(केवल सरकारी उपयोग के लिए)

उत्तर पश्चिम रेलवे

दुर्घटना नियमावली

2012

(संशोधन पर्ची सं. 23 तक संशोधित)

प्रस्तावना

यह उत्तर पश्चिम रेलवे के लिए दुर्घटना नियमावली का प्रथम संस्करण है। यह नियमावली रेलवे दुर्घटना के विषय पर सभी अनुदेशों, नियमों तथा अधिनियमों एवं समय–समय पर जारी किये गये मार्गदर्शनों को व्यापक तरीके में साथ–साथ लाती है। कर्मचारियों को नियमावली सावधानीपूर्वक पढ़नी चाहिए तथा इसमें समाविष्ट अनुदेशों का अनुसरण करना चाहिए।

यह अत्यावश्यक है कि, सभी रेलवे प्राधिकारियों तथा विशेष रूप से वे, जो दुर्घटनाओं के प्रकरणों में कार्यवाही करने से संबद्ध हैं, को दुर्घटना नियमावली के उपबंधो से पूर्ण रूप से अवगत होना चाहिए। चूँकि यात्री जनता की संरक्षा के लिए चिंता सर्वोपरि है अतः सभी रेलवे कर्मचारियों को दुर्घटना प्रबंधन में स्वाभाविक पहल दिखानी चाहिए। लोगों को सुरक्षित यात्रा तथा माल को विश्वसनीय परिवहन प्रदान करने में कोई कसर बाकी नहीं छोड़नी चाहिए।

कर्मचारियों, जिनके लिए नियमावली में दुर्घटनाओं के दौरान विशेष कर्तव्यों का उल्लेख है, उन्हें इस नियमावली की एक प्रति प्रदान की जानी चाहिए। यह आशा की जाती है कि उन्हें इसके अन्तर्विषय से परिचित होना चाहिए। इन नियमों में कोई भूल या चूक को मुख्य परिचालन प्रबन्धक के ध्यान में लाना चाहिए।

इस नियमावली में नियमों को इस पद्धति के अनुसार संख्यांकित किया गया है जिसमें अंतिम दो अंक पैरा संख्या दर्शाते हैं तथा पहला एक अंक अध्याय संख्या दर्शाता है।

यह नियमावली साधारण एवं सहायक नियम पुस्तक में अन्तर्विष्ट नियमों या अन्य कॉन्फ्रेस नियमों आदि जैसे वैधानिक प्रकाशनों को अतिक्रमित या परिवर्तित नहीं करती है।

नियमों में सभी परिवर्तन और संशोधन शुद्धि पत्र के रूप में अधिसूचित किये जायेंगे। सभी रेल सेवकों, जिसे इस पुस्तक की आपूर्ति की गयी है, का यह कर्तव्य है कि वह अपने वरिष्ठ पदाधिकारियों से शुद्धि पत्रों को प्राप्त करें एवं इस पुस्तक को अद्यतन रखे। सभी संशोधनों का रिकार्ड शुद्धि पत्र के रजिस्टर में रखा जाये।

यह नियमावली पूरी तरह से प्राधिकारिक प्रयोग के लिये है न कि बेचने या जनता द्वारा प्रयोग के लिए।

यह पुस्तक प्रशासन की सम्पत्ति है और धारक द्वारा इसे रेल सेवा छोड़ने से पहले लौटा देना चाहिए।

इस नियमावली को सामान्य एवं सहायक नियम के साथ संयोजन में पढ़ा जाना चाहिए और शंका होने पर अंग्रेजी संदर्भ देखे।

राम लाल मीना
उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (सं. व नि.)
उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर

दीपक दवे
मुख्य परिचालन प्रबन्धक
उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर

विषय सूची

पैरा संख्या	विषय	पृष्ठ संख्या
	भाग – I	
	अध्याय – 1	
	परिभाषायें	
101	गाड़ी	1
102	सवारी गाड़ी	1
103	अन्य गाड़ियाँ	1
104	दुघर्टना	1
105	गंभीर दुर्घटना	1
106	आपदा	2
107	चोटें	2
108	प्रारम्भिक मूल्यांकन (थ्रेशोल्ड वैल्यू)	2
109	सम्पत्ति को गंभीर क्षति	3
110	सम्पत्ति को मामूली क्षति	3
111	ब्लॉक नियमों का उल्लंघन	3
112	निवारित टक्करें	3
113	तोड़फोड़	3
114	गाड़ी को क्षतिग्रस्त करना	4
115	गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने का प्रयास	4
116	रेल सम्पत्ति	4
117	जन सम्पत्ति	4
118	विभाग	4
119	पशु	4
120	रेल परिसर	4
	भाग–II सामान्य अनुदेश	
121	नियमों की व्याप्ति	4
122	नियमों की जानकारी	5
123	दुर्घटनाओं पर कार्यवाही के उद्देश्य	5
124	सभी विभागों के साधन उपलब्ध कराना	5
125	प्रत्येक पदाधिकारी हर सम्भव सहायता प्रदान करे	5

126	दुर्घटना की स्थिति में स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्तव्य	5
127	दुर्घटना में शामिल गाड़ी के गार्ड के सामान्य कर्तव्य	6
128	दुर्घटना के मामले में इंजन कर्मीदल के सामान्य कर्तव्य	6
129	गार्ड अथवा इंजन कर्मीदल की मृत्यु हो जाने अथवा गम्भीर रूप से घायल हो जाने की स्थिति में कर्मचारियों के कर्तव्य	7
130	उपस्थित/ऑन बोर्ड स्थल पर मौजूद रेल कर्मचारी के कार्य	7
131	दुर्घटना के मामले में टिकट चेकिंग स्टाफ (गाड़ी में चल रहे चल टिकट परीक्षक/कंडक्टर/गाड़ी अधीक्षक आदि) के कर्तव्य	8
	अध्याय – 2 **दुर्घटनाओं का वर्गीकरण तथा सूचित किये जाने वाले अधिकारी**	
201	दुर्घटनाओं का वर्गीकरण	9
202	दुर्घटनाओं का विस्तृत वर्गीकरण	10
	अध्याय – 3 **दुर्घटनाओं की रिपोर्ट भेजना**	
301	रेल सेवक द्वारा कार्यवाही जो यह देखता है कि	32
302	दुर्घटना की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	32
303	दुर्घटना की सूचना मिलने पर नियंत्रक स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	32
304	दुर्घटना संदेश/तार	33
305	दुर्घटना संदेश/तार लिखना	33
306	मण्डल रेल प्रबन्धक को भेजे गये दुर्घटना संदेशों/तारों का कार्यालय समय के पहले या बाद में मिलना	33
307	महाप्रबंधक को भेजे गये दुर्घटना संदेशों/तारों का कार्यालय समय के पहले या बाद में मिलना	34
308	दुर्घटना रिपोर्ट	34
309	लोको या स्टोर यार्डो और इंजीनियरिंग चालू लाइन या निर्माण कार्यों में दुर्घटनायें	34
310	कारखानों में दुर्घटनायें	35
311	निकटवर्ती रेलों पर दुर्घटनायें	35
312	दुर्घटना की रिपोर्ट के लिए नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	35
313	दुर्घटना की सूचना देने के लिए मुख्य नियंत्रक के कर्त्तव्य	35
314	(1) क्षेत्रीय रेलवे (प्रधान कार्यालय) को टेलीफोन द्वारा सूचना देना (2) दुर्घटना का विवरण निम्नलिखित प्रोफार्मा पर दिया जायेगा	36

315	अधिकारियों को दुर्घटना की सूचना देना	39
316	प्रधान कार्यालय को लिखित सूचना देना	40
317	मण्डल नियंत्रण कार्यालय से दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर आपातकालीन नियंत्रण (प्रधान कार्यालय) द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	40
318	रिपोर्ट करने योग्य गाड़ी दुर्घटनायें	40
319	रेलवे बोर्ड को टेलीफोन द्वारा सूचना देना	41
320	रेलवे बोर्ड को विस्तृत सूचना भेजना	42
321	सिविल अधिकारियों को रिपोर्ट भेजना	42
322	सेना प्राधिकारियों को रिपोर्ट भेजना	43
323	मुख्य विस्फोटक निरीक्षक को रिपोर्ट	44
324	डाक विभाग के अधिकारियों को रिपोर्ट	44
325	जन सम्पर्क अधिकारी द्वारा प्रेस को रिपोर्ट	44
326	रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट	45
327	हताहतों की संख्या	45
	अध्याय – 4 **गम्भीर दुर्घटनाओं के मामले में की जाने वाली कार्यवाही**	
401	किन उद्‌देश्यों को लक्ष्य किया जाये	47
	ए. घायल व्यक्तियों की ओर ध्यान देना	
402	दुर्घटना में चोट आने वाले व्यक्तियों को चिकित्सा सहायता	47
403	चिकित्सा सहायता के लिए संदेश/तार	47
404	अस्पतालों से चिकित्सा सहायता माँगना	47
405	प्राइवेट चिकित्सकों की सूची	47
406	नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	48
407	नियंत्रण कार्यालय को निम्नलिखित मदें तत्काल संदर्भ और प्रयोग के लिए रखनी चाहिये	49
408	घायल व्यक्तियों के वहन में प्राथमिकता	49
409	प्राथमिक उपचार उपस्कर	49
410	स्टेशन मास्टर और शैड फोरमैन द्वारा प्राथमिक उपचार कर्मचारियों की सूची रखना	50
411	अस्पतालों और डिस्पेंसरियों की सूची	50
412	दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के लिए रेलवे डॉक्टरों को प्रत्येक सुविधा दी जाये	51
413	घायल व्यक्तियों को संभालते समय पालन की जाने वाली सावधानियाँ	51
414	घायल व्यक्तियों तथा अन्य जरूरतमंद यात्रियों को जलपान मुफ्त कराया जाये	51

415	दुर्घटना में ग्रस्त यात्रियों को पानी, भोजन की व्यवस्था	52
416	दुर्घटना स्थल पर अस्थायी अस्पताल	52
417	स्टेशन मास्टर रेलवे के सड़क वाहनों के ड्राइवरों की सूची रखे	52
418	गैर रेलवे अस्पतालों में रोगियों के आगमन का प्रबंध	52
419	अस्पताल वाले स्टेशन पर पहुँचने वाले घायल व्यक्तियों की देखभाल	52
420	घायल व्यक्तियों को गैर रेलवे अस्पताल ले जाते समय रेलवे डॉक्टर का साथ जाना	52
421	यात्रियों की खैरियत तथा घायल व्यक्तियों की दशा के संबंध में निःशुल्क तार और पत्र	53
422	परिचित और संबंधियों को निःशुल्क पास जारी करना	53
423	सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी की ड्यूटी	53
424	चिकित्सा अधीक्षक, वरि. मण्डल चिकित्सा अधिकारी, मण्डल चिकित्सा अधिकारी के कर्तव्य	55
	बी. सम्पत्ति की सुरक्षा	
425	मण्डल सुरक्षा अधिकारी के कर्तव्य	57
	सी. सहायता गाड़ी की व्यवस्था	
426	दुर्घटना चेतावनी सिगनल / हूटर / सायरन बजाना	57
427	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण और सहायक वान	58
428	(क) चिकित्सा सहायता वान को साइडिंग से निकालने और स्टेशन से उन्हें भेजने का निर्धारित समय (ख) चिकित्सा राहत गाड़ी के संचलन के लिए निर्धारित समय	58
429	एआरएमई और एआरटी के संचलन में तत्परता	59
430	सहायता गाड़ियों का अनुरक्षण	59 ए
431	कवायद (बनावटी कवायद तथा दुर्घटना कवायद)	60 ए
432	पोर्टेबल कंट्रोल फोन और फोनोफोर उपस्कर	63
433	सिविल और पुलिस अधिकारियों को सहायता गाड़ी द्वारा दुर्घटना के स्थल पर पहुँचने की सुविधा दी जाये	63
434	टिकट कलेक्टर, वेंडर्स, लाइसेंस्ड पोर्टर्स आदि सहायता गाड़ी के साथ जायेंगे	63
435	लाइन साफ करने के लिए यांत्रिक शाखा को हर प्रकार की सहायता दी जाये	63
	डी. साक्ष्यों का परीक्षण तथा सुरागों का रखरखाव	
436	दुर्घटना स्थल पर प्रथम पहुँचने वाले अधिकारी या वरि. अधीनस्थ कर्मचारी के कर्तव्य	63
437	रेलपथ और निर्माण शाखा के कर्तव्य	66

438	यांत्रिक शाखा के कर्तव्य	66
439	गाड़ियों की तोड़फोड़ या जान बूझकर कर क्षति पहुँचाने के संदिग्ध मामलों में की जाने वाली कार्यवाही	66
	ई. गंभीर दुर्घटनाओं से संबंधित अधिकारियों के कर्तव्य	
440	गंभीर दुर्घटनाओं से संबंधित अधिकारियों के कर्तव्य	66
441	दुर्घटना की सूचना पाने वाले स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक के कर्तव्य	66
442	सेक्शन कंट्रोलर के कर्तव्य	67
443	(क) पावर कंट्रोलर के कर्तव्य (ख) ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के कर्तव्य (ग) ट्रेक्शन लोको कंट्रोलर के कर्तव्य	68
444	कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	68
445	उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य	69
446	मुख्य गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य	70
447	(क) वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक के कर्तव्य (ख) वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी के कर्तव्य	70
448	वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक/मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक के कर्तव्य	71
449	वरि. मण्डल यांत्रिक इंजीनियरों के कर्तव्य	72
450	वरि. मण्डल इंजीनियर के कर्तव्य	73
451	वरि. मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर/मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर के कर्तव्य	74
452	यानांतरण व्यवस्थाओं के प्रभारी अधिकारी के कर्तव्य	74
453	मण्डल सुरक्षा अधिकारी के कर्तव्य	74
454	सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी के कर्तव्य	74
455	मण्डल चिकित्सा अधिकारी/ सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी के कर्तव्य	74
456	मण्डल रेल प्रबन्धक के कर्तव्य	75
457	उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल व दूर संचार इंजीनियर (संरक्षा)/ उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) के कर्तव्य	75
458	प्रधान कार्यालय के कर्तव्य	75
459	मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी के कर्तव्य	76
460	मुख्य संरक्षा अधिकारी के कर्तव्य	76
461	विधि अधिकारी के कर्तव्य	77
462	बिजली अधिकारियों के कर्तव्य	77
463	वरि. मण्डल कार्मिक अधिकारी/मण्डल कार्मिक अधिकारी के कर्तव्य	79

464	ज्वाइंट नोट	79
	अध्याय – 5 दुर्घटना जाँचें	
501	जाँच का उद्देश्य	81
502	जाँच कब आवश्यक है	81
503	(क) वर्गीकरण (ख) जाँच का स्तर	81
504	जाँचों के लिए समय अनुसूची	83
505	रेल संरक्षा आयुक्त की जाँच	83
506	न्यायिक जाँच या रेल संरक्षा आयुक्त अथवा मजिस्ट्रेट द्वारा आयोजित जाँच के स्थान पर कर्मचारियों की उपस्थिति का प्रबंध करना	83
507	अधिकारियों द्वारा संयुक्त जाँच	84
508	वरि. अधीनस्थों द्वारा संयुक्त जाँच	85
509	विभागीय जाँच	85
510	उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा संचालित स्टेशनों पर हुई दुर्घटनाओं की जाँच	85
511	जाँच का समय और स्थान निर्धारित करना	85
512	जाँच समिति का अध्यक्ष	85
513	सरकारी अधिकारियों को सूचित करना	85
514	गवाहों की उपस्थिति	86
515	जाँच की कार्यवाही	86
516	जाँच के कार्य के लिए अनुदेश	89
517	संयुक्त और अंतर्विभागीय जाँचें आयोजित करने की विधि	90
	जाँच कार्यवाही का निपटारा	
518	रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्त होने पर महाप्रबंधक द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	94
519	जाँच रिपोर्ट स्वीकार करना	95
520	निष्कर्षों और सिफारिशों पर कार्यवाही	95
521	जब जाँच न की गयी हो तो कार्यवाही	96
522	मजिस्ट्रेट और पुलिस द्वारा जाँच	96
523	कर्मचारियों पर मुकदमा चलाना	96
524	पुलिस को सहायता	96
525	संबंधित विभागों द्वारा जिम्मेदारी स्वीकार करना	96
526	विभागीय जाँच की कार्यवाही	97
527	असहमति नोट	97

	अध्याय – 6 तोड़फोड़ अथवा गाड़ी को नष्ट करने के मामलों को निपटाने की क्रियाविधि	
601	तोड़फोड़ अथवा गाड़ी को नष्ट करने के मामले	98
602	तोड़फोड की संदिग्ध कार्यवाही के कारण गाड़ी के पटरी से उतरने अथवा गाड़ी के गंभीर परिणाम होने पर गार्ड, इंजन कर्मीदल तथा अन्य रेल कर्मचारियों के कर्तव्य	98
603	सिविल तथा पुलिस प्राधिकारियों को सूचना	98
604	इंजीनियरिंग पर्यवेक्षकों के द्वारा सावधानियाँ	98
605	अधिकारियों तथा अन्य पर्यवेक्षक पदाधिकारियों के कर्तव्य	99
606	रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों के कर्तव्य	99
607	पुलिस की अनुमति मिलने तक मलबे इत्यादि को हाथ न लगाना	100
608	सिविल, पुलिस तथा रेलवे अधिकारियों के द्वारा संयुक्त निरीक्षण	100
609	चल स्टाक को हटाना और उसकी जाँच	100
610	दुर्घटना स्थल की जाँच करते समय तथा नोट और ड्राइंग बनाते समय अधिकारियों द्वारा ध्यान में रखने योग्य विशेष बातें	100
611	संचार व्यवस्था को पुनः चालू करना	101
612	रेल संरक्षा आयुक्त अथवा किसी अन्य जाँच के लिए आलेख (प्लान) तैयार करना	101
613	नोट और रेखा चित्र को सावधानीपूर्वक सुरक्षित रखा जाना चाहिये	101
614	सुरक्षा अधिकारी का सहयोग लेना	101
	अध्याय – 7 असाधारण घटनायें	
701	गाड़ियों की खतरनाक स्थिति	103
702	रेलपथ में त्रुटियाँ	103
703	25 के.वी. ओएचई में त्रुटियाँ	106
704	त्रुटिपूर्ण इंजन या टेण्डर	106
705	लाइन पर इंजन या वाहन के पृथक हुए भाग	107
706	जिन स्थानों की मरम्मत हो रही हो उन्हें रक्षित करना	107
707	सामग्री से पटरी पर रुकावट	108
708	यात्रियों का चलते वाहनों में चढ़ना या उतरना	108
709	ट्रेक अथवा गाड़ी में विस्फोट	108
710	विपथन से बचाव की सावधानियाँ	109
711	जब कैरिज की खिडकियाँ अथवा दरवाजे सम्मिलित हों	109
712	असामान्य घटनायें	109

713	रेल गाड़ियों के नीचे कुचले जाने के मामलों में रेल कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	110
714	व्यक्तियों का कुचला जाना	111
715	गाड़ियों में अथवा स्टेशनों पर पाये गये मृत व्यक्ति	111
716	चलती गाड़ी में हत्या	111
717	गंभीर दुर्घटना के मामले में शवों की देखभाल	112
718	खतरनाक आदतें	112
	अध्याय – 8 दुर्घटना रिकार्ड और विवरणियाँ	
801	स्टेशन रिकार्ड	113
802	मण्डल रिकार्ड	114
803	अनुशासन तथा अपील के मामलों की प्रगति का रजिस्टर	114
804	कारणवार विश्लेषण का रजिस्टर	115
805	जिम्मेदार ठहराये गये कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के मामलों की प्रगति का रजिस्टर	115
806	दुर्घटना विवरणियाँ	116
807	दुर्घटना विवरणियों को तैयार करने के लिए नियम	116
808	दुर्घटनाओं के आँकड़े एकत्रित करना, संकलन करना तथा मासिक विवरण तैयार करना	117
परिशिष्ट	विषय	
ए	दुर्घटना राहत गाड़ियों के मानक उपकरण एवं उपस्करों की सूची	120
	एआरएमई के ऑग्ज़िल्यरी वान के लिए स्टैण्डर्ड टूल तथा उपस्करों की लिस्ट	133
	एआरएमई स्केल –I की विषय सूची	135
	दुर्घटना के लिए पोर्टेबल मेडिकल किट (पोमका) जिसका कि रोड/रेल के द्वारा परिवहन किया जाये	145
	पोमका का वितरण	147
	एआरएमई स्केल – II की विषय वस्तु	147
	प्राथमिक उपचार बक्सा	148
	राजधानी/शताब्दी/सुपरफास्ट एक्सप्रेस के लिए प्राथमिक उपचार बक्सा	149
	गैंगमेन के लिए प्राथमिक उपचार बक्सा	150
बी	दुर्घटना राहत गाड़ियों की स्थिति एवं बीट	155
सी	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर की स्थिति एवं बीट	158 ए
डी	रेलवे अस्पतालों और औषधालयों की सूची	162
ई	कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर तथा स्टेशन अधीक्षकों के कार्यक्षेत्र की सूची	165

एफ	राजकीय रेलवे पुलिस के अधिकारियों का कार्यक्षेत्र		168
जी	जिला मजिस्ट्रेटों और पुलिस अधीक्षकों के अधिकार क्षेत्र		171
एच	रेलवे डाक सेवा अधीक्षकों का कार्यक्षेत्र		175
आई	दुर्घटना तार/संदेशों का विवरण		176
जे	दुर्घटना रिपोर्ट फार्म		177
के	दुर्घटना जाँच रिपोर्ट		182
एल	दुर्घटना लॉग		194
एम	रेलवे बोर्ड को दुर्घटना की रिपोर्ट भेजने का प्रोफार्मा		197
एन	दुर्घटना ग्रस्त घायल यात्रियों का चिकित्सा रिकार्ड		200
ओ	(क) रेल दुर्घटनाओं की वैधानिक जाँच पड़ताल नियम–1998		201
	(ख) रेल दुर्घटनाओं की सूचना तथा जाँच नियम–1998		204
पी	भारतीय रेल अधिनियम 1989 से उद्धरण		214
क्यू	गाड़ी दुर्घटनाओं में ग्रस्त यात्रियों को पानी, भोजन, पेय पदार्थ आदि देने के लिए खानपान व्यवस्था		218
आर	दुर्घटनाओं के मामलों में की जाने वाली मेजिस्टेरियल जाँच तथा अदालती जाँच में अंतर– दुर्घटना के मामलों में जिनमें मुकदमा दायर करने की कार्यवाही आरम्भ की जानी है अनुशासनिक कार्यवाही कहाँ तक जारी रखी जा सकती है।		220
एस	पटरी से उतरने के प्रकरण में रिडिंग और अवलोकन निम्नलिखित प्रोफोर्मा में होगा –		
	(i) दुर्घटना के दौरान रेलपथ संबंधी एकत्रित किये जाने वाले विस्तृत ब्यौरों का प्रोफोर्मा	भाग–''ए'	221
	रेलपथ की माप तौल	भाग–'बी'	223
	(ii) दुर्घटनाग्रस्त कोच के लिए माप तालिका	भाग–'ए'	224
	दुर्घटनाग्रस्त वैगन के लिए माप तालिका	भाग–'बी'	228
	(iii) इंजन (डीज़ल या विद्युत) के पटरी से उतरने की दुर्घटना में शामिल होने पर इस प्रपत्र को भरा जाये	भाग–'ए'	232
	सभी श्रेणी के इंजनों के पहियों की माप	भाग–'बी'	234
	दुर्घटना के पश्चात् विद्युत तथा डीज़ल इंजनों की मापतौल का प्रपत्र	भाग–'सी'	236
	(iv) दुर्घटना के पश्चात् संकेत एवं दूरसंचार गियरों की ली जाने वाली रीडिंग/अवलोकन		237
टी	गाड़ी दुर्घटनाओं या अप्रिय घटनाओं में शामिल व्यक्तियों को सहायताः पीड़ितों को अनुग्रह अदायगी		240

भाग– I

अध्याय–1

परिभाषायें

101. **गाड़ी**– गाड़ी खाली अथवा भरे हुए वाहनों का एक सेट है जो इंजन या किसी अन्य स्वचलित इकाई द्वारा चलती है, जिसमें लाइट इंजन/इंजनों अथवा रेल मोटर वाहन अथवा खाली या यात्रियों, पशुधन, पार्सल अथवा माल ले जाने वाला एकल रेल–मोटर वाहन, जिसे रेल पथ से तत्काल हटाया नहीं जा सकता तथा जो प्रस्थान के निर्धारित स्थान से निर्धारित गन्तव्य तक विशिष्ट संख्या अथवा भिन्न नाम से चलती है। इस परिभाषा, वर्गीकरण तथा आँकड़ों के प्रयोजन के लिए गाड़ी के भाग को भी गाड़ी के रूप में माना जायेगा। गाड़ी इंजन अथवा कोई अन्य वाहन जब एक बार गाड़ी में लगा दिया जाता है तो वह तब तक गाड़ी का भाग रहता है जब तक कि वह स्टेशन नहीं आ जाता जहाँ से आगे उसी गाड़ी के साथ जाना अपेक्षित नहीं हो। ऐसे स्टेशनों पर जैसे ही गाड़ी इंजन अथवा किसी अन्य वाहन को गाड़ी से अलग किया जाता है, तो वह गाड़ी के भाग नहीं रह जाते हैं।

102. **सवारी गाड़ी**– पूर्णतः अथवा आंशिक रूप से यात्रियों के वहन के लिए चलायी जाने वाली गाड़ी को सवारी गाड़ी कहा जायेगा। वर्कमैन गाड़ी अथवा बालास्ट गाड़ी अथवा मैटेरियल अथवा दुर्घटना राहत गाड़ी अथवा टॉवर वैगन अथवा वर्कमैनों को ले जाने वाली कोई अन्य गाड़ी अथवा कैटल स्पेशल/प्राधिकृत एस्कॅार्टस् को ले जाने वाली मिलीटरी स्पेशल अथवा इसी प्रकार की गाड़ी को सवारी गाड़ी के रूप में माना जायेगा।

103. **अन्य गाड़ियाँ**– पैरा 101 एवं 102 के अन्तर्गत नहीं आने वाली अन्य सभी गाड़ियाँ "अन्य गाड़ियाँ" कहीं जायेंगी।

104. **दुर्घटना**– रेलवे कार्यप्रणाली के प्रयोजन के लिए, दुर्घटना रेलवे के कार्य संचालन के दौरान घटित कोई भी घटना होती है जो रेलवे, इसके इंजन, चलस्टॉक, रेलपथ और निर्माण कार्य, अचल अधिष्ठानों, यात्रियों या रेल सेवकों या अन्य की संरक्षा को प्रभावित करती है या प्रभावित कर सकती है या जो गाड़ी को विलम्ब कर सकती है या जिससे रेलवे का नुकसान होता है। सांख्यिकीय प्रयोजनों के लिए दुर्घटनाओं को कोटि "आई" एवं "ओ" को छोड़ कर "ए" से "आर" तक वर्गीकृत किया गया है।

नोटः जहाँ विशेष रूप से उल्लेख हो, के अलावा, ये नियम वर्कशॉप की दुर्घटनायें जो कारखाना अधिनियम 1948 के अन्तर्गत नहीं आती हैं और जिसके अन्तर्गत नियम बनाये गये हैं, पर लागू नहीं होंगे।

105. **गम्भीर दुर्घटना**– किसी यात्री गाड़ी की दुर्घटना जिससे जीवन की हानि हुई हो अथवा गाड़ी के यात्री अथवा यात्रियों को गम्भीर चोट लगी हो अथवा रेलवे सम्पत्ति को रूपये 2 करोड़ से अधिक मूल्य की गम्भीर क्षति पहुँचती है और कोई अन्य दुर्घटना जिसे मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की राय में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच करवाने की आवश्यकता हो, को भी गम्भीर दुर्घटना माना जायेगा। फिर भी निम्नलिखित मामलों को शामिल नहीं किया जायेगा–

(क) अनाधिकृत रुप से लाइन पार करने वाले जो अपनी स्वयं की लापरवाही के कारण गाड़ी के नीचे आ जाते हैं और घायल हो जाते हैं अथवा मारे जाते हैं अथवा अपनी स्वयं की लापरवाही से, घायल होने अथवा मारे जाने वाले यात्री;

(ख) रेलवे कर्मचारी अथवा वैध पास/टिकिट वाले व्यक्ति अथवा वे व्यक्ति जो यात्री गाड़ी के चल स्टॉक जैसे फुट बोर्ड अथवा छत अथवा बफर पर यात्रा करने पर मारे जाने अथवा गम्भीर रूप से घायल होने के मामले परन्तु इनमें सवारी डिब्बों के बीच गलियारों के भीतर अथवा समपार अथवा रेलपथ पर अन्यत्र गाड़ी द्वारा कुचले जाने वाले व्यक्ति शामिल नहीं हैं; तथा

(ग) समपार दुर्घटना जिसमें कोई यात्री अथवा रेल कर्मचारी की मृत्यु न हुई हो अथवा गम्भीर चोट नहीं लगी हो जब तक कि मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त अथवा रेल संरक्षा आयुक्त की यह राय न हो कि दुर्घटना की रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच कराना अपेक्षित है।

106. आपदा– आपदा एक घटना है जिसमें एक गाड़ी दुर्घटना शामिल हो सकती है जिसके परिणाम इतने प्रतिकूल हैं या जिसका आकार इतना विशाल है कि जो एक अकेले रेलवे मण्डल द्वारा नहीं संभाला जा सकता तथा जिसमें सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे और अन्य एजेन्सियों के संसाधनों को गतिशील कराने की आवश्यकता होती है। किसी भी घटना को आपदा के रूप में घोषित करने के लिए मुख्य परिचालन प्रबन्धक, महाप्रबन्धक का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद प्राधिकृत अधिकारी हैं।

107. चोटें–चोट को निम्न प्रकार वर्गीकृत किया गया है–

(क) गम्भीर

(ख) साधारण

(क) "गम्भीर" चोटें इन सांख्यिकी प्रयोजनों के लिए गम्भीर चोटों को जैसा कि भारतीय दण्ड संहिता की धारा 320 में परिभाषित है, चोटों के रूप में लिया जाना चाहिये जो तत्काल संदर्भ के लिए नीचे दी गयी है (धारा 320, 1860 की भारतीय दण्ड संहिता 45)

केवल निम्नलिखित प्रकार की चोटें गम्भीर चोटों के रूप में पृष्ठांकित हैं–

(i) नपुंसकता
(ii) किसी भी आँख की ज्योति स्थाई रूप से चली जाना।
(iii) किसी भी कान की श्रवण शक्ति का स्थाई रूप से विच्छेद
(iv) किसी भी अंग या जोड़ का विच्छेद
(v) किसी अंग या जोड़ का नष्ट होना या उसकी शक्ति स्थाई रूप से क्षति ग्रस्त होना
(vi) हड्डी या दाँत का टूट जाना या हट जाना
(vii) कोई भी चोट जो जीवन के लिए खतरनाक है अथवा जिसके कारण पीड़ित व्यक्ति बीस दिनों के अन्तराल के बावजूद सख्त शारीरिक पीड़ा से मुक्त न हुआ हो अथवा वह सामान्य कामकाज करने में असमर्थ हो।

(ख) साधारण चोटें–

(i) किसी व्यक्ति की चोट साधारण चोट मानी जायेगी यदि इन चोटों के कारण वह दुर्घटना होने के बाद 48 घण्टे के दौरान अपना दैनिक कामकाज करने में असमर्थ हो।

(ii) किसी रेल कर्मचारी को घायल माना जायेगा यदि चोट लगने के कारण वह दुर्घटना होने के बाद 48 घण्टों तक की अवधि तक भी काम पर वापस नहीं आ सकता है/सकती है।

108. प्रारम्भिक मूल्यांकन (थ्रेशहोल्ड वेल्यू)– दुर्घटना के प्रयोजन के लिए प्रारम्भिक मूल्यांकन वह न्यूनतम मूल्य है जिसके उपरान्त दुर्घटना को रेल सम्पत्ति की हानि अथवा संचार में व्यवधान के आधार पर गम्भीर प्रभाव माना जायेगा। इसके अन्तर्गत दो भाग आते हैं–

(क) रेल सम्पत्ति हानि का प्रारम्भिक मूल्यांकन जो कि एक लाख रूपये निर्धारित है।

या

(ख) जहाँ अवरोध की समयावधि प्रत्येक कोष्ठ के सामने विशेष रूप से उल्लिखित घण्टों की संख्या के बराबर या उससे अधिक है उसका आंशिक या पूर्ण संचार अवरोध का प्रारम्भिक मूल्यांकन –

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

व्यवधान की अवधि को, दुर्घटना के समय से, उस सेक्शन में प्रभावित लाइन पर, लाइन क्लीयर होने पर संचालन के लिए समीपवर्ती स्टेशन से पहली कमर्शियल गाड़ी चलाने तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया गया है।

दुर्घटना होने के बाद, पूर्ण पुनःस्थापन के विचार के प्रयोजन के लिए, प्रथम कमर्शियल गाड़ी (गुड्स और पैसेंजर) के संचलन की गणना की जायेगी। 30 मिनट का समय निर्धारित किया गया है जिसके अन्दर प्रथम कमर्शियल गाड़ी समीपवर्ती स्टेशन से प्रभावित लाइन पर संचालन के लिए लाइन क्लीयर पर चलनी चाहिये। ट्रेक/ओएचई की फिट्नैस के 30 मिनट पश्चात् कमर्शियल गाड़ी के संचालन के मामलों को यातायात के पुनःस्थापन में 'विलम्ब' के रूप में वर्गीकृत किया जायेगा। यदि ट्रेक फिट्/ओएचई फिट् के पश्चात् उस खण्ड पर कोई कमर्शियल गाड़ी चलाने के लिए उपलब्ध नहीं है, तो मुख्य परिचालन प्रबन्धक स्तर पर एक अपवाद बनाया जा सकता है जो यह प्रमाणित करेगें कि ट्रेक फिट्/ओएचई फिट के 30 मिनट के अन्दर प्रभावित खण्ड पर पास करने के लिए ''कमर्शियल गाड़ी'' नहीं थी।

109. **सम्पत्ति को गम्भीर क्षति**–से तात्पर्य है रेलवे सम्पत्ति को रुपये 2 करोड़ की हानि।

110. **सम्पत्ति को मामूली क्षति**–से तात्पर्य है रेलवे सम्पत्ति को ऐसी क्षति जिस पर मोटे तौर पर अनुमानतः रुपये 500 से कम का नुकसान हो।

111. **ब्लॉक नियमों का उल्लंघन**– जब गाड़ी बिना किसी प्रस्थान आदेश या अनुचित प्रस्थान आदेश के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है या अवरुद्ध लाइन पर ली जाती है जिसमें निवारित टक्कर न हो या जब स्टेशन पर गलत लाइन पर या कैच/स्लिप साइडिंग या सैंड हम्प में प्रवेश करती है या ली जाती है तो उसे ब्लॉक नियमों का उल्लंघन माना जाता है।

112. **निवारित टक्करें**– निवारित टक्कर का आशय ऐसी परिस्थिति से है, जिसमें किसी व्यक्ति या व्यक्तियों की सतर्कता के कारण टक्कर को बचाया जा सके जो दो गाड़ियों में या एक गाड़ी या किसी अवरोध के बीच ब्लॉक सेक्शन में या स्टेशन सीमा में हो सकती थी।

तथापि ऐसी किसी घटना को ''निवारित टक्कर'' नहीं माना जायेगाः–

(क) यदि, स्टेशन सीमा के बाहर दो गाड़ियों अथवा गाड़ी तथा अवरोध के बीच, गाड़ी या गाड़ियों के पूर्ण रूप से रुक जाने के समय दूरी 400 मीटर या अधिक हो,

(ख) यदि स्टेशन सीमा के अन्दर, चल रही गाड़ी के लिए नियंत्रण करने वाला रोक सिगनल खतरे का संकेत दे रहा हो और वह चल रही गाड़ी द्वारा रोक सिगनल के संकेत के अनुपालन करने के कारण गाड़ियों तथा गाड़ी एवं अवरोध के बीच सीधी टक्कर से बच गया हो।

113. **तोड़फोड़**– से तात्पर्य है कि रेलवे के संचालन तंत्र के किसी भाग के निष्क्रिय करने के उद्देश्य से किसी भाग की जानबूझ कर तोड़फोड़ करना या इस उद्देश्य से गाड़ी को क्षतिग्रस्त करना या क्षतिग्रस्त करने के प्रयास सहित ऐसे कार्य जिससे रेलवे की सम्पत्ति का नुकसान हो।

114. गाड़ी को क्षतिग्रस्त करना– का अर्थ है जानबूझ कर अवरोध पैदा करना या रेल पथ या संरचना या चल स्टॉक के साथ छेड़छाड़ करना जिसके फलस्वरूप गाड़ी दुघर्टना होकर जनहानि हो या न हो और/या रेल सम्पत्ति को नुकसान पहुँचे।

115. गाड़ी को क्षतिग्रस्त करने का प्रयास– का अर्थ है जानबूझ कर बाधा डालना या रेलपथ और निर्माण कार्यों, पुलों, संरचनाओं, उपकरणों या चल स्टॉक के साथ छेड़छाड़ करना, जिसका यदि पता न लगा होता तो दुर्घटना हो गयी होती।

116. रेल सम्पत्ति– से तात्पर्य है चल स्टॉक, इंजन, रेलपथ, सिगनलिंग और अन्तर्पाशन उपस्कर, बिजली उपकरण और रेलवे की अन्य सम्पत्ति।

117. जन सम्पत्ति– का अर्थ है ऐसी समस्त सम्पत्ति जो रेलवे की नहीं है जैसे– माल, पार्सल, सामान (लगैज), पशुधन और रेलवे को प्रस्तुत की गयी अन्य सामग्री जो रेलवे द्वारा प्रस्थान के एक निश्चित स्थान से निहित गन्तव्य तक वहन करने के लिए स्वीकार की गयी हो (उस सामान को छोड़कर जो यात्री गाड़ी पर अपने साथ ले जाते हैं।)

118. विभाग– विभाग में प्रशासनिक व्यवस्था के अन्तर्गत आने वाली सभी शाखायें शामिल हैं।

119. पशु– इस शब्द के अन्तर्गत, छोटे पशुओं जैसे गधे, भेड़ें, बकरों और कुत्तों को छोड़कर सभी जानवर आते हैं।

120. रेल परिसर– इन नियमों के प्रयोजन के लिए "रेल परिसर" के अन्तर्गत निम्नलिखित स्थान आते हैं–

(क) वह सारी भूमि जो बाड या रेल सम्पत्ति से सम्बद्ध भूमि की सीमा दर्शाने वाले अन्य सीमा चिन्हों के अन्दर आती हो।

(ख) सभी लाइनें या रेलें, साइडिंगे या शाखायें जिन पर रेलवे के किसी प्रयोजन से अथवा उसके सम्बन्ध में कार्य किया जा रहा हो।

(ग) सभी स्टेशन, कार्यालय, गोदाम, जहाज–घाटों, कारखाने, निर्माण शालायें, स्थिर संयंत्र एवं मशीनें और अन्य निर्माण कार्य जिनका निर्माण किसी रेलवे के सम्बन्ध में या उसके प्रयोजन के लिए किया गया हो, तथा

(घ) सभी घाट (फेरी), जहाज, नावें और बेड़ा (राफ्ट) जो अन्तर्देशीय पानी में रेलवे के यातायात के प्रयोजन से प्रयोग किये जाते हैं तथा जो रेलवे से संबंधित हैं या किराये पर लिये जाते हैं या रेलवे प्रशासन प्राधिकारी द्वारा संचालित किये जाते हैं।

भाग–।।

सामान्य अनुदेश

121. नियमों की व्याप्ति–

(क) इन नियमों को सामान्य नियम 6.01 के सहायक नियम के रूप में माना जाये। इन नियमों में से किसी भी नियम से किसी सामान्य और सहायक नियम या रेलवे बोर्ड के दुर्घटना विषय पर किसी भी परिपत्र में अन्तर्दिष्ट अनुदेशों को निरस्त, संशोधित या आशोधित करने वाला अर्थ न लगाया जाये।

(ख) जहाँ विशेष उल्लेख हो उसे छोड़कर, इन नियमों में से कोई भी नियम वर्कशॉप दुर्घटनाओं पर लागू नहीं होते हैं जो 1948 के फैक्ट्री एक्ट तथा उसके अधीन बने नियमों के अन्तर्गत आती हैं।

(ग) ये नियम समूची उत्तर पश्चिम रेलवे की सभी चालू लाइनों, निर्माणाधीन लाइनों तथा इस रेलवे द्वारा चलायी रेलवे की साइडिंग, निजी साइडिंग या रेलवे द्वारा सहायता प्राप्त साइडिंगों पर भी लागू होते हैं।

122. नियमों की जानकारी– प्रत्येक रेलकर्मी इन नियमों द्वारा आबद्ध है और उसे दुर्घटना नियमावली की एक प्रति चाहे दी गयी हो या नहीं उसे अपने कार्यों से सम्बिन्धित नियमों या उसमें समय–समय पर किये गये किन्हीं संशोधनों की जानकारी होनी चाहिये। एक रेलकर्मी, उसे सौंपे गये कार्य को कुशलतापूर्वक पूरा करने में सक्षम हो, अतः यह आवश्यक है कि वह इस नियमावली में वर्णित अन्य कर्मचारियों के लिए निर्धारित कर्तव्यों की भी जानकारी रखे।

नोटः दुर्घटना नियमावली के इस अध्याय और अन्यत्र, रेलकर्मचारियों के लिए दिये गये कर्तव्यों की सूची सर्वांगीण नहीं है। संबंधित रेल कर्मचारियों पर, विभिन्न अन्य परिपत्रों, नियम पुस्तकों, नियमावलियों, संहिताओं आदि में समय–समय पर निर्धारित अतिरिक्त कर्तव्य भी लागू होंगे। किसी पद–पदनाम में परिवर्तन या किसी पद को ऊपरी पद क्रम/निचले पद क्रम में बदलने से सामान्यतः कर्तव्यों और उत्तरदायित्वों में तब तक परिवर्तन नहीं होगा, जब तक इस संबंध में उसमें विशेष रूप से उल्लेख न हो।

123. दुर्घटनाओं पर कार्यवाही के उद्देश्य–

(क) जीवन रक्षा और यातना न्यून करना,

(ख) सम्पत्ति की रक्षा करना,

(ग) संकट में सहायता करना तथा प्रभावित यात्रियों की सहायता करना,

(घ) दुर्घटना के कारण का पता लगाना।

124. सभी विभागों के साधन उपलब्ध कराना– गाड़ी या ब्लॉक सेक्शन के बचाव के लिए तथा यातायात के यानान्तरण के लिए अथवा लाइन को क्लीयर करने में यात्रियों की सहायता के लिए जब भी जरूरत हो सभी विभागों की जनशक्ति और सामग्री के साधन तत्परता से उपलब्ध कराये जाने चाहिये। गम्भीर दुर्घटना के मामले में सिविल, पुलिस और चिकित्सा अधिकारियों तथा रेल संरक्षा आयुक्त को तुरन्त स्थल तक पहुँचने में सहायता देने के लिए हर सुविधा दी जानी चाहिये।

125. प्रत्येक पदाधिकारी हर सम्भव सहायता प्रदान करे– दुर्घटना की सूचना पाने वाले प्रत्येक पदाधिकारी सहायता करने के लिए वह सब कुछ करेगा जो उसके अधिकार में हो। उसे विशेष रूप से सौंपी गयी अथवा स्वतः ली गयी ड्यूटियों के निर्वाह में अधिक से अधिक सावधानी बरतनी चाहिये।

126. दुर्घटना की स्थिति में स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्तव्य– यदि स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना का पता चलता है तो वह निम्नलिखित कार्य करेगा–

(i) ब्लॉक सेक्शन का बचाव करने के लिए वह तत्काल कार्यवाही करेगा। दोहरी लाइन खण्ड पर जहाँ सम्भव हो उसे सम्बन्धित ब्लॉक यंत्र के कम्यूटेटर को "ट्रेन ऑन लाइन" स्थिति में लॉक कर देना चाहिये। जिस लाइन पर दुर्घटना हुई है उससे भिन्न लाइन पर आगे बढ़ती हुई गाड़ी को रोकने के लिए भी उसे कदम उठाने चाहिये तथा वह आवश्यकतानुसार सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) कंट्रोल को सूचित करके यह विशेष रूप से बताना चाहिये कि किस प्रकार की सहायता की आवश्यकता है तथा प्रथम सूचना देने का समय स्टेशन डायरी में दर्ज करेगा। यदि स्टेशन नियंत्रित सेक्शन पर नहीं है तो संदेश द्वारा सूचित करेगा।

(iii) चिकित्सा सहायता अपेक्षित होने की स्थिति में वह सबसे निकट के अस्पताल से चिकित्सा सहायता की व्यवस्था तथा उपस्कर तत्काल प्रेषित करने की व्यवस्था करेगा।

(iv) दुर्घटना स्थल पर आवश्यक दूसरी सहायता का प्रबन्ध करेगा, तथा

(v) आवश्यकतानुसार सभी संबंधितों को दुर्घटना की सूचना देगा।

127. **दुर्घटना में शामिल गाड़ी के गार्ड के सामान्य कर्तव्य–** अपनी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर गार्ड को तत्काल निम्नलिखित कार्यवाही करनी चाहिये–

(i) दुर्घटना का समय नोट करे।

(ii) किसी योग्यता प्राप्त कर्मचारियों जैसे ब्रेक्समैन, सहायक लोको पायलट, गैंगमेन, गेटमैन आदि से सहायता लेते हुए लागू नियमों के अनुसार अपनी गाड़ी को सुरक्षित रखने की व्यवस्था करे।

(iii) टूट–फूट, हताहतों की संख्या तथा अपेक्षित सहायता के लिए तत्काल सर्वेक्षण करना।

(iv) निम्नलिखित सूचना देते हुए कंट्रोल तथा सबसे नज़दीकी स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की प्रथम सूचना भेजे। यदि पोर्टेबल टेलीफोन उपलब्ध है तो इस उद्देश्य के लिए उसे तुरन्त प्रयोग में लाये।

(क) दुर्घटना का समय

(ख) किलोमीटर

(ग) चिकित्सा वान की जरूरत है या नहीं

(घ) दुर्घटना सहायता गाड़ी क्रेन सहित या रहित

(ड) समीपस्थ लाइनें साफ हैं या नहीं

(च) चल स्टाक की क्षति

(छ) तार के खम्भों के संबंध में रेलपथ की क्षति

(ज) मृत तथा घायलों की संख्या (चल टिकट परीक्षक/गाड़ी अधीक्षक से प्राप्त की जाये यदि चल टिकट परीक्षक न हो तो स्वयं पता लगाये)। बाद में इसे रेलवे डाक्टर के आने पर, अन्य ब्यौरा तथा घावों के वर्गीकरण के लिए, उसे सौंप देना चाहिये।

(झ) यदि ओएचई मास्ट क्षतिग्रस्त हुए हैं तो उनकी क्षति का विवरण भी दिया जाये।

(v) दोहरी लाइन खण्ड पर, अन्य लाइन पर कोई गाड़ी गुजर रही हो तो उसे रोक देना चाहिये तथा लोको पायलट तथा गार्ड को दुर्घटना के बारे में सूचना दें।

(vi) गाड़ी पर अथवा दुर्घटना स्थल के समीप उपलब्ध रेलवे स्टाफ, डाक्टर और/या स्वयं सेवकों की सहायता से किसी भी घायल व्यक्ति का प्राथमिक उपचार करें, तथा सबसे नजदीकी अस्पताल को सूचित करें तथा घायलों को अस्पताल भेजने की व्यवस्था करे।

(vii) वह सुरागों को सुरक्षित रखने की भी व्यवस्था करेगा, तथा

(viii) जब तक कोई वरिष्ठ रेलवे पदाधिकारी कार्यभार नहीं संभालता तब तक सामान्य चार्ज में रहेगा।

128. **दुर्घटना के मामले में इंजन कर्मीदल के सामान्य कर्तव्य–** किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने पर उसका कर्मीदल निम्नलिखित कार्यवाही करेगाः

(i) दुर्घटना का समय नोट करें।

(ii) लागू नियमों के अनुसार गाड़ी के अगले भाग को सुरक्षित करने की व्यवस्था करें।

(iii) फ्लेशर लाइट ऑन रखें।

(iv) यदि अपेक्षित हो फ्यूजी जलायें।

(v) इंजन को सुरक्षित रखने के विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये अनुसार अथवा जो आवश्यक हो ऐसी तकनीकी एहतियात बरतें।

(vi) यदि सेक्शन गैर नियंत्रित है अथवा नियंत्रण कक्ष कार्य नहीं कर रहा है तो वह इंजन को अलग कर दे तथा अपेक्षित सहायता के लिए गार्ड से परामर्श लें और अगले स्टेशन पर पहुँचे और

(vii) गार्ड को विशेष रूप से प्राथमिक उपचार करने में तथा चल स्टाक और/अथवा इंजन के क्षतिग्रस्त होने एवं अपेक्षित सहायता के स्वरूप का निर्धारण करने के संबंध में सभी संभव सहायता दे।

129. गार्ड अथवा इंजन कर्मीदल की मृत्यु हो जाने अथवा गम्भीर रूप से घायल हो जाने की स्थिति में कर्मचारियों के कर्तव्य– गाड़ी कर्मचारियों के हताहत अथवा अक्षम हो जाने की स्थिति में उनकी ड्यूटी अन्य उपलब्ध सक्षम कर्मचारियों द्वारा पूरी की जानी चाहिये।

130. उपस्थित/ऑन बोर्ड स्थल पर मौजूद रेल कर्मचारी के कार्य–

(1) दुर्घटना स्थल पर उत्तरदायित्व की श्रृंखला रेल कर्मचारी/दुर्घटना राहत चिकित्सा वाहन/दुर्घटना राहत गाड़ी के पहुंचने तक निम्नानुसार रहेगी–

(क) यदि दुर्घटना स्टेशन सीमा में घटित होती है :–

(i) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर

(ख) यदि दुर्घटना मिड सेक्शन में घटित होती है :–

(i) गाड़ी का गाड़ी अधीक्षक

(ii) वरिष्ठतम गाड़ी कंडक्टर अथवा चल टिकट परीक्षक

(iii) गाड़ी का गार्ड

(iv) गाड़ी का लोको पायलट

(v) सहायक लोको पायलट

यदि मुख्य कर्मचारी जख्मी हो गया है, ऐसी स्थिति में वरीयता क्रम में निचले कर्मचारी को गाड़ी का उत्तरदायित्व सौंपा जा सकता है। दुर्घटना राहत वाहन/दुर्घटना राहत चिकित्सा वाहन से पहुंचने वाले वरिष्ठतम कर्मचारी दुर्घटना ऑन बोर्ड स्थल पर मौजूद कर्मचारी से विनिर्दिष्ट गतिविधियों से संबंधित रिपोर्ट लेकर प्रस्तुत करेगा।

(2) जब तक राहत, सहायता तथा वरिष्ठ रेल कर्मचारी/अधिकारी दुर्घटना स्थल पर पहुंचते है तब तक ऑन बोर्ड/मौजूद वरि. रेल कर्मचारी/अधिकारी स्थिति का प्रभार लेंगे। वह यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना की सूचना ठीक से नियंत्रक एवं नजदीकी स्टेशन मास्टर को दी जा चुकी है और राहत की यदि आवश्यकता है तो व्यवस्था करने के लिए बता दिया गया है और वह उसकी व्यवस्था करेंगे।

(i) रेलकर्मी और स्वयंसेवकों को इकट्ठा करना;

(ii) विद्यमान परिस्थितियों के अधीन प्रत्येक को यथा संभव अच्छे तरीके से ड्यूटी का आबंटन करना।

(iii) पुलिस, मिलिटरी एवं रेल सुरक्षा कर्मचारी को ड्यूटी का आबंटन; और

(iv) स्वयंसेवको की सहायता से राहत का प्रबंध करना

(v) गोल्डन घंटों के दौरान कार्य करने के लिए ऑन बोर्ड कर्मचारियों को राहत एवं बचाव कार्य हेतु गहन प्रशिक्षण और उपयुक्त उपकरण प्रदान किये जाने चाहिए। रेल कर्मचारियों को प्राथमिक उपचार के लिए पूर्ण प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए और ठेकेदार के कर्मचारियों को बचाव कार्य करने का सामान्य प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए।

(3) दुर्घटना राहत गाड़ी से दुर्घटना स्थल पर पहुंचने वाले अधिकारी को उपस्थित/ऑन बोर्ड कर्मचारी द्वारा की गई कार्यवाही की औपचारिक रिपोर्ट प्रस्तुत की जानी चाहिए और दोषी कर्मचारी को कठोर शास्ति दी जानी चाहिए

131. दुर्घटना के मामले में टिकट चैकिंग स्टाफ (गाड़ी में चल रहे चल टिकट परीक्षक/कंडक्टर/गाड़ी अधीक्षक आदि) के कर्तव्य–

(i) दुर्घटना होने के तुरन्त बाद टिकट चैकिंग स्टाफ को दुर्घटना स्थल का अनुमान करने में गार्ड तथा गाड़ी कर्मीदल की सहायता करनी चाहिये। उन्हें अपने संबंधित कोचों में तथा अनारक्षित डिब्बों में भी हताहतों/घायलों की संख्या को सुनिश्चित करना चाहिये। यह रफ मूल्यांकन गाड़ी के कंडक्टर को देना चाहिये जो उसे गार्ड को सौंपेगा और वह अविलम्ब उस सूचना को कंट्रोल तक पहुँचायेगा।

(ii) गाड़ी अधीक्षक या कंडक्टर या वरिष्ठतम टिकट चैकिंग स्टाफ, प्रत्येक उपलब्ध टिकट चैकिंग स्टाफ और गाड़ी में चल रहे अन्य स्टाफ/स्वयं सेवकों को इस तरीके से ड्यूटी आबंटित करेगा कि विद्यमान परिस्थितियों के अन्तर्गत यात्रियों को अधिकतम सहायता मिलना सुनिश्चित हो सके।

(iii) जीवन बचाने के लिए कार्यवाही करेगा तथा प्राथमिक उपचार देगा तथा उपलब्ध साधनों द्वारा राहत ऑपरेशन की व्यवस्था करेगा।

(iv) सहायता प्राप्त करने के लिए रेलवे स्टाफ, डाक्टरों तथा गाड़ी पर या दुर्घटना स्थल के नजदीक स्वयं सेवकों को इकट्ठा करेगा।

(v) मृत तथा घायल व्यक्तियों का ब्यौरा, आरक्षण चार्ट, उनके टिकटों (तक और से) अथवा सह यात्रियों से प्राप्त किया जाये। गाड़ी में यात्रा कर रहे पुलिस कर्मचारियों से भी ऐसे व्यक्तियों की पहचान के लिए सहायता ली जाये।

(vi) मृत तथा घायलों के संबंध में निम्नलिखित ब्यौरा एकत्रित किया जाये–

(क) यात्रा कर रहे यात्रियों के टिकट (कहाँ से कहाँ तक)

(ख) टिकट का नम्बर, दर्जा

(ग) कोच नम्बर तथा इंजन से उसकी स्थिति

(घ) यात्रियों के पते

(ड.) चोट का स्वरूप (साधारण, गंभीर)

(vii) उसे सामान तथा अन्य सम्पत्ति की अभिरक्षा की व्यवस्था करनी चाहिये। चोट के मामले में चल टिकट परीक्षक सामान तथा अन्य सम्पत्ति को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा मृत व्यक्तियों के मामले में इसे पूरे ब्यौरे सहित राजकीय रेलवे पुलिस को सौंप देगा और उनसे पावती लेगा।

(viii) अपेक्षित सहायता के लिए तुरंत मूल्यांकन करने में गार्ड की सहायता करेगा।

(ix) उसे पूरे ब्यौरे सहित यात्रियों की गवाही दर्ज करनी चाहिये। यदि कुछ यात्री अपनी गवाही बाद में देने के इच्छुक हों तो उनका भी नाम और पता नोट कर लिया जाये।

(x) उसे उन मृतों और घायलों (साधारण, गंभीर) की संख्या का रिकार्ड भी रखना चाहिये यद्यपि जिन्हें स्थानीय व्यक्तियों द्वारा रेलवे डाक्टर के आने से पहले सबसे निकट के अस्पताल में भेज दिया गया है।

(xi) गार्ड/दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठ पदाधिकारी द्वारा उसे सौंपी गयी ड्यूटियों का पालन करेगा।

****

अध्याय–2

दुर्घटनाओं का वर्गीकरण तथा सूचित किये जाने वाले अधिकारी

201. दुर्घटनाओं का वर्गीकरणः– दुर्घटनाओं को निम्नलिखित शीर्षों में वर्गीकृत किया गया है–

(I) गाड़ी दुर्घटनायें

(II) यार्ड दुर्घटनायें

(III) सांकेतिक (इंडिकेटिव) दुर्घटनायें

(IV) उपकरण विफलतायें

(V) असामान्य घटनायें

(I) गाड़ी दुर्घटनायें– गाड़ी दुर्घटना एक दुर्घटना है, जिसमें एक गाड़ी सम्मिलित होती है। गाड़ी दुर्घटनाओं को आगे इस प्रकार विभाजित किया गया है–

(क) परिणामी गाड़ी दुर्घटनायें, तथा

(ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनायें

(क) परिणामी गाड़ी दुर्घटनायें – ऐसी गाड़ी दुर्घटनायें, जिसमें जनहानि, मानव चोट, रेलवे सम्पत्ति की हानि या रेल यातायात में बाधा के रूप में जिनके गंभीर परिणाम हों। निम्न वर्गीकरण के अन्तर्गत की गाड़ी दुर्घटनाओं को परिणामी गाड़ी दुर्घटनायें माना जायेगा –

टक्कर	:	ए–1 से ए–4 कोटि के अन्तर्गत सभी मामले
आग	:	बी–1 से बी–4 कोटि के अन्तर्गत सभी मामले
समपार	:	सी–1 से सी–4 कोटि के अन्तर्गत सभी मामले
अवपथन	:	डी –1 से डी–4 कोटि के अन्तर्गत सभी मामले
विविध	:	ई–1 कोटि के अन्तर्गत सभी मामले

(ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनायें :– अन्य सभी दुर्घटनायें जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाषा के अन्तर्गत नहीं आती हैं, को 'अन्य गाड़ी दुर्घटनायें' माना जायेगा। इसमें कोटि बी–5, बी–6, सी–5 से सी–8, डी–5 तथा ई–2 के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटनायें शामिल हैं।

(II) यार्ड दुर्घटनायें– वे सभी दुर्घटनायें जो यार्ड में होती है तथा जिनमें गाड़ी शामिल नहीं होती है यार्ड दुर्घटनायें कहलाती हैं। इनमें ए–5, बी–7, सी–9 तथा डी–6 कोटि के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटनायें शामिल हैं।

(III) सांकेतिक (इंडिकेटिव) दुर्घटनायें– वास्तव में ये दुर्घटनायें नहीं है, बल्कि गंभीर संभावित खतरे हैं तथा इनमें वर्गीकरण एफ, जी तथा एच के अन्तर्गत आने वाली, गाड़ी का खतरे के सिगनल को पार कर जाना, निवारित टक्कर, ब्लॉक नियमों का उल्लंघन आदि जैसे सभी मामले शामिल हैं।

(IV) उपकरण विफलतायें– इनके अन्तर्गत रेल उपकरणों की समस्त विफलतायें शामिल हैं। जैसे इंजन, चल स्टॉक, रेल पथ, शिरोपरि तार, सिगनल एवं दूरसंचार उपकरण आदि का खराब हो जाना शामिल है तथा इनमें वर्गीकरण जे, के, एल, तथा एम के अन्तर्गत आने वाले सभी मामले शामिल हैं।

(V) असामान्य घटनायें– इनमें कानून एवं व्यवस्था से संबंधित मामले परन्तु जिनके परिणामस्वरूप गाड़ी दुर्घटनायें नहीं हुई हों तथा वर्गीकरण एन, पी, क्यू, तथा आर के अन्तर्गत आने वाली अन्य घटनायें शामिल हैं।

202. दुर्घटनाओं का विस्तृत वर्गीकरणः–

श्रेणी	दुर्घटना का प्रकार	सूचित किये जाने वाले अधिकारी	द्वारा जाँच की जानी है–
		श्रेणी 'ए' – टक्करें	
ए–1 (i) (ii)	यात्री ले जा रही गाड़ी की टक्कर, जिसके परिणामस्वरूप– जनहानि और/या कोई गंभीर चोट और/या रू. 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति की क्षति और/या	रेल संरक्षा आयुक्त/चर्चगेट, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त/लखनऊ, (केवल गंभीर दुर्घटनाओ के मामले में), जिला मजिस्ट्रेट, पुलिस अधीक्षक सहायक महानिरीक्षक/राजकीय रेलवे पुलिस, एस.डी.ओ. या (डीएसपी या एएसपी या सेक्शन ऑफिसर) राजकीय रेलवे पुलिस, प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन, महाप्रबन्धक, मुख्य जन सम्पर्क अधिकारी,	वरि. प्रशासनिक वेतनमान अधिकारी, जब तक कि रे.सं. आ. द्वारा उनकी जाँच न की जा रही हो।

(iii)	संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन पर कम से कम थ्रू लाइन के लिए संचालन में बाधा	मण्डल रेल प्रबन्धक, रेलवे सुरक्षा बल, सेक्शन इंजीनियर (लोको)/(रेलपथ)/(सीएण्डडब्ल्यू), परिवहन निरीक्षक, सहायक इंजीनियर, सेक्शन का इंचार्ज निरीक्षक (रे.सु.ब.), सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) यदि सिगनलिंग उपस्कर शामिल है, सेक्शन इंजीनियर (बिजली) यदि विद्युत उपस्कर शामिल है, दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के अस्पताल/डिस्पेंसरी के वरि. म.चि.अ./म.चि.अ., स.म.चि.अ. जब चिकित्सीय सहायता की जरूरत है, अधीक्षक रेल डाक सेवा (यदि डाक सेवा प्रभावित हुई हो), मुख्य निरीक्षक/विस्फोटक, विस्फोटकों या खतरनाक सामग्री के कारण हुए विस्फोटों अथवा अग्नि कांडों के मामले में, स.बि. इंजीनियर/आर.एस., स.बि. इंजीनियर/टी आर डी, सीटीएफओ/ओएचई, टीएलसी/टीपीसी यदि सम्बन्धित हो।	
ए–2	यात्री न ले जा रही गाड़ी की टक्कर जिसके परिणामस्वरूप–	वही	वही
(i)	जनहानि/गंभीर चोट और/या		
(ii)	रुपये 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति की क्षति और/या		
(iii)	संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन पर कम से कम 24 घंटे के लिए संचालन में बाधा		

ए–3	यात्री ले जा रही गाड़ी की टक्कर जो उपरोक्त ए–1 के अन्तर्गत न आती हो।	वही	वही
ए–4	यात्री न ले जा रही गाड़ी की टक्कर जो उपरोक्त ए–2 में न आती हो।	रेल संरक्षा आयुक्त, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहायक इंजीनियर, परिवहन निरीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) /(सीएण्डडब्ल्यू)/(सिगनल), प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस	वही
ए–5	अन्य टक्करें अर्थात् शंटिंग करते समय, मार्शलिंग यार्डों में, लोको यार्डो तथा साइडिंग आदि में होने वाली टक्करें, परन्तु इसमें कोई गाड़ी शामिल न हो।	म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/ (सीएण्डडब्ल्यू) /(सिगनल), तथा महाप्रबन्धक यदि चालू लाइन अवरूद्ध है, स.बि.इंजीनियर/आर.एस., स.बि.इंजीनियर/टी आर डी, सीटीएफओ, संबंधित एटीएफओ, सीटीआई यदि संबंधित हो।	वरि. पर्यवेक्षक

श्रेणी 'बी' – गाड़ियों में आग

बी–1	यात्री ले जा रही गाड़ी में आग जिसके परिणामस्वरूप–	रेल संरक्षा आयुक्त, महाप्रबन्धक, ओसी/रेलवे सुरक्षा बल, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सीएण्डडब्ल्यू), प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन, सेक्शन इंजीनियर (कार्य/रेलपथ) यदि संबंधित हो, रेल डाक सेवा (यदि डाक सेवा प्रभावित हुई हो), मुख्य निरीक्षक/आग, खतरनाक या ज्वलनशील माल के कारण आग लगने की ऐसी संदिग्ध घटनाओं के मामलों में। स.बि.इंजीनियर/आर.एस., टीपीसी, टीएलसी, यदि सम्बन्धित हो, स.बि.इंजीनियर/टी आर डी	कनिष्ठ प्रशासनिक वेतनमान अधिकारी तथा उनकी अनुपस्थिति में शाखा अधिकारी द्वारा
(i)	जनहानि और/या कोई गंभीर चोट और/या		
(ii)	रुपये 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति की क्षति और /या		
(iii)	संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन पर कम से कम 24 घंटे के लिए संचालन में बाधा		

		एटीएफओ/ओएचई, स्विचिंग स्टेशन या किसी अन्य रेल परिसर में कर्षण (ट्रेक्शन) के लिए 25 के. वी. एसी आपूर्ति के कारण आग लगने के मामले में।	
बी–2 (i) (ii) (iii)	यात्री न ले जा रही गाड़ी में आग जिसके परिणामस्वरूप– जनहानि और/या गंभीर चोट और/या रुपये 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति की क्षति और/अथवा संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन पर कम से कम 24 घंटे के लिए संचालन में बाधा	वही	वही
बी–3 (i) (ii) (iii)	यात्री ले जा रही गाड़ी, में आग जो उपरोक्त बी–1 के अन्तर्गत न आती हो लेकिन– रेलवे सम्पति की क्षति रू 50,000/– या अधिक और/या यातायात बाधा थ्रेशोल्ड सीमा से अधिक हो और /या जिसके कारण गाड़ी से कोचिंग चल स्टाक/स्टाकों को अलग करना पड़े	वही	वही

बी–4 (i) (ii) (iii)	यात्री न ले जा रही गाड़ी में आग जो उपरोक्त बी–2 में न आती हो लेकिन– रेलवे सम्पति की क्षति रू 50,000/– या अधिक और/या यातायात बाधा थ्रेशोल्ड सीमा से अधिक हो और/या जिसके कारण गाड़ी से गुड्स चल स्टाक/स्टाकों को अलग करना पड़े	वही	वही
बी–5	यात्री ले जा रही गाड़ी में आग जो उपरोक्त बी–1 अथवा बी–3 श्रेणी में न आती हो।	वही (रेल संरक्षा आयुक्त के सिवाय)	वरिष्ठ वेतनमान /कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी
बी–6	यात्री न ले जा रही गाड़ी में आग जो उपरोक्त बी–2 अथवा बी–4 श्रेणी में न आती हो।	वही (रेल संरक्षा आयुक्त के सिवाय)	वरिष्ठ वेतनमान /कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी
बी–7	शंटिंग, मार्शलिंग यार्डों, लोको यार्डो तथा साइडिंग आदि में लगने वाली आग जिनमें चल स्टॉक शामिल हो लेकिन गाड़ी शामिल न हो।	वही (रेल संरक्षा आयुक्त के सिवाय)	वरि. पर्यवेक्षकों की समिति
नोट–रेल परिसरों अथवा गाड़ी में आग दुर्घटना, जिसमें रेल सम्पत्ति और/या बुक किये गये परेषणों की क्षति हुई हो, की समिति द्वारा जाँच के मामले में रेल सुरक्षा बल का एक प्रतिनिधि भी समिति के सदस्य के रूप में शामिल किया जाना चाहिये।			

श्रेणी 'सी' – समपार फाटकों पर दुर्घटना में गाड़ियों का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाना

सी–1	मानव सहित समपार फाटकों पर यात्री ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाना जिसके परिणामस्वरूप–	रेल संरक्षा आयुक्त/चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहा. इंजीनियर, परिवहन निरीक्षक, रे.सु.ब., सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/(सीएण्डडब्ल्यू)/(एसएण्डटी), प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन।	कनिष्ठ प्रशासनिक वेतनमान अधिकारी तथा उनकी अनुपस्थिति में शाखा अधिकारी द्वारा
(i)	जनहानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा		
(ii)	रेलवे सम्पति की क्षति और/अथवा		
(iii)	गाड़ी संचालन में बाधा थ्रेशोल्ड सीमा से अधिक हो।		
सी–2	मानव सहित समपार फाटकों पर यात्री न ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाना जिसके परिणामस्वरूप–	वही	वही
(i)	जनहानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा		
(ii)	रेलवे सम्पति की क्षति और/अथवा		

(iii)	गाड़ी संचालन में बाधा थ्रेशोल्ड सीमा से अधिक हो।		
सी–3	मानव रहित समपार फाटकों पर यात्री ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाना जिसके परिणामस्वरूप–	वही	वरिष्ठ वेतनमान अथवा कनिष्ठ वेतनमान अधिकारी
(i)	जन हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा		
(ii)	रेलवे सम्पति की क्षति और/अथवा		
(iii)	गाड़ी संचालन में बाधा थ्रेशोल्ड सीमा से अधिक हो।		
सी–4	मानव रहित समपार फाटकों पर यात्री न ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाना जिसके परिणामस्वरूप–	वही	वही
(i)	जन हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा		
(ii)	रेलवे सम्पति की क्षति और/अथवा		
(iii)	गाड़ी संचालन में बाधा		

	थ्रेशोल्ड सीमा से अधिक हो।		
सी–5	मानव सहित समपार फाटकों पर यात्री ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाने की दुर्घटनायें जो सी–1 श्रेणी में नहीं आती।	वही	वही
सी–6	मानव सहित समपार फाटकों पर यात्री न ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों मे घुस जाने की दुर्घटनायें जो सी–2 श्रेणी में नहीं आती।	वही	वही
सी–7	मानव रहित समपार फाटकों पर यात्री ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाने की दुर्घटनायें जो सी–3 श्रेणी में नहीं आती।	वही	वही
सी–8	मानव रहित समपार फाटकों पर यात्री न ले जा रही गाड़ी का सड़क यातायात में घुस	वही	वही

	जाना और/अथवा सड़क यातायात का गाड़ियों में घुस जाने की दुर्घटनायें जो सी–4 श्रेणी में नहीं आती।		
सी–9	डिब्बों के सहित अथवा बिना डिब्बों के शंटिंग इंजन का या लूज डिब्बों का समपार फाटकों पर सड़क यातायात में घुस जाना और/अथवा सड़क यातायात का डिब्बों सहित अथवा बिना डिब्बों के शंटिंग इंजन में या लूज डिब्बों में समपार फाटकों पर घुस जाना।	रेल संरक्षा आयुक्त/चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहा. इंजीनियर, परिवहन निरीक्षक, रे.सु.ब., प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/(एसएण्डटी)/(सीएण्डडब्ल्यू)।	वरिष्ठ अधीनस्थ

नोट– यदि एक अकेले व्यक्ति द्वारा किसी सड़क वाहन को ट्रैक से शीघ्र हटाना संभव नहीं है तो गाड़ी दुर्घटना के रूप में ऐसी किसी दुर्घटना को वर्गीकृत करने के प्रयोजन के लिए सड़क यातायात के रूप में माना जाये, कर्षण का माध्यम चाहे कोई भी हो।

श्रेणी 'डी' –गाड़ियों का पटरी से उतरना (डिरेलमेंट)

डी–1	सवारी ले जा रही गाड़ी का पटरी से उतरना (डिरेलमेंट) जिसके परिणामस्वरूप–	ए–1 की तरह	कनिष्ठ प्रशासनिक वेतनमान अधिकारी तथा उनकी अनुपस्थिति में शाखा अधिकारी द्वारा
(i)	जन हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा		
(ii)	रुपये 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति की क्षति और/अथवा		

(iii)	संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन पर कम से कम 24 घंटे के लिए संचालन में बाधा		
डी–2 (i) (ii) (iii)	सवारी न ले जा रही गाड़ी का पटरी से उतरना (डिरेलमेंट) जिसके परिणामस्वरूप– जन हानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा रुपये 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति की क्षति और/अथवा संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन पर कम से कम 24 घंटे के लिए संचालन में बाधा	ए–2 की तरह	वही
डी–3	सवारी ले जा रही गाड़ी का पटरी से उतरना (डिरेलमेंट) जो उक्त डी–1 में न आती हो।	ए–3 की तरह	वही
डी–4	सवारी न ले जा रही गाड़ी का पटरी से उतरना (डिरेलमेंट) जो उक्त डी–2 में न आती हो लेकिन रेल सम्पत्ति की क्षति और/अथवा यातायात में अवरोध प्रारम्भिक मूल्यांकन (थ्रेशोल्ड) से अधिक हो।	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहा. इंजीनियर, परिवहन निरीक्षक, रे.सु.ब., सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/(सिगनल), प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन।	वही

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनाँक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

डी–5	सवारी नहीं ले जा रही गाड़ी का पटरी से उतरना (डिरेलमेंट) जो उपरोक्त श्रेणी डी–2 अथवा डी–4 में नहीं आती हो।	वही	बी–5 के अनुसार
डी–6	अन्य डिरेलमेंट अर्थात् शंटिंग के समय, मार्शलिंग यार्डों, लोको यार्डों और साइडिंगों आदि में होने वाले डिरेलमेंट परन्तु जिसमें गाड़ी शामिल न हो।	ए–5 की तरह	ए–5 के अनुसार

श्रेणी 'ई' – अन्य गाड़ी दुर्घटनायें

ई–1	गाड़ी का स्थिर संरचना या किसी अवरोध पर से निकल जाना या उससे टकराना, जो श्रेणी 'सी' में शामिल न हो जिसके परिणामस्वरूप–	रेल संरक्षा आयुक्त/ चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहा. इंजीनियर, परिवहन निरीक्षक, रे.सु.ब., सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/ (सीएण्डडब्ल्यू)/ (सिगनल), प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन।	बी–2(iii) के अनुसार
(i)	जनहानि और/अथवा गंभीर चोट और/अथवा		
(ii)	रेलवे सम्पति की क्षति और/अथवा		
(iii)	यातायात में अवरोध प्रारम्भिक मूल्यांकन (थ्रेशोल्ड वैल्यू) से अधिक हो।		
ई–2	गाड़ियों का किसी अवरोध से टकराना जिसमें स्थाई संरचना भी सम्मिलित है। जो श्रेणी 'सी' अथवा ई–1 के अन्तर्गत नहीं आती हो।	वही (रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त)	बी–5 के अनुसार

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनाँक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

सांकेतिक दुर्घटनायें

श्रेणी 'एफ' – निवारित टक्करें

एफ–1	दो गाड़ियों के बीच निवारित टक्कर जिसमें से कम से कम एक यात्री ले जा रही गाड़ी हो।	रेल संरक्षा आयुक्त / चर्चगेट, जिला मजिस्ट्रेट, एसडीओ या डीएसपी या एएसपी या सेक्शन ऑफिसर, राजकीय रेलवे पुलिस, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., रेलवे सुरक्षा बल, परिवहन निरीक्षक, स.बि. इंजीनियर /टी आर डी, स.बि. इंजीनियर /आर.एस., टीपीएस, सीटीएफओ, एटीएफओ /ओएचई, यदि संबंधित हो।	वही
एफ–2	यात्री ले जा रही गाड़ी और किसी अवरोध के बीच निवारित टक्कर	वही	वही
एफ–3	यात्री नहीं ले जा रही गाडियों के बीच निवारित टक्कर	वही	वही
एफ–4	यात्री नहीं ले जा रही गाड़ी और किसी अवरोध के बीच निवारित टक्कर	वही	वही

श्रेणी ' जी' – ब्लॉक नियमों का उल्लंघन

जी– 1	यात्री ले जा रही गाड़ी का बिना किसी प्राधिकार अथवा बिना उचित 'प्रस्थान प्राधिकार' के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करना।	रेल संरक्षा आयुक्त/चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी)।	वही

जी– 2	यात्री नहीं ले जा रही गाड़ी का बिना किसी प्राधिकार अथवा बिना उचित 'प्रस्थान प्राधिकार' के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करना।	वही	वही
जी– 3	अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी लेना जो निवारित टक्कर में नहीं आती हो।	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी)।	वही
जी– 4	गाड़ी का स्टेशन पर किसी गलत लाइन या केच साइडिंग या स्लिप साइडिंग या सेंडहम्प इत्यादि पर लेना या प्रवेश करना ।	वही	वही

श्रेणी 'एच' – गाड़ी का खतरे के सिगनल को पार कर जाना

एच–1	यात्री ले जा रही गाड़ी का बिना उचित प्राधिकार के 'रोक' सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करना।	रेल संरक्षा आयुक्त / चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, टीएलसी, सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी)।	मण्डल स्तर के जे. ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा जॉच की जाएगी, जिसमें एक सदस्य के रूप में सीनियर डीएसओ / डीएसओ होंगे, जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे। [पैरा 503 (ख) (vii) के अनुसार]
एच–2	यात्री नहीं ले जा रही गाड़ी का बिना उचित प्राधिकार के 'रोक' सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करना।	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, टीएलसी, सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी)।	वही

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनांक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

उपस्कर की विफलतायें

श्रेणी 'जे' – इंजन तथा चल स्टॉक की विफलता

जे – 1	यात्री ले जा रही गाड़ी के इंजन का खराब हो जाना।	रेल संरक्षा आयुक्त / चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सीपीआरओ, वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको), टीएलसी यदि कोई चालू लाइन अवरूद्ध है। (यदि इंजन किसी दूसरे मण्डल का हो तो संबंधित मण्डल और शेड के म.रे.प्र. और वरि. सेक्शन इंजीनियर / लोको को भी शामिल किया जाना चाहिये)।	संबंधित विभागों के वरिष्ठ पर्यवेक्षक / पर्यवेक्षक
जे – 2	यात्री न ले जा रही गाड़ी के इंजन या लाइट इंजन का खराब हो जाना।	वही (रे.सं.आ. के अतिरिक्त)	वही
जे – 3	यात्री ले जा रही गाड़ी का विभाजन होना।	रेल संरक्षा आयुक्त / चर्चगेट, महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू)।	वही
जे –4	यात्री न ले जा रही गाड़ी का विभाजन होना।	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू)।	वही
जे – 5	यात्री ले जा रही गाड़ी के चल स्टॉक जैसे टायर्स, पहिये, धुरा या ब्रेकिंग उपकरणों इत्यादि का खराब हो जाना जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक / स्टॉकों को अलग करना पड़े।	म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) तथा (सी एण्ड डब्ल्यू)।	वही

जे – 6	यात्री न ले जा रही गाड़ी के चल स्टॉक जैसे टायर्स, पहिये, धुरा या ब्रेकिंग उपकरणों इत्यादि का खराब हो जाना जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक / स्टॉकों को अलग करना पड़े।	वही	वही
जे – 7	यात्री ले जा रही गाड़ी के चल स्टॉक जैसे टायर्स, पहिये, धुरा या ब्रेकिंग उपकरणों इत्यादि का खराब हो जाना जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक / स्टॉकों को अलग न करना पड़े।	वही	वही
जे – 8	यात्री न ले जा रही गाड़ी के चल स्टॉक जैसे टायर्स, पहिये, धुरा या ब्रेकिंग उपकरणों इत्यादि का खराब हो जाना जिसके परिणामस्वरूप गाड़ी से चल स्टॉक / स्टॉकों को अलग न करना पड़े।	वही	वही
जे – 9	गाड़ी या गाड़ी के किसी भाग का नियंत्रण से बाहर हो जाना।	म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू)।	वही

जे–10	गाड़ी में कम ब्रेक शक्ति का होना जो श्रेणी जे – 9 के अन्तर्गत नहीं आता।	वही	वही

श्रेणी 'के' – रेल पथ की विफलता

के–1	पटरी का टेड़ामेड़ा हो जाना (बकलिंग)	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहायक अभियन्ता, परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू)/(रेलपथ)/(एसएण्डटी)	संबंधित विभागों के वरिष्ठ पर्यवेक्षक / पर्यवेक्षक
के–2	वेल्ड विफलता	वही	वही
के–3	रेल फ्रेक्चर	वही	वही
के–4	रेलपथ की किसी लम्बाई से गुजरते समय चलती गाडियों के चालकों द्वारा कोई गेज का असामान्य ढीलापन अथवा खराब रनिंग अथवा भारी झटके (लर्च) अनुभव करना जिसके परिणाम स्वरूप संचार अवरूद्ध हो जाता है।	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहायक अभियन्ता, परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू)/(रेलपथ)/(एसएण्डटी), लोको निरीक्षक।	वही
के–5	रेलवे सुंरग, पुल, वायाडक्ट/फॉरमेशन/कटिंग और पुलिया इत्यादि की विफलता	म.रे.प्र., सहायक अभियन्ता, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), परिवहन निरीक्षक, रेल डाक सेवा अधीक्षक, यदि डाक प्रभावित हुई हो, सहा. बिजली अभियन्ता/टीआरडी, टीपीसी, यदि ओएचई से संबंधित हो,	वही
के–6	श्रेणी के–1 से के–5	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., सहायक	

	तक में शामिल के अलावा इस प्रकार की ट्रेक में क्षति जो गाड़ियाँ गुजरने के लिए अस्थायी रूप से असुरक्षित हो अथवा जिसके कारण यातायात में देरी प्रारंभिक मूल्यांकन (थ्रेशोल्ड वैल्यू) की अवधि से ज्यादा हो।	अभियन्ता, परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू)/(रेलपथ)/(एसएण्डटी)	वही
के–7	पटरी को ऐसी क्षति जिसके कारण गाड़ियाँ गुजारने के लिए अस्थायी रूप से असुरक्षित हो या यातायात में देरी जो श्रेणी के–1 से के–6 तक में शामिल न हो।	वही	वही

नोट – उपर्युक्त वर्गीकरण में वे प्रकरण शामिल नहीं किये जायेंगे जो नियमित अनुरक्षण के दौरान पाये जाते हैं और जिनसे गाड़ी संचलन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता।

श्रेणी 'एल' – विद्युत उपकरणों की विफलता

एल–1	शिरोपरि उपस्कर तार की टूट–फूट अथवा तार क्षति जिससे 3 मिनट से अधिक समय के लिए शिरोपरि उपस्कर को बंद करने की आवश्यकता पड़े।	म.रे.प्र., वरिष्ठ अधीनस्थ जिसकी मदद की जरूरत है, टीपीसी।	संबंधित विभागों के वरिष्ठ पर्यवेक्षक/पर्यवेक्षक
एल–2	शिरोपरि उपस्कर में 3 मिनट से अधिक समय तक करंट नहीं आना।	वही	वही

एल–3	जे–1 एवं जे–2 के अंतर्गत शामिल न किये गये पेटोग्राफ उलझने के मामले।	म.रे.प्र., लोको निरीक्षक, टीएलसी , टीपीसी वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको), (यदि इंजन किसी दूसरे मण्डल को हो तो मण्डल और शेड के म.रे.प्र. और टीएलसी को भी सूचित किया जाना चाहिये)।	वही
एल–4	एसी या अन्य विद्युत उपकरण में खराबी जिसकी वजह से रोलिंग स्टॉक गाड़ी से काटा गया हो।	मुख्य बिजली अभियन्ता, उप मुख्य बिजली अभियन्ता / टीआरडी, म.रे.प्र., सहा. बिजली अभियन्ता / टीआरडी, मण्डल बिजली अभियन्ता / टीआरडी, टीपीसी, टीएलसी, टीएफओ तथा ए टी एफ ओ / ओएचई	वही

श्रेणी 'एम' – सिगनल एवं दूर संचार की विफलता

एम–1	पैनल / आरआरआई का पूरा अथवा अंशतः खराब होना।	महाप्रबन्धक, म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी), टीएलसी वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (लोको)	संबंधित विभागों के वरिष्ठ पर्यवेक्षक / पर्यवेक्षक
एम–2	इंटरलॉकिंग / ट्रेक सर्किट या एक्सल काउंटर की खराबी।	वही	वही
एम–3	ब्लॉक उपकरणों की खराबी।	वही	वही
एम–4	प्वांइट मशीन एवं उपस्करों की खराबी।	म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी), टीएलसी, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (लोको)	वही
एम–5	सिगनल / प्वाइंट की खराबी।	वही	वही
एम–6	15 मिनट से अधिक के लिए कंट्रोल / स्टेशन संचार व्यवस्था की खराबी	सेक्शन इंजीनियर (एसएण्डटी), परिवहन निरीक्षक, टीएलसी, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (लोको)	वही

एम–7	15 मिनट से अधिक के लिए स्टेशन से स्टेशन अथवा स्टेशन से समपार फाटक के बीच संचार व्यवस्था की खराबी ।	वही	वही
नोट – सिगनल/काँटा और दूरसंचार खराबी जिसकी सूचना सिगनल एवं दूरसंचार विभाग को नहीं दी गयी थी, को खराबी के खाते में नहीं रखा जायेगा।			

असामान्य घटनायें या गाड़ी की तोड़ फोड़

श्रेणी 'एन' – गाड़ी को क्षति ग्रस्त या तोड़ फोड़ करना

एन–1	यात्री ले जा रही गाड़ी को क्षतिग्रस्त अथवा बम विस्फोट या विस्फोट या अपहरण या तोड़ फोड़ करने का प्रयास जिसमें जनहानि और/या गंभीर चोट और/या रेल सम्पत्ति की क्षति हुई हो या नहीं हुई हो।	ए–1 की तरह	रे.सं.आ.
एन–2	यात्री न ले जा रही गाड़ी को क्षतिग्रस्त अथवा बम विस्फोट या विस्फोट या अपहरण या तोड़ फोड़ करने का प्रयास जिसमें जनहानि और/या गंभीर चोट और/या रेल सम्पत्ति की क्षति हुई हो या नहीं हुई हो।	ए–2 की तरह	रे.सं.आ.
एन–3	सिगनल और पटरी	ए–3 की तरह	कनिष्ठ

	(ट्रेक) में बम विस्फोट या विस्फोट या तोड़ फोड़ अथवा गाड़ी संचालन से जुडे कार्यरत कर्मचारी और/या यात्रियों को बलपूर्वक बंधक बनाना किन्तु इसमें कोई गाड़ी शामिल नहीं हो।		वेतनमान अधिकारी

श्रेणी 'पी' – हताहत

पी–1	व्यक्ति अथवा व्यक्तियों का चलती गाड़ी से बाहर गिरना जिसके परिणामस्वरूप जन हानि अथवा गंभीर चोट आई हो।	ए–1 की तरह	वरि. पर्यवेक्षक
पी–2	व्यक्ति अथवा व्यक्तियों का गाड़ी से कटना अथवा टकराना जिसके परिणाम स्वरूप जन हानि अथवा गंभीर चोट आई हो।	ए–2 की तरह, महाप्रबन्धक तथा रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त	वही
पी–3	व्यक्ति अथवा व्यक्तियों का चलती गाड़ी से बाहर गिरना अथवा गाड़ी या इंजन या रेल डिब्बों से टकराना जिसके परिणामस्वरूप जन हानि अथवा गंभीर चोट नहीं आई हो।	ए–3 की तरह, महाप्रबन्धक तथा रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त	वही

श्रेणी 'क्यू' – अन्य घटनायें

क्यू–1	रेलवे परिसर में (रेलवे आवास को छोड़कर) किसी व्यक्ति की दुर्घटनावश या स्वाभाविक मृत्यु अथवा गंभीर चोट लगना चाहे वह यात्री, रेलकर्मचारी या वहाँ से गुजरने वाला अतिचारी (या कोई दूसरा व्यक्ति) हो,	ए–1 की तरह, रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त	वरि. पर्यवेक्षक
क्यू–2	गाड़ी या रेलवे परिसर में हत्या या आत्महत्या।	ए–2 की तरह, रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त	वही
क्यू–3	रेलवे परिसरों में जिसमें गाड़ियाँ शामिल हैं, डाका, डाके का प्रयास, चोरी अथवा चोरी का प्रयास	ए–3 की तरह, रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त	वही
क्यू–4	रेलवे परिसरों में आग अथवा विस्फोट, जिसमें गाड़ियाँ शामिल न हो।	बी–1 की तरह, रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त	वही
क्यू–5	आग अथवा विस्फोट के परिणामस्वरूप रेलवे पुलों, वायाडक्ट इत्यादि का क्षति ग्रस्त होना।	वही	वरि. वेतनमान अधिकारी
क्यू–6	आन्दोलन के कारण गाड़ी सेवाओं का अवरूद्ध होना।	वही (रेल संरक्षा आयुक्त तथा मुख्य निरीक्षक/विस्फोटक के अतिरिक्त	वही

श्रेणी 'आर' – विविध

आर–1	वाहन या वाहनों का भाग निकलना।	म.रे.प्र., परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक, टीपीसी, टीएलसी, वरि. सेक्शन इंजीनियर (सीएण्डडब्ल्यू)	वरिष्ठ वेतनमान अधिकारी

आर–2	मवेशी का गाड़ी से कट जाना	म.रे.प्र., सहायक अभियन्ता, परिवहन निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), वरि. सेक्शन इंजीनियर (सीएण्डडब्ल्यू)/ (एसएण्डटी), प्रभारी अधिकारी रेलवे पुलिस स्टेशन	वरि. पर्यवेक्षक
आर–3	बाढ, दरारों, भू–स्खलन इत्यादि जिसके परिणामस्वरूप थ्रू लाइन संचार में बाधा प्रारम्भिक मूल्यांकन (थ्रेशोल्ड वैल्यू) से अधिक हो।	रेल संरक्षा आयुक्त/चर्चगेट, म. रे.प्र., सहायक अभियन्ता, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), परिवहन निरीक्षक, अधीक्षक रेल डाक सेवा (यदि डाक प्रभावित है), सहा. बि. अभि./टीआरडी, टीपीसी, टीएफओ (यदि ओएचई प्रभावित है), सीपीआरओ।	कनि. वेतनमान अधिकारी
आर–4	बाढ, दरारें, भू–स्खलन इत्यादि के अन्य मामले जिसके परिणामस्वरूप यातायात में बाधा आई हो।	वही (रेल संरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त)	वरि. पर्यवेक्षक
आर–5	कोई दुर्घटना जो पूर्ववर्ती वर्गीकरणों में शामिल नही हो।	वही	वही

नोट (1) मवेशी शब्द में भेड़, बकरी, सूअर, कुत्ते, गधे, भेड़ा (रेम), भेडी (इयु) एवं मेमना शामिल नहीं है।

(2) ट्रॉली, लॉरी, मोटर ट्रॉली, जब यह गाड़ी संचालन नियमों के अन्तर्गत कार्य करते हैं तो गाड़ी में सम्मिलित होते है।

****

अध्याय – 3

दुर्घटनाओं की रिपोर्ट भेजना

301. रेल सेवक द्वारा कार्यवाही जो यह देखता है कि– प्रत्येक रेलकर्मी जो यह देखता है कि–

(क) कोई सिगनल खराब है,

(ख) रेल पथ या निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध, विफलता या विफलता की आशंका,

(ग) गाड़ी में कोई खराबी, या

(घ) ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ जिनसे निरापद संचलन या जनता की सुरक्षा में बाधा की संभावना हो, तो दुर्घटना रोकने के लिए मामले की परिस्थितियों के अनुसार तत्काल कार्यवाही करेगा, और जहाँ आवश्यक हो, निकटतम स्टेशन मास्टर को यथा संभव तीव्रतम साधनों से सूचित करेगा परन्तु गाड़ी विभाजित होने के मामलें में वह स्टॉप हैंड सिगनल नहीं दिखायेगा अपितु चिल्लाकर, मुद्रा बनाकर या अन्य किसी साधन से लोको पायलट या गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

302. दुर्घटना की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही–

(क) दुर्घटना की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर को चाहिये की सूचना देने वाले व्यक्ति से दुर्घटना रिपोर्ट फार्म के दुर्घटना से सबंधित जितनी सूचनायें मिलना संभव एवं आवश्यक हैं, अवश्य प्राप्त कर ले। इसके बाद इस सूचना को फार्म में दर्ज किया जाये और यदि संभव हो तो उस पर विधिवत सूचना लाने वाले तथा स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर किये जायें।

(ख) अविलम्ब सहायता मांगी जायेः– यदि दुर्घटना इस प्रकार की है कि उसके लिये सहायता उपायों की आवश्यकता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना के पूरे विवरणों की प्रतीक्षा किये बिना आवश्यक व्यवस्था करने के लिए कार्यवाही करेगा। यदि चिकित्सा सहायता की आवश्यकता हो तो स्थानीय, अस्पतालों, औषधालयों और डाक्टरों से सहायता अवश्य माँगी जानी चाहिये। दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा सहायता पहुँचाने के लिए उपलब्ध ट्रॉलियों और गाड़ी इंजनों का भी उपयोग किया जा सकता है।

(ग) कंट्रोल वाले सेक्शनों पर स्टेशन मास्टर को तत्काल नियंत्रक को दुर्घटना की सूचना देनी चाहिये और उन्हें यह बताना चाहिये कि किस प्रकार की चिकित्सा और यांत्रिक सहायता की आवश्यकता है। बिना कंट्रोल वाले सेक्शन पर या कंट्रोल काम नहीं कर रहा है तो वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/सहायक परिचालन प्रबंधक तथा मुख्य नियंत्रक को त्वरित साधनों से सार्वजनिक टेलीफोन पर, जहाँ संभव हो, सूचना अवश्य दी जाये।

(घ) तब स्टेशन मास्टर दुर्घटना संदेश/तार जारी करेगा और उसकी एक प्रति नियंत्रक स्टेशन मास्टर को भेजेगा। नियंत्रक स्टेशन मास्टर की बीट परिशिष्ट 'ई' में दी गयीं हैं।

(ङ.) यदि दो मण्डलों के मध्य किसी जंक्शन स्टेशन पर दुर्घटना हुई हो तो दोनों मण्डलों के मण्डल रेल प्रबन्धकों को सूचना दी जायेगी।

303. दुर्घटना की सूचना मिलने पर नियंत्रक स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही– दुर्घटना की सूचना मिलने पर नियंत्रक स्टेशन मास्टर जब तक यह नहीं जान लेता कि एक परिवहन निरीक्षक पहले से ही दुर्घटना स्थल पर मौजूद है तीव्रतम साधन से दुर्घटना स्थल पर पहुँचेगा। वह अपने साथ ट्रॉलियाँ, कुली, लैम्प, वेंडर तथा अन्य जो भी उपस्कर वह आवश्यक समझे, ले जायेगा। जब तक परिवहन निरीक्षक

या अधिकारी वहाँ नहीं पहुँच जाता तब तक वह यातायात को नियमित करने, घायलों की देखभाल, दुर्घटना के कारण का पता लगाने में उपयोगी सभी साक्ष्यों को नोट करने और स्थिति का सामान्य कार्यभार संभालने के लिए उत्तरदायी होगा। वह संबंधित रिकार्ड और दस्तावेज भी अपने कब्जे में ले लेगा।

304. दुर्घटना संदेश/तार– स्टेशन मास्टर जहाँ आवश्यक हो, नियंत्रक को सूचित करने के तुरन्त बाद, दुर्घटना संदेश/तार के द्वारा दुर्घटना की रिपोर्ट देगा। प्रत्येक दुर्घटना संदेश/तार भेजने का समय और तारीख स्टेशन दुर्घटना रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिये। गम्भीर दुर्घटनाओं के मामले में एएक्सएक्सआर और अन्य मामलों में एएक्सआर संदेश/तार जारी किया जायेगा। संदेशों/तारों को इस नियमावली के अध्याय–2 के अनुसार संबंधित अधिकारियों को संबोधित किया जायेगा।

उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा संचालित जंक्शन स्टेशनों पर या उत्तर पश्चिम रेलवे के उन भागों पर जहाँ इतर रेलों को संचालन का अधिकार है, इतर रेलों की गाड़ियों की दुर्घटनायें होने पर उन्हें उत्तर पश्चिम रेलवे की दुर्घटनायें माना जायेगा।

प्रत्येक स्टेशन मास्टर अपने कार्यालय में उन विभिन्न रेल अधिकारियों के पते अवश्य रखेगा जिन्हें दुर्घटना संदेश/तार जारी किये जाने हैं।

जिला मजिस्ट्रेटों तथा पुलिस अधीक्षकों के क्षेत्राधिकार परिशिष्ट 'जी' में और सरकारी पुलिस पदाधिकारियों के अधिकार क्षेत्र परिशिष्ट 'एफ' में दिये गये है। मजिस्ट्रेटों और पुलिस अधिकारियों के क्षेत्राधिकार में किसी भी परिवर्तन, जिससे उनका स्टेशन प्रभावित होता हो, की जानकारी रखने के लिए स्टेशन मास्टर उत्तरदायी है।

305. दुर्घटना संदेश/तार लिखनाः–

(क) दुर्घटना संदेशों/तारों में पता लिखते समय दुर्घटना का वर्ग व उप वर्ग पहले अंकों में और उसके बाद शब्दों में अवश्य लिखा जाये। पदाधिकारियों के व्यक्तिगत पदनाम नहीं लिखे जायेंगे।

(ख) दुर्घटना संदेश/तार लिखते समय परिशिष्ट 'आई' में दिये हुए आइटमों की सूचना संक्षिप्त व स्पष्ट दी जानी चाहिये। किस प्रकार की और कितनी सहायता की आवश्यकता है, इसका उल्लेख करते समय विशेष सावधानी अवश्य बरती जाये।

(ग) रेलवे नियम (दुर्घटनाओं की सूचना और इसकी जाँच पड़ताल) 1998 के नियम 3 के अनुसार जब रेलवे संचालन के दौरान कोई गंभीर दुर्घटना होती है जैसा कि पैरा 105 में परिभाषित है, तो ऐसी दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त पश्चिम परिमण्डल चर्चगेट को भेजनी होती है चाहे सांख्यिकीय प्रयोजनों के लिए वह दुर्घटना गाड़ी दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत है या नहीं।

उदाहरणार्थ अकेले इंजनों, लॉरियों/ट्रॉलियों की दुर्घटना या डीजल/विद्युत इंजनों में आग लगने की घटना जिसके फलस्वरूप किसी की मृत्यु हुई हो या गंभीर चोट आयी हो या 2,00,00,000 रूपये से अधिक रेल सम्पत्ति का नुकसान हुआ हो तो ऐसी दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त पश्चिम परिमण्डल चर्चगेट को अवश्य दी जाये। यद्यपि सांख्यिकीय दृष्टि से ऐसी दुर्घटनायें गाड़ी दुर्घटनाओं के अन्तर्गत नहीं आती।

306. मण्डल रेल प्रबन्धक को भेजे गये दुर्घटना संदेशों/तारों का कार्यालय समय के पहले या बाद में मिलनाः– मण्डल कार्यालय के लिए दुर्घटना संदेश/तार यदि छुट्टियों में या कार्यालय समय से पहले या बाद में मिले तो वे ड्यूटी के उप मुख्य नियंत्रक को दिये जाये जो वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी तथा अन्य संबंधित अधिकारियों को टेलीफोन पर सूचित करेगा।

कार्यालय के खुलते ही ऐसे सभी संदेश मुख्य नियंत्रक द्वारा मूल रूप में वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी को भेज दिये जाने चाहिये।

307. महाप्रबंधक को भेजे गये दुर्घटना संदेशों/तारों का कार्यालय समय के पहले या बाद में मिलनाः— महाप्रबंधक को भेजे गये दुर्घटना संदेश/तार यदि छुट्टियों में या कार्यालय समय से पहले या बाद में प्राप्त हों तो उनको आपातकालीन नियंत्रण, प्रधान कार्यालय, जयपुर में ड्यूटी पर उपस्थित उप मुख्य नियंत्रक को दिया जायेगा ,जो, यदि आवश्यक हो तो उन्हें मुख्य संरक्षा अधिकारी और उनकी अनुपस्थिति में मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक/मुख्य मालभाड़ा परिवहन प्रबन्धक/मुख्य परिचालन प्रबन्धक को टेलीफोन पर सूचना देगा। कार्यालय के खुलते ही ऐसे सभी संदेश मूल रूप में कार्यालय अधीक्षक, संरक्षा शाखा को भेज दिये जाने चाहिये।

308. दुर्घटना रिपोर्ट— सिवाय उन मामलों के जिनमें पशु गाड़ी से टकरा कर कट गये हों, अन्य सभी दुर्घटनाओं की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर द्वारा मण्डल रेल प्रबंधक को अवश्य भेजी जानी चाहिये। ये रिपोर्ट दुर्घटना होने के 24 घंटों के अंदर भेज दी जानी चाहिये।

309. लोको या स्टोर यार्डो और इंजीनियरिंग चालू लाइन या निर्माण कार्यों में दुर्घटनायें—

(क) ऐसे मामलों में सीनियर सेक्शन इंजीनियर (लोको) या अन्य इंचार्ज पदाधिकारी कार्यवाही प्रारंभ करेंगे।

(ख) जिन दुर्घटनाओं के फलस्वरूप किसी की मृत्यु हुई हो या किसी को गंभीर चोट आई हो, उनकी सूचना निम्नलिखित को तार/संदेश द्वारा अवश्य ही दी जाये।

- (i) जिला मजिस्ट्रेट
- (ii) रेलवे पुलिस स्टेशन का इंचार्ज पदाधिकारी
- (iii) सहायक महानिरीक्षक राजकीय रेलवे पुलिस
- (iv) मण्डल चिकित्सा अधिकारी अथवा सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी
- (v) संबंधित वर्क्स मैनेजर या मंडल रेल प्रबंधक
- (vi) महाप्रबंधक,
- (vii) रेल संरक्षा आयुक्त, चर्चगेट, तथा
- (viii) खान निरीक्षक, यदि दुर्घटना पत्थर की खान में हुई हो।

(ग) सभी मामलों में एक रिपोर्ट संबंधित वर्क्स मैनेजर या मण्डल रेल प्रबन्धक को पत्र द्वारा अवश्य भेजी जायेगी जिसमें नीचे लिखी सूचना होगी।

- (i) दुर्घटना का स्थान
- (ii) जिम्मेदार व्यक्ति
- (iii) दुर्घटना का कारण
- (iv) क्षति का विवरण अनुमानित लागत सहित
- (v) की गयी कार्यवाही, और
- (vi) टिप्पणी

(घ) वर्क्स मैनेजर अथवा मण्डल रेल प्रबन्धक को दुर्घटना रिपोर्ट भेजने के बाद दुर्घटना की विस्तृत रिपोर्ट अवश्य भेजी जाये। यही रिपोर्ट प्राप्त होने पर यथा स्थिति वर्क्स मैनेजर या मण्डल रेल प्रबन्धक,

दुर्घटना मृत्यु या गंभीर चोट के मामले में डॉक्टरी और पुलिस रिपोर्ट मंगवायेंगे और यदि आवश्यकता हो तो जाँच की व्यवस्था करेंगे। तब वह स्थिति के अनुसार रिपोर्ट या जाँच कार्यवाही के फार्म में, महाप्रबन्धक को भेजेंगे।

(ङ.) जिन दुर्घटनाओं के फलस्वरूप रुपये 2,00,00,000 या इससे अधिक की क्षति हुई हो, उनकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को संदेश/तार द्वारा और अन्य दुर्घटनाओं की रिपोर्ट पत्र द्वारा भेजी जायेगी।

310. कारखानों में दुर्घटनायें–

(क) कारखाना दुर्घटना की रिपोर्ट जिस राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में कारखाना स्थित है, उसके द्वारा बनाये गये नियमों के अनुसार भेजी जायेगी।

(ख) गंभीर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट महाप्रबन्धक को व्यक्तिगत रूप से भेजी जाये।

311. निकटवर्ती रेलों पर दुर्घटनायें– जब किसी निकटवर्ती रेलवे के ऐसे स्थान पर कोई गंभीर दुर्घटना होती है जहाँ इस रेलवे के मंडल मुख्यालय से आसानी से पहुँचा जा सकता है तो दुर्घटना की सूचना मिलते ही निम्नलिखित कार्यवाही की जानी चाहिये।

(i) संबंधित नियंत्रण कार्यालय दुर्घटना की सूचना मिलते ही तत्काल वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक तथा वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी को सूचित करेगा।

(ii) वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक या वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी तब निकट रेलवे के नियंत्रण कार्यालय से पूछेगा कि क्या उन्हें इस रेलवे से राहत कार्य संबंधी किसी सहायता की आवश्यकता है।

312. दुर्घटना की रिपोर्ट के लिए नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्यवाही–

(i) खण्ड नियंत्रक द्वारा– दुर्घटना की सूचना प्राप्त होते ही खण्ड नियंत्रक निम्नलिखित कार्यवाही करेगा–

(क) जिस प्रकार की सहायता की आवश्यकता हो उसकी सूचना शक्ति नियंत्रक को देगा

(ख) यदि दुर्घटना बिजलीकृत सेक्शन में हुई हो अथवा उसमें ऊपरी उपस्कर या बिजली इंजन शामिल हो तो वह कर्षण शक्ति नियंत्रक और कर्षण लोको नियंत्रक को दुर्घटना के स्वरूप और अपेक्षित सहायता की सूचना देगा।

(ग) नियंत्रक स्टेशन मास्टर को दुर्घटना की सूचना देगा और उसे प्रथम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचने का निर्देश देगा। और

(घ) उप मुख्य नियंत्रक को दुर्घटना के उपलब्ध विवरण तथा उसके द्वारा की जाने वाली कार्यवाही की सूचना देगा।

(ii) दुर्घटना की रिपोर्ट भेजने के लिए उप मुख्य नियंत्रक द्वारा की जाने वाली कार्यवाही–

(क) उप मुख्य नियंत्रक सभी संबंधित मंडल अधिकारियों तथा मंडल रेल प्रबन्धक को सूचित करेगा।

(ख) जहाँ संबंधित पुलिस अधिकारियों और जिला मजिस्ट्रेट को सूचना भेजनी अपेक्षित हो, वहाँ उन्हें सूचित करेगा।

313. दुर्घटना की सूचना देने के लिए मुख्य नियंत्रक के कर्त्तव्य– मुख्य नियंत्रक प्रभावित सेक्शन के पर्यवेक्षण का चार्ज संभालेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना की सूचना सर्व संबंधित को भेज दी गयी है।

314. (1) क्षेत्रीय रेलवे (प्रधान कार्यालय) को टेलीफोन द्वारा सूचना देना– नीचे लिखे वर्गों के अन्तर्गत आने वाली सभी दुर्घटनाओं की सूचना तत्काल क्षेत्रीय प्रधान कार्यालय में नामित अधिकारी को टेलीफोन पर दी जायेगीः–

(i) सभी गाड़ी दुर्घटनायें

(ii) कोई भी यार्ड दुर्घटना जिसका थ्रू लाइन पर यातायात के संचलन पर गंभीर प्रभाव पड़ता हो और जिसके परिणामस्वरूप यातायात में अव्यवस्था पैरा 108 में बतायी गयी थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक हो।

(iii) भू–स्खलन, दरारें, ऊपरी उपस्करों में खराबी आदि के कारण यातायात में अव्यवस्था पैरा 108 में बतायी गयी थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक हो।

(iv) इसके अतिरिक्त सभी श्रेणियों की दुर्घटनाओं का आवधिक (मासिक) विवरण, क्षेत्रीय मुख्यालय को, निर्धारित प्रोफार्मा में भेजा जायेगा।

(2) दुर्घटना का विवरण निम्नलिखित प्रोफार्मा पर दिया जायेगा–

दुर्घटना का प्रकारः–

1. तारीख
2. समय
3. स्थान / कि.मी. / ब्लॉक सेक्शन / स्टेशन / मण्डल
4. सेक्शन दोहरी / इकहरी लाइन
5. कार्य प्रणाली
6. सिगनलिंग की किस्म
7. अर्न्तपाशन का मानक पैनल
8. मौसम और दृश्यता की स्थिति
9. गाड़ी का विवरण

   गाड़ी का नम्बर / नाम

   (क) गाड़ी का लोड

   (ख) गाड़ी का अंतिम परीक्षण

   (ग) इंजन नं.

   (घ) मार्शलिंग

   (ड.) ब्रेक शक्ति

   कर्मचारियों का जीवनवृत– चालक, सहायक चालक, गार्ड, गेटमैन, सहायक स्टेशन मास्टर

   (क) नाम

   (ख) जन्म तिथि

   (ग) नियुक्ति की तारीख

   (घ) चक्षु परीक्षा किस तारीख को पास की

(ड.) चालक के कार्य का सूचांक

(च) समय और शेड जहाँ ब्रैथेलाइजर परीक्षा ली गयी

(छ) योग्यता परीक्षा उत्तीर्ण करने की तारीख

प्रभावित संचार व्यवस्था –

(क) अवरूद्ध लाइनें :– (i) अप मेन/लूप

(ii) डाउन मेन/लूप

(ख) संचलन कब संभव होगा

(ग) इकहरी लाइन संचालन लागू किया गया

(घ) यातायात का मार्ग परिवर्तन

हताहतः– मृत गंभीर रूप से घायल साधारण

(क) यात्री

(ख) रेल कर्मचारी

(ग) अन्य

(घ) कुल

(ड.) रेलवे/प्राइवेट अस्पताल में दाखिल

दुर्घटनाग्रस्त मालडिब्बों/सवारी डिब्बों का विवरण (पीओएच विवरण सहित)

रेल सम्पत्ति के नुकसान की अनुमानित लागत

(क) रेल पथ

(ख) चल स्टाक

(ग) लोकोमोटिव

(घ) सिगनल एवं दूर– संचार

(ड.) अन्य

(च) कुल

सहायता प्रबन्ध

(क) चिकित्सा संबंधी

(i) चिकित्सा वाहन के लिए आदेश कब दिये गये।

(ii) दुर्घटना स्थल पर डॉक्टरों की संख्या, रेलवे .... सिविल ....कुल संख्या ....

प्रस्थान किये हुए डॉक्टरों की संख्या ....

घायलों की निकासी...................................

यात्रियों की निकासी.................................

(ख) दुर्घटना सहायता गाड़ी के लिए आदेश.......बजे दिये गये, दुर्घटना स्थल के लिए प्रस्थान . ...बजे दुर्घटना स्थल पर आगमन ....बजे, कार्य ....बजे प्रारंभ हुआ तथा कार्य...........बजे पूरा हुआ।

(ग) (i) यातायात पुनः चालू होने का पूर्वानुमान

(ii) सामान्य संचलन ....बजे पुनः चालू हुआ

(iii) यातायात पुनः चालू होने में विलम्ब के कारण

(घ) भुगतान की गयी अनुग्रह राशि

(i) मृत ....को ....रू. की दर से

(ii) गंभीर रूप से घायल ....को ....रू. की दर से

(iii) साधाररण चोट ....को ....रू. की दर से

(ड.) प्रत्यक्ष कारण

(च) प्रथम सूचना रपट दर्ज की गयी।

प्रतिक्रिया

स्टेशनों पर/या के बीच ....कि.मी. पर स्थित मानव सहित/मानव रहित, इंजीनियरिंग/ट्रैफिक समपार संख्या................

(क) सामान्य स्थिति (लीफ/लिफ्टिंग बेरियर)

(ख) समपार की किस्म–

लीफ/लिफ्टिंग बैरियर..

अन्तर्पाशित अथवा अनंतर्पाशित.......................

(ग) फाटक वालों की संख्या

(घ) टेलीफोन की व्यवस्था

(ड.) सड़क चिन्ह (उपलब्ध है/उपलब्ध नहीं)

(च) सीटी बोर्ड (उपलब्ध है/उपलब्ध नहीं)

(छ) दृश्यता

(i) सड़क से

(ii) पटरी से

(ज) सड़क की किस्म

(i) (हाईवे/फीडर), (पक्की/कच्ची)

(ii) रेल पथ या सड़क पर ढ़ाल, मोड़

(झ) अंतिम संगणना

(ञ) दर्जा बढ़ाने का प्रस्ताव

(ट) गतिरोधकों की व्यवस्था

(ठ) दुर्घटना ग्रस्त सड़क वाहनों का विवरण

(ड) दर्ज की गयी प्रथम सूचना रपट

(ढ) दुर्घटना का विवरण

गाड़ी नं..........................

हेड लाइट जल रही थी या नहीं..........................

लोको पायलट/गार्ड/सहायक स्टेशन मास्टर का नाम............................

(ण) हताहतों की संख्या	मृत	गंभीर रूप से घायल	साधारण चोट	अस्पताल में दाखिल
(i) यात्री				
(ii) सड़क उपयोगकर्ता				

(त) फाटक वाले/चालक का पूरा जीवनवृत

(थ) भुगतान की गयी अनुग्रह राशि

प्रत्यक्ष दृष्टया कारण

अन्य टिप्पणियाँ

नोटः— (क) उपरोक्त किसी भी प्रकार की दुर्घटना के संबंध में, जिसमें मेल या एक्सप्रेस गाड़ी शामिल हो, टेलीफोन द्वारा सूचना अवश्य दी जायेगी चाहे दुर्घटना में किसी की मृत्यु हुई हो या नहीं अथवा रेलवे सम्पत्ति को गम्भीर क्षति पहुँची हो या नहीं।

(ख) जब संसद का अधिवेशन चल रहा हो तो किसी भी ऐसी दुर्घटना या असामान्य घटना जिससे संसद का ध्यान आकर्षित होने की संभावना हों, की पूर्ण सूचना प्रधान कार्यालय को टेलीफोन द्वारा दी जायेगी।

(ग) कोई भी घटना जिसके कारण यात्री और माल यातायात में गंभीर बाधा आई हो तथा जो अन्यथा ऐसी दुर्घटनाओं में न आती हो जिनकी सूचना प्रधान कार्यालय को टेलीफोन द्वारा दी जानी है। इस प्रयोजन के लिए थ्रू यातायात में थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक आई बाधा को यातायात में गंभीर गड़बड़ी मानी जायेगी।

(घ) सभी प्रकार की दुर्घटनाओं में प्रत्यक्षतः कारण 24 घंटे के अंदर रिले करना प्रासंगिक होना चाहिये।

315. अधिकारियों को दुर्घटना की सूचना देना—

(क) वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी या उनकी अनुपस्थिति में वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक दुर्घटना की विस्तृत सूचना टेलीफोन द्वारा मुख्य संरक्षा अधिकारी/उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) और उनकी अनुपस्थिति में उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (कोचिंग) या वरि. परिवहन प्रबन्धक (सी) अथवा मुख्य मालभाड़ा परिवहन प्रबन्धक को उनके कार्यालय/निवास पर देंगे।

(ख) दुर्घटना की सूचना प्राप्त करने वाले अधिकारी आगे टेलीफोन द्वारा निम्न अधिकारियों को सूचना देगा—

(i) मुख्य परिचालन प्रबन्धक तथा मुख्य संरक्षा अधिकारी को, केवल उस मामले में जब उन्हें पहले से सीधे सूचना न दी गयी हो,

(ii) अन्य संबंधित विभागाध्यक्ष

(iii) महाप्रबन्धक के सचिव

(iv) मुख्य जन सम्पर्क अधिकारी

(ग) मुख्य संरक्षा अधिकारी/उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) या उनकी अनुपस्थिति में मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक टेलीफोन पर रेल संरक्षा आयुक्त, चर्चगेट को दुर्घटना का विवरण देंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि क्या वह इस दुर्घटना की जाँच कराना चाहते हैं या नहीं।

नोटः— किसी भी अधिकारी के उपलब्ध न होने पर, कमान्ड की लाइन में अगला अधिकारी संबंधित अधिकारियों की ड्यूटी सम्भालेगा।

316. प्रधान कार्यालय को लिखित सूचना देना— उपरोक्त पैरा 315 के अनुसार टेलीफोन द्वारा दी गयी सूचना की अद्यतन स्थिति बताते हुए लिखित रिपोर्ट/संदेश द्वारा पुष्टि की जाये।

317. मण्डल नियंत्रण कार्यालय से दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर आपातकालीन नियंत्रण (प्रधान कार्यालय) द्वारा की जाने वाली कार्यवाही— आपातकालीन नियंत्रण कार्यालय में ड्यूटी पर तैनात उप मुख्य नियंत्रक, मण्डल नियंत्रण कार्यालय से प्राप्त सूचना को इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से रखे गये रजिस्टर में दर्ज करेगा। वह जरा सा भी विलम्ब किये बिना तुरंत सभी गाड़ी दुर्घटनाओं या अन्य घटनाओं, जिनका माल परिचालन या मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के समय पालन पर गंभीर प्रभाव पड़ता है, से संबंधित सूचना निम्न क्रमानुसार नीचे दिये गये अधिकारियों को भेजेगा—

1. एजीएम/एसडीजीएम 2. मुख्य संरक्षा अधिकारी 3. मुख्य परिचालन प्रबन्धक 4. उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) 5. मुख्य यात्री परिवहन प्रबन्धक 6. वरि. परिवहन प्रबंधक/सहायक परिवहन प्रबन्धक (नियम) 7. उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (कोंचिंग) 8. मुख्य मालभाड़ा परिवहन प्रबन्धक 9. मुख्य इंजीनियर 10. मुख्य यांत्रिक इंजीनियर 11. उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (माल) 12. मुख्य चिकित्सा अधिकारी, मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर, मुख्य बिजली इंजीनियर, मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक, मुख्य सुरक्षा आयुक्त, मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी (दुर्घटना के प्रकार पर आधारित)

महाप्रबन्धक को मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा या उसकी अनुपस्थिति में उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा)/मुख्य यात्री परिवहन प्रबन्धक द्वारा सूचना दी जायेगी, यदि वे यह समझते हों कि दुर्घटना काफी गंभीर किस्म की है।

318. रिपोर्ट करने योग्य गाड़ी दुर्घटनायें:— सभी दुर्घटनायें जो रेलवे एक्ट 1989 की धारा 113 के अन्तर्गत आती हों, को रिपोर्ट करने योग्य गाड़ी दुर्घटनायें कहा जाता है और इनमें निम्नलिखित शामिल हैं—

(क) कोई भी दुर्घटना जिसमें कोई जनहानि या गंभीर चोट शामिल हो

(ख) गाड़ियों की कोई टक्कर जिसमें एक यात्रियों को वहन करने वाली गाड़ी हो, या

(ग) किसी यात्री वहन करने वाली गाड़ी या ऐसी गाड़ी के किसी भाग का विपथन, या

(घ) कोई भी दुर्घटना जिसमें यात्री गाड़ी में जन हानि हुई हो तथा गाड़ी क्षतिग्रस्त हो अथवा गाड़ी क्षतिग्रस्त करने की कोशिश की गयी हो, लाइन पर रखे अवरोधों के गाड़ी से कुचलने के मामले, या गाड़ी से

यात्रियों के गिरने या गाड़ी में आग अथवा घातक चोट जैसा कि भारतीय दण्ड संहिता में परिभाषित किया गया है अथवा इससे रेलवे संपत्ति को रुपये 2 करोड़ से अधिक मूल्य की गंभीर क्षति पहुँची हो, यदि रेलवे सम्पत्ति को क्षति रुपये 2 करोड़ से अधिक की है जो वास्तव में नहीं हुई हो परन्तु दुर्घटना की किस्म को देखते हुए जिसके हानि होने की संभावना हो तो रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 113 और 114 के अन्तर्गत जाँच करने या न करने के लिए रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित करना चाहिये तथा भू–स्खलन या वर्षा या बाढ़ के कारण दरारें जिनके कारण संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में कम से कम 24 घंटे का व्यवधान पड़ा हो।

319. रेलवे बोर्ड को टेलीफोन द्वारा सूचना देना–

(क) निम्नलिखित वर्गों के अंतर्गत आने वाली गाड़ी दुर्घटनाओं की सूचना रेलवे बोर्ड में नामित अधिकारी को टेलीफान द्वारा तुरन्त दी जानी चाहिये–

(i) सभी परिणामात्मक गाड़ी दुर्घटनायें,

(ii) कोई यार्ड दुर्घटना जिससे थ्रू/मुख्य लाइन पर यातायात के संचलन पर गंभीर प्रभाव पड़ा हो। जिसके परिणामस्वरूप यातायात थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक बाधित हुआ हो, जैसा कि पैरा 108 में दर्शाया गया है।

(iii) भूस्खलन, दरारें, ओएचई ब्रेकडाउन इत्यादि जिनके परिणामस्वरूप यातायात थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक बाधित हुआ हो, जैसा कि पैरा 108 में दर्शाया गया है।

इसके अतिरिक्त सभी वर्गों में दुर्घटनाओं के आवधिक (मासिक) स्टेटमैंट रेलवे बोर्ड को निर्धारित प्रोफार्मा में भेजे जायेंगे।

(ख) उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा) /उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा), वरि. परिवहन प्रबन्धक/सहायक परिवहन प्रबंधक (नियम) द्वारा बार्ड को सूचित किया जायेगा। उनकी अनुपस्थिति में आपातकालीन नियंत्रण कार्यालय में ड्यूटी पर तैनात उप मुख्य नियंत्रक, नीचे दी गयी वरीयता के क्रम में रेलवे बोर्ड के निम्न अधिकारियों में से किसी एक को, सूचित करेगा–

1. संरक्षा सेल
2. निदेशक/संरक्षा –II
3. निदेशक/संरक्षा –I
4. निदेशक/संरक्षा –III
5. उप निदेशक/संरक्षा
6. निदेशक/कोचिंग –I
7. निदेशक/कोचिंग–II
8. निदेशक/टीटी (पीओएल)
9. निदेशक/टीटी (जी)
10. अधिशाषी निदेशक/कोचिंग
11. सलाहकार संरक्षा

सूचना तुरन्त पहुँचाई जानी चाहिये। यदि वांछित अधिकारी उपस्थित नहीं है तो सूचना भेजने में विलम्ब न हो इसके लिए सूची में इंगित अगले अधिकारी को कहना चाहिये।

दुर्घटना की गंभीरता के आधार पर आपातकालीन कक्ष द्वारा रेलवे बोर्ड में संरक्षा कक्ष को सूचित करने केअलावा मुख्य संरक्षा अधिकारी, उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा)/ उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/

उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा), मुख्य यात्री परिवहन प्रबन्धक, उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (कोचिंग) के द्वारा भी सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड को बताया जाना चाहिये।

(ग) रेलवे बोर्ड को दुर्घटना की सूचना देने के लिए निम्न पद्धति अपनायी जायेगी –

(अ) परिणामात्मक गाड़ी दुर्घटनाओं या कोई गंभीर परिणाम वाली यार्ड दुर्घटना से संबंधित सूचना मण्डल नियंत्रण के द्वारा क्षेत्रीय रेलवे प्रधान कार्यालय के मुख्यालय आपातकालीन नियंत्रण को दी जायेगी। आपातकालीन नियंत्रण महाप्रबन्धक, प्रमुख विभागाध्यक्षों इत्यादि सहित प्रधान कार्यालय के सर्वसंबंधितों को बारी–बारी से सूचित करेगा।

(ब) उपरोक्त पैरा (अ) में बतायी गयी दुर्घटनाओं के मामले में, इसके पश्चात् मुख्य संरक्षा अधिकारी / उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक (संरक्षा) / उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा) / उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा) / उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) के द्वारा रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय के नामित अधिकारी को सूचित किया जायेगा। बोर्ड स्तर पर संरक्षा निदेशालय संदेश जारी करेगा और आगे की कार्यवाही करेगा।

(स) भूस्खलन, दरारों, ओएचई ब्रेकडाउन इत्यादि के मामलों में जिनके परिणामस्वरूप यातायात थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक बाधित हुआ हो, और जन आन्दोलन के मामलों को भी प्रधान कार्यालय के नियंत्रण कार्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड के समयबद्धता कक्ष को रिपोर्ट किया जायेगा और कोचिंग निदेशालय द्वारा कार्यान्वित किया जायेगा।

(द) क्यू–6 के अतिरिक्त एन, पी और क्यू के अन्तर्गत आने वाले मामले जैसे कि जन आंदोलन के कारण गाड़ी सेवाओं का ब्लॉकेड की सुरक्षा निदेशालय द्वारा कार्यान्वयन किया जायेगा।

320. रेलवे बोर्ड को विस्तृत सूचना भेजना– ऊपर पैरा 319 में बताये अनुसार टेलीफोन द्वारा सूचना भेजे जाने के पश्चात परिशिष्ट 'एम' के प्रोफार्मा के अनुसार दुर्घटना होने के 10 दिन के अंदर निदेशक (संरक्षा) को उसकी विस्तृत रिपोर्ट अवश्य भेजी जानी चाहिये।

रिपोर्ट भेजते समय किसी आइटम से संबंधित सूचना के उपलब्ध न होने से विस्तृत रिपोर्ट को विलम्बित नहीं करना चाहिये। सूचना के उपलब्ध होते ही ऐसे आइटमों के लिए टिप्पणी भेज देनी चाहिये।

321. सिविल प्राधिकारियों को रिपोर्ट भेजना– स्थानीय प्राधिकारियों को रिपोर्ट भेजना

(क) निम्न प्रकार की दुर्घटनाओं के मामलों में मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा संबंधित राज्य सरकार को सूचना अवश्य भेजी जानी चाहिये।

(i) दो गाड़ियों की टक्कर, जिनमें से एक गाड़ी यात्री गाड़ी हो।

(ii) यात्रियों का वहन करने वाली किसी गाड़ी या ऐसी गाड़ी के किसी भाग का पटरी से उतर जाना।

(iii) गाड़ी की तोड़ फोड़ या तोड़ फोड़ का प्रयत्न जिसमें सवारी गाड़ी शामिल हो।

(iv) सवारी गाड़ी में आग लगना

(v) समपार फाटकों पर गाड़ियाँ के सड़क यातायात से टकराने के सभी मामले जिसमें मानव रहित समपार भी शामिल हैं।

(vi) उपरोक्त (iii) से (v) तक में वर्णित लाइनों के अतिरिक्त अन्य लाइनों पर लगाये गये अवरोधों पर से यात्री गाड़ी का गुजर जाना।

(vii) वर्षा या बाढ़ द्वारा भूस्खलन या लाइन का टूटना जिसके कारण संचार की किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में कम से कम 24 घंटों की बाधा आई हो।

(viii) गाड़ी दुर्घटनाओं का अन्य कोई वर्ग जिसका ऊपर उल्लेख नहीं किया गया है, परन्तु जिससे भारतीय दंड संहिता की धारा 320 में यथा वर्णित जनजीवन की हानि हुई हो या गंभीर चोट आई हो अथवा रेल संपत्ति को भारी नुकसान हुआ हो।

(ख) जिन अधिकारियों को सूचना दी जाती है, उनका उल्लेख नीचे किया जा रहा है–

	राज्य	अधिकारी
(i)	पंजाब	गृह सचिव, पंजाब सरकार, चंडीगढ
(ii)	राजस्थान	गृह सचिव, राजस्थान सरकार, जयपुर
(iii)	हरियाणा	गृह सचिव, हरियाणा सरकार, चंडीगढ
(iv)	गुजरात	गृह सचिव, गुजरात सरकार, गाँधीनगर

(ग) राज्य सरकार को रिपोर्ट–

(i) महाप्रबन्धक रेल संचलन के दौरान हुई ऐसी सभी गंभीर गाड़ी दुर्घटनाओं की सूचना संबंधित स्थानीय सरकार को देगा जिन में जनजीवन की हानि हुई हो अथवा गंभीर चोट आई हो या सम्पत्ति को भारी नुकसान पहुँचा हो या यातायात में भारी बाधा आई हो।

(ii) ये रिपोर्टे पैरा 'ख' में उल्लिखित अधिकारियों को एक्सप्रेस पत्र के रूप में भेजी जायेगी।

(घ) जिला मजिस्ट्रेट को रिपोर्टः– रेल संचलन के दौरान हुई सभी गंभीर गाड़ी दुर्घटनाओं, जिनमें जन जीवन की हानि हुई हो अथवा किसी को गंभीर चोट आई हो या सम्पत्ति को भारी नुकसान पहुँचा हो या यातायात में गंभीर बाधा आई हो या आमतौर पर आती हो और जिस की जाँच पड़ताल की गयी हो, की सूचना मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा दी जायेगी। इस रिपोर्ट में जाँच समिति की कार्यवाही में उल्लिखित सारांश, निष्कर्षों और सिफारिशों को भी, यदि कोई हो, उद्धृत किया जायेगा। तथापि यदि उसकी न्यायिक जाँच की जा रही हो तो गवाहियों की एक प्रति भी सप्लाई की जायेगी। इस संबंध में की जाने वाली कार्यवाही की भी सूचना दी जायेगी और जिन व्यक्तियों के विरूद्ध मुकदमा चलाने का प्रस्ताव है, यदि ऐसे कोई व्यक्ति हो, तो, उनके नाम भी दिये जायेंगे।

322. सेना प्राधिकारियों को रिपोर्ट भेजना–जब किसी भी दुर्घटना के कारण, अध्याय–1 में बताई परिभाषा के अनुसार यातायात में भारी बाधा पड़ने की संभावना हो तो मंडल रेल प्रबन्धक नीचे बताये गये अधिकारियों को अवश्य सूचना भेजेगा–

(i) मिल रेल नई दिल्ली

(ii) संबंधित संचलन नियंत्रण टुकड़ी

(iii) प्रधान कार्यालय संचलन नियंत्रण ग्रुप

(iv) सेना मुख्यालय, क्वार्टर मास्टर जनरल ब्रांच (क्यू/एमओवी एस.आई.)

इस रिपोर्ट में यह अवश्य बताया जाये कि संचार व्यवस्था पुनः चालू होने की कब तक संभावना है और क्या यात्रियों का यानान्तरण संभव है या नहीं।

के–5, आर–3 तथा आर–4 वर्गों के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के मामलों की भी सूचना दी जायेगी।

323. मुख्य विस्फोटक निरीक्षक को रिपोर्ट– यदि विस्फोटों, खतरनाक या ज्वलनशील पदार्थों के कारण भंयकर विस्फोट हुआ है या प्रचंड आग लगी हो तो मंडल रेल प्रबन्धक, मुख्य विस्फोटक निरीक्षक और संबंधित विस्फोटक निरीक्षक को एक्स एक्स आर संदेश भेजेगा।

324. डाक विभाग के प्राधिकारियों को रिपोर्ट– जब किसी दुर्घटना के कारण नीचे लिखी परिस्थितियाँ उत्पन्न हो जायें या उनके उत्पन्न होने की संभावना हो–

(i) डाक ले जाने वाली गाड़ियों को 6 घंटे से अधिक विलम्ब हो जाना या

(ii) डाक ले जाने वाली गाड़ियों का अन्य मार्ग से भेजा जाना या यानान्तरण, या

(iii) डाक का खो जाना या क्षतिग्रस्त होना या

(iv) रेलवे डाक सेवा कर्मचारियों की मृत्यु हो जाना या उनको चोटें आना।

मंडल रेल प्रबन्धक संबंधित रेल डाक सेवा अधीक्षक को सूचना देगा। रेलवे डाक सेवा अधीक्षकों के कार्य क्षेत्र व उनके मुख्यालयों की सूची परिशिष्ट 'एच' में दी गयी है।

325. जन सम्पर्क अधिकारी द्वारा प्रेस को रिपोर्ट–

(क) यदि ए–1, ए–2, डी–1, डी–2, सी–1, सी–2, सी–3, सी–4, आर–3, एन–1, ई–1 तथा ई–2 (जब जनजीवन, गंभीर चोट शामिल हो) वर्गों में से कोई दुर्घटना हो जाये तो जन सम्पर्क अधिकारी यथा शीघ्र प्रेस को रिपोर्ट जारी करेगा।

(ख) रिपोर्ट में केवल नीचे लिखी सूचना दी जायेगीः–

(i) दुर्घटना का समय, तारीख तथा स्थान

(ii) दुर्घटना की सामान्य प्रकृति (कोई कारण नहीं देते हुए)

(iii) दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी का नम्बर और उसका ब्यौरा

(iv) यातायात में बाधा की अवधि और गाड़ी संचलन जारी रखने के लिए किये गये अस्थाई प्रबन्ध यह भी बताया जाये कि क्या यानान्तरण की जरूरत है।

(v) मृत और घायल व्यक्तियों की संख्या, जहाँ तक मालूम हो, उनके नाम व पते सहित।

दुर्घटना के फलस्वरूप रेल प्रशासन के विरूद्ध मुकदमें दायर किये जा सकते हैं और उनमें प्रेस रिपोर्ट से लाभ उठाया जा सकता है। इसलिये ऐसी रिपोर्ट बनाते समय अत्यधिक सावधानी बरती जाए और ऐसा कुछ न लिखा जाये जिसकी सत्यता पर बाद में कोई प्रश्न उठाया जा सके।

(ग) प्रेस रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि नीचे बताये अधिकारियों को अलग एक्स आर संदेश द्वारा भेजी जाये।

(i) मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, लखनऊ

(ii) रेल संरक्षा आयुक्त, चर्चगेट

(iii) कार्यकारी निदेशक (संरक्षा) रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली

(iv) मुख्य संरक्षा अधिकारी, उ.प.रेलवे, जयपुर

(घ) यदि संचार में बाधा हुई हो तो बाद में एक संदेश द्वारा यह सूचना दी जाये कि संचलन फिर से कब चालू किया गया या किये जाने की संभावना है।

326. रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट— नीचे लिखी दुर्घटनाओं के मामले में रेल संरक्षा आयुक्त को टेलीफोन द्वारा सूचना भेजी जाये—

(i) किसी मेल/एक्सप्रेस या पेसेन्जर गाड़ी, कर्मकार विशेष गाड़ी या सामग्री गाड़ी की दुर्घटना, जिस के परिणामस्वरूप गाड़ी में यात्रा कर रहे किसी व्यक्ति की मृत्यु हुई हो और/या गंभीर चोट आई हो (जैसा भारतीय दंड संहिता में परिभाषित है—अध्याय 1 देखें) और/या रू 2,00,00,000 से अधिक मूल्य की रेल सम्पत्ति का नुकसान हुआ हो तथा प्रत्येक ऐसी दुर्घटना जैसे भूमि स्खलन, पटरी टूटना या वर्षा, या बाढ या गाड़ी का पटरी से उतरना जिसके कारण संचार की किसी भी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में थ्रेशोल्ड वेल्यू से अधिक बाधा आई हो।

(ii) कर्मचारी युक्त समपार फाटकों पर ऐसी दुर्घटनायें जिन में गाड़ियों और सड़क वाहनों में टक्कर हुई हो, चाहे वे माल गाड़ी हो या यात्री वाहक गाड़ी तथा जिस में जन जीवन की हानि हुई हो या यात्रियों और सड़क वाहनों में अन्य व्यक्तियों को गंभीर चोट आई हो।

(iii) माल गाड़ियों में टक्कर या उनका पटरी से उतरना, जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो या किसी व्यक्ति को गंभीर चोट आई हो।

टेलीफोन द्वारा सूचना मुख्य संरक्षा अधिकारी/उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) द्वारा अथवा उनकी अनुपस्थिति में मुख्य परिचालन प्रबन्धक या इस प्रयोजन के लिए मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा नामित किसी अधिकारी द्वारा दी जायेगी।

327. हताहतों की संख्या— हताहतों की संख्या सूचित करने के लिए निम्नलिखित प्रोफार्मा का प्रयोग किया जाना चाहिये—

(I) मृत

(क) उन व्यक्तियों की संख्या जिनकी दुर्घटना में तत्काल मृत्यु हो गयी ....(एल)

(ख) उन घायलों व्यक्तियों की संख्या जिनकी अस्पताल में जाने से पहले ही घटना स्थल पर मृत्यु हो गयी...............................(एम)

(ग) उन घायलों की संख्या जिनकी अस्पताल ले जाते समय मार्ग में मृत्यु हो गयी ....(एन)

(घ) उन व्यक्तियों की संख्या जिनकी अस्पताल में दाखिल होने के बाद मृत्यु हुई................(ओ)

(ड.) मृत व्यक्तियों की कुल संख्या ....(एल)+(एम)+(एन)+(ओ)=(एक्स)

(II) घायल व्यक्ति

(क) (i) उन व्यक्तियों की संख्या जिनको गंभीर चोटें आई और जिन्हें अस्पताल में भर्ती कराया गया.......(एल)

(ii) उन व्यक्तियों की संख्या जिनको गंभीर चोटें आई परन्तु अस्पताल में भर्ती नहीं कराया गया.........(एम)

(ख) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्हें साधारण चोटें आई

(i) जिन्हें अस्पताल में भर्ती कराया गया.......................................(एन)

(ii) जिन्हें अस्पाताल में भर्ती नहीं कराया गया...............................(ओ)

(ग) घायल हुए व्यक्तियों की कुल संख्या...............(एल)+(एम)+(एन)+(ओ)= (जैड)

(घ) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्हें बहुत मामूली चोटें आई हो।

****

अध्याय – 4

गम्भीर दुर्घटनाओं के मामले में की जाने वाली कार्यवाही

401. किन उद्देश्यों को लक्ष्य किया जाये– जब कोई गम्भीर दुर्घटना हो जाये तो यथा संभव तत्काल कार्यवाही की जाये–

(i) जान बचाना और कष्ट कम करना,

(ii) सम्पत्ति की, जिसमें डाक भी शामिल है, रक्षा करना,

(iii) दुर्घटना के कारण का पता लगाना,

(iv) थ्रू संचार को फिर से चालू करना, और

(v) दुर्घटना स्थल पर यात्रियों को सहायता उपलब्ध करना।

ए. घायल व्यक्तियों की ओर ध्यान देना

402. दुर्घटना में चोट आने वाले व्यक्तियों को चिकित्सा सहायता– गम्भीर दुर्घटना के मामले में जिसमें यात्रियों, रेल कर्मचारियों तथा अन्य व्यक्तियों को चोटें आई हों, उस समय दुर्घटना स्थल पर मौजूद प्राथमिक उपचार में योग्यता प्राप्त रेलवे कर्मचारी को घायलों का प्राथमिक उपचार करना चाहिये। उसे वहाँ उपस्थित अन्य रेलवे कर्मचारियों यदि हों, और/अथवा अन्य यात्रियों से सहायता लेनी चाहिये। गाड़ी में या प्लेटफॉर्म पर चिकित्सा सहायता देने के लिए यदि कोई डॉक्टर उपलब्ध हो तो उसका पता लगाने का प्रयास करना चाहिये। वह निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर को घावों का विवरण एवं घायलों की संख्या बताते हुए अपेक्षित चिकित्सा सहायता के लिए दुर्घटना की सूचना देने की भी व्यवस्था करेगा।

सूचना प्राप्त करने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर रेलवे, सिविल सैनिक अथवा प्राइवेट सबसे निकटवर्ती उपलब्ध साधन द्वारा चिकित्सा सहायता की व्यवस्था करेगा। यदि आवश्यक होगा तो वह अतिशीघ्र निकटवर्ती अस्पताल में मरीजों को भेजने की व्यवस्था करेगा चाहे वह रेलवे अस्पताल हो या सिविल अस्पताल हो या सैनिक अस्पताल या प्राइवेट अस्पताल हो। स्टेशन मास्टर नियंत्रण कार्यालय को घायलों की संख्या तथा अपेक्षित चिकित्सा सहायता के संबंध में तत्काल सूचित करेगा।

स्टेशन मास्टर, नियंत्रण कार्यालय को चिकित्सा सहायता के लिए अत्यन्त आवश्यक संदेश/तार (एएक्सएक्सआर) भी भेजेगा।

403. चिकित्सा सहायता के लिए संदेश/तार– दुर्घटना के संबंध में चिकित्सा सहायता के लिए दिये जाने वाले संदेशों/तारों को अन्य सभी संदेशों/तारों की अपेक्षा प्राथमिकता दी जाये।

404. अस्पतालों से चिकित्सा सहायता माँगना– स्थानीय, सिविल, सैनिक या प्राइवेट अस्पतालों या डिस्पेंसरियों और स्थानीय डॉक्टरों से चिकित्सा सहायता मांगने के लिए स्टेशन मास्टर अपनी माँग शीघ्रतम संभव साधन द्वारा भेजेगा। यदि टेलीफोन द्वारा माँग नहीं भेजी जा सकती हो तो स्टेशन मास्टर को चाहिये कि वह संदेशवाहक द्वारा संदेश सूचना भेजे। संदेश स्पष्ट शब्दों में लिखा जायेगा और ऐसे व्यक्ति द्वारा भेजा जायेगा जो इस कार्य में दक्ष हो और जो अस्पतालों, डिस्पेंसरियों के स्थलों और डॉक्टरों के निवास स्थान से भलीभांति परिचित हो। स्टेशन मास्टर की यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी होगी कि स्टेशन पर उपयुक्त कर्मचारी इस कार्य के लिए प्रशिक्षित हैं।

405. प्राइवेट चिकित्सकों की सूची– प्राइवेट डॉक्टरों, रेलवे और गैर रेलवे अस्पतालों और डिस्पेंसरियों तथा सरकारी, म्यूनिसिपल, मिशन, सैनिक या प्राइवेट चिकित्सा संस्थानों, जो स्टेशन पर अथवा स्टेशन क्षेत्र में उपलब्ध हो तथा योग्यता प्राप्त प्राथमिक उपचारकर्ताओं की सूची एक बोर्ड पर पेंट करके प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्पष्ट स्थान पर, आपातस्थिति के मामलें में, सभी संबंधित कर्मचारियों के

मार्ग दर्शन के लिए, प्रदर्शित की जानी चाहिये। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि उसमें दिया गया ब्यौरा अद्यतन रखा जाता है।

उस खण्ड के चिकित्सा अधिकारियों को चाहिये कि वह उन सूचियों का आवधिक निरीक्षण करें और सुनिश्चित करें कि सूचियाँ अद्यतन हैं।

406. नियंत्रण कार्यालय द्वारा की जाने वाली कार्यवाही–

(i) नियंत्रण कार्यालय तत्काल टेलीफोन द्वारा दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण स्केल–। या ।। से सुसज्जित दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा। संबंधित स्टेशन मास्टर तुरंत ही तीव्रतम संभव साधन द्वारा उपकरण को दुर्घटना स्थल की ओर भेजने का प्रबंध करेगा। नियंत्रण कार्यालय को भी तुरंत तीव्रतम संभव साधन द्वारा दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के स्टेशनों पर उपलब्ध प्राथमिक उपचार बक्से और स्ट्रेचरों को दुर्घटना स्थल पर भेजने का प्रबंध करना चाहिये।

(ii) नियंत्रण कार्यालय तुरंत टेलीफोन द्वारा, दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के वरि. रेलवे चिकित्सा अधिकारी, संबंधित मण्डल के साथ ही समीप के मण्डल के चिकित्सा अधीक्षक और सभी चिकित्सा अधिकारियों, जो कि दुर्घटना स्थल के चारों ओर उपलब्ध हों, को भी सूचित करेगा। रेलवे चिकित्सा अधिकारी सूचना मिलते ही तुरंत अपने स्वयं के डॉक्टर बैग के अतिरिक्त, स्टेशन पर या डिस्पेंसरी पर या स्टेशन की चिकित्सा राहत गाड़ी पर उपलब्ध दुर्घटना चिकित्सा उपकरण, यदि कोई हों, उनके साथ तैयार होंगे, और अपने उपलब्ध सभी कर्मचारियों को स्टेशन पर इकट्ठा करेगें और जैसे ही वे दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए तैयार हो जाते हैं, संबंधित स्टेशन पर उपस्थित वरि. परिवहन (यातायात) अधिकारी को सूचना देंगे। कंट्रोल ऑफिस चिकित्सा सहायता गाड़ी के द्वारा चिकित्सीय स्टाफ और उनके उपकरणों को दुर्घटना स्थल पर भेजने के लिए परिवहन की व्यवस्था करेगा। यदि रेल परिवहन तुरंत उपलब्ध न हो तो चिकित्सीय स्टाफ अन्य साधनों द्वारा आवश्यक सप्लाई के साथ दुर्घटना स्थल पर रवाना हो सकता है।

(iii) नियंत्रण कार्यालय तुरंत टेलीफोन द्वारा, दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के स्टेशनों को भी जहाँ लोकल डॉक्टर उपलब्ध हो, सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर सूचना मिलते ही तुरंत त्वरित संभव साधन द्वारा लोकल डॉक्टरों को और उनके स्टेशन पर उनके आगमन पर कंट्रोल ऑफिस को सूचित करेगा। कंट्रोल ऑफिस लोकल डॉक्टर एवं उनके उपकरणों के परिवहन की, दुर्घटना स्थल पर, पहली उपलब्ध गाड़ी से भेजने की व्यवस्था करेगा, यदि संभव हो तो एक स्पेशल ट्रेन इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध करायी जायेगी।

(iv) दुर्घटना की सूचना मिलते ही, कंट्रोल ऑफिस तथा स्टेशन मास्टर, यांत्रिक विभाग के वरि. अधिकारी, यदि स्टेशन पर उसका मुख्यालय है, को तुरंत सूचना देगा। यांत्रिक विभाग के वरि. अधिकारी तुरंत उसके स्टाफ को स्टेशन पर इकट्ठा करेगा और जैसे ही वह और उसका स्टाफ दुर्घटना स्थल पर चलने के लिए तैयार हो जाते हैं, स्टेशन मास्टर को सूचना देगा। स्टेशन मास्टर प्रथम उपलब्ध इंजन के साथ चिकित्सा सहायता गाड़ी को तैयार रखने का प्रबन्ध करेगा। वह चिकित्सा सहायता गाड़ी के लिए उपयुक्त गार्ड की व्यवस्था करने के लिए और गाड़ी के साथ यथा संभव लाइसेंसधारी पोर्टर तथा ग्रुप डी स्टाफ को भेजने के प्रबन्ध के लिए भी जिम्मेदार होगा।

(v) चिकित्सा सहायता गाड़ी को दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए अन्य गाड़ियों के ऊपर पूर्ण प्राथमिकता दी जायेगी।

407. नियंत्रण कार्यालय को निम्नलिखित मदें तत्काल संदर्भ और प्रयोग के लिए रखनी चाहिये–

1. सड़क का मानचित्र, पुलिस अधीक्षक, जिला मजिस्ट्रेट, राज्य सरकार के गृह सचिव और मुख्य सचिव तथा रेलवे सुरक्षा बल/सिविल की अग्निश्मन सेवाओं के टेलीफोन नम्बर।
2. नियंत्रण कार्यालय में ड्यूटी पर वाहन, चालक के साथ।
3. स्टेशनों के यार्ड डायग्राम सहित स्टेशन संचालन नियमों की प्रतियाँ।
4. खण्ड नियंत्रक, उप मुख्य नियंत्रक, पावर कंट्रोलर इत्यादि की चैक लिस्ट की प्रतियाँ।
5. रेलवे डॉक्टरों तथा रेलवे अधिकारियों के टेलीफोन नम्बर।
6. राज्य तथा प्राइवेट परिवहन डिपो, मिल रेल, डिफेंस स्टेब्लिशमेंट (आर्मी, नेवी, एयरफोर्स, पैरा मिलिटरी फोर्स, बीएसएफ, सीआरपीएफ तथा सीआईएसएफ), सोशल वॉलंटियर, एनजीओ, रोड़ क्रेन/बुल्डोज़र/फ्लड लाइट उपकरण रखने वाली संस्थाओं, गर्वमेंट/प्राइवेट/एनजीओ की एम्बुलेंस तथा किराये के हेलिकॉप्टर उपलब्ध करवाने के स्रोतों के टेलीफोन नम्बर।

408. घायल व्यक्तियों के वहन में प्राथमिकता–

(i) नियंत्रण कार्यालय घायल व्यक्तियों के वहन के लिए प्राथमिकता के आधार पर बोगियों और अन्य स्टाक की व्यवस्था करेगा तथा इस प्रयोजन के लिए उसकी आवश्यकता का पता लगाने के लिए मंडल चिकित्सा अधिकारी के साथ निकट सम्पर्क बनाये रखेगा।

(ii) गाड़ी में घायल व्यक्तियों को स्थान मिल जाने के बाद गाड़ी को अविलम्ब रवाना कर देना चाहिये। नियंत्रण कार्यालय दुर्घटना स्थल से चलने वाली दुर्घटना सहायता गाड़ी सहित अन्य गाड़ियों की अपेक्षाकृत, ऐसी गाड़ी को पूर्ण प्राथमिकता के आधार पर चलाने की स्वीकृति देगा। ऐसे सेक्शनों पर जहाँ कंट्रोल कार्य नहीं कर रहा है, उस सेक्शन के सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ब्लॉक फोन पर पहले से सूचित करेंगे कि इस गाड़ी को पूर्ण प्राथमिकता दी गयी है।

409. प्राथमिक उपचार उपस्कर–

(क) सभी सवारी गाड़ियों, यात्री बुकिंग स्टेशनों और सहायता गाड़ियों पर प्राथमिक उपचार उपस्कर उपलब्ध कराये जाते हैं। परिशिष्ट 'सी' में उन स्टेशनों का उल्लेख किया गया है जहाँ दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्करों की व्यवस्था है जबकि परिशिष्ट 'बी' में उन स्टेशनों का उल्लेख है जहाँ सहायता गाड़ियों के हैड क्वार्टर हैं।

(ख) प्राथमिक उपचार उपस्कर अत्यन्त सुविधाजनक साधन और किसी भी उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटनास्थल को अति शीघ्र भेजे जाने चाहिये। यदि आवश्यकता हो तो, निकटवर्ती मंडल या रेलवे से सहायता ली जानी चाहिये।

(ग) जब दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्कर रखने वाले किसी स्टेशन से सहायता मांगी जाये तो स्टेशन मास्टर को पेटी में रखे पैकेजों को निकाल कर उन्हें रेलवे डॉक्टर के चार्ज में और यदि रेलवे डॉक्टर उपलब्ध न हो तो प्राथमिक उपचार में योग्यता प्राप्त व्यक्ति के चार्ज में किसी भी शीघ्रातिशीघ्र जाने वाले उपलब्ध साधन द्वारा भेजना चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 08 दिनाँक 04–08–14, पृष्ठ 49, 50, 59, 60, 153 तथा 154 को बदलें।

(घ) चाबियों का अनुरक्षण–

स्केल–I :

(i) चिकित्सा वाहन के विभिन्न बाहरी दरवाजों पर लगे तालों की दोहरी चाबियाँ रखी जायेंगी, जिनमें से एक सैट चिकित्सा अधिकारी के संरक्षण में और दूसरा सैट एसएसई (लोको) या स्टेशन मास्टर के संरक्षण में रहेगा। दोनों मामलों में चाबियाँ स्टेशन मास्टर, एसएसई (लोको) तथा चिकित्सा अधिकारी इंचार्ज द्वारा उसे विधिवत मोहरबंद करके उनके कार्यालय में फिक्सड शीशे के बक्से में रखी जायेगी।

(ii) वाहन के भीतर लगे तालों की चाबियाँ दोहरी होनी चाहिये, जिन में से एक सैट डॉक्टर इंचार्ज द्वारा मोहरबंद शीशे के बक्से में वाहन में रखा जायेगा तथा चाबियों का दूसरा सेट उसकी अभिरक्षा में रहेगा।

(iii) स्केल–II : दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्कर, स्केल II के बक्सों में ताले और चाबियाँ नहीं लगाई जायेंगी बल्कि इन्हें चिकित्सा अधिकारी द्वारा मोहरबंद किया जायेगा। सम्पूर्ण दुर्घटना उपस्कर II, एक बक्से या कमरे में रखे जायेंगे, इनके ताले बंद किये जायेंगे तथा इन तालों की दोहरी चाबियाँ रहेंगी जिनमें से एक स्टेशन मास्टर के पास रहेगी और दूसरी चिकित्सा अधिकारी के पास जो उनके संबंधित कार्यालयों में रखी जायेंगी।

(ड) चिकित्सा वाहन के अन्दर या कमरे में, जैसी भी स्थिति हो, स्केल–I और II उपकरणों के विस्तृत विवरण की छपी हुई सूचियाँ शीशे के फ्रेम में जड़कर महत्वपूर्ण स्थानों पर लटकाई जायेगी। स्केल–I में प्रत्येक अलमारी के उपस्करों की स्थिति के संबंध में व स्केल–II उपस्करों की स्थिति के संबंध में प्रत्येक बक्से की अन्दर की वस्तुओं की छपी हुई सूची बक्से के ढक्कन के भीतरी ओर चिपकाई जायेगी। इसी प्रकार प्रत्येक प्राथमिक उपचार बक्से की वस्तुओं की सूची ढक्कन के अन्दर की ओर चिपकाई जायेगी। स्केल–I के उपस्कर में प्रत्येक अलमारी और स्केल–II के उपस्करों में प्रत्येक बक्से के बाहर की ओर इनकी वस्तुओं का ब्यौरा दिया जायेगा।

410. **स्टेशन मास्टर और शैड फोरमैन द्वारा प्राथमिक उपचार कर्मचारियों की सूची रखना**– प्रत्येक स्टेशन मास्टर तथा रनिंग शेड फोरमैन अपने कार्यालय में उन कर्मचारियों की सूची रखेंगे जो प्राथमिक उपचार में योग्यता प्राप्त हैं। स्टेशन मास्टर और शेड फोरमैन की यह ड्यूटी होगी कि यदि उनसे प्राथमिक उपचार में योग्यता प्राप्त कर्मचारियों को दुर्घटना स्थल पर भेजने के लिए कहा जाये तो वे उन्हें वहाँ भेज दें।

411. **अस्पतालों और डिस्पेंसरियों की सूची**– सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी अस्पतालों और डिस्पेंसरियों और प्राइवेट डॉक्टरों तथा निकटवर्ती सेक्शनों की सूची निम्नलिखित प्रोफार्मा के अनुसार अपने कार्यालय में रखेंगेः–

1. अस्पताल या डॉक्टर का नाम,
2. रेलवे स्टेशन से दूरी
3. उस अस्पताल में डॉक्टरों की संख्या
4. महिला डॉक्टरों की संख्या

5. पुरूषों व स्त्रियों के लिए बिस्तरों की संख्या
6. वहाँ ऑपरेशन थियेटर है या नहीं।
7. एक्सरे की व्यवस्था है अथवा नहीं
8. यातायात का उपलब्ध साधन।

ऐसी सूचियाँ किसी विशिष्ट स्थान पर लटकाई जानी चाहिये। उसे अपने स्टेशन पर अपने चिकित्सा यानों तथा दो निकटवर्ती सहायता चिकित्सा उपस्कर यानों के क्षेत्राधिकार की सीमा संबंधी सूचना भी रखनी चाहिये। चिकित्सा अधीक्षक, वरि. मंडल चिकित्सा अधिकारी, मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा भी अपने मंडल तथा निकटवर्ती मंडलों के संबंध में ऐसा ही रिकार्ड रखा जाना चाहिये।

412. दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के लिए रेलवे डॉक्टरों को प्रत्येक सुविधा दी जाये– सभी रेलवे कर्मचारियों की यह ड्यूटी होगी कि वह रेलवे डॉक्टरों को सभी संभव सुविधायें प्रदान करें ताकि वह घटना स्थल पर शीघ्रातिशीघ्र पहुँच सकें। इस प्रयोजन के लिए अकेला इंजन, वाहन जुड़ा इंजन, पुश ट्रॉली या मोटर ट्रॉली डॉक्टर द्वारा प्रयोग में लाने के लिए तैयार रखा जाये।

413. घायल व्यक्तियों को संभालते समय पालन की जाने वाली सावधानियाँ–

(क) घायल व्यक्तियों को मलबे से निकालने का हर प्रयास करना चाहिये और इस कार्य को दुर्घटना के कारणों पर प्रकाश डालने वाले सुरागों को संचित रखने संबंधी विचार की अपेक्षा प्राथमिकता दी जाये। तत्पश्चात् घायल को प्राथमिक उपचार के लिए निकटतम साफ स्थान पर ले जाया जाये।

(ख) जब तक घायल व्यक्तियों को प्राथमिक उपचार न दे दिया जाये और उनके घायल भाग स्थिर न कर दिये जाये, उन्हें दूर के स्थानों पर न भेजा जाये।

414. घायल व्यक्तियों तथा अन्य जरूरतमंद यात्रियों को जलपान मुफ्त कराया जाये –

(क) (i) प्रभावित यात्रियों, घायल व्यक्तियों तथा अन्य जरूरतमंद पीड़ित यात्रियों को खाना, चाय और खाने पीने की अन्य वस्तुए जहाँ तक हो सकें उनकी सीटों पर मुफ्त दी जायें। इसका प्रबन्ध रेलवे और/अथवा बाहर के स्रोतों, जैसा भी आवश्यक हो, से किया जा सकता है।

(ii) दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम अधिकारी (वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक/मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक की अनुपस्थिति में) किसी भी उपलब्ध परिवहन के साधन द्वारा मुफ्त में प्रभावित यात्रियों के भेजने की व्यवस्था करने की तथा यात्रियों के सामान को ले जाने पर हुए खर्चे इत्यादि का भी अधिकार रखेंगे।

(iii) यदि आवश्यक हो तो इस काम के लिए आवश्यक धन स्टेशन की आमदनी से लिया जा सकता है।

(iv) किये गये खर्चों का उचित हिसाब वाउचरों सहित रखना चाहिये ताकि उसका लेखा परीक्षण हो सके। पोस्ट ऑडिट रिपोर्ट में मदवार व्यय के विभिन्न पहलू और वरि. मण्डल लेखा अधिकारी/मण्डल लेखा अधिकारी के अवलोकनों और सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी के लिए प्राधिकृत अधिकारी के स्पष्टीकरण सम्मिलित होने चाहिये।

(ख) गाड़ी दुर्घटना में ग्रस्त व्यक्तियों को अनुग्रह राशि का भुगतान– घायल व्यक्तियों को चिकित्सा संबंधी सहायता देने तथा उनकी तत्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के पश्चात् ऐसी जाँच करने के बाद, जो दुर्घटना स्थल पर सुगमता से की जा सके, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबन्धक अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी के परामर्श से अनुग्रह राशि के भुगतान की स्वीकृति/व्यवस्था दुर्घटना स्थल पर ही की जानी चाहिये।

415. गाड़ी दुर्घटना में ग्रस्त यात्रियों को पानी, भोजन, पेय पदार्थ आदि देने के लिए खानपान व्यवस्था के लिए परिशिष्ट 'क्यू' देखें।

416. दुर्घटना स्थल पर अस्थायी अस्पताल–

(क) यदि मंडल चिकित्सा अधिकारी/सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी दुर्घटना स्थल के निकटवर्ती किसी स्टेशन पर अस्थाई अस्पताल खोलना आवश्यक समझता है तो स्टेशन मास्टर से जितना स्थान मांगा जाये, उसे उतना स्थान अवश्य उपलब्ध कराना होगा।

(ख) सहायता चिकित्सा कार्यों के इंचार्ज, मंडल चिकित्सा अधिकारी/सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को चाहिये कि वह घायल व्यक्तियों को दुर्घटना स्थल से ले जाने के लिए सवारी डिब्बे तथा अन्य स्टाफ प्राथमिकता के आधार पर भेजे जाने के लिए अनुरोध करें।

417. स्टेशन मास्टर रेलवे के सड़क वाहनों के ड्राइवरों की सूची रखे– जिन बड़े स्टेशनों पर रेल विभाग सड़क वाहन जैसे ट्रक, बसें, रोकड़ ले जाने वाली लारियाँ आदि रखता है, वहाँ के स्टेशन मास्टरों का कर्तव्य होगा कि जितने वाहनों तथा ड्राइवरों की आवश्यकता हो उन्हें घायल व मृत व्यक्तियों को अस्पताल ले जाने के लिए तैयार रखे। इस कार्य के लिए संबंधित स्टेशन मास्टरों को सभी रेलवे सड़क वाहनों के ड्राइवरों के पतों की सूची रखनी चाहिये।

418. गैर रेलवे अस्पतालों में रोगियों के आगमन का प्रबंध– मंडल चिकित्सा अधिकारी/सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी सिविल और सैनिक अस्पतालों को वहाँ भेजे जाने वाले घायलों की संख्या एवं घायलों के अस्पताल वाले स्टेशन पर पहुँचने के संभावित समय के बारे में समय से सूचित करेंगे। वह अस्पताल वाले स्टेशन पर पुलिस, सेना तथा अन्य स्रोतों से उपयुक्त सड़क वाहन मांगने के लिए भी प्रयत्न करेगा। यदि ऐसे साधनों से वाहनों का पर्याप्त प्रबंध न हो सके तो निजी वाहन किराये पर लिये जा सकते हैं।

419. (क) अस्पताल वाले स्टेशन पर पहुँचने वाले घायल व्यक्तियों की देखभाल – अस्पताल वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर या इस काम के लिए नियुक्त किया गया कोई अन्य अधिकारी निम्नलिखित के लिए उत्तरदायी होगाः–

(i) घायलों की गाड़ी को ऐसी प्लेटफार्म लाइन पर लेना जहाँ पर एम्बुलेंस कार, स्ट्रेचर आदि सुगमता से पहुँच सके।

(ii) घायल व्यक्तियों को अस्पताल भेजने से पहले उनके आराम के लिए कमरा तथा अन्य उपयुक्त स्थान की पहले से व्यवस्था करना।

(iii) घायल व्यक्तियों की देखभाल और ठहराने के कार्य की सुविधा के लिए रेलवे सुरक्षा बल कर्मचारियों की पर्याप्त व्यवस्था करना।

(iv) पूछताछ बूथ खोलना जहाँ घायल तथा मृत व्यक्तियों के संबंध में पूछताछ के उत्तर दिये जायें।

(ख) पूछताछ कार्यालय प्रारम्भिक तथा अन्तिम स्टेशनों पर भी खोले जायेंगे। जो उस रेलवे से, जहाँ दुर्घटना घटित हुई है, मृत/घायलों के बारे में सीधे जानकारी प्राप्त करने के लिए तथा इस सूचना को जनता में पहुँचाने के लिए तथा इस आपदा से निपटने के लिए जो भी आवश्यक हों अन्य कदम उठाने के लिए अधिकारियों द्वारा संचालित किये जायेंगे।

420. घायल व्यक्तियों को गैर रेलवे अस्पताल ले जाते समय रेलवे डॉक्टर का साथ जाना– जब घायल व्यक्तियों को चिकित्सा के लिए गैर रेलवे अस्पताल भेजा जा रहा हो तो मंडल चिकित्सा अधिकारी/सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी किसी रेलवे डॉक्टर को उनके साथ स्टेशन से अस्पताल तक जाने के लिए नियुक्त करेगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि सभी घायल व्यक्तियों को अस्पताल में उपयुक्त

स्थान मिल गया है। इस प्रकार नियुक्त किया गया डॉक्टर रोगियों के सुधार के संबंध में मण्डल चिकित्सा अधिकारी/सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को दैनिक सूचना देता रहेगा।

421. यात्रियों की खैरियत तथा घायल व्यक्तियों की दशा के संबंध में निःशुल्क तार और पत्र– दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी/गाड़ियों के यात्रियों की खैरियत तथा घायल व्यक्तियों की दशा बताने के लिए उनके संबंधियों को तार, दुर्घटना स्थल पर निःशुल्क प्राप्त किये जायें तथा भेजने के लिए प्राथमिकता के आधार पर एक्सआर तार भेजे जायें। मृत्यु की सूचना देने/भेजने के संबंध में निःशुल्क तार स्वीकार किये जायें और एक्सएक्सआर तार की प्राथमिकता दी जाये।

422. परिचित और संबंधियों को निःशुल्क पास जारी करना– दुर्घटना से प्रभावित व्यक्तियों के निकटतम संबंधी तथा जीवित रहने वाले व्यक्तियों को अस्पताल छोड़ते समय मानार्थ पास जारी किये जायें। पास का दर्जा वही होना चाहिये जो दुर्घटना के शिकार जीवित व्यक्ति यात्रा कर रहे थे अथवा यदि डॉक्टर द्वारा सिफारिश की जाये तो उससे उच्च दर्जा होना चाहिये। संबंधियों के लिए पास का दर्जा व्यक्ति की हैसियत के अनुसार निर्धारित किया जाये।

423. सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी की ड्यूटी– घटना के संबंध में लिखित संदेश, टेलीफोन, मौखिक, हूटर अथवा विशेष संदेश वाहक द्वारा सूचना प्राप्त होने के बाद दुर्घटना स्थल के दोनों ओर के सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी इंचार्ज (प्रभारी) सभी संबंधितों को अधिसूचित करेंगे और ऐसे सभी कर्मचारियों को एकत्रित करेंगे जो कार्यमुक्त किये जा सकते हों और कम से कम विलम्ब किये उनके साथ स्टेशन चल सकते हों।

उसे अपने साथ चिकित्सा सहायता देने के लिए अस्पताल से निम्नलिखित उपस्कर, जो शीघ्रता से ले जाने हेतु इकट्ठे किये जा सकते हैं, जब तक कि दुर्घटना सहायता गाड़ी उपस्कर वहाँ पहुँचे या उन उपस्करों को बढ़ाने के लिए भी, ले जाने चाहिये।

(क) लाइन मेडिसिन बॉक्स

(ख) मरहम पट्टी की पर्याप्त सामग्री

(ग) हाईपोडर्मिक सिरिंज, स्प्रिटलैम्प, मिथिलेटेड स्प्रिट तथा डिस्टिल्ड वाटर

(घ) एटीएस टेबलेट का एम्प्यूल्स और/अथवा मारफिन का एम्प्यूल्स, पैथेडीन स्ट्रेक्लोराइन, एट्रोपीन, कोरामाइन, इंसोलीन, ल्यूमिनौल, इंजेक्शन के लिए 3 एम्प्यूल्स ।

(ड.) अंग काटने के लिए उपकरण

(च) स्ट्रेचर, अतिरिक्त स्पिलंट, कम्बल, चादरें, गर्म पानी की बोतलें, पाउडर दूध, चाय, कॉफी, चीनी, कप और मग इत्यादि।

(छ) बाल्टियाँ

(ज) देगचियाँ, जितनी भी अतिरिक्त हों

(झ) सैलामेण्डर

(न) प्राइमस स्टोव

(त) कर्मचारियों तथा यात्रियों के लिए चोट रिपोर्ट फालतू फार्म, पैन, स्याही इत्यादि

(थ) ब्रेथलाइजर उपस्कर

(द) दुर्घटना का स्वरूप तथा विस्तार तथा हताहत व्यक्तियों की संख्या को देखते हुए अन्य कोई उपस्कर

जिसे आवश्यक समझा जाये। इन अनुदेशों का मूल तत्व यह है कि प्रत्येक रेलवे डॉक्टर जिसका संबंध गंभीर दुर्घटना से हो, उसे दुर्घटना स्थल पर सभी मददगारों तथा अतिरिक्त उपस्करों को यथा संभव शीघ्र एकत्रित करने का हर प्रयास करना चाहिये।

उसे अपने मण्डल चिकित्सा अधिकारी को संक्षिप्त रिपोर्ट देते हुए की गयी कार्यवाही के संबंध में टेलीफोनिक/टेलीग्राफिक संदेश भेजने की व्यवस्था करनी चाहिये। स्टेशन पर पहुँचने पर सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी अपने आने के समय की रिपोर्ट ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को देगा तथा उससे पावती लेगा। वह मरीजों का निम्नलिखित विवरण नोट करने में सहायता करने के लिए एक शिक्षित व्यक्ति की माँग करेगा–

(i) घायल व्यक्ति का नाम

(ii) पूरा पता

(iii) टिकट अथवा पास का नम्बर यात्रा के पूरे विवरण सहित

(iv) पहचान के दो चिन्ह

(v) घावों का ब्यौरा

(vi) वर्तमान विकलांगता और पुराने चोट के निशान

दुर्घटना स्थल पर केवल मोटी–मोटी बातें नोट की जायें किन्तु विस्तारपूर्वक सभी बातें जैसे घायलों को आई चोटों की एक्स रे रिपोर्ट अस्पताल या स्वास्थ्य केन्द्र में आने के बाद रखी जायें। यह नोट गोपनीय रखे जाये क्योंकि क्षतिपूर्ति का अनुमान लगाने के लिए इन्हीं से प्रमुख प्रलेख तैयार किये जाते हैं।

सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को भी निम्नलिखित के संबंध में नोट तैयार करना चाहिये, जो अधिकारिक जाँच पड़ताल के समय उपयोगी हो सके।

1. दुर्घटना की प्रथम सूचना प्राप्त होने का समय और साधन,
2. दुर्घटना घटित होने का समय
3. अपने स्टेशन से दुर्घटना स्थल के लिए प्रस्थान करने का समय
4. प्रयुक्त वाहन
5. साथ में जाने वाले कर्मचारियों तथा साथ में लिए गये अथवा प्रेषण के लिए आदेश दिये जाने वाले उपस्करों का ब्यौरा
6. दुर्घटना स्थल पर पहुँचने का समय
7. सभी संदेशों की प्रतियाँ अपने मण्डल चिकित्सा अधिकारी अथवा अन्य किसी व्यक्ति को दिये गये टेलीफोन संदेशों की प्रतियों सहित

यदि सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को सहायता गाड़ी या चिकित्सायान के पहले भेजना पड़ा हो तो, उसे यह अवश्य सुनिश्चित कर लेना चाहिये कि एक योग्यता प्राप्त व्यक्ति सहायता गाड़ी अथवा चिकित्सा यान के साथ गया है।

घायलों को प्राथमिक उपचार देने के बाद सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को उन सभी व्यक्तियों को, जिन्हें अस्पताल में इलाज की आवश्यकता है, सबसे निकट के अस्पताल वाले स्टेशन में शीघ्र भेजने की व्यवस्था करनी चाहिये।

दुर्घटना के पश्चात्, सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को, यथाशीघ्र चोट के प्रत्येक मामले के लिए निर्धारित फार्म पर चोट रिपोर्ट लिखनी चाहिये। ये रिपोर्टें चिकित्सा अधीक्षक, वरि. मण्डल चिकित्सा अधिकारी, मण्डल चिकित्सा अधिकारी को गोपनीय लिफाफें में निम्नलिखित प्रोफार्मा में एक सारांश के साथ तीन कॉपियों में अवश्य भेजी जाये–

1. नाम
2. आयु
3. लिंग
4. पता
5. चोटों का विवरण
6. निपटान किस प्रकार किया गया– यदि अस्पताल भेजा गया है तो उसका विवरण
7. टिप्पणियाँ

सभी घायल व्यक्तियों की प्रगति की रिपोर्ट उन सभी व्यक्तियों सहित जिनका गैर–रेलवे अस्पतालों में इलाज हो रहा है, दुर्घटना के पहले सप्ताह प्रतिदिन तथा उसके बाद प्रति सप्ताह मण्डल चिकित्सा अधीक्षक, वरि. मण्डल चिकित्सा अधिकारी, मण्डल चिकित्सा अधिकारी को अवश्य भेजी जाये। इस रिपोर्ट की प्रतियाँ मुख्य चिकित्सा अधिकारी को अनिवार्य रूप से पृष्ठांकित की जानी चाहिये।

चोटों का पूरा चिकित्सा रिकार्ड परिशिष्ट 'एन' में दिये गये अनुसार प्रत्येक सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी द्वारा अवश्य रखा जाये।

सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारियों को स्थल पर पहुँच कर यदि गाड़ियों के निरापद परिचालन से निकट का संबंध रखने वाले कर्मचारियों विशेष रूप से लोको पायलट, सहायक लोको पायलट, गार्ड, स्टेशन मास्टर आदि के नशीली वस्तु सेवन करने का संदेह हो तो उसकी मात्रा की जाँच के लिए ब्रेथलाइजर टेस्ट करने की आवश्यकता को अपनी तात्कालिक ड्यूटी समझनी चाहिये।

424. चिकित्सा अधीक्षक, वरि. मण्डल चिकित्सा अधिकारी, मण्डल चिकित्सा अधिकारी के कर्तव्य–

(क) अपने मण्डल में कोई दुर्घटना होने की सूचना मिलने पर वह निर्णय करेगा कि क्या निकटवर्ती मण्डल/मण्डलों से कोई सहायता प्राप्त करने की आवश्यकता है। यदि ऐसा है तो वह कंट्रोल फोन या तार द्वारा निकटवर्ती मण्डलों को सहायता संबंधी अपनी आवश्यकता बतायेगा।

(ख) वह दुर्घटना स्थल के निकट के सिविल अथवा अन्य गैर–रेलवे अस्पतालों को कंट्रोल/सार्वजनिक टेलीफोन या तार द्वारा सूचित करेगा कि वह घायल व्यक्तियों को दाखिल करने व उनका इलाज करने के लिए तैयार रहे।

(ग) वह परिवहन के प्रथम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचेगा जिसके लिए वह यातायात, इंजीनियरिंग और यांत्रिक विभागों के साथ प्रबंध करेगा कि वे उसके कम से कम समय और शीघ्र साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचने के लिए हर संभव सहायता दे। यदि रेलवे का कोई वाहन उपलब्ध न हो तो वह किराये पर निजी वाहन ले सकता है।

(घ) यदि आवश्यक हो तो, उसे मार्ग में पड़ने वाले चिकित्सा अधीनस्थ कर्मचारियों को सूचित करना चाहिये कि वे उनके साथ चलने के लिए तैयार रहें।

(ङ.) यदि वह दुर्घटना स्थल पर मोटर कार द्वारा पहुँचने का निर्णय करता है तो वह किसी अन्य विभाग के अधिकारी को, बाद में पहुँचने वाले चिकित्सा उपस्कर का चार्ज लेने के लिए नियुक्त करेगा।

(च) दुर्घटना के स्वरूप व गंभीरता और हताहत हुए व्यक्तियों की संख्या को ध्यान में रखते हुए वह अपने स्टाफ में से ऐसे कर्मचारियों को जिनकी दुर्घटना स्थल पर आवश्यकता हो, और ऐसे उपस्कर जिनको ले जाना वह आवश्यक समझता हो, अपने साथ ले जायेगा।

(छ) यदि उसके स्टेशन पर या उसके मण्डल में किसी निकटतम स्टेशन पर सेंट जॉन एम्बुलेंस ब्रिगेड का मुख्यालय हो, तो वह ब्रिगेड के मण्डल अधीक्षक को अनुदेश देगा कि वह ब्रिगेड के उन सभी व्यक्तियों को, जो उपलब्ध हों, उपस्कर सहित दुर्घटना स्थल पर भेजें।

(ज) वह निम्नलिखित के संबंध में संक्षिप्त अनुदेशों सहित, दुर्घटना की स्थिति में अपनाई जाने वाली कार्यविधि के संबंध में अपने अधिकार क्षेत्र के प्रत्येक स्वास्थ्य यूनिट व अस्पताल के लिए स्थायी आदेश तैयार करेगा–

(i) हैड क्वार्टर अस्पताल अथवा स्वास्थ्य यूनिट से लिए जाने वाले कर्मचारी

(ii) दुर्घटना स्थल पर काम करने के लिए कर्मचारियों की नियुक्ति

(iii) ऐसे गैर–रेलवे अस्पताल, जिन्हें घायल व्यक्तियों को भर्ती करने के लिए सूचित करना है।

(iv) हैड क्वार्टर स्टेशन पर काम करने वाले कर्मचारियों द्वारा घायल व्यक्तियों को भर्ती करने और रोग मुक्त व्यक्तियों को छुट्टी देने या उन्हें अस्थायी तौर पर किसी अन्य स्थान पर रखने, ऑपरेशन थियेटर तैयार रखने, औजारों को कीटाणु रहित करने तथा आपातकालीन पलंग बिछाने का प्रबंध करना।

(v) गैर–रेलवे अस्पताल जिनमें घायल व्यक्तियों को दाखिल किया जाना है उनके प्राधिकारियों के साथ सम्पर्क बनाये रखना।

(vi) (क) वह घायल व्यक्यिों को देखेगा और शीघ्र ही यात्रियों का संक्षिप्त विवरण तैयार करेगा यथा (क) मृत (ख) जिन्हें चोटें आई हैं– (i) गंभीर रूप से घायल (ii) जिन्हें साधारण चोटें आई हैं। ये विवरण जितनी जल्दी संभव हो सके, वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबंधक/वरिष्ठतम अधिकारी को दिये जायें।

(ख) घायल और मृत यात्रियों के नाम से संबंधित सूचना जनता को चिकित्सा दल के पहुँचने के बाद तीन से चार घंटे के समय में पहुँचानी चाहिये। इसके लिए स्थल पर एक वरिष्ठ डॉक्टर नियुक्त होना चाहिये जो इस विषय पर सही और समय पर सूचना देने के लिए उत्तरदायी होगा। उसे समन्वय बनाये रखना चाहिये तथा घायल और मृतकों के बारे में वांछित डेटा प्राप्त करना चाहिये जो प्रभावित गाड़ी के प्रारम्भिक एवं अन्तिम स्टेशन, क्षेत्रीय प्रधान कार्यालय तथा रेलवे बोर्ड को पहुँचाये जाने चाहिये।

घायल और मृतकों के नाम जल्दी से लीडिंग न्यूजपेपर तथा लोकल दैनिकों में प्रकाशित होने चाहिये।

(ग) एक सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को प्रतिदिन अस्पताल जाना चाहिये तथा मुख्य चिकित्सा अधिकारी/वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबंधक को एक सप्ताह तक मरीजों की दैनिक प्रगति रिपोर्ट देनी चाहिये। साधारण चोटें यदि गंभीर चोट में बदल जाये/मरीज बाद में मर जाये तो वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबंधक/मण्डल रेल प्रबंधक को तुरंत सूचना दी जानी चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 09 दिनाँक 26–02–15, पृष्ठ 57 तथा 58 को बदलें।

वह मुख्य चिकित्सा अधिकारी तथा मण्डल रेल प्रबंधक को दुर्घटना में घायल हुए या मरने वाले व्यक्तियों के नाम तथा उनकी सही संख्या, घायल व्यक्तियों के घावों के प्रकार और उन्हें अस्पताल ले जाने के संबंध में कंट्रोल/सार्वजनिक फोन या तार द्वारा ठीक–ठीक स्थिति का ज्ञान कराता रहेगा। वह एक सप्ताह तक, घायल व्यक्तियों के स्वास्थ्य की दशा और उनकी प्रगति के संबंध में मुख्य चिकित्सा अधिकारी को दैनिक रिपोर्ट भेजता रहेगा और तत्पश्चात् उतनी ही अवधि के अंतराल से यह रिपोर्ट भेजता रहेगा जितनी अवधि के बाद मुख्य चिकित्सा अधिकारी चाहेगा।

बी. सम्पत्ति की सुरक्षा

425. **मण्डल सुरक्षा अधिकारी के कर्तव्य–** रेलवे सुरक्षा बल का मण्डल सुरक्षा अधिकारी दुर्घटना स्थल पर तथा अन्य किसी स्थान पर जहाँ भी उसके विभाग से सहायता अपेक्षित होगी, पर्याप्त संख्या में रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को तैनात करने के लिए जिम्मेदार होगा। वह शीघ्रतम उपलब्ध साधन द्वारा स्वयं दुर्घटना स्थल को प्रस्थान करेगा और वहाँ किये गये प्रबंधों का पर्यवेक्षण करेगा वह निम्नलिखित कार्य भी करेगा–

(i) स्थल पर स्थानीय पुलिस के साथ सम्पर्क करेगा।

(ii) यात्रियों के सामान की सुरक्षा तथा पार्सलों, क्षतिग्रस्त माल तथा पार्सल यानों की सुरक्षा सुनिश्चित करेगा।

सी. सहायता गाड़ी की व्यवस्था

426. **दुर्घटना चेतावनी सिगनल/हूटर/सायरन बजाना**– जब एआरएमई/एआरटी का आदेश हो, दुर्घटना चेतावनी सायरन/हूटर बजाया जाना चाहिये।

दुर्घटना चेतावनी सायरन/हूटर बजाने के लिए निम्नलिखित कूट संकेत निर्धारित हैः–

क्रम सं.	कूट	परिस्थितियाँ
(i)	प्रत्येक 45 सैकेंड की कालावधि की दो लम्बी सीटियाँ जिनके बीच में 5 सैकेंड का अन्तराल हो।	होम स्टेशन पर लोको शैड/यातायात यार्ड में होने वाली दुर्घटनाओं के लिए जिनमें केवल एआरटी की आवश्यकता है।
(ii)	प्रत्येक 45 सैकेंड की कालावधि की तीन लम्बी सीटियाँ जिनके बीच में 5 सैकेंड का अन्तराल हो।	होम स्टेशन से बाहर होने वाली दुर्घटनाओं के लिए जिनमें केवल एआरटी की आवश्यकता है।
(iii)	प्रत्येक 45 सैकेंड की कालावधि की चार लम्बी सीटियाँ जिनके बीच में 5 सैकेंड का अन्तराल हो।	उन दुर्घटनाओं के लिए जिनमें एआरएमई और एआरटी दोनों की आवश्यकता है।
(iv)	90 सैकेंड की कालावधि की एक लम्बी सीटी।	एआरएमई/एआरटी को रद्द करने के लिए

नोटः (i) एआरएमई/एआरटी की आवश्यकता के लिए चेतावनी सिगनल/सायरन/हूटरों को ऊपर निर्धारित किये अनुसार बजाना होगा और 5 मिनट के अन्तराल पर एक बार और इसे बजाना होगा।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 09 दिनाँक 26–02–15, पृष्ठ 57 तथा 58 को बदलें।

(ii) एसएसई (लोको), एसएसई (कै.व वै.) और संबंधित अन्य सभी पर्यवेक्षी कर्मचारी यह सुनिश्चित करें कि सहायता गाड़ी गैंग, ब्रेक डाउन गैंग और अन्य कर्मचारी जिन्हें एआरएमई/एआरटी में दुर्घटना स्थल पर जाना होता है, चेतावनी सिगनल/सायरन/हूटर को पूर्णतया समझते हैं तथा उनके नाम और पते सुस्पष्टतया स्थान पर प्रदर्शित किये गये हैं।

दुर्घटना में उपस्थित रहने के लिए वांछित चिकित्सीय स्टाफ के मामले में, एक फोन संदेश भी संबंधित सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी/सहायक चिकित्सा अधिकारी को भेजा जाये।

ये चेतावनी सिगनल/सायरन/हूटरों को सुनने पर, एसएसई (लोको), सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी/सहायक चिकित्सा अधिकारी, सहायता चिकित्सावान के साथ दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए तैयार अपने स्टाफ के साथ तुरंत ड्यूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेंगे।

427. दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण और सहायक वान– दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण (एआरएमई स्केल।) और सहायक वान स्थायी रूप से स्टेशन यार्डों में रखे जाते हैं। दुर्घटना स्थल पर तत्काल चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए चिकित्सा उपकरणों और कर्मियों को यहाँ तक ले जाने का कार्य एआरएमई स्केल–। करता है। सहायक वान में घायल व्यक्तियों को मलबे आदि से निकालने के लिए आपात उपकरणों की व्यवस्था है। जिन स्टेशनों पर एआरएमई/सहायक वान स्थायी रूप से रखे गये हैं उनकी सूची परिशिष्ट 'सी' में दी गयी है। दुर्घटना के किसी ऐसे प्रकरण में जिसमें कोई व्यक्ति घायल हुए हों या किसी की मृत्यु हुई हो अथवा घायल होने या मृत्यु की संभावना हो वहाँ तत्काल यह सहायता दुर्घटना स्थल पर भेजनी होगी।

428. (क). चिकित्सा सहायता वान को साइडिंग से निकालने और स्टेशन से उन्हें भेजने का निर्धारित समय–

(i) दोहरे निर्गम वाली साइडिंग के प्रकरण में:

निकालने का समय	15 मिनट
भेजने का समय	5 मिनट
आदेश से प्रस्थान का समय	20 मिनट

(ii) इकहरे निर्गम वाली साइडिंग के प्रकरण में:

निकालने का समय	25 मिनट
भेजने का समय	5 मिनट
आदेश से प्रस्थान का समय	30 मिनट

नोटः उपरोक्त लक्षित समय, आदेश देने के समय से लेकर, इसे साइडिंग से बाहर निकालने और प्रस्थान के 5 मिनट का समय मिलाकर, प्रस्थान के लिए इसे उपयुक्त चालू लाइन पर रखने के समय तक गणना की जाती है।

(ख) दुर्घटना राहत गाड़ी के संचलन के लिए निर्धारित समय– दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) को इसके पूरे उपकरणों व कर्मचारियों सहित, लोको शैड से (अथवा उस स्थान से जहाँ पर इसे स्थायी रूप से रखा गया है) बाहर निकालने और स्टेशन से उसे भेजने का निर्धारित समय निम्नानुसार है।

(i) दिन के समयः

बाहर निकालने का समय	30 मिनट
भेजने का समय	15 मिनट
आदेश से प्रस्थान तक का निर्धारित समय	45 मिनट

(ii) रात्रि के समयः

बाहर निकालने का समय	45 मिनट
भेजने का समय	15 मिनट
आदेश से प्रस्थान तक का निर्धारित समय	60 मिनट

नोट (i) दुर्घटना राहत गाड़ी को बाहर निकालने के लिए 30 मिनट और 45 मिनट का निर्धारित समय, दुर्घटना राहत गाड़ी के लिए आदेश देने के समय से लेकर गाड़ी लोको शेड के निर्गम स्थल तक पहुँचने के समय तक गिना जाये। दुर्घटना राहत गाड़ी को स्टेशन से भेजने का अनुमत समय 15 मिनट है। चिकित्सा यान/एआरटी के लिए आदेश देना अथवा प्रस्थान में किसी प्रकार के विलम्ब की तत्काल जाँच की जानी चाहिये और उसे गंभीरता से लेना चाहिये।

(ii) स्टेशन जहाँ पर लोको और ट्रेफिक यार्ड का ले–आउट इस प्रकार है कि वहाँ पर उपर्युक्त निर्धारित समय सीमा कम की जा सकती हो तो मण्डल रेल प्रबंधक अल्प समय सीमा निर्धारित करें।

(iii) दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) या ब्रेक डाउन गाड़ी राहत, बचाव तथा पुनःस्थापना उपायों से निपटने के लिए सुसज्जित है। दुर्घटना राहत गाड़ी के विवरण परिशिष्ट 'बी' में भी दिये गये है।

(ग) टावर वैगन का दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए संचलन– टावर वैगन के संचालन को अन्य यात्री एवं माल गाड़ियों की तुलना में प्राथमिकता दी जानी चाहिए। टावर वैगन प्रभारी कार्यरत स्टेशन मास्टर को इस आशय का, कि टावर वैगन दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए पूर्णतया तैयार है, लिखित मेमो देगा।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

429. एआरएमई और एआरटी के संचलन में तत्परता–

(i) यदि इंजन तत्काल उपलब्ध नहीं है तो मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों सहित किसी भी गाड़ी का निकटतम इंजन निकाल कर इन यानों को शीघ्रता से भेजने के लिए प्रयुक्त किया जाये।

(ii) दुर्घटना स्थल पर जाने वाली एआरएमई और एआरटी को अन्य सभी गाड़ियों की तुलना में प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

(iii) एआरएमई/एआरटी को गार्ड हेतु रोक कर नहीं रखना चाहिये किन्तु उसे किसी उत्तरदायी लोको/यातायात कर्मचारी के प्रभार में भेजा जाये। गार्ड को बाद में यथा संभव शीघ्रतम माध्यम से भेजा जा सकता है।

(iv) घायल व्यक्तियों को अस्पताल तक ले जाने वाली एआरएमई/एआरटी अथवा अन्य किसी विशेष सहायता गाड़ी को भी सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

(v) राहत कार्य पूरा होने पर दुर्घटना राहत गाड़ी को बिना किसी विलम्ब के उनके मूल स्टेशन पर वापिस भेजा जाना चाहिये तथा सभी मालगाड़ियों की तुलना में इसे प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

430 राहत गाड़ियों का अनुरक्षण एवं निरीक्षण कार्यक्रमः

क. दुर्घटना राहत गाड़ी का निरीक्षण शिड्यूलः–

1 (i) दुर्घटना राहत गाड़ियों का प्रभारी एस.एस.ई (कै. व वै.) यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि ए.आर.टी. हमेशा पूर्णतया साज़ सामान से लैस है और सभी औज़ार एवं उपकरण कार्यशील हालत में है।

(ii) ए.आर.टी के मानक औज़ारों एवं उपकरणों के विवरण की सूची परिशिष्ट 'ए' में है।

2. ए.आर.टी. का अनुरक्षण, रखरखाव एवं मुस्तैदी सुनिश्चित करने हेतु निरीक्षण कार्यक्रम निम्नानुसार हैः–

(i) मासिकः– ए.आर.टी का निरीक्षण हर माह एस.एस.ई (कै. व वै.), एस.एस.ई (टेली), एस.एस.ई (बिजली), एस.एस.ई (टीआरडी) एवं एस.एस.ई (रेलपथ) द्वारा किया जाये और वे यह सुनिश्चित करने हेतु जिम्मेदार है कि ए.आर.टी उपकरणों से पूर्ण रूप से लैस है और सभी उपकरण/गैजेट्स चालू हालत में है।

(ii) द्वि मासिक –

(अ) ए.आर.टी का निरीक्षण संबंधित शाखा अधिकारियों द्वारा नामित किये गये सी एण्ड डब्ल्यू, एस.एण्ड टी., इंजीनियरिंग बिजली (पावर) एवं बिजली (टीआरडी)(यदि लागू हो) विभागों के वरिष्ठ वे.मा./कनिष्ठ वे.मा. अधिकारियों द्वारा किया जाना चाहिये और छः माह में एक बार संयुक्त निरीक्षण भी किया जाये।

(ब) एस एण्ड टी अधिकारी यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि कंट्रोल फोन, वीएसएटी संचार उपकरण जिनमें वीडियो कान्फ्रेंसिंग सुविधायें, फोनोफोन उपकरण एवं पोर्टेबल इमरजेंसी टेलीफोन जहाँ उपलब्ध हैं विद्युतिकृत सेक्शन में उपयोग हेतु जहाँ वे सब पूर्ण तथा चालू हालत में है।

(स) इंजीनियरिंग अधिकारी यह सुनिश्चित करें कि उपयुक्त नमूने के रेलपथ औजार एवं स्टोर्स पूर्ण हैं तथा अच्छी स्थिति में है।

(द) टीआरडी अधिकारी यह सुनिश्चित करें कि एआरटी की इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन बोगियों में विद्युतीकृत सेक्शन में उपयोग हेतु दिये गये उपकरण उपयुक्त तरीके के, पूरे हैं और ट्रेक्शन वितरण सिस्टम पर उपयोग के लिए अच्छी हालत में हैं।

(य) यांत्रिक अधिकारी पूरी राहत गाड़ी के लिए जिम्मेदार है। वह स्वयं संतुष्ट करें कि हर बार काम में लिए जाने के बाद कमियों को दूर कर दिया गया है। वह यह सुनिश्चित करेगा कि एआरटी स्टाफ चिकित्सा चैस्ट में रखी गयी सभी दवाइयों व उपकरणों के उपयोग से भलीभांति जानकार है।

(र) बिजली अधिकारी यह सुनिश्चित करे कि प्रकाश व्यवस्था हेतु एआरटी में जो उपकरण हैं वे सभी पूर्ण और अच्छी चालू स्थिति में है।

(iii) अर्द्ध वार्षिक :– एआरटी का अर्द्ध वार्षिक निरीक्षण एसएण्डटी, इंजी., बिजली(टीआरडी)(विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए) यांत्रिक एवं बिजली विभाग के शाखा अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से किया जाना चाहिये और वर्ष में एक बार अमंरेप्र के नेतृत्व में किया जाना चाहिये।

नोट– यह सुनिश्चित किया जाये कि वरिष्ठ वे.मा./कनिष्ठ वे.मा. अधिकारियों एवं शाखा अधिकारियों के द्विमासिक एवं अर्द्ध वार्षिक संयुक्त निरीक्षण एक ही माह में नहीं होने चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

ख. एआरएमई स्केल । और ।। तथा आग्जिलियरी वैन के निरीक्षण शिड्यूल –

(1) एआरएमई स्केल । और आग्जिलियरी वैन– एआरएमई की आग्जिलियरी वैन के लिए मानक औजारों व उपकरणों की सूची का विवरण, एआरएमई स्केल । की विषय सूची परिशिष्ट 'क' में है।

(i) मासिक– चिकित्सा अधिकारी (मुचिधि द्वारा नामित) फार्मासिस्ट (बारी बारी से सभी फार्मासिस्ट) के साथ नामित वरिष्ठ पर्यवेक्षक अर्थात वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (टेली), वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (कै.व वै), वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (बिजली) तथा स्टेधी/स्टेमा के साथ एआरएमई स्केल। तथा आग्जिलियरी वैन के रखरखाव के लिए हर माह संयुक्त रूप से निरीक्षण करें तथा वे यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि ये हमेशा पूर्णतया सुसज्जित हैं और कार्य करने की स्थिति में है और किसी भी दुर्घटना से पार पाने की अनुसूची के अनुरूप हैं।

(अ) चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा उपकरणों की जांच करें और जो उपकरण प्रयोग के लायक न हो या व्यवहारिक रूप से ठीक नहीं है, उन उपकरणों को तत्काल बदलने के लिए जिम्मेदार होगा। वह निरीक्षण के करीब एक या दो घंटे पूर्व वैन को खोलने और साफ करने तथा उपकरणों को निरीक्षण के लिए तैयार रखने के लिए अर्ध चिकित्सा कर्मी को भेजेगा।

(ब) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (टेली) गहनता से जांच करेगा और जांच करके यह सुनिश्चित करेगा कि पोर्टेबल फोन उपकरण काम करने की अच्छी स्थिति में है और वायर डायग्राम अद्यतन है। वह जन संबोधन उपकरण जहाँ भी उपलब्ध है की भी जांच करेगा।

(स) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (कै. व वै.) व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि डिब्बे यांत्रिक विभाग की ओर से अच्छी स्थिति में हैं और इनकी फिटनेस को प्रमाणित करेगा, यह भी सुनिश्चित करेगा कि पानी के टैंक से महीने में एक बार पानी खाली कर ताजा पानी पुनः भरा जाता है।

(द) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (बिजली) निजी रूप से यह जांच करे और प्रमाणित करे कि डिब्बों में विद्युतिकरण तथा आग्जिलियरी कोचों में बिजली उपकरण काम करने की अच्छी स्थिति में है।

(य) प्रत्येक मासिक निरीक्षण के बाद, चिकित्सा अधिकारी द्वारा मुचिधी को संयुक्त निरीक्षण की रिपोर्ट इस कथन के साथ कि संयुक्त निरीक्षण कर लिया है प्रस्तुत करेगा और दृष्टिगत किसी भी कमी को जिस पर उपचारात्मक कार्यवाही की जानी आवश्यक है उसे मुचिधी की जानकारी में ला दिया गया है। यदि यान का उपरोक्त किसी भी अधिकारियों द्वारा निरीक्षण नहीं किया गया है, तो चिकित्सा अधिकारी मंडल स्तर पर मुचिधी द्वारा कार्यवाही किये जाने के लिए उनकी जानकारी में भी लाएगा।

(ii) तिमाहीः– तिमाही निरीक्षण चिकित्सा अधिकारी (मुचिधी द्वारा नामित) तथा यांत्रिक, बिजली और सिगनल एवं दूर संचार विभागों के संबंधित शाखा अधिकारियों द्वारा नामित कनिष्ठ/वरिष्ठ वेतनमान अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से किया जायेगा। चिकित्सा अधिकारी यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि दवाओं तथा सर्जिकल उपकरणों के निर्धारित स्टॉक का चेस्ट व अलमारियों में रख–रखाव किया जाता है और चिकित्सा उपस्कर एवं उपकरण बिल्कुल सही स्थिति में है, इसका वह व्यक्तिगत रूप से निरीक्षण करेगा। निरीक्षण के दौरान पूर्ण स्टॉक का सत्यापन यांत्रिक, इंजीनियरिंग तथा एसएण्डटी विभाग के अधिकारियों द्वारा किया जाना चाहिये।

(iii) छः माही– एआरएमई का छःमाही निरीक्षण मंडल के चिकित्सा (मुचिधी), सीएण्डडब्ल्यू, एसएण्डटी बिजली(पावर) तथा बिजली(टीआरडी)(यदि लागू हो) विभाग के शाखा अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से किया जायेगा। यह संयुक्त निरीक्षण अमरेप्र की अधीनता में वर्ष में एक बार किया जायेगा।

2. एआरएमई स्केल।।– एआरएमई स्केल ।। की विषय सूची का विवरण परिशिष्ट 'क' में है।

(i) मासिक– एआरएमई स्केल ।। का संयुक्त रूप से निरिक्षण माह में एक बार चिकित्सा अधिकारी (मुचिधी द्वारा नामित) और स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर द्वारा किया जायेगा। बदले जाने वाली जरूरत की सामग्रियों को बदला जाये।

(ii) तिमाही– मुचिधी, वरि. मंडल चिकित्सा अधिकारी तथा सहा मंचिधि जिसके भी क्षेत्राधिकार में यह चिकित्सा उपकरण रखे गये हैं वे यह सुनिश्चित करने के लिए हर तिमाही में पर्यवेक्षीय जांच करेंगे कि उपकरण अच्छी स्थिति में है तथा किसी भी दुर्घटना से पार पाने की अनुसूची के अनुरूप है।

ग. टावर वैगन का निरीक्षण शिड्यूल –

1. टावर वैगन के प्रभारी एसएसई (टीआरडी) यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि टावर वैगन हमेशा पूरी तरह से सुसज्जित और चालू हालत में है।

2. टावर वैगन का अनुरक्षण, रखरखाव एवं मुस्तैदी सुनिश्चित करने हेतु निरीक्षण कार्यक्रम निम्नानुसार है–

(i) **मासिक–** एसएसई (टीआरडी) द्वारा टावर वैगन का मासिक निरीक्षण किया जाना चाहिए और वह यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है कि टावर वैगन पूरी तरह से सुसज्जित है और सभी उपकरण/गैजेट काम करने की स्थिति में हैं। एसएसई (सीएण्डडब्ल्यू) द्वारा टावर वैगन का मासिक निरीक्षण किया जाना चाहिए। वह सी. एण्ड डब्ल्यू. की ओर से टावर वैगन की फिटनेस सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है।

(ii) **त्रैमासिक–** बिजली विभाग के जूनियर स्केल ऑफिसर (टीआरडी) द्वारा टावर वैगन का त्रैमासिक निरीक्षण किया जाना चाहिए।

(iii) **अर्द्धवार्षिक–** बिजली विभाग के सीनियर स्केल ऑफिसर (टीआरडी) द्वारा टावर वैगन का अर्द्धवार्षिक निरीक्षण किया जाना चाहिए।

(iv) **वार्षिक–** वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर (टीआरडी) तथा वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी द्वारा टावर वैगन का वार्षिक निरीक्षण किया जाना चाहिए। रोटेशन के आधार पर न्यूनतम एक टावर वैगन का मासिक निरीक्षण किया जाना चाहिए।

431. कवायद (बनावटी कवायद तथा दुर्घटना कवायद)– सहायता गाड़ियों की तत्परता और शीघ्र टर्न आउट के परीक्षण के लिए आवधिक कवायदों का आयोजन किया जाना चाहिये। ये कवायदें दो प्रकार की होंगी, जैसे बनावटी कवायद तथा दुर्घटना कवायद।

अ. बनावटी कवायद (मोक ड्रिल)

1. चिकित्सा यान से सम्बद्ध दुर्घटना सहायता गाड़ी/चिकित्सा यान/सहायता यान में कार्य करने वाले कर्मचारियों को नामित किया जाना चाहिये।

2. (i) लोको/सवारी और माल डिब्बा/बिजली/सिगनल और दूर संचार/संरक्षा अधिकारियों द्वारा दुर्घटना सहायता गाड़ी के कार्यों की जाँच के लिए अलग से किये गये निरीक्षण तथा संबंधित अधिकारियों के चार्ज के अधीन किसी उपस्कर की दूर की जाने वाली कमियों को निरीक्षण रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिये।

(ii) दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्कर/स्केल–। सहायता यान का सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी, स्टेशन मास्टर, सेक्शन इंजीनियर (टेली.), सेक्शन इंजीनियर (कै.व वै.), सेक्शन इंजीनियर (बिजली) द्वारा प्रतिमाह निरीक्षण किया जाये तथा मण्डल चिकित्सा अधिकारी द्वारा छह महीने में एक बार निरीक्षण किया जाये।

(iii) दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्कर/स्केल–।। का सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी तथा स्टेशन मास्टर द्वारा महीने में एक बार निरीक्षण किया जाये। निरीक्षण रजिस्टर में टिप्पणी दर्ज की जाये।

3. प्रत्येक शाखा द्वारा दुर्घटना नियमावली में निर्दिष्ट उपस्करों की सूची, उनसे संबंधित पैराओं का उल्लेख करते हुए प्रदर्शित की जाये। उपलब्ध उपस्करों की वास्तविक संख्या प्रत्येक मद के सामने दिखाई जानी चाहिये।

4. मॉक ड्रिल से तात्पर्य है कि दुर्घटना सहायता गाड़ी तथा चिकित्सा यान (सहायता यान सहित) दोनों की निकासी सभी संबंधित विभागों के नामित पर्यवेक्षी कर्मचारी तथा अधिकारियों का भाग लेना। दुर्घटना राहत गाड़ी/चिकित्सा यान एक या दो स्टेशनों के लिए ही चलाई जाये और सभी कर्मचारी साथ जायें। कर्मचारी एक सुसंगठित टीम के रूप में अपना कार्य करें।

5. आवृति (फ्रिक्वेंसी)– तीन महीने में एक बार बशर्ते कि दुर्घटना राहत गाड़ी/चिकित्सा यान की निकासी दुर्घटना/असामान्य कारण से नहीं हुई है।

6. पर्यवेक्षण– मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा नामित वरि. वेतनमान अधिकारी द्वारा पर्यवेक्षण। वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी द्वारा अगले तीन माह के लिए एक कार्यक्रम तैयार किया जायेगा और उस पर मण्डल रेल प्रबन्धक का अनुमोदन लिया जायेगा। वास्तविक तारीख, समय अधिकारी पर छोड़ देना चाहिये। इस मामले में मण्डल रेल प्रबंधक को विश्वास में लेना चाहिये।

7. कवायद आयोजित करने वाले अधिकारी निम्नलिखित प्रोफार्मा में मण्डल रेल प्रबंधक तथा वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी को एक रिपोर्ट भेजेगा। रिपोर्ट की एक प्रति निरीक्षण रजिस्टर तथा दुर्घटना सहायता गाड़ी/चिकित्सा यान में भी रखी जाये–

(क) दुर्घटना का ब्यौरा,

(ख) कंट्रोल/शैड को सूचित किया गया समय,

(ग) स्टेशन पर आगमन,

(घ) प्रस्थान ....बजे

(ड.) आगमन ....बजे

(च) लक्ष्य से अधिक लिया गया समय कारणों सहित,

(छ) सुझाये गये उपचारात्मक उपाय,

8. प्रत्येक शाखा की हाजरी– निष्कर्ष, नामित, वास्तविक रूप से उपस्थित कर्मचारी। उपस्थित न होने वाले कर्मचारियों की सूचना मण्डल रेल प्रबंधक/शाखा अधिकारी को उनके नाम से भेजी जाये।

9. उपस्करों की जाँच और उनकी कमियाँ– प्रत्येक शाखा का पदाधिकारी इंचार्ज द्वारा इसका ब्यौरा दर्ज किया जायेगा।

10. सुझाये गये उपचारात्मक उपाय।

11. दोहरे इन्द्राज किये हैं अथवा छोड़ दिये गये थे। इस बनावटी कवायद की रिपोर्ट की प्रति प्रत्येक वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी द्वारा मासिक पीसीडीओ में शामिल की जाये जो प्रतिमाह मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजा जाता है।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 10 दिनाँक 28–01–16, पृष्ठ 61 तथा 62 को बदलें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 10 दिनाँक 28–01–16, पृष्ठ 61 तथा 62 को बदलें।

ब. दुर्घटना कवायद (एक्सीडेंट ड्रिल)

(क) जहाँ कहीं चिकित्सा यान नहीं है वहाँ दुर्घटना सहायता गाड़ी की दुर्घटना कवायद तीन महीने में एक बार आयोजित की जाये। दुर्घटना सहायता गाड़ी प्रस्थान लाइन तक ले जायी जाये।

(ख) कवायद का पर्यवेक्षण– यांत्रिक/परिचालन शाखा का क्षेत्र अधिकारी मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा नामित किया जाये।

(ग) दुर्घटना सहायता गाड़ी की कवायद की आवृति तीन महीने में एक बार आयोजित की जाये बशर्ते कि इसकी निकासी दुर्घटना/असामान्य कारण से नहीं हुई है।

(घ) बनावटी कवायद के संबंध में मद संख्या 1, 2(i), (3), (4), (7), (8), (9), (10) में दिये गये अनुदेशों का भी अनुसरण किया जाये।

स. वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी की जिम्मेदारी होगी कि वह यह सुनिश्चित करें कि दुर्घटना कवायद तथा बनावटी कवायद निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार आयोजित की जाती है।

निरीक्षण अधिकारी अपनी टिप्पणी निरीक्षण पुस्तिका में दर्ज करेंगे जो सहायता वान में रखी होनी चाहिये। उसी प्रकार सेक्शन इंजीनियर (कै.व वै.) भी उस समय निरीक्षण पुस्तिका में प्रविष्टि करेंगे, जब वे सहायता गाड़ी का कोई वाहन ऊपर उठायेंगे या रिपैक करेंगे या कोई वैक्यूम ब्रेक या रबर फिटिंग्स आदि को बदलेंगे। वे हर तीन महीने बाद पुस्तिका में यह भी प्रमाणित करेंगे कि गाड़ी ठीक स्थिति में है और सुरक्षित चालू हालत में है।

वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) या शेड के इंचार्ज अन्य व्यक्ति यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि सहायता गाड़ी का गैंग चेतावनी सिगनल को पूरी तरह समझता है और उनके नाम और पते ऐसे स्थान पर प्रदर्शित किये गये हैं जहाँ सब की पहुँच हो। उसे यह भी देखना चाहिये कि जहाँ तक संभव हो, गैंग के सभी व्यक्ति शेड के आसपास ही रहते हैं।

सेक्शन इंजीनियर (कै.व वै.) इंचार्ज अपने कर्मचारियों में से एक ब्रेक डाउन गैंग संगठित करने के लिए जिम्मेदार है और यह देखेगा कि गैंग के व्यक्ति चेतावनी सिगनल को समझता है। गैंग के सभी व्यक्तियों की सूची ऐसे स्थान पर रखी जाये जहाँ सब की पहुँच हो और जहाँ तक संभव हो इन लोगों का निवास स्टेशन के आसपास ही रखा जाये।

द. निम्नलिखित में किसी एक वर्ग की दुर्घटना होने की स्थिति में–

(क) टक्करें

(ख) निवारित टक्करें

(ग) विपथन

(घ) खतरे की स्थिति में सिगनल पार करना

(ङ) समपार पर दुर्घटना होने पर तथा दुर्घटना में लोको पायलट के शामिल होने की स्थिति में संबंधित मण्डल चिकित्सा अधिकारी/सहा. मण्डल चिकित्सा अधिकारी को लोको पायलट तथा इंजन कर्मीदल के अन्य सदस्यों की दृष्टि और इंजन कर्मीदल के प्रत्येक सदस्य की विस्तृत शारीरिक व चिकित्सीय जाँच करनी चाहिये। इस चिकित्सा जाँच का परिणाम इंजन कर्मीदल के पूरे जीवनवृत सहित वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी/मंडल संरक्षा अधिकारी को दुर्घटना के तत्काल बाद तथा जाँच कार्यवाही से पहले भेजा जाये। कर्मीदल के प्रत्येक सदस्य की चिकित्सा जाँच रिपोर्ट की एक प्रति बाद में जाँच कार्यवाही के साथ भी भेजी जानी चाहिये

432. पोर्टेबल कंट्रोल फोन और फोनोफोर उपस्कर – सभी सहायता गाड़ियों में पोर्टेबल कंट्रोल फोन और फोनोफोर उपस्कर रहेंगे जो क्रमशः नियंत्रित व अनियंत्रित खण्डों पर प्रयुक्त हो सकेंगे। जब कभी चिकित्सा यान को ही भेजना है या उसे उसकी संबंधित सहायता गाड़ी से पहले भेजना हो तो पोर्टेबल फोन और फोनोफोर उपस्कर इसके साथ भेजे जाने चाहिये। विद्युतीकृत सेक्शन पर सहायता गाड़ियों और चिकित्सा यानों में अन्य सामान के साथ–साथ पोर्टेबल आपातकालिक टेलीफोन भी अवश्य ले जाना चाहिये जिसमें इन सेक्शनों पर लगे हुए आपातकालिक टेलीफोन सर्किटों पर प्रयोग करने के लिए विशेष प्लग लगे हुए हों।

433. सिविल और पुलिस अधिकारियों को सहायता गाड़ी द्वारा दुर्घटना के स्थल पर पहुँचने की सुविधा दी जाये– अधिकारियों जैसे जिला मैजिस्ट्रेट, पुलिस अधीक्षक और रेलवे पुलिस अधीक्षक को सहायता गाड़ी द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचने की प्रत्येक सुविधा दी जानी चाहिये किन्तु इस कारण सहायता गाड़ी भेजने में विलम्ब न होने दिया जाये।

434. टिकट कलेक्टर, वेंडर्स, लाइसेंस्ड पोर्टर्स आदि सहायता गाड़ी के साथ जायेंगे– सहायता गाड़ी के साथ उचित संख्या में टिकट कलेक्टर, रेलवे सुरक्षा बल के सैनिक, लाइसेंस्ड पोर्टर्स और वेंडर्स भी भेजे जायेंगे।

435. लाइन साफ करने के लिए यांत्रिक शाखा को हर प्रकार की सहायता दी जाये– (i) यांत्रिक शाखा चल स्टाक की लाइन को साफ करने के लिए जिम्मेदार होगी। सभी विभाग यांत्रिक शाखा को अपने कर्मचारियों तथा सामान के रूप में तत्काल सहायता देंगे और दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम अधिकारी यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसी सहायता दी जाती है।

(ii) सहायता क्रेन का संचालन– विद्युतीकृत सेक्शनों पर क्रेन संचालन शुरू करने से पहले यह अवश्य सुनिश्चित किया जाये कि जिस स्थान पर दुर्घटना हुई है, वहाँ के रेलपथ और उसके समीपवर्ती रेलपथों पर शिरोपरि बिजली तारों को बिजली रहित कर दिया गया है और विद्युत कर्षण विभाग द्वारा क्लीयर कर दिया गया है तथा दुर्घटना स्थल पर अधिकृत कर्षण कर्मचारी मौजूद हैं।

(iii) दुर्घटना स्थल पर सहायता कार्यों की जिम्मेदारी– दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरिष्ठतम पदाधिकारी सहायता कार्यों का पूर्णरूप से इंचार्ज होगा और सहायता गाड़ियों के कर्मचारी और अन्य सभी कर्मचारी उसके अनुदेशों का पालन करेंगे।

डी. साक्ष्यों का परीक्षण तथा सुरागों का रखरखाव

436. दुर्घटना स्थल पर प्रथम पहुँचने वाले अधिकारी या वरि. अधीनस्थ कर्मचारी के कर्तव्य–

(क) दुर्घटना स्थल पर प्रथम पहुँचने वाले अधिकारी या वरि. अधीनस्थ कर्मचारी निम्नलिखित बातों की जाँच करेंगे–

(i) क्या बचाव कर दिया गया है

(ii) लाइनें जो साफ हैं

(iii) क्या दुर्घटना, हताहत व्यक्तियों इत्यादि का ब्यौरा तथा दिये जाने वाले आवश्यक संदेश पहले ही दिये जा चुके हैं।

साथ ही वह सभी ऐसी साक्ष्यों की जाँच करेगा और उनका नोट तैयार करेगा जो दुर्घटना का कारण सुनिश्चित करने में सहायता कर सकते हों। निम्नलिखित बिन्दुओं की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है:–

(i) रेल पथ की दशा विशेष रूप से समरेक्षण (एलाइन्मेंट), गेज, क्रास लेविल,लाइन का घुमाव (कर्वेचर), बाहरी पटरी का उठाव (सुपर एलीवेशन) और पटरी की ऊपरी सतह का घिसाव

(ii) चल स्टाक की दशा, विशेष रूप से ब्रेक लगाने की शक्ति।

(iii) ब्लॉक यंत्रों, सिगनलों, काँटों, काँटों के लीवरों, संकेतकों, चाबियों की स्थिति।

(iv) स्लीपरों और पटरियों पर लगे निशान तथा

(v) पटरी से उतरे वाहनों की स्थिति।

(vi) पेनल इंटरलाकिंग से युक्त स्टेशनों पर स्विचों की स्थिति तथा सिगनल, काँटों, और ट्रेक सर्किटों के संकेत अलग–अलग शाखाओं के दो अधिकारियों (या दो वरिष्ठ अधिनस्थों) द्वारा संयुक्त रूप से दर्ज किया जाना चाहिये और उनके द्वारा रिले कक्ष तत्काल सील कर दिया जायेगा और उसकी चाबी स्टेशन मास्टर या दुर्घटना स्थल पर उपस्थित किसी अन्य जिम्मेदार पदाधिकारी की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जायेगी।

(vii) महत्वपूर्ण रिलेज की स्थिति (जैसे कि जेडएसआर स्टिक रिले) और ब्लॉक उपकरण के कम्यूटेटर सेग्मेंट की दशा (अर्थात् मुक्त या ताला बन्द)

(viii) लीवरों / थम्ब स्विचों, नियंत्रिक काँटों और सिगनलों और केबिन / पेनल में स्लॉटों की जाँच करके उनकी स्थिति दर्ज करें और किसी छेड़छाड़ को रोकने के लिए थम्ब स्विचों के ऊपर पेपर सील चिपका दें।

(ix) ट्रेक सर्किटों के केबिन में संकेत, स्लॉट और प्वाइंट डिटेक्शन की स्थिति की जाँच करके इसे दर्ज करें। अगर केबिन में सिगनल की स्थिति दोहराई जाती है तो उसे भी दर्ज करें।

(x) रूट, ब्लॉक आदि के लिए उपलब्ध सभी काउंटरों पर रीडिंग की जाँच करें और क्रेंक हैंडिल, आपात रूट रिलीज आदि के लिए उपायों की भी जाँच करें, यदि कोई हो, और जहाँ संभव हो छेड़छाड़ रोकने के उद्देश्य से उसे सील कर दें।

(xi) संबद्ध ब्लॉक उपकरणों का निरीक्षण किया जाये, हेंडिल आदि की स्थिति नोट की जाये और उपकरणों को सील कर दिया जाना चाहिये। जहाँ पुश बटन टाइप ब्लॉक उपकरण की व्यवस्था है वहाँ उपलब्ध संकेतों और काउंटर पर की रीडिंग को नोट किया जाना चाहिये। परिचालन / छेड़छाड़ को रोकने के लिए उपकरण की स्टेशन मास्टर की चाबी को निकाल लें। अगर सेक्शन बिजलीकृत है तो ब्लॉक उपकरण से संलग्न ब्लॉक फिल्टर यूनिट की यह देखने के लिए जाँच करें कि क्या सील सही लगी हुई है और इसको सील कर दें।

(xii) वह रेलवे डाक्टर द्वारा तैयार की गयी और सिविल पुलिस द्वारा प्रति हस्ताक्षरित हताहतों की सूची की क्रॉस जाँच करेगा (अगर कुछ शव और निकाले जाने बाकी हैं तो यह विशेष रूप से उल्लेख किया जाना चाहिये कि सूची अंतिम नहीं है और अंतिम सूची मलबे से शवों को निकालने के बाद भेजी जायेगी)।

यदि संभव हो तो एक रफ स्केच बनाना चाहिये जिसमें पटरी से उतरे हुए वाहनों की स्थिति स्लीपरों पर के चिन्ह आदि दिखाने चाहिये।

(ख) यदि दुर्घटना स्टेशन यार्ड में हुई हो तो गाड़ी संचालन संबंधी रिकार्ड जब्त कर लिया जाये और यदि आवश्यकता हो तो संबंधित स्टेशन कर्मचारियों के बयान दर्ज किये जायें।

(ग) सभी संबंधित सामग्री, सुराग, इंजन और चल स्टॉक की क्षति और कमियाँ तथा रेलपथ तथा रोलिंग स्टॉक के टूटे हुए तथा अलग हुए हिस्सों की दशा को ध्यानपूर्वक नोट किया जाये और ऐसे सभी सुराग इत्यादि को संचित रखें ताकि आवश्यकता पड़ने पर पुलिस, रेल संरक्षा आयुक्त या किसी भी अन्य वरिष्ठ अधिकारी अथवा न्यायालय के सामने वह दृश्य फिर से तैयार कर दिया जाये। फिर भी यदि नोट करने तथा सभी सुरागों को संचित करने के अतिरिक्त तोड़फोड़ का संदेह होता है तो कोई भी

वस्तु वहाँ से तब तक न हटाई जाये जब तक पुलिस उस स्थल का पूरी तरह निरीक्षण न कर लें। तथापि यदि सिविल और पुलिस अधिकारियों को दुर्घटना स्थल पर पहुँचने में देर है तो स्थल पर वरिष्ठतम रेलवे पदाधिकारी अपने विवेक के आधार पर सवारी डिब्बे के किसी भाग को जैक लगा कर ऊपर उठा सकता है अथवा उसके नीचे फंसे व्यक्तियों की तकलीफ दूर करने के लिए कम से कम संभव समय के अंदर उन्हें नीचे से निकालने के लिए मूल स्थिति का खाका बना कर नोट करने के बाद कम से कम जितनी जरूरी हो किसी संपत्ति को शिफ्ट कर सकता है। तथापि बिना पुलिस के परामर्श के सामान्य यातायात की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये। यदि तोड़फोड़ की आशंका, का मामला हो तो रेल संरक्षा आयुक्त से विशेष पूछताछ की जानी चाहिये कि क्या वह दुर्घटना स्थल की सफाई तथा परिचालन पुनः चालू करने से पहले दुर्घटना स्थल की जाँच पड़ताल करेंगे। जब तक पुलिस प्राधिकारियों एवं रेल संरक्षा आयुक्त से ऐसी अनुमति न मिले, यातायात पुनः चालू करना/क्लियरेंस कार्यवाही प्रारंभ नहीं करनी चाहिये (सिवाय जनजीवन बचाने के लिए आवश्यक न्यूनतम सीमा तक) फिर भी अन्य गंभीर दुर्घटनाओं के मामलों में, यदि रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित कर दिया जाये और उपरोक्त पैराओं के अनुसार कार्यवाही की जाये तो भी यह प्रयोजन पूरा हो जायेगा।

(घ) विस्फोटक या खतरनाक वस्तुओं के कारण भयानक धमाका हो जाने या प्रचण्ड आग लग जाने की घटनाओं में जब तक मुख्य विस्फोटक निरीक्षक या उसका प्रतिनिधि अपनी जाँच पूरी न कर लें या यह सूचना न दे दें कि उसे इस विषय में कोई छानबीन नहीं करनी है, तब तक सारे टूटे फूटे सामान और मलबे को छुए बगैर ही छोड़ दिया जाये। घायल व्यक्तियों को बचाने तथा शवों को ढूंढ निकालने के लिए यदि मलबे और टूटे फूटे सामान को हटाने की आवश्यकता हो तो उसे हटा दिया जाये।

(ड.) यदि सवारी गाड़ी पर दुर्घटना हुई है तो दुर्घटना स्थल पर सर्वप्रथम पहुँचने वाला अधिकारी या वरिष्ठ अधीनस्थ यथा संभव अधिक से अधिक गवाहों के बयान लिख लेगा। जिन गवाहों को चुना जाये वे रेलवेमैन नहीं होने चाहिये और उनके नाम व पते लिख लेने चाहिये।

(च) उसके पास घायल और मृत व्यक्तियों के नाम और पतों की पूरी सूची उन के संबंधियों के पतों सहित होनी चाहिये तथा उसे यह सुनिश्चित करना चाहिये कि घायल और मृत व्यक्तियों के संबंधियों को संदेश भेज दिये गये हैं।

(छ) वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि पुलिस अधीक्षक तथा जिला मजिस्ट्रेट को सूचित कर दिया गया है।

(ज) वह सुनिश्चित करेगा कि संबंधित अधिकारियों को सौंपी गयी ड्यूटियाँ पूरी की जा रही हैं, जैसा कि पहले बताया गया है।

(झ) वह सुनिश्चित करेगा कि मार्ग में फंसे हुए यात्रियों के लिए खानपान और परिवहन की पर्याप्त और तात्कालिक व्यवस्था है।

(ञ) उसे दुर्घटना का प्रत्यक्षतः (प्राइमा–फेसी) कारण तथा यातायात पुनः चालू होने का अनुमानित समय देना चाहिये।

(ट) वह यह सुनिश्चित करेगा कि कंट्रोल को हर एक घंटे के बाद प्रगति की सूचना दी जा रही है।

(ठ) वह सुनिश्चित करेगा कि प्रेस हैंड आउट ठीक तैयार हो गये तथा मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक अथवा सहायक वाणिज्य प्रबन्धक को कंट्रोल कार्यालय में तदानुसार सूचित कर दिया गया है।

(ड) वह सुनिश्चित करेगा कि जिन यात्रियों को अस्पताल में रखा गया है उनकी भली प्रकार देखभाल हो रही है।

(ढ) वह सुनिश्चित करेगा कि पूछताछ बूथ बना दिये गये हैं और सही ढंग से कार्य कर रहे हैं।

(ण) वह सुनिश्चित करेगा कि अनुग्रह भुगतान शीघ्र कर दिया जाता है।

437. रेलपथ और निर्माण शाखा के कर्तव्य –

(क) दुर्घटना स्थल पर सर्वप्रथम पहुँचने वाला इंजीनियरिंग अधिकारी या वरिष्ठ अधीनस्थ पूरा तथा पूर्णतया सही आयामों वाला रेखाचित्र तैयार करेगा जिसमें वाहनों की तथा पटरी से उतरे हुए पहियों की, विस्थापित पटरियों या स्लीपरों और रेलपथ या इंजन डिब्बे आदि के पृथक हुए या टूटे भागों की स्थिति दिखायेगा। वह लाइन के गेज की भी जाँच करेगा और माउंट स्थल के दोनों किनारों से 45 मीटर की दूरी से लम्बाई और चौड़ाई में लाइन की सतह मापेगा, यदि बिना किसी विवाद के कारण का पता लग जाता है अन्यथा 90 मीटर की दूरी से माउंट के पीछे से तथा 45 मीटर की दूरी से माउंट के आगे से मापेगा। यह कार्य परिवहन अधिकारी या वरिष्ठ अधीनस्थ की उपस्थिति में किया जायेगा।

(ख) पटरी से उतरने की घटनाओं में, जिस स्थल पर पहला जोड़ा पहिया लाइन से उतरा हो उस स्थल पर पटरी या स्लीपरों के चिन्हों को विशेष रूप से देखा जाये और इससे संबंधित विस्तृत नोट तैयार किया जाये। इसी प्रकार लाइन से उतरने वाले पहियों के पहले जोड़े पर भी कोई चिन्ह हो तो उसकी भी उसी तरह जाँच की जाये।

(ग) ऊपर दिये गये पैरा 436 (ग) तथा (घ) में वर्णित, गवाहों को सुरक्षित रखने के संबंध में जो अनुदेश दिये गये हैं उनका पालन अवश्य किया जाना चाहिये।

438. यांत्रिक शाखा के कर्तव्य– दुर्घटना स्थल पर सर्वप्रथम पहुँचने वाला यांत्रिक शाखा का अधिकारी अथवा उसका वरिष्ठ अधीनस्थ इंजन और चल स्टाक की जाँच करेगा और यदि कोई टूट–फूट या क्षति हुई है तो उन्हें नोट करेगा। पृथक हुए या टूटे हुए भागों को जाँच समिति अथवा रेल संरक्षा आयुक्त, जैसी भी स्थिति हो, के परीक्षण के लिए संभाल कर रखा जायेगा। किन्तु यदि यह आशंका हो कि दुर्घटना तोड़फोड़ के कारण हुई है तो जब तक पुलिस अपनी जाँच पूरी न कर ले ऐसे भागों को इधर उधर न किया जाये।

439. गाड़ियों की तोड़फोड़ या जान बूझकर कर क्षति पहुँचाने के संदिग्ध मामलों में की जाने वाली कार्यवाही– इस नियमावली के अध्याय 6 में उल्लेख किये गये के अनुसार कार्यवाही की जानी चाहिये।

ई. गंभीर दुर्घटनाओं से संबंधित अधिकारियों के कर्तव्य

440. प्रत्येक अधिकारी हर संभव सहायता दे– यह न समझना चाहिये कि जिन ड्यूटियों का इस अनुच्छेद में वर्णन किया गया है वे सर्वथा पूर्ण है। दुर्घटना की सूचना पाने वाला प्रत्येक अधिकारी सहायता देने के लिए अपनी शक्ति के अनुसार सब कुछ करेगा।

441. दुर्घटना की सूचना पाने वाले स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक के कर्तव्य–

(क) यदि खण्ड नियंत्रित है तो स्टेशन मास्टर कंट्रोल को निम्नलिखित के संबंध में तुरंत सूचना देगा–

(i) दुर्घटना का समय

(ii) चिकित्सा यान आवश्यक है या नहीं

(iii) दुर्घटना राहत गाड़ी क्रेन सहित या बिना क्रेन के

(iv) समीपवर्ती लाइनें साफ हैं या नहीं

(v) चल स्टाक की क्षति

(vi) टेलीग्राफ के खम्भे/ओएचई मास्ट की दृष्टि से रेल पथ की क्षति।

(vii) गाड़ी टिकट परीक्षक/गाड़ी अधीक्षक से घायल (साधारण, गम्भीर) एवं मृत व्यक्तियों की संख्या का पता करें। यदि टिकट परीक्षक उपलब्ध न हो तो यह सूचना स्वयं उपलब्ध कराये एवं जब रेलवे डाक्टर घायलों के वर्गीकरण के लिए आये तब इस संख्या का क्रॉस चेक होना चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

यदि खण्ड नियंत्रित नहीं है या कंट्रोल कार्यशील नहीं है तो वरि.म.सं.अधिकारी/वरि.म.परि. प्रबन्धक को और उनकी अनुपस्थिति में सहायक परिचालन प्रबंधक को या मुख्य गाड़ी नियंत्रक को सार्वजनिक फोन सहित या अन्य किसी उपलब्ध संचार साधन से सूचित करना आवश्यक है।

(ख) स्टेशन मास्टर तब आवश्यक रूप से दुर्घटना संदेश/टेलीग्राम जारी करेगा और उसकी एक प्रतिलिपि कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर को भेजेगा। कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टरों की सूची परिशिष्ट 'ई' में दी गयी है।

(ग) यदि चिकित्सा संबंधी सहायता आवश्यक है तो स्थानीय डाक्टरों, सैनिक अस्पताल, पैरा मिलिट्री अस्पतालों, सिविल अस्पतालों, दमकल केन्द्र से सहायता लेनी चाहिये। दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा सहायता भेजने के लिए ट्रोलियाँ भेजी जा सकती है और गाड़ी इंजन का प्रयोग किया जा सकता है।

(घ) स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक निम्नलिखित प्रबंध भी करेंगे–

- (i) केबिन एवं स्टेशन के रिकार्डों को जब्त करना, स्लाइड् लीवर्स, रिले कक्षों, लॉग बुक्स, निजी अंक पुस्तिकायें, गाड़ी सिगनल रजिस्टर, लाइन एडमीशन/नोमिनेशन बुक, इंजन मरम्मत बुक एवं अन्य संबंधित रिकार्डों को सीलबंद करना।
- (ii) पुलिस अधीक्षक एवं जिला मजिस्ट्रेट, राजकीय रेलवे पुलिस एवं रेल सुरक्षा बल को सूचित करना।
- (iii) स्टेशन से या अन्य बड़े स्टेशनों से पीने के पानी, चाय एवं खानपान की वस्तुओं का प्रबंध करना।
- (iv) यात्रियों को सहायता एवं प्राथमिक चिकित्सा देने के लिए रेल कर्मचारियों की सहायता लेना।
- (v) घायल, मृत व्यक्तियों व उनके निपटान के बारे में की जाने वाली पूछताछ का जवाब देने के लिए पूछताछ कार्यालय खोलना, रूके हुए यात्रियों को ले जाने के लिए गाड़ी का प्रबंध करना।
- (vi) चिकित्सा यान एवं दुर्घटना राहत गाड़ी को लेने के लिए लाइन को साफ रखना।
- (vii) यात्रियों के यातायात के लिए पर्याप्त संख्या में रेल सुरक्षा बल, पोर्टर्स एवं टिकट कलेक्टरों का प्रबंध करना।
- (viii) रेलवे डाक्टर सहित दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर बक्स का प्रबंध करना।
- (ix) कंट्रोलिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भी इसी प्रकार की कार्यवाही करने को कहना।
- (x) दुर्घटना स्थल पर पहुँचना और वहाँ तब तक बने रहना जब तक कोई अधिकारी वहाँ पहुँचकर स्थिति का चार्ज नहीं संभाल लेता।

442. सेक्शन कंट्रोलर के कर्तव्य–

1. उसे दुर्घटना का समय, किलोमीटर, हताहतों की संख्या, स्टॉक को हानि, अपेक्षित सहायता, चिकित्सा यान, क्रेन सहित या बिना क्रेन के दुर्घटना राहत गाड़ी, संबंधी सूचना रिकार्ड करना चाहिये।
2. उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक (कोचिंग) एवं (गुड्स), कंट्रोलिंग स्टेशन, सेक्शन के परिवहन निरीक्षक, सहायक इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) तथा निकटवर्ती स्टेशन/स्टेशन जहाँ चिकित्सा यान एवं दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर चैस्ट उपलब्ध हो, वहाँ के रेलवे डाक्टर को सूचित करना।
3. प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों के संचालन को बंद करें।
4. यह सुनिश्चित करना कि कौन–कौन सी लाइनें साफ हैं।

5. चिकित्सा यान, दुर्घटना राहत गाड़ी के संचलन एवं क्रेन के मार्शलिंग आदि के लिए निकटवर्ती स्टेशनों पर व्यवस्था रखें।

443. **(क) पावर कंट्रोलर के कर्तव्य–**

(1) दुर्घटना राहत गाड़ी एवं चिकित्सा यान के लिए इंजन तथा कर्मीदल की व्यवस्था करना।

(2) सुनिश्चित करेगा कि चिकित्सा यान एवं दुर्घटना राहत गाड़ी निर्धारित समय पर निकलती है।

(3) दुर्घटना के विषय में शाखा अधिकारियों को सूचित करना।

(4) निकटवर्ती मंडलों से दुर्घटना राहत गाड़ियों के लिए कहना चाहिये एवं मुख्य चालन शक्ति इंजीनियर (आरएण्डएल) को भी निवेदन करना चाहिये कि दूसरे मंडलों/रेलों से क्रेन मंगवाने की आवश्यकता है।

(5) उसे मुख्य गाड़ी नियंत्रक के परामर्श से अपेक्षित कर्षण के अनुसार डाइवर्टेड गाड़ियों के लिए अतिरिक्त इंजन एवं कर्मीदल की योजना बनानी चाहिये।

(ख) **ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के कर्तव्य–** दुर्घटना की सूचना प्राप्ति पर यह ज्ञात होते ही कि बिजलीकृत और/या इलेक्ट्रिक शिरोपरि उपस्कर युक्त खंड में क्रेन के संचलन की आवश्यकता होगी, कर्षण शक्ति नियंत्रक को निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करनी चाहियेः–

(i) प्रभावित शिरोपरि उपस्कर सेक्शन और/या जहाँ परिस्थिति अनुसार क्रेन का संचालन आवश्यक हो गया हो उस सेक्शन पर इलेक्ट्रिक सप्लाई बंद कर दी जाये और खंड को कार्य के लिए सुरक्षित बनाया जाये।

(ii) दुर्घटना स्थल के लिए बिजली कर्मचारी एवं आवश्यक उपस्कर की निकासी की सभी आवश्यक व्यवस्था कर दी गयी है तथा यदि क्रेन को दुर्घटना स्थल पर कार्य करना आवश्यक हो तो रेलपथ से शिरोपरि उपस्कर तत्परता से क्लीयर करें।

(iii) जहाँ आवश्यक हो सहायता गाड़ी की विद्युत कर्षण बोगी भी रिलीफ ट्रेन के साथ/या उससे पूर्व दुर्घटना स्थल पर पहुँच जायें।

(iv) वह, सहायता उपायों को नियमित करने से संबंद्ध कार्यों, इसमें टावर वैगन को दुर्घटनास्थल तक ले जाना भी शामिल है, के लिए मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण), सहायक बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण), उप मुख्य गाड़ी नियत्रक एवं कर्षण पर्यवेक्षक का सहयोग करेगा। टीपीसी द्वारा, निकटतम डिपो के टावर वैगन के प्रभारी या दुर्घटना स्थल के पास के सेक्शन में उपलब्ध टावर वैगन के प्रभारी को, कर्मचारियों के साथ टावर वैगन को दुर्घटना स्थल पर ले जाने के लिए सूचित किया जाएगा।

(ग) **ट्रेक्शन लोको कंट्रोलर के कर्तव्य–** ऐसी दुर्घटना की सूचना प्राप्त होते ही जिसमें बिजली इंजन प्रभावित है, कर्षण लोको कंट्रोलर, उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक से तालमेल करेगा ताकि बिजली कर्षण विभाग से संबंधित यथा अपेक्षित आवश्यक इंजन, लोको पायलट, फिटर तथा अन्य तकनीशियन दुर्घटना स्थल पर शीघ्रता से पहुँच सकें। वह मंडल बिजली इंजीनियर (चल स्टाक) को कार्यवाही के परिणामों और की गयी व्यवस्थाओं के बारे में निरन्तर सूचित करता रहेगा।

444. **कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर के कर्तव्य–** कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर को परिवहन निरीक्षक के दुर्घटना स्थल पर पहले से मौजूद होने का पता न हो तो वह द्रुतगामी माध्यम से घटना स्थल को रवाना होगा। जो कुछ भी वह आवश्यक समझे ट्रॉली, कुली, लैम्प, वेन्डर या अन्य उपस्कर अपने साथ ले जायेगा। जब तक परिवहन निरीक्षक या अधिकारी उसे कार्यमुक्त न करें वह यातायात को नियमित करने, घायलों की संभाल करने एवं दुर्घटना के कारणों का पता लगाने के उपयोगी सभी साक्ष्य का नोट बनाने तथा स्थिति का सामान्य चार्ज संभालने के लिए जिम्मेदार होगा।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

445. उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य–

(क) **उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक** (कोचिंग):

(1) पावर कंट्रोलर, सी.एण्डडब्ल्यू. कंट्रोल, टी.एल.सी., टी.पी.सी., कमर्शियल कंट्रोलर एवं एसई (टेली.) को अपनी–अपनी शाखा के अधिकारियों को सूचित करने एवं चिकित्सा यान, दुर्घटना राहत गाड़ी आदि को भेजने के लिए सूचित करेगा।

(2) जहाँ चिकित्सा यान खड़ी हो वहाँ के रेलवे डाक्टर को एवं मण्डल चिकित्सा अधिकारी/चिकित्सा अधीक्षक को सूचित करेगा।

(3) निकट के सिविल एवं आर्मी अस्पताल, दमकल आदि को सूचना देगा।

(4) वह यह सुनिश्चित करेगा कि चिकित्सा यान एवं दुर्घटना सहायता गाड़ी अविलम्ब भेजी जाती है तथा यह देखेगा कि मार्ग में उसे कहीं रोका नहीं जाता। चिकित्सा यान के संचलन को सर्वाधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

(5) वह सुनिश्चित करेगा कि फंसे हुए यात्रियों को ले जाने के लिए प्रबन्ध की गयी सहायता गाड़ी को रनिंग में ओवरराइडिंग प्राथमिकता दी जाती है। प्रभावित यात्रियों का यात्रा समय कम करने के लिए हर कोशिश की जाये। यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि अन्य यात्री गाड़ियाँ जो दुर्घटना के कारण रोकी गयी हैं उनको रनिंग में ड्यू प्राथमिकता दी जाती है।

(6) वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी, वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबंधक एवं सुरक्षा अधिकारी (यदि कमर्शियल कंट्रोलर उपलब्ध न हो तो) को सूचित करेगा।

(7) संबंद्ध स्टेशनों को पीने के पानी, चाय, जलपान के लिए सूचित करेगा।

(8) गाड़ी लिपिक/सी.एम.वी.आई. की मदद से निर्धारित प्रोफार्मानुसार एक लॉग बुक खोलेगा जिसमें चिकित्सा यान, दुर्घटना राहत गाड़ी, अधिकारियों की गतिविधि, स्थल पर कार्य की प्रगति आदि का पूरा विवरण स्थल से दी गयी सूचना के अनुसार देगा।

(9) आपातकालीन कंट्रोल (प्रधान कार्यालय) को पहले से उपलब्ध निर्धारित प्रोफार्मानुसार मृतक एवं घायलों की सूची सहित दुर्घटना के पूरे ब्यौरे के बारे में सूचना देगा।

(ख) उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक (माल):

(1) पी.सी.आर./टी.पी.सी. के परामर्श से चिकित्सा एवं दुर्घटना सहायता गाड़ी के लिए पावर एवं कर्मीदल की व्यवस्था करेगा।

(2) मण्डल रेल प्रबंधक/अपर मण्डल रेल प्रबंधक, वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक, वरि. मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर, मुख्य गाड़ी नियंत्रक एवं सुरक्षा अधिकारी को सूचित करेगा।

(3) रूके हुए यात्रियों के परिवहन के लिए भेजी जाने वाली गाड़ी के लिए पी.सी. आर./टी.पी.सी. की परामर्श से पावर एवं कर्मीदल की व्यवस्था करेगा।

(4) मैटीरियल एवं श्रमिक स्पेशल की व्यवस्था करेगा।

(5) माल गाड़ियों का नियमन करेगा।

(6) डाइवर्ट की जाने वाली गाड़ियों के लिए पी.सी.आर. और टी.पी.सी. के परामर्श से पावर की व्यवस्था करेगा।

(7) जहाँ उप मुख्य गाड़ी नियंत्रक (कोचिंग) की ड्यूटी लिस्ट के मद–1 में दिये कर्मचारी 24 घंटे नियुक्त नहीं किये गये हैं वहाँ वह संबंधित अधिकारियों को सूचित करेगा।

446. मुख्य गाड़ी नियंत्रक के कर्तव्य–

(1) इस बात को सुनिश्चित करेगा कि चिकित्सा यान एवं दुर्घटना राहत गाड़ी दुर्घटना स्थल पर रवाना कर दी गयी है तथा रास्ते में नहीं रूकी है।

(2) उसे दुर्घटना में फंसे एवं अन्य स्टेशनों पर रूके यात्रियों को निकालने के लिए गाड़ियों की व्यवस्था करनी चाहिये।

(3) सभी संबंद्ध अधिकारियों को दुर्घटना की सूचना दे दी गयी है, इस बात को सुनिश्चित करेगा।

(4) वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक की परामर्श से सवारी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों का नियमन, डाइवर्जन, गंतव्य से पहले टर्मीनेशन आदि पर योजना बनायेगा।

(5) महत्वपूर्ण स्टेशन के पूछताछ कार्यालयों को गाड़ियों के बदले हुए शिड्यूल एवं समय के बारे में सूचना दी जाती रहे।

(6) कोचिंग लाइन अवरूद्ध होने पर संचलन के लिए यार्ड के रास्ते वैकल्पिक मार्ग खोजने, पायलेटिंग आदि के लिए अतिरिक्त कर्मचारियों की योजना बनायेगा।

(7) मृतकों एवं घायलों के विवरण प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी को देगा अथवा इनकी अनुपस्थिति में प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक को सूचित करेगा।

447. (क) वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक के कर्तव्य–

(1) यह सुनिश्चित करेगा कि चिकित्सा यान, दुर्घटना राहत गाड़ी एवं टावर वैगन मार्ग में बिना किसी ठहराव के शीघ्र दुर्घटना स्थल पर पहुँचते है।

(2) दुर्घटना स्थल पर एवं अन्य स्टेशनों पर रूके यात्रियों के परिवहन के लिए गाड़ियों की योजना बनाना।

(3) मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक की परामर्श से पैसेंजर, मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों को नियमन करना, रद्द करना, डाइवर्जन, गंतव्य से पूर्व टर्मिनेट करने के लिए योजना बनाना।

(4) इस बात की जाँच करना कि मृत एवं गम्भीर व साधारण रूप से घायल यात्रियों से संबंधित सूचना रेलवे डाक्टर द्वारा विधिवत रूप से सत्यापित कर दी गई है तथा शीघ्रातिशीघ्र वरिष्ठतम अधिकारी द्वारा अनुमोदित की जाती है।

(5) मृत एवं गम्भीर एवं साधारण रूप से घायल यात्रियों, उनके प्रारम्भिक एवं गंतव्य स्टेशन, टिकट संख्या का विवरण, अस्पताल जहाँ उन्हें इलाज के लिए भेजा गया है तथा निकटतम संबंधी विवरण दुर्घटना स्थल से प्राप्त करके आपातकालीन कंट्रोल, प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी और उनकी अनुपस्थिति में प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक को देना।

(ख) वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी के कर्तव्य–

(1) प्रथम उपलब्ध साधन से दुर्घटना स्थल को रवाना होना।

(2) उसे दुर्घटना के सुराग संभालकर रखना चाहिये।

(3) सुनिश्चित करना कि दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के सामने एवं पीछे के भाग दुर्घटना स्थल से हटा दिये गये हैं।

(4) दुर्घटना राहत गाड़ी के दुर्घटना स्थल पर पहुँचने से पूर्व क्रेन की मार्शलिंग करना।

(5) निर्धारित प्रोफार्मा पर निर्धारित प्रक्रियानुसार रेलपथ, चल स्टाक, पावर का माप सुनिश्चित करें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 18 दिनाँक 18–11–21, पृष्ठ 59 से 60ए एवं 67 से 70 को बदलें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 13 दिनाँक 16–03–18, पृष्ठ सं. 71, 72, 75, 76, 79 तथा 80 को बदलें।

(6) सुनिश्चित करें कि गाड़ी कर्मचारी, स्टेशन कर्मचारी एवं जनता के साक्ष्य स्थल पर ही लिए गये हैं।

(7) जो यात्री बाद में बयान देने के इच्छुक हों उनसे उनके पते भी प्राप्त करें।

(8) क्षतिग्रस्त वाहनों को बाहर न भेजें बल्कि जाँच के लिए रखें।

(9) यातायात शीघ्रातिशीघ्र बहाल करने के लिए स्थल एवं स्टेशन के बीच दुर्घटना सहायता गाड़ी, इंजन, टावर वैगन इत्यादि के कुशल संचालन के लिए योजना बनाये।

(10) सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर लॉग डायरी उचित रूप से पूरे ब्यौरे के साथ बनाये रखी जाती है।

(11) वह यह सुनिश्चित करेगा कि गंभीर दुर्घटनाओं के वीडियो कैसेट इधर–उधर से क्लिपिंग लेते हुए तैयार नहीं किया जाना चाहिये बल्कि एक सतत तरीके से विशेषतः कोचों की स्थिति, इंजन, कोचों तथा इंजनों के अंडर गियर, रेल, ट्रेक आदि तथा सुराग (क्ल्यू) को दिखाते हुए तैयार किया जाना चाहिये जिससे जॉच प्राधिकारी को कुछ सूचनायें उपलब्ध हो सकती हैं। उसी प्रकार फोटोग्राफ भी विवेकपूर्ण तरीके से ली जानी चाहिये।

(12) रेल संरक्षा आयुक्त के जाँच के मामले में, उसे, जनता के साक्ष्य लेकर सुपरिटेंडेंट पुलिस एवं जिला मजिस्ट्रेट को समय से सूचित करने चाहिये तथा तदनुसार मुख्य संरक्षा अधिकारी की परामर्श से स्थानीय प्रेस में अधिसूचना जारी करनी चाहिये।

(13) मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा सी.आर.एस के सम्पर्क किये जाने से पहले सी.आर.एस. से टेलीफोन पर संपर्क किये जाने की स्थिति में वह सी.आर.एस. को भी सूचित करेगा। फिर भी मुख्य संरक्षा अधिकारी भी सी.आर.एस. को किसी भी हाल में सूचित करेंगे।

448. (क) वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक / मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक के कर्तव्य–

(1) प्रथम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचना।

(2) सुनिश्चित करेगा कि पेयजल, चाय और नाश्ता तुरन्त सप्लाई किये जाते हैं। उसे उन यात्रियों की संख्या का भी रिकार्ड रखना चाहिये जिन्हें चाय और नाश्ता दिया जाता है।

(3) वह घायल व्यक्तियों के सामान की अभिरक्षा का भार अपने ऊपर लेगा।

(4) वह सुनिश्चित करेगा कि मृत यात्रियों का सामान भी समुचित रूप से दर्ज करके और पावती लेकर रेलवे पुलिस के पास जमा किया जाता है।

(5) वह घायल व मृत व्यक्तियों के निकट संबंधियों को सूचना भेजेगा और नियंत्रण कार्यालय में वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक को इनका विवरण भी प्रस्तुत करेगा।

(6) फंसे हुए यात्रियों की सहायता के लिए पर्याप्त संख्या में टिकट कलक्टरों, पोर्टर्स और वेंडर्स की व्यवस्था करेगा।

(7) घायलों व मृत व्यक्तियों के निकट संबंधियों को अनुग्रह राशि के भुगतान की व्यवस्था करेगा और इस प्रयोजन के लिए उसके पास पर्याप्त नकदी होनी चाहिये। अनुग्रह राशि के भुगतान के नियमों की प्रति भी उपलब्ध होनी चाहिये।

(8) यात्रियों को रिफंड की व्यवस्था करेगा।

(9) यानान्तरण के दौरान कठिनाई में फंसे यात्रियों की सहायतार्थ पर्याप्त संख्या में पोर्टर्स और टिकट कलक्टरों की व्यवस्था करेगा।

(10) दुर्घटना स्थल पर घायलों व मृतों के निपटान से संबंधित पूछताछ का उत्तर देने के लिए पूछताछ कार्यालय खोलने की व्यवस्था करेगा।

(11) क्षतिग्रस्त पार्सलों की सूची बनायेगा और मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक को उसकी सूचना देगा।

(12) फंसे हुए व्यक्तियों के लिए बसों की व्यवस्था करेगा और यात्रियों की संख्या सहित गंतव्यवार व्यवस्था की गयी बसों का रिकार्ड रखेगा।

(13) रेलवे डाक्टरों को टिकट कलक्टरों/पोर्टर्स से सहायता की व्यवस्था करेगा। उसे पुलिस, टी.टी.ई./स्टेशन मास्टर आदि सभी से घायल और मृतकों की संख्या एकत्र करनी चाहिये।

(14) वह घायलों और मृतकों के निकट संबंधियों को निःशुल्क पास जारी करने के लिए नियंत्रण कार्यालय/स्टेशनों को सूचित करेगा।

(15) वह साधारण चोटों के गंभीर चोट में बदल जाने या गंभीर रूप से घायलों की बाद में अस्पताल में मृत्यु हो जाने की स्थिति में समुचित रूप से अनुग्रह राशि में वृद्धि करवाने या अनुग्रह राशि का भुगतान कराने के लिए अस्पताल में दाखिल रोगियों की प्रगति पर सभी से सम्पर्क बनाये रखेगा।

(ख) एक दूसरा अधिकारी डी.सी.एम. या ए.सी.एम. नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध होना चाहिये।

उसके कर्तव्य निम्नलिखित हैं–

(1) दुर्घटना स्थल पर पर्याप्त संख्या में टिकट कलेक्टरों, पोर्टरों, रेलवे सुरक्षा बल को भेजना।

(2) पीने के पानी, चाय और नाश्ते का शीघ्रता से प्रबन्ध करना।

(3) महत्वपूर्ण स्टेशनों पर रिफंड की व्यवस्था करना।

(4) मण्डल रेल प्रबन्धक की पूर्व सहमति प्राप्त करके निम्नलिखित मदों को समाविष्ट करते हुए प्रेस हैंड आउट जारी किये जाने चाहिये–

(i) दुर्घटना का वास्तविक विवरण

(ii) मृतकों की संख्या

(iii) घायलः (क) गंभीर (ख) साधारण। परिस्थितिनुसार उसमें यह भी जोड़ा जाना चाहिये कि चूंकि कुछ लाशों के मलवे में अभी भी दबे होने की संभावना है अतः सहायता कार्य पूरा होने के बाद फाइनल आंकड़े उपलब्ध कराये जायेंगे। दुर्घटना के कारण का उल्लेख नहीं किया जाना चाहिये। अपितु यही कहा जाना चाहिये कि दुर्घटना के कारण की जाँच पड़ताल की जा रही है।

(5) महत्वपूर्ण स्टेशनों पर हताहतों के संबंध में तथा रेल सेवाओं के समय पुनर्निधारण के संबंध में पूछताछ का उत्तर देने के लिए उपयुक्त कर्मचारियों से युक्त पूछताछ कार्यालय खोलना।

(6) यदि आवश्यकता हो तो बसों की व्यवस्था करना।

(7) संबंधित स्टेशनों को सूचित करके आरक्षण की व्यवस्था करना तथा जहाँ इतर रेलवे/अन्य मण्डल शामिल हो वहाँ मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/जी को इसके लिए सूचित करना।

(8) माल पार्सलों की लदाई व उतराई के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना।

449. वरि. मण्डल यांत्रिक इंजीनियरों के कर्तव्य–

(क) वरि. मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/मण्डल यांत्रिक इंजीनियर (पावर)

(1) उसे दुर्घटना स्थल पर जाना चाहिये।

(2) उसे क्रेनों का संचालन तथा क्लीयरेंस कार्य का निरीक्षण करना चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 13 दिनाँक 16–03–18, पृष्ठ सं. 71, 72, 75, 76, 79 तथा 80 को बदलें।

(3) उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिये कि स्पीडोग्राफ, इंजन मरम्मत पुस्तक जब्त करके सील कर दी गयी है।

(4) उसे इंजन से संबंधित अपना ऑब्ज़र्वेशन भी नोट करना चाहिये और निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार माप रिकार्ड करना चाहिये।

(5) उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि इंजन का माप स्थल पर ही ले लिया गया है। यदि सभी प्रकार के माप स्थल पर ही लेना संभव न हो तो शेड में ऐसा किया जाना चाहिये।

(6) उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिये कि इंजन मरम्मत के रखरखाव के सभी रिकार्ड शेड में सील कर दिये गये हैं।

(7) उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि दुर्घटना स्थल से हटाने की मंजूरी से पहले लोको का सम्पूर्ण परीक्षण कर लिया गया है। उसके पश्चात् लोको सर्विस में लेने से पहले शेड में पिट लाइन परीक्षण के लिए भेजा जाना चाहिये।

(ख) वरि. मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/मण्डल यांत्रिक इंजीनियर (कै.व वै.):

(1) उसे दुर्घटना स्थल पर जाना चाहिये।

(2) उसे निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पावर तथा चल स्टाक के अन्य पहलुओं से संबंधित विवरण रिकार्ड करना चाहिये।

(3) निर्धारित प्रोफार्मा/विधि के अनुसार चल स्टाक की माप लेनी चाहिये।

(4) उसे दुर्घटना स्थल से संचलित स्टाकों की फिटनेस की जाँच कर लेनी चाहिये।

(5) उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि जिन सवारी डिब्बों को पुनः पटरी पर चढ़ाया गया है वे दुर्घटना स्थल से जाने के लिए फिट स्थिति में हैं।

(6) दुर्घटना स्थल से अप्रभावित भाग के संचलन की अनुमति देने से पहले सावधानी बरती जानी चाहिये। आगे टर्मिनल पर सर्विस में लेने से पहले ये कोच पिट लाइन परीक्षण के दौरान इंटेंसिव सेफ्टी चेक के लिए भेजे जाने चाहिये। मालभाड़ा स्टॉक के मामले में इसी तरह की सावधानी बरती जाने की आवश्यकता है।

450. वरि. मण्डल इंजीनियर के कर्तव्य –

(1) उसे दुर्घटना स्थल पर जाना चाहिये।

(2) सुनिश्चित करना चाहिये कि निर्धारित प्रोफार्मा और प्रक्रिया के अनुसार मापें ली गयी हैं। टूटे हुए हिस्सों आदि की स्थिति दिखाते हुए दुर्घटना का खाका बिल्कुल ठीक खींचा गया है।

(3) सुनिश्चित करें कि शीघ्र यातायात चालू करने के लिए दुर्घटना स्थल पर पर्याप्त श्रमिक और सामग्री समुचित ढंग से लगाये गये हैं।

(4) विभिन्न सेक्शनों से श्रमिकों, सामग्री और कर्मचारियों को भेजने की योजना बनाने के लिए नियंत्रण कार्यालय में एक दूसरा वरि. मण्डल इंजीनियर या मण्डल इंजीनियर उपलब्ध रहना चाहिये।

(5) उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि सहायक इंजीनियर के निरीक्षण नोट और डायरी, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) के गैंग चार्ट तथा अनुरक्षण रिकार्ड आदि जब्त करके सुरक्षित रख लिये गये हैं।

451. वरि. मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर/मण्डल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर के कर्तव्य–

(1) उसे दुर्घटना स्थल पर जाना चाहिये।

(2) सुनिश्चित करना कि पी.सी.पी./ई.सी.पी. सेट दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध है।

(3) सुनिश्चित करना कि दुर्घटना स्थल और मण्डल प्रधान कार्यालय के बीच सम्पर्क स्थापित करने के लिए इन्क्वायरी बूथ पर टेलीफोन उपलब्ध है तथा दुर्घटना स्थल पर वायरलेस सेट लगाये गये हैं।

(4) ब्लॉक उपकरण, लीवर, स्लाइड तथा क्लैम्प आदि सील करना।

(5) सुनिश्चित करना कि सामान्य कार्य संचलन के लिए सिगनल और इन्टरलॉकिंग पुनः चालू कर दिये गये हैं।

(6) सहायक सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर को निम्न के लिए नियंत्रण कार्यालय में रहना चाहिये–

(क) दूसरे सेक्शनों पर खोले गये पूछताछ कार्यालयों को समुचित सूचना उपलब्ध कराने के लिए।

(ख) यदि आवश्यकता हो तो दुर्घटना स्थल पर सिगनल एवं दूर संचार सामग्री और अतिरिक्त कर्मचारी भेजने के लिए।

(7) (i) दुर्घटना स्थल और मण्डल मुख्यालय तथा यदि आवश्यक हो तो प्रधान कार्यालय जयपुर के मध्य भी वायर लेस सम्पर्क स्थापित करना।

(ii) जहाँ तक सिगनलिंग और इन्टरलॉकिंग का संबंध है यह सुनिश्चित करना कि दुर्घटना पर असर डालने वाले सभी साक्ष्यों का विस्तृत विवरण बना लिया गया है। जब तक तोड़–फोड़ की घटना की आशंका न हो, किसी भी टूटे या अलग हुए हिस्से को सुरक्षित रखना चाहिये तथा पुलिस की छानबीन पूरी होने तक किसी भी वस्तु को नहीं छेड़ा जाना चाहिये।

452. यानांतरण व्यवस्थाओं के प्रभारी अधिकारी के कर्तव्य– वरि. मण्डल वाणिज्य प्रबंधक, दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध अधिकारियों में से किसी एक को यात्रियों तथा उनके सामान के यानांतरण की व्यवस्था के लिए नियुक्त या नामित करेगा। यह अधिकारी निम्न बातों के लिए उत्तरदायी होगा–

(i) व्यक्तिगत रूप से यानान्तरण व्यवस्था के निर्देश देना और उसका निरीक्षण करेगा।

(ii) सुनिश्चित करेगा कि निकटस्थ स्रोतों से पर्याप्त संख्या में लाइसेंसधारी पोर्टर, गैंगमेन आदि एकत्र किये जाते हैं और यात्रियों से किसी भी प्रकार की राशि की माँग नहीं की जाती।

(iii) हैड लैम्पों या हाई पावर लैम्पों, तिरपालों, रस्सियों, पीने के पानी, चाय, दूध, खाना और जलपान आदि पर्याप्त मात्रा में प्राप्त करना।

(iv) यह सुनिश्चित करेगा कि लाउड स्पीकर पर यात्रियों का मार्ग दर्शन किया जाता है कि उन्हें क्या करना अपेक्षित है, कहाँ जाना है और उनकी गाड़ी कब अपने गंतव्य की ओर प्रस्थान करेगी, हताहतों की सूची सहित।

453. मण्डल सुरक्षा अधिकारी के कर्तव्य– पैरा 425 देखें।

454. सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी के कर्तव्य– पैरा 423 देखें।

455. मण्डल चिकित्सा अधिकारी/सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी के कर्तव्य – पैरा 424 देखें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 13 दिनाँक 16–03–18, पृष्ठ सं. 71, 72, 75, 76, 79 तथा 80 को बदलें।

456. मण्डल रेल प्रबन्धक के कर्तव्य– मण्डल रेल प्रबन्धक निम्नलिखित बातों के लिए उत्तरदायी होगा–

(1) सुनिश्चित करना कि प्रत्येक विभाग से सहायता तुरंत और कुशलतापूर्वक दी जाती है।

(2) सुनिश्चित करना कि चौबीसों घंटे नियंत्रण कार्यालय में एक वाहन उपलब्ध रहने के अतिरिक्त ड्राइवरों के विवरण सहित नियंत्रक अधिकारी के साथ मोटर वाहन उपलब्ध रहें। उन स्टेशनों की सूची भी, जहाँ ऐसे वाहन उपलब्ध हों, कंट्रोल कार्यालय में प्रदर्शित की जानी चाहिये। अधिकारी को निर्देश होने चाहिये कि नियंत्रण कार्यालय से सूचना प्राप्त होते ही वह वाहनों और ड्राइवरों की व्यवस्था करे।

(3) दुर्घटनाओं की सूचना मिलने पर उसे तुरन्त यह तय करना चाहिये कि कौन सा अधिकारी सड़क से जायेगा कौन दुर्घटना राहत गाड़ी से और कौन चिकित्सा यान से जायेगा।

(4) उपरोक्त दिशा निर्देशों को ध्यान में रखते हुए वह एक अधिकारी नामित करेगा जो नियंत्रक कार्यालय में ही रहेगा।

(5) गंभीर दुर्घटना के मामले में, जब मैन लाइन अवरुद्ध हो जाती है, तो मण्डल रेल प्रबंधक को समन्वय तथा सहायता कार्य के पर्यवेक्षण के लिए दुर्घटना स्थल पर अवश्य जाना चाहिये। जब वह दुर्घटना स्थल पर जाये तो उसे अपर मण्डल रेल प्रबन्धक को इंचार्ज के रूप में नियंत्रण कार्यालय में तैनात करके जाना चाहिये। उसे यातायात बहाल होने के पश्चात् ही या दोहरी/बहु लाइन खण्ड पर कम से कम एक लाइन के, यातायात के लिए चालू होने पर ही, अपर मण्डल रेल प्रबन्धक को दुर्घटना स्थल पर तैनात करके, मुख्यालय पर वापस आना चाहिये।

(6) तोड़–फोड़ के मामले में घटना स्थल पर पुलिस अधीक्षक की तुरन्त उपस्थिति के लिए वह राज्य के गृह सचिव/मुख्य सचिव को भी सूचित करेगा ताकि कार्य पुनः प्रारंभ होने में न्यूनतम विलम्ब हो।

(7) उसे दुर्घटना स्थल का कार्य भार अपने ऊपर लेकर वरिष्ठतम अधिकारी के रूप में कार्य करना चाहिये। वरिष्ठतम अधिकारी के कर्तव्य पैरा 436 में दिये गये हैं। (यदि वह दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध न हो तो ये कर्तव्य अपर मण्डल रेल प्रबन्धक को पूरे करने होंगे या उसकी भी अनुपस्थिति में विभाग का विचार किये बिना वरिष्ठतम अधिकारी को पूरे करने होंगे)।

(8) उन मामलों में जिन में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा या प्रशासनिक अधिकारियों की कमेटी द्वारा जाँच की जानी हो परन्तु उसमें कुछ मामलों की तहकीकात तुरन्त करना आवश्यक हो, उनमें मण्डल अधिकारियों द्वारा प्रारंभिक जाँच की व्यवस्था करना।

457. उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल व दूर संचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) के कर्तव्य– उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल व दूर संचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) या उनकी अनुपस्थिति में जो भी अधिकारी टेलीफोन पर दुर्घटना की सूचना प्राप्त करे पैरा 317 के अनुसार दुर्घटना का विवरण मुख्य संरक्षा अधिकारी और अन्य संबंधित विभागाध्यक्षों को देगा।

मुख्य संरक्षा अधिकारी की अनुपस्थिति में वह पैरा 460 में बताये गये अनुसार अपनी ड्यूटी पूरी करेगा।

458. प्रधान कार्यालय के कर्तव्य–

(1) आपातकालीन नियंत्रण कक्ष को चाहिये कि वह मुख्य चिकित्सा अधिकारी, मुख्य संरक्षा अधिकारी, मुख्य परिचालन प्रबंधक, मुख्य यांत्रिक इंजीनियर, मुख्य इंजीनियर, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, मुख्य सुरक्षा आयुक्त एवं महानिरीक्षक तथा मुख्य जन सम्पर्क अधिकारी को दुर्घटना का पूर्ण विवरण दें। मुख्य संरक्षा अधिकारी महाप्रबन्धक, रेल संरक्षा आयुक्त तथा रेलवे बोर्ड को समस्त दुर्घटनाओं के पूरे विवरण से

सूचित करेगा। उन दुर्घटना मामलों में जिन में यात्री हताहत (गंभीर या मृत) हुए हों, उसकी अनुपस्थिति में, यह कार्य मुख्य परिचालन प्रबंधक अथवा यदि वह भी उपस्थित न हो तो मुख्य यात्री परिवहन प्रबधक ये कार्य करेगा। अन्य सभी मामलों में, मुख्य संरक्षा अधिकारी की अनुपस्थिति में, उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (संरक्षा)/उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य सिगनल व दूर संचार इंजीनियर (संरक्षा)/उप मुख्य इंजीनियर (संरक्षा) या मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक, इसी क्रम में, रेलवे बोर्ड को दुर्घटना के बारे में सूचित करेंगे।

(2) इमरजेंसी कंट्रोल को घायल और मृत व्यक्तियों की सूची मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (जी) को और उनकी अनुपस्थिति में मुख्य वाणिज्य प्रबंधक को प्रसारित करनी चाहिये, जो उनके संबंधियों को सूचित करने के लिए इसकी सूचना इतर रेलों और अन्य मण्डलों को देंगे। उसे अन्य रेलों के साथ परामर्श करते हुए आरक्षण की भी व्यवस्था करनी चाहिये। उसे निदेशक (वाणिज्य) को भी इसकी सूचना देनी चाहिये।

(3) मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक सवारी गाड़ियों के नियमन, टर्मिनेशन और डाईवर्जन की व्यवस्था करेगा तथा मुख्य जन सम्पर्क अधिकारी, बोर्ड तथा अन्य रेलों को इसकी आवश्यक सूचना भेजेगा।

(4) मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (जी) या मुख्य वाणिज्य प्रबंधक मृत/घायल व्यक्तियों के निकट संबंधियों को दुर्घटना की सूचना भेजेगा और उनके आरक्षण आदि की व्यवस्था करेगा।

(5) किसी ऐसी गंभीर दुर्घटना, जिसमें बड़ी संख्या में लोग हताहत हुए हों, के मामलें में मुख्य चिकित्सा अधिकारी दुर्घटना स्थल पर जायेगा और सुनिश्चित करेगा कि दिन प्रतिदिन रोगियों की स्थिति में प्रगति की सूचना मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजी जाती है और जब तक सिविल अस्पतालों से रोगी डिस्चार्ज नहीं हो जाते तब तक वहाँ रेलवे डाक्टर रोगियों को सिविल अस्पताल में उनकी दैनिक प्रगति की जाँच के लिए उपस्थित होते हैं।

(6) यात्री गाड़ी की गंभीर दुर्घटना हो जाने पर महाप्रबन्धक या एजीएम/एसडीजीएम, सीएमई, सीई, सीएसटीई, सीएससी, सीईई, सीओएम, सीएमडी, सीएसओ तथा सीपीआरओ दुर्घटना स्थल पर पुनः स्थापन कार्य देखने के लिए जायेंगे।

(7) गंभीर दुर्घटना के मामले में जिसमें हताहत या चोट शामिल न हो किन्तु लम्बा व्यवधान हो जिसमे थ्रू कम्यूनिकेशन में थ्रेशोल्ड वैल्यू से अधिक का अनुमान हो तो परिचालन/संरक्षा, इंजीनियरिंग तथा मैकेनिकल विभाग के विभागाध्यक्षों को भी दुर्घटना स्थल पर उपस्थित होना चाहिये। पुनः स्थापन कार्य को देखने के लिए आवश्यकतानुसार वाणिज्य तथा बिजली विभागों के विभागाध्यक्ष भी दुर्घटना स्थल का दौरा करेंगे।

459. **मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी के कर्तव्य**— मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी निम्न बातों के लिए उत्तरदायी होगा—

(i) पैरा 325 के अनुसार प्रेस को संदेश जारी करना।

(ii) सहायता कार्यों से संबंधित प्रगति से प्रेस को अवगत कराये रखना; और

(iii) जब ऐसा करने के लिए कहा जाये तो तीव्रतम साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर फोटोग्राफर भेजना।

460. **मुख्य संरक्षा अधिकारी के कर्तव्य**— मुख्य संरक्षा अधिकारी सुनिश्चित करेगा कि प्रेस, रेलवे बोर्ड, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त तथा रेल संरक्षा आयुक्त को दुर्घटना की सूचना यदि भेजी जानी चाहिये थी, भेज दी गयी है। वह संबंधित मण्डल रेल प्रबंधक को भी यह सूचित करेगा कि जाँच पड़ताल रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जानी है अथवा प्रशासनिक अधिकारियों की समिति द्वारा और वह उनको इन्क्वायरी की तारीख, समय और स्थान से सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि प्रेस अधिसूचना समय से जारी की जाती है।

वह यह सुनिश्चित करेगा कि गंभीर दुर्घटनाओं के वीडियो कैसेट इधर—उधर से क्लिपिंग लेते हुए तैयार नहीं किया जाना चाहिये बल्कि एक सतत तरीके से विशेषतः कोचों की स्थिति, इंजन, कोचों तथा इंजनों के अंडर गियर, रेल, ट्रेक आदि तथा सुराग (क्ल्यू) को दिखाते हुए तैयार किया जाना चाहिये जिससे जॉच प्राधिकारी को कुछ सूचनायें उपलब्ध हो सकती है। उसी प्रकार फोटोग्राफ भी विवेकपूर्ण तरीके से ली जानी चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 13 दिनाँक 16—03—18, पृष्ठ सं. 71, 72, 75, 76, 79 तथा 80 को बदलें।

461. विधि अधिकारी के कर्तव्य –

(क) विधि अधिकारी, महाप्रबन्धक की ओर से, उन सभी सवारी गाड़ियों की दुर्घटनाओं के मामलों में दावा आयुक्त की नियुक्ति करेगा जिन में दस से अधिक यात्रियों की मृत्यु हुई हो या बीस यात्री मृत्यु सहित हताहत हुए हों या किसी यात्री को पूर्ण या आंशिक विकलांगता हो गयी हो।

(ख) जैसे ही विधि अधिकारी उपरोक्त उप पैरा (क) में इंगित किस्म की दुर्घटना की सूचना प्राप्त करता है, तो उसे संबंधित राज्य सरकार के मुख्य सचिव से दावा आयुक्त के पद पर किसी उपयुक्त व्यक्ति की नियुक्ति की सिफारिश करना चाहिये। इस संदर्भ को फैक्स/तार द्वारा किया जाना चाहिये और उसकी एक प्रति निदेशक, स्थापना तथा रेलवे बोर्ड को पृष्ठांकित की जानी चाहिये। यदि सिफारिश रेलवे दुर्घटना (क्षतिपूर्ति) नियम 1950 के नियम 3 की व्यवस्थाओं के अनुरूप है तो उसे रेलवे बोर्ड को फैक्स/टेलीग्राफिक इंटीमेशन भेजनी चाहिये जो दावा आयुक्त की नियुक्ति अधिसूचित करेगा।

(ग) उसके बाद विधि अधिकारी का यह कर्तव्य होगा कि वह संबंधित राज्य सरकार और दावा आयुक्त से सम्पर्क करते हुए यह सुनिश्चित करे कि दावा आयुक्त का कार्यालय तुरन्त बना दिया गया है।

(घ) विधि अधिकारी रेल प्रशासन की ओर से दावा आयुक्त को निम्नलिखित सूचनायें देगा–

(i) दुर्घटना के फलस्वरूप मृत या जख्मी हुए यात्रियों की पूरी सूची, इन यात्रियों के नाम तथा पते सहित।

(ii) घायल यात्रियों की चोटों का विवरण, जिस पर उन यात्रियों की चिकित्सा कर रहे चिकित्सा प्राधिकारी ने हस्ताक्षर किये हों।

(iii) जिन मृतकों की पहचान न हो सकी हो उनकी संख्या, प्रत्येक का संक्षिप्त विवरण देते हुए। इस प्रकार के दावों के निपटान की देखरेख विधि अधिकारी द्वारा किया जाना चाहिये और मासिक प्रगति रेलवे बोर्ड भेजी जानी चाहिये।

462. बिजली अधिकारियों के कर्तव्य –

(क) वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर/मण्डल बिजली इंजीनियर/सहायक बिजली इंजीनियर–

(1) यदि आवश्यकता हो तो दुर्घटना स्थल पर बिजली व्यवस्था सुनिश्चित करें।

(2) सवारी डिब्बों में आग लगने के मामलों में उसे तुरन्त पूरे विवरण सहित यात्रियों के साक्ष्य एकत्र/रिकार्ड करने की व्यवस्था करनी चाहिये। यदि कुछ यात्री बाद में बयान देना चाहें तो उनके नाम और पते भी रिकार्ड कर लेने चाहिये।

(ख) वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर (टीआरडी)/मण्डल बिजली इंजीनियर (टीआरडी)/सहायक बिजली इंजीनियर (टीआरडी)– वरिष्ठतम दुर्घटना स्थल को जायेगा।

(1) ऐसी दुर्घटना के मामलों में जिन में शिरोपरि उपस्कर या स्विचिंग स्टेशन शामिल हो तो उसे पर्याप्त संख्या में ब्रेक डाउन कर्मचारियों, टावर वैगन की व्यवस्था करनी चाहिये और तीव्रतम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचना चाहिये।

(2) अन्य अधिकारी (किसी अधिकारी की अनुपस्थिति में वरि. पर्यवेक्षक) को नियंत्रण कार्यालय में उपलब्ध रहना चाहिये।

(3) उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि शिरोपरि उपस्कर डेड कर दिया गया है और शिरोपरि उपस्कर को भूमि क्रेन परिचालन के लिए घुमा दिया गया है।

(4) उसे तुरन्त शिरोपरि उपस्कर पुनः चालू करने की व्यवस्था और उस का पर्यवेक्षण करना चाहिये।

(5) जहाँ तक बिजली कर्षण और उसके उपस्करों का संबंध है, दुर्घटना से संबंधित सभी सूचना रिकार्ड करना।

(ग) वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टाक)/वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर (ईएमयू)/मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टाक)/मण्डल बिजली इंजीनियर (ईएमयू)/सहायक बिजली इंजीनियर (चल स्टाक)/सहायक बिजली इंजीनियर (ईएमयू)– वरिष्ठतम स्थल पर जाये।

(1) ईएमयू अथवा विद्युत इंजन दुर्घटना ग्रस्त होने की स्थिति में, यदि आवश्यकता हो तो, सहायता गाड़ी की माँग करेगा, पर्याप्त संख्या में ब्रेक डाउन से संबंधित कर्मचारियों की व्यवस्था करेगा और उसके बाद तीव्रतम उपलब्ध साधन द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुँचेगा।

(2) वह दुर्घटना स्थल पर जायेगा और अन्य अधिकारी (यदि कोई अन्य अधिकारी उपस्थित न हो तो वरि. पर्यवेक्षी कर्मचारी) नियंत्रण कार्यालय में उपस्थित रहेगा।

(3) उसे इंजन/ई.एम.यू के संबंध में अपनी टिप्पणी दर्ज करनी चाहिये तथा निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार माप रिकार्ड करना चाहिये।

(4) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिये कि इंजन की माप स्थल पर ही ली गयी है। यदि सभी प्रकार के माप स्थल पर लेना संभव न हो तो ये माप शैड में ली जा सकती है।

(5) उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिये कि इंजन/ई.एम.यू मरम्मत के अनुरक्षण के लिए रिकार्ड शैड में सील कर दिये गये हैं।

(6) जब कभी विद्युत इंजन दुर्घटनाग्रस्त हो तो बिजली चल स्टाक की लाइन क्लीयर करने के लिए तथा क्लीयर करने के कार्य के पर्यवेक्षण के लिए तत्काल और पर्याप्त व्यवस्था की जाये।

(7) दुर्घटना स्थल से अप्रभावित भाग के संचलन की अनुमति देने से पहले विशेष सावधानी बरती जानी चाहिये। आगे टर्मिनल स्टेशन पर, सर्विस में लेने से पहले, ये कोच पिट लाइन परीक्षण के दौरान गहन सेफ्टी चैक के लिए भेजे जाने चाहिये।

(8) दुर्घटना स्थल से हटाने की मंजूरी से पहले लोको की सम्पूर्ण परीक्षण किया जाना चाहिये। उसके पश्चात्, लोको सर्विस में लेने से पहले शेड में पिट लाइन परीक्षण के लिए भेजा जाना चाहिये।

(घ) वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर (आर.एस.ओ)/मण्डल बिजली इंजीनियर (आर.एस.ओ)/सहायक बिजली इंजीनियर (आर.एस.ओ) – वरिष्ठतम स्थल पर जाये।

(1) विद्युत इंजन अथवा ईएमयू के दुर्घटनाग्रस्त होने के मामले में उसे स्थल पर जाना चाहिये और अन्य अधिकारी (यदि कोई अन्य अधिकारी उपस्थित न हो तो वरि. पर्यवेक्षक) को नियंत्रण कार्यालय में उपस्थित रहना चाहिये।

(2) वह यातायात पुनः चालू करने के कार्य का पर्यवेक्षण करेगा।

(3) वह यह सुनिश्चित करेगा कि स्पीडोग्राफ, इंजन/ई.एम.यू. लॉग बुक जब्त और सील करके सुरक्षित अभिरक्षा में रख दिये गये हैं।

(4) उसे विद्युत इंजन/ई.एम.यू के संबंध में अपनी टिप्पणी दर्ज करनी चाहिये तथा निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार माप रिकार्ड करना चाहिये।

(5) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिये कि इंजन/ई.एम.यू की माप स्थल पर ली गयीं हैं। यदि सभी प्रकार की माप स्थल पर लेना संभव न हो तो शैड में लिये जायें।

(6) जब कभी विद्युत इंजन दुर्घटनाग्रस्त हो तो बिजली चल स्टाक की लाइन क्लीयर करने के कार्य की शीघ्र और पर्याप्त व्यवस्था करें तथा क्लीयर करने के कार्य का पर्यवेक्षण करें।

463. वरि. मण्डल कार्मिक अधिकारी/मण्डल कार्मिक अधिकारी के कर्तव्य–

(1) अस्पताल में घायल व्यक्तियों की देखभाल के लिए चौबीसों घंटे की शिफ्ट ड्यूटी में कल्याण निरीक्षक नियुक्त किये जाये।

(2) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिये कि घायल व्यक्तियों के संबंधियों और अनुरक्षकों को अस्पताल में उनसे मिलने के लिए और फिर उन्हें घर वापस ले जाने के लिए पास जारी किये गये हैं।

(3) सहा. म. चि. अधि. को मृत और घायल व्यक्तियों के नाम और पते लिखने तथा उन्हें अस्पताल भेजने में सहायता देने के लिए, वह कल्याण निरीक्षक प्रतिनियुक्त करेगा। उन अस्पतालों में भी कल्याण निरीक्षक प्रतिनियुक्त किये जाये जहाँ शवों या घायलों को स्थानांतरित किया गया है। ऐसी सूचना वरि.मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक को तीव्रतम संभव साधन द्वारा भेजी जाये।

464. ज्वाइंट नोटः– यह, दुर्घटना स्थल पर उपस्थित वरि. अधीनस्थ द्वारा एकत्रित तथा आँखों देखी एक संक्षिप्त सूचना है। जो दुर्घटना स्थल पर उपस्थित होते हैं उन्हें निम्नलिखित बातों पर खुली आँखों से विशेष ध्यान देना चाहिये, जो ज्वाइंट नोट की ड्राफ्टिंग करने तथा जिम्मेदारी का सूक्ष्म निरूपण करने में सहायक हो सकती हैं–

(i) विपथन का बिन्दु कि.मी. के साथ (पटरी से उतरने तथा पटरी पर चढ़ने का बिन्दु)।

(ii) स्लीपरों तथा रेल हैड पर निशान, इत्यादि।

(iii) स्लीपरों, पटरी, ट्रेक फिटिंग्स, बालास्ट, तट आदि की भौतिक दशा।

(iv) दुर्घटना में शामिल इंजन की भौतिक दशा।

(v) दुर्घटना में शामिल चल स्टॉक की भौतिक दशा।

(vi) अन्य स्पष्ट संकेत देने वाले निशान या साक्ष्य जैसे कि गाड़ी की गति, घसीटना इत्यादि जो प्रकाश में आ सकते हैं या अलग हुए भाग/फिटिंग्स या चल स्टॉक, इंजन, ट्रैक आदि जो प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से दुर्घटना के कारण पर असर डालते हों या जो दुर्घटना के कारण का पता लगाने में सहायक सिद्ध हो सकते हैं।

(vii) गेज, सुपर एलिवेशन, क्रॉस लैवल, रेल हैड वियर इत्यादि से संबंधित ट्रैक की रीडिंग।

(viii) चल स्टॉक की रीडिंग।

(ix) दुर्घटना में शामिल गाड़ी के ब्रेक पावर का परीक्षण।

(x) कर्मीदल, गार्ड तथा अन्य संबंधित स्टाफ के बयान।

(xi) सुसंगत रिकार्ड का जब्तीकरण, सिगनलों की स्थिति, ट्रेक सर्किट, दुर्घटना स्थल पर क्रेंक प्वाइंट्स, पैनल पर इंडिकेशन।

(xii) पैनल पर प्रदर्शित विभिन्न काउंटरो की, तथा जैसा कि स्टेशन जरनल और काउंटर रीडिंग रजिस्टर में रिकार्ड किया गया है, की रीडिंग।

(xiii) गाड़ी के लोको पायलट/सहायक तथा गार्ड के नाम।

(xiv) गाड़ी का मार्शलिंग आर्डर, इंजन नम्बर, इसका लोड, ब्रेक पावर इत्यादि।

(xv) क्या गाड़ी को रूकने के लिए या रन थ्रू बुक किया गया था।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 13 दिनाँक 16–03–18, पृष्ठ सं. 71, 72, 75, 76, 79 तथा 80 को बदलें।

(xvi) रेलवे की विभिन्न परिसम्पत्तियों की क्षति की अनुमानित लागत।

(xvii) क्या कोई हताहत/घायल संदेहास्पद है या प्रकाश में आया है।

उपरोक्त अवलोकन एवं संबंधित स्टाफ के बयानों के आधार पर यातायात, कैरिज व वैगन, इंजीनियरिंग, सिगनल व दूरसंचार एवं लोको के वरि. अधीनस्थ एक ज्वाइंट नोट तैयार करेंगे जिसमें गाड़ी के संचलन की दशा, स्टाफ/विभाग की जिम्मेदारी का सूक्ष्म निरूपण, जो कि दुर्घटना का कारण हो, के बारे में वर्णन किया जायेगा। ज्वाइंट नोट विभागीय पक्षपात को अलग रखते हुए तैयार किया जायेगा ताकि दुर्घटना का सही कारण स्थापित हो सके और उन कारणों में कमी लाने के लिए सही सुधारात्मक उपाय किये जा सकें और रेलवे मशीनरी के संचलन में पाये जाने वाली निहित कमी को शोधित किया जा सके। पर्यवेक्षकों को साक्ष्य पूरी तरह से रिकार्ड करना चाहिये और मेटेरियल को संरक्षित करना चाहिये। सबूतों को एकत्रित करते समय विश्लेषण अपेक्षित नहीं माना जाता है क्योंकि इससे उस समय अप्रासंगिक सबूत छूट सकते हैं जो बाद में विश्लेषण तथा सही निष्कर्ष तक पहुॅंचने के लिए आवश्यक हो सकते हैं। ज्वाइंट नोट में निष्कर्ष सर्वसम्मत होना चाहिये तथा असम्मत (डिस्सेंट) नोट के लिए कोई कारण नहीं होना चाहिये।

ज्वाइंट नोट, सभी विवरणों सहित दुर्घटना स्थल रेखाचित्र के साथ, संयुक्त रूप से संबंधित वरि. अधीनस्थों के द्वारा हस्ताक्षरित होना चाहिये।

वरि. सै. इंजी. (कैववै)	वरि. सै .इंजी. (सिगनल)	वरि. सै .इंजी. (रेलपथ)	परिवहन निरीक्षक	लोको निरीक्षक

****

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 13 दिनाँक 16–03–18, पृष्ठ सं. 71, 72, 75, 76, 79 तथा 80 को बदलें।

अध्याय – 5
दुर्घटना जाँचें

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनाँक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

501. **जाँच का उद्देश्य–** किसी जाँच का उद्देश्य दुर्घटना के कारण या कारणों का पता लगाना होता है ताकि–

(i) जो लोग नियमों की उपेक्षा या उन्हें भंग करने के लिए उत्तरदायी हो, उन्हें दंड दिया जा सके, तथा

(ii) यदि कार्य पद्धति में कोई बुनियादी दोष है तो उसके सुधार के लिए आवश्यक कार्यवाही की जा सके।

502. **जाँच कब आवश्यक है–**

(क) गाड़ी की प्रत्येक दुर्घटना जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो अथवा किसी यात्री या यात्रियों या गाड़ी में तैनात रेल कर्मचारी/कर्मचारियों को गंभीर चोट आई हों या रेल सम्पत्ति को रुपये 2 करोड़ से अधिक की गंभीर क्षति पहुँची हो तथा अन्य कोई भी दुर्घटना जिसमें मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त जाँच करवाने की जरूरत समझें, उसे ऐसी गंभीर प्रकार की दुर्घटना समझा जायेगा जिसमें जाँच करवाने की जरूरत है।

जहाँ मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त किसी दुर्घटना की जाँच करवाना जरूरी समझता हो, वहाँ वह या तो स्वयं जाँच कर सकता है अथवा रेल संरक्षा आयुक्त को ऐसा करने के आदेश दे सकता है।

रेल दुर्घटना नियम 1998 में कानूनी जाँच पड़ताल परिशिष्ट 'ओ' के रूप में संलग्न है।

(ख) जाँच निम्नलिखित मामलों में भी आयोजित की जायेगीः

(i) यदि कार्य पद्धति में दोष की आशंका हो,

(ii) यदि रेल संरक्षा आयुक्त जाँच करने का निर्णय लेता है या जाँच कराने की जरूरत समझता है।

(iii) यदि प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी इसके आदेश देता है, और

(iv) यदि किसी विशेष कारण से मंडल रेल प्रबन्धक जाँच कराना आवश्यक या वांछनीय समझता है।

(ग) जाँच को समाप्त किया जा सकता है बशर्तेः–

(i) दुर्घटना के कारण के विषय में कोई उचित शंका न हो।

(ii) यदि रेल प्रशासन का कोई विभाग दुर्घटना की जिम्मेदारी स्वीकार कर लेता है।

(घ) यात्रियों और अनाधिकृत प्रवेश करने वालों या रेल कर्मचारियों की सभी घातक या गंभीर दुर्घटनाओं में औपचारिक जाँच करने की आवश्यकता नहीं है, बशर्ते कि ऐसा करने के लिए कोई विशेष कारण न हो। तथापि ऐसी दुर्घटनाओं की छानबीन किसी जिम्मेदार रेल अधिकारी द्वारा सावधानी से की जानी चाहिये और पुलिस तथा डाक्टरी रिपोर्ट प्राप्त की जानी चाहिये।

503. **(क) वर्गीकरण – जाँचे निम्नलिखित चार वर्गों में बांटी गयी है–**

(i) रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गयी जाँच

(ii) अधिकारियों की संयुक्त जाँच

(iii) वरि. अधीनस्थ की संयुक्त जाँच

(iv) विभागीय जाँच

(ख) जाँच का स्तर :–

(i) सभी गंभीर दुर्घटनाओं की जाँच रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जायेगी।

(ii) यदि रेल संरक्षा आयुक्त अथवा मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, उनको रेलवे अधिनियम की

धारा 113 में अधिसूचित, कोचिंग ट्रेन से जुड़े श्रेणी ए–1(i)(ii), बी–1(i)(ii), डी–1(i)(ii) के अन्तर्गत आने वाली गंभीर दुर्घटनाओं तथा श्रेणी ए–2(i)(ii), बी–2(i)(ii), डी–2(i)(ii) के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के मामलों की जाँच करने की स्थिति में नही हो, तो जाँच एस.ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी और रेलवे के प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी ऐसी समिति के संयोजक/अध्यक्ष होंगे। समिति की दुर्घटना जांच रिपोर्ट क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबन्धक द्वारा स्वीकार की जाएगी।

(iii) श्रेणी ए–1(iii), ए–2(iii), ए–3, ए–4, बी–1(iii), डी–1(iii) के अन्तर्गत आने वाली की टक्करों के सभी मामलों की जाँच, यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा नहीं की जा रही हो तो इसकी जाँच एस.ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी और महाप्रबन्धक उसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी होंगे।

(iv) अन्य सभी परिणामी ट्रेन दुर्घटनाएं जो श्रेणी बी–2(iii), बी–3, बी–4, सी–1 से सी–4 डी–2(iii), डी–3, डी–4, ई–1 के अन्तर्गत आती हैं, की जांच महाप्रबन्धक द्वारा नामित संरक्षा विभाग के उप मुख्य संरक्षा अधिकारियों द्वारा की जायेगी। जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी महाप्रबन्धक होंगे।

(v) अन्य सभी दुर्घटनाएं जो श्रेणी बी–5, बी–6, सी–5 से सी–8, डी–5, ई–2 के अन्तर्गत आती हैं, की जाँच संबंधित मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा तय की गई सीनियर स्केल या जूनियर स्केल अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे।

(vi) सभी यार्ड दुर्घटनाएं जो श्रेणी ए–5, बी–7, सी–9, डी–6 के अन्तर्गत आती हैं, की जाँच वरि. पर्यवेक्षकों की समिति द्वारा की जायेगी, जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी होंगे।

(vii) सांकेतिक दुर्घटनाओं के सभी मामलों की जांच वरि. या कनि. वेतनमान के अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे, सिवाय सिगनल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) के सभी मामलों की जांच मण्डल स्तर के जे.ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसमें एक सदस्य के रूप में सीनियर डीएसओ/डीएसओ होंगे तथा जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे।

(viii) दुर्घटना की गंभीरता को देखते हुए महाप्रबन्धक या मण्डल रेल प्रबन्धक उपर्युक्त स्तरों की अपेक्षा उच्चतर स्तर के अधिकारियों की समिति से जाँच करा सकते है।

(ix) उन दुर्घटनाओं में जहाँ जाँच समिति द्वारा इतर रेलवे के कर्मचारियों को दुर्घटना के लिए जवाबदार मानती हैं, वहॉ जाँच रिपोर्ट पीसीएसओ के माध्यम से सीधी उस रेलवे के प्रधान प्रमुख को भेजी जाये जहॉ दुर्घटना हुई है। जिसके बाद ऐसी जांच रिपोर्ट एजीएम (डीआरएम के बजाय) द्वारा स्वीकार की जाएगी। इस तरह की जांच रिपोर्ट से उत्पन्न होने वाले इतर रेलवे डी एण्ड ए आर मामलों को अंतिम रूप देने के लिए रेलवे के संबंधित विभाग के प्रधान प्रमुख द्वारा फालो अप किया जाएगा, जहॉ दुर्घटना घटित हुई थी। यदि महाप्रबन्धक के स्तर पर प्रतिवादी रेलवे से उपयुक्त प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं होती है, तो मामला रेलवे बोर्ड को भेजा जाना चाहिए। यदि इतर रेलवे कर्मचारियों को केवल ''दोष योग्य'' (blameworthy) माना जाता है, तो डीआरएम द्वारा दुर्घटना जांच मामले को स्वीकार किया जा सकता है।

(x) उपकरण खराबियों के सभी मामले संबंधित विभाग के वरि. पर्यवेक्षकों/ पर्यवेक्षकों द्वारा जाँच किये जायेंगे।

(xi) सभी जाँचों के आदेश संबंधित मण्डल रेल प्रबंधक देंगे सिवाय उक्त मद (ii), (iii) एवं (iv) के अनुसार टक्कर की दुर्घटनायें जिनकी जाँच के आदेश महाप्रबंधक जारी करेंगे।

नोटः जांच अधिकारी (जांच समिति के संयोजक/अध्यक्ष) द्वारा किसी विशेष दुर्घटना की जांच के दौरान आवश्यक क्षेत्र में डोमेन ज्ञान/विशेषज्ञता रखने वाले किसी भी अधिकारी को जांच समिति में शामिल किया जा सकता है। अधिकारी को सहयोजित करने के लिए, जांच अधिकारी अपने प्रस्ताव में कारणों का हवाला देते हुए इसके लिए महाप्रबन्धक से मंजूरी

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनाँक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

मांगेगा। इस प्रावधान का उपयोग आग से संबंधित ट्रेन दुर्घटना के मामले में भी किया जा सकता है। (संदर्भः रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2009/सेफ्टी(एएण्डआर)/14/1 दिनांक 07.08.2009)

504. जाँचों के लिए समय अनुसूची– जाँचे आयोजित करते समय और जाँच कार्यवाही के निपटान के लिए निम्नलिखित समय अनुसूची का पालन किया जाना चाहिये।

(क) महाप्रबन्धक द्वारा आदेश की गयी प्रशासनिक अधिकारी स्तर I व II की जाँच–

डी	दुर्घटना की तारीख
डी + 3	जाँच प्रारंभ करना
डी + 30	महाप्रबन्धक को रिपोर्ट प्रस्तुत करना
डी + 47	रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट प्रस्तुत करना।

नोट – परिणामी ट्रेन दुर्घटनाओं की दुर्घटना जॉच पर विचार–विमर्श के दौरान, दुर्घटनाओं के मूल कारणों का पता लगाने के लिए विस्तृत अध्ययन और जॉच भी की जानी चाहिए। इन विस्तृत अध्ययनों और जॉचों को रिपोर्ट के भाग – 'बी' में शामिल किया जाना चाहिए जिसका शीर्षक 'विस्तृत दुर्घटना अध्ययन और विश्लेषण रिपोर्ट' होगा। यह रिपोर्ट, प्रणाली/मानवीय विफलता के मूल कारण को निर्धारित करने और तकनीकी/प्रक्रियात्मक उपायों की सिफारिशों पर ध्यान केंद्रित करेगी जिसके द्वारा इन प्रणाली/मानवीय विफलताओं को रोका जा सकता है। इस समेकित रिपोर्ट को डी+30 दिनों में अंतिम रूप दिया जाना चाहिए और सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

(संदर्भः रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2019/सेफ्टी(एएण्डआर)/26/6 दिनांक 31.12.2019)

(ख) मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा आदेश की गयी जाँचें–

डी	दुर्घटना की तारीख
डी + 3	जाँच प्रारंभ करना
डी + 7	जाँच का समापन तथा मंडल रेल प्रबन्धक को रिपोर्ट प्रस्तुत करना
डी + 10	मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा महाप्रबन्धक को रिपोर्ट प्रस्तुत करना।

505. रेल संरक्षा आयुक्त की जाँच–

(क) रेल संरक्षा आयुक्त स्वयं किसी भी दुर्घटना की जाँच कर सकते हैं। ऐसी स्थिति में वह महाप्रबन्धक को अपनी इच्छा की सूचना देंगे और जाँच की तिथि, समय और स्थान बतायेंगे।

(ख) सामान्यतया रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा यात्रियों का वहन करने वाली गाड़ी की ऐसी प्रत्येक दुर्घटना की जाँच की जायेगी जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो या गाड़ी में किसी व्यक्ति या व्यक्तियों को गंभीर चोट आई हो या रेल सम्पत्ति को गंभीर क्षति पहुँची हो। यदि रेल संरक्षा आयुक्त अन्यथा निर्णय लेता है तो पैरा 507(क) में बताये अनुसार महाप्रबन्धक द्वारा जाँच का आदेश दिया जायेगा। ऐसी दुर्घटनाओं में जाँच प्रारंभ करने से पहले जाँच समिति का अध्यक्ष एक प्रेस नोट जारी करेगा जिसमें, वह जनता को जाँच में गवाही देने अथवा अपने कार्यालय के पते पर दुर्घटना से संबंधित सूचना भेजने के लिए आमंत्रित करेगा और जाँच के लिए निर्धारित तिथि, समय और स्थान की सूचना भी प्रेस द्वारा देगा।

(ग) रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता करने वाले अधिकारी– जब रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा कोई जाँच आयोजित की जानी हो तो महाप्रबन्धक एक जूनियर प्रशासनिक रेंक का अधिकारी या उससे ऊपर के अधिकारी को रेल संरक्षा आयुक्त की जाँच में उपस्थित रहने के लिए नामित करेगा। वह मंडल रेल प्रबन्धक को भी निर्देश देंगे कि वह मण्डल के संबंधित अधिकारियों को जाँच में उपस्थित रहने की व्यवस्था करें तथा गवाहों को प्रस्तुत करने के साथ–साथ सभी आवश्यक सहायता देने के लिए तैयार रहें।

मंडल रेल प्रबन्धक को भी रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित गाड़ी दुर्घटनाओं की जाँचों में व्यक्तिगत रूप से उपस्थित रहना चाहिये बशर्ते अपरिहार्य कारणों से ऐसा करना उसके नियंत्रण के बाहर हो ताकि जाँच को शीघ्रता से समाप्त करने के उद्देश्य से साक्ष्य प्राप्त करने में जाँच अधिकारी की सहायता की जा सके, और लोकल मजिस्ट्रेसी तथा पुलिस के साथ सम्पर्क बनाया जा सके।

506. न्यायिक जाँच या रेल संरक्षा आयुक्त अथवा मजिस्ट्रेट द्वारा आयोजित जाँच के स्थान पर कर्मचारियों की उपस्थिति का प्रबंध करना– 'रेल दुर्घटना नियम 1998 की वैधानिक जाँच पड़ताल' में न्यायिक जाँच के अंतर्गत कोई जाँच अथवा कोई न्यायिक जाँच चल रही हो तो महाप्रबन्धक जहाँ तक आवश्यक हो, जाँच स्थल पर उन सभी रेल कर्मियों की उपस्थिति की व्यवस्था करेगा जिनकी गवाही की इस प्रकार की जाँच में आवश्यकता पड़ सकती है। यदि जाँच, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जानी है तो

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 20 दिनाँक 30–08–22, पृष्ठ 83, 84, 155 से 162 को बदलें।

महाप्रबन्धक उस तारीख, समय और स्थान की सूचना जारी करेगा जिस पर जाँच की जानी है तथा उसे रेल दुर्घटना नियम 1998 में सांविधिक जाँच के नियम 14 के उपनियम (i) की धारा (क) और (ग) में उल्लिखित अधिकारियों को भेजेगा। वह जाँच में संबंधित मण्डल अधिकारियों की उपस्थिति का भी प्रबंध करेगा।

507. अधिकारियों की संयुक्त जाँच–

(क) (i) यदि रेल संरक्षा आयुक्त अथवा मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, उनको रेलवे अधिनियम की धारा 113 में अधिसूचित, कोचिंग ट्रेन से जुड़े श्रेणी ए–1(i)(ii), बी–1(i)(ii), डी–1(i)(ii) के अन्तर्गत आने वाली गंभीर दुर्घटनाओं तथा श्रेणी ए–2(i)(ii), बी–2(i)(ii), डी–2(i)(ii) के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटनाओं के मामलों की जाँच करने की स्थिति में नही हो, तो जाँच एस.ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी और रेलवे के प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी ऐसी समिति के संयोजक/अध्यक्ष होंगे। समिति की दुर्घटना जांच रिपोर्ट क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबन्धक द्वारा स्वीकार की जाएगी।

(ii) श्रेणी ए–1(iii), ए–2(iii), ए–3, ए–4, बी–1(iii), डी–1(iii) के अन्तर्गत आने वाली की टक्करों के सभी मामलों की जाँच, यदि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा नहीं की जा रही हो तो इसकी जाँच एस.ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी और महाप्रबन्धक उसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी होंगे।

(iii) अन्य सभी परिणामी ट्रेन दुर्घटनाएं जो श्रेणी बी–2(iii), बी–3, बी–4, सी–1 से सी–4 डी–2(iii), डी–3, डी–4, ई–1 के अन्तर्गत आती हैं, की जांच महाप्रबन्धक द्वारा नामित संरक्षा विभाग के उप मुख्य संरक्षा अधिकारियों द्वारा की जायेगी। जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी महाप्रबन्धक होंगे।

(ख) (i) अन्य सभी दुर्घटनाएं जो श्रेणी बी–5, बी–6, सी–5 से सी–8, डी–5 तथा ई–2 के अन्तर्गत आती हैं, की जाँच संबंधित मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा तय की गई, सीनियर स्केल या जूनियर स्केल अधिकारियों की एक समिति द्वारा की जाएगी, और जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे।

(ii) सांकेतिक दुर्घटनाओं के सभी मामलों की जांच वरि. या कनि. वेतनमान के अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे, सिवाय सिगनल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) के सभी मामलों की जांच मण्डल स्तर के जे.ए. ग्रेड अधिकारियों की समिति द्वारा की जाएगी, जिसमें एक सदस्य के रूप में सीनियर डीएसओ/डीएसओ होंगे तथा जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी मण्डल रेल प्रबन्धक होंगे।

(ग) सभी यार्ड दुर्घटनाएं जो श्रेणी ए–5, बी–7, सी–9 तथा डी–6 के अन्तर्गत आती हैं, की जाँच वरि. पर्यवेक्षकों की समिति द्वारा की जायेगी, जिसके स्वीकारकर्ता प्राधिकारी वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी/मण्डल संरक्षा अधिकारी होंगे।

नोट (i) दुर्घटना की गंभीरता को देखते हुए महाप्रबन्धक या मण्डल रेल प्रबन्धक उपर्युक्त स्तरों की अपेक्षा उच्चतर स्तर के अधिकारियों की समिति से जाँच करा सकते है।

(ii) समिति में सामान्यतः परिचालन, यांत्रिक और सिविल इंजीनियरिंग विभाग शामिल होंगे। यदि कोई अन्य विभाग भी संबद्ध है तो उसका प्रतिनिधित्व एक अधिकारी करेगा।

(iii) यदि किसी मण्डल के विशेष विभाग में समान पद का अधिकारी उपलब्ध न हो तो उसका प्रतिनिधित्व उससे उच्च स्तर के अधिकारी द्वारा किया जायेगा। जहाँ अपरिहार्य हो इस कार्य के लिए अगले निम्न ग्रेड का अधिकारी नामित किया जा सकता है।

(घ) (i) गाड़ियों/रेल परिसर में आग लगने की घटनाओं की जाँच– जहाँ आग लगने की दुर्घटना में किसी वरि. वेतनमान अधिकारी द्वारा जाँच के आदेश दिये जाते हैं, वहाँ सहायक सुरक्षा अधिकारी (आग) प्रधान कार्यालय को जाँच समिति के एक अतिरिक्त सदस्य के रूप में निश्चित रूप से संबद्ध किया जाना चाहिये। आग लगने के अन्य सभी मामलों की जाँचों में मण्डल के अग्नि निरीक्षक को जाँच समिति में सदस्य के रूप में आवश्यक रूप से संबद्ध किया जाये। यदि आग की घटना बहुत अधिक गंभीर हो अथवा अस्वाभाविक हो अथवा जटिल प्रकार की हो तो मुख्य सुरक्षा आयुक्त से अनुरोध किया जाये की वह, गृह मंत्रालय, भारत सरकार के अग्नि सलाहकार की जॉच समिति का साहचर्य प्राप्त करे। यदि आग बिजलीकृत भवनों में या बिजलीकृत सवारी डिब्बों में लगी हो तो मण्डल बिजली इंजीनियर या उसके प्रतिनिधि को जाँच समिति में अवश्य शामिल किया जाना चाहिये।

(ii) आग लगने की सभी घटनाओं की जाँच रिपोर्टों की दो प्रतियाँ मुख्य सुरक्षा आयुक्त को सूचना एवं आवश्यक कार्यवाही के लिए जरूर भेजी जानी चाहिये।

508. वरि. अधीनस्थों द्वारा संयुक्त जाँच– मंडल रेल प्रबन्धक अन्य सभी मामलों में अधीनस्थों द्वारा संयुक्त जाँच के आदेश देगा जिनमें वह संयुक्त जाँच आवश्यक समझता है, अर्थात् उन मामलों को छोड़कर जिनका पैरा 502 (ग) में उल्लेख है। इस कमेटी में सामान्यतया परिचालन, इंजीनियरिंग और यांत्रिक (सवारी और मालडिब्बा या लोको या दोनों) के निरीक्षक होंगे। यदि कोई दूसरा विभाग भी इसमें शामिल है तो उसका प्रतिनिधित्व उस विभाग का निरीक्षक करेगा।

509. विभागीय जाँच– जब कोई विशेष विभाग किसी दुर्घटना के लिए स्पष्ट रूप से उत्तरदायी हो, तो मंडल रेल प्रबन्धक जाँच करवाने के लिए उसी विभाग के एक अधिकारी या वरि. अधीनस्थ की व्यवस्था करेगा। उस प्रकार की जाँच का उद्देश्य दोष या उसमें निहित अनियमितताओं का पता लगाना तथा उसके लिए जिम्मेदारी निर्धारित करना होगा।

510. उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा संचालित स्टेशनों पर हुई दुर्घटनाओं की जाँच– उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा संचालित स्टेशनों पर हुई अन्य रेलों की गाड़ियों की दुर्घटनाओं अथवा लाइनों के उन हिस्सों पर जिन पर अन्य रेलों को चालन अधिकार रहते हैं, उन पर हुई दुर्घटनाओं में उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा जाँच की जायेगी। तथापि दूसरी संबंधित रेलवे के एक प्रतिनिधि को जाँच समिति में भाग लेने के लिए अवश्य आमंत्रित किया जायेगा। यदि वह समिति का वरिष्ठतम सदस्य हुआ तो वह अध्यक्ष के रूप में कार्य करेगा।

511. जाँच का समय और स्थान निर्धारित करना–

(क) दुर्घटना की जाँच यथासंभव शीघ्र और प्रत्येक दशा में दुर्घटना होने के तीन दिन के भीतर अवश्य शुरू कर दी जानी चाहिये।

(ख) जाँचे उस स्थान पर आयोजित की जानी चाहिये जहाँ दुर्घटना हुई हो या उसके निकटतम स्टेशन पर। यह जाँच किसी दूसरे स्थान पर उसी दशा में की जा सकती है, जब जाँच समिति, इस बारे में, एकमत हों कि किसी अन्य स्थान पर जाँच करना मामले की परिस्थितियों तथा गवाहों की सुविधा के अधिक अनुकूल होगा।

512. जाँच समिति का अध्यक्ष– सभी मामलों में वरिष्ठतम अधिकारी/कर्मचारी जाँच समिति का अध्यक्ष होगा।

513. सरकारी अधिकारियों को सूचित करना–

(क) जब कभी अधिकारियों द्वारा संयुक्त जाँच की जाती हो, तो मंडल रेल प्रबन्धक निम्नलिखित कर्मचारियों को जाँच प्रारंभ होने का समय, तारीख तथा स्थान की सूचना देगा।

(i) रेल संरक्षा आयुक्त, चर्चगेट

(ii) जिस जिले में दुर्घटना हुई हो उसका जिला मैजिस्ट्रेट अथवा अन्य अधिकारी जिसे स्थानीय सरकार की ओर से इस कार्य के लिए नियुक्त किया गया हो।

(iii) अधीक्षक रेलवे पुलिस

(iv) जिला पुलिस अधीक्षक

(v) रेलवे पुलिस का इंचार्ज अधिकारी या यदि कोई रेलवे पुलिस न हो तो जिस पुलिस स्टेशन/सैक्शन के क्षेत्राधिकार में दुर्घटना हुई हो, उसका इंचार्ज अधिकारी।

(ख) जब कभी रेल संरक्षा आयुक्त जाँच करने का निर्णय करें तो मंडल रेल प्रबन्धक इस उप नियम के आइटम (ii) से (v) में बतायें अधिकारियों को सूचित करेगा।

(ग) जिन दुर्घटनाओं में डाक वाहनों या डाक की हानि या क्षति हुई हो या डाक सेवा के कर्मचारियों को चोटें आई हों, वहाँ मंडल रेल प्रबन्धक जाँच के समय तथा स्थान की सूचना अधीक्षक रेल डाक सेवा को देगा ताकि, यदि वह चाहे तो, जाँच में उपस्थित हो सके।

514. गवाहों की उपस्थिति–

(क) प्रत्येक संबंधित विभाग के मंडल अधिकारी का कर्तव्य होगा कि वह ऐसे सभी कर्मचारियों की उपस्थिति का प्रबंध करें जिनको जाँच में गवाही देनी है।

(ख) दुर्घटना की जाँच, प्रारम्भ होने के बाद, बिना रुके, अंत तक लगातार चलनी चाहिये। किसी गवाह की अनुपस्थिति के कारण सामान्यतया जाँच स्थगित नही की जाएगी, किंतु, यदि, अन्य सभी साक्ष्यों को दर्ज कर लेने के बाद भी किसी निर्णय पर न पहुँचा जा सके तो जब तक वह गवाह उपलब्ध न हो जाये तब तक के लिए जाँच स्थगित की जा सकती है।

(ग) यदि कोई गवाह बीमार हो, तो जाँच समिति का अध्यक्ष संबंधित चिकित्सा अधिकारी की सहमति से जाँच में उस गवाह की उपस्थिति का प्रबंध करेगा और यदि यह संभव न हो तो उसकी गवाही उसके बिस्तर पर ही ली जायेगी।

515. जाँच की कार्यवाही–

(क) कार्यवाही में निम्नलिखित को समाविष्ट किया जायेगा–

(1) दस्तावेजों की अनुक्रमाणिका और सूची, गवाहों की सूची सहित

(2) प्रारम्भिक बड़ी संयुक्त जाँच के सदस्यों और अन्य उपस्थित व्यक्तियों के नाम और पदनाम सहित

(3) दुर्घटना का इतिवृत

(4) दुर्घटना स्थल का विवरण

(5) दुर्घटना के दृश्य का रेखाचित्र

(6) (क) निष्कर्ष

(ख) असहमति नोट, यदि कोई हो तो

(ग) असहमति नोट/प्रत्युत्तर पर बहुमत की टीका–टिप्पणी

(घ) कर्मचारियों का उत्तरदायित्व प्रारम्भिक/माध्यमिक/अन्य

(7) निष्कर्ष की टिप्पणी और कारण

(8) मुकदमा उत्पन्न होने पर प्रशासन और उसके कानूनी सलाहकारों की जानकारी के लिए नोट

(9) प्रकाश में लाये गये अन्य आब्सर्वेशन और मामले

(10) सिफारिशें, यदि कोई हों तो

(11) सहायता साधनों की पर्याप्तता और शीघ्रता पर टिप्पणी जिसमें घायलों और रूके हुए यात्रियों के लिए चिकित्सा यान/ब्रेक डाउन गाड़ियाँ तथा यानान्तरण के संचलन और खान–पान व्यवस्था में विलम्ब होना सम्मिलित है।

(12) गवाहों के बयान :– प्रत्येक गवाह को क्रम सं. दी जाये। बयान रिकार्ड करने से पहले प्रत्येक गवाह का नाम, पिता का नाम, पदनाम, मुख्यालय स्टेशन, मण्डल, आयु (जन्म तिथि), सेवा अवधि (नियुक्ति तिथि), वेतनमान, मूल वेतन और सेवा आचरण रिकार्ड किया जाये।

(13) घायल अथवा मृत हुए व्यक्तियों का पूरा विवरण दर्शाने वाली सूची

(14) गाड़ी रजिस्टर का सार, यदि आवश्यक हो तो

(15) मृत एवं घायल हुए रेल कर्मचारियों की सूची

(16) पुलिस की रिपोर्ट, जहाँ आवश्यक हो।

(ख) दुर्घटना का विवरण बिल्कुल तथ्यपूर्ण होना चाहिये और नीचे दी गयी सूचना, जहाँ तक लागू हो, अवश्य दी जानी चाहिये–

(i) गाड़ी के आने का ठीक समय क्या था और यदि वह विलम्ब से चल रही थी तो उसने कितना समय खोया और उसका क्या कारण था।

(ii) क्या गाड़ी को बिना रूके गुजरना था या उसे रूकना था।

(iii) क्या गाड़ी का क्रॉस कराना निर्धारित था या वह असामान्य रूप से क्रॉस कर रही थी।

(iv) गाड़ी का मार्शलिंग

(v) गाड़ी का कुल भार

(vi) संबंधित रोलिंग स्टॉक की दशा

(vii) ब्रेक लगे हुए पहियों की संख्या और ब्रेकों की दशा

(viii) इंजन का कुछ पीछे का इतिहास

(ix) इंजन का भार और प्रत्येक पहिये पर भार

(x) इंजन टायरों की दशा, और

(xi) पटरी से उतरने की दुर्घटनाओं में प्रत्येक संबंधित पहिया तथा स्प्रिंगों की दशा तथा पहियों के गेज, ट्रेड और फलैंज का बाहरी आकार और एक्सल बाक्स की दशा। यदि पहिये या धुरे टूट गये हों तो टूटे हुए भाग का पूरा विवरण, जैसे धुरा जरनल का व्यास, टूटने का स्थान और प्रकार, निर्माता का नाम, कास्ट नम्बर आदि का ब्यौरा अवश्य दिया जाये।

(ग) दुर्घटना स्थल का वर्णन करते हुए, जहाँ तक लागू हो, नीचे लिखी सूचना, अवश्य दी जाये:–

(i) बनावट

(ii) उतार चढ़ाव

(iii) मोड

(iv) पुल और छोटी पुलिया

(v) समपार

(vi) सिगनलों का विवरण, विशेषतया उनका, जो संबंधित हैं तथा प्रत्येक सिगनल की एक निर्धारित स्थान से दूरी

(vii) आती हुई गाड़ी तथा प्रासंगिक लीवरों से संबंधित सिगनलों का दिखाई देना।

(viii) इंटरलॉकिंग की पद्धति

(ix) काँटों तथा सिगनलों को तालित करने की पद्धति

(x) काँटों तथा सिगनलों के संचालन की पद्धति

(xi) रेलपथ किस प्रकार का है और उसकी दशा कैसी है (खण्ड तथा रेलों की लम्बाई, स्लीपरों का प्रकार तथा प्रति रेल एलाइनमेंट की संख्या तथा रेल वियर), इसके साथ तीन मीटर के अन्तर पर गेज, क्रॉस लेवल तथा सुपर एलीवेशन भी बताया जाये।

(xii) संबंधित क्रॉसिंगों का झुकाव, काँटों और क्रॉसिंगों का विवरण स्विच रेलों की लम्बाई, क्लीरन्स आदि।

(xiii) संचालन पद्धति का संक्षिप्त विवरण और क्या वह प्रयोग में है या उसमें बाधा आ गयी है।

(xiv) फेंसिंग तथा लाइन तक पहुँचने के साधन, और

(xv) पॉइन्ट बर्स्टिंग के मामलों में, क्या काँटों के साथ संकेतक लगा हुआ था या उनके बचाव के लिए सिगनल था।

(घ) दुर्घटना और दुर्घटना स्थल के विवरण में जो सूचना दी गयी हो वही सूचना दुर्घटना स्थल के मानचित्र में यथा संभव अधिक से अधिक दिखाई जानी चाहिये। इसमें चित्र के पूरे आयाम होने चाहिये और इसमें उत्तर दिशा और अनुमानित पैमाने का उल्लेख अवश्य किया जाना चाहिये। ऐसे मामलों में जहाँ दुर्घटनायें स्टेशन यार्डों में हो वहाँ फुलस्केप नाप की एक ट्रेसिंग जिसकी प्रतिलिपियाँ बनाई जा सकें, दो फेरो प्रतिलिपियों सहित भेजी जानी चाहिये।

(ड.) भूमिका में उन सभी कारणों का विवरण होना चाहिये जिनके आधार पर जाँच समिति अपने निष्कर्ष पर पहुँची हो और उस पर समिति के सभी सदस्यों को हस्ताक्षर करने चाहिये।

(च) निष्कर्ष में दुर्घटना के कारण का स्पष्ट वर्णन होना चाहिये। यदि दुर्घटना का कारण किसी व्यक्ति की गलती हो तो उत्तरदायी ठहराये गये कर्मचारियों के नाम तथा किस नियम का उल्लंघन किया गया, इसका भी उल्लेख किया जायेगा तथा निम्न प्रकार से उसका वर्णन किया जायेगा :– "निम्नलिखित कर्मचारियों के विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही प्रारंभ करने के लिए स्पष्ट कारण मौजूद है" (प्रत्येक मामले में की गयी अनियमिततायें तथा संबंधित नियमों का उल्लंघन दिखाया जाये) निष्कर्ष पर समिति के सभी सदस्यों के हस्ताक्षर होने चाहिये। तथापि यदि कोई सदस्य अन्य सदस्यों से असहमत हो तो उसे पृथक रूप से अपनी व्याख्यात्मक टिप्पणी अपने निष्कर्ष में रिकार्ड पर रखनी चाहिये। बहुसंख्यक रिपोर्ट के असहमत अधिकारी के विचारों पर टिप्पणी अवश्य होनी चाहिये कि वे उस अधिकारी के विचारों से क्यों सहमत नहीं है।

(छ) समिति उन अनियमितताओं को भी भूमिका (राइडर) में उल्लेख कर सकती है जो जाँच करते समय प्रकाश में आई हों किंतु दुर्घटना के कारण पर कोई सीधा प्रभाव न डालती हो। इन अनियमितताओं में सहायता मांगने और सहायता देने के संबंध में विलम्ब के कारण भी शामिल होने चाहिये। इस सहायता में डाक्टरी सहायता, प्रभावित यात्रियों के भोजन का प्रबंध, दुर्घटना के बाद प्रभावित यात्रियों को तत्परता से गंतव्य स्थान को भेजना, तार आदि जारी करने में विलम्ब भी सम्मिलित है। रेल कर्मचारियों की विफलता का उल्लेख करते समय भूमिका (राइडर) में निम्नलिखित वर्णन किया जाना चाहिये।

"निम्नलिखित कर्मचारियों में से प्रत्येक के सामने दिखाई गयी अनियमिततओं के कारण उनके विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही प्रारंभ करने के लिए प्रत्यक्ष आधार मौजूद है।"

(ज) समिति नियमों या कार्य पद्धति में सुधार के लिए सिफारिशों के रूप में ऐसे सुझाव दे सकती है जिनमें, उसकी राय में, भविष्य में ऐसी दुर्घटनायें टल सकती हैं या कार्य पद्धति में सुधार हो सकता है।

(झ) दुर्घटना जाँच के दौरान कर्मचारी के झूठे बयान देने पर तथा रिकार्ड के झूठा पाये जाने पर उसके विरूद्ध कठोर अनुशासनिक कार्यवाही की जायेगी।

(ञ) किसी गवाह का बयान लेने से पहले जाँच समिति का अध्यक्ष गवाह को यह चेतावनी अवश्य देगा कि यदि वह असत्य या झूठा बयान देता है तो उसके विरूद्ध अनुशासनिक कार्यवाही की जा सकती है। नीचे लिखी विधि के अनुसार अध्यक्ष द्वारा हस्ताक्षर किया हुआ एक प्रमाणपत्र कार्यवाही की रिपोर्ट के साथ अवश्य संलग्न किया जाना चाहिये–

"सभी गवाहों को प्रारंभ में ही चेतावनी दे दी गयी थी कि यदि वे असत्य या झूठा बयान देंगे, तो उनके विरूद्ध अनुशासनिक कार्यवाही की जा सकती है।"

(ट) गवाही देने वाला तथा जाँच समिति का अध्यक्ष बयान के प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर करेंगे। जो गवाह अंग्रेजी पढ़ लिख नहीं सकते, उनके बयान उन्हीं की भाषा में उन्हें पढ़ कर सुनाये जायेंगे और अध्यक्ष यह प्रमाणपत्र देगा कि ऐसा किया गया है। यदि कोई गवाह अपने हस्ताक्षर करने में असमर्थ हो तो उसके बायें अंगूठे का निशान प्रत्येक पृष्ठ पर अवश्य लिया जायेगा।

(ठ) जहाँ तक संभव हो, कार्यवाही की रिपोर्ट जाँच समिति के विसर्जित होने के पूर्व ही तैयार कर ली जाये और उस पर हस्ताक्षर कर दिये जाने चाहिये।

516. जाँच के कार्य के लिए अनुदेश– जाँच करते समय नीचे बताये गये बिन्दु अवश्य ध्यान में रखे जायें और गवाहियों में उन्हें स्पष्ट किया जायेः–

(क) समय के अनुसार घटनाओं का क्रम

(ख) परिचालन प्रणाली

- (i) संबंधित गाड़ियों के संबंध में स्टेशन रजिस्टरों में प्रविष्टियाँ
- (ii) रजिस्टरों की दशा
- (iii) लाइन क्लीयर टिकट तथा उसकी काउंटर फाइल की दशा
- (iv) लाइन क्लीयर प्राप्त करने की प्रथा
- (v) लाइन क्लीयर टिकट बनाने की प्रथा
- (vi) लोको पायलट को लाइन क्लीयर टिकट सौपने की प्रथा
- (vii) ब्लाक उपकरणों की दशा तथा उनका निकट का पिछला इतिहास
- (viii) क्या संबंधित गाड़ियाँ नित्य की भांति चल रही थी या नहीं।
- (ix) काँटों और सिगनलों के संचालन की प्रथा और उन पर स्टेशन मास्टर किस प्रकार से नियंत्रण रखता है।

(ग) कर्मचारी

- (i) क्या कर्मचारियों को संबंधित नियमों की जानकारी है।
- (ii) क्या उनके पास निर्धारित नियम पुस्तकें हैं।
- (iii) क्या उन्हें संबंधित नोटिस प्राप्त होते हैं।

(iv) क्या लोको पायलटों ने प्रमाणित किया है कि उन्हें मार्ग की जानकारी है, यदि किया है तो कब।

(v) क्या कुछ समय पूर्व लोको पायलटों ने उस लाइन पर काम किया है।

(vi) क्या कर्मचारियों ने पहले भी इस गाड़ी का संचालन किया है।

(vii) प्रत्येक व्यक्ति की ड्यूटियों का सही क्षेत्र, जहाँ इनका पूरा ज्ञान न हो। (विशेषतया यह बड़े स्टेशनों के कर्मचारियों के मामले में ध्यान में रखा जाये।)

(viii) कर्मचारियों का स्वास्थ्य और दृष्टि।

(ix) संबंधित कर्मचारियों के काम के घंटे और पिछला विश्राम।

(घ) चल स्टाक की दशा

(i) कपलिंगों की दशा और उनकी किस्म।

(ii) गाड़ी में कौन–कौन सी बत्तियाँ थी और, यदि वे जल रही थीं, तो उन्हें जलाने की क्या व्यवस्था थी।

(iii) पटरी से उतरे वाहन के प्रत्येक पहिये पर कितना भार था।

(iv) क्या सामान की टूट फूट के कारण दुर्घटना हुई।

(ङ) रेल पथ की दशा

(i) पटरी से उतरने के स्थान पर लाइन का पिछला इतिहास।

(ii) रेलपथ की दशा, क्या वह गेज के अनुसार सही था, क्या स्लीपरों पर पहिये के कोई ऐसे निशान थे जिससे पता चलता हो वाहन पटरी से किस स्थान पर उतरा और कितनी दूर तक घिसटता चला गया।

(iii) लाइन पर अंतिम बार कब काम हुआ था।

(iv) संबंधित सेक्शन पर रेल पथ गैंगों के कार्य की प्रणाली

(च) सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग की दशा

(i) इंटरलॉकिंग का स्तर और उसके विशेष लक्षण, यदि कोई हों तो।

(ii) स्टेशन मास्टर का नियंत्रण किस प्रकार का है।

(iii) सिगनलों व संकेतकों की बत्तियाँ जलाने का समय तथा दशा।

(iv) सिगनलों की वर्तमान दशा, हत्थों की वापसी का परीक्षण, आदि।

(v) सिगनलों का पिछला इतिहास।

517. (क) **संयुक्त और अंतर्विभागीय जाँचें आयोजित करने की विधि–**

(i) जाँच प्रारंभ करने से पूर्व, मुद्दे निश्चित किये जायेंगे और यथा संभव साक्ष्य को इन मुद्दों को निपटाने तक ही सीमित रखा जायेगा, गवाहों को लम्बे असंगत बयान देने की अनुमति नहीं दी जायेगी परन्तु उससे प्रारंभ से ही मुद्दे से संबंधित प्रश्न पूछे जायेंगे और उसके बाद ही उनका रिकार्ड किया हुआ साक्ष्य उनको पढ़कर सुनाया जायेगा और उनसे पूछा जायेगा कि

क्या वे उसमें कुछ और जोड़ना चाहते हैं। यदि आवश्यक हो तो महत्वपूर्ण विवरण प्राप्त करने के लिए गवाहों से जिरह और उनकी पुनः परीक्षा की जायेगी।

(ii) यदि किसी गवाह ने जाँच किये जाने के पहले कोई बयान दिया हो तो उसे उसके सामने पढ़ा जायेगा और उसके बयान के रूप में रिकार्ड किया जायेगा। गवाह से विशेष रूप से यह भी पूछा जायेगा कि क्या उसे अपने बयान में कोई वृद्धि या संशोधन करना है और तब उसका उत्तर रिकार्ड करके उसके हस्ताक्षर लिए जायेंगे। गवाह की ओर से और कोई साक्ष्य जिरह के परिणामस्वरूप होगा और कोई नया स्वतंत्र बयान रिकार्ड नहीं किया जायेगा। गवाह के समक्ष जिरह के समय रखे गये प्रश्न और उसके द्वारा दिये गये उत्तर उसी समय रिकार्ड कर लिए जायेंगे।

(iii) यदि कोई गवाह अपने बयान में ऐसे तथ्य बताता है जो घटित हुए थे तथा जो नियमों और विनियमों के विपरीत है एवं जिनके कारण वह नियमों और विनियमों का उल्लंघन या उपेक्षा कर सकता है तो गवाह से परीक्षण के दौरान यह पता लगाया जायेगा कि क्या वह इस बात से परिचित है कि उसके द्वारा बताये गये तथ्य नियमों तथा विनियमों के विरूद्ध हैं।

(iv) समिति केवल दुर्घटना के तात्कालिक कारण या कारणों का निश्चय करके ही संतुष्ट नहीं हो जायेगी अपितु उसके लिए आवश्यक साक्ष्य की खोज करेगी तथा उन सहयोगी तथ्यों का भी निश्चय करेगी, जिन से प्रेरित होकर कर्मचारियों ने नियमों और विनियमों का उल्लंघन किया है और इसके अलावा समिति उन प्रभावकारी परिस्थितियों, यदि कोई हो, की भी पूरी तरह खोजबीन करेगी जिनका संबंध दुर्घटना से हो।

सहयोगी तथ्य, वे तथ्य हैं जैसे किसी स्टेशन पर अनियमित तथा अनाधिकृत तरीके से काम करने की प्रथा को अपनाया जाना, उचित पर्यवेक्षण के अभाव में स्टेशन पर कार्य में सामान्य रूप से ढिलाई आ जाना इत्यादि जिस के कारण उस विशेष दुर्घटना में जिसकी जाँच की जा रही है, नियमों का उल्लंघन हुआ हो।

प्रभावकारी परिस्थितियाँ वे परिस्थितियाँ हैं जैसे सिगनलिंग और अंतर्पाशन उपकरणों अथवा अन्य संरक्षा साधनों (जैसे अंतर्पाशन चाबी का बॉक्स, काँटा संकेतक इत्यादि) का पर्याप्त मात्रा में न होना या संचार उपस्कर (जैसे टेलीफोन, चाबी ट्रांसमीटर इत्यादि) का न होना या कम होना जिसके परिणामस्वरूप स्टेशन कर्मचारियों को बार–बार लम्बी दूरी के दौरों पर जाना पड़ता है, कर्मचारियों के लिए निर्धारित सभी कार्यों और संचलनों को पूरा करना, विशेष कर व्यस्त समय में, असंभव होना, सभी निर्धारित डयूटियों तथा संचलनों को पूरा करने के लिए अपेक्षित कर्मचारियों की अनुपस्थिति, स्टेशन संचालन नियमों के अनुपालन करने की अव्यवहारिकता, समय पर रिलीफ न मिलने के कारण कर्मचारी का ओवर टाइम में काम करना इत्यादि। प्रभावकारी परिस्थितियों को निर्धारित करने में काफी ध्यान रखा जायेगा। इसके लिए अपेक्षित मानक को स्टेशन पर कार्य भार के साथ संबद्ध किया जायेगा तथा उसी प्रकार के अन्य स्टेशनों के मानकों से उसकी तुलना की जायेगी।

(v) जाँच अधिकारी अथवा समिति जाँच के दौरान प्रकाश में लाये गये उन मामलों को भी नोट करेगी जिनका यद्यपि दुर्घटना से सीधा संबंध नहीं है या जिन से किसी और प्रकार की दुर्घटना हो सकती हो क्योंकि यह आवश्यक है कि इस प्रकार के संभावित खतरों का ध्यान रखा जाये और उन्हें बिना विलम्ब किये दूर किया जाये।

(vi) किसी अधिकारी या वरि. अधीनस्थों की संयुक्त जाँच के मामलें में, मैजिस्ट्रेरी के सदस्यों और पुलिस के लिए यह आवश्यक नही है कि वह निर्णय के संबध में विचार विमर्श में भाग लें या संयुक्त जाँच कार्यवाही पर हस्ताक्षर करें, परन्तु जब गवाह का परीक्षण चल रहा हो तो वे कोई भी प्रश्न पूछ सकते हैं और इस प्रकार के प्रश्नों के उत्तरों को कार्यवाही का ही एक भाग मानकर रिकार्ड किया जा सकता है।

(ख) विवरणात्मक **वृतांत** – विवरणात्मक वृतांत में दुर्घटना का संक्षिप्त परन्तु स्पष्ट ब्यौरा होगा और उसमें साक्ष्य का कोई संदर्भ नहीं दिया जायेगा।

साक्ष्य की रिकार्डिंग

(i) प्रत्येक गवाह को एक नम्बर दिया जायेगा जो बयान प्रांरभ होने पर गवाह के नाम के लिए प्रयुक्त होने के अतिरिक्त अंत में उसके हस्ताक्षर/अंगूठे के निशान के बाद दोहराया जायेगा जैसे "गवाह नं...................." और कार्यवाही में जहाँ भी उसका संदर्भ हो उन में ऐसे ही किया जायेगा। प्रत्येक गवाह के मामलें में सभी अपेक्षित विवरण भरे जायेंगे। यदि कोई गवाह गाड़ी या स्टेशन का कर्मचारी है तो उसकी ड्यूटी के घंटे और उसके द्वारा लिया गया विश्राम भी दर्ज किया जायेगा।

(ii) साक्ष्य को वैसे ही दर्ज किया जाना चाहिये जैसा बताया जाये और बाद की माँगों का उल्लेख प्रति प्रश्न (जिरह) और उत्तरों में किया जाना चाहिये। इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिये कि गवाहों को धमकाया न जाये। वे गवाह जो अंग्रेजी समझते हैं, रिकार्ड किये गये विवरण को पढेंगे और उसके प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर करेंगे।

(iii) निरक्षर गवाहों का बयान दर्ज करते समय अथवा जब गवाहों को अंग्रेजी का ज्ञान न हो, तो उनके हस्ताक्षर प्राप्त करने से पहले उनके समक्ष साक्ष्य पढ़ कर उन्हें समझाया जाना चाहिये और अध्यक्ष को यह प्रमाणित करना चाहिये कि ऐसा कर लिया गया है। यदि गवाह अपने नाम के हस्ताक्षर करने में असमर्थ हो तो प्रत्येक पृष्ठ पर उसके अंगूठे का निशान लिया जाये और अध्यक्ष द्वारा उसे सत्यापित किया जाये।

(iv) साक्ष्य रिकार्ड के लिए अधिकारियों की जाँच समिति का अध्यक्ष शार्टहैंड में साक्ष्य लिखने के लिए किसी आशुलिपिक की सेवायें प्राप्त कर सकता है जो बाद में उसे टाइप करेगा। यदि कोई आशुलिपिक उपलब्ध न हो तो वह टाइप राइटर द्वारा अथवा अपने हस्तलेख में साक्ष्य दर्ज करने के लिए परिचालन विभाग के एक प्रतिनिधि को समिति में नामित करेगा। गवाह द्वारा टाइप किया हुआ बयान पढ़ा जायेगा और उसके प्रत्येक पृष्ठ पर उसके हस्ताक्षर किये जायेंगे। किसी अधीनस्थ पदाधिकारी की विभागीय जाँच में परिवहन निरीक्षक या उसकी अनुपस्थिति में समिति के अध्यक्ष द्वारा नामित सदस्य अपने हस्तलेख में अथवा टाइप राइटर पर साक्ष्य रिकार्ड करेगा।

(ग) **जाँच परिणाम (निष्कर्ष)** – जाँच परिणाम संक्षिप्त और स्पष्ट होना चाहिये तथा उसमें समिति की राय का सरल विवरण होना चाहिये। उस में उल्लेख होना चाहिये दुर्घटना किस कारण हुई, उसके लिये उत्तरदायी व्यक्ति का नाम, उत्तरदायी ठहराये गये कर्मचारियों में से प्रत्येक द्वारा किस नियम/नियमों या अनुदेशों का उल्लंघन किया गया है, या क्या अपराध किये गये। स्टाफ/विभाग की प्राइमरी/सैकेण्डरी/अन्य उत्तरदायित्व का विशिष्ट रूप से उल्लेख होना चाहिये। जिन मामलों में एक से अधिक कर्मचारी/विभाग उत्तरदायी पाये जायें उन में जो कर्मचारी/विभाग प्रारंभिक उत्तरदायी होगा उसका विशेष रूप से उल्लेख किया

जाना चाहिये। जब समिति की यह राय हो कि गवाह द्वारा दिया गया बयान जानबूझ कर गलत दिया गया है तो उनको यह बात जो बातें प्रकाश में लाई गयी, शीर्षक के अंतर्गत दर्ज करनी चाहिये। यह भी उल्लेख किया जाना चाहिये कि दुर्घटना निम्नलिखित में से किस वर्ग के अंतर्गत आती है।

(1) रेल कर्मियों की विफलता

(2) रेल कर्मियों के अलावा अन्य व्यक्तियों की विफलता

(अ) रेल पथ में छेड़छाड़

(ब) अन्य विविध कारण

(3) उपस्करों की विफलता

(अ) यांत्रिक

(ब) ट्रेक

(स) बिजली

(4) तोड़फोड

(5) अप्रत्याशित या ईश्वरीय कार्यकलाप

(अ) कई तथ्यों का सम्मिश्रण

(ब) अन्य विविध कारण

(6) पता नहीं चल सका।

यह बात सावधानीपूर्वक देखी जानी चाहिये कि जिन मामलों में एक से अधिक कर्मचारी उत्तरदायी हो वहाँ मामला उस विभाग के कर्मचारियों के विरूद्ध दर्ज किया जाये जिसे दुर्घटना के लिए प्रमुख रूप से उत्तरदायी ठहराया गया हो।

(घ) **निष्कर्षों के लिए टिप्पणियाँ और कारण**– इसमें निम्नलिखित तीन मदें तीन पृथक–पृथक पैराग्राफों में प्रस्तुत की जानी चाहिये–

(1) सभी परस्पर विरोधी साक्ष्यों पर विचार विमर्श और उससे समिति द्वारा निकाले गये निष्कर्ष।

(2) सहायक तथ्य, यदि कोई है, और

(3) प्रभावकारी परिस्थितियाँ, यदि कोई हो।

किसी विशेष दुर्घटना में परस्पर विरोधी साक्ष्यों, सहायक तथ्यों या प्रभावकारी परिस्थितियों के अभाव का विशेष रूप से उल्लेख किया जाना चाहिये। समिति को उन कारणों का भी पूरा विवरण देना चाहिये जिनके कारण वह इस निष्कर्ष पर पहुँची है तथा यह बात भी ध्यान में रखनी चाहिये कि उस की कार्यवाही पर उन लोगों द्वारा समीक्षा की जायेगी जिन्हें गवाहों के बयान सुनने या घटना स्थल पर परिस्थितियों का अध्ययन करने का मौका नहीं मिला। प्रत्येक गवाह के साक्ष्य का मूल्यांकन नोट किया जाना चाहिये और संदिग्ध गवाहों के मामलें में यह बताया जाना चाहिये कि क्या वह गवाह पक्षपात रहित है या वह ऐसा व्यक्ति है जिसे मामलें के निर्णय में कोई दिलचस्पी नहीं या वह कोई विशेष फैसला प्राप्त करने में रूचि रखता है।

(ङ) **सुझाव** – नियमों या कार्य पद्धति में सुधार के लिए समिति ऐसे सुझाव दे सकती है जो उनकी राय में भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटनायें रोकने में सहायक होंगे या किसी भी रूप में कार्यविधि में सुधार ला सकेंगे। ये सुझाव केवल दुर्घटना के कारण या कारणों पर ही आधारित नहीं होंगे, अपितु यदि कोई सहयोगी तथ्य और लघुकारी परिस्थितियाँ हों तो उन पर भी आधारित होंगे। यदि कोई सुझाव न दिया जाना हो तो 'कुछ नहीं' प्रविष्टि की जानी चाहिये।

(च) **जाँच के दौरान जिन मामलों को प्रकाश में लाया गया** – जाँच के दौरान जिन मामलों को प्रकाश में लाया गया हो उनमें कार्य पद्धति में कोई भी अनियमिततायें, जिनके कारण किसी भी प्रकार की दुर्घटना हो सकती हो, चाहे उसका सीधा असर दुर्घटना पर न पड़े तो भी उनका उल्लेख किया जाना चाहिये। इस प्रकार का कोई मामला न होने की स्थिति में 'कुछ नहीं' प्रविष्टि की जानी चाहिये।

(छ) **संयुक्त अथवा अंतर्विभागीय जाँच कार्यवाहियों पर हस्ताक्षर करना**– बैठक विसर्जित होने से पहले कार्यवाही तैयार करके उन पर हस्ताक्षर करा लिये जायेंगे। यदि कोई सदस्य निष्कर्ष या टिप्पणियों से सहमत नहीं है और उसके किसी भाग या पूरे निष्कर्ष के बारे में भी सहमति न हो तो वह अपनी असहमति का नोट दर्ज करेगा और उसके कारण भी बतायेगा। तथापि असहमति का नोट उसी स्थान पर लिखा और हस्ताक्षरित किया जायेगा। यह दस्तावेज जाँच समिति के अध्यक्ष की टिप्पणी सहित जाँच कार्यवाहियों के साथ संलग्न किया जायेगा।

जाँच कार्यवाही का निपटारा

518. रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्त होने पर महाप्रबंधक द्वारा की जाने वाली कार्यवाही– "रेल दुर्घटना नियम, 1998 में सांविधिक जाँच पड़ताल" के अंतर्गत रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट की प्रति प्राप्त करते ही महाप्रबन्धक द्वारा तत्काल उसकी पावती दी जायेगी। यदि वह रिपोर्ट में व्यक्त रेल संरक्षा आयुक्त के विचारों से सहमत नहीं है तो वह उस पर अपनी टिप्पणी तुरन्त रेल संरक्षा आयुक्त को भेजेगा। फिर भी यदि वह ऐसा करने में तत्काल समर्थ नहीं हैं तो वह रिपोर्ट की पावती देते समय रेल संरक्षा आयुक्त को अपनी टिप्पणी बाद में भेजने के लिए सूचित करेगा। यदि महाप्रबंधक यह समझता है कि किसी व्यक्ति या व्यक्तियों पर मुकदमा चलाना वांछनीय है तो वह तुरन्त रिपोर्ट की एक प्रति या तो उस जिले के डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को भेजेगा जहाँ दुर्घटना हुई है या ऐसे किसी अन्य अधिकारी को जिसे राज्य सरकार इसके लिए नियुक्त करती है तथा संबंधित पुलिस प्राधिकारियों को भेजेगा। पुलिस प्राधिकारी मुकदमा प्रारंभ करने के संबंध में अपने निर्णय से महाप्रबन्धक को सूचित करेगा। महाप्रबन्धक के विचार रेल संरक्षा आयुक्त के विचारों से भिन्न होने पर रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्ति के एक पखवाडा के अंदर रेल संरक्षा आयुक्त को भेज दिये जायेंगे।

रेल संरक्षा आयुक्त की मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त तथा रेलवे बोर्ड को भेजी गयी रिपोर्ट पर रेल प्रशासन की टिप्पणी

महाप्रबंधक, रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट की टिप्पणियों, निष्कर्ष और परिणामों को संबंधित विभागाध्यक्षों द्वारा विस्तार से जाँच करायेगा और उन पर अपनी पैरावार टिप्पणी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त तथा रेलवे बोर्ड को रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्त होने के एक पखवाडा के अंदर भेज देगा। मुख्य संरक्षा अधिकारी विभागाध्यक्षों से प्राप्त टिप्पणियों को समन्वित करके महाप्रबंधक से अनुमोदित करायेगा।

दी गयी सजा से रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित किया जाये– रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा दुर्घटना के लिए दोषी ठहराये गये रेल कर्मचारियों के विरूद्ध की गयी विभागीय कार्यवाही तथा उसे दी गयी सजा की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त को दी जायेगी।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनाँक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

519. जाँच रिपोर्ट स्वीकार करना–

(i)(क) मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा व्यक्तिगत रूप से कार्यवाही स्वीकार करने के पश्चात् श्रेणी बी–5, बी–6, सी–5 से सी–8, डी–5, ई–2, एफ, जी तथा एच के अन्तर्गत आनी वाली दुर्घटनाओं से सम्बन्धित कार्यवाही तीन प्रतियों में महाप्रबन्धक को भेजी जानी चाहिये। मंडल रेल प्रबन्धक सभी मामलों में अधिकारियों की जाँच रिपोर्ट के निष्कर्ष एवं सिफारिशों को स्वीकार करने में अंतिम प्राधिकारी होंगे। जाँच कार्यवाही महाप्रबंधक को भेजते समय मंडल रेल प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट में उन मुद्दों का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहिये जिन पर अंतरमण्डलीय समन्वय जरूरी है और जिनके लिए पूरी रेलवे पर उपाय किये जाने हैं।

(ख) जाँच कार्यवाही की प्रति सीधे रेल संरक्षा आयुक्त को नहीं भेजी जानी चाहिये अपितु एक अतिरिक्त प्रति प्रधान कार्यालय को भेजी जानी चाहिये, ताकि प्रधान कार्यालय अपनी टिप्पणी सहित, यदि कोई हो, तो उसे आगे रेल संरक्षा आयुक्त को भेज सके।

(ii) जहाँ समिति निश्चित रूप से दुर्घटना का कारण तय न कर सके तो कार्यवाही दो प्रतियों में महाप्रबंधक को अवश्य भेजी जानी चाहिये।

(iii) अन्य मामलों में कार्यवाही को मण्डल रेल प्रबन्धक के कार्यालय में अंतिम रूप से निपटा दिया जाना चाहिये। यदि मंडल रेल प्रबन्धक निर्णय को स्वीकार नहीं करता तो या तो वह मामला फिर समिति के पास भेज देगा या दुर्घटना की जाँच पड़ताल के लिए एक नई समिति नामित करेगा।

(iv) यदि दूसरी रेलवे का कोई कर्मचारी दोषी पाया जाये तो ऐसे कर्मचारी के विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही करने के लिए कार्यवाही की एक प्रति उस रेलवे के प्रतिनिधि को सौंप दी जायेगी।

520. निष्कर्षों और सिफारिशों पर कार्यवाही–

(क) जैसे ही किसी जाँच समिति का निर्णय स्वीकार कर लिया जाता है, उत्तरदायी ठहराये गये कर्मचारियों को दंड देने के लिए कार्यवाही की जाये।

(ख) जाँच समिति की सिफारिशों की सक्षम अधिकारी द्वारा स्वीकृति के बाद उन्हें कार्यान्वित करने के लिए तत्काल कार्यवाही की जानी चाहिये।

(ग) जाँच समिति के निर्णयों और सिफारिशों पर जो कार्यवाही की गयी हो उस पर नजर रखने के लिए प्रत्येक मण्डल नीचे दिये हुए प्रोफोर्मा के अनुसार दुर्घटना जाँच रजिस्टर रखेगा।

दुर्घटना जाँच रजिस्टर

1	2	3	4	5	6	7	8	9
संख्या	तारीख	स्थान	वर्ग	संक्षिप्त विवरण	दुर्घटना रजिस्टर में समान क्रम संख्या	किस प्रकार की जाँच की गयी	फाइल सं.	किस तारीख को जाँच आरंभ की गयी

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 19 दिनाँक 09–05–22, पृष्ठ 9 से 22, 81 से 84 95 एवं 96 को बदलें।

10	11	12	13	14	15	16	17	18
किस तारीख को जाँच की कार्यवाही मण्डल कार्यालय भेजी गयी	किस तारीख को मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा स्वीकार की गयी।	किस तारीख को प्रधान कार्यालय द्वारा स्वीकार की गयी।	उत्तर दायी ठहराये गये कर्मचारी	तारीख	दण्ड	स्वीकार की गयी सिफारिशें	सिफारिशों को कार्यान्वयन करने में क्या प्रगति हुई है	असाधारण विलम्ब होने के कारण
				किस प्रकार का और किस तारीख को दण्ड दिया गया				

521. जब जाँच न की गयी हो तो कार्यवाही– जब पैरा 502 के उप पैरा (ग)(i),(ii) तथा (घ) के अनुसार जाँच न की गयी हो तो मंडल रेल प्रबन्धक चिकित्सा और पुलिस रिपोर्टे प्राप्त करेगा और यदि आवश्यक हो तो संबंधित मण्डल अधिकारियों की टिप्पणियाँ भी मंगायेगा और दुर्घटना होने के 10 दिन के भीतर महाप्रबंधक को दुर्घटना की विशेष रिपोर्ट भेजेगा।

522. मैजिस्ट्रेट और पुलिस द्वारा जाँच– मैजिस्ट्रेट और पुलिस द्वारा दुर्घटनाओं की जाँच करने से संबंधित नियम परिशिष्ट 'ओ' में दिये गये हैं।

523. कर्मचारियों पर मुकदमा चलाना– ऐसे मामले जिनमें फौजदारी अदालत ने दण्ड विधान संहिता की धारा 190 के अन्तर्गत संज्ञान लिया हो। अपराध के तथ्यों के संबंध में शिकायत मिलने पर या पुलिस रिपोर्ट प्राप्त होने पर या पुलिस अधिकारी के अलावा किसी अन्य व्यक्ति से सूचना मिलने पर या अपनी निजी जानकारी के आधार पर या ऐसा संदेह होने पर कि ऐसा अपराध किया गया है। जब कभी या तो शिकायत के आधार पर अथवा पुलिस रिपोर्ट के आधार पर ऐसा कोई मामला दर्ज किया गया हो यहाँ तक कि जिसमें अदालत ने भी संज्ञान लिया हो, रेल दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारी के विरूद्ध अनुशासन और अपील नियमों के अंतर्गत विभागीय कार्यवाही प्रारम्भ कर दी जाये और यदि दोषी पाया जाये तो उपयुक्त दण्ड दिया जाये चाहे मामला किसी न्यायालय में चल रहा हो जब तक कि अदालत द्वारा उसे स्थगित न कर दिया गया है।

524. पुलिस को सहायता– जब पुलिस जाँच जारी हो तो उस अवधि में संबंधित पुलिस प्राधिकारियों के साथ निकट सम्पर्क बनाये रखना चाहिये ताकि जाँच कार्य में तेजी लाई जा सके और उसमें किसी प्रकार का विलम्ब न होने पाये। जब तक पुलिस द्वारा जाँच संबंधी कार्यवाही पूरी करके अभियोग पक्ष को सूचित न कर दिया जाये तब तक मंडल रेल प्रबन्धक यह सुनिश्चित करेगा कि पुलिस को हर संभव सहायता दी जाती है।

525. संबंधित विभागों द्वारा जिम्मेदारी स्वीकार करना–

(i) नीचे की धारा (ii) में दी गयी व्यवस्था को छोड़ कर तथा इस बात का विचार किये बिना कि महाप्रबंधक द्वारा संयुक्त अथवा अंतर्विभागीय जाँच के आदेश दिये गये हैं या नहीं, दुर्घटना होने के दो दिन के अंदर तुरंत मण्डल संरक्षा अधिकारी को अन्य संबंधित मण्डल अधिकारियों द्वारा दुर्घटना की सूचना दी जायेगी चाहे उनके संबंधित विभाग जिम्मेदारी स्वीकार करें या नहीं। यदि इस समय सीमा के अंदर

संबंधित मण्डल अधिकारी से कोई सूचना प्राप्त नहीं होती तो मण्डल संरक्षा अधिकारी यह मान लेगा कि संबंधित विभाग जिम्मेदारी स्वीकार नहीं करता। वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी तब मंडल रेल प्रबन्धक को अधिकारियों की संयुक्त जाँच के आदेश देने के लिए परामर्श देगा। यदि कोई विभाग जिम्मेदारी स्वीकार कर लेता है तो मंडल रेल प्रबन्धक, वरि. मण्डल संरक्षा अधिकारी की सलाह पर विभागीय जाँच के आदेश दे सकता है।

(ii) समपारों पर हुई ऐसी दुर्घटनाओं जिन में लोगों को चोटें आई हों तथा ऐसी दुर्घटनाओं जिनमें जन सम्पत्ति की क्षति हुई हो, के मामलों में, जिम्मेदारी स्वीकार करने के संबंध में कोई सूचना भेजने की जरूरत नहीं है।

526. **विभागीय जाँच की कार्यवाही**– विभागीय जाँचों के आदेश मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा दिये जायेंगे। विभागीय जाँच की कार्यवाही उसी फार्म पर लिखी जायेगी जो संयुक्त जाँचों के लिए निर्धारित किये गये हैं तथा संयुक्त जाँचे आयोजित करने संबंधी नियम भी जहाँ तक लागू हो सकते हों, विभागीय जाँचों पर लागू होंगे।

527. **असहमति नोट**– जहाँ तक संभव हो सके, बड़ी संयुक्त जाँच समिति को सर्व सम्मत निर्णय लेना चाहिये। तथापि, बड़ी संयुक्त जाँच समिति का कोई सदस्य असहमति नोट देता है तो बहुमत सदस्यों द्वारा असहमति नोट पर विस्तृत मदवार तर्कसंगत रिमार्क दिये जाने चाहिये। मण्डल रेल प्रबन्धक या तो बहुमत के निष्कर्षों से सहमत हो या असहमति देने वाले अधिकारी के निष्कर्ष से सहमत हो, इसको संक्षिप्त कारणों सहित लिखित में रिकार्ड किया जाना चाहिये।

****

अध्याय – 6

तोड़फोड़ अथवा गाड़ी को नष्ट करने के मामलों को निपटाने की क्रियाविधि

601. तोड़फोड़ अथवा गाड़ी को नष्ट करने के मामले– इस अध्याय में दिये गये नियम अतिरिक्त नियम हैं जो ऐसे मामलों के लिए बनाये गये हैं जहाँ तोड़ फोड़ या गाड़ी के क्षतिग्रस्त होने के कारण गाड़ी पटरी से उतर जाये और/या अन्य गंभीर परिणाम उत्पन्न हो जायें।

जब कोई दुर्घटना किसी ऐसे व्यक्ति के द्वारा की गयी कार्यवाही के कारण होती है जो दुर्घटना करवाना चाहता है अथवा यह जानता है कि उसकी कार्यवाही से गाड़ी नष्ट हो सकती है तो उसे तोड़–फोड़ के अन्तर्गत वर्गीकृत किया जायेगा। 'तोड़फोड' से संबंधी नियम भारतीय रेल अधिनियम की धारा 150 में विस्तार से दिये गये हैं तथा उसमें दिये गये शब्द 'इरादा' तथा 'ज्ञान' के आधार पर ही यह निर्णय किया जायेगा कि दुर्घटना तोड़फोड की कार्यवाही के कारण हुई है या नहीं।

602. तोड़फोड की संदिग्ध कार्यवाही के कारण गाड़ी के पटरी से उतरने अथवा गाड़ी के गंभीर परिणाम होने पर गार्ड, इंजन कर्मीदल तथा अन्य रेल कर्मचारियों के कर्तव्य– गार्ड, कर्मीदल तथा क्षतिग्रस्त गाड़ी में यात्रा कर रहे अन्य रेल कर्मचारियों के साथ, गाड़ी का बचाव करके दुर्घटना की सूचना देकर तथा जख्मियों की प्रथम चिकित्सा आदि करने के बाद निम्नलिखित कार्यवाही करेगा–

(i) जिम्मेदार यात्रियों को साथ लेकर बड़े ध्यान से रेलपथ की संयुक्त जाँच करेगा तथा निरिक्षण के परिणाम रिकार्ड करके यात्रियों से उस पर हस्ताक्षर करवायेगा।

(ii) वह इस बात का ध्यान रखेगा कि रेल पथ, पटरी, फिशप्लेट, बोल्ट तथा अन्य फिटिंग्स का वह भाग, जिसके साथ छेड़छाड़ की गयी दिखायी दे, उसे किसी भी व्यक्ति द्वारा छुआ या हटाया न जाये तथा सिविल और पुलिस प्राधिकारियों के आने तक उन पर पूरी निगरानी रखी जाये।

नोट – (1) गाड़ी में, यदि कोई रेलवे अधिकारी अथवा निरीक्षक हो तो, इस कर्तव्य को,वह पूरा करेगा।

(2) जब भी किसी यात्री अथवा अन्य जनसाधारण की सहायता प्राप्त की जाये तो, आवश्यक होने पर, उसका नाम व पता भविष्य के संदर्भ के लिए अनिवार्य रूप से रिकार्ड किया जाना चाहिये।

603. सिविल तथा पुलिस प्राधिकारियों को सूचना– दुर्घटना स्थल के पास वाला स्टेशन मास्टर स्थानीय सिविल पुलिस/रेलवे सुरक्षा बल के प्राधिकारियों को शीघ्रतम उपलब्ध साधन से सूचना देगा तथा उन्हें दुर्घटना स्थल पर पहुँचने में हर संभव सहायता देगा।

604. इंजीनियरिंग पर्यवेक्षकों के द्वारा सावधानियाँ– दुर्घटना स्थल पर जाते समय सहायक इंजीनियर तथा सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) को निम्नलिखित सावधानियाँ बरतनी चाहिये।

(i) दुर्घटना स्थल पर जाने वाले गैंगमैन को आदेश दें कि प्रथमतः वह अपने साथ कोई औजार न ले जाये।

(ii) यह सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर भेजे गये गैंगमैन के टूल बॉक्सों को तब तक न खोला जाये जब तक कि पुलिस के द्वारा उसकी जाँच न कर ली जाये।

(iii) उन्हें निर्देश दें कि दुर्घटना स्थल के आस–पास के रेल पथ के किसी भाग, पटरी, फिशप्लेट, बोल्ट तथा अन्य फिटिंग्स को तब तक न छुए जब तक कि रेलवे, सिविल और पुलिस प्राधिकारियों द्वारा उसका निरीक्षण न कर लिया जाये तथा फोटो न ले ली जाये।

605. अधिकारियों तथा अन्य पर्यवेक्षक पदाधिकारियों के कर्तव्य— अधिकारी तथा वरि. पर्यवेक्षी पदाधिकारी अपनी सामान्य ड्यूटियों के अतिरिक्त निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे :—

(i) हताहतों का विवरण तथा दुर्घटना परिणामों के स्कैच (जहाँ ये सहायक होंगे) लेंगे।

(ii) ऐसे प्रमाण एकत्र करने का भरसक प्रयास करेंगे जिनसे दुर्घटना के कारण पर प्रकाश पड़ने की संभवना हो।

(iii) यह ध्यान रखें कि दुर्घटना के कारणों के सुरागों को जाने—अनजाने या जिज्ञासा में असावधानी से हटाया न जाये, तथा

(iv) रेल पथ के भाग, ट्रैक, पटरियों, फिशप्लेट, बोल्ट तथा अन्य फिटिंग्स तथा प्रभावित गाड़ी के इंजन और बोगियों का फोटो यथासंभव शीघ्र लेने की व्यवस्था करें।

606. रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों के कर्तव्य— रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों के निम्नलिखित कर्तव्य होंगेः—

(i) रेल सुरक्षा बल का वरिष्ठतम अधिकारी, जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई हो, सूचना प्राप्त करने के तुरन्त बाद सभी उपलब्ध कर्मचारियों को लेकर दुर्घटना स्थल पर पहुँचेगा।

(ii) आवश्यकता पड़ने पर समीपवर्ती सुरक्षा बल चौकी अथवा आउटपोस्ट से भी अतिरिक्त सहायता की माँग की जा सकती है।

(iii) सदा की तरह स्टेशन डायरी में प्रविष्टि करने के साथ—साथ स्टेशन मास्टर को इस संचलन की सूचना भी दी जानी चाहिये।

(iv) सूचना मिलने पर, रेल सुरक्षा बल के निरीक्षक तथा मण्डल के सहायक सुरक्षा अधिकारी को भी दुर्घटना स्थल पर पहुँचना चाहिये। उपर्युक्त मामलें में रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों को तीव्रतम उपलब्ध साधनों द्वारा दुर्घटना स्थल पर भेजना चाहिये तथा आवश्यकता पड़ने पर मोटर वाहन भी किराये पर लिया जा सकता है।

(v) दुर्घटना स्थल के लिए चलने से पहले रेल सुरक्षा बल के उपर्युक्त पदाधिकारियों को स्थानीय रेलवे पुलिस/जिला पुलिस पदाधिकारियों से सम्पर्क करने की व्यवस्था करनी चाहिये ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उन्हें भी दुर्घटना की रिपोर्ट दे दी गयी है।

दुर्घटना स्थल पर पहुँच कर ये निम्नलिखित ड्यूटी सम्पन्न करेंगे—

(क) नष्ट हुए डिब्बों अथवा मलबे से यात्रियों को निकालने, घायलों की प्राथमिक चिकित्सा करने और घटना स्थल से घायलों तथा घायल न हुए व्यक्तियों को हटाने में सहायता करेंगे।

(ख) दुर्घटना स्थल पर पुलिस के पहुँचने तथा वहाँ की जिम्मेदारी लेने तक दुर्घटना ग्रस्त व्यक्तियों के सामान तथा रेल सम्पत्ति की रक्षा करेंगे।

(ग) दुर्घटना स्थल पर पुलिस के पहुँचने तथा चार्ज लेने तक रेल पथ, पटरियों, फिशप्लेट, बोल्ट तथा अन्य सामग्रियों आदि की रक्षा करेंगे और किसी भी व्यक्ति को इसके साथ छेड़छाड़ नहीं करने देंगे।

(घ) दुर्घटना स्थल के आस—पास संदिग्ध तत्वों की तलाश करेंगे तथा ऐसे सुरागों को नोट करेंगे जो अपराध को पकड़ने में उपयोगी हो सकते हैं।

(ङ) दुर्घटना स्थल पर यदि आग लग जाये तो उसे बुझायेंगे।

(च) मामलें की तफतीश में रेलवे पुलिस/जिला पुलिस के साथ तालमेल रखेंगे।

607. पुलिस की अनुमति मिलने तक मलबे इत्यादि को हाथ न लगानाः– जब तक यात्रियों और घायलों की जान बचाने या उन्हें बाहर निकालने के लिए आवश्यक न हो किसी कैरिज, वाहन, पुर्जे या संभावित सुरागों को तब तक न छेड़ा जाये जब तक जाँच पड़ताल पूरी न हो जाये तथा मलबा साफ करने और संचार व्यवस्था पुनः स्थापित करने के लिए पुलिस की लिखित अनुमति नहीं मिल जाती।

608. सिविल, पुलिस तथा रेलवे अधिकारियों के द्वारा संयुक्त निरीक्षण –

(i) चिकित्सा राहत कार्य पूरे हो जाने के बाद दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठतम रेल अधिकारी को वरिष्ठ सिविल और पुलिस अधिकारियों के साथ मिलकर संबंधित विभाग के प्रतिनिधियों की सहायता से दुर्घटना स्थल से पीछे की ओर कम से कम 800 मीटर तक की दूरी का बखूबी सर्वेक्षण करने के साथ–साथ दुर्घटना के कारणों की विस्तृत जाँच करनी होगी।

(ii) जाँच कार्य के दौरान, जहाँ तक संभव हो सके, वाहनों की स्थिति, ट्रैक फिटिंग आदि के साथ छेड़छाड़ नहीं करनी चाहिये। जिन कर्मचारियों और बाहरी व्यक्तियों का जाँच कार्य से कोई संबंध न हो उन्हें दुर्घटना स्थल से दूर रखने के लिए रेलवे सुरक्षा बल तथा पुलिस की सहायता से व्यवस्था करनी चाहिये। ध्यान में आये विभिन्न पहलुओं को विनिर्दिष्ट करते हुए संक्षिप्त नोट बनाया जाये।

(iii) घटनास्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी पुलिस से परामर्श करके इस बात का निर्णय लेंगे कि आगे जाँच के लिए किन सामग्रियों को सुरक्षित रखा जाये। इन सामग्रियों को उपयुक्त स्थल पर ले जाकर पुलिस तथा रेलवे विभाग की संयुक्त अभिरक्षा में रखा जाना चाहिये। फिटिंग के सभी छोटे–छोटे सामान को, जहाँ तक संभव हो, किसी बक्से या बोरे में डालकर पुलिस तथा रेलवे विभाग द्वारा संयुक्त रूप से सील बन्द कर दिया जाना चाहिये। जो भी सामग्री पुलिस ने अपने चार्ज में ली हो उस की पावती ली जानी चाहिये। क्षतिग्रस्त ट्रैक को उखाड़ने से पहले विभिन्न पुर्जों पर सावधानीपूर्वक संख्याकित किया जाये अथवा मैच मार्क लिये जायें ताकि बाद में किसी जाँच पड़ताल के दौरान आवश्यकता पड़ने पर पूरा दृश्य फिर से बनाया जा सके।

(iv) जाँच पड़ताल के रिकार्ड किये गये नोट, फाइनल हो जाने के बाद, वरिष्ठतम पुलिस अधिकारी द्वारा जाँच करके उस पर प्रतिहस्ताक्षर किये जाने चाहिये।

609. चल स्टाक को हटाना और उसकी जाँच–

(क) क्षति रहित चल स्टाक को हटानाः– घटना स्थल पर ऐसे डिब्बों को जिनकी कोई क्षति नहीं हुई है, वरिष्ठ पुलिस अधिकारी की लिखित अनुमति प्राप्त करने के बाद वहाँ से हटाया जा सकता है। इन्हें निकटस्थ सुविधाजनक स्टेशन पर लाकर खड़ा कर देना चाहिये ताकि मण्डल यांत्रिक इंजीनियर की देखरेख में उसके वैक्यूम फिटिंग की आगे जाँच की जा सके।

(ख) दुर्घटना के कारण क्षतिग्रस्त हुए चल स्टाक को हटाना तथा उसकी जाँचः– मण्डल यांत्रिक इंजीनियर को वरि. पुलिस अधिकारी के साथ दुर्घटना के कारण क्षतिग्रस्त इंजन तथा वाहनों की विस्तृत जाँच करनी चाहिये। सभी प्रकार की क्षतियों तथा कमियों के संबंध में ध्यानपूर्वक नोट तैयार किया जाये तथा जिस क्षति एवं कमी के कारण गाड़ी के पटरी से उतरने की संभावना हो उसके संबंध में, तथा ये क्षति एवं कमियाँ पुरानी अथवा नयी प्रतीत होती है इसके संबंध में विशेष टिप्पणी दे कर उस पर पुलिस अधिकारी के हस्ताक्षर करवाने चाहिये। पैरा 608 के अनुसार संयुक्त जाँच में अंतिम टिप्पणी तैयार करने के लिए उक्त टिप्पणियों का उपयोग किया जाना चाहिये। इन वाहनों को हटाने के लिए ब्रेक डाउन ऑपरेशन पैरा 611 के अनुसार ही शुरू किये जाने चाहिये।

610. दुर्घटना स्थल की जाँच करते समय तथा नोट और ड्राइंग बनाते समय अधिकारियों द्वारा ध्यान में रखने योग्य विशेष बातें– दुर्घटना स्थल की जाँच करते समय अधिकारियों तथा पर्यवेक्षी कर्मचारियों को निम्मलिखित बातें नोट करनी चाहिये–

(i) ठीक वह स्थिति जिसमें इंजन तथा वाहन रुक गये हों तथा जहाँ पर इसके बिखरे घटक / भाग पाये गये हों।

(ii) ठीक वह स्थिति जिसमें पटरी तथा इसके घटक भाग जैसे स्लीपर, फिशप्लेट, बोल्ट नट, डॉग स्पाइक आदि मिले हों।

(iii) पहियों के निशान तथा दुर्घटना के कारण स्लीपर, पटरी तथा अन्य फिटिंग्स को हुई अन्य क्षति।

(iv) विस्थापित प्वाइंटों पर पटरी के सिरों का या प्वाइंट पर किसी कटाव या दबाव के निशान तथा कटाव आड़ा या खड़ा हैं, इसकी जाँच करना।

(v) किसी विस्थापित पटरी, इसके सामान्य संरक्षण और लैंडिंग पटरी के संबंध में पहियों की स्थिति।

(vi) पीछे की ओर कम से कम 800 मीटर तक ट्रैक की स्थिति।

(vii) दुर्घटना के स्वरूप को देखते हुए यदि आवश्यकता हो तोः

(क) सिगनलों, काटों तथा सिगनल लीवरों तथा ब्लॉक यंत्रों की स्थिति और दशा का निरीक्षण किया जाये।

(ख) स्टेशन पर अन्तर्पाशन की जो व्यवस्था है उसके कार्य का परीक्षण किया जाये।

(ग) गाड़ी गुजारने का रिकार्ड जिसमें गाड़ी सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नम्बर शीटें, लाइन प्रवेश पुस्तक शामिल है को कब्जे में करके सावधानीपूर्वक सुरिक्षत रखा जाये। जहाँ लाइन बैज उपयोग में लाये जाते हैं वहाँ यह रिकार्ड किया जाये कि प्रत्येक संबंधित लाइन बैज किसके कब्जे में था।

(viii) कर्मचारियों के बयान रिकार्ड किये जाने चाहिये।

611. **संचार व्यवस्था को पुनः चालू करना**– सम्पूर्ण तफतीश और जाँच के पूरा होने तथा संयुक्त नोट व नक्शें तैयार होने और पुलिस व सिविल पदाधिकारियों द्वारा यह लिख कर दिये जाने पर कि उसकी तफतीश पूरी हो गयी है तथा किसी पूछताछ की आवश्यकता नहीं है उसके पश्चात् ही संचार व्यवस्था को पुनः लागू करने का कार्य आरम्भ किया जायेगा।

612. **रेल संरक्षा आयुक्त अथवा किसी अन्य जाँच के लिए आलेख (प्लान) तैयार करना**– रेल संरक्षा आयुक्त अथवा न्यायिक जाँच के लिए एक डायमेंशनल आलेख तैयार किया जाना चाहिये, जो मूल नक्शे का ही प्रति रूप होना चाहिये। रेलवे तथा पुलिस के प्रतिनिधियों द्वारा हस्ताक्षरित रिकार्ड किये गये नोट की प्रतियों को जाँच के दौरान वरिष्ठतम अधिकारियों द्वारा प्रमाण स्वरूप बनाये जाने वाले विवरण के परिशिष्ट के रूप में जोड़ दिया जाये।

613. **नोट और रेखा चित्र को सावधानीपूर्वक सुरक्षित रखा जाना चाहिये**– सभी नोट तथा रेखा चित्र जिनमें दुर्घटना स्थल पर उपस्थित विभिन्न अधिकारियों के निरीक्षणों को रिकॉर्ड किया गया है, उन्हें सावधानीपूर्वक सुरक्षित रखा जाये ताकि इन्हें भविष्य में अनुवर्ती जाँच पड़तालों या न्यायिक जाँच के समय ऐसे अधिकारियों और प्राधिकारियों के प्रमाण (साक्ष्य) अपेक्षित होने पर उपयोग में लाया जाये।

614. **सुरक्षा अधिकारी का सहयोग लेना**–

(क) ऐसे मामालों में जहाँ प्रत्यक्षतः तोड़ फोड़ का संदेह हो और रेल विभाग द्वारा उसकी जाँच की जानी हो तो मण्डल के सुरक्षा अधिकारी को ऐसी जाँच में सहयोगी बनाना नितान्त अनिवार्य है तथा समिति द्वारा तैयार की गयी संयुक्त रिपोर्ट पर उस के हस्ताक्षर अवश्य होने चाहिये। ऐसे मामलों में निष्कर्ष को स्वीकार करने से पहले प्रधान कार्यालय में मुख्य सुरक्षा अधिकारी को दिखाया जाना चाहिये। तोड़ फोड़ के आंकडे इस संबंध में स्वीकृत निष्कर्षों पर ही आधारित होने चाहिये तथा इन्हें रेलवे बोर्ड के

संरक्षा/सुरक्षा निदेशालय को भेजने से पूर्व मुख्य सुरक्षा अधिकारी/मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा इसकी संयुक्त रूप से विधीक्षा की जानी चाहिये।

(ख) आगे, ऐसे सभी मामलों में, जाँच समिति को अपने निष्कर्ष में 'तोड़फोड़' का स्पष्ट निर्णय देना चाहिये। यदि यह तोड़ फोड़ का मामला नहीं है तो जाँच समिति को संयुक्त निष्कर्ष में इस बात का स्पष्ट उल्लेख करना चाहिये कि यह घटना रेल कर्मचारी के अतिरिक्त निम्न किसी अन्य की विफलता के द्वारा तो नहीं की गयी–

(i) ट्रैक के साथ छेड़छाड़ अथवा

(ii) गाड़ी दुर्घटना के स्टेटमेंट 'क' में दिये गये अन्य विविध कारणों से हुई। गाड़ी दुर्घटना के स्टेटमेंट 'क' में उपर्युक्त वर्गीकरणों का भी स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिये।

****

अध्याय – 7

असाधारण घटनायें

701. गाड़ियों पर खतरनाक स्थिति– प्रत्येक रेल कर्मचारी चाहे वह ड्यूटी पर हो या नहीं, यदि वह गाड़ी पर कोई असाधारण अथवा खतरनाक स्थिति देखे जैसे गर्मधुरा, कोई सामान गिर गया हो या असुरक्षित स्थिति में हो, किसी डिब्बे में आग लगी हो या वाहन का कोई हिस्सा अलग हो गया हो अथवा खतरनाक तरीके से लूज लटक रहा हो तो वह गाड़ी को (यदि वह चल रही है) तुरन्त रूकवाने के लिए कार्यवाही करेगा तथा गार्ड और लोको पायलट को चेतावनी देगा। यदि वह गाड़ी रूकवाने में सफल न हो सके तो वह तुरन्त ही निकटतम स्टेशन मास्टर को ऐसा करने के लिए सूचना देगा। यदि स्टेशन मास्टर गाड़ी रोकने में असमर्थ रहता है तो वह तुरन्त ही अगले स्टेशन को तथा, यदि सेक्शन नियंत्रित हो तो, खण्ड नियंत्रक को भी सूचित करेगा।

702. रेलपथ में त्रुटियाँ–

(क) (i) कोई लोको पायलट यह महसूस करता है कि उसका इंजन रेलपथ के किसी भाग पर या किन्हीं भागों पर अस्थिर रूप से चल रहा है, तो उसे उस स्थान और किलोमीटर को सही–सही नोट कर लेना चाहिये और अपनी गाड़ी की गति को उचित रूप से नियमित करना चाहिये। उसे गाड़ी साधारणतया अगले ठहराव स्टेशन पर रोकनी चाहिये या जब उसे ऐसा लगता है कि पीछे आने वाली गाड़ियों के लिए रेलपथ खतरनाक साबित हो सकता है तो उसे अगले स्टेशन पर रुकना चाहिये और स्टेशन मास्टर को लिखित में रिपोर्ट दे जिसमें यह बताये कि प्रभावित स्थान या स्थानों से गुजरने के लिए उसके विचार से अधिकतम गति कितनी होनी चाहिये।

(ii) गाड़ी के पहुँचने तथा स्टेशन मास्टर को सूचना देने के बीच ऐसी स्थिति भी हो सकती है जब कि लाइन बन्द कर दी गयी हो तथा सतर्कता आदेश जारी किये बिना अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर दे दिया जाये तथा गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर जाये और खतरे में पड़ जाये। ऐसी स्थिति से बचने के लिए इकहरी लाइन पर जहाँ टोकन उपकरणों अथवा 'ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति' के अनुसार संचालन किया जाता है वहाँ चालक स्टेशन मास्टर को खराब रेलपथ की लिखित सूचना दिये बिना तथा उसकी पावती प्राप्त किये बिना "टोकन" अथवा "स्टाफ" सुपुर्द नहीं करेगा।

इकहरी लाइन सेक्शन पर जहाँ गाड़ी संचालन पेपर लाइन क्लीयर अथवा टोकन रहित पद्धति के द्वारा किया जाता है तथा दोहरी लाइन सेक्शन पर भी चालक, ऐसी स्थिति में, यदि केबिन सम्मुख काँटों के पास स्थित है तो अपनी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में केबिन के सामने अवश्य रोक देगा और केबिन मैन को सूचना देगा। सम्मुख काँटों पर केबिन न होने की स्थिति में चालक पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी स्थान पर गाड़ी को खड़ा कर देगा तथा पहले बतायी गयी क्रियाविधि के अनुसार स्टेशन मास्टर को सूचना देने के बाद ही गाड़ी को पिछले ब्लॉक सेक्शन से बाहर लायेगा।

(iii) स्टेशन मास्टर यह सूचना प्राप्त करने के तुरन्त बाद प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्टेशन मास्टर, सेक्शन नियंत्रक, सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), सहायक इंजीनियर, मण्डल इंजीनियर, वरि./मण्डल परिचालन प्रबन्धक को सूचना देगा और यदि वह इंजन दूसरे मण्डल का हो तो होम शेड वाले मंडल रेल प्रबन्धक को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर सूचना प्राप्त होने के तुरन्त बाद सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक के सामान्य नियम 4.09(1) तथा परिशिष्ट 'क' के अधीन सतर्कता आदेश जारी करेगा।

गति का प्रतिबंध 15 कि.मी.प्र.घ. अथवा चालक के द्वारा दी गयी सलाह के अनुसार इससे कम केवल प्रभावित किलोमीटर के लिए लागू किया जायेगा। परन्तु यदि चालक गति प्रतिबन्ध लगाने के संबंध में निश्चित किलोमीटर न बता सके तो समूचे ब्लॉक सेक्शन के लिए प्रतिबन्ध लागू किया जायेगा। दोहरी लाइन सैक्शन पर, अप और डाउन दोनों लाइनों के लिए सतर्कता आदेश जारी किया जाना चाहिये।

सतर्कता आदेश में दिया गया गति प्रतिबन्ध उस सारे ब्लॉक सैक्शन में लागू होगा जिसके संबंध में चालक ने रिपोर्ट की हो कि उसने भारी ढोलन (सीवियर हंटिंग), झोंके खाने (लर्चिंग), झूमने(स्वैइंग) या रफ राइडिंग का अनुभव किया है।

(iv) सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अथवा सहायक इंजीनियर तुरन्त ट्रैक का निरीक्षण करेंगे और उपयुक्त कार्यवाही करने के बाद स्टेशन मास्टर को परिस्थिति के अनुसार सतर्कता जारी रखने, रद्दोबदल करने या हटाने का निर्देश देंगे। इस दौरान सतर्कता आदेश अवश्य जारी किये जाते रहने चाहिये। सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ)/सहायक इंजीनियर द्वारा मण्डल इंजीनियर को नीचे दिये गये फार्म 'क' में तीन प्रतियों में रिपोर्ट प्रस्तुत करनी चाहिये।

फार्म 'क'

इंजनों की बैड राइडिंग

(ट्रैक पर रिपोर्ट)

1. स्टेशन मास्टर का संदेश सं. तथा स्टेशन और तारीख....................रफ राइडिंग का अनुभव किया।
2. कि.मी. सं. तथा रेलवे का सैक्शन..............................अप अथवा डाउन ट्रैक
3. गाड़ी नं., इंजन नं. तथा उसका प्रकार...............................
4. गाड़ी की रफ्तार...................................
5. सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा किये गये निरीक्षण की तारीख और समय ....
6. रेलें (पटरियाँ)
   (क) प्रकार तथा वज़न...............................
   (ख) लम्बाई..................................
   (ग) आयु.................................
   (घ) दशा................................
7. स्लीपर
   (क) प्रकार ....
   (ख) आयु ....
   (ग) संख्या, प्रति रेल................
   (घ) अन्तर (स्पेसिंग)
   (ङ) दशा................................

8. गिट्टी
   - (क) शीर्ष की चौड़ाई..............................
   - (ख) पूरे बॉक्सिंग की कमी........................
     सैक्शन
   - (ग) स्लीपर के नीचे गहराई......................
   - (घ) प्रकार..
   - (ड) सफाई तथा जल निकासी के संबंध में गिट्टी की स्थिति...............................
9. बनावट
   - (क) स्तर अथवा ग्रेड ....
   - (ख) किनारों की ऊँचाई ....
   - (ग) कटिंग की गहराई..
   - (घ) मिट्टी का वर्ग ....
   - (ड.) जल निकासी की स्थिति...........................
10. समरेखण :
    सीधी अथवा मोड़ की डिग्री.................................
11. पुल की किस्म.................................
12. निम्नलिखित की अन्तिम तिथि–
    (क) थ्रू पैकिंग....................
    (ख) स्लैक पैकिंग.................................
13. ट्रैक, गिट्टी अथवा बनावट में किसी भी प्रकार की खराबी का विवरण
14. ट्रैक, गिट्टी अथवा बनावट में हुई खराबी को दूर करने के लिए की गयी कार्यवाही ....
15. अत्यधिक वर्षा जैसी कोई विशेष स्थिति.......................

सहायक इंजीनियर/सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) के हस्ताक्षर

(ख) गार्ड की ड्यूटीः– गार्ड यदि भारी झोंके (लर्च) या झटके (जर्क) का अनुभव करे जिसे वह गाड़ियों के गुजरने के लिए खतरनाक समझें तो वह अगले स्टेशन पर वैक्यूम/एयर प्रेशर को नष्ट करके गाड़ी को खड़ी कर देगा और स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में सूचित करेगा। यदि झटके खतरे की दृष्टि से गंभीर न हो तो वह अगले ठहराव स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में सूचना देगा।

703. 25 के.वी. ओएचई में त्रुटियाँ –

(i) सभी गाड़ियों के इंजनकर्मी चलती हुई गाड़ी में ऊपरी उपस्कर पर भली प्रकार से निगरानी रखेंगे और यदि कोई त्रुटि दिखाई दे तो उस की सूचना अगले ठहराव पर कर्षण शक्ति नियंत्रक को देंगे।

(ii) यदि ऊपरी उपस्कर में आगे कोई ऐसी त्रुटि दिखाई दे जिसके कारण पैन्टोग्राफ के सहज संचालन में बाधा या क्षति पहुँचने की संभावना हो तो लोको पायलट सर्किट ब्रेकर को ट्रिप करेगा और पैन्टोग्राफ के हैंडल को नीचे की स्थिति में करके पैन्टोग्राफ को तुरन्त झुका देगा। यदि आवश्यक समझा जाये तो गाड़ी को आपातिक रूप से रोक देना चाहिये।

(iii) यदि ऊपरी उपस्कर को मामूली क्षति पहुँची हो (जैसे कि ड्रॉपर या केटेनरी से कांट्रैक्ट वायर का थोड़ा सा हट जाना) तो उस दोषायुक्त सैक्शन के नीचे कोस्ट करना संभव हो सकता है। किन्तु लोको पायलट निकटतम आपातिक टेलीफोन सर्किट के माध्यम से और यदि सर्किट उपलब्ध न हो तो किसी अन्य टेलीफोन द्वारा कर्षण शक्ति नियंत्रक को खराबी की सूचना देगा।

(iv) यदि ऊपरी उपस्कर में बहुत बड़ी खराबी है और उसकी वजह से गाड़ियों को रोकना जरूरी हो तो लोको पायलट इस प्रकार की खराबी देखने पर निकटतम आपातिक टेलीफोन सर्किट के द्वारा इसकी सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक को देगा जिस में खराबी का पूरा विवरण बतायेगा। यदि यह सर्किट उपलब्ध न हो तो लोको पायलट यह सूचना निकटतम स्टेशन मास्टर अथवा केबिन सहायक स्टेशन मास्टर के जरिये या किसी अन्य टेलीफोन सर्किट के द्वारा देगा। इस प्रकार का संदेश प्राप्त होने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक सैक्शन नियंत्रक को उपयुक्त हिदायतें देगा और यदि आवश्यक हो तो उसे प्रभावित सैक्शन पर गाड़ियों का संचलन बंद करने के लिए सलाह देगा।

(v) यदि किसी भी रेल कर्मचारी को ऊपरी उपस्कर या किसी अन्य कर्षण उपस्कर जिस में कंटीन्यूटी बॉण्ड, ज्वाइंट बॉण्ड, क्रॉस बॉण्ड, स्ट्रक्चरल बॉण्ड और इम्पेन्डेन्स बॉण्ड भी शामिल हैं, में ब्रेक डाउन या खराबी दिखाई पड़े तो तुरन्त उसकी सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक को दी जायेगी। यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित न किया जा सके तो यह सूचना निकटतम स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, सहायक कर्षण फोरमैन (ओएचई), कर्षण फोरमैन (ओएचई) या सहायक बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को दी जायेगी। इम्पेन्डेन्स बॉण्ड के मामले में यह सूचना सहायक सिगनल तथा दूर संचार इंजीनियर को दी जायेगी। जिस स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर को इस प्रकार के ब्रेक डाउन अथवा खराबी की सूचना दी जाती है वह इस सूचना को तुरन्त सैक्शन नियंत्रक के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक को भेजेगा। यदि संचार व्यवस्था भंग हो तो वह यातायात के संचालन के संबंध में स्वविवेक से काम लेगा और निकटतम कर्षण पदाधिकारी को सूचित करेगा।

(vi) ऊपरी लाइन में टूट फूट के मामले में, जिस रेल कर्मचारी को इसका पता लगे वह यह सुनिश्चित करेगा कि जब तक उस स्थान पर कोई प्राधिकृत व्यक्ति नहीं पहुँचता, कोई भी व्यक्ति, लाइन के संपर्क में न आये। प्राधिकृत व्यक्ति प्रभावित लाइन को बिजली रहित और भूयोजित करने के लिए अविलम्ब कार्यवाही करेगा।

(vii) किसी भी रेल कर्मचारी द्वारा ऊपरी उपस्कर में देखे गये सभी प्रकार के ब्रेक डाउन या त्रुटियों की सूचना तुरन्त नजदीक के स्टेशन मास्टर या कर्षण शक्ति नियंत्रक या संबंधित क्षेत्र के कर्षण फोरमैन (ओएचई) को दे देनी चाहिये।

704. त्रुटिपूर्ण इंजन या टेण्डर– लोको पायलट यह पाये कि उसका इंजन या टेंडर का चलन असामान्य है तो उसे गाड़ी की गति उपयुक्त रूप से कम कर देनी चाहिये और पावर कंट्रोलर को सूचित करना चाहिये कि वह ऐसा कर रहा है और यदि आवश्यक हो तो राहत इंजन माँगा जा सकता है। तब वह सब से समीप

के शेड में जायेगा और वरि. सैक्शन इंजीनियर (लोको) को पूरी सूचना देगा। इसके साथ ही लोको पायलट अपने होम शेड के वरि. सैक्शन इंजीनियर (लोको) को भी इस संबंध में रिपोर्ट देगा। इंजन का ध्यानपूर्वक परीक्षण करके और आवश्यक समायोजन करने के बाद वरि. सैक्शन इंजीनियर (लोको) इंजन का पूर्ण विवरण और समायोजन का विस्तृत विवरण टेलीफोन पर मण्डल यांत्रिक इंजीनियर या उसकी अनुपस्थिति में सहायक यांत्रिक इंजीनियर को देगा। यदि कंट्रोल स्प्रिंग, बोगी स्लाइड्स एवं धुरों के अन्तर सभी ठीक पाये जायें तो त्रुटि को खोज निकालने के लिए लोको निरीक्षक को इंजन का ट्रायल करना चाहिये। यदि इंजन का चलन संतोषजनक पाया जाये तो मण्डल यांत्रिक इंजीनियर या सहायक यांत्रिक इंजीनियर को स्वयं जाँच करना चाहिये। दूसरी ओर यदि लोको निरीक्षक फिर भी समझते हैं कि इंजन की रनिंग अभी भी संतोषप्रद नहीं है और इसका कारण पता नहीं लगा सकते हैं, तो मण्डल यांत्रिक इंजीनियर या सहायक यांत्रिक इंजीनियर को इंजन की व्यक्तिगत रूप से जाँच करनी चाहिये और दोष दूर करना चाहिये। इंजन को वापस सामान्य सेवा में लगाने से पहले एक बार और ट्रायल लेनी चाहिये। सभी प्रकरणों में, इंजन की जाँच करनी चाहिये और विशेष रिपोर्ट तीन प्रतियों में वरि. सैक्शन इंजीनियर (लोको) द्वारा फार्म 'ख' में मण्डल यांत्रिक इंजीनियर को भेजनी चाहिये। परन्तु ट्रायल एवं समायोजन तभी करना चाहिये, जब परीक्षण करने पर कोई त्रुटि पायी जाये।

फार्म 'क' और 'ख' मिलने पर मंडल रेल प्रबन्धक रिपोर्टों का सावधानीपूर्वक परीक्षण करेगा और उन्हें 2 प्रतियों में स्वयं अपनी टिप्पणियों सहित मुख्य इंजीनियर तथा मुख्य यांत्रिक इंजीनियर को भेजेगा।

फार्म 'ख'

1. इंजन नम्बर ....
2. गाड़ी संख्या..................................
3. अनुमानित गति जब लर्चिंग या स्वैइंग हुआ हो..........................
4. बोगी कंट्रोल स्प्रिंग की स्थिति..............................
5. बोगी स्लाइडों की स्थिति.....................................
6. सभी एक्सल बॉक्सों में क्लियरनैस........................
7. इंटरमिडियेट फ्रिक्शन गियर, यदि कोई हो............................
8. क्या हिंड ट्रक या बोगी पर फेरो डू लाइनर्स फिट हैं.....................
9. टायर फ्लैन्ज की स्थिति.........................

705. लाइन पर इंजन या वाहन के पृथक हुए भाग— यदि इंजन अथवा वाहन का कोई भाग पृथक हो जाये और यह विश्वास हो कि कदाचित पृथक हुआ भाग लाइन पर गिर पड़ा है तो गाड़ी कर्मचारी लापता भाग की सावधानीपूर्वक खोज अवश्य करेंगे। यदि लापता भाग न मिले, तो गाड़ी पहले अगले ब्लॉक स्टेशन पर अवश्य रोकी जाये और गार्ड स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना दें।

स्टेशन मास्टर ब्लॉक सैक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर सहित सभी संबंधितों को यह सूचना अवश्य दोहरायेगा। संबंधित स्टेशन मास्टरों की जिम्मेदारी होगी कि वे सैक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करें ताकि वह लापता भाग को देखने के लिए सतर्क रहे।

706. जिन स्थानों की मरम्मत हो रही हो उन्हें रक्षित करना— जब भी प्लेटफार्मों, इमारतों, सड़कों आदि की मरम्मत हो रही हो और खुले हुए स्थानों में या अवरोधों के ऊपर किसी के गिरने की सम्भवना हो, तो काम पर लगे कर्मचारी अवरोधकों या चेतावनी बोर्डों और रात में बत्तियों से उसे रक्षित अवश्य करेंगे।

707. सामग्री से पटरी पर रुकावट— स्टेशन मास्टर तथा रेलपथ एवं निर्माण के पदाधिकारियों को यह ध्यान रखना होगा कि लाइन पर या लाइन उल्लंघन करते हुए सामान के ढेर या अन्य अवरोध न हों या लाइन में रुकावट डालते हों और जिन के कारण पटरी से गाडी उतरने की दुर्घटना हो सकती है या जिन से शंटिंग कार्यों में संलग्न रेल कर्मचारियों को खतरा हो सकता है।

708. यात्रियों का चलते वाहनों में चढ़ना या उतरना— यदि संभव हो तो, यात्रियों को, चलती गाड़ी में चढ़ने या उतरने से अवश्य रोका जाये और रेल कर्मचारी चलते वाहन का न तो दरवाजा खोलें और न किसी यात्री को इसमें चढ़ने व उतरने में सहायता करे। यदि कोई यात्री चलती गाड़ी में चढ़ने वाला हो और वह उसके इतना निकट पहुँच गया हो कि उसे रोकना खतरनाक हो तो उसे अकेला छोड़ देना चाहिये। यदि किसी यात्री का पायदान पर पैर न पड़े या वह अन्यथा आसन्न खतरे में हो तो गाड़ी को तत्काल रोक लेना चाहिये, किन्तु ऐसा कोई काम न किया जाये जिस से वह भ्रमित हो जाये। जब चलते वाहन में चढ़ते हुए यात्री को खतरे में डाले बिना रोका जा सके तो उसे रोक देना चाहिये। परन्तु यदि वह उतरने वाला हो और कोई आसन्न खतरा न हो तो जब तक गाड़ी खड़ी न हो जाये तब तक उसे छेड़ा न जाये।

709. ट्रैक अथवा गाड़ी में विस्फोट—

(क) विस्फोट की आवाज सुनते ही लोको पायलट तुरन्त गाड़ी को यथा शीघ्र रोक कर गार्ड के साथ विस्फोट के स्थान पर ट्रैक की जाँच करेगा ताकि नुकसान का अंदाजा लगाया जा सके। यदि लोको पायलट समय पर गाड़ी को रोकने में असफल रहे तो गार्ड, गार्ड यान वाल्व का संचालन करके सावधानीपूर्वक वैक्यूम ब्रेक लगा कर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेगा।

(ख) लोको पायलट गार्ड के साथ गाड़ी की भी जाँच करेगा और यदि गाड़ी को मामूली क्षति हो या कोई क्षति न हुई हो तथा यदि गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन तक ले जाना सुरक्षित हो, तो गाड़ी को आगे अगले ब्लॉक स्टेशन पर ले जाया जायेगा, जहाँ गार्ड और लोको पायलट संयुक्त रूप से ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को इस घटना की रिपोर्ट देंगे।

(ग) यदि ट्रैक गंभीर रूप से क्षतिग्रस्त है जिससे ट्रैक असुरक्षित हो गया है तो सामान्य नियमों के अनुसार उस स्थल को रक्षित करने के लिए सक्षम रेल कर्मचारी को पटाखों के साथ वहाँ तैनात कर दिया जायेगा।

(घ) लोको पायलट तथा गार्ड से सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर तत्काल खण्ड नियंत्रक को सूचित करेगा जोः

(i) सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को तुरन्त घटना स्थल पर जाने, ट्रैक का निरीक्षण करने, ट्रैक को ठीक करने के लिए आवश्यक सावधानियाँ बरतने और यदि आवश्यक हो तो गति प्रतिबंध लगाने के लिए कहेगा।

(ii) अगले टर्मिनल स्टेशन पर इंजन और गाड़ी की पूरी जाँच करने के लिए वरि. सैक्शन इंजीनियर (कै.व.वे.) तथा वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) को सूचना देगा।

अनियंत्रित सैक्शनों पर खण्ड नियंत्रक के लिए ऊपर निर्धारित ड्यूटी स्टेशन मास्टर पर लागू होगी।

स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को तुरन्त संदेश जारी करेगा और उसकी पावती प्राप्त करेगा।

रिपोर्ट किये गये सैक्शन के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियाँ को अवश्य रोकेंगे तथा किलोमीटर एवं गति प्रतिबंध का उल्लेख करते हुए लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करेंगे।

(ड.) प्रभावित स्थल से गुजरने वाली किसी भी गाड़ी की गति 15 कि.मी. प्र.घ. अथवा सूचना देने वाले लोको पायलट द्वारा यथाविनिर्दिष्ट ऐसी कम गति से अधिक नहीं होगी जब तक सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अथवा सहायक इंजीनियर प्रमाणित नहीं करते हैं कि उनके अनुसार रेलपथ किसी उच्च गति के लिए संरक्षित है और जब तक स्टेशन मास्टर "सर्वसंबंधित" को जिन्हें पहले से ही इस संबंध में सूचित किया गया था, एक संदेश जारी नहीं कर देते।

710. विपथन से बचाव की सावधानियाँ –

(क) यदि इंजन अथवा वाहन का कोई भाग पृथक हो जाये और यह प्रतीत हो कि कदाचित पृथक हुआ भाग ट्रैक को अवरुद्ध कर रहा है तो गाड़ी कर्मचारी लापता भाग की सतर्कता से खोज करेंगे। यदि लापता भाग न मिले तो गाड़ी को स्टेशन पर रोक दिया जायेगा और स्टेशन मास्टर को इसके संबंध में सूचित कर दिया जायेगा। स्टेशन मास्टर उस सेक्शन में पहले आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को लापता भाग को देखने के लिए चौकस रहने हेतु सतर्कता आदेश जारी करेगा तथा सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अथवा गैंगमेट को भी इसकी खोज करने के लिए सूचित करेगा।

(ख) लोको पायलट जिसकी गाड़ी डिरेलिंग दिशा में किसी भी स्प्रिंग प्वाइंट पर रुक गयी है, गाड़ी को तब तक पुनः नहीं चलायेगा जब तक गार्ड स्वयं गाड़ी के आगे संचालन के लिए स्प्रिंग प्वाइंट सैट तथा क्लैम्प करने की व्यवस्था नहीं कर देता। अकेले इंजन के मामले में, यह जिम्मेदारी अकेले इंजन के लोको पायलट की होगी।

711. जब कैरिज की खिड़कियाँ अथवा दरवाजे सम्मिलित हों –

(क) ऐसी सभी दुर्घटनाओं में जब कि सवारी डिब्बों की खिड़कियाँ अथवा दरवाजे अथवा उनके स्थिरक शामिल हों, गाड़ी का गार्ड, गाड़ी परीक्षण कर्मचारियों के साथ, खिड़कियों या दरवाजों या उनके स्थिरकों की तत्काल जाँच करेगा तथा यह भी देखेगा कि चेतावनी नोटिसों को विधिवत प्रदर्शित किया गया है तथा जाँच परिणाम को गाड़ी के लिए संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में संयुक्त रूप में दर्ज करेगा। यदि दुर्घटना स्थल पर कोई गाड़ी परीक्षण कर्मचारी नहीं है तो गार्ड शीघ्र टेलीफोन/तार द्वारा अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन पर गाड़ी परीक्षण स्टाफ को दुर्घटना की सूचना देगा।

अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन पर पहुँचते ही गार्ड गाड़ी परीक्षण स्टाफ के साथ डिब्बे या डिब्बों की खिड़कियों अथवा दरवाजों अथवा उनके स्थिरकों की स्थिति की जाँच करेगा तथा देखेगा कि चेतावनी नोटिसों को डिब्बे अथवा डिब्बों में विधिवत प्रदर्शित किया गया है तथा जाँच परिणाम गाड़ी की संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में संयुक्त रूप से दर्ज करेगा।

(ख) गार्ड के माँग करने अथवा दुर्घटना संदेश/तार प्राप्त होने पर, गाड़ी परीक्षण कर्मचारियों का यह भी कर्तव्य होगा कि वे दरवाजे अथवा खिड़कियाँ या स्थिरकों की स्थिति की जाँच करें तथा देखें कि क्या सम्बन्धित सवारी डिब्बों में चेतावनी सूचनायें विधिवत प्रदर्शित की गयी हैं तथा वे तुरन्त मंडल रेल प्रबन्धक और मण्डल यांत्रिक इंजीनियर (कै.व.वे.) को सूचना देंगे।

712. असामान्य घटनायें– तालाबों अथवा नदियों के असुरक्षित बाँधों के संबंध में सूचनाः– सरकारी पदाधिकारियों अथवा गाँव के प्राधिकारियों अथवा किसी व्यक्ति से तालाबों अथवा नदियों के बाँधों की खतरनाक स्थिति से संबंधित विश्वसनीय सूचना प्राप्त होने पर, स्टेशन मास्टर तथा अन्य रेल कर्मचारी, टेलीफोन अथवा तार के द्वारा उस सूचना को मंडल रेल प्रबन्धक, सहायक इंजीनियर, सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) और प्रभावित ब्लॉक खण्ड के दोनों तरफ के स्टेशन मास्टरों तथा ड्यूटी पर तैनात खण्ड नियंत्रक को तुरन्त अधिसूचित करेंगे। प्रभावित ब्लॉक खण्ड के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों द्वारा सभी गाड़ियों को रोककर सतर्कता आदेश

जारी किये जाने चाहिये तथा नदी अथवा तालाब के बाँध असुरक्षित होने के संबंध में की गयी रिपोर्ट के ब्यौरे सतर्कता आदेश में दर्ज करके अन्त में निम्न प्रकार से जोड़ देना चाहिये–

"विशेष ध्यान दें और आवश्यकतानुसार गति को कम करें।

713. रेल गाड़ियों के नीचे कुचले जाने के मामलों में रेल कर्मचारियों द्वारा तुरन्त की जाने वाली कार्यवाही–

(क) जब मृत्यु न हुई हो:–

(i) जब किसी रेल कर्मचारी को ट्रैक पर अथवा उसके पास कोई घायल व्यक्ति दिखाई दे तो उसे तुरन्त उसके प्राथमिक उपचार करने का भरसक प्रयास करना चाहिये अथवा यथा शीघ्र चिकित्सा सहायता प्राप्त करनी चाहिये। उसे निकटस्थ स्टेशन मास्टर अथवा नजदीक के किसी व्यक्ति के द्वारा पुलिस को सूचना देने की व्यवस्था भी करनी चाहिये।

(ii) जब किसी कुचले हुए या टकरा कर गिरे हुए व्यक्ति को उसी गाड़ी अथवा उस के बाद वाली गाड़ी के कर्मचारी देखें तो वे गार्ड अथवा गाड़ी में उपलब्ध योग्यता प्राप्त डॉक्टर की सहायता से शीघ्र प्राथमिक चिकित्सा उपलब्ध करवाकर उसे निकटतम स्टेशन पर पहुँचा देना चाहिये, जहाँ स्टेशन मास्टर उस की चिकित्सा की व्यवस्था करेगा।

(iii) यदि उस व्यक्ति की हालत नाजुक पायी जाये तो गाड़ी के गार्ड अथवा चल टिकट परीक्षक, कन्डक्टर अथवा जिस रेल कर्मचारी ने घायल व्यक्ति को देखा है उसे उसका मरणासन्न बयान रिकॉर्ड करना चाहिये। इस विवरण में उस का नाम, पिता का नाम, जाति, निवास स्थान, वह लाइन पर कैसे आया तथा उसे कैसे चोट लगी, लिखी जानी चाहिये। इस बयान पर गार्ड तथा कुछ अन्य जिम्मेदार गवाहों द्वारा हस्ताक्षर करवाकर जिस तरफ गाड़ी जा रही है उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दे दिया जाये ताकि वह उसे आगे पुलिस प्राधिकारियों को प्रेषित कर सके। इस बयान के साथ एक मीमो जिसमें जहाँ घायल व्यक्ति पाया गया वह समय तथा स्थान, उस के निपटान का विवरण लिखा जाना चाहिये। यदि रेल कर्मचारी, जो घायल व्यक्ति को देखता है, वह अनपढ़ है तो उसे उसके मरणासन्न बयान प्राप्त करने के लिए किसी जिम्मेदार व्यक्ति की सहायता लेनी चाहिये।

(ख) जब मृत्यु हो गयी हो:–

(i) किसी रेल कर्मचारी अथवा जिस गाड़ी से दुर्घटना हुई है उस का कर्मचारी अथवा बाद में आने वाली गाड़ी के कर्मचारी को जब रेलपथ पर अथवा उसके समीप किसी व्यक्ति का शव दिखाई दे तो मुख्य बात यह है कि सबूत, विशेष रूप से अंगुलियों के निशानों को, अक्षत रखा जाये। व्यक्ति के मृत शरीर को बहुत से व्यक्तियों द्वारा न छुआ जाये क्योंकि इससे दुर्घटना के आस पास के उपलब्ध अंगुलियों के निशान मिट सकते हैं। इसी प्रकार पुलिस के पहुँचने तक मृत शरीर को उस के स्थान से न हटाया जाये क्योंकि इससे तफतीश में सहायक होने वाले सुरागों के समाप्त होने की संभावना रहती है। फिर भी अगली गाड़ी के संचालन के लिए लाइन को साफ करने के लिए लाइन से मृत शरीर को हटाया जा सकता है परन्तु ऐसा करते समय उसे कम से कम हिलाया जाये।

(ii) इसके बाद मृत शरीर को गाँव के चौकीदार अथवा पड़ोस के जिम्मेदार व्यक्ति अथवा लाइन मैन या फाटक वाले की निगरानी में रखा जा सकता है। जहाँ मृत शरीर पाया जाता है वहाँ यदि उस समय कोई जिम्मेदार व्यक्ति उपलब्ध नहीं है तो गाड़ी के जाने की दिशा में निकटस्थ

फाटक लॉज पर उस शव को पहुँचाया जाना चाहिये। जहाँ फाटक लॉज न हो, तो उसको अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देना चाहिये। सभी मामलों में, गाड़ी के गार्ड, अथवा गार्ड के न होने पर गाड़ी के लोको पायलट या उस व्यक्ति द्वारा जिसे लाश का पता चला हो निम्नलिखित विवरण देते हुए एक लिखित मीमो तैयार किया जाना चाहिये। यह मीमो उस व्यक्ति को सौंपा जायेगा जिस के चार्ज में मृत शरीर को रखा जाता है जो उस मीमो को आगे पुलिस प्राधिकारियों को प्रेषित करेगा।

(1) मृत शरीर के मिलने का समय और स्थान

(2) ट्रैक/ट्रैकों के सम्बन्ध में मृत शरीर की स्थिति

(3) गिट्टियों अथवा इंजन पर खून के निशान, कितनी चोटें लगी, तथा प्रत्यक्षतः चोटें गाड़ी से लगी या अन्यथा।

(4) पटरी पर अथवा उस के आस पास यदि कोई कपड़े इत्यादि पाये गये हों तो उन की स्थिति, और

(5) सूचना देने वाले का नाम, उसके पिता का नाम तथा डाक का पूरा पता।

(iii) यदि गाड़ी चलाने वाले कर्मचारियों से भिन्न रेल कर्मचारी मृत शरीर को पाये और वह स्वयं पुलिस प्राधिकारियों को तुरन्त सूचना न दे सके तो वह उस स्थान के आस पास किसी जिम्मेदार व्यक्ति को आगे आवश्यक कार्यवाही करने के लिए तत्काल सूचना देगा।

714. व्यक्तियों का कुचला जाना– रेल गाड़ी द्वारा व्यक्तियों के कुचले जाने पर जब लोको पायलट अपनी यात्रा की समाप्ति पर शैड में पहुँचेगा तो शैड का वरि. सैक्शन इंजीनियर (लोको) (अथवा अन्य इंचार्ज लोको पदाधिकारी) इंजन कर्मियों के बयान अवश्य लेगा तथा सर्व संबंधितों को अविलंब भेजेगा। वरि. सैक्शन इंजीनियर (लोको) (अथवा अन्य इंचार्ज लोको पदाधिकारी) इंजन एवं गाड़ी की जाँच की व्यवस्था अवश्य करेगा तथा इंजन पर लगे खून के निशान तथा परिणामों की रिपार्ट सर्व सम्बन्धितों को अविलंब भेजेगा।

715. गाड़ियों में अथवा स्टेशनों पर पाये गये मृत व्यक्ति– जब मृत व्यक्तियों के शव गाड़ी में अथवा स्टेशन पर पड़े पाये जायें तो स्टेशन मास्टर इन शवों को निपटान के लिए पुलिस को सौंप देगा तथा पुलिस को सौंपे जाने तक किसी रेल कर्मचारी को शव की निगरानी के लिए तैनात कर देगा। यदि मृत्यु संक्रामक रोग के कारण हुई है, तो इसकी सूचना, राज्य के स्वास्थ्य निदेशक तथा जिले के सिविल सर्जन तथा रेलवे के संबंधित सहायक चिकित्सा अधिकारी को दी जानी चाहिये।

716. चलती गाड़ी में हत्या– यदि चलती गाड़ी में रेलवे के डिब्बे में हत्या जैसा गंभीर अपराध अथवा भयंकर हमला किया जाता है तो तफतीश में पुलिस पदाधिकारियों की सहायता के लिए रेल कर्मचारियों द्वारा निम्नलिखित कार्यवाही की जाये–

(क) इस प्रकार के अपराध की सूचना मिलने के तुरन्त बाद गार्ड उस कम्पार्टमेंट की खिड़कियों को बाहर से बंद करवाकर उस का ताला बन्द करा देगा ताकि खून के धब्बों, संघर्ष के चिन्ह, पद चिन्हों, अंगुलियों के निशान आदि को छेड़ा न जा सके।

(ख) यदि अपराध द्वितीय श्रेणी के डिब्बे में हुआ हो तो उस डिब्बे को उसी स्टेशन पर जहाँ अपराध का पता चलता है, गाड़ी से अलग कर दिया जायेगा तथा केस का चार्ज संभालने के लिए पुलिस के आने तक उस डिब्बे पर निगरानी रखी जायेगी।

(ग) यदि अपराध उच्च श्रेणी के कम्पार्टमेंट में हुआ हो तो उसे तुरन्त ताला बंद कर दिया जायेगा तथा अगले निकटतम स्टेशन तक जाने दिया जायेगा जहाँ इसे बदला जा सकता है। इस स्टेशन पर पुलिस अधिकारी के पहुँचने तक रेलवे पुलिस का कर्मचारी उसकी निगरानी करेगा।

(घ) जब तक पुलिस नहीं आ जाती, उस कम्पार्टमेंट में, घायल व्यक्ति जो बिना किसी की सहायता के कम्पार्टमेंट से नहीं निकल सकता, ऐसी आवश्यक स्थिति को छोड़कर, किसी भी रेल कर्मचारी अथवा बाहरी व्यक्ति को नहीं घुसने दिया जायेगा।

(ड.) संबंधित रेलवे पुलिस स्टेशन को सूचित किया जायेगा कि घटना वाला डिब्बा किस स्टेशन पर काटा गया है अथवा काटा जायेगा। पुलिस द्वारा डिब्बे का चार्ज लिये जाने के बाद तफतीश करने वाले पुलिस अधिकारी के लिखित प्राधिकर के बिना वहाँ से डिब्बे को नहीं हटाया जायेगा और न ही अन्यथा उपयोग में लाया जायेगा। डिब्बे को रिलीज करने में यदि पुलिस असाधारण विलम्ब करती है तो इसकी सूचना सम्बन्धित मण्डल रेल प्रबन्धक को दी जायेगी।

717. गंभीर दुर्घटना के मामले में शवों की देखभाल– दुर्घटना स्थल पर रेलवे का वरिष्ठतम अधिकारी पुलिस के वरिष्ठतम अधिकारी के साथ शवों के निपटान के संबंध में विचार विमर्श करेगा तथा वे यात्रियों के शवों को जिम्मेदार अधिकारी के नियंत्रण में रखने के लिए स्थान का निर्धारण संयुक्त रूप से करेंगे। मृतक व्यक्तियों के शवों का चार्ज पुलिस द्वारा लिया जायेगा तथा औपचारिकताओं के पूरा होने अथवा निकट संबंधियों द्वारा शवों की मांग किये जाने तक उन्हें सुरक्षित स्थानों पर ले जाने के लिए अपेक्षित सुविधायें भी दी जायेंगी। यह उल्लेखनीय है कि मृतक के शव के सम्मान पर प्रमुख रूप से ध्यान दिया जाना चाहिये और किसी भी हालत में शव को मौसम से बचाया जाना चाहिये।

718. खतरनाक आदतें– निम्नलिखित खतरनाक बातें वर्जित हैंः–

(i) तेज गति से चलते हुए इंजन अथवा वाहन पर चढने या उतरने की कोशिश करना।

(ii) वाहनों के कपलिंग जोड़ने अथवा अलग करने के लिए जब गाड़ी तेजी से चल रही हो तो वाहनों के बीच में जाना।

(iii) शंटिंग के दौरान वाहन के धुरा बक्सा या रॉड अथवा ब्रेक हैंडल पर पैर टिका कर लटकना।

(iv) चलते हुए वाहनों के बफरों पर सवार होना।

(v) यह सुनिश्चित किये बिना कि वाहनों के बीच में कोई व्यक्ति खड़ा हुआ या उनके नीचे बैठा हुआ तो नहीं है, वाहनों को चलाना।

(vi) स्टेशनों पर गाड़ियों के बहुत पास आगे या पीछे से गुजरना।

(vii) सुनिश्चित किये बिना कि वाहन नहीं चल रहे हैं, वाहनों के बहुत पास जाना अथवा वाहनों के बीच में जाना।

(viii) चलती हुई गाड़ी में एक डिब्बे से दूसरे डिब्बे पर जाना।

(ix) दोनों दिशाओं में आने वाली गाड़ी अथवा वाहनों को देखे बिना लाइन को पार करना।

(x) दोनों दिशाओं में, उसी लाइन अथवा निकटवर्ती लाइनों पर, गाड़ी अथवा वाहनों के संचालन को पहले देखे बिना, लाइन पार करना अथवा वाहनों के बीच में जाना।

(xi) रेल पटरी के बाहर पर्याप्त दूरी पर रहने की बजाय पटरियों पर या उनके बीच में खड़ा होना या चलना।

(xii) स्टेशनों पर खड़े हुए वाहनों के नीचे बैठना या लेटना।

(xiii) मरम्मताधीन वाहनों को विशेष सिगनलों अर्थात् लाल झंडी अथवा बत्ती, बैनर फ्लैग आदि द्वारा रक्षित किये बिना, उन पर कार्य करना।

****

719 - ट्रेन द्वारा सिग्नल को खतरे की दशा में पार करने पर :

लोको पायलट द्वारा फिक्स्ड स्टॉप सिगनल / सिग्नलों को खतरे की स्थिति में पार करने पर निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगीः

(क) (1) खतरे का लाल हाथ सिग्नल दिखाकर / विद्युतीकृत सेक्शन में ओएचई को बंद करके गाड़ी को रोकने का प्रयास किया जाएगा ।

(2) लोको पायलट निम्नलिखित के लिए एसआर 4.50(4) में निर्धारित इंजन सीटी कोड (000) बजाएगाः–

(ए) ट्रेन प्रबंधक को ब्रेक लगाने के लिए संकेत देने हेतु ।

(बी) ट्रेन नियंत्रण से बाहर है, ट्रेन प्रबंधक सहायता करें।

(ख) (1) स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को एक मेमो दिया जाएगा जिसकी एक प्रति ट्रेन मैनेजर को दी जाएगी, जिसमें उसे सूचित किया जायेगा कि उसने खतरे (DANGER) सिगनल को पार कर लिया है और उनकी पावती ली जाएगी। प्रासंगिक विवरण के साथ खण्ड नियंत्रक को तुरंत घटना से अवगत कराया जाएगा। सभी संबंधितों को भी सूचित किया जाएगा।

(2) लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के साथ स्टेशन मास्टर (ट्रेन मैनेजर उपलब्ध न होने की स्थिति में केवल लोको पायलट) और एक या दो अन्य रेल सेवक (लेवल–4 और ऊपर के स्तर के), यदि उपलब्ध हो, जो अन्य विभाग से हो सकते हैं, गवाह के रूप में, संबंधित सिग्नल / सिग्नलों की ओर आगे बढ़ेंगे और निम्नलिखित विवरणों को लिखित रूप में रिकॉर्ड करेंगेः–

(ए) सिग्नल / सिग्नलों का विवरण

(बी) घटना की तारीख और समय

(सी) सिग्नल की भुजा /सिग्नल के लाईट इंडिकेशन की स्थिति

(डी) मौसम की स्थिति और दृश्यता

(इ) खतरे के सिगनल को पार करने के बाद तय की गई दूरी (यदि मापने वाला टेप उपलब्ध नहीं है तो कदमो में)

(एफ) स्टेशनों पर रनिंग लाइन की स्थिति;

(जी) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट के रेलवे सीयूजी और व्यक्तिगत मोबाइल फोन की उपलब्धता व् स्थिति (चालू / बंद) ।

(एच) विभिन्न कंट्रोल / हैंडल की स्थिति सहित लोको के सभी दृश्य मापदंडों की स्थिति दर्ज की जानी है।

(आई) एलपी / एएलपी / ट्रेन मैनेजर का प्राथमिक बयान तुरंत लिया जाए।

(जे) वीसीडी की स्थिति दर्ज की जाए ।

(के) सीसीटीवी डेटा, यदि कोई हो को, भी जल्द से जल्द एकत्र किया जा सकता है।

इनके अलावा, निम्नलिखित को भी दर्ज किया जाना चाहिएः

(एल) यदि लोको पायलट और सहायक लोको पायलट को चश्मा पहनना आवश्यक है, तो यह जांच की जानी चाहिए कि क्या उनके पास चश्मा हैं और वे उसका उपयोग कर रहे हैं

(एम) पैनल / वीडीयू पर सिग्नल और रूट की स्थिति

(एन) ब्लॉक उपकरण, रिले रूम, सिग्नल लीवर, नॉब, स्लाइड, इंडिकेशन आदि की स्थिति।

(ओ) कोई अन्य बिंदु, जिस पर ध्यान देने की आवश्यकता है, को दर्ज किया जाए।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 21 दिनाँक 27–03–23, पृष्ठ सं. 112ए तथा 112बी को जोड़ें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 21 दिनाँक 27–03–23, पृष्ठ सं. 112ए तथा 112बी को जोड़े।

खण्ड के मध्य के मामले में, ऊपर (ख) के संबंध में स्टेशन मास्टर के कर्तव्यों को ट्रेन प्रबंधक को सौंपा जाएगा, इस प्रकार तैयार की गई रिपोर्ट को संबंधित सिग्नल के प्रभारी व्यक्ति द्वारा विधिवत प्रतिहस्ताक्षरित रिपोर्ट करके, आगे के स्टेशन पर पहुँचने पर स्टेशन मास्टर को सौंपेगा। ट्रेन प्रबंधक के बिना गाड़ी चलने की स्थिति में खण्ड के मध्य की ड्यूटी लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा की जायेगी।

इन टिप्पणियों का उल्लेख करते हुए एक संयुक्त रिपोर्ट स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहेगी, जो इसे जांच समिति को सौंप देगा।

स्टेशन के सिग्नलिंग सिस्टम में सभी गतिविधि और घटना का रिकॉर्ड जो कि डाटा लॉगर में उपलब्ध हैं को निकाला जाना चाहिए और जांच समिति को उपलब्ध कराया जाना चाहिए। लोकोमोटिव के गति और समय सहित रिकॉर्ड किए गए डेटा को इस उद्देश्य के लिए नामित सीएलआई द्वारा निकटतम उपयुक्त स्थान पर प्राप्त किया जाएगा और जांच समिति को उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

सी एंड डब्ल्यू, पर्यवेक्षक, यदि उस स्टेशन पर उपलब्ध है, को भी विवरण दर्ज करने के लिए गवाह के रूप में शामिल किया जाना चाहिए। साथ ही, संबंधित सेक्शन नियंत्रक को आगे की जानकारी के लिए घटना की सूचना तुरंत मंडल/मुख्यालय नियंत्रक को दी जानी चाहिए।

(ग) उपरोक्त खंड (ख) के निर्देशों के अतिरिक्तः

(1) आगमन सिगनल खतरे में पास होने की स्थिति में, ऊपर पैरा (ख) (2) के तहत उल्लिखित विवरण दर्ज करने के बाद, ट्रेन के आगमन की शर्तों को पूरा करने के बाद स्टेशन पर लिया जाएगा।

(2) प्रस्थान सिगनल के खतरे में गुजरने की स्थिति में, ऊपर पैरा (ख) (2) के तहत उल्लेखित विवरण दर्ज करने के बाद ट्रेन को उन पॉइंटों (जिसके ऊपर से ट्रेन गुजरेगी) की सही सेटिंग और लॉकिंग सुनिश्चित करने के बाद पुशबैक किया जाएगा।

(3) यात्री ट्रेन के अलावा अन्य ट्रेन के मामले में, सी एंड डब्ल्यू, परिचालन, लोको/ इंजीनियरिंग (ट्रैक मशीन के मामले में) सहित कर्मचारियों द्वारा संयुक्त ब्रेक पावर परीक्षण करने तक स्टेशन पर प्रतीक्षा करनी होगी। लोको पायलट और सहायक लोको पायलट को बुक ऑफ किया जाएगा और ब्रेथलाइजर टेस्ट सहित उनकी त्वरित चिकित्सा जांच की व्यवस्था की जाएगी।

ट्रेन और लोको की ज्वाइंट ब्रेक पावर जॉच तक, ट्रेन (लोको सहित) आरपीएफ/एसएम की निगरानी में रहना चाहिए ताकि किसी भी शरारती गतिविधि को रोका जा सके।

(4) पैसेंजर ट्रेन के मामले में SPAD करने वाले लोको पायलट और सहायक लोको पायलट को बुक ऑफ कर दिया जाएगा, और उनके ब्रेथलाइजर टेस्ट सहित उनकी त्वरित चिकित्सा जांच की व्यवस्था की जाएगी। लोको पायलट, सहायक लोको पायलट के रिलीफ की व्यवस्था यदि आसानी से SPAD वाले स्टेशन पर उपलब्ध है या पावर नियंत्रक से संपर्क कर आस पास में चल रही मालगाड़ी को स्टेबल करके की जानी चाहिए । ट्रेन के निकटतम स्थान, जहां सी एंड डब्ल्यू कर्मचारी उपलब्ध हैं, पर संयुक्त ब्रेक पावर परीक्षण किया जाएगा ।

....

अध्याय – 8

दुर्घटना रिकार्ड और विवरणियाँ

801. **स्टेशन रिकार्ड–** प्रत्येक स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर होने वाली अथवा सूचित की जाने वाली दुर्घटनाओं का रजिस्टर निम्नलिखित विवरण सहित अवश्य रखेगा जिसका प्रोफार्मा नीचे दिया गया हैः–

इस रजिस्टर के दो मुख्य भाग होंगे और प्रत्येक भाग को पुनः निम्नलिखित दो उप भागों में विभाजित किया जायेगा।

भाग–1 वर्ग 'पी'/घायल तथा 'क्यू'/अन्य घटनाओं को छोड़कर सभी दुर्घटनायें जो कि अध्याय– 2 में उल्लेख की गयी हैं –

(क) उसके स्टेशन पर घटी हो, और

(ख) उसके स्टेशन पर न घटी हो किंतु पैरा 304 के अनुसार उसे सूचित की गयी हो।

भाग– 2 वर्ग 'पी'/घायल तथा 'क्यू'/अन्य घटनायें के अंतर्गत दुर्घटनायें –

(क) उसके स्टेशन पर घटी हो, और

(ख) उसके स्टेशन पर न घटी हो किंतु पैरा 304 के अनुसार उसे सूचित की गयी हो।

1	2	3	4	5
तारीख	समय	वर्ग	दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण	दुर्घटना का संदेश/तार जारी करने की तारीख और समय

6	7	8	9
दुर्घटना की रिपोर्ट भेजने की तारीख	किस प्रकार की जाँच की गयी	किस तारीख को जाँच की गयी	किस तारीख को जाँच समाप्त हुई

10	11	12
दुर्घटना का कारण	जिम्मेदार ठहराये गये कर्मचारी	किस प्रकार का दण्ड दिया गया

802. मण्डल रिकार्ड– प्रत्येक मण्डल में गाड़ी दुर्घटनाओं तथा यार्ड/अन्य दुर्घटनाओं के लिए अलग–अलग दुर्घटना रजिस्टर रखा जायेगा जिसमें निम्नलिखित कॉलम होंगेः–

दुर्घटना रजिस्टर

दुर्घटना का विवरण

1	2	3	4	5	6	7
क्र.सं.	तारीख	समय	स्थान	संक्षिप्त विवरण	वर्ग	दुर्घटना का कारण

8	9	10	11
हताहतों की संख्या	रेल सम्पति को क्षति	मिसिल सं.	किस के द्वारा जाँच की गयी

12	13	14	15
किस तारीख को जाँच की गयी	किस तारीख को जाँच अंतिम रूप दिया गया	म.रे.प्र. ने किस तारीख को इसे स्वीकृति दी	किसे जिम्मेदार ठहराया गया

803. अनुशासन तथा अपील के मामलों की प्रगति का रजिस्टरः– प्रत्येक मण्डल अनुशासन तथा अपील के मामलों की प्रगति के संबंध में एक रजिस्टर रखेगा जिसमें निम्नलिखित कॉलम होंगे–

1	2			3	4
क्रम सं.	दुर्घटना का विवरण			मिसल सं.	जिम्मेदार ठहराये गये कर्मचारी का नाम तथा विवरण
	दिनांक	समय	वर्ग		

5	6	7	8
किस तारीख को जाँच को अंतिम रूप दिया गया	किस तारीख को आरोप पत्र जारी किया गया	किस तारीख को पावती ली गयी	अनुशासन एवं अपील नियमों के अधीन जाँच के आदेश देने वाला अधिकारी
9	10	11	12
अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत जाँच के लिए नामित अधिकारी	अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत किस तारीख को जाँच समाप्त हुई	अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत जाँच की तारीख	अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत जाँच किस तारीख को स्वीकार की गयी
13	14	15	16
किस तारीख को दंड अधिरोपित किया गया	दंड की पावती की तारीख	प्रधान कार्यलय को सूचित किये जाने की तारीख	अपील तथा समीक्षा का परिणाम, यदि कोई हो

804. कारणवार विश्लेषण का रजिस्टर– प्रत्येक मण्डल, वर्ष के प्रत्येक कलैण्डर महीने के दौरान हुई गाड़ी दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण का रजिस्टर रखेगा।

805. जिम्मेदार ठहराये गये कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के मामलों की प्रगति का रजिस्टर –

(क) अन्य मण्डलों/रेलों पर हुई दुर्घटनाओं में जिम्मेदार ठहराये गये मण्डल के कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के मामलों की प्रगति के संबंध में भी उक्त पैरा 803 में दिये गये प्रोफार्मा में ही एक रजिस्टर रखा जायेगा।

(ख) अनुशासन एवं अपील नियमों के मामलों पर अनुवर्ती कार्यवाही के अन्तर्गत सभी दुर्घटनायें आनी चाहिये, न केवल वे मामले जो रेलवे बोर्ड/प्रधान कार्यालय को रिपोर्ट किये जाने वाले हो।

(ग) दुर्घटना जाँच की निर्धारित अनुसूची के अनुसरण करने में मण्डल/क्षेत्रीय अधिकारी द्वारा विशेष जोर देना, अनुशासन एवं अपील नियमों के मामले तथा उनका निपटान, सभी तरह के मामलों के लिए, सुसंगत होना चाहिये।

(घ) सभी प्रकार की दुर्घटनाओं में दण्ड की पर्याप्तता की निगरानी होनी चाहिये।

806. दुर्घटना विवरणियाँ— अगले पृष्ठ पर दी गयी तालिका में रेलवे बोर्ड, रेल संरक्षा आयुक्त तथा राज्य सरकारों को भेजी जाने वाली विवरणियों का ब्यौरा दिया गया है। मण्डल तथा मंडलेत्तर कार्यालयों द्वारा यह रिपोर्ट महाप्रबन्धक को भेजने के लिए निर्धारित की गयी तारीखों का पालन अवश्य किया जाना चाहिये।

807. दुर्घटना विवरणियाँ को तैयार करने के नियमः—

(i) गाड़ी दुर्घनाओं का लेखा—जोखा उस रेलवे द्वारा रखा जायेगा जिस रेलवे के अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना स्थल आता है। इंजन खराबियों का लेखा—जोखा उस रेलवे द्वारा रखा जायेगा, जिस रेलवे के वे इंजन हैं।

(ii) पूर्ण रूप से यात्रियों को वहन करने वाली या आंशिक रूप से यात्रियों को वहन करने वाली गाड़ी को सवारी गाड़ी माना जायेगा। अन्य सभी गाड़ियाँ अन्य गाड़ियों की श्रेणी में आयेंगी।

(iii) माह के अंत तक के संचयी आँकड़े दर्शाने वाली सांख्यिकी विवरणी निर्धारित प्रपत्र में अगले माह की 07 तारीख तक बोर्ड कार्यालय में अवश्य पहुँच जानी चाहिये।

(iv) जिस अवधि के लिए विवरणी तैयार की जा रही है, केवल उस अवधि के दौरान घटित दुर्घटनाओं को ही सम्बन्धित विवरणी में शामिल किया जायेगा। ऐसी दुर्घटनायें, जिनका विवरण विवरणी भेजते समय किसी भी कारण से उपलब्ध नहीं है, उन्हें विवरण पत्रक में इस स्पष्ट उल्लेख के साथ शामिल किया जाये कि आगे के विवरण शीघ्र भेज दिये जायेंगे।

(v) प्रत्येक दुर्घटना को केवल एक बार दर्शाया जाये और एक दुर्घटना यदि एक से अधिक श्रेणी में आती है, इसे उच्च श्रेणी की दुर्घटना माना जाये।

(vi) विपरीत दिशा में जाते समय अथवा शंटिंग परिचालनों आदि के दौरान किसी आने वाले, जाने वाले या किसी अन्य लोड, जिसमें सैक्शनल वाहन आदि शामिल हैं, के पटरी से उतरने या टक्कर (बम्पिंग) को एक 'गाड़ी दुर्घटना' केवल तभी माना जायेगा जब गाड़ी इंजन या वाहन गाड़ी का हिस्सा बने रहते हुए पटरी से उतर जायें, अथवा टक्कर के फलस्वरूप कोई हताहत (घायलों या रेल सम्पत्ति को क्षति सहित) हुआ हो, भले ही शंटिंग ट्रेन इंजन या शंटिंग इंजन द्वारा की जा रही हो।

(vii) यातायात बाधा को दुर्घटना के समय से उस सैक्शन में प्रभावित लाइनों पर यातायात संचलन हेतु निकटतम स्टेशन से लाइन क्लीयर पर पहली कमर्शियल गाड़ी के प्रस्थान करने तक की अवधि के रूप में परिभाषित किया गया है।

(viii) आग से संबंधित आँकड़ों में प्रत्यक्ष आग या धुंए के कारण मृत्यु या घायल होने या रुपये पाँच हजार (5000/–) या अधिक की सम्पत्ति की क्षति के सभी मामले शामिल किये जाने चाहिये।

(ix) उपकरण विफलताओं के अन्तर्गत उनके अंतिम शेड्यूल और परीक्षण की तिथी को ध्यान में रखे बिना सभी विफलतायें शामिल होंगी और इन्हें बाद में परिहार्य अथवा अपरिहार्य श्रेणी के अन्तर्गत वर्गीकृत किया जाना चाहिये।

(x) असामान्य घटना श्रेणी 'एन', 'पी' तथा 'क्यू' के अन्तर्गत आने वाली दुर्घटना मामलों का विस्तृत विवरण एवं आँकड़े सुरक्षा (रेल सुरक्षा बल) शाखा द्वारा रखे जायेंगे तथा उपलब्ध कराये जायेंगे।

(xi) मण्डल रेल प्रबन्धक मण्डल स्तर पर तथा महाप्रबन्धक क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर क्रमशः मुख्यालय तथा रेलवे बोर्ड को दुर्घटनाओं की सही सूचना भिजवाना सुनिश्चित करेंगे।

808. दुर्घटनाओं के आँकड़े एकत्रित करना, संकलन करना तथा मासिक विवरण तैयार करना–

(क) 'ए','बी','सी','डी','ई','एफ','जी' तथा 'एच' वर्गीकरण के अन्तर्गत आने वाली गाड़ी दुर्घटनाओं, यार्ड दुर्घटनाओं तथा सांकेतिक दुर्घटनाओं संबंधी सूचना मण्डल तथा क्षेत्रीय स्तर पर संरक्षा शाखा द्वारा संकलित की जायेंगी।

(ख) 'जे','के','एल' तथा 'एम' वर्गीकरण के अन्तर्गत आने वाली उपकरण विफलतायें मण्डल नियंत्रण कार्यालय द्वारा दैनिक आधार पर संकलित की जायेंगी और संरक्षा शाखा को दी जायेंगी। संबंधित शाखा अधिकारियों द्वारा, प्रत्येक उपकरण विफलता, परिहार्य तथा अपरिहार्य श्रेणी के अन्तर्गत वर्गीकृत की जायेगी और इसका सारांश मण्डल की संरक्षा शाखा को सुपुर्द किया जायगा। आगे यह स्पष्ट किया जाता है कि सभी उपकरण विफलताओं को, उनके पिछले शेड्यूल या परीक्षण की तिथि को ध्यान में रखे बिना, उपकरण विफलता गिना जाये और बाद में उन्हें परिहार्य या अपरिहार्य जैसा भी मामला हो, में वर्गीकृत किया जाये। संरक्षा शाखा द्वारा मासिक सारांश संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजा जायेगा। मुख्य संरक्षा अधिकारी विवरण संकलित करने के उपरान्त मासिक विवरण रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय को भेजेंगे।

(ग) 'एन', 'पी' तथा 'क्यू' वर्गीकरण के अन्तर्गत आने वाली असामान्य घटनायें मण्डल स्तर पर सुरक्षा (रेल सुरक्षा बल) शाखा द्वारा एकत्रित एवं संकलित की जायेंगी और इसके बाद इस संबंध में वे अनुवर्ती कार्यवाही भी करेंगे। इसकी दैनिक सूचना मण्डल की संरक्षा शाखा को दी जायेगी जो, सांख्यिकी को संकलित करने के पश्चात्, मासिक विवरण संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य संरक्षा अधिकारी को अग्रेषित करेगी। मुख्य संरक्षा अधिकारी विवरण को संकलित करने के पश्चात् मासिक विवरण बोर्ड के संरक्षा निदेशालय को अग्रेषित करेंगे।

दुर्घटना रिटर्न

क्रम सं.	विवरण का ब्यौरा	किस को प्रस्तुत की जाये	मंडल तथा मंडलेत्तर कार्यालयों द्वारा महाप्रबन्धक(संरक्षा) को किस तारीख तक दी जाये	महाप्रबन्धक(संरक्षा) के द्वारा किस तारीख तक दी जाये
1	दुर्घटनाओं की कोटिवार सं. का उल्लेख करते हुए फोन के जरिये मासिक अग्रिम सूचना	रेलवे बोर्ड	–	अगले महीने की पहली तारीख
1 (ए)	पाक्षिक	रेलवे बोर्ड	–	प्रत्येक महीने की 16 तारीख
1 (बी)	आवधिक विवरणियाँ	स्थानीय	1, 13, तथा 23	–
2	विवरण ए–2 जिसमें जाँच के विचाराधीन मामलों, दंड का निर्णय तथा अधिरोपित दंड की मासिक तथा संचयी स्थिति दिखाई गयी है।	रेलवे बोर्ड	–	फैक्स द्वारा प्रत्येक माह की 3 तारीख तक
3	मासिक तथा संचयी विवरण 'ए'	रेलवे बोर्ड	अगले महीने की 10 तारीख	अगले महीने की 20 तारीख
4	विवरण 'बी'	रेलवे बोर्ड	जिन तीन महीनों की अवधि की है उसकी समाप्ति पर	तीसरे महीने के बाद एक सप्ताह तक
5	गाड़ी दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी ठहराये गये	रेलवे बोर्ड	तीसरे महीने के अंतिम सप्ताह तक	विवरण जिस तिमाही से सम्बंधित

	कर्मचारियों के विरुद्ध की गयी अनुशासनात्मक कार्यवाही के विश्लेषण का विवरण 'सी'			हो उसके तीन महीने के बाद एक सप्ताह के अंदर
6	दुर्घटनाओं के त्रैमासिक संचयी आंकड़े तालिका 1 से 7 पर	रेलवे बोर्ड	अगले महीने की 25 तारीख	अगले त्रैमासिक के दूसरे महीने की 25 तारीख
7	ट्रैक के साथ छेड़छाड़/तोड़फोड़ के मामलों का मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	अगले महीने की 5 तारीख	अगले महीने की 10 तारीख
8	दुर्घटना रोकने में समय पर कार्यवाही करने के लिए कर्मचारियों को दिये गये पुरस्कारों का मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	अगले महीने की 5 तारीख	अगले महीने की 10 तारीख
9	अनाधिकृत रूप से गुजरने वालो की संख्या का त्रैमासिक विवरण	रेल संरक्षा आयुक्त	अगले महीने की 10 तारीख	अगले महीने की 20 तारीख
10	धारा 113 के अंतर्गत होने वाली दुर्घटनाओं के ब्यौरे का त्रैमासिक विवरण	रेल संरक्षा आयुक्त	–	–
11	दुर्घटनाओं का संक्षिप्त मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	प्रत्येक महीने की 3 तारीख	प्रत्येक महीने की 5 तारीख
12	इंजन विफलताओं का मासिक विवरण	रेलवे बोर्ड	अगले महीने की 10 तारीख	अगले महीने की 15 तारीख

****

परिशिष्ट 'ए'
दुर्घटना राहत गाड़ियों के मानक उपकरण एवं उपस्करों की सूची

क्र. सं.	मद का विवरण	'ए' क्लास एआरटी	'बी' क्लास एआरटी	'सी' क्लास एवं एसपी एआरटी
	I. जनरेटर तथा बिजली उपकरण			
1.	डीजल जनरेटिंग सेट 15 केवीए केपेसिटी 230 वोल्ट*	1 सेट	1 सेट	–
2.	जनरेटर सेट केरोसीन चालित 1.5 केवीए 230 वोल्ट	20 सेट	20 सेट	2 सेट
3.	कम्पलीट लुमिनियर फिटिंग साथ में 1000 वाट हेलोजन लैम्प तथा कंट्रोल गियर	10 सेट	10 सेट	2 सेट
4.	कम्पलीट लुमिनियर फिटिंग साथ में 150 वाट मैटल हाल्ड लैम्प तथा कंट्रोल गियर	40 सेट	40 सेट	10 सेट
5.	माउंटिंग लुमिनियर के लिए 2 मीटर लम्बा टेलीस्कोपिक स्टैण्ड हैलोजन/मैटल हाल्ड फिटिंग हेतु	20 सेट	20 सेट	–
6	पीवीसी इन्सुलेटेड तथा पीवीसी खोल 3 कोर फ्लैक्सेबल केबल 23/0.193 मि.मी., 15 मीटर लम्बी साथ में 15 वेदर प्रूफ आई.सी पिन वेदर प्रूफ आई.सी सॉकेट के लिए	50 नग	50 नग	12 नग
7	पीवीसी इन्सुलेटेड तथा खोल 3 कोर फ्लैक्सेबल केबल 23/0.193 मि.मी.	1500 मी.	1500 मी.	300 मी.
8	केरोसीन ऑयल 200 लीटर ड्रम में	3 नग	3 नग	3 नग
9	डीजल ऑयल 200 लीटर ड्रम में	1 नग	1 नग	–
10	केरोसीन के लिए तथा इंजन के ऑग्ज़िल्यरी टेंक में डालने हेतु 20 लीटर क्षमता वाला पोलीथीन कंटेनर	18 नग	18 नग	4 नग
11	ल्युब्रिकेटिंग ऑयल	40 ली.	40 ली.	5 ली.
12	ऑयल मापने के लिए 1 लीटर क्षमता वाली केन	6 नग	6 नग	1 नग
13	10 मीटर के रोल में पीवीसी इन्सुलेशन टेप	24 नग	24 नग	6 नग
14	टूल सेट में 254 एमएम कटिंग प्लायर्स–1 नग, राउण्ड स्क्रू ड्राइवर–300 एमएम, 150 एमएम, 100 एमएम–3 नग, चाकू–1 नग, हैमर डीपी–1 नग शामिल	1 सेट	1 सेट	1 सेट
15	1.5 एमएम की स्टेप में स्पेनर डीई 3 एमएम से 19 एमएम	1 सेट	1 सेट	1 सेट
16	सॉकेट स्पेनर लीवर 3 एमएम से 19 एमएम के साथ	1 सेट	1 सेट	1 सेट
17	एल्युमिनियम टेलीस्कोपिक लैडर	2 नग	2 नग	–
18	अर्थिंग रॉड ओएचई अर्थिंग के लिए**	2 नग	2 नग	–

19	पोर्टेबल स्विच बोर्ड वाटर प्रूफ सॉकेट के साथ प्रत्येक जो 500 वाट के लोड की क्षमता का हो (2 सॉकेट 5 एएमपीएस तथा 2 कॉम्बिनेशन सॉकेट 5/15 एएमपीएस के)	4 सेट	4 सेट	1 सेट
20	फिक्स्ड स्टैण्ड का ड्रम मेन केबल के लिए	2 नग	2 नग	–
21	बैटरी चार्जर 230 वी एसी/110 वी डीसी, 60 एएमपी	2 नग	2 नग	–
22	100 डब्ल्यू गैस फिल्ड बल्ब बायोनेट प्रकार का साथ में होल्डर वायर केज़ में तथा हैंडल एवं हुक सहित	6 नग	6 नग	4 नग
23	6 मीटर ऊँची टेलीस्कोपिक मास्ट	4 नग	4 नग	2 नग

नोट–
* प्रचलित 6 केवीए डीजी सेट के प्रिमेच्योर रिप्लेस्मेंट को टालने के लिए, प्रचलित 6 केवीए डीजी सेट को केवल 15 केवीए डीजी सेट से ही बदलना चाहिये, जब भी यह बदलाव के लिए ड्यू हो। सभी नयी एआरटी 15 केवीए डीजी सेट के साथ सुसज्जित होगी।
** केवल इलैक्ट्रिफाइड सैक्शन पर व्यवस्था की जाये।

II. बिजली से भिन्न रोशनी

1	इमरजेंसी इनफ्लेटेबल लाइटिंग टावर	4	4	–
2	सेल्फ इगनिटेड गैस पैटरोमेक्स 2 किग्रा क्षमता का	12	6	6
3.	फ्लेम प्रूफ टॉर्च	2	1	1
4.	स्पेयर मेंटल पैटरोमेक्स के लिए	2 दर्जन	1 दर्जन	1 दर्जन
5	स्पेयर टॉर्च बल्ब (4.5 वी)	10	5	3
6	डिजीटल रेस्क्यू लाइट	4	2	1
7	टॉर्च (3 ड्राई सेल)	15	10	5
8	ड्राई सेल	100	50	25

III. आक्सी. कटिंग उपस्कर

1	आउटगन कटर टाइप क्रम न. 57/11838 जैसे कंटिंग टॉर्च 1/16'', 5/64'' 3/32'', 7/64'', 1/8'' नोजल के पूरे सेट होज क्लिप तथा अन्य उपकरणों के साथ	2 सेट	2 सेट	–
2	समानान्तर/सीधी कटिंग टॉर्च स्पेयर नोजल के साथ आउटगन कटर टाइप 5 क्रम न. 57/11838 जैसे	1 सेट	1 सेट	–
3	प्रैशर गेज ऑक्सीजन (डबल टाइप)	3	2	–
4.	प्रैशर गेज एसिटिलीन (डबल टाइप)	3	2	–
5.	एसीटिलीन सिलेन्डर 150 क्यू. फीट	3	2	–
6	ऑक्सीजन सिलेन्डर 150 क्यू. फीट	6	4	–
7	चश्में	2 जोड़े	2 जोड़े	–

8	चमड़े के दस्ताने एवं लैग गार्ड	2 जोड़े	2 जोड़े	–
9	अनुरक्षण के लिए टूल सैट	1 सेट	1 सेट	–
10	स्पेयर गैस होज, लाल तथा काला	15 मी. प्रत्येक	–	–
11	ऑक्सी फ्यूल कटिंग उपस्कर (अन्डर वाटर कटिंग) कम्पलीट सेट (एसपीएआरटी के लिए)	–	–	1 सेट
IV. विद्युत चालित कटिंग तथा बोरिंग टूल				
1	पोर्टेबल विद्युत चालित कटिंग तथा बोरिंग टूल एसपीएआरटी के लिए	–	–	1 सेट
V. हाईड्रॉलिक रिरेलिंग उपस्कर तथा हाईड्रॉलिक रेस्क्यू डिवाइस				
1	हाईड्रॉलिक रिरेलिंग उपस्कर	1 सेट	1 सेट	1 सेट
2	स्पेयर पावर पैक एचआरई के लिए	1	1	1
3	स्पेयर कंट्रोल टेबल एचआरई के लिए	1	1	1
4	हाईड्रॉलिक रेस्क्यू डिवाइस	1 सेट	–	–
5	इनफलेटेबल एयर बैग एसपीएआरटी में	–	–	1 सेट
VI. रोप तथा विंचेज				
1	वायर रोप 1 इंच व्यास, 6 मीटर लम्बा साथ में एक सिरे पर लूप तथा दूसरे सिरे पर हुक (बीजीएआरटी के लिए)	2	–	–
2	वायर रोप 1 इंच व्यास, 30 मीटर लम्बा साथ में सिरों पर लूप	2	–	–
3	वायर रोप 2 इंच व्यास, 5 मीटर लम्बा साथ में दोनों सिरों पर लूप	2	–	–
4	शैकल यू/हार्प टाइप 20 टन क्षमता (एमजीएआरटी के लिए)	2	2	–
5	शैकल यू/हार्प टाइप 30 टन क्षमता (बीजीएआरटी के लिए)	4	–	–
6	चमड़े के दस्ताने (स्टील रि–इनफोर्स्ड)	30 जोड़े	10 जोड	–
नोट – प्रचलित वायर रोप उस समय तक प्रयोग में रखनी चाहिये जब तक उनको बदलने की आवश्यकता न हो। उनको केवल मानक वायर रोप के द्वारा ही बदलना चाहिये।				
VII. वायर रोप तथा स्लिंग, क्रेन ऐक्सेसरी				
1	वायर रोप स्लिंग डबल लैग 14 इंच लम्बा, 20 टन एसडब्ल्यू एल साथ में रिंग तथा दो हुक (एमजीएआरटी के लिए)	2 सेट	–	–
2	वायर रोप स्लिंग डबल लैग 06 मीटर लम्बा,	2 सेट	–	–

	70 टन एसडब्ल्यू एल साथ में रिंग तथा दो हुक (बीजीएआरटी के लिए)			
नोट– प्रचलित वायर रोप स्लिंग उस समय तक प्रयोग में रखना चाहिये जब तक उनको बदलने की आवश्यकता न हो। उनको केवल मानक वायर रोप के द्वारा ही बदलना चाहिये।				
	VIII. अन्य यांत्रिक उपस्कर			
1	रेम्प	4	4	2
2	ट्राइफोर	1	1	–
3	140 टन क्रेन के लिए रेस्क्यू प्लेटफार्म	1	–	–
4	पोर्टेबल लाइट वेट रेल ट्रॉली	1	1	1
	IX. फिटर के औजार			
1	टौमी बार	6	6	2
2	हैमर स्लेज 14 एलबीएस	2	2	2
3	हैमर बॉल पैन 1½ एलबीएस	6	6	4
4	पंच स्टील, साइज़ (1/8" से ¼" , 3/8")	6	6	–
5	हैक सॉ (12'' से 16'') एडजस्टेबल	2	2	–
6	टेस्ट प्लेट प्रेशर गेज सहित(वेक्यूम ब्रेक/एयर ब्रेक)	1	1	–
7	सोर्टस् लीवरिंग स्पैनर्स के लिए हैंडल पाइप ऑफ सोर्टस्	2	2	–
8	प्लायर	2	2	–
9	स्पैनर बॉक्स 10 एमएम से 50 एमएम	1 सेट	1 सेट	1 सेट
10	डबल एन्डेड स्पैनर 6 एमएम से 50 एमएम	2 सेट	2 सेट	2 सेट
	X. मापने के उपस्कर			
1	गेज रेल (स्प्रिंग लोडेड)	1	1	1
2	गेज बफर हाइट (कै.व वै)	1	1	1
3	गेज व्हील डाया (कै.व वै)(स्प्रिंग लोडेड)	1	1	1
4	गेज टायर (कै.व वै)	1	1	1
5	मेजरिंग टेप 100 फीट स्टील (30 मीटर)	1	1	1
6	रूल स्टील 2 फीट	1	1	1
7	फिलर गेज	1	1	1
8	केलीपर आउट साइड 6'' (स्प्रिंग लोडेड)	1	1	1
9	केलीपर इन साइड 6'' (स्प्रिंग लोडेड)	1	1	1
10	मेजरिंग गेज व्हील डिस्टेंस के लिए	1	1	1
11	ब्रिथलाइज़र	1	1	1
12	पीडब्ल्यूआई टूल किट	1 सेट	1 सेट	1 सेट
13	वर्नियर केलीपर तथा स्क्रू गेज	1 सेट	–	–

XI. वुडन पैकिंग				
1	वुडन पैकिंग 2′0″X 1′0″ X 1″	20	20	—
2	वुडन पैकिंग 2′0″X 1′0″ X 2″	20	20	—
3	वुडन पैकिंग 2′0″X 1′0″ X 4″	20	20	—
4	वुडन पैकिंग 2′0″X 1′0″ X 12″	6	6	—
5	वुडन पैकिंग 6′0″X 1′0″ X 12″	12	4	—
6	वुडन वेज़ 1″ डाया	50	50	—
XII. ऑयल तथा ग्रीस				
1	केरोसीन ऑयल	50 ली.	50 ली.	—
2	वायर रोप के लिए लुब्रिकेंट	5 किग्रा	5 किग्रा	—
3	डीजल से चलने वाले एचआरई के लिए पेट्रोल	25 ली.	25 ली.	25 ली. एसपीएआरटी के लिए
3.1	पेट्रोल से चलने वाले एचआरई के लिए पेट्रोल	50 ली.		
4	डीजल ऑयल	50 ली.	50 ली.	—
XIII. कै. व वै. स्पेयर पार्टस्				
1	कपलिंग हुक (एमजीएआरटी के लिए)	2	2	2
2	कपलिंग स्क्रू शैकल तथा पिन के साथ (एमजीएआरटी के लिए)	6	6	6
3	कीप वुडन (एमजीएआरटी के लिए)	14	14	14
4	2″ होज पाइप के लिए वाशर (एमजीएआरटी के लिए)	12	12	12
5	होज पाइप 2″ क्लिप और केज के साथ कलेटन कपलर्स (एमजीएआरटी के लिए) सहित पूर्ण	6	6	6
6	साइफन होज, 1″ X 18″ लम्बे क्लिपों के साथ (एमजीएआरटी के लिए)	6	6	6
7	एक्सल बियरिंग ब्रास (एमजीएआरटी के लिए)	8	8	8
8	सोल प्लेट (एमजीएआरटी के लिए)	4	4	4
9	एमरजैंसी ड्रा बार (एमजीएआरटी के लिए)	2	2	2
10	ट्रांजीसन कपलिंग, क्लॉज तथा पिन के साथ (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	—
11	बोगी माउन्टेड कोच के लिए फ्लेक्सिबल एयर होज पाइप (बीजीएआरटी के लिए)	6	6	2
12	डमी प्लग ½ (बीजीएआरटी के लिए)	6	6	—
13	ससपेंशन लिंक (बीजीएआरटी के लिए)	4	4	—
14	ससपेंशन पिन (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	2

15	स्टोन (बीजीएआरटी के लिए)	10	10	10
16	एक्सल रिटेनिंग लग (बीजीएआरटी के लिए)	12	12	2
17	एंगल कॉक (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	2
18	एयर होज एफपी (बीजीएआरटी के लिए)	10	10	2
19	एयर होज बीपी (बीजीएआरटी के लिए)	10	10	2
20	आइसोलेटिंग कॉक (बीजीएआरटी के लिए)	4	4	2
21	गेज एफपी (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	–
22	गेज बीपी (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	–
23	बाईपास कपलिंग लोड को सिंगल पाइप बनाने के लिए (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	1
24	नक्कल (बीजीएआरटी के लिए)	2	2	–
25	नक्कल पिन (बीजीएआरटी के लिए)	4	4	–
26	एमयू वाशर (बीजीएआरटी के लिए)	20	20	5
27	रिसेटिंग की (बीजीएआरटी के लिए)	1	1	1
28	टेफलोन टेप (बीजीएआरटी के लिए)	1 सेट	1 सेट	–
	XIV. सामान्य भंडार			
1	कॉटन वेस्ट	5 किग्रा	5 किग्रा	–
2	छोटा डस्टर	100	50	25
3	स्टील फोल्डिंग कुर्सियाँ	6	6	–
4	वाटर प्रूफ प्रीफेब्रिकेटेड सिंथेटिक टेंट	1	1	–
5	इनफ्लेटेबल टेंट (एसपीएआरटी के लिए)	–	–	1
6	लाइट वेट फोल्डेबल 20 फीट लेडर एल्युमिनियम	2	2	1
7	रोप मनीला 1'' डाया	50 मी.	–	–
8	वेज़ आयरन एसोरटेड (रेम्पस् के लिए)	4	4	–
9	अम्ब्रेला हैंड	6	6	–
10	रेन कोट हुड के साथ	50	20	20 (एसपीएआरटी के लिए)
11	ऑयल के लिए फनल	1	1	–
12	डीजल ऑयल के लिए फनल	1	1	–
13	ऑयल फीडर	2	2	–
14	सिरिंज ऑयल (कै व वै)(एमजीएआरटी के लिए)	1	1	1
15	लैशिंग चैन 1/2''डाया X 15'' लम्बी 2 रिंग के साथ	2	2	1
16	लैशिंग चैन 5/8'' X 10'' लम्बी बिना एच एण्ड आर के साथ	2	2	1

17	लैशिंग चैन 5/8''X 20'' लम्बी एच तथा आर के साथ	2	2	1
18	एलईडी प्रकार के हैंड सिगनल लैंप (ट्राई कलर)	4	4	4
19	फ्लैग हैंड सिगनल ग्रीन	4	4	4
20	फ्लैग हैंड सिगनल रेड	4	4	4
21	फोग सिगनल (डिटोनेटर्स)	24	24	24
22	लास्ट व्हीकल बोर्ड	2	2	2
23	सेफ्टी माचिस बॉक्स	12	12	12
24	स्टेकेबल प्लास्टिक कुर्सियाँ	20	20	20
25	सेफ्टी हेलमेट	बीजी 50 व एमजी 36	36	24 (एसपी एआरटी के लिए)
26	पी केप	बीजी 50 व एमजी 36	36	24 (एसपी एआरटी के लिए)
27	आर्म बैंड	बीजी 50 व एमजी 36	36	36 (एसपी एआरटी के लिए)
28	गम बूट	25	6	–
29	रेस्क्यू स्टाफ यूनिफार्म (औरेंज कलर)	बीजी 50 व एमजी 36	36	–
30	ल्यूमिनस जैकेट	बीजी 50 व एमजी 36	36	24 (एसपी एआरटी के लिए)
31	विंड शीटर	बीजी 50 व एमजी 36	36	–
32	ल्यूमिनसेंट बेरीकेडिंग टेप	1000 मी	1000 मी	–
XV. स्टाफ कार में बर्तनों तथा भण्डार की सूची (राशन के सिवाय)				
1	टम्बलर (स्टेनलैस स्टील)	36	36	–
2	चाय चम्मच (स्टेनलैस स्टील)	18	18	–
3	स्टील भगोना 16'' डाया कवर के साथ	2	2	–
4	प्रेशर कूकर 10 लीटर	2 नग	2 नग	–
5	किचन स्पून (स्टेनलैस स्टील)	5	5	–
6	चाकू (कुक) 8'' ब्लेड का	2	2	–
7	थालियाँ (पीतल/स्टील) 24'' व्यास	2	2	–

8	थालियाँ स्टेनलैस स्टील की 14'' व्यास	36	36	–
9	कटोरी (स्टेनलैस स्टील) 3'' व्यास	72	72	–
10	चाय के प्याले और तश्तरियाँ (बोन चाइना)	12	12	–
11	स्टील भगोना 12'' डाया कवर के साथ	2	2	–
12	मिक्सर तथा ग्राइंडर	1	1	–
13	नॉन स्टिक तवा 10'' डाया	2	1	–
14	स्टील केतली 2 लीटर	1	1	–
15	स्टील केतली 1 लीटर	1	1	–
16	जग (स्टेनलैस स्टील)	4	3	–
17	डस्टर (ऑफिस)	12	12	–
18	तकिये	16	16	–
19	तकिये कवर	32	32	–
20	वूलन ब्लैंकेट (सुपीरियर क्वालिटी)	बीजी 60 व एमजी 40	40	–
21	सफेद बेडशीट 60''x 90''	बीजी 100 व एमजी 50	50	–
22	बाथ टॉवल	10	6	–
23	नॉन स्टिक फ्राईपेन	2	2	–
24	टॉयलेट सोप	10	10	–
25	कम्पलीट टी सेट (बोन चाइना)	2	1	–
26	टी मग 100 मिली	48	36	–
27	थर्मल फ्लास्क 2 ली	1	1	–
28	चाय की केतली 20 लीटर	1	–	–
29	एलपीजी चूल्हा 2 बर्नर के साथ	1	1	–
30	एलपीजी सिलेण्डर	2	2	–
31	गैस लाइटर	1	1	–
32	पीने के पानी के लिए टेंक	2	2	–
33	पानी का कैम्पर 10 ली. क्षमता	2	2	–
34	कम्पलीट डिनर सेट 10 व्यक्तियों के लिए	2 सेट	–	–
35	एक्वागार्ड	2	1	–
36	गिलास टम्बलर	24	10	
37	स्टील बकैट 18 ली.	4	4	–

XVI. अग्निशमन उपस्कर				
1	डीसीपी प्रकार का अग्निशमक 5 किग्रा क्षमता	12	6	6
2	पानी की फुहार वाला फायर फाइटिंग सिस्टम	1	1	–
XVII. चिकित्सीय उपस्कर				
1	प्राथमिक उपचार बॉक्स	2	2	–
2	स्ट्रैचर	2	2	–
XVIII(A). सिगनल एवं दूर संचार उपस्कर				
1	निरीक्षण बुक	1	1	–
2 a)	मेगनीटो टेलीफोन	1	1	–
2 b)	प्रत्येक मेगनेटो टेलीफोन के लिए बड़े ड्राई सेल 6.1, 1.5 वोल्ट	12	12	–
3	पीवीसी इन्सुलेटेड, पीवीसी खोल ट्विन कोर केबल	500 मी.	500 मी.	–
4	कोर्ड लेस पीए सिस्टम के लिए माइक्रो फोन	2	–	–
5	लाउड स्पीकर हार्न टाइप 5/10 वाट	2	2	–
6 a)	एम्लीफायर कम से कम 20 वाट पावर आउटपुट के (कोर्ड लेस माइक्रो फोन के लिए इन्टरफेस वाला) तथा 12 वोल्ट डीसी वोल्टेज़ से चलने वाले	2	2	–
6 b)	12 वोल्ट स्टोरेज़ बैटरी 6 a) के लिए उपयुक्त बैटरी चार्जर के साथ	2 सेट	2 सेट	–
7	मेगाफोन ट्रांजिसटोराइज्ड (प्रत्येक कम से कम 10 वाट)	3	3	–
8	पोर्टेबल स्टेण्ड लाउडस्पीकर के लिए एडजस्टेबल हाइट के साथ 1.5 मी से 3 मी. तक	2	–	–
9	फील्ड सर्विस टेलीफोन केबल पीवीसी इन्सुलेटेड (डीएस)	चार ड्रम प्रत्येक 500 मी. के	चार ड्रम प्रत्येक 500 मी. के	–
10	पुश बटन ऑटो टेलीफोन साथ में टोन/पल्स स्विचिंग सुविधा	4	4	–
11	वॉकी–टॉकी सेट (2/5 वाट–वीएचएफ) 100% के साथ	30	30	–
(a)	स्पेयर बैटरी			
(b)	बैटरी चार्जर 11 (a) के लिए (दो पोजिशन चार्जर रेपिड चार्जिंग के साथ)	100%	100%	–
12	मल्टी मीटर	1	1	
13	पावर सप्लाई (मेन) के लिए एक्सटेंशन बोर्ड	4	4	

14	हाथ से पकड़ने वाली टॉर्च तीन सैल की कम्पलीट ड्राई सैल के साथ	4	4	
15	केबल एवं ओवर हैड वायर के लिए ज्वाइंटिंग किट तथा मैटिरियल। यह आवश्यकता रेलवे स्वयं निश्चित करेगी उनकी अपनी विभिन्न एआरटी की आवश्यकता के अनुसार			
16	टूल बॉक्स निम्न के साथ–			
(a)	सोलडरिंग आयरन – 10 वाट / 12 वोल्ट, 10 वाट / 220 वोल्ट और 65 वाट / 220 वोल्ट	प्रत्येक 1 नग	प्रत्येक 1 नग	–
(b)	लोंग नोज़ प्लायर 200 मिमी.	1	1	
(c)	कटर डाइगोनल 200 मिमी.	1	1	
(d)	बॉक्स स्पेनर 6, 5.5 और 5 मिमी	प्रत्येक 1 नग	प्रत्येक 1 नग	
(e)	स्टील हैमर 750 ग्राम	1	1	
(f)	लकड़ी का हैमर	1	1	
(g)	एडजस्टेबल स्पेनर 300 मिमी	1	1	
(h)	स्क्रू ड्राइवर 200 मिमी	1	1	
(i)	स्क्रू ड्राइवर 250 मिमी	1	1	
(j)	मैन्स टेस्टर (230 वोल्ट)	1	1	
(k)	इलेक्ट्रिकल इन्सुलेशन टेप 12 मिमी x 15 मी	1	1	
(l)	रेजिन कोर	500 ग्रा.	500 ग्रा.	
17	टेपरिकार्डर (कैसेट)	2	2	
18	कंट्रोल वे स्टेशन उपकरण डीटीएमएफ टाइप 2 वायर तथा 4 वायर, एम्पली स्पिकर टेलीफोन तथा उपयुक्त एनआई–सीडी सेल के साथ	2	2	
19	सेलुलर फोन	4	4	
20	सेटेलाइट फोन (एसएटी फोन मिनिएचर टाइप) जो कि विडियो, ओडियो तथा टेस्ट फीचर को सपोर्ट करे।	2	2	
21	फैक्स मशीन (प्लेन पेपर)	1	–	
22	इमरजेंसी सॉकैट से ऑटो डायलिंग सिस्टम (केवल वे–स्टेशन इमरजेंसी कंट्रोल टेलीफोन)	1	1	
23	सेलुलर फोन के द्वारा कम्यूनिकेशन जहाँ सम्भव हो, ट्रैक के सेक्शन को बताने के लिए नक्शा	1 सेट	1 सेट	
	(B) नॉन आरई एरिया में बीट वाली एआरटी के लिए वांछित विशेष उपस्कर			
1	2 वायर पोर्टेबल कंट्रोल फोन एक उपयुक्त बक्से में ड्राई सैल के साथ	2 सेट	2 सेट	
2	न्यूनतम 6 मीटर ऊचाई के टेलीस्कोपिक पोल साथ में	2	2	

	इसके ब्रैकेट ओपनिंग स्पेस कम से कम 350 मिमी पर			
3	ओवर हैड कंट्रोल अलाइन्मन्ट चार्ट	1 सेट	1 सेट	
(C) आरई एरिया में बीट वाली एआरटी के लिए वांछित विशेष उपस्कर				
1	4 वायर इमरजेंसी पोर्टेबल कंट्रोल टेलीफोन ड्राई सैल के साथ	2 सेट	2 सेट	
2	टेपिंग ट्रांसफार्मर (1120:1120)	प्रत्येक 2 नग	प्रत्येक 2 नग	
3	टर्मिनेटिंग ट्रांसफार्मर (1120:470)	2 नग	2 नग	
XIX (A). इंजीनियरिंग मैटिरियल टूल (बीजी)				
1	रेल 52 किग्रा (13 मी. लम्बी) साथ में सिरों पर होल फिश बोल्टों के लिए	20 नग		
2	इन्सुलेटेड एसटी स्लीपर पैड प्लेटेड (ईवन ट्रैक सर्किटेड एरिया में उपयोग के लिए)	200 नग		
3	52 किग्रा फिश प्लेट	20 जोड़े		
4	52 किग्रा फिश बोल्ट	80 नग		
5	60 किग्रा / 52 किग्रा तथा 52 किग्रा / 90 आर कॉम्बिनेशन फिश प्लेट	4 सेट		
6	52 किग्रा जोगल फिश प्लेट	4 सेट		
7	ईआरसी (आरडीएसओ टी–3701)	500 नग		
8	जीआर सोलप्लेट (आरडीएसओ टी–3703)	250 नग		
9	मेटल लाइनर (आरडीएसओ टी–3738)	100 नग		
10	मेटल लाइनर (आरडीएसओ टी–3740)	100 नग		
11	कॉम्बिनेशन मेटल लाइनर (आरडीएसओ टी–3741 तथा टी–3742)	100 सेट		
12	जीएफएन लाइनर (आरडीएसओ टी–3702)	100 नग		
13	जीएफएन लाइनर (आरडीएसओ टी–3706)	100 नग		
14	कॉम्बिनेशन जीएफएन लाइनर (आरडीएसओ टी–3707 तथा टी–3708)	100 सेट		
15	हुक बोल्ट	50 नग		
16	प्लेट स्क्रू टी – 3911	25 नग		
17	प्लेट स्क्रू टी – 3912	50 नग		
18	प्लेट स्क्रू टी – 3915	25 नग		
19	वुडन ब्लॉक 500 मिमी लम्बा	10 नग		
20	1 इन 12 स्विच एफ / एस टर्नआउट के लिए साथ में फिटिंग (एलएच = 1सेट तथा आरएच = 1सेट)	2 सेट		

(B). इंजीनियरिंग टूल एवं उपस्कर				
1	रेल डोली	4 नग		
2	रेल कटिंग मशीन			
	(i) हैंड ऑपरेटेड	2		
	(ii) अब्रेसिव रेल कटर	1		
3	रेल ड्रिलिंग मशीन			
	(i) हैंड ऑपरेटेड	2 नग		
	(ii) यांत्रिक	1 नग		
4	जनरेटर	2 नग		
5	हेक्सा ब्लेड्स	12 नग		
6	ड्रिल बिट्स	3 नग		
7	नॉन इन्फ्रिंजिंग लिफ्टिंग जैक्स, यांत्रिक/हाईड्रोलिक	4 नग		
8	गैस कटिंग उपस्कर	1 सेट		
9	रेल/प्लेट स्क्रू के लिए उपयुक्त स्पेनर बॉक्स	2 नग		
10	फिश बोल्ट स्पेनर	2 नग		
11	रेल टंग्स	10 नग		
12	क्रो बार	20 नग		
13	रेक आयरन बैलस्ट	10 नग		
14	खुरपा	10 नग		
15	आयरन पैन	10 नग		
16	पिक एक्स	10 नग		
17	सेफ्टी हेलमेट	20 नग		
18	सेफ्टी जैकेट	20 नग		
19	रेन कोट	20 नग		
20	दस्ताने	20 नग		
21	ट्रेक नापने का उपस्कर सेट	2 सेट		
22	एच एस लैम्प	2 नग		
23	एच एस फ्लैग(हरा और लाल)	प्रत्येक 2 नग		
24	बैनर फ्लैग	2 नग		
25	डिटोनेटर	12 नग		
26	स्टील बकैट तथा मग	2 सेट		
27	छाता	10 नग		
28	टॉर्च रिचार्जेबल	2 नग		
29	वॉकी–टॉकी सेट	5 सेट		
30	फोल्डिंग/प्लास्टिक कुर्सियाँ	4 नग		

31	सेंट्रल टेबल (प्लास्टिक)	1 नग		
32	कंज्युमेबल्स	आवश्यकतानुसार		
33	चॉक	1 बॉक्स		
34	हैमर्स 7 एलबी	6 नग		
35	हीटर हैंडल के साथ	40 नग		
36	जिम क्रो रॉड के साथ	1 नग		
37	फावडा हैंडल के साथ	5 नग		
38	डिप लोरी	1 सेट		
39	टेंट जिसमें कनात, बंबू, रोप, खूंटा इत्यादि हों जो लगभग 150 वर्गफीट एरिया को कवर करे	1 सेट		
	XX. किताबें तथा नियमावलियाँ			
1	परिचालन नियमावली	1	1	
2	टेलीफोन डायरेक्टरी (जिला)	1	1	
3	टेलीफोन डायरेक्टरी (रेलवे)	1	1	
4	दुघर्टना नियमावाली	1	1	
5	सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक	1	1	
6	प्राथमिक उपचार नियमावली	1	1	
7	कॉन्फ्रेंस नियम भाग –III तथा IV वरि. सेक्शन इंजीनियर (कै व वै) के लिए	2	2	
8	क्रेन कार्यसंचालन के नियम/नियमावली	1	1	
9	संचालन समय सारणी	2	2	
10	मण्डल आपदा प्रबन्धन योजना	1	1	
	XXI. रिकार्ड			
1	दुघर्टना राहत गाड़ी लॉग बुक	1	1	
2	हाजरी रजिस्टर	1	1	
3	स्टैण्डर्ड टूल एवं उपस्कर रजिस्टर	1	1	
4	वायर रोप तथा चैन टेस्टिंग रजिस्टर	1	1	
5	उपस्कर के परीक्षण का रजिस्टर	1	1	
6	निरीक्षण रजिस्टर	1	1	
	XXII. विविध			
1	डिजिटल स्टिल कैमरा	1	1	1 (एसपीएआरटी)
2	डिजिटल वीडियो कैमरा फ्लैश सहित, अन्य ऐक्सेसरीज तथा 5–6 फ्लोपी डिस्क	1	1	1 (एसपीएआरटी)
3	पर्सनल कम्प्यूटर (140 टन क्रेन के लिए)	1		
4	सैल्फ कंटेण्ड ब्रीथिंग अपरेटस	4 सेट		

एआरएमई के ऑग्ज़िल्यरी वान के लिए स्टैण्डर्ड टूल तथा उपस्करों की सूची		
क्रम सं.	मदों का विवरण	स्केल 1
1	केरोसीन से चलने वाला जनरेटर सेट 1.5 केवीए 230 वोल्ट	2
2	1000 वाट हेलोजन लैम्प तथा कंट्रोल गियर के साथ सम्पूर्ण ल्युमिनियर फिटिंग	2
3	150 वाट मैटल हाल्ड लैम्प तथा कंट्रोल गियर के साथ सम्पूर्ण ल्युमिनियर फिटिंग	10
4	पीवीसी इन्सुलेटेड तथा पीवीसी खोल 3 कोर फ्लैक्सेबल केबल 23/0.193 मिमी 15 मीटर लम्बी साथ में 15 वैदर प्रूफ आईसी पिन, वैदर प्रूफ आईसी सॉकेट के लिए	12
5	पीवीसी इन्सुलेटेड तथा खोल 3 कोर फ्लैक्सेबल केबल 23/0.193 मिमी	300 मीटर
6	200 लीटर ड्रम में करोसीन ऑयल	1
7	केरोसीन के लिए तथा इंजन के ऑग्ज़िल्यरी टैंक में डालने हेतु 20 लीटर क्षमता वाला पोलीथीन कंटेनर	4
8	ल्युब्रिकेटिंग ऑयल	5 लीटर
9	तेल को मापने हेतु 1 लीटर क्षमता का केन	1
10	पीवीसी इंसुलेशन टेप 10 मी. के रोल में	6
11	टूल सेट जिसमें 254 एमएम कटिंग प्लायर्स–1 नग, राउण्ड स्क्रू ड्राइवर–300 एमएम, 150 एमएम, 100 एमएम–3 नग, चाकू–1 नग, हैमर डीपी–1 नग हो।	1 सेट
12	1.5 एमएम की स्टेप में स्पेनर डीई 3 एमएम से 19 एमएम	1 सेट
13	सॉकेट स्पेनर, लीवर 3 एमएम से 19 एमएम के साथ	1 सेट
14	पोर्टेबल स्विच बोर्ड वाटर प्रूफ सॉकेट के साथ प्रत्येक जो 500 वाट का लोड उठाने की क्षमता का हो (2 सॉकेट 5 एएमपीएस तथा 2 कॉम्बिनेशन सॉकेट 5/15 एएमपीएस के)	1 सेट
15	100 डब्ल्यू गैस फिल्ड बल्ब बायोनेट प्रकार का साथ में होल्डर वायर केज़ में तथा हैंडल एवं हुक सहित	4
16	6 मीटर ऊँची टेलीस्कोपिक मास्ट	2
17	एचएसडी ऑयल	50 लीटर
18	हाईड्रोलिक रेस्क्यू डिवाइस	1 सेट
19	इमरजेंसी इनफलेटेबल लाइटिंग टावर	2
20	डिजीटल रेस्क्यू लाइट	2
21	लाइट वेट फोल्डेबल लैडर	1
22	बैटरी से चलने वाला विन्डो बार कटर	1

23	मिनरल वाटर बोतल (20 लीटर क्षमता)	10
24	वाटर बोतल 5 लीटर	4
25	नायलोन रोप लैडर	2
26	डिजिटल वीडियो कैमरा फ्लैश सहित तथा अन्य ऐक्सेसरीज़	1
27	डिजिटल स्टिल कैमरा स्पेयर मेमोरी चिप के साथ	1
28	स्टेकेबल प्लास्टिक कुर्सी	20
29	रिस्ट बैंड 1 से 100 तक संख्याकिंत	100
30	ल्युमिनियस जैकेट जिस पर लाल बैक ग्राउण्ड पर सफेद क्रॉस हो	30
31	फोल्डेबल कुर्सियाँ	4
32	प्राथमिक उपचार बक्से (ऑग्मेन्ट टाइप)	2
33	बैटरी से चलित हैड लाइट	5
34	गैस पेट्रोमैक्स	4 नग
35	डीपीसी प्रकार का अग्निशमक यंत्र 5 किग्रा क्षमता	4 नग
36	ऑक्सी/एसीटिलीन सेट सम्पूर्ण साथ में 4 ऑक्सीजन तथा 2 डीए गैस सिलेण्डर, रेग्युलेटर तथा आउटर ग्लव्ज़ एवं गोगल्स	1 नग
37	हाईड्रोलिक जैक 30 टन क्षमता (पम्पिंग यूनिट इनटिग्रल साथ में जैक 11′ डोस हाइट, 6″ लिफ्ट)	2 नग
38	चैन पुली ब्लॉक 0.5 टन क्षमता	2 नग
39	रोप मनीला 1″ डाया	50 फुट
40	रोप मनीला 1½″ डाया	50 फुट
41	टोमी बार	6 नग
42	एक्सिस फालिंग	2 नग
43	हस्त चलित आरी 20″	1 नग
44	हैमर बॉल पैन 2½एलबीएस	6 नग
45	पिन पंचेज़, 7″ x ¾″	6 नग
46	चीज़ल चिपिंग फ्लैट	6 नग
47	वायर चीज़ल्स	2 नग
48	स्लेज हैमर 7 एलबीएस	2 नग
49	पिक एक्स 7 एलबीएस	4 नग
50	फावडा (कुदाली)	4 नग
51	स्पेनर सेट डीई 10 मिमी से 50 मिमी	2 सेट
52	बकैट आईजी 12″ x 11″ x 7 एलबीएस	4 नग
53	फोग सिगनल	24 नग
54	हरा फ्लैग बंटिंग	2 नग
55	लाल फ्लैग बंटिंग	2 नग
56	बैनर फ्लैग 6′ x 4′	2 नग

57	एलईडी टाइप हैंड सिगनल लैम्प ट्राई कलर	2 नग
58	टॉर्च लाइट 3 सेल	4 नग
59	एलपीजी गैस स्टोव साथ में 2 गैस सिलेण्डर तथा लाइटर	1 सेट
60	स्टील की बड़ी केतली	2 नग
61	चाय की केतली	2 नग
62	डिस्पोज़ेबल कप	300 नग
63	पेपर डिशेज़ (फुल प्लेट साइज़)	300 नग
64	लाइट वेट सिंथेटिक प्रीफेब्रिकेटेड वाटर प्रूफ टेंट	1 नग
65	टायलेट साबुन	2 केक
66	सोप डिश	2 नग
67	फोल्डिंग टेबल 3′ x 3′	2 नग
68	केरोसीन ऑयल	20 लीटर
69	चाय	1.5 किग्रा
70	कॉफी	0.5 किग्रा
71	कन्डेंस्ड दूध	5 किग्रा
72	चीनी	5 किग्रा
73	बिस्कुट	5 किग्रा
	रिकार्ड	
74	एआरएमई लॉग बुक	1
75	हाजरी रजिस्टर	1
76	उपस्कर रजिस्टर	1
77	उपस्कर परीक्षण रजिस्टर	1
78	निरीक्षण रजिस्टर	1

एआरएमई स्केल –I की विषय सूची

क्रम सं.	मद	मात्रा	स्थान
1	डिस्पोज़ेबल प्लास्टिक ट्रांसफ्यूज़न बोतल में वी.फ्लूड (अ) 5% ग्लूकोज़ (ब) नॉर्मल सलाइन (स) प्लाज़मा एक्सपेंडर लाइक लो मोलिक्युलर डेक्सट्रान	 5 नग 5 नग 5 नग	ऑपरेशन थियेटर कमरे में बिल्ट इन केबिनेट या शेल्फ जिसमें सिरिंज,मेडिसिन तथा इन्जेक्शन मार्क्ड हैं।
2	(अ) डिस्पोज़ेबल स्टेराइल इनफ्युज़न सेट (ब) वेनफ्लो	12 नग 5 नग	″

3	स्टेराइल डिस्पोज़ेबल सिरिंज (अ) 2 मिली (ब) 5 मिली (स) 10 मिली (द) 20 मिली डिस्पोज़ेबल सुईयाँ	 20 नग 10 नग 10 नग 10 नग 50 नग	"
4	इन्जेक्शन पेंटाजोसिन	50 एएमपीएस	"
5	इन्जेक्शन एट्रोपीन सल्फेट .65 मि.ग्रा. या .6 मि.ग्रा.	10 एएमपीएस	"
6	इन्जेक्शन डिक्लोफेनक सोडियम 3 मिली	50 एएमपीएस	"
7	इन्जेक्शन एड्रीनोलाइन 1:1000 स्ट्रेन्थ एएमपीएस	5 एएमपीएस	"
8	इन्जेक्शन ब्यूप्रिरनोरफाइन	10 नग	"
9	इन्जेक्शन लिगनोसाइन हाइड्रोक्लोराइड एड्रीलेलाइन के बगैर 50 मिली का 2% वायल	5 वायल्स	"
10	इन्जेक्शन एमपिसिलिन 250 मि.ग्रा / वायल	20 वायल्स	"
10ए	एमोक्सिलिन	100 कैप्सूल स्ट्रिप में	"
11	इन्जेक्शन डोपेमाइन 5 मिली	10 एएमपीएस	"
12	इन्जेक्शन डेक्सामेथेसोन प्रत्येक वायल में 4 मि.ग्रा. हो	10 वायल्स	"
13	इन्जेक्शन डायजापाम 10 मि.ग्रा.	10 एएमपीएस	"
14	इन्जेक्शन फेनेरामाइन मेलेट	6 एएमपीएस	"
15	इन्जेक्शन रेन्टीडाइन	6 एएमपीएस	"
16	इन्जेक्शन डेरीफाइलिन	6 एएमपीएस	"
17	नेफेडिपाइन लिक्विड केप्सूल सबलिंग्युअल उपयोग के लिए	6 कैप्सूल	"
18	इन्जक्शन पेरासिटामोल 2 मिली आईएम	6 एएमपीएस	"
19	इन्जेक्शन डाईक्लोमाइन एचसीएल 2 मिली आईएम	6 एएमपीएस	"

20	इन्जेक्शन मेटोक्लोप्रामाइड	10 एएमपीएस	"
21	इन्जेक्शन लेसिक्स	12 एएमपीएस	"
22	वैक्स स्टोपर्ड बोतल में सर्जिकल स्प्रिट 350 मिली	2 बोतल	"
23	आयोडीन का मिश्रण 2% 120 मिली स्टोपर्ड बोतल में/पोविडोन आयोडीन मिश्रण	2 बोतल	"
24	क्लोरोजाइलीनोल या सिमिलर एन्टीसेप्टिक 120 मिली	2 बोतल	"
25	स्टेराइल पैराफीन टुली 10 सेमी x 10 सेमी या इसके समतुल्य 24 पीस के टिन में	5 टिन/ पैकेट	"
26	लिग्नोसाइन जेली ट्यूब में	1 नग	"
27	इन्जेक्शन 10 मिली वायल के लिए रिडिस्टिल्ड वाटर	10 वायल्स	"
28	पेरासिटामोल टेबलेट 0.5 ग्राम स्ट्रिप में	100 टेबलेट	"
29	टेबलेट डायजापाम 05 मि.ग्रा.	50 टेबलेट स्ट्रिप्स में	"
30	टेबलेट फेनेरामाइन मेलेट	50 स्ट्रिप्स में	"
31	ओरल रिहाईड्रेशन पाउडर	12 पैकेट	"
32	टेबलेट डिक्लोफेनक सोडियम	100 स्ट्रिप्स में	"
33	टेबलेट प्रोक्लोरोपैराजाइन 5 मि.ग्रा.	50 स्ट्रिप्स में	"
34	टेबलेट डाईसीक्लोमाइन एचसीएल	50 स्ट्रिप्स में	"
35	टेबलेट मेट्रोनीडाजोल + फ्युराजोलीडाइन	100 टेबलेट स्ट्रिप्स में	"
36	टेबलेट एंटासिड	100 टेबलेट स्ट्रिप्स में	"
37	टेबलेट सालबूटामोल 4 मिग्रा	50 स्ट्रिप्स में	"
38	टेबलेट मेटोक्लोप्रामाइड हाइड्रोक्लोराइड	30 स्ट्रिप्स में	"
39	कोरोनेरी वासोडिलेटर सबलिंग्युल (सोरबिट्रेट 10 मिग्रा)	50 स्ट्रिप्स में	"
40	नेज़ल ड्रॉप	3 वायल्स	"
41	टिनिडाजोल (300 मिग्रा)	100 स्ट्रिप्स में	"

42	क्लोरैम्पसिनिकोल आई एप्लिकेप्स 25 की बोतलों में	2 नग	"
43	एन्टी इनफेक्टिव या एन्टीसेप्टिक इनसफलेशन पाउडर 10 ग्रा कंटेनर में	5 नग	"
44	सर्जन के उपकरण तथा पट्टी डब्बे में जिसमें निम्नलिखित होंगे– ए) लिस्टन एम्प्यूटेशन चाकू बी) बोर्ड पार्कर स्केलपल हैंडल साइज न. 4 सी) बीपी ब्लेड ऊपर के लिए डी) एम्प्यूटेशन आरी ई) प्रोबेसाइनस 20 सेमी. एफ) डायरेक्टर बटरफ्लाई विंग जी) फोरसेप्स बॉन 18 सेमी. एच) निडल होल्डर यूनिवर्सल आई) सिज़र ब्लंट प्वाइंटेड 12 सेमी. एसएस जे) सिज़र शार्प प्वाइंटेड 15 सेमी. एसएस के) आरटरी फोरसेप्स स्पेंसर वेल्स 12 सेमी. एसएस एल) रेज़र सेफ्टी के साथ 5 ब्लेड का पैकेट डब्बे में एम) केथेटर मेल जीएस साइज़ 8 तथा 12 एन) टॉर्निक्यूट एसमार्च (आईआर बैंडेज़) ओ) सूचर निडल्स कटिंग कर्वड तथा स्ट्रेट एसोरटेड साइज़ वूलकेनाइट केस में पी) लिगेचर कैट्गट क्रोमिक साथ में स्ट्रेट निडल 50 मिमी की तथा कर्वड निडल 40 मिमी की सील्ड ट्यूब में जुड़े हुए हैं क्यू) लिगचर नायलोन मिडियम आर) लिगचर कैट्गट प्लेन इन सील्ड ट्यूब साथ में निडल साइज़ 0 तथा 1	 1 नग 2 नग 1 पैकेट 1 नग 1 नग 1 नग 1 नग 2 नग 1 नग 1 नग 10 नग 1 नग 1 प्रत्येक 2 नग 5 प्रत्येक 5 प्रत्येक 50 स्ट्रेंड्स 6 प्रत्येक	ऑपरेशन थियेटर कमरे में बिल्ट इन केबिनेट या शेल्फ जिसमें उपकरण तथा एपलाइन्स मार्क्ड हैं।
45	फोरसेप्स टंग एसएस	1 नग	"
46	माउथ गेग (व्यस्क तथा चाइल्ड साइज)	1 नग प्रत्येक	"
47	एयरवेज प्लास्टिक या रबड़ (व्यस्क तथा चाइल्ड साइज)	2 प्रत्येक	"
48	स्पोन्ज होल्डर 20 सेमी लम्बा एसएस	4 नग	"
49	सिज़र सर्जिकल 12 सेमी. ब्लंट तथा शार्प प्वाइंटेड एसएस	3 नग	"
50	फोरसेप्स डिस्सेक्टिंग 12 सेमी. टूथड एसएस	1 नग	"
51	फोरसेप्स डिस्सेक्टिंग 12 सेमी. नॉनटूथड एसएस	1 नग	"
52	फोरसेप्स ड्रेसिंग 12 सेमी. एसएस	3 नग	"
53	फोरसेप्स चेतल एसएस	2 नग	"
54	कोरनल लूपे	1 नग	"

55	''स्टेराइल'' लेबल वाला एक डिब्बे में ट्रेकोस्टोमी सेट जिसमें टेप के साथ ट्रेकोस्टोमी ट्यूब, ब्लेड के साथ एक स्केलपल, एक शार्प हुक, 2 आरटरी फोरसेप्स, मॉसकिटो सिल्क सूचर, एक ब्लंट हुक तथा डबल हुक रिट्रेक्टर, स्टेराइल गॉज़	1 नग	''
56	डिब्बे में लेबल्ड कट ओपन सेट स्टेरलाइज्ड जिसमें 1बीपी स्केलपल ब्लेड नं. 4 के साथ, 2 नग मॉसकिटो आरटरी फोरसेप्स, 1 फाइन डिस्सेटिंग फोरसेप्स, 1 आई वी केनुला, सिल्क का धागा, 1 निडल कनेक्टेड पोलिथीन ट्यूब गॉज़,	1 नग	''
57	आई लिड रिट्रेक्टर	1 नग	''
58	आई स्पड एसएस	1 नग	''
59	आई फिक्सेशन फोरसेप्स एसएस	1 नग	''
60	रबर केथेटर साइज़ 4, 6 तथा 8	1 नग प्रत्येक	''
61	फोली केथेटर यूनिवर्सल साइज़	2 नग	''
62	टॉर्नीक्यूट एसमार्च (आई आर बैन्डेज़ तथा कार्ड टिन केस में)	2 नग	''
63	स्टेथोस्कोप बाई नौरल	2 नग	''
64	स्फाइग मोमेनोमीटर	2 नग	''
65	सिज़र्स मेओ 7'' स्ट्रेट	1 नग	''
66	बाउल्स लोशन 25 सेमी, 20 सेमी, 16 सेमी, डायामीटर ईआई	2 नग प्रत्येक	''
67	ट्रेज़ यंत्र तथा ड्रेसिंग कवर के साथ 30 x 25 सेमी, 25 x 20 सेमी., 25 x 15 सेमी सभी एसएस	1 नग प्रत्येक	''
68	किडनी ट्रे साइज़ 25 सेमी. तथा 20 सेमी.	2 नग प्रत्येक	''
69	ब्रश नेल	5 नग	''
70	एप्रन ऑपरेशन प्लास्टिक	5 नग	''
71	एप्रन ऑपरेशन लम्बे कपड़े का स्टेराइल ड्रम में रखा हुआ	5 नग	''
72	ओ.टी. स्लीपर्स साइज़ 7, 8	2 नग प्रत्येक	''
73	फेस मास्क डिस्पोज़ेबल	10 नग	''
74	हेड केप डिस्पोज़ेबल (सर्जन)	10 नग	''
75	तौलिये ऑपरेशन सर्जिकल 100 x 60 सेमी. स्टेराइल ड्रम में	20 नग	''

76	सर्जिकल ग्लव्ज़ 6½'', 7'', 7½'' स्टेराइल डिस्पोज़ेबल असॉर्टिड साइज़	10 नग	''
77	सर्जन कोट	5 नग	''
78	टावल हैंड सर्जन (पोलीथीन बैग में)	10 बैग	''
79	टॉयलेट सोप डिब्बे में–केक	5 नग	''
80	स्टॉपर लूजनर	1 नग	''
81	ऑपरेशन टेबल टूब्युलर स्टील स्पोन्ज रबर मेट्रिस के साथ	1 नग	ऑपरेशन थियेटर रूम में
82	शेडोलैस लैम्प 30 सेमी. डाया या एंगल प्वाइस तथा साइड पैनल पर फिक्स्ड	1 नग	''
83	ट्रोली एनेस्थेटिक विदआउट केस्टोर, स्टेण्ड के साथ आक्सीजन सिलेण्डर के लिए	1 नग	''
84	आक्सीजन सिलेण्डर 1320 लीटर क्षमता का चाबी के साथ	1 नग	''
85	इन्जेक्शन केटामाइन हाइड्रोक्लोराइड	5 एएमपीएस	''
86	मास्क ऑक्सीजन, पॉलीथीन (बड़ा तथा छोटा)	1 नग प्रत्येक	''
87	पोर्टेबल रिसरासाइटैशन किट एक बैग में जिसमें– ए) ऑटोमैटिक रिससिटेटर जिस में पॉजीटिव प्रेशर वेंटिलेशन, इंसपिरेटरी, एक्सपीरेटरी फ्लो एडजस्टमेंट के लिए प्रोविजन बी) मेनुअल रिससिटेटर (एम्बयुज़ बैग) सी) ऑक्सीजन सिलेण्डर(छोटा) वेन्टिमास्क साथ में ट्यूब्स डी) सक्शन (मेनुअल तथा ऑटोमेटिक) ई) इनट्यूबेशन सेट साथ में लेरीन गो स्कोप, एण्डोट्रेकल ट्यूब सभी साइज़ की एफ) स्टेथोस्कोप, स्फाइग्मोमेनोमीटर, हैमर, स्पेटुला, टॉर्च, थर्मोमीटर जी) आई वी रॉड 2 (फोल्डेड) डिस्पोज़ेबल आई वी सेट में, ऐड्हीसिव प्लास्टर्स, स्टेरालाइज्ड गॉज़, बैंडेज़, सिज़र्स, डिस्सेटिंग तथा टिशू फोरसेप्स, हिमो–स्टेटिक फोरसेप्स, निडल होल्डर, डिस्पोज़ेबल सिरिंज तथा निडल, स्पिलंट	1 नग	''
88	रिवॉलविंग स्टूल	2 नग	''
89	ट्रॉली उपकरण केस्टर्स के बगैर, केस्टर्स तथा ग्लास टॉप के साथ	1 नग प्रत्येक	''

90	पोर्टेबल स्टेरलाइज़र उपकरण साथ में दो स्प्रिट स्टोव बर्नर साइज 30 x 20 x 15 सेमी तथा 20 x 10 x 10 सेमी.	1 नग	"
91	गेज कट एसॉर्टिड साइज़ में तथा ड्रेसिंग ड्रम 23 x 25 सेमी. में पैक्ड स्टरेलाइज्ड	20 मीटर	कप बोर्ड अथवा शेल्फ में मार्क्ड 'स्टेरेलाइजेशन तथा ड्रेसिंग सामग्री'
92	वूल कॉटन अब्ज़ॉर्बेन्ट कट साइज़ तथा स्टरेलाइज़्ड ड्रम में 23 x 25 सेमी.	2 किग्रा	"
93	वूल कॉटन अब्ज़ॉर्बेन्ट पैकेट 500 ग्राम के	10 पैकेट	"
94	बेन्डेज़ लूज वोवन कम्प्रेज्ड 7.5 सेमी चौड़ी 4.5 मीटर लम्बी	100 नग	"
95	बेन्डेज़ लूज वोवन कम्प्रेज्ड 10 सेमी चौड़ी 4.0 मीटर लम्बी	100 नग	"
96	बेन्डेज़ एडेहसिव 7.5 सेमी चौड़ी सील्ड टिन में	2 नग	"
97	बेन्डेज़ ट्राइएंगुलर 130 x 90 x 90 सेमी (एसजेएबी)	30 नग	"
98	एडेहसिव प्लास्टर 2.5 सेमी x 5 मी. एडेहसिव प्लास्टर 10 सेमी x 5 मी.	3 नग 3 नग	"
99	सिज़र्स मेओ 7"	1 नग	"
100	मेककिन्टोस 1 मी. साइज़	5 नग	"
101	स्वेब स्टिक्स 25 के बंडल में कपडे के बैग में लपेटे हुए तथा ड्रम में स्टरेलाइज्ड	50 नग	"
102	प्रत्येक 250 मिली की वैक्स स्टोपर्ड बोतल में स्प्रिट मेथाइलेटेड	4 बोतल	"
103	तैयार प्लास्टर ऑफ पेरिस बैन्डेज़ 10 सेमी तथा 15 सेमी. साइज़ टिन में	20 बैंडेज़ प्रत्येक साइज़ की	"
104	कोरूगेटेड रबर ड्रेन ऑपरेशन के लिए	1 शीट	"
105	सेफ्टी पिन एसॉर्टिड साइज़ 10 के पैकेट में	4 सेट	"
106	थॉमस स्पिलिंट वयस्क तथा चाइल्ड साइज़ में	2 नग	भंडार गृह में इनबिल्ट कप बोर्ड केबिनेट अथवा शेल्फ जिस पर स्लिंट आदि, प्राइमस स्टोव, पैट्रोमैक्स, करोसीन ऑयल लिखा हो।
107	स्पिलिंट आर्म तथा फोर आर्म 6 के वुडन सेट	2 सेट	"
108	स्पिलिंट थिग वुडन लिस्ट 6 के सेट में	3 सेट	"
109	हैमर 400 ग्राम	1 नग	"

110	चीज़ल 2.5 सेमी चौड़ा	1 नग	''
111	आरी 30 सेमी लम्बी	1 नग	''
112	क्लेस्प चाकू	2 नग	''
113	कॉर्क स्क्रू ओपनर	1 नग	''
114	माचिस सेफ्टी 1 दर्जन डिब्बों का पैकेट	1 पैकेट	''
115	टॉर्च एवरेडी 4 सेल (कॉम्पेक्ट हैंड कैरिंग)	10 नग	''
116	टॉर्च के लिए बल्ब (स्पेयर)	5 नग	''
117	पानी की बोतल पीने के कप तथा स्ट्रेप सहित 1 लीटर	5 नग	''
118	हैंड वॉश बेसिन ई आई 35 सेमी व्यास	5 नग	''
119	प्लास्टिक बकेट 5 ली. क्षमता	5 नग	''
120	पानी का जग ई आई 2 ली. क्षमता	2 नग	''
121	प्राइमस स्टोव/एलपीजी स्टोव	2 नग	''
122	डे कैरियर	1 नग	''
123	केरोसीन ऑयल 5 ली. टिन में	1 टिन	''
124	एलपीजी पैट्रोमेक्स 1.5/2 लीटर	5 नग	''
125	नोट बुक पैंसिल के साथ	5 नग	''
126	मीमो पैड कार्बन पेपर के साथ	5 नग	''
127	चोट विवरणों, पहचान इत्यादि को नोट करने के लिए किताब	5 नग	''
128	स्किन मार्किंग पैंसिल	2 नग	''
129	ग्राउण्ड शीट साइज़ 200 X 120 सेमी.	2 नग	''
130	ब्रासर्डस आर्म रेड क्रॉस के साथ	50 नग	''
131	हेवरसेक प्रत्येक में निम्नलिखित शामिल हो– ए) रोलर बैन्डेज बी) ट्राईएंगुलर बैन्डज़ सी) टेबलेट पेरासिटामोल स्ट्रिप डी) स्टेराइल एडेहसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग स्टेण्डर्ड साइज़ ई) एन्टीसेप्टिक क्रीम (25 ग्राम) एफ) क्लोरमफिनिकोल आई एप्लिकेप्स प्लास्टिक बॉक्स में जी) टॉर्च (तीन सेल) एच) आर्म ब्रासर्ड रेड क्रॉस आई) मीमो पैड पैंसिल के साथ जे) टेली कार्डस् 10 सेमी X 7 सेमी आईलेट्स और टेप के साथ के) डिस्पोज़ेबल स्टरेलाइज्ड सिरिंज 2 सी सी	5 नग 10 नग 2 नग 20स्ट्रिप में 40 नग 1 ट्यूब 10 1 5 नग 1 12	भंडार गृह में इन बिल्ट कप बोर्ड केबिनेट अथवा शेल्फ जिस पर ''हेवरसेक'' लिखा हो।

	निडल के साथ एल) इन्जेक्शन डाईक्लोफिनेक सोडियम एम) सेफ्टी पिन एन) एसमार्च टुरनिकेट ओ) वुडन स्पिलिंट 6 के सेट में पी) एनालजिसिक एरोसोल स्प्रे क्यू) एनालजिसिक एन्टीसेप्टिक स्प्रे	2 2एएमपीएस 10 नग 1 नग 1 सेट 1 1	
132	स्टेराइल एडहेसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग स्टेण्डर्ड साइज़ 150 का बॉक्स	1 बॉक्स	"
133	फीडिंग कप ई.आई. (200 मिली)	5 नग	इन बिल्ट कप बोर्ड, केबिनेट या शेल्फ में जिस पर 'नर्सिंग उपस्कर, बिस्तर लीनेन तथा रोगी लीनेन आदि' अंकित हो।
134	मग पोलिथीन 300 मिली क्षमता	5 नग	"
135	हॉट वाटर बैग्स आई आर कवर और आइस केप के साथ	5 नग	"
136	पीकदान	5 नग	"
137	बैड शीट कॉटन व्हाइट 2.1 x 1.5 मी.	40 नग	"
138	पिलो कॉटन 50 x 20 सेमी, प्रत्येक पिलो के लिए 2 वाटर प्रूफ कवर के साथ	20 नग	"
139	साड़ी कॉटन सफेद 5.5 मी.	10 नग	"
140	लुंगी कॉटन सफेद 2 मी. प्रत्येक	20 नग	"
141	आधे बाहों की शर्ट आगे से खुली बड़ा साइज़	20 नग	"
142	वाटर प्रूफ शीटिंग 1 x 1 मी. पीस में	20 नग	"
143	सैंड बैग्स 30 सेमी x 15 सेमी	10 नग	"
144	हाथ पंखे	10 नग	"
145	कफन का लम्बा कपड़ा 2.1 मी. x 1.5 मी.	40 नग	"
146	बैकरेस्ट वुडन	1 नग	"
147	कैम्प्स स्टूल फोल्डिंग	2 नग	वार्ड कम्पार्टमेंट में एक तरफ स्ट्रेप्ड
148	कैम्प्स टेबल फोल्डिंग	2 नग	"
149	मौसम के अनुसार वुलन/कॉटन के कम्बल	50 बीजी के लिए 40 एमजी के लिए	वार्ड कम्पार्टमेंट में टिन लाइन्ड बॉक्स में बॉक्स शीट या स्ट्रेचरों के नीचे लॉकर में।
150	बैड पैन ई.आई स्लीपर शेप्ड	4 नग	वार्ड कम्पार्टमेंट में या शौचालय के रेक में

151	यूरिनल पुरूष ई. आई.	4 नग	"
152	यूरिनल स्त्री ई. आई.	2 नग	"
153	मिल्क पाउडर 450 ग्राम या मिल्क कन्डेन्स्ड	2 टिन	रसोई कम्पार्टमेंट में
154	0.5 किग्रा / 1 किग्रा पोलीपैक में लिवर लिड टिन में चीनी	2 किग्रा 4 टिन	इन बिल्ट कप बोर्ड केबिनेट अथवा शेल्फ आदि में चिकित्सा जिस पर सुविधा लिखा हो
155	सील्ड टिन में 500 ग्राम चाय (250 ग्राम पैक –2)	1 टिन	"
156	कॉफी (इंस्टांट) सील्ड टिन में 100 ग्राम	2 टिन	"
157	टेबल स्पून (स्टैनलेस स्टील)	5 नग	"
158	टी स्पून (स्टैनलेस स्टील)	10 नग	"
159	टी पॉट	1 नग	"
160	टम्बलर पोलीथीन या डिस्पोज़ेबल ग्लास (400 मिली क्षमता)	40 नग	"
161	कॉर्क स्क्रू	1 नग	"
162	टिन ओपनर	1 नग	"
163	फ्लैट कवर पोलीथीन के साथ बकेट साइज़ 5 ली.	2 नग	"
164	एल्युमिनियम केतली साइज़ 3 ली.	1 नग	"
165	कवर के साथ एल्युमिनियम ढेगची 20, 18,15 तथा 10 सेमी. व्यास 4 सेट	1 सेट	"
166	स्टेराइल / मिनरल वाटर	25 बोतल	"
167	बकेट जी आई 5 ली. क्षमता	2 नग	"
168	पोलीथीन कारब्योस हैंडल तथा स्टॉपर के साथ 18 ली क्षमता (पीने के पानी के लिए)	2 नग	"
169	फोल्डिंग स्ट्रेचर एस.जे.ए. पैटर्न (एल्युमिनियम)	10 नग	निचले फ्रेम पर लगाये गये बॉक्स में जिस पर स्ट्रेचर, छतरी, शेल्टर आदि लिखा हो।
170	हाथ छाता	5 नग	"
171	हुड के साथ प्लास्टिक रेन कोट (स्त्री रेन कोट जैसा)	5 नग	"
172	स्टैण्डर्ड तथा लार्ज गम बूट्स	2 नग प्रत्येक	"
173	ब्रिथलाइज़र	1 नग	"
174	एल्कोहल मात्रा की जाँच के लिए ब्लड सेम्पल एकत्रित करने के लिए वायल्स	5 नग	"
175	डिक्टाफोन	1 नग	"

176	स्टेयरकेस (स्टील)	2 नग	"
177	शेल्टर जैसा कि नीचे विनिर्दिष्ट किया है– शेल्टर बीआईवीओयूएसी 420 सेमी. x 420 सेमी. x 240 सेमी. हलके सिंगल फ्लाई केन्वास से बना जिस के दो तरफ के पल्ले जमीन की तरफ बढ़ाये गये हैं और दूसरी दो सिरों पर खुले हों। हुडो को दोनों तरफ उसकी चोटी पर लगाया जाये ताकि वर्षा का पानी अन्दर न आ सके। इस खेमें को सफेद तथा नीले रंग का कपड़ा लगा कर बिना जोड़ के बांसों, लोहे की खूटी, हथौड़ा तथा सालिट से बनाया जाये।	1 नग	"
178	अण्डर वाटर सील	1 नग	
179	पैरों से चलने वाली सक्शन मशीन	1 नग	

दुर्घटना के लिए पोर्टेबल मेडिकल किट (पोमका) जिसका कि रोड/रेल के द्वारा परिवहन किया जाये–

क्रम सं.	मद	मात्रा
1	1 सर्जिकल ड्रेसिंग ड्रम (साइज़ 10'' व्यास x 5'' ऊंचाई) ऑटो क्लेव्ड, प्रत्येक में शामिल होंगे 1 किग्रा स्टेरेलाइज्ड रुई, 5 मीटर गॉज़ (भिन्न प्रकार के साइज में) तथा 10 रोलर बैंडेज़ (7.5 सेमी x 4 मीटर) तथा दो टॉवल। इसमें एक बैग भी होगा जिसमें 6 आर्टरी फोरसेप्स, 1 स्कालपल, स्टेराइल लीनन/सिल्क सूचर, 1 टूथड तथा 1 नॉन टूथड डिस्सेक्टिंग फोरसेप्स, 2 कैंची, 2 स्पेन्सर वेल आर्टरी फोरसेप्स, घुमावदार कटिंग निडल 2 नग साथ में यूनिवर्सल निडिल होल्डर	
2	निडल के साथ कैट्गट	2 पैकेट
3	स्टेराइल एडेहसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग	50 नग
4	रबर टॉर्नीक्यूट	2 नग
5	(ए) डिस्पोज़ेबल स्टरेलाइज्ड सिरिंज 2 सीसी निडल के साथ (बी) डिस्पोज़ेबल स्टरेलाइज्ड सिरिंज 5 सीसी निडल के साथ	10 नग 10 नग
6	मेथिलेटेड स्प्रिट/एन्टीसेप्टिक लोशन/ प्रोविडोन/ आयोडीन	1 बोतल 250 सीसी की
7	क्लोरमफिनिकोल एप्लिकेप्स	प्लास्टिक कंटेनर में 10
8	टेबलेट पेरासिटामोल	100 टेबलेट स्ट्रिप में
9	टेबलेट डिक्लोफेन सोडियम	30 टेबलेट स्ट्रिप में
10	टेबलेट फिनेरामिन मेलिएट 25 मिग्रा (एविल)	30 टेबलेट स्ट्रिप में
11	टेबलेट प्रोक्लोरपेराजाइन 5 मिग्रा (स्टेमेटिल)	30 स्ट्रिप में

12	टेबलेट डाईसाइक्लोमाइन एचसीएल	30 स्ट्रिप में
13	टेबलेट मेट्रोनिडाजोल विद फ्यूरोजोलिडाइन	30 टेबलेट स्ट्रिप में
14	टेबलेट एन्टासिड	30 स्ट्रिप में
15	टेबलेट सालबूटामोल 4 मिग्रा	30 स्ट्रिप में
16	टेबलेट डाईजापाम 5 मिग्रा	10 स्ट्रिप में
17	टेबलेट मेटोक्लोप्रामाइड	10 स्ट्रिप में
18	कोरोनेरी वास्कोडिलेटर सबलिंग्युल (टेबलेट सोरबिट्रेट 10 मिग्रा)	10 स्ट्रिप में
19	टेबलेट बुप्रिनोरफाइन (टेमेजिसिक)	12 टेबलेट
20	एन्टीसेप्टिक क्रीम 25 ग्राम	1 ट्यूब
21	एन्टीसेप्टिक आइंटमेंट/एन्टीसेप्टिक लोशन	1 ट्यूब
22	नेज़ल ड्रॉप्स	1 वायल
23	ओरल रिहाईड्रेशन पाउडर	4 पैकेट
24	इन्जेक्शन पेंटाजोसाइन	2 एएमपीएस
25	इन्जेक्शन डिक्लोफेन सोडियम 3 मिली एएमपीएस	10 एएमपीएस
26	इन्जेक्शन फिनेरामिन मेलिएट	5 एएमपीएस
27	इन्जेक्शन डाईजापाम 10 मिग्रा एएमपीएस	5 एएमपीएस
28	इन्जेक्शन डोपामाइन 5 मिली एएमपीएस	5 एएमपीएस
29	इन्जेक्शन डेक्सा मेथासोन 4 मिग्रा वायल	2 वायल
30	इन्जेक्शन लिगनोकाइन (प्लेन) 2% 50 मिली वायल	1 वायल
31	इन्जेक्शन रेनीटिडाइन.	2 एएमपीएस
32	इन्जेक्शन डेरिफिलाइन	2 एएमपीएस
33	नेफेडिपाइन लिक्विड केप्सूल सबलेग्युअल उपयोग के लिए (डेपिन)	2 कैप्सूल
34	इन्जेक्शन पैरासेटामोल 2 मिली आई.एम.	2 एएमपीएस
35	इन्जेक्शन डिसाइक्लोमाइन एचसीएल 2 मिली आईएम	2 एएमपीएस
36	इन्जेक्शन लेक्सिस	4 एएमपीएस
37	इन्जेक्शन ब्यूपेरेनोरफाइन	6 एएमपीएस
38	एरोसोल स्प्रे ड्रेसिंग	1 नग
39	एयर वे के साथ एम्ब्यूबैग 1 वयस्क, 1 चाइल्ड साइज़	1 नग
40	डिस्पोज़ेबल ट्रांसफ्यूजन सेट	1 नग
41	डिस्पोज़ेबल ट्रांसफ्यूजन ग्लुकोज़ बोतल	2 नग
42	स्टेथेस्कोप	1 नग
43	किडनी ट्रे 25 सेमी. तथा 20 सेमी.	2 नग
44	नेल ब्रुश	1 नग
45	सर्जिकल दस्ताने	2 जोड़े

46	रायल्स ट्यूब	1 नग
47	टायलेट सोप	2 केक
48	रेड क्रॉस के साथ आर्मस् बैंड	10 नग
49	3 सेल की टॉर्च	2 नग
50	एडेहसिव प्लास्टर 2.5 सेमी. x 4.5 मीटर तथा 10 सेमी. x 5 मी.	1 प्रत्येक
51	वुडन स्प्लिन्ट एक्सटेंसिबल 6 का सेट	1 सेट
52	प्लास्टिक रेन कोट	2 नग
53	क्रैप बैंडेज़	2 नग

नोट : विषय वस्तुओं को सुविधाजनक कंटेनर में रखना चाहिये जैसे कि सूटकेस (साइज़ 21 इंच) आसानी से परिवहन हेतु

पोमका का वितरण

ए)	हेल्थ यूनिट/पॉली क्लीनिक	पोमका के 1 सेट
बी)	सब डिविज़नल हॉस्पिटल	पोमका के 2 सेट
सी)	मण्डल/क्षेत्रीय हॉस्पिटल	पोमका के 3 सेट साथ में निम्नलिखित अतिरिक्त मदें
	अतिरिक्त मदें	
क्र सं.	मदें	मात्रा
1	पीओपी बैंडेज़ 10 सेमी. x 15 सेमी.	10 एसॉरटेड
2	मैककिन्टोस सीट 1 x 1 मी.	2
3	एरोसोल स्प्रे ड्रेसिंग	2
4	फोल्डिंग स्ट्रेचर	2
5	पोर्टेबल बॉयली अप्रेटस	1
6	डिक्टाफोन	1
7	जनरेटर सेट	1
8	लिरिंगोस्कोप सेट	1
9	एन्डोट्रेकल ट्यूब	1 सेट

एआरएमई स्केल – ।। की विषय वस्तु

प्रत्येक एआरएमई स्केल – ।। में पोमका के तीन सेट होने चाहिये तथा निम्नलिखित अतिरिक्त मदें होंगी–

एआरएमई स्केल – ।। की अतिरिक्त मदें

क्र सं.	मदें	मात्रा
1	पीओपी बैंडेज़ 10 सेमी. तथा 15 सेमी.	5 प्रत्येक

2	मैककिन्टोस 1 मी. x 1 मी.	2
3	फोल्डिंग स्ट्रेचर	2
4	एलपीजी बेस्ड पेट्रोमैक्स	2
5	पेट्रोमैक्स के लिए अतिरिक्त मेंटल	2
6	माचिस की डिब्बी	1
7	टेलीकार्ड 10 x 7 सेमी. साथ में 1 स्किन मार्किंग पेंसिल	12
8	ए) केथेटर स्टेराइल पुरूष बी) केथेटर स्टेराइल स्त्री	2 2
9	माउथ गैग	1
10	शॉप सीज़र्स	1
11	क्लेस्प चाकू	1
12	हाथ छाता	2
13	गम बूट	2 जोड़े
14	हैंड वॉश बेसिन ई आई 35 सेमी. व्यास	एक
15	चद्दरें	10
16	कफन	6
17	मौसम की स्थितिनुसार ऊनी या सूती कम्बल	6
18	पैंसिल के साथ नोट बुक	2 नग
19	कार्बन के साथ मीमो पैड	2 नग
20	चोट के विवरणों, पहचान चिन्ह इत्यादि को नोट करने के लिए किताब	2 नग

ये अतिरिक्त मदें आसानी से परिवहन हेतु एआरएमई स्केल–।। के लिए दो बॉक्सों में होनी चाहिये।

प्राथमिक उपचार बक्सा

मदें छोटे प्राथमिक उपचार बक्से में रखनी चाहिये। स्टेशन पर फिक्स की गयी मदें लकडी/एल्युमिनियम की ही रहनी चाहिये। गाडी में वहनीय एल्युमिनियम या मेटल की होनी चाहिये। इस पैटर्न में कोई बदलाव नहीं हो।

विषय वस्तु		
1	स्टेराइल एडेहसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग (स्टेण्डर्ड साइज़)	20 नग
2	रबर टॉर्नीक्यूट	2 नग
3	रोलर बैन्डेज (7.5 सेमी. x 4 मी.) गेज़	10 नग
4	ट्राईएंगुलर बैन्डज़ (130 सेमी. x 90 सेमी. x 90 सेमी)	4 नग
5	टेबलेट पेरासिटामोल	20 स्ट्रिप में
6	एन्टीसेप्टिक क्रीम 25 ग्राम	1 ट्यूब
7	इन्जरी कार्ड	1 नग
8	सेफ्टी पिन 10 का सेट	1 सेट

9	टेबलेट डायजापाम	10 टेबलेट स्ट्रिप में
10	कॉटन वूल	100 ग्राम 1 पैकेट

एल्युमिनियम बॉक्स 22 सेमी. x 18 सेमी. x 10 सेमी. से बड़ा नहीं होना चाहिये तथा उसका भार मदों के साथ में लगभग 1.5 किग्रा होना चाहिये तथा किसी भी हालत में 2 किग्रा से ज्यादा न हो।

राजधानी/शताब्दी/सुपरफास्ट एक्सप्रेस के लिए प्राथमिक उपचार बक्सा

लम्बी दूरी की वेस्टिब्यूल गाड़ियाँ, राजधानी एक्सप्रेस तथा शताब्दी एक्सप्रेस के लिए प्राथमिक उपचार बक्सा की विषय वस्तुओं की संशोधित लिस्ट

क्र.स.	मद	नम्बर
1	बैंडेड स्ट्रिप्स (1.9 x 7.2 सेमी.)	50
2	स्टेराइल एब्सॉरबेंट गेज़ पैड (7.5 x 7.5)	15
3	स्टेरेलाइज़्ड एब्सॉरबेंट कॉटन वूल (25 ग्राम)	10
4	रोलर बैन्डेज (7.5 सेमी. x 4 मी.)	20
5	ट्राईएंगुलर बैन्डेज़	5
6	एडेहसिव प्लास्टर (2.5 सेमी. x 4/5 मार्स)	2
7	स्प्लिन्ट, वुडन, एक्सटेंसिबल 6 का सेट	1 सेट
8	सेफ्टी पिन कार्ड पर या बक्से में	20
9	सीज़र्स ड्रेसिंग	1
10	एसमार्च टॉर्निक्यूट (आईआर बैंडेज़)	1
11	रिससिटैटर एड बैग (एयर वीवा टाइप)	1
12	एयर वे ट्यूब्स (मिडियम तथा छोटा साइज़)	2
13	टेबलेट पैरासिटामोल	30 टेबलेट स्ट्रिप में
14	टेबलेट डिक्लोफिनेक सोडियम	30 टेबलेट स्ट्रिप में
15	टेबलेट फेनेरामाइन मेलेट 5 मिग्रा	30 टेबलेट स्ट्रिप में
16	टेबलेट स्टेमेटिल 5 एमजीएम	30 टेबलेट स्ट्रिप में
17	टेबलेट डिसाइक्लोमाइन एचसीएल	30 टेबलेट स्ट्रिप में
18	टेबलेट मेट्रोनिडाजोल + फ्यूरोजोलिडोन (डिपेंडल–एम)	30 टेबलेट स्ट्रिप में
19	टेबलेट एन्टासिड	30 टेबलेट स्ट्रिप में
20	टेबलेट सालबूटामोल 4 एमजीएम	30 टेबलेट स्ट्रिप में
21	टेबलेट डायाजिपाम 5 एमजीएम	30 टेबलेट स्ट्रिप में
22	टेबलेट मेटोक्लोरामाइड एचसीएल	10 टेबलेट स्ट्रिप में
23	कोरोनेरी वासोडिलेटर सबलिंग्युल (टेबलेट सोरबिट्रेट)	10 टेबलेट स्ट्रिप में
24	एन्टी सेप्टिक क्रीम (25 ग्राम)	1 ट्यूब
25	एन्टी सेप्टिक ओइंटमेंट/एन्टीसेप्टिक लोशन	1 ट्यूब
26	एन्टी सेप्टिक स्प्रे ड्रेसिंग	2 नग

27	नेज़ल ड्रॉप्स	1 वायल
28	क्लोरमफिनिकोल आई एप्लिकेप्स	10 प्लास्टिक कंटेनर में
29	ओरल रिहाईड्रेशन पाउडर	4 पैकेट
30	इन्जेक्शन मेटोक्लापेरामाइड एचसीएल 5 मिग्रा/मिली (2 एमएल एएमपी)	2 एएमपीएस
31	इन्जेक्शन डेक्सामेथेसोन 4 मि.ग्रा./मिली	1 वायल
32	इन्जेक्शन डिक्लोफेनेक सोडियम (3 मिली/एएमपी)	2 एएमपीएस
33	इन्जेक्शन पेंटाजोसाइन एचसीएल 30 मिग्रा/मिली	1 एएमपीएस
34	(i) 5% ग्लुकोज़ ट्रांसफ्यूजन डिस्पोज़ेबल प्लास्टिक बोतल	1 नग
	(ii) नोरमल सलाइन	1 नग
35	डिस्पोज़ेबल ट्रांसफ्यूजन सेट	1 नग
36	डिस्पोज़ेबल सिरिंज़ 2 सीसी	2 नग
37	डिस्पोज़ेबल सिरिंज़ 5 सीसी	1 नग
38	निडिल्स साइज़ 20	4 नग
39	निडिल्स साइज़ 24	4 नग
40	प्राथमिक उपचार बक्सा कार्ड गिनती के लिए	1 नग
41	इन्जेक्शन फेनेरामाइन मेलेट	2 एएमपीएस
42	इन्जेक्शन रेन्टीडाइन	2 एएमपीएस
43	इन्जेक्शन डेंरीफाइलिन	2 एएमपीएस
44	नेफेडिपाइन लिक्विड केप्सूल सबलेग्युअल उपयोग के लिए (डेपिन)	2 कैप्सूल
45	इन्जेक्शन डायजापाम	2 एएमपीएस
46	इन्जेक्शन पेरासिटामोल 2 मिली– 1 एम	2 एएमपीएस
47	इन्जेक्शन डाईक्लोमाइन एचसीएल 2 मिली	2 एएमपीएस
48	इन्जेक्शन फ्रूसिमाइड	4 एएमपीएस
49	डिस्पोज़ेबल स्प्रिट स्वेब्स	10 नग

नोट : दवाइयाँ, इन्जेक्शन तथा ट्रांसफ्यूज़न फ्लूड का उपयोग योग्य व्यक्ति के द्वारा किया जायेगा जिसको एलोपैथिक ड्रग्स के उपयोग के लिए अधिकृत किया हो।

गैंगमेन के लिए प्राथमिक उपचार बक्सा– यह बॉक्स एल्युमिनियम या मेटेलिक का बना होगा जिस पर जंग न लगे। यह मजबूत होना चाहिये। लकड़ी के बॉक्स जहाँ कहीं उपयोग में लाये जा रहे हैं उन्हें तब तक काम में लिया जाना चाहिये जब तक कि वे उपयोग के लिए फिट हों तथा जब आवश्यकता हो उनको एल्युमिनियम बॉक्स द्वारा बदला जाना चाहिये ।

विषय–वस्तुः

क्र.स.	मद	नम्बर
1	गेज रोलर बैन्डेज साइज़ (7.5 सेमी. x 4 मी.).	10 नग
2	ट्राईएंगुलर बैन्डज़ (130 सेमी. x 90 सेमी. x 90 सेमी)	4 नग
3	टेबलेट पेरासिटामोल	20 स्ट्रिप में
4	क्लोरामफिनिकोल आई एप्लिकेप्स	10 प्लास्टिक कंटेनर में
5	एन्टीसेप्टिक क्रीम 25 ग्राम ट्यूब	1 नग
6	स्टेराइल एडेहसिव स्ट्रिप ड्रेसिंग स्टेण्डर्ड साइज़	10 नग
7	स्टेरेलाइज़्ड फर्स्ट फील्ड ड्रेसिंग 12 सेमी. x 8 सेमी. सील्ड पॉलीथीन में	2 नग
8	सेफ्टी पिन 10 के सेट में	1 सेट

नोटः– निम्नलिखित निर्देशों का सख्ती से पालन किया जाना चाहिये।

(i) सभी सर्जिकल उपकरण निरंतर वेस्लीनाइज़्ड होने चाहिये।

(ii) ड्रमों का ऑटो क्लेविंग प्रत्येक महीने होना चाहिये तथा आखिरी स्टेरेलाइजेशन की दिनांक दर्शायी जानी चाहिये।

(iii) सभी स्प्रिट की बोतलें डाट लगी होनी चाहिये।

(iv) हॉट वाटर बैग्स मामूली से फूले हुए रखने चाहिये।

(v) रबर की सभी वस्तुएं पाउडर लगी होनी चाहिये।

(vi) स्ट्रेचर केनवास नियमित जाँचा हुआ होना चाहिये (इस पर खड़े होकर)।

(vii) छातों को जिनको नियमित खोलकर जाँचा जाये।

(viii) सभी लीनन और कम्बल में पर्याप्त नेफ्थालीन की गोलियाँ रखी हुई होनी चाहिये।

(ix) एल्कोहल मात्रा की जाँच के लिए ब्लड सेम्पल एकत्रित करने के लिए वायल्स की उपलब्धता सुनिश्चित करें।

(x) ऑक्सीजन सिलेण्डर निरंतर ऑक्सीजन की उपलब्ध्ता के लिए जाँचा जाना चाहिये।

(xi) पैट्रोमैक्स को निरंतर जाँचना चाहिये।

(xii) टॉर्च सेल को निरंतर जाँचना चाहिये। टॉर्च सेल पर प्लास्टिक कवर को हटा देना चाहिये।

(xiii) एआरएमई को निरंतर साफ करना चाहिये।

(xiv) एआरएमई वान में सभी बिजली के कनेक्शन ऑन होने चाहिये तथा केवल मेन ऑफ होना चाहिये।

(xv) एआरएमई वान के वार्ड का दरवाज़ा ट्रैक की तरफ होना चाहिये।

(xvi) एआरएमई का ट्रायल रन तथा मॉक ड्रिल निरंतर होनी चाहिये।

दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरणों का अनुरक्षण तथा बदलाव –

(i) ऐसी बहुत सी वस्तुएं हैं जिन्हें विसंक्रमित ड्रमों में रखना होता है ताकि वे तुरन्त उपयोग में लाये जाने के लिए उपलब्ध रहें। अपेक्षित ड्रमों की संख्या के संबंध में चिकित्सा अधिकारी द्वारा निर्णय किया जायेगा। ये ड्रम 23 सेमी व्यास तथा 23 सेमी ऊँचाई के एक जैसे होने चाहिये (यह एक मानक साइज़ है) ताकि उन्हें सिंगल ड्रम ऑटोक्लेव्स में विसंक्रमित किया जा सके जो साधारणतः सभी स्वास्थ्य यूनिटों में उपलब्ध होता हैं। इन वस्तुओं को प्रतिमास विसंक्रमित किया जाये तथा अंतिम विसंक्रमण तिथि को लिख दिया जाये।

(ii) दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्करों में से नष्ट होने वाले समस्त पदार्थों को वर्ष के अन्तिम 3 महीनों में बदल दिया जाना चाहिये तथा इन सभी उपकरणों को नये सिरे से स्टाक में लिया जाना चाहिये। उपरोक्त विधि को अपनाने तथा सभी उपकरण निर्धारित माप के अनुसार है, का प्रमाण पत्र प्रत्येक वर्ष 31 दिसम्बर से पहले मुख्य चिकत्सा अधिकारी को प्रस्तुत कर दिया जाना चाहिये। इस की जाँच करने के लिए बदलाव की तारीख को बदले हुए पैकेजों के ऊपर स्पष्ट रूप से प्रदर्शित किया जाना चाहिये। टार्च के सैलों के संबंध में उनके बदलाव की तारीख को प्रत्येक सैल के नीचे पेन्सिल से लिख देना चाहिये। दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपस्करों में केवल लीक प्रूफ सैलों को ही प्रयोग में लेना चाहिये।

(iii) स्ट्रेचर और कम्बल – स्ट्रेचरों की तीन महीने में एक बार खोलकर तथा उसके कैनवास का परीक्षण करना चाहिये ताकि उसके खराब होने की जाँच की जा सके। 6 महीने में एक बार कम्बलों को बक्सों से निकालकर जाँच की जानी चाहिये।

(iv) बदलाव का विवरणः

(क) इंजेक्शन तथा सभी प्रकार की दवाइयों को उनके उपयोग की अन्तिम तिथि से बहुत पहले बदलवा लेना चाहिये तथा इनके स्थान पर अस्पताल में नई दवाइयों की व्यवस्था की जाये।

(ख) टार्च के सैलों को सामान्यतः टार्च से बाहर ही रखा जाये। इन्हें 6 महीने में एक बार अथवा खराबी देखने पर पहले भी बदलवा देना चाहिये। टार्चों की प्रत्येक निरीक्षण में जाँच की जानी चाहिये। सभी चिकित्सा अधिकारियों को ऐसी वस्तुएं जिनका बदलाव अपेक्षित हो अथवा दुर्घटना के समय किसी वस्तु में यदि कोई कमी पायी जाये तो उसे बदलवाने की पूरी शक्ति सुपुर्द की गयी है।

(ग) जिन बोतलों में स्प्रिट से बने पदार्थों जैसे सर्जिकल स्प्रिट, टिंचर आयोडीन आदि भरी हों तो उन्हें कैंडल वैक्स से सीलबंद करके रखना चाहिये ताकि उन्हें एअर टाइट किया जा सके।

(घ) रबड़ की वस्तुओं पर फ्रेंच चाक का पाउडर लगाना चाहिये। गर्म पानी और बर्फ के थैलों को थोड़ा फुलाकर रखना चाहिये। रबड़ की सभी वस्तओं को अस्पताल स्टाक से वर्ष में एक बार तथा आवश्यकता पड़ने पर रबड़ टर्नीक्वेट को बदलवा लेना चाहिये।

(ड.) चिकित्सा सुविधा संबंधी वस्तुओं जैसे कि चाय, काफी, दूध का पाउडर तथा शुगर आदि को वर्ष में एक बार तथा इनमें खराबी के लक्षण दिखाई दें तो पहले भी बदलवा लिया जाना चाहिये।

(च) एड्रीनलीन के इन्जेक्शन बदरंग होकर ब्राउन पड़ने अथवा निक्षेप के लक्षण से उसे खराब माना जाये तथा फेंक दिया जाये। चाहे उस की अंतिम तिथि कुछ भी हो।

(छ) बोतलों तथा एम्पाउल्ज में रखे गये ग्लूकोज घोल को हर वर्ष बदल देना चाहिये और यदि उसमें खराबी जैसे कि फफूंद का बढना, धुंधलापन होना अथवा निक्षेप दिखाई देने लगे तो उसे पहले भी बदल देना चाहिये।

(v) कम्बलों तथा दूसरे लिनन के कपड़ों को नाशक जीवों से बचाने के लिए नेफ्थालीन की गोलियाँ बहुतायत में रख देनी चाहिये तथा कुछ गोलियाँ कम्बलों की तहों में भी रख देनी चाहिये।

(vi) पैटरोमेक्स लालटेन, हरीकेन लालटेन तथा प्राइमस स्टोवों की 3 महीने में एक बार जलाकर परीक्षा कर लेनी चाहिये।

(vii) सर्जिकल उपकरण जो स्टेनलेस स्टील के न बने हों, को हल्की वेसलीन लगाकर रखना चाहिये। वर्ष में एक बार वेसलीन को उपकरणों से मिट्टी के तेल में रद्दी कपड़ा भिगाोकर छुड़ा देना चाहिये तथा उन पर दुबारा वेसलीन लगा देनी चाहिये।

(viii) कर्मचारियों को उचित रूप से प्रशिक्षित किया जाना चाहिये तथा उन्हें शैल्टर बनाने के उपायों की जानकारी दी जानी चाहिये।

(ix) दुर्घटना स्थल पर काम में आने वाली प्लाज़्मा, ए.टी.एस. एन्टीगेस, गंगरक्सनी सीरम आदि तथा अन्य उपकरणों जैसे कम्बलों, स्ट्रेचरों, ड्रेसिंग सामग्री की अतिरिक्त मात्रा भी अस्पताल तथा स्वास्थ्य केन्द्रों से ली जानी चाहिये। यह सामान मानक दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरणों के अतिरिक्त होगा।

(x) दुर्घटना सहायता चिकित्सा उपकरण स्केल–1 तथा सहायक वाहन का निम्नलिखित अधिकारियों द्वारा महीने में एक बार अवश्य निरीक्षण किया जाना चाहिये। (संयुक्त रूप को प्राथमिकता)

क) सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी
ख) स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक
ग) वरि. सेक्शन इंजीनियर (टेली.)
घ) वरि. सेक्शन इंजीनियर (कै व वै)
ड) वरि. सेक्शन इंजीनियर (बिजली)

वरि. सेक्शन इंजीनियर (कै व वै) व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि यांत्रिक दृष्टि से सवारी डिब्बे ठीक अच्छी हालत में काम कर रहे हैं तथा उनकी फिटनेस को प्रमाणित करेगा। इस प्रकार बिजली अधिकारी भी व्यक्तिगत रूप से निरीक्षण करने के बाद यह सुनिश्चित तथा प्रमाणित करेगा कि सवारी डिब्बों का बिजली संबंधी भाग तथा सहायक वाहन के बिजली उपकरण ठीक चालू हालत में है।

सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी चिकित्सा उपकरणों की जाँच करने तथा चिकित्सा संबंधी वस्तुओं के अनुपयोगी होने अथवा कमी होने की स्थिति में उन्हें बदलवाने के लिए जिम्मेदार होगा। व्यवहारिक तौर पर सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी को परामर्श दिया जाता है कि वह अपने निरीक्षण से एक या दो घंटे पहले किसी जिम्मेदार पैरामेडिकल कर्मचारी को भेजे जो उस वान को खोलकर साफ करेगा तथा उपस्कर निरीक्षण के लिए तैयार रखेगा। वे हरीकेन लैम्प, पैटरोमेक्स लैम्प तथा प्राइमस स्टोवों को भी जलायेंगे।

वरि. सेक्शन इंजीनियर (कै व वै) को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि पानी की टंकियों से महीने में एक बार पानी निकाल कर ताजे पानी से भरा जाता है।

वरि. सेक्शन इंजीनियर (टेली.) पोर्टेबल फोन उपस्कर का पूरी तरह परीक्षण करके यह सुनिश्चित करें कि यह बिल्कुल ठीक चालू हालत में है तथा वायर डायग्राम अद्यतन है। जहाँ पर जन संबोधन उपस्कर की व्यवस्था है, वह उस की भी जाँच करेगा।

प्रत्येक मासिक निरीक्षण के बाद उस की रिपोर्ट मंडल चिकित्सा अधिकारी द्वारा वरि. मंडल चिकित्सा अधिकारी/एमएस को दी जाये कि यहाँ संयुक्त निरीक्षण किया गया है तथा पाये गये दोषों का उल्लेख वरि. मंडल चिकित्सा अधिकारी/एमएस को किया जाये ताकि उनका निवारण किया जा सके। यदि ऊपर लिखित किसी अधिकारी द्वारा उस वाहन का पहले निरीक्षण नहीं किया गया है तो वह वरि. मण्डल चिकित्सा अधिकारी/एमएस को इस संबंध में भी बतायेगा ताकि वह मण्डल स्तर पर कार्यवाही कर सके।

मण्डल चिकित्सा अधिकारी तथा स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक महीने में एक बार स्केल– II के उपकरणों का निरीक्षण किया करेंगे।

मण्डल चिकित्सा अधिकारी दुघर्टना सहायता चिकित्सा उपस्कर स्केल– I का 6 महीने में एक बार तथा स्केल– I I का वर्ष में एक बार अवश्य ही निरीक्षण किया करेंगे तथा ऐसी कार्यवाही करेंगे जिससे कि उपकरण मानक स्तर में रहते हुए ठीक चालू हालत में रहे। यह अपेक्षा की जानी है कि स्केल– I के उपकरणों का निरीक्षण मण्डल यांत्रिक इंजीनियर, मण्डल बिजली इंजीनियर तथा मण्डल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर द्वारा संयुक्त रूप से किया जाना चाहिये। इस निरीक्षण के दौरान सम्पूर्ण स्टॉक का पूरी तरह सत्यापन किया जाना चाहिये।

हल्की चोटों के इलाज से संबंधित हिदायतें:– प्राथमिक चिकित्सा बक्स में जो उपकरण होते हैं वे केवल प्राथमिक चिकित्सा के लिए होते हैं तथा प्राथमिक चिकित्सा में अर्हता प्राप्त व्यक्ति द्वारा ही उनका उपयोग किया जाना चाहिये। प्राथमिक चिकित्सा बक्स में तुरन्त संदर्भ के लिए हिदायतों की मुद्रित प्रति रखी जानी चाहिये।

खरोंच अथवा हल्का जख्म:– प्रत्येक खरोंच अथवा छोटे जख्म का तुरन्त इलाज करें। कटे हुए स्थान पर तुरंत एन्टीसेप्टिक क्रीम अथवा जैली का लैप करें। जख्म को धोने का बिल्कुल प्रयास न करें। विसंक्रमित ड्रेसिंग का प्रयोग करें। आवश्यकता पड़ने पर इसमें पट्टी का भी प्रयोग किया जा सकता है। जख्म के आगे लगायी गयी विसंक्रमित पट्टी के भाग को छूना नहीं चाहिये। जख्म में कीटाणुओं के जाने से खून में जहरीलापन अथवा सेप्टिक हो जाता है। अतः हमेशा विसंक्रमित ड्रेसिंग का ही प्रयोग करना चाहिये क्योंकि यह कीटाणुओं से रहित होती है। एन्टीसेप्टिक क्रीम अथवा जैली जख्म को विसंक्रमित कर देती है तथा गन्दगी को भी क्षति नहीं पहुँचाने देती। हाथ कभी भी कीटाणुओं से रहित नहीं होते अतः जख्म को अथवा जख्म पर लगायी जाने वाली ड्रेसिंग को हाथ से छूना नहीं चाहियें।

जलना अथवा द्रव दाह: जख्म को उसके आकार के बराबर सूखी विसंक्रमित ड्रेसिंग से ढक दें । किसी प्रकार के तेल अथवा मलहम का प्रयोग न करें। चिकित्सा संबंधी परामर्श के बिना फफोले में कोई चीज न चुभोवे।

आँख में कुछ पड़ जाना:– आँख में निचले पलक के नीचे द्रव पैराफीन की एक या दो बूंदे डाल दें। फिर आंख को पैड से ढक देवें (साफ तह किया गया रूमाल) तथा उसके ऊपर धीरे से पट्टी बांध दें। तुरन्त डाक्टर से परामर्श करें । झाड़ने से न हट सकने वाली वस्तु को हटाने की कोशिश न करें।

दर्द को कम करने के लिए पैरासीटामोल या एपीसी की तरह एनलजैसिक की गोली मुँह से खिलायें और यदि आवश्यकता पड़े तो दो घन्टे के बाद फिर से गोलियाँ दे।

****

संशोधन पर्ची – 23

परिशिष्ट 'बी'

दुर्घटना राहत गाड़ी (बीजी) की स्थिति एवं बीट

क्रम सं	एआरटी		क्रेन की क्षमता टन में	उपलब्धता		एआरटी का कम्पोजिशन	एआरटी का क्षेत्राधिकार
	स्थिति	वर्ग		एच आर ई	एच आर डी		
1.	जयपुर	ए	140 टी	हाँ	हाँ	एचआरई वान+ क्रेन मेटिरियल वान + टूल कम स्टाफ वान + एसएण्डटी कम स्टाफ वान+जनरेटर वान+ बीआरएन फॉर रेल + बीसीएन फॉर इंजीनियरिगं मेटेरियल + क्रेन विद मैच ट्रक	जयपुर–आसलपुर जोबनेर (छोडकर) (36.78 किमी) जयपुर–सवाईमाधोपुर (छोडकर) (131 किमी) जयपुर–बांदीकुई–अलवर–रेवाडी (छोडकर) (225 किमी) जयपुर–रिंगस–रेवाडी (छोडकर) (206 किमी) जयपुर–रिंगस–सीकर–चुरू (छोडकर) (198 किमी) जयपुर–रिंगस–सीकर–लोहारू (छोडकर) (232 किमी) जयपुर–दौसा–गंगापुर सिटी (शामिल) (153.25 किमी)
2.	फुलेरा	ए	140 टी			एचआरई वान+ क्रेन मेटिरियल वान + टूल कम स्टाफ वान + एसएण्डटी कम स्टाफ वान+जनरेटर वान+ बीआरएन फॉर रेल + बीसीएन फॉर इंजीनियरिगं मेटेरियल + क्रेन विद मैच ट्रक	फुलेरा–अजमेर–ब्यावर (छोडकर) (79.87+52.18=132.05 किमी) फुलेरा–मदार–दौराई–ब्यावर (छोडकर) (128.41 किमी) फुलेरा–अजमेर– बांगडग्राम –रासबाबरा (79.87+74.5=154.37 किमी) फुलेरा–मदार–पुष्कर(98.25किमी) फुलेरा–अजमेर–रूपाहेली (शामिल) (79.87+77.56=157.43किमी) फुलेरा–मदार–आदर्श नगर–रूपाहेली (153.12 किमी) फुलेरा–रींगस (छोडकर) (66.73 किमी) फुलेरा–मकराना–डेगाना (छोडकर) (108.75 किमी) फुलेरा–मकराना–परवर्तसर (85.82 किमी) फुलेरा–असलपुर जोबनेर (शामिल) (17.97 किमी **डीएफसीसीआईएल मार्ग–** फुलेरा–न्यु फुलेरा–न्यु अटेली जं. –न्यु रेवाडी (221.47 किमी) फुलेरा–न्यु फुलेरा–हिरनौदा (5.67+13.62=19.29 किमी) फुलेरा–न्यु फुलेरा–न्यु अटेली जं–कातुवास(198.9 किमी)

							फुलेरा–न्यु फुलेरा–न्यु अटेली जं–सीएमएलके (201.77 किमी) फुलेरा–न्यु फुलेरा– न्यू रेवाडी –किषनगढ बालावास (219.76+12.18=233.65किमी) फुलेरा–न्यु फुलेरा– न्यू बिरोलिया (छोडकर) (287.84 किमी) फुलेरा–न्यु फुलेरा– न्यू बांगडग्राम–बांगडग्राम (122.77+0.55=123.32 किमी) फुलेरा–न्यु फुलेरा– न्यू मारवाड–मारवाड जं. (218.41+2.34 =220.75)
3.	उदयपुर सिटी	ए	140 टी	हाँ	हाँ	एचआरई वान+ क्रेन मेटिरियल वान + टूल कम स्टाफ वान + एसएण्डटी कम स्टाफ वान+जनरेटर वान+ बीआरएन फॉर रेल + बीसीएन फॉर इंजीनियरिगं मेटेरियल + क्रेन विद मैच ट्रक	उदयपुर सिटी–चित्तौड़गढ़ (शामिल) (115 किमी) उदयपुर सिटी–मावली जं. नाथद्वारा (43+15=58किमी) उदयपुरसिटी–बेराच जं–रूपहेली (छोड़कर) (216.96 किमी) उदयपुर सिटी–मावली–बड़ी सादड़ी (124.29 किमी) उदयपुर सिटी–हिम्मतनगर (210 किमी)
4.	आबूरोड़	ए	140 टी	हाँ	हाँ	एचआरई वान+ क्रेन मेटिरियल वान + टूल कम स्टाफ वान + एसएण्डटी कम स्टाफ वान+ जनरेटर वान+ बीआरएन फॉर रेल + बीसीएन फॉर इंजीनियरिगं मेटेरियल + क्रेन विद मैच ट्रक	आबूरोड़–ब्यावर (शामिल) (253 किमी) आबूरोड–पालनपुर (शामिल) (52.64 किमी) **डीएफसीसीआईएल मार्ग–** आबूरोड़–करजोडा–न्यू पालनपुर–न्यू बिरोलिया (शामिल) (48.05+138.11=186.16 किमी)
5.	लालगढ	ए	140 टी	हाँ	हाँ	एचआरई वान+ क्रेन मेटिरियल वान + टूल कम स्टाफ वान + एसएण्डटी कम स्टाफ वान+ जनरेटर वान+ बीआरएन फॉर रेल + बीसीएन फॉर इंजीनियरिगं मेटेरियल + क्रेन विद मैच ट्रक	लालगढ़–फलौदी जं. (छोड़कर) (158.24 किमी) लालगढ़– बीकानेर–नागौर (शामिल) (119.24 किमी) लालगढ़–सूरतगढ़ (शामिल) (177.84 किमी) लालगढ़–सूरतगढ़–सूरतगढ़ एसटीपीएस (178.65 किमी) लालगढ़–बीकानेर–रतनगढ़ जं.–डीडवाना (छोड़कर) (227.53 किमी)

							लालगढ़ –बीकानेर –रतनगढ़ जं. चूरू– सादुलपुर जं. (शामिल) (241.57 किमी) लालगढ़ –बीकानेर–रतनगढ़ जं. – सरदार शहर (192.82 किमी)
6.	जोधपुर	ए	140 टी	हाँ	हाँ	एचआरई वान+ क्रेन मेटिरियल वान + टूल कम स्टाफ वान + एसएण्डटी कम स्टाफ वान+जनरेटर वान+ बीआरएन फॉर रेल + बीसीएन फॉर इंजीनियरिगं मेटेरियल + क्रेन विद मैच ट्रक	जोधपुर–लूनी– मुनाबाव (328 किमी) जोधपुर–लूनी मारवाड़ जं. (104 किमी) जोधपुर–लूनी–समदड़ी–बिलड़ी (303 किमी) जोधपुर–जैसलमेर (294 किमी) जोधपुर–पोकरण–जैसलमेर (300.54 किमी) जोधपुर–पिपाड़ रोड़–बिलाड़ा (89 किमी) जोधपुर–मेंडतारोड–डेगाना (शामिल) (149 किमी) जोधपुर मेंडतारोड –नागौर (छोड़कर) (161 किमी) जोधपुर–मेड़तारोड–मेड़तासिटी (119 किमी) जोधपुर–मेड़तारोड़–डीडवाना (शामिल) (215 किमी) जोधपुर–ख्यातहमीरा–सानू (333 किमी)
7.	भटिंडा उ.रे.	ए	140 टी	हाँ			भंटिड़ा–सूरतगढ़–अनूपगढ़ (220 किमी) भंटिड़ा–हिसार–भिवानी (छोड़कर) (217 किमी) भंटिड़ा–हिसार–सादुलपुर (छोड़कर) (228 किमी) भटिंडा–श्रीगंगानगरजं–सरूपसर –सूरतगढ़ (छोड़कर) (263 किमी) भटिंडा–हनुमानगढ़–श्रीगंगानगर जं.(159.14 किमी) भटिंडा–हनुमानगढ़–सूरतपुरा (266 किमी)
8.	दिल्ली जं उ.रे.	ए	140 टी	हाँ			दिल्ली–रोहतक–भिवानी (शामिल) – रेवाड़ी (202 किमी) दिल्ली–रेवाडी (शामिल) – सादूलपुर (छोडकर) (233 किमी)
9.	अहम दाबाद (प.रे)	ए	140 टी	हाँ			हिम्मतनगर–डूंगरपुर (93.29 किमी)
10.	गंगापुर सिटी (प.म.रे)	बी	–	–	–		गंगापुर सिटी– डीडवाना (51.12 किमी)

संशोधन पर्ची – 23

नोट– 1. मुख्य लाइन के लिए परिभाषित बीट में सभी मार्ग साइडिंग और वाई पास को संबंधित ARTs/ARMEs द्वारा कवर किया जाएगा।
2. भटिंडा (बीजी) साथ में 140 टन केन (उ.रे.), उत्तर पश्चिम रेलवे (बीकानेर मण्डल) द्वारा आवश्यकतानुसार बीट को तय करेगी तथा एआरटी जोधपुर, बीकानेर मण्डल के लिए आपातकालीन के मामले में बुलायी जा सकती है।
3. परिवर्तन निम्न कारण हेतु किए गए है:–
(अ) फुलेरा ए क्लास एआरटी (डीएफसीसीआईएल) को चालू करना और
(ब) दौसा – गंगापुर सेक्सन में गाडी संचलन को कवर करना ।

परिशिष्ट 'बी'–1
एसपीएआरटी (बीजी) की स्थिति एवं बीट

क्रम सं	एआरटी		क्रेन की क्षमता टन में	उपलब्धता		एआरटी का कम्पोजिषन	एआरटी का क्षेत्राधिकार
	स्थिति	वर्ग		एच आर ई	एच आर डी		
1.	जयपुर (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑज्लियरी वान	जयपुर–दौसा–बांदीकुई–राजगढ (शामिल) (115 किमी) जयपुर–सवाईमाधोपुर (छोड़कर) (131 किमी) जयपुर–फुलेरा–मकराना (छोड़कर) (120 किमी) जयपुर–फुलेरा रींगस (शामिल) (122 किमी) जयपुर–रींगस सीकर–झुंझनु (शामिल) (174.69 किमी) जयपुर–रींगस– भागेगा (98 किमी) जयपुर–दौसा–डीडवाना (छोडकर) (61.28+42.33=103.61 किमी)
2.	हिसार (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑज्लियरी वान	हिसार–भिवानी (शामिल) (60 किमी) हिसार–भटिंडा जं. (छोड़कर) (157.28 किमी) हिसार–सूरतपुरा जं. (65.77 किमी)
3.	जैसलमेर (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑज्लियरी वान	जैसलमेर–मारवाड़ बीटडी (शामिल) (153किमी) जैसलमेर–खयातहमीरा–सानू (79किमी) जैसलमेर–पोकरण (105.77 किमी)

4.	अजमेर (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑग्जिलयरी वान	अजमेर–मारवाड़ ज. (छोड़कर) (140 किमी) अजमेर–मदार–दौराई– मारवाड जं. (छोड़कर) (146 किमी) अजमेर– बांगढग्राम–रासबाबरा (75 किमी) अजमेर–फुलेरा (छोड़कर) (80 किमी) अजमेर–मदार–आदर्शनगर–धुवाला (छोड़कर) (121 किमी) अजमेर–पुष्कर (32 किमी)
5.	मेड़ता रोड (टूल (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑग्जिलयरी वान	मेड़ता रोड़–मकराना (89 किमी) मेड़ता रोड– मकराना– परबतसर (109 किमी) मेड़ता रोड–पिपार रोड जं. (57 किमी) मेड़ता रोड़–मेडता सिटी (14.5 किमी) मेड़ता रोड़–श्रीबालाजी (छोड़कर) (92 किमी) मेड़ता रोड–डेगाना–डीडवाना (शामिल) (111 किमी)
6.	रेवाड़ी (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑग्जिलयरी वान	रेवाड़ी–राजगढ़ (छोड़कर) (110 किमी) रेवाड़ी–भागेगा (छोड़कर) (110.73 किमी) रेवाडी–भिवानी जं. (छोड़कर) (82.56 किमी) रेवाड़ी–लोहारू–झुन्झुनु (छोड़कर) (92+58=150 किमी)
7.	लालगढ (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑग्जिलयरी वान	लालगढ–फलौदी जं. (छोड़कर) (158.24 किमी) लालगढ–नथवाना (शामिल) (86.63 किमी) लालगढ–श्रीबालाजी (शामिल) (84.98 किमी) लालगढ–शीतल नगर (छोड़कर) (101.58 किमी)
8.	चूरू जं. (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑग्जिलयरी वान	चूरू जं.–लुहारू जं. (छोड़कर) (108 किमी) चूरू जं. सुरतपुरा जं.– डीपलाना (छोड़कर) (152.1 किमी) चूरू–सीकर (शामिल) (91 किमी) चूरू –रतनगढ–शीतल नगर (शामिल) (43+40=83 किमी) रतनगढ़ सरदारशहर (43+47=90 किमी) रतनगढ़ जं–डिडवाना (छोड़कर) (43+86=129 किमी)

9.	बाड़मेर (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑक्जिलयरी वान	बाड़मेर–मुनाबाव (119 किमी) बाड़मेर–समदड़ी (छोड़कर) (129 किमी)
10.	सूरत गढ़ (केवल छोटी दुर्घटना के लिए)	सी (एस पी ए आर टी)	–	हाँ	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑक्जिलयरी वान	सूरतगढ़–नथवाना (छोड़कर) (91 किमी) सूरतगढ़–अनूपगढ़ (78 किमी) सूरतगढ़–हनुमानगढ़ (शामिल) (50किमी) सूरतगढ़–सरूपसर–श्रीगंगानगर (137 किमी) सूरतगढ़–हनुमानगढ़–श्रीगंगानगर (116.81 किमी) सूरतगढ़–हनुमानगढ़–डिपलाना (135 किमी) सूरतगढ़–सूरतगढ़ एसटीपीएस (36.49 किमी)
अन्य रेलवे की एस पी ए आर टी जो उ.प.रे. की बीट को कवर करती है–							
11.	अहमदा बाद (प.रे.)	(एस पी ए आर टी)			हाँ		अहमदाबाद–जगाबोर (छोड़कर) (148 किमी)
नोट– मुख्य लाइन के लिए परिभाषित बीट में सभी मार्ग साइडिंग और बाई पास को संबंधित ARTs/ARMEs द्वारा कवर किया जाएगा।							

नोट–1. सी क्लास एआरटी (टूल वान) और एसपीएआरटी (जब एआरटी जैसी आवश्यकता हो) को छोटी दुर्घटनाओं के मामले में हाइड्रोलिक रि–रेलिंग उपकरण के साथ बुलाई जा सकती है।

2. जयपुर, बीकानेर तथा अजमेर मण्डलों में विद्युतिकरण के कार्य को देखते हुए पत्र सं. NWR/HQ/Mech/C&W/ART/3 भाग। दिनांक 28.05.20 के अनुसार मण्डल एआरटी /एआरएमई/ एसपीएआरटी में ओएचई आइटम्स तथा आवश्यक उपकरण की उपलब्धता को सुनिश्चित करें।

3. एचआरडी का अर्थ हाइड्रोलिक रेस्क्यू डिवाइस है।

दुर्घटना राहत गाड़ी (एमजी) की स्थिति एवं बीट

क्रम सं	एआरटी		क्रेन की क्षमता टन में	उपलब्धता		एआरटी का कम्पोजिषन	एआरटी का क्षेत्राधिकार
	स्थिति	वर्ग		एच आर ई	एच आर डी		
1.	मावली जं. (एमजी)	टूल	–	हाँ	हाँ	एचआरई वान + मेडिकल वान + ऑक्जिलयरी वान	मावली जं–मारवाड़ जं. (152 किमी)

संशोधन पर्ची – 23

दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर स्केल–I (बीजी) की स्थिति एवं बीट

क्रम सं.	स्थिति	वर्ग	एचआरडी की उपलब्धता	एआरएमवी का कम्पोजिषन	एआरएमवी का क्षेत्राधिकार
1.	उदयपुर सिटी	स्केल–I	हाँ	मेडिकल वान+ ऑग्ज़िलरी वान	उदयपुर सिटी– बेराच जं. (छोड़कर) (115 किमी) मावली जं.–नाथद्वारा (43+15= 58किमी) मावली–बडी सादरी (82 किमी) उदयपुर–डुंगरपुर–जगाबोर (148 किमी)
2.	जोधपुर	स्केल–I	हाँ	मेडिकल वान+ ऑग्ज़िलरी वान	जोधपुर–लुनी–समदडी (शामिल) (80 किमी) जोधपुर–लूनी–समदडी–मोदरन (शामिल) (174 किमी) लूनी–मारवाडजं.–फालना(छोड़कर) (32+138=170किमी) जोधपुर–मारवाड बीठडी (छोड़कर) (147 किमी) जोधपुर–पीपाड रोड जं.–बिलाडा (47+42 किमी)
अन्य रेलवे की दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर जो उ.प.रे. की बीट को कवर करती है–					
3.	भंटिडा (उ.रे.)	स्केल–I	हाँ		भंटिडा– हनुमानगढ़ (छोड़कर) (92 किमी)
4.	दिल्ली (उ.रे.)	स्केल–I	हाँ		रोहतक–भिवानी जं. (छोड़कर) (70+50 किमी)
5.	चित्तौड़गढ़, (प.रे)	स्केल–I	हाँ	–	चित्तौड़गढ़–धुवाला (शामिल) (71 किमी)
6.	पालनपुर (प.रे)	स्केल	हाँ	–	पालनपुर– आबूरोड– फालना (शामिल) (151 किमी) पालनपुर– भिलड़ी–मोदरान (छोड़कर) (175 किमी)
7.	गंगापुर सिटी (डब्लूसीआर)	ARME	–	–	गंगापुर सिटी–डीडवाना (शामिल) (51.12 किमी)

नोट– मुख्य लाइन के लिए परिभाषित बीट में सभी मार्ग साइडिंग और बाई पास को संबंधित ARTs/ARMEs द्वारा कवर किया जाएगा।

नोट –1. दौसा – गंगापुर सेक्सन में गाडी संचलन को कवर करने के लिए परिर्वतन किए गए।

2. एचआरडी का अर्थ हाइड्रोलिक रेस्क्यू डिवाइस है।

दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर स्केल–II (बीजी)

क्रम सं.	मण्डल	स्थिति	वर्ग	डॉक्टर इंचार्ज
1.	अजमेर	ब्यावर	स्केल–II	स.म.चि.अ. – स्टेषन
		सोजत रोड़	स्केल–II	स.म.चि.अ. – मारवाड़
		मावली जं	स्केल–II	स.म.चि.अ. – मावली
		जवाई बाँध	स्केल–II	स.मु चि.अ. – आबूरोड़
		मारवाड़ जं	स्केल–II	स.म.चि.अ. – मारवाड़ जंक्षन
		भीलवाडा	स्केल–II	स.म.चि.अ. – भीलवाडा
		डुंगरपुर	स्केल–II	वरि.म.चि.अ. – उदयपुर

2.	बीकानेर	भिवानी	स्केल–II	स.म.चि.अ. –हिसार
		हिसार	स्केल–II	स.म.चि.अ. –हिसार
		सिरसा	स्केल–II	स.म.चि.अ./हेल्थ यूनिट/सिरसा
		महाजन	स्केल–II	स.म.चि.अ. –सूरतगढ़
		लुहारू	स्केल–II	स .म.चि.अ. – सादुलपुर
		सादुलपुर	स्केल–II	स .म.चि.अ. – सादुलपुर
		रतनगढ़	स्केल–II	स .म.चि.अ. – रतनगढ़
		नोहर	स्केल–II	स .म.चि.अ. – हनुमानगढ़
		श्रीगंगानगर	स्केल–II	स .म.चि.अ. – हनुमानगढ़
		श्रीडुंगरगढ़	स्केल–II	वरि. स म.चि.अ. – बीकानेर
		श्रीकरणपुर	स्केल–II	स .म.चि.अ. – हनुमानगढ़
3.	जयपुर	रिंगस	स्केल–II	स .म.चि.अ. – रिंगस
		सीकर	स्केल–II	स .म.चि.अ. – सीकर
4.	जोधपुर	पिपार रोड़	स्केल–II	स . म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/ जोधपुर
		लूनी	स्केल–II	स.म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/ भगत की कोठी
		रानीवाडा	स्केल–II	स .म.चि.अ./हेल्थ यूनिट/समदडी
		बालोतरा	स्केल–II	स .म.चि.अ./हेल्थ यूनिट/समदडी
		जालौर	स्केल–II	स .म.चि.अ./हेल्थ यूनिट/समदडी
		गदरा रोड़	स्केल–II	स . म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/बाड़मेर
		फलौदी	स्केल–II	स म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/फलौदी
		ओसीयान	स्केल–II	स . म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/फलौदी
		पोकरण	स्केल–II	स म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/फलौदी
		जैसलमेर	स्केल–II	स म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/फलौदी
		नागौर	स्केल–II	स . म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/मेड़ता रोड
		डेगाना	स्केल–II	स . म.चि.अ. /हेल्थ यूनिट/डेगाना
		डीडवाना	स्केल–II	स .म.चि.अ./हेल्थ यूनिट/डेगाना
		मकराना	स्केल–II	स . म.चि.अ./हेल्थ यूनिट/डेगाना

दुर्घटना राहत चिकित्सा-उपस्कर स्केल–I (एमजी) की स्थिति एवं बीट

क्रम सं.	स्थिति	वर्ग	एचआरडी की उपलब्धता	एआरएमवी का कम्पोजिषन	एआरएमवी का क्षेत्राधिकार
1.	मावली जंक्षन (एमजी)	स्केल–I	हाँ	मेडिकल वान + एचआरई वान + ऑज्लियरी वान	मावली जं –मारवाड़ जं (152 किमी)

दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर स्केल–II (एमजी)

क्रम सं.	मण्डल	स्थिति	वर्ग	डॉक्टर इंचार्ज
1.	अजमेर	कामली घाट	स्केल–II	सहायक म.चि.अ. – मारवाड
2.	जयपुर	कुछ नहीं		
3.	बीकानेर	कुछ नहीं		
4.	जोधपुर	कुछ नहीं		

संशोधन पर्ची – 23

परिषिष्ट 'डी'
रेलवे अस्पतालों और औषधालयों की सूची

स्टेषन	अस्पताल या औषधालय	उपलब्ध बिस्तरों की संख्या	एक्स रे का प्रबन्ध है	इंचार्ज डॉक्टर का पदनाम
		अजमेर मण्डल		
अजमेर	मण्डल अस्पताल	186	हाँ	मु.चि.अ.
अजमेर स्टेषन	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
अजमेर जीएलओ	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
सोजत रोड़	लॉकअप डिस्पेंसरी	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.चि.अ.
मारवाड़ जंक्षन	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
आबू रोड़	उप मण्डल औषधालय	12	हाँ	चि.अ.
भीलवाड़ा	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
मावली जंक्षन	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
राणा प्रताप नगर	उप मण्डल औषधालय	09	हाँ	चि.अ.
उदयपुर सिटी	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
क्षे.रे.प्र.सं., उदयपुर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
डूंगरपुर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
ब्यावर	लॉकअप डिस्पेंसरी	–	–	स.म.चि.अ / म.चि.अ / वरि.म.चि.अ.
फालना	लॉकअप डिस्पेंसरी	–	–	स.म.चि.अ / म.चि.अ / वरि.म.चि.अ.
नसीराबाद	लॉकअप डिस्पेंसरी	–	–	स.म.चि.अ / म.चि.अ / वरि.म.चि.अ.
		जयपुर मण्डल		
फुलेरा	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
बाँदीकुई	उप मण्डल औषधालय	10	हाँ	चि.अ.
जयपुर	केन्द्रीय अस्पताल	150	हाँ	चि. नि.
सीकर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
रींगस	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
अलवर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
रेवाड़ी	उप मण्डल औषधालय	20	हाँ	चि.अ.

संशोधन पर्ची – 23

बीकानेर मण्डल				
लालगढ़	मण्डल अस्पताल	100	हाँ	मु.चि.अ.
बीकानेर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
चूरू	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
हनुमानगढ़	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
हिसार	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
रतनगढ़	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
सादुलपुर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
सिरसा	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
सूरतगढ़	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
श्रीगंगानगर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
जोधपुर मण्डल				
जोधपुर	मण्डल अस्पताल	117	हाँ	मु.चि.अ.
बाड़मेर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
डेगाना	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
जोधपुर एच / यू	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
जोधपुर वर्कषॉप	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
भगत की कोठी	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
मेड़ता रोड़	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
फलोदी	लॉकअप डिस्पेंसरी	–	–	स.म.चि.अ / म.चि.अ / वरि.म.चि.अ.
समदड़ी	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.
जैसलमेर	हेल्थ यूनिट	–	–	स.म.चि.अ. / मं.चि.अ. / वरि.म.चि.अ.

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 17 दिनाँक 15–09–21, पृष्ठ 155 से 164 को बदलें।

प्रोफोर्मा

आस–पास के नॉन–रेलवे अस्पतालों और औषधालयों की सूची जिसमें सरकारी, म्यूनिसपल, मिशन, मिलट्री या प्राइवेट संस्थान शामिल हैं।

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
स्टे–शन	अस्पताल अथवा औषधालय का नाम	पता	डॉ. इंचार्ज का पदनाम	पुरूष तथा स्त्री के लिए बिस्तरों की संख्या	क्या एक्स रे सुविधा उपलब्ध है	क्या ऑपरेशन थिएटर है	क्या टेलीफोन द्वारा सहायता माँगी जा सकती है (टेलीफोन न.)/ टेलीग्राम या संदेश वाहक	संस्थान और स्टेशन के बीच की दूरी	उपलब्ध परिवहन का साधन	रिमार्क

नोट :– पैरा 405 के संदर्भ में जब कभी विवरण में कोई परिवर्तन होता है तो इसे शामिल कर देना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर द्वारा अद्यतन रखा जाना चाहिये।

स्टेशन पर तथा उसके आसपास के प्राइवेट मेडिकल प्रेक्टिशनरों की सूची

1	2	3	4	5	6	7
स्टेशन	मेडिकल प्रेक्टिशनर का नाम	चिकित्सीय योग्यता	पूरा पता तथा टेलीफोन न. (क्लीनिक तथा आवास)	क्या टेलीफोन द्वारा सहायता माँगी जा सकती है, टेलीग्राम या संदेश वाहक	क्या दिन और रात के समय शार्ट नोटिस पर उपलब्ध है	रिमार्क

नोट :– पैरा 405 के संदर्भ में जब कभी विवरण में कोई परिवर्तन होता है तो इसे दर्ज कर दिया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर द्वारा अद्यतन रखा जाना चाहिये।

प्राथमिक उपचार देने में योग्य लोकल वर्कशॉप, लोको शेड इत्यादि सहित स्टेशन .... पर रेलवे कार्यकर्ताओं की सूची

1	2	3	4	5	6
स्टेशन	नाम	पदनाम	पता	ड्यूटी के रोस्टर घंटे	रिमार्क

नोट :– पैरा 405 के संदर्भ में जब कभी विवरण में कोई परिवर्तन होता है तो इसे दर्ज कर दिया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर द्वारा अद्यतन रखा जाना चाहिये।

****

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 17 दिनाँक 15–09–21, पृष्ठ 155 से 164 को बदलें।

परिशिष्ट 'ई'

कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर तथा स्टेशन अधीक्षकों के कार्यक्षेत्र की सूची

कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक	कार्यक्षेत्र
अजमेर मण्डल	
अजमेर	मदार से माँगलियावास अजमेर से आदर्श नगर मदार से दौराई और आदर्श नगर (बाईपास चोंडलाइन)
ब्यावर	मॉगलियावास (छोड़कर) से गुड़िया
सोजत रोड़	गुड़िया (छोड़कर) से धारेश्वर
मारवाड़ जंक्शन	धारेश्वर (छोड़कर) से जावली मारवाड़ जंक्शन से खामली घाट
फालना	जावली (छोड़कर) से मोरीबेरा
बनास	मोरीबेरा (छोड़कर) से किवरली
आबू रोड़	किवरली (छोड़कर) से पालनपुर (छोड़कर)
नसीराबाद	आदर्श नगर (छोड़कर) से बांदनवाड़ा
बिजयनगर	बांदनवाड़ा (छोड़कर) से रायला रोड़
भीलवाड़ा	रायला रोड़ (छोड़कर) से चंदेरिया (छोड़कर)
मावली जंक्शन	बेराच जंक्शन (छोड़कर) से भीमल मावली जंक्शन से खामली घाट (छोड़कर) मावली जंक्शन से बड़ी सादड़ी
उदयपुर सिटी	भीमल (छोड़कर) से सेमारी
डूंगरपुर	सेमारी (छोड़कर) से हिम्मतनगर जंक्शन (छोड़कर)
जयपुर मण्डल	
किशनगढ़	मदार (छोड़कर) से साली
फुलेरा	साली (छोड़कर) से आसलपुर जोबनेर फुलेरा से रेनवाल
जयपुर	आसलपुर जोबनेर (छोड़कर) से बस्सी जयपुर से चाकसू जयपुर से चौमू सामोद
बाँदीकुई जंक्शन	बस्सी (छोड़कर) से मालाखेड़ा
अलवर	मालाखेड़ा (छोड़कर) से खैरथल
रेवाड़ी जंक्शन	खैरथल (छोड़कर) से रेवाड़ी रेवाड़ी जंक्शन से खाटूवास
नारनोल	खाटूवास (छोड़कर) से डाबला

नीम का थाना	डाबला (छोड़कर) से कांवट
रींगस जंक्शन	कांवट (छोड़कर) से रेनवाल चौमू सामोद (छोड़कर) से पलसाना
सीकर	पलसाना (छोड़कर) से डूंडलोदमुकुंदगढ़ सीकर से चूरू जंक्शन (छोड़कर)
झुंझुनु	डूंडलोदमुकुंदगढ़ (छोड़कर) से लोहारू (छोड़कर)
बनस्थली निवाई	चाकसू (छोड़कर) से सवाई माधोपुर जंक्शन (छोड़कर)
बीकानेर मण्डल	
बीकानेर	(i) बीकानेर से श्री डूंगरगढ़ (सहित)
रतनगढ़	(i) रतनगढ़ से श्री डूंगरगढ़ (रहित) (ii) रतनगढ़ से मोलीसर (सहित) (iii) रतनगढ़ से सरदारशहर
चुरू	(i) चुरू से मोलीसर (रहित) (ii) चुरू से दूधवाखारा (सहित)
सादुलपुर	(i) सादुलपुर से रामपुरा बेरी (रहित) (ii) सादुलपुर से दूधवाखारा (रहित) (iii) सादुलपुर से नोहर (रहित) (iv) सादुलपुर से सिवानी (रहित)
लोहारू	(i) लोहारू से रेवाड़ी (रहित) (ii) लोहारू से रामपुरा बेरी (सहित)
भिवानी	(i) भिवानी से रोहतक (रहित) (ii) भिवानी से रेवाड़ी (रहित)
हिसार	(i) हिसार से भिवानी (रहित) (ii) हिसार से सिवानी (सहित) (iii) हिसार से मंडी आदमपुर (सहित)
सिरसा	(i) सिरसा से भटिंडा (रहित) (ii) सिरसा से मंडी आदमपुर (रहित)
हनुमानगढ़	(i) हनुमानगढ़ से भटिंडा (रहित) (ii) हनुमानगढ़ से सादुलशहर (रहित) (iii) हनुमानगढ़ से पीलीबंगा (रहित) (iv) हनुमानगढ़ से नोहर (सहित)
सूरतगढ़	(i) सूरतगढ़ से मलकीसर (सहित) (ii) सूरतगढ़ से अनूपगढ (iii) सूरतगढ़ से पीलीबंगा (सहित) (iv) सूरतगढ़ से सरूपसर जंक्शन (सहित)

लालगढ़	(i) लालगढ़ से फलौदी (रहित) (ii) लालगढ़ से मलकीसर (रहित)
श्री गंगानगर	(i) श्री गंगानगर से सरूपसर जंक्शन (रहित) (ii) श्री गंगानगर से सादुलशहर (सहित)
जोधपुर मण्डल	
जोधपुर	(i) जोधपुर से पीपाड़ रोड़ (सहित) (ii) पीपाड़ रोड़ से बीलाड़ा
गोटन	(i) साथिन रोड़ से मेड़ता रोड़ (रहित)
मेड़ता रोड	(i) मेड़ता रोड से मारवाड़ मूंडवा (ii) मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी
नागौर	(i) मारवाड़ मूंडवा से नोखा (सहित)
देशनोक	(i) नोखा (रहित) से बीकानेर (रहित)
डेगाना	(i) मेड़ता रोड (रहित) से डेगाना (सहित)
मकराना	(i) डेगाना (रहित) से मकराना
नावा सिटी	(i) मकराना (रहित) से फुलेरा (रहित)
डीडवाना	(i) डेगाना (रहित) से डीडवाना (सहित)
सुजानगढ़	(i) डीडवाना (रहित) से रतनगढ़ (रहित)
राई का बाग	(i) राई का बाग (सहित) से तिनवारी (सहित)
ओसियान	(i) तिनवारी (रहित) से समराउ (सहित)
फलौदी	(i) समराउ (रहित) से फलौदी (सहित)
रामदेवरा	(i) फलौदी (रहित) से पोकरण (रहित)
पोकरण	(i) पोकरण से श्री भदरिया लाठी (सहित)
जैसलमेर	(i) श्री भदरिया लाठी (रहित) से जैसलमेर
भगत की कोठी	(i) जोधपुर (रहित) से लूनी (रहित)
लूनी जंक्शन	(i) लूनी जंक्शन से मारवाड़ जंक्शन (रहित) (ii) लूनी से डूंडारा (रहित)
समदड़ी	(i) समदड़ी से डूंडारा (सहित) (ii) समदड़ी से पारलू (सहित) (iii) समदड़ी से बिशनगढ़ (सहित)
बालोतरा	(i) पारलू (रहित) से कवास (सहित)
बाड़मेर	(i) कवास (रहित) से जसाई (सहित)
मुनाबाव	(i) जसाई (रहित) से मुनाबाव
मारवाड़ भीमल	(i) बिशनगढ़ (रहित) से रानी वाड़ा (रहित)
रानी वाड़ा	(i) रानी वाड़ा से भिलड़ी (रहित)

****

परिशिष्ट 'एफ'

राजकीय रेलवे पुलिस के अधिकारियों का कार्यक्षेत्र

स्टेशन से	स्टेशन तक	रेलवे पुलिस स्टेशन	खण्ड का प्रभारी अधिकारी
अजमेर मण्डल			
मदार	आदर्शनगर	अजमेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
अजमेर	सेंदरा	अजमेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
बर	भगवानपुरा	मारवाड़ जंक्शन	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
रानी	आबूरोड़	आबूरोड़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
आबूरोड़	मावल	आबूरोड़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
श्रीअमीरगढ़	पालनपुर	पालनपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, वड़ोदरा
मारवाड़ रनवास	मावली	मावली	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
मावली जंक्शन	बड़ी सादड़ी	मावली	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
घोसुंडा	उमरा	राणाप्रताप नगर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
खारवाचाँदा	जगाबोर	डूंगरपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
लुसाड़िया	हिम्मतनगर	हिम्मतनगर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, वड़ोदरा
आदर्शनगर (रहित)	बांदनवाड़ा	नसीराबाद	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
बांदनवाड़ा (रहित)	डेट	भीलवाड़ा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
जयपुर मण्डल			
अजमेर (रहित)	गहलोता	अजमेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
गहलोता	आसलपुर जोबनेर	फुलेरा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
आसलपुर जोबनेर	भंडाना	जयपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
भंडाना	बॉदीकुई	बॉदीकुई	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
बसवा	हरसौली	अलवर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
खानपुर अहीर	रेवाड़ी	रेवाड़ी	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अंबाला
पीपली का वास	निजामपुर और खाटूवास	नीम का थाना	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
निजामपुर	खोरी	नारनोल	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अंबाला
सवाई माधोपुर	सांगानेर	सवाई माधोपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
सांगानेर	रींगस	जयपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
रींगस (रहित)	सूरजगढ़	सीकर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
सीकर	बिसाउ	सीकर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर

बीकानेर मण्डल			
बीकानेर	मलकीसर	बीकानेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
बीकानेर	नोखरा	बीकानेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
बीकानेर	नोखा	बीकानेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
नोखरा	फलौदी	फलौदी	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
बीकानेर	श्री डूंगरगढ़	बीकानेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
श्री डूंगरगढ़	रतनगढ़	रतनगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
रतनगढ़	सरदारशहर	रतनगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
रतनगढ़	दुधवाखारा	रतनगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
दुधवाखारा	रामपुरा बेरी	सादुलपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
सादुलपुर	झुंपा	सादुलपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
सादुलपुर	तलवारा झील	सादुलपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
तलवारा झील	हनुमानगढ़	हनुमानगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
हनुमानगढ़	डाबन	हनुमानगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
हनुमानगढ़	मलकीसर	हनुमानगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
हनुमानगढ़	सादुलशहर	हनुमानगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
हनुमानगढ़	सूरतगढ़—सरूपसर	हनुमानगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
सादुलशहर	अनूपगढ़	श्री गंगानगर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
धाबन	भटिंडा	भटिंडा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जालंधर
भटिंडा	रमन	भटिंडा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जालंधर
रमन	आदमपुर	सिरसा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अंबाला कैंट
आदमपुर	सातरोड	हिसार	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अंबाला कैंट
हिसार	झुंपा	हिसार	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर
सातरोड	रेवाड़ी	भिवानी	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अंबाला कैंट
रोहतक	भिवानी	भिवानी	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अंबाला कैंट
जोधपुर मण्डल			
जोधपुर	जैसलमेर	जोधपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
जोधपुर	खारया खंगार	जोधपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
जोधपुर	राजकीयावास	जोधपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
फलौदी	कांजीकीसीद	जोधपुर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
खारया खंगार	कुचामन सिटी	मेड़ता रोड़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
कुचामन सिटी	फुलेरा	फुलेरा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, अजमेर

मेड़ता रोड़	चिलो	मेड़ता रोड़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
मेड़ता रोड़	मेड़ता सिटी	मेड़ता रोड़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
डेगाना	सुजानगढ़ (रहित)	मेड़ता रोड़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
लूनी (रहित)	मुनाबाव	बाड़मेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
समदड़ी	मारवाड़ रतनपुर	बाड़मेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, जोधपुर
चिलो	बीकानेर	बीकानेर	रेलवे पुलिस अधीक्षक, बीकानेर
सुजानगढ़	रतनगढ़	रतनगढ़	रेलवे पुलिस अधीक्षक, बीकानेर
रतनपुर	जेनल	धीनेरा	रेलवे पुलिस अधीक्षक, वड़ोदरा

****

परिशिष्ट 'जी'

जिला मजिस्ट्रेटों और पुलिस अधीक्षकों के अधिकार क्षेत्र

नोटः अधिकार क्षेत्र व मुख्यालय राज्य सरकार द्वारा किसी भी समय बदले जा सकते हैं स्टेशन मास्टर और नियंत्रक कार्यालय आदि अप डेट लिस्ट अपने कार्यालय में रखें।

कि.मी. से	निकटतम स्टेशन	कि.मी. तक	निकटतम स्टेशन	मुख्यालय
मदार–अजमेर–पालनपुर (अजमेर मण्डल)				
288.37	मदार	363.96	सेंदरा	अजमेर
363.96	मदार	301.68	दौराई और आदर्श नगर (बाईपास चोंड लाइन)	अजमेर
363.96	सेंदरा	593.03	नाना	पाली
593.03	नाना (रहित)	612.00	मावल	सिरोही
612.00	मावल	652.25	पालनपुर	पालनपुर (बनास काठा)
मारवाड–मावली–बड़ी सादड़ी				
15.61	मारवाड़ राणावास	32.84	गोरमघाट	पाली
32.84	गोरमघाट	136.38	नाथद्वारा	राजसमन्द
164.06	वल्लभ नगर	205.54	कानोर	उदयपुर
205.54	कानोर	233.66	बड़ी सादड़ी	चित्तौडगढ़
अजमेर–चित्तौडगढ़–उदयपुर सिटी–हिम्मतनगर				
0.00	अजमेर	66.70	बिजयनगर	अजमेर
66.70	बिजयनगर (रहित)	154.00	हमीरगढ़	भीलवाड़ा
154.00	भीलवाड़ा (रहित)	175.46	डेट	चित्तौडगढ़
9.24	घोसुण्डा	32.59	कपासन	चित्तौडगढ़
32.59	कपासन (रहित)	111.33	उदयपुर सिटी	उदयपुर
111.33	उदयपुर सिटी	173.39	जयसमंद रोड़	उदयपुर
173.39	जयसमंद रोड़ (रहित)	259.88	जगाबोर	डूंगरपुर
259.88	जगाबोर (रहित)	307.74	वीरावाड़ा	हिम्मतनगर
अजमेर–जयपुर–बाँदीकुई–रेवाड़ी (जयपुर मण्डल)				
281.26	लाड़पुरा	250/7–8	गहलोता	अजमेर
250/7–8	गहलोता (रहित)	188/5–1	जटवाड़ा	जयपुर
188/5–1	जटवाड़ा (रहित)	118/0	बसवा	दौसा
118/0	बसवा (रहित)	27/1–2	अजरका	अलवर

27/1–2	अजरका	0.00	रेवाड़ी	रेवाड़ी
सवाईमाधोपुर–जयपुर				
0.00	सवाईमाधोपुर	46/5	सिरस	सवाईमाधोपुर
46/5	सिरस (रहित)	79/4	चन्नानी	टोंक
79/4	चन्नानी	131/2–3	जयपुर	जयपुर
जयपुर–रींगस–सीकर–लोहारू				
131/2–3	जयपुर	179/8	रींगस (रहित)	जयपुर
179/8	रींगस (रहित)	263/0	नवलगढ़	सीकर
263/0	नवलगढ़ (रहित)	356/8	सूरजगढ़	झुन्झुनु
356/8	सूरजगढ़	360/8	लोहारू	भिवानी
सीकर–चुरू				
00/00	सीकर	72/0	रामगढ़ शेखावाटी	सीकर
72/0	रामगढ़ शेखावाटी	80/0	बिसाउ	झुन्झुनु
80/0	बिसाउ (रहित)	90/4–5	चुरू	चुरू
फुलेरा–रींगस–रेवाड़ी (आरपीसी)				
215/2	फुलेरा	156/7	किशनमानपुरा	जयपुर
156/7	किशनमानपुरा (रहित)	73/8	डाबला	सीकर
73/8	डाबला (रहित)	28/2	अटेली	महेन्द्रगढ़ (मु.नारनोल)
28/2	काठूवास	25/11	कुंड	अलवर
25/11	कुंड	00/00	रेवाड़ी	रेवाड़ी
रेवाड़ी–बीकानेर (बीकानेर मण्डल)				
82.48	रेवाड़ी	106.88	दहिना जैनाबाद	रेवाड़ी
106.88	दहिना जैनाबाद	156.58	सतनाली	महेन्द्रगढ़
156.58	सतनाली	185.00	परवेजपुर	भिवानी
185.00	परवेजपुर	352.18	परसनेउ	चुरू
352.18	परसनेउ	461.56	बीकानेर	बीकानेर
रेवाड़ी – भटिंडा				
00.00	रेवाड़ी	27.84	कोसली	रेवाड़ी
27.84	कोसली	41.69	झारली	झज्जर
41.69	झारली	109.73	जीताखेड़ी	भिवानी
109.73	जीताखेड़ी	171.64	मंडी आदमपुर	हिसार
171.64	मंडी आदमपुर	188.68	भट्टू	फतेहाबाद

188.68	भट्टू	257.47	कालनवाली	सिरसा
257.47	कालनवाली	299.89	भटिंडा	भटिंडा
भिवानी – रोहतक				
48.00	भिवानी	00.00	रोहतक	भिवानी
हिसार–सादुलपुर				
00.00	हिसार	18.73	चारोड	हिसार
18.73	चारोड	30.31	सिवानी	भिवानी
30.31	सिवानी	70.28	सादुलपुर	चूरू
हनुमानगढ़–सादुलपुर				
00.00	हनुमानगढ़	32.54	तलवाड़ा झील	हनुमानगढ़
32.54	तलवाड़ा झील	42.83	इलीनाबाद	सिरसा
42.83	इलीनाबाद	132.88	अनूपशहर	हनुमानगढ़
132.88	अनूपशहर	178.58	सादुलपुर	चूरू
रतनगढ़–सरदारशहर				
00.00	रतनगढ़ वेस्ट	43.12	सरदारशहर	चूरू
भटिंडा–बीकानेर				
00.00	भटिंडा	35.74	मंडी डबवाली	भटिंडा
35.74	मंडी डबवाली	44.47	बिरंग खेरा	सिरसा
44.47	बिरंग खेरा	55.22	धाबन	मुक्तसर
55.22	धाबन	133.07	रंगमहल	हनुमानगढ़
133.07	रंगमहल	189.12	अरजनसर	सूरतगढ़
189.12	अरजनसर	323.90	बीकानेर	बीकानेर
लालगढ़–फलौदी				
00.00	लालगढ़	84.85	नोखरा	बीकानेर
84.85	नोखरा	158.15	फलौदी	जोधपुर
सूरतगढ़–अनूपगढ़				
00.00	सूरतगढ़	77.53	अनूपगढ़	श्री गंगानगर
सूरतगढ़–हनुमानगढ़ (वाया सीएलएल)				
00.00	सूरतगढ़	166.52	सादुलशहर	श्री गंगानगर
166.52	सादुलशहर	204.13	हनुमानगढ़	हनुमानगढ़
बिरधवाल–सूरतगढ़ थर्मल पॉवर स्टेशन				
00.00	बिरधवाल	14.50	सूरतगढ़ थर्मल पॉवर स्टेशन	श्री गंगानगर

बीकानेर–मेड़ता रोड़–मेड़ता सिटी (जोधपुर मण्डल)				
461.59	बीकानेर	537.60	चिल्लो	बीकानेर
537.60	चिल्लो (रहित)	634.28	मेड़ता रोड़	नागौर
00.00	मेड़ता रोड़	14.50	मेड़ता सिटी	नागौर
फुलेरा–मेड़ता रोड़ –जोधपुर				
00.00	फुलेरा	7.55	सांभर लेक	जयपुर
7.55	सांभर लेक (रहित)	541.15	गोटन	नागौर
541.15	गोटन	624.98	जोधपुर	जोधपुर
पिपार रोड़–बिलाड़ा				
00.00	पिपार रोड	41.26	बिलाड़ा	जोधपुर
जोधपुर–फेदुसर क्वायरी				
00.00	जोधपुर	11.85	फेदुसर क्वायरी	जोधपुर
जोधपुर–मारवाड़ ज.				
624.98	जोधपुर	669.49	रोहट	जोधपुर
669.49	रोहट	728.22	मारवाड़ ज.	पाली
लूनी–समदड़ी–मुनाबाव				
656.51	लूनी	682.03	धुंधारा	जोधपुर
682.03	धुंधारा	953.02	मुनाबाव	बाड़मेर
समदड़ी – भीलड़ी				
00.00	समदड़ी	40.47	बलवाड़ा	बाड़मेर
40.47	बलवाड़ा	153.27	रानीवाड़ा	जालोर
153.27	रानीवाड़ा (रहित)	223.44	भिलड़ी	बनास कांठा
डेगाना–रतनगढ़				
476.61	डेगाना	370.16	सुजानगढ़	नागौर
370.16	सुजानगढ़	324.33	रतनगढ़	चूरू
राई का बाग पैलेस–जैसलमेर				
622.55	राईकाबाग पैलेस	191.35	पोकरण	जोधपुर
191.35	पोकरण	290.46	जैसलमेर	जैसलमेर

****

परिशिष्ट 'एच'

रेलवे डाक सेवा अधीक्षकों का कार्यक्षेत्र

नोटः अधिकार क्षेत्र किसी भी समय बदले जा सकते हैं स्टेशन मास्टर और नियंत्रक कार्यालय आदि अप डेट लिस्ट अपने कार्यालय में रखें।

कार्य क्षेत्र	मुख्यालय
अजमेर मण्डल	
मदार–पालनपुर	आरएमएस 'जे' डिविजन, अजमेर
डूंगरपुर–उदयपुर	
चित्तौड़गढ़–अजमेर	
मावली–उदयपुर	एसटी डिविजन, जोधपुर
फुलाद–मावली जं.	
जयपुर मण्डल	
मेड़ता रोड़–बाँदीकुई	एसएस आरएमएस 'जयपुर' मण्डल, जयपुर
जयपुर–सवाई माधोपुर	
अजमेर–अजरका	
जयपुर–श्री गंगानगर	
जयपुर–बीकानेर	
फुलेरा–निजामपुर	
अजरका–रेवाड़ी	एसएस आरएमएस 'डी' डिविजन, नई दिल्ली
निजामपुर–रेवाड़ी	
बीकानेर मण्डल	
बीकानेर–चूरू	बीकानेर
बीकानेर–भटिंडा	
रतनगढ़–सरदारशहर	
रेवाड़ी–भटिंडा	रेवाड़ी
रेवाड़ी–चूरू	
सूरतगढ़–श्री गंगानगर–हनुमानगढ़	श्री गंगानगर
हनुमानगढ़–चूरू	
सूरतगढ़–अनूपगढ़	
जोधपुर मण्डल	
जोधपुर मण्डल	अजमेर

****

परिशिष्ट 'आई'

दुर्घटना तार/संदेशों का विवरण

1. संदेश नं...
2. दुर्घटना की तारीख और समय..
3. दुर्घटना का स्थान अर्थात् किस स्टेशन पर या किन स्टेशनों के बीच दुर्घटना हुई.............
4. दुर्घटना के कि.मी. ....
5. दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी................................
6. मृत और घायल हुए व्यक्तियों की संख्या और उनका निपटारा.........................
7. संभाव्य कारण.................
8. लाइन पर अवरुद्ध रहने की संभाव्य अवधि ....
9. अपेक्षित सहायता.......................

****

परिशिष्ट 'जे'

उत्तर पश्चिम रेलवे

दुर्घटना रिपोर्ट फार्म

विभाग.............................. स्टेशन..
श्रेणी ....

1. कि.मी. जिस पर दुर्घटना हुई है और दुर्घटना स्थल के निकटतम स्टेशन का नाम	कि.मी... स्टेशन...
2. दुर्घटना की तारीख और समय	तारीख.................................. समय.....................................
3. (क) गाड़ी का नं. और ब्यौरा (ख) लोको पायलट का नाम (ग) इंजन नं. और श्रेणी (घ) गाड़ी की गति (ड.) बताइये कि क्या दुर्घटना सीधी लाइन पर हुई या मोड़ पर, समतल लाइन पर या ग्रेड पर। यदि ग्रेड पर हुई तो क्या गाड़ी ढलान पर जा रही थी या चढाव पर (च) मौसम की स्थिति और दृश्यता	
4. दुर्घटना की किस्म और कारण (स्केच के साथ दुर्घटना का विवरण)	
5. घायल व्यक्तियों की संख्या...................... चोट की प्रकृति और उनकी हद व्यक्तियों के विवरण (क) नाम और पता.......................... अनुमानित उम्र.......................... लिंग............................. जाति............................ व्यवसाय............................... टिकटों के नं....................... किस स्टेशन से किस स्टेशन तक यात्रा कर रहे थे................. गाड़ी के डिब्बे का नं. और दर्जा जिसमें वे यात्रा कर रहे थे...... (ख) डॉक्टरी जाँच का परिणाम, जाति, लिंग, अनुमानित आयु, व्यवसाय, टिकट नं., स्टेशन से तथा स्टेशन तक के नाम आदि दिये जायें। (ग) घायल व्यक्तियों का क्या हुआ? (घ) यदि कोई रेल कर्मचारी ड्यूटी पर जख्मी हुआ हो, तो यह बताया जाये कि दुर्घटना के समय तक वह कितनी देर से ड्यूटी पर था और उसे फिर लगभग किस समय ड्यूटी पर आना था।	

6. (क) मारे गये व्यक्तियों की संख्या.............................. (ख) मारे गये व्यक्तियों के विवरण .... (i) नाम (ii) लिंग (iii) उम्र (iv) व्यवसाय (v) पता (vi) टिकट का विवरण (vii) लाश का कैसे निपटान किया गया (viii) सम्पत्ति की सूची और निपटान कैसे किया गया	
7. (क) दुर्घटना का संभावित कारण (ख) यदि रेलवे की सम्पत्ति की हानि हुई हो तो क्षति की अनुमानित लागत– (अ) रेल–पथ (ब) लोकोमोटिव (स) चल–स्टाक (द) सिगनल और अन्तर्पाशन (य) बिजली उपस्कर (र) गाड़ी में या स्टेशन की सीमा में रखे हुए सामान (ल) अन्य रेलवे सम्पत्ति	 रू............................. रू............................. रू............................. रू............................. रू............................. रू.............................
8. लाइन पर या स्टेशन की सीमा में लाशें या घायल व्यक्ति पाये जाने की हालत में:– (क) बताइये कि मृत या घायल व्यक्ति के शरीर पर कोई प्रत्यक्ष घाव हो या जिन दूसरी परिस्थितियों में मृत्यु हुई हो या चोट लगी हो, उनका ब्यौरा दीजिये। (ख) क्या वह व्यक्ति यात्री था या रेल कर्मचारी या अतिचारी या आत्महत्या करने वाला।	
9. गाड़ियों में किसी के मर जाने की हालत में:– (क) मृत व्यक्ति का हुलिया, जाति, नाम, आयु, लिंग। क्या वह व्यक्ति रेल कर्मचारी था या यात्री अथवा अतिचारी। उसका निवास स्थान, रोजगार या व्यवसाय बताएं। (ख) यदि यात्री था, तो उसके टिकट का नं. और दर्जा। (ग) उसी डिब्बे में सफर करने वाले व्यक्तियों की संख्या (घ) डिब्बे का नं., किस्म और दर्जा। यदि मृत्यु किसी छूत की बीमारी के कारण हुई तो क्या डिब्बे को अलग करके उसे धुंआ देकर शुद्ध किया गया। (ङ.) मृत्यु का कारण	

(च) मृत व्यक्ति के सामान की सूची और उसका निबटारा किस तरह किया गया। (छ) लाश का क्या हुआ। क्या उसे संबंधियों को दे दिया गया था या पुलिस या सिविल अस्पताल या रेलवे अस्पताल के सुपुर्द किया गया। (ज) यदि दरवाजे खुले रहने या डिब्बों से बाहर गिरने के कारण किसी को चोट आयी हो, तो बताइये कि क्या डिब्बों में कोई शौचालय था। (झ) क्या पुलिस स्टेशन के कर्मचारियों द्वारा बयान ले लिया गया है।	
10. यदि कुछ लोग गाड़ी के नीचे आ गये हों तोः– (क) क्या इंजन क्रू ने उन आदमियों को देखा था। (ख) क्या दुर्घटना स्थल पर लोको पायलट या सहायक लोको पायलट को आगे दिखायी देने में कोई रुकावट थी। (ग) उस समय उजाला था या अंधेरा (घ) यदि निश्चित रूप से यह पता न चल सके कि आदमी किस गाड़ी से कटा तो बताइये कि इंजन जहाँ से चला और जहाँ पहुँचा, उन दोनों स्थानों पर क्या वरि. सेक्शन इंजीनियर (लोको) को इंजनों पर खून के धब्बे या कोई दूसरा सबूत ढूढ़ने के उद्देश्य से इंजनों की जाँच करने के लिए कहा गया था।	
11. वाहन के क्षतिग्रस्त होने की हालत में– (क) क्षतिग्रस्त वाहनों के अलग–अलग नम्बर, क्षति की हद (ख) वाहन की स्थिति या वाहनों का इंजन के साथ संबंध (ग) क्षतिग्रस्त वाहनों का निपटान कैसे किया गया	
12. लाइन अवरूद्ध होने की हालत में (जिनमें मवेशी आदि गाड़ी से कट गये हों) (क) अवरोध का कारण क्या था। (ख) अवरोध जान बूझ कर किया गया था या संयोग वश हुआ था। (ग) क्या किसी पर शक है। (घ) क्या लाइन पर फेंसिंग लगी हुई थी। (ड.) यदि हाँ, तो फेंसिंग किस तरह की थी। (च) क्या इंजन में काउ–कैचर या केटल गार्ड लगा हुआ था। (छ) क्या अवरोध हटा दिया गया है।	
13. गाड़ी के डिब्बे अलग हो जाने, टायर, पहिये, धुरी, पटरी टूट जाने, धुरी गर्म हो जाने, गाड़ी में आग लगने की हालत में:– (क) गाड़ी का कम्पोजिशन, भार का विवरण	

(ख) इंजन या मोटर कोच से डिब्बे की दूरी, उसका नं. और मालिक रेलवे का नाम (ग) गाड़ी में कितने डिब्बे लगे थे। (घ) क्या इंजन में चिंगारी रोक लगा था,यदि हाँ तो किस किस्म का (ड.) ईंधन का वर्ग/प्रकार। (च) डिब्बों में रखे हुए माल आदि का विवरण। (छ) टायरों, पहियों, धुरों और पटरियों के टूटने का कारण क्या था। (ज) टूटी हुई धातु की दशा और उसका किस तरह निबटारा किया गया। (झ) यदि सवारी गाड़ियों से कोई व्यक्ति बाहर गिर गया हो या आग लगने आदि की घटना हुई हो तो बताइये कि क्या खतरे की जंजीर खींची गयी थी।	
14. पटरी से उतर जाने, गाड़ी गलत लाइन पर रखे जाने, टक्कर होने या कांटे टूट जाने की हालत में:— (क) पटरी से उतरे हुए या क्षतिग्रस्त डिब्बों का नं., मालिक रेलवे और उनकी किस्म और गाड़ी में डिब्बे की स्थिति। (ख) बताइये कि क्या कांटे और सिगनल ठीक—ठीक कसे हुए या ठीक दिशा में लगाये गये थे। क्या सिगनल के संकेतों का पालन किया गया था। क्या रोशनी दिखायी पड़ती थी, क्या झंडियाँ ठीक—ठीक दिखायी गयी थी, आदि (ग) क्या कांटे या सिगनल अन्तर्पाशित थे।	
15. निवारित टक्कर की हालत में, बतायें:— (क) गाड़ी का भार। (ख) वैक्यूम ब्रेक वाहनों की संख्या। (ग) अवरोध या खतरा दिखायी देने के समय गाड़ी की रफ्तार। (घ) जब अवरोध पहले पहल दिखायी दिया, उस समय इंजन और अवरोध के बीच की दूरी। (ड.) समय और दृश्यता।	
16. इंजन द्वारा खतरे का सिगनल पार करने की हालत में— (क) क्या सिगनल अन्तर्पाशित थे। (ख) खतरे का सिगनल को पार करके चालक कितना आगे निकल गया। (ग) क्या खतरे का सिगनल दिखाया गया, यदि हाँ तो किसने दिखाया। (घ) क्या ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी थी और उससे पहले वाली गाड़ी वहाँ से कब रवाना हुई।	

17. यदि डिब्बे स्टेशन से दूर लुढ़क गये हों तो बताइये कि डिब्बे कैसे जुड़े हुए थे और वे किस तरह निकल गये।	
18. प्रभावित गाड़ियाँ कब तक रुकी रहीं और यदि गाड़ियों का आना–जाना शुरू न हुआ हो, तो आगे कब तक उनके रुके रहने की संभावना है।	
19. (क) सड़क कितनी देर और कहाँ तक रुकी रही। (ख) यदि यानान्तरण आवश्यक था, तो उसके लिए क्या व्यवस्था की गयी।	
20. कौन सी ब्लॉक संचालन पद्धति वहाँ लागू थी और क्या सब कुछ नियमित था। यदि नहीं तो ब्यौरा दीजिये।	
21. यातायात फिर से चालू करने के लिए क्या उपाय किये गये।	
22. सहायता कब मांगी गयी और कब मिली।	
23. (क) किस स्टेशन से सहायता मिली। (ख) यदि सहायता मिलने में देर हुई हो तो उसका कारण।	
24. गार्ड की रिपोर्ट	
25. लोको पायलट की रिपोर्ट	
26. गम्भीर दुर्घटना होने की हालत मेंः– (क) यदि डाक ले जाने वाली गाड़ी में दुर्घटना हुई हो तो क्या रेल डाक व्यवस्था के प्राधिकारियों को सूचना दी गयी। (ख) क्या वैद्य सरकारी प्राधिकारी को विधिवत सूचित किया गया (यदि दुर्घटना भारतीय रेल अधिनियम की धारा 113 के अन्तर्गत आती हो)	
27. दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी। उनके नाम, पदनाम और विभाग बताया जाये	

सं.......................... दिनांक............................

अग्रेषित............................सूचनार्थ।

हस्ताक्षर...........................

स्टेशन.......................

पदनाम.............................

दिनांक.....................

****

परिशिष्ट 'के'
(1)

उ.प.रे. परिचालन विभाग

दुर्घटना जाँच रिपोर्ट

संलग्न दस्तावेज़

क्रम सं.	विवरण	फॉर्म नं.	पृष्ठों की संख्या
1	मुखपृष्ठ और विवरण		
2	दुर्घटना स्थल का वृतान्त और विवरण		
3	दुर्घटना स्थल का रेखा चित्र		
4	निष्कर्ष		
5	निष्कर्ष के लिए टिप्पणी और कारण		
6	मुकदमेबाजी हो जाने के प्रकरण में प्रशासन और उसके विधि सलाहकारों की जानकारी के लिए टिप्पणी		
7	साक्षी का साक्ष्य		
8	क्षति की सूची		
9	चेतावनी प्रमाण पत्र (10 से 16 खाली)		
10	मारे गये या चोट लगे व्यक्तियों की सूची		
11	सिफारिश, यदि कोई हो		

क्रम सं.	साक्ष्य का नाम	दर्जा या पद	स्टेशन

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(2)

परिचालन विभाग

दुर्घटना की जाँच

..................................मंडल में ....खण्ड पर... और .... स्टेशन के बीच या स्टेशन पर ....कि.मी. पर दिनांक .... .20........ को ....बजे हुई एक दुर्घटना के .... विवरणों की जाँच करने के लिए .... (स्थल) पर ....को हुई बड़ी संयुक्त/छोटी संयुक्त/विभागीय जाँच की कार्यवाही।

नोटः यह कार्यवाही साफ–साफ और स्पष्ट ढंग से टाइप की जाये।

1. गाड़ियों का नं. और विवरण
2. किस प्रकार की दुर्घटना हुई
3. जहाँ तक ज्ञात हो, मारे गये या चोट लगे व्यक्तियों की संख्या
4. जहाँ तक ज्ञात हो, दुर्घटना का कारण
5. गाड़ियों का विलम्ब

समिति

क्रम सं.	सदस्यों के नाम	पदनाम/अधिकारिक दर्जा मुख्यालय
1.	.... अध्यक्ष	
2.	.... सदस्य	
3.	.... सदस्य	
4.	.... सदस्य	
5.	.... सदस्य	

ये भी उपस्थित थे		

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(3)

परिचालन विभाग

दुर्घटना स्थल का वृतान्त और विवरण

वृतान्त

दुर्घटना स्थल का विवरण

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(4)

परिचालन विभाग

दुर्घटना स्थल का रेखा–चित्र

....

अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(5)

परिचालन विभाग

निष्कर्ष

समस्त साक्ष्य पर सावधानीपूर्वक विचार करने पर हम, निम्न हस्ताक्षरकर्ता यह पाते हैं कि–

अध्यक्ष...
(पद)...
सदस्य...
(पद)...

सदस्य...
(पद)..
सदस्य..
(पद)..
सदस्य..
(पद)..

दिनांक..

(6)

परिचालन विभाग

निष्कर्ष के लिए टिप्पणी और कारण

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

सदस्यों के हस्ताक्षर
....
....
....
....

दिनांक ....

(7)

परिचालन विभाग

मुकदमेबाजी हो जाने के प्रकरण में, प्रशासन और उसके विधि सलाहकारों की जानकारी के लिए टिप्पणी

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(8)

परिचालन विभाग

साक्षियों की गवाही

बयान संख्या .... नाम ....पदनाम............................
मुख्यालय स्टेशन ....कार्यस्थल.................................जन्म तिथि...............................
नियुक्ति की तिथि................... सेवाकाल.................................सेवा आचरण ....

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(9)

परिचालन विभाग

क्षति की सूची

विभाग	क्षति का संक्षिप्त विवरण	क्षति का अनुमानित मूल्य रुपये
रेलपथ		
इंजन		
माल डिब्बे और सवारी डिब्बे		
सिगनल तथा दूर संचार		
बिजली		
अन्य रेलवे सम्पत्ति		
कुल योग		

....

अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(10)

परिचालन विभाग

मण्डल...................................... स्टेशन ....

चेतावनी प्रमाण–पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि उन सभी कर्मचारियों को, जो इस जाँच में साक्षी थे, चेतावनी दे दी गई थी कि उनके असत्य या झूठी गवाही देने पर .... में लिखे अनुसार इनके विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही की जायेगी, जिसमें नौकरी से हटाया जाना भी शामिल है।

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(11)

परिचालन विभाग

मारे गये या चोट लगे व्यक्तियों की सूची

....

अध्यक्ष के हस्ताक्षर

(12)

परिचालन विभाग

सिफारिशें, यदि कोई हो

....
अध्यक्ष के हस्ताक्षर

****

परिशिष्ट 'एल'

दुर्घटना लॉग

दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी नं............................... स्थान.............................. तारीख.............................

क्रम सं.	प्रारम्भिक	
1.	दुर्घटना का समय, तारीख तथा कि.मी.	
2.	दुर्घटना का रूप	
3.	दुर्घटना होने के समय मौसम की दशा	
4.	गाड़ी के बचाव के लिए की गयी कार्यवाही	
5.	दुर्घटना होने के समय गाड़ी में यात्रियों की अनुमानित संख्या	
6.	लोको पायलट, सहायक लोको पायलट, गार्ड के नाम तथा इंजन का नम्बर और वर्ग	
7.	क्या गार्ड के पास प्राथमिक उपचार बॉक्स, औजार बॉक्स, फील्ड टेलीफोन और अग्निशमक थे।	
8.	क्या इंजन की हेड लाइट काम कर रहीं थी।	
9.	क्या टेल लैम्प और साइड लाइट काम कर रहीं थी।	
10.	गाड़ी ने पिछला स्टेशन किस समय छोड़ा तथा अगले स्टेशन पर कब पहुँचना था।	
11.	जब गाड़ी पहुँचने में आवश्यकता से अधिक देर लगने का पता चला तो 'कन्ट्रोल' तथा ब्लॉक खण्ड के दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों ने क्या कार्यवाही की।	
12.	कंट्रोल को दुर्घटना की सूचना देने का समय तथा किसके द्वारा सूचना दी गयी।	
13.	स्टेशन का नाम जिसे सबसे पहले दुर्घटना की सूचना मिली। सूचना किसने दी व किस समय मिली।	
14.	स्टेशन मास्टर द्वारा दुर्घटना तार/संदेश भेजने का समय	
15.	तोड़फोड़ या तोड़फोड़ के संदेह के मामले में पाये गये टूटे सामान तथा अन्य साक्ष्य का ब्यौरा	
16.	दुर्घटना का संभावित कारण	
	सहायता व्यवस्थायें	
17.	दुर्घटना तार/संदेश में किस प्रकार की सहायता माँगी गयी।	
18.	चिकित्सीय सहायता के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा की गयी कार्यवाही।	
19.	चिकित्सीय सहायता के लिए कंट्रोल द्वारा की गयी कार्यवाही।	
20.	पहली निपुण चिकित्सा सहायता मिलने का समय।	

21.	जिन गैर रेल डॉक्टरों ने डॉक्टरी सहायता की उनका ब्यौरा।	
22.	स्टेशनों के नाम जहाँ से दुर्घटना बॉक्स या अन्य डॉक्टरी सहायता प्राप्त की।	
23.	रेलवे डॉक्टरों को दुर्घटना की सूचना मिलने का समय।	
24.	राहत गाड़ी / चिकित्सा यान के हेड क्वार्टर स्टेशनों को दुर्घटना तार किस समय मिला।	
25.	राहत गाड़ी / चिकित्सा यान ने अपना हेड क्वार्टर स्टेशन किस समय छोड़ा।	
26.	राहत गाड़ी / चिकित्सा यान दुर्घटना स्थल पर किस समय पहुँचा	
27.	राहत गाड़ी / चिकित्सा यान के देर से पहुँचने के कारण।	
28.	घायल व्यक्तियों को अस्पताल भेजने की क्या व्यवस्था की गयी।	
	हताहत	
29.	मृत और घायल यात्रियों को जिन कोचों में से निकाला गया, उनकी स्थिति व दशा। (यथा संभव स्केच दिया जाये)	
30.	क्रमशः मृत और घायल यात्रियों की संख्या	
31.	मृत यात्रियों का ब्यौरा। (i) नाम और पता। (ii) निकटतम संबंधी का नाम और पता। (iii) उनके टिकट का ब्यौरा। (iv) शव का निपटारा किस प्रकार किया गया। (v) निजी संपत्ति तथा सामान का ब्यौरा और उसका निपटारा। (इस सूची पर कोई जिम्मेदार पुलिस पदाधिकारी हस्ताक्षर करेगा)	
32.	घायल यात्रियों का ब्यौरा (i) नाम और पता (ii) निकटतम संबंधी का नाम और पता (iii) उनके टिकट का ब्यौरा (iv) लगी चोटों का प्रकार (v) दी गयी प्राथमिक चिकित्सा का प्रारूप (vi) क्या आगे अपने गंतव्य स्थान को जाने की अनुमति दी गयी या अस्पताल भेजा गया। यदि अस्पताल भेजा गया तो उसका ब्यौरा। (इस सूची पर घायलों का इलाज करने वाले डॉक्टर के हस्ताक्षर होंगे)	
33.	मृत तथा घायल रेल कर्मचारियों का ब्यौरा (मद सं. 31 व 32 में बताये अनुसार मृत तथा घायल व्यक्तियों के अलग से विवरण होने चाहिये)	
34.	क्षति का अनुमानित मूल्य– रेलपथ....................................	

	इंजन..	
	चल स्टाक..............................	
	सिगनल एवं दूरसंचार...............................	
	विद्युत....................................	
	अन्य रेलवे सम्पत्ति	
विविध		
35.	बाधा निवारण कार्य कब पूरा किया गया।	
36.	रेलपथ को यातायात के लिए कब दिया गया तथा अवरोध की अवधि।	
37.	यानान्तरण के लिए की गयी व्यवस्था का ब्यौरा।	
38.	सिविल व पुलिस पदाधिकारियों के नाम जिन्होंने दुर्घटना स्थल का परीक्षण किया तथा उसके पहुँचने का समय।	
39.	रेलवे पदाधिकारियों के नाम जिन्होंने दुर्घटना स्थल का दौरा किया तथा उनके आगमन तथा प्रस्थान का समय।	
40.	अन्य प्रासंगिक सूचना।	

****

परिशिष्ट 'एम'

रेलवे बोर्ड को दुर्घटना की रिपोर्ट भेजने का प्रोफार्मा

(निदेशक / संरक्षा रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2000 / सेफ्टी(एएण्डआर) / 3 / 5 दिनांक 14.03.2006)

	दुर्घटना की कोटि	दुर्घटना का वर्ग
1	दुर्घटना की तारीख और समय	
2	मण्डल	
3	सेक्शन	
4	ब्लॉक सेक्शन	
5	स्टेशन पर / सेक्शन के मध्य	
6	गेज (बीजी / एमजी / एनजी)	
7	कर्षण (बिजली / बिजली रहित)	
8	रूट का प्रकार	
9	कार्य संचालन की पद्धति	
10	स्टेशन की श्रेणी सिगनलिंग का प्रकार, अन्तर्पाशन का मानक	
11	गाड़ी के विवरण	गाड़ी नं............ इंजन नं................. भार.................
12	संक्षिप्त विवरण	
13	गाड़ी संचालन की स्थिति (सामान्य / असामान्य)(संक्षिप्त में)	
14	कार्यसंबंधी विफलता, यदि कोई हो (संक्षिप्त में)	
15	हताहत	मृत गंभीर घायल साधारण घायल
16	राहत प्रबन्ध	एआरएमई आर्डर की ....बजे, छूटी.......... बजे, स्थल पर..................... बजे
		एआरटी आर्डर की .... बजे, छूटी......... बजे, स्थल पर.....................................बजे
		क्रेन आर्डर की ....बजे, छूटी............ बजे, स्थल पर................... बजे

17	स्थल का दौरा करने वाले अधिकारी	
18	पुनः स्थापन	रीरेलमेंट पूर्ण हुआ...............बजे/दिनांक, ट्रेक फिट ....बजे/दिनांक, ओएचई फिट .... बजे/दिनांक, एसएण्डटी फिट ....बजे/दिनांक
19	प्रभावित लाइन अथवा लाइनों पर से पहली गाड़ी के गुजारने का समय	
20	प्रथम दृष्टया कारण	
21	गेट के विवरण	(परिशिष्ट 'ए')
22	लोको पायलट के विवरण	(परिशिष्ट 'ए')
23	राज्य/जिला	
24	अन्य सूचना, यदि कोई हो	
25	एफआईआर दाखिल करने का विवरण	

(दुर्घटना की रिपोर्ट करने वाला अधिकारी)

अनुलग्नक 'ए'

<u>गेट के विवरण</u>

गेट के विवरण (मानव सहित/मानव रहित)		
यातायात/इंजीनियरिंग गेट .... श्रेणी................	गेट नं............	किमी....................
लिफ्टिंग बेरियर/फ्लेप/चेन =		
टीवीयू =	वर्ष =	
अन्तर्पाशन या अनन्तर्पाशन		
टेलीफोन उपलब्ध है/उपलब्ध नहीं है		
गेट की सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला	सड़क यातायात के लिए बंद
सड़क चिन्ह =	गति अवरोधक =	सीटी बोर्ड =
सड़क का प्रकार =	पक्की=	कच्ची =
दृश्यता (मीटर में) =		
ग्रेडियन्ट, यदि कोई हो =		
पिछले दो वर्षों के दौरान हुई दुर्घटनाओं की संख्या =		

<u>लोको पायलट के विवरण</u>

नाम	
जन्म दिनांक	
परिवार के सदस्य	
योग्यता	
मुख्यालय	
ग्रेड वेतन =	
ब्रिथलाइज़र टेस्ट (पोज़िटिव = नशा) (नेग़ेटिव = नशारहित)	ड्यूटी आरम्भ करते समय = दुर्घटना के बाद =
भर्ती की दिनांक	जैसा कि ....
सहायक लोको पायलट में पदोन्नति	
मालगाड़ी लोको पायलट में पदोन्नति	
पैसेन्जर लोको पायलट में पदोन्नति	
मेल/एक्सप्रेस लोको पायलट में पदोन्नति	
चिकित्सा परीक्षण की दिनांक	उत्तीर्ण अगला ड्यू
चश्मा सहित या रहित	
पुनश्चर्या की दिनांक	उत्तीर्ण अगला ड्यू
संरक्षा शिविर	उत्तीर्ण अगला ड्यू
सक्षमता	ऑटोमेटिक सेक्शन घाट सेक्शन
सेफ्टी केटेगरी ग्रेडिंग	
मनोचिकित्सीय परीक्षण	
अवार्ड/दण्ड	
नामित लोको निरीक्षक	
साइनिंग ऑन/ऑफ	
ड्यूटी पर आने से पहले लिया गया रेस्ट	
सेक्शन पर आखिरी ट्रिप	
दुर्घटना के पहले का वृतान्त, यदि कोई हो	

****

परिशिष्ट 'एन'

दुर्घटना ग्रस्त घायल यात्रियों का चिकित्सा रिकार्ड

दुर्घटना रजिस्टर–

(क) प्रत्येक रेलवे अस्पताल और औषधालय के दुर्घटना रजिस्टर में दुर्घटना ग्रस्त यात्रियों और रेल कर्मचारियों की चोटों का ब्यौरा निर्धारित फार्म पर यथाशीघ्र लिखा जाना चाहिये। रजिस्टर में रेल कर्मचारियों, रेल कर्मचारियों के परिवारों तथा सर्वसाधारण के लिए रजिस्टर के अलग–अलग सेक्शन निर्धारित कर दिये जाने चाहिये।

(ख) प्रथम बार रोगी को देखते ही यथाशीघ्र उसके बारे में दुर्घटना रजिस्टर में प्रविष्टियाँ की जानी चाहिये। बाद में मिलने वाली अधिक जानकारी की सूचना प्रथम अवसर मिलते ही उसमें इसी प्रकार अवश्य लिखनी होगी।

(ग) यदि कोई व्यक्ति कहता है कि उसे चोट लगी है किन्तु डाक्टरी परीक्षा चोट का कोई चिन्ह नहीं बताती तो इस आशय की प्रविष्टि दुर्घटना रजिस्टर में करनी होगी। साथ ही केस को तुरन्त रेल कर्मचारियों के मामले में मण्डल या सहायक चिकित्सा अधिकारी को और दूसरों के मामलें में किसी उपयुक्त गैर रेलवे अस्पताल को भेजना होगा।

विशेष चोट केस शीट–

(क) प्रत्येक घायल व्यक्ति की, जिसका इलाज रेलवे अस्पताल या औषधालय में हो रहा हो, दैनिक प्रगति का रिकार्ड घायल व्यक्ति के विशेष चोट केस शीट में लिखा जायेगा, जिसका नम्बर दैनिक उपस्थिति रजिस्टर में उस रोगी की नियत क्रम संख्या के अनुसार होगा।

(ख) घायल व्यक्तियों के केस शीट दस वर्ष तक सुरक्षित रखे जायेंगे और वे रोगियों को कदापि नहीं दिये जायेंगे।

****

परिशिष्ट 'ओ'

(क) रेल दुर्घटनाओं की वैधानिक जाँच पड़ताल नियम–1998

भारत सरकार

पर्यटन एवं नागर विमानन मंत्रालय

(भाग।। धारा 3 उपधारा (i))

अधिसूचना

जीएसआर 257 तथा 63 – रेल अधिनियम 1989(1989 का 24) की धारा 122 के अन्तर्गत दी गयी शक्तियों का पालन करते हुए केन्द्रीय सरकार निम्नलिखित नियम बनाती है किः–

1. (1) रेल दुर्घटना नियम 1998 में इन नियमों को वैधानिक जाँच पड़ताल के नाम से जाना जायेगा।

(2) ये नियम सरकारी गजट में छपने की तारीख से लागू होंगे।

2. **रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा गम्भीर दुर्घटना की जाँचः–**

(1) (क) जहाँ रेल संरक्षा आयुक्त को, रेल अधिनियम 1989 (1989 का 24) की धारा 113 के अधीन दुर्घटना की सूचना प्राप्त होती है जिसे वह पर्याप्त गंभीर प्रकृति का समझता हो कि उसकी जाँच करना उचित हो तो वह यथासंभव शीघ्र मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, रेलवे बोर्ड तथा संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान को जाँच की सूचना देंगे और उसी समय जाँच की तारीख, समय तथा स्थान निर्धारित कर उसकी सूचना देंगे। रेल संरक्षा आयुक्त दुर्घटना संबंधित सूचना की एक प्रेस विज्ञप्ति भी जारी करेगा, जिसमें अपने कार्यालय के पते पर आम जनता के साक्ष्य एवं दुर्घटना संबंधी सूचनायें आमंत्रित करेगा।

(ख) रेल संरक्षा आयुक्त, ऊपर बताये अनुसार जाँच करने के संबंध में अपने इरादे को अधिसूचित करते समय राज्य के मुख्य सचिव, जिला मजिस्ट्रेट तथा संबंधित जिले के पुलिस अधीक्षक को जाँच की सूचना या सूचना का कारण देंगे।

(2) इस नियम के प्रयोजन के लिए यात्रियों का वहन करने वाली गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर यात्री अथवा यात्रियों की जीवन की हानि अथवा गंभीर रूप से घायल जैसा कि भारतीय दण्ड संहिता (जिसे इसके बाद गंभीर चोट कहा जायेगा) में परिभाषित किया गया है, गाड़ी के यात्री को या यात्रियों को गंभीर चोट लगी हो या रेल सम्पत्ति की 2 करोड़ से अधिक की क्षति हुई हो और अन्य कोई दुर्घटना जो गंभीर प्रकृति की हो जिसकी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की राय में जाँच कराना जरूरी है, तो ऐसी दुर्घटना को ''गंभीर गाड़ी दुर्घटना'' माना जायेगा।

(3) मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, यदि किसी दुर्घटना की जाँच करना आवश्यक समझे तो वह ऐसी जांच स्वयं कर सकता है अथवा किसी भी रेल संरक्षा आयुक्त को ऐसी जाँच करने के लिए कह सकता है।

स्पष्टीकरणः– इस नियम के अंतर्गत जाँच करना केवल उन्हीं मामलों में अनिवार्य होगा, जिनमें सवारी गाड़ी द्वारा यात्रा करने वाले यात्री दुर्घटना में मारे जाते हैं या गंभीर रूप से घायल हो जाते हैं। यदि कोई सवारी गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है और उसमें किसी रेल कर्मचारी (कर्मचारियों) की मृत्यु हो जाती है या वह गंभीर रूप से घायल हो जाता है/जाते हैं, भले ही वह इस सवारी गाड़ी में यात्रा कर रहा था या नहीं, इस नियम

के अन्तर्गत ऐसे मामलों में जाँच करना अनिवार्य है। हालांकि, यदि कोई व्यक्ति जो कि रेल कर्मचारी है, या जिसके पास वैध पास, या टिकट या अन्य पर वह सवारी गाड़ी के चल स्टॉक से बाहर (जैसे फुट बोर्ड, या छत या बफर पर परन्तु डिब्बों के बीच के वैस्टीब्यूल में यात्रा कर रहे यात्रियों को छोड़कर) यात्रा करते समय यदि उसकी मृत्यु हो जाती है या वह गंभीर रूप से घायल हो जाता है, या समपार फाटक पर या रेल पटरी पर अन्यत्र कहीं गाड़ी से कट जाता है तो ऐसे मामलों की जाँच करना अनिवार्य नहीं होगा। इसी प्रकार, यदि सड़क के वाहन और सवारी गाड़ी की समपार फाटक पर टक्कर हो जाती है, परन्तु गाड़ी में सवार किसी भी यात्री की मौत नहीं होती है या कोई भी यात्री गंभीर रूप से घायल नहीं होता है, तो जाँच करना अनिवार्य नहीं होगा। इस नियम के उद्देश्य के लिए कामगार गाड़ी या गिट्टी गाड़ी या सामग्री गाड़ी या दुर्घटना राहत गाड़ी या टावर वैगन या ऐसी अन्य कोई गाड़ी जिसमें कामगार यात्रा कर रहे हों या पशु विशेष/ सेना विशेष गाड़ी जिसमें प्राधिकृत एस्कॉर्ट यात्रा कर रहे हों, या इसी प्रकार की अन्य गाड़ियों को भी सवारी गाड़ी माना जायेगा और ऐसी गाड़ियों के साथ हुई दुर्घटना में यदि कोई मजदूर या एस्कॉर्ट मारा जाता है या गंभीर रूप से घायल हो जाता है तो इस नियम के अन्तर्गत ऐसे मामलों में जाँच करना अनिवार्य होगा।

(4) यदि कोई दुर्घटना जिसकी जाँच आवश्यक हो, ऐसे स्टेशन पर घटित होती है जो दो या उससे अधिक रेल संरक्षा आयुक्तों के कार्यक्षेत्र में आता है, तो इस नियम के पालन करने की जिम्मेदारी उस रेल संरक्षा आयुक्त की होगी जिसके कार्यक्षेत्र में इस स्टेशन का संचालन होता है। ऐसे अन्य स्थानों पर जहाँ इस मामले को सुलझाना मुश्किल हो तो मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा निर्णय लिया जायेगा।

(5) (क) यदि किसी कारण से, संबंधित रेल संरक्षा आयुक्त दुर्घटना के तुरन्त बाद, जाँच करने में असमर्थ हो तो वह अविलम्ब, संचार के अद्यतन माध्यम से मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को इसकी सूचना देगा और उसके द्वारा जाँच न करने के कारणों से अवगत करायेगा। मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या तो स्वयं जाँच करने का निर्णय लेंगे या किसी अन्य आयुक्त को जाँच करने के निर्देश देंगे या रेल प्रशासन को ही जाँच करने देंगे। इसके बाद संबंधित आयुक्त रेल प्रशासन और रेलवे बोर्ड को तदानुसार अधिसूचित करेगा।

(ख) रेलवे नियम 1998 (दुर्घटनाओं की सूचना तथा जाँच) के नियम 15 के अनुसार, रेल प्रशासन के प्रमुख से संयुक्त जाँच की कार्यवाही (रेलवे अधिकारियों की समिति के द्वारा की गयी जाँच) प्राप्त हो जाने के बाद, रेल संरक्षा आयुक्त, इसकी छानबीन करेंगे और यदि वह इस संयुक्त जाँच के निष्कर्षों से सहमत होंगे तो इन निष्कर्षों पर अपनी राय तथा सिफारिश देते हुए रिपोर्ट की प्रति को मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के पास भेज देंगे। यदि आयुक्त चाहे तो वे रेल प्रशासन को मामले की नये सिरे से जाँच करने या कुछ विशिष्ट मुद्दों की पुनः जाँच करने के और संशोधित निष्कर्ष प्रस्तुत करने के निर्देश दे सकते हैं। दूसरी ओर, संयुक्त जाँच कार्यवाही की जाँच करने के बाद, रेल संरक्षा आयुक्त, यदि चाहते हैं कि इस मामले में उन्हें स्वयं जाँच करनी चाहिये तो यह यथाशीघ्र मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, रेलवे बोर्ड तथा संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख को, जाँच करने के अपने इरादे के बारे में अधिसूचित करेंगे और उसी समय यह जाँच के लिए तारीख, समय और स्थान निर्धारित करके उसकी भी सूचना उन्हें देंगे।

(6) (क) जिन मामलों में दुर्घटना के स्वरूप को ध्यान में रखकर, केन्द्रीय सरकार ने जाँच आयोग अधिनियम 1952 (1952 के 60) के अधीन दुर्घटना की जाँच करने के लिए जाँच आयोग नियुक्त किया है, या किसी अन्य प्राधिकारी को इसकी जाँच करने हेतु नियुक्त किया है और इस उद्देश्य के लिए, उपर्युक्त अधिनियम के सभी या किसी भी प्रावधान

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 16 दिनाँक 11–12–19, पृष्ठ 203, 204, 207 तथा 208 को बदलें।

को, उस प्राधिकारी के लिए लागू किये हैं, रेल संरक्षा आयुक्त जिसे दुर्घटना की सूचना दी गयी हो, वह जाँच आयोजित नहीं करेगा, और यदि उसने पहले से ही जाँच आरम्भ कर दी हो तो वह आगे ओर जाँच नहीं करेगा और उसने इकट्ठा किये हुए सबूत, रिकार्ड या जाँच से संबंधित उसके पास कोई अन्य कागजात हो तो वह केन्द्रीय सरकार द्वारा अपनी ओर से जिस प्राधिकारी को विनिर्दिष्ट किया है उसे सौंप देगा।

(ख) पुलिस जाँच के परिणामस्वरूप यदि पुलिस द्वारा फौजदारी अदालत में नियमित रूप से मुकदमा दायर किया गया हो या दुर्घटना के परिणामस्वरूप संबद्ध व्यक्ति (यों) द्वारा, सिविल न्यायालय में मामला दायर किया गया हो, तो आयुक्त अपनी रिपोर्ट को अंतिम रूप देकर उसे नियम 4 के अनुसार अत्यन्त गोपनीय प्रलेख के रूप में परिपत्रित करना चाहिये।

3. **रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा संक्षिप्त प्रारम्भिक विवरणात्मक रिपोर्ट प्रस्तुत की जायेः–** यदि रेल संरक्षा आयुक्त ने नियम 2 के उपनियम (2) में निर्दिष्ट दुर्घटनाओं में से किसी भी प्रकार की दुर्घटना की जाँच की हो, तो वह मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त और रेलवे बोर्ड दोनों को अपनी संक्षिप्त प्रारम्भिक विवरणात्मक रिपोर्ट साथ–साथ प्रस्तुत करेगा। यदि मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त ने नियम 2 (3) और 2 (5) के अन्तर्गत जाँच की है, तो वह अपनी संक्षिप्त प्रारम्भिक विवरणात्मक रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करेंगे। रिपोर्ट तथ्यात्मक होनी चाहिये और इसमें लिप्त किसी व्यक्ति का उल्लेख नहीं होना चाहिये।

4. **रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत की जायेः–**

(1) नियम 2 के अन्तर्गत जब भी रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच की गई हो तो वह मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को अपनी गोपनीय रिपोर्ट लिखित में प्रस्तुत करेंगे और रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि निम्नलिखित को अग्रेषित करेंगे–

(i) रेलवे बोर्ड

(ii) समस्त क्षेत्रीय रेलों के रेल प्रशासन

(iii) जिन मामलों में रेलवे राज्य सरकार या स्थानीय प्रशासन के नियंत्रण में कार्य करती हो तो ऐसी राज्य सरकार या प्रशासन को, यदि दुर्घटना उस रेलवे पर हुई हो।

(iv) अन्य रेल संरक्षा आयुक्त

(v) यदि रेल संरक्षा आयुक्त निष्कर्ष निकालते हैं कि दुर्घटना तोड़–फोड़ या गाड़ी को छेड़छाड़ के प्रयत्न के कारण हुई है तो, खुफिया विभाग के निदेशक, गृह मंत्रालय, भारत सरकार को।

(2) यदि मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त ने जाँच की है तो वह अपनी रिपोर्ट की प्रति इस नियम के उपनियम (1) में क्रम सं. (i) से (v) में उल्लिखित प्राधिकारियों को भेजेंगे।

5. **रिपोर्टों का प्रकाशनः–** रिपोर्टों के प्रकाशन के लिए मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त सिफारिश करेंगे और रेलवे बोर्ड (रेल मंत्रालय) को तदानुसार सूचित करेंगे। यदि रेलवे बोर्ड को मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की सिफारिश पर कोई आपत्ति हो तो इस मामले पर केन्द्र सरकार (नागर उड्डयन मंत्रालय) द्वारा अन्तिम रूप से निर्णय लिया जायेगा।

6. **रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गयी जाँच में जिलाधीश या उनके प्रतिनिधि की उपस्थितिः–** जहाँ रेलवे नियम 1998 के नियम 17 के उपनियम (क) या (ख) के अन्तर्गत (दुर्घटनाओं

की जाँच करने की सूचना) अदालती जाँच नहीं करायी जा रही है, वहाँ रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोजित जाँच में जिलाधीश को यथा संभव स्वयं उपस्थित रहना चाहिये या अपने किसी अन्य अधिकारी को जाँच के दौरान प्रतिनिधि के रूप में उपस्थित रहने के लिए प्रतिनियुक्त करना चाहिये।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 16 दिनाँक 11–12–19, पृष्ठ 203, 204, 207 तथा 208 को बदलें।

7. जिला पुलिस अधीक्षक अथवा उसका प्रतिनिधिः– रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जाने वाली जाँच में जहाँ तक संभव हो, जिला पुलिस अधीक्षक भी स्वयं उपस्थित रहे अथवा अपने किसी अन्य अधिकारी को जाँच में उपस्थित रहने के लिए प्रतिनियुक्त करे।

8. तकनीकी मामलों को स्पष्ट करने के लिए रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा आयोग के न्यायधीश की सहायताः– रेल संरक्षा आयुक्त को जब कभी, न्यायिक जाँच करने वाले किसी भी न्यायधीश को या रेलवे नियम 1998 (दुर्घटनाओं की सूचना तथा जाँच) के नियम 17 के अन्तर्गत दी जाने वाली जाँच को, या जाँच आयोग अधिनियम 1952 के (1952 का 60) के अन्तर्गत गठित जाँच आयोग को या केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त किसी भी अन्य प्राधिकारी को, जिसे उपर्युक्त अधिनियम के सभी प्रावधान लागू हैं को यथा संभव सहायता करनी चाहिये, जब कभी भी उसे तकनीकी मामलों को स्पष्ट करने हेतु बुलाया जाये।

9. रेल संरक्षा आयुक्त की शक्तियाँः– नियम 2 के उपनियम 6 में दी गयी सीमा को छोड़कर, अधिनियम 1989 की धारा 7 व 8 द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को प्रदान किये गये किसी भी अधिकार का उपयोग करने पर प्रतिबंध या अन्यथा प्रभाव नहीं डालेगा।

10. निरसन और बचाव :–

   1. पर्यटन तथा नागर उड्डयन मंत्रालय, भारत सरकार की दिनांक 02.06.73 की अधिसूचना क्र.सं. 22 के साथ प्रकाशित रेलवे दुर्घटना नियम 1973 में सांविधिक जाँच के भाग ।। धारा 3 को एतद् द्वारा निरस्त किया जाता है।

   2. ऐसे निरसनों के बावजूद, एतद् द्वारा निरस्त किये गये नियमों के अन्तर्गत, किया गया कोई कार्य या की गयी कोई कार्यवाही, इन नियमों के अनुरूप प्रावधानों के अन्तर्गत किया गया कार्य या कार्यवाही मानी जायेगी।

(ख) रेल दुर्घटनाओं की सूचना तथा जाँच नियम–1998

भाग ।। धारा 3 उपधारा (i)

रेल मंत्रालय, (रेलवे बोर्ड)

अधिसूचना

जीएसआर 577(अ) – रेल अधिनियम 1989 (1989 का 24) की धारा 122 के द्वारा प्रदत शक्तियों का प्रयोग करते हुए केन्द्रीय सरकार एतद् द्वारा निम्नलिखित नियम बनाती है, किः–

1. **संक्षिप्त नाम और प्रारम्भः**

   (1) इन नियमों को रेलवे (दुर्घटनाओं की सूचना एवं जांच) संशोधन नियम, 2019 कहा जाएगा।

   (2) ये नियम राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. **सूचनाओं में दिये जाने वाले विवरणः**– रेल अधिनियम 1989 (1989 का 24) (इसके बाद अधिनियम के रूप में संदर्भित किया जायेगा) की धारा 113 के अंतर्गत वर्णित सूचनाओं में निम्नलिखित विवरण दिये जायेंगे, जैसे किः–

   (i) कि.मी. या स्टेशन या दोनों, जहाँ दुर्घटना घटी हो

(ii) दुर्घटना का समय और तारीख

(iii) गाड़ी अथवा गाड़ियों का नम्बर तथा विवरण

(iv) दुर्घटना का स्वरूप

(v) मृत तथा घायलों की संख्या, जहाँ तक जानकारी हो,

(vi) दुर्घटना का कारण, जहाँ तक जानकारी हो, तथा

(vii) यातायात में संभावित विलम्ब

3. **सूचनायें भेजने की जिम्मेदारी, किसको और किस ढंग से भेजी जायेगी**— रेल संचालन के दौरान अधिनियम की धारा 113 (इसे बाद में ''रिपोर्ट करने योग्य गाड़ी दुर्घटना'' कहा जायेगा) में वर्णित कोई दुर्घटना घटित हो तो दुर्घटना स्थल से निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर, अथवा जहाँ पर कोई स्टेशन मास्टर न हो तो वहाँ रेलवे के उस खण्ड का कोई प्रभारी या अन्य कोई स्टेशन मास्टर जिसे दुर्घटना की रिपोर्ट की गयी हो, दुर्घटना की सूचना रेल संरक्षा आयुक्त, जिस जिले में दुर्घटना हुई है, उसके जिला मजिस्ट्रेट को, जिले के पुलिस अधीक्षक को अथवा ऐसे किसी अन्य मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी को, जिन्हें इस प्रयोजन के लिए संबंधित राज्य सरकार ने नियुक्त किया गया हो, तार द्वारा रेलवे पुलिस के अधीक्षक और उस पुलिस थाने के प्रभारी अधिकारी को, जिसके स्थानीय सीमाओं के अंदर दुर्घटना घटी हो, तार, टेलीफोन, अथवा विशेष संदेश वाहक या अन्य उपलब्ध शीघ्र गति माध्यम से देगा।

स्पष्टीकरण :— इस नियम के प्रयोजन के लिए अधिनियम की धारा 113 के तहत ''रिपोर्ट करने योग्य दुर्घटनाओं'' में जिसमें साधारणतया जन जीवन की हानि हुई हो, (जैसे सवारी गाड़ियों की टक्करें, पटरी से उतरने, गाड़ी में तोड़फोड़ या तोड़फोड के प्रयास करना, लाइन पर रखी गयी रुकावटों का गाड़ी के नीचे आ जाने, यात्रियों के गाड़ियों से बाहर गिरने या गाड़ियों में आग लगने) के ऐसे मामले, या भारतीय दण्ड संहिता में दी गयी परिभाषा के अनुसार गंभीर चोट न आयी हो, (जिसे इसके बाद गंभीर चोट माना जायेगा) या रेल संपत्ति को 2 करोड़ रुपये से अधिक की क्षति न हुई हो, परन्तु दुर्घटना के स्वरूप को देखते हुए ऐसा होने की समूचित आशंका रही हो, और वर्षा या बाढ़ से लाइन टूट जाने या भूस्खलन के वे मामले भी शामिल माने जायेंगे जिनके कारण संचार की किसी महत्वपूर्ण लाइन पर कम से कम 24 घंटे यातायात में बाधा पड़े।

4. **राज्य सरकार को सूचनायें भेजने का तरीका**:— रेल प्रशासन द्वारा अधिनियम की धारा 113 के अंतर्गत अपेक्षित दुर्घटनाओं की सूचना राज्य सरकार को अनावश्यक विलम्ब किये बिना भेजी जायेगी।

(क) निम्नलिखित दुर्घटनाओं में तार के द्वारा:—

(i) नियम 3 की व्याख्या के अधीन जन जीवन की क्षति के कारण गंभीर समझी जाने वाली दुर्घटनायें,

(ii) ऐसी दुर्घटनायें जिनके कारण रेल पथ की 24 घंटे से अधिक अवरुद्ध रहने की संभावना हो, और

(iii) गाड़ी में तोड़फोड़ या तोड़फोड़ करने का प्रयास, तथा

(ख) अन्य सभी मामलों में पत्र के द्वारा भेजी जायेगी।

5. **रेल कर्मचारियों द्वारा दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना**:— प्रत्येक रेल कर्मचारी, रेल संचालन के दौरान होने वाली प्रत्येक दुर्घटना की रिपोर्ट जो उसकी जानकारी में आये यथासंभव कम से कम विलम्ब

में करेगा और ऐसी रिपोर्ट निकटतम स्टेशन मास्टर अथवा जहाँ कोई स्टेशन मास्टर न हो वहाँ रेलवे के उस खण्ड के प्रभारी रेल कर्मचारी को की जायेगी जिस पर दुर्घटना घटित हुई हो।

6.(क) **स्टेशन मास्टर अथवा सेक्शन के प्रभारी रेल कर्मचारी द्वारा दुर्घटनाओं की रिपोर्ट देना**:– स्टेशन मास्टर अथवा खंड के प्रभारी रेल कर्मचारी, दुर्घटनाओं की रिपोर्ट उन नियमों के अनुसार करेगा जो रेल प्रशासन के द्वारा दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करने के लिए बनाये गये हैं।

(ख) **दुर्घटनाओं की सही रिपोर्ट सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी**:– दुर्घटनाओं की सही रिपोर्ट सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी मण्डल स्तर पर मण्डल रेल प्रबन्धक (डीआरएम) तथा क्षेत्रीय स्तर पर महाप्रबन्धक (जीएम) की रहेगी।

7. रेल प्रशासन द्वारा गंभीर दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना:–

(1) जब कभी गंभीर दुर्घटना, जो नियम 2 के उपनियम (2) में रेलवे दुर्घटना नियम 1998 की सांवधिक जाँच पड़ताल के तहत परिभाषित है, घटती है तो संबंधित रेल प्रशासन दुर्घटना घटने के बाद यथाशीघ्र, प्रेस को तार द्वारा नियम 2 में उल्लिखित नियमानुसार उपलब्ध ब्यौरा भेजेगा और आगे सूचना उपलब्ध होने के तुरन्त बाद यदि आवश्यक हो तो अनुपूरक तार भेजे जायेंगे। साथ ही साथ एक प्रति एक्सप्रेस तार द्वारा रेलवे बोर्ड, संबंधित परिमण्डल के रेल संरक्षा आयुक्त तथा मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जायेगी। इसके अलावा, किसी गंभीर दुर्घटना के मामलों में, जिस मण्डल पर दुर्घटना घटी है, उसके नियंत्रण कक्ष द्वारा, टेलीफोन द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित किया जायेगा।

(2) उपनियम (1) के प्रयोजन के लिए, कोई भी दुर्घटना गंभीर दुर्घटना होगी जहाँ–

(i) यात्री ले जाने वाली किसी गाड़ी के साथ घटित हर दुर्घटना को, जिसमें जनहानि हुई हो, या जिसमें यात्री को या गाड़ी के यात्रियों को गंभीर चोट आयी हो, या जिसमें रेल सम्पत्ति को रूपये 2 करोड़ से अधिक की गंभीर क्षति पहुँची हो तथा अन्य कोई दुर्घटना जिसमें मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की राय में छानबीन करना अपेक्षित हो, तो उसे गंभीर दुर्घटना माना जायेगा। कामगारों की गाड़ी या गिट्टी गाड़ी या सामग्री या दुर्घटना राहत गाड़ी या टावर वैगन या ऐसी अन्य गाड़ी जिसमें कामगार यात्रा कर रहे हों या जानवर विशेष/सैनिक विशेष जिसमें अधिकृत एस्कॉर्ट यात्रा कर रहे हों या उसी तरह की कोई भी गाड़ी को सवारी गाड़ी माना जायेगा।

(ii) यात्री ले जाने वाली किसी गाड़ी की दुर्घटना जिसमें जनहानि हुई हो या किसी रेल सेवक को गंभीर चोट आयी हो भले ही वह उस सवारी गाड़ी में यात्रा कर रहा हो या न कर रहा हो यह दुर्घटना रेल संरक्षा आयुक्त की जाँच के दायरे में आयेगी और इसे "गंभीर रेल दुर्घटना" माना जायेगा।

बशर्ते कि:–

(क) स्वयं अपनी लापरवाही से गाड़ी के नीचे आ जाने तथा घायल या मृत होने वाले ट्रेसपासर या अपनी स्वयं की लापरवाही से घायल या मृत होने वाले यात्रियों के मामले तथा

(ख) ऐसे मामले जिसमें व्यक्ति रेल कर्मचारी या वैध पास/टिकट धारी हो या अन्य हों, जो सवारी गाड़ी के बाहर जैसे गाड़ी के पायदान या छत या बफर, परन्तु कोचों के बीच वैस्टीब्यूल के भीतर को छोड़कर, पर सफर करते हुए मर जाता है या गंभीर रूप से घायल हो जाता है या समपार पर या रेल पथ पर कहीं और सवारी गाड़ी के नीचे आ जाता है, तथा

(ग) यदि समपार पर सड़क वाहन और सवारी गाड़ी के बीच टक्कर होने पर कोई यात्री या रेल कर्मचारी न मरें या गंभीर रूप से घायल न हों तो इसे ''गंभीर रेल दुर्घटना'' नहीं माना जायेगा। भले ही सड़क वाहन में यात्रा कर रहे व्यक्ति मर चुके हों या गंभीर चोटें आयी हों, इसे, तब तक गंभीर रेलवे दुर्घटना नहीं माना जायेगा, जब तक कि मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की राय में इस दुर्घटना की जाँच रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा कराना अपेक्षित हो।

8. **दुर्घटना स्थल पर पहुँचने की सुविधाः—** जब कभी रेल संचालन के दौरान कोई दुर्घटना घटित हो तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान, जिला मजिस्ट्रेट अथवा नियम 17 के अंतर्गत नियुक्त या प्रतिनियुक्त मजिस्ट्रेट अथवा जाँच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अधीन नियुक्त जाँच आयोग अथवा अन्य किसी प्राधिकारी को जिस पर उक्त अधिनियम के सभी अथवा कोई नियम लागू होते हैं, तथा रेल संरक्षा आयुक्त, चिकित्सा अधिकारियों, पुलिस तथा अन्य संबंधित पदाधिकारियों को उचित सहायता देगा ताकि वे दुर्घटना स्थल पर शीघ्रतापूर्वक पहुँच सके और वह जाँच करने और दुर्घटनाओं के कारणों के बारे में साक्ष्य प्राप्त करने में भी इन प्राधिकारियों की मदद करेगा।

9. **दुर्घटना में गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों के लिए चिकित्सा सहायताः—** जब कभी रेल संचालन के दौरान घटित किसी दुर्घटना में गंभीर चोटें आई हों तो संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख का यह कर्तव्य होगा कि वह पीड़ितों को चिकित्सा सहायता दे तथा यह सुनिश्चित करें कि जब तक पीड़ितों को उनके घर पर न पहुँचा दिया जाये अथवा उन्हें उनके संबंधियों या मित्रों को न सौंप दिया जाये तब तक उनकी उचित प्रकार से और सावधानीपूर्वक सेवा सुश्रुषा की जाती है। ऐसे किसी भी मामलों में अथवा किसी ऐसे मामले में जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो या किसी को गंभीर चोटें आयीं हों तो निकटतम उपलब्ध स्थानीय चिकित्सा अधिकारी को, यदि वह रेलवे चिकित्सा अधिकारी की अपेक्षा अधिक निकट हो, बुलाया जायेगा।

9(क) (1) आहत व्यक्तियों अथवा मृत व्यक्तियों के नाम एव पते की रिपोर्ट रेल दावा अधिकरण की मुख्य पीठ को भेजी जाएगी। जहॉ भी मृत यात्री के निकटतम संबंधी का नाम ज्ञात हो, उक्त सूचना भी रेल दावा अधिकरण की मुख्य पीठ को जाएगी।

(2) दुर्घटनाओं के पीड़ितों अथवा दावेदारों को कानूनी सहायताः— रेल प्रशासन का यह कर्तव्य है कि वह रेल दुर्घटना में घायल अथवा मृत व्यक्तियों के नाम रेल दावा अधिकरण की मुख्य पीठ को भेजे ताकि उनकी रेल दावा अधिकरण अधिनियम के अंतर्गत दिए गए तरीके से मुआवज़ा प्राप्त करने में उनकी उचित कानूनी सहायता की जा सके, और जहॉ सूचना उपलब्ध हो, निकटतम संबंधी के नाम भी रेल दावा अधिकरण की प्रधान पीठ को भेजे जाएं।

10. **रेल संरक्षा आयुक्त या मजिस्ट्रेट द्वारा की जाने वाली जाँच अथवा न्यायिक जाँच स्थल पर रेल कर्मचारियों की उपस्थिति की व्यवस्था करनाः—** जब रेलवे दुर्घटना नियम–1998 की सांविधिक छानबीन के नियम 2 अथवा इन नियमों के नियम 17 के अधीन जाँच या एक न्यायिक जाँच की जा रही हो तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान ऐसे सभी रेल कर्मचारियों की जिनके साक्ष्य की जाँच में आवश्यकता हो सकती है, जाँच स्थल पर जब तक आवश्यकता हो, उपस्थिति की व्यवस्था करेगा और यदि जाँच रेलवे दुर्घटना नियम–1998 की सांविधिक छानबीन के नियम 2 के अधीन रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जानी हो तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान–

(क) नियम 14 के उप नियम (1) के खण्ड (क) और (ग) में उल्लेखित अधिकारियों को जाँच शुरू होने की तारीख, समय तथा स्थान की सूचना दिलवायेगा।

(ख) वह जाँच में अपेक्षित मण्डल अधिकारियों, रेल कर्मचारियों की गवाह के रूप में उपस्थिति की व्यवस्था करेगा।

11. **रेल संरक्षा आयुक्त से रिपोर्ट प्राप्त होने पर रेल प्रशासन के प्रधान द्वारा की जाने वाली कार्यवाहीः—** जब कभी रेल दुर्घटना नियम 1998 की सांविधिक जाँच के नियम 4 के अधीन संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान को रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्त करता है तो वह तुरंत ही इसकी पावती देगा तथा :—

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 16 दिनॉंक 11—12—19, पृष्ठ 203, 204, 207 तथा 208 को बदलें।

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 16 दिनाँक 11–12–19, पृष्ठ 203, 204, 207 तथा 208 को बदलें।

(क) रेलवे प्रशासन द्वारा रिपोर्ट प्राप्त होने के तुरंत बाद रिपोर्ट में व्यक्त विचारों पर अपनी टिप्पणी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजेगा तथा इसकी प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को देगा और यदि वह तुरंत ऐसा करने में असमर्थ हो तो वह रिपोर्ट की पावती में अपनी टिप्पणी यथा संभव शीघ्रता से बाद में भेजने के बारे में उल्लेख करेगा।

(ख) यदि संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान रिपोर्ट में व्यक्त विचारों से सहमत हो और किसी व्यक्ति/व्यक्तियों पर मुकदमा चलाना वांछनीय समझता हो तो वह ऐसे व्यक्तियों के विवरण जिलों के जिला मजिस्ट्रेट जिसमें दुर्घटना घटित हुई अथवा अन्य ऐसे अधिकारी को जिसे राज्य सरकार द्वारा इस संबंध में नियुक्त किया गया हो और संबंधित पुलिस प्राधिकारियों को तुरंत भेजेगा।

(ग) यदि जिला मजिस्ट्रेट या पुलिस प्राधिकारियों को रिपोर्ट की प्रतियों की आवश्यकता हो तो उन्हें भेज दिया जाये और रिपोर्ट की गोपनीयता के बारे में जिला मजिस्ट्रेट, पुलिस प्राधिकारियों को स्पष्ट कर दिया जाना चाहिये और पुलिस प्राधिकारी यथाशीघ्र, किसी मुकदमें को प्रारम्भ करने के संबंध में, उनके निर्णय के बारे में संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान को, सूचित करेगा।

12. रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट में दिये गये सुझावों पर रेल प्रशासन के प्रधान की टिप्पणीः– जब कभी रेल संरक्षा आयुक्त अपनी रिपोर्ट में किसी नियम अथवा रेल संचालन प्रणाली में परिवर्तन की आवश्यकता की ओर संकेत करे तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान दुर्घटनाओं की पुनरावृति की रोकथाम के लिए की गयी कार्यवाही अथवा प्रस्तावित कार्यवाही की सूचना मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को देगा और इसकी प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को देगा।

13. संयुक्त जाँच कब स्थिगित की जाती हैः–

(1) जब कभी अधिनियम की धारा 113 में वर्णित कोई दुर्घटना रेल संचालन के दौरान घटित हो जाये तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान दुर्घटना के कारणों की जाँच के लिए रेल अधिकारियों की एक समिति द्वारा तुरन्त जाँच (जिसे ''संयुक्त जाँच'' कहा जायेगा) करवायेगा।

बशर्ते कि इस प्रकार की जॉच नहीं की जायेगी जबः–

(क) यदि रेलवे दुर्घटना नियम 1998 के सांविधिक छानबीन के नियम 2 के अधीन रेल संरक्षा आयुक्त अथवा जाँच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अधीन नियुक्त जाँच आयोग द्वारा या केन्द्रीय सरकार द्वारा, नियुक्त अन्य किसी प्राधिकारी द्वारा, जिस पर रेलवे दुर्घटना नियम 1998 के सांविधिक छानबीन के नियम 2 के अधीन सभी अथवा कोई प्रावधान लागू किये गये हों, जाँच की जानी हो, या

(ख) यदि दुर्घटना के कारणों के संबंध में कोई युक्ति संगत संदेह न हो, या

(ग) यदि संबंधित रेल प्रशासन का कोई विभाग सूचित करे कि वह इस मामले में पूरी जिम्मेदारी स्वीकार करता है।

(2) जब दुर्घटना के लिए ऐसी जाँच उप नियम (1) के प्रावधान की धारा (ख) अथवा (ग) के अन्तर्गत स्थिगित की जाती हो तो दुर्घटना के लिए जिम्मेदार रेल प्रशासन के विभागाध्यक्ष का यह कर्तव्य होगा कि वह ऐसी जाँच (''विभागीय जाँच'' कही जायेगी) करें। जिसकी वह आवश्यकता समझते हैं तथा, यदि उनके कर्मचारी अथवा कार्य प्रणाली में गड़बड़ी है, तो इस प्रकार की दुर्घटनाओं की पुनरावृति को रोकने के लिए, यदि वह आवश्यक समझे, तो उपाय करे अथवा सुझाव दे।

14. **संयुक्त जाँच की सूचना–**

(1) जब कभी संयुक्त जाँच की जानी हो तो संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख निम्नलिखित अधिकारियों को की जा रही जाँच की तारीख तथा समय की सूचना देंगे। यथा–

(क) उस जिले के जिला मजिस्ट्रेट को जिसमें दुर्घटना हुई है अथवा किसी ऐसे अन्य अधिकारी को जिसे राज्य सरकार इस कार्य के लिए नियुक्त करे, रेलवे पुलिस के अधीक्षक को तथा जिला पुलिस अधीक्षक को।

(ख) रेलवे के उस खण्ड के रेल संरक्षा आयुक्त जिस पर दुर्घटना हुई है, और

(ग) रेलवे पुलिस के प्रधान पुलिस अधिकारी को, जिसके कार्य क्षेत्र में दुर्घटना हुई है या यदि, उस क्षेत्र में कोई रेलवे पुलिस नहीं है, तो ऐसे स्थान के कार्यक्षेत्र में आने वाले पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी को।

(2) जाँच शुरू होने की तारीख और समय इस प्रकार निश्चित किया जाये जिससे उप नियम (1) में वर्णित अधिकारियों को जिस स्थान पर जाँच आयोजित की गयी है, वहाँ पर पहुँचने के लिए पर्याप्त समय दिया जा सके।

(3) रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच आयोजित करने में उनकी असमर्थता संबंधी सूचना प्राप्ति के पश्चात् जब संयुक्त जाँच आयोजित की जाती है, तो रेल दुर्घटना नियम –1998 की सांविधिक जाँच पड़ताल के नियम 2 के उपनियम (5) के अनुसार संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान जाँच के समय साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए जनता को आमंत्रित करने के लिए प्रेस नोट जारी करेंगे अथवा प्रेस नोट में उल्लिखित पते पर दुर्घटना संबंधित जानकारी जाँच समिति के पास प्रेषित करने के लिए निवेदन करेगा।

15. **संयुक्त अथवा विभागीय जाँच की रिपोर्ट रेल प्रशासन के प्रधान को भेजी जाये तथा उस पर कि जाने वाली कार्यवाहीः –**

(1) जैसे ही कोई संयुक्त जाँच अथवा विभागीय जाँच पूर्ण हो तो, रेलवे अधिकारियों की समिति के अध्यक्ष अथवा विभागीय प्रधान, जैसा भी मामला हो, यथा स्थिति रिपोर्ट संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान को भेजेंगे। जिसमें निम्नलिखित विवरण दिया जायेगा–

(क) दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण

(ख) दुर्घटना के स्थान का विवरण

(ग) गवाहियों का विस्तृत विवरण

(घ) जाँच के निष्कर्ष तथा असहमति की टिप्पणी यदि कोई हो,

(ड.) निष्कर्ष पर पहुँचने के कारण

(च) क्षति की किस्म और सीमा

(छ) यदि आवश्यक हो तो दुर्घटना को दिखाने के लिए एक स्कैच

(ज) मृत अथवा घायल रेल कर्मचारियों की संख्या

(झ) मृत अथवा घायल यात्रियों की संख्या

(त) दुर्घटना के लिए जिम्मेदार रेल कर्मचारियों द्वारा नियमों के उल्लंघन के मामलों की एक परिशिष्ट।

(2) संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान, दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध अभिप्रेत कार्यवाही अथवा नियमों या संचालन पद्धति में सुधार करने के लिए, अपनी टिप्पणी सहित, उप नियम (1) में निर्देशित रिपोर्ट की एक प्रति भेजेगा–

(क) रेलवे के जिस सेक्शन पर दुर्घटना हुई है वहाँ के रेल संरक्षा आयुक्त को,

(ख) यदि नियम –17 के अधीन कोई जाँच अथवा जाँच पड़ताल न की गयी हो अथवा यदि संयुक्त जाँच या विभागीय जाँच पहले की गयी हो तो, जिला मजिस्ट्रेट को अथवा नियम 14 के उप नियम (1) के खण्ड (क) के अधीन नियुक्त अधिकारी को भेजेगा।

(ग) यदि कोई न्यायिक जाँच की जा रही है तो जाँच करने वाले मजिस्ट्रेट को भेजेगा।

(3) उपर्युक्त रिपोर्ट की प्रति के साथ निम्नलिखित भेजा जाना चाहियेः–

(क) उप नियम (2) के खण्ड (ख) में निर्दिष्ट मामले में उन व्यक्तियों का एक विवरण भेजा जायेगा जिनका दुर्घटना में हाथ हो और जिन पर मुकदमा चलाना संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान वांछनीय समझता हो।

(ख) उप नियम 2 के खण्ड (ग) में निर्दिष्ट मामले में जाँच में लिए गये साक्ष्य की एक प्रतिलिपि भेजी जायेगी।

16. **धारा 113 के अंतर्गत न आने वाली दुर्घटनाओं की जाँच रिपोर्ट को रेल संरक्षा आयुक्त को अग्रेषित करनाः –**

(1) जब कोई दुर्घटना, अधिनियम की धारा 113 में विनिर्दिष्ट प्रकार की नहीं है जैसे कि निवारित टक्कर, ब्लॉक नियमों का उल्लंघन अथवा अन्य तकनीकी किस्म की दुर्घटनाएं, रेल संचालन के दौरान घटित होती हैं तो संबंधित रेल प्रशासन दुर्घटना की संयुक्त जाँच अथवा विभागीय जाँच करेगा।

(2) यदि उप नियम (1) के नियमों के अधीन जाँच की जाती है तो संबंधित रेल प्रशासन का प्रधान दुर्घटना घटित खण्ड के रेल संरक्षा आयुक्त को जाँच रिपोर्ट की एक प्रति अग्रेषित करेगा।

17. **मेजिस्टेरियल जाँचः–** जब कभी गाड़ी संचालन के दौरान अधिनियम की धारा 113 में वर्णित कोई दुर्घटना होती है तो जिला मजिस्ट्रेट अथवा राज्य सरकार द्वारा इसके लिए नियुक्त कोई अन्य मजिस्ट्रेट इसकी जाँच कर सकता है अथवा–

(क) वह स्वयं दुर्घटना के कारणों की जाँच करेगा, अथवा

(ख) इस प्रकार की जाँच के लिए अधीनस्थ मजिस्ट्रेट को प्रतिनियुक्त करे, जो यदि संभव हो, मजिस्ट्रेट प्रथम श्रेणी का होना चाहिये, अथवा

(ग) दुर्घटना के कारणों की सीधी छानबीन पुलिस द्वारा की जाये।

बशर्ते कि दुर्घटना के स्वरूप को देखते हुए, जाँच करने के लिए केन्द्रीय सरकार ने जाँच आयोग अधिनियम–1952 (1952 का 60) के अन्तर्गत किसी जाँच आयोग की नियुक्ति कर दी हो या इसकी जाँच के लिए कोई अन्य अधिकारी नियुक्त किया हो और इस दुर्घटना उद्देश्य के लिए उक्त अधिनियम के सभी या उनमें से कोई एक उपबंध उस अधिकारी पर लागू किये हों, तो मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी इस नियम के अधीन जाँच या छानबीन नहीं करेगा, जहाँ उसने जाँच या छानबीन का कार्य पहले से ही आरम्भ कर दिया हो वहाँ वह आगे की कार्यवाही रोक देगा और ऐसा मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी जाँच या छानबीन से संबंधित सभी प्रमाण,

रिकार्ड या अन्य कागजात जो उसके कब्जे में हो, उस अधिकारी को सौंप देगा जो इस उद्‌देश्य से केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त किया गया हो।

18. **मेजिस्टेरियल जाँच की सूचना**ः– जब कभी नियम 17 के उपनियम (क) या (ख) के अधीन जाँच करने का निर्णय लिया जाये तो जिलाधीश या ऊपर बताये अनुसार नियुक्त अन्य मजिस्ट्रेट या नियम 17 के उपनियम (ख) के अधीन प्रतिनियुक्त मजिस्ट्रेट, यथा स्थिति, तुरंत संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान को और मंडल रेल प्रबन्धक को तार द्वारा जाँच शुरू होने की तारीख और समय की सूचना देगा। ताकि रेल प्रशासन अपेक्षित साक्ष्य विशेषज्ञ को बुला सके, यह सूचना भेजने के बाद वह दुर्घटना स्थल पर जायेगा और जाँच करेगा।

19. **न्यायिक जाँचः**– नियम 17 के अधीन जाँच करने वाला मजिस्ट्रेट किसी रेल कर्मचारी और अन्य किन्हीं भी व्यक्तियों को जिसकी उपस्थिति उसकी दृष्टि में आवश्यक हो, बुला सकता है और गवाही लेने तथा जाँच पूरी करने के बाद यदि वह समझता है कि न्यायिक जाँच करने के लिए पर्याप्त आधार है तो वह उस व्यक्ति पर मुकदमा चलाने के लिए अपेक्षित कार्यवाही कर सकता है, जिसे वह दुर्घटना के लिए अपराधिक रूप से जिम्मेदार समझता है।

20. **मजिस्ट्रेट द्वारा की गयी जाँच का परिणाम रेल प्रशासन के प्रधान को सूचित करनाः**– नियम 17 के अधीन की गयी प्रत्येक जाँच अथवा छानबीन का परिणाम उस मजिस्ट्रेट द्वारा जिसने जाँच अथवा छानबीन की हो, संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान तथा रेल संरक्षा आयुक्त को सूचित किया जायेगा।

21. **न्यायिक जाँच करने वाले मजिस्ट्रेट की सहायता के लिए रेल कर्मचारियों को बुलाने की कार्यविधिः**–

1. यदि रेल संचालन के दौरान हुई किसी दुर्घटना की न्यायिक जाँच करते समय जाँच करने वाला मजिस्ट्रेट रेल संरक्षा आयुक्त या संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान की सहायता चाहता हो तो वह उसकी उपस्थिति के लिए मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त अथवा रेलवे बोर्ड के नाम माँगपत्र भेजेगा जिसमें वह यह भी सूचित करेगा कि वह किस प्रकार की सहायता चाहता है, तथा यदि किसी रेल अधिकारी की सहायता की जरूरत है तो मजिस्ट्रेट उस अधिकारी के कोर्ट में हाज़िर रहने के लिए रेल प्रशासन के प्रधान को माँगपत्र भेजेगा।

2. उप खण्ड (1) में संदर्भित माँगपत्र को भरते समय अपेक्षित सहायता के स्वरूप का उल्लेख करेंगे। मजिस्ट्रेट द्वारा रेल अधिकारियों को बुलाते समय यह ध्यान रखना होगा कि एक ही दिन अधिक संख्या में विशेष तौर पर एक ही श्रेणी के कर्मचारियों को सम्मन नहीं करेंगे, जिससे रेल संचालन में असुविधा हो। गंभीर प्रकार की दुर्घटनाओं के मामले में न्यायिक जाँच पूरी करने से पहले मजिस्ट्रेट रेल संरक्षा आयुक्त एवं संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान से दुर्घटना से संबंधित रिपोर्ट प्राप्त करेंगे।

22. **रेल प्रशासन, रेल संरक्षा आयुक्त तथा राज्य सरकार को न्यायिक जाँच के परिणाम भेजनाः**– न्यायिक जाँच पूरी हो जाने पर मजिस्ट्रेट अपने निर्णय की एक प्रति संबंधित रेल प्रशासन के प्रमुख तथा रेल संरक्षा आयुक्त को भेजेगा और जब तक कि वह किसी मामलें में ऐसा करना आवश्यक न समझे, जाँच के परिणाम की रिपोर्ट राज्य सरकार को भी भेजेगा।

23. **पुलिस छानबीनः**– जनहानि, गहरी चोट अथवा रेल सम्पत्ति की क्षति पहुँचने पर कब जाँच नहीं की जायेगी–

(1) रेलवे के कार्य के दौरान जिसके कारण दुर्घटना हुई है, रेलवे पुलिस कारणों की जाँच पड़ताल कर सकती है और वह ऐसा तब करेगी जब कभी–

(क) ऐसी कोई दुर्घटना जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो या किसी को गंभीर चोटें आई हों या रेल सम्पत्ति को 2 करोड़ रूपये से अधिक मूल्य की गंभीर क्षति पहुँची हो या दुर्घटना प्रत्यक्षतः किसी अपराधिक कार्य या भूल के कारण घटी हो, अथवा

(ख) जब कभी जिलाधीश या नियम 17 के अधीन नियुक्त मजिस्ट्रेट ने उस नियम के खण्ड (ग) के अधीन ऐसा करने का निर्देश दे दिया हो।

बशर्ते कि जहाँ दुर्घटना के स्वरूप को देखते हुए केन्द्रीय सरकार ने, जाँच आयोग अधिनियम 1952 (1952 का 60) के अधीन दुर्घटना की जाँच करने के लिए किसी जाँच आयोग की नियुक्ति कर दी हो या इसकी जाँच के लिए कोई अन्य प्राधिकारी नियुक्त कर दिया हो और इस उद्देश्य के लिए उक्त अधिनियम के सभी या उनमें से कोई एक उपबंध उस प्राधिकारी पर लागू कर दिये हों, अथवा जहाँ नियम 17 के उपनियम क या ख के अधीन जिलाधीश द्वारा जाँच की जा रही हो, वहाँ रेलवे पुलिस इस नियम के अधीन कोई छानबीन नहीं करेगी और जहाँ उसने अपनी छानबीन शुरू कर दी हो तो वह उसे आगे नहीं बढ़ायेगी, और छानबीन से संबंधित अभिलेख अथवा अन्य कागजात जो उसके कब्जे में हो, ऐसे प्राधिकारी को सौंप देगी जो इस संबंध में केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाये।

(2) रेलवे पुलिस, यथा संभव अविलम्ब, रेल संचालन के दौरान घटित होने वाली ऐसी प्रत्येक दुर्घटना, जो उसकी जानकारी में है, की रिपोर्ट, जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो या गहरी चोटें आई हों या रेल सम्पत्ति को 2 करोड़ रूपये से अधिक, मूल्य की गंभीर क्षति पहुँची हो या जो प्रत्यक्षतः किसी अपराधिक कार्य या भूल के कारण घटित हो, सबसे निकट के स्टेशन मास्टर या जहाँ स्टेशन मास्टर न हों, वहाँ रेलवे के जिस खण्ड पर दुर्घटना हुई हो, उसके प्रभारी रेल कर्मचारी को करेगी।

24. **दुर्घटना की छानबीन करने वाले पुलिस अधिकारी की हैसियतः—**

1. जब कभी रेलवे पुलिस द्वारा जाँच की जानी हो —

(क) किसी ऐसी दुर्घटना में जिसमें जन जीवन की हानि हुई हो या किसी को गहरी चोटें आई हों अथवा रेल सम्पत्ति को 2 करोड़ रूपये से अधिक मूल्य की गंभीर क्षति पहुँची हो, या

(ख) नियम—17 के उपनियम (ग) के अधीन दिये गये निर्देश के अनुपालन में छानबीन करनी हो तो यह छानबीन उस क्षेत्र की रेलवे पुलिस के प्रधान द्वारा की जायेगी, जहाँ दुर्घटना घटित हुई हो या यदि वह अधिकारी स्वयं छानबीन करने में असमर्थ हो, तो उसके द्वारा प्रतिनियुक्त दूसरे अधिकारी द्वारा की जायेगी।

2. उप नियम (1) के अधीन प्रतिनियुक्त अधिकारी साधारणतया उपलब्ध वरिष्ठ अधिकारी और जहाँ तक संभव हो, राजपत्रित अधिकारी होगा और किसी भी दशा में वह निरीक्षक के दर्जे से कम नहीं होना चाहिये।

बशर्ते कि दुर्घटना की जाँच पुलिस स्टेशन के इंचार्ज अधिकारी के द्वारा की जा सकती हैः—

(i) उपनियम (1) के खण्ड (क) में निर्दिष्ट किसी मामलें में यदि एक से अधिक व्यक्तियों की मृत्यु न हुई हो या एक से अधिक व्यक्तियों को गहरी चोटें न आई हों अथवा रेल सम्पत्ति को 2 करोड़ रूपये से अधिक मूल्य की गंभीर क्षति न पहुँची हो, या जहाँ ऐसा संदेह करने का कोई कारण न हो कि कोई रेल कर्मचारी संचालन से संबंधित किसी नियम की उपेक्षा करने का दोषी है, या

(ii) उपनियम (1) के खण्ड (ख) में बताये गये किसी मामलों में यदि जिलाधीश इस प्रकार का निर्देश देता है।

25. **पुलिस छानबीन की सूचनाः–** नियम 24 के अधीन छानबीन करने वाला अधिकारी तत्काल संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान तथा मण्डल रेल प्रबंधक को तार द्वारा छानबीन शुरू होने की तारीख व समय की सूचना देगा ताकि, यदि संभव हो, तो कार्यवाही को देखने तथा छानबीन करने वाले अधिकारी की सहायता के निमित किसी रेलवे अधिकारी कि उपस्थिति की व्यवस्था की जा सके और इसके बाद वह अविलम्ब दुर्घटना स्थल पर पहुँचेगा और छानबीन करेगा। रेलवे अधिकारी की अनुपस्थिति के कारण छानबीन के कार्य में विलम्ब नहीं होने दिया जायेगा और दुर्घटना घटित होने के बाद यथा संभव शीघ्र छानबीन की जायेगी।

26. जिला पुलिस द्वारा सहायताः–

(1) ऐसे प्रत्येक मामले में जिस पर नियम 24 लागू होता हो, उस क्षेत्र की रेलवे पुलिस द्वारा जिला पुलिस को तत्काल सूचना दी जायेगी, यदि आवश्यक हो तो जिला पुलिस हर आवश्यक सहायता प्रदान करेगी और मौका पड़ने पर रेल परिसर की सीमा से बाहर छानबीन कर सकेगी, लेकिन इन सीमाओं के अन्दर छानबीन करने के लिए मुख्यतः उस क्षेत्र की रेलवे पुलिस ही जिम्मेदार होगी।

(2) इन नियमों में अन्तर्विष्ट उपबंध के अधीन, पुलिस छानबीन पूरी होने के बाद, मामले को आगे बढ़ाने का निर्णय रेलवे पुलिस का होगा।

27. **पुलिस की छानबीन के परिणाम की सूचना**ः– पुलिस द्वारा की गयी प्रत्येक छानबीन की रिपोर्ट का परिणाम तत्काल जिलाधीश या राज्य सरकार द्वारा इस निमित नियुक्त किये गये अन्य अधिकारी को, संबंधित रेल प्रशासन के प्रधान को या उसके द्वारा नियुक्त अन्य अधिकारी को तथा रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट किया जायेगा।

28. **जिला पुलिस द्वारा रेलवे पुलिस की ड्यूटी संभालनाः–** जिस क्षेत्र में रेलवे पुलिस न हो, वहाँ नियम 23, 24 और 25, नियम 26 के उपनियम (2) तथा नियम 27 के अनुसार क्षेत्र की रेलवे पुलिस या उस रेलवे पुलिस के प्रधान पर अधिरोपित कर्तव्यों का निर्वहन यथा स्थिति, जिला पुलिस या जिला पुलिस अधीक्षक द्वारा किया जायेगा।

29. निरस्त करना और बचाव करनाः–

(1) रेल (दुर्घटनाओं की सूचना एवं जाँच) नियम – 1973 एतद्द्वारा निरस्त किया जाता है।

(2) इसे निरस्त करने के बावजूद भी कोई कार्यवाही की जाती है या एतद्द्वारा निरस्त किये गये नियमों के अधीन कोई कार्यवाही की जाती है तो इसे इन नियमों के अनुरूप प्रावधानों के अधीन किया गया अथवा लिया गया है, माना जायेगा।

****

परिशिष्ट 'पी'
भारतीय रेल अधिनियम 1989 से उद्धरण
दुर्घटना

रेल दुर्घटना की सूचना

धारा 113

(1) जहाँ, रेल संचालन के दौरान–

(क) मानव जीवन की हानि या भारतीय दण्ड संहिता (1860 का 45) में यथा परिभाषित गंभीर चोट या सम्पत्ति को गंभीर क्षति से युक्त किसी दुर्घटना; या

(ख) ऐसी गाड़ियों के बीच किसी टक्कर, जिनमें से एक यात्रियों का वहन करने वाली गाड़ी है, या

(ग) यात्रियों का वहन करने वाली किसी गाड़ी या ऐसी गाड़ी के किसी भाग के पटरी से उतरने, या

(घ) किसी प्रकार की ऐसी कोई दुर्घटना, जिसमें प्रायः मानव जीवन की हानि या यथा पूर्वोक्त गंभीर चोट या सम्पत्ति को गंभीर क्षति होती है, या

(ड.) किसी भी अन्य तरह की दुर्घटना, जिसे केन्द्रीय सरकार राजकीय गजट में इस निमित अधिसूचित करे,

दुर्घटना हुई है तो उस स्थान से निकटतम स्टेशन का स्टेशन मास्टर या जहाँ कोई स्टेशन मास्टर नहीं हैं, वहाँ रेल के उस खण्ड का, जिस पर दुर्घटना हुई है, प्रभारी रेल सेवक, बिना विलम्ब के, दुर्घटना की सूचना उस जिला मजिस्ट्रेट और पुलिस अधीक्षक को देगा जिसके अधिकार क्षेत्र के भीतर दुर्घटना हुई है तथा उस पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी को जिसकी स्थानीय सीमाओं के अन्दर दुर्घटना हुई है, को देगा तथा ऐसे अन्य मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी को देगा जो केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित नियुक्त किया गया हो, को भेजेगा।

(2) रेल प्रशासन जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना घटित हुई है तथा रेल प्रशासन, जिस रेलवे की वह दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी है, बिना विलम्ब के, उस अधिकार क्षेत्र की राज्य सरकार तथा आयुक्त को दुर्घटना की जानकारी देगा।

आयुक्त द्वारा जाँच–

धारा 114

(1) यात्रियों को वहन करने वाली गाड़ी की दुर्घटना होने के परिणामस्वरूप मानव जीवन की हानि या यात्री के गंभीर चोट जिसके कारण पूरी तरह या आंशिक रूप से स्थायी रूप से अपंग होने या रेलवे सम्पत्ति को गंभीर क्षति होने पर धारा 113 के तहत सूचना प्राप्त होने पर, आयुक्त, यथा शीघ्र, रेल प्रशासन जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई है, को दुर्घटना के कारणों की जाँच करने के लिए अधिसूचना जारी करेगा और उसी समय जाँच का स्थान, समय और दिनांक निश्चित करके इसकी सूचना देगा।

बशर्ते कि आयुक्त पर यह निर्भर रहेगा कि किसी अन्य दुर्घटना में उसके मतानुसार जाँच करना आवश्यक है या नहीं।

(2) यदि किसी कारणवश, दुर्घटना के तत्काल बाद आयुक्त जाँच करने में समर्थ नहीं हो तो वह तदानुसार रेल प्रशासन को सूचित करेगा।

रेल प्रशासन द्वारा जाँच

धारा 115

जहाँ धारा 114 की उपधारा (1) के तहत आयुक्त द्वारा कोई जाँच न की जा रही हो या जहाँ इस धारा की उपधारा (2) के तहत आयुक्त द्वारा रेल प्रशासन को यह सूचित कर दिया हो कि वह जाँच करने में समर्थ नहीं है, रेल प्रशासन जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई है, निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार दुर्घटना के कारण की जाँच करेगा।

जाँच के संबंध में आयुक्त के अधिकार

धारा 116

(1) रेलवे में हुई किसी दुर्घटना के कारणों की इस अध्याय के तहत जाँच करने के लिए आयुक्त को धारा 7 में विनिर्दिष्ट अधिकारों के अलावा, निम्नलिखित मामलों में सिविल प्रक्रिया संहिता 1908 (1908 का 5) के तहत सिविल कोर्ट में दाखिले के बाद विचारण के दौरान जो अधिकार दिये जाते हैं वे अधिकार प्रदान किये गये हैं।

- (क) व्यक्तियों को बुलाना तथा उपस्थित रहने के लिए जोर देना और शपथ देकर उसकी जाँच करना।
- (ख) अपेक्षित अन्वेषण करना और दस्तावेजों को प्रस्तुत करना।
- (ग) शपथ पत्रों पर साक्ष्य प्राप्त करना।
- (घ) किसी न्यायालय या कार्यालय से किसी जन अभिलेख का रिकार्ड या उसकी प्रतियाँ प्राप्त करना।
- (ड.) अन्य कोई मामला जो निर्धारित हो।

(2) इस अध्याय के तहत जाँच के दौरान धारा 195 तथा अपराध प्रक्रिया संहिता 1974 (1974 का 2) के अध्याय xxvi के प्रयोजन के लिए आयुक्त को सिविल कोर्ट समझा जायेगा।

आयुक्त के समक्ष बयान

धारा 117

कमिश्नर के सामने प्रमाण प्रस्तुत करते समय दिया गया बयान जाँच के दौरान किसी व्यक्ति द्वारा दिये गये बयान को उसके खिलाफ इस्तेमाल न किया जाये या किसी भी सिविल या अपराधिक कार्यवाही के दौरान ही इसका उपयोग न किया जाये, केवल ऐसे बयान द्वारा गलत प्रमाण प्रस्तुत करने के मामले में मुकदमा चलाते समय इस बयान का उपयोग किया जा सकता है।

बशर्ते कि बयान –

(क) कमिश्नर द्वारा पूछे गये प्रश्न के उत्तर में दिया गया हो, या

(ख) जाँच के विषय के संबंध में दिया गया हो।

प्रक्रिया, इत्यादि

धारा 118

कोई भी रेल प्रशासन या आयुक्त, जो इस अध्याय के तहत, जाँच कर रहा है, निर्धारित प्रक्रिया का अनुपालन करके व्यक्तियों को जाँच का नोटिस भेजेगा तथा यथा निर्धारित ढंग से रिपोर्ट तैयार करेगा।

यदि जाँच आयुक्त नियुक्त किया गया हो तो किसी प्रकार की जाँच छानबीन इत्यादि न की जाये।

धारा 119

किसी बात के रहते हुए, जहाँ इस अध्याय के पूर्वगामी प्रावधानों में अन्तर्दिष्ट किसी दुर्घटना की जाँच के लिए जाँच आयुक्त अधिनियम 1952 (1952 का 3) के तहत जाँच आयुक्त नियुक्त किया गया हो, वहाँ उस दुर्घटना से संबंधित किसी जाँच, छानबीन या लम्बित कोई प्रक्रिया को आगे न बढ़ाया जाये और इस जाँच से संबंधित सभी रिकार्ड तथा अन्य दस्तावेज केन्द्रीय सरकार द्वारा इस कार्य के लिए विनिर्दिष्ट प्राधिकारी को भिजवा दिया जाये।

धारा 113 के अन्तर्गत न आने वाली दुर्घटना की जाँच

धारा 120

जहाँ रेल संचालन के दौरान होने वाली दुर्घटना का स्वरूप धारा 113 में विनिर्दिष्ट न हो तो रेल प्रशासन, जिसके कार्यक्षेत्र में दुर्घटना हुई है, यथा निर्धारित ढंग से, दुर्घटना के कारणों की जाँच कर सकता है।

ब्यौरा (रिटर्नस्)

धारा 121

प्रत्येक रेल प्रशासन, उसके रेलवे पर होने वाली दुर्घटनाओं का ब्यौरा, चाहे किसी व्यक्ति को चोट आयी हो या नहीं, निर्धारित प्रारूप और ढंग से व निर्धारित अन्तराल पर केन्द्रीय सरकार को भेजेगा।

इस अध्याय के मामलों के संबंध में नियम बनाने का अधिकार

धारा 122

(1) इस अध्याय के प्रयोजनों के कार्यान्वयन के लिए, केन्द्रीय सरकार, अधिसूचना के जरिये, नियम बना सकेगी।

(2) विशेष तौर पर और पूर्वगामी अधिकारों की व्यापकता पर प्रभाव डाले बिना, ये नियम, सभी के लिए या निम्नलिखित में से किसी एक के लिए उपबंधित हो सकेंगे।

- (क) सम्पत्ति की क्षति, जो धारा 113 की उपधारा (1) के खण्ड (क) के तहत गंभीर समझी गयी हो।
- (ख) धारा 113 के तहत दी जाने वाली दुर्घटना की सूचना का फार्म तथा ऐसी सूचना में शामिल किये जाने वाले विवरण।
- (ग) दुर्घटना के तत्काल बाद दुर्घटना की श्रेणी सहित दुर्घटना की सूचना भेजने का तरीका।
- (घ) दुर्घटना होने पर आयुक्त, रेल प्रशासन, रेल सेवक, पुलिस अधिकारी तथा मजिस्ट्रेट के कर्तव्य।

(ड.) इस अध्याय के तहत, किसी जाँच के संबंध में, जिन व्यक्तियों को सूचना भेजी जानी हो, इस जाँच में अनुपालन की जाने वाली प्रक्रिया तथा वह तरीका जिसके ज़रिये जाँच की रिपोर्ट तैयार की जायेगी।

(च) धारा 120 के तहत दुर्घटना के कारणों के लिए रेल प्रशासन द्वारा की जाने वाली जाँच का स्वरूप।

(छ) धारा 121 के तहत रेल प्रशासन द्वारा दुर्घटना के ब्यौरे (रिटर्न) भेजने का प्रारूप तथा तरीका।

****

परिशिष्ट 'क्यू'

गाड़ी दुर्घटनाओं में ग्रस्त यात्रियों को पानी, भोजन, पेय पदार्थ आदि देने के लिए खानपान व्यवस्था।

सभी भारतीय रेलों के महाप्रबन्धकों को संबोधित रेलवे बोर्ड के दिनांक 22.09.1989 के पत्र सं. 69/संरक्षा–1/4/3 की प्रतिलिपि

विषयः दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी/गाड़ियों के यात्रियों को राहतः

1. प्रायः रेलवे की गाड़ी दुर्घटना में घायल हुए अथवा अन्य यात्रियों की उचित व्यवस्था न करने संबंधी कड़ी आलोचना हो जाती है। दुर्घटना नियमावली में दिये गये अनुदेश एक रेलवे के दूसरे रेलवे से भिन्न है तथा वे अत्यंत अपर्याप्त हैं।
2. महाप्रबन्धकों के सम्मेलन और अन्य महत्वपूर्ण बैठकों में यह बार–बार कहा गया है कि इस प्रकार के मामलों में भोजन आदि के प्रभारों के प्रयोजन संबंधी घायल हुए अथवा घायल न हुए का भेद करने से यात्री जनों की सदिच्छा हासिल करना ज्यादा महत्वपूर्ण है। यह प्रश्न, दुर्घटना के बाद सहायता और राहत उपायों पर चर्चा के दौरान भी उठाया गया। अतः रेल मंत्रालय ने यह विनिश्चय किया है कि वर्तमान संबंध नियमों के स्थान पर निम्न नियमों को परिवर्तित किया जाये।
3. पेय जल, भोजन और पेय पदार्थों की व्यवस्थाः
   i) पीड़ित यात्रियों, घायल हुए या घायल न हुए यात्रियों को अल्पाहार, भोजन और पेय पदार्थ मुफ्त दिया जाये। इसकी व्यवस्था रेलवे और/अथवा बाहरी स्त्रोत जैसा आवश्यक हो से की जा सकती है।
   ii) दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी को यह अधिकार दिया गया है कि वह पीड़ित यात्रियों को किसी भी उपलब्ध वाहन से मुफ्त ले जाने की व्यवस्था कर सकता है और यात्रियों के सामान आदि को ले जाने के लिए भी कार्य कर सकता है।
4. कार्य किये गये व्यय का उचित हिसाब रखा जाये उसके साथ में विधिवत वाउचर भी हो ताकि घटना की छानबीन पूरी होने पर उसके पश्च लेखा–परीक्षा की जा सके। खर्च किये गये व्यय के विवरण पर प्राधिकृत अधिकारी द्वारा हस्ताक्षर किये जाये और मण्डल रेल प्रबन्धक को उसकी मंजूरी के लिए विधिवत पश्च लेखा परीक्षा कर तथा इस लेखे मय दी गई निधि का संदर्भ देते हुए तथा खर्च किये गये व्यय के वाउचरों सहित दुर्घटना होने के एक माह के भीतर प्रस्तुत करे। किसी विशिष्ट स्थान जहाँ घटना की तुलना में अधिक व्यय का सुस्पष्ट उदाहरण देखा गया हो, उसे मण्डल रेल प्रबंधक के ध्यान में विशिष्ट रूप में लाया जाये ताकि भविष्य में इस प्रकार की स्थिति को पुनरावृत्ति न होने के लिए सुधारात्मक कार्यवाही की जा सके। महाप्रबंधकों, उनके वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारियों के परामर्श से (दुर्घटना के समय कार्य करने के लिए नहीं) को मंजूरी के लिए समग्र सीमा निर्धारित कर सकते है। इस प्रकार के मामलों में घटना के बाद व्यय का विनियमन इस सीमा से अधिक करने के लिए वित्त सहमति सहित महाप्रबंधक की विशिष्ट मंजूरी लेनी होगी।

पश्च लेखा परीक्षा रिपोर्ट में मदवार व्यय के विभिन्न पहलू और वरिष्ठ मंडल लेखा अधिकारी/मंडल लेखा अधिकारी के अवलोकनों और सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी के लिए प्राधिकारी अधिकारी के स्पष्टीकरण सम्मिलित होने चाहिये। वरिष्ठ मंडल लेखा अधिकारी/मंडल लेखा अधिकारी की जॉच टिप्पणी में प्रस्तुत किये गये वाउचरों के संदर्भ में अधिकतम जॉच की सीमा दर्शाये।

5. इसे वित्त की सहमति से जारी किया जाता है।

6. कृपया इस पत्र की पावती दें।

हस्ताक्षर
(प्रमोद उनियाल)
संयुक्त निदेशक,
यातायात वाणिज्य (दावा)
रेलवे बोर्ड

परिशिष्ट 'आर'

दुर्घटनाओं के मामलों में की जाने वाली मेजिस्टेरियल जाँच तथा अदालती जाँच में अंतर– दुर्घटना के मामलों में जिनमें मुकदमा दायर करने की कार्यवाही आरम्भ की जानी है अनुशासनिक कार्यवाही कहाँ तक जारी रखी जा सकती है।

(1) मजिस्ट्रेट द्वारा नियम 22 के अधीन की जाने वाली जाँच का क्षेत्र केवल दुर्घटना के कारणों का पता लगाने तक ही सीमित है। यदि ऐसी जाँच के दौरान मजिस्ट्रेट द्वारा इकट्ठे किये गये प्रमाणों से यह पता चले कि किसी व्यक्ति द्वारा अपराध किया गया है जिस पर आपराधिक रूप से जिम्मेदार होने के कारण मुकदमा चलाया जाना चाहिये, तो मजिस्ट्रेट द्वारा नियम 24 के अधीन अदालती जाँच के लिए कार्यवाही करनी चाहिये। अदालती जाँच का अभिप्राय है केवल किसी दुर्घटना के लिए आपराधिक रूप से जिम्मेदार व्यक्ति पर अभियोग और मुकदमा चलाना।

(2) अपराध के तथ्यों के संबंध में शिकायत मिलने पर या पुलिस रिपोर्ट प्राप्त होने पर या, पुलिस अधिकारी के अलावा किसी अन्य व्यक्ति से सूचना मिलने पर या अपनी निजी जानकारी के आधार पर या ऐसा संदेह होने पर कि ऐसा अपराध किया गया है, फौजदारी अदालत, दण्ड प्रक्रिया संहिता की धारा 190 के अधीन उस अपराध का संज्ञान लेती है। इसलिए, जब किसी शिकायत पर या पुलिस रिपोर्ट पर कोई अदालत एक बार किसी अपराध का संज्ञान ले ले तो, दुर्घटना के लिए जिम्मेदार अभियुक्त के विरुद्ध अनुशासनिक कार्यवाही करने के संबंध में सम्पूर्ण विभागीय कार्यवाही रोक दी जानी चाहिये।

विभागीय कार्यवाही केवल तब तक जारी रखी जा सकती है जब तक की फौजदारी अदालत ने अपराध का संज्ञान न ले लिया हो।

****

परिशिष्ट 'एस'

पटरी से उतरने के प्रकरण में रीडिंग और अवलोकन निम्नलिखित प्रोफोर्मा में होगा—

(i)

भाग — 'ए'

दुर्घटना के दौरान रेलपथ संबंधी एकत्रित किये जाने वाले विस्तृत ब्यौरों का प्रोफोर्मा

भूमि			बनावट	वर्षा	गिट्टी		
क्रम सं.	प्रकार अर्थात् रेतीली, दुमट, चिकनी, मूरम, काली मिट्टी आदि	स्थिति — कठोर, गीली, दलदली आदि	का प्रकार		प्रकार / पत्थर, मूरम, रेत, राख आदि	स्लीपर तल के नीचे गहराई से.मी. में यह बतलाते हुए कि क्या वह साफ है या कचरा भरा है	जल निकासी
1	2	3	4	5	6	7	8

सुपरवाइज़रों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

गिट्टी				स्लीपर				
निम्नलिखित के बाहर की ओर गिट्टी की चौड़ाई से.मी. में				प्रकार	स्थिति	घनत्व	वर्गाकार है या नहीं	पैकिंग (ढीली या कसी हुई)
पटरी		स्लीपरों के सिरे		लकड़ी के सीएसटी 9 इस्पात ट्रफ आदि	नये, पुराने, बेकार, क्षतिग्रस्त, आदि			
बांयी ओर	दांयी ओर	बांयी ओर	दांयी ओर					
9	10	11	12	13	14	15	16	17

सुपरवाइज़रों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पटरी		पटरियों के लिए कीले		पटरी जोड़		
वज़न 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा./90 आर/75 आर आदि	घिसाई की स्थिति (यदि अधिक हो तो पटरी की पार्श्व रूपरेखा भी संलग्न करें)	डॉग स्पाइकों/स्क्रू, चाबियाँ, टाईबार, कॉटर, लूज जॉ, पैंड्रोल क्लिप, एम.एस./जीएफएन लाइनर आदि		स्थिति कुबेदार टूटे सिरे वाले, निम्नतर आदि	विषम (स्टेगर्ड) अथवा वर्गाकार	क्रीप की दशा और क्रीप की मात्रा प्रभावित सेक्शन में प्रति पटरी प्रयुक्त किये गये क्रीपलंगरों की संख्या एवं प्रकार
		प्रत्येक स्लीपर सीट में इनकी संख्या	स्थिति कसे हुए, ढीले या गायब (प्रत्येक स्लीपर में)			
18	19	20	21	22	23	24

सुपरवाइज़रों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

फिश प्लेटों एवं फिश बोल्टों तथा अन्य पुर्जों में दरार पड़ने या उनके टूटने के बारे में सामान्य रिमार्क	तोड़फोड़ रोकने के लिए किये गये उपायों का विवरण जैसे रिवर्स जॉ, वेल्ड की गयी पटरियाँ आदि	पटरी पर चढ़ने के बिन्दु की जगह		पटरी से उतरने के बिन्दु की जगह	
		क्या सीधे कर्व या ट्रांजिशन पर है	क्या फालिंग ग्रेड पर, समतल या राइज़िंग ग्रेड या सेग पर है	क्या सीधे कर्व या ट्रांजिशन पर है	क्या फालिंग ग्रेड पर, समतल या राइज़िंग ग्रेड या सेग पर है
25	26	27	28	29	30

सुपरवाइज़रों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

नोटः 1. बांया और दांया गाड़ी संचलन की दिशा के संबंध में है।
2. यदि खराबी स्पष्ट एवं निर्विवाद रूप से तोड़फोड़ और/या रेलपथ को अवरुद्ध करने के कारण हुई हो तो कॉलम 2 से 25 तक का विवरण एकत्र करने की आवश्यकता नहीं है।
3. कॉलम 25 में केवल वही टूटी फूटी रेलपथ सामग्री जो निर्विवाद रुप से दुर्घटना के बाद टूटी न हो, दिखलाई जानी चाहिये तथा उसे सुरक्षित रखना चाहिये।
4. कॉलम 26 तभी भरा जाये जबकि ऐसा संदेह हो कि पटरी से उतरने की दुर्घटना तोड़फोड़ के कारण हुई है।
5. सेग का विस्तार ग्रेड लाइनों के सिद्धान्त– जोड़ के दोनों ओर 90 मीटर तक होता है, कॉलम 28 तथा 30।

भाग– 'बी'

रेलपथ की माप तौल

स्टेशन नं.	दूरी अंतर मीटरों में	गेज–सही गेज से ढीला या कसा हुआ (मि.मी.)	क्रॉस लेवल (मि.मी.)		स्लीपरों या पटरी के ऊपरी सिरे पर निशान	पटरियों पर छिलाई या रगड़ के निशान
			लोड के बिना की स्थिति	अंडर लोड स्थिति को इंजन/पूरी तरह लदे माल डिब्बे/कोचिंग स्टॉक बोगी के साथ नापा जाये		
1	2	3	4	5	6	7

सुपरवाइज़रों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पटरी से उतरने के बिन्दु के समीप विकृत पटरी की प्रत्यक्ष ऐंठन के लिए संरेखण का परीक्षण	रेलपथ का घिसना	वरसाइन मि.मी. में			
		20 मी. या 10 मी. कोर्ड पर, रेलवे पर 600 मी. त्रिज्या से अधिक समतल घुमाव के लिए प्रचलित पद्धति के अनुसार	10 मी. या छोटे कोर्ड पर जैसा कि तीक्ष्ण घुमाव (बीजी और एम जी पर 600 मी. त्रिज्या से कम) के लिए आवश्यक समझा जाये	ट्रांसजिशन की लम्बाई, घुमाव का अंश और विर्निदिष्ट उभार, सामान्य संरेखण आदि संबंधी टिप्पणी	सेग और कर्व के लिए एमजी और एनजी के प्रकरण में रिकार्ड की जाने वाली लम्बाई का स्तर
8	9	10	11	12	13

सुपरवाइज़रों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

नोटः 1. पहियों के पटरी पर चढ़ने के बिन्दु के लिए स्टेशन सं. 0 निशान लगाना चाहिये तथा पटरी से उतरने के स्थल से आगे के स्टेशनों के माप के लिए क्रमवार (+) संख्या चिन्ह लगाना चाहिये और पीछे के स्थलों के लिए (–) चिन्ह लगाना चाहिये।

2. क्रॉस लेवल माप केवल बांयी पटरी पर ही लिया जायेगा तथा यह संचालन की दिशा के अनुसार निश्चित किया जायेगा।

3. सामान्यतया यदि पटरी के उतरने का कारण निर्विवाद रूप से मालूम हो तो, 0 स्टेशन के दोनों ओर 45 मीटर की दूरी तक 3 मीटर के अन्तर पर माप लिया जायेगा नहीं तो 0 स्टेशन के आगे 45 मीटर तक, और पीछे 90 मीटर तक माप लिये जायेंगे।

4. जहाँ कहीं आवश्यक हो कॉलम 3, 4 व 5 के अन्तर्गत अतिरिक्त माप अलग–अलग स्लीपरों पर लिये जायेंगे।

5. यदि यह साफ–साफ निश्चित हो जाये कि पटरी से उतरने का कारण तोड़फोड़, रेलपथ पर अवरोध, टूटी धुरी और/या स्प्रिंग का, पटरी से उतरने के बिन्दु से पहले, निकाला जाना था, तो इस फार्म को भरने की जरूरत नहीं है।

6. प्रत्येक पटरी के मध्य में और कर्व के वरसाइन रिकार्डिंग प्वाइंट पर की सीध में पीछे के भाग में 300 मीटर और आगे के भाग में 100 मीटर लम्बाई में स्तर पर 20/10 मीटर की दर के अन्तराल पर किया जाये।

(ii)

भाग–'ए'

दुर्घटनाग्रस्त कोच के लिए माप तालिका

नोटः निम्नलिखित बातों को छोड़कर पटरी से उतरे हुए सभी पहियों का विवरण दिया जायेः–

(i) जब इंजन पटरी से उतरने के कारण पटरी से वाहन उतर गये हों।

(ii) जब पटरी से उतरे हुए प्रथम वाहन, पहियों पर चिन्हों के परीक्षण से स्पष्ट हो, तो केवल पटरी से उतरे हुए प्रथम वाहन का विवरण देने की आवश्यकता है।

(iii) जब तोड़फोड़ या ट्रैक पर अवरोध ही स्पष्ट और संदेह से परे कारण हो।

क्रम सं.	घटना की तारीख	गाड़ी सं.	स्टेशन के नाम सहित बीपीसी का विवरण जहाँ से इसे जारी किया गया और सेक्शन इंजीनियर (कै व वै) जिसने जारी किया	कोच संख्या	प्रकार	यांत्रिक कोड	वजन (टेयर) टन में	वहन क्षमता	निर्माण की तारीख	वापसी की तारीख
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पीओएच विवरण		'सी' शेड्युल/आईओएच का विवरण		ब्रेक एअर/वैक्यूम का प्रकार	इंजन से स्थिति	पहिया और धुरा फेस विवरण (किसी पहिये के एक्सल के टूटने के मामले में)	
दिनांक	कारखाना	दिनांक	कारखाना			एक्सल फेस विवरण	डिस्क के हब पर एल्ट्रासोनिक विवरण
12	13	14	15	16	17	18	19
						1 एल	1 एल
						1 आर	1 आर
						2 एल	2 एल
						2 आर	2 आर
						3 एल	3 एल
						3 आर	3 आर
						4 एल	4 एल
						4 आर	4 आर

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पहिया और एक्सल

निर्माण/आरए/आरडी के सम्बन्ध में पहिया डिस्क पर स्टेम्पिंग विवरण (किसी पहिया/धुरा के टूटने के मामले में)	पहिये का गेज मि.मी. में (चार स्थानों से लिया गया)*		बेंट एक्सल या एक्सल पर पहिये को शिफ्ट करने का कोई संकेत	टायर डिफेक्ट गेज सहित पहिया प्रोफाइल का माप लेने के बाद पायी गयीं बातें (अच्छा/निरस्त करने योग्य)**
20	21		22	23
1 एल	1			1 एल
1 आर				1 आर
2 एल	2			2 एल
2 आर				2 आर
3 एल	3			3 एल
3 आर				3 आर
4 एल	4			4 एल
4 आर				4 आर

* पहिये के गेज का माप एक्सल के मध्य से गुजरने वाली क्षैतिज प्लेट पर लिया जाना चाहिये।

** व्हील प्रोफाइल की जाँच केवल टायर डिफेक्ट गेज के साथ ही की जाये। (संदर्भ : आईआरसीए भाग–IV नियम संख्या 2.95, 3.22 तथा एस 4.22.1 प्लेट नं. 45 से 55)

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक(रेलपथ)

रोलर बीयरिंग

(जब रोलर बीयरिंग एक कारण के रूप में हो)

एक्सल बॉक्स रियर तथा फ्रंट कवर की स्थिति	फेस कवर प्लेट की स्थिति	लॉकिंग प्लेट और स्टड की स्थिति	रोलर बीयरिंग और इसके पुर्जों की स्थिति
24	25	26	27

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक(रेलपथ)

बफर हाइट (अलग करने तथा रिरेलिंग के पश्चात् माप लेवल ट्रैक पर एमएम में लिया जाये)	स्थान दर्शाते हुए टूटे हुए पुर्जों का विवरण अर्थात् पटरी पर चढ़ने तथा पटरी से उतरने का बिन्दु और क्या दुर्घटना के कारण टूट फूट हुई	डिब्बे में अन्य कोई खराबी, जो गाड़ी के पटरी से उतरने में सहायक रही है या इसका कारण रहा हो	दुर्घटना के कारण डिब्बे को हुई क्षति की सूची	पायी गयी अन्य बातें
28	29	30	31	32
एण्ड 1 एल एण्ड 1 आर एण्ड 2 एल एण्ड 2 आर				

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

भाग–'बी'

दुर्घटनाग्रस्त वैगन के लिए माप तालिका

नोटः निम्नलिखित बातों को छोड़कर पटरी से उतरे हुए सभी वाहनों का विवरण दिया जायेः–

(i) जब इंजन के पटरी से उतरने के कारण पटरी से वाहन उतर गये हों।

(ii) जब पटरी से उतरे हुए प्रथम वाहन, पहियों पर चिन्हों के परीक्षण से स्पष्ट हो, तो पटरी से उतरे हुए प्रथम वाहन का ही विवरण देने की आवश्यकता है।

(iii) जब तोड़फोड़ या ट्रैक पर अवरोध ही स्पष्ट और संदेह से परे कारण हो।

क्रम सं.	घटना की तारीख	गाड़ी सं.	स्टेशन के नाम सहित बीपीसी का विवरण जहाँ से इसे जारी किया गया और सेक्शन इंजीनियर (कै व वै) जिसने जारी किया	वैगन संख्या	प्रकार	यांत्रिक कोड	वजन (टेयर) टन में	वहन क्षमता	निर्माण की तारीख	वापसी की तारीख
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पीओएच विवरण		आरओएच का विवरण		पे वज़न टन में		लदान की गयी वस्तुएं	स्टेशन		इंजन से स्थिति
दिनांक	शॉप	दिनांक	डिपो	लेबल पर दिया गया वज़न	वास्तविक वज़न से		से	तक	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

बफर की ऊँचाई (अलग करने तथा लेवल ट्रेक पर रिरेलिंग के पश्चात् लिया जाये)	पहिया और धुरा फेस विवरण (किसी पहिये/धुरा के टूटने के मामले में)			
	एक्सल फेस विवरण	डिस्क के हब पर एल्ट्रासोनिक विवरण	पहिया डिस्क पर निर्माता/आरए/आरडी के सम्बन्ध में स्टेम्पिंग विवरण	
22	23	24	25	
	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	4 आर	

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

पहिया और एक्सल

पहिया गेज एमएम में (चार स्थानों से लिया गया)*		टायर डिफेक्ट गेज सहित पहिया प्रोफाइल का माप लेने के बाद पायी गयीं बातें (अच्छा/निरस्त करने योग्य)**
26		27
1		
2		
3		
4		

* पहिये के गेज का माप एक्सल के मध्य से गुजरने वाली क्षैतिज प्लेट पर रिक्त स्थिति में लिया जाना चाहिये।

** व्हील प्रोफाइल की जाँच केवल टायर डिफेक्ट गेज के साथ ही की जाये। (संदर्भ : आईआरसीए भाग–III नियम संख्या 3.22(डी) तथा 4.18.1, प्लेट नं. 57 से 66)

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

एक्सल बॉक्स (केवल आईआरएस स्टॉक के लिए)
(प्लेन बियरिंग की खराबी एक कारण के रूप में माने जाने पर ही दर्ज किया जाये)

ब्रास की मोटाई मि.मी में	बॉक्स और ब्रास की स्थिति	सोल प्लेट की स्थिति	जर्नल की स्थिति	ब्रास और जर्नल कॉलर के बीच में मि.मी में क्लियरेंस
28	29	30	31	32

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

एक्सल गार्ड (केवल आईआरएस स्टॉक के लिए) प्लेन बियरिंग की खराबी एक कारण के रूप में शामिल होने पर ही दर्ज किया जाये				रोलर बियरिंग (जब रोलर बियरिंग एक कारण के रूप में शामिल हो)		
एक्सल बॉक्स तथा एक्सल गार्ड के बीच मि.मी में लेटरल क्लियरेंस	क्या एक्सल गार्ड एक्सल बॉक्स के संचलन से मुक्त है	क्या एक्सल गार्ड झुक गया है या अन्यथा क्षतिग्रस्त हो गया है जिससे एक्सल बॉक्स के मुक्त संचलन में बाधा उत्पन्न हुई हो	ब्राइडिल बार के संबंध में टिप्पणी	फेस कवर प्लेट की स्थिति	लॉकिंग कवर प्लेट की स्थिति	रोलर बियरिंग तथा इसके पुर्जों की स्थिति
33	34	35	36	37	38	39

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

स्प्रिंग और स्प्रिंग गियर (केवल आईआरएस स्टॉक के लिए)

कोई टूटा हुआ / दरार पड़ा हुआ / खोया हुआ शेकल और शेकल पिन	लैवल अनकेनटेड रेलपथ पर रिरेलिंग के पश्चात् वज़न के अन्तर्गत मि.मी में स्प्रिंग का उभार (केवल लेमिनेटेड स्प्रिंग के लिए)	एक्सल भार
40	41	42

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

बोगी

साइड बीयर्स पर वर्टिकल क्लियरेंस मि.मी में (केवल क्लियरेंस टाइप साइड बीयर्स वाले स्टॉक के लिए)	क्या लोड को एक से अधिक वैगन के साथ रखा गया	वाहनों में अन्य कोई खराबी जो पटरी से उतरने में सहायक हुई हो या पटरी से उतरने का कारण रही हो
43	44	45

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

टूटे हुए पुर्जों का विवरण स्थिति के साथ पटरी से चढ़ने तथा उतरने के संबंध में	दुर्घटना के कारण वैगन की हुई क्षति की सूची	अन्य पाई गयीं बातें
46	47	48

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (कै व वै) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

(iii)

भाग – 'ए'

इंजन (डीज़ल या विद्युत): इंजन डिरेलमैंट का दुर्घटना में शामिल होने की स्थिति में इस प्रपत्र को भरा जाये

यह जानकारी लोको विभाग द्वारा भरी जायेगी

1. बुनियादी जानकारी:
   (क) दुर्घटना की तारीख
   (ख) गाड़ी संख्या
   (ग) इंजन की श्रेणी
   (घ) इंजन का नम्बर
   (च) इंजन निर्माण का वर्ष और स्थान
   (छ) इंजन का मूल शेड
   (ज) अन्तिम पीओएच की दिनांक और स्थान
   (झ) अन्तिम पीओएच के बाद अर्जित कि.मी.
   (ट) अन्तिम व्यापक निरीक्षण की तारीख और स्थान
   (ठ) अन्तिम निर्धारित निरीक्षण की तारीख और स्थान
   (ड.) क्या कोई शेड्यूल ओवरड्यू है

2. उपलब्ध कराये गये या नहीं कराये गये परन्तु खो जाने वाले/कार्य न करने वाले संरक्षा मदों की संक्षिप्त जानकारी दें।
   क्या इंजन के साथ निम्न उपलब्ध हैं:

संरक्षा फिटिंग	उपलब्ध/उपलब्ध नहीं है	कार्यरत/कार्यरत नहीं
हैड लाइट		
स्पीडोमीटर		
स्पीड रिकार्डर		
फ्लैशर लाइट		
हार्न		
ब्रेक सिस्टम		

विद्युत संरक्षा का विवरण केवल आग के मामले में (विद्युत इंजन के लिए)

रिले	कार्यरत/अकार्यरत/आइसोलेटेड
ऑक्ज़ीलरी सर्किट में अर्थ फाल्ट (क्यूओए)	
पावर सर्किट में ओवर करंट (क्यूएलएम)	
रेक्टिफायर ब्लाक में ओवर करंट (क्यूआरएस)	
पावर सर्किट में अर्थ फाल्ट (क्यूओपी)	
टाइम लैग रिले (क्यूएम)	

3. (क) इंजन को हुई क्षति (संक्षिप्त विवरण)

(ख) इंजन को हुई क्षति की लागत (रुपयों में)

4. जाँच करें तथा पायी गयी बातों को निम्नानुसार दर्ज करें–

(क) दुर्घटना के बाद कंट्रोल हैंडल, कट आउट कॉक इत्यादि की स्थिति

(ख) ब्रेक सिंक्रोनाइज़िंग वाल्व का कार्य करना– कार्य कर रहा है या नहीं

(ग) दुर्घटना के बाद ब्रेक ब्लॉकों की स्थिति– ब्रेक लगाये गये या नहीं

(घ) कैटल गार्ड की स्थिति

(च) एक्सल बॉक्स में रोलर बियरिंग के सीज़ होने का कोई संकेत

(छ) किसी कोइल स्प्रिंग के टूटने या उसकी जगह छोड़ने पर टिप्पणी

(ट) इंजन के यांत्रिक खराबी के संबंध में पायी गयी कोई अन्य बात जिससे इंजन के सुरक्षित संचालन पर कोई प्रभाव पड़ता हो।

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (लोको) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

भाग – 'बी'
सभी श्रेणी के इंजनों के पहियों की माप

क्रम सं.	विवरण	पाया गया परिणाम (मि.मी. में)			टिप्पणी
			बायां	दायां	
1.	ट्रेड में पहिये का व्यास	1			लेसर रिम मोटाई के कारण पहिया टूटने के मामले में ही सीमा के नीचे पहिये का आकार प्रासंगिक है।
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
2.	पहिये के कोर की मोटाई		बायां	दायां	सामान्य तौर पर, दो सड़क मार्ग मामलों में, जानकारी प्रासंगिक होती है।
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
3.	पहिये के रूट में घिसावट		बायां	दायां	
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
4.	ट्रेड वियर		बायां	दायां	ट्रेड वियर का माप बड़ी लाइन में पहिये के गेज फेस से (कोर के बैक फेस से) 63.5 एमएम पर तथा मीटर गेज में पहिये के गेजफेस से (कोर के बैक फेस से) 57 एमएम पर लिया जाना चाहिये।
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
5.	एक्सल का यूएसटी अंतिम बार किये गये यूएसटी परीक्षण की तारीख बतायें		एक्सल	आब्सर्वेशन	एक्सल टूटने के मामले में यह जानकारी प्रासंगिक है।
		1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			

6.	पहिये की गेज– पहिये की गेज की जाँच के लिए, समान एक्सल पर दो पहियों की आंतरिक परिधि पर बराबर जगह पर तीन माप का औसत दर्ज किया जाना चाहिये।	1			सभी मापों को लेबल टेन्जेंट अनकेन्टेड ट्रैक पर लिया जाये। ये माप अनलोडेड पहियों के लिए है डिसमेल्टिंग के पश्चात् इन्हें वर्कशाप में लिया जाना चाहिये। केवल व्हील डिस्क स्लाइडिंग /बेंट एक्सल के मामले में ही यह जानकारी प्रासंगिक है। संरक्षा के लिए, सीमाएं जो कि ट्रैक गेज के लिए लागू होती है, वही व्हील गेज के लिए भी प्रासंगिक है।
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			

टिप्पणियाँ

1. पहिया संख्या एक बाहरी तथा शार्ट हूड के नीचे ट्रक का एक्सल है और डीजल इंजन में पहिया गणक लॉग हूड की ओर बढ़ता है जबकि विद्युत इंजन के लिए पहिया संख्या एक कैब–1 के नीचे बाहरी सिरा होता है। (कैब–1 लोको की वह दिशा है, जिसमें कंप्रेसर होता है और कैब–2 वह दिशा है जिसमें आर्नो (एआरएनओ) कन्वर्टर होता है) और पहिया गणक कैब–2 की ओर बढ़ता है।

2. पहियों की माप डब्ल्यूएपी 5, एवं डब्ल्यूएजी इंजनों के अलावा, सभी बड़ी लाइन इंजनों के लिए, आरडीएसओ ड्रांइग सं. एसकेडीएल 3592 के व्हील गेज का उपयोग करते हुए किया जाना चाहिये। डब्ल्यूएपी 5 इंजनों के लिए आरडीएसओ ड्रांइग सं. एसकेडीएल 4446 और एसकेडीएल 4447 का अनुपालन किया जाये।

3. सभी माप कारखाने में एक समान स्तर अनकेंटेड ट्रैक पर लिये जायें।

4. बेहतर अनुरक्षण पद्धति के लिए अनुरक्षण मैनुअल में सेवा सीमाएं दी गयी हैं और ये संरक्षा सीमाएं नहीं है।

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (लोको) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

भाग – 'सी'

दुर्घटना के पश्चात् विद्युत तथा डीज़ल इंजनों की मापतौल का प्रपत्र

(उन इंजनों का, जिनका उल्लेख इस प्रपत्र में नहीं किया गया है, माप इसी ढंग से लिया जाये)

क्रम सं.	विवरण	पाया गया परिणाम (मि.मी. में)	टिप्पणी
1.	बफर की ऊँचाई		सभी माप लेवल टैनजेन्ट अनकेंटेड ट्रैक पर लिये जायेंगे। इस माप को केवल उसी स्थिति में लिया जाना अपेक्षित है जब ट्रेलिंग स्टॉक बफर्स के साथ हो।
2.	लेटरल क्लियरेंस	सिरा एक्सल (1,3,4 एवं 6)	केवल इन इंजनों के लिए लागू डब्ल्यूडीएम–2, डब्ल्यूडीएम–2सी, डब्ल्यूडीजी–4, डब्ल्यूडीएस–6, डब्ल्यूएएम–4, डब्ल्यूसीजी–2, वाईडीएम–4, डब्ल्यूसीएएम–1, डब्ल्यूसीएएम–2, वाईडीएम–4ए, डब्ल्यूडीजी–2, डब्ल्यूसीएएम–3, डब्ल्यूएजी–5, डब्ल्यूएजी–9, डब्ल्यूएजी–7, डब्ल्यूएपी–1, डब्ल्यूसीएजी–1, तथा डब्ल्यूएपी–4
		मध्य एक्सल (2 और 5)	केवल इन इंजनों के लिए लागू डब्ल्यूडीएम–2, डब्ल्यूडीएम–2सी, डब्ल्यूडीजी–4, डब्ल्यूडीएस–6, डब्ल्यूएएम–4, डब्ल्यूसीजी–2, वाईडीएम–4,डब्ल्यूसीएएम–1, डब्ल्यूसीएम–2, वाईडीएम–4ए, डब्ल्यूडीजी–2, डब्ल्यूसीएएम–3, डब्ल्यूएजी–5, डब्ल्यूएजी–9, डब्ल्यूएजी–7, डब्ल्यूएपी–4, डब्ल्यूडीपी–2, डब्ल्यूएपी–3, डब्ल्यूएपी–6, डब्ल्यूएपी–1, तथा डब्ल्यूसीएजी–1,
3.	लेटरल क्लियरेंस	सिरा एक्सल (1,2,3, एवं 4)	केवल डब्ल्यूडीपी–1 एवं डब्ल्यूएपी–5 इंजनों के लिए लागू
4.	एक्सल बॉक्स और पेडेस्टल लाइनर के बीच लांगिट्यूडिनल क्लियरेंस (सभी एक्सलों के लिए)		केवल इन इंजनों के लिए लागू डब्ल्यूडीएम–2, डब्ल्यूडीएम–2सी, डब्ल्यूडीएम–5, डब्ल्यूडीएस–6, डब्ल्यूएएम–4, डब्ल्यूसीजी–2, डब्ल्यूएजी–5, वाईडीएम–4, वाईडीएम–4ए, डब्ल्यूडीजी–2, डब्ल्यूसीएएम–3, डब्ल्यूएजी–7, डब्ल्यूएपी–4, डब्ल्यूडीपी–1, डब्ल्यूसीएजी–1, तथा डब्ल्यूएपी–1
5.	एक्सल बॉक्स और पेडेस्टल लाइनर के बीच लांगिट्यूडिनल क्लियरेंस (मध्य एक्सल के लिए)		केवल डब्ल्यूएपी–3, डब्ल्यूएपी–6, डब्ल्यूडीपी–2, इंजनों के लिए लागू
6.	रेल लैवल से रेल गार्ड की ऊँचाई		

संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जायें

पर्यवेक्षक (लोको) पर्यवेक्षक (यातायात) पर्यवेक्षक (रेलपथ)

(iv)

दुर्घटना के पश्चात् संकेत एवं दूरसंचार गियरों की ली जाने वाली रीडिंग/अवलोकन

1. क्षतिग्रस्त संकेत एवं दूरसंचार गियरों का विवरण
2. प्वाइंट्स की पोजिशन/कंडिशन जिसमें उनकी फिटिंग तथा ट्रांसमिशन शामिल हैं।

(क) रोड़ संचलित प्वाइंटः–

(i) प्वाइंट पर स्ट्रोक
(ii) लॉक बार पर स्ट्रोक
(iii) लॉक प्लन्जर की स्थिति (क्या तालित/गैर तालित स्थिति में है)
(iv) लॉक बार की स्थिति (क्या सामान्य, रिवर्स या मिड पोजिशन)
(v) लॉक बार पर उपलब्ध लॉक बार क्लिप्स की संख्या
(vi) पटरी की ऊपरी सतह तथा लॉक बार इन के बीच लम्बवत दूरी
(अ) सामान्य पोजिशन
(ब) रिवर्स पोजिशन
(स) मिड पोजिशन

(ख) दोहरे तार से संचालित किये जाने वाले काँटे

(i) दुर्घटना के पश्चात् वायर ट्रांसमिशन की स्थिति (क्या इनटेक्ट या टूटा हुआ है)
(ii) प्वाइंट मैकेनिज़म की स्थिति (सामान्य/अनलॉक्ड/रिवर्स)
(iii) प्वाइंट पर डबल वायर डिटेक्टर की स्थिति (डिटेक्टिंग आब्सट्रेक्शन)

(ग) पावर ऑपरेटेड प्वाइंटस

(i) प्वाइंट के लिए केबल को मेगर्ड करने की दिनांक
(ii) केबल के संबंधित केबल कोरों के बीच इंसुलेशन के लिए मैगर रीडिंग्स
(iii) अर्थ के संबंध में संबंधित केबल कोरों की मेगर रीडिंग
(iv) क्या क्रॉस प्रोटेक्शन प्रभावशाली है (यदि उपलब्ध है तो)
(v) क्या प्वाइंट मशीन कवर सील्ड/लॉक है?
(vi) क्या ग्राउन्ड कनेक्शन इनटेक्ट हैं?
(vii) क्या वहाँ प्वाइंट थ्रो तथा डिटेक्शन रोडों के एडजस्टमेंट के साथ टेम्पिरिंग के कोई निशान हैं।
(viii) दुर्घटना के पश्चात् क्रेंक हैंडल कहाँ प्राप्त हुआ उसकी स्थिति
(ix) प्वाइंट मशीन की स्थिति–
(अ) क्या सामान्य स्थिति में तालित है
(ब) क्या रिवर्स स्थिति में तालित है
(स) क्या मिड पॉजिशन में है
(x) डिटेक्टर कान्टेक्ट की स्थिति –
(अ) क्या सामान्य कान्टेक्ट बना रहे हैं
(ब) क्या रिवर्स कान्टेक्ट बना रहे हैं
(स) क्या उपरोक्त से भिन्न कोई स्थिति है

(घ) हैंड प्लंजर की लॉक के साथ फिटेड –

(i) क्या ताले सील बंद हैं?

(ii) क्या उनके कवर खुले/टेम्पर्ड हैं?

(iii) एचपीके लॉक के लिए चाबियाँ प्वाइंट पर पायी गयीं

(iv) हैंड प्लंजर की स्थिति (लॉक्ड/अनलॉक्ड)

3. प्वाइंट पर सामान्य रूप में अवलोकन :–

(i) क्लोज्ड स्विच के टो से 150 सेमी पर रखा गया 5 एमएम ऑबस्ट्रेक्शन के साथ–

(क) क्या फेसिंग प्वाइंट लॉक लीवर रिवर्स में ऑपरेट हो सकता है (रॉड के द्वारा संचालित प्वाइंट के मामले में)

(ख) क्या प्वाइंट को हैंड प्लंजर द्वारा लॉक किया जा सकता है (हैंड प्लंजर की लॉक के मामले में)

(ग) क्या इलेक्ट्रिक प्वाइंट मशीन, संचालित किये जाने वाले काँटों पर प्वाइंट्स सेटिंग इंडीकेशन प्रदान करने के लिए ऑपरेशन पूरा कर सकती है। (पावर ऑपरेटेड प्वाइंट्स के मामले में)।

(घ) क्या केबिन में, बिना ट्रिपिंग के, इसी स्थिति में, प्वाइंट लीवर लैच हो सकता है। (डबल वायर ऑपरेटेड प्वाइंट्स के मामले में)

(ड) क्या स्विच के टो से तीन स्लीपरों तक स्टॉक रेल के साथ स्विच ठीक प्रकार से हाउस्ड हैं।

(च) उसके परिणाम के लिए सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) तथा सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा प्वाइंट/क्रॉसिंग के संयुक्त जाँच की अन्तिम तारीख

(ii) क्या इलैक्ट्रिकल डिटेक्टर असेम्बली कवर–

(क) सील बंद है/तालित है

(ख) खुली स्थिति में है

4. केबिन/पैनल रूम में अवलोकनः–

(क) इलैक्ट्रो मैकेनिकल इन्सटालेशन के लिए–

(i) पुल्ड स्थिति में लीवरों का विवरण

(ii) मिड स्थिति में लीवरों का विवरण (यदि कोई हो तो)

(iii) ट्रिप्ड स्थिति में लीवर (डबल वायर क्लच लीवर के मामले में)

(iv) प्रभावित क्षेत्रों के लिए काँटों, सिगनलों तथा ट्रेक सर्किटों के इंडीकेशन

(v) क्या लीवर लॉक्स (जहाँ उपलब्ध हैं) सही रूप से संचालित किये गये हैं

(vi) लीवर फ्रेमों के आखिरी परीक्षण की दिनांक

(vii) लॉकिंग की आखिरी ओवर हालिंग की दिनांक

(viii) क्या लॉकिग ट्रे कवर सील्ड हैं

(ix) (दुर्घटना क्षेत्र से संबंधित) कनफ्लक्टिंग रूटों/सिगनलों के लिए लीवर फ्रेमों के परीक्षण के अवलोकन

(ख) पैनल इंटरलॉक्ड/आरआरआई स्टेशनों के लिए

(i) स्विचों/बटनों की स्थिति

(ii) पैनल पर इंडिकेशन्स

(iii) एसएम लॉक चाबी की स्थिति

(iv) आपातकालीन ऑपरेशन चाबी की स्थिति (यदि कोई हो)

(v) काउन्टरों पर रीडिंग (यदि कोई हो) तथा संबंधित रजिस्टर में दर्ज की गयी आखिरी रीडिंग

(vi) रिले रूम आखिरी बार खोलने का समय तथा दिनांक

(vii) संबंधित क्षेत्र के लिए ऑपरेशनल परीक्षण के परिणाम–

(अ) रूट सलेक्शन

(ब) प्वाइंट ऑपरेशन तथा सेटिंग

(स) रूट की जाँच

(द) विरोधाभास सिगनल

(य) अप्रोच तथा बेक लॉकिंग

5. सिगनल से संबंधित ऑब्जर्वेशनः–

(i) दुर्घटना जोन में सिगनलों की स्थिति

(अ) क्या ऑन स्थिति में है

(ब) क्या ऑफ स्थिति में है

(स) क्या बगैर लाइट के है

(द) क्या अन्य कोई दूसरा संकेत है।

(ii) सिगनल का विवरण, यदि अपने परिचालन लीवर के साथ असंगत है (इलेक्ट्रो–मेकेनिकल सिगनलिंग के मामले में)

6. दुर्घटना जोन में ट्रेक सर्किट के संबंध में अवलोकन –

(i) जब एक ट्रेक सर्किटेड पोरशन पर, ट्रेक की दो रेलें 0.5 ओएचएमएस प्रतिरोध क्षमता (रेल टॉप्स) के द्वारा शंट की जाती है तो क्या ट्रेक ऊर्जा रिले नहीं करती है। ट्रेक शंटिंग से पहले उनकी जंग और धूल साफ की जानी चाहिये।

(ii) क्या 0.5 ओएचएमएस प्रतिरोध क्षमता (रेल टॉप्स) के द्वारा शंटेड प्वाइंट कंट्रोलिंग ट्रेक सर्किट की दशा के अन्तर्गत इलेक्ट्रिकली ऑपरेटेड प्वाइंट संचालन करता है। ट्रेक शंटिंग से पहले उनकी जंग और धूल साफ की जानी चाहिये।

वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जाये।

****

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 22 दिनाँक 16–11–23, पृष्ठ सं. 239, 240, तथा 240ए को बदलें।

परिशिष्ट – टी

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 22 दिनाँक 16–11–23, पृष्ठ सं. 239, 240, तथा 240ए को बदलें।

ट्रेन दुर्घटनाओं या अप्रिय घटनाओं में ग्रस्त व्यक्तियों को सहायता : पीड़ितों को अनुग्रह राशि का भुगतान।

रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124 और 124–ए के साथ पढ़ी जाने वाली धारा 123 के तहत परिभाषित रेल दुर्घटनाओं और अप्रिय घटनाओं में शामिल मृत और घायल यात्रियों के आश्रितों को भुगतान की जाने वाली अनुग्रह राहत की राशि को संशोधित की गई हैं और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए जो मानव सहित समपार फाटक पर दुर्घटना में रेलवे की प्रथम दृष्टया जिम्मेदारी के कारण दुर्घटना का शिकार हुए हैं। संशोधित दरें और संकलित निर्देश इस प्रकार हैं:–

क्र.सं.	दुर्घटना का प्रकार	मृत्यु पर अनुग्रह राशि की राशि	गंभीर चोट लगने पर अनुग्रह राशि	साधारण चोट लगने पर अनुग्रह राशि
1	रेल दुर्घटना (रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124 के तहत परिभाषित)	रु. 500000/– (पांच लाख रुपये मात्र)	रु. 250000/ (दो लाख पचास हजार रुपये मात्र)	रु. 50000/– (पचास हजार रुपये मात्र)
2	अप्रिय घटना (रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124–ए के तहत परिभाषित	रु. 150000/– (एक लाख पचास हजार रुपये मात्र)	रु. 50000/– (पचास हजार रुपये मात्र)	रु. 5000/– (पांच हजार रुपये मात्र)
3	मानव सहित समपार पर दुर्घटना के मामले में (प्रथम दृष्टया रेलवे की जिम्मेदारी के कारण)	रु. 500000/– (पांच लाख रुपये मात्र)	रु. 250000/ (दो लाख पचास हजार रुपये मात्र)	रु.50000/ (पचास हजार रुपये मात्र)

2. 0 गंभीर रूप से घायल यात्रियों को 30 दिनों से अधिक समय तक अस्पताल में भर्ती रहने की स्थिति में अतिरिक्त अनुग्रह राशि :-

रेल दुर्घटना की स्थिति में	अप्रिय घटना की स्थिति में
रु. 3000/– प्रति दिन प्रत्येक 10 दिन की अवधि या डिस्चार्ज की तारीख के अंत में, जो भी पहले हो, जारी किया जाएगा।	रु. 1500/– प्रति दिन प्रत्येक 10 दिन की अवधि या डिस्चार्ज की तारीख के अंत में, जो भी पहले हो, अस्पताल में भर्ती होने के अगले छह महीने तक जारी किया जाएगा।
	इसके बाद, 750 रूपये प्रतिदिन प्रत्येक 10 दिन की अवधि या डिस्चार्ज की तारीख के अन्त में जो भी पहले हो अस्पताल में भर्ती होने के अगले 5 महिने तक जारी किया जायेगा।
(ए) पहले 30 दिनों तक गंभीर रूप से घायल यात्री को अस्पताल में भर्ती करने के लिए अनुग्रह राशि की एकमुश्त राशि ऊपर पैरा (1) में तालिका में उल्लिखित है। (बी) गंभीर रूप से घायल यात्री को अनुग्रह राशि के भुगतान की अधिकतम अवधि 12 महीने होगी।	

2.1 यह अनुग्रह राशि विशेष रूप से उन यात्रियों के लिए देय होगी जो रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124/124–ए के साथ पठित धारा 123 के तहत परिभाषित रेल दुर्घटनाओं या अप्रिय घटनाओं में गंभीर रूप से घायल हुए हैं।

2.2 30 दिनों से अधिक समय तक इनडोर रोगी के रूप में उपचार की अवधि को, शेष 11 महीने की अवधि तक अतिरिक्त अनुग्रह राशि के भुगतान के लिए रेलवे डॉक्टर द्वारा प्रमाणित करने की आवश्यकता होगी। ऐसे मामले में जहां घायल व्यक्ति रेलवे अस्पताल के अलावा किसी अन्य अस्पताल में इलाज करा रहे हों, तब इलाज को रेलवे डॉक्टर द्वारा प्रमाणित किया जाना चाहिए।

2.3 वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी रेलवे अस्पतालों के अलावा अन्य अस्पतालों में इलाज करा रहे ऐसे घायल व्यक्तियों पर भी नज़र रखेंगे। सीनियर डीसीएम/डीसीएम इस उद्देश्य के लिए सीनियर डीएमओ के साथ समन्वय बनाए रखेंगे और घायल व्यक्ति को घर बैठे उपरोक्त पैरा–2 में तालिका में उल्लिखित निर्धारित अनुसार अनुग्रह राशि के भुगतान की व्यवस्था करेंगे। ऐसे मामलों में घायल व्यक्ति को किसी भी असुविधा से बचाने के लिए सीनियर डीसीएम/डीसीएम द्वारा हर सावधानी बरती जाएगी।

3.0 अनुग्रह राशि/बढ़ी हुई अनुग्रह राशि के भुगतान का तरीका :-

3.1 प्रारंभिक खर्चों के लिए तत्काल राहत के रूप में अधिकतम रु. 50000/– तक की राशि नकद में भुगतान की जाएगी।

3.2 शेष राशि का भुगतान अकाउंट पेयी चेक/आरटीजीएस/एनईएफटी/किसी अन्य ऑनलाइन भुगतान मोड द्वारा किया जायेगा।

3.3 उपरोक्त पैरा 3.1 और 3.2 में किसी बात होने के बावजूद भी रेलवे यदि उचित समझे, अनुग्रह राशि/बढ़ी हुई अनुग्रह राशि का पुर्ण भुगतान अकाउंट पेयी चेक/आरटीजीएस/एनईएफटी/किसी अन्य ऑनलाइन भुगतान मोड द्वारा वितरित कर सकता है।

4.0 अन्य नियम एवं शर्तें:-

4.1 मानवरहित समपार पर अतिक्रमियों(अनाधिकृत रूप से रेल पथ को पार करने वालों), ओएचई (ओवर हेड इक्विपमेंट) द्वारा करंट लगने से घायल व्यक्तियों, की दुर्घटना के मामले में सड़क उपयोगकर्ताओं को कोई अनुग्रह राहत स्वीकार्य नहीं होगी।

4.2 रेल दुर्घटनाओं और अप्रिय घटनाओं के मामले में मुआवजे के अंतिम दावे के समय अनुग्रह राशि को गिना नहीं जाएगा।

4.3 सड़क उपयोगकर्ताओं को स्वीकार्य अनुग्रह राशि, जो मानवयुक्त समपार फाटक पर दुर्घटना में रेलवे की प्रथम दृष्टया जिम्मेदारी के कारण दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है, देय मुआवजे की राशि में गिनी जाएगी, यदि रेलवे के खिलाफ विधी न्यायालय द्वारा वास्तव में Torts and an award के कानून द्वारा कार्रवाई संभव होने पर ।

4.4 रेलवे कर्मचारियों को भी अनुग्रह राशि का भुगतान किया जाना चाहिए जो अपना कर्तव्य निभाते समय चलती ट्रेन से घायल हो गए, उदाहरण के लिए, ट्रैक पर काम कर रहे गैंग मैन के चलती ट्रेन से दुर्घटना पूर्ण कुचल जाने पर।

4.5 घायल व्यक्तियों की चिकित्सा देखभाल आदि की तत्काल जरूरतों को पूरा करने के बाद महाप्रबंधक द्वारा नामित एक वरिष्ठ स्केल अधिकारी द्वारा उचित पूछताछ करने के बाद, जो मौके पर संभव हो, भुगतान स्वीकृत/व्यवस्थित किया जाना चाहिए।

5. यह रेल मंत्रालय के वित्त निदेशालय की सहमति से जारी किया जाता है।

6. ये निर्देश 18 सितंबर, 2023 से लागू होंगे.

****

दुर्घटना नियमावली संस्करण 2012 संशोधन पर्ची सं. 22 दिनाँक 16–11–23, पृष्ठ सं. 239, 240 तथा 240ए को बदलें।

संशोधन पर्ची रजिस्टर						
संशोधन पर्ची		संशोधन पर्ची प्राप्त होने की तारीख	संशोधन किया गया			पुस्तक के प्रभारी के आद्याक्षर
संख्या	दिनांक		नियम संख्या	पृष्ठ संख्या	आदेश का विषय	

संशोधन पर्ची रजिस्टर						
संशोधन पर्ची		संशोधन	संशोधन किया गया			पुस्तक के प्रभारी
संख्या	दिनांक	पर्ची प्राप्त होने की तारीख	नियम संख्या	पृष्ठ संख्या	आदेश का विषय	के आद्याक्षर

संशोधन पर्ची रजिस्टर						
संशोधन पर्ची		संशोधन पर्ची प्राप्त होने की तारीख	संशोधन किया गया			पुस्तक के प्रभारी के आद्याक्षर
संख्या	दिनांक		नियम संख्या	पृष्ठ संख्या	आदेश का विषय	