

EAST CENTRAL RAILWAY

Office of The
GM(OPTG)
Hajipur

No.ECR/Optg.Safety /G&SR /24/505
Divisional Railway Manager
East Central Railway
DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ

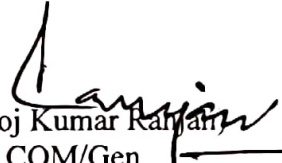
Date: 21.01.25

Sub: Correction slip No. 11 to General & Subsidiary Rule Book of ECR (English & Hindi Edition – 2018

Correction slip No. 11 to General & Subsidiary Rule Book, Edition -2018 of East Central Railway is issued for English edition book with 09 items and for Hindi edition book with 07 items and being sent for necessary compliance.

Divisions are requested to ensure immediate circulation of its copies in sufficient number for updating G&SR books and implementing the same with immediate effect.

DA: - As above.


(Manoj Kumar Ranjan)
Dy. COM/Gen
ECR.Hajipur
21.01.25

Copy to:-

1. PED/ Safety Rly. Board/New Delhi
2. Secy. to GM – for kind information of GM
3. PS-I- kind information to AGM/ECR
4. PCSO, PCCM, PCE, PCEE, PCME, PCSTE, CELE, CME/Diesel & Disaster Management – for information please.
5. PCOM – ER, SER, NER, NCR, NFR, NR for information please.
6. Sr. DOM- DHN, DNR, DDU, and SEE & SPJ – for compliance please.
7. Sr. DSO- DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ- for compliance please
8. PRINCIPAL – ZRTI/MFP- for information please
9. PRINCIPAL – ZRTI/ Bhuli/Dhanbad- for information please
10. In charge Safety Camp – DHN for information please
11. Principal – DTC/DNR, DDU, &SPJ- for information please
12. CAO-North/MHX -for information please
13. CAO- South/MHX- for information please

EAST CENTRAL RAILWAY

Last Correction Slip No.10 dated 30.08.2024

CORRECTION SLIP No - 11

[GR & SR BOOK-2018]

The following corrections with 09 Items have been made in GR & SR Book (English Edition-2018) and being sent for necessary compliance.

ITEM NO. 01

(a) On page No. 55, Modify the existing Speed of 15 kilometer per hour appearing under SR 3.51 (iv) (a) to 30 kilometer per hour.

(b) On page No. 56, Add the following as new Sub Rule SR 3.51(v) below item No. (iv) –

SR 3.51(v)

Any sort of temporary modification in signaling circuits regarding points/turnouts shall not be allowed except in extreme exigencies of complete water logging at station/yards of suburban sections where large number of trains are handled and during planned Pre- NI works, etc., subject to the following:

- 1. The work must be undertaken in a planned and supervised manner with issuance of Temporary Working Order/Instructions specifically for the purpose and signed by concerned officers, as specified in IR Operating Manual.*
- 2. Due regard to safety must be ensured, taking all necessary conditions including clamping/bolting and padlocking of the points, in addition to physical verification by operating staff in line with GR provisions. After removal of any existing crossovers/turnouts it shall also be ensured that signals & points leading to reverse position are made inoperative.*
- 3. Adequate deployment of manpower/resources to ensure supervision and safety in train operations.*
- 4. Speed restriction as applicable not exceeding 30 kmph shall be applied for train operation on the affected lines during such exceptional period.*
- 5. The first train on the affected lines and over the affected points shall be passed with written Authority or Calling-On Signal/A-Marker in the Absolute/Automatic block section territory.*
- 6. Subsequent trains over the affected points in the route and overlap may pass the concerned Signal with aspect restricted to "Yellow" subjected to meeting all other conditions of signal clearance including clamping/bolting and padlocking of the points in route, overlap as well as in isolation, in addition to physical verification.*
- 7. Joint testing by signaling and operating staff for site correspondence of signaling gears shall be ensured before restoration of normal train operation.*
- 8. In case of submergence of track, train speed would be governed as per caution order issued by SSE/P-Way.*
- 9. Above temporary modifications in point circuits shall not apply in case of failures or routine maintenance activities.*

(Authority: - Railway Board's Letter No.2023/Safety (A&R)/19/35 dated 20.02.24)

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated- 14.01.2025



ITEM NO. 02

On page No. 102, Delete the existing SR 4.09(IV) (h) as Issue of Reminder Caution will not be necessary.

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated-14 .01.2025

ITEM NO. 03

On page No. 130, Delete the existing SR 4.29(1) and substitute the following in its place –

Station Master and their staff are also required to observe the condition of vehicles of trains passing through their stations and in the event of any defect or irregularity being detected, such as hot axle box/seizure of roller bearing, a vehicle on fire, goods falling off or other unsafe conditions, likely to foul or obstruct the Railway line or lines, immediate steps shall be taken to stop the train by exhibiting hand danger / putting the fixed signals to 'ON' and advising the Loco Pilot/Guard on walkie-talkie or by other means available. In case of an electric engine, the Section Controller and Traction Power Controller should be advised to switch off the power supply to that section if train could not be stopped at the station. Simultaneously the Station Master shall advise the station in advance on Block Instruments where in use by the signal 000000 – 0 (Six pause one) to 'Stop and Examine the Train' and advise under exchange of private number also or will communicate by other means of communication as available and intimate Section controller.

Till such time the affected train arrives complete at the station in advance, the Station Master at either end of the block section shall not allow any train or trains running on adjacent line or lines to enter the section. Thereafter the train may be permitted to enter the section, after advising the Loco Pilots of the circumstances and warning them through a Caution Order to keep sharp look out. Issuing of Caution Order shall be discontinued only when it has been ascertained that the block section is free of obstruction.

The train staff shall also frequently look along their train on both sides while in motion to see that the train is proceeding in a safe and proper manner.

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated-14.01.2025

ITEM NO. 04

On page No. 131, Delete the existing last para of SR 4.29(2)(a) and substitute the following in its place –

Noticing a hot axle on roller bearing stock, the train should be stopped by putting departure signal at 'ON' and advising the Loco Pilot/Guard on walkie-talkie or by other means available, if feasible. In case of an electric engine, the Section Controller and Traction Power Controller should be advised to switch off the power supply to that section if train could not be stopped at the station. Simultaneously the Station Master shall advise the station in advance on Block Instruments where in use by the signal 000000 – 0 (Six pause one) to 'Stop and Examine the Train' and advice under exchange of private number also or will communicate by other means of communication as available and intimate Section controller.

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated-14.01.2025



ITEM NO. 05

On page No. 136, Add the following as new sub-rule (3) (iv) below Item No. (3) (iii) appearing under head "Starting of Goods Trains" to SR 4.35.

SR 4.35(3) (iv)

Pushing back of freight load is restricted in normal circumstances at the time of starting the load due to the reason that train may derail in open trap in rear/ may burst a point/ may infringe the fouling mark of adjacent line causing side collision etc. However to prevent uncoupling of freight trains, pushing back may be the need in a few exceptional cases with CBC coupling, where the load is stabled for a long duration or it is brought to halt in a miscreant prone area.

(Authority:- Rly. Bds.No.2006/Safety (A&R)/3/12, Dated-11.01.2017)

In cases when pushing back at the time of start becomes essential, the following procedure to be adopted –

- (a) Loco pilot will contact on duty Station Master and Guard through Walkie-Talkie or any other means to explain the circumstances under which, push back is necessary. Before doing this loco pilot will ensure that the train has been drawn up to the foot of the concerned starter signal.*
- (b) On getting such advice, Station Master will check with Guard that clear length is available in rear for push back and then decide for setting of points in rear if so required. He will also see other movements to ensure safety and avoidance of side collision/infringement of the adjacent line. Particular attention may be given to avoid violation of Line Clear Conditions.*
- (c) While pushing back, Guard/ Competent Railway servant must see the movements in rear and warn the loco pilot suitably by authorized means so that any unsafe situations can be avoided. He may promptly drop the air pressure of the load for quick action if needed.*
- (d) Loco pilot will push back cautiously and in a proper way so that the load is pushed back by only two to three meters to have the couplings attached.*
- (e) In exceptional cases in which pushing back is required, more than the limit specified in para (d) above, the same is to be done only when written permission of SM on duty is obtained and for supervision, Guard or Competent Railway Servant is deployed. SM on duty before permitting above, will ensure that all safety precautions have been taken to safeguard such push back.*
- (f) In case it is a falling gradient in pushing end, such push back should not be permitted by SM if line clear is granted or any infringing movement is going on.*

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated-14 .01.2025



ITEM No.06

On page No.284, Add the following as new Sub rule SR 14.04 (v)-

Following additional Competency Certificate to be issued as indicated below against each, besides the Certificate issued by ZRTI/DTTS concerned.

Training regime standardization for Automatic Signaling				
SL	Category	Type of Training	Existing Automatic Signaling Training	Revised Automatic Signaling Training
1	Station Master	Initial	No change	• Issuing Competency certificate for working in Automatic Block System.
		Refresher	No change	• Renew/Issue competency certificate for working in Automatic Block system.
		Periodical	Nil	• One day orientation course, once in every six months regarding Automatic Block system by Station Supervisor/Traffic Inspector.
		Newly Commissioned Section	Nil	• Two days training by concerned sectional TI and SSE/Signal for issuance of competency certificate to work in Automatic section. • Intensive counseling by Sectional TI in every two months in the first year. After that, periodicity of every six months shall be introduced. • This shall also be applicable for new joining from Absolute Block System to Automatic Block System.
2	Guard	Initial	No change	• Issuing Competency certificate for working in Automatic Block System.
		Refresher	No change	• Renew/Issue competency for working in Automatic Block system.
		Periodical	Orientation course once in Six month	• One day orientation course, once in every six months regarding Automatic Block system.
		Newly Commissioned Section*	Nil	• Two days training by concerned Station Superintendent /Traffic Inspector for competency certificate. • Intensive counseling sessions with the concerned supervisor in every two months during the first year, followed by sessions every six months thereafter. • CMS Provision utilization for MCQ tests for competency. • This shall also be applicable for new joining from Absolute Block System to Automatic Block System.
3	Points man	Initial	No change	• Issuing Competency certificate for working in Automatic Block System
		Refresher	No change	• Renew/Issue of competency for working in Automatic Block system.
		Periodical	Nil	• One day orientation course, once in every six months regarding Automatic Block system by Station Supervisor
		Newly Commissioned Section	Nil	• Two days training by concerned sectional TI for issuance of competency certificate to work in Automatic section. • Intensive counselling by Sectional TI in every two months in the first year. Thereafter once in six month. • This shall also be applicable for new joining from Absolute Block System to Automatic Block System

*During commissioning of new section, Guard will receive training for an initial period of 2 days. No additional training will be provided for subsequent openings of the section.

(Authority :-Rly Bd's letter No. 2024/TT-I/76/Staff/Training dated 30.08.2024)

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated- 14 .01.25

ITEM NO. 07

On page No. 337, Delete the existing SR 16.01 and substitute the following in its place –

SR 16.01:

Certificate of Competency – After prescribed training, in case of Non-interlocked gate, every Gateman shall be counselled and tested by Section Engineer (P. Way) or Traffic Inspector, as the case may be and competency certificate be issued. Section Engineer (Signal) must invariably be associated with the counselling and test in case, Gateman is posted or supposed to be posted at interlocked Level Crossing Gate. The certificate of competency so issued should be jointly signed by SE(Signal) and TI /SE (P.Way) as the case may be after thorough counselling and test. The format of competency certificate is given below which to be issued before the gateman is put to work independently. The above competency certificate shall be valid for a period of three years.

CERTIFICATE OF COMPETENCY FOR GATEMAN

Certified that I/we, have examined Shri _____ Father's Name _____ designation _____ Station _____ in regard to his/her knowledge of the duties of Gateman.

(i) He is conversant with the use of hand signals, detonators and other equipments provided at the gate. He is also conversant with the procedures to be adopted during abnormal conditions.

(ii) He found conversant with duties in regard to operation of Mechanical/ Electrical lifting barrier or both.

*(iii) * He is aware of the duties in regard to operation of interlocked Level Crossing Gate and operation of Signal, Sliding boom and Emergency Key in case of any need.*

(iv) He is hereby declared fit to perform the duty of Gateman at LC gate No. _____ which is a Traffic/ Engineering non-interlocked/Interlocked gate.

**Signature of S E (Signal)
Stamp*

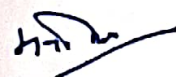
*Signature of TI or SE (P. Way)
Stamp*

Place _____

Date _____

** (Strike out whichever is not applicable)*

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated- 14 .01.25



ITEM NO. 08

Delete the existing format of Form No. T/C 912 under Appendix C and substitute the following in its place as advised by Advance Correction.

E.C RAILWAY		Form No. T/ C 912
		Sr. No. _____
AUTHORITY TO PROCEED FOR RELIEF ENGINE/TRAIN INTO AN AUTOMATIC BLOCK SIGNALLING SECTION (Loco Pilot/ Train manager/ Station Master's Record)		
Station _____	Time: _____ hours _____ mins	
Date _____		
To _____		
The Motorman/ Loco Pilot of Engine/Train/ Unit No. _____ UP/DOWN.		
<u>Authority to proceed into obstructed block section</u>		
<p>You are here by authorized to proceed cautiously without line clear from station to up to Km..... with your Relief Engine/Train on UP/DOWN Line. You shall bring your Relief Train/Engine to a stand at Km.....and thereafter be guided by the instructions from the Competent Authority.</p> <p>This order is given due to obstruction on UP/DOWN line at Km But communication is available between..... station and.....station. Train No..... was the last train over the section. It left/arrived* here athoursmin.</p> <p style="text-align: right;">*Strike out whichever is not applicable.</p>		
<u>CAUTION ORDER</u>		
<p>You are permitted to run your Relief Engine Train from station to km with the speed not exceeding 15 kmph over the straight with clear view and 10 kmph when view ahead is impaired due to tunnel, curve, obstruction, rain, fog or any other cause.</p>		
_____ Signature and Stamp of Station Master		
I have understood the contents of this authority.		
Signature of Train Manager _____ Date _____ Time _____ Hours _____ minute		
Signature of Loco Pilot/Motorman _____ Date _____ Time _____ Hours _____ minute		


C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated- 14 .01.2025

ITEM NO. 09

In draft Form No. T/369 (3B) issued in Correction Slip No. 09 of G&SR Book (English) – 2018 read as *(Loco Pilot/Station Master's Record) Instead of (Loco Pilot/Train Manager/Station Master's Record).*

C/S No. 11 to G&SR-2018/ECR, Dated- 14 .01.2025

All concerned shall correct GR & SR book of East Central Railway –2018 accordingly and the same shall be brought to the notice of all the officials concerned for suitable action.


 (Manoj Singh)
Principal Chief Operations Manager
 East Central Railway, Hajipur
 Dated 14.01.2025

No. ECR/Optg.safety /G&SR/24/505

संशोधन पर्ची संख्या - 11

(सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक - 2018)

07 मदों सहित निम्नलिखित संशोधन सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक (हिंदी संस्करण)-2018 में किए गये हैं जो कि आवश्यक अनुपालन हेतु भेजे जा रहे हैं।

मद संख्या 01

(क) पृष्ठ संख्या 62 पर, स.नि. 3.51 (iv) (क) के अंतर्गत दर्शित 15 किलोमीटर प्रति घंटा की वर्तमान गति को संशोधित कर 30 किलोमीटर प्रति घंटे किया जाए।

(ख) पृष्ठ संख्या 62 पर, स.नि. 3.51 के मद संख्या (iv) के नीचे नए उप नियम (v) के रूप में निम्नलिखित को जोड़ें -

स.नि. 3.51(v)

काँटे/टर्नआउट के संबंध में सिगनलिंग सर्किट में किसी भी प्रकार के अस्थायी परिवर्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी, सिवाय उपनगरीय खंडों के स्टेशन/यार्ड में पूर्ण जलभराव की चरम स्थितियों में जहां बड़ी संख्या में गाड़ियाँ संचालित होती हैं और पूर्व नियोजित प्री-एन.आई.कार्य आदि के दौरान, बशर्ते कि -

1. यह कार्य योजनाबद्ध और पर्यवेक्षित तरीके से किया जाना चाहिए, जिसमें विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए अस्थायी संचालन आदेश/निर्देश जारी किया जायेगा और संबंधित अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षरित किए जाएं, जैसा कि भा.रे. परिचालन नियमावली में निर्दिष्ट है।
2. सामान्य नियम के प्रावधानों के अनुरूप परिचालन के कर्मचारी द्वारा भौतिक सत्यापन के अलावा, काँटे की क्लैम्पिंग/बोल्टिंग और पैडलॉकिंग सहित सभी आवश्यक शर्तों को ध्यान में रखते हुए संरक्षा का पूरा ध्यान रखा जाना चाहिए। किसी भी मौजूदा क्रॉसओवर/टर्नआउट को हटाने के बाद यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रिवर्स पोजिशन की ओर जाने वाले सिग्नल और पॉइंट निष्क्रिय कर दिए जाएं।
3. गाड़ी संचालन में पर्यवेक्षण और संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त जनशक्ति/संसाधनों की तैनाती कर दी गई हो।
4. ऐसी असाधारण अवधि के दौरान प्रभावित लाइनों पर गाड़ी संचालन के लिए लागू गति प्रतिबंध 30 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगा।
5. प्रभावित लाइनों पर तथा प्रभावित काँटों पर पहली ट्रेन को लिखित प्राधिकार या कॉलिंग-ऑन सिग्नल पर पूर्ण ब्लॉक पद्धति में अथवा ए-मार्कर के साथ स्वचालित ब्लॉक सेक्शन क्षेत्र में पार किया जाएगा।
6. पहली गाड़ी के बाद, मार्ग में प्रभावित काँटे तथा ओवरलैप पर आने वाली गाड़ियाँ संबंधित सिग्नल को 'पीला' संकेत के साथ पास कर सकती हैं, बशर्ते कि सिग्नल क्लियरंस की अन्य सभी शर्तें पूरी हों, जिसमें रूट में काँटों की क्लैम्पिंग/बोल्टिंग तथा पैडलॉकिंग, ओवरलैप के साथ-साथ आइसोलेशन और भौतिक सत्यापन द्वारा जाँच किया जाना शामिल हैं।
7. सामान्य गाड़ी संचालन की बहाली से पहले सिगनलिंग गियर के कॉरैस्पोंडेंस टेस्ट के लिए सिग्नल तथा परिचालन के कर्मचारियों द्वारा संयुक्त परीक्षण सुनिश्चित किया जाएगा।
8. ट्रेक के डूब जाने की स्थिति में, ट्रेन की गति वरीय सेक्शन इंजी. (रेल पथ) द्वारा जारी सतर्कता आदेश के अनुसार नियंत्रित की जाएगी।
9. विफलताओं या नियमित रखरखाव के मामले में पॉइंट सर्किट में उपरोक्त अस्थायी परिवर्तन लागू नहीं होंगे।

(प्राधिकार:- रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2023/सेफ्टी (ए एंड आर)/19/35 दिनांक 20.02.24)

पू.म.रे./सामान्य एवं सहायक नियम - 2018, संशोधन पर्ची सं.-11 दिनांक 14.01.2025



मद संख्या 02

पृष्ठ संख्या 118 पर, वर्तमान स.नि. 4.09(IV) (ज) को हटा दें क्योंकि रिमाइंडर कॉशन ऑर्डर जारी करने की आवश्यक नहीं है।

पू.म.रे./सामान्य एवं सहायक नियम - 2018, संशोधन पर्ची सं.-11 दिनांक 14.01.2025

मद संख्या 03

पृष्ठ संख्या 150 पर, वर्तमान स.नि. 4.29 (1) को हटा दें और उसके स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित करें -

- (1) स्टेशन मास्टर एवं उनके कर्मचारियों को अपने स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ियों के वाहन की स्थिति ध्यानपूर्वक देखना चाहिए और किसी खराबी या अनियमितता पाये जाने पर, जैसे कि गर्म धूरा / रालर बीयरिंग का जाम होना, किसी वाहन में आग लगना, वस्तुओं का गाड़ी से गिरना, या अन्य असुरक्षित परिस्थितियाँ, जिससे रेल लाइन या लाइनें फाटल या बाधित होने की संभावना हो तो खतरे का हाथ सिगनल दिखाकर/स्थावर सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में करके और लोको पायलट/ गार्ड को वॉकी-टॉकी या अन्य उपलब्ध साधनों से सूचित करके गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाए जाने चाहिए। विद्युत इंजन के मामले में, यदि गाड़ी को स्टेशन पर नहीं रोका जा सकता है, तो सेक्शन कंट्रोलर और ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को उस खण्ड की बिजली आपूर्ति बंद करने के लिए सूचित किया जाना चाहिए। साथ ही साथ स्टेशन मास्टर तत्काल अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर, जहाँ उपयोग में हों, 000000 - 0 (छह पॉज़ एक) बीट द्वारा 'गाड़ी रोको और जाँच करो' के लिए सूचित करेगा और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत भी सूचना देगा या उपलब्ध अन्य संचार साधनों से सूचित करेगा और सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा।

जब तक प्रभावित गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी तरह पहुँच नहीं जाती है तब तक ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर के स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी या गाड़ियों को उस लाइन या सटे लाइन / लाइनों पर सेक्शन में संचलन की अनुमति नहीं देंगे। उसके बाद गाड़ी के लोको पायलट को परिस्थितियों की सूचना देकर एवं सतर्कता आदेश द्वारा पैनी नजर रखने की चेतावनी के साथ सेक्शन में प्रवेश की अनुमति दी जायेगी। सतर्कता आदेश जारी करना तभी बंद किया जाएगा जब यह सुनिश्चित हो जाए कि ब्लॉक सेक्शन में कोई अवरोध नहीं है।

गाड़ी में कार्यरत कर्मचारी भी अपनी गाड़ी के दोनों तरफ लगातार देखते रहेंगे, जब गाड़ी चल रही हो यह देखने हेतु कि गाड़ी संरक्षित तथा उचित विधि से चल रही है।

पू.म.रे./सामान्य एवं सहायक नियम-2018, संशोधन पर्ची सं.-11 दिनांक:-14.01.2025



मद संख्या 04

पृष्ठ संख्या 152 पर, स.नि. 4.29(2)(क) के वर्तमान अंतिम पैरा को हटा दें और उसके स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित करें -

रॉलर बीयरिंग स्टॉक में गर्म धुरा दिखने पर, गाड़ी को प्रस्थान सिगनल 'ऑन' कर रोका जाना चाहिए और यदि संभव हो तो लोको पायलट/गार्ड को वॉकी-टॉकी या अन्य उपलब्ध साधनों से सूचित करके गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाए जाने चाहिए। विद्युत इंजन के मामले में, यदि गाड़ी को स्टेशन पर नहीं रोका जा सकता है, तो सेक्शन कंट्रोलर और ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को उस खण्ड की बिजली आपूर्ति बंद करने के लिए सूचित किया जाना चाहिए। साथ ही साथ स्टेशन मास्टर तत्काल अगले स्टेशन को ब्लॉक उपकरण पर, जहाँ उपयोग में हों, 000000 - 0 (छह पॉज़ एक) बीट द्वारा 'गाड़ी रोको और जाँच करो' के लिए सूचित करेगा और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत भी सूचना देगा या उपलब्ध अन्य संचार साधनों से सूचित करेगा और सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा।

पू.म.रे./सामान्य एवं सहायक नियम 2018, संशोधन पर्ची सं.11 दिनांक:-14.01.2025



पृष्ठ संख्या 159 पर, स.नि. 4.35 में "मालगाड़ियों का प्रस्थान" शीर्षक के अंतर्गत आने वाले मद संख्या

(3) (III) के नीचे निम्नलिखित को नए उप-नियम (3) (iv) के रूप में जोड़ें -

स.नि. 4.35(3) (iv)

मालगाड़ी को स्टार्ट करते समय सामान्य परिस्थितियों में पीछे धकेलना प्रतिबंधित है, क्योंकि ऐसा करने से गाड़ी पीछे के खुले ट्रैप से अवपथित हो सकती है/ काँटा बस्ट कर सकता है/ बगल की लाइन के फाउलिंग मार्क का उल्लंघन कर सकती है, जिससे साइड से टक्कर आदि हो सकती है।

हालाँकि, मालगाड़ियों को अनकपलिंग होने से रोकने के लिए, सीबीसी कपलिंग के साथ कुछ अपवाद के मामलों में पीछे धकेलने की आवश्यकता हो सकती है, जहाँ लोड को लंबे समय तक स्टेबल रखा जाता है या इसे उपद्रव संभावित क्षेत्र में रोका जाता है।

(प्राधिकार:- रेलवे बोर्ड का पत्रांक -2006/संरक्षा (एंडआर)/3/12, दिनांक-11.01.2017)

ऐसे मामलों में जब गाड़ी प्रस्थान करते समय पीछे धकेलना आवश्यक हो जाता है, तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए -

- (क) लोको पायलट, कार्यरत स्टेशन मास्टर और गार्ड से वॉकी-टॉकी या अन्य उपलब्ध साधनों द्वारा संपर्क करेगा और उन परिस्थितियों के बारे में बताएगा, जिनके तहत पीछे धकेलना आवश्यक है। ऐसा करने से पहले लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को संबंधित स्टार्टर सिगनल के नीचे तक लाया गया है।
- (ख) ऐसी सूचना मिलने पर, स्टेशन मास्टर गार्ड के साथ जांच करेगा कि पुश बैंक करने के लिए पीछे की ओर स्पष्ट लंबाई उपलब्ध हैं और फिर यदि आवश्यक हो तो पीछे की ओर के काँटा सेट करने का निर्णय लेगा। वह संरक्षा सुनिश्चित करने और बगल की लाइन का साइड से टक्कर /उल्लंघन आदि, यदि कोई हो, से बचने के लिए अन्य गतिविधियों को भी देखेगा। लाइन क्लियर शर्तों के उल्लंघन से बचने के लिए विशेष ध्यान दिया जायेगा।
- (ग) पीछे धकेलते समय, गार्ड/सक्षम रेलवे कर्मचारी पीछे की ओर होने वाली गतिविधियों को देखेगा और लोको पायलट को अधिकृत साधनों द्वारा उचित रूप से चेतावनी देगा ताकि किसी भी असुरक्षित स्थिति से बचा जा सके। यदि आवश्यक हो तो वह त्वरित कार्रवाई करते हुए लोड के एयर प्रेशर को तुरंत ड्रॉप करेगा।
- (घ) लोको पायलट सावधानी और उचित तरीके से गाड़ी को पीछे धकेलेगा ताकि कपलिंग जोड़ने के लिए लोड को केवल दो से तीन मीटर ही पीछे धकेला जाए।
- (ङ.) अपवादस्वरूप, जिनमें ऊपर पैरा (घ) में निर्दिष्ट सीमा से अधिक पीछे धकेलने की आवश्यकता होती है, तो ऐसा केवल तभी किया जाना चाहिए जब कार्यरत स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति प्राप्त कर ली गई हो और पर्यवेक्षण के लिए, गार्ड या सक्षम रेलवे कर्मचारी तैनात किया गया है। उपर्युक्त अनुमति देने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि इस तरह के पुश बैंक को संरक्षित करने के लिए सभी उपाय किए गए हैं।
- (च) यदि पुशिंग एंड ठलान की ओर है, तो स्टेशन मास्टर द्वारा इस तरह के पुश बैंक की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए यदि लाइन क्लियर दी गई है या कोई लाइन को उल्लंघन करने वाला संचलन चल रहा है।



पृष्ठ संख्या 334 पर, निम्नलिखित को नए उप नियम स.नि. 14.04 (v) के रूप में जोड़ें -

संबंधित क्षे.रे.प्र.सं./ डी.टी.टी.एस. द्वारा जारी प्रमाण पत्र के अलावा, निम्नलिखित अतिरिक्त सक्षमता प्रमाण पत्र नीचे वर्णित के अनुसार जारी किया जाएगा।

स्वचालित सिगनल के लिए प्रशिक्षण व्यवस्था का मानकीकरण				
क्र.सं.	श्रेणी	प्रशिक्षण का प्रकार	वर्तमान स्वचालित सिगनल प्रशिक्षण	संशोधित स्वचालित सिगनल प्रशिक्षण
1	स्टेशन मास्टर	प्रारंभिक	कोई परिवर्तन नहीं	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने हेतु सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करना।
		पुनश्चर्या	कोई परिवर्तन नहीं	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाणपत्र का नवीनीकरण/ जारी करना।
		आवधिक	कुछ नहीं	• स्टेशन मास्टर(पर्यवेक्षक) / यातायात निरीक्षक द्वारा स्वचालित ब्लॉक पद्धति के संबंध में प्रत्येक छह माह में एक बार एक दिवसीय ओरिएंटेशन पाठ्यक्रम।
		नए चालू किये गए खण्ड	कुछ नहीं	<ul style="list-style-type: none"> • स्वचालित खंड में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने हेतु संबंधित खंड यातायात निरीक्षक और एस.एस.ई./ सिगनल द्वारा दो दिवसीय प्रशिक्षण। • प्रथम वर्ष में, प्रत्येक दो माह में खंड यातायात निरीक्षक द्वारा गहन काउन्सलिंग। इसके बाद, प्रत्येक छह माह की आवधिकता लागू की जाएगी। • यह पूर्ण ब्लॉक पद्धति से स्वचालित ब्लॉक पद्धति में नए शामिल होने वाले कर्मचारियों के लिए भी लागू होगा।
2	गार्ड	प्रारंभिक	कोई परिवर्तन नहीं	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने हेतु सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करना।
		पुनश्चर्या	कोई परिवर्तन नहीं	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाणपत्र का नवीनीकरण/ जारी करना।
		आवधिक	छह माह में एक बार ओरिएंटेशन कोर्स	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति के संबंध में प्रत्येक छह माह में एक बार एक दिवसीय ओरिएंटेशन पाठ्यक्रम।
		नए चालू किये गए खण्ड •	कुछ नहीं	<ul style="list-style-type: none"> • सक्षमता प्रमाण पत्र के लिए संबंधित स्टेशन अधीक्षक/यातायात निरीक्षक द्वारा दो दिवसीय प्रशिक्षण। • प्रथम वर्ष के दौरान, प्रत्येक दो माह में तथा इसके बाद प्रत्येक छह माह पर संबंधित पर्यवेक्षक के द्वारा गहन काउन्सलिंग सत्र। • सक्षमता जाँच के लिए, एम.सी.क्यू टेस्ट हेतु सी.एम.एस. प्रावधान का उपयोग। • यह पूर्ण ब्लॉक पद्धति से स्वचालित ब्लॉक पद्धति में नए शामिल होने वाले कर्मचारियों के लिए भी लागू होगा।
3	कॉट वाला	प्रारंभिक	कोई परिवर्तन नहीं	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति में कार्य करने हेतु सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करना।
		पुनश्चर्या	कोई परिवर्तन नहीं	• स्वचालित ब्लॉक पद्धति में काम करने के लिए सक्षमता प्रमाणपत्र का नवीनीकरण/ जारी करना।
		आवधिक	कुछ नहीं	• स्टेशन मास्टर(पर्यवेक्षक) द्वारा स्वचालित ब्लॉक पद्धति के संबंध में प्रत्येक छह माह में एक बार एक दिवसीय ओरिएंटेशन पाठ्यक्रम।
		नए चालू किये गए खण्ड	कुछ नहीं	<ul style="list-style-type: none"> • स्वचालित खंड में कार्य करने के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने हेतु संबंधित खंड यातायात निरीक्षक द्वारा दो दिवसीय प्रशिक्षण। • प्रथम वर्ष में, प्रत्येक दो माह में खंड यातायात निरीक्षक द्वारा गहन काउन्सलिंग। इसके बाद, प्रत्येक छह माह की आवधिकता लागू की जाएगी। • यह पूर्ण ब्लॉक पद्धति से स्वचालित ब्लॉक पद्धति में नए शामिल होने वाले कर्मचारियों के लिए भी लागू होगा।

नए सेक्शन के चालू होने के दौरान, गार्ड को 2 दिनों की प्रारंभिक अवधि के लिए प्रशिक्षण दिया जायेगा। अनुवर्ती खोले गए सेक्शन के लिए कोई अतिरिक्त प्रशिक्षण प्रदान नहीं किया जाएगा।

(प्राधिकार: रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2024/टीटी-1/76/स्टाफ/ट्रेनिंग दिनांक 30.08.2024)

पू.म.रे./सामान्य एवं सहायक नियम -2018, संशोधन पर्ची सं.-11 दिनांक 14.01.2025

पृष्ठ संख्या 397 पर, वर्तमान स.नि. 16.01 को हटाकर इसके स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित करें -
 स.नि.16.01 : सक्षमता प्रमाण-पत्र - निर्धारित प्रशिक्षण के बाद, नॉन-इंटरलॉक्ड गेट के मामले में, प्रत्येक गेटमैन को सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) या यातायात निरीक्षक, जैसा भी मामला हो, द्वारा काउंसलिंग किया जाएगा एवं परीक्षण किया जाएगा तथा सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी किया जाएगा। यदि गेटमैन को इंटरलॉक्ड लेवल क्रॉसिंग गेट पर तैनात किया गया है या तैनात किया जाना है तो सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को अनिवार्य रूप से काउंसलिंग और टेस्ट से संबद्ध होना चाहिए। इस प्रकार जारी किया गया सक्षमता प्रमाण पत्र, गहन काउंसलिंग और परीक्षण के बाद, सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) और यातायात निरीक्षक/ सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ), जैसा भी मामला हो, द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित होना चाहिए। सक्षमता प्रमाण पत्र का प्रारूप नीचे दिया गया है, जिसे गेटमैन को स्वतंत्र रूप से कार्य में लगाने से पहले जारी किया जाएगा। उपरोक्त सक्षमता प्रमाण-पत्र तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा।

गेटमैन के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र

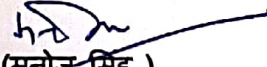
प्रमाणित किया जाता है कि मैंने/हमने श्री.....पिता का नाम श्री
 पदनाम.....स्टेशन.....की गेटमैन के ड्यूटी के संबंध में जानकारी की जाँच की है।
 (i) वह हाथ सिगनलों, पटाखों और फाटक पर दिये गये अन्य उपस्करों के उपयोग में दक्ष हैं।
 वह असाधारण स्थितियों में अपनायी जाने वाली प्रक्रिया में भी दक्ष हैं।
 (ii) वह मैकेनिकल/इलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग बैरियर या दोनों के संचालन से संबंधित ड्यूटी में दक्ष पाया गया।
 (iii) • वह इंटरलॉक्ड लेवल क्रॉसिंग गेट के संचालन और किसी भी आवश्यकता के मामले में सिगनल, स्लाइडिंग बूम और आपातकालीन चाभी के संचालन से संबंधित ड्यूटी से अवगत है।
 (iv) एतद् द्वारा वह गेट संख्यापर गेटमैन का कार्य करने के लिए सक्षम घोषित किये जाते हैं, जो एक यातायात/इंजीनियरिंग नॉन-इंटरलॉक्ड/इंटरलॉक्ड गेट है।

हस्ताक्षर
 •सेक्शन इंजीनियर (सिगनल)
 मुहर
 स्थान
 दिनांक
 •जो लागू न हो उसे काट दें।

हस्ताक्षर
 या.नि/ अनुभाग इंजीनियर (रेल पथ)
 मुहर

पू.म.रे./सामान्य एवं सहायक नियम -2018, संशोधन पृची सं.-11 दिनांक 14.01.2025

सर्व संबंधित, पूर्व मध्य रेल के सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक - 2018 को तदनुसार संशोधित करेंगे एवं इसे सभी संबंधित कर्मचारियों को आवश्यक कार्रवाई के लिए संसूचित करेंगे ।


 (मनोज सिंह)

प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
 पूर्व मध्य रेल
 दिनांक: 14.01.2025

सं० ई.सी.आर./परि.संरक्षा/सा.एवं स.नि./24/505