उत्तर पश्चिम रेलवे

प्रधान कार्यालय
जयपुर

सं. एनडब्ल्यूआर–एचक्यू0ओपीटीजी(एसएनआर)/32/2021 दिनांक 14.02.2025

मण्डल रेल प्रबन्धक –अजमेर/बीकानेर/जयपुर/जोधपुर
प्राचार्य–क्षेरेप्रसं/उदयपुर, डीजल प्रशिक्षण केन्द्र/आबू रोड

विषयः उ.प.रे. सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक (हिन्दी संस्करण–2006) में संशोधन पर्ची सं. 66.
संदर्भः (1) रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2022/सेफ्टी/(एएंडआर)/19/26 दिनांक 13.01.2025
(2) रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2022/सेफ्टी/(एएंडआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025

(1) पृष्ठ संख्या 1 पर वर्तमान सामान्य नियम 1.01 को निम्नानुसार संशोधित किया गया हैः–

(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण (तीसरा संशोधन) नियम, 2024 है।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे।

(2) पृष्ठ संख्या 3 पर नया सामान्य नियम 1.02(28-क) को जोडा गया हैः–

(28-क) भारतीय रेल स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली (आईआर–एटीपी) (कवच) का अभिप्राय एक रेडियो कम्यूनिकेशन आधारित नियंत्रण प्रणाली से है, जो कवचयुक्त रेल खण्डों में कवच कार्यरत रेल इंजनों के लोको पायलटों के लिए अतिरिक्त साधन है, जिसका उपयोग किसी भी तरह से लोको पायलट द्वारा पालन किए जाने वाले सामान्य ट्रेन संचालन प्रावधानों (कोड और मैनुअल) के उल्लंघन या अवहेलना हेतु नहीं है।

(3) पृष्ठ संख्या 18 पर वर्तमान सामान्य नियम 3.07(7) में निम्नलिखित को अंतःस्थापित किया गया हैः–

''परन्तु, रंगीन बत्ती वाले दूरस्थ सिगनल को पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ या मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के साथ या समपार की सुरक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ मंजूरी देने वाले प्राधिकारी (नीचे दी गई मद (क) के मामले में – संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, और मद (ख), (ग) और (घ) के मामले में संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) द्वारा उपरोक्त व्यवस्था के साथ संयोजित करने की अनुमति दी गई हो, निम्नलिखित प्रयोजनो के लिए –

(क) स्टेशन की सीमाओं के बाहर स्थित समपारों का अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग);

(ख) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित डबल डिस्टेंट सिगनलिंग;

(ग) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग; और

(घ) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग।''

(4) पृष्ठ संख्या 38 पर वर्तमान सामान्य नियम 3.26 में निम्नलिखित को अंतःस्थापित किया गया हैः–

''परन्तु, स्थिर सिगनलों को उपयोग में लाया जा सकेगा यदि उन्हें मंजूरी देने वाले प्राधिकारी (नीचे दी गई मद (क) के मामले में – संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, और मद (ख), (ग) और (घ) के मामले में संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) द्वारा गाडियों के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त माना गया हो, निम्नलिखित प्रयोजनो के लिए –

(क) स्टेशन की सीमाओं के बाहर स्थित समपारों का अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग);

(ख) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित डबल डिस्टेंट सिगनलिंग;

(ग) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग; और

(घ) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग।''

(5) पृष्ठ संख्या 38 पर नया सहायक नियम 3.26(3) जोडा गया हैः–

स.नि.3.26(3) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में, जब कोई नया सिग्नल लगाया जाता है या मौजूदा सिग्नल को स्थानांतरित/संशोधित किया जाता है, तो इसे उपयोग में लाने से पहले सिग्नल साइटिंग कमेटी ऑन–बोर्ड सिग्नल की स्थिति लाइन साइड सिग्नल के अनुरूप होने और आईआर–एटीपी फिटेड लोको में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) डिस्प्ले पर इसके संकेत का निरीक्षण और प्रमाणन भी करेगी। साइटिंग कमेटी निरीक्षण, जो कि तिमाही में कम से कम एक बार किया जाएगा, के लिए कवच लगे लोको का प्रयोग किया जाएगा।

(6) पृष्ठ संख्या 85 पर नया सहायक नियम 4.08(6) जोडा गया हैः–

स.नि.4.08(6) सा.नि. 4.08 (1)(क) के संदर्भ में,

यदि लोको कवच से सुसज्जित नहीं है या लोको कवच खराब हो जाता है, तो ट्रेन की अधिकतम गति अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन 140 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(7) पृष्ठ संख्या 85 पर नया सहायक नियम 4.08(7) जोडा गया हैः–

स.नि.4.08(7) सा.नि. 4.08 (1)(ग) के संदर्भ में,

आईआर–एटीपी लगे लोको में, जैसे ही दोषपूर्ण स्पीडोमीटर का पता चले, लोको पायलट द्वारा निकटतम पावर कंट्रोलर को दोषपूर्ण स्पीडोमीटर को ठीक करने या अगले क्रू चेंजिंग पॉइंट पर या उससे पहले, जैसा भी संभव हो, लोको को बदलने के लिए संदेश दिया जाएगा।

हालांकि, आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में, यदि लोको में आईआर–एटीपी (कवच) लगा हुआ है और संबंधित कैब में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) में स्पीडोमीटर काम कर रहा है तो लोको के स्पीडोमीटर के दोषपूर्ण होने पर कोचिंग ट्रेनों की गति को कम करने के वर्णित नियम का पालन करने की आवश्यकता नहीं है।

(8) पृष्ठ संख्या 122 पर नया सहायक नियम 4.32(7) जोडा गया हैः–

स.नि.4.32(7) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में यात्रा शुरू करने से पहले, लोको पायलट ऑन–बोर्ड कवच को बूट करेगा, ट्रेन के अनुसार विन्यास (कॉन्फ़िगरेशन) दर्ज करेगा और सुनिश्चित करेगा कि सभी पैरामीटर ठीक से दर्शाए जा रहे हैं। आईआर–एटीपी ऑन–बोर्ड लोको कवच केवल कवच लगे प्रथम सिग्नल को "ऑफ" स्थिति में पार करने के बाद ही प्रभावी होगा।

(9) पृष्ठ संख्या 153 पर वर्तमान सहायक नियम 6.01 को सहायक नियम 6.01(1) के रूप मे पुनःक्रमांकित किया गया है तथा नया सहायक नियम 6.01(2) जोडा गया है:–

स.नि.6.01(2) जब आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की रिपोर्ट प्राप्त होती है, तो स्टेशन मास्टर अन्य कार्यशील आईआर–एटीपी (कवच) ट्रेनों को प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने से रोकने के लिए स्टेशन मास्टर ऑपरेशनल पैनल सह इंडिकेशन पैनल (एसएमओसीआईपी) में एसओएस ऑपरेट करेगा।

(10) पृष्ठ संख्या 179 पर नया सहायक नियम 6.07(4) जोडा गया है:–

स.नि.6.07(4) (क) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में जब लोको में कवच कार्यशील हो, ट्रेनों के सुरक्षित और उचित संचालन को प्रभावित करने वाली असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में, लोको पायलट अन्य कार्यशील आईआर–एटीपी (कवच) ट्रेनों को लोकेशन पर पहुंचने से रोकने के लिए एसओएस लागू करेगा।

(ख) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में जब लोको में कवच कार्यशील हो, ब्लॉक सेक्शन में "असामान्य रूकावट" (Unusual Stop) की स्थिति में, लोको पायलट इसकी अभिस्वीकृति देगा अन्यथा इसके आसपास के क्षेत्र में सभी अन्य कवच लगे लोको में स्वचालित ब्रेक लग जाएंगे।

संशोधन पर्ची को सामान्य एवं सहायक नियम (हिन्दी संस्करण) पुस्तक के पेज साइज में तैयार कर संलग्न किया जा रहा है। जिससे पुस्तक के संबंधित पृष्ठों को बदला जा सके। उपरोक्त संशोधन पर्ची से पेज सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को प्रतिस्थापित करें।

मण्डल, इस संशोधन पर्ची को अपनी आवश्यकतानुसार रंगीन प्रति छपवाकर वितरित करना सुनिश्चित करे।

संलग्न – यथोक्त

14/7/25

प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक

प्रतिः

1. सचिव / महाप्रबन्धक
2. मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, अशोक मार्ग, लखनउ
3. रेल संरक्षा आयुक्त (पश्चिम परिमण्डल) – चर्चगेट
4. एडवाइजर / सेफ्टी – रेलवे बोर्ड
5. प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक– समस्त भारतीय रेल
6. समस्त विभाग प्रमुख / मुख्य / प्रधान – उ.प.रे.
7. वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक – अजमेर / बीकानेर / जयपुर / जोधपुर

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

अध्याय–1
प्रारम्भिक

1.01. संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ.–

(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण (तीसरा संशोधन) नियम, 2024 है।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

1.02. परिभाषायें.– इन नियमों में, जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो–

(1) 'अधिनियम' का अभिप्राय, भारतीय रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) है;

(2) 'पर्याप्त दूरी' का अभिप्राय, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है;

(3) 'प्रवेश प्रकाशन' (एप्रोच लाइटिंग) का अभिप्राय, गाड़ी पहुँचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है;

(4) 'अनुमोदित विशेष अनुदेश' का अभिप्राय, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;

(5) 'प्राधिकृत अधिकारी' का अभिप्राय, रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है;

स.नि.1.02.(5) प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक अपने पद के आधार पर, प्राधिकृत अधिकारी है, एवं वे सहायक नियमों को जारी, संशोधन, परिवर्तन अथवा निरस्त करने के लिए सशक्त है।

(6) 'प्रस्थान प्राधिकार' का अभिप्राय, संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिये गये प्राधिकार से है;

(7) 'धुरी काउन्टर' (एक्सल काउन्टर) का अभिप्राय, रेल पथ पर दो स्थान पर लगाये गये ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेलपथ खाली है या भरा हुआ है;

(8) 'ब्लॉक बैक' का अभिप्राय, दोहरी (डबल) लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को और इकहरी (सिंगल) लाइन पर अगले और पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है या अवरुद्ध होने वाला है;

(9) 'ब्लॉक फारवर्ड' का अभिप्राय, दोहरी (डबल) लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है अथवा अवरुद्ध होने वाला है;

(10) 'ब्लॉक सेक्शन' का अभिप्राय, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खण्ड से है, जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है;

(11) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण' (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) का अभिप्राय, उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर, जिस पर यह प्रणाली लागू है, गाड़ियों का संचालन, किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है;

(12) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक' (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) का अभिप्राय, ड्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों के संचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है;

(13) 'रेल संरक्षा आयुक्त' का अभिप्राय, एक रेल संरक्षा आयुक्त से है जो अधिनियम के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया है, और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी है;

(14) 'सक्षम रेल सेवक' का अभिप्राय, उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गये कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए निर्धारित योग्यता प्राप्त है;

(15) 'संयोजक' (कनेक्शन) का अभिप्राय, जब उसका प्रयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाये, तो उन काँटें और कैंची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किये जाते हैं;

(16) 'नियंत्रक' (कंट्रोलर) का अभिप्राय, ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है;

(17) 'दिन' का अभिप्राय, सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है;

(18) 'यातायात की दिशा' का अभिप्राय–

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिगनल लगे है;

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, तत्समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियॉ चलने की अनुमति है;

(19) 'लोको पायलट' का अभिप्राय, इंजन ड्राइवर या किसी ऐसे अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का प्रभारी (इंचार्ज) है;

(20) 'विद्युत संचार यंत्र' का अभिप्राय, टेलीफोन या मोर्स तार यंत्र से है;

(21) 'सम्मुख और अनुमुख काँटें' (फेंसिंग एण्ड ट्रेलिंग प्वाइन्टस): काँटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार काँटें सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि काँटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे 'सम्मुख काँटें' कहलाते हैं;

(22) 'स्थावर सिगनल' (फिक्स्ड सिगनल) का अभिप्राय, निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचलन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अंतर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी (डिस्क) या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है;

(23) 'उल्लघंन चिन्ह' (फाउलिंग मार्क) का अभिप्राय, उस चिन्ह से है जहाँ दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच की निर्धारित मानक दूरी का उल्लंघन होता है;

(24) 'गैंगमेन' का अभिप्राय, रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है;

(25) 'गैंगमेट' का अभिप्राय, रेलपथ या उससे संबंधित काम पर लगाये गये कर्मकारों के गैंग के प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति से है;

(26) 'फाटकवाला' का अभिप्राय, फाटक के प्रचालन के लिए समपार (लेवल क्रासिंग) पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है;

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

(27) 'मालगाड़ी' का अभिप्राय (मैटीरियल ट्रेन से भिन्न), ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्‌देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है;

(28) 'ट्रेन मैनेजर' का अभिप्राय, गाड़ी के प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक से है और उसके अन्तर्गत ब्रेक्समैन अथवा कोई ऐसा रेल सेवक भी है जो उस समय ट्रेन मैनेजर की ड्यूटी कर रहा है;

(28-क) भारतीय रेल स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली (आईआर–एटीपी) (कवच) का अभिप्राय एक रेडियो कम्यूनिकेशन आधारित नियंत्रण प्रणाली से है, जो कवचयुक्त रेल खण्डों में कवच कार्यरत रेल इंजनों के लोको पायलटों के लिए अतिरिक्त साधन है, जिसका उपयोग किसी भी तरह से लोको पायलट द्वारा पालन किए जाने वाले सामान्य ट्रेन संचालन प्रावधानों (कोड और मैनुअल) के उल्लंघन या अवहेलना हेतु नहीं है।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022 / सेफ्टी (एएण्डआर) / 19 / 05 दिनांक 20.01.2025)

(29) 'रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक' का अभिप्राय, रेलपथ, कांटे और सिगनल, पुल या इनसे संबंधित निर्माण कार्य के निर्माण अथवा अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है;

स.नि.1.02(29) रेल पथ या निर्माण निरीक्षकों के पदों को सीनियर सेक्शन इंजीनियर / सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) या (निर्माण) में परिवर्तित कर दिया है।

(30) 'अन्तर्पाशन' (इन्टरलॉकिंग) का अभिप्राय, पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पाशन (लॉकिंग), विद्युत पाशन (लॉकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके;

(31) 'मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट' से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर 'सी' वर्ग का ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है, जिसका नियन्त्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है;

(32) 'मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग' से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग–अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था अभिप्रेत है;

(कार्यपालक निदेशक / संरक्षा–।। रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2017 / संरक्षा (ए एंड आर) / 19 / 12 दिनांक 20.12.18)

(33) 'पृथक्करण' (आइसोलेशन) का अभिप्राय, किसी लाइन को कॉंटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, अन्य सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचने के लिए पृथक करने की व्यवस्था से है;

(34) 'अन्तिम रोक सिगनल' (लास्ट स्टॉप सिगनल) का अभिप्राय, अगले ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है;

(35) 'समपार' (लेवल क्रासिंग) का अभिप्राय, एक ही धरातल पर सड़क और रेल पथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है;

(36) 'समपार फाटक' (लेवल क्रासिंग गेट) का अभिप्राय, समपार पर सड़क को बंद करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिए लगे छोटे दरवाजे (विकेट) या चक्रदार नहीं है;

(37) 'लाइन क्लीयर' का अभिप्राय, किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और पूर्वकथित स्टेशन तक पहुॅंचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुॅंचने के लिए ली जाने वाली अनुमति से है;

(38) 'मेन लाइन' का अभिप्राय, गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रुके और स्टेशनों के बीच चलने के लिए साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है;

(39) 'मेटिरियल ट्रेन' का अभिप्राय, उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर, उठाया या डाला जाता है, अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है;

(40) 'मिली जुली गाड़ी' (मिक्सड ट्रेन) का अभिप्राय, यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है;

(41) 'बहु संकेती सिगनल–व्यवस्था' का अभिप्राय, ऐसी सिगनल व्यवस्था से है, जिसमें सिगनल एक समय में तीन या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करे और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत को पिछले सिगनल या सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व–चेतावनी मिले;

(42) 'रात' का अभिप्राय, सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है;

(43) 'अवरोध' तथा सजातीय मदों के अन्तर्गत, लाइन पर या उसका उल्लंघन करने वाली कोई गाड़ी, वाहन या कोई अन्य अवरोध अथवा ऐसी कोई स्थिति, जो गाड़ियों के लिए संकटजनक है;

(44) 'सिरोपरि उपस्कर' का अभिप्राय, रेल पथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार (इलेक्ट्रिक कन्डक्टर्स) तथा उनसे संबंधित फिटिंग विद्युतरोधक (इंसुलेटर) और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाये जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं;

(45) 'यात्री गाड़ी' का अभिप्राय, केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोंचिग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है;

(46) 'कांटा और ट्रेप संकेतक' सिगनल नहीं है, किन्तु ये कांटों पर लगाये गये तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटों की स्थिति बताने वाले उपकरण हैं;

(47) 'परिचालित लाइन' (रनिंग लाइन) का अभिप्राय, एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है और इसके अन्तर्गत वे संयोजक यदि कोई है, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय, किया जाता है;

(48) 'परिचालित गाड़ी' (रनिंग ट्रेन) का अभिप्राय, ऐसी गाड़ी से है जो 'प्रस्थान प्राधिकार' के अनुसार प्रस्थान कर चुकी है किन्तु उसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है;

(49) 'शंटिंग' का अभिप्राय, उस संचालन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित (सेल्फप्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने, या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिए किया जाये;

(50) 'विशेष अनुदेश' का अभिप्राय, विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय–समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है;

स.नि.1.02(50) संचालन नियम और अनुदेश जारी करने का अधिकारः–

(क) प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक को संचालन नियम और अनुदेश जारी करने का अधिकार है।

(ख) वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक को भी व्यक्तिगत रूप में, अपने मण्डल पर संचालन नियम और अनुदेश जारी करने का अधिकार सौंपा गया है और वे यह अधिकार व्यक्तिगत रूप में अपने मण्डल संरक्षा अधिकारी को सौंप सकते हैं। अन्य किसी भी अधिकारी को संचालन नियम जारी करने का अधिकार नहीं है जब तक कि किसी आपातकालिक स्थिति में ऐसा करना आवश्यक न हो। ऐसी स्थिति में भी यह नियम वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक अथवा मण्डल संरक्षा अधिकारी के नाम से जारी किये जायेंगे।

(ग) सभी संचालन नियम और अनुदेश साधारण नियम और सहायक नियमों के अनुरूप होंगे और कर्मचारी उनका भी पालन करने के लिए उसी प्रकार बाध्य होंगे।

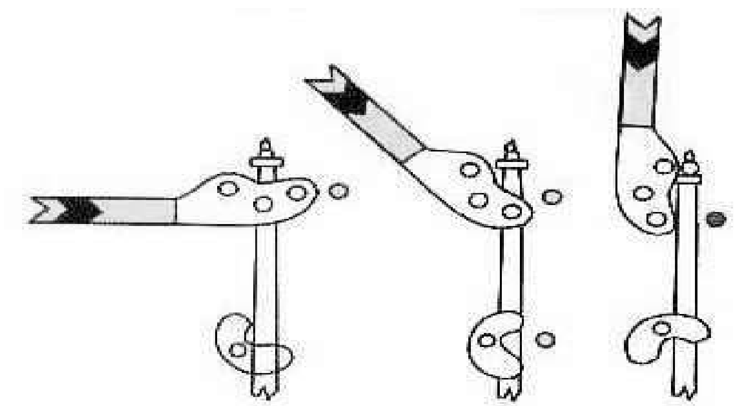
सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

(3) अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैः–

बहु–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में– सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनलः–

'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेतः–	सतर्क	"सावधान	"आगे बढ़ो
निर्देशः–	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।	आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाये। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रूकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रूकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थ्रू गुजरना है।"	आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लियर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते स्टेशन से रन थ्रू गुजरना है।"

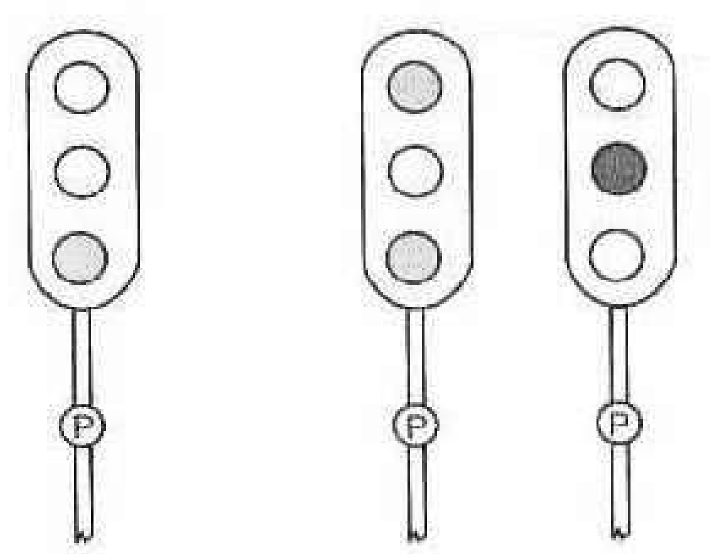
नोटः– यदि यह सिगनल रात्रि में "सावधान" स्थिति दिखाता है तो दो पीली बत्तियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

(4) रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैः–

बहु–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनलः–

ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



	सतर्क	सावधान	आगे बढ़ो
संकेतः–	सतर्क	सावधान	आगे बढ़ो
निर्देशः–	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।	आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाये। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रूकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रूकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थ्रू गुजरना है।”	आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लियर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते स्टेशन से रन थ्रू गुजरना है।

(5) दूर (डिस्टेंट) सिगनल उस रोक (स्टॉप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा जिसके संकेत की वह पूर्व चेतावनी देता है।

(6) जहाँ आवश्यक है, वहाँ एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल लगाये जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा और वह दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलायेगा और दूसरा सिगनल इनर डिस्टेंट सिगनल कहलायेगा। दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल 'सावधान' अथवा 'आगे बढ़ो' संकेत दे सकने योग्य होगा।

(7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ अथवा मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाया जा सकता है। रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल को (**i**) पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल अथवा (**ii**) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल अथवा (**iii**) समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ संयुक्त कर लगाये जाने की अवस्था में ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि यह सिगनल 'रोक' संकेत से अलग अन्य संकेत तब तक न दे सके, जब तक कि उपरोक्त (**i**) और (**ii**) के मामले में अगले स्टेशन से लाइन क्लियर न ले लिया जाए और उपरोक्त (**iii**) के मामले में, जब तक गाड़ियों के गुजरने के लिए समपार फाटक को बन्द कर ताला न लगा दिया जाए।

स्रा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

परन्तु, रंगीन बत्ती वाले दूरस्थ सिगनल को पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ या मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के साथ या समपार की सुरक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ मंजूरी देने वाले प्राधिकारी (नीचे दी गई मद (क) के मामले में – संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, और मद (ख), (ग) और (घ) के मामले में संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) द्वारा उपरोक्त व्यवस्था के साथ संयोजित करने की अनुमति दी गई हो, निम्नलिखित प्रयोजनो के लिए –

(क) स्टेशन की सीमाओं के बाहर स्थित समपारों का अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग);

(ख) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित डबल डिस्टेंट सिगनलिंग;

(ग) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग; और

(घ) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग।

(भारत का राजपत्र सं. 116 के अन्तर्गत जीएसआर–157(अ) दिनांक 08.03.2021) तथा
(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/26 दिनांक 13.01.2025)

स.नि.3.07.(1) सा.नि. 3.07 के उप अनुबन्धों (5) और (6) में संदर्भित "पर्याप्त दूरी का अभिप्राय", जहाँ सिवाय इसके विपरीत विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत हो, सेक्शन पर सबसे तेज चलने वाली गाड़ी को पूरी रोकने के लिए दूरी (ब्रेकिंग डिस्टेन्स) से है।

3.20. अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगानाः– यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो जहाँ दो या अधिक लाइनों के मिलने वाले स्थानों पर सिगनल अलग खम्भों पर लगाये जायेंगे। यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहाँ सिगनल ब्रैकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाये जा सकते हैं।

3.21. ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर सिगनल लगानाः–यदि सिगनल किसी ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाये जाते हैं तो उन्हें:–

(क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जायेगा कि हर एक परिचालित लाइन से संबंधित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल संबंधित परिचालित लाइनों के यथासंभव ऊपर लगाये जायेंगे,

(ख) इस प्रकार लगाया जायेगा कि मेन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन अथवा लाइनों से संबंधित सिगनल या सिगनलों से अधिक ऊँचा हो, तथा

(ग) इस क्रम से व्यवस्थित किया जायेगा कि सबसे बायीं ओर का सिगनल सबसे बायीं ओर की लाइन से और बायीं ओर से दूसरा सिगनल बायीं ओर की दूसरी लाइन से और अन्य सिगलन भी इसी प्रकार संबंधित होंगे।

स.नि.3.21.(क) जहाँ सीधी लाइन पर गाड़ियों की गति स्थायी रूप से 15 कि.मी.प्र.घं. निर्धारित की गयी हो, वहाँ मेन लाइन के सिगनल अन्य सिगनलों के बराबर ऊचाई पर लगाये जायेंगे। यदि कोई चेतावनी(वार्नर) सिगनल हो तो "ऑन" स्थिति में स्थिर रखा जायेगा।

(ख) जहाँ स्थायी गति प्रतिबंध 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक हो वहाँ मेन लाइन सिगनल ऊचाई पर लगाया जायेगा किन्तु प्रतिबंधित गति संचालन समय सारणी में अधिसूचित की जायेगी और आवश्यक गति संकेतक लगाये जायेंगे।

(ग) जब यार्ड में कोई 15 कि.मी.प्र.घं. या उससे कम गति का प्रतिबंध हो तो बहुसंकेती ऊपर उठने वाले या बहुसंकेती रंगीन बत्ती वाले क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल "सतर्कता से आगे बढ़ो" का निर्देश (इंडिकेशन) देना चाहिये।

3.22. एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगानाः–

(1) एक ही दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए, चाहे वे एक ही लाइन या अलग–अलग लाइनों पर हैं, निम्नलिखित अवस्थाओं को छोड़कर, एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगायें जायेंगे, अर्थात्ः–

 (क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा (कॉलिंग ऑन), शंटिंग, सहकारी (को–एक्टिंग) और चेतावनी (वार्नर) सिगनलों के लिए निर्धारित किया गया है, या

 (ख) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन

(2) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाये गये हैं, वहाँ सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं ओर को निकलने वाली लाइन के लिए और ऊपर से दूसरा सिगनल बायीं ओर से दूसरी लाइन के लिए तथा अन्य सिगनल भी इसी प्रकार होंगे।

अपवादित परिस्थितियों में यदि एक खम्भे पर दो निकट (होम) सिगनल लगाए गये हों तो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन ऊपर का सिगनल मेन लाइन को और निचला सिगनल अन्य लाइनों के लिए लागू होगा।

3.23. विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर):– यदि सिगनल के प्रचालन स्थान से किसी स्थावर सिगनल की भुजा और प्रकाश दिखाई नहीं पड़ता तो वहाँ उनके संकेतों को दोहराने के लिए एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) लगाया जायेगा।

स.नि.3.23. विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) का खराब होनाः– यदि विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) खराब हो जाये तो जब तक वह सिगनल जिससे वह संबंधित है निकटवर्ती सुविधाजनक स्थान से यह देखा ना जा सके कि सिगनल की भुजा या संकेत स्पष्ट दिखाई देता है, तब तक उससे संबंधित सिगनल को खराब समझा जाना चाहिये।

3.24. पीछे की बत्तियाँ:–

(1) ऐसे हर एक सेमाफोर या चकरी सिगनल में, जिसकी रोशनी सिगनल दिये जाने के स्थान से दिखाई नहीं पड़ती है, पीछे की एक बत्ती लगाई जाएगी जिससे यह पता चलता रहेगा कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं।

(2) सिगनलों की ऑन स्थिति में, उनके पीछे एक छोटी सफेद रोशनी दिखाई देगी, और अन्य किसी स्थिति में कोई भी रोशनी नहीं दिखाई देगी।

(3) यदि किसी सेमाफोर सिगनल के साथ स्थावर बत्ती का प्रयोग होता है तो उसमें एक पीछे की बत्ती रहेगी।

(4) यदि सिगनल के प्रचालन स्थान पर यह बताने के लिए अन्य कोई व्यवस्था है कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं तो पीछे की बत्ती लगाना आवश्यक नहीं है।

ग–सिगनलों के उपस्कर

3.25. स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी:– इस उप–अध्याय में निर्धारित स्थावर सिगनल नीचे लिखे स्टेशनों को छोड़कर प्रत्येक स्टेशन पर लगाये जायेगे:–

(क) वे स्टेशन जिनके बीच गाड़ियाँ केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार ही चलाई जाती हैं, और

(ख) वे स्टेशन जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन सिगनल लगाने से छूट मिली हुई है।

3.26. स्थावर सिगनलों को चालू करना:–स्थावर सिगनल तब तक काम में नहीं लाये जायेंगे जब तक रेल संरक्षा आयुक्त उन्हें गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए उपयुक्त घोषित नहीं कर देता। परन्तु, स्थिर सिगनलों को उपयोग में लाया जा सकेगा यदि उन्हें मंजूरी देने वाले प्राधिकारी (नीचे दी गई मद (क) के मामले में – संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, और मद (ख), (ग) और (घ) के मामले में संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) द्वारा गाडियों के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त माना गया हो, निम्नलिखित प्रयोजनो के लिए –
(क) स्टेशन की सीमाओं के बाहर स्थित समपारों का अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग);
(ख) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित डबल डिस्टेंट सिगनलिंग;
(ग) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग; और
(घ) यार्ड रिमॉडलिंग रहित निकटवर्ती स्टेशनों पर तत्स्थानी परिवर्तनों सहित स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग वाले खण्ड के सिवाय, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/26 दिनांक 13.01.2025)

स.नि.3.26.(1) किसी भी नये सिगनल को तब तक प्रयोग में नहीं लाया जायेगा जब तक कि सिगनल दर्श समिति (साइटिंग कमेटी) द्वारा भी संयुक्त रूप से उसकी जॉच न कर ली जाये। इस समिति में परिवहन निरीक्षक, लोको निरीक्षक और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) शामिल होंगे। यह जॉच इंजन की पायदान (फुट प्लेट) से की जानी चाहिये और सिगनल दिन में तथा रात में, दोनों समय पर्याप्त दूरी से दिखाई देने चाहिये।

स.नि.3.26.(2) किसी सिगनल को स्थानान्तरित किये या एक नया सिगनल लगाये जाने पर प्रसावधानियॉ– नये सिगनल जिसमें आईबीएस और गेट सिगनल भी सम्मिलित है, को लगाने अथवा वर्तमान सिगनल का स्थान परिवर्तन के मामले में, लोको पायलटों का ध्यान आकर्षित करते हुए सतर्कता आदेश नये सिगनलों की विनिर्दिष्ट स्थिति किलोमीटर–वार और अभिविन्यास–वार (बायें हाथ तरफ या दायें हाथ तरफ) के साथ 90 दिनों की अवधि के लिए जारी किया जाना चाहिये और इस संबंध में क्रू बुकिंग लॉबियों में रखे रजिस्टर/ऑर्डर बुक/कम्प्यूटर में लॉबी सुपरवाईजर द्वारा इंद्राज किया जायेगा।

स.नि.3.26(3) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में, जब कोई नया सिगनल लगाया जाता है या मौजूदा सिगनल को स्थानांतरित/संशोधित किया जाता है, तो इसे उपयोग में लाने से पहले सिगनल साइटिंग कमेटी ऑन–बोर्ड सिगनल की स्थिति लाइन साइड सिगनल के अनुरूप होने और आईआर–एटीपी फिटेड लोको में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) डिस्प्ले पर इसके संकेत का निरीक्षण और प्रमाणन भी करेगी। साइटिंग कमेटी निरीक्षण, जो कि तिमाही में कम से कम एक बार किया जाएगा, के लिए कवच लगे लोको का प्रयोग किया जाएगा।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

अध्याय–4

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क– गाड़ियों की समय पाबन्दी तथा उनका परिचालन

4.01. मानक समय.– स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जाएगा जिसकी सूचना निर्धारित रीति से, रेल के सब प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जाएगी।

स.नि.4.01. ड्यूटी का खण्ड नियंत्रक (सेक्शन कन्ट्रोलर) अपने नियंत्रित खण्ड में स्थित स्टेशनों को 16.00 बजे समय संकेत संप्रेषित करेगा। यदि खण्ड नियंत्रक की ड्यूटी 16.00 बजे बदलती है तो ड्यूटी से जाने वाला खण्ड नियंत्रक संकेत प्रेषित करेगा। नियंत्रण रहित(नॉन–कंट्रोल्ड) खण्ड में नियंत्रक स्टेशन द्वारा समय संकेत प्रेषित किया जायेगा।

4.02. विज्ञापित समय की पाबन्दी.– कोई भी सवारी या मिली–जुली (मिक्स्ड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

4.03. घड़ी मिलाना.– गाड़ी के अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से या चालक दल बदली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, ट्रेन मेनैजर अपनी घड़ी को स्टेशन या ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाएगा और लोको पायलट को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी घड़ी मिला ले।

4.04. गाड़ी के चालक दल के लिए उपस्थिति का समय.– प्रत्येक ट्रेन मेनैजर, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट या फायरमैन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।

स.नि.4.04(1) ट्रेन मैनेज़रों की उपस्थिति–

(क) जहॉ से गाड़ी प्रारम्भ होती है–

(i) प्रारम्भ होने वाली सवारी गाड़ियों के ट्रेन मेनैजर गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय से 30 मिनट पहले रिपोर्ट करेंगे और प्रारम्भ होने वाली मालगाड़ियों के ट्रेन मेनैजर गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय से 30 मिनट पहले रिपोर्ट करेंगे।

(ii) ऐसे मामलों को छोड़कर जहॉ अन्यथा आदेश दिये गये हों, पार्सल, वान तथा शंटिंग गाड़ियों के ट्रेन मेनैजर अपनी गाड़ियों के बुक्ड डिपार्चर से 60 मिनट पहले ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करेंगे।

(ख) थ्रू माल गाड़ियों के लिए मध्यवर्ती स्टेशनों पर जहॉ रनिंग कर्मचारियों की ड्यूटी बदलने के लिए गाड़ियों को ठहराया जाता है, ट्रेन मेनैजर को गाड़ी के निर्धारित/अपेक्षित प्रस्थान समय से 15 मिनट पहले "ऑन" हस्ताक्षर करने चाहिये। थ्रू सवारी गाड़ी के लिए, ट्रेन मेनैजर गाड़ी के निर्धारित/अपेक्षित आगमन समय से 15 मिनट पहले रिपोर्ट करेगा।

(ग) यदि कोई ट्रेन मेनैजर बीमारी के कारण उपस्थित न हो सके तो उसे पर्याप्त समय पहले इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को अवश्य देनी होगी और इसकी पुष्टि में डॉक्टरी प्रमाण पत्र भी भेजना होगा।

स.नि.4.04(2) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट/फायरमैन की उपस्थिति–

(क) जिन स्टेशनों से गाड़ियॉ प्रारम्भ होती हैं या जिन स्टेशनों पर इंजन बदले जाते हैं वहॉ चालक दल अपने इंजन के शेड छोड़ने के 45 मिनट पहले शेड में ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करेगा। डीजल और बिजली इंजनों के मामले में जहॉ इंजन को शेड से बाहर निकालने और लोड के साथ जोड़ने के लिए शंटरों/इंजन टर्नरों की व्यवस्था है वहॉ लोको पायलट को निम्नलिखित उपपैरा (ख) के अनुसार ड्यूटी पर बुलाया जायेगा।

(ख) थ्रू गाड़ियों के लिए मध्यवर्ती स्टेशनों पर जहॉ केवल चालकदल बदलना होता है, तब चालकदल को गाड़ी के निर्धारित/अपेक्षित प्रस्थान समय से 15 मिनट पहले "ऑन" हस्ताक्षर करने चाहिये।

मालगाड़ी के समय से पहले आने के मामले में चालकदल/ट्रेन मेनैजर को केवल टेलीफोन के माध्यम से गाड़ी के सूचित समय से पहले रिपोर्ट करने के लिए कहा जा सकता है।

सभी ट्रेन मैनेज़रों/चालकों को सीयूजी उपलब्ध होने के बाद कॉल बॉय की प्रणाली को बन्द किया जा सकता है।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

4.05. सही परिचालित लाइन.– लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन से ही ले जाएगा।

4.06. परिचालन की दिशा.–

(1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरी (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बांयी तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।

(2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियॉ चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जायेगा।

4.07. कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना.–

(1) तत्समय प्रवृत कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक–एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, ट्रेन मेनैजर, लोको पायलट, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान उसके प्रयोग की आवश्यकता है।

(2) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जाएगी।

(3) तत्समय प्रवृत मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

ख– गाड़ियों की गति

4.08. साधारणतया गति सीमाएं.–

(1) (क) रेलवे के प्रत्येक सेक्शन में प्रत्येक रेलगाड़ी को उस गति सीमा के भीतर ही चलाया जाएगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई है।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/20 दिनांक 28.07.2022)

(ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबन्ध संबंधी कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में दिखाये जायेंगे।

(ग) लोको पायलट, उस स्थिति को छोड़कर जबकि किसी विद्युत रेल इंजन के मामले में कोई एक गतिमापी मीटर अथवा अन्य रेल इंजनों के मामले में दो गतिमापी मीटर खराब हो, खण्ड के लिए स्वीकृत गति का पालन करेगा। ऐसे खराब गतिमापी मीटरों की स्थिति में सवारी गाड़ियों की अधिकतम अनुज्ञेय गति और निर्धारित (बुक) गति, दोनों को अन्यथा अनुज्ञेय गति से दस प्रतिशत कम कर दिया जायेगा।

(2) लोको पायलट.–

(क) गाड़ी के परिचालन का विनियमन और नियंत्रण कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानि हो, तथा

(ख) दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।

(3) यदि लोको पायलट को सूचना देना आवश्यक है कि कहॉ पर गाड़ियॉ प्रतिबंधित गति से चलनी है अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है, तो नियम 15.09 में विनिर्दिष्ट कार्यवाही की जाएगी।

स.नि.4.08(1) उपरोक्त सामान्य नियम 4.08(1)(क) के संदर्भ में –

(क) क्षेत्रीय रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा पहले से खोले गए सेक्शन के लिए सेक्शनल गति को 110 किमीप्रघं तक बढ़ाये जाने के लिए सशक्त होंगे।

(ख) सेक्शन की गति 110 किमी प्रति घंटे से अधिक बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त से स्वीकृति ली जाएगी।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 70/WDO/ORI/RO/IVol.VIII दिनांक 28.07.22)

स.नि.4.08(2) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में बताये प्रत्येक सेक्शन की अधिकतम गति तथा स्थायी व अस्थाई गति प्रतिबंध को पालन करते हुए साधारण तौर से गति, टिप्पणियों के साथ "प्रचलित कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के सामान्य निर्देश" में दी गयी हैं। लोको पायलट को, कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में निर्धारित अधिकतम अनुमेय गति सीमा का, उल्लंघन नहीं करना चाहिये।

स.नि.4.08(3) यदि कोई रेल कर्मचारी किसी लोको पायलट को सेक्शन की अनुमत गति या गाड़ी की श्रेणी के लिए अधिकतम अनुमेय गति या अस्थायी गति प्रतिबंध (परमानेंट या टेम्परेरी स्पीड रिस्ट्रिक्शन)

से अधिक गति से गाड़ी को चलाते हुए देखें तो वह लोको पायलट को अगले विराम (स्टॉप) पर इस तथ्य की सूचना देने के लिए उचित कार्यवाही करेंगे और जितनी जल्दी हो सके सम्बन्धित मण्डल परिचालन प्रबन्धक/वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक तथा मण्डल यांत्रिक इंजीनियर/वरिष्ठ मण्डल यांत्रिक इंजीनियर को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि.4.08(4) डॉक प्लेटफार्म वाली लाइनों पर प्रवेश करते समय गाड़ियों की गति– डॉक प्लेटफार्म वाली लाइनों पर प्रवेश करते समय गाड़ियों की गति 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी।

स.नि.4.08(5) यात्री गाड़ियों में माल डिब्बा जोड़ना–

(i) गाड़ी परीक्षण कर्मचारी द्वारा "यात्री गाड़ियों के साथ चलने के लिए फिट" प्रमाणित करने के बाद मिश्रित गाड़ियों के मार्शलिंग आदेशों का सख्ती से अनुपालन करते हुए माल डिब्बों को (मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों को छोड़कर) यात्री गाड़ियों में चलने के लिए जोड़ा जा सकता है।

(ii) ऐसी गाड़ियों की अधिकतम गति बड़ी लाइन पर 75 कि.मी.प्र.घं. तथा छोटी लाइन पर 50 कि.मी.प्र. घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये। चालक को सतर्कता आदेश जारी करके, इस निर्देश के साथ कि वह निर्धारित गति सीमा से अधिक न चले, गुड्स स्टॉक जोड़ने के बारे में अवगत कराया जायेगा।

(iii) माल डिब्बों को इंजन के बाद लगाना चाहिये लेकिन जानवर, विस्फोटक सामग्री, खतरनाक अथवा ज्वलनशील पदार्थ वाले माल डिब्बों को सबसे पीछे जोड़ना चाहिये।

(iv) मीटर गेज सेक्शन पर जहॉ ढलान 100 में 1 या इससे स्टीपर होती है, तो मिश्रित गाड़ियों की मार्शलिंग करते समय सवारी डिब्बों को इंजन के पीछे तथा माल डिब्बों को सवारी डिब्बों के पीछे जोड़ना चाहिये।

(v) पूर्णतः वेक्यूम/एयर ब्रेक वाली गाड़ी के सबसे पीछे वाले ब्रेक वान के पीछे वेक्यूम/एयर ब्रेक वाले पाइप्ड डिब्बे नहीं जोड़ने चाहिये। तथापि, इन्हें पीछे वाले ब्रेकवान के अन्दर जोड़ा जा सकता है बशर्तें की विद्युत कनेक्शन में बाधा उत्पन्न न हो। फिर भी ब्रेकवान सहित पिछले तीन व्हीकल प्रभावी वेक्यूम/एयर ब्रेक तथा कार्यशील(ऑपरेटिव) सिलेण्डर के साथ होना चाहिये।

(vi) सभी स्टेशनों, जहॉ पर सवारी तथा माल गाड़ियों का परीक्षण होता है, वहॉ सेक्शन इंजीनियर (केरिज व वैगन) यात्री गाड़ियों से जुड़े समस्त माल डिब्बों का परीक्षण करेंगे, भले ही जिस गाड़ी में उन्हें लगाया गया है उसका साधारणतयाः उस स्टेशन पर परीक्षण नहीं हुआ हो। इन स्टेशनों पर यह परीक्षण केवल माल डिब्बों की जॉच तक ही सीमित रहेगा तथा केवल "चलने के लिए सुरक्षित" परीक्षण ही किया जायेगा।

(vii) ऐसे सेक्शनों पर जहॉ टर्मिनल स्टेशनो पर कोई केरिज व वैगन स्टॉफ उपलब्ध नहीं है, मिश्रित गाड़ी के प्रारम्भिक स्टेशन पर केरिज व वैगन स्टॉफ टर्मिनल स्टेशन दर्शाते हुए वैगनों के बहिर्यात्रा एवं वापसी यात्रा के लिए प्रमाण पत्र जारी करेगा, चाहे वे लदे हुए हों या खाली हों।

स.नि.4.08(6) सा.नि. 4.08 (1)(क) के संदर्भ में,
यदि लोको कवच से सुसज्जित नहीं है या लोको कवच खराब हो जाता है, तो ट्रेन की अधिकतम गति अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन 140 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स.नि.4.08(7) सा.नि. 4.08 (1)(ग) के संदर्भ में,
आईआर–एटीपी लगे लोको में, जैसे ही दोषपूर्ण स्पीडोमीटर का पता चले, लोको पायलट द्वारा निकटतम पावर कंट्रोलर को दोषपूर्ण स्पीडोमीटर को ठीक करने या अगले क्रू चेंजिंग पॉइंट पर या उससे पहले, जैसा भी संभव हो, लोको को बदलने के लिए संदेश दिया जाएगा।

हालांकि, आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में, यदि लोको में आईआर–एटीपी (कवच) लगा हुआ है और संबंधित कैब में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) में स्पीडोमीटर काम कर रहा है तो लोको के स्पीडोमीटर के दोषपूर्ण होने पर कोचिंग ट्रेनों की गति को कम करने के वर्णित नियम का पालन करने की आवश्यकता नहीं है। (रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

4.09. सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) :–

(1) जब कभी, लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है तो लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया जाएगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है,
सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) उस स्थान से, जहॉ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रूकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

(2) उपनियम (1) वहॉं लागू नहीं होगा जहॉं लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिये गये है और संबंधित चल कर्मचारी (रनिंग स्टाफ) को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।

(3) उपनियम (1) निर्दिष्ट सतर्कता आदेश को सफेद कागज पर नीले या काले फोंट में या टंकित रूप में या कम्प्यूटर से तैयार किया जायेगा और फार्म के ऊपर उपयुक्त फोंट साइज़ बोल्ड अक्षरों में सतर्कता आदेश स्पष्ट रूप से लिखा जायेगा। ताकि उस स्थान पर ध्यान आकर्षित हो उस पर पूरे हस्ताक्षर किये जायें।

स.नि.4.09. सतर्कता आदेश जारी करने और उनकी सुपुर्दगी संबंधी नियम परिशिष्ट "क" में दिये गये हैं।

4.10. सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमाः–

(1) गैर–अंतर्पाशन (नॉन–इन्टरलाक्ड) फेसिंग प्वाइंट्स पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 30 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी और टर्न आउट और क्रॉसओवरर्स पर भी गति उसकी अनुज्ञेय गति या 30 किलोमीटर प्रति घंटा, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी, जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति की अनुमति नहीं दी जाती।

(2) उपनियम (1) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए कोई गाड़ी अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) सम्मुख (फेसिंग) कांटो पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्पाशन मानक (स्टेण्डर्ड ऑफ इन्टरलॉकिंग) द्वारा अनुमत है।

स.नि.4.10(1) जिस गति से गाड़ियॉं अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) और अनन्तर्पाशित (नॉन–इन्टरलाक्ड) स्टेशनों के सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर होकर गुजर सकती है, वह कार्यचालन समय सारणी में दी हुई है।

स.नि.4.10(2) जहॉं किसी स्टेशन के सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गुजरने की गति उसी सेक्शन के अन्य स्टेशनों पर स्वीकृत गति से कम हो वहॉं स्टेशन के पहले पहुॅंच सिगनल के खम्भे पर एक स्थायी गति सूचक (परमानेंट स्पीड इंडीकेटर) लगाना चाहिये। जहॉं दिखाई देने की सुविधा के लिए सिगनल पटरी से कुछ दूरी पर लगा हुआ हो, वहॉं गति सूचक पट्टिका (स्पीड इंडीकेटर बोर्ड) जिस पर सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर से गुजरने की गति लिखी हो, पटरी के सहारे बाहरी सिगनल या चेतावनी सिगनल/दूर सिगनल की सीध में लगाया जा सकता है।

स.नि.4.10(3) लोको पायलट को टर्न ऑउट और क्रॉस ओवर पर निर्धारित गति सीमा का पालन अवश्य करना चाहिये। जब तक उन पर से समूची गाड़ी न निकल जाये और तब तक इसका संकेत ट्रेन मेनैजर द्वारा "सब ठीक है" सिगनल की अदला बदली करके न दे दिया जाये तब तक लोको पायलट पुनः सामान्य गति से नहीं चलेगा। ऐसे मामलों में ट्रेन मेनैजर जब तक लोको पायलट को "सब ठीक है" सिगनल नहीं देगा जब तक कि उसकी गाड़ी का अन्तिम वाहन अनुमुख कॉंटों को पार न कर जाये।

स.नि.4.17.(4) सामान्य नियम 4.10 (1) के संदर्भ में – एनआई वर्किंग के दौरान ट्रेनों की स्पीड बढ़ाकर 30 किमी प्रति घंटा करने के लिये शर्तें–

(i) उपयुक्त क्लैंपो का उपयोग करके कॉंटों की क्लैम्प पैडलॉकिंग सुनिश्चित करते हुए गति को 30 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाया जा सकता है।

(ii) अलग से अस्थायी पैनल की आवश्यकता नहीं है और फ्री होम सिग्नल एनआई के दौरान उपलब्ध कराया जाना चाहिए। इसके अलावा साइट संभाव्यता और परिचालनिक आवश्यकता के अनुसार फ्री स्टार्टर सिग्नल प्रदान किया जा सकता है।

(iii) एनआई के दौरान अपनाई जा रही मौजूदा कार्यविधि के अनुसार परिचालन कर्मचारियों द्वारा कॉंटों की समग्रता की जांच की जाएगी।

(iv) ट्रैक का भौतिक सत्यापन स्टेशन मास्टर द्वारा भौतिक रूप से (physically) किया जाएगा।

(v) नॉन–इंटरलॉकिंग के लिए अधिकतम 30 किमी प्रति घंटे की गति के लिए मंडलों द्वारा आवश्यक संरक्षा दिशानिर्देशों को अस्थायी कार्य निर्देशों में, उपयुक्त ढांचागत संबल (infrastructural support) सुनिश्चित करते हुए, शामिल किया जाना चाहिए।

(संदर्भः रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2020/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/07 दिनांक 18.03.20, 05.09.22 एवं 23.12.22)

नोटः– "सेक्शन" शब्द का जहॉं इस नियम में संबंध है केवल एक जंक्शन स्टेशन से दूसरे जंक्शन तक ही सीमित नहीं है बल्कि उस लाइन के उस भाग से है जहॉं पर सभी स्टेशनों पर सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति एक समान है (सिवाय कुछ अपवादों को छोड़कर) जिन्हें कार्यचालन समय सारणी में बताया गया है।

स.ा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

गाड़ी आरंभ करने से पहले उपर्युक्त जॉच के लिए लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर अथवा ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा निम्न प्रकिया का अनुपालन किया जाये–

(1) लोको पायलट द्वारा– देखें कि लोकोमोटिव में एफ.पी. और बी.पी. प्रेशर क्रमश 6.0± 0.1 किग्रा/सेमी² और 5.0±0.1 किग्रा/सेमी² माप तक बन जाता है।

नोटः– यदि गाड़ी इकहरे पाइप की है तो केवल बी.पी. प्रेशर ही देखना चाहिये।

(2) ट्रेन मैनेजर द्वारा–

(i) देखें कि ट्रेन मैनेजर के ब्रेकवान में एफ.पी. तथा बी.पी. प्रेशर अर्थात् 6.0 और 5.8 किग्रा/सेमी² के बीच तथा बी.पी. 5.0 एवं 4.8 किग्रा/सेमी² के बीच माप तक क्रमशः बन गये हैं।

(ii) ट्रेन मैनेजर का आपातकालीन ब्रेक वाल्व हैंडल दबायें और उसके बाद उसे रिलीज करें। इससे बी.पी. प्रेशर लगभग 1.0 किग्रा/सेमी² कम हो जायेगा।

(iii) देखें कि बी.पी. प्रेशर बनाया गया है तथा प्रेशर गेज मूल माप पाठांकित करता है। यह लोकोमोटिव से ट्रेन मैनेजर के ब्रेकयान/एकदम अन्तित कोच तक प्रेशर की निरंतरता की पुष्टि करता है।

(iv) अब ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करें जो सेक्शन इंजीनियर(कै.व वै.) द्वारा लोको पायलट को भेजा जाता है। तथापि ट्रेन मैनेजर प्रारंभिक स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर जब प्रेशर की स्थिति पाठांकित करना आवश्यक हो तो ट्रेन मैनेजर हस्ताक्षरित ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र के बदले लोको पायलट को वॉकी टॉकी या संचार के अन्य साधन के जरिये सूचित करेगा, यदि उसकी व्यवस्था की गयी हो। इसके साथ ही ट्रेन मैनेजर को अपने रफ जरनल में यह प्रविष्टि करनी होगी। जब ट्रेन मैनेजर वॉकी टॉकी आदि के द्वारा लोको पायलट को प्रेशर के बारे में सूचना देने में असमर्थ हो तो ट्रेन मैनेजर ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर इस तरह हस्ताक्षर करेगा जैसे गाड़ी आरंभिक स्टेशन से चलने वाली हो।

नोटः–(क) यदि गाड़ी इकहरे पाइप की है तो एफ.पी. प्रेशर रीडिंग नहीं देखी जाये।

(ख) जब गाड़ी का ब्रेकयान एकदम अन्तिम कोच न हो तो एकदम अन्तिम कोच के पिछले छोर की ओर जाये और सबसे पिछले कोच से बी.पी. प्रेशर को पिछले छोर के एंगल कॉक को निरंतर 30 सेकेण्ड तक खोलकर (ट्रेन मैनेजर के आपात ब्रेक वाल्व हैंडल को दबाने के बजाय) बी.पी. प्रेशर को कम करें तथा फिर उसे बंद करें। ब्रेकयान में लौट आयें तथा देखें की बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर बनाया गया है एवं प्रेशर गेजों में मूल माप पाठांकित हो गया है तत्पश्चात उपरोक्तानुसार, चालक को वॉकी टॉकी के जरिये सूचित करें।

(3) लोको पायलट द्वारा–

(क) ट्रेन मैनेजर द्वारा उपरोक्तानुसार की जा रही कार्यवाही को लोको पायलट देखेगा।

(i) बी.पी. तथा एफ.पी. प्रेशर में गिरावट ।
(ii) एअर फ्लो इंडिकेशन सुई का विचलन होना।
(iii) एलएसएएफ बत्ती का प्रज्वलित होना।
(iv) बी.पी. एवं एफ.पी. प्रेशर मूल माप तक बन गया है।
(v) एअर फ्लो इंडिकेशन सुई सामान्य स्थिति में लौट जाती है।
(vi) एलएसएएफ बत्ती बुझ गयी है।

(ख) (i) गाड़ी आरंभिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर या ट्रेन मैनेजर द्वारा गाड़ी आरंभिक स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर वॉकी टॉकी के द्वारा प्रेशर की आवश्यक मात्रा पुष्ठिकृत किये जाने पर ट्रेन मैनेजर द्वारा सूचित की गयी प्रेशर की मात्रा ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर रिकार्ड करें और जॉच करें कि ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र में उल्लिखित बी.पी. प्रेशर लोकोमोटिव के बी.पी. प्रेशर से अधिक नहीं है।

(ii) बी.पी. प्रेशर को शून्य तक घटायें।

(iii) बी.पी. एवं एफ.पी.प्रेशर का पुनः सृजन करें एवं मूल माप तक बनायें।

(iv) अब ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करें।

(4) ट्रेन मैनेजर द्वारा–

(i) गाड़ी आरंभिक स्टेशन पर ट्रेन मैनेजर द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र लोको पायलट को भेजने के बाद या गाड़ी आरंभिक स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर बी.पी. प्रेशर के बारे में वॉकी टॉकी आदि के द्वारा लोको पायलट को सूचित करने के उपरान्त देखें कि प्रेशर गेज में बी.पी. प्रेशर शून्य तक गिरता है। यह लोकोमोटिव से लोको पायलट द्वारा प्रेशर के गिराने की अनुरूपता बताता है।

(ii) बी.पी. प्रेशर, प्रेशर गेजों में पुनः मूल माप तक बनता है अन्तिम कोच से लोकोमोटिव तक प्रेशर की निरंतरता की पुष्टि करता है।

(iii) बी.पी. एवं एफ.पी.प्रेशर मूल माप तक पाठांकित हो गया तथा गाड़ी को आरंभ करने से पूर्व की अन्य आवश्यक शर्तों का अनुपालन हो गया है को सुनिश्चित करने के पश्चात् गाड़ी आरंभ करने का सिगनल दें।

(5) किसी खराबी/उपरोक्त से विसामान्यता के प्रकरण में जो किसी दोष को दर्शाता हो तो उसे उक्त दोष के निवारण के पश्चात निरंतरता परीक्षण को प्रथम चरण से किया जाना चाहिये।

स.नि.4.32(5) इंजन को चलाने से पहले सावधानी बरतना– लोको पायलटों और शंटरों को इजन चलाने से पहले स्वयं तसल्ली कर लेनी चाहिए कि इंजन के नीचे ने तो कोई काम कर रहा है और न ऐसी स्थिति में है कि इंजन के चलने से उसे हानि पहुँच सकती है।

स.नि.4.32(6) इसके अतिरिक्त लोको पायलट मण्डल बिजली इंजीनियर (चल स्टाक) द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अनुदेशों के आधार पर निरीक्षण और जॉच करेगा।

स.नि.4.32(7) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में यात्रा शुरू करने से पहले, लोको पायलट ऑन–बोर्ड कवच को बूट करेगा, ट्रेन के अनुसार विन्यास (कॉन्फ़िगरेशन) दर्ज करेगा और सुनिश्चित करेगा कि सभी पैरामीटर ठीक से दर्शाए जा रहे हैं। आईआर–एटीपी ऑन–बोर्ड लोको कवच केवल कवच लगे प्रथम सिग्नल को "ऑफ" स्थिति में पार करने के बाद ही प्रभावी होगा।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

4.33. लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु–यूनिटों की जॉच.–एक या बहु–यूनिटों को अथवा इन यूनिटों के सवारी डिब्बों को जोड़ते समय लोको पायलट यह, देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से जोड़ दिए गए हैं। सभी युग्मकों (कपलिंग) के जुड़ जाने के बाद पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय, लोको पायलट इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर अपरेटस) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

4.34. गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य.– ट्रेन मैनेजर गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले, इस बाबत अपना समाधान करेगा कि–

(क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है,

(ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है,

(ग) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बत्तियॉ लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बत्तियॉ जला दी गई हैं और वे तेज रोशनी दे रही हैं।

(घ) यदि ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के बीच कोई संचार साधन हैं तो वे ठीक प्रकार कार्य करते हैं, तथा

(ड) साधारणतया, जहॉ तक वह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्ण रूप से सक्षम हैं।

स.नि.4.34(1) कार्यभार संभालते समय और गाड़ी के यात्रा काल में ट्रेन मैनेजर को यह जॉच करके अपनी सन्तुष्टि कर लेनी चाहिये कि उसका ब्रेक ठीक काम करने की हालत में है, डिब्बों की दोनों तरफ लगी हुई बगल

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

अध्याय–6

दुर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं

6.01. दुर्घटना या अवरोधः–

(1) यदि स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीघ्रतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियॉ बरतेगा।

(2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबंध करेगा।

(3) स्टेशन मास्टर यथा संभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा।

स.नि.6.01(1) दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करने के लिए नियम दुर्घटना नियमावली में दिये गये हैं।

स.नि.6.01(2) जब आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की रिपोर्ट प्राप्त होती है, तो स्टेशन मास्टर अन्य कार्यशील आईआर–एटीपी (कवच) ट्रेनों को प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने से रोकने के लिए स्टेशन मास्टर ऑपरेशनल पैनल सह इंडिकेशन पैनल (एसएमओसीआईपी) में एसओएस ऑपरेट करेगा।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

6.02. दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालनः– किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर, अथवा संचार साधन फेल या अवरुद्ध हो जाने पर या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियॉ विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।

स.नि.6.02(1)(क)(i) इकहरी लाइन के सेक्शन में, लाइन पर यदि किसी गाड़ी में दुर्घटना होने के कारण परिचालित लाइन पर पूर्णतः रुकावट हो जाने से यदि यह उचित समझा जाये कि किसी दूसरी गाड़ी को सहायता या ट्रान्शिपमेंट के लिए दुर्घटना स्थल के लिए चलाया जाना आवश्यक है, तब उस गाड़ी के लोको पायलट को "रिलीफ इंजन/अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" निर्धारित फार्म (टी/ए 602) पर देकर अवरोधित सेक्शन में भेजा जायेगा। फिर भी ऐसा प्राधिकार देने से पहले किसी परिचालन विभाग के अधिकारी/निरीक्षक का और उसकी अनुपस्थिति में इंजीनियरिंग या यांत्रिक विभाग के सबसे वरिष्ट अधिकारी/निरीक्षक का लिखित आदेश संबंधित स्टेशन मास्टर के पास होना चाहिये।

(ii) लोको पायलट को दिया गया "प्राधिकार", उसका खतरे की जगह जाकर, और वहाँ से स्टेशन पर वापस आने के लिए प्राधिकार होगा। इस प्राधिकृत फार्म पर वे किलोमीटर, जहाँ तक उसे अवरोधित सेक्शन में जाना है, लिखे होंगे।

(iii) दिन के समय जब स्वच्छ और साफ दिखाई देता हो तब ऐसी गाड़ी को अवरोधित सेक्शन में जाने या वापस आने के लिए आगे इंजन लगे होने पर गाड़ी की गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिये और जब साफ नहीं दिखाई देता हो या रात का समय हो, जबकि ब्रेकयान आगे हो, तब गाड़ी की गति 10 कि.मी.प्र.घं. तक प्रतिबन्धित होगी। जब ब्रेकयान आगे हो, गाड़ी का ट्रेन मैनेजर सबसे आगे के ब्रेकयान में रहेगा और आवश्यक हैंड सिगनल लोको पायलट को दिखाता रहेगा। 10 कि.मी.प्र.घं. की प्रतिबन्धित गति पर जाते समय इंजन की सीटी लगातार बजनी चाहिये। अवरोधित सेक्शन में खतरे की जगह भेजी गयी गाड़ी के पीछे का बचाव सा. और स.नि. 6.03 के अनुसार किया जाना चाहिये।

(ख) (i) "प्राधिकार" पर यह स्पष्ट रूप से लिखा जाना चाहिये कि गाड़ी का काम पूरा होने पर गाड़ी वापस आयेगी या अवरोधित जगह पर ही ठहरेगी जब तक कि पिछली गाड़ी जिसको भेजना आवश्यक हो वहाँ पहुँच कर वापस न लौटे। दूसरी गाड़ी के लोको पायलट को भी "रिलीफ इंजन/अवरोधित ब्लॉक खण्ड में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" निर्धारित फार्म (टी/ए 602) दिया जायेगा और उसी फार्म पर लिखा जायेगा कि अन्य गाड़ी भी उसी अवरोधित सेक्शन में .... बजे गयी हुई है।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

(ii) अवरोधित सेक्शन में जाते समय दूसरी गाड़ी की गति 8 कि.मी.प्र.घं. प्रतिबन्धित रहेगी।

(ग) दोहरी लाइन के सेक्शन पर यदि दोनों लाइनें अवरोधित हो तो, आवश्यकता पड़ने पर गाड़ियाँ दोनों अवरोधित लाइनों पर उपर्युक्त अनुच्छेद (क) में कथनानुसार भेजी जा सकेगी परन्तु हर एक अवरोधित लाइन के सेक्शन पर एक समय एक ही गाड़ी होनी चाहिये। यदि दोनों में से एक ही लाइन पर रूकावट हो तो उपर्युक्त अनुदेश के उप अनुच्छेद (क) और (ख) के अनुसार अवरोधित लाइन पर गाड़ी भेजी जायेगी।

स.नि.6.02(2) यदि लाइन क्लीयर देने के लिए निश्चित "पर्याप्त दूरी" पर रुकावट हो यानि कि "ब्लॉक ओवर लेप" अवरुद्ध हो तो, उस समय स्टेशन मास्टर ब्लॉक यंत्रों पर "लाइन क्लीयर" नहीं देंगे बल्कि इस दशा में वे पिछले स्टेशन को विद्युत संचार यंत्र पर सूचना देंगे और गाड़ियाँ "रिलीफ इंजन/अवरोधित ब्लॉक खण्ड में गाड़ी के लिए प्रस्थान प्राधिकार" निर्धारित फार्म टी/ए 602 पर प्रचालित होंगी।

स.नि.6.02(3) यदि किसी स्टेशन के निकट पहुँचने पर लोको पायलट को उस स्टेशन के आगमन सिगनल खतरे की स्थिति में मिलते हैं तो उस समय, उसे अपनी गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल, यदि कोई हो, के बाहर अन्यथा निकट सिगनल पर रोक देनी चाहिये और अपने फायरमैन/सहायक लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को गाड़ी के वहाँ आने की सूचना देने के लिए एक मीमो भिजवा देना चाहिये। ट्रेन मैनेजर को चाहिये की वह अपनी गाड़ी के पीछे के भाग की तरफ की सुरक्षा करने के लिए तुरन्त कार्यवाही करे।

स.नि.6.02(4) संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान दोहरी लाइन पर गाड़ियों के कार्यचालन के नियम और विनियम।

नोटः– ये नियम स्वचल ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत लगातार ट्रेक सर्किट खण्ड पर लागू नहीं होते हैं।

(1) दोहरी लाइन सेक्शन पर दो स्टेशनों के बीच संदेश भेजने में पूर्ण बाधा उत्पन्न हो जाने अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं, लाइन क्लीयर प्राप्त न किया जा सकता हो, यथा–

(i) ब्लॉक उपकरण, रेलपथ परिपथ अथवा धुरा काउन्टर;

(ii) ब्लॉक उपकरण के साथ लगा टेलीफोन;

(iii) स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हों;

(iv) फिक्स्ड टेलीफोन जैसे कि रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन;

(v) कन्ट्रोल टेलीफोन;

(vi) विशेष अनुदेशों के अधीन वीएचएफ सेट, किन्तु जिन खण्डों पर जहाँ सवारी गाड़ियाँ चलती हो वहाँ पूर्ण रूप से संचार साधन के रूप में नहीं।

आगे स्पष्ट किया जाता है किः–

(क) किन्हीं भी परिस्थितियों में ऊपर वर्णित प्राथमिकता क्रम का अतिक्रमण नहीं किया जायेगा। किसी भी दोषी के खिलाफ कार्यवाही करने के लिए कोई भी अतिक्रमण को बेहद गंभीर माना जायेगा।

(ख) सभी मामलों में जहाँ लाइन क्लीयर ब्लॉक यंत्र/ट्रेक सर्किट/एक्सल काउन्टर या ब्लॉक यंत्रों के साथ लगे टेलीफोन के अलावा अन्य संचार माध्यम से ली/दी जाती है वहाँ स्टेशन का नाम पुकारने की प्रणाली के बाद पूर्वगामी तीन गाड़ियों को लाइन क्लीयर के लिए दिये गये प्राइवेट नम्बरों की क्रॉस चेकिंग करके ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पहचान का पता लगाने हेतु, जैसा कि ब्लॉक संचालन नियमावली में उल्लेख किया गया है, की प्रणाली का लागू रहना जारी रहेगा।

(ग) बीएसएनएल/एमटीएनएल टेलीफोन यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अलग से प्रदान नहीं कराये गये हैं, तो उसके कार्यालय में उसका एक्सटेंशन होना चाहिये ताकि वह अपनी सीट पर बैठे–बैठे दूसरे छोर के सहयोगी को सूचनायें संसूचित करने में समर्थ हो सके और इसका रिकार्ड निर्धारित फार्मो तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में रखा जाना चाहिये।

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

(ङ.) इंजीनियरिंग अधिकारी की अनुपस्थिति में गाड़ी को सतर्कता आदेश के साथ, लोको पायलट को यह निर्देश देते हुए रवाना किया जायेगा कि वह प्रभावित कि.मी. से पहले एकदम रुक जाये तथा रेलपथ की स्थिति से स्वयं संतुष्ट होने के बाद गाड़ी को 10 कि.मी.प्र.घं. की गति से पास कराये या यदि वह गाड़ी को पास कराने में लाइन को असुरक्षित पाता है तो गाड़ी को उस स्थिति में पिछले स्टेशन पर लौटा ले जाये। यदि लोको पायलट किसी संदेहास्पद स्थिति का पता लगाने में असमर्थ रहता है, उस स्थिति में इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी के द्वारा लाइन सुरक्षित प्रमाणपत्र दिये जाने तक बाद की गाड़ियॉ 10 कि.मी.प्र.घं. की प्रतिबंधित गति से पास करायेगा।

(च) यदि स्थिति की लोको पायलट द्वारा पूर्व में दी गयी रिपोर्ट के अनुसार पुष्टि हो जाती है, तो इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी के द्वारा प्रमाणित किये जाने तक, किसी भी गाड़ी के संचलन की अनुमति नहीं दी जायेगी।

नोटः– यदि अपनी गाड़ी पर कार्य करते समय गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को ट्रेक पर किसी असामान्य घटना का आभास होता है तो उसे वॉकी–टॉकी या ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के मध्य उपलब्ध संचार साधन के माध्यम से उसकी गाड़ी के लोको पायलट को घटना के बारे में सूचित करना चाहिये। जिसके बाद लोको पायलट सहायक नियम 6.07(1)(क) में वर्णित अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि ट्रेन मैनेजर, लोको पायलट से सम्पर्क करने में असमर्थ रहता है, तब उसे गाड़ी रोकने की कार्यवाही करनी चाहिये और लोको पायलट को सूचित करना चाहिये।

स.नि. 6.07(2) जैसे ही ट्रेक, पुल या अन्य नियत संस्थापन की तोड़फोड़ या तोड़फोड़ की संभावना, बम ब्लास्ट विस्फोट आदि की सूचना प्राप्त होती है तो स्टेशन मास्टर जिसे इसकी सूचना प्राप्त हुई है, प्रभावित ब्लॉक खण्ड तथा दोहरी/बहुल लाइन खण्डों की पास वाली लाइनों पर गाड़ियों के संचालन को रोक देगा और खण्ड नियंत्रक के साथ परामर्श करके सहायक नियम 6.07(1)(घ) के अनुसार कर्यवाही करेगा, इसके सिवाय गाड़ियों के संचलन के लिए लाइन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए केवल रेल अनुरक्षण मशीन/टॉवर वैगन/लाइट इंजन को भेजा जायेगा।

स.नि.6.07(3) यदि लोको पायलट और/या ट्रेन मैनेजर, लाइन के नजदीक की ट्रेक पर या उसके नजदीक, जिस पर उसकी गाड़ी गुजर चुकी है, कोई रुकावट या कोई अन्य असुरक्षित स्थिति महसूस करता है तथा जो उसकी राय में सुरक्षित गाड़ी संचलन के लिए हानिकारक है तो वह निम्नलिखित सुधारात्मक कार्यवाही करेगा–

(क) अपने लोको की फ्लेशर लाइट का स्विच तुरन्त ऑन कर देगा।

(ख) संबंधित स्टेशन मास्टरों/नियंत्रक को उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से सूचित करे और साथ साथ

(ग) अपनी गाड़ी को रोक दे और सामान्य नियम 3.62 के अनुसार लाइन का बचाव करने के लिए खतरे के हाथ सिगनलों के साथ आगे बढे।

(घ) तत्पश्चात् फ्लेशर लाइट को ऑन रखते हुए सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन के लिए यात्रा जारी रखेगा।

(ङ.) वॉकी टॉकी या अन्य उपलब्ध संचार साधन के द्वारा सूचित करके तथा खतरे का हाथ सिगनल का प्रदर्शन करके प्रभावित स्थान पर आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहे।

(च) अगले स्टेशन पर आने पर वह घटना के बारे में लिखित मीमो के द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(छ) ऐसी सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा सहायक नियम 6.07(1)(ग) से (च) के अनुसार कार्यवाही की जानी चाहिये।

स.नि.6.07(4) (क) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में जब लोको में कवच कार्यशील हो, ट्रेनों के सुरक्षित और उचित संचालन को प्रभावित करने वाली असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में, लोको पायलट अन्य कार्यशील आईआर–एटीपी (कवच) ट्रेनों को लोकेशन पर पहुंचने से रोकने के लिए एसओएस लागू करेगा।

(ख) आईआर–एटीपी (कवच) क्षेत्र में जब लोको में कवच कार्यशील हो, ब्लॉक सेक्शन में "असामान्य रूकावट" (Unusual Stop) की स्थिति में, लोको पायलट इसकी अभिस्वीकृति देगा अन्यथा इसके आसपास के क्षेत्र में सभी अन्य कवच लगे लोको में स्वचालित ब्रेक लग जाएंगे।

(रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2022/सेफ्टी (एएण्डआर)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

File No.NWR-HQ0OPTG(SnR)/32/2021-O/o Dy. COM/SnR/OPTG/HQ/NWR

सा. एवं सहा. नियम संस्करण 2006 संशोधन पर्ची सं. 66 दिनांक 14–02–25, पृष्ठ सं. 1 से 4, 17, 18, 37, 38, 83 से 86, 121, 122, 153, 154, 179 और 180 को बदलें।

6.08. गाड़ी का विभाजनः–

(1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो.–

(क) लोको पायलट यथासंभव, गाड़ी के अगले भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह न समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रूक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना न रहे और निर्धारित कोड में सीटी देकर गाड़ी के विभाजन की सूचना ट्रेन मैनेजर को देगा।

(ख) गाड़ी के पिछले भाग में ट्रेन मैनेजर या ट्रेन मैनेजरों द्वाराः–

(i) अगले भाग से टक्कर बचाने के लिए सभी भरसक प्रयत्न किये जायेंगे;

(ii) यदि हैंड ब्रेक है तो तुरन्त उन्हें लगा दिया जायेगा; तथा

(ग) यदि कोई सहायक (बैंकिंग) इंजन है तो, उसका लोको पायलट गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा ओर अगले भाग के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।

(2) गाड़ी के पिछले भाग के रूकते ही गाड़ी का ट्रेन मैनेजर, आगे और पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग का बचाव करेगा और हैंड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक है और विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया है, गुट्टी रोक (स्प्रेग) तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर स्थिति में रखने के लिए कार्य करेगा।

(3) ट्रेन मैनेजर दिन में हरी झंडी और रात्रि में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक ऊपर से नीचे बार–बार हिलाकर गाड़ी के विभाजन हो जाने का संकेत देगा।

(4) जब विभाजित गाड़ी के दोनों भाग एक दूसरे से दिखाई पड़ने वाली दूरी में रूक कर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना संभव और निरापद है तो गाड़ी को ट्रेन मैनेजर के हैड सिगनलों की सहायता से, पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु यह तब जब गाड़ी के पिछले भाग को भली प्रकार स्थायी रखने के लिए उपनियम (2) में बताई गई रीति से आवश्यक सावधानी बरती जाए।

(5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट अगले भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुॅच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को और रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके भारसाधक रेल सेवक को भी देगा और मूर्त (टेंजिबल) प्रस्थान प्राधिकार को, यदि कोई है, तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक कि ब्लॉक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता।

(6) इस नियम में ट्रेन मैनेजर के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट को पूरे करने होंगे।

स.नि.6.08(1) ट्रेन मैनेजर के द्वारा हैंड सिगनलों को हिलाते हुए देखकर जैसा कि सामान्य नियम 6.08(3) में लिखा गया है, लोको पायलट समझ जायेगा कि गाड़ी का विभाजन हो गया है और इसकी सीटी कूट –0–0 बजाकर पावती देगा।

स.नि.6.08(2) यदि लोको पायलट को, कैसे भी, गाड़ी के विभाजित होने का पहले पता चलता है, वह सीटियॉ –0–0 ट्रेन मैनेजर से पावती मिलने तक बजाता रहेगा और इसके बाद तुरन्त पिछले ब्रेकयान की ओर दिन और रात में ट्रेन मैनेजर के लिए निर्धारित वही सिगनलों को प्रदर्शित करेगा जैसा कि सामान्य नियम 6.08(3) में निहित है।

स.नि.6.08(3) ट्रेन मैनेजर को जब इस प्रकार के सिगनल मिले तो तुरन्त पिछले हिस्से के ब्रेकों को लगा दे और वही सिगनल लोको पायलट की ओर प्रदर्शित करे।

स.नि.6.08(4) सिगनलों को गाड़ी के दाहिनी ओर दिखाना चाहिये। सिवाय ऐसी अवस्था को छोड़कर जब गाड़ी मोड़ पर बायीं ओर घूम रही हो।