

पूर्व मध्य रेल

अंतिम संशोधन पर्ची संख्या 02 दिनांक 18.12.2019

संशोधन पर्ची संख्या - 03

(दुर्घटना नियमावली-2018)

04 मदों सहित दुर्घटना नियमावली-2018 के अध्याय- IV एवं परिशिष्ट-ए में निम्नलिखित संशोधन किए गये हैं जो कि आवश्यक अनुपालन हेतु भेजे जा रहे हैं।

मद संख्या - 01

पृष्ठ संख्या 39 पर वर्तमान पैरा 4.14 को 4.14 (क) के रूप में पुनरसंख्यांकित करें एवं निम्नलिखित को नया पैरा 4.14 (ख) के रूप में जोड़ें -

(ख) विस्तृत जांच के दौरान सावधानीपूर्वक नोट किए जाने वाले बिन्दु :-

- (1) रेलपथ के विवरण - रेलपथ के विवरण संयुक्त रूप से अन्य संबंधित विभागों के एसएसई/अधिकारियों के साथ IRPWM (June'2020) के परिशिष्ट- 11 (बी) के अनुसार दर्ज किए जाने चाहिए। इन अभिलेखों में अन्य बातों के साथ-साथ रेलपथ संरणचनाओं के विवरण, रेलपथ के पुर्जों की हालत, रेलपथ ज्यामितीय और अन्य संगत ब्योरे दर्ज किए जायेंगे।
- (2) चल स्टॉक और सिग्नल व्यवस्था के संबंध में विवरण- नाप दर्ज करते समय इंजीनियरी विभाग के प्रतिनिधि को दूसरे विभागों के संबंधित प्रतिनिधियों का सहयोगी बनना चाहिए
- (क) लोकोमोटिव IRPWM (June'2020) के पैरा 11/1 सी के अनुसार
- (ख) गाड़ी और वैगन क्रमशः पैरा 11/1 सी और 11/1 डी के अनुसार और
- (ग) सिग्नलिंग, इन्टरलॉकिंग और दूर संचार उपकरण -
- (i) स्ट्रेचर बार का स्थान और स्थिति, इसका प्रकार, क्या यह स्टॉक रेल से सटा हुआ है।
- (ii) दुर्घटना से ठीक पहले पॉइंट्स के ऊपर किया गया आखिरी मूवमेंट चाहे सिग्नल के साथ हुआ हो या बिना सिग्नल के साथ हुआ हो।
- (iii) पॉइंट्स कैसे कार्य कर रहा है, पॉइंट्स को लॉक करने का तरीका, सिग्नल के साथ कनेक्शन, स्थिति, सेटिंग और पॉइंट्स की लॉकिंग स्थितियाँ और स्विच की स्थिति कैसी है।
- (iv) मोटर पॉइंट्स की स्थिति।
- (v) क्या क्रैंक हैन्डल को सील किया गया है, यह आखिरी बार कब इस्तेमाल किया गया था और किन उद्देश्यों के लिए इस्तेमाल किया गया था।
- (vi) पॉइंट्स का आपातकालीन संचालन, आपातकालीन मार्ग रीलीज़ आदि।
- (vii) किसी भी दिशा में पिछले तीन महीनों की मूवमेंट की प्रविष्टियों को सत्यापित करने के लिए ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (टीएस आर)/लॉग बुक को कब्जे में लिया जाना चाहिए।
- (viii) स्टेशन मास्टर नियंत्रण कक्ष को तब फ्रीज़ कर देना चाहिए, जब तक कि नॉब्स, स्विच, पॉइंट और क्रॉसिंग आदि की स्थिति संयुक्त रूप से दर्ज न हो जाए।

पू.म.र./दुर्घटना नियमावली - 2018 संशोधन पर्ची सं.-03 दि: 01.04.2021

रुद्रपाल
रुद्रपाल

- (ix) क्या पैनल को सील किया गया था और पिछले ऑपरेशन के लिए प्रासंगिक रिकार्ड बनाया गया था और पैनल पर क्या संकेत दिए गए थे।
- (x) क्या रिले रूम डबल लॉक की स्थिति में है।
- (xi) कोई ऐसे एण्ड टी गियर डिस्कनेक्शन के तहत है।
- (xii) डेटा लॉगर - डेटा लॉगर में दर्ज की गई घटना का विश्लेषण।
- (xiii) विद्युतीकृत खंड, ब्लॉक खंड, ब्लॉक खंड से जुड़ी ब्लॉक फ़िल्टर इकाई, उसके हैंडल, कॉम्यूटेटर, डायल इन्डिकेशन, लॉकिंग सहित विस्तार से ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की स्थिति की जांच की जानी चाहिए।
- (xiv) यदि किसी भी सिग्नलिंग और इन्टरलॉकिंग गियर में कोई हेरफेर की गयी हो।
- (xv) क्या कैबिन बेसमेंट को ताला लगा है।
- (xvi) ब्लॉक उपकरणों के अंतिम ओवरहाल की तारीख, लीवर फ्रेम और स्टेशन मास्टर के नियंत्रण कक्ष के अंतिम ओवरहाल की तारीख।
- (xvii) दुर्घटना से पहले निरीक्षकों/अधिकारियों द्वारा ब्लॉक उपकरणों और अन्य इन्टरलॉकिंग गियर के अंतिम ओवरहाल की तारीख उनके परीक्षण और कारवाई के परिणाम दिए गए हों।
- (xviii) किसी भी सिग्नलिंग और इन्टरलॉकिंग गियर के साथ कोई हस्तक्षेप किया गया हो।
- (xix) पिछले तीन महीनों के दौरान असुरक्षित विफलताओं का विवरण।

नोट:- साइट पर संयुक्त अवलोकन और गियर के कार्यात्मक परीक्षण पूरा होने तक, एहतियात के तौर पर रिले रूम, कैबिन बेसमेंट, ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट, क्रैंक हैंडल के लिए डिवाइस/पॉइंट/इमरजेन्सी रूट रीलीज के आपातकालीन संचालन आदि को दुर्घटना के तुरंत बाद लॉक कर देना चाहिए और स्टेशन मास्टर/ जिम्मेदार अधिकारियों की सुरक्षा में चाबी को संभालना चाहिए।

- (3) परिचालन विवरण- निम्नलिखित परिचालन संबंधी विवरण भी, जहां संगत हो, दर्ज किए जाने चाहिए -
- (क) गति- सपीडोमीटर ग्राफ से या यदि रेल इंजन में सपीडोग्राफ न लगा हो तो स्टेशनों के बीच लगने वाले समय का उल्लेख करते हुए रेल से उत्तरने के समय वास्तविक गति।
 - (ख) रेल इंजन की दिशा, अर्थात् शॉर्ट हुड आगे है या लॉग हुड।
 - (ग) गाड़ी की ब्रेक शक्ति।
 - (घ) खंड पर लागू आदेशों के सन्दर्भ में गाड़ी का विन्यास (मार्शलिंग)।
 - (ङ) क्या गाड़ी को अचानक ब्रेक लगाए गए थे।
 - (च) क्या रेगुलेटरों को अक्समात् खोल गया था।
 - (छ) माल डिब्बों में लदान की स्थिति, विशेषकर असामान्य लदान, कम लदान, लड़े हुए वाहनों के बीच खाली डिब्बे, अधिक लदान, चलायमान भार और मानक आयामों का कोई अतिलंघन।
 - (ज) लोको पायलट/ गार्ड को जारी किए गये सतर्कता आदेशों का विवरण।
 - (झ) सतर्कता आदेश रजिस्टर
 - (ञ) ब्लॉक टिकट

- (ट) बिना लाइन किलयर आगे बढ़ने का अधिकार
- (ठ) लीवर कॉलर और स्लाईड कॉलर का उपयोग
- (ड) शंटिंग का अधिकार
- (ढ) स्टेशन डायरी
- (ण) प्राइवेट नंबर बुक
- (त) वाहन का संरक्षण
- (4) लेवल क्रॉसिंग के मामले में-
- (क) लेवल क्रॉसिंग का किमी और बीच के स्टेशन
- (ख) लेवल क्रॉसिंग की श्रेणी
- (ग) मानव रहित/मानव सहित और गेटकीपर पोस्ट किए गये हैं
- (घ) स्टेशन की सीमा के भीतर और स्टेशन की सीमा के बाहर
- (ङ) क्या इन्टरलॉक है।
- (च) दूर संचार सुविधाओं और उनके कार्य क्रम की उपलब्धता
- (छ) स्पीड ब्रेकर की उपलब्धता
- (ज) सड़क और रेल लाइन से गेट की दृश्यता
- (झ) क्या गेट एवं सड़क वक्र पर, कटिंग पर और ढाल पर है
- (ञ) दुर्घटना के समय गेट की सामान्य अवस्था और स्थिति
- (ट) दुर्घटना के समय गेट सिग्नल, लीवर, पैनल की स्थिति
- (ठ) गेट मैन का बायो डाटा और क्या रोस्टर के अनुसार है
- (ड) रोड वाहन का नंबर और श्रेणी, इसकी लदान होने की स्थिति, ड्राइवर का नाम, रजिस्ट्रेशन विवरण, लाइसेंस इत्यादि।
- (छ) अंतिम सेंसस लेते हुए प्रतिदिन औसतन लेवल क्रॉसिंग से पास होने वाली ट्रेनों और रोड व्हीकल्स की संख्या
- (ण) दुर्घटना के समय मौसम की स्थिति कैसी थी

नोट:- घटना स्थल पर उपलब्ध समस्त तथ्यों तथा जांच के समय साक्ष्य दर्ज करने का उद्देश्य, दुर्घटना के कारण का पता लगाना है जिससे कि उसकी पुनरावृत्ति न हो और यदि किसी की लापरवाही के कारण दुर्घटना हुई हो तो उसके लिए उस घटना की जिम्मेदारी निर्धारित किया जा सके।

वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा प्रस्तुत अनुलग्नक प्रोफार्मा के अनुसार संयुक्त माप तब तक पूरा नहीं होगा जब तक कि रोलिंग स्टॉक एवं ट्रैक के सभी माप लिख न लिए जायें। केवल संयुक्त माप के पूरे दस्तावेज़, रोलिंग स्टॉक एवं ट्रैक के संदर्भ में, ही जांच समिति द्वारा दुर्घटना के संबंध में निष्कर्ष निकालने के लिए भरोसेमंद दस्तावेज़ होंगे।

रोलिंग स्टॉक और ट्रैक के पूर्ण माप उपलब्ध होने से पहले कोई जांच पूरी नहीं होगी और पूर्ण संयुक्त माप ही जांच रिपोर्ट का हिस्सा बनाया जाएगा। जांच समिति रेल से उतरने की स्थिति के अनुसार अतिरिक्त माप करवा सकती है।

पू.म.रे./दुर्घटना नियमावली - 2018 संशोधन पर्ची सं.-03 दि: 01.04.2021

पृष्ठ संख्या- 40 पर वर्तमान पैरा 4.15 को 4.15 (क) के रूप में पुनर्संख्यांकित करें एवं निम्नलिखित को नया पैरा 4.15 (ख) के रूप में जोड़ें -

(ख) अवपथन के प्रथम बिन्दु एवं अवपथित पहियों के प्रथम जोड़ी की विशेष जाँच :-

- (क) उन सभी मामलों में, जिनमें संचार साधनों के पुनर्स्थापन के लिए किए गए उपायों से रेलपथ के चिन्हों और संयुक्त जांच में अपेक्षित अन्य साक्ष्य के मीट जाने की संभावना हो, तो सर्वप्रथम घटनास्थल पर पहुँचे, उच्च अधिकारी को चाहिए कि रेलपथ, गाड़ी या वाहन का सावधानीपूर्वक परीक्षण करे और यथाशीघ्र टिप्पणियाँ, आरेख आदि तैयार करके अपने उच्चतर अधिकारी को सौंप दें या उन्हें जांच के समय प्रस्तुत करें। यदि दुर्घटना इस किस्म कि हो जिसमें किसी कर्मचारी को चक्षु-दृष्टि का प्रश्न आता हो तो वह यह सत्यापित करेगा कि (उन मामलों में जहां उन्हें चश्मा पहनने की अनुमति है) दुर्घटना के समय उन्होंने चश्मा पहन रखा था और उनके पास एक अतिरिक्त चश्मा मौजूद था।
- (ख) दुर्घटनाओं के सभी मामलों में, जो संभवतः तोड़ फोड़ के कारण हुई हो, यह आवश्यक है कि किलयरेन्स और पुनर्स्थापन की कारवाई तब तक शुरू न की जाये जब तक कि पुलिस अधिकारी घटनास्थल पर पहुँच कर पूर्ण अन्वेषण करने के बाद किलयरेन्स और पुनर्स्थापन कार्य शुरू करने के लिए अपनी सहमति सूचित न कर दें। पुनर्स्थापन कार्य से पहले घटनास्थल पर विधमान परिस्थितियों की तथ्यपरक टिप्पणी तैयार की जाये और घटनास्थल पर वरिष्ठम पुलिस और रेल अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से उस पर हस्ताक्षर किये जायें। पुलिस और रेल अधिकारियों के बीच मतभेद होने पर ये मतभेद संयुक्त तथ्यपरक टिप्पणी दर्ज किए जाएँ।
- तथापि, इससे घायलों की प्राथमिक उपचार प्रदान करने, जो सभी दुर्घटनाओं में परमावश्यक है, में व्यवधान नहीं आने देना चाहिए।
- (ग) अन्य मामलों में, किलयरेन्स और पुनर्स्थापन की कारवाई पुलिस के पहुँचने से पहले भी शुरू की जा सकती है और यह आवश्यक नहीं है कि दुर्घटना के अंतर्गत सभी रेलों, स्लीपरों और बंधनों को परिरक्षित किया जाए जिन पर पहिये के चिन्ह आदि हों, विशेषकर माउंट और ड्रॉप के स्थानों के बीच, चाहे वे उपयोगी हों अथवा नहीं। बाद में वस्तुस्थिति के पुनर्निर्धारण करने के लिए रेल से उतरने के सभी गंभीर मामलों में ये अनिवार्य होते हैं और दुर्घटनास्थल पर पहुँचने वाले सर्वप्रथम उत्तरदायी अधिकारी द्वारा उनको सुरक्षित किया जाए और /या उन्हें दर्ज किया जाए, क्योंकि दुर्घटना के कारण का पता लगाने के लिए ये महत्वपूर्ण साक्ष्य होंगें।
- (घ) दुर्घटनास्थल पर मौजूद वरिष्ठम रेलवे अधिकारियों को घाय व्यक्तियों के उपचार कर दिए जाने और फंसे हुए यात्रियों के लिए आगे यात्रा के प्रबंध कर देने के बाद संबंधित कर्मचारियों के प्रारम्भिक व्यान दर्ज करने की व्यवस्था करनी चाहिए, जैसे कि ब्यान दर्ज करने में कोई देरी होने से अनुवर्ती जाँचों के दौरान कुछ तथ्यों को दबा दिये जाने या कुछ साक्ष्यों को गढ़े जाने की संभावना हो सकती है।

पू.म.रे./दुर्घटना नियमावली - 2018 संशोधन पर्ची सं.-03 दि: 01.04.2021

(ङ) तोड़ फोड़ का संदेह हो तो उपर्युक्त खंड (ख) में यथानिर्धारित कार्यविधि का पालन किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त सीआरएस से तुरंत ही यह पूछा जाए कि क्या वह किलयरेन्स और पुनर्स्थापन कार्य शुरू होने से पहले घटनास्थल आदि का निरीक्षण करना चाहेंगे, तत्पश्चात् उनकी इच्छाओं के अनुसार ही कारवाई की जानी चाहिए। किलयरेन्स और पुनर्स्थापन कार्य आरंभ करने से पूर्व सभी संगत सुराग, सामग्री और क्षति तथा चल स्टॉक की कमियों को नोट करके उन्हें परिरक्षित किया जाना चाहिए। तथापि, अन्य गंभीर दुर्घटनाओं में उपर्युक्त धारा (ग) में दी गयी क्रियाविधि का ही कड़ाई से अनुसरण किया जाए।

मद संख्या - 03

पृष्ठ संख्या- 40 एवं 41 पर वर्तमान पैरा 4.17 (आरेखों एवं नक्शा को तैयार करना) को 4.17 (क) के रूप में पुनर्संख्यांकित करें एवं निम्नलिखित को नया पैरा 4.17 (ख) के रूप में जोड़ें -

(ख) सुरागों का संरक्षण -

- (क) नामांकित ए आर टी कर्मचारी छायाचित्र लेने या विडिओ रिकार्ड करने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (ख) दुर्घटनस्थल पर आवश्यकतानुसार रेलपथ एवं चल स्टॉक के क्षति ब्योरों के छायाचित्र/ विडिओ लिए जाने चाहिए, तोड़ फोड़ की संदिग्ध स्थिति में दुर्घटनास्थल पर हुई क्षति और संभावित सुरागों के छायाचित्र निरपवाद रूप से खींचे जाने चाहिए।
- (ग) छायाचित्र/विडिओ लेट समय पूर्ण से भाग तक के सिद्धांत का पालन करना चाहिए अर्थात् पहले शॉट (लंबा शॉट) में पूरी साइट के साथ में ओ एच ई मास्ट संख्या/हेक्टोमीटर पोस्ट संख्या तथा पूरे कोच/वैगन संख्या को कवर किया जाना चाहिए और दूसरे शॉट (मध्यम शॉट) में विशेष बोगी और ट्रैक संरचना को दर्शाने वाला नजदीकी दृश्य होना चाहिए, तीसरे/चौथे शॉट और अन्य (नजदीकी शॉट) में विशिष्ट घटकों के साथ बारीक विवरण और अधिक नजदीकी दृश्य कवर करना चाहिए।
- (घ) फोटोग्राफी/विडिओग्राफी में ट्रैक के सभी महत्वपूर्ण स्थानों और रोलिंग स्टॉक के प्रभावित भागों को कवर किया जाना चाहिए।
- (ङ) स्टेशन फोटोग्राफ/ विडीओ में पैनल और ब्लॉक उपस्कर, रिले रूम की सीलिंग, विभिन्न सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग उपासक शामिल होने चाहिए।
- (च) इंजिनियरिंग अधिकारियों द्वारा साइट पर खोजे गये सबूत या सुराग के संरक्षण के लिये डिवीजनल सुरक्षा अधिकारियों को लिखित या इलेक्ट्रोनिक संचार के माध्यम से सूचना देनी चाहिए.
- (छ) संदिग्ध तोड़ फोड के मामले में, टेल- स्टोरी संकेत को संरक्षित और दर्ज किया जाना चाहिए.
- (ज) रेल/वेल्ड विफल्ता के मामले में पूर्ववर्ति कुछ ट्रेनों के लिये वाइल्ड डेटा एकत्र कर विश्लेशित किया जाना चाहिए.
- (झ) सभी दुर्घटना मामलों में डेटा लागर का रिकार्ड संरक्षित और विश्लेशित किया जाना चाहिए.
- (ञ) संबंधित नियंत्रण/सुरक्षा अधिकारियों द्वारा लोकोमोटिव की गति नियंत्रक और घटना रिकार्ड को संरक्षित करना चाहिए.

पू.म.रे./दुर्घटना नियमावली - 2018 संशोधन पर्ची सं.-03 दि: 01.04.2021

सुरक्षा

मद संख्या - 04

पृष्ठ संख्या- 148,149 पर, परिशिष्ट- ए के वर्तमान श्रेणी कालम एच-1 और एच-2 को हटाकर निम्नलिखित को उस्की जगह प्रतिस्थापित करे -

एच-1	एक्स आर	जीएम, पीसीओएम/पीसीएसओ, डीआरएम एवम संबंधित शाखा अधिकारी, टीआइ(एम), एलएफ, एलएफ/डीजल(i), एसइ/आरएस(ii), एसइ/एसएंडटी.	(i) जब डीजल इंजन लिप्त हो तब शामिल किया जाए. (ii) विद्युत चल स्टाक के लिप्त होने के मामले में शामिल किया जाए.	मीनीयर स्कैल अथवा जनियर स्कैल अधिकारी
एच-2	एक्स आर	जीएम, पीसीओएम/पीसीएसओ, डीआरएम एवम संबंधित शाखा अधिकारी, टीआइ(एम), एलएफ, एलएफ/डीजल(i), एसइ/आरएस(ii), एसइ/एसएंडटी.	(i) जब डीजल इंजन लिप्त हो तब शामिल किया जाए. (ii) विद्युत चल स्टाक के लिप्त होने के मामले में शामिल किया जाए.	

सर्व संबंधित पूर्व मध्य रेल के दुर्घटना नियमावली - 2018 को तदनुसार संशोधित करेंगे एवं इसे सभी संबंधित कर्मचारियों को संसूचित करेंगे ।

सलिल
(सलिल कुमार झा)
प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पूर्व मध्य रेल

सं. ई.सी.आर./परि.संरक्षा/दुर्घटना नियमावली./02/505 दिनांक: 01.04.2021