अनुसार की गयी जांच के मामले में संबंधित रेल प्रशासन का प्रमुख, जांच रिपोर्ट की एक प्रति रेल सुरक्षा आयुक्त को भेजेगा.

931 जांच रिपोर्ट प्रस्तुत करना :

क) जांच समिति के अध्यक्ष द्वारा मंरेप्र को जांच रिपोर्ट सौंपना : जांच रिपोर्ट बनाकर समय पर उसे प्रस्तुत करने की जिम्मेदार जांच समिति के अध्यक्ष की होगी. दुर्घटना की तारीख से 7 दिनों के अंदर जांच रिपोर्ट वमंसंधि/मंसंधि के माध्यम से मंरेप्र को सौंपी जाए. वमंसंधि/मंसंधि उनके प्रेक्षणों के साथ रिपोर्ट मंरेप्र को स्वीकृति के लिए प्रस्तुत करेंगे.

ख) वमंसंधि/मंसंधि द्वारा जांच रिपोर्ट प्रस्तुत करना :- मंरेप्र द्वारा विधिवत स्वीकृत जांच रिपोर्ट को, सभी दुर्घटनाओं में दुर्घटना की तारीख से 10 दिन के अंदर मुसंधि को निम्नानुसार प्रस्तुत की जाए :-

सभी रिपोर्ट की जाने वाली गाड़ी दुर्घटनाएं	3 प्रतियां
अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं	2 प्रतियां
असामान्य घटनाएं	1 प्रति

रिपोर्ट को अग्रेषित करते समय, मंरेप्र निम्नानुसार अपनी अभ्युक्तियां देंगे :-

i. जांच समिति की सिफारिशों पर

ii. जांच के अन्य पहलुओं अर्थात् प्रकाश में आए अन्य मामले और प्रणाली सुधार पर, यदि हो तो

ग) जांच रिपोर्ट प्रमुख विभागाध्यक्ष को प्रस्तुत करना : मंरेप्र जांच रिपोर्ट स्वीकार करने के बाद, यथाशीघ्र इसे संबंधित विभागाध्यक्ष को भेज देंगे.

घ) मुसंधि द्वारा जांच रिपोर्ट रेलवे बोर्ड भेजना : रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट की जाने वाली सभी दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट मुसंधि, रेलवे बोर्ड को भेजेंगे. यदि रिपोर्ट में ऐसे कोई मामले हो, जिसमें अन्य प्रमुख विभागाध्यक्ष/विभागाध्यक्ष के विचार जानने आवश्यक हो तो इस रिपोर्ट को रेलवे बोर्ड भेजने से पहले संबंधित प्रमुख विभागाध्यक्ष/विभागाध्यक्ष को भेजी जाए, ताकि वे इसमें अपने विचार रिकार्ड करा सकें.

रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को भेजते समय, मुसंधि यह उल्लेख करेगा कि क्या जांच समिति के निष्कर्ष स्वीकार किए गए है या नहीं और दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराए गए कर्मचारियों, यदि कोई हों, के विरुद्ध क्या कार्रवाई प्रस्तावित हें ?

च) रेल संरक्षा आयुक्त को जांच रिपोर्ट भेजना : रिपोर्ट की जाने वाली गाड़ी दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट की प्रति, मुख्य संरक्षा अधिकारी, रेल संरक्षा आयुक्त को भी भेजेगा.

932 फ्रैक्चर हुई पटरियां, चल स्टाक और अन्य उपकरणों के टूटे पुर्जो की धातुकर्मी और रासायनिक जांच :

क) टूटी सामग्री अर्थात् फ्रैक्चर हुई पटरियों, चल स्टाक और अन्य उपकरणों के टूटे हुए पुर्जो, जो दुर्घटना के कारणों के निष्कर्ष पर पहुंचने में महत्वपूर्ण हो सकते है, दुर्घटना स्थल पर मौजूद गार्ड/स्टेशन मास्टर/यातायात निरीक्षक द्वारा एकत्रित/जब्त किए जाएंगे और आगे की आवश्यक कार्रवाई के लिए वमंसंधि/मंसंधि को सौंपे जाएंगे.

ख) वमंसंधि/मंसंधि - संबंधित शाखा अधिकारियों के साथ परामर्श कर इसे सीएमटी/लालागुडा या आरडीएसओ/लखनऊ को भेजेंगे.

ग) सीएमटी/लालागुडा, आरडीएसओ/लखनऊ से जांच रिपोर्ट प्राप्त होने पर, वमंसंधि/मंसंधि इसकी सूचना जांच समिति, मंरेप्र और मुसंधि को देंगे.

घ) इंजन या इतर रेलवे के अन्य चल स्टाक के किसी भाग के टूट जाने की स्थिति में, जांच रिपोर्ट की एक प्रति संबंधित कारखाना/लोको शेड, मुयाइंजी और मुसंधि को भेजी जाए.

933 शास्ति अधिरोपित करने के प्रति मानक :

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित शास्ति के नियम अनुबंध - V में दिए गए हैं. इन प्रति मानकों का कड़ाई से पालन किया जाए. वमंसंधि/मंसंधि, दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को दी गयी शास्ति की मानिटरी स्वयं करेंगे और यह भी सुनिश्चित करेंगे कि ये लागू नियमों के अनुरूप हो. यदि यह अपर्याप्त प्रतीत होती हो तो इसे पुनरीक्षा के लिए मंरेप्र को भेजेंगे. ऐसे मामलों के मासिक सार वमंसंधि/मंसंधि, मुसंधि को भेजेंगे.

934 मजिस्टीरियल जांच :

जब कभी भी रेल संचालन के दौरान ऐसी दुर्घटना घटती हो, जिसका उल्लेख रेल अधिनियम की धारा 113 में किया गया हो, राज्य सरकार द्वारा इस प्रयोजन के लिए उनकी ओर से नामित जिला मजिस्ट्रेट या अन्य कोई मजिस्ट्रेट या तो.

(क) स्वयं दुर्घटना के कारणों की जांच करेगा या

(ख) किसी अन्य अधीनस्थ मजिस्ट्रेट को भेजेगा जो जहां तक संभव हो प्रथम श्रेणी मजिस्ट्रेट होना चाहिए.

(ग) पुलिस को कारणों की जांच करने के लिए निर्देष देंगे.

बशर्ते कि जहां दुर्घटना के स्वरूप को देखते हुए, केंद्र सरकार ने जांच आयोग अधिनियम, 1952 (1952 के 60) के तहत जांच के लिए जांच आयोग या अन्य किसी प्राधिकार का गठन किया हो और इस प्रयोजन के लिए उपर्युक्त अधिनियम के सभी या कुछ प्रावधान इस प्राधिकार पर लागू करने संबंधी सभी व्यवस्था की गयी है. इस नियम के तहत मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी जांच नहीं करेंगे और यदि इससे पहले उन्होंने जांच या पूछताछ शुरु कर दी हो तो, वे जांच रोक देंगे. यदि मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी के पास इस जांच से संबंधित कोई भी सबूत, रिकार्ड या अन्य कागजात आदि हो, तो उन्हें चाहिए कि वे ये सब केंद्र सरकार द्वारा इस प्रयोजन के लिए विनिर्दष्ट प्राधिकार को सौंप दें.

934.1 मजिस्टेरियल जांच की सूचना :

जब कभी यह निर्णय लिया जाता है कि किसी दुर्घटना की जांच नियम 939 के उपबंध (क) या उपबंध (ख) के तहत की जानी है, तो इस प्रयोजन के लिए जिला मजिस्ट्रेट या उपर बताए अनुसार नियुक्त अन्य मजिस्टेट को नियम के उपबंध (ख) के अनुसार, जैसा भी मामला हो, नामित किया जाए और तुरंत जांच शुरु होने की तारीख और समय की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त, संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख और मंडल रेल प्रबंधक को दी जाए, ताकि रेल प्रशासन अपेक्षित विशेषज्ञ सहायता की व्यवस्था कर सकें. यह सूचना देने के बाद वह दुर्घटना स्थल पहुंचेंगे और वहां जांच आयोजित करेंगे.

935 न्यायिक जांच :

नियम सं. 934 के तहत जांच करने वाला मजिस्ट्रेट किसी भी रेल सेवक और किसी अन्य व्यक्ति को, जो वह जिसकी उपस्थिति वह जांच आवश्यक समझता है, बुला सकता है. गवाही लेने और जांच पूरी करने के बाद यदि वह यह समझता है कि इस मामले में न्यायिक जांच करने का ठोस आधार है तो, दुर्घटना के संभावित दोषी व्यक्ति पर मुकदमा चलाने के संबंध में आवश्यक कदम उठाएंगे. जहां कही भी तकनीकी पहलु मामले से जुड़े हो, वे इस पर रेल संरक्षा आयुक्त या अन्य व्यावसायिक व्यक्तियों की राय ले सकते हैं.

936 मजिस्ट्रेट जांच के परिणाम की सूचना रेल प्रशासन प्रमुख और रेल संरक्षा आयुक्त को देना :

नियम के तहत की गयी सभी जांच के परिणाम की सूचना, जांच या तहकीकात आयोजित करने वाले उस मजिस्ट्रेट द्वारा संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख और रेल संरक्षा आयुक्त को दी जाए.

937 न्यायिक जांच आयोजित करने वाले मजिस्ट्रेट की सहायता के लिए रेल सुरक्षा आयुक्त और रेल सेवक को जांच के लिए बुलाने की प्रक्रिया :

क) रेल संचालन के दौरान होने वाली दुर्घटना की न्यायिक जांच करने वाला मजिस्ट्रेट यदि यह समझता है कि रेल संरक्षा आयुक्त या संबंधित रेल प्रशासन का प्रमुख या रेलवे के किसी अधिकारी को रेलवे से संबंधित किसी विषय को समझाने के लिए कोर्ट में बुलाना आवश्यक है, तो वे उन्हें बुलाने से संबंधित मांग, संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख या रेल संरक्षा आयुक्त, जैसा भी मामला हो, को दें. **(आवश्यक सहायता के स्वरूप का उल्लेख करते हुए).** रेल कर्मचारियों को जांच में बुलाते समय, मजिस्ट्रेट इस बात का ध्यान रखे कि बहुत अधिक संख्या में एक ही श्रेणी के कर्मचारियों को एक ही दिन न बुलाए, जिससे कि रेल का संचालन प्रभावित हो. बहुत गंभीर किस्म की दुर्घटना के मामले में, मजिस्ट्रेट को सामान्यत: यह सलाह दी जाती है कि वे न्यायिक जांच के निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख और रेल सुरक्षा आयुक्त दोनों से ही रिपोर्ट प्राप्त कर लें.

ख) न्यायिक जांच आयोजित करने वाले मजिस्ट्रेट को, जहां तक संभव हो, रेल संरक्षा आयुक्त को नहीं बुलाना चाहिए, यदि रेल दुर्घटना नियम 1973 की वैधानिक जांच के नियम 230 के तहत प्रस्तुत रिपोर्ट में उक्त आयुक्त ने अपना मत तकनीकी विषय पर, जहां स्पष्टीकरण अपेक्षित है, पहले ही व्यक्त कर दिया हो.

938 न्यायिक जांच के निर्णय की सूचना, रेल प्रशासन, रेल संरक्षा आयुक्त और राज्य सरकार को देना : न्यायिक जांच पूरी होने पर मजिस्ट्रेट निर्णय की रिपोर्ट की प्रति संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख रेल संरक्षा आयुक्त और यदि वे आवश्यक समझते है, तो जांच के परिणाम की रिपोर्ट राज्य सरकार को भेजेंगे.

939 पुलिस जांच - पड़ताल :

रेल संचालन के दौरान, होने वाली दुर्घटना के कारणों की जांच रेलवे पुलिस कर सकती है –

(क) जब ऐसी दुर्घटना में लोगों की जानें गयी हो या वे गंभीर रूप से घायल हुए हो या रेल संपत्ति को 2 करोड ₹ से अधिक का नुकसान हुआ हो अथवा प्रथम दृश्यता कोई अपराधिक कार्य लगता हो या

(ख) जब कभी जिला मजिस्ट्रेट या मजिस्ट्रेट जिन्हें रेल दुर्घटना नियम 1973 के नियम 216 के तहत नामित किया हो ने खण्ड (ग) के तहत पुलिस जांच के निर्देश दिए हो.:

नियम 216 के उपबंध (क) या उपबंध (ख) के तहत यदि जांच के आदेश दे दिए गए हो तो पुलिस जांच न की जाए.

यदि दुर्घटना के स्वरूप को ध्यान में रखते हुए केंद्र सरकार ने, जांच अधिनियम आयोग, 1952 (1952 के 60) के तहत जांच आयोग या किसी अन्य प्राधिकरण का गठन किया हो और ऐसे प्राधिकरण को उपर्युक्त अधिनियम के सभी प्रावधान और अधिकार हो, तो इस नियम के अंतर्गत पुलिस जांच करेगी. वे जांच पहले ही आरंभ कर चुके हैं, तो इसे आगे न ले जाएं और अपने पास जांच से संबंधित जो भी रिकार्ड और कागजात हो उन्हें जांच आयोग को सौंप दें.

939.1 रेलवे पुलिस प्रत्येक दुर्घटना की सूचना दें :

रेल संचालन के दौरान घटी प्रत्येक दुर्घटना, जिसमें लोगों की जानें गयी हो या वे गंभीर रूप से घायल हुए हो या रेल संपत्ति को 2 करोड़ ₹ से अधिक का नुकसान हुआ हो अथवा प्रथम दृश्यता कोई अपराधिक कार्य लगता हो या लापरवाही वश ऐसा हुआ तो रेलवे पुलिस यथाशीघ्र इसकी रिपोर्ट निकटतम स्टेशन मास्टर या स्टेशन मास्टर न हो तो जिस सेक्शन पर दुर्घटना घटी है, उस सेक्शन के प्रभारी कर्मचारी को दें.

939.2 दुर्घटना की जांच करने वाले पुलिस अधिकारी का ओहदा :

क) जब कभी भी रेल पुलिस द्वारा जांच की जा हो तब,
   i) ऐसी दुर्घटना के मामले में, जिसमें लोगों की जानें गयी हो या वे गंभीर रूप से घायल हुए हो या रेल संपत्ति को 2 करोड ₹ से अधिक का नुकसान हुआ हो.
   ii) रेल दुर्घटना नियम 1973 के नियम 216 के खण्ड (ग) के तहत दिए गए निर्देशों के अनुपालन में
   iii) जिस रेल पुलिस प्रमुख के कार्य क्षेत्र में दुर्घटना घटी हो, उस पुलिस अधिकारी द्वारा या यदि वे जांच करने में असमर्थ हो तो उनके द्वारा नामित अधिकारी द्वारा जांच की जाए.

ख) उपर्युक्त नियम के तहत नामित अधिकारी सामान्यत:, वरिष्ठ अधिकारी और जहां तक संभव हो राजपत्रित अधिकारी हो, लेकिन उसे किसी भी स्थिति में निरीक्षक से कम ओहदे का नहीं होना चाहिए.

जांच पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी द्वारा की जाएगी, जब .—

i. ऐसे मामले में जिसमें किसी की जान नहीं गयी हो या एक अधिक व्यक्ति गंभीर रूप से घायल हुए हो या रेल संपत्ति को 2 करोड़ ₹ से अधिक का नुकसान हुआ हो या ऐसा कोई कारण न हो, जिसमें रेल कर्मचारी को रेल संचालन के दौरान किसी नियम पर लापरवाही करने का दोषी पाया गया हो, अथवा

ii. यदि जिला मजिस्ट्रेट ने तदनुसार निर्देश दिए हो.

940 **पुलिस जांच की सूचना :** जो पुलिस अधिकारी मामले की जांच कर रहा हो उसे चाहिए कि वह संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख और मंडल रेल प्रबंधक को तुरंत जांच आरंभ होने की तारीख और समय की सूचना दें ताकि वे रेल पदाधिकारी को जांच की कार्यवाही देखने और जांच कर्ता अधिकारी को जांच में सहयोग देने के लिए भिजवाने की व्यवस्था कर सके. सूचना भेजने के बाद, तुरंत वे घटना स्थल की ओर प्रस्थान करें और जांच आरंभ करें. रेलवे प्राधिकारी के न पहुंचने की वजह से जांच न रोकी जाए और दुर्घटना के बाद यथाशीघ्र जांच आरंभ की जाएं.

941 **जिला पुलिस से सहायता लेना :**

क) स्थानीय रेलवे पुलिस को चाहिए कि वह दुर्घटना की सूचना तुरंत जिला पुलिस को दें, जो यदि अपेक्षित हो, हर सहायता प्रदान करेगी और अवसर पड़ने पर रेल परिसर के बाहर भी जांच करेंगी. लेकिन ऐसे दायरे में जांच की जिम्मेदारी मुख्यतः रेलवे पुलिस की होगी.

ख) इन नियमों में विनिर्दिष्ट प्रावधानों के अनुसार, पुलिस जांच पूरी होने के बाद मामले में आगे अभियोजन की जिम्मेदारी रेलवे पुलिस की होगी.

942 **पुलिस जांच के परिणाम की सूचना देना :** हर पुलिस जांच के परिणाम की सूचना, तुरंत जिला मजिस्ट्रेट या राज्य सरकार की ओर से नामित अन्य अधिकारी, संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख या उनके द्वारा नामित अधिकारी ओर रेल सुरक्षा आयुक्त को दी जाए.

943 **जिला पुलिस द्वारा रेल पुलिस की ड्यूटी का निर्वाह करना :** जिस क्षेत्र में रेलवे पुलिस न हो, उस क्षेत्र की रेलवे पुलिस या उन रेलवे पुलिस के प्रमुख को सौंपी गयी ड्यूटियों का निर्वाह, जिला पुलिस या जिला पुलिस अधीक्षक, जैसा भी मामला हो, द्वारा किया जाए.

–O–

अध्याय - X

रेल संरक्षा आयुक्त

1001 **रेल संरक्षा आयुक्त को 'सर्व संबंधित' टेलीफोन संदेश भेजना :** निम्नलिखित श्रेणी की दुर्घटनाओं में "सर्व संबंधित" को भेजे जाने वाले टेलीफोन संदेश में रेल संरक्षा आयुक्त को शामिल किया जाए.–

ए 1 से ए 4;	बी 1, बी 2 और बी 3;
सी 1, सी 2 और सी 4;	डी1 से डी 3;
के 3;	एन1 और एन 2.

1002 **रेल संरक्षा आयुक्त को फोन पर सूचित करना :** निम्नलिखित दुर्घटनाओं के संबंध में रेल संरक्षा आयुक्त को फोन पर सूचना दी जानी चाहिए :-

क) यात्रियों को ले जाने वाली गाड़ी, कर्मीदल विशेष गाड़ी या सामग्री गाड़ी का दुर्घटना ग्रस्त होना, जिसके परिणामस्वरूप :-

i. गाड़ी में यात्रा कर रहे यात्रियों की जान गयी हो और / या यात्री गंभीर रूप से घायल हुए हो (भारतीय दंड संहिता में यथा परिभाषित) और / या

ii. रेल संपत्ति को दो करोड़ रु. से अधिक की हानि हुई हो और / या

iii. किसी महत्वपूर्ण थ्रू रनिंग लाइन में कम से कम 24 घंटे का अवरोध हुआ हो

ख) चौकीदार वाले समपार पर किसी गाड़ी और सड़क वाहन के बीच टक्कर हुई हो, जिसमें सड़क वाहन में यात्रा कर रहे व्यक्तियों की जान गयी हो या वे गंभीर रूप से घायल हुए हो. सड़क वाहन के यात्रियों में सड़क वाहन का ड्राइवर और अन्य सवार भी शामिल है.

ग) माल गाड़ी की टक्कर और गाड़ी के पटरी से उतरने की घटना, जिसमें व्यक्तियों की जानें गई हों या गंभीर रूप से घायल हुए हो.

मंडल के किसी अधिकारी को नीचे दिए गए क्रम में फोन पर सूचना दी जाए :-

(1) वरिष्ठ मंडल संरक्षा प्रबंधक
(2) वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
(3) सहायक परिचालन प्रबंधक (जी).
(4) सहायक परिचालन प्रबंधक (एम)

केंद्रीय कंट्रोल को दुर्घटना की सूचना देते समय, मंडल के उप मुख्य कंट्रोलर को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि मंडल रेल प्रबंधक द्वारा दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को दे दी गयी है.

1003 **दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को डाक से भेजना :**
निम्नलिखित दुर्घटनाओं की स्थिति में, मंडल रेल प्रबंधक द्वारा यथाशीघ्र दुर्घटना संदेश की टाइप की हुई प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जाए :-

डी 4;	एफ 1 से 4;
जी 1 से 4 ;	एच 1 और 2;
जे 4 और 5	(जब विभाजन, स्टेशन सीमा से बाहर हुआ हो)
जे 6	(रनिंग गाड़ियों के चल स्टाक की खराबी - धुरा)
के 1, 2 और 4 से 6	

1004 **रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना की सूचना न देना :** उपर्युक्त पैराग्राफ 1001 या 1003 में उल्लिखित दुर्घटनाओं, जिनकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को फोन या डाक द्वारा दी जानी है, को छोड़कर अन्य किसी दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को ना ही फोन पर और ना ही डाक द्वारा दी जाए.

1005 **रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना विवरण भेजना :** मुख्य संरक्षा अधिकारी, रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना संबंधी निम्नलिखित विवरण भेजेंगे : -

क)   मासिक विवरण :- दुर्घटना श्रेणी एम-1 से एम – 3 और एन–1.

ख)   तिमाही विवरण – रेल अधिनियम 1989 की धारा 113 के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के सार को दर्शाने वाला विवरण.

1006 रेल दुर्घटनाओं की वैधानिक जांच - पड़ताल - रेल अधिनियम, 1989 की धारा 122 (1989 की 24) :- रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा गंभीर दुर्घटनाओं की जांच :

(क) रेल अधिनियम 1989 की धारा 113 के तहत जैसे ही रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना के घटित होने की सूचना प्राप्त होती है और जिसे गंभीर किस्म की दुर्घटना मानते है और इसकी जांच की जानी चाहिए, तो वह अपने इस मंतव्य की सूचना, जांच आयोजित करने की तारीख, समय और स्थान के साथ मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, रेलवे बोर्ड और संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख को देगें. साथ ही वे एक प्रेस विज्ञप्ति भी जारी करेंगे, जिसमें जनता से इस दुर्घटना से संबंधित सबूत और सूचना आमंत्रित करेंगे और इसे दुर्घटना जांच - स्थल र अथवा उनके कार्यालय के पते पर भिजवाने का अनुरोध करेंगे.

(ख) उपर्युक्त अनुसार जांच आयोजित करने की सूचना देने के बाद रेल संरक्षा आयुक्त संबंधित जिले के जिला मजिस्ट्रेट और पुलिस अधीक्षक को भी इसकी सूचना देंगे.

इस नियम के प्रयोजन के लिए उपर्युक्त पैरा 1002 में उल्लिखित दुर्घटना के प्रकार के साथ - साथ मुरेसंआ या रेसंआ की राय में किसी गंभीर किस्म की दुर्घटना जिसकी जांच की जानी, वे आवश्यक समझते हो, की जांच आयोजित की जाए.

जिस मामले में मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त, दुर्घटना की जांच करवाना आवश्यक समझते हो, वहां वे स्वयं उसकी जांच करें या रेल सुरक्षा आयुक्त को उस दुर्घटना की जांच करने के निदेश देंगे.

स्पष्टीकरण :

i) इस नियम के अंतर्गत, तभी जांच करने की अनिवार्यता होगी, जब गाड़ी में यात्रा कर रहे यात्रियों की या तो मृत्यु हो जाती है या वे गंभीर रूप से घायल होते हो.

ii) यदि यात्री किसी यात्री गाड़ी के फुट बोर्ड या छत पर यात्रा करते समय उनकी जान चली जाती है या वे गंभीर रूप से घायल होते हो अथवा कोई व्यक्ति समपार पर या किसी अन्य जगह रेलपथ पर चलते समय कट जाता हो तो इस नियम के अंतर्गत इन दुर्घटनाओं की जांच करना अनिवार्य नहीं होगा.

iii) उसी तरह, किसी समपार पर यात्री गाड़ी और सड़क वाहन की टक्कर हो जाती हो, लेकिन किसी यात्री की भी जान नहीं जाती हो और न ही कोई गंभीर रूप से घायल होता हो तो उस मामले की मुसआ जांच की अनिवार्यता नहीं होगी.

iv) इस नियम के प्रयोजन के लिए, यदि कोई कामगार गाड़ी या गिट्टी की गाड़ी जो कामगार को ले जा रही हो, को भी पैसेंजर गाड़ी माना जाए और इस गाड़ी की दुर्घटना के फलस्वरूप यदि किसी व्यक्ति की जान चली जाती हो या कोई गंभीर रूप से घायल हो जाता हो, तो इस नियम के तहत मामले की जांच करना अनिवार्य होगा.

(ग) जब दुर्घटना की जांच ऐसे किसी स्टेशन पर की जा रही हो, जहां दो या दो से अधिक रेल संरक्षा आयुक्तों के क्षेत्राधिकार मिलते हो, तब उपर्युक्त नियम का पालन सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी उस रेल संरक्षा आयुक्त की होगी, जिस स्टेशन का संचालन उनके क्षेत्राधिकार में आता हो.

(घ) (i) यदि किसी कारणवश रेल सुरक्षा आयुक्त ऐसी दुर्घटना के घटित होने के पश्चात शीघ्र जांच करने में असमर्थ हो तो वह संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख तथा रेलवे बोर्ड को तदनुसार सूचित करेगा तथा वह मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त को भी सूचित करेगा कि उसके द्वारा जांच क्यों नहीं की गई.

(ii) रेल प्रशासन के प्रमुख द्वारा रेल नियम, 1973 के नियम 214 के अनुसार में संयुक्त जांच (रेल अधिकारियों की समिति द्वारा की गयी जांच) की कार्यवाही प्राप्त होने पर, रेल संरक्षा आयुक्त इसकी विधीक्षा करेंगे. यदि वे संयुक्त जांच समिति के निष्कर्षों से सहमत हो, तो वे इस समिति की जांच रिपोर्ट के निष्कर्षों और की गयी सिफारिशों पर अपने विचारों के साथ, रिपोर्ट की एक प्रति मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजेंगे. जबकि दूसरी ओर यदि, रेल संरक्षा आयुक्त, संयुक्त जांच कार्यवाही की रिपोर्ट की जांच करने के बाद यह मानते हैं कि इस मामले में जांच उनके द्वारा ही आयोजित की जानी चाहिए, तो वे अपने इस आशय की सूचना मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त,रेलवे बोर्ड और संबंधित को रेल प्रशासन के प्रमुख को देंगे और साथ ही जांच आयोजित करने की तारीख, समय और स्थान नियत करेंगे.

(च) (i) यदि केंद्र सरकार ने दुर्घटना के स्वरूप को ध्यान में रखते हुए, जांच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अंतर्गत दुर्घटना की जांच के लिए जांच आयोग या अन्य किसी प्राधिकरण को नियुक्त करती है अथ्वा इस प्रयोजन के उपर्युक्त अधिनियम के सभी या कतिपय प्रावधान इस प्राधिकारण पर लागू करने संबंधी व्यवस्था करती है उस स्थिति में रेल संरक्षा आयुक्त, जिन्हें दुर्घटना की सूचना दी गई है, जांच शुरु नहीं करेगा, जहां उसने जांच आरंभ कर कर दी वहां वह उसे और आगे जांच न करते हुए वही रोक देगा या उसके पास दुर्घटना से संबंधित यदि किसी प्रकार के सबूत सबूत और कागजात उपलब्ध हो, तो उसे केंद्र सरकार की ओर से इस प्रयोजन के लिए गठित आयोग अथवा प्राधिकरण को दे देंगे.

(ii) यदि पुलिस पूछताछ के परिणामस्वरूप, पुलिस द्वारा नियमित मामला, दंड न्यायालय में दर्ज किया जाता है तो रेल संरक्षा आयुक्त अपनी जांच बंद कर देगा.

1007 **रेल कर्मचारियों की जांच - पड़ताल में उपस्थिति :** जब रेल दुर्घटना नियम 1973 में वैधानिक जांच के नियम 228 के अंतर्गत या न्यायिक जांच की जा रही हो तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रमुख ऐसे सभी रेल कर्मचारी, जिनकी गवाही ऐसी जांच के लिए अपेक्षित हो, की उपस्थिति जांच के स्थान पर जब तक अपेक्षित हो सुनिश्चित करेगा. इसके आगे यदि पूछताछ रेल दुर्घटना नियम 1973 में वैधानिक जांच के नियम 228 के अंतर्गत यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांच आयोजित की जानी हो तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रमुख संबंधित अधिकारियों को जांच आरंभ किए जाने की तारीख, समय और स्थान की सूचना देगा और वह जांच में संबंधित मंडल अधिकारी की उपस्थिति की व्यवस्था भी करेगा.

1008 **रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता करने वाले अधिकारी —**
नियम 228 के अंतर्गत जब जांच आयोजित की जानी हो, तब महाप्रबंधक वरिष्ठ प्रशासनिक ओहदा के या उससे ऊपरी ओहदे के अधिकारी को नामित करेगा जो रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित जांच में निम्न ओहदे के अन्य अधिकारियों, जो सामान्यत: रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता के लिए अपेक्षित होते है, के साथ जांच में उपस्थित होंगे. मंडल रेल प्रबंधक को चाहिए कि वे गाड़ी दुर्घटनाओं के लिए रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित जांच में व्यक्तिगत रूप से उपस्थित हो जब तक कि किसी अपरिहार्य कारण से ऐसा करना उनके नियंत्रण में न हो. इससे जांच अधिकारी को सबूत प्राप्त करने, स्थानीय मजिस्ट्रेसी के साथ संबंध स्थापित करने और पुलिस को जांच शीघ्र पूरी करने में सुविधा होगी.

1009 **संक्षिप्त प्रारंभिक विवरणात्मक रिपोर्ट :** जब रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा नियम 228 के उपनियम (/) में विनिर्दिष्ट किसी दुर्घटना के संबंध में , कोई जांच आयोजित की जाती हो, तो वे संबंधित रेल प्रशासन, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को एक साथ एक संक्षिप्त प्रारंभिक विवरणात्मक रिपोर्ट भेजें. रिपोर्ट तथ्यात्मक होनी चाहिए और उसमें शामिल व्यक्तियों का कोई संदर्भ नहीं होना चाहिए.

1010 अंतिम रिपोर्ट : जब कभी रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा नियम 228 के तहत जांच की जाती है, उन्हें चाहिए कि वे मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को लिखित रूप में रिपोर्ट प्रस्तुत करें और रिपोर्ट की एक - एक प्रति निम्न को भेजें.

क. रेल बोर्ड

ख. संबंधित रेल प्रशासन

ग. राज्य सरकार या स्थानीय प्रशासन के नियंत्रणाधीन रेलवे के मामले में ऐसी सरकार या प्रशासन को भी.

घ. मजिस्ट्रेट को यदि मजिस्ट्ररी जांच की जा रही हो और

च. निदेशक आसूचना ब्यूरो, गृह मंत्रालय
भारत सरकार, यदि रेल संरक्षा आयुक्त को लगे कि दुर्घटना तोड़ - फोड़ या गाड़ी विध्वंस के कारण हुई हो.

1011 रेल प्रशासन द्वारा रिपोर्ट पर कार्रवाई : जब कभी संबंधित रेल प्रशासन को रेल दुर्घटना नियम 1973 में, वैधानिक जांच के नियम 230 के अंतर्गत रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट की प्रति प्राप्त हो, वे तत्काल इसकी पावती दें. यदि वे रिपोर्ट में व्यक्त विचारों से मतभेद रखते हो तो उन्हें उसी समय उसमें अपनी अभ्युक्ति देनी चाहिए अथवा यदि वे ऐसा तत्काल न कर पाए तो उन्हें रिपोर्ट की पावती में रेल संरक्षा आयुक्त को अपनी अभ्युक्ति बाद में प्रस्तुत करने के आशय के बारे में सूचित करना होगा. यदि संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख, के विचार में किसी व्यक्ति या व्यक्तियों को अभियोजित किया जाना वांछनीय हो तो वे ऐसे व्यक्तियों के बयान के साथ, रिपोर्ट की प्रति तत्काल जिले के जिला मजिस्ट्रेट, जिसमें दुर्घटना हुई हो या ऐसे अन्य अधिकारी, जिसे राज्य सरकार ने उनके स्थान पर नियुक्त किया हो और संबंधित पुलिस प्राधिकारी को भेजें. रेल संरक्षा आयुक्त के निष्कर्ष की प्रति प्राप्त होने पर, पुलिस प्राधिकारी को चाहिए कि वे यथाशीघ्र संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख को किसी अभियोजन के आरंभ करने के संबंध में अपना निर्णय सूचित करें.

क) रेल संरक्षा को रिपोर्ट — जब कभी रेल संरक्षा अधिकारी को अपनी रिपोर्ट नियम 10 (II) के अनुसार रेल संरक्षा आयुक्त को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करना अपेक्षित हो तो वह रेल संरक्षा आयुक्त से मसौदा रिपोर्ट की प्राप्ति से 15 दिन के भीतर, इसे अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दें. इसमें संदर्भित विभागाध्यक्ष अपनी अभ्युक्तियां मुख्य संरक्षा अधिकारी से संदर्भ प्राप्त होने से पांच दिनों के भीतर प्रस्तुत कर दें.

ख) मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को सूचना – प्रत्येक मामले में जहां नियम 1011 के अनुसार मुख्य संरक्षा अधिकारी को अपनी अभ्युक्तियां रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जानी हो या अपनी अभ्युक्ति बाद में प्रस्तुत करने का आशय सूचित करना हो, वहां अभ्युक्ति की एक प्रति या अपनी अभ्युक्ति बाद में प्रस्तुत करने की सूचना, जैसा भी मामला हो, के साथ - साथ रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट के संबंध में, मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा जारी प्रत्येक संचार की एक प्रति, मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा रेलवे बोर्ड को एक प्रति भेजते हुए सीधे मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जाए.

ग) दिए गये दंड की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को देना — जहां रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित जांच के परिणामस्वरूप दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराए गए रेल सेवक के विरुद्ध विभागीय कार्रवाई की जाती है, वहां संबंधित रेल कर्मचारी को अंतिम रूप से दिए गए दंड की सूचना उन्हें दी जाए.

1012 दिए गए सुझाव पर रेलों की अभ्युक्तियां : जब कभी रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट में रेलवे के कार्यचालन की प्रणाली में किसी नियम को बदलने की आवश्यकता या सुझाव दिया जाता है, वहां संबंधित रेल प्रशासन का प्रमुख रिपोर्ट की पावती देते समय, इस तरह की दुर्घटनाओं की आवृत्ति को रोकने के लिए, की गयी कार्रवाई या प्रस्तावित कार्रवाई की सूचना, रेल संरक्षा आयुक्त को देगा या उनकी रिपोर्ट में विनिर्दिष्ट प्रस्ताव पर बाद में रिपोर्ट देने का आशय सूचित करेगा.

1013 **रिपोर्टों का प्रकाशन** : रिपोर्टों के प्रकाशन के संबंध में सिफारिशें मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा केंद्रीय सरकार को भेजी जाए.

1014 **जिला मजिस्ट्रेट, रेल संरक्षा आयुक्त की जांच में उपस्थित हो** : जहां रेल नियम 1973 (दुर्घटनाओं की सूचना और उनकी जांच) के नियम 216 के खंड (क) या (ख) के अंतर्गत कोई मजिस्ट्री जांच आयोजित नहीं की जा रही हो, वहां जहां तक संभव हो, जिला मजिस्ट्रेट रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित जांच में व्यक्तिगत तौर पर उपस्थित हो या जांच में अपना प्रतिनिधित्व करने के लिए किसी अन्य अधिकारी को प्रतिनियुक्त करें.

1015 **जिला पुलिस अधीक्षक, रेल संरक्षा आयुक्त जांच में उपस्थित हो:** जिला पुलिस अधीक्षक, जहां तक संभव हो, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित जांच में स्वयं उपस्थित हो या जांच में अपना प्रतिनिधित्व करने के लिए किसी अन्य अधिकारी को प्रतिनियुक्त करें.

1016 **तकनीकी मामले :** रेल संरक्षा आयुक्त, रेलवे नियम 1973 (दुर्घटनाओं की सूचना और उनकी जांच) के नियम 216 के अंतर्गत न्यायिक जांच या जांच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अंतर्गत नियुक्त जांच आयोग या केंद्र सरकार , जिसके लिए उक्त अधिनियम के सभी या कोई प्रावधान लागू हो, ,द्वारा नियुक्त कोई अन्य प्राधिकारी या जब कभी उन्हें किसी तकनीकी मामले के स्पष्टीकरण के लिए बुलाया जाए, जांच करने वाले मजिस्ट्रेट की सहायता करें.

1017 **रेल संरक्षा आयुक्त की शक्तियां —** नियम 228 के उप नियम (VI) को छोड़कर, इन नियमों में और कोई मद, रेल अधिनियम 1989 की धारा 7 और 8 द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को दी गयी शक्तियों के प्रयोग को सीमित या अन्यथा प्रभावित नहीं करती.

1018 **विवरणी प्रस्तुत करने की लक्ष्य तारीखें : रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना विवरणी प्रस्तुत करने की नियत तारीखें.**

क्रम सं.	विवरणी का विवरण	मंडलों द्वारा महाप्र (टी) को प्रस्तुत किए जाने की तारीख	महाप्र (टी) द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत करने की तारीख
i	गाड़ी दुर्घटनाओं का मासिक विवरण	मासिक तौर पर	माह के अंत तक
ii	यात्रियों और रेल सेवकों के घातक और गंभीर रूप से घायल होने के मामलों का मासिक सारांश	उस माह की 15 तारीख, तक जिससे विवरण संबंधित है.	उस माह के तीसरे सप्ताह तक जिससे विवरण संबंधित है.
iii	रेल अधिनियम की धारा 113 के सार का विवरण	तिमाही - उस तिमाही की समाप्ति के दो दिन के भीतर, जिससे विवरण संबंधित है.	तिमाही - उस तिमाही की समाप्ति के दो सप्ताह के भीतर जिससे विवरण संबंधित है.
iv	रेल संरक्षा आयोग के कार्यचालन संबंधी रिपोर्ट	…………	वार्षिक रूप से - 31 मार्च को समाप्त वर्ष के लिए 7 अप्रैल तक.

1019 रेल संरक्षा आयुक्त की जांच पूरा करने का लक्ष्य : रेल संरक्षा आयुक्त की जांच रिपोर्ट को छह माह की अवधि के भीतर अंतिम रूप दिया जाना सुनिश्चित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों और विभिन्न निदेशालयों को निम्नलिखित दिशा - निर्देश जारी किए जाते हैं :-

क्र. सं.	लक्ष्य	गतिविधियां
i	डी	दुर्घटना का दिन
ii	डी +3	रेल संरक्षा आयुक्त अपनी जांच आरंभ करेंगे.
iii	डी +10	रेल संरक्षा आयुक्त संक्षिप्त प्रारंभिक विवरणात्मक रिपोर्ट, अनंतिम निष्कर्ष और त्वरित सिफारिशें मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, संबंधित रेल के महाप्रबंधक, रेलवे बोर्ड और सचिव नागरिक उड्डयन मंत्रालय को भेजेंगे. रेलवे बोर्ड में प्रारंभिक रिपोर्ट प्राप्त होने पर इसे त्वरित सिफारिशों पर उपयुक्त कार्रवाई के लिए संबंधित निदेशालयों को भेजा जाएगा.
iv	डी +30	(क) संबंधित रेल के महाप्रबंधक अपनी रेलवे की अभ्युक्ति की गयी कार्रवाई की रिपोर्ट सहित रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को भेजेंगे. (ख) रेलवे बोर्ड में निदेशालयों द्वारा की गयी कार्रवाई संरक्षा निदेशालय को सूचित की जाएगी.
v	डी +60	रेल संरक्षा आयुक्त अपनी विस्तृत रिपोर्ट मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत करेंगे और रिपोर्ट की एक - एक प्रति रेल दुर्घटना नियम 1973 में वैधानिक जांच के नियम IV में विनिर्दिष्ट प्राधिकारियों को भेजेंगे. अंतिम रिपोर्ट प्राप्त होने पर इसे मंडल रेल प्रबंधक और संबंधित प्रमुख विभागाध्यक्ष को भेजा जाएगा. मुख्य संरक्षा अधिकारी इन सभी अभ्युक्तियों को समेकित कर, अपनी अभ्युक्ति सहित इसे महाप्रबंधक को उनकी अंतिम अभ्युक्ति के लिए प्रस्तुत करेगा. महाप्रबंधक की अभ्युक्ति सहित ये सभी अभ्युक्तियां मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड/संबंधित निदेशालय को जांच रिपोर्ट पर कार्रवाई के लिए भेजेंगे. संबंधित निदेशालय सिफारिशों पर उपयुक्त कार्रवाई करेगा और क्षेत्रीय रेलों को महत्वपूर्ण नीति मामलों पर दिशा - निर्देश देगा.
vi	डी +90	अंतिम जांच रिपोर्ट प्राप्त होने पर संबंधित रेल के महाप्रबंधक अंतिम जांच रिपोर्ट पर अपनी अभ्युक्ति रेल संरक्षा आयुक्त को भेजेगा और इसकी प्रति मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड को भेजेगा.
vii	डी +110	मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त जांच रिपोर्ट पर अपनी टिप्पणी, सचिव/नागरिक उड्डयन मंत्रालय को इसकी प्रतियां साथ ही रेलवे बोर्ड को भेजते हुए अग्रेषित करेगा. मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की टिप्पणी उपयुक्त कार्रवाई के लिए विभिन्न निदेशालयों को भेजी जाएगी.
viii	डी +140	संबंधित निदेशालय रेल संरक्षा आयुक्त की सिफारिशों पर की गयी कार्रवाई की रिपोर्ट और मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की टिप्पणी को संबंधित कार्यकारी निदेशक के अनुमोदन के बाद प्रस्तुत करेंगे. (क) सिफारिश के स्वीकार होने और अनुदेशों के जारी होने के मामले में, इनकी 30 प्रतियां संरक्षा निदेशालय को भेजी जाए. (ख) यदि किसी सिफारिश को स्वीकार न किया गया हो तो बोर्ड (संबंधित सदस्य) का अनुमोदन प्राप्त किया जाए और इसे संरक्षा निदेशालय को सूचित किया जाए.
ix	डी +180	रेलवे बोर्ड, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट पर अपनी टिप्पणी, क्षेत्रीय रेल को एक प्रति साक्ष्यांकित करते हुए, संसूचित करेगा. रेलवे अनुशासन व अपील नियम संबंधी जांच को अंतिम रूप देगी और दोषी पाए गए कर्मचारियों का विवरण, प्रत्येक मामले में अधिरोपित दंड के विवरण सहित भेजेगी.

—o—

अध्याय XI

असामान्य घटनाएं

1101 **टंकियों या नदियों की असुरक्षित मेढ़ें :** स्टेशन मास्टर और अन्य व्यक्ति, जो सरकारी पदाधिकारियों या ग्राम प्राधिकारियों या ऐसे किसी व्यक्ति, जो टंकियों या नदियों के मेढ़ों की असुरक्षित स्थिति की सूचना प्राप्त करता है, को चाहिए कि वह तत्काल इसकी सूचना मंडल रेल प्रबंधक, सहायक इंजीनियर, रेलपथ निरीक्षक और ब्लाक सेक्शन के, जिसके प्रभावित होने की संभावना हो, के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों और ड्यूटीरत कंट्रोलर को दें. ब्लाक सेक्शन जिसके प्रभावित होने की संभावना हो, के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों को चाहिए कि वे सीधी जाने वाली गाड़ियों सहित सभी गाड़ियों को रोक दें और सतर्कता आदेश जारी करें. उन्हें चाहिए कि वे लोको पायलट को "विशेष सतर्कता का अनुपालन करने और आवश्यकतानुसार गति को कम करने" की सूचना भी दें.

1102 **रेलपथ पर या उसके निकट पाए गए घायल या मृत व्यक्ति :**

(क) जब व्यक्ति जीवित हो :

(i) जब कोई रेल कर्मचारी रेलपथ पर या उसके निकट कोई घायल व्यक्ति को देखे तो उसे चाहिए कि वह उसके प्रथमोपचार के लिए हरसंभव प्रयास करें और शीघ्रातिशीघ्र चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें. उसे चाहिए कि वह निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर या आस पास किसी अन्य व्यक्ति के माध्यम से पुलिस को सूचित करने की भी व्यवस्था करें. घायल व्यक्ति को चिकत्सा सहायता के लिए निकटतम अस्पताल में पहुंचाया जाए. फिर भी जहां तक संभव हो उपलब्ध सभी सबूतों को सुरक्षित रखा जाएं.

(ii) जब कोई व्यक्ति गाड़ी के नीचे आ जाता है या उससे कट जाता है, तो उसे गाड़ी के गार्ड और/या किसी अर्हता प्राप्त डाक्टर यदि गाड़ी या स्टेशन में उपलब्ध हो, प्रथमोपचार दिया जाए. उस व्यक्ति को गाड़ी चलने की दिशा में निकटतम रेलवे स्टेशन जहां चिकित्सा सहायता उपलब्ध हो ले जाया जाए और स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह घायल व्यक्ति को प्रथमोपचार देने के बाद, यदि पहले से न दिया गया हो, तत्काल अस्पताल भेजने की व्यवस्था करें.

(iii) यदि रेलपथ पर या उसके निकट कोई घायल व्यक्ति पाया गया हो, या कोई व्यक्ति गाड़ी द्वारा कट गया हो या गाड़ी के नीचे आ गया हो तो उस व्यक्ति का बयान गार्ड और/या लोको पायलट या उस व्यक्ति द्वारा रिकार्ड किया जाए, जिसने घायल व्यक्ति को देखा हो. रिकार्ड किए जाने वाले विवरण है :- उसका नाम, उसके पिता का नाम, आयु, लिंग, पता, आसपास उपलब्ध सगे संबंधी और मित्रगण, वह लाइन पर कैसे आया, चोट का विवरण और वह कैसे लगी आदि विवरण, उसका बयान दो प्रतियों में तैयार किया जाए और इस पर गार्ड/लोको पायलट /व्यक्ति जिसने उसे देखा है और कोई अन्य जिम्मेदार गवाह द्वारा हस्ताक्षर किए जाए. इसकी एक प्रति निकटतम स्टेशन, जहां घायल व्यक्ति को भेजा गया है, के स्टेशन मास्टर को पुलिस प्राधिकारियों को अग्रेषित करने के लिए भेजी जाए. बयान के साथ एक ज्ञापन, जिसमें घायल व्यक्ति के पाए जाने की तारीख समय और स्थान तथा उस पर की गयी कार्रवाई दर्शायी गयी हो. स्टेशन मास्टर को सौंपा जाए. यदि रेल कर्मचारी जिसने घायल व्यक्ति का पता लगाया हो और वह साक्षर न हो तो वह उपर्युक्त बयान और विवरण रिकार्ड करने के लिए किसी जिम्मेदार व्यक्ति की सहायता ले सकता है.

(ख) जब व्यक्ति जीवित न हो :

(i) यदि कोई रेलवे कर्मचारी रेलपथ पर/या उसके आस-पास किसी शव को देखता है या कोई व्यक्ति गाड़ी के नीचे आ जाता है, तब संबंधित रेल कर्मचारी या उस गाड़ी का गार्ड और/या लोको पायलट सभी उपलब्ध सबूतों को निश्चित रूप से रिकार्ड करना सुनिश्चित करें. जब तक पुलिस न आ जाए, तब तक शव को वहीं रहने दें क्योंकि शव को वहां से हटाने से उपलब्ध सुराग के नष्ट होने की संभावना हो सकती है.

तथापि बाद की गाड़ी के संचालन के लिए लाइन क्लीयर करते समय शव को लाइन से हटा दें, लेकिन यह सुनिश्चित करें कि शव को कम से कम हिलाते हुए लाइन से हटाएं. कम से कम व्यक्तियों द्वारा शव को हटाया जाए ताकि शव के फिंगर प्रिंट यथावत रहें तथा बिना समय गंवाएं पुलिस अधिकारियों को यथार्थपरक सूचना दी जाए.

(ii) गाड़ी का गार्ड/या लोको पायलट या जो व्यक्ति शव देखता है, वे निम्नलिखित विवरण एकत्रित करें और अपने मेमों में प्रस्तुत करें :–

(क) शव के मिलने का स्थान और समय
(ख) रेलपथ पर शव की स्थिति
(ग) गिट्टी, पटरी, स्लीपर आदि रक्त के धब्बे
(घ) लगी चोट का विवरण
(च) क्या व्यक्ति को गाड़ी से ही चोट लगी या अन्य किसी कारण से
(छ) संभावित आयु
(ज) लिंग
(झ) नाम, पिता का नाम और पता यदि उपलब्ध हो तो
(त) रेलपथ पर या उसके निकट कपड़ों की स्थिति और अन्य कोई सबूत प्राप्त हुआ हो तो
(थ) सूचना देनेवाले व्यक्ति का नाम, पिता का नाम और पूरा पता

(iii) इसके बाद, शव को, गांव के चौकीदार या आस - पास किसी जिम्मेदार व्यक्ति अथवा लाइनमैन या गेटमेन या गैंगमेन की निगरानी में रखें. यदि दुर्घटनास्थल पर या आस- पास कोई जिम्मेदार व्यक्ति न हो तो गाड़ी के चलने की दिशा के निकटतम गेट लॉज से अपेक्षित सहायता ली जाए. यदि कोई गेट - लॉज न हो तो इसे अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ले जाकर सौंप दिया जाए. सभी मामलों में, गाड़ी के गार्ड और/या लोको पायलट या जिस व्यक्ति ने शव को देखा है, द्वारा उपर्युक्त उप - पैरा (ii) में बताए अनुसार विवरण सहित एक लिखित ज्ञापन तैयार किया जाए और इसे स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाए. ज्ञापन की एक प्रति शव के प्रभारी व्यक्ति को सौंपी जाए ताकि वह इसे आगे पुलिस प्राधिकारियों को दे सकें.

(iv) यदि शव ऐसे रेल कर्मचारी द्वारा पाया जाता है जो गाड़ी पर काम न कर रहा हो तो उसे चाहिए कि यदि वह पुलिस प्राधिकारियों को सूचित या उपर्युक्त उप - पैरा (iii) में बताए अनुसार करने की स्थिति में न हो, तो वह दुर्घटना स्थल के आस - पास मौजूद किसी जिम्मेदार व्यक्ति को तत्काल सूचित करने का उपाय करें ताकि वह आगे कार्रवाई कर सके.

(ग) मृत या घायल व्यक्तियों की पहचान और पता ढूंढने का प्रयास किया जाए. यदि मृत या घायल व्यक्ति के साथ कोई सगा - संबंधी या मित्र न हो, तो स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह मृत या घायल व्यक्ति के सगे संबंधियों को टेलीफोन पर सूचना भेजे और उसके बाद इस सूचना की पुष्टि में एक पत्र भेजें.

1103 **गाड़ी से व्यक्ति का बाहर गिरना :** किसी व्यक्ति के गाड़ी से बाहर गिरने पर गाड़ी के गार्ड को चाहिए कि वह निम्नलिखित कार्रवाई करें :-

क) सभी मामलों में जहां संभव हो दुर्घटना में शामिल व्यक्ति का बयान रिकार्ड किया जाए, लेकिन बच्चे के मामले में बच्चे के अभिभावक का बयान रिकार्ड किया जाए. दुर्घटना के साक्षी दो सह - यात्रियों का बयान भी रिकार्ड जाए. यह बयान गाड़ी में यात्रा कर रहे रेलवे पुलिस की उपस्थिति में रिकार्ड किया जाए और इस पर पुलिस द्वारा प्रतिहस्ताक्षर किए जाए. यदि गाड़ी द्वारा कोई रेलवे पुलिस यात्रा न कर रही हो तो ऐसे दो जिम्मेदार यात्रियों के हस्ताक्षर और पते रिकार्ड किए जाए, जिनकी उपस्थिति में बयान दर्ज किया गया था.

ख) गाड़ी के गार्ड द्वारा फार्म एसीसी 3 में, दुर्घटना रिपोर्ट के लिए निम्नलिखित सूचना एकत्रित कर भेजी जाए —

(i) किलोमीटर जिस पर
  क. व्यक्ति बाहर गिरा हो
  ख. गाड़ी रोक दी गयी हो
(ii) स्थान जहां व्यक्ति गिरा हो (प्लैटफार्म पर या लाइनों और प्लैटफार्म के बीच अथवा दूसरी लाइन पर या दो पटरियों के बीच आदि)
(iii) क्या गार्ड और/या लोको पायलट द्व्ज्ञारा दुर्घटना को देखा गया और गाड़ी को रोका गया या खतरे की जंजीर खींची गयी और यदि हां तो किसके द्वारा ?

(iv) क्या गाड़ी को दुर्घटना स्थल तक पीछे लाया गया ?

(v) व्यक्ति का नाम, उम्र, लिंग और पता और धारित टिकट के विस्तृत विवरण.

(vi) बच्चे के मामले में अभिभावक का नाम, संबंध और पता

(vii) जैसा कि सहयात्रियों द्वारा देखा गया, व्यक्ति/बच्चा दुर्घटना के समय कहां बैठा था या खड़ा था ?

(viii) क्या व्यक्ति घायल हुआ और मर गया या केवल घायल हुआ, चोट का विवरण.

(ix) जहां से व्यक्ति नीचे गिरा, वह रेलवे, सवारी डिब्बे का नंबर, प्रकार, विवरण और इंजन और ब्रेकयान से स्थिति, दरवाजे/खिड़की, हैंडल, शटर, सेफ्टी कैच की स्थिति.

(x) दुर्घटना कैसे हुई इसका संक्षिप्त विवरण.

(xi) क्या प्रथमोपचार किया गया, यदि हां तो किसके द्वारा?

(xii) घायल/मृत व्यक्ति के लिए आगे क्या व्यवस्था की गयी ?

(xiii) क्या गाड़ी में कोई सरकारी रेलवे पुलिस/रेसुब कांस्टेबल था और क्या कोच में कोई चल टिकट परीक्षक मौजूद था.

(xiv) अभ्युक्ति कि क्या दुर्घटना आकस्मिक कारणों या संबंधित व्यक्ति की लापरवाही के कारण या किसी अन्य कारण से हुई.

1104 दुर्घटना में कैरेज खिड़कियों या दरवाजों का शामिल होना :

(क) ऐसी सभी दुर्घटनाओं, जिनमें कैरेज, खिड़कियां या दरवाजे या स्थिरक शामिल हो, गाड़ी जांच कर्मचारियों के साथ गाड़ी का गार्ड तत्काल खिड़कियों या दरवाजों और उनके स्थिरकों और क्या चेतावनी सूचनाएं विधिवत् दर्शायी गयी है, की जांच करेगा तथा जांच के परिणाम को संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में संयुक्त रूप से दर्ज करेगा. यदि दुर्घटनास्थल पर कोई गाड़ी जांच कर्मचारी मौजूद न हो तो गाड़ी के गार्ड को चाहिए कि वह अतिशीघ्र अगले गाड़ी जांच स्टेशन पर उपलब्ध, गाड़ी जांच कर्मचारियों को दुर्घटना की सूचना टेलीफोन द्वारा दें. अगले गाड़ी जांच स्टेशन पर पहुंचते ही गार्ड, गाड़ी जांच कर्मचारियों के साथ कैरेज या कैरेजों की खिड़कियों या दरवाजों या उनके स्थिरकों की स्थिति और क्या चेतावनी सूचना विधिवत् प्रदर्शित की गयी है, की जांच करेगा और जांच के परिणाम संयुक्त रूप से, संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में दर्ज करेगा.

नोट : **फार्म एसीसी 4 (परिशिष्ट VI)** पर फार्म की मद सं. 6 में, विवरण सही रूप से दर्ज किए जाने की पुष्टि में ड्यूटीरत जांच कर्मचारी द्वारा प्रतिहस्ताक्षर किए जाए.

(ख) गार्ड की मांग पर या दुर्घटना संदेश की प्राप्ति पर गाड़ी जांच कर्मचारियों की यह जिम्मेदारी भी होगी कि वे दरवाजों या खिड़कियों या उनके स्थिरकों की स्थिति की जांच करें और संबंधित सवारी डिब्बें में चेतावनी सूचनाओं के विधिवत् प्रदर्शित होने की जांच भ्झी करें और इसकी सूचना तत्काल मंडल रेल प्रबंधक और मंडल यांत्रिक इंजीनियर (सवमाडि) को दें.

1105 इंजनों का खराब स्थिति में चलना :

यदि लोको पायलट की राय में उसके इंजन के संचलन में कोई असामान्यता दिखाई पड़े तो लोको पायलट अपने विवेक से गाड़ी की गति को, उस हद तक कम कर सकता है. जहां तक यह उसके विचार में सुरक्षित हो और अवसर पाते ही इसकी रिपोर्ट मुख्य कर्मीदल नियंत्रक/टीपीसी/पीआरसी को दे, जो तत्काल मामले की रिपोर्ट, जैसा भी मामला हो, वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर/टीआरएसओं या वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर/पावर को देंगे. इंजन को फिर से चलाने से पहले इनकी अनुमति प्राप्त की जाए. यह अनुदेश सभी प्रकार के इंजनों के लिए लागू होते हैं.

1106 गाड़ियों या स्टेशनों में मृत पाए गए व्यक्ति :

स्टेशनों पर व्यक्तियों के मृत पाए जाने के मामले में स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह शवों को निपटारे के लिए पुलिस को सौंप दें और ऐसा किए जाने तक शवों के प्रभारी के रूप में एक रेल कर्मचारी को नियुक्त करें. संक्रामक रोग द्वारा मृत्यु के मामले में राज्य जन स्वास्थ्य निदेशक और जिला के सिविल सर्जन तथा रेलवे के संबंधित चिकित्सा अधिकारी को इसकी सूचना दी जाए.

1107 चलती गाड़ी में हत्या :

यदि किसी रेलवे कैरेज या चलती गाड़ी में किसी की हत्या या किसी पर हमला किया जाए तो उस स्थिति में पुलिस अधिकारियों की जांच में सहायता के उद्देश्य से कर्मचारी द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जाए :

(क) ऐसी घटना घटने होने का पता चलते ही गाड़ी का गार्ड कंपार्टमेंट को खाली करा कर उसे बंद करेगा और रक्त के धब्बे, बचाव करते समय हुए निशान, पद - चिह्न, अंगुलियों के निशान आदि को सथावत रखने के लिए उस कंपार्टमेंट के शटर्स को भी बाहर से बंद करेगा.

(ख) यदि घटना द्वितीय श्रेणी या स्लीपर श्रेणी में घटित हुई हो तो उस डिब्बे को, उस स्टेशन पर गाड़ी से अलग कर दिया जाए, जिस स्टेशन पर घटना का पता चला हो और जब तक पुलिस मामले को अपने हाथ में लेने नहीं आती हो, तब तक उसकी निगरानी की जाए.

(ग) यदि अपराध वा.कू.कुपे/केबिन/कोच में हुआ हो, तो कुपे/केबिन/क्यूनिकल में से यात्रियों को उतारा जाए और कैरेज को निकटतम स्टेशन भेजे जाने की अनुमति दी जाए, जहां इसे बदला जा सके. इस स्टेशन पर रेलवे पुलिस का एक सदस्य इसकी निगरानी तब तक करेगा, जब तक कि पुलिस अधिकारी वहां पहुंच नहीं जाता हो.

(घ) रेल कर्मचारी या बाहरी व्यक्ति, किसी को भी पुलिस के आने तक कंपार्टमेंट में प्रवेश की अनुमति न दी जा। केवल ऐसे मामलों को छोड़कर, जहां ऐसे घायल व्यक्तियों को सहायता पहुंचाना आवश्यक हो, जो बिना मदद के बाहर न आ सकते हो.

(च) संबंधित रेलवे पुलिस स्अेशन को उस स्टेशन की सूचना दी जाएगी, जहां कैरेज को अलग किया गया है या किया जाएगा. पुलिस द्वारा कैरेज को अधिकार में लिए जाने के बाद इसे जांच आयोजित करने वाले पुलिस अधिकारी के लिखित प्राधिकार के बिना हटाया या अन्यथा उपयोग में न लाया जाए. यदि पुलिस द्वारा कैरेज को निर्मुक्त करने में असामान्य विलंब होता हो, तो इस मामले की रिपोर्ट संबंधित मंरेप्र को की जाए.

1108 शवों की देखभाल :

दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम रेल अधिकारी को चाहिए कि वह शवों को निपटाने के विषय पर दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम पुलिस अधिकारी से चर्चा करें और संयुक्त रूप से शवों को एक जिम्मेदार अधिकारी के नियंत्रण में रखने के स्थान का निर्धारण करें. पुलिस को चाहिए कि वे शवों का प्रभार संभालें और उन्हें इन शवों को औपचारिकताओं को पूरा करने या इन्हें उनके परिवार जनों द्वारा लिए जाने तक सुरक्षित स्थान पर ले जाए जाने के लिए अपेक्षित सुविधाएं प्रदान की जाएं. इस बात पर ज़ोर दिया जाए कि मृतकों का आदर हमारी प्राथमिकता होनी चाहिए और किसी भी मामले में किसी भी शव को खुले में नहीं रखा जाना चाहिए.

1109 सामग्री, जो रेलपथ का उल्लंघन कर रही हो :

रेलपथ सामग्री आदि की उतराई पूरी होने पर इंजीनियरी पदाधिकारी यह सुनिश्चित करें कि लाइन पर सामग्री या अन्य अवरोध का चट्टा न लगा हो या सामग्री लाइन का उल्लंघन न कर रही हो, जिसके कारण गाड़ी के पटरी से उतरने की संभावना हो या यात्रियों की सुरक्षा को खतरा हो या शंटिंग प्रचालन में लगे रेल कर्मचारी को खतरा हो. इंजीनियरी पदाधिकारी, किसी यातायात को अनुमति देने से पहले स्टेशन मास्टर को "उपयुक्तता" और "संरक्षा प्रमाण पत्र" लिखित रूप में दें.

1110 गाड़ी के पटरी पर से उतरने को रोकने के संबंध में बरती जाने वाली सावधानियां :

यदि इंजन/वहन/कैरेज/वैगन का कोई हिस्सा नीचे गिर गया हो और यह माना जाता है कि इससे रेलपथ पर अवरोध उत्पन्न हो रहा है, तो गार्ड और सहायक लोको पायलट द्वारा गिरे हुए हिस्से को ढूंढने के लिए सावधानी पूर्वक प्रयास किए जाए. यदि गिरे हुए हिस्से का पता न लगाया जा सके, तो गाड़ी को अगले स्टेशन पर रोका जाए और स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना दी जाए. स्टेशन मास्टर, सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को गिरे हुए हिस्से को देखने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा. स्टेशन मास्टर, कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ को भी इसे ढूंढने की सूचना देगा.

1111 जोखिम भरे कार्य :

निम्नलिखित जोखिम भरे कार्य निषिद्ध है :-

क) चालित इंजन या वाहन में कूदने या उससे उतरने का प्रयास करना.

ख) जब गाड़ी चल रही है, तो युग्मित या अयुग्मित करने के प्रयोजन के लिए वाहनों के बीच में से जाना.

ग) जब शंटिंग कार्य चलू रहा है, तो धुरा बक्स या छड (रॉड) या ब्रेक हैंडल पर पैर रखकर वाहन के पार्श्व की ओर लटकते हुए खड़े होना.

घ) चल रहे वाहनेां के बफरों पर चढ़ना.

च) यह सुनिश्चित किए बिना कि कोई व्यक्ति वाहन के नीचे खड़ा हो या बैठा हो, वाहन को चलाना.

छ) स्टेशनों में गाड़ियों के पीछे या एकदम सामने से गुजरना.

ज) यह सुनिश्चित किए बिना कि वाहन चलती हुई स्थिति में है, वाहन या वाहनों के बीच में से गुज़रना.

झ) जब गाड़ी चल रही हो, तो एक वाहन से दूसरे वाहन में कूद कर जाना.

ट) किसी आनेवाली गाड़ी या वाहन के लिए दोनों दिशाओं में देखे बिना लाइन पार करना.

ठ) एक ही लाइन या निकटवर्ती लाइनों पर से रेल गाड़ी या वाहन के संचलनों के लिए दोनों दिशाओं में देखे बिना लाइन पार करना या गाड़ियों के बीच में से जाना.

ड) पटरियों के किनारे पर बने हुए वेल (WELL) पर से चलने के बजाय पटरियों के बीच में से चलना या उस पर खड़े रहना.

ढ) स्टेशनों पर खड़े वाहनों पर बैठना या इनके नीचे लेटना.

ण) मरम्मत के अधीन वाहनों पर विशेष सिगनलों की रक्षा के बिना, जैसे लाल झंडी या लाल बत्ती या पताका झंडी आदि देखे बिना, कार्य करना.

त) गाड़ी की छत पर यात्रा करना.

1112 आग की रिपोर्ट करना :

क) जब गाड़ी में आग लगने की घटना देखने में आई हो, तो गाड़ी के वाहन की स्थिति, गाड़ी के इंजन के संबंध में सूचित करना.

ख) जब कभी कोच/वैगन आदि में आग लगने की दुर्घटना के गंभीर मामले का पता चलता हो, तो स्टेशन मास्टर/कंट्रोल कार्यालय तुरंत इसकी सूचना वैज्ञानिक/फारेनसिक प्रयोगशाला, जो इस क्षेत्राधिकार में हो, को दे ताकि वे तुरंत घटना स्थल पर पहुंचकर आग लगने के कारणों के सुराग/नमूने एकत्रित कर सके. आग लगने की दुर्घटना के मामले में स्टेशन मास्टर अग्निशमन सेवा विभाग की सेवाओं की मांग करेगा.

—O—

अध्याय XII

तोड़ - फोड़

तोड़ - फोड़ या गाड़ी विध्वंस के मामलों से निपटने की प्रक्रिया :

1201 **सामान्य :** इस अध्याय में विनिर्दिष्ट नियम गाड़ी के पटरी से उतरने और/या गाड़ी विध्वंस या तोड़-फोड़ के कारण उत्पन्न अन्य गंभीर मामलों के लिए विनिर्दिष्ट नियमों के अतिरिक्त है.

जब दुर्घटना किसी के द्वारा की गयी, ऐसी कार्रवाई के कारण घटती है, जिनका आशय ही दुर्घटना करना था, या जिन्हें यह पता था कि उनके द्वारा की गयी कार्रवाई का परिणाम दुर्घटना ही होगा, तो उसे गाड़ी विध्वंस के रूप में वर्गीकृत किया जाए. ऐसे कार्य जिससे गाड़ी विध्वंस होता है, का विस्तृत उल्लेख रेल अधिनियम 1989 की धारा 150 और 151 में किया गया है.

उसमें उल्लिखित शब्द "अभिप्राय" और "जानकारी" को इस बात का निर्णय लेने के प्रयोजन के लिए महत्वपूर्ण माना जाए कि क्या दुर्घटना गाड़ी विध्वंस की कार्रवाई के कारण हुई या नहीं.

1202 रेलपथ या गाड़ी में विस्फोट :

(क) विस्फोट की आवाज सुनने पर लोको पायलट को चाहिए कि वह अपनी गाड़ी यथाशीघ्र रोके और क्षति का पता लगाने के लिए विस्फोट के स्थल पर गार्ड के साथ रेलपथ की जांच करें. यदि लोको पायलट उचित समय के भीतर गाड़ी को न रोके तो गार्ड, ब्रेकयान वाल्व के परिचालन द्वारा निर्वात/वायु दाब ब्रेक सावधानीपूर्वक लगाते हुए लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेगा.

(ख) लोको पायलट, गार्ड के साथ मिलकर गाड़ी की जांच भी करेगा और यदि गाड़ी को कुछ या कोई क्षति न पहुंची हो और गाड़ी को अगले ब्लाक स्टेशन तक ले जाना सुरक्षित हो तो गाड़ी को अगले ब्लाक स्टेशन तक ले जाया जाएगा, जहां गार्ड और लोको पायलट, ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की रिपोर्ट संयुक्त रूप से करेंगे.

(ग) यदि रेलपथ को इतनी गंभीर क्षति पहुंची हो,जिससे रेलपथ असुरक्षित हो गया हो तो दुर्घटनास्थल पर एक सक्षम रेल सेवक को पटाखों के साथ दुर्घटना स्थल की सामान्य नियमों के अनुसार सुरक्षा हेतु रोक कर रखा जाए.

(घ) लोको पायलट और गार्ड से रिपोर्ट प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर तत्काल नियंत्रक को इसकी सूचना देगा, जो निम्नानुसार कार्रवाई करेगा :

(i) वसेइंजी/रेलपथ को तत्काल दुर्घटना स्थल पर पहुंचने, रेलपथ की जांच करने और ऐसी पूर्वोपाय करने को कहेगा, जो रेलपथ को पुनः बहाल करे और यदि आवश्यक हो तो गति प्रतिबंध लगाएगा.

(ii) प्रधान गाड़ी परीक्षक और मुख्य कर्मीदल नियंत्रक को अगले टर्मिनल स्टेशन पर गाड़ी और इंजन की पूरी जांच करने की सूचना देगा.

(iii) नियंत्रक के लिए विनिर्दिष्ट उपर्युक्त ड्यूटियां, गैर नियंत्रित सेक्शन के स्टेशन मास्टर को अंतरित की जाएंगी.

स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को तत्काल एक संदेश जारी करेगा और प्राइवेट नंबर का आदान - प्रदान करते हुए उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त करेगा.

(च) रिपोर्ट किए गए सेक्शन के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वे सभी गाड़ियों को रोके और लोको पायलटों को किसी और गति प्रतिबंध का विशेष उल्लेख करते हुए सतर्कता आदेश जारी करें.

(क) जब तक कि वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ,रेलपथ को गाड़ी के गुजरने के लिए सुरक्षित प्रमाणित नहीं करता तब तक किसी गाड़ी को जाने की अनुमति न दी जाए.

(ख) ऐसे मामलों को गाड़ी को पुलिस क्लीयरेंस के बाद ही आरंभ किया जाए.

1203 गाड़ी के संभावित विध्वंस या तोड़-फोड के कारण गाड़ी के पटरी से उतरने या किसी अन्य गंभीर घटना घटने पर गार्ड, इंजन कर्मीदल और अन्य रेल कर्मचारियों की ड्यूटियां :

दुर्घटना में शामिल गार्ड, इंजन कर्मीदल और दुर्घटना में शामिल गाड़ी द्वारा यात्रा कर रहे अन्य रेलवे कर्मचारियों के साथ, दुर्घटना की रिपोर्ट करने गाड़ी को सुरक्षित करने और घायलों को प्रथमोपचार देने के बाद निम्नलिखित करेगा —

(क) रेलपथ की जिम्मेदार यात्रियों के साथ सावधानीपूर्वक जांच कर, जांच के परिणाम रिकार्ड करेगा और इस पर उनके हस्ताक्षर लेगा.

(ख) यह देखेगा कि रेलपथ, पटरियों, फिश प्लेट्स, बोल्ट और अन्य संयोजन, जिनके साथ छेडछाड की गयी है, को किसी व्यक्ति द्वारा छुआ या हटाया न जाए और सिविल और पुलिस प्राधिकारियों के वहां पहुंचने तक इन पर कड़ी निगरानी रखी जाती है.

नोट : (i) गाड़ी पर किसी अधिकारी या पर्यवेक्षक के न होने पर उपर्युक्त ड्यूटी इन पर अंतरित हो जाएगी.

(ii) जब कभी किसी यात्री या जनता के किसी सदस्य से सहायता ली जाती है, तब उनके नाम और पतों का रिकार्ड यदि आवश्यक हो, भविष्य में संदर्भ के लिए रखा जाए..

1204 सिविल और पुलिस प्राधिकारियों को सूचना : दुर्घटना - स्थल के निकटवर्ती स्टेशन मास्टर, दुर्घटना की सूचना स्थानीय, सिविल और पुलिस/रेसुब/सरेपु प्राधिकारियों को शीघ्रतम उपलब्ध माध्यम द्वारा देगा और उन्हें दुर्घटना - स्थल तक पहुंचने के लिए हर - संभव सहायता प्रदान करेगा.

1205 इंजीनियरी पर्यवेक्षकों द्वारा किए जाने वाले पूर्वोपाय : दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के बाद, सहायक इंजीनियर और रेलपथ निरीक्षकों को चाहिए कि वे निम्नलिखित पूर्वोपाय करें —

(क) दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुंचने वाले गैंगमेन को अपने साथ कोई औजार न ले जाने का अनुदेश दें.

(ख) सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर भेजे गए गैंगमेन के औजार बक्से तब तक नहीं खोले जाते, जब तक कि पुलिस द्वारा उनकी जांच न की जाती हो.

(ग) उन्हें दुर्घटना के क्षेत्र में आने वाले किसी रेलपथ, पटरी, फिशप्लेट, बोल्ट और अन्य संयोजनों के किसी भाग को तब तक न छूने या ना हटाने के अनुदेश दें, जब तक कि रेलवे, सिविल और पुलिस प्राधिकारियों द्वारार उनकी जांच, फोटोग्राफी और वीडियोग्राफी न की जाती हो.

1206 अधिकारियों और अन्य पर्यवेक्षी पदाधिकारियों की ड्यूटियां :

अधिकारियों और वरिष्ठ पर्यवेक्षी पदाधिकारी अपनी सामान्य ड्यूटी के अतिरिक्त निम्नलिखित ड्यूटी भी करेगे —

(क) दुर्घटना में हताहतों के मामलों को नोट करेंगे और दुर्घटना का आरेख बनाऐ.

(ख) ऐसे सबूतों को एकत्रित करने का हरसंभव प्रयास करेंगे, जिनसे दुर्घटना के कारणों का पता लगाया जा सकें.

(ग) यह देखेंगे कि दुर्घटना के कारणों का पता लगाने वाले सबूतों को लापरवाही या उत्सुकतावश, बिना सोचे समझे हटाया न जाता हो और

(घ) रेलपथ पटरियेां, फिश प्लेट, बोल्ट और अन्य संयोजनों के प्रभावित भाग तथा प्रभावित गाड़ी के इंजन और बोगियों की शीघ्रातिशीघ्र फोटोग्राफी और वीडियोग्राफी की व्यवस्था की जाती हो.

1207 रेसुब पदाधिकारियों की ड्यूटियां :

(क) दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर वरिष्ठतम रेसुब पदाधिकारी, जिनके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना हुई हो, को चाहिए कि वह तत्काल उपलब्ध कर्मियों सहित दुर्घटनास्थल पर पहुंचे.

(ख) आवश्यक अतिरिक्त सहायक, पडोसी रेसुब चौकी या बाहरी रेसुब चौकी से मंगायी जा सकती है.

(ग) रेसुब चौकी की डायरी में प्रविष्टि करने के अलावा स्टेशन मास्टर को भी इसकी सूचना दी जाए.

(घ) सूचना प्राप्त होने पर, निरीक्षक रेसुब और मंडल के मंसंआ को भी चाहिए कि वे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे. उपर्युक्त मामलों में रेसुब कर्मचारी को उपलब्ध शीघ्रतम माध्यम द्वारा भेजा जाए और जहां आवश्यक हो मोटर परिवहन को किराए पर लिया जाए.

(च) दुर्घटना स्थल पर पहुंचने से पहले उक्त रेसुब पदाधिकारी को चाहिए कि वह स्थानीय रेलवे पुलिस/जिला पुलिस पदाधिकारियों से संपर्क स्थापित करने की व्यवस्था करें ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि दुर्घटना की रिपोर्ट उन्हें दी गयी है.

(छ) अपेक्षानुसार पुलिस की सहायता के लिए कुते - दस्ते को भी तत्काल कार्य में लगाया जाए.

(ज) बहाली कार्य आरंभ करने के लिए राज्य पुलिस अधिकारियों से क्लीयरेंस लिया जाए.

1207.1 दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के बाद रेसुब निम्नलिखित कार्य निष्पादित करेंगे :

(क) गाड़ी विध्वंस या मलबे से लोगों को बाहर निकालने या लोगों को प्रथमोपचार देने, दुर्घटना स्थल से घायल और जिन्हें चोट न लगी हो उन्हें बाहर निकालने में सहायता करेंगे.

(ख) दुर्घटना स्थल पर पुलिस के पहुंचने तक प्रभावित व्यक्तियों की वस्तुओं और रेल संपत्ति की सुरक्षा करने की जिम्मेदारी लेंगे.

(ग) पुलिस के दुर्घटना स्थल पर पहुंचने तक रेलपथ, पटरियों, फिश प्लेटो और अन्य सामग्री की छेड़ - छाड़ से सुरक्षा करेंगे और इसका प्रभार लेंगे.

(घ) आस-पास संदेहास्पद व्यक्तियों पर नजर रखेंगे और ऐसे सभी सुरागों को नोट करेंगे, जो अपराध का पता लगाने में उपयोगी हो.

(च) दुर्घटना के स्थल पर, आग लगने के मामले में राज्य दमकल विभाग की सेवाएं को बुलाएंगें.

(छ) मामले की जांच पड़ताल में रेलवे पुलिस/जिला पुलिस के साथ संपर्क बनाए रखेगें.

1208 पुलिस क्लीयरेंस :

जब तक कि अन्यथा जान बचाने या यात्रियों और घायलों को बाहर निकालना आवश्यक न हो और जांच पूरी होने तक तथा पुलिस द्वारा मलबे आदि को क्लीयर कर काम आरंभ करने व संचार बहाल करने के लिए लिखित अनुमति न दी जाती हो, तब तक किसी कैरेज, वाहन या पुर्जे के संभावित सुराग के साथ छेड़छाड़ न की जाए.

1209 सिविल पुलिस और रेल पदाधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच :

(क) चिकित्सा राहत कार्य पूरा होने के बाद, दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम रेल अधिकारी, संबंधित विभाग के प्रतिनिधि की सहायता और वरिष्ठ सिविल और पदाधिकारी के साथ दुर्घटना स्थल से कम से कम 800 मी. पीछे तक, पूरे सर्वेक्षण सहित दुर्घटना के कारण की विस्तृत जांच करेंगे.

(ख) जांच करते समय, जहां तक संभव हो वाहनों, रेलपथ संयोजनों आदि की स्थिति को न बदला जाए. रे.सु. ब. और पुलिस की सहायता लेते हुए ऐसे कर्मचारियों और बाहरी व्यक्तियों को जो जांच से संबंधित न हो. दुर्घटना स्थल से दूर रखने की व्यवस्था की जाए, ऐसी जांच के विवरण संक्षिप्ततः रिकार्ड किए जाए.

(ग) दुर्घटना स्थल में मौजूद वरिष्ठतम अधिकारी को पुलिस के परामर्श से अगली जांच के लिए सुरक्षित रखे जाने वाली सामग्री के संबंध में निर्णय लेना चाहिए. इस सामग्री को एक उपयुक्त स्थान पर पहुंचाया जाए जहां इसे पुलिस और रेलवे की अभिरक्षा में भंडारित किया जाए. जहां तक संभव हो सभी छोटे संयोजनों को बक्से में या बोरियों में भरा जाए और पुलिस तथा रेलवे द्वारा संयुक्त रूप से सील किया जाए. पुलिस द्वारा ली गयी सामग्री की रसीद प्राप्त की जाए. क्षतिग्रस्त रेलपथ को तोड़ने से पहले विभिन्न पुर्जों को सावधानीपूर्वक क्रम संख्या दी जाए या मैच-मार्क किया जाए ताकि बाद में जांच के दौरान यदि अपेक्षित हो, तो पूरे दृश्य की पुर्नसंरचना की जा सके.

(घ) जांच को अंतिम रूप दिए जाने के बाद रिकार्ड किए गए नोट की जांच की जाए और इस पर वरिष्ठतम पुलिस अधिकारी द्वारा प्रतिहस्ताक्षर किए जाए.

1210 चल स्टाक को हटाना और उसकी जांच :

1210.1 चल स्टाक को हटाना जो क्षतिग्रस्त न हुआ हो —

रेलपथ पर शेष क्षतिग्रस्त न हुए चल स्टाक को दुर्घटना स्थल पर मौजूद पुलिस अधिकारी की लिखित अनुमति के बाद हटाया जा सकता है. इन्हें वहां से हटाकर निकटतम सुविधाजनक स्टेशन पर जमा किया जाए, जहां मंडल यांत्रिक इंजीनियर या सहायक यांत्रिक इंजीनियर के पर्यवेक्षण में इनकी निर्वात/वायु ब्रेक संयोजनों की जांच की जा सकती है.

1210.2 क्षतिग्रस्त चल स्टाक को हटाना और उसकी जांच —

दुर्घटना के कारण क्षतिग्रस्त इंजन और वाहनों की विस्तृत जांच वरिष्ठ पुलिस अधिकारियों सहित, मंडल यांत्रिक इंजीनियर द्वारा की जानी चाहिए. सभी खराबियों और कमियों और खराबियों और कमियों के संबंध में की गयी विशेष टिप्पणियों, जिनसे गाड़ी के पटरी से उतरने की संभावना हो सकती थी और क्या ये पुरानी या नयी प्रतीत होती थी को, सावधानीपूर्वक नोट किया जाए और नोट पर पुलिस पदाधिकारी के हस्ताक्षर लिए जाए. इन नोट को संयुक्त जांच में अंतिम नोट तैयार करने के प्रयोजन के लिए उपयोग में लाया जाए.

1211 टिप्पणी और आरेख तैयार करना :

दुर्घटना स्थल की जांच करते समय और टिप्पणी और आरेख तैयार करते समय अधिकारियों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों द्वारा निम्नलिखित विशेष मदों को ध्यान में रखा जाए :-

(क) इंजनों और वाहनों के रूकने की एकदम सही स्थिति और स्थल जहां पुर्जे बिखरे मिलें.

(ख) पटरियों और पुर्जों जैसे स्लीपर, फिश प्लेट, बोल्ट - नट डाग स्पाइक्स आदि के मिलने की सही स्थिति.

(ग) पहियों के चिन्ह और दुर्घटना में स्लीपरों, पटरियों और अन्य संयोजन को हुई अन्य क्षति.

(घ) उखड़े पाइंटों या पाइंट पर पटरियों के सिरों की किसी दरार या खरोंच के लिए जांच और क्या खरोंच सीधी या आड़ी है.

(च) किसी उखड़ी हुई पटरी के संबंध में पहियों की स्थिति, उनका सामान्य संरेखण और उतार पटरी.

(छ) रेलपथ की कम से कम 800 मी. पीछे की स्थिति.

(ज) यदि दुर्घटना में यह अपेक्षित हो तो :-

i) सिगनलों, पाइंट और सिगनल लीवरों तथा ब्लाक उपकरणों की स्थिति की जांच की जाए.

ii) स्टेशन पर उपलब्ध अंतर्पाशन के कार्य चालन की जांच की जाए.

iii) गाड़ी सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नंबर शीट और लाइन प्रवेश पुस्तक सहित, गाड़ी पासिंग रिकार्ड को जब्त किया जाए और सावधानीपूर्वक इन्हें सुरक्षित रखा जाए.

(झ) कर्मचारियों के बयान रिकार्ड किए जाएं.

1212 संचार व्यवस्था की बहाली :

यातायात की बहाली केवल तभी की जाए, जब जांच - पड़ताल पूरी कर ली गयी हो, एक संयुक्त टिप्पणी और आरेख तैयार कर लिया गया हो और पुलिस व सिविल प्राधिकारियों ने अपनी जांच पूरी होने और आगे कोई जांच आवश्यक न होने का लिखित विवरण दिया हो. वाहन को हटाने और बहाली का कार्य यह कार्य पूरा होने के बाद ही शुरु किया जाए.

1213 जांच के लिए योजना बनाना :

रेल संरक्षा आयुक्त या न्यायिक जांच के लिए विस्तृत योजना तैयार की जानी चाहिए जो मूल आरेख की पुन:प्रस्तुति हो. रेलवे और पुलिस प्रतिनिधियों द्वारा हस्ताक्षरित, रिकार्ड की गयी टिप्पणी की प्रतियों को जांच में वरिष्ठतम पदाधिकारी द्वारा, उनके साक्ष्य में दिए गए बयान को परिशिष्ट के रूप में रखा जाए.

1214 टिप्पणियों और आरेखों को सुरक्षित रखना :

सभी टिप्पणियां आरेखों और विभिन्न पदाधिकारियों, जो दुर्घटना स्थल पर उपस्थित हों, की रिकार्ड की गई अभ्युक्तियों को भविष्य में सावधानी पूर्वक सुरक्षित रखी जाए ताकि भविष्य में अनुवर्ती पूछताछ/जांच या न्यायिक जांच में ऐसे पदाधिकारियों के साक्ष्य की आवश्यकता पड़ने पर इन्हें उपयोग में लाया जा सकें.

1215 सुरक्षा अधिकारी को भी सम्मिलित करें :

(क) ऐसे सभी मामलों में जहां, जांच रेल नियम 1973 (दुर्घटना की सूचना और उसकी जांच - पड़ताल) के अंतर्गत रेलों द्वारा आयोजित की जाती है और जहां गाड़ी विध्वंस की प्रथम दृश्यता अशंका है, मंडल के संरक्षा आयुक्त को ऐसी जांच - पड़ताल में अवश्य शामिल किया जाना चाहिए और समिति द्वारा आहरित संयुक्त निष्कर्षों, पर उनसे हस्ताक्षर लिए जाने चाहिए. ऐसे मामलों में निष्कर्षों को स्वीकार किए जाने से पहले मुख्यालय में, मुख्य संरक्षा आयुक्त के माध्यम से प्रस्तुत किया जाना चाहिए.
गाड़ी विध्वंस मामलों के आंकड़े केवल इस संबंध में स्वीकृत निष्कर्षों पर आधरित होने चाहिए और इन्हें रेलवे बोर्ड के संरक्षा या सुरक्षा निदेशालय को संसूचित करने से पहले रेल संरक्षा आयुक्त और मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा संयुक्त रूप से इनकी विधीक्षा की जानी चाहिए.

(ख) इसके आगे, सभी मामलों में जांच समिति को निष्कर्ष में गाड़ी विध्वंस का स्पष्ट निर्णय दें. यदि मामला, गाड़ी विध्वंस का न हो तो जांच समिति को संयुक्त निष्कर्ष में इसे स्पष्ट रूप से रेल कर्मचारियों की लापरवाही के अलावा गाड़ी दुर्घटना के विवरण "क" के अनुसार किसी अन्य विविध कारण से हुई दुर्घटना बताया जाए. उपर्युक्त वर्गीकरण को गाड़ी दुर्घटना के विवरण "क" में स्पष्ट रूप से दर्शाया जाए.

—O—

<u>परिशिष्ट – I</u>

आपदा प्रबंधन

आपदा प्रबंधन अधिनियम, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकारण (एमडीएमए), राष्ट्रीय आपदा प्रतिक्रिया बल, (एनडीआरएफ) और क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन से संबंधित संपर्क नंबर

1. आपदा प्रबंधन अधिनियम (2005)

i. भारत सरकार ने, आपदा प्रबंधन योजनाएं बनाने और उनके कार्यान्वयन की मॉनीटरी के लिए अपेक्षित संस्थागत मेकानिज्म, आपदा के प्रभाव को रोकने तथा कम करने के लिए सरकार के विभिन्न स्कंधों द्वारा किए जाने वाले उपाय तथा आपदा की स्थिति में पूर्ण, सहयोजित और तत्पर कार्रवाई के लिए, आपदा प्रबंधन पर नियम बनाए हैं.

ii. आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 में बनाए गए हैं.

iii. इस अधिनियम में, शहरी स्थानीय निकायों जैसे नगर निगम के साथ-साथ पंचायत राज संस्थाओं सहित स्थानीय निकायों के लिए आपदा प्रबंधन में विशेष भूमिका निर्धारित की गई है.

iv. इस अधिनियम में, आपदाओं को कम करने, आपदा और अन्य संबंधित मामलों में प्रभावी प्रणाली तैयार करने और सहयोग के लिए कदम उठाने की सुविधा प्रदान की गई है.

2. एनडीएमए (राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण)

i. भारत सरकार ने दि. 30 मई 2005 को राष्ट्रीय स्तर पर प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण का गठन किया.

ii. इसे निम्नलिखित जिम्मेदारी सौंपी गई है -

- आपदा प्रबंधन के लिए नीति, योजना और मार्गदर्शन तैयार करना.
- राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन योजना और भारत सरकार के ंत्रालयों/विभागों द्वारा तैयार योजनाओं को अनुमोदित करना.
- राज्य योजना तैयार करने के लिए राज्य आपदा प्रबंधन प्राधिकारियों और आपदा की रोकथाम या उनके विकास योजनाओं और परियोजनाओं में आपदा के प्रभाव को कम करने के प्रयोजन के लिए भारत सरकार के मंत्रालयों/विभागों द्वारा अपनाए जाने के लिए दिशा-निर्देश देना.
- आपदा प्रबंधन के लिए नीतियों और योजनाओं को लागू करने में समन्वयन.
- आपदा कम करने के प्रयोजन के लिए निधि के प्रावधान की सिफारिश.
- राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान (एन आई डी एम) के कार्यचालन के लिए विस्तृत नीति और मार्ग दर्शन बनाना.

iii) राज्य सरकारों और संघ शासित प्रदेशों के प्राधिकारियों का प्रत्येक राज्य/जिला के लिए राज्य प्राधिाकरण और जिला प्राधिकरण गठित करने के लिए सूचित किया गया, जिससे राज्य और जिला स्तर पर इस प्रकार की कार्रवाई की जा सके. राज्य स्तर पर मुख्य मंत्री और जिला स्तर पर कलक्टर अध्यक्ष के रूप में कार्य करेंगे.

iv) वर्ष 2001 में गुजरात में भूकंप के बाद, कतिपय आपाती घटनाओं की उच्च तकनीकी और विशिष्ट आपाती घटनाओं की उच्च तकनीकी और विशिष्ट प्रकार की दृष्टि से आपदा प्रबंधन की जिम्मेदारी गृह मंत्रालय को सौंपी गई.

आपदा	नोडल मंत्रालय
सूखे के अलावा अन्य आपदा	गृह मंत्रालय
सूखा	कृषि मंत्रालय
वायु दुर्घटनाएं	नागर विमानन मंत्रालय
रेल दुर्घटनाएं	रेल मंत्रालय
रासायनिक आपदा	पर्यावरण और वन मंत्रालय
जैविकीय आपदा	स्वास्थ्य मंत्रालय
नाभिकीय आपदा	परमाणु ऊर्जा विभाग

गृह मंत्रालय में केन्द्रीय राहत आयुक्त संकटकालीन प्रबंधन ग्रुप (Crisis Management Group) (सीएमजी) के अध्यक्ष होंगे जिसमें संबंधित क्षेत्रों से संबद्ध विविध मंत्रालयों, विभागों और संगठनों के नोडल अधिकारी शामिल होंगे, जो प्राकृतिक आपदा से निपटने के लिए अपेक्षित उपाय करेंगे, आपदा की तैयारी और राहत के संबंध में केन्द्र मंत्रालयों और राज्यों की गतिविधियों को समन्वित करेंगे तथा इन सभी मामलों पर नोडल अधिकारियों से सूचना प्राप्त करेंगे.

v) राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकारण द्वारा भारत में सामना किए जाने वाले भूकंप, बाढ़, तूफान जैसी विभिन्न विकट परिस्थितियों से निपटने के लिए मार्गदर्शन जारी किया गया है. ये मार्गदर्शन समेकित रूप में है तथा अलग-अलग मंत्रालयों/विभागों को निर्दिष्ट समय सीमा में उनके कार्यचालन के संबंधित क्षेत्रों में इन दिशा-निर्देशों को लागू करना है.

3. एन डी आर एफ (राष्ट्रीय आपदा राहत बल)

i. एन डी आर एफ का गठन केंद्रीय पुलिस के 8 बैटालियनों से किया गया है अर्थात् इस प्रयोजन के लिए सीमा सुरक्षा बल (बी एस एफ) से दो बैटालियन, केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा ब (सीआईएसएफ) से दो, भारत - तिब्बत सीमा पुलिस (आई टी बी पी) से दो और केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल (सी आर पी एफ) से दो बैटालियनों को चिह्निनत किया गया है.

ii. एन डी आर एफ का गठन आपदा की स्थितियों में विशिष्ट प्रतिक्रिया के लिए किया गया है.

iii. एन डी एम ए में वाल के सामान्य पर्यवेक्षण, निर्देश और नियंत्रण निहित है तथा बल का कमांड और पर्यवेक्षण महा निदेशक नागरिक सुरक्षा (सिविल डिफेंस) और एन डी आर एफ में निहित है.

iv. एन डी आर एफ में प्रत्येक टीम में 45 कर्मी युक्त कुल 144 विशिष्ट प्रतिक्रिया टीम कार्यरत है.

v. प्राकृतिक विपदा से निपटने के लिए 43 विशिष्ट प्रतिक्रिया टीमों, नाभिकीय, जैविक और रासायनिक (एन बी सी) संबंधी आपाती स्थिति से निपटने के लिए 72 टीमों को प्रशिक्षित किया गया है.

vi. टीमों को प्रशिक्षित करने के लिए चार राष्ट्रीय स्तर प्रशिक्ष्ज्ञण संस्थानों (बी एस एफ, सी आई एस एफ, सी आर पी एफ और आई टी वी पी में एक-एक) नोडल संस्थान के रूप में विकसित किया जा रहा है. प्रत्येक बैटालियन में एक-एक टीम को बाढ़ और तूफान के दौरान खोज और बचाव के लिए समुद्र में गोताखोरी (डीप सी डाइविंग) में भी प्रशिक्षण दिया जाएगा.

vii. जहां तक दक्षिण मध्य रेलवे के क्षेत्राधिकार का संबंध है, एन डी आर एफ द्वारा निम्नलिखित विवरण शामिल किया गया है.

मंडल	डाक पता	नाम व पदनाम	संपर्क नं.
आंध्र प्रदेश के अंतर्गत मंडलों के लिए गुंतकल, सिकंदराबाद, हैदराबाद, विजयवाडा, गुंटूर, नांदेड	वरिष्ठ कमांडेंट, सीआईएसएफ, एनडीआरएफ बैटालियन सुरक्षा कैंप, पोस्ट-अरक्कुलम वेबरे जिला तमिलनाडु – 631 152	श्री पी एस बी नायर, वरिष्ठ कमांडेंट	04177-246594, 246269
महाराष्ट्र और कर्नाटक क्षेत्र के लिए मंडल नांदेड, सिकंदराबाद, गुंतकल मंडल	पो. विष्णुपुरी, तेलगाँव बैटालियन नं. 145 पुणे, महाराष्ट्र – 410 507	श्री आलोख अवस्थी, कमांडेंट	02114-231509

4. आपदा की परिभाषा :

रेलवे बोर्ड के दि. 06.01.2009 के पत्र सं. 2003/सेफ़्टी - (डी एम)/6/2/भाग के अनुसार रेलवे आपदा की परिभाषा और डी एम योजना के समन्वयन को संशोधित किया गया है. तदनुसार, रेलवे आपदा की परिभाषा है :

"रेलवे आपदा, रेल परिसर में या उस क्षेत्र में रेल गतिविधियों से उत्पन्न होने वाली गंभीर गाड़ी दुर्घटना या गंभीर प्रकृति की अप्रत्याशित घटना है, जिससे भारी संख्या में जनता की प्राणहानि और/या गंभीर चोटें और/या यातायात में तीव्र अवरोध हो जिसके लिए अन्य सरकारी/गैर सरकारी और निजी संगठनों से भारी मात्रा में सहायता अपेक्षित हो.".

रेलवे बोर्ड ने अप्रत्याशित घटना को रेलवे आपदा के रूप में घोषित करने के लिए महाप्रबंधक, अपर महाप्रबंधक या मुख्य संरक्षा अधिकारी को, नामित करने के प्रस्ताव को भी अनुोदित किया है.

5. महत्वपूर्ण संपर्क नंबर - रेलवे

मंडल	अधिकारी/कार्यालय	संपर्क नं.
सिकंदराबाद	मंरेप्र	रेलवे :070–86199, बीएसएनएल :040–27830449 मोबाइल : 09701371000
	अमंरेप्र/परि.	रेलवे 070–86197, बीएसएनएल :040 – 27825102 मोबाइल : 09701371001
	अमंरेप्र/या	रेलवे: 070–86198, बीएसएनएल :040 – 27834083 मोबाइल : 09701371002
	कंट्रोल कार्यालय	रेलवे : 070 – 86634 , 86637, 88116 बीएसएनएल :040 – 27823156
हैदराबाद	मंरेप्र	रेलवे :070–86099, बीएसएनएल :040 – 27820152 मोबाइल : 09701372000
	अमंरेप्र	रेलवे :070–86098, बीएसएनएल 040 – 27825757 मोबाइल : 09701372001
	कंट्रोल कार्यालय	रेलवे : 070 – 88298 , 88257 बीएसएनएल : 040 – 27834535, 27823905
विजयवाडा	मंरेप्र	रेलवे : 67000, बीएसएनएल : 0866–2572690 मोबाइल : 09701373000
	अमंरेप्र	रेलवे : 67002, बीएसएनएल : 0866–2573302 मोबाइल : 09701373001
	कंट्रोल कार्यालय	रेलवे : 68128, 68130, 68134 बीएसएनएल : 0866–2578860
गुंटूर	मंरेप्र	रेलवे : 32000, बीएसएनएल : 0863–2234229 मोबाइल : 09701379000
	अमंरेप्र	रेलवे : 32002, बीएसएनएल : 0863–2234451 मोबाइल : 09701379001
	कंट्रोल कार्यालय	रेलवे : 32920 बीएसएनएल : 0863–2234613
गुंतकल	मंरेप्र	रेलवे : 27000, बीएसएनएल : 08552–226467 मोबाइल : 09701374000
	अमंरेप्र	रेलवे : 27002, बीएसएनएल : 08552–226674 मोबाइल : 09701374001
	कंट्रोल कार्यालय	रेलवे : 27687, 28640 बीएसएनएल : 08552–226427, 226417
नांदेड	मंरेप्र	रेलवे : 52200, बीएसएनएल : 02462–260333 मोबाइल : 09730471000
	अमंरेप्र	रेलवे : 52211, बीएसएनएल : 02462–260694 मोबाइल : 09740471001
	कंट्रोल कार्यालय	रेलवे : 52258, 52255, बीएसएनएल : 02462–261729
प्रधान कार्यालय	सेंट्रल कंट्रोल	रेलवे : 070 – 88120, 86446, 86447, 86455, 86103 , बीएसएनएल : 040-27820326
	आपदा प्रबंधन नियंत्रण कक्ष	रेलवे : 070–88430,88431,88432,88433 बीएसएनएल : 040-27821430, 1466, 1720
	आपातकालीन कंट्रोल	रेलवे : 86412 बीएसएनएल : 040-27820326

6. आंध्र प्रदेश सरकार राजस्व (डी एम) विभाग - आंध्र सचिवाालय के महत्वपूर्ण संपर्क नंबर

अधिकारी/कार्यालय	संपर्क नंबर
मु.मं. कार्यालय	
प्रमुख सचिव	बीएसएनएल : 040-23454664, 828 मोबाइल: 09849482244
विशेष सचिव	बीएसएनएल : 040-23452421 मोबाइल : 09849905130
संयुक्त सचिव	बीएसएनएल 040-23454071 मोबाइल : 09848782043
अपर सचिव	बीएसएनएल : 040-23454193 मोबाइल : 09849199226
मुख्य सचिव	बीएसएनएल : 040-23452620, 23455340 मोबाइल : 09848054504
राजस्व (डीएम) विभाग	
आयुक्त (डीएम)	बीएसएनएल : 040-23456005 मोबाइल : 09849500909
अपर आयुक्त	बीएसएनएल : 040-23452144 मोबाइल : 09000150345
विशेष आयुक्त (एसडीएमए)	बीएसएनएल : 040-23450211 मोबाइल : 09000100191
सहायक आयुक्त	बीएसएनएल : 040-23451044 मोबाइल : 09959277731
गृह मंत्रालय (डीएम)	
गृह सचिव	बीएसएनएल : 040-23093003, 31 मोबाइल :
संयुक्त सचिव (डीएम -I)	बीएसएनएल : 040-23092456 मोबाइल: 09868819595
संयुक्त सचिव (डीएम-II)	बीएसएनएल : 040-23092478 मोबाइल : 09910320373
कार्यकारी निदेशक	बीएसएनएल : 040-23702445 मोबाइल : 09818394225
नियंत्रण कंट्रोल	बीएसएनएल : 040-23092923, 3054, 2763, 3563
एनडीएमए	
उपाध्यक्ष	बीएसएनएल : 011-26701701 मोबाइल : 09211822999
सदस्य	बीएसएनएल 011-26701775 मोबाइल : 09871837999
सदस्य	बीएसएनएल : 011-26701777 मोबाइल : 09810111328
सदस्य	बीएसएनएल : 011-26701735 मोबाइल : 09810203406
सदस्य	बीएसएनएल : 011-26701736 मोबाइल : 09848046677 और 09810809456
सेना	
कमांडर, मुख्यालय (आंध्र उप क्षेत्र) कर्नल, सामान्य कर्मचारी	बीएसएनएल : 040-27862278 मोबाइल : 09849044764 बीएसएनएल : 040-27862086 मोबाइल : 09849005243
वायु सेना	
विंग कमांडर	बीएसएनएल : 040-27862282 Ext.407 मोबाइल : 09866638796
ग्रुप कैप्टन, बेगमपेट वायु सेना स्टेशन	बीएसएनएल : 040-27753905 मोबाइल : 09849022747
एयर आफिस कमांडर, हकीमपेट	बीएसएनएल : 040-27862064, 2282 to 87
कंट्रोल रूम	टोल फ्री नं. 1077जिला सीमा के भीतर सभी जिलों के लिए एक समान. टोल फ्री नं. 1070 – मेन कंट्रोल रूम , सचिवालय

नोट : इन टेलीफोन नंबरों में समय-समय पर परिवर्तन होने की संभावना है. संबंधित प्राधिकारियों द्वारा उन्हें अद्यतन किया जाना चाहिए.

परिशिष्ट – II

प्रथमोपचार

दुर्घटना में घायल या अचानक बीमार पड़ने वाले व्यक्तियों को डाक्टर के आने से पहले दिया जाने वाला तत्काल उपचार प्रथमोपचार कहलाता है.

1 **उद्देश्य /लक्ष्य** :

क. प्राणों की रक्षा करना.

ख. स्वास्थ्य लाभ में तेजी लाना.

ग. स्थिति को बिगड़ने से रोकना.

घ. घायल व्यक्ति को अस्पताल ले जाने के लिए परिवहन की व्यवस्था करना.

2 **प्रथमोपचार बक्स में रखी जाने वाली वस्तुएं** :

1.	स्प्लिंट्स का सेट	:	1
2.	रोलर बैंडेज	:	10
3.	तिकोना बैंडेज	:	4
4.	टूर्निकेट/रबड़ बैंडेज	:	2
5.	काटन वूल	:	4
6.	सेफ़टी पिन	:	10
7.	चिपकाने वाला ड्रेसिंग	:	20
8.	पैरासिटमाल गोली	:	20
9.	डार्याज़पेन गोली	:	10
10.	एंटीसेप्टिक क्रीम	:	1
11.	चोट (Injury) कार्ड	:	1

3 **दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण के प्रकार** :

तुरंत चिकित्सा सहायकता उपलब्ध कराने की दृष्टि से रेलों पर निम्नलिखित प्रकार के दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्करों की व्यवस्था की जाती है :

1. कार्यचालन समय सारणी में उल्लिखित नामित स्टेशनों पर स्केल-I चिकित्सा उपस्कर (एमआरवी) उपलब्ध है.
2. पीओएमकेए (दुर्घटनाओं के लिए सुवाह्य चिकित्सा किट/सभी स्वास्थ्य यूनिटों, पॉली क्लिनिकों, उपमंडलीय, मंडल और क्षेत्रीय अस्पतालों में उपलब्ध है.
3. कार्यचालन समय सारणी में उल्लिखित विशिष्ट स्टेशनों पर स्केल - II चिकित्सा उपस्कर (ए आर एम ई) बक्सों में उपलब्ध हैं.
4. स्टेशन मास्टरों, यात्री वहन करने वाली गाड़ियों में गार्डों, कारखानों, मार्शलिंग यार्डों, लोको शेडों और स व मा डि डिपुओं में प्रथमोपचार बक्स उपलब्ध कराए जाते हैं.
5. सभी लंबी दूरी के सूपर फास्ट, शताब्दि, राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों, उप स्टेशन अधीक्षक (वाणिज्य), कुछ नामित गाड़ियों के वातानुकूलित सवारी डिब्बों में विशेष प्रथमोपचार बक्स उपलब्ध कराए जाते हैं. इन बक्सों में 49 वस्तुएं होती हैं और डाक्टर द्वारा यात्रियों को चिकित्सा सहायकता देने के लिए ही इसका उपयोग किया जाना चाहिए.
6. गैंग मेनों के लिए प्रथमोपचार बक्स
7. स्टेशन मास्टरों और यात्री वहन करने वाली गाड़ियों के गार्डों के पास उपलब्ध प्रथमोपचार बक्सों का निरीक्षण मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा महीने में एक बार किया जाना चाहिए.
8. स्टेशनों, मार्शलिंग यार्डों, कारखानों, लोको शेडों, सवारी व माल डिब्बा डिपो आदि जैसे स्थानों में रखे गए प्रथमोपचार बक्सों की चाबी ड्यूटी पर्यवेक्षकों के पास रखी जाती है.
9. यात्री वहन करने वाली गाड़ियों के गार्डों के पास स्थित प्रथमोपचार बक्स के लिए कोई चाबी नहीं होगी.

3.1 **प्रथमोपचार बक्सों में रखी गई सामग्री की उपयोगिता** :

क. स्प्लिंट्स :

हड्डी/टूटे हुए अंगों को हिलाए बिना रखने तथा सहारा देने के लिए इन स्प्लिंट्स का उपयोग किया जाता है.

ख. रोलर बैंडेज :

ड्रेसिंग और स्प्लिंट्स को हिले बिना उसी स्थान पर रखने के लिए इनका उपयोग किया जाता है.

ग. तिकोना बैंडेज :

- ड्रेसिंग और स्प्लिंट्स को उसी स्थान पर रखने तथा टूटी हड्डी को हिलाए बिना रखने के लिए.
- घायल अंग को सहारा देने या स्लिंग के रूप में.
- रक्त का बहाव रोकने के लिए.

- सूजन को कम करने या रोकने के लिए.
- मुख्यत: सिर, छाती, कंधा, कोहनी, हाथ, कमर, पैर आदि पर बैंडेज के रूप में उपयोग.

घ . टूर्निकेट/रबड़ का बैंडेज :

रक्त का बहाव रोकने और सांप के काटने के मामले में विष का फैलना रोकने के लिए इसका उपयोग किया जाता है. इसे केवल हाथ और पैर के लिए भी उपयोग किया जाता है. इसे नियमित अंतराल पर रिलीज किया जाना चाहिए.

च. काटन वूल :

घाव को साफ करने/ढकने के लिए इसका उपयोग किया जाता है. जब कोई घाव हो तो उससे रिसने वाले डिस्चार्ज को सोखने के लिए भी इसका उपयोग किया जाता है.

छ. सेफ्टी पिन :

यदि घायल व्यक्ति के लिए तिकोना बैंडेज लगाया जाता है तो इसका उपयोग किया जाता है.

ज. चिपकाने वाला ड्रेसिंग :

छोटे और ऊपरी सतह के घावों के लिए ही इसका उपयोग किया जाता है.

झ. पेरासिटमाल टैबलेट :

छोटे मोटे दर्द को दूर करने के लिए इसका उपयोग किया जाता है.

ट. डायजिमैम टेबलेट :

यह चिंता नाशक दवा है. इसका उपयोग घायल व्यक्ति को घबराने से रोकने के लिए शांत करने के लिए किया जाता है.

ठ. एंटीसेप्टिक क्रीम :

घाव पर संक्रमण को कम करने या रोकने के लिए इसका उपयोग किया जाता है.

ड. चोट (Injury) कार्ड :

प्रथमोपचार बक्स की मदों का लेखा-जोखा रखने के लिए इसे रखा जाता है.

4 घायल व्यक्ति की सहायता करते समय आपनाए जाने वाले उपाय :

- डी - खतरा/डैंजर
- आर - प्रतिक्रिया/रेस्पान्स
- ए - हवा के लिए मार्ग/एयर वे
- बी - श्वसन/ब्रीथिंग
- सी - रक्त संचार

4.1 व्यक्ति को खतरे के स्थान से हटाना, उन्हें सुरक्षित स्थान पर ले जाएं.

4.2 जांच करें कि क्या वह व्यक्ति प्रतिक्रिया दर्शाता है.यदि वह प्रतिक्रिया करता है,तो वह होश में है अथवा बेहोश है.

4.3 यदि बेहोश है तो 'ए बी सी' की जांच करें. यदि कोई खराबी है तो तत्काल कृत्रिम ढंग अपनाएं.

4.4 **हवा के लिए मार्ग :**

जीभ के उलटने या हवा मार्ग में इतर वस्तु के आने से हवा मार्ग अवरुद्ध हो सकता है.

हवा मार्ग की जांच के लिए

- ➢ घायल व्यक्ति को पीठ के बल पर लिटाएं
- ➢ मुंह खाोलें और अन्दर देखें.
- ➢ यदि जीभ उलट गई हो तो सिर को पीछे की ओर झुकाएं, जिससे जीभ अपनी सामान्य स्थिति में आ जाए और मुंह को खोलें.
- ➢ यदि कोई इतर वस्तु मुंह के अंदर दिखाई दे तो मुंह के अंदर सावधानीपूर्वक दो उंगलियां डालते हुए उसे बाहर निकाली जाए.
- ➢ हवा मार्ग को क्लियर करने के बाद घायल व्यक्ति को 'रिकवरी' स्थिति में लाया जाए.
- ➢ हवा मार्ग क्लियर होते ही श्वसन क्रिया स्वत: आरंभ हो जाती है.

4.5 **श्वसन :**

- ➢ व्यक्ति की छाती को देखें कि क्या सांस चल रही है.
- ➢ सांस लेने और छोड़ने की आवाज सुने.
- ➢ घायल व्यक्ति की नाक के निकट उंगली रखकर सांस द्वारा छोड़ी हुई हवा के लिए देखें.
- ➢ यदि सांस नहीं चल रही हो तो कृत्रिम श्वसन के लिए दो बार दबाव दें.

4.6 **रक्त संचार :**

- ➢ घायल व्यक्ति की गर्दन पर एडम्स एपल या वायल बक्स और गर्दन के एक आंर की मांस पेशी के बीच दो उंगलियों (अंगूठे का उपयोग न करें) को हल्के से दबाते हुए नब्ज (Pulse) देखें.

- ➢ यदि नब्ज (Pulse) महसूस न हो, तो यह संकेत है कि **हृदय** काम नहीं कर रहा है.
- ➢ कार्डियल मसाज के जरिए हृदय को स्पंदित करें.
- ➢ नब्ज की गति औसतन 72 बार प्रति मिनट है. नब्ज देखते समय गति, तेजी और लय पर ध्यान दें.

5 **दम घुटना (एस्फीक्सिया)**

परिभाषा : जब फेफडों में पर्याप्त हवा नहीं मिलती है तो शरीर के महत्वपूर्ण अवयव मुख्यत: दिमाग को आक्सीजन नहीं मिलता है. यह एक घातक स्थिति है, जिसे दम घुटना कहा जाता है.

5.1 **कारण** :

- डूबना
- प्रदूषित वायु का श्वसन
- वायु नली (Wind pipe) का दबना (फांसी से लटकना, गला दबाना, गला घोंटना)
- दम घुटना
- छाती पर दबाव/भार.
- बिजली का झटका
- कुछ प्रकार के जहर

5.2 **दम घुटने के लक्षण** :

- हल्का/श्वसन बिल्कुल नहीं
- चेहरे पर दबाव सहित गाल और होंठों का नीला पड़ना.
- गले की शिराओं में सूजन..
- बेहोशी

5.3 **दम घुटने के लिए सामान्य उपचार** :

- घायल को घटना स्थल से दूर हटाएं.
- खुली हवा आने दें, छाती और गर्दन पर कपड़ों को ढ़ीला करें.
- समय गंवाए बिना कृत्रिम श्वसन आरंभ करें.
- चिकित्सा सहायता की व्यवस्थ करें.

नोट :- (1) सामान्य श्वसन दर प्रति मिनट 15 - 18 बार.
(2) सामान्य धड़कन/नब्ज की गति प्रति मिनट 72 बार.

5.4 **कृत्रिम श्वसन की पद्धति :**

- मुंह से मुंह तक कृत्रिम श्वसन पद्धति
- मुंह से नाक तक कृत्रिम श्वसन पद्धति.

5.5 **मुंह से मुंह तक कृत्रिम श्वसन पद्धति :**

- घायल व्यक्ति को समतल और कड़ी सतह पर पीठ के बल पर लिटाएं.
- उनके चेहरे के निकट बैठें, अपना हाथ उनकी ठोडी के बाजु में रखे और सिर को थोड़ा पीछे की ओर झुकाएं ताकि गले में कोई अवरोध न हो.
- घायल व्यक्ति के मुंह को साफ कपड़े से ढकें और नथुनों को दबाएं.
- अपना मुंह खोलें, स्वच्छ हवा मुंह में भरें. घायल व्यक्ति के होठों को अपने होंठों से बंद करें और प्रति मिनट 10 - 12 बार के हिसाब से घायल व्यक्ति के मुंह में फूंकें.
- फूंकते समय यह सुनिश्चित करें कि उनके नथूने दबे हों और छातल फूलती हो, यदि छाती नहीं फूलती होतो यह इस बात का संकेत है कि वायु मार्ग में कोई अवरोध है. वायु मार्ग को क्लियर करें और फिर से मुंह से मुंह तक कृत्रिम श्वसन आरंभ करें. सामान्य रूप में सांस के चलने या डाक्टर के आनेतक, जो भी पहले हो, यह प्रक्रिया जारी रखी जाए.

5.6 **मुंह से नाक तक कृत्रिम श्वसन की पद्धति** :

मुंह के भीतर चोट या जबड़े के टूटने या व्यक्ति को फिट्स के कारण ऐंठन होने पर ही यह पद्धति अपनायी जाएगी. इस पद्धति में घायल व्यक्ति के मुंह को उंगलियों से बंद करते हुए उनके नाक में हवा दी जाए.

5.7 **जब हृदय काम करना बंद कर देता है.**

जब हृदय काम न करता हो तो निम्नलिखित लक्षण पाए जाते हैं :

- चेहरा नीला या सफेद पड़ जाता है.
- हृदय की धड़कन और गले के निचले हिसे में (केरोटिड पल्स) धड़कन महसूस नहीं होता है.

नोट :- (1) जब घायल व्यक्ति सांस लेता है, लेकिन सांस सामान्य न हो, तब भी कृत्रिम श्वसन आरंभ करना उचित होगा.

(2) हृदय को दबाना तब तक आरंभ न करें जब तक आप निश्चित न हों कि हृदय का धड़कना बंद नहीं हुआ हो.

5.8 **बाह्य** हृदय **दबाव या बाह्य कार्डियाक मसाज** :

क. घायल व्यक्ति को कड़े सतह पर पीठ के बल पर लिटाएं और छाती पर से कपड़े हटाएं.

ख. घायल के बाई और बैठें.

ग. छूकर देखें और रोस्पि (Strvnum) के निचले भाग को चिह्नित करें.

घ. चिह्नित स्थान पर हथेली का निचला भाग बाएं हाथ का (हील) रखें. सुनिश्चित करें कि हथेली और उंगलियां छाती के संपर्क में न हो.

च. बाएं हाथ के ऊपर दाएं हाथ का हील रखें.

छ. स्टर्नम को स्पाइन की ओर दबाएं, उसे 1 से 1.5 इंच तक दबाया जा सकता है.

ज. वयस्कों को प्रति मिनट 100 बार दबाव दिया जाए. 2 से 10 वर्ष तक के बच्चों के लिए एक हाथ के हील से दबाव देना पर्याप्त होगा. किन्तु प्रति मिनट 100 की दर से दबाव दिया जाए. 2 वर्ष से कम आयु के शिशुओं के लिए 2 उंगलियों से दबाव पर्याप्त होगा और प्रति मिनट 100 की दर पर दबाव दिया जाए.

झ. जोर से किन्तु सावधानी पूर्वक दबाएं. असावधानी से पसलियों में चोट आ सकती है.
यदि उपचार प्रभावी हो तो

i. रंग सामान्य हो जाएगा
ii. पुतलियां संकुचित होगी
iii. केरोटिड नब्ज (पल्स) चलने लगेगी.

5.9 **सीपी भार (कार्डियो पल्मोसरी रिससिटेशन)**

यदि हृदय और श्वसन बंद हो गई हो तो सी पी आर - कार्डियों पल्मोनरी रिससिटेशन दें. कार्डियाक मसाज के 30 दबाव दें. उसके बाद कृत्रिम श्वसन के दो इन्फ़्लेशन दें तथा यही प्रक्रिया दोहराएं.

6. **<u>शाक</u>**

परिभाषा :

दिमाग में रक्त की सप्लाई में कमी के कारण दिमाग, हृदय, फेफडे आदि जैसे अंगों के जैविक (Vifal) कार्य में तेज कमी ही शाक है.

6.1 **कारण** :

- घाव
- हड्डी का टूटना
- जलना और झुलसना
- सांप का काटना
- लू लगना
- हार्ट अटैक
- कुत्ते का काटना
- बिजली का झटका आदि

6.2 **शाक के लक्षण** :

1. चक्कर आना
2. चेहरा पीला पड़ना
3. ठंड लगना
4. ठंडी चिपचिपी त्वचा
5. तेज और कमजोर नब्ज
6. मतली
7. उल्टी
8. बेहोशी

6.3 **शाक के लिए सामान्य उपचार** :

क. यदि घायल व्यक्ति होश में है, तो उसे सजग करें.
ख. घायल व्यक्ति को चित लिटाएं और उनका सिर धड़ से नीचे हो, जिससे दिमाग को अधिक रक्त सप्लाई हो. सिर को एक ओर घुमाएं, जिससे जीभ न पलटे और वायु नली अवरुद्ध न हो.
ग. घायल व्यक्ति को गर्म रखने के लिए कंबल से ढंके. गर्म पानी की बोतल का उपयोग न कर मसाज या नशीले पेय न दे.
घ. यदि आवश्यक हो, दर्दनाशक दवा दें और रक्त का बहना बंद करें.
च. चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

7. **घाव और रक्तस्राव**

परिभाषा : चर्म/उतको (tissue) के फटने के कारण घाव होता है.

7.1 **घाव के प्रकार** :

- कुचलने के घाव
- फटने के घाव
- चुभने के घाव
- कटने के घाव

क. चौड़े औजार द्वारा किए गए घाव कुचलने के घाव हैं. इसमें कोई छेद नहीं होता. घाव पर बर्फ लगाकर इसका उपचार किया जाता है.
ख. असमान सिरे वाले औजार, जैसे कांच के टुकड़े, धातु के टुकड़े, मशीन से घाव, जानवरों के काटने से फाड़ने के घाव होते है और ऐसी स्थिति में होते हैं - घाव का किनारा समतल न हो. घाव को पानी से साफ करें और कोई इतर वस्तु ऊपर तैरने लगे तो उसे हटा दो. घाव पर साफ कपड़ा रखें और एंटीसेप्टिक क्रीम लगाए.
ग. तेज सिरे वाले औजार जैसे रेजर/चाकू द्वारा किए गए घाव, कटने के घाव है, जिसमें घाव का किनारा सीधी लाइन में होता है. यदि रक्त बहुत तेज बह रहा है, तो रक्त स्राव को तत्काल रोकें.
घ. तेज चुकीले औजार जैसे सुई, कील और बंदूक की गोली से होने वाले घाव चुभने के घाव है, जिसमें घाव चौड़ाई की तुलना में अधिक गहरा होता है.

घाव को ढाका जाए और पैड लगाकर बांध दिया जाए.

7.2 **रक्त स्राव के प्रकार**:

- धमनी से रक्तस्राव – रक्त चमकदार लाल होता है और फुहारा की तरह बहता है.
- शिरा से रकतस्राव – रक्त गाढ़ा लाल होता है और लगातार बहता है.
- केपिलरी रक्तस्राव – रक्त लाल होता है और घाव के सभी भागों से बहता है.

7.3 **घाव के स्थान के अनुसार रक्त स्राव दो प्रकार के होते है** :

- बाहरी रक्तस्राव
- आंतरिक रक्तस्राव

7.4 **घाव के खतरे** :

- इससे अमूल्य रक्त शरीर से निकल जाता है.
- यह हानिकारक बैकटीरिया/वायरस या अन्य घातक एजेंटों को शरीर में आने देता है.

7.5 **रक्तस्राव रोकने की पद्धति** :

क. सीधा दबाव पद्धति : जब किसी व्यक्ति के घाव से रक्त बहता हो और उसमें कोई बाहरी वस्तु न हो तो रक्त का बहाव रोकने के लिए सीधे दबाव पद्धति का उपयोग किया जाना चाहिए. घाव के आस पास साफ करे. ड्रेसिंग/पैड रखें और घाव को दबाएं. रक्त का बहाव बंद हो जाएगा.

ख. परोक्ष दबाव पद्धति : यह दो प्रकार से किया जाता है :-

- ➢ टूर्निकेट बैंडेज का उपयोग,
- ➢ दाब पाइंटों का दबाना

केवल हाथ और पैर से रक्त का बहाव रोकने के लिए ही टूर्निकेट बैंडेज का उपयोग किया जाता है. इसे घाव के ऊपर हृदय की ओर हड्डी पर बांधी जाए और 15 मिनट में एक बार ढ़ीला किया जाए.

ग. महत्वपूर्ण दाब पाइंट :

अन्य भागों के लिए दाब पाइंटों को दबाया जाए.

1. ध्वनि बक्स के दोनों ओर गर्दन पर कैरोटिड दाब पाइंट.

2. हसली (कालर बोन) के भीतरी सिरे पर सब क्लेवियन दाब पाइंट
3. अग्र बाहु (अपर आर्म) के भीतरी ओर ब्रोंकियल दाब पाइंट
4. जघनास्थि (थाईबोन) पर फेयरल दाब पाइंट

7.6 **घाव के लिए सामान्य उपचार :**

क. धायल व्यक्ति को बैठने/लेटने की स्थिति में रखें और यदि संभव हो तो घायल अंग को ऊपर उठाकर रखें.
ख. घाव को खुला रखें और घाव तथा उसके पास-पास जगह को साफ करें. यदि रक्त जम गया हो तो उसे न छेडें.
ग. ऊपर स्थित बाहरी वस्तुओं को हटाएं.
घ. स्थिति के अनुसार घाव पर पैड रखते हुए सीधे दबाव डालते हुए या परोक्ष पद्धति से रक्त का बहना बंद करें.
च. एंटीसेप्टिक क्रीम, ड्रेसिंग और बैंडेज लगाए.
छ. जहां संभव हो, अंग को न हिलाएं.
ज. दर्दनाशक दवाएं दे और सदमें का उपचार करें.
झ. चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

7.7 **नाक से रक्त बहने पर उपचार** :

क. रोगी को मुंह से सांस लेने को कहें.
ख. रोगी को खिड़की के निकट या हवादार स्थान पर बैठाएं और उनका सिर चौडा सामने की ओर झुका हो.
ग. नाक की हड्डी के नीचे दबाएं.
घ. नाक पर गीला कपड़ा या उपलब्ध हो तो बर्फ का टुकड़ा रखें.
च. उन्हें सचेत करें कि नाक साफ न करें.
छ. नथुनों को ब्लॉक न करें.
ज. चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

7.8 **कान से रक्त बहने पर उपचार** :

क. रोगी को पीठ के बल पर लिटाएं.
ख. कान के पैसेज को अवरुद्ध न करें.
ग. यदि एक कान से रक्त बह रहा हो तो सिर उसी ओर घुमाएं, जिसमें से रक्त बह रहा है और देखें कि प्रभावित कान नीचे की ओर है.
घ. यदि दोनों कानों से रक्त बह रहा हो तो चेहरा थोड़ा ऊपर उठा कर रखें और सिर का थोड़ा नीचे रखें ताकि रक्त बह जाए तथा पैर का ऊंचा उठाकर रखें.
च. कान को अवरुद्ध न करें.
छ. चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

7.9 **आंतरिक रक्त स्राव** :

क) आंतरिक रक्त स्राव के लक्षण

- सिर चकराना.
- त्वचा को फीका, ठंडा और चिपचिपा होना.
- नब्ज तेज किन्तु बहुत कमजोर होती है.
- पसीना आना, प्यास लगना, उल्टी आने की महसूस होना.
- बेहोश होना.

ख) आंतरिक रक्त स्राव के लिए उपचार :

1. यदि व्यक्ति बेहोश हो तो वायु मार्ग, श्वसन और रक्त संचार की जांच करें. यदि कोई खराबी पाई जाती हो तो उसे पुन:स्थापित करें.
2. रोगी को पीठ के बल पर लिटाएं और तकिए का उपयोग करते हुए पैरों को ऊपर उठाएं ताकि दिमाग के रक्त की सप्लाई हो सके.
3. यदि वह होश में हैं उन्हें पीठ के बल पर लिटाएं और तकिए का उपयोग करते हुए पैरों को ऊपर उठाएं ताकि दिमाग को रक्त की सप्लाई हो सके.
4. उन्हें यथाशीघ्र अस्प्ताल ले जाएं.

7.10 **सिर पर चोट** :

सिर पर चोट के कारण, रक्त और दिमाग से द्रव पदार्थ नाक, कान और मुंह से बह सकता है.

क) **लक्षण** :

- सिर चकराना.
- त्वचा का फीका, ठंडा और चिपचिपा होना.

- नब्ज तेज किन्तु बहुत कमजोर होती है.
- पसीना आना, प्यास लगना और उल्टी आने की तरह महसूस होना.
- बेहोश होना

ख) **उपचार** :

- उस व्यक्ति से कहें कि नाक साफ न करें.
- कान और नाक बंद न करें.
- व्यक्ति को प्रभावित दिशा में लिटाएं.
- सुनिश्चित करें कि जीभ पीछे की ओर उलटी नहीं है.
- यदि कान से रक्त का बहना दिखाई दे तो कान के पैसेज को ब्लॉक न करें.

8. **जलना और झुलसना :**

परिभाषा : जलना एक चोट है जो

- सूखी गर्मी – जैसे आग/लपटें
- घर्षण – तेज से चलने वाली वस्तु के संपर्क में आना
- एसिड/अल्कालीस जैसे संक्षरक रसायन (जलने वाली)
- ऐसी वस्तु के संपर्क में आना जो उच्च तनन विद्युत प्रवाह से चार्ज हो.

झुलसना, तर गर्मी जैसे गर्म पानी, दूध, तेल, तार, भाप आदि से होने वाला घाव है.

8.1 **जलने की डिग्री** :

पहली डिग्री	-	त्वचा का लाल होना, फफोले आना.
दूसरी डिग्री	-	भीतरी ऊत्कों की क्षति
तीसरी डिग्री	-	उस भाग का पूरी तरह जल जाना.

8.2 **जलने और झुलसने के लिए सामान्य उपचार** :

क. यदि किसी व्यक्ति के कपड़ों में आग लगी हो तो, उन्हें भागने न दें. आग बुझाने के लिए उनके ऊपर बहुत पानी डालें या उन्हें जमीन पर लिटा कर धीरे से रोल करें.

ख. प्रभावित स्थान को गीले कपड़े/रूई से साफ कर ठंडा करें या ज्यादा पानी डाले या यदि संभव हो तो पानी में डुबोएं.

ग. चूडी, अंगूठी, घड़ी तत्काल निकाल लें अन्यथा बाद में उन्हें निकालना संभव नहीं हो सकता है.

घ. जले हुए कपड़ों को, जो त्वचा से न चिपके हों,

च. जले हुए स्थान को साफ कपड़े से ढंक दें और फफोलों को हाथ न लगाएं.

छ. अधिक जले हुए स्थान पर एंटोसेप्टिक क्रीम न लगाएं.

ज. यदि व्यक्ति होश में हो, तो नमक और पानी की कमी को दूर करने के लिए चुटकी भर नमक डाल कर पानी पिलाएं. यदि वह मधुमेह का रोगी न हो तो अधिक शक्कर डाल कर हल्की चाय पिलाएं.

9. **अस्थि भंग, विस्थापन, मोच और ऐंठना.**

परिभाषा :

क. अस्थि भंग किसी हड्डी का टूटना, दरार/मुड़ना है.

ख. विस्थापन, एक या एक से अधिक हड्डियों का जोड़ से हटना है.

ग. मोच चल जोड़ के निकट कार्टिलेज का फटना है.

घ. स्ट्रेन, किसी स्थान विशेष पर मांस पेशियों का उभरना है.

च. ऐंठन : यह ऐच्छिक मांस पेशियों में अचानक दर्द भरा सिकुडन है.

9.1 अस्थिभंग के काठा - सीधे बल प्रयोग, परोक्ष बल प्रयोग और मांस पेशियों में सिकुडन.

9.2 **अस्थिभंग/हड्डियों के टूटने के लक्षण और पहचान** :

- दर्द
- सूजन
- शक्ति का घटना
- विकृति (आकार - प्रकार में परिवर्तन)
- त्वचा का संवेदनशील होना (धीरे से छूने पर भी तेज दर्द होना)

9.3 **अस्थि भंग के प्रकार** :

क. साधारण फ्रैक्चर का अर्थ है कि हड्डी के टूटे हुए सिरे त्वचा से बाहर नहीं आते और अंदर ही रह जाते हैं.

ख. मिश्रित अस्थिभंग में चोर के कारण हड्डी के टूटे भाग त्वचा को चीरकर बाहर आ जाते हैं और टूटी हुई हड्डी बाहरी हवा के संपर्क में आती है.

ग. जटिल अस्थिभंग में टूटी हुई हड्डी शरीर के महत्वपूर्ण अंग जैसे दिमाग, प्रमुख रक्त नली, रीढ़ की हड्डी, फेफडों, लीवर, प्लीहा (Spleen) आदि को क्षति पहुंचाती है.

9.4 **अस्थि भंग के लिए सामान्य उपचार** :

क. प्रभावित भाग/अंग को स्प्लिंट, बैंडेज/स्लिंग आदि की सहायता से स्थिर रखें और सहारा दें.

ख. टूटी हुई हड्डी के ऊपर और नीचे दोनों ओर के भागों को स्थिर रखना महत्वपूर्ण है.

ग. दर्द नाशक दवा दें और यदि जरुरत हो, सदमे का इलाज करें.

घ. दर्द और सूजन कम करने के लिए बर्फ का पैक लगाया जा सकता है. (सीधे घाव के ऊपर न रखा जाए)

च. यथाशीघ्र चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

9.5 **मोच और खिंचाव (Strain) के लिए उपचार** :

- सही स्थिति में रखे और मजबूती से बैंडेज बांधे, खिंचाव के मामले में उसे बार - बार पानी से गीला करें.
- चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

10. विष :

परिभाषा :

- कोई पदार्थ (ठोस, तरल या गैस) जो पर्याप्त मात्रा में शरीर में प्रवेश करता है और शरीर के लिए हानिकारक है तथा जिसमें स्वास्थ्य को बिगाड़ने या जीवन को समाप्त करने की शक्ति है, विष कहलाता है.

क) **गैसीय विष** :

- ये विषय श्वसन के जरिए शरीर में पहुंचता है.
- उपचार :
- व्यक्ति को सुरक्षित स्थान पर ले जाएं और आवश्यक हो तो कृत्रिम श्वसन आरंभ करें. कमरे में प्रवेश करने से पहले आश्वस्त हो कि वह सही हवादार हो और प्रथमोपचार देने वाले व्यक्ति अपना चेहरा गीते कपड़े से ढकते हो. रोगी को यथाशीघ्र अस्पताल भेजें.

ख) **विष निगलना** :

- यह विष मुंह के जरिए शरीर में पहुंचता है.
- **उपचार** :

क. तत्काल कार्रवाई करें और विष या उसका डिब्बा एकत्रित करें तथा डाक्टर के पास संदेशवाहक को भेजें. डाक्टर के आने से पहले, जांच करें कि वह होश में है या नहीं. यदि बेहोश हो तो वायु मार्ग, श्वसन और रक्त प्रवाह की जांच करें. यदि सांस न चल रही हो तो कृत्रिम श्वसन आरंभ करें और शड़कर/नब्ज न चल रही हो तो सी पी आर आरंभ करें.

ख. यदि होश में हो, तो पानी, दूध, कच्चा नारियल का पानी, कच्चे अंडे का सफेद भाग पीने के लिए देते हुए विष को हल्का बनाएं.

ग. यदि विष, संज्ञारक प्रकृति का हो, तो उल्टी न करवाएं.

घ. एरिडोट्स देते हुए विष को प्रभाव को कम करें. अम्ल (एसिड) के लिए पानी में खड़िया (चाक) पाउडर तथा क्षार (एल्कलीस) के लिए नींबू पानी पिलाएं.

च. यदि विष संज्ञारक न हो, जैसे कीटनाशक, नींद की गोली का अत्यधिक सेवन, मच्छर, चूहे मारने की दवा आदि हो तो जोर देकर या गाढ़ा नमक का पानी भारी मात्रा में पिलाकर उल्टी करवाएं.

11 सांप/कुत्ता/बिच्छू के काटने से उपचार :

क) सांप का काटना :

- घाव के ऊपर हृदय की ओर रबड़ का बैंडेज बांधे (यदि हाथ/पैर पर सांप ने काटा हो).
- प्रभावित स्थान को तत्काल बहते पानी से धोएं.
- घायल व्यक्ति को साहस बंधाएं और उनका डर भगाने की कोशिश करें.
- उन्हें भागने या चलने न दें.
- घाव का उपचार करें.
- सदमे का उपचार करें.
- यदि सांस लेने में रूकावट हो तो कृत्रिम श्वसन दें.
- चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें या व्यक्ति को डाक्टर के पास ले जाएं.

ख) कुते का काटना :

- कुते द्वारा काटे हुए स्थान को साबुन के पानी और एंटीसेप्टिक धोल से साफ करें.
- रक्त को बहने दें और घाव को न ढंकें.
- कुत्ते के बारे में सूचना एकत्रित करें क्या वह पालतू था या आवारा और कुत्ते ने छेड़ने पर काटा या अकारण काटा था.
- चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

ग) बिच्छू का डंक मारना :

- डंक के स्थान को साफ करें..
- डंक के स्थान पर सोडियम बाई कार्बोनेट या पोटाशियस परमैंगनेट और सोडियम बाई कार्बोनेट का मिश्रण लगाएं.
- चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

घ) डूबना :

- व्यक्ति को पानी से बाहर निकालें.
- जमीन पर उसे पेट के बल लिटाएं और सिर को एक ओर घुमाएं.
- पीठ पर (कमर के भाग में) दबाव डाले या पेट को ऊपर उठाएं ताकि फेफडों से पानी बाहर निकल जाए.
- जैसे ही फेफडों से पानी निकल जाता है. श्वसन क्रिया आरंभ हो जाती है. यदि ऐसा नहीं होता है, तो कृत्रिम श्वसन आरंभ करें.
- चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करें.

12 **बेहोशी (संवेदन शून्यता)**

- जब नींद में न होने पर भी अंग काम न कर रहे हों तो ऐसी स्थिति को बेहोशी कहा जाता है. स्नायु प्रणाली के कार्य में बाधाा के कारण मस्तिष्क की गतिविधियों में अवरोध के कारण बेहोशी होती है.
  यह दो प्रकार की होते हैं .(1) जड़ता (आंशिक) 2) कोमा (संपूर्ण)

उपचार :

- पर्याप्त मात्रा में स्वच्छ हवा की सप्लाई सुनिश्चित करें.
- यदि सांस का चलना बंद हो जाए या बंद होने लगे तो कृत्रिम श्वसन आरंभ करें.
- यदि सांस चलती प्रतीत न हो तो चेहरे को सीधा रखे तथा सिर और कंधों को थोड़ा उठाएं.
- यदि सांस का चलना महसूस हो, तो रिकवरी स्थिति में रखें.
- तंग कपड़े विशेषकर गर्दन और छाती के निकट हो तो उसे ढीला करें.
- कारण के अनुसार विशेष उपचार करें.
- रोगी को कंबल लपेटें.
- रोगी को अकेला न छोड़े.
- जब रोगी बेहोश हो, तो मुंह में कोई खद्य/तरल पदार्थ न डाले.
- उन्हें अस्पताल ले जाए.

13 **मिरगी की बीमारी (फिट्स आना)**

लक्षण :

- अचानक बेहोश होना.
- कभी - कभी चेहरा उत्तेजित और कठोर होना.
- मुंह में झाग सहित शरीर में ऐंठन
- नब्ज/धड़कन का बहुत तेज होना.
- शरीर अकड़ना

उपचार :

- ऐंठन को जबरदस्ती से न रोके.
- रोगी के निकट कठोर वस्तुओं को हटा दें.
- मुंह से झाग साफ करें.
- सांस और हृदय के रूकने की संभावना के लिए ध्यान दें.
- उनके सामान्य स्थिति में आने तक ठहरें.
- दांतों के बीच नर्म वस्तु रखकर जीभ को बचाएं.
- जैसे ही वह सामान्य हो जाए रोगी को डाक्टर से मिलने की सलाह दें.
- रोगी के हाथ में कोई धातु की सामग्री न रखें और उन पर पानी न डालें.

परिशिष्ट - III

भारतीय रेलवे अधिनियम 1989 से उद्धरण

रेलवे अधिनियम, 1989 की निम्नलिखित संबद्ध धाराओं को सुलभ संदर्भ के लिए नीचे उद्धृत किया जाता है.

1 रेल संरक्षा आयुक्त से संबंधित धाराएं:

धारा 5: मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेल संरक्षा आयुक्त की नियुक्ति :
केंद्र सराकर किसी व्यक्ति को मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और उतने व्यक्तियों को जितने वह आवश्यक समझे, रेल संरक्षा आयुक्त के रूप में नियुक्त कर सकेगी.

धारा 6 : आयुक्त की ड्यूटी :- आयुक्त निम्नलिखित कार्य करेगा -

क. किसी रेल का निरीक्षण यह अवधारित करने की दृष्टि से करेगा कि क्या वह रेल यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए चालू किए जाने के लिए उपयुक्त है और केंद्र सराकर को इस अधिनियम द्वारा या इसके अधीन अपेक्षित रूप में उसकी रिपोर्ट देगा;

ख. किसी रेल का या उसमें उपयोग में लाए जाने वाले चल स्टाक का ऐसा आवधिक या अन्य निरीक्षण करेगा, जैसा केंद्र सरकार निर्देष दे;

ग. किसी रेल पर हुई दुर्घटना के कारणों की इस अधिनियम के अंतर्गत जाँच करेगा; और

घ. ऐसे अन्य कर्तव्यों का निर्वहन करेगा जो इस अधिनियम के द्वारा या उसके अधीन उसको सौंपे जाएं.

धारा 7: आयुक्त की शक्तियां - केंद्र सरकार के नियंत्रणाधीन रहते हुए आयुक्त जब कभी इस अधिनियम के प्रयोजनों में से किसी के लिए ऐसा करना आवश्यक हो :-

क. किसी रेल अथवा उसमें उपयोग में लाए जाने वाले चल स्टाक में प्रवेष कर सकेगा और उसका निरीक्षण कर सकेगा;

ख. रेल प्रषासन को संबंधित लिखित आदेष द्वारा अपने समक्ष किसी रेल सेवक की उपस्थिति की अपेक्षा कर सकेगा और ऐसे रेल सेवक अथवा रेल प्रषासन से ऐसी पूछताछ संबंधी जैसी वह करना ठीक समझे, उत्तरों या विवरणी की अपेक्षा कर सकेगा; और

ग. किसी रेल प्रषासन की या उसके कब्जे या नियंत्रण में की किसी ऐसी पुस्तक, प्रलेख या ऐसे महत्वपूर्ण पदार्थ को, जो निरीक्षण के लिए उसे आवष्यक प्रतीत होते हैं उनकी मांग कर सकेगा.

धारा 8: लोक सेवक के रूप में आयुक्त आयुक्त को लोक सेवक के रूप में माना जाए, जो भारतीय दंड संहिता (1860 का 45) की धारा 21 से अभिप्रेत है.

धारा 9: आयुक्त को दी जानेवाली सुविधाएं रेल प्रशासन, आयुक्त को इस अधिनियम के अधीन उस पर अधिरोपित कर्तव्यों के निर्वहन के लिए या उनको प्रदत्त शक्तियों के प्रयोग के लिए सभी उपयुक्त सुविधाएं प्रदान करेगा.

धारा 10: आयुक्तों की वार्षिक रिपोर्ट मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, प्रत्येक वित्तीय वर्ष में एक वार्षिक रिपोर्ट तैयार करेंगे, जिसमें पूर्ववर्ती वित्तीय वर्ष के अनुरूप तत्काल ही आनेवाले वित्तीय वर्ष के दौरान आयुक्तों के कार्यों का पूरा उल्लेख किया गया हो, और इसकी प्रतियां, केंद्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट की गई तारीख से पहले सरकार को भेजी जाएं ताकि इन्हें संसद के दोनों सदनों के समक्ष तत्काल प्रस्तुत किया जा सकें.

2 निर्माण और अनुरक्षण कार्य से संबंधित धाराएं :

धारा 14: अवरोध हटाने, मरम्मत करने या दुर्घटना रोकने के लिए भूमि पर अस्थायी रूप से प्रवेश -

1) रेल प्रशासन की राय में जहाँ

क. किसी पेड़, खंभा, या संरचना के रेलपथ पर ऐसे गिरने के खतरे की आशंका हो जिससे रोलिंग स्टाक के संचालन मे बाधा हो सकती है; या

ख. कोई पेड़, खंभा, संरचना या प्रकाश, रालिंग स्टाक के संचालन के लिए लगाए गए सिगनल के दिखने में बाधा डालता हो; या

ग. कोई पेड़, खंभा, या संरचना उसके द्वारा अनुरक्षित किसी टेलीफोन अथवा तार लाइन में बाधा डालती हो, वहाँ रेल प्रशासन ऐसे उपाय कर सकेगा जो ऐसे खतरे को रोकने के लिए या ऐसे अवरोध को हटाने के लिए आवश्यकहो और उसकी रिपोर्ट केंद्र सरकार को ऐसी रीति से और ऐसे समय के भीतर जो विहित किया जाए, प्रस्तुत करेगा.

2) रेल प्रशासन की राय में जहाँ
- क. कोई भूस्खलन या दुर्घटना हुई है; अथवा
- ख. रेल से संबंधित पर किसी कटाव, तटबंध अथवा अन्य निर्माण कार्य में कोई स्खलन या दुर्घटना होने की आशंका है,

वहाँ वह रेलवे की समीपस्थ भूमि में प्रवेश कर सकेगा और ऐसे सभी कार्य कर सकेगा जो ऐसे स्खलन की मरम्मत करने या ऐसी दुर्घटना को रोकने के लिए आवश्यक हों और उसकी रिपोर्ट केंद्र सरकार को ऐसी रीति से और ऐसे समय के भीतर जो विहित किया जाए, प्रस्तुत करेगा.

3) केंद्र सरकार उप धारा (1) या उप धारा (2) के अधीन रिपोर्ट पर विचार करने के बाद जन संरक्षा के हित में, आदेश द्वारा रेल प्रशासन को निर्देश दे सकेगी कि उप धारा (1) या उप धारा (2) के अधीन आगे की कार्यवाही रोक दी जाए या वह ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए की जाए जो उस आदेश में विनिर्दिष्ट की जाए.

3 रेलवे को **खोलने से संबंधित धाराएं :**

धारा 24: यातायात की अस्थायी स्थगन जब किसी रेल लाइन पर कोई ऐसी दुर्घटना हो गई हो जिसके परिणाम स्वरूप यातायात अस्थायी तौर पर रुक गया हो और या तो रेल की मूल लाइनें और निर्माण कार्य अपने मूल स्तर तक पुनःस्थापित कर दिए गए हैं या यातायात बहाल करने के प्रयोजन के लिए कोई अस्थायी परिवर्तित मार्ग (डाइवर्जन) बना दिया गया है, तब यथास्थिति ऐसी पुनःस्थापित रेल की मूल लाइने और निर्माण कार्य अथवा अस्थायी परिवर्तित मार्ग को आयुक्त के पूर्व निरीक्षण के बिना यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए निम्नलिखित शर्तों के अधीन चालू किया जा सकेगा :-

(क) दुर्घटना के कारण किए जा रहे निर्माण कार्यों के प्रभारी रेल सेवक ने लिखित में यह प्रमाणित कर दिया हो कि पुनःस्थापित रेलों की लाइनों और निर्माण कार्यों या अस्थायी परिवर्तित मार्ग को प्रारंभ करने से उसकी राय में जनता के लिए काई खतरा पैदा नहीं होगा; और

(ख) रेलों की लाइनों और निर्माण कार्यों अथवा परिवर्तित मार्ग को प्रारंभ करने की सूचना आयुक्त को तुंत भेजी जाएगी.

4 दुर्घटना से संबंधित धाराएं :

धारा 113: रेल दुर्घटना की सूचना –

1) जब किसी रेल संचालन के दौरान, निम्नलिखित में से कोई दुर्घटना होती है :
- (क) ऐसी दुर्घटना जिसमें किसी की मृत्यु हुई हो अथवा भारतीय दंड संहिता, 1860 (1860 का 45) में यथा परिभाषित गंभीर चोट आई हो अथवा संपत्ति को ऐसी गंभीर क्षति पहुँची हो, जो विहित की जाए; अथवा
- (ख) ऐसी गाड़ियों के बीच कोई टक्कर जिनमें से कोई एक यात्री गाड़ी है; अथवा
- (ग) किसी यात्री गाड़ी अथवा उसके किसी भाग का पटरी से उतरना; या
- (घ) किसी अन्य प्रकार की ऐसी कोई दुर्घटना जिसमें सामान्यतः किसी की मृत्यु हुई हो अथवा यथा पूर्वोक्त गंभीर चोट आई हो अथवा संपत्ति की गंभीर क्षति होती है; या
- (च) किसी अन्य प्रकार की ऐसी कोई दुर्घटना जिसे केंद्रीय सरकार राजपत्र में इस निमित्त अधिसूचित करे,तब जहाँ दुर्घटना हुई है, उस स्थल के निकटतम स्टेशन का स्टेशन मास्टर अथवा जहाँ पर स्टेशन मास्टर नहीं है, वहाँ रेलवे के उस सेक्शन का प्रभारी रेल सेवक जहाँ दुर्घटना हुई है, बिना विलंब के जिला मजिस्टेट और पुलिस अधीक्षक को जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई है, पुलिस स्टेशन के प्रभारी, जिसकी स्थानीय सीमाओं के अंदर दुर्घटना हुई है, अथवा अन्य मजिस्ट्रेट अथवा पुलिस अधिकारी जिसे केंद्र सरकार द्वारा इस निमित्त नियुक्त किया जाए, को दुर्घटना की सूचना देगा.

(2) वह रेल प्रशासन जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई है तथा वह रेल प्रशासन जिसकी वह रेल है, जो दुर्घटनाग्रस्त हुई है, बिना विलंब के दुर्घटना की सूचना राज्य सरकार और उस रेल संरक्षा आयुक्त को देगा जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना स्थल आता है.

धारा 114: आयुक्त द्वारा जांच

1) यात्री गाड़ी की ऐसी दुर्घटना होने पर जिसमें किसी की मृत्यु हुई हो या गंभीर चोट आई हो जिससे यात्रियों को स्थायी प्रकृति की पूर्ण या आंशिक अशक्तता हुई हो अथवा रेल संपत्ति की गंभीर क्षति हुई हो, तो धारा 113 के अधीन प्राप्त सूचना पर, आयुक्त यथा शीघ्र उस रेल प्रशासन को जिसके अधिकार क्षेत्र के अंदर दुर्घटना हुई है, को दुर्घटना के कारणों की जाँच करने के अपने आशय को अधिसूचित करेगा तथा साथ ही जाँच की तारीख, समय तथा स्थान निश्चित करेगा और सूचित करेगा.

   परंतु आयुक्त किसी अन्य दुर्घटना के बारे में भी जाँच करने के लिए स्वतंत्र होगा जिसकी ऐसी जाँच करना उसकी राय में अपेक्षित है.

2) यदि किसी कारणवश आयुक्त दुर्घटना के बाद तुरंत जाँच करने में समर्थ नहीं है तो वह इसकी सूचना तदनुसार रेल प्रशासन को देगा

धारा 115: रेल प्रशासन द्वारा जांच
जहाँ आयुक्त द्वारा धारा 114 की उप धारा (1) के अधीन कोई जाँच नहीं की जानी है अथवा जहाँ आयुक्त ने उस धारा की उप धारा (2) के अधीन रेल प्रशासन को यह सूचित कर दिया है कि वह जाँच करने के लिए समर्थ नहीं है, वहाँ रेल प्रशासन जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई है, निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार जाँच कराएगा.

धारा 116: जांच के संबंध में आयुक्त की शक्तियां इस अध्याय के अधीन रेल पर किसी दुर्घटना के कारणों की जाँच करने के प्रयोजन के लिए, आयुक्त का धारा 7 में विनिर्दिष्ट शक्तियों के अतिरिक्त, निम्नलिखित मामलों के संबंध में ऐसी शक्तियां होंगी जो सिविल प्रक्रिया संहिता 1900 के अधीन किसी वाद का विचारण करते समय किसी सिविल कोर्ट की शक्तियां निहित रहेंगी, अर्थात् :-

क. व्यक्तियों को बुलाना और हाजिर कराना तथा शपथ के साथ उनकी जाँच करना;
ख. दस्तावेजों के प्रकटीकरण और उनके पेश किए जाने की अपेक्षा करना;
ग. शपथपत्रों पर साक्ष्य प्राप्त करना;
घ. किसी कोर्ट या कार्यालय से किसी पब्लिक रिकार्ड या उनकी प्रतिलिपियों की मांग करना;
च. कोई अन्य विषय जो निर्धारित किए जाएं.

आयुक्त को इस अध्याय के अधीन जाँच करते समय दंड प्रक्रिया संहिता 1973 (1974 का 2) की धारा 195 तथा अध्याय XXVI के प्रयोजनों के लिए सिविल न्यायालय माना जाएगा.

धारा 117: आयुक्त के समक्ष दिया गया बयान - आयुक्त के समक्ष किसी जाँच में साक्ष्य देने के अनुक्रम में किसी व्यक्ति द्वारा दिया गया बयान, इस प्रकार के बयान द्वारा गलत साक्ष्य देने के लिए अभियोजन के सिवाय उसके विरुद्ध सिविल अथवा क्रिमिनल कार्यवाही उपयोग में नहीं लाया जाएगा :

परंतु यह तब जबकि यह बयान -
क) ऐसे किसी प्रश्न के उत्तर में दिया जाता है जिसका जवाब देने की आयुक्त ने अपेक्षा की है, या
ख) उस जांच की विषयवस्तु से संबंधित है.

धारा 118: प्रक्रिया, आदि - इस अध्याय के अधीन जाँच करने वाला कोई रेल प्रशासन अथवा आयुक्त, जाँच की सूचना ऐसे व्यक्तियों को भेज सकेगा, ऐसी प्रक्रिया का पालन कर सकेगा, और रिपोर्ट उस रीति में तैयार कर सकेगा जो विहित की जाए.

धारा 119: यदि जांच आयोग की नियुक्त की जाती है तो कोई अन्य जांच, अन्वेषण नहीं की जाएगी - इस अध्याय के पूर्वगामी उपबंधों में किसी बात के होते हुए भी, जहाँ दुर्घटना की जाँच के लिए जाँच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अधीन जाँच आयोग नियुक्त किया जाता है वहाँ उस दुर्घटना के संबंध में लंबित कोई जांच, अन्वेषण या अन्य कार्यवाही नही की जाएगी और ऐसी जांच से संबंधित सभी रिकार्ड अथवा अन्य प्रलेखों को ऐसे प्राधिकारी को सौंप दिया जाएगा जिसे केंद्र सरकार द्वारा इस कार्य के लिए विनिर्दिष्ट किया गया हो.

धारा 120: ऐसी दुर्घटना की जांच जो धारा 113 के अंतर्गत नहीं आती - जहाँ ऐसी प्रकृति की कोई दुर्घटना, जो धारा 113 में विनिर्दिष्ट नहीं है, रेल संचालन के दौरान होती है, वहाँ वह रेल प्रशासन जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई है, दुर्घटना के कारणों की ऐसी जाँच करा सकेगा जो विहित की जाए.

धारा 121 : विवरणियां - प्रत्येक रेल प्रशासन अपनी रेलवे में होने वाली दुर्घटनाओं की विवरणी चाहे उन दुर्घटनाओं में किसी व्यक्ति को क्षति पहुँची हो या नहीं, ऐसे प्रारूप और ऐसी रीति में और ऐसे अंतरालों पर जो विहित किए जाएं, केंद्रीय सरकार को भेजेगा.

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

(1) केंद्रीय सरकार इस अध्याय के प्रयोजन को कार्यान्वित करने के लिए अधिसूचना द्वारा नियम बना सकेगी.
(2) विशिष्टतया और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, ऐसे नियमों में निम्नलिखित सभी अथवा किन्हीं विषयों के लिए उपबंध किया जा सकेगा, अर्थात् :
   (क) संपत्ति की क्षति, जो धारा 113 की उप धारा 1 के खंड (क) के अधीन गंभीर मानी जाएगी;
   (ख) दुर्घटनाओं की सूचना, जो धारा 113 के अधीन दी जानी है, का प्रारूप और दुर्घटना की वे विशिष्टयां जो ऐसी सूचनाओं में होंगी;
   (ग) दुर्घटनाओं की सूचना भेजने की रीति, जिसके अंतर्गत दुर्घटना के पश्चात् भेजे जाने वाले विवरण भी शामिल हैं;
   (घ) किसी दुर्घटना होने पर आयुक्त, रेल प्रशासन, रेल सेवक, पुलिस अधिकारी और मजिस्ट्रेट के कर्तव्य;
   (च) वे व्यक्ति जिन्हें इस अध्याय के अंतर्गत किसी जाँच के संबंध में सूचना दी जानी है, ऐसी जाँच के लिए अपनायी जाने वाली कार्यविधि और रीति जिसके अंतर्गत जाँच रिपोर्ट तैयार की जाएगी;
   (छ) रेल प्रशासन द्वारा धारा 120 के अधीन दुर्घटना के कारणों का पता लगाने के लिए जाँच की प्रकृति;
   (ज) धारा 121 के अधीन रेल प्रशासन द्वारा दुर्घटना की विवरणी भेजने का प्रारूप और उसकी रीति.

5 दुर्घटना के कारण यात्रियों की मृत्यु और चोट के लिए रेल प्रशासन की देयता से संबंधित धाराएं :

धारा 123 : परिभाषाएं - इस अध्याय में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अभिप्रेत हो –

क) "दुर्घटना" से धारा 124 में वर्णित प्रकार की दुर्घटना अभिप्रेत है;

ख) ''आश्रित'' से मृतक यात्री का निम्नलिखित कोई रिश्तेदार 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 पहले से मृत पुत्र की अवयस्क संतान, यदि वह मृतक यात्री पर पूर्णत: अथवा आंशिक रूप से आश्रित है;
   iii. पहले से मृत पुत्री की अवयस्क संतान, यदि मृत यात्री पर पूर्णतया आश्रित हो.
   iv. पितामह-पितामही यदि मृत यात्री पर पूर्णतया आश्रित हैं.

धारा 124 : दायित्व की सीमा - जब रेल संचालन के दौरान, कोई दुर्घटना होती है, चाहे वह ऐसी दो गाड़ियों के बीच टक्कर हो जिनमें से एक यात्री गाड़ी हो या किसी यात्री गाड़ी या ऐसी गाड़ी का कोई भाग पटरी से उतर गया हो या कोई अन्य दुर्घटना हुई हो, तब चाहे वह रेल प्रशासन की ओर से ऐसे किसी दोशपूर्ण कार्य, उपेक्षा या चूक के कारण हुई हो या नहीं, जिससे कि वह व्यक्ति, जिसे चोट लगी है या जिसने हानि उठाई है, उसके बारे में दावा करने और हानि की धनराशि वसूल करने का हकदार होता है। रेल प्रशासन, किसी अन्य विधि में किसी बात के होते हुए भी ऐसी अनपेक्षित दुर्घटना के परिणामस्वरूप किसी यात्री की मृत्यु या उसको हुई वैयक्तिक क्षति तथा यात्री द्वारा अपने साथ उस कंपार्टमेंट या गाड़ी में रखे माल की हुई हानि, नाश, नुकसान या क्षय के लिए उस सीमा तक, जो विहित की जाए, प्रतिकर के भुगतान के लिए जिम्मेदार होगा.

स्पष्टीकरण - इस धारा के प्रयोजन के लिए 'यात्री' में आन ड्यूटी रेल कर्मचारी भी शामिल है.

<u>धारा 125</u>: प्रतिकर के लिए आवेदन :

(1) धारा 124 के अधीन निम्नलिखित के द्वारा प्रतिकर के लिए आवेदन दावा अधिकरण में किया जाएगा -

(क) उस व्यक्ति द्वारा जिसे चोट लगी हो या कोई हानि हुई हो, या

(ख) ऐसे व्यक्ति की ओर से इस हेतु अधिकृत किसी एजेंट द्वारा, अथवा

(ग) यदि ऐसा व्यक्ति अवयस्क हो तो उसके संरक्षक द्वारा, अथवा

(घ) जहाँ दुर्घटना से मृत्यु हो गई हो, तो मृतक के किसी आश्रित द्वारा अथवा जहाँ वह आश्रित अवयस्क हो तो उसके संरक्षक द्वारा

(2) इस धारा के अधीन, प्रतिकर के लिए एक आश्रित द्वारा दिया गया प्रत्येक आवेदन अन्य दूसरे आश्रित के फायदे के लिए होगा.

<u>धारा 126</u> : रेल प्रशासन द्वारा अंतरिम राहत -

(1) जहाँ कोई ऐसा व्यक्ति जिसने धारा 125 के अधीन प्रतिकर के लिए कोई आवेदन किया है और अंतरिम राहत का भुगतान चाहता है, तो वह उस धारा के अधीन आवेदन की प्रति के साथ अंतरिम राहत के लिए रेल प्रशासन को आवेदन कर सकेगा.

(2) जहाँ उप धारा (1) के अधीन किसी आवदेन के प्राप्त होने पर और ऐसी जाँच करने के बाद जो रेल प्रशासन उचित समझता है और संतुश्ट हो जाता है कि मौजूदा परिस्थितियों में आवेदक को तुरंत राहत दिया जाना अपेक्षित है तो धारा 124 के अधीन देय प्रतिकर की वास्तविक राशि अवधारित किए जाने तक किसी ऐसे व्यक्ति जिसे क्षति पहुँची है या जिसे हानि हुई है या उस दशा में जब दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु हो गई है, मृतक के आश्रित को उतनी राशि का भुगतान कर सकेगा जितनी वह राहत देने के लिए युक्तियुक्त समझता है। किंतु इस प्रकार भुगतान की गई राशि ऐसी निर्धारित दर से देय प्रतिकर की रकम से अधिक नहीं होगी.

(3) उप धारा (2) के अंतर्गत अंतरिम राहत के भुगतान से संबंधित आदेश जारी होने के बाद रेल प्रशासन यथाशीघ्र उसकी एक प्रति दावा अधिकरण को भेजेगा.

(4) भुगतान योग्य प्रतिकर की रकम निर्धारित करते समय दावा अधिकरण द्वारा उप धारा (2) के अंतर्गत रेल प्रशासन द्वारा अदा की गई धनराशि को लेखे में लिया जाएगा.

<u>धारा 127</u> : सामान के खोने अथवा किसी घायल के संबंध में प्रतिकर का निर्धारण -

(1) इस संबंध में बनाए जाने वाले नियमों के अधीन रहते हुए किसी क्षति के संबंध में देय प्रतिकर की दरों का निर्धारण दावा अधिकरण द्वारा किया जाएगा.

(2) किसी सामान की हानि के संबंध में देय प्रतिकर उतना होगा जितना मामले की परिस्थितियों को देखते हुए दावा अधिकरण निर्धारित करे.

<u>धारा 128</u>: कतिपय अधिकारों का रक्षण -

(1) धारा 124 के अंतर्गत प्रतिकर का दावा करने के कारण किसी व्यक्ति का कर्मकार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 (1923 का 8) अथवा उस समय लागू अन्य नियमों के अधीन क्षतिपूर्ति का भुगतान प्राप्त करने का अधिकार प्रभावित नहीं होगा लेकिन कोई व्यक्ति उसी दुर्घटना के मामले में एक से अधिक बार प्रतिकर का दावा करने का हकदार नहीं होगा.

(2) उप धारा (1) की कोई बात मृत्यु या चोट लगने अथवा संपत्ति के नुकसान के लिए प्रतिकर के भुगतान का उपबंध करने वाली किसी संविदा या योजना के अधीन देय प्रतिकर अथवा किसी बीमा पालिसी के अधीन देय किसी राशि का दावा करने के लिए किसी व्यक्ति के अधिकार पर प्रभाव नहीं डालेगी.

<u>धारा 129</u>: इस अध्याय के मामलों के संबंध में नियम बनाने की शक्ति -

(1) केंद्र सरकार इस अध्याय के प्रयोजनों के कार्यान्वयन के लिए अधिसूचना द्वारा नियम बना सकेगी.

(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 -

(क) मृत्यु के लिए देय प्रतिकर;

(ख) चोट का स्वरूप जिसके लिए प्रतिकर का भुगतान किया जाएगा और प्रतिकर की राशि.

6 दंड और अपराध से संबंधित धाराएं :

<u>धारा 145</u> : मद्यपान अथवा उपद्रव करना यदि कोई व्यक्ति किसी रेल डिब्बे अथवा रेलवे के किसी भाग पर.

क) नशे की हालत में होगा, अथवा

ख) किसी प्रकार का उपद्रव अथवा अशिष्ट भाषा अथवा गाली या अभद्र भाशा का प्रयोग करेगा; अथवा

ग) जानबूझ कर अथवा अनजाने में रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध कराई गई किसी सुख- सुविधा में बाधा डालेगा जिससे किसी यात्री की आरामदायक यात्रा प्रभावित होती हो तो उसे किसी रेल सेवक द्वारा रेलवे से हटाया जा सकेगा और उसका पास तथा टिकट जब्त करने के अलावा उसे छह माह तक का कारावास तथा पाँच सौ रूपए तक के जुर्माने का दंड लगाया जा सकेगा :

परंतु तत्प्रतिकूल विशेष और पर्याप्त कारणों के अभाव में, जिनका उल्लेख न्यायालय के निर्णय में किया जाएगा, यह दंड निम्नलिखित से कम नहीं होगा -

i) पहली बार अपराध सिद्ध होने पर कम से कम एक महीने का कारावास और कम से कम एक सौ रूपए का जुर्माना; और

ii) दूसरी बार अथवा उसके पश्चात् के अपराध के लिए दोष सिद्ध होने की दशा में, कम से कम एक माह के कारावास और कम से कम दो सौ पचास रूपए का जुर्माना.

<u>धारा 146</u>: रेल सेवक को ड्यूटी में बाधा उत्पन्न करना - यदि कोई व्यक्ति किसी रेल सेवक की ड्यूटी में जानबूझकर बाधा डालेगा या रुकावट पैदा करेगा तो वह छह माह तक के कारावास या एक हजार रूपए तक के जुर्माने अथवा दोनों से दंडनीय होगा.

<u>धारा 150</u> : रेलगाड़ी को विद्वेशत: क्षतिग्रस्त करना या क्षतिग्रस्त करने का प्रयास करना

(1) उप धारा (2) के उपबंधों के अधीन, यदि कोई व्यक्ति इस आशय से या यह जानते हुए कि ऐसा करने से रेल पर यात्रा करने या रेलवे पर विद्यमान किसी व्यक्ति की संरक्षा खतरे में पड़ सकती है, गैर कानूनी ढंग से निम्नलिखित कार्य करेगा -

(क) किसी रेल के ऊपर या आर-पार कोई लकड़ी, पत्थर या अन्य पदार्थ या वस्तु रखेगा या फेंकेगा; या

(ख) किसी रेल की पटरी से संबंधित स्लीपर या अन्य पदार्थ या चीज को उठाएगा, हटाएगा, ढीला करेगा या विस्थापित करेगा; या

(ग) किसी रेल के किन्हीं प्वाइंटों या अन्य मशीनरी को घुमाएगा, चलाएगा, खोलेगा या उसकी दिशा बदलेगा; या

(घ) किसी रेल पर या उसके निकट कोई सिगनल या प्रकाश करेगा या दिखाएगा या छिपाएगा या हटाएगा; या

(च) किसी रेलवे के संबंध में ऐसा कोई कार्य करेगा या कराएगा या करने का प्रयास करेगा जिससे किसी की संरक्षा खतरे में पड़ती है तो वह आजीवन कारावास से या कठोर कारावास से जिसकी अवधि दस वर्ष तक की हो सकेगी, दंडनीय होग:

परंतु तत्प्रतिकूल विशेष और पर्याप्त कारणों के अभाव में, जिनका उल्लेख न्यायालय के निर्णय में किया जाएगा, जहां कोई व्यक्ति कठोर कारावास से दंडनीय है, वहां ऐसा कारावास -

(i) प्रथम अपराध के लिए दोश सिद्ध होने पर 3 वर्श से कम का नहीं होगा; और

(ii) दूसरे या उसके बाद के अपराध के लिए दोष सिद्ध होने पर 7 वर्ष से कम का नहीं होगा.

(2) यदि कोई व्यक्ति उप धारा (1) के खंडों में से किसी खंड में विनिर्दिष्ट कोई कार्य या बात गैर कानूनी रूप से करता है -

(क) किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करने के आशय से और ऐसे कृत्य के करने से किसी व्यक्ति की मृत्यु हो जाती है; अथवा

(ख) इस बात को जानते हुए कि यह कार्य या बात इतनी खतरनाक है कि इससे किसी व्यक्ति की मृत्यु हो सकती है या किसी व्यक्ति की शारीरिक क्षति हो सकती है, विधि विरुद्धतया ऐसा करेगा जिससे ऐसे व्यक्ति की मृत्यु कारित होना संभाव्य है, तो वह मृत्यु दंड या आजीवन कारावास से दंडनीय होगा.

धारा 151 : कतिपय रेल संपत्तियों का नुकसान या विनाश -

1) यदि कोई व्यक्ति, इस आशय या ज्ञान से कि यह संभाव्य है कि उससे उप धारा (2) में निर्दिष्ट रेल संपत्तियों में से किसी का नुकसान या नाश हो सकता है, आग या विस्फोटक पदार्थ द्वारा या अन्य प्रकार से ऐसी संपत्ति का नुकसान करेगा तो वह कारावास से जिसकी अवधि पाँच वर्ष तक हो सकेगी या जुर्माने से या दोनों से दंडनीय होगा.

2) उप धारा (1) में निर्दिष्ट रेल संपत्तियां, रेल की पटरी, पुल, स्टेशनों के भवन और संस्थापन, सवारी डिब्बे या वैगन, इंजन, सिगनल एवं दूरसंचार, विद्युत कर्षण और ब्लाक उपकरण और ऐसी अन्य संपत्तियां हैं जिन्हें केंद्रीय सरकार यह राय रखते हुए कि उनके नुकसान या नाष से किसी रेल के कार्य संचालन को खतरा होना संभाव्य है, अधिसूचना द्वारा विनिर्दिष्ट कर सकेगी.

धारा 152: रेलों पर यात्रा कर रहे व्यक्तियों को जान बूझकर चोट पहुँचाना या चोट पहुँचाने की कोशिश करना - यदि कोई व्यक्ति रेलगाड़ी के भाग स्वरूप किसी चल स्टाक पर, उसके सामने या उसके ऊपर कोई लकड़ी, पत्थर या अन्य पदार्थ या चीज इस आषय या जानकारी से कि यह संभाव्य है कि ऐसे चल स्टाक में या पर मौजूद किसी व्यक्ति की संरक्षा को खतरा हो सकता है, गैर कानूनी रूप से फेंकेगा या गिराएगा या मारेगा तो उसे दस वर्श तक की कारावास हो सकती है.

धारा 153: रेल द्वारा यात्रा करने वाले व्यक्तियों की संरक्षा को जानबूझ कर किए गए कार्य का चूक द्वारा संकटापन्न करना - यदि कोई व्यक्ति किसी रेल पर यात्रा करने वाले या विद्यमान किसी व्यक्ति की संरक्षा को किसी विधि विरुद्ध कार्य या जानबूझकर की गई किसी चूक या उपेक्षा से संकटापन्न करेगा या कराएगा या किसी रेल पर किसी चल स्टाक में बाधा डालेगा या डलवाएगा या बाधा डालने का प्रयत्न करेगा तो वह कारावास से जिसकी अवधि पाँच वर्ष तक हो सकेगी, दंडनीय होगा.

धारा 154 : रेल द्वारा यात्रा करने वाले व्यक्ति की संरक्षा को उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य या चूक से संकटपन्न करना - यदि कोई व्यक्ति उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण रीति से कोई कार्य करेगा या जिस कार्य को करने के लिए वह वैध रूप से आबद्ध है उसमें ऐसी कोई चूक करेगा और उस कार्य या चूक के कारण जब रेल पर यात्रा करने वाले या रेल पर विद्यमान किसी व्यक्ति की संरक्षा संकटापन्न होना संभाव्य हो जाए तो वह कारावास, जिसकी अवधि एक वर्श तक की हो सकेगी या जुर्माने से या दोनों से दंडनीय होगा.

धारा 156 : रेलगाड़ी की छत, सीढ़ियों या इंजन पर यात्रा करना - यदि कोई यात्री या कोई अन्य व्यक्ति, किसी रेल सेवक द्वारा ऐसा न करने की चेतावनी दिए जाने के बावजूद किसी सवारी डिब्बे की छत, सीढ़ियों या पायदानों पर या किसी इंजन पर या रेलगाड़ी के अन्य ऐसे किसी भाग में जो यात्रियों के उपभोग के लिए आशयित नहीं है, यात्रा करता रहेगा तो वह कारावास, जिसकी अवधि तीन माह तक की हो सकेगी, या जुर्माने से जो पाँच सौ रूपये तक का हो सकेगा या दोनों से दंडनीय होगा और उसे किसी रेल सेवक द्वारा रेल से हटाया जा सकेगा.

धारा 160 : समपार फाटक को खोलना या तोड़ना -

1) यदि कोई व्यक्ति जो रेल सेवक नहीं है, समपार फाटक जो सड़क यातायात के लिए बंद है, के दोनों ओर लगे किसी गेट, चेन या अवरोध को खोलता है, तो वह कारावास जिसकी अवधि तीन वर्श तक होगी, से दंडनीय होगा.

2) यदि कोई व्यक्ति समपार फाटक जो सड़क यातायात के लिए बंद है, के दोनों ओर लगे किसी गेट, चेन या अवरोध को तोड़ता है तो वह कारावास जिसकी अवधि पाँच वर्ष तक होगी, से दंडनीय होगा.

<u>धारा 161</u>: चौकीदार रहित समपार को उपेक्षापूर्वक पार करना - यदि कोई व्यक्ति जो वाहन चला रहा या ले जा रहा है, वह चौकीदार रहित समपार को उपेक्षापूर्वक पार करता है तो वह कारावास जिसकी अवधि एक वर्ष तक होगी, से दंडनीय होगा.

स्पष्टीकरण : इस धारा के प्रयोजन के लिए चौकीदार रहित समपार पर वाहन चलाकर या ले जाकर पार करने वाले व्यक्ति के संबंध में ''उपेक्षापूर्वक'' का आशय यह है कि -

क) कोई चल स्टाक आ रहा है या नहीं, यह देखने के लिए समपार के पास वाहन को बिना रोके या रोकने की सावधानी बरते बिना पार करना, अथवा

ख) तब पार करना जब आने वाला चल स्टाक दिखाई पड़ रहा हो.

<u>धारा 172</u>: नशाखोरी के लिए शास्ति - यदि कोई रेल सेवक ड्यूटी पर नशे की हालत मे है तो उसे जुर्माना स्वरूप पाँच सौ रूपए का दंड दिया जा सकेगा और ऐसी हालत में, कोई कार्य किए जाने से रेल पर यात्रा करने वालों या उसमें विद्यमान किसी व्यक्ति को संकटग्रस्त होना संभावित हो तो ऐसा रेल सेवक एक वर्ष के कारावास या जुर्माना अथवा दोनों के लिए दंडनीय होगा.

<u>धारा 174</u>: गाड़ी चलने में बाधा आदि डालना - यदि कोई रेल सेवक (चाहे वह ड्यूटी पर हो या नहीं) या कोई व्यक्ति किसी रेल पर किसी गाड़ी या चल स्टाक को बाधा पहुँचाएगा या ऐसा कराएगा या बाधा डालने का प्रयास करेगा तो -

क) रेल रोको आंदोलन या बंद के दौरान रेल की पटरी पर बैठकरया धरना करके, या

ख) रेल पर बिना प्राधिकार के चल स्टाक रखकर; अथवा

ग) रेल के हौज पारूप में छेड़छाड़ करके उसे अलग करके या किसी अन्य रीति से अथवा सिगनल गियर से छेड़छाड़ कर या अन्य किसी प्रकार से वह कारावास जिसकी अवधि दो वर्ष तक या जुर्माना जिसकी राशि एक हजार रूपए तक अथवा दोनों से दंडनीय होगा.

<u>धारा 175 :</u> व्यक्तियों की संरक्षा को संकट में डालना - यदि कोई रेल सेवक जो ड्यूटी पर है, किसी व्यक्ति की संरक्षा को संकटापन्न करेगा तो -

क) इस अधिनियम के अधीन बनाए गए किसी नियम की अवज्ञा करके, या

ख) इस अधिनियम या इसके अधीन बनाए गए नियमों के अधीन किसी अनुदेष, निदेष या आदेश की अवज्ञा करके; या

ग) किसी उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य या चूक द्वारा, वह कारावास से जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी या जुर्माने से जो एक हजार रूपए तक का हो सकेगा या दोनों से दंडनीय होगा.

<u>धारा 176</u>: समपार फाटक पर बाधा डालना - यदि कोई रेल सेवक अनावश्यक रूप से -

क) किसी चल स्टाक को ऐसे स्थान पर आर-पार खड़ा रहने देगा जहाँ रेल किसी लोक मार्ग को समपार पर पार करती है; या

ख) समपार फाटक को जनता के लिए बंद रखेगा, तो वह जुर्माने से जो एक सौ रूपए तक का हो सकेगा, से दंडनीय होगा.

<u>धारा 181</u>: अधिनियम के अधीन अधिकारित रखनेवाला मजिस्ट्रेट - दंड प्रक्रिया संहिता 1973 (1974 का 2) में किसी बात के होते हुए भी, महानगर मजिस्टेट या प्रथम श्रेणी मजिस्टेट के न्यायालय से निचले स्तर का कोई न्यायालय इस अधिनियम के अधीन किसी अपराध का विचारण नहीं करेगी.

परिशिष्ट -IV

मौसम चेतावनी - तूफान चेतावनी

1 **मौसम चेतावनी संदेश :** जब कभी तूफान / झंझावात या भारी वर्षा होने की संभावना हो, तो मौसम विज्ञान विभाग, भारत सरकार के पास चेतावनी की सूचना तार, फैक्स और ईमेल द्वारा भी भेजे जाने के लिए साधन उपलब्ध है. परिस्थितियों,जिसके अंतर्गत चेतावनी जारी की जाती है, के विवरण निम्न प्रकार है :-

क) वर्षा की मात्रा, जो खतरनाक मानी जाती है. – 24 घंटों में 5 सें मी. या इससे अधिक

ख) खतरनाक माने जाने वाला हवा का वेग – 65 कि.मी. प्र.घं. या इससे अधिक

ग) चेतावनी दी जाने की अवधि – पूरे वर्ष के दौरान.

1.1 **मौसम विज्ञान विभागीय बुलेटिन में तूफान के संबंध में प्रयुक्त शब्दावली :**

क) तूफान :

उत्पात के प्रकार	संबद्ध वायुवेग	
	नॉट्स	कि.मी.प्र.घं.
कम दाब वाले क्षेत्र	17 से कम	30
दबाव	17-27	30-50
भारी दबाव	28-33	50-64
चक्रवाती तूफान	34-47	65-90
तेज चक्रवाती तूफान	48-63	90-120
अत्यंत तेज चक्रवाती	64-119	120-220
अत्यधिक (सुपर) चक्रवाती तूफान	> 120	> 220
	(1 नॉट = 1.85 कि.मी.प्र.घं.)	

ख) वृष्टिपात की मात्रा :

<u>वर्षा की मात्रा (सें.मी. में)- विवरण</u>

1 से कम	हल्की वर्षा
1 से 3	कम वर्षा
4 to 6	थोड़ी भारी वर्षा
7 to 12	भारी वर्षा
13 और इससे अधिक	अत्यधिक भारी वर्षा

ग) स्थानीय वितरण : ऐसा क्षेत्र, जहां प्रतिभासी वर्षा होने की संभावना हो :

पृथक्कृत स्थान (एक या दो स्थानों पर)	विचाराधीन कुल क्षेत्र का 25% या इससे कम
कुछ स्थानों में (छिट-पुट)	कुल क्षेत्र के 25% और 50% के बीच में क्षेत्र
कई स्थानों में (थोड़ा फैला हुआ)	कुल क्षेत्र के 50% और 75% के बीच में
अधिकतर स्थानों में (काफी फैला हुआ)	कुल क्षेत्र का 75% से अधिक.

1.2 **सामान्य मौसम चेतावनी :** मौसम विज्ञान विभाग द्वारा संदेश जारी करना.

क) पूरे दक्षिण मध्य रेलवे के क्षेत्राधिकार को अनुलग्नक "ख" में दिए गए आरेख के अनुसार 7 जोनों में विभाजित किया गया है. इन क्षेत्रों और जिस रेल पदाधिकारी को यह संदेश भेजना है तथा जिस मौस विभाग के कार्यालय द्वारा, मौसम चेतावनी संदेश जारी किया जाना है, उनकी सूची परिशिष्ट "क" में दी गई है.

ख) मौसम चेतावनी तारों (टेलीग्रामों) को “XXW” (मौसम चेतावनी) या “000” (मौसम तत्काल) के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा. इन तारों (टेलीग्रामों) को सामान्यत: भा.सं.नि.लि.(BSNL) कार्यालय द्वारा सीधे केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय/सिकंदराबाद और संबंधित मंडल नियंत्रण कार्यालय को भेजा जाएगा. फोन पर तारों की प्राप्ति के लिए स्थानीय भारतीय संचार निगम लिमिटेड प्राधिकारियों के साथ संपर्क बनाये रखा जाएगा ताकि संदेशों की वास्तविक सुपुर्दगी में मार्गस्थ विलंब होने से बचा जा सके.

ग) आंध्र प्रदेश राज्य के लिए हैदराबाद, कर्नाटक राज्य के लिए बेंगलुरु तथा महाराष्ट्र राज्य के लिए मुंबई में राज्य मौसम विज्ञान केंद्र कार्य करता है. इसके अलावा विशाखापट्टणम में भी चक्रवाती चेतावनी केंद्र संस्थापित किया गया है. मौसम चेतावनी संदेश निम्न से भेजे जाएंगे:

(i) ज़ोन I के लिए क्षेत्रीय मौसम विज्ञान केंद्र, कोलाबा, मुंबई.
(ii) ज़ोन II, III और IV के लिए राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, हैदराबाद एयर पोर्ट, हैदराबाद.
(iii) ज़ोन V और VI के लिए तूफान चेतावनी केंद्र, आंध्र विश्वविद्यालय, विशाखापट्टणम.
(iv) ज़ोन VII के लिए राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, एच ए एल, एयर पोर्ट, बेंगलुरु.

घ) बंगाल की खाड़ी से उत्पन्न दबाव और चक्रवाती तूफानों तथा आंध्र प्रदेश के तटवर्ती क्षेत्र में समुद्र में तूफान होने की संभावना से संबंधित मौसम प्रतिकूल चेतावनी तारों को चक्रवाती चेतावनी केंद्र (साइक्लोन वार्निंग सेंटर) विशाखापट्टणम से जारी किया जाएगा.

च) सामान्यतः लंबी दूरी टेलीफोन का उपयोग नहीं किया जाएगा, किंतु विशेष अवसरों पर इस प्रकार की संचार पद्धति का उपयोग अपने विवेक से पूर्वानुमानकर्ता अधिकारी द्वारा किया जाएगा.

1.3 **रेलवे में संदेशों का व्यापक प्रचार :** नियंत्रण कार्यालय में मौसम / तूफान संबंधी चेतावनी तार प्राप्त होने पर निम्नलिखित कार्रवाई की जाए.

क) केंद्रीय नियंत्रण, रेल निलयम, सिकंदराबाद - 500 071. मुख्य नियंत्रक, सभी नियंत्रणों (कंट्रोलों) अर्थात् इंजीनियरी नियंत्रण, कर्षण पावर नियंत्रण, कर्षण लोको नियंत्रण, पॉवर (डीज़ल) नियंत्रण, सुरक्षा नियंत्रण, वाणिज्यिक नियंत्रण, विद्युत नियंत्रण, टेस्ट रूम तथा संबंधित मंडल नियंत्रण कार्यालयों को संदेश की प्रति भेजेंगे. इन नियंत्रणों की यह जिम्मेदारी होगी कि वे अपने-अपने विभागों के अधिकारियों, पर्यवेक्षकों तथा सर्वसंबंधितों को यह सूचित करें कि वे किसी भी प्रकार की संभावित घटनाओं से निपटने हेतु आवश्यक कदम उठाने के लिए तैयार रहें. वे उन व्यक्तियों के नाम और पदनाम जिनको संदेश दोहराया गया है तारीख व समय सहित दर्ज करें.

वे, मंडल नियंत्रण के साथ यह भी जाँच करें कि उनके द्वारा प्राप्त किए गए इस प्रकार के मौसम / तूफानी चेतावनी तार, संबंधित मंडलों के मंडलीय मुख्य नियंत्रकों द्वारा भी प्राप्त किए गए हैं, ताकि इससे किसी भी प्रकार की भूल-चूक को तत्स्थान ही ठीक किया जा सकें.

ख) मंडल नियंत्रण कार्यालय द्वारा कार्रवाई : मुख्य नियंत्रक, सभी नियंत्रणों अर्थात् इंजीनियरी नियंत्रण, कर्षण पॉवर नियंत्रण, कर्षण लोको नियंत्रण, पॉवर (डीज़ल) नियंत्रण, सुरक्षा नियंत्रण, वाणिज्य नियंत्रण, विद्युत नियंत्रण तथा टेस्ट रूम को संदेश की प्रति भेजेगा. इन नियंत्रणों की यह जिम्मेदारी होगी कि वे अपने-अपने विभागों के अधिकारियों, पर्यवेक्षकों तथा सर्वसंबंधितों को यह सूचित करें कि वे किसी भी प्रकार की संभावित घटनाओं से निपटने हेतु आवश्यक कदम उठाने के लिए तैयार रहें. वे उन व्यक्तियों के नाम और पदनाम, जिन्हें संदेश दोहराया गया है, तारीख व समय सहित दर्ज करें.

सेक्शन नियंत्रक, प्रभावित होने वाले संभाव्य सेक्शन के स्टेशन मास्टर को संदेश दोहराएगा और उन ड्यूटीरत स्टेशन मास्टरों के नाम दर्ज करेगा, जिनको संदेश दोहराया गया है.

नोट : ऐसे सेक्शनों के मामले में, जहां नियंत्रण की व्यवस्था नहीं है या जब कंट्रोल फोन में व्यवधान हो, मुख्य नियंत्रक या उनकी अनुपस्थिति में उप मुख्य नियंत्रक द्वारा उपर्युक्त पदाधिकारियों को एक "XXR" (तत्काल) तार जारी किया जाए.

मौसम विज्ञान विभाग से प्राप्त मौसम/तूफान चेतावनी तार में प्रस्तुत प्रस्तावना और विषयवस्तु को "XXR" तार की विषयवस्तु में शब्दशः दोहराया जाए और संदेश की विषयवस्तु नीचे बताए अनुसार स्पष्टतः लिखी जाए :

क्षेत्रीय मौसम विज्ञान केंद्र .... (यहां पर मौसम विज्ञान केंद्र का नाम लिखें) **XXW/000** (मौसम विज्ञान विभाग द्वारा प्रयुक्त श्रेणी (क्लास) लिखें) **तार का कूटीकरण ....** (मूल संदेश का कूट लिखें) **दिनांक ....** (मूल संदेश की तारीख) **...........पठित** (मौसम विज्ञान विभाग के तार) प्रस्तुत विषयवस्तु को शब्दशः दोहराएं).

संबंधित विभाग के प्रत्येक नियंत्रण में अर्थात् इंजीनियरी, विद्युत आदि में एक रजिस्टर का रख-रखाव किया जाए, जिसमें मौसम/तूफान चेतावनी तार की प्राप्ति और इस संबंध में की गई कार्रवाई का पूरा विवरण, चेतावनी तार की प्राप्ति की तारीख व समय, तार की पूरी विषय वस्तु, संबंधित पदाधिकारियों को प्रेषित टेलीफोन सूचना की तारीख व समय तथा ड्यूटीरत स्टेशन मास्टरों के आद्यक्षर,जिनको तार भेजा गया है, दर्शाया जाए.

ग) स्टेशन मास्टर द्वारा कार्रवाई :

कर्मचारियों को सूचना : सेक्शन नियंत्रक से मौसम/तूफानी चेतावनी सूचना प्राप्त होने पर, स्टेशन मास्टर, निम्नलिखित कार्रवाई करें :-

ऐसे स्टेशन का, जहाँ सहा.मंइंजी/सेइंजी.(कार्य)/सेइंजी.(रेलपथ), सेइंजी.(ऊपरी उपस्कर/पी एस आई) का मुख्यालय स्थित है, ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वे सेक्शन नियंत्रक से प्राप्त शाब्दिक तार की प्रति संबंधित पार्टियों को भेजने की व्यवस्था करें और इसकी अभिस्वीकृति प्राप्त करे. यदि सहा.मंइंजी/ सेइंजी.(कार्य)/सेइंजी.(रेलपथ), सेइंजी.(ऊपरी उपस्कर/पी एस आई) मुख्यालय से बाहर हों, तो स्टेशन मास्टर, इसकी सूचना ड्यूटीरत नियंत्रक को देगा, जो बाद में यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि उसने संदेश की विषयवस्तु को इंजीनियरी और स्टेशन के कर्षण वितरण अधिकारी को शब्दश: संसूचित किया है.

प्राप्त करने की तारीख व समय	संदेश की पूरी विषयवस्तु	पदाधिकारियों के नाम/ पदनाम जिनको संदेश दोहराया गया है	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	मौसम की वास्तविक स्थिति

संदेश की कार्यालय प्रति, जिसपर नाम, पदनाम, समय और तारीख सहित पावती दी गई है, को भी रजिस्टर में चिपकाया जाए.

घ) तूफान और तेज आंधी के दौरान गाड़ियों के नियंत्रण के संबंध में स्टेशन मास्टर, लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड द्वारा किए **जाने वाले पूर्वोपाय :**

i. जब तूफान, आंधी या तेज़ आंधी का पूर्वानुमान करते हुए चेतावनी संदेश, मौसम विज्ञान विभाग से प्राप्त किया जाता हो और/या यह समुचित शंका हो कि अचानक तेज आंधी आने वाली है, जो यात्री, गाड़ियां आदि के लिए असुरक्षित है, तो स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के परामर्श से गाड़ी को नियमित करेगा और अपने स्टेशन में आने वाली गाड़ी को लाइन क्लियर तब तक नहीं देगा, जब तक कि आंधी मंद नहीं पड़ जाती हो और वह, गाड़ियों के संचलन के लिए सुरक्षित समझता हो.

ii. गाड़ी के चलते समय यदि गाड़ी तूफान,आंधी या तेज आंधी में फंस जाने पर , जो लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट की राय में गाड़ी की संरक्षा को खतरा होने की संभावना हो, वह अपनी गाड़ी की गति को तत्काल नियंत्रित करेगा और सबसे पहले सुविधाजनक स्थान पर गाड़ी को रोकेगा तथा जहाँ तक संभव हो, तेज घुमावों, ऊँचे तटबंधों तथा पुलों (इससे संबद्ध पहुँच मार्गों को शामिल कर) जैसे स्थानों पर गाड़ी को न रोकने के लिए सावधानी बरतेगा. गति को नियंत्रित करने और गाड़ी को रोकने के लिए लोको पायलट, अपनी गाड़ी को सावधानी पूर्वक बिना झटके के रोकेगा. तूफान, आंधी और हवा के मंद पड़ने के बाद ही वह, गार्ड के साथ परामर्श करेगा तथा आगे बढ़ने के लिए सुरक्षित समझे जाने पर गाड़ी को पुन: आरंभ करेगा.

iii. गाड़ी का गार्ड और लोको पायलट/सहायक लोको पायलट, गाड़ी में यात्रा कर रहे रेल कर्मचारियों के समन्वय से यह देखने की कोशिश करें कि यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के अंदर निर्बाध रूप से हवा गुजरने के लिए डिब्बों के दरवाजें और खिडकियां खुली रखी जाती है.

च) सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा कार्रवाई : सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ, मौसम/तूफानी चेतावनी संदेश की प्राप्ति पर, मानसून पेट्रोलमैन/चौकीदार और गैंगमेट को और अधिक सतर्क रहने के लिए सूचित करेगा. उनको चाहिए कि वे अनुकूल/साफ मौसम में ही, जहां तक संभव हो, मानसून गश्त लगाना आरंभ करें और वह, मौसम/तूफान चेतावनी तार में निर्दिष्ट अवधि के आगे 48 घंटों तक या इसके आगे की अवधि के लिए भी सभी सुभेद्य स्थलों एवं पुलों पर अपेक्षा के अनुसार दिन-रात चौकीदार को भी तैनात करेगा.

सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ को चाहिए कि वे चेतावनी की अवधि के दौरान और 48 घंटों की अवधि के आगे, जहां तक संभव हो, ट्राली पर अपने सेक्शन का दौरा करें .

i. **मानसून गश्त लगाना :** आरंभ और समाप्ति : यदि स्थानीय परिस्थिति की मांग हो तो संबंधित सेक्शन का सेक्शन इंजीनियर, निर्धारित तारीखों के आगे भी गश्त लगाना आरंभ करें या यथावत निरंतर रात में भी गश्त जारी रखें और इसकी सूचना सर्वसंबंधित को दी जाए (भा.रे.रे.प.नि.,1999 का 1003).

ii. **सुभेद्य स्थल :** मानसून अवधि के दौरान प्रत्येक नामित स्थल पर चौबीसों घंटों एक चौकीदार को तैनात किया जाए (भा.रे.रे.प.नि., 1999 का 1014(3)).

संकेत बोर्ड —

केवल मानसून अवधि के दौरान ही अर्थात् सुभेद्य स्थलों के दोनों ओर, प्रत्येक दिशा में 400 मीटर की दूरी पर, संकेत बोर्ड लगाये जाएंगे. (सा.व.सहा.नियम, 1999 के परिशिष्ट IV की मद सं. 9.8).

iii. **मानसून आपाती रिज़र्व स्टॉक :** मानसून आपाती रिज़र्व स्टॉक अर्थात् रेत, बोल्डर और खाली सीमेंट बोरी आदि रखने के लिए स्थान और निर्धारित **मात्रा** परिशिष्ट "घ" में दी गई है. यह सुनिश्चित किया जाए कि मानसून के छा जाने से पहले सामग्री अपेक्षा के अनुसार उपलब्ध करायी जाती है.
उपर्युक्त मानसून रिज़र्व स्टॉक के अतिरिक्त निम्नलिखित सामग्री को दरारें और बह जाने जैसी किसी भी आपात स्थितियों से निपटने के लिए ले जाने हेतु तैयार रखी जाए.
रेणिगुंटा, कृष्णाकेनाल और काजीपेट में 10 बंद माल डिब्बे, प्रत्येक मालडिब्बे बोल्डर और रेत से भरे हों.
रेणिगुंटा, कृष्णाकेनाल और काजीपेट में 50नग के स्टील क्रिबों (विधिवत् सुरक्षित) सहित बी एफ आर पर 16.3मी और 13.4मीटर वाले प्रत्येक सेट का आर एच गर्डर.

छ) गैंगमेट द्वारा कार्रवाई : स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर गैंगमेट निम्नलिखित कार्रवाई करें:

i. अनुकूल मौसम में ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर गश्त लगाने और मध्यवर्ती गैंगमेट को सचेत करने के लिए गैंगमेट, अपने स्वविवेक से दो विश्वसनीय गैंगमेन को, उपस्कर सहित, तैनात करें.

ii. मानसून अवधि के दौरान मध्यवर्ती गैंगमेट, पेट्रोलमैन और चौकीदार को सचेत करने के लिए स्टेशन/ यार्ड गैंग का गैंगमेट, दो गैंगमेन को विपरीत दिशा में भेजें.

iii. मानसून का समय हो या अनुकूल मौसम हो, इस अवधि के दौरान भारी वर्षा या तेज तूफान हों, तो गैंगमेट और गैंगमेन, भा.रे.रे.नि. के पैरा 1001 (3), (7) और पैरा 1002 में निर्दिष्ट अनुदेशों के अनुसार गैंग पेट्रोल करेंगे.

ज) कर्षण पावर नियंत्रक द्वारा कार्रवाई : मंडल का कर्षण पॉवर नियंत्रक, प्रभावित होने की संभावना वाले सेक्शन के सर्वसंबंधित सहा.विइंजी., ऊपरी उपस्कर/पीएसआई डिपो प्रभारी को, किसी भी प्रकार की संभाव्य घटना से निपटने के लिए तैयार रहने हेतु आवश्यक पूर्वोपाय बरतने के लिए, कंट्रोल टेलीफोन पर मौसमी/तूफानी चेतावनी संदेश को शब्दश: तत्काल दोहरायेगा तथा इसके बाद मंडल मुख्यालय कार्यालय के संबंधित अधिकारियों को तार की विषयवस्तु परिपत्रित करेगा. कर्षण पॉवर नियंत्रक, स्थिति से निपटने के लिए शीघ्र और तुरंत कार्रवाई करने हेतु हमेशा तैयार रहेगा. वह स्थिति की मांग के अनुसार सहायता की मांग करने के लिए फील्ड पदाधिकारियों, मुख्यालय के अधिकारियों के साथ-साथ आस पास के मंडलों से भी लगातार संपर्क बनाये रखेगा .

i) सविइंजी. अपने संबंधित मुख्यालय में ही रहेगा. तूफान के कारण ऊपरी उपस्करों/पीएसआई संस्थापनाओं को पहुँची क्षति के आधार पर आगे कार्यों का मार्गदर्शन वरि.मंविइंजी/क.वि. द्वारा किया जाएगा.

ii) कर्षण वितरण शाखा के सभी वरिष्ठ पर्यवेक्षकों और अधिकारियों को चाहिए कि वे अपने गतिविधियों के बारे में कर्षण पॉवर नियंत्रक को भी सूचित करें. ये अनुदेश अन्य प्रमुख कर्मचारियों के लिए भी लागू होंगे.

झ) ऊपरी उपस्कर/पीएसआई डिपो के प्रभारी द्वारा कार्रवाई : ऊपरी उपस्कर/पीएसआई डिपो के प्रभारी, मौसम/तूफान चेतावनी की प्राप्ति पर, किसी भी प्रकार की आपात स्थिति से निपटने के लिए तैयार रहेगा और वह आपात कर्मचारियों को सचेत रहने और मुख्यालय में मौजूद होने की व्यवस्था करेगा. वे अल्प सूचना पर जाने के लिए तैयार रहेंगे.

ब्रेक डाउन यान अर्थात् टॉवर कॉर, वायरिंग ट्रैन, लारियों तथा सभी ब्रेक डाउन औज़ारों, शैकलों और सीढ़ियों, जनरेटर सेंटों, सुवाह्य फ्लड लाइटों आदि को किसी भी समय जाने के लिए तैयार रखा जाएगा.

कंडक्टरों, इन्सुलेटरों और फिटिंगों जैसे ऊपरी उपस्कर सामग्री भी तैयार रखी जाएगी.

i) मंडल का विद्युत सामान्य सेवा स्कंध, निम्न को तैयार रखना सुनिश्चित करेगा :

क) उपलब्ध डी जी सेट को 24 घंटों चलाने के लिए पर्याप्त मात्रा में ईंधन स्टॉक.

ख) प्रत्येक डिपो में कार्यचालन स्थिति में कम से कम 2 सुवाह्य डी जी सेट.

ग) विद्युत और सिगवदूसं. कर्मचारियों की अपेक्षाओं को शामिल कर चार नग सुवाह्य वर्षासह टेंट.

घ) कार्यस्थल पर ऑपरेटरों सहित डीजी सेट उपलब्ध कराने वाले ठेकेदारों की सूची तथा उनके टेलीफोन नंबर और अल्प सूचना पर तैनाती की व्यवस्था.

च) मुख्य नियंत्रक, विजयवाडा मंडल, द.म.रेलवे, विजयवाडा और मुख्य नियंत्रक, केंद्रीय नियंत्रण, रेल निलयम, सिकंदराबाद-500071 ऐसे दो नामित अधिकारी है, जिनको तूफान चेतावनी केंद्र, विशाखापट्टणम द्वारा उपर्युक्त चेतावनी जारी की जाती हैं.

1.4 बाढ़ की चेतावनी :

बाढ़ की चेतावनी संकेतक : परीक्षण तौर पर कुच पुलों पर बाढ़ चेतावनी उपकरण संस्थापित किए गए हैं. दो प्रकार के उपकरण संस्थापित किए गए हैं जो निम्नानुसार हैं :

क) जीएसएम आधारित उपकरण :

i. जैसे ही बाढ़ का पानी खतरे के निशान तक पहुंचता है, यह उपकरण स्टेशन मास्टर के कमरे में रखे गए सेलफोन पर एसएमएस चेतावनी संदेश भेजता है और पुल के आरंभिक स्थल पर संस्थापित सिगनल को "आन" स्थिति में लाता है.

ii. आनेवाली गाड़ी का लोको पायलट "आन" स्थिति पर सिगनल के निकट गाड़ी रोके. उस स्थान पर तैनात संबंधित सेइंजी/कइंजी/रेप से क्लियरेंस प्राप्त करने के बाद ही वह गाड़ी आरंभ करे.

ख) वीएचएफ आधारित उपकरण :

i. जैसे ही बाढ़ का पानी खतरे के निशान तक पहुंचता है उपकरण स्टेशन मास्टर के कमरे में दृश्य श्रव्य संकेत (बीप ध्वनि देते हुए) भेजेगा तथा पुल के आरंभिक स्थल पर संस्थापित सिगनल को "आन" स्थिति में लाएगा.

ii. आनेवाली गाड़ी का लोको पायलट/सहायक लोको पायलट "आन" स्थिति पर सिगनल के निकट गाड़ी रोके. उस स्थान पर तैनात संबंधित सेइंजी/कइंजी/रेप से क्लियरेंस प्राप्त करने के बाद ही वह गाड़ी आरंभ करे.

ग) स्टेशन मास्टर और संबंधित कर्मचारी निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे :

जैसे ही स्टेशन मास्टर बाढ़ चेतावनी उपकरण से संदेस प्राप्त करता है वह आनेवाली गाड़ी को तत्काल रोकेगा और निकटवर्ती स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा तथा सतर्कता उपाय करने के लिए कइंजी/सेइंजी/वसेइंजी/रेलपथ को सूचित करेगा जब तक कि वह गाड़ियों के सुरक्षित गुजरने के लिए कइंजी/सेइंजी/वसेइंजी/रेलपथ से क्लियरेंस प्राप्त न करता हो.

घ) जैसे ही सेइंजी/कइंजी रेलपथ संदेश प्राप्त करता है वह तत्काल उस स्थल पर जाएगा और स्थिति का जायज़ा लेगा तथा यातायात को नियमित करेगा. बाढ़ का पानी घटने तक वह अस्थायी चौकीदार को तैनात करेगा. वह बाढ़ की स्थिति और क्या गाड़ी संचलन हो सकता है या नहीं के संबंध में निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा.

1.5 रेलवे को प्रभावित करने वाले जलाशयों के कारण पटरियों और पुलों को खतरा :

जैसे ही रेलवे को प्रभावित करने वाले जलाशयों के खतरे के बारे में राज्य सरकार के पदाधिकारियों, अर्थात् ग्राम सेवक, ग्राम सहायक, पंचायत सचिव/सहायक पंचायत सचिव या किसी अन्य सामान्य जनता द्वारा स्टेशन मास्टर और अन्य रेलवे पदाधिकारियों को सूचना प्राप्त होती है, निम्नलिखित कार्रवाई की जाए :

क) रेलवे को प्रभावित करने वाले जलाशयों के कारण पटरियों या पुलों का खतरे के संबंध में सूचना प्राप्त करने पर स्टेशन मास्टर तत्काल आनेवाली गाड़ी को रोकेगा और संबंधित सेइंजी/कइंजी/रेलपथ तथा निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई के लिए सूचित करेगा.

ख) सेक्शन का प्रभारी कइंजी/सेइंजी/रेलपथ तत्काल उस स्थल पर जाएगा और स्थिति का जायज़ा लेगा तथा यातायात को नियमित करेगा. बाढ़ का पानी घटने तक वह अस्थायी चौकीदार को तैनात करेगा. वह बाढ़ की स्थिति और क्या गाड़ी संचलन हो सकता है या नहीं के संबंध में निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा.

1.6 पूर्वीतट क्षेत्र में चक्रवाती तूफ़ान से जोखिम ग्रस्त होने के मामले में की जानेवाली कार्रवाई : संदेश की प्राप्ति और प्रेषण :

(क) जब आंध्र प्रदेश के तटवर्ती क्षेत्र को प्रभावित करने वाले तूफ़ान सागर में स्थिर हो, तो तूफ़ान चेतावनी केंद्र, विशाखापट्टणम बंगाल की खाड़ी में ऊपन्न दबाव, चक्रवाती तूफ़ानों से संबंधित प्रतिकूल मौसम चेतावनी संदेश जारी करेगा.

(ख) तूफ़ान की चेतावनी दो स्तरों में जारी की जाएगी. प्रथम चेतावनी तभी जारी की जाएगी, जब चक्रवाती तूफ़ान, तटवर्ती क्षेत्र से उतनी ही दूरी पर स्थिर हो कि उससे आगामी 48 घंटों में तटवर्ती क्षेत्र में खराब मौसम उत्पन्न होने की आशंका है.

(ग) इसके अनुवर्तन में दूसरे स्तर के चेतावनी संदेश (तूफ़ान चेतावनी) तभी जारी किया जाएगा, जब तटवर्ती क्षेत्र वास्तविक रूप से तूफ़ान की जोखिमग्रस्त है.

(घ) इसके बाद,तटवर्ती क्षेत्र में खतरे की स्थिति पार करने तक तूफ़ान चेतावनी केंद्र द्वारा तूफ़ान की अद्यतन स्थिति के बारे में संदेश जारी किए जाते हैं.

(च) तूफ़ान चेतावनी केंद्र द्वारा जारी मौसम बुलेटिनों को आकाशवाणी (एआईआर) स्टेशनों से रूटीन प्रकार के रूप में प्रतिदिन प्रसारित किया जाएगा. तूफ़ान की स्थिति में विशेष मौसम बूलेटिन, अनिश्चित समय अंतरालों में भी बार-बार प्रसारित किए जाते है.

1.6.1 दबाव/चक्रवाती तूफ़ान के बारे में प्रथम स्तर का चेतावनी संदेश की प्राप्ति पर .:

क) मुख्य नियंत्रक, केंद्रीय नियंत्रण, रेल निलयम, सिकंदराबाद को चाहिए कि वे सचेत रहें और पैरा 1.3(क) में निर्दिष्ट अनुसार तत्काल कार्रवाई करें. उनको चाहिए कि वे सिकंदराबाद मंडल/सिकंदराबाद और गुंतकल मंडल/गुंतकल के मुख्य नियंत्रक को, तूफ़ान उनके मंडलों पर से होकर पार करने की आंशका होने के मामले में, तूफ़ान चेतावनी की सूचना देकर उनको सचेत करें.

ख) मुख्य नियंत्रक, विजयवाडा को चाहिए कि वे सचेत रहें और पैरा 1.3(ख) में निर्दिष्ट अनुसार तत्काल कार्रवाई करें.

ग) विजयवाडा मंडल के निम्नलिखित इंजीनियरी अधिकारी नीचे बताए गए स्टेशनों में उपलब्ध रहेंगे:
मु.सा.इंजी.(परिस्थिति की गंभीरता के अनुरूप अपने विवेक के अनुसार विजयवाडा जाएंगे).

वरिष्ठ मंडल इंजीनियर(दक्षिण) / विजयवाडा	बिट्रगुंटा
वरिष्ठ मंडल इंजीनियर(मध्य) / विजयवाडा	बापट्ला
मंडल इंजीनियर/E/विजयवाडा	भीमवरम
वरिष्ठ मंडल इंजीनियर(उत्तर) / विजयवाडा	सामलकोट
वरिष्ठ मंडल इंजीनियर(समन्वयन)गुंटूर	गुंटूर

घ) सहा.मंइंजी., अपने संबंधित मुख्यालयों में रहेंगे. जब तूफ़ान का प्रभाव हो, तो वे अपने स्वविवेकानुसार आगे का कार्य करेंगे, जो स्थिति की आवश्यकताओं पर निर्भर करता है और उनको मु.सा.इंजी. द्वारा इस संबंध में मार्गदर्शन किया जाएगा, जो विजयवाडा या सिकंदराबाद से वमंइंजी./समन्वयन/विजयवाडा के माध्यम से किए जाने वाले कार्यों के बारे में दिशा-निर्देश देंगे.

च) जब भू-लाइन संचार व्यवस्था में व्यवधान हो, तो सर्वसंबंधित को चेतावनी भेजने के लिए, माइक्रोनेटवर्क पर उपलब्ध सुविधा और वायरलेस ट्रांसमिशन का उपयोग किया जाएगा. तूफानी संदेश के निपटान के लिए परम अग्रता दी जाए.

1.6.2 तूफान के संबंध में द्वितीय स्तर की चेतावनी प्राप्त करने के तत्काल बाद निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए :

क) मुख्य नियंत्रक, विजयवाडा, आगे के बुलेटिनों को प्राप्त करने के लिए आकाशवाणी, विजयवाडा और मौसम विज्ञान विभाग, विशाखपट्टणम के साथ संपर्क बनाया रखेगा और इन बुलेटिनों को सर्वसंबंधित को भेजेगा. मौसम विज्ञान विभाग द्वारा आकाशवाणी से प्राप्त मौसम बुलेटिन (घंटेवार अंतरालों में) तथा आकस्मिक/अप्रत्याशित परिवर्तनों, जैसे ही इसे रेडियो स्टेशन को सूचित किया जाता है, को प्रसारित करने के लिए व्यवस्था की जाएगी. इस प्रयोजन के लिए, विजयवाडा के मुख्य नियंत्रक, नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध ट्रांसमिटर, रेडियो सेट पर बुलेटिनों को सुनेंगे और सर्वसंबंधित को तूफान चेतावनी की सूचना देंगे.

ख) मंडल रेल प्रबंधक/विजयवाडा, वरिष्ठ यातायात अधिकारी और वरिष्ठ इंजीनियरी अधिकारी को तैनात करेगा, जो सभी अन्य शाखाओं और स्थानीय सिविल प्राधिकारियों के साथ समन्वयन करेगा. उक्त अधिकारी, स्थानीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए तूफान द्वारा प्रभावित होने वाले संभाव्य क्षेत्रों में गाड़ी सेवाओं के नियमन/मार्गविपथन/रद्दकरण के लिए जिम्मेदार होंगे .

ग) तेज तूफान की आशंका में यह सूचित किया जाए कि सभी थ्रू रनिंग गाड़ी सेवाओं को रद्द किया जाता है और सेक्शन में ऐसे उपयुक्त स्थलों पर गाड़ियों को नियमित करें जहां खानपान व्यवस्था हो और किसी भी परिस्थिति में यात्री गाड़ियों को असहाय छोड़ दिए जाने की अनुमति न दी जाए. मंडल रेल प्रबंधक, इस संबंध में मॉनिटरी करने के लिए वरिष्ठ वाणिज्य अधिकारी को तैनात करेगा.

i) ऐसे जिलों के मामले में, जो तूफान ग्रस्त नहीं हैं, कोई खतरा नहीं संदेश (डि-वार्निंग) भेजे जाएंगे.

ii) मंडल के सहायक विद्युत इंजीनियर/कर्षण वितरण को चाहिए कि वे, सभी अन्य शाखाओं के साथ संपर्क बनाये रखने के लिए, कर्षण पॉवर नियंत्रक कक्ष में ही स्वयं रहें. उक्त अधिकारी, स्थिति के अनुसार तुरंत कार्रवाई करने के लिए जिम्मेदार होंगे.

गाड़ियों का नियंत्रण - जब संचार व्यवस्था में व्यवधान हो, तो स्टेशन मास्टर पैरा 1.3(घ) में बताए अनुसार तत् समान कार्रवाई करेंगे.

1.7 तूफान के कारण गाड़ियों के रुक जाने के मामले में की जाने वाली कार्रवाई-(सामान्य):

क) मंडल रेल प्रबंधक द्वारा नामित वरिष्ठ यातायात पदाधिकारी

i) विजयवाडा प्लैटफार्म पर जनसंबोधन प्रणाली सहित एक पूछताछ कार्यालय खोला जाए, जहाँ पर खड़ी असहाय गाड़ियों, राहत कार्यों और यानांतरण की व्यवस्था, फुड पैकटों की सप्लाई आदि से संबंधित सूचना रिले किया जाता है. मंडल रेल प्रबंधक, इस प्रयोजन के लिए एक वाणिज्य अधिकारी को तैनात करेगा .

ii) वह उन रेलवे स्टेशनों पर चिकित्सा अधिकारी/कर्मचारियों को तैनात करने की व्यवसथा करेगा, जहाँ पर गाड़ियां अशक्त हों और जहाँ पर सुविधाएं उपलब्ध हों. बाहरी स्टेशन या अन्य स्थानों पर वह, जिला कलेक्टर या स्थानीय विशेष पुलिस अधिकारी की सहायता लेगा, जो आवश्यक व्यवस्था करेगाा.

iii) जहां पर रेलपथ की मरम्मत के लिए अधिक समय लगने की संभावना हो, वहां पर वह सड़क परिवहन निगम (आर टी सी) के साथ परामर्श कर असहाय छोड़े गए यात्रियों को शीघ्र परिवहन के लिए योजना बनायेगा. इस प्रयोजन के लिए मंडल रेल प्रबंधक, एक वाणिज्य अधिकारी को तैनात करेगा.

ख) स्टेशन मास्टर द्वारा कार्रवाई

i) प्रभारी स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन में गाड़ियों के रुक जाने से संबंधित सूचना, इस क्षेत्र के तहसीलदार, राजस्व मंडल अधिकारी या उप-कलेक्टर और कलेक्टर को देगा.

ii) स्टेशन मास्टर, असहाय यात्रियों को पर्याप्त मात्रा में शुद्ध पीने के पानी सहित नींबू चावल (लेमन राइस) तथा दही चावल और बच्चों को बिस्कुट, दूध आदि की व्यवस्था करने हेतु स्थानीय राजस्व प्राधिकारियों की सहायता लेगा. वाणिज्य कर्मचारी को चाहिए कि वे आहार की सप्लाई आदि की व्यवस्था करें.

तूफान से पूर्व और तूफान के बाद की अवधि के दौरान लिए जाने वाले पूर्वोपायों के बारे में कर्मचारियों को दी जाने वाली सूचना अनुलग्नक "सी" में दी गई है.

अनुलग्नक-"क"

दक्षिण मध्य रेलवे के जोनों की सूची, प्रत्येक ज़ोन के अंतर्गत आने वाले ऐसे क्षेत्रों सहित, जिनके लिए चेतावनी संदेश जारी किए जाते है

क्रं. सं.	ज़ोन	राज्य एवं जिला	रेलवे सेक्शन	अधिकारी का डाक पता जिसे चेतावनी संदेश भेजा जाना है	टेलीफोन नंबर एवं ईमेल पता	क्षेत्रीय मौसम विज्ञान केंद्र, जहाँ से चेतावनी की जाती हैं
1	I	**महाराष्ट्र राज्य** **नासिक, औरंगाबाद, परभणी, नांदेड और मराठवाडा क्षेत्र का उस्मानाबाद जिला**	मनमाड-बासर, मुदखेड-आदिलाबाद परभणी-परली वैजनाथ पूर्णा-अकोला-खण्डवा	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, नांदेड मंडल, द.म.रेलवे, नांदेड,महाराष्ट्र	**02462 – 261729** **drmned@scr.railnet.gov.in**	क्षेत्रीय मौसम विज्ञान केंद्र, कोलाबा, मुंबई - 400005 टेलीफोन नंबर. 022-8393473, 8394105, 26823009
		विदर्भा क्षेत्र का अकोला **मध्य प्रदेश राज्य** **खंडवा जिला**	कमालनगर - परली वैजनाथ	मुख्य नियंत्रक, नियंत्रण कार्यालय, सिकंदराबाद मंडल, संचालन भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद-500 071 मुख्य नियंत्रक, नियंत्रण कार्यालय, हैदराबाद मंडल, हैदराबाद भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद- 500 071 आंध्र प्रदेश	**040 - 27823156** **drmsc.railnet.gov.in** **040 - 27823905**	

2	II	**आंध्र प्रदेश** **उत्तर तेलंगाना क्षेत्र के आदिलाबाद, करीमनगर, निजामाबाद, वरंगल और मेदक जिले**	काजीपेट-बल्हारशाह, काजीपेट-डोर्नकल, आलेर-काजीपेट, सदाशिवपेट रोड-जहीराबाद, मानिकगढ़-गढ़चंदूर, पेद्दपल्ली-करीमनगर	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, सिकंदराबाद मंडल, संचालन भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-27823156** **drmsc.railnet.gov.in**	राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, हैदराबाद एयर पोर्ट, हैदराबाद-500 019 टेलीफोन नंबर. 040-27908506 27904950

			मसाईपेट-बासर	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, हैदराबाद मंडल, हैदराबाद भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-278223905 drmhyb@scr. railnet.gov.in**	

3	III	**आंध्र प्रदेश** **दक्षिण तेलंगाना के खम्मम, नलगोंडा, हैदराबाद और महबूबनगर जिले**	डोर्नकल-मधिरा डोर्नकल-भद्राचलम रोड, भद्राचलम रोड-मनुगुरु कारेपल्ली-सिंगरेनी कॉलरीस सिकंदराबाद-आलेर बेगमपेट-हैदराबाद सिकंदराबाद-नवंदगी विकाराबाद-सदाशिवपेट रोड	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, सिकंदराबाद मंडल, संचालन भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-27823156 drmsc.railnet. gov.in**	राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, हैदराबाद एयर पोर्ट, हैदराबाद-500 019 टेलीफोन नंबर. 040-27908506 27904950
			सिकंदराबाद-मसाईपेट, सिकंदराबाद-कर्नूल टाऊन	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, हैदराबाद मंडल, हैदराबाद भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-278223905 drmhyb@scr. railnet.gov.in**	

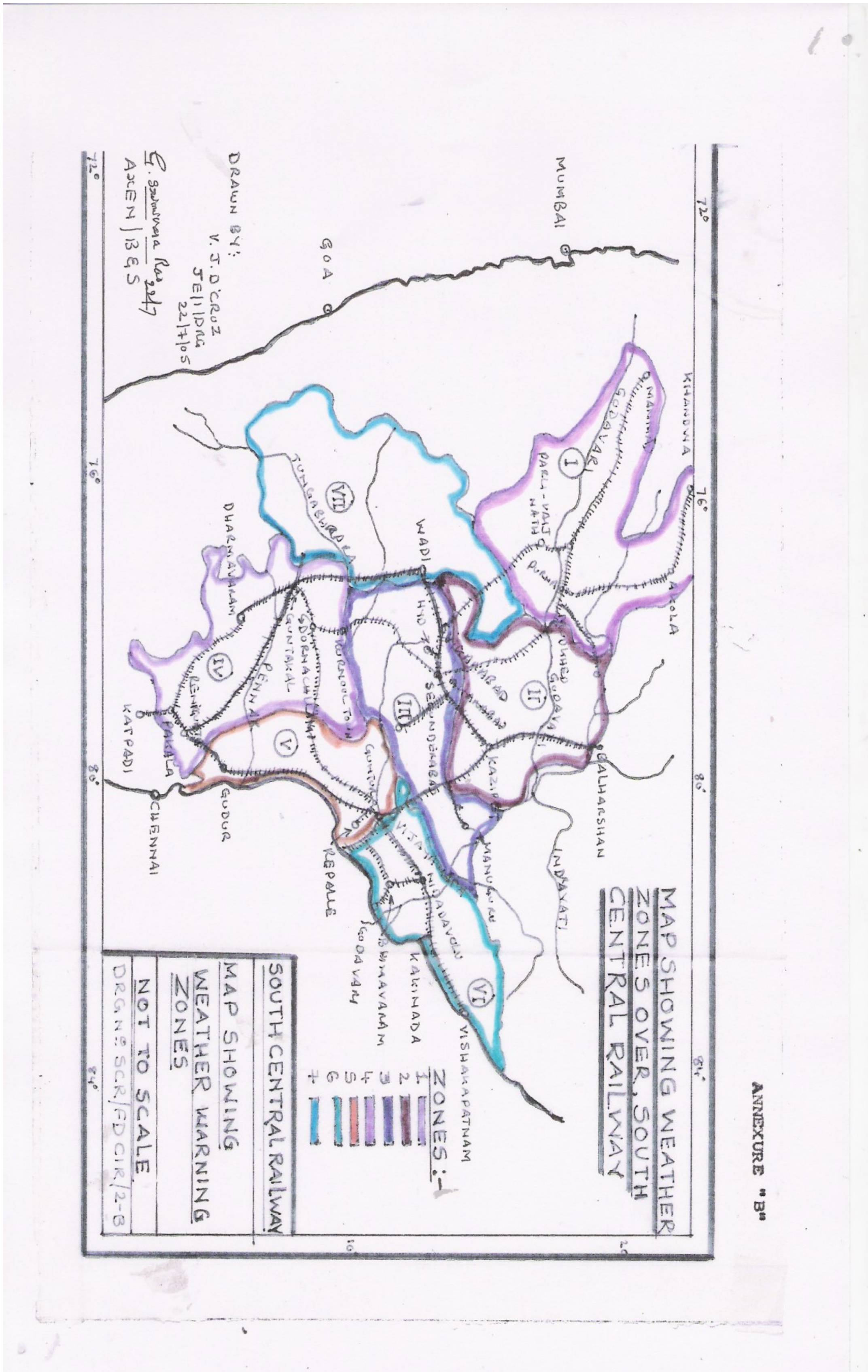
4	IV	**<u>आंध्र प्रदेश</u>** **रायलसीमा क्षेत्र के कर्नूल, अनंतपुर, कडपा और चित्तूर जिले**	गुंतकल-मंत्रालयम रोड, गुंतकल-रेणिगुंटा, रेणिगुंटा-वेंकटगिरी, गुंतकल-धर्मावरम, धर्मावरम-पाकाला, पाकाला-काटपाडी, पाकाला-रेणिगुंटा, गुंतकल-बेविनहालु, गुंतकल-द्रोणाचलम, द्रोणाचलम-नंद्याल	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, गुंतकल मंडल, द.म.रेलवे, गुंतकल - 515801 आंध्र प्रदेश	**08552-227882** **drmgtl@scr. railnet.gov.in**	राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, हैदराबाद एयर पोर्ट, हैदराबाद-500 019 टेलीफोन नंबर. 040-27908506 27904950
			कर्नूल टाउन-द्रोणाचलम, पेंडेकल्लु-गुत्ती, गुंतकल-कल्लूरु. (मी.ला.)	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, हैदराबाद मंडल, हैदराबाद भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-278223905** **drmhyb@scr. railnet.gov.in**	

5	V	**<u>आंध्र प्रदेश राज्य</u>** दक्षिण तटीय आंध्र के गुंटूर, प्रकाशम और नेल्लूर जिले	विजयवाडा-गूडूर	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, विजयवाडा मंडल, द.म.रेलवे, विजयवाडा - 520 001 आंध्र प्रदेश	**0866-2578860** **drmbza@scr. railnet.gov.in**	प्रभारी मौसम विज्ञानी, तूफान चेतावनी केंद्र, आन्ध्र विश्व विद्यालय कैंपस, विशाखपट्टणम - 530 003 टेलीफोन नंबर 0891-2543034, 2543036

		नलगोंडा और कर्नूल जिले	मिर्यालगुडा-नडिकुडि, गुंटूर-दोनकोंडा, गुंटूर-तेनाली, तेनाली-रेपल्ले, कृष्णाकेनाल-गुंटूर (कृष्णा केनाल को छोडक़र) दोनकोंडा-नंद्याल पगिडिपल्ली-नलगोंडा-मिर्यालगुडा (पगिडिपल्ली को छोडक़र) गुंटूर-माचेर्ला	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, गुंटूर मंडल, द.म.रेलवे, गुंटूर, आंध्र प्रदेश	**08663-2234152 drmgnt@scr. railnet.gov.in**	
		नेल्लूर जिला	गूडूर-वेंकटगिरी	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, गुंतकल मंडल, द.म.रेलवे, गुंतकल-515801, आंध्र प्रदेश	**08552-246351, 246427 drmgtl@scr. railnet.gov.in**	
6	VI	**<u>आंध्र प्रदेश राज्य</u> उत्रर तटीय आंध्र क्षेत्र के विशाखपट्टणम, पूर्वी गोदावरी पश्चिम गोदावरी और कृष्णा जिले**	विजयवाडा-वाल्टेर, सामलकोट-काकिनाडा पोर्ट, विजयवाडा-गुडिवाडा, गुडिवाडा-मचिलीपट्टणम, गुडिवाडा-भीमवरम, भीमवरम-नरसापुर, भीमवरम-निडदवोलु, काकिनाडा टाउन जं.-कोटिपल्ली	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, विजयवाडा मंडल, द.म.रेलवे, विजयवाडा - 520 001 आंध्र प्रदेश	**0866-2578860 drmbza@scr. railnet.gov.in**	मौसम विज्ञान प्रभारी, तूफान चेतावनी केंद्र, आंध्र विश्व विद्यालय कैंपस, विशाखपट्टणम -530 003 टेलीफोन नंबर 0891-2543034, 2543036

			मधिरा-विजयवाडा, मोटुमारी-जग्गय्यापेट	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, सिकंदराबाद मंडल, संचालन भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-27823156 drmsc.railnet. gov.in**	राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, हैदराबाद एयर पोर्ट, हैदराबाद-500 019 टेलीफोन नंबर. 040-27908506 27904950
7	VII	**<u>कर्नाटक राज्य</u>** रायचूर, बल्लारी, मोहम्मदाबाद, बीदर और गुलबर्गा	बल्लारी-बेविनहल्ली, मंत्रालयम रोड-वाडी	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, गुंतकल मंडल, द.म.रेलवे, गुंतकल-515801, आंध्र प्रदेश	**08552-227882 drmgtl@scr.railnet .gov.in**	राज्य मौसम विज्ञान केंद्र, एचएएल एयरपोर्ट, बेंगलूरु – 560017 टेलीफोन नंबर. 080-22211118, 22235675
			जहीराबाद-कमालनगर, नवंदगी-चित्तापुर, सुलेहल्ली-वाडी	मुख्य नियंत्रक, परिचालन शाखा, नियंत्रण कार्यालय, सिकंदराबाद मंडल, संचालन भवन, द.म.रेलवे, सिकंदराबाद - 500 071 आंध्र प्रदेश	**040-27823156 drmscr.railnet. gov.in**	
नोट : सभी चेतावनी संदेश मुख्य नियंत्रक, केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय, रेल निलयम, सिकंदराबाद को भेजी जाएं. **फोन नं.040-27820326**						

अनुलग्नक-"बी"


ANNEXURE "B"
MAP SHOWING WEATHER ZONES OVER SOUTH CENTRAL RAILWAY
ZONES :-
SOUTH CENTRAL RAILWAY
MAP SHOWING WEATHER WARNING ZONES
NOT TO SCALE
DRG.No: SCR/FD CIR/2-B
MUMBAI
GOA
KHANDWA
AKOLA
WADI
BALHARSHAH
KAZIPET
SECUNDERABAD
KACHEGUDA
GUNTUR
VIJAYAWADA
RAJAHMUNDRY
KAKINADA
VISHAKAPATNAM
GUNTAKAL
DHARMAVARAM
RENIGUNTA
KATPADI
GUDUR
CHENNAI
REPALLE
DRAWN BY:
V.J. D'CRUZ

संरक्षा के उपाय

तूफान मौसम के आरंभ से पहले किए जाने वाले उपाय.

- घरों की जांच करें. ढ़ीले टाइलों को, जहां कहीं आवश्यक हो सीमेंट लगा कर मजबूत करें. दरवाजों और खिड़कियों की मरम्मत करें.
- घर के आस-पास के क्षेत्र की जांच करें. सूखे पेडों को हटा दें. लेबर के ढ़ेर, खुले जिंक शीट, खुली ईंटें, कचरे के डिब्बे, संकेत बोर्ड आदि वस्तुओं को बांध कर रखें.
- कुछ लकड़ी के बोर्ड तैयार रखें ताकि खिड़कियों के शीशे पर उन्हें चढ़ाया जा सके.
- किरोसिन भर कर हरीकेन कंटील, फ्लैश बत्ती और पर्याप्त ड्राई सेल तैयार रखें.
- बेकार ठहराए गए भवनों को तत्काल ढहा दें.
- जिनके पास रेडियो सेट हो, वे सुनिश्चित करें कि वह पूरी तरह सेवा योग्य हो. ट्रांजिस्टर के मामले में, बैटरी का एक अतिरिक्त सेट तैयार रखें.

जब उस क्षेत्र के लिए तूफान के खतरे की चेतावनी प्राप्त हो तो किए जाने वाले उपाय :

- रेडियो ऑन रखें और निकटतम आल इंडिया रेडियो स्टेशन से प्रसारित होने वाले अद्यतन मौसम चेतावनी और सूचना सुनें. अन्य व्यक्तियों को भी सूचना दें.
- अफवाहों से भ्रमित होने से बचे. केवल रेडियो से प्राप्त अधिकारिक सूचना ही अन्य लोगों को दें.
- निचले क्षेत्रों या अन्य स्थानों से, जहां ऊंचे ज्वार या तूफानी लहरों से पानी भरने की आशंका हो, दूर जाएं, पर्याप्त समय रहते ही निकलें, इससे पहले कि आपके मार्ग में बाढ़ का पानी आ जाएं. विलंब न करें और बाढ़ में फसने का खतरा न मोल लें.
- यदि आपका घर ऊंची लहरों और नदी के बाढ़ के पानी से खतरे की स्थिति में न हो और मजबूत हो तो संभवत: बाढ़ से बचने का यह उत्तम स्थान होगा. तथापि, यदि खाली करने के लिए कहा जाए तो तुरंत कार्रवाई करें.
- ऐसे क्षेत्रों में, जहां भारी वर्षा के कारण जल स्रोत या नदी में बाढ़ आने की संभावना हो, पूर्ण ज्वार से सतर्क रहें.
- शीशे की खिड़कियों पर लकड़ी के बोर्ड लगाएं या उसके बदले में (तूफान) (स्टार्म) शटर लगाएं. अच्छी लकड़ी के तखतों को मजबूती से लगाएं. काम चलाऊ बोर्ड में लाभ से ज्यादा क्षति होती है. बाहरी दरवाजों के लिए उचित मजबूत सहारा दें.
- यदि आपके पास लकड़ी के बोर्ड उपलब्ध न हों, तो कांच के टुकड़ों को घर में फैलने से बचने के लिए शीशे पर पट्टियां चिपकाएं.
- खान पान की वस्तुएं विशेष कर ऐसी वस्तुएं जिन्हें बिना पकाए खाया जा सकता है या थोड़े तैयारी से बनाया जा सकता है, अतिरिक्त मात्र्ाझ्ा में रखें, उपयुक्त बंद बर्तनों में अधिक मात्रा में पीने का पानी जमा करें.
- यदि आप किसी बाढ़ की संभावना वाले क्षेत्र में हो तो अपनी बहुमूल्य वस्तुएं ऊपरी मंजिलों पर ले जाएं ताकि बाढ़ से क्षति कम से कम हो.
- हरीकेन कंदील, फ्लैश लाइट और अन्य आपाती लाइटों को कार्यचालन स्थिति में रखें और उन्हें अपने निकट रखें.
- ऐसे सभी वस्तुओं पर ध्यान रखें, जिनके हवा में उड़ जाने तथा फट जाने की संभावना हो. किरासिन के डिब्बे, कनस्तर, खेती के औजार, बगीचे के औजार सड़क संकेत और अन्य वस्तुएं, तूफानी हवा में विनाश के कारण बन जाते हैं. उन्हें हटाएं और किसी बंद कमरे में रखें.
- निश्चित करें कि खिड़की या दरवाजे को घर के भीतर की ओर खोला जा सकता है अर्थात् हवा की विपरीत दिशा में.
- बच्चे और व्यस्क, जिनके लिए विशेष आहार की आवश्यकता हो, व्यवस्था करें.
- यदि तूफान का केंद्र बिन्छ आपके स्थान पर से गुजरता हो तो हवा का पूरा दबाव होगा और आधा घंटा या उससे ज्यादा समय के लिए वर्षा होगी. इस अवधि के दौरान सुरक्षित स्थान पर ठहरे. इस पूरी अवधि के दौरान, यदि आवश्यक हो, आपाती मरम्मत करें पर याद रखें कि तेज हवा अचानक विपरीत दिशा से कभी - कभी और अधिक तेजी से वापस आएगी.
- शांत रहे. आपाती स्थिति से निपटने में आपकी योग्यता दूसरों की प्रेरित करेगी और सहायता करेगी.

यदि प्राधिकारी खाली करने की सलाह देते है, तो निम्नलिखित अनुदेश का तत्परता से पालन करें..

- आपके क्षेत्र के लिए निर्धारित आश्रय या सुरक्षित स्थान की ओर जाएं.
- पीछे छूट गई संपत्ति के लिए चिंति न हों. खाली किए गए क्षेत्रों में लूटपाट से बचाव के लिए पुलिस को तैनात किया जाएगा.
- आश्रय में प्रभारी व्यक्ति के अनुदेशों का पालन करें.
- जब तक कि जाने की सूचना न प्राप्त हो, आश्रय स्थल पर रहें.
- हमेशा शांत रहें. यदि अनुदेशें का तत्परता से पालन किया जाए तो व्यक्तिगत क्षति कम होगी.

तूफान के बाद किए जाने वाले उपाय

- तूफान के गुजरने के बाद, कर्मचारियों को सूचित किया जाता है कि निम्नलिखित उपाय किए जाएं :-
- वे तब तक आश्रय में रहे, जब तक कि प्रभारी व्यक्तियों द्वारा सूचित नहीं किया जाता है कि वे अपने घर वापस जा सकते हैं.
- उन्हें निकटतम अस्पताल में बीमारियों के लिए टीके लगवाने चाहिए और घायल तथा बीमार व्यक्तियों के लिए इलाज करवाना चाहिए.
- बिजली के खंभे से यदि कोई तार ढीला या लटकता हो तो उससे बचें (निगरानी के लिए एक व्यक्ति को तैनात किया जाए ताकि कोई भी व्यक्ति तार के निकट न जाएं. निकटतम प्राधिकारियों को तत्काल सूचित करें)
- जनता को आपदा के क्षेत्र से दूर रहना चाहिए, जब तक कि उनकी सहायता की आवश्यकता न हो.
- असामाजिक तत्वों को उपद्रव करने से रोका जाए और पुलिस को सूचित किया जाए.
- कारों, बसों, लारियों और बैलगाड़ियों को सावधानी पूर्वक चलाया जाए.
- घरों और आवास स्थलों से मलबा हटाया जाए.
- समुचित प्राधिकारियों को हानि की रिपोर्ट की जाए. यह याद रखें कि हानि को बढ़ा - चढ़ाकर बताना गैर सााजित है.
- आपदा क्षेत्र में व्यक्तियों की सुरक्षा के बारे में उनके रिश्तेदारों को सूचना दी जाए.

परिशिष्ट -V

दुर्घटना मामलों में दंड प्रतिमानक

टिप्पणी: i) 'डी' कर्मचारी: दुर्घटना के लिए प्रत्यक्ष रूप में जिम्मेदार ठहराया गया. ' रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी:जिन्हें गौण रूप में जिम्मेदार पाया गया. उनसे मामलों में दुर्घटना/इंजन खराबी में उनके द्वारा दिए गए योगदान पर शास्ति निर्भर होगी, और अनुशासनिक प्राधिकारी इन मामलों में अपने विवेक का उपयोग करेंगे.

'डब्ल्यूआईपी' – संचयी प्रभाव सहित वेतनवृद्धि रोक रखना
'डब्ल्यूआईटी' – संचयी प्रभाव के बिना वेतनवृद्धि रोक रखना

ii) यदि कर्मचारी का दायित्व स्पष्ट है तो अनुशासनिक प्राधिकारी कम से कम शास्ति लगाएंगे. जब कभी भी कर्मचारी द्वारा अपील की जाती है तो अपीलीय प्राधिकारी कर्मचारी के पिछले सेवा रिकार्ड जैसे तथ्यों को देखा जाए. अनुशासनिक प्राधिकारी, दुर्घटना के तथ्यों और परिस्थिति को ध्यान में रखते हुए, इस मामले पर सत्यनिष्ठा से विचार करें.

दुर्घटना का प्रकार	न्यूनतम शास्ति
1. गाड़ी की टक्कर **क) मानव जीवन को हानि.** **ख) मानव जीवन को कोई हानि नहीं**	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - बर्खास्त. ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी – बड़ी शास्ति (v), (vi) या(vii) क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी – सेवा से हटाना ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी – बड़ी शास्ति (v) या (vi)
2. गाड़ी की निवारित टक्कर	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी – सेवा से हटाना ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी – बड़ी शास्ति (v) या (vi)
3. खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना	यदि पूर्णत: लोको पायलट की लापरवाही हो तो सेवा से हटाना या अनिवार्य रूप से सेवानिवृत्ति; चालन के समय ब्रेक पावर का कम होना, जिसके बारे में इंजन का चार्ज लेते समय पता नहीं लगाया जा सका हो, जैसे तथ्य हों तो निचले ग्रेड में पदावन्नत.
4. लोको पायलट द्वारा अति गति (टक्कर, निर्वारित टक्कर, खतरे की स्थिति में पार करने के लिए शास्तियां ऊपर मद सं.1 से 3 में निर्धारित की गई है) **(i) परिणामस्वरूप यात्री गाड़ी के पटरी से उतर जाने से जिसमें मानव जीवन की हानि.** **(ii)परिणामस्वरूप गाडी के पटरी से उतर जाने से मानव जीवन को कोई हानि नहीं.** **(iii)परिणामस्वरूप मध्य सेक्शन में मेन लाइन पर या स्टेशन सीमा के भीतर मालगाड़ी का पटरी से उतर जाना.** **(iv) स्टेशन यार्ड में मेन लाइन के अतिरिक्त माल गाड़ी का पटरी से उतर जाना.**	क)बर्खास्त,यदि परिपथ या चल स्टाक खराबियां जैसा अन्य कोई कारक नहीं है. ख) सेवा से हटाना, यदि ऐसा कोई कारक है. क) सेवा से हटाना, यदि परिपथ या रोलिंग स्टाक खराबियां जैसे अन्य कोई कारक नहीं है. ख) तीन वर्ष के लिए 'ग' ग्रेड में घटाना यदि मेल रूप से 'ग' या 'ख' ग्रेड में कार्य कर रहे है. और ग) शंटर के रूप में तीन वर्ष के लिए ग्रेड घटाना, यदि मेल रूप से 'ग' ग्रेड में कार्य कर रहे है, तो दोनो मामलों में वरिष्ठता की हानि सहित यदि ऐसे कोई कारक हों. वरिष्ठता की हानि सहित एक से तीन वर्ष के लिए शंटर के रूप में ग्रेड घटाना. क्षति की मात्रा के आधार पर एक से तीन वर्ष के लिए शंटर के रूप में ग्रेड घटाना, 'ग' ग्रेड लोको पायलट में पुन: बहाल किये जाने पर वरिष्ठता में हानि न हो.
5. गर्म धुरा या अन्य खराब सवारी डिब्बों को पहचानने में विफलता के कारण गाड़ी का पटरी से उतर जाना जिसके लिए लोको पायलट/गार्ड को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है, यदि यह दृष्यता की सीमा के भीतर हो.	क) यात्री गाड़ी के मामले में अगले न्यूनतम ग्रेड में घटाना. ख) माल गाड़ियों के मामले में वरिष्ठता में हानि सहित संचयी प्रभाव से 3 वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना.

6. गर्म धुरा या अन्य खराब सवारी डिब्बों को पहचानने में विफलता के कारण गाडी पटरी से उतर जाना, जिसके लिए स्टेशन कर्मचारी/कैबिन कर्मचारियों को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है या पिछले स्टेशन द्वारा कंट्रोल के गर्म धुरा संबंधी सूचना दिए जाने पर गाड़ी को रोकने में विफलता.	क) यात्री गाड़ी के मामले में सेवा से हटाना. ख) माल गाड़ी के मामले में अगला न्यूनतम ग्रेड घटाना. यदि न्यूनतम ग्रेड में कार्यरत है तो संचयी प्रभाव से 3 वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना.
7. शंटिंग के दौरान गाड़ी का स्टेशन में पटरी से उतर जाना **(i) लोको पायलट द्वारा हस्त सिगनल सहित अन्य सिगनलों को न देखना या आगे बढ़ने के प्राधिकार बिना गाड़ी चलाना.** **(ii) लोको पायलट गाड़ी को नियंत्रित करने में असफल.**	संचयी प्रभाव के बिना 2 वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना संचयी प्रभाव के बिना 2 वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना .
8. ब्लाक नियमों का उल्लंघन: **(टक्कर या निवारित टक्कर) जैसे गाड़ी स्पष्ट लाइन क्लियर बिना सेक्शन में प्रवेश करती है, गाड़ी को इंजीनियरी कार्य आदि के कारण ब्लाक की गई गलत लाइन पर लेना. ब्लाक सुरक्षा इत्यादि बिना ही सामग्री ट्राली को लाइन पर लगाना.**	समय मान में निचले ग्रेड पर घटाना.
9. चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाएं **i) गेट को बंद करने में गेटमेन की विफलता.** **ii) स्टेमा/सहा स्टेमा किसी भी गाड़ी को जाने की अनुमति देने से पहले समपार फाटकों को नियमानुसार बंद करना सुनिश्चित करने के विफल.** **iii) खतरे की स्थिति में फाटक सिगनल को पार करने से पहले लोको पायलट नियमों को ध्यानपूर्वक देखने में असफल .** **iv) जहां किसी प्रकार का नियम उल्लंघन सिद्ध नहीं होता है परन्तु लोको पायलट/ गार्ड या अन्य कर्मचारियों की सतर्कता में कमी पायी गई.**	यदि जान की हानि हुई हो, तो बर्खास्त, यदि जान की हानि नहीं हुई हो तो सेवा से हटाना. वरिष्ठता की हानि सहित निचले ग्रेड या पद पर घटाना (न्यूनतम ग्रेड में संचयी प्रभाव से 3 वर्ष के लिए वेतन वृद्धि रोक रखना). वरिष्ठता की हानि सहित निचले ग्रेड पर घटाना. संचयी प्रभाव के बिना 2 वर्ष 11 महीने के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना.
10. लोको पायलट द्वारा सर्तकता में कमी या व्हिस्ल बोर्ड पर सीटी बजाने में विफलता के कारण बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटना. **i) जान हानि वाली दुर्घटनाएं.** **ii) जहां जान की हानि नहीं हुई.**	निचले ग्रेड पर घटाना संचयी प्रभाव के बिना 1 वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना
11. गाड़ी पर्यवेक्षक द्वारा सवारी व माल डिब्बों में खरांबियां या असुरक्षित ढंग से भार प्राप्त करना या असुरक्षित ढंग से लिए गए सामान की स्थिति का पता लगाने में विफलता **i) मेन लाइन, मिड सेक्शन या स्टेशन की सीमा में गाडी पटरी से उतर जाना.**	पहली गलती के लिए संचयी प्रभाव के बिना 2 वर्ष 11 महीने के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना. दूसरी गलती पर वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्ष के लिए निम्न ग्रेड पर घटाना (यदि कोई कर्मचारी, जैसे गाडी परीक्षक, निम्न ग्रेड में है, तो वरिष्ठता की हानि सहित तीन चरणों में वेतनमान घटाना. यदि कर्मचारी निम्न स्थान पर ही है जहां तीन चरणों में कटौती संभव नहीं है तब वरिष्ठता की हानि सहित तीन वर्ष के लिए संचयी प्रभाव से वेतन वृद्धि रोक रखना).

ii) मेन लाइन के अतिरिक्त स्टेशन यार्ड में गाडी पटरी से उतर जाना.	मद सं.(i) के अनुसार परन्तु स्थायी प्रभाव के बिना और वरिष्ठता में हानि रहित.
12. इंजन में खराबी **i) शाप और शेड में मरम्मत या अनुरक्षण में लापरवाही के कारण दुर्घटनाएं.** **ii) मरम्मत में लापरवाही या शाप या शेड के अनुरक्षण में लापरवाही या लोको पायलट द्वारा खराब इंजन कारीगरी के लोको में खराबी.**	पहली गलती के लिए वरिष्ठता में हानि सहित समयमान मेंनिचले पद का ग्रेड घटाना, दूसरी गलती पर वरिष्ठता में हानि सहित निचले ग्रेड का ग्रेड घटाना और तीसरी गलती पर सेवा से बर्खास्त. पहली गलती पर एक वर्ष के लिए पास और पीटीओ रोक रखना, दूसरी गलती पर असंचयी प्रभाव से एक वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना और तीसरी गलती परएक वर्ष के लिए निचले ग्रेड का घटाना.
13. टक्कर या निवारित टक्कर के अतिरिक्त यातायात कर्मचारियों की विफलता के कारण हुई दुर्घटनाएं **i) गलत सेंटिंग/पाइंटों का जोड़-तोड़.** **ii) असही क्रमबंद्ध** **iii) गलत क्रम में लगाना.** **iv) अतिरिक्त/असमान भार या भार को असुरक्षित ढंग में रखना .**	वरिष्ठता की हानि सहित निचले ग्रेड को घटाना. संचयी प्रभाव से तीन वर्ष तक वेतनवृद्धि रोक रखना. समयमान वेतन में निचले पद को घटाना. असंचयी प्रभाव से तीन वर्षों के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना.
14. सिगनल और अंतर्पाशन विफलता, सिगनल और अंतर्पाशन खराबी जिसके लिए अनुरक्षण कर्मचारियों को जिम्मेदार ठहराया गया, जिसके कारण: **क) यात्री गाड़ी दुर्घटना में जान की हानि.** 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - 'आंशिक रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - **ख) यात्री या मालगाड़ी दुर्घटना जहां जान की हानि नहीं हुई** **ग) मध्य-सेक्शन या स्टेशन सीमा में मेन लाइन पर माल गाडी का पटरी से उतर जाना** **घ) मेन लाइन के अतिरिक्त स्टेशन यार्ड में माल गाड़ी का पटरी से उतर जाना.**	(क) यदि अंतर्पाशन में शार्ट-सर्किट/अपरिचालित किये जाने के कारण है तो 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - बर्खास्त. 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी – बड़ी शास्ति (v), (vi) या (vii) (ख) यदि अंतरपार्शन के खराब अनुरक्षण से बिगडने के कारण तो 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - सेवा से हटाना 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी- मद सं (v) या (vi) के अंतर्गत शास्ति 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - बर्खास्त 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी- मद सं.(v) या (vi)के अंतर्गत शास्ति 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - मद सं. (vi) के अंतर्गत शास्ति 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - मद सं (v) या (vi) के अंतर्गत शास्ति 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - मद सं (vi) के अंतर्गत शास्ति 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - मद सं (vi) के अंतर्गत शास्ति

दुर्घटना मामलों में दंड प्रतिमानक
सिविल इंजीनियरी विभाग

टिप्पणी:

i) 'डी' कर्मचारी – कर्मचारी जो प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार ठहराए गए हो.
'एस' कर्मचारी – पर्यवेक्षक, कइंजी/सेइंजी/वसेइंजी (रेल परिपथ) और पीडब्ल्यूएस आदि सहित वह कर्मचारी जिन्हें गौण रूप में जिम्मेदार ठहराया गया, जिनके सही निरीक्षण और समय रहते उपचारी उपाय और पर्यवेक्षण में कमी से दुर्घटना हो सकती थी.

ऐसे मामलों में, दुर्घटना में योगदान पर ही शास्ति अधिरोपित की जाएगी. अनुशासनिक प्राधिकारी इन मामलों में अपने स्वविवेक का उपयोग करेंगे. पर्यवेक्षण में कमी और आवधिक निरीक्षणों में लापरवाही के लिए जिम्मेदार ठहराते हुए उस समय के प्रभारी पर्यवेक्षकों की अवधि को भी इसमें शामिल किया जाएगा.

ii) यदि कर्मचारी का दायित्व स्पष्ट है तो अनुशासनिक प्राधिकारी न्यूनतम शास्ति अधिरोपित करेंगे. जब अपीलीय प्राधिकारी को इस पर अपील की जाए तो वह कर्मचारी का पिछला सेवा रिकार्ड और परिशमनकारी परिस्थितियां जैसे सामग्री की मांग के लिए और ऐसी अन्य समान परेशानियां को भी ध्यान में रखेगे. अनुशासनिक प्राधिकारी दुर्घटना के तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए अकेले ही मामलें को निपटाएंगे.

दुर्घटना का प्रकार	न्यूनतम शास्ति
1. बकलिंग, बेकार स्विच और क्रासिंग और गेज को फैलाव जैसी प्रमुख परिपथ खराबियों के कारण **i) यात्री गाड़ी का पटरी से उतर जाना.**	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - i) बर्खास्त, यदि जान की हानि हो ii) जान की हानि न होने पर सेवा से हटाना ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्षों की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. कइंजी (रेलपथ) जैसे कर्मचारी, निम्न ग्रेड में है, तो वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्षों की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. यदि कर्मचारी निम्न स्थान पर ही है जहां 3 चरणों में कटौती संभव नहीं है तब वरिष्ठता की हानि सहित संचयी प्रभाव के बिना 3 वर्ष के लिए वेतन वृद्धि रोक रखना.
ii) मध्य सेक्शन की मेन लाइन या स्टेशन स्टेशन सीमा के भीतर मालगाड़ी पटरी से उतर जाना.	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्ष की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. कइंजी (रेलपथ) जैसे कर्मचारी, निम्न ग्रेड में है, तो वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्षों की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. यदि कर्मचारी निम्न स्थान पर ही है जहां 3 चरणों में कटौती संभव नहीं है तब वरिष्ठता की हानि सहित संचयी प्रभाव के बिना 3 वर्ष के लिए वेतन वृद्धि रोक रखना. ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - उस अवधि की समाप्ति के बाद भविष्य की वेतन वृद्दियों को आस्थगित करते हुए वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्षों की अवधि के लिए निचले ग्रेड में घटाना.
iii) मेन लाईन के अतिरिक्त स्टेशन यार्ड में मालगाड़ी का पटरी से उतरना.	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - भविष्य वेतनवृद्धि के स्थगन प्रभाव के बिना 2 वर्ष की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. . **ख)**'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - 2 वर्ष 11 महीने तक संचयी प्रभाव के बिना वेतनवृद्धि रोक रखना या जहां कर्मचारी अधिकतम ग्रेड में है तो पास/पीटीओ को 2 वर्ष के लिए रोक रखना.

2.अन्य परिपथ खराबियां जैसे क्रास लेवल या लो ज्वाइंट और कर्व आदि में खराबी के कारण **i) यात्री गाड़ियां पटरी से उतर जाना.**	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - जान की हानि हो तो सेवा से हटाना. यदि जान की हानि नहीं है तो वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्ष की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. कइंजी (रेलपथ) जैसे कर्मचारी, निम्न ग्रेड में है, तो वरिष्ठता की हानि सहित 3 वर्षों की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. यदि कर्मचारी निम्न स्थान पर ही है जहां 3 चरणों में कटौती संभव नहीं है तब वरिष्ठता की हानि सहित संचयी प्रभाव रहित 3 वर्ष के लिए वेतन वृद्धि रोक रखना. ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी-निम्नतर समय वेतनमान में इस अवधि के समाप्ति पर भविष्य में वेतनवृद्धि पर स्थगन प्रभाव सहित 3 वर्ष की अवधि तक ग्रेड घटाना.
ii)मध्य सेक्शन की मेन लाइन या स्टेशन क्षेत्र सीमा में माल गाड़ी पटरी से उतर जाना.	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - वरिष्ठता की हानि सहित एक से 3 वर्ष की अवधि के लिए निचला ग्रेड घटाना. ख) 'आंशिक रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - वेतनवृद्धि रहित समय वेतनमान में एक से 3 वर्ष की अवधि के लिए निम्न ग्रेड घटाना.
iii) मेन लाइन के अतिरिक्त स्टेशन यार्ड में माल गाड़ी का पटरी से उतर जाना.	क) 'प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - निम्नतर समय वेतनमान में इस अवधि के समाप्ति पर भविष्य में वेतनवृद्धि पर स्थगन प्रभाव सहित एक से 3 वर्ष की अवधि तक ग्रेड घटाना. ख) 'गौण रूप से जिम्मेदार' कर्मचारी - 1 वर्ष तक संचयी प्रभंव रहित वेतनवृद्धि रोक रखना या जहां कर्मचारी अधिकत्म ग्रेड में है 1 वर्ष के लिए पास/पीटीओ रोक रखना
3. गिट्टी, परिपथ सामग्री इत्यादि की अनियमित ढुलाई के कारण अतिलंघन जैसे विविध कारणों से, परिपथ कर्मचारियों की असावधानी के कारण या खराबी, लाइन की मरम्मत, दरार जैसे मामलों में पटरी पर ध्यान न देने के कारण.	संचयी प्रभाव रहित 3 वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना या दुर्घटना और अनुमानि क्षति के अनुसार निचला ग्रेड घटाना या सेवा से हटाना.
4. परिपथ खराबियों के कारण साइडिंग और अपरिचालित लाइनों पर शंटिंग कार्यो के दौरान दुर्घटनाएं.	संचयी प्रभाव के बिना एक वर्ष के लिए वेतनवृद्धि रोक रखना या जहां कर्मचारी अधिकत्म ग्रेड में है तो अनुरक्षण में लापरवाही की सीमा और अन्य परिस्थितियों में पास/पीटीओ को रोक रखना की शास्ति लगायी जाए.

विद्युत विभाग कर्मचारी

क) गाड़ी दुर्घटना में जहां जान की हानि हुई.	सेवा से हटाना
ख) गाडी दुर्घटनाए जहा जान की हानि नहीं हुई.	i) निम्न ग्रेड घटाना. ii) यदि कर्मचारी निम्नतम ग्रेड में है, तो निम्नतम स्टर पर घटाया जाता है.
ग) आग दुर्घटनाओं में जान की हानि	सेवा से हटाना.
घ) जान की हानि रहित आग दुर्घटनाएं	i) निम्नतम ग्रेड में घटाना ii) यदि कर्मचारी निम्नतम ग्रेड में है, तो निम्नतम स्टर पर घटाया जाता है.

सेवारत रेलवे कर्मचारियों के लिए शास्तियां

शास्तियों को दो कोटियों में बांटा गया है- छोटी और बड़ी शास्ति. निम्नानुसार छह छोटी शास्तियां और पांच बड़ी शास्तियां है:-

छोटी शास्तियां:

(i) परिनिंदा;

(ii) विनिर्दिष्ट अवधि के लिए पदोन्नति रोक रखना.

(iii) सरकार या रेलवे प्रशासन को असावधानी या नियमों के उल्लंघन से हुई धन संबंधी हानि के लिए वेतन की पूरी राशि या उसका अंश वसूल करना.

(iii-क) सुविधा पास या सुविधा टिकट आर्डर या दोनों को रोक रखना.

(iii-ख) निम्नतम समयमान में ग्रेड घटाना जो संचयी प्रभाव रहित तीन वर्ष की अवधि से अधिक न हो और पेंशन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़े बिना.

(iv) वेतनवृद्धि को विशिष्ट अवधि के लिए ऐसे अगले निर्देश सहित रोक रखना कि क्या ऐसी अवधि के समाप्त होने पर, इसका प्रभाव भविष्य में वेतनवृद्धि के स्थगन पर पड़ेगा.

बड़ी शास्तियां:

(v) खड (iii-ख), के अनुसार, विशिष्ट अवधि के लिए समयमान वेतन के निचले ग्रेड को घटाना, ऐसे अगले निर्देश सहित कि क्या ऐसी अवधि के समाप्त होने पर इसका प्रभाव भविष्य में वेतनवृद्धि के स्थगन पर पड़ेगा.

(vi) निम्नतर समयवेतनमान ग्रेड या सेवा में घटाना. यह आदेश रेल कर्मचारी को जिस ग्रेंड यापद या सेवा से निम्नतर ग्रेड या पद या सेवा में घटाया गया है फिर उसी ग्रेड या पद यासेवा में बहाल करने की शर्तों और तब उस पद, ग्रेड या सेवा में उनकी वरिष्ठता और वेतन संबंधी और कोई दिशा-निर्देशों के साथ या उसके बिना भी हो सकते है;

(vii) अनिवार्य सेवानिवृत्ति.

(viii) सेवा से हटाना, जो सरकारी या रेलवे प्रशासन में उनके भविष्य रोज़गार के लिए अयोग्यता नहीं है;

(ix) सेवा से बर्खास्त करना जो सामान्य तौर पर सरकारी या रेलवे प्रशासन में उनके भविष्य के रोज़गार के लिए अपात्रता है.

<u>परिशिष्ट - VI</u>

दुर्घटना जांच रिपोर्ट की प्रस्तुति के लिए नमूना फार्म

नमूना दुर्घटना फार्म 1 (i)

दुर्घटना की रिपोर्ट:

दुर्घटना की रिपोर्ट

___________ स्टेशन से   सेवा में: सर्व संबंधित

1. दुर्घटना की तारीख और समय —
2. गाड़ी सं. और इंजन सं.—
3. कार्यचालन प्रणाली
4. **ट्रैक** की संख्या
5. गेज
6. सेक्शन.
7. स्थान (किमी)
8. गाड़ी/गाड़ियों का भार.
9. दुर्घटना का प्रकार
10. मौसम
11. मंडल
12. जिला और राज्य
13. सेक्शनल गति
14. संक्षिप्त विवरण
15. हताहत.

हस्ताक्षर __________
स्टेशन अधीक्षक/सेक्शन प्रभारी का नाम
तारीख _________ समय _______

अप्रत्याशित घटना की रिपोर्ट:

अप्रत्याशित घटना की रिपोर्ट

___________ स्टेशन से   सेवा में   सर्व संबंधित.

1. किलोमीटर जहां अप्रत्याशित घटना हुई.

2. गाड़ी के लोको पायलेट का नाम मुख्यालय सहित

3. गाड़ी के गार्ड का नाम, मुख्यालय सहित.

4. गाड़ी के गाड़ी टिकट परीक्षक का नाम, यदि तैनात हो तो , मुख्यालय सहित

5. अप्रत्याशित घटना का प्रकार.

   क. दुर्घटनावश गिरना

   ख. बम फटना

   ग. दंगा/शूट आउट

   घ. अन्य

6. घटना का समय

7. पटरी के पास मानव शरीर की स्थिति

8. क्या घायल व्यक्ति को चिकित्सा सहायता दी गई.

9. क्या गाड़ी रुकी या नहीं

10. दरवाज़ों की स्थिति और सवारी डिब्बे में यात्रियों की स्थिति .

हस्ताक्षर:_______________
स्टेशन अधीक्षक/सेक्शन प्रभारी का नाम

तारीख:__________ समय:______

अप्रत्याशित घटना का विवरण:

अप्रत्याशित घटना का संक्षिप्त विवरण

1. **मृत्यु के मामले में**
   क. मृत शरीर मिलने का समय और स्थान.
   ख. पटरी के पास शरीर की स्थिति.
   ग. गिट्टी या इंजन पर खून के धब्बे, चोट का मात्रा और क्या प्रथम दृष्टया गाड़ी द्वारा घायल अन्यथा प्रभावित
   घ. पटरियों पर या उसके पास मिले कपडों आदि की स्थिति.
   e. सूचना देने वाले का नाम, पिता का नाम और घर का पता.

2. **दुर्घटनावश गिरने या अन्य अप्रत्याशित घटनाओं के मामले में**
   क. किलोमीटर जहां यात्री गिरा हो या व्यक्ति टकराया हो
   ख. क्या गार्ड/लोको पायलेट/गाडी टिकट परीक्षक ने दुर्घटना को देखा था और गाड़ी रोकी गई थी या गाडी को रोकने के लिए खतरे की जंजीर खीची गई थी
   ग. क्या गाड़ी को दुर्घटना स्थल पर वापस ले जाया गया था?
   घ. घायल या मृत व्यक्ति को कैसे लाया गया.

3. **यात्री के गिरने के मामले में**
   क. यात्री का नाम, आयु, लिंग और पता, टिकट के विवरण सहित, यदि हो.
   ख. यदि बच्चा हो तो, तो अभिभावक का नाम और पता और बच्चे से उनका संबंध
   ग. सह यात्रियों द्वारा यात्री या बच्चे को आखिरी बार कहां बैठे या खडे देखा गया?
   घ. सवारी डिब्बें का धारक रेलवे, पेंटिंग संख्या, कम्पाटमेंट सं., प्रकार, विवरण और इंजन से सवारी फ्ब्बे का स्थान.
   च. दरवाजों की स्थिति.
   छ. गाड़ी पर रेलवे सुरक्षा बल के अधिकारी.
   ज. जख्मी व्यक्तियों का संक्षिप्त विवरण दुर्घटना का कारण सहित.
   झ. यात्री का नाम व हस्ताक्षर जिनके समक्ष बयान रिकार्ड किया गया.
   ट. बच्चे के मामले में, अभिभावक का नाम और हस्ताक्षर.
   ठ. सह-यात्रियों का बयान.
   ड.घायलों को लगने वाले चोटों के प्रकार.
   अर्थात् अस्थायी, स्थायी, आंशिक या पूर्ण रूप से अक्षम.

हस्ताक्षर:_______________
स्टेशन अधीक्षक/सेक्शन प्रभारी का नाम

तारीख:__________ समय:_____

नमूना दुर्घटना फार्म 2

प्रस्तुत किया जाने वाला विवरण:

गाड़ियों के विभाजन होने पर मामलों की विशेष रिपोर्ट दो प्रतियों में मंडल रेल प्रबंधक द्वारा महाप्रबंधक(या) को प्रस्तुत की जाए.

पर/ के मध्य...विभाजित गाड़ी की सं......................................

1. समय ....
2. दिनांक ....
3. स्टेशन जहां से रिपोर्ट की गई ....
4. किमी पर विभाजन ....
5. ढाल और ढाल में कोई परिवर्तन ....
6. किन स्टेशन के बीच या किस स्टेशन पर ....
7. गाड़ी सं. और विवरण ....
8. इंजी सं. और श्रेणी ....
9. गाड़ी के डिब्बों की संख्या ....
10. गाड़ी का कुल टन भार ....
11. विभाजन के पीछे टन भार ....
12. यदि दो इंजन थे, तो क्या दूसरा इंजन गाडी के पिछले छोर पर था? ....
13. दूसरे इंजन की संख्या और श्रेणी ....
14. विभाजित वाहनों की सं. और मालिकाना रेलवे ....
15. इंजन से गाड़ी के प्रभावित डिब्बों का स्थान ....
16. कपलिंग का प्रकार ....
17. निर्माता का नाम ....
18. उपयोग की अवधि ....
19. अंतिम आवधिक ओवरहालिंग की तारीख ....
20. लोको पायलट की रिपोर्ट ....
21. गार्ड की रिपोर्ट ....
22. विभाजित भागों के मध्य की दूरी ....
23. विभाजन का कारण ....
24. जिम्मेदार कर्मचारी ....
25. कारखाना कूट, वेल्ड चिह्न पर चिह्नत तारीख और स्टील का प्रकार ....
26. अभ्युक्ति ....

नमूना दुर्घटना **फार्म.3**

दुर्घटना की स्थिति में गार्ड/लोको पायलट द्वारा भरा जाने वाला फार्म

(क) वह दूरी जहां दुर्घटना हुई ……………..

(ख) स्टेशनों के बीच ……………..

(ग) दुर्घटना की तारीख ……………..

(घ) दुर्घटना का समय ……………..

(च) गाड़ी की संख्या और विवरण ……………..

(छ) इंजन संख्या ……………..

(ज) गाड़ी की अनुमानित गति ……………..

(झ) क्या दुर्घटना सीधे या घुमाव, समतल या ढाल पर हुई

(ट) मौसल की स्थिति और दृश्यता ……………..

(ठ) दुर्घटना का प्रकार ……………..

(ड) मृत /घायल व्यक्ति ……………..

(ढ) क्षतिग्रस्त प्रत्येक वाहन की संख्या ……………..

(त) पटरी से उतर गये वाहन/नों की इंजन और ब्रेकयान से स्थिति ……………..

(थ) लाइन पर अवरोध के मामले में (मवेशियों का मरना आदि)

(i)अवरोध का कारण क्या था? ……………..

(ii)क्या यह जान-बूझ कर हुआ है या दुर्घटनावश? ……………..

(iii) क्या किसी पर संदेह है? ……………..

(iv)क्या लाइन पर बाड लगायी गई थी? ……………..

(v) यदि हा, तो बाड का प्रकार ……………..

(vi) क्या इंजन में मवेशी गार्ड है, यदि हा, तो मवेशी गार्ड की स्थिति? ……………..

(vii)क्या अवरोध हटाया गया है? ……………..

(द) गाड़ी विभाजन के मामले में

(i) गाड़ की संरचना, भार का विवरण ……………..

(ii)इंजन/ब्रेकयान से डिब्बे का स्थान ……………..

(iii)पण्यों का विवरण ……………..

(iv) विभाजन का संभावित कारण ……………

(v) टूटे धातू की स्थिति ………………

(ध)यात्री गाड़ियों में, यात्रियों के बाहर गिरने, या आग आदि के मामलों में,
क्या जंजीर खीची गई थी, यदि हा तो डिब्बे की संख्या . ……………..

(प) गाडी में मृत्यु के मामले में:-

(i) मृतकों की कुल संख्या ……………..

(ii) लिंग ……………..

(फ) लाइन या स्टेशन सीमा के अंदर पाये गये शवों या जख्मी यात्रियों के मामलों में :-

(i) शव किस स्थिति में पडा हुआ था ……………..

(ii) क्या यात्री, रेलवे कर्मचारी राहगीर या अतिचारी ……………..

(ब) यदि यात्री कुचला गया तो:

(i)क्या इंजन कर्मीदल ने व्यक्ति को देखा ……………..

(ii)क्या लोको पायलट या सहायक लोको पायलट को दृश्यता में अवरोध था? ……………..

(iii) दिन था या रात? ……………..

(भ) निवारित टक्कर के मामलें में, बताएं

(i) गाड़ी भार ……………..

(ii) प्रभावी ब्रेक पावर युक्त डिब्बों की सं. ……………..

(iii) जब अवरोध या खतरा देखा गया, गाड़ी की गति ……………..

(iv) अवरोध स्थान से इजन की दूरी ……………..

(v) समय और दृश्यता ……………..

(म) इंजन का 'आन' स्थिति में सिगलन पार करना.

(i) सिगनल के आगे गाड़ी कितनी दूर तक चली? ……………..

(ii)क्या कोई हस्त सिगनल प्रदर्शित था, यदि हा तो किसे द्वारा? ……………..

(iii) क्या ब्लाक सेक्शन में कोई गाड़ी थी ……………..

(य)सहायता मागने का समय और सहायता पहुचने का समय ……………..

गार्ड के हस्ताक्षर
दिनांक:__________

लोको पायलट के हस्ताक्षर
दिनांक:___________

दुर्घटना नमूना फार्म.4

घातक/गंभीर दुर्घटना की रिपोर्ट:

यात्री का गाडी से बाहर गिरने के मामले में गार्ड और लोको पायलट द्वारा भरा जाने वाला फार्म.

गाड़ी सं. स्थान:..........................

दिनांक:...........................

1.लोको पायलट का नाम: कर्मचारी सं.........................

ग्रेड:..................... वेतन रु.. ....

इंजन सं................. गाड़ी का भार: ....

2. गार्ड का नाम:

3. कि.मी., जहां पर

(क) (i) यात्री नीचे गिरा ....

(ii) गाड़ी रुकी ....

(ख) स्थान जहां पर यात्री गिरा : **(यह बताया जाए कि यह गिट्टी पर है या प्लेटफार्म और गाडी के फुट-बोर्ड के बीच में है या प्लेटफार्म पर है आदि)**

(ग) क्या गार्ड या लोको पायलट द्वारा दुर्घटना देखी गई और गाडी को रोका यदि नहीं, तो गाड़ी कैसे रूकी? (क्या अंतर-संचार जंजीर खीची गई, यदि हां, तो किस के द्वारा).

(घ) क्या गाड़ी को वापस दुर्घटना स्थल पर ले जाया गया, तो किलोमीटर बताएं,जहां तक गाड़ी वापस लाई गई

4. (क) नीचे गिरने वाले व्यक्ति का नाम, आयु, लिंग.

(ख) यदि बच्चा है तो, बच्चे का नाम, दुर्घटना के समय अभिभावक का नाम, संबंध और पता.

(ग) गिरने से पहले व्यक्ति/बच्चा कहां बैठा या खडा था.

(घ) व्यक्ति का पूरा पता, यदि हो.

5. (क) क्या व्यक्ति मारा गया या केवल जख्मी है? घावों का विवरण.

(ख) क्या प्राथमिक चिकित्सा दी गई, यदि हा, तो किस के द्वारा दी गयी? (प्राथमिक चिकित्सा देने वाले कर्मचारी, यदि वे रेलवे कर्मचारी है की संख्या. नाम, पदनाम और वेतन, दर्शायी जाए

(ग) यदि यात्री के पास टिकट है तो उसका दिनांक ,नंबर, श्रेणी और स्टेशन का विवरण

(घ) दुर्घटना कैसे घटी उस का संक्षिप्त विवरण, गाड़ी के जाने की दिशा में यात्री दायी या बायी ओर गिरा बच्चे के मामले में यात्री का विवरण,बच्चे के अभिभावक या दो चश्मदीद गवाहों से लिया गया बयान संलग्न किया जाए.

(च) घायल व्यक्ति की क्या व्यवस्था की गई ?

6. (क) इंजन से सवारी डिब्बे का पेंट किया हुआ नंबर, प्रकार, विवरण और स्थिति और उस डिब्बे का पेंट किया हुआ नंबर जहां से यात्री नीचे गिर गया .

(ख) सवारी डिब्बे के दरवाजों की स्थिति, दरवाजों के हेंडल,पकडने वाले संरक्षा यंत्र और खिडकी की कुंडी (दरवाजे या खिडकी का विवरण जहां से व्यक्ति गिर गया).

(ग) क्या सवारी डिब्बों में आवश्यक चेतावनी दशार्यी गयी है?

7. क्या गाडी में रेलवे पोलिस कान्सटेबल उपलब्ध था ?

8. क्या गाड़ी में चल टिकट परीक्षक उपलब्ध था?

9. क्या दुर्घटना अकस्मात हुई या व्यक्ति की लापरवाही के कारण की अभ्युक्ति

लोको पायलट के हस्ताक्षर गार्ड के हस्ताक्षर

मंडल परिचालन प्रबंधक को अग्रेषित मंडल संरक्षा अधिकारी

* मंडल इंजीनियर को अग्रेषित मंडल संरक्षा अधिकारी

* मालगाडी के मामलों में.

टिप्पणी:1. आन ड्यूटी पर गिरने वाले कर्मचारियों के मामलों में, रिपोर्ट उस विभाग के मंडल अधिकारी को भेजना चाहिए जिस विभाग से वह संबंध रखता है और मंडल संरक्षा अधिकारी को भी भेजा जाए.

2. (क) दुर्घटना के तुरंत बाद ही गार्ड, गाडी परीक्षक को संदेश द्वारा गाडी का निरीक्षण करना सूचित करेंगा,संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट प्रमानण और गाडी परीक्षक द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत करना.

(ख) फार्म के मद सं (6) के अनुसार, यदि सवारी डिब्बा से गिरने वाले व्यक्ति के बारे में कोई जानकारी नहीं हो तो गार्ड संयुक्त रूप से सवारी व मालडिब्बा कर्मचारियों के साथ डिब्बे का निरीक्षण करेगे और निरीक्षण के तथ्यों को प्रस्तुत करेंगे.

3. (क) मद सं 5(डी), यह अनिवार्य है कि दुर्घटना में शामिल व्यक्ति (बच्चे के मामले में, उस समय अभिभावक का बयान)का बयान हर हाल में जहां संभव हो रेलवे पोलिस कान्स्टेबल के समक्ष और उनके आद्यहस्ताक्षर सहित रिकार्ड किया जाए. यदि रेलवे पोलिस कान्सटेबल उपलब्ध नहीं है तो दो यात्रियों के हस्ताक्षर लिए जाए जिनकी उपस्थिति में यह बयान रिकार्ड किया गया है.

(ख) यदि व्यक्ति घायल या बेहोश है या स्वयं बयान देने की स्थिति में नहीं है, तो दो सह-यात्रियों, जो इस दुर्घटना के साक्षी है, का बयान रिकार्ड किया जाए और रेलवे पोलिस कांस्टेबल द्वारा अनुप्रमानित किया जाए या उनकी अनुपस्थिति में दो स्वतंत्र गवाहों द्वारा.

दुर्घटना नमूना फार्म.5

घातक/गंभीर दुर्घटना की रिपोर्ट:

घातक/गंभीर दुर्घटना की रिपोर्ट

सेवा में,
कामगार प्रतिभूति आयुक्त

महोदय,

दुर्घटना जो ……………(दिनांक) को ……….स्थान पर हुई (यहां पर स्थान का विवरण दे) और जिसके कारण कामगार/ कामगारों की मृत्यु हुई /गंभीर चोटें आईं, विवरण संलग्न है.

2. ऐसी परिस्थितियां जिनके कारण कामगार/कामगारों की मृत्यु /गंभीर चोटें आई का विवरण नीचे दिया गया है:-

(क) दुर्घटना का समय;

(ख) स्थान जहां दुर्घटना घटी

(ग) मृत /गंभीर रूप से घायल व्यक्ति की स्थिति जो उस समय कार्यरत था/थे;

(घ) दुर्घटना का कारण

(च) अन्य कोई प्रासंगिक विवरण

भवदीय,
…………………………………
रिपोर्ट बनाने वाले अधिकारी के हस्ताक्षर और पदनाम

नाम	लिंग	आयु	कार्य का विवरण	पूर्ण पता

रिपोर्टर द्वारा उपयोग किया जाने वाला फार्म:

प्रश्न	उत्तर
1. दुर्घटना का सही समय. 2. स्टेशन पर या स्टेशनों के मध्य और दूरी कि.मी. में 3. (क) दुर्घटना की पहली सूचना भेजने का समय और किस के द्वारा भेजी गई **(ख) सूचना किसे भेजी गई और कैसे भेजी गई.** 4. चिकित्सा सहायता सहित, अन्य सहायता के लिए पहले भेजी गई पहली सूचना. 5. कितनी बार और कब चिकित्सा सहायता सहित अतिरिक्त सहायता मांगी गई , और कब यह सहायता भेजी गई , किसके द्वारा और कब भेजी गई और किसी के नाम पर भेजी गई. टिप्पणी:स्टेशन सीमा के बाहर हुई गंभीर दुर्घटनाओं के मामलों में जहां निकटवर्ती स्टेशन को सूचना देनी है, इस बात का ध्यान रखा जाए कि स्टेशन पर दी जाने वाली सूचना का सही समय रिकार्ड किया गया हो और टेलीफोन या संदेश द्वारा स्टेशन को भेजी गई प्रत्येक सूचना का समय रिकार्ड हो. 6. दुर्घटना के समय गाड़ी में यात्रियों की कुल संख्या बताए. 7. (क) मृत व्यक्तियों का संक्षिप्त विवरण और/या घायल व्यक्तियों का नाम और पता सहित उनके रिशतेदार जिन्हें सूचना भेजनी है और पायी गई टिकटों का विवरण(श्रेणी, दिनांक, संख्या और स्टेशन जिनके लिए टिकट बुक की गई टिप्पणी: (i) प्रत्येक मृत या घायल व्यक्ति का नाम और पता प्राप्त करने का भरसक प्रयास करना चाहिए. (ii) उस गाड़ी की स्थिति और पेंट किया हुआ नंबर जिस में मृत या घायल व्यक्तियों को लाया गया रिकार्ड करने का हर संभव प्रयास करना चाहिए. (ख)घायलों का विवरण और अन्य चिकित्सा नोट. टिप्पणी: यह विवरण चिकित्सा कर्मचारियों द्वारा रिकार्ड किए जाए और यदि संभव हो तो पोलिस का भी सहयोग ले. 8. जब गाड़ी के गंभीर रूप से पटरी से उतर जाने या टक्कर के कारण यात्रियों की मृत्यु हो गयी हो या घायल हो गये है, तो मृत या घायल लोगो को निकालते समय गाडी या गाड़ियों की स्थिति या लाइन या लाइनों और डिब्बों की स्थिति और डिब्बों के नंबर सहित विस्तृत विवरण तैयार किया जाए. डिब्बों की स्थिति को दर्शाने वाला रेखाचित्र भी तैयार किया जाए. 9.(क) स्टेशन को दुर्घटना की सूचना किस समय प्राप्त हुई और चिकित्सा राहत गाड़ी या चिकित्सा राहत उपकरण कब उपलब्ध कराये गए. (ख) चिकित्सा राहत गाड़ी किस समय जाने के लिए तैयार थी (ग) स्टेशन से चिकित्सा राहत गाड़ी या चिकित्सा राहत उपकरणों वाली गाडी चलने का समय (घ) दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा राहत गाड़ी या चिकित्सा राहत उपकरणों वाली गाडी का आगमन समय	

10.(क) चिकित्सा राहत गाडी वाले स्टेशन को दुर्घटना की सूचना कब प्राप्त हुई (ख)दुर्घटना राहत गाड़ी किस समय और कब जाने के लिए तैयार थी (ग)दुर्घटना राहत गाड़ी डिपो स्टेशन से कब रवाना हुई. (घ) दुर्घटना स्थल पर दुर्घटना राहत गाड़ी का आगमन समय और इस गाड़ी द्वारा क्या चिकित्सा राहत सामग्री आई. 11. चिकित्सा कर्मचारी और/या चिकित्सा उपकरणों के आने से पहले घायलों को क्या प्रथमोपचार दिया गया? 12. अर्हक चिकित्सा उपचार के आगमन का समय और कहां से और उपचार के प्रभार्य अधिकारी का नाम व पदनाम. 13. गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों को अस्पताल ले जाने के लिए क्या व्यवस्था की गई और और वे वहां कब पहुंचे? 14.संचार व्यवस्था को बहाल करने के लिए क्या व्यवस्था की गई और बहाल होने का समय. 15. कोई अन्य महत्वपूर्ण विवरण. **टिप्पणी:** (i) उपर्युक्त सहीसूचना के अतिरिक्त,वरिष्ठ मंडल अधिकारी जो दुर्घटना स्थल की ओर प्रस्थान कर रहे है, व्यापक रिपोर्ट बनाए जिसमें यह दर्शायां जायें कि वास्तव में क्या हुआ था, तत्पश्चात् क्या प्रश्न पूछे गए और क्या-क्या आलोचनाए हुई, ताकि प्रशासन उन विवरणों को देख सके और न्यायालय मे यदि आवश्यकता हो तो बताया जा सके. (ii) संभवता मजिस्ट्रेट और पोलिस अधिकारी राहत गाड़ियों के साथ होने चाहिए, लेकिन यह हमेशा संभव नहीं है और इन अधिकारियों की अनुपस्थिति में मंडल रेलवे अधिकारी के लिए यह आवश्यक हो जाता है कि वे घटना को सही रूप से रिकार्ड करें. यह अनिवार्य है कि राहत गाड़िया नियत लक्ष्य के भीतर ही चलनी चाहिए और गाड़ियों को मजिस्ट्रेट और पोलिस अधिकारी के लिए रोका नहीं जाना चाहिए. (iii) यदि दुर्घटना स्टेशन पर हुई या पास वाले स्टेशन पर या ब्लाक सेक्शन पर हुई है तो रिपोर्ट दुर्घटना स्थल पर ही तैयार की जानी चाहिए (iv) यदि आवश्यकता हो ,रिपोर्ट तैयार करने वाले अधिकारी, सूचना इक्ट्ठा करने में अन्य अधिकारियों की आवश्यक ले सकते है. जिम्मेदार अधिकारी का चुनाव सावधानी से किया जाना चाहिए	

दुर्घटना नमूना फार्म. 6-ए

क. रिपोर्टर डायरी:

रिपोर्टर की सहायता के लिए कर्मचारियों को विवरण.

कर्मचारी का नाम	पदनाम	पेंट किए गए सवारी डिब्बे आबंटित सं.	कर्मचारियों को रिपोर्टर की सहायता करने के लिए दिये गए फार्मो की क्रम संख्या		
			फार्म 'क'	फार्म 'ख'	फार्म 'ग'

दुर्घटना नमूना फार्म, 6-बी

ख.रिपोर्टर डायरी:

रिपोर्टर डायरी

फार्म'क' **क्रम संख्या 'क'**

मृत व्यक्तियों का विवरण

(प्रत्येक व्यक्ति के लिए केवल एक फार्म का प्रयोग करें)

1.यात्री का नाम ....

2. पिता/पति का नाम..

3. यात्री का पता...

4. व्यवसाय...

5. दुर्घटना के समय किस कंपार्टमेंट और डिब्बे में यात्रा कर रहे थे.
कंपाटमेंट संख्या...
सवारी डिब्बा संख्या..

6. टिकट का विवरण
स्टेशन से ....
स्टेशन तक..
श्रेणी..
टिकट संख्या...
दिनांक ....

7. मृत शरीर कहां पाया गया
पूर्ण विवरण दे...

8. मृत शरीर का क्या किया गया (रिश्तेदारों को, पुलिस आदि को सौंपी गई.)
पूर्ण विवरण दें ....

9. मृत व्यक्ति के सामान का विवरण और उसे कैसे निपटाया गया (बाक्स, या सूटकेस या बिस्तर आदि था, उसका अनुमानित वज़न और आकार और क्या पोलिस, रिशतेदारों आदि को सौंपा गया .,...

10. कोई अन्य सूचना...

स्थान हस्ताक्षर
दिनांक पदनाम

ग.रिपोर्टर डायरी:

फार्म'क' **क्रम संख्या 'क'**

घायल व्यक्तियों का विवरण

(प्रत्येक व्यक्ति के लिए केवल एक फार्म का प्रयोग करें)

1.यात्री का नाम ....

2. पिता/पति का नाम...

3. आयु...

4. व्यवसाय..

5. पता...

6. . दुर्घटना के समय किस कम्पाटमेंट और डिब्बे में यात्रा कर रहे थे.
कंपाटमेंट संख्या...
सवारी डिब्बा संख्या...

7. . टिकट का विवरण
स्टेशन से ....
स्टेशन तक...
श्रेणी...
टिकट संख्या...
दिनांक ....

8.घावों का पूर्ण विवरण...
9. क्या स्थल पर प्राथमिक चिकित्सा दिया गया. यदि हा, किस प्रकार का उपचार किया गया और कब...
10. क्या उपचार के लिए अस्पताल भेजा गया, यदि हां, तो कैसे और किस समय या गंतव्य तक जाने की अनुमति दी गई..
11.क्या प्राथमिक चिकित्सा के बाद रिशतेदारों को सौंपा गया ....
12.घायल व्यक्ति के सामान का विवरण और सामान का क्या किया गया ....
13.कोई अन्य सूचना...
14. सबज्वाइन फार्म पर घायल व्यक्ति का बयान ले और चिह्नहित लाइन के नीचे का भाग फाडते हुए उसे सौंप दे, यदि वह बयान देने की स्थिति में है. बयान पर यात्री के हताक्षर हो और साथ संलग्न करे.

स्थान: हस्ताक्षर:
दिनांक: पदनाम:

दुर्घटना स्थल के प्रभार्य चिकित्सा अधिकारी के प्रतिहस्ताक्षर

हस्ताक्षर:
पदनाम:

घायल यात्री का विवरण

1. यात्री का नाम...
2. यात्री का बयान..

स्थान ....
दिनांक: यात्री के हस्ताक्षर

दुर्घटना नमूना फार्म 6-डी

चश्मदीद गवाह का बयानः

फार्म 'सी' **क्रम संख्या 'सी'**

चश्मदीद गवाह का बयान

(प्रत्येक व्यक्ति के लिए केवल एक फार्म का प्रयोग करें)

1. चश्मदीद गवाह का नाम ....

2. पिता/पति का नाम..

3. आयु...

4. व्यवसाय..

5. पता..

6. . दुर्घटना के समय किस कंपार्टमेंट और डिब्बे में यात्रा कर रहे थे.

7. . टिकट का विवरण
   स्टेशन से ....स्टेशन तक.................. ....
   श्रेणी..टिकट संख्या..
   दिनांक ....

8. दुर्घटना का समय, तारीख और स्थान
   समय..दिनांक..
   स्थान...

9. दुर्घटना का विवरण..

स्थान........................

दिनांक........................ . **चश्मदीर गवाह के हस्ताक्षर**

दुर्घटना का नमूना फार्म. 7

.... माह, 20.... के लिए श्रेणी 'ए.5' दुर्घटनाओं का विवरण

क्रम सं. 1	**दुर्घटना का समय और तारीख** 2	**दुर्घटना का स्थान** 3	**दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण** 4

इंजन, चल स्टाक,परिपथ आदि को हुई क्षति की कीमत 5	**दुर्घटना का कारण** 6	**दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई** 7	**अभ्युक्ति** 8

दुर्घटना नमूना फार्म. 8

.... माह, 20.... के लिए श्रेणी 'बी.5' दुर्घटनाओं का विवरण

क्र.सं 1	दुर्घटना का समय और तारीख 2	दुर्घटना स्थल 3	दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण 4

इंजन, चल स्टाक,परिपथ आदि को हुई क्षति की कीमत 5	दुर्घटना का कारण 6	दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई 7	अभ्युक्ति 8

सार

1. दुर्घटना का प्रकार (जैसे गाड़ी पटरी से उतर जाना या टक्कर या जो भी हो)

2. दिनांक ....

3. समय..

4. रेलवे

5. स्थान...

(शामिल गाड़ियों के प्रकार)...

गाडी सं. अप.....ब्रेक वेन में वैक्यूम/एयर प्रेशर........................
डाउन.....ब्रेक वेन में वैक्यूम/एयर प्रेशर ....

इंजन संख्या अप .. .इंजन में वैक्यूम/एयर प्रेशर ....
डाउन.....इंजन में वेक्कयूम/एयर प्रेशर ....

गाड़ी विवरण अप...
डाउन...

अनुमानित गति अप...
डाउन...

कार्य प्रणाली...

परिपथ का संक्षिप्त विवरण ....

मौसम...

हताहत..

दुर्घटना का संक्षिप्त

विवरण...

लाइन क्लियर होने का समय ....

<u>क्षति की कीमत</u>:-

(i) इंजन ....

(ii) चल स्टाक...

(iii) परिपथ...

(iv) सिगनल अंतर्पाशन और संचार गियर...

(v) रेलवे के अतिरिक्त अन्य कोई सामान, यदि हो..

जांच समिति का गठन:

..............................जांच की कार्रवाई * ,.............को हुई ....दुर्घटना की श्रेणी

प्राधिकार ....

समिति के द्वारा जिसमें

(1) अध्यक्ष..

नाम...विभाग..

ओहदा..

(2) सदस्य..

नाम...विभाग..

ओहदा..

(3) सदस्य..

नाम...विभाग..

ओहदा ....

अन्य उपस्थित............................

(1) नाम ....

विभाग.................................... ओहदा ....

*क्या संयुक्त, अंतर-विभागीय या विभागीय है, बताए.

(2) नाम ....

विभाग.................................... ओहदा ....

(3) नाम ....

विभाग.................................... ओहदा ....

सूचना के बाद, अनुपस्थित ....

नाम...

विभाग...................................... ओहदा...

दुर्घटना फार्म 9-बी
दुर्घटना का वर्णनात्मक विवरण:

दुर्घटना का वर्णनात्मक विवरण (संक्षिप्त शब्दों में).

अध्यक्ष इस बात का ध्यान रखे कि यह फार्म सही और उचित ढ़ंग से भरा गया हो और इस में ऐसा कुछ न भरा गया हो जो निष्कर्ष या सुझाव और सिफारिश शीर्ष के अंतर्गत आता है जिसकी एसीसी 9 (जी)और (I) में प्रविष्टि की जानी हो.

चश्मदीदों की सूची:

नाम, कर्मचारी सं. पदनाम और स्टेशन सहित चश्मदीदों के परीक्षण क्रम के अनुसार सूची.

1……………………………………………………………………………………………………

2……………………………………………………………………………………………………

3……………………………………………………………………………………………………

4……………………………………………………………………………………………………

5……………………………………………………………………………………………………

6……………………………………………………………………………………………………

7……………………………………………………………………………………………………

8……………………………………………………………………………………………………

9……………………………………………………………………………………………………

10……………………………………………………………………………………………………

11……………………………………………………………………………………………………

साक्षी का बयान:

साक्षी बयान सं....

नाम.. आयु ....

कर्मचारी सं............................

पदनाम................................वेतन..................................ग्रेड.........................

स्टेशन कार्यालय..

कुल सेवाकाल: वर्ष .... महीने...................................

वर्तमान पद में सेवाकाल...

पूर्व सेवाकाल..

दुर्घटना के समय ....घंटों के विश्राम के बाद ड्यूटी पर आने से पहले मैं .... के रूप में .... से..................घंटों से ....घंटों तक............... ड्यूटी पर था

पढ़कर सुनाया गया, अनूदित किया गया और सही रूप में इसे स्वीकृत किया गया (निरक्षर या जो अंग्रेज़ी नहीं पढ़ सकते के मामलों में)

हस्ताक्षर.................................

दिनांक...................... अध्यक्ष

साक्षी का बयान (उसी क्रम में):

साक्षी बयान सं....

नाम.. आयु ....

कर्मचारी सं...........................

पदनाम..............................वेतन.................................ग्रेड........................

स्टेशन कार्यालय...

कुल सेवाकालः वर्ष .... महीने..................................

वर्तमान पद में सेवाकाल...

पूर्व सेवाकाल...

दुर्घटना के समय ....घंटों के विश्राम के बाद ड्यूटी पर आने से पहले मैं .... के रूप में .... से..................घंटों से ....घंटों तक................ ड्यूटी पर था

पढ़कर सुनाया गया, अनूदित किया गया और सही रूप में इसे स्वीकृत किया गया (निरक्षर या जो अंग्रेज़ी नहीं पढ़ सकते के मामलों में)

हस्ताक्षर.................................

दिनांक..................... अध्यक्ष

निष्कर्ष के कारण:

निष्कर्ष के कारण

(i) सभी विरोधाभासी साक्ष्यों पर चर्चा और उसके आधार पर समिति द्वारा निकाले गए निष्कर्ष

(ii) योगदान देने वाले कारक, यदि कोई हों; और

(iii) तीन अलग-अलग अनुच्छेदों में उपशमनीय परिस्थितियों का विवरण, यदि कोई हो तो,

हस्ताक्षर.............................	हस्ताक्षर	हस्ताक्षर ....
नाम	नाम	नाम ....
(सदस्य)	(अध्यक्ष)	(सदस्य)
तारीख	तारीख	तारीख ....

संयुक्त निष्कर्ष:

संयुक्त निष्कर्ष

(कारण, जिम्मेदारी और नियमों का उल्लंघन)

निष्कर्ष संक्षिप्त और सारगर्भित होना चाहिए तथा इसमें यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए कि किन नियमों का उल्लंघन किया गया तथा किसने किया.

हस्ताक्षर...........................	हस्ताक्षर	हस्ताक्षर ....
नाम	नाम	नाम ....
(सदस्य)	(अध्यक्ष)	(सदस्य)
तारीख	तारीख	तारीख ....

मामलें जो दर्शाए गए :

मामलें जो दर्शाए गए

हस्ताक्षर.............................	हस्ताक्षर	हस्ताक्षर ....
नाम	नाम	नाम ....
(सदस्य)	(अध्यक्ष)	(सदस्य)
तारीख	तारीख	तारीख ....

सुझाव और सिफ़ारिश:

सुझाव और सिफ़ारिश

निवारक उपायों के लिए सुझाव न केवल दुर्घटना के कारणों पर, बल्कि संबंधित तथ्यों और अन्य कारणों पर आधारित होने चाहिए.

हस्ताक्षर.............................	हस्ताक्षर	हस्ताक्षर ....
नाम	नाम	नाम ....
(सदस्य)	(अध्यक्ष)	(सदस्य)
तारीख	तारीख	तारीख ....

दुर्घटना फार्म. 9-जे

राहत उपाय:

राहत उपाय

1. गाड़ी और तारीख...
2.किलोमीटर दूरी और सेक्शन......................................
3. प्रथम सूचना रिपोर्ट .... से प्राप्त
.............द्वारा
.... समय पर
4.दुर्घटना का समय और मौसम की स्थिति..........
5. हताहत
घायल...
जनता
कर्मचारी
अस्पताल में भर्ती
मृत
6. निकटतम अस्पताल
स्थान
दूरी
7. चिकित्सा राहत गाड़ियां
मांग..........   प्रस्थान ....   स्थल पर आगमन............
8. दुर्घटना राहत गाड़ी
मांग..........   प्रस्थान ....   स्थल पर आगमन............
9. राहत विशेष गाड़ियां
मांग..........   प्रस्थान ....   स्थल पर आगमन............

10. यानांतरण के लिए मांग

11. गाड़ियों का यानांतरण
संख्या
समय.
12. रद्द गाड़ियां
13. गाड़ियों का मार्ग बदलना, बरास्ता
14. रोकी गई गाड़ियां
संख्या
मिनट
15. दिया गया संभावित कारण   के द्वारा
16. अवरोध हटाया गया
17. थ्रु रनिंग बहाली का समय
18. अन्य कोई विवरण

हस्ताक्षर
दिनांक   पदनाम

दुर्घटना फार्म.9-के

मार्शलिंग और चल स्टाक का विवरण:

शामिल गाड़ियों की संरचना (कम्पोजिशन),मार्शलिंग और गाडी पर चल स्टाक का विवरण
डाउन / अप गाडी सं................ से........... तक

क्र.सं	स्वामी रेलवे	श्रेणी या प्रकार और पेंट किया हुआ नंबर	भार				बुक किए गए	
			टेयर		ग्रास			
			टी	जी	टी	जी	से	तक
1	2	3	4	5	6	7	8	9

E (खाली) या L (भरा हुआ) और पण्य	पिछला				अभ्युक्ति
	पीओएच	तारीख	पीओएच	तारीख	
10	11	12	13	14	15

दुर्घटना फार्म.९-एल

फोटो:

दुर्घटना स्थल पर लिए गए फोटो का विवरण

प्रत्येक का संक्षिप्त विवरण   संलग्न फोटो की संख्या

1..
2..
3..
4..
5..
6..

1	2	3

4	5	6

दुर्घटना फार्म.9-एम

इंजन और रोलिंग स्टॉक की क्षति:

इंजन, रोलिंग स्टॉक को हुए नुकसान का विवरण और उसकी अनुमानित लागत

मद संख्या	विवरण	प्रत्येक मामले में संख्या	राशि

दुर्घटना फार्म.9-एन

रेलपथ की क्षति:

रेलपथ को हुए नुकसान का विवरण और उसकी अनुमानित लागत

मद संख्या	विवरण	प्रत्येक मामले की संख्या	राशि

दुर्घटना फार्म.9-ओ

सिगनल व दूरसंचार संस्थापनओं की क्षति:

सिगनल एवं इंटरलॉकिंग तथा दूरसंचार प्रतिष्ठानों को हुए नुकसान का विवरण तथा उसकी अनुमानित लागत

मद संख्या	विवरण	प्रत्येक मामले में संख्या	राशि

दुर्घटना फार्म.10

हताहत - गाड़ियों से गिरनेवाले / टकराने वाले व्यक्ति:

..........20 माह के लिए श्रेणी पी.1 एवं पी.3 दुर्घटनाओं का विवरण

नोट: प्रत्येक दुर्घटना क्लास के लिए अलग से विवरण प्रस्तुत करना होगा

क्रम सं. 1	दुर्घटना की तारीख और समय 2	दुर्घटना का स्थान 3	यदि रेलगाडी शामिल हो तो गाडी सं. और उसका विवरण 4	दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण और उसका कारण जहां तक पता हो 5

व्यक्तियों का ब्यौरा			सं. तथा टिकट की श्रेणी और .... स्टेशनों का विवरण	मृत या घायल व्यक्ति का संक्षिप्त विवरण	अभ्युक्तियां
नाम 6	आयु 7	लिंग 8	9	10	11

दुर्घटना फार्म.11

हताहत – गाड़ी से कुचले गए:

.... माह, 20 के लिए श्रेणी पी.2 दुर्घटनाओं का विवरण

क्र.सं.	दुर्घटना की तारीख व समय	स्टेशन पर/या स्टेशन जिनके बीच दुर्घटना हुई और उसकी दूरी.	गाड़ी संख्या व विवरण	क्या इंजन में विद्युत हेड लाइट लगी थी और वह कार्यचालन स्थिति में थी.
1	2	3	4	5

दुर्घटना का स्थल सीधी लाइन या घुमाव पर है और लोको पायलट के लिए दृश्यता की स्थिति (टेलीग्राफ पोस्टो पर)	क्या दुर्घटना स्थल समपार पर है यदि हा, तो क्या चौकीदार सहित है,यदि दुर्घटना स्थल समपार नहीं है तो निकटतम समपार की किलोमीटर दूरी.	(क) दुर्घटना स्थल पर बाड़ का विवरण (ख) दुर्घटना स्थल से संबंधित कोई अन्य प्रासंगिक विवरण	मृत या घायल व्यक्ति/यों के नाम, लिंग और पता सहित दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण
6	7	8	9

(क) क्या लोको पायलट ने दुर्घटना की ओर ध्यान दिया या नहीं (ख) रक्त निशान का विवरण	जाँच पर निर्णय	दुर्घटना का कारण	अभ्युक्ति
10	11	12	13

दुर्घटना फार्म.12

अन्य घटनाएं:

……………..20 माह के लिए क्लास क्यू.1 दुर्घटनाओं का विवरण

क्रम सं. 1	**दुर्घटना की तारीख और समय** 2	**दुर्घटना का स्थान** 3	**यदि गाड़ी शामिल हो तो, गाडी की संख्या और विवरण,** 4

नाम, व्यवसाय, आयु और लिंग सूचित करते हुए दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण 5	**दुर्घटना का कारण** 6	**यात्रियों के मामले में टिकट की संख्या और श्रेणी तथा …. स्टेशनों का विवरण** 7	**अभ्युक्तियां** 8

धारा 113 के अंतर्गत दुर्घटनाओं का तिमाही विवरण **दुर्घटना फार्म.13**

…………………… को समाप्त तिमाही के लिए रेल अधिनियम 1989 की धारा 113 के अंतर्गत दुर्घटनाओं का सार दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	दुर्घटना की तारीख	दुर्घटना का स्थान	शामिल गाड़ी/गाड़ियां	क्या रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी गयी ? यदि हां, तो उसका संदर्भ	कब भेजा जा सकता है
1	2	3	4	5	6

मुख्यत: – अवरोधों पर चलनेवाली गाड़ियां/यात्री गाड़ियों का टकराना / पटरी से उतरना / समपार दुर्घटनाएं और आग की दुर्घटनाएं.