

दक्षिण मध्य रेलवे

संरक्षा.387/फ्लाई लीफ/01/2022

फ्लाई लीफ सं. 01/2022

सावधान.....

परिचालन व सिव्दूसं कर्मचारी

उत्तर सीमांत रेलवे में दि.25.08.2021 को लगभग 13:31 बजे कामरूप ग्रामीण जिला , असम, बीजी सिंगल लाइन , डी मार्ग में रंगिया मंडल में चायगांव (सीजीओएन) यार्ड में किमी 136/3-4 पर गाड़ी नंबर 02346 / डीएन सरायघाट विशेष का पटरी से उतरना.

उपर्युक्त दुर्घटना की जांच एक समिति द्वारा की गई , जिसमें प्रमुखि , मुयायाप्र/उसीरे, मुचस्टाइंजी/कोचिंग/उसीरे, मुसिइंजी/उसीरे और मुसुआ/रेसुब/उसीरे सहित वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी शामिल थे. उपर्युक्त दुर्घटना की जांच रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया गया और महाप्रबंधक/उत्तर सीमांत रेलवे द्वारा स्वीकार किया गया.

जांच समिति ने निम्नानुसार निष्कर्ष दिए :

डिरेलमेंट मेकानिज्म:-

- **07030** अप सिकंदराबाद विशेष के गुजरने के बाद लगभग **12.30/12.35** बजे ड्यूटीरत स्टेधी/सीजीओएन ने वरिष्ठ तकनीशियन /सीजीओएन को मौखिक रूप से बताया कि समपार फाटक एनएन-**249** का फाटक पाशन संकेत बटन ढीला है और इसे ठीक करने का अनुरोध किया.
- उसके बाद खराबी मेमो और वि नियोजन लिए बिना , लगभग **12.40** बजे श्री प्रदीप कुमार डेका, वरिष्ठ तकनीशियन/सिगनल/सीजीओएन ने फाटक पाशन बटन की मरम्मत

के लिए पैनल का फ्रंट ग्लास कवर खोला और पैनल के पिछले कवर को यह देखने के लिए खोला कि परिचालन पैनल के नीचे कोई ढीला तार तो नहीं है . आपाती बटन की सील को हटाकर पैनल का फ्रंट कवर खोला गया .

- लगभग **13.05** बजे स्टेधी/एमआरजेडए को गाड़ी नंबर **02346** डाउन के लिए लाइन क्लियर दिया गया और लगभग **13.10** बजे, टीएलबीआई के माध्यम से आउट रिपोर्ट प्राप्त हुई . **13.12** बजे, स्टेधी/सीजीओएन ने समपार फाटक नंबर एनएन- **249** के ड्यूटीरत फाटकवाले को समपार फाटक बंद करने के लिए कहा . फाटकवाले ने फाटक बंद कर दिया और फाटक पाशन संकेत को स्टेमा/पैनल को रिले कर दिया लेकिन फाटक पाशन संकेत को मौजूदा बटन की खराबी के कारण ड्यूटी रत स्टेधी/सीजीओएन द्वारा अभिस्वीकृत नहीं किया जा सका .
- **13.15** बजे, जब ड्यूटीरत स्टेधी ने डाउन निकट सिगनल को ऑफ करने की कोशिश की, तो उसकी कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई और स्टेमा की चाबी ऑफ स्थिति में होने के कारण रूट भी नहीं दिखाई दिया. तथापि फाटक अभी भी खराबी की स्थिति में था, फिर भी स्टेधी/सीजीओएन ने पैनल पर मार्ग दिखाई नहीं देने पर भी संबंधित पाइंटों के क्लैप और पैडलॉकिंग किए बिना ड्यूटीरत पाइंटमैन को लाइन नंबर **2** के लिए डाउन निकट सिगनल हेतु टी/369(3बी) जारी करते हुए गाड़ी को लेने के लिए भेजा .
- टी/369(3बी) सौंपने के बाद गाड़ी लगभग **13:29:48** बजे निकट सिगनल से आरंभ हुई. ड्यूटीरत मौजूद स्टेधी ने डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल और प्रस्थान सिगनल को ऑफ करने की कोशिश की लेकिन सिगनल/रूट दिखाई नहीं दिया क्योंकि स्टेशन मास्टर की चाबी ऑफ स्थिति में थी .
- अब वरिष्ठ तकनीशियन/सिगनल/सीजीओएन और खलासी/हेल्पर/सिगनल/सीजीओएन ने पैनल के फ्रंट कवर को पुनःबंद कर दिया .
- अब ड्यूटीरत स्टेधी/सीओजीएन ने यह महसूस किया कि स्टेशन मास्टर की चाबी ऑफ स्थिति में है. इसके बाद उसने स्टेशन मास्टर की चाबी को ऑन किया और डाउन अग्रिम प्रस्थान और प्रस्थान सिगनल को क्लियर करने का प्रयास किया .
- इस बीच गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर आ गई और जब स्टेशन मास्टर की चाबी को ऑन स्थिति में घुमाया गया तो लगभग **13:31:22** बजे पर ईबीपीयू रिले आरंभ हुआ और पाइंट बटन **106/108** रिले भी लगभग **13:31:23** बजे आरंभ हुआ और पाइंट बटन **102/104** रिले भी लगभग **13:31:24** बजे आरंभ हो गया. चूंकि पाइंट क्लैप और पैडलॉक द्वारा

संरक्षित नहीं थे , प्वाइंट 102/104 और 106/108 विपरीत स्थिति में चले गए और गाड़ी 02346 डाउन सरायघाट विशेष का हिस्सा, जो इन पाइंटों पर था, पटरी से उतर गया और सवारी डिब्बे मेन लाइन नंबर 02 से लूप लाइन नंबर की ओर चले गए.

- इस बीच लगभग 13:31:25 बजे डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल दिखाई दिया और 13:31:27 बजे डाउन प्रस्थान सिगनल दिखाई दिया.

दुर्घटना का कारण :

- पैनल पर रूट दिखाई न देने के बावजूद, सिगनल की खराबी के बाद भी क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग पॉइंट को सुनिश्चित किए बिना गाड़ी को चलाना.
- 1. बिना विनियोजन के परिचालन पैनल पर सुधार कार्य किया जाना.
- 2. सीजीओएन के खराब बटन सर्किट के कारण पाइंट 106/108 और 102/104 का अनुचित संचालन जबकि गाड़ी तब भी पाइंटों पर थी.
- 3. सभी संबंधित कर्मचारी चार व्यक्ति अर्थात स्टेधी/सीजीओएन, वरिष्ठ तकनीशियन /सिगनल/सीजीओएन, खलासी/हेल्पर /सिगनल/सीजीओएन, एमएस/पोर्टर/सीजीओएन मिलीभगत से कार्य कर रहे थे तथा लघु उपाय और असुरक्षित तरीका अपना रहे थे.

दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराए गए व्यक्ति :

मुख्य रूप से जिम्मेदार

1. स्टेधी/सीजीओएन डेका –

- i) सिगनल खराबी के बाद, दि. 25.8.2021 को सीओओएन स्टेशन पर गाड़ी सं. 02346 के प्रवेश करने से पहले पॉइंट 106/108, 102/104 की क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग सुनिश्चित करने में विफल रहे , जो सावसनि 3.68/3 (i) (ए) और (बी) का उल्लंघन है.
- ii) विनियोजन के बाद ही परिचालन पैनल में सुधार कार्य करना सुनिश्चित करने में विफल रहे.
- iii) साथ ही वह सिवदूसं कर्मचारी के साथ मिलीभगत से कार्य कर रहे थे तथा लघु उपाय और असुरक्षित तरीका अपना रहे थे.

2. वरिष्ठ तकनीशियन/सिगनल सीजीओएन – बिना विनियोजन के परिचालन पैनल में सुधार कार्य करना. साथ ही परिचालन कर्मचारी के साथ मिलीभगत से कार्य कर रहे थे तथा लघु उपाय और असुरक्षित तरीका अपना रहे थे.

गौण:

ए. एमएस पोर्टर/सीजीओएन - वे टी/369(3बी) को सौंपने से पहले प्वाइंट 102/104 और 106/108 की क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग सुनिश्चित करने में विफल रहे. साथ ही वह सिवदूसं कर्मचारियों के साथ मिलीभगत से कार्य कर रहे थे तथा लघु उपाय और असुरक्षित तरीका अपना रहे थे.

बी. खलासी/हेल्पर/सिग नल/सीजीओएन - उ न्होंने बिना विनियोजन के परिचालन पैनल पर किए जा रहे सुधार कार्य को नहीं रोका और साथ ही वह परिचालन कर्मचारियों के साथ मिलीभगत से कार्य कर रहे थे तथा लघु उपाय और असुरक्षित तरीका अपना रहे थे.

दोषी:

1. यातायात निरीक्षक/आजरा - वे यह जांचने में विफल रहे कि क्या उनके अधीन कार्यरत कर्मचारी सुरक्षा नियमों और संरक्षा अनुदेशों का ठीक से पालन कर रहे हैं और कार्य में लघु उपाय तथा असुरक्षित तरीके तो नहीं अपना रहे हैं.
2. वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/जीएलपीटी - वे यह जांचने में विफल रहे कि क्या उनके अधीन कार्यरत कर्मचारी सुरक्षा नियमों और संरक्षा अनुदेशों का ठीक से पालन कर रहे हैं कार्य में लघु उपाय तथा असुरक्षित तरीके तो नहीं अपना रहे हैं.

प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी

संरक्षा संगठन

दक्षिण मध्य रेलवे