



पश्चिम रेलवे

मुंबई सेंट्रल मंडल आपदा प्रबंधन योजना-2025 भाग-1



संरक्षा
पहले

संरक्षा पहले, अंत में और हमेशा

पंकज सिंह, आई.आर.एस.एम.ई.
मंडल रेल प्रबंधक

Pankaj Singh, IRSME
Divisional Railway Manager



पश्चिम रेलवे
Western Railway

मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
मुंबई सेंट्रल, मुंबई - 400 008

Office of the
Divisional Railway Manager,
Mumbai Central, Mumbai - 400 008.



प्राक्कथन

भारतीय रेलवे में ट्रेन परिचालन के क्षेत्र में उत्कृष्टता प्राप्त करना हमारा उद्देश्य और मिशन है। बेहतर तैयारी और गहन योजना के साथ किसी भी तरह की आपदा से निपटा जा सकता है। इसी उद्देश्य से रेलवे के सामान्य कामकाज को प्रभावित करने वाली परिस्थितियों जैसे ट्रेन दुर्घटनाएं, प्राकृतिक आपदाएं, असामान्य घटनाएं आदि से निपटने के लिए आपदा प्रबंधन योजना तैयार की गई है।

यह आपदा प्रबंधन योजना न केवल दुर्घटनाओं और प्राकृतिक आपदाओं से निपटती है, जिनका प्रबंधन मंडल में किया जा सकता है, लेकिन इन दुर्घटनाओं/प्राकृतिक आपदाओं से निपटने के लिए पड़ोसी मंडलों के साथ-साथ सिविल और सैन्य प्राधिकारियों की सहायता की आवश्यकता होती है।

पश्चिम रेलवे के मुंबई सेंट्रल मंडल के अधिकारियों और पर्यवेक्षकों को इस आपदा प्रबंधन योजना को ध्यान से पढ़ना चाहिए और इसके विभिन्न कार्यात्मक पहलुओं, उनकी भूमिका और दिशा-निर्देशों के अनुसार उनकी आवश्यक प्रतिक्रिया को समझना चाहिए तथा समय-समय पर जारी दुर्घटना मैनुअल और अन्य निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार कार्य करना चाहिए।

आपदा प्रबंधन योजना की लगातार समीक्षा की जानी चाहिए और समय-समय पर इसे अद्यतन किया जाना चाहिए। प्रत्येक दुर्घटना/आपदा से हमें सिस्टम की कमियों के प्रति सिख लेनी चाहिए और इसे हमें आगे सुधार करने के अवसर के रूप में लेना चाहिए। इसलिए आपदा प्रबंधन योजना की समीक्षा अनिवार्य रूप से वर्ष में एक बार तथा इसके अतिरिक्त आवश्यकतानुसार की जानी चाहिए।

मुझे उम्मीद है कि मुंबई मंडल के सभी टीम सदस्य इस आपदा प्रबंधन योजना से पूरा लाभ उठाएंगे और अपने संसाधनों को तदनुसार व्यवस्थित करेंगे। उन्हें हमेशा त्वरित बहाली और आपदा के प्रभाव को कम करने के लिए पूरी तैयारी के साथ रहना चाहिए। मैं अपने सभी टीम सदस्यों के लिए एक सुरक्षित एवं सुचारु ट्रेन संचालन की कामना करता हूँ।

(पंकज सिंह)

मंडल रेल प्रबंधक

मुंबई सेंट्रल, पश्चिम रेलवे

आरती सिंह परिहार
अपर मंडल रेल प्रबंधक
(परिचालन व मानव संसाधन)
Aarti Singh Parihar
Addl. Divisional Railway
Manager (OP& HR)



मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
मुंबई सेंट्रल, मुंबई-400008
Office of the
Divisional Railway Manager,
Mumbai Central, Mumbai -
400008



प्रस्तावना

भारतीय रेलवे दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेल नेट वर्क है, जो 65,000 से ज़्यादा रूट किलोमीटर को कवर करता है। इस विशाल अवसंरचना सुविधा का सुरक्षित संचालन न केवल अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण है, बल्कि यह रोज़ाना यात्रा करने वाले 420 मिलियन यात्रियों के जीवन के लिए भी सर्वोच्च प्राथमिकता है।

किसी भी तरह की आपदा से निपटने के लिए तैयार रहना मानव जीवन से जुड़े किसी भी संगठन के लिए महत्वपूर्ण है। आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 के आदेशों के अनुसार, रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना मंडल स्तर पर तैयार की गई है। इस आपदा प्रबंधन योजना में मुंबई मंडल में विभिन्न प्रकार की आपदाओं से निपटने का विवरण शामिल है और प्रत्येक विभाग की भूमिका के बारे में विस्तार से बताया गया है।

मुझे यह देखकर खुशी हुई कि मुंबई मंडल की आपदा प्रबंधन योजना अत्यंत सावधानी और आवश्यक विवरणों के साथ तैयार की गई है। इस आपदा प्रबंधन योजना में शामिल क्षेत्र में ऐसे इनपुट की आवश्यकता है जो सभी विभागों द्वारा की गई कड़ी मेहनत को दर्शाता हो। मुझे उम्मीद है कि यह पुस्तिका वास्तव में कठिन समय में हम सभी के लिए मार्गदर्शक का काम करेगी और हम किसी भी अप्रिय घटना के प्रभाव को कम करने में सक्षम होंगे।

(आरती सिंह परिहार)
अपर मंडल रेल प्रबंधक
(परिचालन एवं मानव संसाधन)
मुंबई सेंट्रल, पश्चिम रेलवे

संदेश

वर्ष 2025 के लिए आपदा प्रबंधन योजना (डीएमपी) एक व्यापक और व्यवस्थित रूपरेखा है जिसका उद्देश्य आपदा के दौरान और उसके बाद यात्रियों, कर्मचारियों और बुनियादी ढांचे की संरक्षा एवं सुरक्षा सुनिश्चित करना है। यह योजना दुर्घटनाओं, प्राकृतिक आपदाओं जैसी आपात स्थितियों को रोकने, उसकी प्रतिक्रिया करने और उनसे उबरने के लिए रणनीतियों और प्रक्रियाओं की रूपरेखा तैयार करती है। इसमें रेलवे अधिकारियों, स्थानीय सरकारी निकायों और आपातकालीन सेवाओं के बीच सहयोग शामिल है ताकि जोखिमों को कम किया जा सके, महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे की रक्षा की जा सके और आपातकाल के दौरान प्रभावी और समन्वित प्रतिक्रिया सुनिश्चित की जा सके।

सबसे पहले, मैं आपदा प्रबंधन योजना 2025 को शीघ्र पूरा करने में उनकी गहरी रुचि और मार्गदर्शन के लिए श्री पंकज सिंह, मंडल रेल प्रबंधक/मुंबई सेंट्रल के प्रति अपना गहरा सम्मान और आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। मैं उनके बहुमूल्य मार्गदर्शन और सुझावों के लिए उनका तहे दिल से शुक्रिया अदा करता हूँ।

मैं श्रीमती आरती सिंह परिहार, अपर मंडल रेल प्रबंधक(परिचालन एवं मानव संसाधन), के प्रति अपना आदर और सम्मान भी व्यक्त करना चाहूँगा जिन्होंने डीएमपी पुस्तिका तैयार करने में अपने अमूल्य सुझाव दिए।

इसके अलावा, मैं मुंबई मंडल के सभी शाखा अधिकारियों को उनके सहयोग और मार्गदर्शन के लिए हार्दिक धन्यवाद देता हूँ। इस पुस्तिका की सटीकता और पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए हर संभव प्रयास किया गया है, फिर भी कुछ चूक या त्रुटियाँ हो सकती हैं। मैं विनम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूँ कि ऐसी कोई भी समस्या है तो वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/मुंबई सेंट्रल के ध्यान में लाई जाए। इस संबंध में आपके प्रयासों की अत्यधिक सराहना की जाएगी।

वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी,
मुंबई सेंट्रल, पश्चिम रेलवे

समन्वयक

'आपदा प्रबंधन योजना, 2025' की तैयारी में समन्वय करना हमारे लिए खुशी की बात है। हमने आपदा के समय आवश्यक सभी जानकारी को सम्मिलित करने की पूरी कोशिश की है।

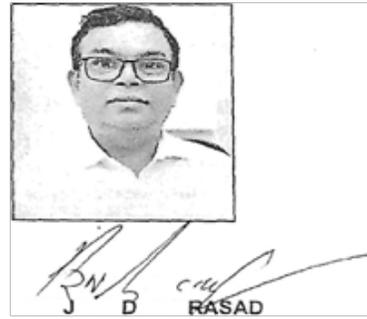
माननीय मंडल रेल प्रबंधक, अपर मंडल रेल प्रबंधक(परिचालन एव मानव संसाधन), अपर मंडल रेल प्रबंधक(चल स्टॉक) एवं वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी के कुशल मार्गदर्शन के कारण आपदा प्रबंधन योजना, 2025 का संकलन एवं प्रस्तुतिकरण संभव हो पाया है। आपदा प्रबंधन योजना के निर्माण में शाखा अधिकारियों एवं परिवहन निरीक्षक/संरक्षा श्री आर.के. कनोजिया तथा संरक्षा शाखा के श्री सोमनाथ एन. वाघमारे(वरिष्ठ लिपिक, संरक्षा) की सहायता मिली है। हमें आशा है कि यह योजना बेहतर आपदा प्रबंधन प्रदान करने में हमारी सहायता करेगी।

कोई भी योजना बहुमूल्य सुझाव और दिशा-निर्देशों के बिना कभी भी आसान नहीं हो सकती। इसलिए हमारा सभी संबंधितों से अनुरोध है कि वे इस योजना में सुधार के लिए अपना सुझाव/दिशा-निर्देश दें।



Shri A.S. Arsen Gupta

श्री एस आर सेनगुप्ता
अपर मंडल संरक्षा अधिकारी (1)
मुंबई सेंट्रल, पश्चिम रेलवे



श्री बृजनन्दन प्रसाद
अपर मंडल संरक्षा अधिकारी (2)
मुंबई सेंट्रल, पश्चिम रेलवे

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

अनुक्रमणिका

अध्याय सं.	विवरण	पृष्ठ सं.
आपदा प्रबंधन योजना भाग I		
	संक्षिप्त रूप	7.12
	आपदा प्रबंधन चक्र	13
1	परिचय	14-18
1.1	परिचय	
1.2	परिभाषा	
1.3	गोल्डन अवर	
1.4	आपदा के प्रकार जिससे ट्रेन सेवाओं में बाधा उत्पन्न होती है	
1.5	आपदा के स्तर के कारण ट्रेन सेवाएं बाधित हो रही हैं	
1.6	रेल दुर्घटना/स्थिति को आपदा घोषित करना	
1.7	आपदा से निपटने के लिए रेलवे की क्षमता	
1.8	आपदा प्रबंधन योजना को सक्रिय करना उद्देश्य है	
1.9	भारतीय रेलवे पर डीएम पर नीति निर्माण के लिए नोडल विभाग:	
2.0	रेलवे पर मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी)	
2	आपदा प्रबंधन अधिनियम- 2005	19-23
2.1	आपदा प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति (एनडीपीएम)	
2.2	आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 की मुख्य विशेषताएं	
2.3	डीएम अधिनियम, 2005 में रेलवे से संबंधित महत्वपूर्ण प्रावधान;	
2.4	2.4 बोर्ड के निर्देश	
3	राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण	24-29
3.1	एनडीएमए का गठन और भूमिका	
3.2	राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा सलाहकार समिति का गठन	
3.3	राष्ट्रीय योजना	
3.4	नोडल और अन्य केंद्रीय मंत्रालयों और विभागों आदि की भूमिका	
3.5	एनडीएमए द्वारा जारी दिशा-निर्देश और उन पर कार्रवाई	
3.6	रासायनिक आपदाओं पर दिशानिर्देश	
3.7	रासायनिक (आतंकवाद) आपदा पर दिशा-निर्देश	
3.8	परमाणु और जैविक आपदाओं पर दिशा-निर्देश	
3.9	राज्य आपदा प्रबंधन पीएलए की तैयारी पर दिशा-निर्देश	
3.10	भूकंप, चक्रवात और बाढ़ के प्रबंधन पर दिशा-निर्देश	
3.11	चिकित्सा तैयारी और मास कैजुअल्टी प्रबंधन पर दिशा-निर्देश	
3.3	रेलवे से संबंधित डीएम अधिनियम, 2005 में महत्वपूर्ण प्रावधान	
3.4	बोर्ड के निर्देश	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

4	आपदा तैयारी: संसाधन	30-32
4.1	संसाधन	
4.2	संसाधन इकाई-I	
4.3	संसाधन इकाई-II	
4.4	संसाधन इकाई-III	
4.5	संसाधन इकाई-IV	
4.6	आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ का कार्य	
5	आपदा तैयारी: विभिन्न विभाग	33-37
5.1	इंजीनियरिंग विभाग	
5.2	इंजीनियरिंग सामग्री के लिए मापदंड	
5.3	ट्रैक सामग्री	
5.4	मजदूरी	
5.5	गतिशीलता	
5.6	उपकरण और विविध	
5.7	यांत्रिक विभाग	
5.8	चिकित्सा विभाग	
5.9	विद्युत विभाग	
6.0	दूरसंचार विभाग	
6.1	परिवहन विभाग	
6.2	ब्रेक वैन उपकरण के पूर्ण पूरक सुनिश्चित करना	
6.3	वाणिज्य विभाग	
6.4	सुरक्षा विभाग	
6.5	आरपीएफ की आपदा प्रबंधन टीम	
6.6	आरपीएफ के लिए उपकरण	
6.7	मंडल स्तर पर तैयारियां	
6.8	रेलवे स्टेशनों पर प्रदर्शन	
6.9	रेलवे अस्पताल	
7.0	सामान्य	
6	आपदा प्रबंधन के चरण	38-40
6.1	चरण-I:	
6.2	चरण-II:	
6.3	चरण-III	
6.4	चरण-IV:	
7	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण, दुर्घटना राहत ट्रेन, सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रिलीफ ट्रेन और सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रिलीफ मेडिकल वैन	41-44
7.1	ART/ARME/SPART/SPARME का स्थान	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

7.2	दुर्घटना राहत गाड़ी के संचलन के लिए लक्षित समय	
7.3	साइडिंग से मेडिकल रिलीफ वैन को बाहर निकालने और स्टेशन से डिस्पैच करने का लक्ष्य समय	
7.4	दुर्घटना स्थल पर एआरएमई और एआरटी की भीड़	
7.5	एआरएमई स्केल II स्थान	
7.6	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण:	
7.7	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण:	
7.8	मॉक ड्रिल की आवधिकता	
8	आपदा रिस्पांस-इंस्टेंट एक्शन टीम	45-47
8.1	इंस्टेंट एक्शन टीम में शामिल हैं	
8.2	की जाने वाली कार्रवाई की चेकलिस्ट	
8.3	टीटीई/ट्रेन अधीक्षक के कर्तव्य	

8.4	एसी मैकेनिक/	
8.5	आरपीएफ/जीआरपी स्टाफ:	
8.6	दुर्घटना प्रभावित ट्रेन में यात्रा कर रहे रेल कर्मचारी	
8.7	ट्रेन में यात्रा करने वाले सबसे वरिष्ठ अधिकारी ऑफिसर-इन-चार्ज साइट (OIC साइट) के रूप में कार्यभार ग्रहण करेंगे:	
9	आपदा प्रतिक्रिया पहले उत्तरदाता	48-63
9.1	ओआईसी साइट के कर्तव्य (दुर्घटना के तुरंत बाद):	
9.2	त्वरित कार्रवाई दल के सदस्यों वाले समूहों का गठन:	
9.3	दुर्घटना के तुरंत बाद ऑन बोर्ड रेलवे कर्मचारियों की झूटी	
9.4	इंस्टेंट एक्शन टीम के सदस्यों के कर्तव्य	
9.5	इंस्टेंट एक्शन टीम के कर्तव्य - आग लगने की स्थिति में:	
9.6	ओआईसी साइट के कर्तव्य	
9.7	पहले उत्तरदाताओं की भूमिका - स्थानीय लोग	
9.8	प्रथम उत्तरदाताओं के कर्तव्य - रेलवे कर्मचारी	
9.9	सुरक्षा शाखा के कर्तव्य:	
9.10	ऑपरेटिंग विभाग:	
9.11	वाणिज्य विभाग	
9.12	इंजीनियरिंग विभाग: समन्वय वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (मुख्यालय) द्वारा किया जाएगा:	
9.13	मैकेनिकल विभाग: समन्वय सीनियर डीएमई द्वारा किया जाएगा:	
9.14	सिग्नल और दूरसंचार/ विभाग समन्वय सीनियर डीएसटीई (मुख्यालय) द्वारा किया जाएगा और संबंधित सीनियर डीएसटीई और एडीएसटीई साइट पर आगे बढ़ेंगे। डीएसटीई नियंत्रण कार्यालय में रहेगा:	
9.15	विद्युत विभाग: समन्वय किसके द्वारा किया जाएगा Sr.DEE (P), Sr.DEE (TRD), Sr.DEE (O), Sr.DEE (Chg.), Sr.DEE (Sub), Sr.DEE (RS) (संबंधित शाखा अधिकारी नियंत्रण कार्यालय में साइट और डीईई/ एडीईई के लिए आगे बढ़ेंगे)	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

9.16	कार्मिक विभाग समन्वय सीनियर डीपीओ/डीपीओ द्वारा किया जाएगा। (डीपीओ साइट पर जाएगा और नियंत्रण कार्यालय में सीनियर डीपीओ	
9.17	सुरक्षा विभाग समन्वय Sr.DSC द्वारा किया जाएगा (Sr.DSC साइट पर आगे बड़ेगा और नियंत्रण कार्यालय में ASC)	
9.18	आरपीएफ कंट्रोल रूम	
9.19	चिकित्सा विभाग के कर्मचारियों के कर्तव्य	
9.20	लेखा विभाग के कर्तव्य	
10	आपदा प्रतिक्रिया - अवलोकन	64-68
10.1	गोल्डन अवर	
10.2.	आपदा सिंड्रोम:	
10.3.	आपदा प्रतिक्रिया के विभिन्न चरण	
10.4	आपातकाल में प्राथमिक चिकित्सा	
11	साइट प्रबंधन योजना - I	69-77
11.1	दुर्घटना स्थल पर आपदा प्रबंधन कार्य के दो पहलू:	
11.2	एकीकृत कमान केंद्र (UCC)	
11.3	एकीकृत कमान केंद्र की विस्तृत योजनाबद्ध योजना	
11.4	स्थानीय कमांड केंटर (एलसीसी)	
11.5	संयुक्त सहायता केंद्र:	
11.6	संयुक्त सहायता केंद्र (CAC):	
11.7	प्राथमिक चिकित्सा पोस्ट:	
11.8	यूसीसी, एलसीसी और सीएसी की स्थापना	
11.9	सूचना का संग्रह और प्रसार - संचार का चैनल:	
12	साइट प्रबंधन योजना - II	78-90
12.1	त्वरित बचाव, राहत और बहाली अभियान	
12.2	आपदा प्रबंधन टीम के सदस्य	
12.3	साइट के प्रभारी अधिकारी (ओआईसी साइट):	
12.4	बचाव, राहत और बहाली अभियान:	
12.5	छायाचित्रकारी	
12.6	सामान्य	
13	मीडिया प्रबंधन योजना	91-95
13.1	उद्देश्यों	
13.2	जनसंपर्क संगठन (पीआरओ) के कर्तव्य	
13.3	प्रवक्ता व्यक्ति	
13.4	प्रेस और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया को दी जाने वाली सूचना	
14	यात्री देखभाल	96-98
14.1	सामान्य	
14.2	घायलों का अस्पताल में भर्ती:	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

14.3	अस्पताल में उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाएं	
14.4	सूचना:	
14.5	घायलों के रिश्तेदारों का आगमन:	
15	दुर्घटना की रिपोर्ट करने के लिए प्रारूप	99-101
15.1	साइट से ट्रेन दुर्घटना की रिपोर्ट करने के लिए प्रोफार्मा	
15.2	गेट विवरण (मानवयुक्त/ मानव रहित)	
15.3	लोको पायलट विवरण	
16	बाढ़: क्या करें और क्या न करें	102-103
16.1	क्या करें	
16.2	क्या न करें	
17	आग की दुर्घटनाएँ	104-108
17.1	परिचय	
17.2	ट्रेनों में आग लगने के मुख्य कारण:	
17.3	ट्रेन में आग लगने पर की जाएगी कार्रवाई:	
17.4	पैसेंजर ट्रेन में आग लगने की स्थिति में:	
17.5	ट्रेन में किसी वाहन में आग लगने की स्थिति में:	
17.6	इलेक्ट्रिक इंजन/ईएमयू में आग लगने की स्थिति में:	
17.7	डीजल इंजन/डीएमयू स्टॉक में आग लगने की स्थिति में:	
17.8	जब किसी व्यक्ति को आग लगी हो:	
17.9	पेट्रोल या अन्य ज्वलनशील तरल पदार्थ, एसिड या गैसों के कारण आग:	
17.10	विस्फोटक/ज्वलनशील/खतरनाक वस्तुओं के कारण आग लगने के मामले में:	
17.11	अग्निशामक:	
17.12	आग का वर्गीकरण	
18	बम विस्फोट और आतंकवाद का खतरा	109-111
18.1	बम विस्फोट और शमन प्रक्रिया	
18.2	आतंकवादी हमले के खतरे के मामले में	
19	तरलीकृत पेट्रोलियम गैस/ तेल आपातकाल	112-113
19.1	तेल टैंक/एलपीजी आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई:	
19.2	मंडल स्तर पर की जाने वाली कार्रवाई	
20	चक्रवात और तूफान के लिए कार्य योजना	114-120
20.1	मौसम चेतावनी संदेश	
20.2	मौसम/चक्रवात चेतावनी संदेश प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्रवाई:	
20.3	चेतावनियों का वर्गीकरण	
20.4	आपदा के प्रभावों की निगरानी/रिपोर्टिंग:	
20.5	रेलवे पर मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी)	
21	भूकंप: आपदा प्रबंधन	121-123
21.1	रेलवे प्रणालियों पर भूकंप का प्रभाव:	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

21.1.1	ट्रैक को नुकसान:	
21.1.2	सेवा भवन को नुकसान:	
21.1.4	OHE को नुकसान:	
21.1.5	C&W सिक लाइन और TRS शेड को नुकसान:	
21.2	भूकंप के मामले में की जाने वाली कार्रवाई:	
21.2.1	परिचालन शाखा द्वारा कार्रवाई	
21.2.2	इंजीनियरिंग शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:	
21.2.3	S&T शाखा द्वारा कार्रवाई:	
21.2.4	विद्युत टीआरडी शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	
21.2.5	इलेक्ट्रिकल (पी) शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:	
21.2.6	वाणिज्य शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:	
21.2.7	मैकेनिकल शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:	
21.2.8	कार्मिक शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:	
21.2.9	आरपीएफ शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:	
22	रासायनिक (आतंकवाद) आपदाओं का प्रबंधन	124-125
22.1	परिचय	
22.2	NDA के दिशानिर्देश:	
22.2.1	एनडीएमए के दिशा-निर्देशों में अपनाए गए दृष्टिकोण में निम्नलिखित पर बल दिया गया है	
22.3	सीटीडी तैयारी योजना:	
22.4	आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए तैयारी	
22.5	उत्तरदाताओं के लिए प्रशिक्षण	
22.6	एनडीएमए द्वारा भारतीय रेलवे आपदा प्रबंधन योजना पर टिप्पणियां	
23	परमाणु और रेडियोलॉजिकल आपातकाल (आपदा) का प्रबंधन	126-127
23.1	परमाणु/रेडियोलॉजिकल आपातकाल	
23.2	परमाणु सुविधाओं की भेद्यता	
24	संकट प्रबंधन योजना (CMP)	128-129
24.1	परिचय	
24.2	यह संकट प्रबंधन योजना राष्ट्रीय स्तर की संकट स्थितियों से संबंधित है जो निम्नानुसार हैं:	
24.2.1	ऑल इंडियन रेलवे स्ट्राइक:	
24.2.2	आतंकवाद/सुरक्षा संबंधी संकट	
24.2.3	यातायात व्यवधान के लिए प्राकृतिक कारक (कारकों) से संबंधित संकट:	
24.2.4	प्रमुख रेल दुर्घटनाएं	
24.3	दुर्घटना के समय महत्वपूर्ण कर्तव्य निम्नलिखित हैं:	
25	भीड़ का प्रबंधन	130-134
25.1	एनडीएमए द्वारा दिशानिर्देश	
25.2	एनडीएमए दिशानिर्देशों की मुख्य विशेषताएं:	
25.3	भीड़ नियंत्रण और प्रबंधन	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

25.4	क्षेत्रीय रेलवे/मंडलों की जिम्मेदारी की भूमिका	
25.5	भीड़ नियंत्रण और रेलवे स्टेशनों पर भीड़ का प्रबंधन:	
25.6	पश्चिम रेलवे पर भीड़ प्रबंधन के लिए की जाने वाली कार्रवाई:	
25.7	आपातकालीन संचालन केंद्र को इस रूप में काम करना चाहिए	
25.8	सुरक्षा विभाग के कर्तव्य	
25.8.1	सिविल पुलिस के साथ संपर्क	
25.8.2	भीड़ प्रबंधन	
25.8.3	सामान की सुरक्षा	
25.8.4	रेल संपत्ति का संरक्षण	
25.9	सामान्य:	
25.10	सुरक्षा व्यवस्था मॉक ड्रिल	
26	शक्ति की अनुसूची (एसओपी)	135-138
27	सुधार पर्वियों की सूची	139

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

संक्षिप्त रूप:

	प्रयुक्त संक्षिप्ताक्षर
(जी)	सामान्य
(ग)	कोचिंग
(एम)	गति
1एसी	पहला वातानुकूलित कोच
2एसी	2 टियर वातानुकूलित स्लीपर कोच
3एसी	3 टियर वातानुकूलित स्लीपर कोच
एसी	वातानुकूलित
अदन	सहायक मंडल अभियंता
एडीजी	अपर महानिदेशक
एडीएच	अंदेरी स्टेशन
एडीएमई	सहायक मंडल यांत्रिक अभियंता
एडीएमओ	सहायक संभागीय चिकित्सा अधिकारी
एडीआरएम	सहायक मंडल रेल प्रबंधक
एडीएसओ	सहायक मंडल सुरक्षा अधिकारी
एजीएम	अपर महाप्रबंधक
एएमएल	अमलसाद स्टेशन
एक	अमलनेर स्टेशन
बांह	क्षेत्र प्रबंधक
एआरएमई	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण
एआरएमवी	दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन
कला	दुर्घटना राहत ट्रेन
एएससी	सहायक सुरक्षा आयुक्त
सहायक।	बिक्री सहायक
एएसटीई	सहायक सिग्नल और दूरसंचार इंजीनियर
अतुल	अतुल स्टेशन
बा	बांद्रा स्टेशन
बावड़	भडवाड़ स्टेशन
बीसीटी	मुंबई सेंट्रल टर्मिनस
बीबीएआई	भदभुंजा स्टेशन

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

बीसीएक्स	8-व्हील कवर वैक्यूम ब्रेक वैगन
बीडी स्पेशल	ब्रेक डाउन स्पेशल
बीडी की	बोर्ड के
बीईडब्ल्यू	बेतावद स्टेशन
बीएचईटी	भेस्तान स्टेशन
बीएल	वक्षद स्टेशन
बीएलडी	भिलाड़ स्टेशन
बीआईएम	बिलिमोरा स्टेशन

बीआईवाई

बारडोली स्टेशन

बोर	बोईसर स्टेशन
बीआरसी	वडोदरा जंकटन
बीआरटीके	भोरटेक स्टेशन
बीएसएफ	सीमा सुरक्षा बल
बीएसएनएल	भारत संचार निगम लिमिटेड
बीएसआर	वसई रोड स्टेशन
बीवीआई	बोरीवली स्टेशन
बायर	भयन्द्रा स्टेशन
सी एंड डब्ल्यू	कैरिज और वैगन
सीएसी	संयुक्त सहायता केंद्र
सीसीजी	चर्चगेट
सीसीएम	मुख्य वाणिज्य प्रबंधक
सीएचसी	सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्र
सीएचएम	चलटन स्टेशन
सीएचएलके	चवलखेड़े स्टेशन
सीएमडी	मुख्य चिकित्सा निदेशक
सीएमई	मुख्य यांत्रिक अभियंता
सीएमआई	वाणिज्यिक निरीक्षक
सीएमपीई (डीजल)	चीफ मोटिव पावर इंजीनियर (डीजल)
सीएमएस	मुख्य चिकित्सा अधीक्षक
कॉफमो	कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन
विपक्ष।	वाक्य -रचना

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

क्योंकि	स्टोर के नियंत्रक
सीपीडी	चिंचपाड़ा स्टेशन
सूत्र	मुख्य कार्मिक अधिकारी
सीपीआरओ	मुख्य जनसंपर्क अधिकारी
सीपीटीएम	मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक
सीआरबी	रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष
सीआरपीएफ	केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
सीआरएसई	मुख्य रोलिंग स्टॉक इंजीनियर
सीएसओ	मुख्य सुरक्षा अधिकारी
सीटीएनएल	मुख्य नियंत्रक
संकेत	चुपले स्टेशन
सीयूजी	बंद उपयोगकर्ता समूह
सीडब्ल्यूआई	कैरिज और वैगन इंस्पेक्टर

सीवाईआर	चर्नी रोड स्टेशन
डीसीएम	मंडल वाणिज्य प्रबंधक
डीसीएमआई	संभागीय वाणिज्यिक निरीक्षक
डीसीडब्ल्यूआई	डिवीजनल कैरिज और वैगन इंस्पेक्टर
सीनियर डीएससी	वरिष्ठ संभागीय सुरक्षा आयुक्त
डीएसएल	डीज़ल
डीएसओ	संभागीय सुरक्षा अधिकारी
डीएसआर	दशीसर स्टेशन
डीएसटीई	डिवीजनल सिग्नल एंड टेलीकम्युनिकेशन इंजीनियर
डाई।	उप
उप सीई	उप मुख्य अभियंता
डीवाई.सीसीएम	उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
Dy.COM	उप मुख्य संचालन प्रबंधक
डीवाई.टीएनएल	उप नियंत्रक
डीएक्सजी	धरंगून स्टेशन
चुनाव आयोग	आपातकालीन नियंत्रण
संपादक	कार्यकारी निदेशक
ईडीपीएम	Electronic डाटा प्रोसेसिंग प्रबंधक

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

ई-मेल	इलेक्ट्रॉनिक मेल
एमू	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
इंजी.	अभियांत्रिकी
ईओसी	आपातकालीन संचालन केंद्र
ईटीएल	आपातकालीन ट्रेन प्रकाश
एफए और सीएओ	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी
एफआर	पहले उत्तरदाता
जी&एसआर	सामान्य और सहायक नियम
जीईबी	गुजरात विद्युत बोर्ड
जीएम	महाप्रबंधक
जीएमएन	गोरेगोअन
जीआरपी	सरकारी रेलवे पुलिस
जीटीआर	ग्रांट रोड स्टेशन
जीवीडी	गोलवाड़ स्टेशन
होल	होल स्टेशन
एचपीसी	हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन
मुख्यालय	एचडीक्यूआरटीएस।
मानव संसाधन विकास	हाइड्रोलिक बचाव उपकरण
एचआरई	हाइड्रोलिक रीरेलिंग उपकरण
भारतीय वायुसेना	भारतीय वायु सेना
आईएटी	इंस्टेंट एक्शन टीम
आईजी	पुलिस महानिरीक्षक
आईजी	महानिरीक्षक
आईओसी	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन
आईआरसीएम	भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल
आईआरसीटीसी	इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिसोम कॉर्पोरेशन
आईआरएमएम	भारतीय रेलवे चिकित्सा मैनुअल

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

आईएसडी	अंतर्राष्ट्रीय सब्सक्राइबर डायलिंग
यह	सूचना प्रौद्योगिकी
जा	कनिष्ठ प्रशासनिक
जेसीबी	जैक-कम-बुलडोजर
जेई	जूनियर इंजीनियर
जं.	जंक्शन
जो	जोगेश्वरी स्टेशन
जे आर एस	जोरावसान स्टेशन
नियंत्रण रेखा	समपार
केबीएच	खंडबारा स्टेशन
केईबी	करम्बेली
खार	खार रोड स्टेशन
केएचटीजी	खटगांव स्टेशन
केकेएफ	कोल्डे स्टेशन
केकेआरडी	किकाकुई रोड स्टेशन
केएलवी	केल्वे रोड स्टेशन
एलसीसी	स्थानीय कमांड सेंटर
ली	लोको इंस्पेक्टर
एलकेकेडी	लक्कड़कोट स्टेशन
एलपीजी	तरलीकृत पेट्रोलियम गैस
एलआर	रिजर्व छोड़ें
एलटीवी	लतरावा स्टेशन
एमडीडी	मलाड स्टेशन
मिलिमीटर	माहिम स्टेशन
मेल	मारिले लाइन स्टेशन
मि.ग्रा	मीटर गेज
मध्य	मढ़ी स्टेशन
मीरा	मीरा रोड स्टेशन
एमओएसआर	रेल राज्य मंत्री
श्री	रेल मंत्री
एमआरएल	मोरोली स्टेशन
एमआरयू	माटुंगा रोड स्टेशन

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

एमएक्स	महालक्ष्मी स्टेशन
एनडीबी	नंदुरबार स्टेशन
एनडीएन	नारदाना स्टेशन
एनडीआरएफ	राष्ट्रीय आपदा प्रतिक्रिया बल (यह रंग जोड़ा गया है)
गैर सरकारी संगठन	गैर-सरकारी। संगठन
एनआईजी	नायगांव स्टेशन
नवोदय विद्यालय समिति	नवसारी स्टेशन
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे
एनडब्ल्यूयू	नवापुर स्टेशन
ओसी	प्रभारी अधिकारी
ओह	ओवर हेड उपकरण
ओ	प्रभारी अधिकारी
सेशन।	कार्रवाई
पीए गता	सार्वजनिक संबोधन पारदी
पुलिस कांस्टेबल	पर्सनल कंप्यूटर
पीसीओ	सार्वजनिक कॉल कार्यालय
पीसीआर	पावर कंट्रोलर
पीडीपी	पैडसे स्टेशन
पीएचसी	सार्वजनिक स्वास्थ्य केंद्र
एफओडी	विभागाध्यक्ष
पीएलडी	पालड़ी स्टेशन
पीएलजी	पालघर
पीओएल	पेट्रोलियम & तेल
आनुपातिक प्रतिनिधित्व	सार्वजनिक संबंध
प्रो	जनसंपर्क अधिकारी
पीडब्ल्यूआई	स्थायी मार्ग निरीक्षक
आरसीटी	रेल दावा अधिकरण
पुनः	रेलवे विद्युतीकरण

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

आरजी	बाकी दाता
आरजेटी	राजकोट जंक्शन
आरएनएल	रानाला स्टेशन
रेलवे।	समग्र रेल-तंत्र
आरएमएस	रेलवे मेल सेवा
आरपीएफ	रेलवे सुरक्षा बल
आरपीजेड	राणा प्रताप नगर स्टेशन
आरटीएम	रतलाम जंक्शन
एस एंड टी	सिग्नल और दूरसंचार
अनुसूचित जाति	सुरक्षा परामर्शदाता
एससीएच	सचिन स्टेशन
दक्षिण-पूर्वी	अनुभाग अभियंता
सचिव।	स्के टरी
थानेदार	स्टेशन हाउस ऑफिसर
इंटरनेशनल सिस्टम	सिग्नल इंस्पेक्टर
इंटरनेशनल सिस्टम	उप-निरीक्षक
एसएलआर	द्वितीय श्रेणी-सह-सामान-सह-ब्रेक वैन कोच
एसएम	स्टेशन प्रबंधक
एसएनके	सिंदखेड़ा स्टेशन
एसपी	स्व-चालित/पुलिस अधीक्षक
विशेष।	विशेष वस्तु
एसटीसी	सांताक्रूज़ स्टेशन
क्रमांक	वरिष्ठ
सीनियर डीएओ	वरिष्ठ संभागीय लेखा अधिकारी
वरिष्ठ डीएसओ	वरिष्ठ संभागीय सुरक्षा अधिकारी
Sr.DCM	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
सीनियर डीईई	वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता
सीनियर डीएफएम	वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक
एसएएच	सफाले स्टेशन
एसजेएन	संजन स्टेशन

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

सीनियर डीएमई	वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता
सीनियर डीएमओ	वरिष्ठ संभागीय चिकित्सा अधिकारी
क्रमांक डोम	वरिष्ठ संभागीय संचालन प्रबंधक
सीनियर डीपीओ	वरिष्ठ संभागीय कार्मिक अधिकारी
सीनियर डीएससी	वरिष्ठ संभागीय सुरक्षा आयुक्त
सीनियर डीएसटीई	वरिष्ठ मंडल सिग्नल और दूरसंचार इंजीनियर
एस एस	स्टेशन अधीक्षक
एसएसई	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
एसएसई (सी एंड डब्ल्यू)	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता (कैरिज और वैगन)
सेंट	राज्य परिवहन
सेंट जेएबी	सेंट जॉन एम्बुलेंस ब्रिगेड
यौन रोग	सब्सक्राइबर ट्रंक डायलिंग
सनआर	सुरेंद्रनगर जंक्शन
टीबीवी	टिम्बरवा स्टेशन
टीसीआई	दूरसंचार निरीक्षक
टीसीएम	दूरसंचार अनुरक्षक
टीकेएचई	ताकरखेड़े स्टेशन
तिवारी	यातायात निरीक्षक
टीआईएसआई	तिसी स्टेशन
टीआरडी	कर्षण वितरण
टीएस	ट्रेन अधीक्षक
टीटीई	यात्रा टिकट परीक्षक
टीएक्सआर	ट्रेन परीक्षक
यूबीआर	उंबरगांव रोड स्टेशन
यूसीसी	एकीकृत कमान केंद्र
यूडीएन	उधना जंक्शन
अमरीकी डालर	उकाईसोंगडे स्टेशन
यूवीडी	उदवाडा स्टेशन
वापी	वापी स्टेशन
वीडीएच	वेदचा स्टेशन
वीजीएन	वांगोअन स्टेशन

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

वीएचएफ	बहुत उच्च आवृत्ति
वीकेएच	विखरण रोड स्टेशन
वीपीयू	वाहन पार्सल वैन
वीएलपी	विले पार्ले स्टेशन
वीआर	विरार स्टेशन
वीटीएन	वैतरणा स्टेशन
वियर	व्यारा स्टेशन
डब्ल्यूएलआई	कल्याण निरीक्षक
डब्ल्यूटीटी	कार्य समय सारणी

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

अध्याय- 1

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

आपदा एक परिचय

1.1 परिचय:

भारतीय रेलवे राष्ट्र की जीवन रेखा है और आकार के हिसाब से दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेट वर्क है, जिसकी मार्ग लंबाई 72,038 किलोमीटर से अधिक और कुल ट्रैक लंबाई 1,23,236 किलोमीटर है। भारतीय रेलवे पूरे भारत में 7,318 स्टेशनों से प्रतिदिन 13,452 से अधिक यात्री ट्रेनें और 9,141 मालगाड़ियां चलाता है।

भारतीय रेलवे 1853 में कुर्ला से ठाणे तक पहली ट्रेन चलाने के साथ अस्तित्व में आया। तब से ट्रेन दुर्घटनाओं से निपटना रेलवे के लिए प्राथमिकता वाला क्षेत्र रहा है। ब्रिटिश साम्राज्य द्वारा रेल नेट वर्क के निर्माण का मुख्य कारण भारतीय रेलवे के माध्यम से सैन्य आवश्यकताओं का परिवहन था, रेलवे संगठन ने सेना के अधिकारियों के साथ मिलकर काम किया। रेल दुर्घटना के समय भारतीय रेल और सेना की क्रेनों और उनके मेडिकल वैनो को साझा करना आपदाओं (रेल दुर्घटनाओं) से निपटने के लिए एक स्वीकृत प्रणाली थी।

भारतीय रेल के क्रमिक विकास और यात्रियों एवं उद्योगों के लिए कच्चे माल सहित अन्य वस्तुओं के परिवहन में इसके परिवर्तन के साथ रेलवे ने धीरे-धीरे क्रेन, दुर्घटना राहत ट्रेनों (एआरटी), दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण वैन (एआरएमवी) के अपने स्वयं के बुनियादी ढांचे का निर्माण किया। वर्ष 2005 की शुरुआत तक, रेलवे पर एक आपदा का मतलब एक गंभीर ट्रेन दुर्घटना था, आपदा के अन्य मद्दों जैसे बाढ़, भूकंप आदि को अनियंत्रित तरीके से संभाला गया था।

रेलों की आपदा तैयारी, मुख्यतः गाड़ी दुर्घटनाओं से निपटने से संबंधित थी, की जांच वर्ष 2002/03 में एक उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) द्वारा की गई थी जिसकी सिफारिशों, जहां प्रासंगिक हो, को रेलवे आपदा प्रबंधन योजना तैयार करते समय ध्यान में रखा गया है।

2005 में आपदा प्रबंधन (डीएम) अधिनियम की घोषणा के साथ अब स्थिति बदल गई है। आपदा का मतलब अब केवल एक ट्रेन दुर्घटना नहीं है, बल्कि इसका दायरा अन्य घटनाओं, आतंकवाद से संबंधित गतिविधि और प्राकृतिक आपदाओं आदि को शामिल करने के लिए बहुत व्यापक हो गया है।

भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना आपदा प्रबंधन अधिनियम, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन योजना और एनडीएमए द्वारा जारी दिशा-निर्देशों में शामिल सिद्धांतों के आधार पर तैयार की गई है। गंभीर रेल दुर्घटनाओं, अन्य दुर्घटनाओं, आतंकवाद संबंधी संकट, प्राकृतिक आपदाओं आदि से निपटने के लिए रेलवे के अपने संसाधनों के साथ-साथ सभी सरकारी विभागों के संसाधनों को बांटने का मूल सिद्धांत अपनाया जाना चाहिए।

1.2 परिभाषा:

आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने रेल आपदा की परिभाषा को निम्नानुसार अपनाया है।

रेलवे आपदा एक गंभीर ट्रेन दुर्घटना या गंभीर प्रकृति की अप्रिय घटना है, जो या तो रेलवे परिसर में या उस क्षेत्र में रेलवे गतिविधि से उत्पन्न होती है, प्राकृतिक या मानव निर्मित कारणों से, जिससे कई लोगों की जान जा सकती है या बड़ी संख्या में लोगों को गंभीर चोटें आ सकती हैं, और/ या यातायात का गंभीर व्यवधान हो सकता है। अन्य सरकारी/गैर-सरकारी और निजी संगठनों से बड़े पैमाने पर मदद की आवश्यकता होती है।"

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

(Rly.Bd का पत्र संख्या 2003/सुरक्षा (डीएम)/6/2 भाग दिनांक 06.01.09)

कई गंभीर रेल दुर्घटनाएं भी आपदाएं होती हैं और इसलिए, प्रत्येक रेलवे कर्मचारी विभिन्न आपदा स्थितियों की विशेषताओं की पहचान करने की स्थिति में है।

1.3 गोल्डन ऑवर:

"यदि एक गंभीर आघात रोगी को एक घंटे के भीतर निश्चित चिकित्सा देखभाल नहीं दी जाती है दुर्घटना के समय से, उसके अंतिम वसूली की संभावना काफी कम हो जाती है, यहां तक कि उसके बाद चिकित्सा ध्यान देने का सबसे अच्छा के साथ. दुर्घटना के समय से पहले एक घंटे की अवधि को आम तौर पर गोल्डन ऑवर के रूप में जाना जाता है।

गोल्डन ऑवर अवधि के दौरान हर संभव प्रयास किया जाना चाहिए:

1. जहां तक संभव हो निश्चित चिकित्सा देखभाल प्रदान करना, अधिमानतः योग्य चिकित्सा चिकित्सकों द्वारा।
2. रक्तस्राव बंद करें और रक्तचाप को बहाल करें। तृतीय. सदमे में व्यक्तियों को तुरंत सदमे से मुक्त किया जाना चाहिए। इन्ट्रावीनस। इस गोल्डन ऑवर अवधि के भीतर पहुंचने के लिए निकटतम अस्पताल में घायल परिवहन।

प्रभावी होने के लिए, किसी भी आपदा प्रबंधन प्रणाली को अधिक से अधिक गंभीर रोगियों को ठीक करने और इस अवधि के भीतर उन्हें अस्पताल पहुंचाने का लक्ष्य रखना चाहिए।

1.4 आपदा के प्रकार जो ट्रेन सेवाओं में बाधा डालते हैं:

C-1 मानव/उपकरण विफलता:

निम्नलिखित आपदाएं/दुर्घटनाएं मानव/उपकरण की विफलता के कारण हो सकती हैं, जिससे जान या संपत्ति या दोनों की हानि के साथ ट्रेन सेवाओं की सामान्य आवाजाही प्रभावित हो सकती है।

1. टकराव
2. पटरी से उतरना
3. चौकीदार/बिना चौकीदार वाले समपारों पर समपारों पर दुर्घटनाएं। d. ट्रेन में आग
(ड) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं जो देश की सुरक्षा को प्रभावित करती हैं।

C-2 प्राकृतिक आपदाएँ:

प्राकृतिक आपदाओं से भी यातायात में गंभीर व्यवधान उत्पन्न होता है और जान-माल की हानि होती है। एक। भूस्खलन

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

2. पृथ्वी भूकंप
3. बाढ़
4. तूफान/चक्रवात/बवंडर/धूप

C-3 तोड़फोड़: जानबूझकर जीवन की हानि और/या संपत्ति को नुकसान पहुंचाने वाली तोड़फोड़

- एक। ट्रेन/रेलवे प्रतिष्ठानों और रेलवे संपत्ति में आग लगाना। बम विस्फोट ख. बम विस्फोट।
3. यातायात में व्यवधान उत्पन्न करने के लिए रेलपथ पर अवरोध लगाना।
 4. रेलवे फिटिंग के साथ छेड़छाड़ कर दुर्घटना का कारण बनता है।

1.5 आपदा के स्तर के कारण ट्रेन सेवाओं में रुकावट:

रेल दुर्घटनाओं को विभिन्न स्तरों में वर्गीकृत किया जा सकता है।

स्तर-I इतनी बड़ी दुर्घटनाएं जिनका प्रबंधन संबंधित व्यक्तियों द्वारा किया जा सके संभागीय प्राधिकारी।

स्तर-II परिमाण की दुर्घटनाएं जिनके लिए पड़ोसी डिवीजनों से सहायता की आवश्यकता हो सकती है लेकिन जोनल रेलवे द्वारा प्रबंधित किया जा सकता है: और

स्तर- III हताहतों की संख्या की गंभीरता के संदर्भ में परिमाण की आपदाएं सरकार जिनके लिए केंद्रीय (रेल मंत्रालय और अन्य मंत्रालयों) की कई एजेंसियों की सक्रिय भागीदारी की आवश्यकता होती है।

कोटि	या क्रिस्म	मंच
माइनर	50 या अधिक हताहतों की संख्या (मृत्यु और चोटों सहित)	पीला
मध्यम	51-99 मौतें	नारंगी
मेजर	जहां 100 या इससे अधिक मौतें होती हैं अथवा जहां रेल मंत्रालय द्वारा अतिरिक्त सहायता की मांग की जाती है।	ललौहा-भूरा

महाप्रबंधक, अतिरिक्त महाप्रबंधक या मुख्य सुरक्षा अधिकारी हैं

किसी अप्रिय घटना को रेल आपदा घोषित करने के लिए नामित अधिकारियों को मंजूरी दी

क्षेत्रीय रेलों पर आपदा प्रबंधन योजनाओं को रेलवे के विभिन्न विभागों, अन्य केंद्रीय/राज्य सरकार की एजेंसियों, गैर सरकारी संगठनों, निजी एजेंसियों आदि के समन्वय से तैयार करने का कार्य जोनल रेलवे पर सुरक्षा विभाग द्वारा किया जाना है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

1.6 रेल दुर्घटना/स्थिति को आपदा घोषित करना:

गंभीर दुर्घटना या किसी अन्य असाधारण स्थिति के मामले में जिससे यातायात बाधित हो जाता है। प्रशासन सोच-समझकर निर्णय लेगा कि स्थिति को आपदा के रूप में वर्गीकृत किया जाए या नहीं। महाप्रबंधक, अपर महाप्रबंधक अथवा मुख्य संरक्षा अधिकारी किसी अप्रिय घटना को रेल आपदा घोषित करने के लिए अनुमोदित नामित प्राधिकारी हैं। ऐसी घोषणा सभी संबंधितों को जारी की जाएगी। यदि दुर्घटना को आपदा के रूप में घोषित किया जाता है, तो आपदा प्रबंधन योजना में निहित सभी निर्देश स्वचालित रूप से लागू हो जाएंगे और सभी विभागों के अधिकारी और कर्मचारी इस पुस्तक में निर्धारित कार्रवाई करेंगे। सभी अधिकारियों और पर्यवेक्षकों को उसमें सूचीबद्ध विभिन्न कर्तव्यों के साथ पूरी तरह से परिचित होना चाहिए और उन्हें बिना असफल हुए ले जाना चाहिए।

1.7 आपदा से निपटने के लिए रेलवे की ताकत:

आपदाओं से निपटने में, भारतीय रेलवे एक अद्वितीय स्थिति में है क्योंकि इसकी कई ताकतें भारत सरकार के कई अन्य विभागों के पास उपलब्ध नहीं हैं। इसमें शामिल हैं:

1. रेलवे का अपना संचार नेट वर्क।
2. प्रत्येक स्टेशन से जुड़े प्रत्येक मंडल पर प्रचालन नियंत्रण।
3. प्रादेशिक सेना इकाइयाँ।
4. आरपीएफ/आरपीएसएफ का वर्दीधारी बल।
5. रेलवे का अपना चिकित्सा अवसंरचना।
- च. नागरिक सुरक्षा संगठन।
7. गैंग के लोगों की एक सेना पूरे भारतीय रेलवे में फैल गई।
8. स्काउट्स और गाइड (वे सबसे अच्छा पृष्ठभूमि समर्थन प्रदान कर सकते हैं)।
9. रेल पर समर्पित बचाव / बहाली और चिकित्सा उपकरण।

उपरोक्त में से प्रत्येक का उपयोग आपदा से निपटने के लिए आवश्यकता के आधार पर प्रतिकूल परिस्थितियों को संभालने के लिए किया जा सकता है।

1.8 आपदा प्रबंधन योजना का उद्देश्य निम्नलिखित को प्राप्त करना है:

1. जोखिम और पर्यावरण सहित आपात स्थितियों को परिभाषित करना और मूल्यांकन करना।
2. घटना को रोकने के लिए और आंतरिक संसाधनों को जुटाकर और उपलब्ध बाहरी या सामाजिक संसाधनों की मदद से इसे नियंत्रण में लाने के लिए।
3. जीवन की रक्षा के लिए।
4. घायल यात्रियों को ठीक करने और गोल्डन ऑवर में तत्काल चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

5. संपत्ति या/और पड़ोसी पर्यावरण को होने वाले नुकसान को कम करने के लिए।
6. कर्मचारियों, जनता और प्राधिकरण को खतरों/जोखिमों का आकलन करने, प्रदान किए गए सुरक्षा उपायों और आपातकाल की स्थिति में उनके द्वारा निभाई जाने वाली भूमिका के बारे में सूचित करना।
7. प्रभावित लोगों की निकासी शुरू करना और व्यवस्थित करना। viii. संभावित हताहतों के लिए चिकित्सा तैयारी।
9. विभिन्न जिला आकस्मिक योजनाओं की ऑफ साइट आपातकालीन कार्य योजना के तहत संसाधनों का एकीकरण
10. प्रभावित क्षेत्रों के सुरक्षित पुनर्वास को सुरक्षित करने और सामान्य स्थिति बहाल करने के लिए।
11. आपात स्थिति से निपटने और आपातकालीन तैयारी और योजना के आवधिक पूर्वाभ्यास के लिए सभी प्रावधानों के साथ एक योजना तैयार करना।
12. इस आपदा प्रबंधन योजना में राजकोट डिवीजन के भौगोलिक विवरण, उपलब्ध सुविधाएं, जोखिम विश्लेषण और पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन, अग्नि सुरक्षा, पारस्परिक सहायता व्यवस्था, चिकित्सा और सुरक्षा सेवाएं, प्रमुख व्यक्तियों के साथ उनके फोन नंबर और पते और आपात स्थिति से निपटने के लिए अन्य प्रासंगिक जानकारी शामिल हैं

विभिन्न जिला आकस्मिक योजनाओं की ऑफ साइट आपातकालीन कार्य योजना के तहत संसाधनों का एकीकरण प्रभावित क्षेत्रों के सुरक्षित पुनर्वास को सुरक्षित करने और सामान्य स्थिति बहाल करने के लिए। आपात स्थिति से निपटने और आपातकालीन तैयारी और योजना के आवधिक पूर्वाभ्यास के लिए सभी प्रावधानों के साथ एक योजना तैयार करना।

इस आपदा प्रबंधन योजना में राजकोट डिवीजन के भौगोलिक विवरण, उपलब्ध सुविधाएं, जोखिम विश्लेषण और पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन, अग्नि सुरक्षा, पारस्परिक सहायता व्यवस्था, चिकित्सा और सुरक्षा सेवाएं, प्रमुख व्यक्तियों के साथ उनके फोन नंबर और पते और आपात स्थिति से निपटने के लिए अन्य प्रासंगिक जानकारी शामिल हैं।

1.9 भारतीय रेल पर डीएम पर नीति निर्माण के लिए नोडल विभाग:

रेल मंत्रालय की आपदा प्रबंधन योजना, क्षेत्रीय और मंडल योजनाओं को रेलवे के संबंधित विभागों और अन्य सभी हितधारकों के समन्वय से सुरक्षा विभाग द्वारा तैयार किया जाना है।

अस्पताल डीएम योजनाएं और सुरक्षा व्यवस्था (ड्रिल आदि) क्रमशः चिकित्सा और सुरक्षा विभाग द्वारा तैयार और समन्वित की जाएगी।

बाढ़, चक्रवात, भूकंप, भूस्खलन, आदि के प्रबंधन और निवारक कार्यवाई/शमन का समन्वय सिविल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा किया जाएगा।

योजना तैयार करने और विशेषीकृत उपकरणों की खरीद और कामकों के बचाव केन्द्रित प्रशिक्षण सहित बचाव और बहाली केन्द्रित जिलाधिकारी का समन्वय यांत्रिक विभाग द्वारा किया जाना है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

2.0 रेलवे पर मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी):

(i) राष्ट्रीय आपदाएं:-

फील्ड स्तर पर और मंडलों पर सिविल इंजीनियरिंग विभाग बाढ़, चक्रवात, भूकंप और भूस्खलन आदि की संभावना पर संबंधित सरकारी विभागों द्वारा भेजी गई अग्रिम चेतावनी के माध्यम से सूचना प्राप्त करता है। अपेक्षित आपदा/संकट/आपदा की गंभीरता के आधार पर सूचना आपातकालीन नियंत्रण के माध्यम से विभागीय अधिकारियों को दी जाएगी जो आईसीएस के रूप में कार्य करेंगे। जहां गाड़ी परिचालन को निलंबित या विनियमित किया जाना है, वहां परिचालन विभागों को उपयुक्त रूप से सलाह दी जाएगी।

ट्रेन विनियमन योजना बनाने के बाद मंडल नियंत्रण यात्रियों के कल्याण के प्रबंधन के लिए वाणिज्यिक और सुरक्षा विभागों को सलाह देगा। प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया में रेलवे के जनसंपर्क विभाग के माध्यम से यात्रियों को अलर्ट जारी किए जाएंगे।

मंडलों पर डीआरएम ट्रेन सेवाओं (राहत विशेष ट्रेनों सहित) के संचालन को सुनिश्चित करने के लिए विभागों के बीच समन्वय सुनिश्चित करते हैं और यात्रियों के लिए राहत व्यवस्था और रेलवे के अपने कर्मचारियों के कल्याण के लिए भी सुनिश्चित करते हैं। अन्य मंडलों और क्षेत्रीय रेलों से सहायता क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय (अर्थात महाप्रबंधक को शामिल करके) के माध्यम से ली जाएगी। पटना आईओसी और एनडीएमए/एनडीआरएफ के साथ समन्वय प्रत्येक जोनल मुख्यालय के आपातकालीन नियंत्रण के माध्यम से होगा।

(द्वितीय) मानव निर्मित आपदाएं:-

आतंकवाद के विभिन्न रूप इन आपदाओं के दायरे में आते हैं। रेलवे के सुरक्षा विभाग को एक प्रमुख भूमिका निभानी होगी जो राज्य सरकारों और आवश्यकता पड़ने पर अर्ध-सैनिक और अन्य बलों के साथ समन्वय करेगा। प्रभाग का सुरक्षा नियंत्रण आईसीएस के रूप में कार्य करेगा। मुख्यालय सुरक्षा नियंत्रण पटना के आईओसी के साथ समन्वय करेगा।

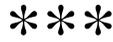
परिचालन विभाग द्वारा मंडल, जोनल स्तर और रेलवे बोर्ड में भी ट्रेन सेवाओं के विनियमन के आयोजन में उपरोक्त के रूप में एक समान प्रणाली का पालन किया जाएगा।

(3) सीबीआरएन आपदा को संभालना

सभी सीबीआरएन (रासायनिक, जैविक, रेडियोलॉजिकल, परमाणु) आपदाओं से निपटने और बीएन (जैविक, युद्ध), बीटी (जैव-आतंकवाद) के शमन के लिए चिकित्सा राहत प्रदान करने के लिए सभी मंडल रेलवे अस्पतालों में मेडिकल डॉक्टरों की एक छोटी संख्या के प्रशिक्षण की योजना बनाई जानी है।

(4) रासायनिक आपदा:-

ज्वलनशील, एसिड और अन्य संक्षारक जैसी गलत घटनाओं जैसे स्पिलेज, आग पकड़ने आदि से निपटने में रेलवे की विशेषज्ञता बहुत सीमित है। इसलिए यह जरूरी है कि संबंधित प्रभाग अपनी प्रणाली पर उन एजेंसियों और संगठनों के साथ समन्वय विकसित और पोषित करेंगे जिनके पास संभाला और परिवहन की जा रही खतरनाक सामग्रियों से निपटने में विशेषज्ञता है।



अध्याय-2

आपदा प्रबंधन अधिनियम – 2005

2.1 आपदा प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति (एनडीपीएम)

संसद द्वारा अधिनियमित आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 (जिसे इसके बाद अधिनियम कहा गया है) को 26 दिसम्बर, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। अधिनियम आपदाओं के प्रभावी प्रबंधन के लिए कानूनी और संस्थागत ढांचे का प्रावधान करता है। अधिनियम नए संस्थानों के निर्माण और केंद्र, राज्य और स्थानीय सरकारों के लिए विशिष्ट भूमिकाओं के असाइनमेंट को अधिदेशित करता है। अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत, प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) की स्थापना की गई है और एनडीएमए के कार्यों के निष्पादन में सहायता करने के लिए सचिवों की एक राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनईसी) का गठन किया गया है। राज्य स्तर पर, मुख्यमंत्री की अध्यक्षता में एक राज्य आपदा प्रबंधन प्राधिकरण बनाया गया है, जिसे राज्य कार्यकारी समिति द्वारा सहायता प्रदान की गई है। जिला स्तर पर जिला आपदा प्रबंधन प्राधिकरण बनाए गए हैं।

इस अधिनियम के अंतर्गत आपदा प्रबंधन संबंधी नीतियां बनाने, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन नीति (एनपीडीएम) का अनुमोदन करने और आपदा प्रबंधन संबंधी दिशानिर्देश निर्धारित करने का उत्तरदायित्व एनडीएमए को दिया गया है। तदनुसार, एनडीएमए ने गृह मंत्रालय के परामर्श से आपदा प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति का मसौदा तैयार किया और इसे सरकार के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया।

गृह मंत्रालय ने एनपीडीएम का मसौदा संबंधित केन्द्रीय मंत्रालयों और सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को परिचालित कर दिया है। केन्द्रीय मंत्रालयों/राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों की विधिवत जांच की गई थी और केन्द्रीय मंत्रालयों/राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के स्वीकृत विचारों/टिप्पणियों को एनपीडीएम में विधिवत रूप से शामिल कर लिया गया है।

दिनांक 22-10-2009 को हुई मंत्रिमंडल की बैठक में एनपीडीएम को मंत्रिमंडल का अनुमोदन दिया गया था।

एनपीडीएम में आपदा प्रबंधन के लिए एक समग्र दृष्टिकोण की परिकल्पना की गई है जिसमें रोकथाम, न्यूनीकरण, तैयारी, राहत, प्रतिक्रिया, पुनर्वास और पुनर्निर्माण सहित संपूर्ण आपदा प्रबंधन चक्र शामिल है। यह संस्थागत, कानूनी और वित्तीय समझौतों, क्षमता निर्माण, ज्ञान प्रबंधन, अनुसंधान और विकास को कवर करने वाले आपदा प्रबंधन के सभी पहलुओं को संबोधित करता है। यह उन क्षेत्रों पर केंद्रित है जहां कार्रवाई की आवश्यकता है और संस्थागत तंत्र जिसके माध्यम से इस तरह की कार्रवाई को चैनलाइज़ किया जा सकता है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

2.2 आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 की मुख्य विशेषताएं

यह आपदा प्रबंधन पर केंद्रीय कानून है जिसके चारों ओर आपदा प्रबंधन से संबंधित सभी गतिविधियां इसके अधिनियमन के बाद से घूमती हैं। यह आपदा प्रबंधन के लिए एक समग्र दृष्टिकोण का विधान बनाता है, जिसमें आपदाओं पर प्रतिक्रिया करने से लेकर रोकथाम और न्यूनीकरण, क्षमता निर्माण और तैयारी पर अधिक ध्यान दिया जाता है। इस अधिनियम के संगत प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना तैयार की गई है। इस अधिनियम में आपदा को निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: "आपदा का अर्थ है किसी भी क्षेत्र में प्राकृतिक या मानव निर्मित कारणों से उत्पन्न एक आपदा, दुर्घटना, आपदा या गंभीर घटना, या दुर्घटना या लापरवाही जिसके परिणामस्वरूप जीवन की पर्याप्त हानि या मानव पीड़ा या क्षति होती है, और संपत्ति का विनाश होता है, या पर्यावरण को नुकसान होता है, या गिरावट होती है, और ऐसी प्रकृति या परिमाण का होता है जो प्रभावित क्षेत्र के समुदाय की मुकाबला करने की क्षमता से परे होता है।

इस अधिनियम में आपदा प्रबंधन की व्याख्या निम्नानुसार की गई है:

आपदा प्रबंधन का अर्थ उन उपायों की आयोजना, आयोजन, समन्वय, समन्वय और कार्यान्वयन की सतत और एकीकृत प्रक्रिया से होता है, जो निम्नलिखित के लिए आवश्यक या समीचीन हैं-

- किसी भी आपदा के खतरे या खतरे की रोकथाम
- किसी भी आपदा के जोखिम को उसके गंभीर परिणामों पर कम करना या कम करना।
- क्षमता निर्माण
- किसी भी आपदा से निपटने की तैयारी
- किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा के लिए त्वरित प्रतिक्रिया
- किसी भी आपदा के प्रभावों की गंभीरता या परिमाण का आकलन करना
- निकासी, बचाव और राहत
- पुनर्वास और पुनर्निर्माण

2.3 रेलवे से संबंधित डीएम अधिनियम, 2005 में महत्वपूर्ण प्रावधान;

आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 की धारा 35, 36 और 37 में केंद्र सरकार के मंत्रालयों और विभागों की जिम्मेदारियों का विवरण दिया गया है, जिसके अनुसार कई उपाय/कार्रवाई या तो स्वयं या एनडीएमए के परामर्श से की जानी है। आपदा प्रबंधन के संबंध में

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

न्यूनीकरण, तैयारी और कार्रवाई योजनाएं, क्षमता निर्माण, डेटा संग्रह और कर्मियों की पहचान और प्रशिक्षण तैयार करना प्रमुख जिम्मेदारियों में से एक है। इन प्रावधानों को संक्षेप में निम्नानुसार प्रस्तुत किया गया है:

धारा 35

केन्द्रीय सरकार, ऐसे सभी उपाय करेगी जो वह आपदा प्रबन्ध के प्रयोजन के लिये आवश्यक या समीचीन समझे और इसके अन्तर्गत निम्नलिखित होंगे:-

- 1) आपदा प्रबंधन के संबंध में भारत सरकार के मंत्रालयों या विभागों, राज्य सरकारों, राष्ट्रीय प्राधिकरण, राज्य प्राधिकरणों, सरकारी और गैर-सरकारी संगठनों के कार्यों का समन्वय।
- 2) भारत सरकार के मंत्रालयों या विभागों द्वारा अपनी विकास योजनाओं और परियोजनाओं में आपदाओं की रोकथाम और न्यूनीकरण के उपायों का एकीकरण सुनिश्चित करना।
- 3) भारत सरकार के मंत्रालयों या विभागों द्वारा आपदा की रोकथाम, न्यूनीकरण, क्षमता निर्माण और तैयारी के लिए निधियों का उचित आवंटन सुनिश्चित करना।
- 4) यह सुनिश्चित करना कि भारत सरकार के मंत्रालय या विभाग किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा से तुरंत और प्रभावी ढंग से निपटने के लिए तैयारी हेतु आवश्यक उपाय करें।
- 5) राज्य सरकारों द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार उन्हें सहयोग और सहायता।
- 6) नौसेना, सेना, वायु सेना और संघ के अन्य सशस्त्र बलों या किसी अन्य नागरिक कर्मियों की तैनाती जो इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए आवश्यक हो सकती है।

धारा 36

भारत सरकार के प्रत्येक मंत्रालय या विभाग का यह उत्तरदायित्व होगा कि -

- (1) राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार आपदाओं की रोकथाम, न्यूनीकरण और तैयारी और क्षमता निर्माण के लिए आवश्यक उपाय करें।
- (2) राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार आपदाओं की रोकथाम या शमन के उपायों को अपनी विकास योजनाओं और परियोजनाओं में एकीकृत करना।
- (3) राष्ट्रीय प्राधिकरण के दिशानिर्देशों या इस संबंध में राष्ट्रीय कार्यकारी समिति के निर्देशों के अनुसार किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा के लिए प्रभावी ढंग से और तुरंत प्रतिक्रिया दें।
- (4) इसके द्वारा प्रशासित अधिनियमों, इसकी नीतियों, नियमों और विनियमों की समीक्षा करें और आपदाओं की रोकथाम, न्यूनीकरण या तैयारी के प्रावधानों को शामिल करें

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

(5) आपदा की रोकथाम, न्यूनीकरण, क्षमता निर्माण और तैयारियों के उपायों के लिए धन आवंटित करें

(6) राष्ट्रीय प्राधिकरण और राज्य सरकार को सहायता प्रदान करें

(1) आपदा प्रबंधन के संबंध में न्यूनीकरण, तैयारी और प्रतिक्रिया योजनाएं, क्षमता निर्माण, डेटा संग्रह, पहचान और कर्मियों का प्रशिक्षण तैयार करना

(2) प्रभावित क्षेत्र में राहत और बचाव कार्य चला रहे हैं

(3) किसी भी आपदा से होने वाले नुकसान का आकलन

(4) पुनर्वास और पुनर्निर्माण करना

(छ) किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा के लिए तुरंत और प्रभावी ढंग से प्रतिक्रिया करने के प्रयोजनों के लिए राष्ट्रीय कार्यकारी समिति या राज्य कार्यकारी समिति को अपने संसाधन उपलब्ध कराना, जिसमें निम्नलिखित उपाय शामिल हैं -

(1) एक कमजोर या प्रभावित क्षेत्र में आपातकालीन संचार प्रदान करना

(2) प्रभावित क्षेत्र से कर्मियों और राहत सामग्री का परिवहन

(3) निकासी, बचाव, अस्थायी आश्रय या अन्य तत्काल राहत प्रदान करना

(4) अस्थायी पुलों, जेटी और लैंडिंग स्थानों की स्थापना

(4) प्रभावित क्षेत्र में पेयजल, आवश्यक प्रावधान, स्वास्थ्य देखभाल और सेवाएं प्रदान करना।

(5) ऐसी अन्य कार्रवाइयां करें जो आपदा प्रबंधन धारा 37 के लिए आवश्यक समझे

(1) भारत सरकार का प्रत्येक मंत्रालय या विभाग -

(क) निम्नलिखित विवरणों को विनिदष्ट करते हुए आपदा प्रबंधन योजना तैयार कीजिए, अर्थात्

(1) राष्ट्रीय योजना के अनुसार आपदाओं की रोकथाम और न्यूनीकरण के लिए इसके द्वारा किए जाने वाले उपाय;

(2) राष्ट्रीय प्राधिकरण और राष्ट्रीय कार्यकारी समिति के दिशानिर्देशों के अनुसार अपनी विकास योजनाओं में शमन उपायों के एकीकरण के बारे में विनिर्देश;

(3) किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा से निपटने के लिए तैयारी और क्षमता निर्माण के संबंध में इसकी भूमिकाएं और जिम्मेदारियां;

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

(4) किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा का तुरंत और प्रभावी ढंग से जवाब देने के संबंध में इसकी भूमिकाएं और जिम्मेदारियां;

(5) उप-खंड (iii) और (iv) में निर्दिष्ट भूमिकाओं और जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए इसकी तैयारी की वर्तमान स्थिति;

(6) उप-खंड (iii) और (iv) में निर्दिष्ट अपनी जिम्मेदारियों को पूरा करने में सक्षम बनाने के लिए किए जाने वाले आवश्यक उपाय

(2) खंड (ए) में निर्दिष्ट योजना की सालाना समीक्षा और अद्यतन;

(3) खंड (ए) या खंड (बी) में निर्दिष्ट योजना की एक प्रति, जैसा भी मामला हो, केंद्र सरकार को अग्रेषित करें, जिसे सरकार इसकी एक प्रति राष्ट्रीय प्राधिकरण को उसके अनुमोदन के लिए अग्रेषित करेगी।

(2) भारत सरकार का प्रत्येक मंत्रालय या विभाग-

(1) उपधारा (1) के खंड (क) के अधीन आपदा प्रबंध योजना तैयार करते समय उसमें विनिर्दिष्ट क्रियाकलापों के वित्तपोषण के लिए उपबंध करना;

(2) उपधारा (1) के खंड (क) में निर्दिष्ट योजना के कार्यान्वयन के संबंध में राष्ट्रीय प्राधिकरण को जब कभी अपेक्षित हो, स्थिति रिपोर्ट प्रस्तुत करना।

2.4 बोर्ड के निर्देश (बोर्ड का पत्र संख्या 89/सुरक्षा-1/4/3 दिनांक 4.3.89)

1. दुर्घटना में शामिल ट्रेन में यात्रा करने वाले सभी रेलकर्मियों को तुरंत गार्ड को रिपोर्ट करना चाहिए।

2. दुर्घटना स्थल पर सभी कर्मचारियों को आर्म बैंड पहनना चाहिए। तदनुसार, गाड़ी ले जाने वाले सभी यात्रियों को गार्ड के साथ रखने के लिए 10 आर्म बैंड प्रदान किए जाने चाहिए।

3. दुर्घटना के दौरान गार्ड के कर्तव्यों के संबंध में सभी एसएलआर में एक स्थायी जांच सूची प्रदर्शित की जाएगी

4. प्रभाग को अपने अधिकार क्षेत्र के प्रत्येक अनुभाग में नियंत्रण स्टेशनों को नामित करना चाहिए। दुर्घटनाओं की सूचना मिलने पर इन नियंत्रण स्टेशनों के एसएम दुर्घटना स्थल पर पहुंच जाएंगे।

5. प्रत्येक रेलवे के पास उन चिन्हित क्षेत्रों में पूरी तरह सुसज्जित रोड एम् बुलेंस वैन होनी चाहिए जहां एक अच्छी सड़क अवसंरचना विकसित हो गई है।

6. एक न्यूनतम संख्या। एसटीडी सुविधा के साथ दो टेलीफोन नियंत्रण में प्रदान किए जाने चाहिए। संभाग में फैक्स सुविधाएं भी उपलब्ध कराई जाएं।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

7. सभी एआरएमई स्केल में शीत कटिंग उपकरण उपलब्ध कराए जाने चाहिए और आवधिक रूप से जांच की जानी चाहिए तथा पर्याप्त संख्या में कर्मचारियों को इस उपकरण की हैंडलिंग के लिए प्रशिक्षित किया जाना चाहिए।
8. फंसे हुए यात्रियों के साथ राहत ट्रेन को ओवर राइडिंग प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

उपरोक्त के अलावा:

1. प्रभाग को सभी स्टेशनों के नजदीक उपलब्ध डॉक्टरों और चिकित्सा इकाइयों की एक सूची रखनी चाहिए, जिसमें उनकी दूरी भी शामिल हो, जिसे सभी स्टेशनों पर एक विशिष्ट स्थान पर प्रदर्शित किया जाना है।
2. डिवीजनों को नियंत्रण कार्यालय में डबल/सिंगल एक्जिस्ट सुविधाओं के साथ सभी एआरएमई/एआरटी साइडिंग की एक सूची रखनी चाहिए।

अध्याय-3

राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण

भारत के प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (NDMA), भारत में आपदा प्रबंधन के लिए सर्वोच्च निकाय है। आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 द्वारा एनडीएमए की स्थापना और राज्य तथा जिला स्तरों पर संस्थागत तंत्रों के लिए एक समर्थकारी वातावरण का सृजन करना अधिदेशित है। एनडीएमए को आपदा प्रबंधन के लिए नीतियां, योजनाएं और दिशानिर्देश निर्धारित करने का अधिदेश प्राप्त है। भारत रोकथाम, शमन, तैयारी और प्रतिक्रिया के लोकाचार के विकास की कल्पना करता है।

भारत सरकार सभी सरकारी एजेंसियों के निरंतर और सामूहिक प्रयासों के माध्यम से प्राकृतिक और मानव निर्मित आपदाओं के कारण होने वाले नुकसान और विनाश को कम करने के लिए एक राष्ट्रीय संकल्प को बढ़ावा देने का प्रयास करती है।

गैर-सरकारी संगठन और लोगों की भागीदारी। इसे सुरक्षित, आपदा प्रतिरोधी और गतिशील भारत के निर्माण के लिए प्रौद्योगिकी-संचालित, सक्रिय, बहु-जोखिम और बहु-क्षेत्रीय रणनीति अपनाकर पूरा करने की योजना है।

एनडीएमए लोगो भारत में आपदा प्रबंधन की प्रभावशीलता में सुधार के लिए सभी हितधारकों को सशक्त बनाने के इस राष्ट्रीय विजन की आकांक्षाओं को दर्शाता है। एनडीएमए के 5 प्रमुख प्रभाग हैं। नीति और योजनाएं, शमन, संचालन और संचार और सूचना और प्रौद्योगिकी, प्रशासन और वित्त।

3.0 राष्ट्रीय प्राधिकरण की शक्तियां और कार्य:

इस अधिनियम के उपबंधों के अधीन रहते हुए, आपदा की स्थिति में समय पर और प्रभावी कार्रवाई सुनिश्चित करने के लिए आपदा प्रबंधन के लिए नीतियां, योजनाएं और दिशानिर्देश बनाने का उत्तरदायित्व राष्ट्रीय प्राधिकरण का होगा। राष्ट्रीय प्राधिकरण निम्नलिखित कार्य कर सकता है:-

- 1) आपदा प्रबंधन पर नीतियां बनाना;
- 2) राष्ट्रीय योजना को मंजूरी देना;
- 3) राष्ट्रीय योजना के अनुसार भारत सरकार के मंत्रालयों या विभागों द्वारा तैयार की गई योजनाओं को मंजूरी देना;
- 4) राज्य योजना तैयार करने के लिए राज्य प्राधिकरणों के लिए दिशानिर्देश निर्धारित करना;
- 5) आपदा निवारण या इसके प्रभावों को कम करने के उपायों को अपनी विकास योजनाओं और परियोजनाओं में एकीकृत करने के प्रयोजन के लिए भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों या विभागों द्वारा अनुसरण किए जाने वाले दिशानिर्देश निर्धारित करना;
- 6) आपदा प्रबंधन के लिए नीति और योजना के प्रवर्तन और कार्यान्वयन का समन्वय करना;
- 7) शमन के उद्देश्य के लिए धन के प्रावधान की सिफारिश करना;
- 8) बड़ी आपदाओं से प्रभावित अन्य देशों को ऐसी सहायता प्रदान करना जो केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है;
- 9) आपदा की रोकथाम, या शमन, या खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा से निपटने के लिए तैयारी और क्षमता निर्माण के लिए ऐसे अन्य उपाय करें जिन्हें वह आवश्यक समझे;
- 10) राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान के कामकाज के लिए व्यापक नीतियां और दिशा-निर्देश निर्धारित करना;

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

3.1 एनडीएमए का गठन और भूमिका :

यह आपदा से निपटने के लिए देश में शीर्ष निकाय के रूप में डीएम अधिनियम के तहत गठित किया गया है

समग्र रूप से प्रबंधन। माननीय प्रधान मंत्री पदेन हैं

प्राधिकरण के अध्यक्ष। एनडीएमए आपदा की स्थिति में समय पर और प्रभावी कार्रवाई सुनिश्चित करने के लिए आपदा प्रबंधन के लिए नीतियां, योजनाएं और दिशानिर्देश तैयार करने के लिए जिम्मेदार है। राज्यों और जिलों को एनडीएमए की तर्ज पर क्रमशः राज्य और जिला आपदा प्रबंधन प्राधिकरणों का गठन करने का भी अधिदेश दिया गया है।

3.2 राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा सलाहकार समिति का गठन:

राष्ट्रीय प्राधिकरण आपदा प्रबंधन के विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें करने के लिए एक सलाहकार समिति का गठन कर सकता है जिसमें आपदा प्रबंधन के क्षेत्र के विशेषज्ञ शामिल हों और जिन्हें राष्ट्रीय, राज्य या जिला स्तर पर आपदा प्रबंधन का व्यावहारिक अनुभव हो। **राष्ट्रीय कार्यकारी समिति**

केन्द्रीय सरकार, धारा 3 की उपधारा (1) के अधीन अधिसूचना जारी करने के तुरन्त पश्चात् इस अधिनियम के अधीन उसके कृत्यों के पालन में राष्ट्रीय प्राधिकरण की सहायता करने के लिये एक राष्ट्रीय कार्यपालिका समिति का गठन करेगी। राष्ट्रीय कार्यकारी समिति निम्नलिखित सदस्यों से मिलकर बनेगी, अर्थात:-

- (1) आपदा प्रबंधन का प्रशासनिक नियंत्रण रखने वाले मंत्रालय या केंद्र सरकार के विभाग के प्रभारी भारत सरकार के सचिव, जो पदेन अध्यक्ष होंगे।
- (2) कृषि, परमाणु ऊर्जा, रक्षा, पेयजल आपूर्ति, पर्यावरण और वन, वित्त (व्यय), स्वास्थ्य, बिजली, ग्रामीण विकास, विज्ञान और प्रौद्योगिकी, अंतरिक्ष, दूरसंचार, शहरी विकास, जल संसाधन के प्रशासनिक नियंत्रण वाले मंत्रालयों या विभागों में भारत सरकार के सचिव और चीफ ऑफ स्टाफ कमेटी के एकीकृत रक्षा स्टाफ के प्रमुख पदेन सदस्यों के रूप में।

राष्ट्रीय कार्यकारी समिति राष्ट्रीय प्राधिकरण को उसके कृत्यों के निर्वहन में सहायता करेगी और राष्ट्रीय प्राधिकरण की नीतियों और योजनाओं को लागू करने की जिम्मेदारी होगी और देश में आपदा प्रबंधन के उद्देश्य के लिए केंद्र सरकार द्वारा जारी निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करेगी।

राष्ट्रीय कार्यकारी समिति निम्नलिखित कार्य कर सकती है-

- के रूप में कार्य करें समन्वय और निगरानी आपदा प्रबंधन के लिए निकाय;
- राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली राष्ट्रीय योजना तैयार करना;
- राष्ट्रीय नीति के कार्यान्वयन का समन्वय और निगरानी करना;
- विभिन्न मंत्रालयों या विभागों या राज्य प्राधिकरणों द्वारा आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार करने के लिए दिशानिर्देश निर्धारित करना;
- राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार डीएम योजनाएं तैयार करने के लिए राज्य सरकार और राज्य प्राधिकरणों को आवश्यक तकनीकी सहायता प्रदान करना;
- राष्ट्रीय योजना और भारत सरकार के मंत्रालयों या विभागों द्वारा तैयार की गई योजनाओं के कार्यान्वयन की निगरानी करना;

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- मंत्रालयों या विभागों द्वारा अपनी विकास योजनाओं और परियोजनाओं में आपदाओं की रोकथाम और न्यूनीकरण के उपायों को एकीकृत करने के लिए राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी करना;
- सरकार के विभिन्न मंत्रालयों या विभागों और एजेंसियों द्वारा किए जाने वाले उपशमन और तैयारी उपायों के संबंध में निगरानी करना, समन्वय करना और निर्देश देना;
- किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति का जवाब देने के उद्देश्य से सभी सरकारी स्तरों पर तैयारियों का मूल्यांकन करना और ऐसी तैयारियों को बढ़ाने के लिए जहां आवश्यक हो, निर्देश देना;
- अधिकारियों, कर्मचारियों और स्वैच्छिक बचाव कार्यकर्ताओं के विभिन्न स्तरों के लिए आपदा प्रबंधन के लिए विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम की योजना बनाना और समन्वय करना;
- किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति में प्रतिक्रिया का समन्वय करें या

आपदा;

- भारत सरकार के संबंधित मंत्रालयों या विभागों, राज्य सरकार और राज्य प्राधिकरणों के लिए किसी भी प्रतिक्रिया में उनके द्वारा किए जाने वाले उपायों के संबंध में दिशानिर्देश निर्धारित करना या उन्हें निर्देश देना।

आपदा की स्थिति या आपदा की धमकी;

- सरकार के किसी विभाग या एजेंसी से राष्ट्रीय प्राधिकरण या राज्य प्राधिकरणों को ऐसे लोगों को उपलब्ध कराने की अपेक्षा करना या

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

आपातकालीन प्रतिक्रिया, बचाव और राहत के प्रयोजनों के लिए इसके साथ उपलब्ध भौतिक संसाधन;

- भारत सरकार के मंत्रालयों या विभागों, राज्य प्राधिकरणों, सांविधिक निकायों, अन्य सरकारी या गैर-सरकारी संगठनों और आपदा प्रबंधन में लगे अन्य लोगों की गतिविधियों को सलाह देना, सहायता देना और समन्वय करना;
- इस अधिनियम के अधीन राज्य प्राधिकारियों और जिला प्राधिकारियों को उनके कृत्यों को कार्यान्वित करने के लिए आवश्यक तकनीकी सहायता प्रदान करना या सलाह देना;
- आपदा प्रबंधन के संबंध में सामान्य शिक्षा और जागरूकता को बढ़ावा देना;
- ऐसे अन्य कार्य करना जो राष्ट्रीय प्राधिकरण को करने की आवश्यकता हो सकती है।

3.3 राष्ट्रीय योजना :-

पूरे देश के लिए आपदा प्रबंधन के लिए एक योजना तैयार की जाएगी जिसे राष्ट्रीय योजना कहा जाएगा; राष्ट्रीय नीति को ध्यान में रखते हुए और राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली आपदा प्रबंधन के क्षेत्र में राज्य सरकारों और विशेषज्ञ निकायों के परामर्श से राष्ट्रीय कार्यकारी समिति द्वारा राष्ट्रीय योजना तैयार की जाएगी;

राष्ट्रीय योजना में निम्नलिखित शामिल होंगे:-

- आपदाओं की रोकथाम, या उनके प्रभावों के शमन के लिए किए जाने वाले उपाय;
- विकास योजनाओं में शमन उपायों के एकीकरण के लिए किए जाने वाले उपाय;
- किसी भी खतरनाक आपदा स्थितियों या आपदा का प्रभावी ढंग से जवाब देने के लिए तैयारी और क्षमता निर्माण के लिए किए जाने वाले उपाय;
- (क) के खंड (क), (ख) और (ग)।

राष्ट्रीय योजना की वाषक समीक्षा और अद्यतन किया जाएगा। राष्ट्रीय योजना के तहत किए जाने वाले उपायों के वित्तपोषण के लिए केन्द्र सरकार द्वारा उपयुक्त प्रावधान किए जाएंगे।

राहत के न्यूनतम मानकों के लिए दिशानिर्देश:

राष्ट्रीय प्राधिकरण आपदा से प्रभावित व्यक्तियों को प्रदान की जाने वाली राहत के न्यूनतम मानकों के लिए दिशानिर्देशों की सिफारिश करेगा, जिसमें शामिल होंगे-

- 1) राहत शिविरों में प्रदान की जाने वाली न्यूनतम आवश्यकताओं के अलावा, आश्रय, भोजन, पेयजल, चिकित्सा कवर और स्वच्छता;
- 2) विधवाओं और अनाथों के लिए किए जाने वाले विशेष प्रावधान;
- 3) जनहानि के कारण अनुग्रह सहायता, साथ ही मकानों को हुए नुकसान के कारण और आजीविका के साधनों की बहाली के लिए सहायता; घ) ऐसी अन्य राहत जो आवश्यक हो सकती है;

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

ऋण चुकौती आदि में राहत।

राष्ट्रीय प्राधिकरण, गंभीर परिमाण की आपदाओं की दशा में, ऋणों के पुनर्भुगतान में या आपदा से प्रभावित व्यक्तियों को ऐसे रियायती निबंधों पर, जो उचित हों, नए ऋण मंजूर करने में राहत की सिफारिश कर सकेगा;

3.4 नोडल और अन्य केंद्रीय मंत्रालयों और विभागों आदि की भूमिका :-

विभिन्न प्रकार की आपदाओं के लिए, संबंधित नोडल मंत्रालय विस्तृत प्रतिक्रिया योजनाओं का खाका तैयार करेगा जिन्हें राष्ट्रीय प्रतिक्रिया योजना में एकीकृत किया जाएगा। एनईसी किसी भी खतरनाक आपदा की स्थिति या आपदा की स्थिति में प्रतिक्रिया का समन्वय कर सकता है।

□ केंद्रीय मंत्रालयों और विभागों की भूमिका

चूंकि आपदा प्रबंधन एक बहु-विषयक प्रक्रिया है, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन नीति में यह निर्धारित किया गया है कि आपदा प्रबंधन के क्षेत्र में सभी केन्द्रीय मंत्रालयों और विभागों की मुख्य भूमिका होगी। भारत सरकार के नोडल मंत्रालय और विभाग (यानी कृषि, परमाणु मंत्रालय)

(ख) भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने विभिन्न क्षेत्रों अर्थात् ऊर्जा, नागर विमानन, पृथ्वी विज्ञान, पर्यावरण एवं वन, गृह मंत्रालय, स्वास्थ्य, खान, रेलवे, अंतरिक्ष, जल संसाधन आदि के क्षेत्र में कार्य किया है। जैसा कि उन्हें सौंपा गया है, विशिष्ट आपदाओं को संबोधित करना जारी रखेगा।

3.4.1 केंद्र सरकार की संस्थागत व्यवस्था:-

3.4.2 सशस्त्र बल :-

संकल्पनात्मक रूप से, सशस्त्र बलों को नागरिक प्रशासन की सहायता तभी करने के लिए कहा जाता है जब स्थिति उनकी मुकाबला करने की क्षमता से परे होती है। व्यवहार में, हालांकि, सशस्त्र बल सरकार की प्रतिक्रिया क्षमता का एक महत्वपूर्ण हिस्सा हैं और सभी गंभीर आपदा स्थितियों में तत्काल प्रतिक्रिया देने वाले हैं। किसी भी प्रतिकूल चुनौती का सामना करने की अपनी विशाल क्षमता, परिचालन प्रतिक्रिया की गति और उनके निपटान में संसाधनों और क्षमताओं के कारण, सशस्त्र बलों ने ऐतिहासिक रूप से आपातकालीन सहायता कार्यों में एक प्रमुख भूमिका निभाई है। इनमें संचार, खोज और बचाव कार्य, स्वास्थ्य और चिकित्सा सुविधाएं और परिवहन शामिल हैं, विशेष रूप से आपदा के तत्काल बाद। पड़ोसी देशों को हवाई और हेली-लिफ्ट और सहायता की आवाजाही मुख्य रूप से सशस्त्र बलों की विशेषज्ञता और डोमेन के भीतर आती है। सशस्त्र बल प्रशिक्षकों और डीएम प्रबंधकों को प्रशिक्षण प्रदान करने में भाग लेंगे, विशेष रूप से सीबीआरएन पहलुओं, हेलीइंसर्शन, उच्च ऊंचाई बचाव, वाटरमैनशिप और पैरामेडिक्स के प्रशिक्षण में। राष्ट्रीय स्तर पर चीफ ऑफ इंटीग्रेटेड डिफेंस स्टाफ और चीफ्स ऑफ स्टाफ कमेटी के अध्यक्ष को पहले ही एनईसी में शामिल किया जा चुका है। इसी प्रकार, राज्य और जिला स्तरों पर, सशस्त्र बलों के स्थानीय प्रतिनिधियों को उनकी कार्यकारी समितियों में शामिल किया जा सकता है ताकि निकट समन्वय और सामंजस्य सुनिश्चित किया जा सके।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

3.4.2.1 केंद्रीय अर्धसैनिक बल :-

केंद्रीय अर्धसैनिक बल, जो संघ के सशस्त्र बल भी हैं, आपदाओं के लिए तत्काल प्रतिक्रिया के समय महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। एनडीआरएफ में योगदान देने के अलावा, वे अपने स्वयं के बलों के भीतर पर्याप्त आपदा प्रबंधन क्षमता विकसित करेंगे और उन आपदाओं का जवाब देंगे जो उन क्षेत्रों में हो सकती हैं जहां वे तैनात हैं। सीपीएमएफ के स्थानीय प्रतिनिधियों को राज्य स्तर पर कार्यकारी समिति में सहयोजित/आमंत्रित किया जा सकता है।

3.4.2.2 राज्य पुलिस बल और अग्निशमन सेवाएं:

राज्य पुलिस बल और अग्निशमन सेवाएं आपदाओं के लिए महत्वपूर्ण तत्काल प्रतिक्रिया देने वाले हैं। पुलिस बल को प्रशिक्षित किया जाएगा और बहु-जोखिम बचाव क्षमता हासिल करने के लिए अग्निशमन सेवाओं को उन्नत किया जाएगा।

3.4.2.3 नागरिक सुरक्षा और होम गार्ड:

आपदा प्रबंधन के क्षेत्र में प्रभावी भूमिका निभाने के लिए नागरिक सुरक्षा और होमगार्ड के जनादेश को फिर से परिभाषित किया जाएगा। उन्हें सामुदायिक तैयारियों और जन जागरूकता के लिए तैनात किया जाएगा। किसी भी आपदा की स्थिति में इयूटी स्टेशनों को स्वैच्छिक रिपोर्टिंग की सं कृति को बढ़ावा दिया जाएगा।

3.4.2.4 राज्य आपदा प्रतिक्रिया बल (एसडीआरएफ):-

राज्यों को अपने मौजूदा संसाधनों के भीतर से प्रतिक्रिया क्षमताओं का निर्माण करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। शुरू करने के लिए, प्रत्येक राज्य एक बटालियन समकक्ष बल को लैस और प्रशिक्षित करने का लक्ष्य रख सकता है। इनमें महिलाओं और बच्चों की जरूरतों को पूरा करने के लिए महिला सदस्यों को भी शामिल किया जाएगा। एनडीआरएफ बटालियन और उनके प्रशिक्षण संस्थान इस प्रयास में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सहायता करेंगे। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को अपने संबंधित पुलिस प्रशिक्षण कॉलेजों में डीएम प्रशिक्षण और राजपत्रित और अराजपत्रित अधिकारियों के लिए बुनियादी और इन-सर्विस पाठ्यक्रमों को शामिल करने के लिए भी प्रोत्साहित किया जाएगा।

3.5 एनडीएमए द्वारा जारी दिशानिर्देश और उन पर कार्रवाई

एनडीएमए ने भूकम्प, चक्रवात, बाढ़, चिकित्सीय तैयारी और व्यापक हताहत प्रबंधन, रासायनिक आपदाओं, जैविक आपदाओं, नाभिकीय आपदाओं, रासायनिक (आतंकवाद) आपदा, भूस्खलन और हिमस्खलन के प्रबंधन और राज्य आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार करने, घटना कार्रवाई प्रणाली, पीओएल टैंकरों के परिवहन के लिए सुरक्षा और सुरक्षा का सुदृढीकरण, सुनामी प्रबंधन, आपदा प्रबंधन में गैर-सरकारी संगठनों की भूमिका, सूखे आदि का प्रबंधन। ये दिशानिर्देश एनडीएमए की वेबसाइट पर <http://ndma.gov.in> पर उपलब्ध हैं। ये दिशानिर्देश सांविधिक हैं और रेलवे सहित सभी स्टैकहोल्डरों को अपनी प्रणाली पर संभावित सभी प्रकार की आपदाओं की रोकथाम और न्यूनीकरण के

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

लिए आवश्यक उपाय करने और यदि ऐसा होता है, तो बचाव, राहत और बहाली के लिए तंत्र भी मौजूद रखने का अधिदेश दिया गया है।

3.6 एनडीएमए द्वारा जारी रासायनिक आपदाओं पर दिशानिर्देश रेलवे के लिए बहुत प्रासंगिक हैं, क्योंकि हम रेल द्वारा कई खतरनाक रसायनों का परिवहन करते हैं। ये दिशा-निर्देश खतरनाक सामग्री की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन पर रेड टैरिफ में सूचीबद्ध सुरक्षा उपायों को जोड़ते हैं। इन दिशानिर्देशों को बाद में बचाव और राहत कार्यों की तुलना में उनकी रोकथाम और उनके प्रभावों को कम करने की दिशा में अधिक निर्देशित किया जाता है, यदि ऐसा होता है।

3.7 रासायनिक (आतंकवाद) आपदा पर दिशानिर्देश रेलवे को रासायनिक आतंकवाद से संबंधित आपदाओं के खिलाफ तंत्र को मजबूत करने के लिए कहते हैं। ऐसी आपदा से निपटने के लिए चिकित्सा और आरपीएफ कर्मियों को विशेष प्रशिक्षण दिया जाना आवश्यक होगा।

3.8 नाभिकीय और जैविक आपदाओं संबंधी दिशानिर्देश में रेलवे से रेडियोधर्मी पदार्थों और रासायनिक (जैविक) मदों के परिवहन में निर्धारित सावधानी बरतने की मांग की गई है।

39 राज्य आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार करने संबंधी दिशानिर्देश क्षेत्रीय रेलों से इस सीमा तक संबंधित हैं कि आपदा कार्रवाई के लिए राज्य सरकारों और रेलवे के बीच समन्वय तंत्र को संस्थागत बनाया जाना चाहिए। राज्यों में राहत आयुक्तों को राज्य सरकारों, जिला अधिकारियों के साथ-साथ गैर-सरकारी संगठनों को शामिल करने से अपेक्षित सहायता के लिए समन्वित किया जा सकता है। एक-दूसरे की शक्तियों और सुविधाओं के आपसी बंटवारे को एक प्रणाली के रूप में संस्थागत बनाना होगा।

310 भूकम्प, चक्रवात और बाढ़ के प्रबंधन संबंधी दिशानिर्देशों में व्यापक रूप से क्षेत्रीय रेलों के लिए यह आवश्यक है कि वे भूकम्प, बाढ़ और सुभेद्यता मानचित्रों के आधार पर चक्रवात से निपटने की तैयारी के संबंध में अपनी मौजूदा अवसंरचना का सर्वेक्षण करें और अवसंरचना को ऐसी आपदाओं के लिए प्रतिरोधी बनाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करें। सभी नए निर्माण आवश्यक रूप से आपदा प्रतिरोधी होने चाहिए। **पर दिशानिर्देश**
चिकित्सा तैयारी और बड़े पैमाने पर हताहत प्रबंधन में निम्नलिखित विशेषताओं के साथ गाड़ी आधारित दुर्घटना परिवहन और निकासी प्रणाली की परिकल्पना की गई है:

1. एमसीएम (मास कैजुअल्टी मैनेजमेंट) में, जहां कहीं आवश्यक होता है, रेलों को व्यापक दुर्घटना निकासी (एमसीई) के लिए परिवहन सुविधा मुहैया कराने की आवश्यकता होती है। जहां आवश्यक हो, निकटतम कोचिंग टर्मिनल से आपदा स्थल तक राहत की सुविधा के लिए एआरएमवी या विशेष ट्रेनें चलाई जा सकती हैं।
2. रेलवे आपदा योजना सामूहिक हताहत आपात स्थिति के दौरान समुदाय और स्थानीय प्रशासन को सहायता प्रदान करेगी। रेलवे के अस्पतालों आदि के बुनियादी ढांचे के माध्यम से सहायता प्रदान की जानी चाहिए जब भी इसकी मांग की जाती है।

अध्याय-4

आपदा तैयारी: संसाधन

आपदा प्रबंधन की प्राथमिक जिम्मेदारी डिवीजनों की है और उन्हें आपदाओं के प्रभावी प्रबंधन के लिए पूरी तरह से तैयार रहना चाहिए।

एआरएमई और एआरटी सहित सुव्यवस्थित ढांचे के परिणामस्वरूप रेलें सामान्यतः बचाव और राहत अभियान चलाने में आत्मनिर्भर होती हैं। बहरहाल, दूरस्थ क्षेत्रों अथवा दुर्गम भू-भाग में अथवा प्रतिकूल मौसमी दशाओं में भारी हताहतों वाली बड़ी दुर्घटनाओं का प्रबंधन केवल गैर-रेलवे संसाधनों को जुटाकर ही कुशलतापूर्वक किया जा सकता है। रेलवे में आपदा प्रबंधन तंत्र को सभी संसाधनों को आसानी से उपलब्ध और अच्छी स्थिति में रखकर उच्च स्तर की तैयारी और दक्षता पर बनाए रखा जा सकता है।

4.1 संसाधन:

संसाधनों में रेलवे और गैर-रेलवे कर्मचारी और चिकित्सा, कार्मिक, परिवहन, स्वयंसेवक, पुलिस और अग्निशमन सेवाओं सहित सामग्री शामिल है। इन संसाधनों का विवरण, उनके स्थान, संपर्क नंबर और अन्य विवरण की पहचान की गई है, संकलित किया गया है और मंडल डीएम योजनाओं में उपलब्ध कराया गया है।

एक बड़ी दुर्घटना के मामले में उपलब्ध संसाधनों को 4 अलग-अलग इकाइयों में बांटा जा सकता है, जो उस समय सीमा पर निर्भर करता है जिसके भीतर दुर्घटना के बाद इन्हें उपलब्ध कराया जा सकता है। ये इस प्रकार हैं:

1. संसाधन इकाई I - ट्रेन में और आस-पास के परिवेश में उपलब्ध रेलवे और गैर-रेलवे संसाधन।
2. संसाधन यूनिट II - एआरएमई/एआरटी डिपो और मंडल के भीतर अन्य जगहों पर उपलब्ध रेलवे संसाधन। दो प्रकार के चिकित्सा उपकरण हैं, स्केल I और स्केल II। स्केल I उपकरण विशेष मेडिकल रिलीफ वैन में संग्रहीत किया जाता है और स्केल II उपकरण स्टेशन प्लेटफॉर्म पर विशेष कमरों में बक्से में संग्रहीत किया जाता है।
3. संसाधन यूनिट III - एआरएमई/एआरटी डिपो और निकटवर्ती जोनों और मंडलों में उपलब्ध रेल संसाधन।
4. संसाधन इकाई IV - मंडल के भीतर या बाहर उपलब्ध गैर-रेलवे संसाधन।

4.2 संसाधन इकाई – I

(क) गाड़ियों (यात्रियों को ढोने वाली) में निम्नलिखित संसाधन उपलब्ध हैं

- 1) गार्ड के साथ उपलब्ध प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स।
- 2) ट्रेन अधीक्षक और पेंट्री कार में प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स उपलब्ध है।
- 3) पोर्टेबल टेलीफोन, गार्ड के साथ एसएलआर में आग बुझाने के यंत्र।
- 4) सभी एसी डिब्बों, पेंट्री कार और लोको में प्रत्येक में 2 अग्निशामक।
- 5) रेलवे विद्युतीकरण क्षेत्र आपातकालीन सॉकेट प्रदान किए जाते हैं एलपी लोकोमोटिव में उपलब्ध पोर्टेबल फोन के माध्यम से नियंत्रण कार्यालय से संपर्क कर सकते हैं।
- 6) गार्ड और लोको पायलट के साथ वॉकी-टॉकी।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

7) (viii) यात्रियों के साथ मोबाइल फोन/मोबाइल संचार।

9) ट्रेन अधीक्षक/चल टिकट परीक्षक द्वारा ट्रेन में यात्रा करने वाले मेडिकल प्रैक्टिशनर्स के बारे में एकत्र की गई जानकारी।

10) गाड़ी में यात्रा करने वाले रेल अधिकारियों के बारे में टीएस / टीटीई द्वारा एकत्र की गई जानकारी।

11) गाड़ी में यात्रा करने वाले रेल कर्मचारी या तो ड्यूटी पर अथवा यात्रियों के रूप में छुट्टी पर जाते हैं। xii) गाड़ी में यात्रा करने वाले यात्री जो बचाव और राहत कार्य में स्वेच्छा से मदद करते हैं।

(ख) आस-पास उपलब्ध गैर-रेलवे संसाधन

2. साइट पर उपलब्ध परिवहन सुविधाएं या पास के एलसी गेट्स से गुजरती हैं।

3. 3 परिवहन प्रयोजनों और दुर्घटना स्थल पर रोशनी करने के लिए आस-पास के गांवों से ट्रॉलियों के साथ ट्रैक्टर।

4. क्षेत्र में काम करने वाले एनजीओ।

5. आसपास के क्षेत्र में निजी डॉक्टर, अस्पताल, क्लीनिक, पीएमसी।

6. राज्य सरकार की पुलिस और अन्य एजेंसियां

7. आस-पास सेना या अर्ध-सैन्य प्रतिष्ठान। viii. नजदीकी स्टेशनों पर कुलियों और विक्रेताओं।

ix. स्टेशन कर्मचारी और स्थानीय रेलवे प्रशासन रेलवे के अपने बचाव दल के आने से पहले गैर-रेलवे स्रोतों से मदद का अनुरोध कर सकते हैं।

(i) ऐसे स्थानीय नेट वर्क तुरंत सहायता प्रदान करने में सबसे प्रभावी होते हैं, विशेष रूप से निम्नलिखित के संबंध में:

चिकित्सा सहायता, अतिरिक्त

जनशक्ति, बचाव उपकरण,

प्रकाश व्यवस्था, परिवहन

सेवाएं, अग्निशमन उपकरण

आदि भी उपलब्ध कराए गए हैं।

(ग) आस-पास उपलब्ध रेलवे संसाधन:

(1) इंजीनियरिंग गिरोह।

(2) ओएचई स्टाफ और सिग्नल स्टाफ उपलब्ध है।

(3) अन्य संसाधन जैसे चिकित्सा सुविधाएं, संचार सुविधाएं आदि भी उपलब्ध हैं।

(घ) निकटवर्ती स्टेशनों पर:

(1) आस-पास या आस-पास के स्टेशनों पर उपलब्ध कर्मचारी।

(2) संबंधित मंडल डीएम योजनाओं में दिए गए अनुसार रेलवे संसाधन।

(3) गैर-रेलवे संसाधन जैसा कि संबंधित मंडल डीएम योजनाओं में दिया गया है।

(4) संबंधित मंडल डीएम योजनाओं में दिए गए अल्प सूचना पर मेडिकल टीम भेजने के लिए संसाधन जुटाए जाएं।

4.3 संसाधन इकाई - II

(1) 140टी क्रेन वाले एआरएमई, एआरटी को नामित स्टेशनों पर स्थिर किया जाता है। इनकी अवस्थिति अध्याय-6 में दी गई है।

(2) रेलवे चिकित्सा और विभागीय संसाधन।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

4.4 संसाधन इकाई –III

- (1) निकटवर्ती जोनों/प्रभागों के आधार पर 140 टी क्रेन के साथ एआरएमई, एआरटी का स्थान
- (2) अनुभाग-वार चार्ट जिसमें एआरएमई/एआरटी की मांग निकटवर्ती जोनों/प्रभागों से की जानी है
- (3) समीपवर्ती जोकों/मंडलों पर उपलब्ध मानव संसाधन और सामग्री उनके डाटा बैंक में दी जाती है और संबंधित जोनों/मंडलों के जोनल डिवीजनल डीएम प्लान में शामिल की जाती है।
- (4) निकटवर्ती मंडलों के डीएम प्लान की प्रतियां मंडल नियंत्रण कार्यालय के पास उपलब्ध होनी चाहिए।

4.5 संसाधन इकाई –IV

- (1) मंडल के भीतर उपलब्ध गैर-रेलवे संसाधन- जैसा कि डेटा बैंक में दिया गया है और संबंधित मंडल डीएम योजनाओं में शामिल है।
- (2) मंडल के बाहर उपलब्ध गैर-रेलवे संसाधन- जैसा कि डेटा बैंक में दिया गया है और समीपवर्ती जोनों/प्रभाग की संबंधित डीएम योजनाओं में शामिल किया गया है

4.6 आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ का कार्य

4.6.1 सुरक्षा विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाला अधिकारी आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ के कामकाज का समन्वय करेगा। वह रेलवे बोर्ड/सीआरएस/जीएम को दुर्घटना की रिपोर्ट करेगा और समय-समय पर बहाली के विवरण को अपडेट करेगा। वह दुर्घटना स्थल से शामिल यात्रियों को निकालने के लिए राहत ट्रेन का आदेश भी सुनिश्चित करेगा। आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ में उपस्थित अधिकारी मंडल नियंत्रण/दुर्घटना स्थल से दुर्घटना का पूरा विवरण प्राप्त करेंगे और ब्रेक डाउन ट्रेन और राहत ट्रेन की आवाजाही की निगरानी करेंगे। बचाव अभियान, घायल यात्रियों को दुर्घटना स्थल से निकटतम अस्पतालों में स्थानांतरित करने और सिविल, सैन्य, निजी चिकित्सा अस्पतालों से चिकित्सा सहायता भेजने के लिए सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी है।

4.6.2 चिकित्सा विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाला अधिकारी दुर्घटना में शामिल यात्रियों के हताहतों/चोटों के संबंध में सभी विवरण प्राप्त करेगा और दुर्घटना स्थल, रेफरल अस्पतालों और औषधालयों के साथ संपर्क बनाए रखेगा और कम से कम समय में घायलों/हताहतों की सूची को समेकित करेगा ताकि उसे आपातकालीन नियंत्रण और आपातकालीन सूचना बूथों में प्रदर्शन के लिए संबंधित स्टेशन/डिवीजन को फैंक्स किया जा सके।

4.6.3 वाणिज्यिक विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाला अधिकारी शामिल ट्रेन के यात्रियों के लिए जलपान का आदेश देना, घायल/मारे गए यात्री को अनुग्रह राशि का भुगतान करना, माल और यात्रियों के सामान के ट्रांसशिपमेंट की व्यवस्था करना सुनिश्चित करेगा। दुर्घटना स्थल से निकटतम रेल शीर्ष तक यात्रियों के स्थानांतरण के लिए निजी बसों को किराए पर लेना। वाणिज्यिक अधिकारी गंतव्य रेलवे के संबंध में विस्तृत जानकारी के प्रसारण को भी सुनिश्चित करेगा। वह रेलवे के भीतर महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशनों पर आपातकालीन सूचना बूथ खोलना भी सुनिश्चित करेंगे।

4.6.4 मैकेनिकल विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाला अधिकारी अतिरिक्त मेडिकल वैन/ब्रेक डाउन ट्रेनों की आवश्यकता का आकलन करेगा और उसे ऑर्डर करने के लिए निकटवर्ती रेलवे/डिवीजन के साथ संपर्क करेगा। वह ब्रेक डाउन ट्रेनों की आवाजाही की निगरानी भी करेंगे। वह दुर्घटना में शामिल रोलिंग स्टॉक और उनके पीआरओ विवरण का विवरण प्राप्त करेगा। वह प्रत्येक ब्रेक डाउन गाड़ी द्वारा वैगनों/सवारी डिब्बों के

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

पटरी से उतरने/उतरने के संबंध में मरम्मत विवरण प्राप्त करेगा। वह दुर्घटना में शामिल चालक दल के बायोडाटा विवरण प्राप्त करेगा।

- 4.6.5 इंजीनियरिंग विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाला अधिकारी ट्रेक को नुकसान के बारे में जानकारी प्राप्त करेगा और यदि आवश्यक हो तो सामग्री ट्रेन का आदेश सुनिश्चित करेगा। ट्रेक संरचना और अन्य प्रासंगिक विवरण जैसे यूएसएफडी विवरण, अंतिम निरीक्षण, ट्रेक की प्रोफाइल आदि का विवरण न्यूनतम समय के भीतर प्राप्त किया जाएगा। वह आस-पास के डिवीजनों से साइट पर आवश्यकतानुसार अतिरिक्त श्रम विशेष के आदेश का आयोजन करेगा।
- 4.6.6 विद्युत विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाले अधिकारी ओएचई/लोको को हुए नुकसान की सीमा का विवरण प्राप्त करेंगे। वह दुर्घटना में शामिल चालक दल के बायो-डेटा विवरण प्राप्त करेगा। वह दुर्घटना स्थल पर अतिरिक्त सामग्री की आवश्यकता का आकलन करेगा और दुर्घटना स्थल पर टॉवर वैगन/सामग्री विशेष के लिए आंदोलन की व्यवस्था करेगा।
- 4.6.7 विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाला अधिकारी दुर्घटना स्थल पर बेहतर संचार सुनिश्चित करेगा। दुर्घटना/मंडल नियंत्रण स्थल से मुख्यालय में आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ तक आपातकालीन संचरण के लिए एक लाइन समर्पित की जानी चाहिए। वह एमटीएनएल/टेलीकॉम की स्थापना सुनिश्चित करेगा। (ii) यात्री गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने के स्थल पर सार्वजनिक फोन/रेलवे फोन। वह तेज और कुशल संचार के लिए टेस्ट रूम और माइक्रोवेव सेंटर के साथ समन्वय करेगा। वह दुर्घटना में शामिल एस एंड टी गियर, यदि कोई हो, का सूचना विवरण प्राप्त करेगा।

अध्याय 5

आपदा तैयारी: विभिन्न विभाग

रेलवे में आपदा प्रबंधन तंत्र को सभी संसाधनों को आसानी से उपलब्ध और अच्छी तरह से रखकर उच्च स्तर की तैयारी और दक्षता पर बनाए रखा जा सकता है। संसाधनों का अर्थ रेलवे और गैर-रेलवे दोनों पुरुषों और चिकित्सा, कर्मियों, परिवहन, स्वयंसेवकों, पुलिस और अग्निशमन सेवाओं सहित सामग्री है। इन संसाधनों का विवरण, उनके स्थान, संपर्क नंबर और अन्य विवरणों की पहचान की गई है, उनका अनुपालन किया गया है और "डेटा बैंक" में रखा गया है। यह डाटा बैंक मुंबई सेंट्रल डिवीजन के डिवीजनल डीएम प्लान में उपलब्ध है।

5.1 इंजीनियरिंग विभाग

- मौसम विभाग की मदद से बाढ़, चक्रवात या भूकंप जैसी प्राकृतिक आपदाओं के लिए जोखिम क्षेत्रों की पहचान करेंगे।
- पटरियों, पुलों जैसे प्रमुख बुनियादी ढांचे की विस्तृत सूची की पहचान आसानी से उपलब्ध कराई जानी चाहिए और ऐसी आपदाओं का सामना करने के लिए इसकी ताकत का विश्लेषण किया जाना चाहिए।
- मौसम और चक्रवात की चेतावनी के लिए कार्य योजना का पालन संयुक्त इंजीनियरिंग / ऑपरेटिंग परिपत्र के अनुसार किया जाएगा, जिसमें खाली बैग, रेत, धूल, सिंडर आदि जैसी आवश्यक वस्तुओं की व्यवस्था सुनिश्चित की जाएगी, जिन्हें जरूरतों के कमजोर स्थान पर ले जाया जाना है।
- 2 संवेदनशील स्थानों पर गश्त तेज कर दी गई है।

5.2 इंजीनियरिंग सामग्री के लिए मापदंड

दुर्घटना राहत गाड़ियों में रखी जाने वाली इंजीनियरी सामग्री के लिए मानदंड का ब्यौरा दक्षिण रेलवे की वेबसाइट में दिया गया है।

5.3 ट्रैक सामग्री:

500 मीटर रेलपथ बिछाने के लिए पर्याप्त रेलपथ सामग्री को बीएफआर पर लाद कर रखा जाना चाहिए। इन बीएफआर को डिवीजन में एक उपयुक्त केंद्रीय स्थान पर स्थिर रखा जाना चाहिए ताकि इन्हें कम से कम संभव समय में डिवीजन में कहीं भी ले जाया जा सके।

बीएफआर को लोड की गई ट्रैक सामग्री के अलावा, निम्नलिखित ट्रैक सामग्री को आरक्षित स्टॉक के रूप में रखा जाना चाहिए। इन सामग्रियों को अधिमानतः एक साइडिंग के करीब ढेर किया जाना चाहिए, ताकि उन्हें प्रेषण के लिए आसानी से लोड किया जा सके।

- (1) 500 मीटर ट्रैक बिछाने के लिए ट्रैक सामग्री।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- (2) स्विच बाएं हाथ और दाएं हाथ, एक सेट प्रत्येक, 12 में 1 और साथ ही 8.5 टर्नआउट में 1, क्रॉसिंग और लीड रेल आदि के साथ।
- (3) 12 में से 1 के साथ-साथ 8.5 मतदान में 1 के लिए प्रशंसक के आकार के टर्नआउट कंक्रीट स्लीपरों का एक सेट।
- (4) कंक्रीट स्लीपरों के साथ एसईजे का एक सेट।
- (5) चेक रेल और तदनुरूपी फिटिंग आदि सहित समपारों के लिए कंक्रीट स्लीपरों का एक सेट।
- (6) 3 मंडल में मौजूदा पुलों के प्रकार, संख्या और अवधि के आधार पर पुल की लकड़ियों की पर्याप्त संख्या।

5.4 श्रम

- (7) पी.वे श्रम, उनके पते और उनसे कैसे संपर्क करें के संबंध में विवरण – विवरण एडेन/एसएसई (पी.वे) और एसई (पी.वे) के पास रखा जाना है।
- (8) अस्थायी श्रम के संबंध में विवरण - उपलब्धता और उन्हें कैसे प्राप्त करें - विवरण एडेन / एसएसई (पी.वे) और एसई (पी.वे) के पास रखा जाना है।
- (9) प्रभाग में कार्यरत ठेकेदारों के श्रम के संबंध में ब्यौरा प्रत्येक ओर की संख्या सहित - संपूर्ण प्रभाग के लिए प्रत्येक वरिष्ठ डीईएन/डीईएन/एडेन के पास उपलब्ध ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

5.5 गतिशीलता

- प्रभागों को एसएसई (पी.वे) और एसएसई (पुल) के उपयोग के लिए नियमित आधार पर ट्रकों को किराए पर लेने के लिए अधिकृत किया गया है। ऐसे ट्रकों को किराए पर लेने के लिए अनुबंध समझौते में आपात स्थिति में अल्प सूचना पर अतिरिक्त संख्या में ट्रकों को किराए पर लेने का प्रावधान होना चाहिए।
- प्रत्येक एसएसई (पी-वे) के पास रेल/सड़क द्वारा पुनर्स्थापन स्थल तक श्रमिकों और सामग्रियों के संचलन की योजना होनी चाहिए। इसके लिए एक पूरा रोड मैप तैयार किया जाना चाहिए जिसमें लेवल क्रॉसिंग या नहर की सड़कों या निकटतम बिंदुओं के माध्यम से ट्रैक से कनेक्शन दिखाया जाए ताकि यह ट्रैक किया जा सके कि ट्रक कहां पहुंच सकता है।

5.6 उपकरण और विविध

- आस-पास के क्षेत्रों में उपलब्ध भारी अर्थ मूविंग मशीनरी, उनके संपर्क व्यक्तियों, टेलीफोन नंबर आदि के संबंध में विवरण एडेन/डीईएन/सीनियर डेन के पास रखा जाना चाहिए।
- घाट खंडों जैसे क्षेत्रों को बहाली प्रक्रिया में विस्फोटकों के उपयोग की आवश्यकता हो सकती है। ऐसे क्षेत्रों वाले मंडल आस-पास के क्षेत्रों में विस्फोटकों की उपलब्धता के संबंध में विवरण, संपर्क पते और टेलीफोन नंबर आदि आसानी से उपलब्ध रखेंगे। विस्फोटकों के उपयोग के लिए सरकारी अधिकारियों द्वारा अनुमोदित विधिवत अधिकृत व्यक्तियों की उपलब्धता की भी आवश्यकता होती है और इसलिए, ऐसे अधिकृत व्यक्तियों के संपर्क विवरण भी संभाल कर रखे जाने चाहिए।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- आस-पास के क्षेत्रों में टेंटों की उपलब्धता, संपर्क नंबर आदि के ब्यौरे विवरण में दिए गए हैं। संभाल कर रखना चाहिए। यह निर्धारित पैमाने के अनुसार राहत गाड़ी में टेंट की उपलब्धता के अतिरिक्त है।
- साइट पर काम करने वाले श्रमिकों के लिए पीने के पानी की आपूर्ति के लिए उपयुक्त व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, पीने के पानी की आपूर्ति करने वाली एजेंसियों के पते और संपर्क नंबर उप-मंडल के एडीईएन/एसएसई (वर्क्स) के पास रखे जाएं।
- यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि रेल कटिंग, ड्रिलिंग, वेल्डिंग उपकरण आदि जैसी छोटी ट्रेक मशीनें पहले से ही प्रत्येक राहत ट्रेन के उपकरण का हिस्सा बन रही हैं। यदि इन्हें राहत गाड़ी में नहीं रखा जाता है तो इन उपकरणों/छोटी ट्रेक मशीनों को खरीदा जाना चाहिए और पर्याप्त संख्या में राहत गाड़ी में रखा जाना चाहिए।
- सभी एसएसई (पी.वे) में प्रकाश व्यवस्था के लिए पोर्टेबल जनरेटर की व्यवस्था होनी चाहिए ताकि छोटी परिमाण की आपात स्थितियों के लिए भी विद्युत विभाग की निर्भरता से बचा जा सके।
- उपरोक्त केवल दिशानिर्देश हैं। प्रभाग अपने अधिकार क्षेत्र के लिए विस्तृत कार्य योजना तैयार करते समय इन्हें ध्यान में रख सकता है।

5.7 यांत्रिक विभाग

- यह सुनिश्चित करना चाहिए कि एआरटी, एआरएमई/स्पार्ट ट्रेस आदि की कटाई को संभालने के लिए पर्याप्त उपकरणों से लैस हैं और पोर्टेबल जेनसेट, गैस लैंप आदि की उपलब्धता है।
- महत्वपूर्ण स्टेशनों पर पानी ले जाने के लिए टैंक वैगनों की तत्काल उपलब्धता सुनिश्चित करेगा।

5.8 चिकित्सा विभाग

- पूर्वानुमान चेतावनी स्थानों के पास स्वास्थ्य इकाई/अस्पतालों में पहले पर्याप्त दवाओं और सामग्री या कीटाणुनाशक आदि की उपलब्धता सुनिश्चित करनी चाहिए।
- स्वच्छता और जल निकासी और कीटाणुशोधन के लिए इंजीनियरिंग विभाग के साथ समन्वय में महामारी को रोकने के लिए पर्याप्त उपाय करेंगे।

5.9 विद्युत विभाग

- स्टैंड-बाय पावर (जनरेटर) और रणनीतिक स्थानों की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा।
- 3 त्वरित मास्ट उत्थापन सुविधाओं वाले टॉवर वैगनों, टॉवर वैगन शेड में पर्याप्त कलपुर्जे तैयार रखे जाने चाहिए।

6.0 दूरसंचार विभाग

- वायरलेस संचार, सैटेलाइट फोन आदि जैसी पर्याप्त सुविधाओं के साथ उचित संचार सुनिश्चित करेगा।

6.1 परिवहन विभाग

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- आवश्यक स्टाफ की आवश्यकता और उसके बाद तैनाती का आकलन संबंधित प्रभाग के वरिष्ठ डीओएम द्वारा किया जाएगा।
- चेतावनी क्षेत्र स्टेशन के एसएम यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी स्टेशन उपकरण जेनरेटर, आपातकालीन प्रकाश वीएचटी सेट, प्राथमिक चिकित्सा उपकरण आदि जैसे संबंधित विभाग के समन्वय में अच्छी स्थिति में हैं।
- एसएम मौजूदा अनुदेशों के अनुसार स्थिर सवारी डिब्बों/माल डिब्बों की उचित सुरक्षा भी सुनिश्चित करेंगे। इसे नियंत्रित करने के लिए सूचित किया जाना चाहिए।
- रेलवे की कॉम चेतावनी वाले सेक्शन में ट्रेनों के रेगुलेशन, डायवर्जन या कैंसिलेशन के संबंध में निर्देश जारी कर सीपीआरओ को सूचना देगी।

6.2 ब्रेक वैन उपकरण के पूर्ण पूरक सुनिश्चित करना

- सभी यात्री गाड़ियों के प्रारंभिक और इंटरचेंजिंग बिंदुओं पर, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ये ट्रेनें जीआर, एसआर और अन्य विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित ब्रेक वैन के पूर्ण उपकरण के साथ चलती हैं।
- यातायात, मैकेनिकल, एस एंड टी, इलैक्ट्रिकल, इंजीनियरिंग के अधिकारी और वरिष्ठ अधीनस्थों को भी इस कार्य के लिए नियुक्त किया गया है। विभागों को इन उपकरणों की नियमित रूप से जांच करनी चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए कि वे अच्छी कार्यशील स्थिति में हैं।
- इस उद्देश्य के लिए संबंधित चिकित्सा अधिकारियों द्वारा प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स और स्ट्रेचर की भी जांच की जानी चाहिए।
- इन उपकरणों का प्रभार लेते समय यात्री गाड़ियों के गार्ड/सहायक गार्डों को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि वे अच्छी कार्यशील स्थिति में हैं।

6.3 वाणिज्यिक विभाग

- प्रभावित होने की संभावना वाले क्षेत्रों में पूछताछ कार्यालय खोलने की व्यवस्था को सतर्क करेगा।
- संवेदनशील स्थानों पर भोजन, पानी और अन्य आवश्यकता के लिए व्यवस्था सुनिश्चित करेगा।

6.4 सुरक्षा विभाग

- 3 असुरक्षित स्थानों पर जाने के लिए जनता से पूछताछ करने में असुरक्षित स्टेशनों की सहायता करने के लिए राहत सामग्री गाड़ियों के साथ सुरक्षा कामकों की सतर्कता सुनिश्चित करना।

6.5 आरपीएफ की आपदा प्रबंधन टीम

भारतीय रेल के प्रत्येक प्रभाग पर रेल सुरक्षा बल का एक आपदा प्रबंधन दल होना चाहिए जिसमें विभिन्न रैंकों में लगभग 15 व्यक्ति हों। इस दल को डिवीजन/पड़ोसी डिवीजन पर आपदा प्रबंधन के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिए विशेष रूप से प्रशिक्षित किया जाएगा। आरपीएफ को साइट पर कानून और व्यवस्था के प्रबंधन में सक्रिय भूमिका निभानी चाहिए।

6.6 आरपीएफ के लिए उपकरण

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

आरपीएफ की इस आपदा प्रबंधन टीम के पास निम्नलिखित उपकरण उपलब्ध होने चाहिए:

- 1) मशाल और अन्य प्रकाश व्यवस्था।
- 2) अवांछित आगंतुकों और दर्शकों से प्रभावित क्षेत्र को अलग करने के लिए नायलॉन रस्सियां और डंडे।
- 3) घोषणाएं करने के लिए लाउड-हेलर।
- 4) स्ट्रेचर और प्राथमिक चिकित्सा उपकरण
- 5) अंतर-संचार के लिए वायरलेस सेट। (vi) दृश्यों की तस्वीरें लेने के लिए कैमरे।

6.7 संभागीय स्तर पर तैयारी

संभागीय आपदा प्रबंधन योजना में निम्नलिखित जानकारी होगी। इस जानकारी की समीक्षा और अद्यतन हर साल की पहली तिमाही में किया जाना चाहिए।

- 1) दोनों जोनल मंडल स्तर पर सभी महत्वपूर्ण रेलवे अधिकारियों के मोबाइल नंबर सहित टेलीफोन नंबर और सभी स्टेशनों, ब्लॉकों आदि के टेलीफोन नंबर
- 2) मंडल और समीपवर्ती मंडल और समीपवर्ती क्षेत्रीय रेलों के भीतर एआरटी एवं एआरएमई/एसपीएएल की अवस्थिति।
- 3) प्रभाग, डॉक्टरों, अस्पतालों, नर्सिंग होम, एम्बुलेंस के भीतर चिकित्सा सुविधाओं की सूची।
- 4) जिला और राज्य के अधिकारियों का विवरण: अग्निशमन सेवा स्टेशनों का विवरण।
- 5) सेना, नौसेना और वायु सेना सहित रक्षा प्रतिष्ठान का विवरण।
- 6) हेलीपैड/स्थान का विवरण जहां एक छोटा विमान या हेलीकॉप्टर उतर सकता है
- 7) सामाजिक संगठनों/गैर सरकारी संगठनों का विवरण।
- 8) क्रेन, बुलडोजर, किराए पर लेने वाली नावों, सड़क वाहनों आदि जैसे अर्थ मूविंग उपकरणों के लिए एजेंसियों की सूची तैयार की गई है।
- 9) कुशल गोताखोरों का विवरण उनके नाम और पते के साथ।
- 10) सड़क परिवहन का विवरण, भाग मानचित्र पर अध्यारोपित दूरी मानचित्र, विस्तृत रोड मैप आदि का ब्यौरा विवरण में दिया गया है।
- 11) फॉरेंसिक व्यक्तिगत का विवरण।
- 12) एआरटी और एआरएमई की सामग्री की सूची।
- 13) महत्वपूर्ण पुलों और इसके स्थानों का विवरण।
- 14) अर्धसैनिक प्रतिष्ठानों का विवरण।
- 15) उपरोक्त सभी अद्यतन जानकारी संभागीय नियंत्रण कार्यालय के पास आसानी से उपलब्ध होनी चाहिए।

6.8 रेलवे स्टेशनों पर प्रदर्शन

प्रत्येक रेलवे स्टेशन निम्नलिखित विवरणों के अलावा उपरोक्त की पूरी सूची बनाए रखेगा और इसे एक प्रमुख स्थान पर प्रदर्शित किया जाना चाहिए।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- i.राज्य सरकार के अधिकारियों का विवरण जिसमें स्टेशन का अधिकार क्षेत्र उनके नाम, पदनाम, टेलीफोन नंबर आदि के साथ आता है।
- ii.प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करने के लिए योग्य व्यक्तियों की सूची।
- iii.निजी डॉक्टरों की सूची iv.रेलवे अस्पतालों की सूची
- v.उपलब्ध वाहन की सूची

6.9 रेलवे अस्पताल

इसी तरह प्रत्येक रेलवे अस्पताल / अस्पताल इकाइयों को पास के अन्य सरकारी / निजी अस्पतालों, सरकारी / निजी डॉक्टरों, एम्बुलेंस सुविधाओं वाले सामाजिक संगठनों, पास के इलाके में स्वैच्छिक संगठनों के विवरण, रक्त बैंक और रक्त दाता विवरण के बारे में जानकारी युक्त एक प्रदर्शन बनाए रखना चाहिए। ये सभी विवरण संबंधित स्टेशनों में भी उपलब्ध होने चाहिए।

6.0 सामान्य

उपर्युक्त के अलावा, प्रत्येक पीएचओडी/डीआरएम चेतावनी दिए गए स्थान और व्यवस्था की निगरानी के लिए एक अधिकारी को नामित करेगा। उचित समन्वय और योजना सुनिश्चित करने के लिए मंडल/जोनल स्तर पर सभी संबंधित विभागों द्वारा एक निगरानी कक्ष का गठन किया जाएगा।

अध्याय -6

आपदा प्रबंधन के चरण 6.1 चरण- I:

यह दुर्घटना के समय ट्रेन में उपलब्ध पुरुषों की सहज प्रतिक्रिया के साथ शुरू होता है। दुर्घटना के तुरंत बाद की अवधि में, रेल पदाधिकारियों/अधिकारियों द्वारा युद्ध स्तर पर निम्नलिखित कार्रवाई की जानी होती है

6.1.1 गार्ड, चालक, कंडक्टर और टीटीई आदि को दुर्घटना के बारे में निकटतम स्टेशन या नियंत्रक को तुरंत जानकारी देनी चाहिए। प्राथमिक चिकित्सा में प्रशिक्षित होने के कारण, उन्हें एक साथ घायल लोगों को हर संभव चिकित्सा सहायता प्रदान करनी चाहिए।

6.1.2 प्रभावित गाड़ी में यात्रा करने वाले वरिष्ठतम अधिकारी, चाहे वह ड्यूटी पर हों या छुट्टी पर हों, साइट पर कार्यभार संभालेंगे।

6.1.3 रेलवे में ट्रेन में उपलब्ध अधिकारियों और कर्मचारियों को गार्ड को रिपोर्ट करना चाहिए और वरिष्ठतम अधिकारियों के निर्देशों के अनुसार काम करना चाहिए।

6.1.4 आस-पास के स्टेशनों के एसएम को नियंत्रण को होने के बारे में सूचित करना चाहिए।

6.2 चरण- II:

दूसरा चरण दुर्घटना स्थल के आस-पास के क्षेत्रों में स्थानीय रूप से उपलब्ध लोगों और सामग्री द्वारा बचाव और राहत कार्य में किए गए योगदान के साथ जारी है। सबसे वरिष्ठ अधिकारी जो सबसे पहले साइट पर पहुंचता है, वह "ऑफिसर-इन-चार्ज (साइट) बन जाता है। सभी कर्मचारी और अधिकारी प्रभारी अधिकारी (स्थल) के निर्देशों के अनुसार कार्य करते हैं।

6.2.1 साइट संगठन:

में। (i) चिकित्सा राहत शिविर। (ii)

सामान की सुरक्षा। सुराग संरक्षण iv. राहत,

बचाव और बहाली

(v) सिविल एवं प्रेस के साथ समन्वय। नियंत्रण के साथ संपर्क। संचार -

एसटीडी फोन, वॉकी-टॉकी viii. प्रकाश व्यवस्था

वाणिज्यिक सूचना बूथ, भोजन और पानी की व्यवस्था, सड़क वाहनों सहित यात्रियों को निकालना, अनुग्रह राशि का भुगतान आदि।

नोट: मौके पर पहुंचने वाली मेडिकल टीम में पर्याप्त संख्या में डॉक्टर और कर्मचारी शामिल होने चाहिए। साइट पर वरिष्ठतम डॉक्टर और अधिकारी के पास मृत/घायल और अस्पतालों के बारे में सभी विवरण होने चाहिए जहां उन्हें भेजा गया है।

6.2.2 विशेष कार्य दल:

क्र.सं.	चिकित्सा	चिकित्सा राहत और अस्पतालों में परिवहन
1	वाणिज्यिक	1. खानपान-भोजन और पीने का पानी 2. नागरिक प्रशासन और प्रेस के साथ संपर्क।
2	वाणिज्यिक और आरपीएफ	सामान की सुरक्षा
3	ऑपरेटिंग	नियंत्रण के साथ संपर्क और शंटिंग सहित रसद की व्यवस्था करना।
4	एस एंड टी	संचार और मुफ्त टेलीफोन बूथों की स्थापना।
5	यांत्रिक	मदद कार्रवाई सहित बचाव और पुनः रेलमेंट और सुराग का संरक्षण।
6	वैद्युत	प्रकाश व्यवस्था
7	कार्मिक विभाग	डॉक्टरों की सहायता करें। अस्पताल में भर्ती घायल यात्रियों की सहायता के लिए डब्ल्यूएलआई।

6.3 चरण- III: तीसरे और सबसे लंबे चरण में प्रशिक्षित डीएम टीमों द्वारा सावधानीपूर्वक नियोजित कार्रवाई शामिल है जो बचाव और राहत कार्यों को पूरा करने के लिए दुर्घटना स्थल पर पहुंचते हैं। घायल यात्रियों को संभालना) मुख्य रूप से घायल यात्रियों से निपटने को संदर्भित करता है। निम्नलिखित कार्रवाई की योजना बनाई जानी चाहिए –

6.3.1 घायल या फंसे हुए यात्रियों को निकालने वाली राहत ट्रेनों को ओवरराइडिंग प्राथमिकता मिलनी चाहिए।

6.3.2 फंसे हुए यात्रियों के लिए सड़क वाहन की भी व्यवस्था की जा सकती है।

6.3.3 अस्पताल-वार घायलों की सूची सभी संबंधितों को दी जानी चाहिए।

6.3.4 अनुग्रह भुगतान की व्यवस्था की जानी चाहिए।

6.4 चरण- IV: (यातायात की बहाली)

राहत कार्यों को प्रभावित किए बिना, सामान्य यातायात की बहाली की योजना बनाई जानी चाहिए और उस पर कार्रवाई की जानी चाहिए। यात्री सेवाओं की बहाली सामान्य स्थिति की भावना देती है, इसके अलावा पीड़ितों के रिश्तेदारों को उनसे मिलने और उनकी देखभाल करने के लिए साधन प्रदान करती है। यह न केवल यातायात की बहाली के साथ समाप्त होता है, बल्कि दुर्घटना स्थल से अधिकांश रिश्तेदारों और निकटतम रिश्तेदारों के प्रस्थान और सभी शवों के निपटान के साथ समाप्त होता है। गंभीर रूप से घायल लोगों में से कुछ जो तुलनात्मक रूप से लंबे समय तक अस्पताल में भर्ती रहते हैं, वे रेलवे के चिकित्सा विभाग की एकमात्र जिम्मेदारी हैं।

6.5 आर्म बैंड: बचाव दल के सदस्यों को आर्मबैंड और जैकेट पहनना चाहिए। डॉक्टरों के लिए आर्मबैंड रेड बैक ग्राउंड में एक व्हाइट क्रॉस होना चाहिए।

6.6 कोल्ड कटिंग:

क्षतिग्रस्त सवारी डिब्बों से निपटते समय अत्यधिक सावधानी बरतनी चाहिए। 2 लौ काटने के प्रयोग से यात्रियों को जलने से बचाने के लिए यात्रियों के सवारी डिब्बों में कोल्ड कटिंग उपकरणों का उपयोग किया जाना चाहिए।

6.7. मृत/घायल को संभालना:

मृत शरीर को देखभाल और सम्मान के साथ संभाला जाना चाहिए।

शवों को सफेद कफन से ढक दें, जो एआरएमई में उपलब्ध होना चाहिए।

मृत्यु प्रमाण पत्र का शीघ्र निर्गम।

मृतकों और घायलों की सूची समय-समय पर दी जानी चाहिए।

एक फोटोग्राफर को मृतकों और घायलों की रंगीन तस्वीरें लेनी चाहिए।

6.8 मुफ्त भोजन, पीने का पानी, चाय आदि:

भोजन और स्वच्छ पेयजल निकटतम स्रोत से पहुंचाया जाना चाहिए। मुफ्त भोजन और पेय पदार्थों की आपूर्ति की जानी चाहिए।

6.9 मीडिया की सही तस्वीर:

प्रेस और अन्य मीडिया को समय रहते सही तस्वीर दी जानी चाहिए। केवल महाप्रबंधक, मंडल रेल प्रबंधक और केन्द्रीय मुख्य निर्वाचन अधिकारी ही प्रेस और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के साथ परस्पर क्रिया करने में सक्षम हैं। उपर्युक्त के अलावा, महाप्रबंधक द्वारा प्राधिकृत कोई भी अन्य अधिकारी प्रेस इलेक्ट्रॉनिक मीडिया से बातचीत करने अथवा साक्षात्कार देने में सक्षम है।

6.10 मंडल मुख्यालय स्तर पर की जाने वाली कार्रवाई:

में। 2 प्रारंभिक, टमनेटिंग और मार्गवर्ती स्टेशनों पर विशेष पूछताछ बूथ खोलना। ii. फोन नंबरों को TV, रेडियो और प्रेस के माध्यम से रिले किया जाना चाहिए।

3. डेटा और आंकड़ों के संग्रह को व्यवस्थित करने के लिए सूचना केंद्र की स्थापना, क्षति की भयावहता का आकलन करने और बचाव कार्यों के लिए व्यवस्था के स्तर का आकलन करना।

4. निकाले गए यात्रियों को गंतव्य तक भेजने की व्यवस्था करें। बड़े पैमाने पर परिवहन आवश्यकता के लिए एमसीजीएम नियंत्रण कक्ष के साथ समन्वय करें या परिवहन वाहनों को किराए पर लिया जा सकता है।

5. रेलवे ट्रैक से बाढ़ के पानी की निकासी के लिए एमसीजीएम नियंत्रण कक्ष के साथ समन्वय या साइट की स्थिति के अनुसार आवश्यक किसी अन्य अतिरिक्त संसाधन।

6. रेलवे अस्पतालों और एमसीजीएम नियंत्रण कक्ष के साथ चिकित्सा और प्राथमिक चिकित्सा सुविधाओं के साथ समन्वय करना। मृत, घायल और निकाले गए यात्रियों की अद्यतन स्थिति प्रस्तुत करना। viii. रिश्तेदारों के लिए मुफ्त रेलवे पास जारी करने की व्यवस्था।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

ix.In बड़ी आपदा के मामले में, डीआरएम मांग कर सकता है हेलीकॉप्टर/एयरो प्लेन प्रेस को ठीक से और जल्दी से ब्रीफ किया जाना चाहिए। मुख्यालय/बोर्ड को तथ्यात्मक स्थिति और स्थल की स्थिति के बारे में शीघ्र सूचित किया जाना चाहिए।

अध्याय- 7

7.0 दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण, दुर्घटना राहत ट्रेन, स्व-चालित दुर्घटना राहत ट्रेन और स्व-चालित दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन।

7.1 ART/ARME/SPART/SPARME का स्थान:

स्थान	निकासी	ब्यौरा	शेड/डिपो	टिप्पणियां
बा	अकेला	एचएस स्पार्ट	बीए (डीएसएल) शेड	01 जेनरेटर और स्टाफ वैन + मेडिकल वैन +01 एमएफडी वैन।
बीएल	दोगुना	एआरटी (क्लास-बी)	सी एंड डब्ल्यू डिपो, बीएल	01 एमएफडी वैन + 01 एआरटी टूल और स्टाफ वैन +01 जेनरेटर और स्टाफ वैन + 01BRNA (HST) + 01 BCNA (HST) +01 SLR इंजीनियरिंग के लिए। ओएचई स्टाफ और एस एंड टी (सिग्नल) सामग्री।
	दोगुना	एआरएमई (स्केल- I)		आरएचवी (सहायक चिकित्सा वैन) + आरएच (मेड वैन)
यूडीएन	अकेला	एसपी-एआरएमई (स्केल- I/03 कोच)	सी एंड डब्ल्यू डिपो, यूडीएन	टूल वैन + मेडिकल वैन + सुपरवाइजर वैन
	अकेला	एआरटी (क्लास-ए/04 कोच)		01 एमएफडी वैन + 01 एआरटी टूल और स्टाफ वैन + 01 किचन कम स्टाफ वैन + 01 जेनरेटर और स्टाफ वैन + 01BRNA (HS) + 01 बीसीएनए (एचएस)
		140T डीएचबीडी क्रेन		140 टन डीजल + क्रेन पुर्जों सह चालक दल बाकी वैन + 01 बीआरएनए (एचएस) के लिए क्रेन सहायक उपकरण, गोफन और पैकिंग
एनडीबी	अकेला	एआरटी (क्लास-बी)	सी एंड डब्ल्यू	1 एमएफडी वैन + 1 एआरटी टूल वैन + 1 जेनरेटर वैन +1 किचन कम स्टाफ + 1BCN (HST) + 1 BRHNE (HST)

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

	अकेला	एआरएमई (स्केल- I)	डिपो एनडीबी	आरएचवी (सहायक चिकित्सा वैन) + आरएच (मेड वैन)
बीआईएम	एकल (एनजी)	कक्षा C ART	सी एंड डब्ल्यू डिपो बीआईएम	01 उपकरण और स्टाफ वैन।

7.2 दुर्घटना राहत ट्रेन के संचलन के लिए लक्ष्य समय:

दिन के दौरान	बाहर निकलने का समय	30"
	प्रेषण के लिए समय	15"
	आदेश देने से प्रस्थान तक का समय लक्षित करें	45"
रात के दौरान	बाहर निकलने का समय	45"
	प्रेषण के लिए समय	15"
	आदेश देने से प्रस्थान तक का समय लक्षित करें	60"

7.3 साइडिंग से मेडिकल रिलीफ वैन को बाहर निकालने और स्टेशन से डिस्पैच करने का लक्ष्य समय

डबल एग्जिट के मामले में	बाहर निकलने का समय	15"
	प्रेषण के लिए समय	5"
	आदेश देने से प्रस्थान तक का समय लक्षित करें	20"
एकल निकास के मामले में	बाहर निकलने का समय	25"
	प्रेषण के लिए समय	5"
	आदेश देने से प्रस्थान तक का समय लक्षित करें	30"
स्पार्म कम स्पार्ट से बाहर निकलने का लक्ष्य समय		
डबल एग्जिट के मामले में	बाहर निकलने का समय	10"
	प्रेषण के लिए समय	10"
	आदेश देने से प्रस्थान तक का समय लक्षित करें	20"
एकल निकास के मामले में	बाहर निकलने का समय	20"
	प्रेषण के लिए समय	10"
	आदेश देने से प्रस्थान तक का समय लक्षित करें	30"

7.4 दुर्घटना स्थल पर हथियारों और कलाओं का भागना:

1.	एआरएमई और एआरटी के मूवमेंट को कभी भी एक साथ नहीं जोड़ा जाना चाहिए। एआरएमई को पहले शुरू किया जाना चाहिए और तेज गति के लिए अलग से स्थानांतरित किया जाना चाहिए।
2.	यदि इंजन तत्काल उपलब्ध न हो तो मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों सहित किसी भी गाड़ी के निकटतम इंजन को छोड़ दिया जाना चाहिए और इनके शीघ्र प्रेषण के लिए उपयोग में लाया जाना चाहिए।
3.	दुर्घटना स्थल पर जाते समय एआरएमई और एआरटी को अन्य सभी गाड़ियों की तुलना में प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
4.	एआरएमई और एआरटी को गार्ड की कमी के कारण हिरासत में नहीं लिया जाना चाहिए बल्कि किसी भी जिम्मेदार यातायात/सी/डब्ल्यू/लोको अधिकारी के प्रभार में छोड़ सकते हैं। एक गार्ड को बाद में जल्द से जल्द संभव साधनों द्वारा भेजा जा सकता है।
5.	एआरएमई/एआरटी या घायल व्यक्तियों को अस्पताल ले जाने वाली किसी विशेष राहत रेलगाड़ी को भी सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
6.	राहत कार्यों को पूरा करने के बाद दुर्घटना राहत गाड़ियों को बिना किसी देरी के अपने बेस स्टेशनों पर वापस काम करने से पहले निकटवर्ती स्टेशनों पर ठीक से मार्शल किया जाना चाहिए (क्रेन कभी भी पीछे नहीं होनी चाहिए) और सभी माल गाड़ियों पर वरीयता दी जानी चाहिए। बेस स्टेशन पर स्टेबलिंग से पहले ट्रेन को किसी भी उपयुक्त स्टेशनों पर क्रेन मार्शलिंग आदेश के अनुसार मार्शल किया जाना चाहिए।

7.5 एआरएमई स्केल II स्थान: पालघर स्टेशन, बिलिमोरा स्टेशन, उकाई सोनगढ़ स्टेशन, नंदुरबार स्टेशन और अमलनेर स्टेशन।

7.6 दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण:

- (1) प्रभारी चिकित्सा अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है कि दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण (स्केल-I और II) की निर्धारित सामग्री चेस्ट में रखी गई है और अच्छी स्थिति में है। जब भी आवश्यक हो, दवाओं, सर्जिकल उपकरणों और अन्य लेखों को बदला जाना चाहिए।
- (2) जहां स्केल II उपकरण स्टेशन भवन में संग्रहीत किया जाता है, स्टेशन प्रबंधक / स्टेशन मास्टर बक्से की सुरक्षित अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार होगा। जब भी यह उपकरण दुर्घटना स्थल पर भेजा जाता है, तो स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि बक्से समय पर वापस प्राप्त हो गए हैं और उचित स्थान पर रखे गए हैं। उपयोग के बाद बक्से की वापसी पर, प्रभारी चिकित्सा अधिकारी को इसकी जांच करनी चाहिए और उपयोग की गई वस्तुओं की आवश्यक पुनःपूर्ति के लिए तुरंत व्यवस्था करनी चाहिए। इसके अलावा, प्रभारी चिकित्सा अधिकारी और स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर महीने में एक बार इस उपकरण का निरीक्षण करेंगे।
- (ग) प्रभाग के प्रभारी चिकित्सा अधिकारी स्केल-I और स्केल-II उपकरण का त्रैमासिक निरीक्षण करेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी निर्धारित सामग्री अच्छी स्थिति में रखी गई है।

7.7 दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण:

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2010/सुरक्षा के अनुसार हर तीन महीने में एक बार मॉक ड्रिल आयोजित की जाएगी (डीएम)/6/23 डीटी। 09.03.17 और 30.01.20। तैयारी का विवरण अर्थात एआरटी/एआरएमई को चालू करना, डाक्टरों/कर्मचारियों की तैनाती, बहाली प्रक्रिया आदि को सारणीबद्ध किया जा सकता है और आंकड़ों के प्रयोजन के लिए मॉक ड्रिल के रूप में लिया जा सकता है।

इन अभ्यासों को करने में निम्नलिखित बिंदुओं को ध्यान में रखा जाना चाहिए: प्रत्येक ड्रिल को

यथासंभव यथार्थवादी बनाया जाना चाहिए।

ii) ड्रिल के संबंध में व्यवस्था को गोपनीय रखा जाना चाहिए। iii) राहत गाड़ी का परिचालन पूरे उपकरण और स्टाफ के साथ पूरा किया जाना चाहिए।

4) इन अभ्यासों को डीआरएम द्वारा व्यक्तिगत रूप से आदेश दिया जाना चाहिए और वरिष्ठ स्केल अधिकारी से कम रैंक के अधिकारी की प्रत्यक्ष देखरेख में आयोजित किया जाना चाहिए।

5) मॉक ड्रिल के परिणामों को एक विशेष रजिस्टर में रखा जाना चाहिए, जहां भी आवश्यक हो, सुधारात्मक कार्रवाइयों के विवरण के साथ। परिणाम पीसीएसओ और महाप्रबंधक को भी सूचित किया जाना चाहिए।

7.8 मॉक ड्रिल की आवश्यकता :

आपदा प्रबंधन के लिए अनिवार्य रूप से सभी परिस्थितियों में तैयारी की स्थिति की आवश्यकता होती है और वहां की व्यवस्थाओं की प्रभावकारिता का आकलन आवधिक पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल आयोजित करके ही किया जा सकता है।

1. पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल का उद्देश्य होगा:

- विस्तृत योजना और सभी उपकरणों को अच्छी तरह से रखने सहित डीएम प्रणाली की तैयारियों का आकलन करें।
- अभ्यास के समग्र प्रदर्शन को मापने के लिए परिचालन प्रतिक्रिया को एकीकृत करें।
- दुर्घटना बहाली के संबंध में प्रदर्शन को मापें।

2. एक डिवीजन पर, जोनल डीएम योजना जारी होने के 3 महीने के भीतर पहला मॉक ड्रिल आयोजित किया जाना चाहिए।

3. एक डिवीजन पर, पहले मॉक ड्रिल के दौरान देखी गई सभी कमियों को ठीक करने के लिए पहले मॉक ड्रिल के 3 महीने बाद दूसरा मॉक ड्रिल आयोजित किया जाना चाहिए।

4. इसके बाद, नए डीआरएम के कार्यभार संभालने के बाद हर 2 साल में एक बार मॉक ड्रिल आयोजित की जाएगी।

5. यह दिन के दौरान और एक शाखा लाइन अनुभाग में आयोजित किया जाना चाहिए।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

6. 6 घंटे. ट्रैफिक ब्लॉक लिया जाएगा और एआरएमवी/एआरटी दुर्घटना स्थल तक चला जाएगा।
 7. यूसीसी और सीएसी की स्थापना की जानी चाहिए और प्रत्येक विभाग अपने पदाधिकारियों को नियंत्रण कार्यालय के साथ-साथ यूसीसी और सीएसी में भी तैनात करेगा।
 8. संबंधित विभागों द्वारा यूसीसी और सीएसी में सभी सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।
 9. इन पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल के दौरान, निम्नलिखित पहलुओं को बारीकी से देखा जाएगा:
 - निर्धारित समय के भीतर एआरएमवी/एआरटी से बाहर निकलना।
 - विशेष की गति।
 - कर्मचारियों की सभा।
 - एआरटी, एचआरडी, एचआरई और अन्य बचाव उपकरणों की हैंडलिंग।
 - घटनाओं की लॉगिंग।

 - फील्ड टेलीफोन और संचार नेट वर्क का कार्य।
 - जनरेटर सेट, प्रकाश उपकरण का कामकाज।
 - प्राथमिक उपचारकर्ताओं की तैयारी और चिकित्सा उपकरणों की उपलब्धता।
 - पर्याप्त जनशक्ति जुटाने के लिए वाणिज्यिक विभाग की तैयारी।
 10. इस कवायद के पूरा होने पर पाई गई कमियों, शुरू किए गए सुधारात्मक उपायों और अपेक्षित सुधारों का ब्यौरा देते हुए एक विस्तृत रिपोर्ट तैयार की जाएगी।
 11. दुर्घटना के कारण निकला एआरटी/एआरएमवी मॉक ड्रिल (. आरबी नंबर 2010/सेफ्टी (डीएम)/6/2 दिनांक 31.1.2020)।
 12. क्वार्टरों के ब्लॉक को अप्रैल-जून, जुलाई-सितंबर, अक्टूबर से दिसंबर, जनवरी से मार्च तक सीमित किया जाना चाहिए।
- डीआरएम द्वारा औचक मॉक ड्रिल का आदेश दिया जाएगा और ड्रिल सीनियर डीएसओ/डीएसओ की प्रत्यक्ष देखरेख में आयोजित की जाएगी। संभव विस्तार करने के लिए गोपनीयता और गोपनीयता बनाए रखी जाएगी।
13. आपदा प्रबंधन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिश के आधार पर (प्रत्येक प्रभाग को एनडीआरएफ के साथ एक पूर्ण पैमाने पर आपदा प्रबंधन अभ्यास करना चाहिए)। आपदा के मामले में सभी हितधारकों पर पूर्ण तैयारी, प्रतिक्रिया और कामकाज की जांच करने के लिए पूर्ण पैमाने पर आपदा प्रबंधन अभ्यास एक योजनाबद्ध गतिविधि है।

डिसेटर रिस्पांस-इंस्टेंट एक्शन टीम

8.1 इंस्टेंट एक्शन टीम में शामिल हैं:

- 8.1.1 दुर्घटना में शामिल गाड़ी में गार्ड, क्रू, टीएस, टीटीई, एसी कोच अटेंडेंट, सहायक गार्ड, आरपीएफ और इयूटी पर तैनात अन्य रेलवे कर्मचारी।
- 8.1.2 गाड़ी में इयूटी पर यात्रा करने वाले राजकीय रेलवे पुलिस कर्मचारी।
- 8.1.3 दुर्घटना के दौरान यात्रा करने वाले रेल कर्मचारियों ने गाड़ी में यात्रियों के रूप में या तो इयूटी पर अथवा छुट्टी पर लिया था।
- 8.1.4 ट्रेन से यात्रा करने वाले डॉक्टर।
- 8.1.5 ट्रेन में यात्रा करने वाले यात्री जो बचाव और राहत कार्य के लिए स्वयंसेवक हैं।
- 8.1.6 दुर्घटना स्थल पर कार्यरत अथवा दुर्घटना स्थल के निकट उपलब्ध रेल कर्मचारी।
- 8.1.7 दुर्घटना स्थल पर या उसके निकट उपलब्ध गैर-रेलवे कामक।

8.2 की जाने वाली कार्रवाई की चेकलिस्ट:

8.2.1 इंजन क्रू के कर्तव्य:

1. यह जांचने के लिए कि फ्लैशर लाइट चालू है।
2. G&SR 6.03 के अनुसार ट्रेन की सुरक्षा की व्यवस्था करें।
3. यदि आसन्न लाइन किसी भी वाहन द्वारा बाधित है, तो एसएम को सिग्नल बढ़ाने के लिए सूचित करें या यह सुनिश्चित करें कि सिग्नल वापस "चालू" पर डाल दिए गए हैं और आसन्न लाइन पर आंदोलन से बचने के लिए आसन्न लाइन पर बिजली बंद करने के लिए टीपीसी को भी सूचित करें।
4. दुर्घटना मैनुअल के पैरा 502 और 503 के अनुसार विवरण के साथ नियंत्रण करने के लिए त्वरित माध्यम से जानकारी दें।
5. सुनिश्चित करें कि रेलपथ, रेल, फिशप्लेट, बोल्ट और अन्य फिटिंग के हिस्से जो छेड़छाड़ किए गए प्रतीत होते हैं, किसी भी व्यक्ति द्वारा छुआ या स्थानांतरित नहीं किया गया है और उन्हें बारीकी से देखें और उनके आगमन पर सिविल और पुलिस अधिकारियों को रिपोर्ट दें।
6. ऐसी तकनीकी सावधानी बरतना जो उसके लोकोमोटिव और ट्रेन को सुरक्षित बनाने के लिए आवश्यक या निर्धारित हो सकती है।
7. प्रेस को कोई बयान नहीं देना, जब तक कि ऐसा करने के लिए अधिकृत न हो।

8.2.2 गार्ड के कर्तव्य:

1. हैंड ब्रेक आदि लगाकर वाहन की सुरक्षा सुनिश्चित करें। नियमानुसार।
2. जी एंड एसआर 6.03 के अनुसार आसन्न लाइन (ओं) और एक ही लाइन की सुरक्षा की व्यवस्था करें। iii. दुर्घटना की प्रकृति का आकलन करें, जीवन बचाने के लिए कार्रवाई करें और प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करें।
4. यदि ओएचई क्षतिग्रस्त हो गया है, तो उसी डीएनर्जेटिक और ट्रेक्शन तारों को सुरक्षित करने के लिए शीघ्र कदम उठाए जाने चाहिए।

5. ट्रेन में यदि कोई हो तो डॉक्टरों को बुलाएं, और उनकी सहायता लें।
6. पीसीपी/ईसीपी स्थापित करें या सभी सावधानी बरतने के बाद ट्रेन इंजन के माध्यम से सूचना भेजें या ट्रेन, ट्रॉली, टॉवर वैगन को किसी भी दिशा में रोकें या अन्य माध्यमों से जानकारी भेजें और अध्याय V दुर्घटना मैनुअल के पैरा 503 के अनुसार नियंत्रण/स्टेशन मास्टर्स को सूचना दें। vii. के लिए पृष्ठें
 - (1) चिकित्सा सहायता/एआरटी
 - (2) मृत/घायल/फंसे हुए यात्रियों के परिवहन की व्यवस्था।
 - (3) वैगन/पार्सल आदि उतारने के लिए यदि आवश्यक हो तो सहायता प्रदान की जाती है।
8. घायलों की देखभाल करें: यदि संभव हो तो सामने के गैर-पटरी से उतरे वाहनों द्वारा या सड़क या अन्य साधनों से उनके परिवहन की व्यवस्था करें।
9. फील्ड टेलीफोन पर एक उपलब्ध रेलवे कर्मचारी पोस्ट करें।
10. ट्रेन में उपलब्ध रेलवे सेवक (ओं) इच्छुक स्वयंसेवकों को सहायता मांगने के लिए निकटतम स्टेशन / पुलिस स्टेशन / अस्पताल / गांव में भेजें।
11. नियमित चिकित्सा सहायता उपलब्ध होने से पहले राहत कार्यों में सहायता के लिए रेलवे पुरुषों या स्वयंसेवकों के समूह को संगठित करें
12. सहायक। प्रभावित यात्रियों को हर संभव सहायता प्रदान करने के लिए गार्ड/रेल सुरक्षा बल सैनिक/गाड़ी में यात्रा करने वाले कर्मचारियों, यदि कोई हों, का उपयोग किया जाता है। इसमें घायलों को प्राथमिक उपचार के लिए सुरक्षित स्थान पर ले जाना, पीने के पानी की व्यवस्था करना और यात्रियों के सामान और वस्तुओं को सुरक्षित रखना शामिल है।
13. दुर्घटना के संभावित कारण के सभी सुरागों को सुरक्षित रखें।
14. (xv) घायलों और मृतकों की पहचान करने में कंडक्टरों/टीटीई को सहायता प्रदान करना। यात्रियों और रेलवे की संपत्ति की सुरक्षा की व्यवस्था करें।
16. नियंत्रण के परामर्श से जांचें कि क्या आगे और पीछे का हिस्सा। ट्रेन का वह हिस्सा, जो दुर्घटना से प्रभावित नहीं हुआ है, को सुरक्षित रूप से बगल के स्टेशन पर खींचा जा सकता है ताकि मेडिकल वैन, राहत ट्रेन को दुर्घटना स्थल के सबसे करीब पहुंचाया जा सके।
17. सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमति दिए जाने तक दुर्घटना स्थल को न छोड़ें।

8.2.3 टीटीई/ट्रेन अधीक्षक की ड्यूटी:

1. आरक्षण चार्ट की जांच करके या मौखिक पृछताछ करके यह पता लगाना कि क्या कोई डॉक्टर ट्रेन से यात्रा कर रहा है, और यात्रियों को प्राथमिक चिकित्सा की व्यवस्था करना।
2. मृतकों और घायलों की सूची तैयार करना। यदि डॉक्टर उपलब्ध है, तो सूची को निम्नानुसार वर्गीकृत किया जाना चाहिए: -
 - 1) अत्यधिक
 - 2) गंभीर चोट
 - 3) साधारण चोट
3. मृतकों और घायलों का विवरण आरक्षण चार्ट, आयोजित टिकटों, (से और से) या सह-यात्रियों से प्राप्त किया जाना चाहिए। पहचान के लिए ट्रेन में यात्रा कर रही पुलिस की सहायता भी ली जाएगी।
4. निम्नलिखित विवरण एकत्र किए जाने चाहिए:
 - 1) यात्रा करने वाले यात्रियों के टिकट (आने-जाने वाले)
 - 2) टिकट नंबर - क्लास

- 3) कोच नंबर और इंजन से इसकी स्थिति
- 4) चोट का पता (सरल, गंभीर)
- 5) सामान और अन्य संबंधित सामान की कस्टडी – चोट के मामले में, इसे टीटीई द्वारा रखा जाना चाहिए और मृत्यु के मामले में, इसे पूर्ण विवरण के साथ जीआरपी को सौंप दिया जाना चाहिए और प्राप्त किया जाना चाहिए।
5. उसे पूरे विवरण के साथ इच्छुक यात्रियों का साक्ष्य दर्ज करना चाहिए। यदि कुछ यात्री बाद में साक्ष्य देने के इच्छुक हैं, तो उनके नाम और पते को दर्ज किया जाना चाहिए।
6. उसे मृतकों और घायलों की संख्या (सरल, गंभीर) दर्ज करनी चाहिए, यदि उन्हें रेलवे डॉक्टर के आने से पहले ही स्थानीय लोगों द्वारा निकटतम अस्पताल में ले जाया जाता है।

8.2.4 एसी मैकेनिक/अटेंडेंट:

- i. शॉर्ट-सर्किटिंग से बचने के लिए बिजली की आपूर्ति बंद कर दें। ii. दुर्घटना स्थल पर टीएस/टीटीई को उनके कर्तव्यों में सहायता करना।
3. सहायता के लिए ट्रेन के गार्ड को रिपोर्ट करें।
4. आग लगने की स्थिति में एसी सवारी डिब्बों में उपलब्ध कराए गए अग्निशामक यंत्रों का उपयोग करके संचालन में सहायता करें।
5. प्रभावित सवारी डिब्बों में प्रकाश की व्यवस्था करने में सहायता करना।
6. गंभीर रूप से घायल/मृत व्यक्तियों को उपयोग में लाने के लिए वातानुकूलित सवारी डिब्बों के कंबल और लिनन उपलब्ध कराए जाने होते हैं। उसी का रिकॉर्ड रखा जाए।

8.2.5 आरपीएफ/जीआरपी स्टाफ:

1. कोशिश करें और दुर्घटना में शामिल डिब्बों से जितना संभव हो उतने यात्रियों को बचाएं।
2. घायलों का प्राथमिक उपचार करें।
3. घायल व्यक्तियों को निकटतम अस्पताल में स्थानांतरित करने की व्यवस्था करें। iv. यात्री के सामान और रेलवे संपत्ति की रक्षा करें।

दुर्घटना के संभावित कारण के बारे में सभी सुरागों और सबूतों को सुरक्षित रखें और सुनिश्चित करें कि इनमें गड़बड़ी न हो।

8.2.6 दुर्घटना प्रभावित ट्रेन में यात्रा करने वाले रेलवे कर्मचारी:

1. जब कभी कोई गाड़ी किसी गंभीर दुर्घटना में शामिल होती है और यात्री हताहत होते हैं तो गाड़ी में यात्रा करने वाले सभी रेल कर्मचारियों को तत्काल प्रभाव से झूटी पर या छुट्टी पर माना जाता है।
2. किसी भी परिस्थिति में उनमें से कोई भी दुर्घटना स्थल नहीं छोड़ेगा जब तक कि विभागीय अधिकारी नहीं आ जाते, बचाव और राहत कार्यों का प्रभार अपने हाथ में नहीं ले लेते और उन्हें जाने की अनुमति नहीं दे देते।
3. रेलगाड़ी/स्थल पर तैनात रेल कर्मचारी स्वेच्छा से सहायता करेंगे और गाड़ी के टीएस/टीटीई/गार्ड को रिपोर्ट करेंगे।

8.2.7 गाड़ी में यात्रा करने वाले वरिष्ठतम अधिकारी प्रभारी अधिकारी स्थल (ओआईसी साइट) के रूप में कार्यभार ग्रहण करेंगे:

- i) आम तौर पर वरिष्ठतम अधिकारी या तो 1 एसी या 2 एसी कोच में यात्रा करेंगे, और संभवतः कोच के आपातकालीन कोटा अनुभाग में। 2एसी का आपातकालीन कोटा खंड कोच के केंद्र (बर्थ संख्या 19-22) में होता है। किसी भी स्थिति में टीएस / टीटीई

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

को पता होगा कि 1 एसी या 2 एसी में यात्रा करने वाले रेलवे अधिकारी कौन हैं। इसी तरह, अन्य रेलवे कर्मचारी 3 एसी कोच में यात्रा करेंगे, और संभवतः कोच के आपातकालीन कोटा खंड में। 3एसी का आपातकालीन कोटा खंड भी कोच के केंद्र (बर्थ संख्या 25-30) में है।

- 3) इसी प्रकार, समूह घ के कुछ रेल कर्मचारी स्लीपर सवारी डिब्बे में यात्रा कर रहे होंगे और संभवतः कोच के आपातकालीन कोटा खंड में भी यात्रा कर रहे होंगे। स्लीपर कोच का आपातकालीन कोटा खंड कोच के केंद्र (बर्थ संख्या 33-40) में स्थित है।
- 4) किसी भी अधिकारी की अनुपस्थिति में, टीएस या वरिष्ठतम टीटीई/गार्ड ओआईसी साइट के लिए सूचीबद्ध कर्तव्यों का निर्वहन करेंगे।

* * *

अध्याय- 9

आपदा प्रतिक्रिया पहले उत्तरदाता

9.1 . ओआईसी साइट के कर्तव्य (दुर्घटना के तुरंत बाद):

ट्रेन में यात्रा करने वाले वरिष्ठतम कर्मचारी/अधिकारी को ओआईसी साइट कहा जाता है। वह ट्रेन अधीक्षक या वरिष्ठतम टीटीई हो सकता है, यदि उस ट्रेन में कोई अधिकारी यात्रा नहीं कर रहा है।

9.1.1 दुर्घटना का समय नोट कीजिए।

9.1.2 गार्ड और लोको पायलटों द्वारा यातायात की सुरक्षा सुनिश्चित करना।

9.1.3 निकटतम स्टेशन/नियंत्रण को दुर्घटना की रिपोर्ट करना सुनिश्चित करें।

9.1.4 मोटे तौर पर क्षति की सीमा और हताहतों की संभावित संख्या का आकलन करें।

9.1.5 यात्रियों में से रेलवे कर्मचारियों और स्वयंसेवकों को इकट्ठा करें और विभिन्न समूह बनाएं। इनमें से प्रत्येक समूह को नीचे आइटम 6 पर विस्तृत रूप से काम सौंपा जाना चाहिए।

9.1.6 घटनाओं का लॉग बनाए रखें।

9.1.7 जब तक मंडल अधिकारी नहीं आ जाते और स्थिति का प्रभार नहीं ले लेते, तब तक ओआईसी साइट के कर्तव्यों का निर्वहन जारी रखें।

9.1.8 मंडल अधिकारियों के आने के बाद, डीआरएम/एडीआरएम (ओ)/एडीआरएम (टी) को पूरी तरह से ब्रीफ करें और उन्हें प्रभार सौंप दें।

9.1.9 ओआईसी साइट पर दुर्घटना स्थल छोड़ने से पहले निम्नलिखित जानकारी के साथ एक विस्तृत संदेश जारी करना सुनिश्चित करना चाहिए। i. दुर्घटना का समय/तिथि।

ii. स्थान किमी/स्टेशनों के बीच iii. ट्रेन नंबर और विवरण।

(iv) मारे गए/घायल हुए लोगों की अनुमानित संख्या। vi.

क्षति की सीमा। vii. सहायता की आवश्यकता है। viii.

आसन्न लाइन की स्थिति, यदि कोई हो। ix. क्या OHE

शामिल है.

x. यहां से, दुर्घटना में शामिल डिवीजन के डीआरएम ओआईसी साइट के रूप में कार्यभार संभालते हैं।

9.2 त्वरित कार्रवाई दल के सदस्यों वाले समूहों का गठन:

9.2.1 ओआईसी साइट तुरंत सभी रेलवे कर्मचारियों को रेलगाड़ी/स्थल पर एकत्र करेगी और अलग-अलग समूह बनाएगी।

9.2.2 उसी गाड़ी से यात्रा करने वाले यात्री, जो बचाव और राहत कार्य के लिए स्वेच्छा से काम करते हैं, को भी इन समूहों में शामिल किया जाना चाहिए।

9.2.3 दुर्घटना में शामिल डिब्बों के यात्रियों को अप्रभावित डिब्बों की ओर निर्देशित किया जाना चाहिए।

9.2.4 ओआईसी की अनुपस्थिति में टीएस/टीटीई ऐसे समूह बनाने के लिए कदम उठाएंगे।

9.2.5 टीटीई की अनुपस्थिति में, गार्ड/सहायक गार्ड ऐसे समूह बनाने के लिए कदम उठाएंगे।

- 9.2.6 शामिल कोचों की संख्या के आधार पर 5 या 6 समूह बनाए जाने चाहिए।
- 9.2.7 आदर्श रूप से, प्रत्येक कोच को संभालने के लिए एक समूह बनाया जाना चाहिए।
- 9.2.8 यदि पर्याप्त संख्या में अधिकारी उपस्थित हों तो प्रत्येक समूह का एक अधिकारी प्रभारी बनाया जाए।
- 9.2.9 अन्यथा, दुर्घटना में शामिल ट्रेन से यात्रा करने वाले वरिष्ठ पर्यवेक्षकों को प्रत्येक समूह के प्रभारी के रूप में नामित किया जाना चाहिए ताकि इसके कामकाज का समन्वय किया जा सके।
- 9.2.10 यदि पर्याप्त संख्या में वरिष्ठ पर्यवेक्षक भी उपस्थित नहीं हैं तो प्रत्येक समूह के कामकाज में समन्वय के लिए एक टीटीई को प्रभारी के रूप में नामित किया जाना चाहिए।
- 9.2.11 प्रत्येक समूह को घायल, फंसे हुए यात्रियों को बचाना चाहिए।

9.3 दुर्घटना के तुरंत बाद ऑन बोर्ड रेलवे कर्मचारियों की ड्यूटी:

- 9.3.1 घबराओ मत। एक बार दुर्घटना हो चुकी है और ट्रेन रुक गई है, तो इससे बुरा कुछ नहीं हो सकता।
- 9.3.2 यदि आपके पास सीयूजी मोबाइल/मोबाइल है और यह काम कर रहा है तो दुर्घटना के बारे में तुरंत संभागीय नियंत्रण कार्यालय को सूचित करें।
- 9.3.3 उस स्थिति का निरीक्षण करें जिसमें आपका कोच रुका है; चाहे वह सीधा खड़ा हो या उल्टा मुड़ा हुआ हो या फिर करवट लेकर लेटा हो।
- 9.3.4 कोशिश कीजिए कि कोच पुल पर रुका है या दोनों तरफ समतल जमीन है।
- 9.3.5 यदि कोच पुल या बहुत ऊंचे तटबंध पर है या तेज बारिश हो रही है, तो कुछ समय इंतजार करना बेहतर है और कोच को छोड़ने की जल्दी में नहीं होना चाहिए। आप फ्राइंग पैन से आग में कूद सकते हैं।
- 9.3.6 अपने कोच को टॉर्च से खोजिए तथा सामान्य स्थिति ज्ञात करने का प्रयास कीजिए।
- 9.3.7 देखें कि यात्री घबराएं नहीं। यात्री कभी-कभी इस महत्वपूर्ण आंदोलन पर घबराकर अपने लिए चीजों को बदतर बना लेते हैं। उन्हें शांत करने की कोशिश करें और उनका आत्मविश्वास बढ़ाएं।
- 9.3.8 पता लगाना कि यात्री घायल हुए हैं या नहीं; और क्या उनमें से कोई मलबे के अंदर फंस गया है या नीचे पिन किया गया है।
- 9.3.9 जोर से पुकारें और पता करें कि क्या कोई डॉक्टर मौजूद हैं।
- 9.3.10 कोच में यात्रा करने वाले डॉक्टरों को उनकी उपस्थिति की घोषणा करने के लिए कहा जाना चाहिए ताकि वे घायल यात्रियों को देख सकें और उनकी मदद कर सकें।
- 9.3.11 जोर से पुकारें और पता करें कि ट्रेन में कोई रेलवे कर्मचारी मौजूद है या नहीं।
- 9.3.12 कोच में यात्रा करने वाले रेलवे कर्मचारियों को उनकी उपस्थिति की घोषणा करने के लिए कहा जाना चाहिए ताकि वे अन्य यात्रियों को देख सकें और उनकी मदद कर सकें।
- 9.3.13 प्रत्येक सवारी डिब्बे के लिए एक कोर टीम गठित करें जिसमें उपलब्ध रेल कर्मचारी, घायल और गैर-घायल चिकित्सक शामिल हों।

9.4 इंस्टैंट एक्शन टीम के सदस्यों के कर्तव्य - डिवीजनल ऑफिसर्स के आने तक: 9.4.1 यदि किसी व्यक्ति को खून बह रहा है और खून बह रहा है, या यदि वह बेहोश है, तो उस स्थिति में आपको जल्दी से कार्य करना होगा। 'गोल्डन ऑवर' को ध्यान में रखा जाना चाहिए। आपके पास अधिकतम केवल एक घंटे का समय हो सकता है।

9.4.2 ऐसे मामलों में, घायल यात्री को तुरंत प्राथमिक उपचार दें और रक्त की और हानि को रोकने का प्रयास करें।

- 9.4.3 प्राथमिक उपचार में प्रशिक्षित व्यक्ति 'कार्डियो पल्मोनरी श्वसन' कर सकते हैं। इससे कई लोगों की जान बच सकती है।
- 9.4.4 यदि दरवाजा खुला है और सुलभ है, तो घायल यात्रियों को दरवाजे के माध्यम से बाहर आने में मदद की जानी चाहिए।
- 9.4.5 एसी कोचों में रहने वालों के लिए ताजी हवा देने के लिए खिड़कियों के शीशे खुले होने चाहिए, और उसके बाद उन्हें खाली करने के लिए।
- 9.4.6 गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में प्रत्येक ओर एक आपातकालीन निकास खिड़की होती है। कोच के अंदर से खिड़कियों की लाइन का सामना करने पर इस आपातकालीन विंडो की स्थिति बाईं ओर से 5 वीं है। वे बर्थ संख्या 23 और 57 के विपरीत हैं। यदि दरवाजा बंद है और जाम है, तो इन खिड़कियों को खोलने की कोशिश करें ताकि कुछ घायल यात्री आपातकालीन निकास के माध्यम से बाहर आ सकें।
- 9.4.7 वृद्धों, अशक्तों तथा बच्चों को वहां से निकालते समय विशेष सावधानी बरती जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि जहां तक संभव हो वे अपने परिवार के सदस्यों से अलग न हों।
- 9.4.8 गंभीर रूप से घायलों को निकालने का कार्य यथासंभव चिकित्सीय पर्यवेक्षण में किया जाना चाहिए।
- 9.4.9 यदि चिकित्सीय पर्यवेक्षण उपलब्ध न हो तो गंभीर रूप से घायल यात्रियों को चादर पर लिटाया जाए और उसके बाद चारों कोनों को पकड़े हुए 4 व्यक्तियों द्वारा बाहर निकाला जाए। यह सुनिश्चित करेगा कि आगे कोई नुकसान न हो। (एसी कोच में चादरें उपलब्ध होंगी)।
- 9.4.10 जिन यात्रियों को खुले कट से खून बह रहा है, उन्हें कपड़े की स्ट्रिप्स से बांध दिया जाना चाहिए ताकि रक्तस्राव को यथासंभव कम किया जा सके यदि इसे पूरी तरह से रोका न जा सके।
- 9.4.11 दो कारणों से पहली बार में कोच के अंदर से सामान नहीं निकालना बेहतर है। सबसे पहले, घायल और गैर-घायल दोनों यात्रियों को इस निकासी प्रक्रिया में वरीयता मिलनी चाहिए। दूसरे, सामान को अंदर छोड़ना सुरक्षित हो सकता है जहां चोरी या चोरी होने की संभावना कम होती है।
- 9.4.12 यात्रियों को आपके कोच से निकाले जाने के बाद, आरक्षण चार्ट के साथ क्रॉस चेक करें और प्रत्येक यात्री के नाम के सामने नोट करें कि यात्री घायल है या नहीं।
- 9.4.13 सभी यात्रियों को निकालने के बाद, पानी और खाने की वस्तुओं को धीरे-धीरे बाहर निकाला जा सकता है।
- 9.4.14 उपयुक्त सलाह द्वारा घायल यात्रियों के आत्मविश्वास का निर्माण बहुत अच्छा है 9.4.15 आरक्षित कोच से सभी यात्रियों को बाहर निकालने में मदद करने के बाद अनारक्षित डिब्बों में जाएं और उन यात्रियों को भी इसी तरह की सहायता प्रदान करें।
- 9.4.16 मंडल मुख्यालयों से रेलवे अधिकारी सामान्यतः मंडल मुख्यालयों से दुर्घटना स्थल की दूरी के आधार पर 2 से 3 घंटे के भीतर दुर्घटना स्थल पर पहुंच जाते हैं। उनके आने की प्रतीक्षा करें और आगे की व्यवस्था करें।
- 9.4.17 गंभीर रूप से घायल यात्री जो खून बह रहा है या जो बेहोश हैं तत्काल अस्पताल में भर्ती होने की आवश्यकता है। यदि उस समय तक कुछ स्थानीय लोग आ गए हैं, तो गंभीर रूप से घायलों को निकटतम अस्पताल में स्थानांतरित करने में उनकी मदद ली जानी चाहिए।
- 9.4.18 यदि आपकी ट्रेन किसी दुर्घटना में शामिल हो गई है, लेकिन न तो आपका कोच पटरी से उतरा है और न ही आपके कोच का कोई यात्री घायल हुआ है, तो आपको अनारक्षित डिब्बों में जाना चाहिए और ऊपर सूचीबद्ध कर्तव्यों का पालन करना चाहिए।

9.5 इंस्टेंट एक्शन टीम के कर्तव्य - आग लगने की स्थिति में:

- 9.5.1 आग लगने की स्थिति में अलार्म चैन खींचकर गाड़ी को तुरंत रोक दीजिए। 9.5.2 गार्ड लॉबी, वातानुकूलित सवारी डिब्बों तथा लोकोमोटिव में उपलब्ध जल/कंबल/अग्निशामक यंत्रों का उपयोग करके आग को आग के बड़ी आग बनने से पहले बुझाने का प्रयास कीजिए।
- 9.5.3 अधिक लोग वास्तविक जलने के बजाय धुएं से दम घुटने के कारण मर जाते हैं। यात्रियों को एक कपड़ा लेने, उसे अपने पीने के पानी में गीला करने और अपने नथुने ढंकने की सलाह दें।
- 9.5.4 यात्रियों को कोच के दूसरे छोर पर जाने का निर्देश दें जो आग से दूर है और यदि संभव हो तो वेस्टिबुल के माध्यम से अगले कोच में पार करें।
- 9.5.5 इस बात पर जोर दें कि यात्री पहले स्वयं को बचाएं और अपने सामान के बारे में परेशान न हों जिसे बाद में पुनः प्राप्त किया जा सकता है।
- 9.5.6 सुनिश्चित करें कि कोई भी यात्री फर्श पर न लेटे।
- 9.5.7 ट्रेन रुकने के बाद यात्रियों को तुरंत कोच से नीचे उतर जाना चाहिए।
- 9.5.8 उपयुक्त सलाह द्वारा घायल यात्रियों के आत्मविश्वास का निर्माण करना बहुत महत्वपूर्ण है।
- 9.6 ओआईसी साइट के कर्तव्य** - मंडल अधिकारियों के आने तक: ट्रेन में उपलब्ध रेलवे कर्मचारियों और यात्रियों के बीच से स्वयंसेवकों के विभिन्न समूहों का गठन करने के बाद, बचाव और राहत कार्य सही बयाना में शुरू किया जाना चाहिए। इस पूरी प्रक्रिया में लगभग 30 "समय लगेगा। एक बार जब इंस्टैंट एक्शन टीम द्वारा बचाव और राहत कार्य चल रहा है, तो ओआईसी साइट को अपना ध्यान एन से संपर्क करने वाले पहले उत्तरदाताओं को समर्पित करना चाहिए।

9.6.1 आस-पास के गांवों का पता लगाना:

1. आस-पास कुछ गांव होंगे, जो या तो दिखाई देते हैं या दृष्टि से बाहर हैं।
2. ज्यादातर मामलों में, ग्रामीण आपदा की आवाज सुनकर अपने दम पर बदल जाते हैं।
3. अन्यथा, कोशिश करें और देखें कि क्या गांव से कोई प्रकाश या कोई अन्य संकेत दिखाई दे रहा है।

iv यदि उपरोक्त में से कोई भी संभव नहीं है, तो नियंत्रण कार्यालय या निकटतम स्टेशन से बात करें और आस-पास के गांवों के स्थान के साथ-साथ उनकी सामान्य दिशा का भी पता लगाएं।

बहुत। मंडल डीएम योजनाओं में आस-पास के गांवों की स्थिति के साथ-साथ उनकी सामान्य दिशा भी उपलब्ध होगी।

vi. आस-पास के गांवों की सामान्य स्थिति का पता लगाने के बाद, ग्रामीणों को सूचित करने और उनकी सहायता लेने के लिए दूतों (अधिमानत: रेलवे कर्मचारियों) को भेजें।

9.6.2 निकटतम मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग गेट का पता लगाना:

1. ट्रेन लोको पायलट किसी भी दिशा में निकटतम मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग गेट के स्थान के बारे में जानकारी का सबसे अच्छा और सबसे तेज स्रोत है।
2. गेटमैन से संपर्क करने के लिए गेट पर एक संदेशवाहक (अधिमानत: एक रेलवे कर्मचारी) भेजें।
तृतीय. ज्यादातर मामलों में, गेटमैन आस-पास के गांवों का स्थान देने में सक्षम होगा।

iv. दूत को तब एक गुजरने वाले वाहन को रोकने की कोशिश करनी चाहिए और पास के गांव में जाना चाहिए, ग्रामीणों को सूचित करना चाहिए और उनकी सहायता लेनी चाहिए।

9.6.3 आस-पास के गांवों में उपलब्ध स्थानीय लोगों से सहायता का आयोजन:

i. ग्रामीणों को अपने लाउड स्पीकर से घोषणा करने के लिए कहा जाना चाहिए

1. ट्रैक्टर ट्रॉलियां (परिवहन के लिए और सामान्य प्रकाश व्यवस्था के लिए भी)

2. जितने कटिंग औजार, हथौड़े, चिसल आदि उपलब्ध हैं। c. रस्सियाँ और सीढ़ी।

ii. यदि गांव में डॉक्टर या पैरा-मेडिकल स्टाफ उपलब्ध हैं, तो उन्हें भी दुर्घटना स्थल पर भेजा जाना चाहिए। iii. दूत को वापस रहना चाहिए और एक बड़ी इमारत के उद्घाटन का आयोजन करने का प्रयास करना चाहिए

9.7 प्रथम उत्तरदाताओं की भूमिका - स्थानीय लोग:

9.7.1 दुर्घटना स्थल पर:

1. आने वाले ट्रैक्टरों को दुर्घटना स्थल को रोशन करने के लिए अपने हेडलाइट्स चालू करके ट्रैक के सामने एक पंक्ति में खड़ा किया जाना चाहिए।
2. ट्रैक्टरों को इस तरह से बाहर रखा जाना चाहिए कि वे दुर्घटना स्थल की पूरी लंबाई को रोशन कर सकें। इस तरह की दूरी आने वाले ट्रैक्टरों की संख्या पर भी निर्भर करेगी।
3. बचाव और राहत कार्य अब उपलब्ध प्रकाश के तहत शुरू किया जाना चाहिए।
4. बचाव और राहत कार्य के लिए आने वाले ग्रामीणों को अलग-अलग कोचों को संभालने के लिए अलग-अलग समूहों में बनाया जाना चाहिए।
5. आईएटी के समूह के नेता जो पहले बचाव और राहत कार्य कर रहे थे, उन्हें स्थानीय लोगों के साथ समन्वय करना चाहिए और उनका मार्गदर्शन करना चाहिए।
6. डिब्बों से निकाले गए गंभीर रूप से घायल यात्रियों को ट्रैक्टर ट्रॉलियों में निकटतम अस्पतालों में भेजा जाना चाहिए।
7. मामूली चोटों और घायल यात्रियों को दुर्घटना स्थल पर वापस रहना चाहिए और रेलवे डीएम टीम के आने का इंतजार करना चाहिए जो उनका प्रभार लेगी।
8. एक नियम के रूप में, किसी भी चोट के लिए 48 घंटे से अधिक समय तक अस्पताल में भर्ती होने की आवश्यकता होती है। गंभीर है, 48 घंटे से कम समय के लिए अस्पताल में भर्ती। सरल है, और किसी भी चोट को अस्पताल में भर्ती होने की आवश्यकता नहीं है, यह तुच्छ है।
9. ऐसे गंभीर रूप से घायल यात्रियों को भेजते समय निम्नलिखित प्राथमिकता का पालन किया जाना चाहिए:
 1. अनभिप्रेत।
 2. अत्यधिक रक्तस्राव।
 3. सांस लेने में तकलीफ होना।
 4. गंभीर रूप से घायल।
 5. सदमे की स्थिति में
 6. फ्रैक्चर होना।
 7. साधारण चोट।

शवों को अगर निकाला जाता है तो उन्हें कोच के साथ रखा जाना चाहिए, लेकिन संरक्षण के लिए भेजे जाने से पहले उचित टैगिंग आदि के लिए ट्रैक से दूर रखा जाना चाहिए। xi. निकायों को अलग-अलग लॉट में रखा जाना चाहिए, ताकि वे मिश्रित न हों। xii. शवों को टैग करने से कोच नंबर और केबिन नंबर भी इंगित किया जाना चाहिए, यदि संभव हो तो। (उदाहरण के लिए एनवीआर 98127 केबिन नंबर जिसमें बर्थ 9-16 है)

9.7.2 गाँवों/नगरों में:

1. एक बड़ा भवन, अधिमानत स्कूल भवन को खाली कराया जाना चाहिए और यात्रियों के शवों और लावारिस सामान को रखने के लिए तैयार किया जाना चाहिए।
2. उन्हें ट्रेन यात्रियों के लिए दुर्घटना स्थल पर निम्नलिखित लाने के लिए कहा जाना चाहिए।
 1. चाय और जलपान।
 2. गर्म कपड़े, यदि आवश्यक हो।
 3. घायल यात्रियों की देखभाल करें जिन्हें गांव ले जाया गया है।
 4. घायल यात्रियों को उपलब्ध किसी भी परिवहन के माध्यम से निकटतम अस्पताल ले जाएं। इसके लिए ट्रैक्टर ट्रॉलियों के अलावा हाईवे पर गुजरने वाले ट्रकों का भी इस्तेमाल किया जा सकता है।

9.8 प्रथम उत्तरदाताओं के कर्तव्य – रेलवे कर्मचारी: 9.8.1 गिरोह कर्मचारी:

1. डबल/मल्टीपल लाइन खंड पर हैंड डेंजर सिग्नल दिखाकर दुर्घटना स्थल की ओर आने वाली किसी अन्य गाड़ी को रोकिए।
2. सुनिश्चित करें कि ट्रैक संरक्षण या लाइनें परेशान नहीं हैं।
3. ओसी साइट को रिपोर्ट करें और बचाव और राहत कार्य में सहायता करें।
4. घायल यात्रियों को डिब्बों से निकालने में सहायता करना। बहुत। उन्हें निकटतम अस्पतालों में ले जाने में सहायता करें।

9.8.2 गेटमैन:

1. अगर ट्रेन ने गेट को खाली नहीं किया है तो गेट बंद रखें।
2. वह दुर्घटना की प्रकृति के बारे में निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत तुरंत एसएम को सूचित करने की व्यवस्था करेगा।
3. आस-पास उपलब्ध पुरुषों और सामग्री को इकट्ठा करें और उन्हें साइट पर निर्देशित करें।
4. यदि गेट किसी दुर्घटना में शामिल है, जो ट्रैक को बाधित और खराब करता है और गेट सिग्नल के साथ गेट प्रदान किया जाता है, तो सिग्नल तुरंत "चालू" स्थिति में डाल दिए जाएंगे।
5. यदि बूम/विंग टूट जाता है तो वह सुरक्षा श्रृंखला के साथ गेट बंद कर देगा। अगर ट्रेन ने गेट को खाली नहीं किया है तो गेट बंद रखें।
6. वह तुरंत दिन में लाल बैनर झंडा और रात के समय में लाल बत्ती को दोनों तरफ बाधा से 5 मीटर दूर गेट के दोनों सिरों पर लकड़ी के कर्मचारियों पर लगाएगा।
7. डबल/मल्टीपल लाइन सेक्शन पर वह डेंजर हैंड सिग्नल दिखाकर दुर्घटना क्षेत्र की ओर आने वाली किसी भी गाड़ी को रोक देगा।
8. वह दिन में डेटोनेटर, फ्यूज और रेड फ्लैग लेकर रात में रेड हैंड सिग्नल के साथ आने वाली ट्रेन के सीधे हिस्से में जाएगा और 400 मीटर की दूरी पर एक डेटोनेटर लगाएगा। एमजी पर और 600 मीटर पर बीजी लाइन पर। इसके बाद वह 1000 किमी की दूरी तक आगे बढ़ेगा।

800 मीटर मीटर गेज खंड पर और 12000 मीटर बीजी खंड पर और 10 मीटर की दूरी पर ट्रैक पर तीन डेटोनेटर लगाएं। उसके बाद वह वापस लौटते समय इंटरमीडिएट डेटोनेटर उठाकर लेवल क्रॉसिंग गेट पर लौटेगा। इसके बाद वह दूसरी दिशा की ओर बढ़ेगा और डेटोनेटर को उसी तरह रखेगा।

9. गेट पर लौटने पर वह दुर्घटना के सुराग और सबूतों के साथ हस्तक्षेप नहीं करेगा और इंटरलॉक सिस्टम के साथ छेड़छाड़ भी नहीं करेगा।
10. एलसी गेट से प्रतीक्षा करने या गुजरने वाले सड़क वाहनों की सेवाओं का लाभ उठाएं।
11. आस-पास के गांव में संदेश भेजकर दुर्घटना के बारे में सूचित करें।
12. डबल/मल्टीपल लाइन खंड पर हैंड डेंजर सिग्नल दिखाकर दुर्घटना स्थल की ओर आने वाली किसी अन्य गाड़ी को रोकिए।
13. ट्रेनों की पार्टिंग: यदि कोई गेटमैन नोटिस करता है कि एक ट्रेन अलग हो गई है तो वह पायलट को स्टॉप हैंड सिग्नल नहीं दिखाएगा, लेकिन पायलट का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा और चिल्लाकर, इशारा करके और दिन में ग्रीन फ्लैग और रात में सफेद रोशनी को ऊपर और नीचे लंबवत रूप से जितना संभव हो उतना उच्च और निम्न प्रदर्शित करके गार्ड करें।
14. गेटमैन अपने गेट को तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक कि अन्य गेटमैन ने इसका प्रभार नहीं लिया हो। यदि किसी आपात स्थिति में अपना गेट छोड़ना आवश्यक है, तो ऐसा करने से पहले, उसे सार्वजनिक सड़क के खिलाफ फाटकों को बंद और बंद करना चाहिए और सूचित करना चाहिए और ऐसा करने की अनुमति लेनी चाहिए।

9.8.3 केबिन मैन:

1. दुर्घटना के मामले में पहले वह संबंधित संकेतों को तुरंत चालू स्थिति में वापस रखेगा और संबंधित बिंदुओं पर स्टॉप कॉलर लगाएगा।
2. वह दुर्घटना में शामिल ट्रेन के खिलाफ बिंदुओं को उलट देगा।
3. वह इंटरलॉकिंग सिस्टम के साथ छेड़छाड़ नहीं करेगा।
4. वह सुराग और सबूत संरक्षित करेगा।
5. वह सभी केबिन रिकॉर्ड आसानी से उपलब्ध रखेगा और ट्रेन पासिंग रिकॉर्ड में की गई प्रविष्टियों से छेड़छाड़ नहीं करेगा।
6. वह ड्यूटी पर एसएम/एएसएम के निकट संपर्क में रहेगा और आदेशों/निर्देशों का सख्ती से पालन करेगा।
7. वह अपने रिलीवर के बिना और सक्षम प्राधिकारी की अनुमति के बिना केबिन नहीं छोड़ेगा।

9.8.4 अंक आदमी:

1. दुर्घटना के मामले में वह प्रभारी के निर्देशों का पालन करने के लिए निकट संपर्क में होगा एसएस या ऑन ड्यूटी एसएम /
2. वह हर बचाव और राहत अभियान में यात्रियों की मदद करेंगे।

3. यदि प्वाइंट, ट्रैक, एस एंड टी गियर, IV में कोई दोष देखा जाता है तो वह तुरंत/तुरंत रिपोर्ट करेगा। दुर्घटना में शामिल चल स्टॉक जो सुरक्षा को खतरे में डाल सकता है।
5. वह इयूटी एसएस/एसएम/एसएम द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार दुर्घटना पर डिस्पैच करते समय पहली ट्रेन को पायलट करेगा।
6. वह आसन्न लाइन की स्थिति की रिपोर्ट करेगा कि यह फाउल है या नहीं और फाउलिंग मार्क की निकासी भी सुनिश्चित करेगा या नहीं।
7. यदि दुर्घटना में शामिल ट्रेन में आग लग जाती है, तो वह पहले "ऑन" और "ऑफ" इयूटी स्टाफ को सूचित करने के लिए लगातार घंटी बजाएगा और फिर आग बुझाने के लिए स्टेशन पर प्रदान किए गए अग्निशामक, पानी की बाल्टी, रेत की बाल्टी का उपयोग करेगा।

9.8.5 स्टेशन अधीक्षक स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर प्रभारी:

1. वह जल्दी और तुरंत सभी प्रकार की जानकारी आस-पास के स्टेशनों और अनुभाग नियंत्रण तक पहुंचाएगा।
2. वह सापेक्ष संकेतों को "चालू" स्थिति में रखकर यातायात की सुरक्षा की व्यवस्था करेगा और दुर्घटना के सुरागों/सबूतों को संरक्षित करने की भी व्यवस्था करेगा।
3. वह आरपीएफ और जीआरपी कर्मचारियों सहित सभी विभागों की साइट पर "ऑन" इयूटी और "ऑफ" इयूटी स्टाफ के लिए कॉल करेगा।
4. संभव राहत सहायता के लिए नागरिक अधिकारियों, गांव, कस्बे, शहरों, गैर सरकारी संगठनों के प्रतिनिधियों / स्वयंसेवकों के साथ संचार।
5. सिविल/निजी डॉक्टरों और सेना चिकित्सा अस्पतालों से चिकित्सा पहलुओं के लिए सहायता के लिए कॉल करें। स्थानीय मेडिकल टीम और घायल यात्रियों को अस्पतालों में जुटाएं। एआरएमई स्केल II उपकरणों का त्वरित परिवहन।
6. यात्री सहायता: रिफ्रेशमेंट रूम और स्थानीय संसाधनों से पीने के पानी, पेय और जलपान की मुफ्त व्यवस्था करें। आपातकालीन काउंटर खोलें और मृत/घायल यात्रियों के बारे में आवश्यक जानकारी प्रदर्शित करें और उसे सूचित करें। रेल सेवाओं के डायवर्जन, रद्दकरण और विनियमन के बारे में बार-बार घोषणा करना और नियमों के अनुसार किराए की वापसी की व्यवस्था करना।
8. परिवहन सहायता: घायल यात्रियों को निकटतम अस्पतालों तक ले जाने की व्यवस्था करें, इसके अलावा राजमार्गों/आस-पास से गुजरने वाले ट्रैक्टरों, ट्रॉलियों, ट्रकों, बसों का उपयोग या सड़क वाहनों को किराए पर लिया जा सकता है।
9. सुरक्षा सहायता वहां यात्रियों को सामान और रेलवे की सुरक्षा प्रदान करने के लिए आरपीएफ/जीआरपी/राज्य पुलिस की व्यवस्था करें। गुण। उन्हें बचाव और राहत कार्य में सहायता करने के लिए भी कहा जाना चाहिए।
10. संचार सहायता: यात्रियों को पास में उपलब्ध पीसीओ बूथों पर निर्देशित करें और मुफ्त टेलीग्राम जारी करें और मृतकों / घायलों के रिश्तेदारों को एसटीडी फोन उपलब्ध कराएं।

11. जनशक्ति भेजना: ट्रॉली, कुली, लैंप, विक्रेताओं और आवश्यक समझे जाने वाले किसी भी अन्य उपकरण के साथ दुर्घटना स्थल पर तेजी से आगे बढ़ें।

VII. सुराग और सबूतों का संरक्षण: स्टेशन/केबिन में दुर्घटना से संबंधित सुरक्षित रिकॉर्ड।

VIII. स्टेशन सीमा के भीतर दुर्घटना होने पर स्लाइड, लीवर, नॉक्स और रिले रूम को सील करें।

9. सुरक्षा: आसन्न लाइनों को सुरक्षित रखें और फिर दोनों तरफ एक ही रेखा की रक्षा करें। बिंदुओं आदि की स्थिति नोट करें और उस रेखा के खिलाफ बिंदुओं को जकड़ें जिस पर ट्रेन प्रभावित होती है। "लाइन ब्लॉक" लीवर कॉलर को केबिन/एसएम के स्लाइड कंट्रोल में रखें जहां से लीवर संचालित होता है।

10. वह दुर्घटना स्थल को तब तक राहत नहीं देगा जब तक कि यातायात निरीक्षक या मंडल अधिकारी उसे राहत नहीं देते।

9.8.6 नियंत्रण कर्मचारियों के कर्तव्य:

i. अनुभाग नियंत्रक -

1. वह उप-टीएनएल/सीटीएनएल को सलाह देगा और डेयरी और चार्ट में महत्वपूर्ण विवरण नोट करेगा।
2. वह टीआई, पीडब्ल्यूआई, सीएसआई, सीएमआई, एईएन, रेलवे डॉक्टर आदि को सलाह देगा। अनुभाग का तुरंत।
3. वह आस-पास के स्टेशनों की लूप लाइनों को प्रभावित खंड से दूर रखेगा।

द्वितीय. उप टीएन एल/सीटीएनएल -

- 1) वह सभी संबंधित अधिकारियों, पर्यवेक्षकों, निरीक्षकों और सीएमएस/रेलवे के प्रभारी चिकित्सक को मौजूदा नियम के अनुसार सलाह देंगे
- 2) वह तुरंत एआरएमई/एआरटी का आदेश देगा।
- 3) जहां भी आवश्यक हो, वह संबंधित पुलिस अधिकारियों और कलेक्टर को सूचित करेगा।
- 4) वह मुख्यालय को आपातकालीन नियंत्रण को सूचित करेगा।
- 5) वह प्राप्त सूचना के कालानुक्रमिक क्रम में दुर्घटना लॉग रजिस्टर बनाए रखेगा
दाईं ओर के पृष्ठ पर और रजिस्टर के बाएं पृष्ठ पर दी गई जानकारी/अनुदेश।

9.9 सुरक्षा शाखा के कर्तव्य:

9.9.1 वरिष्ठ डीएसओ:

1. बड़ी दुर्घटना के मामले में डीआरएम के अनुदेशों के अनुसार स्थल पर पहुंचने के लिए एसडीएसओ एआरटी/एआरएमई अथवा परिवहन के तीव्रतर साधन के साथ जाएंगे।
2. वह साइट का निरीक्षण करेंगे और पश्चिम रेलवे द्वारा जारी दुर्घटना मैनुअल के अध्याय- III के अनुसार इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिक, मैकेनिक, ऑप्ट, एस एंड टी आदि के संबंधित अधिकारियों को निर्देश देकर दुर्घटना जांच

के लिए सुराग संरक्षित करना सुनिश्चित करेंगे। iii. वह दुर्घटना में शामिल ट्रेन के आगे और पीछे के हिस्से की शीघ्र निकासी सुनिश्चित करने के लिए नियंत्रण और Sr.DOM(G) के साथ संपर्क बनाए रखेगा।

4. वह एआरएमई के मार्शलिंग और एआरटी आदि पर एआरटी प्राप्त करने के संबंध में एआरएमई के प्रभारी अधिकारी को एआरटी/एआरएमई के आधिकारिक प्रभारी के परामर्श से सहायता करेंगे।
5. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि यात्री ट्रेन दुर्घटना के मामले में, परिवहन के जल्द से जल्द साइट से वाणिज्यिक विभाग के अधिकारियों द्वारा यात्रियों की निकासी की जाए।
6. वह साइट पर परिचालन अधिकारियों की मदद से दुर्घटना में शामिल ट्रेनों के आगे और पीछे के हिस्से की निकासी सुनिश्चित करेंगे।

9.9.2 एडीएसओ:

1. वह वरिष्ठ डीएसओ के निर्देशानुसार एआरएमई/एआरटी/परिवहन के सबसे तेज साधन से साइट पर पहुंचेंगे।
2. वह यह सुनिश्चित करेगा कि साइट का फोटोग्राफ / वीडियो ग्राफ मैकेनिकल विभाग द्वारा लिया गया है।
3. वह यह सुनिश्चित करेगा कि संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा दुर्घटना स्थल पर मानक प्रारूप में माप लिया जाए।
4. वह यह सुनिश्चित करेगा कि परिचालन अधिकारी {यानी टीआई/एओएम (जी)} और एस एंड टी अधिकारी {यानी एसएसई (टेली)/एडीएसटीई} द्वारा संचालित फील्ड टेलीफोन द्वारा दुर्घटना स्थल पर उचित लॉग डायरी बनाए रखी जाए

9.9.3 SC (यातायात):

1. वह यह सुनिश्चित करेगा कि साइट पर प्रत्येक घटना की डायरी और समय को सौंपे गए संचालन अधिकारियों द्वारा नोट किया जा रहा है।
2. वह नियंत्रण कार्यालय के साथ संपर्क रखने और वरिष्ठ डीएसओ / एडीएसओ द्वारा दिए गए किसी भी अन्य कर्तव्यों को बनाए रखने में सहायता करेगा।
3. वह यह सुनिश्चित करेगा कि दुर्घटना के संबंध में गार्ड/ऑपरेटिंग स्टाफ और यात्रियों का बयान संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा लिया जाए।
4. वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य।

9.9.4 अनुसूचित जाति (लोको):

1. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना में शामिल ट्रेन के लिए संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा एलपी और एएलपी का बायो-डेटा, स्टेटमेंट लिया जाए और सीनियर डीएसओ / एडीएसओ को दिखाया जाएगा।
2. वह दुर्घटना में शामिल ट्रेन के इंजन के स्पीडोमीटर ग्राफ को पकड़ना भी सुनिश्चित करेंगे।

3. वह इंजनों के पटरी से उतरने की स्थिति में संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा इंजन मरम्मत पुस्तिका का प्रभार लेना भी सुनिश्चित करेंगे। v. वह यह सुनिश्चित करेगा कि एलपी और एएलपी का श्वासनली परीक्षण किया जाए। v. वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य

9.9.5 एससी (सी एंड डब्ल्यू):

1. वह दुर्घटना में शामिल कोचों/वैगनों का गहन निरीक्षण करेंगे और दुर्घटना के संभावित कारण का पता लगाने में सीनियर डीएसओ की सहायता करेंगे।
2. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि वैगनों/कोचों का संयुक्त माप संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा उचित प्रोफार्मा में लिया जाए।
3. वह पटरी से उतरे वैगन/सवारी डिब्बों का पीआरओ विवरण लेंगे और वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ को दिखाएंगे।
4. वह ब्रेक पावर सर्टिफिकेट की जांच और दुर्घटना में शामिल ट्रेन की वैधता सुनिश्चित करेंगे और इसे जब्त करना भी सुनिश्चित करेंगे।
5. वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य।

9.9.6 एससी (पी.वे):

1. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना मैनुअल के अनुसार ट्रैक के संयुक्त अवलोकन माप मानक प्रोफार्मा में लिए गए हैं।
2. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना स्थल का उचित स्केच तैयार किया जा रहा है और संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जा रहे हैं।
3. वह साइट का निरीक्षण करेंगे और ट्रैक टिप्पणियों और मापों के माध्यम से भी जाएंगे और दुर्घटना के संभावित कारण का पता लगाने में सीनियर डीएसओ/एडीएसओ की सहायता करेंगे।
4. वह संबंधित पीडब्ल्यूआई से गैंग डायरी और गैंग चार्ट, कर्व रजिस्टर और अन्य संबंधित दस्तावेज जब्त करना सुनिश्चित करेंगे।
5. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना के समय साइट पर काम कर रहे पी.वे कर्मचारियों का पोस्ट स्टेटमेंट, यदि कोई हो, संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा लिया जाए। vi. वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य।

9.9.7 अनुसूचित जाति (एस एंड टी):

1. वह विशेष रूप से दुर्घटना स्थल का निरीक्षण करेंगे, यदि बिंदु और क्रॉसिंग और सिग्नल गियर शामिल हैं और दुर्घटना के संभावित कारण का पता लगाने में सीनियर डीएसओ / एडीएसओ की सहायता करेंगे।
वह यह सुनिश्चित करेगा कि केबिन/पैनल की संयुक्त टिप्पणियां की जाएं।

2. स्टेशन यार्ड और प्वाइंट पर दुर्घटना के मामले में, वह यह सुनिश्चित करेगा कि पॉइंट्स की गेज स्थिति और पैनल/आरआरआई/केबिन रूम में सभी लीवर/पुश बटन संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा नोट किए गए हैं।
3. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि साइट और नियंत्रण के बीच संचार की व्यवस्था जल्द से जल्द की जाए। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि साइट टेलीफोन का संचालन जिम्मेदार एस एंड टी स्टाफ द्वारा किया जाता है। iv. वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य।

9.9.8 एससी (एमएम):

1. वह यह सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटना में शामिल ट्रेन के लिए मोटोमन का बायोडाटा बयान संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा लिया जाए और सीनियर डीएसओ / एडीएसओ को दिखाया जाएगा।
2. वह दुर्घटना में शामिल ट्रेन के ईएमयू के स्पीडोमीटर ग्राफ को पकड़ना भी सुनिश्चित करेंगे।
3. वह ईएमयू के पटरी से उतरने के मामले में संयुक्त अवलोकन और माप समिति द्वारा लॉग बुक का प्रभार लेना भी सुनिश्चित करेंगे। v. वह यह सुनिश्चित करेगा कि मोटोमन का श्वासनली परीक्षण किया जाए। v. वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य।

9.9.9 साइट पर एलआई/टीआई:

1. वह यह सुनिश्चित करेगा कि ट्रेक, वैगनों/कोचों, केबिन और पैनल का संयुक्त माप लिया जाए और रिकॉर्ड किया जाए।
2. वह यह सुनिश्चित करेगा कि लोको का स्पीडोमीटर ग्राफ संयुक्त रूप से निकाला जाए और जब्त किया जाए। यदि आवश्यक हो तो वह स्टेशन के सभी ट्रेन पासिंग रिकॉर्ड को जब्त कर लेगा।
4. वह स्टेशन के ड्यूटी पर मौजूद एसएम, केबिन मैन और दुर्घटना से संबंधित किसी अन्य ऑपरेटिंग स्टाफ का बयान लेंगे।
5. वह नियंत्रण के साथ संपर्क बनाए रखेगा और साइट पर एआरएमई और एआरटी का स्वागत सुनिश्चित करेगा और यह भी सुनिश्चित करेगा कि साइट या स्टेशन पर किए जाने वाले सभी आवश्यक शंटिंग न्यूनतम समय में सुरक्षित रूप से किए जाएं।
6. स्थल पर वरिष्ठ डीएसओ/एडीएसओ और परिचालन अधिकारियों द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कर्तव्य।

9.10 परिचालन विभाग: समन्वय वरिष्ठ डीओएम/डीओएम द्वारा किया जाएगा:

1. वह अन्य परिचालन अधिकारियों को दिए गए कर्तव्यों की निगरानी और समन्वय करेगा और पर्यवेक्षकों।

2. (ii) वह टेलीफोन पर सीओएमटी, सीपीटीएम को दुर्घटना के बारे में सूचना देगा। एआरएमई/एआरटी का साइट के लिए समय पर प्रस्थान और साइट पर पहुंचने तक इसका उचित संचालन। iv. यात्री ट्रेन दुर्घटना के मामले में, परिवहन के जल्द से जल्द मोड द्वारा साइट से यात्री की निकासी।
- (v) दुर्घटना में शामिल गाड़ियों के आगे और पीछे के हिस्से को साफ करना। (vi) यात्री/मेल एक्सप्रेस गाड़ियों का विनियमन और उन्हें रद्द करना। साइट पर विभिन्न विभागों द्वारा आवश्यक कर्मियों और सामग्रियों के रूप में साइट पर सभी सहायता प्रदान करना।
- viii. आपदा के दौरान Sr.DOM (G) पहले उपलब्ध साधनों से साइट पर पहुंच जाएगा और Sr.DOM BCT में आपदा नियंत्रण कक्ष में होगा। 9. Sr.DOM (G) आपदा स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी के निर्देश के अनुसार वैगन/कोच/लोको को सुरक्षित रूप से जोड़ना और अलग करना सुनिश्चित करेगा।
- x. स्थल पर एओएम (जी) एआरटी/एआरएमई/टॉवर वैगन के आवागमन और प्रभावित कोच/वैगन/लोको आदि के मापन सहित घटनाओं का साफ-सुथरा रिकॉर्ड रखेगा। वह उचित रिकॉर्ड बनाए रखेगा जो किसी भी जांच आदि के दौरान पेश किया जा सकता है।

9.11 वाणिज्यिक विभाग : समन्वय Sr. DCM/डीसीएम द्वारा किया जाएगा:

Sr.DCM एसीएम के साथ साइट पर जाएंगे। डीसीएम नियंत्रण कार्यालय में रहेगा।

9.11.1 यात्रियों को सहायता:

1. पेयजल, खानपान आदि।
2. (ii) निशुल्क टेलीग्राम जारी करना। मानार्थ पास जारी करना। iv. गंतव्य तक परिवहन के वैकल्पिक साधनों के बारे में जानकारी। v. उनके सामान, कीमती सामानों की सुरक्षा में सहायता। vi. महिलाओं, बच्चों और घायलों को सहायता।

9.11.2 पार्सल, मेल, सामान आदि:

1. स्टैकिंग, सुरक्षा की व्यवस्था करें।
2. पीपी दस्तावेज, नकद आदि आरक्षित करें।
3. यदि आवश्यक हो तो तिरपाल की व्यवस्था करें।

9.11.3 अनुग्रह राशि का भुगतान:

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124 और 124-ए के साथ पठित धारा 123 के अंतर्गत यथा परिभाषित गाड़ी दुर्घटनाओं और अप्रिय घटनाओं में शामिल मृत और घायल यात्रियों के आश्रितों और मानवयुक्त समपार फाटक दुर्घटना पर रेलवे की प्रथम दृष्टया देयता के कारण दुर्घटना का शिकार होने वाले सड़क उपयोगकर्ताओं को दी जाने वाली अनुग्रह राहत की राशि। संशोधित दरें और संकलित अनुदेश निम्नानुसार हैं:

1. रेल दुर्घटनाओं, अप्रिय घटनाओं और चौकीदार वाले समपार फाटक पर होने वाली दुर्घटनाओं के लिए अनुग्रह राशि

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

क्रमांक नहीं।	दुर्घटना का प्रकार	मृत्यु के लिए अनुग्रह राशि	गंभीर चोट के लिए अनुग्रह राशि	साधारण चोट के लिए अनुग्रह राशि
1	ट्रेन दुर्घटना (जैसा कि धारा 12 के अंतर्गत परिभाषित किया गया है) (क) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारणों को दर्शाने वाला विवरण। अधिनियम, 1989)	₹.5,00,000/- (₹. पांच लाख मात्र)	₹.2,50,000/- (रुपये दो लाख पचास हजार मात्र)	₹.50,000/- (₹. पचास हजार मात्र)
2	अप्रिय घटना (रेलवे की धारा 124- ए के तहत परिभाषित) अधिनियम, 1989)	₹.1,50,000/- (एक रुपया लाख पचास केवल हजार)	₹.50,000/- (₹. पचास हजार मात्र)	₹.5,000/- (रुपये पांच हजार मात्र)
3	मानवयुक्त में दुर्घटना समपार (रेलवे के प्रथम दृष्टया होने के कारण) दायित्व)	₹.5,00,000/- (₹. पांच लाख मात्र)	₹.2,50,000/- (रुपये दो लाख पचास हजार मात्र)	₹.50,000/- (₹. पचास हजार मात्र)

2. 2 गंभीर रूप से घायल यात्रियों को 30 दिन से अधिक समय तक अस्पताल में भर्ती करने के मामले में अतिरिक्त अनुग्रह राहत।

दक्षिणी N	ट्रेन दुर्घटना के मामले में	अप्रिय घटना के मामले में
1	₹. 3000/- प्रति दिन प्रत्येक 10 दिन की अवधि या निर्वहन की तारीख, जो भी पहले हो, के अंत में	₹. 1500/- प्रति दिन प्रत्येक 10 दिन की अवधि या छुट्टी की तारीख के अंत में, जो भी पहले हो, अस्पताल में भर्ती होने के अगले छह महीने तक जारी किया जाएगा।

	जारी किया जाएगा।	इसके बाद, प्रत्येक 10 दिन की अवधि या छुट्टी की तारीख के अंत में प्रति दिन 750 रुपये जारी किए जाएंगे, जो भी पहले अस्पताल में भर्ती होने के पांच महीने तक हो।
--	------------------	---

- 1) गंभीर रूप से घायल यात्रियों को पहले 30 दिनों तक अस्पताल में भर्ती करने के लिए अनुग्रह राशि की एकमुश्त राशि उपर्युक्त पैरा (1) में तालिका में उल्लिखित है।
- 2) गंभीर रूप से घायल यात्री को अधिकतम 12 महीने की अनुग्रह राशि देय होगी।

1.1 अनुग्रह राशि विशेष रूप से उन यात्रियों के लिए होगी जो रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124/124-ए के साथ पठित धारा 123 के तहत परिभाषित रेल दुर्घटनाओं या अप्रिय घटनाओं में गंभीर रूप से घायल हुए हैं।

1.2 30 दिनों से अधिक के लिए इनडोर रोगी के रूप में उपचार की अवधि को शेष 11 महीनों की अवधि तक आगे अनुग्रह भुगतान के उद्देश्य से रेलवे डॉक्टर द्वारा प्रमाणित करने की आवश्यकता होगी। यदि घायल रेलवे अस्पताल के अलावा अन्य में उपचार ले रहा है, तो उपचार को रेलवे डॉक्टर द्वारा प्रमाणित करना होगा।

1.3 वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी रेलवे अस्पतालों के अलावा अन्य अस्पतालों में इलाज कराने वाले ऐसे घायल व्यक्तियों पर भी नज़र रखेंगे। Sr.DCM/डीसीएम इस प्रयोजन के लिए वरिष्ठ डीएमओ के साथ समन्वय रखेंगे और घायल व्यक्ति के दरवाजे पर उपर्युक्त पैरा 2 में तालिका में उल्लिखित निर्धारित अनुसूची के अनुसार अनुग्रह राशि के भुगतान की व्यवस्था करेंगे। ऐसे मामलों में घायल व्यक्ति को किसी भी असुविधा से बचाने के लिए Sr.DCM/डीसीएम द्वारा हर सावधानी बरती जाएगी।

9.12 इंजीनियरिंग विभाग: समन्वय वरिष्ठ डेन (मुख्यालय) द्वारा किया जाएगा:

(संबंधित Sr.DEN साइट पर और Sr.DEN (Co.) नियंत्रण कार्यालय में आगे बढ़ेंगे)

1. सभी इंजीनियरिंग अधिकारी साइट पर वरिष्ठतम अधिकारी को रिपोर्ट करेंगे।
2. यदि आवश्यक हो तो पानी के नीचे बचाव के लिए उचित उपकरणों के साथ गोताखोरों की व्यवस्था करें।
3. पुलिस या आरपीएफ कर्मियों के साइट पर पहुंचने और कार्यभार संभालने तक सुरागों की रखवाली और संरक्षण।
4. यदि आवश्यक हो तो निकटवर्ती स्टेशन से ड्राइंग करके दुर्घटना स्थल पर पानी की आपूर्ति की व्यवस्था करें।
5. (vi) पीडब्ल्यूआई और बीआरआई के पास और कार्यशाला में उपलब्ध कटिंग उपकरण एआरटी में उपलब्ध उपकरणों को पूरक बनाने के लिए स्थल पर ले जाए जाते हैं। जब कभी आवश्यकता होती है, बचाव कार्य के लिए पुल गैंगों का उपयोग।
7. साइट पर संचार और बिजली आपूर्ति स्थापित करने में अन्य विभाग को सहायता।
8. यात्रियों और उनके सामान के परिवहन में सहायता करना।
9. 2 मौसम संबंधी तत्वों से सुरक्षा के लिए स्थल पर टेंट और अन्य अस्थायी आश्रय का प्रावधान।

9.13 यांत्रिक विभाग: समन्वय वरिष्ठ डीएमई द्वारा किया जाएगा:

(Sr.DME साइट पर आगे बढ़ेगा और नियंत्रण कार्यालय में Sr.CDO/BCT)

1. Sr.DME/AME यह सुनिश्चित करेगा कि ARME जल्द से जल्द साइट पर शुरू हो। एचआरडी संचालन का पर्यवेक्षण करें।
2. डीसीडब्ल्यूआई अन्य विभागों के साथ समन्वय स्थापित कर यात्रियों को वितरण में मदद करेगा एआरएमई में उपलब्ध पानी और पेय पदार्थ।

9.13.1 एआरटी स्टाफ:

1. दुर्घटना स्थल के लिए आगे बढ़ें। दुर्घटना में शामिल सवारी डिब्बों के नीचे/अंदर फंसे यात्रियों को निकालने में सहायता करना।
2. निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पावर और रोलिंग स्टॉक के अन्य पहलुओं के बारे में विवरण रिकॉर्ड करें। iii. निर्धारित प्रक्रिया/प्रोफार्मा के अनुसार रोलिंग स्टॉक का माप लिया जाना चाहिए।
4. स्टॉक की फिटनेस की जांच करनी चाहिए, जो दुर्घटना स्थल से स्थानांतरित होने वाले हैं।
5. यह सुनिश्चित करना चाहिए कि लोको/सवारी डिब्बा। फिर से पटरी पर उतरे वैगन दुर्घटना स्थल से ले जाने के लिए ठीक स्थिति में हैं।
6. एआरटी, इंजन, टॉवर, वैगन आदि के कुशल संचलन के लिए योजना। त्वरित बहाली के लिए साइट और स्टेशन के बीच।
7. क्रेन, हाइड्रोलिक री-रेलिंग उपकरण और अन्य बचाव उपकरणों का सुरक्षित और कुशल काम सुनिश्चित करना।
8. सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर बहाली के संबंध में लॉग/डायरी ठीक से रखी गई है। ix. एआरटी के प्रभारी आगे के रिकॉर्ड के लिए प्रभावित साइट की तस्वीरें लेंगे और वीडियो बनाएंगे।

9.14 सिग्नल और दूरसंचार। विभाग समन्वय वरिष्ठ डीएसटीई (मुख्यालय) द्वारा किया जाएगा और संबंधित वरिष्ठ डीएसटीई और एडीएसटीई साइट पर आगे बढ़ेंगे। डीएसटीई नियंत्रण कार्यालय में रहेगा:

1. उपलब्ध सबसे तेज़ साधनों द्वारा साइट पर आगे बढ़ने के लिए।
2. सुनिश्चित करें कि साइट पर पोर्टेबल टेलीफोन / आपातकालीन टेलीफोन सेट प्रदान किया गया है।
3. जहां कहीं व्यवहार्य हो, दुर्घटना स्थल पर और यदि संभव हो तो रेलवे मुख्यालय के साथ संचार के लिए वायरलेस सेट संस्थापित किए जाएं। मुख्यालय। वॉकी-टॉकी सेट, मेगाफोन हेल्मेट को आवश्यकतानुसार तैनात किया जाना है। iv. एसटीडी सुविधा के साथ डॉट टेलीफोन की व्यवस्था अस्थायी पूछताछ कार्यालय में की जानी चाहिए, जहां भी संभव हो, स्थल पर और बयाना स्थान पर खोला जाएगा।
5. दुर्घटना पीड़ितों और फंसे हुए यात्रियों की देखभाल के लिए स्थल प्रभारी द्वारा अपेक्षित सभी सहायता प्रदान करना।

6. सील ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट, रिले रूम और लीवर, नॉक्स, स्लाइड, इंडिकेशन आदि के संभव नोट जैसा भी मामला हो। सिग्नलिंग और दूरसंचार की शीघ्र बहाली की व्यवस्था करें। जैसे ही ऐसे जीर्णोद्धार की अनुमति दी जाती है, उपकरण जैसे ही अनुमति दी जाती है।

आठवीं। बिना समय बर्बाद किए साइट पर संचार सुविधाओं का विस्तार करना।

- 9.15 वैद्युत मंत्रालय : समन्वय करेगा होना समाज-सम्मत Sr.DEE(P) द्वारा, सीनियर डीईई (टीआरडी), सीनियर डीईई (ओ), सी.आर.डी.ई.ई.(छ.), सीनियर डीईई (उप), Sr.DEE (RS) (संबंधित शाखा अधिकारी नियंत्रण कार्यालय में साइट और DEE/ADEE के लिए आगे बढ़ेंगे):

9.15.1 पावर:

1. स्थल पर पर्याप्त रोशनी की व्यवस्था की गई है।
2. जरूरत पड़ने पर बिजली सप्लाई बढ़ाने के लिए डीजी सेट किराए पर लिए जा सकते हैं।
3. सवारी डिब्बों में आग लगने की स्थिति में यात्री का कोई भी साक्ष्य रिकार्ड किया जाना चाहिए और अन्य सुराग सुरक्षित रखे जाने चाहिए। यदि कोई यात्री बाद में साक्ष्य देने के लिए तैयार है, तो उनके नाम और पते भी दर्ज किए जाने चाहिए।

9.15.2 ओह:

1. पर्याप्त संख्या में ब्रेक डाउन स्टाफ/टावर वैगन की व्यवस्था करें और यथाशीघ्र उपलब्ध साधनों से दुर्घटना स्थल की ओर बढ़ें।
2. सुनिश्चित करें कि OHE डी-एनर्जेटिक है और ग्राउंड/क्रेन संचालन के लिए आवश्यकतानुसार स्लीव किया गया है।
3. ओएचई की बहाली की व्यवस्था और पर्यवेक्षण शीघ्रता से। उपरोक्त के अलावा, कर्मचारियों के साथ निकटतम डिपो का टॉवर वैगन आपातकालीन स्थिति में साइट पर चला जाएगा।

9.15.3 टीआरओ:

1. लोको या एमईएमयू शामिल होने की स्थिति में सीनियर डीईई (ओ) साइट पर आगे बढ़ेगा।
2. पुनर्स्थापना का पर्यवेक्षण करें।
3. सुनिश्चित करें कि स्पीडो ग्राफ/इंजन/मेमू लॉगबुक को जब्त कर लिया गया है, सील कर दिया गया है और सुरक्षित अभिरक्षा में रखा गया है। iv. इलेक्ट्रिक लोको/एमईएमयू के बारे में उनके अवलोकन को नोट करें और निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार माप रिकॉर्ड करें।
- v. यह सुनिश्चित करना कि लोको/एमईएमयू का माप मौके पर ही लिया जाता है। यदि मौके पर ही सभी प्रकार के माप लेना संभव न हो तो इन्हें शेड में ही ले जाना चाहिए।

9.16 कार्मिक विभाग समन्वय वरिष्ठ डीपीओ/डीपीओ द्वारा किया जाएगा।

(डीपीओ साइट पर

आगे बढ़ेगा और नियंत्रण कार्यालय में सीनियर डीपीओ):

अस्पताल में घायल व्यक्तियों के कल्याण की देखभाल के लिए कल्याण निरीक्षक को चौबीसों घंटे शिफ्ट ड्यूटी में तैनात किया जाना चाहिए।

i. डब्ल्यूएलआई को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि घायलों के रिश्तेदारों और मार्गरक्षण को पास जारी किए जाएं और अस्पताल में उनसे मिलने और उन्हें घर वापस ले जाने के लिए पास जारी किए जाएं. ii. सीनियर डीपीओ/डीपीओ मृतकों और घायलों के नाम और पते लेने और उन्हें अस्पताल में स्थानांतरित करने में डीएमओ/सीनियर डीएमओ की सहायता के लिए कल्याण निरीक्षकों को नियुक्त करेंगे। कल्याण निरीक्षक को उन अस्पतालों में भी प्रतिनियुक्त किया जाना चाहिए जहां शवों या घायलों को स्थानांतरित किया गया है। इस तरह की जानकारी को जल्द से जल्द Sr.DCM माध्यम से पारित किया जाना चाहिए।

9.17 सुरक्षा विभाग का समन्वय वरिष्ठ डीएससी द्वारा किया जाएगा (सीनियर डीएससी स्थल पर

जाएगा और नियंत्रण कार्यालय में एएससी होगा) घटनास्थल पर स्थानीय पुलिस के साथ संपर्क।

2. यात्रियों के सामान की सुरक्षा सुनिश्चित करना।
3. पार्सल, क्षतिग्रस्त माल और पार्सल वैन की सुरक्षा।
4. उपरोक्त मद 1 से 3 के संबंध में दुर्घटना स्थल पर प्रभारी अधिकारी द्वारा दिए गए किसी भी निर्देश का पालन करना।

9.18 आरपीएफ नियंत्रण कक्ष:

दुर्घटना के बारे में संदेश मिलने पर आरपीएफ नियंत्रण कक्ष इस सूचना पर कार्रवाई करेगा। ड्यूटी ऑफिसर/डिवीजनल सिक्योरिटी कंट्रोल रूम में –

1. Sr.DSC को सूचित करें और निर्देश प्राप्त करें।
2. संबंधित एएससी मंडल सुरक्षा नियंत्रण कक्ष और मंडल नियंत्रण और जीआरपी के बीच समन्वयक के रूप में कार्य करेगा।

तृतीय । उस पोस्ट को सूचित करें जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई है।

4. निकटतम आईपीएफ/एसआई को अधिकतम कर्मचारियों के साथ एक बार में साइट पर उपस्थित होने और सबसे तेज साधनों से घटना स्थल तक पहुंचने के लिए सूचित करें। यदि कोई अच्छा वाहन उपलब्ध नहीं है तो किराए पर परिवहन किया जा सकता है।
5. आईपीएफ/मुख्यालय, रिजर्व कंपनी अधिकतम संख्या में तैनात करेगी। दुर्घटना स्थल पर जाने वाले एआरटी/एआरएमई के साथ जाने के लिए कर्मचारियों की संख्या।
6. संबंधित आईपीएफ भी अधिक से अधिक पुरुषों के साथ मौके पर पहुंचेगा।
7. डीएम/एसपी/जीआरपी/फायर ब्रिगेड/बम डिस्पोजल स्क्वाड के संबंध में सिविल पुलिस कंट्रोल रूम, जीआरपी कंट्रोल रूम को सूचित करें।
8. आरपीएफ कर्मचारियों को निम्नलिखित मदों के साथ घटना स्थल पर जाना चाहिए।

1. फ्लैश लाइट टॉर्च - कम से कम 4 नग।
2. नायलॉन रस्सियों - 400 मीटर
3. वॉकी-टॉकी सेट - 4 नग
4. टेंट और ग्राउंड शीट -
5. प्राथमिक चिकित्सा किट,
6. स्ट्रेचर
7. ड्रेगन रोशनी,
8. जोर से जयजयकार,
9. कैमरों
10. स्नफर डॉग स्क्वाड
11. उपरोक्त के टेलीफोन नंबरों को तैयार रखा जाना चाहिए और डिवीजनल सिक्योरिटी कंट्रोल रूम द्वारा अपडेट किया जाना चाहिए।

9.18.1 घटना स्थल पर कार्रवाई:

घटना स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम आरपीएफ अधिकारी तत्काल निम्नलिखित कार्रवाई शुरू करता है।

1. नायलॉन की रस्सियों अथवा घटनास्थल पर उपलब्ध किसी अन्य अस्थायी उपकरण का उपयोग करके अस्थायी अवरोध स्थापित करके घटना स्थल को पृथक करना। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि दृश्य को परेशान करने या बचाव कार्यों में बाधा डालने के लिए दर्शक और दर्शक प्रभावित क्षेत्र में प्रवेश न करें
2. यात्रियों के सामान को अलग रखा जाना चाहिए और संरक्षित किया जाना चाहिए और भेजे गए सामानों को तब तक ध्यान रखा जाना चाहिए जब तक कि उन्हें दावेदारों को नहीं सौंप दिया जाता है या रेलवे अधिकारियों द्वारा अपने कब्जे में नहीं ले लिया जाता है।
3. आरपीएफ कर्मियों को पीड़ितों को बचाने के लिए सहायता के लिए किसी भी कॉल का जवाब देना चाहिए और उन्हें निकटतम अस्पताल में पहुंचाना चाहिए। अस्पतालों में भेजे गए हताहतों का रिकॉर्ड रखा जाना चाहिए।
4. घटना स्थल पर अधिकारी द्वारा नवीनतम स्थिति बताते हुए मंडल/जोनल कंट्रोल रूम को प्रति घंटा रकाब भेजा जाएगा।

5. उचित बोर्ड के साथ एक अस्थायी आरपीएफ सहायता पोस्ट (शेड या टेंट) एक विशिष्ट स्थान पर स्थापित की जानी चाहिए ताकि मदद की जरूरत वाले लोग आरपीएफ से संपर्क कर सकें। यदि यह प्रचालन लम्बे समय तक चलता रहता है तो रेलवे दूरसंचार विभाग के माध्यम से एक अस्थायी टेलीफोन कनेक्शन स्थापित करने का प्रयास किया जाना चाहिए ताकि सूचना शीघ्र दी जा सके। एक लॉग बुक खोली जानी चाहिए और ऊपर उल्लिखित लाइनों पर आरपीएफ द्वारा मिनट-दर-मिनट कार्रवाई की प्रगति दर्ज की जानी चाहिए।
6. घटना स्थल पर उपलब्ध वरिष्ठतम अधिकारी घायल या मृत व्यक्तियों की संख्या के बारे में उनकी पहचान देते हुए उचित दस्तावेज भी सुनिश्चित करेंगे संबोधित, यदि उपलब्ध हो। यदि घायल/मृतक के मित्र या रिश्तेदार कोई खदान करते हैं तो उन्हें उचित मार्गदर्शन दिया जाना चाहिए।

9.18.2 सुदृढीकरण:

पड़ोसी चौकियों/चौकियों से अतिरिक्त बल प्राप्त करने के प्रयास किए जाएंगे। रिजर्व चूना, डिवीजनल मुख्यालय या जोनल रिजर्व। यदि रेल सुरक्षा विशेष बल बटालियन अथवा कंपनी आस-पास स्थित है तो ऐसी आपात स्थितियों से निपटने के लिए वहां से तब तक जवानों की मांग की जा सकती है जब तक कि अन्य स्रोतों से अतिरिक्त बल उपलब्ध न हो जाए।

9.19 चिकित्सा विभाग के कर्मचारियों के कर्तव्य:

1. घायलों के आगमन के बारे में रक्तदाता क्लब, सेंट जॉन एम्बुलेंस ब्रिगेड और स्थानीय अस्पतालों को सतर्क करें।
2. डॉक्टर एआरएमई या परिवहन के अन्य तेज मोड द्वारा साइट पर आगे बढ़ेंगे। यदि आवश्यक हो तो टैक्सी किराए पर ली जा सकती है।
3. स्वास्थ्य इकाई से आपातकालीन बक्से को मौके पर ले जाया जाएगा। किसी भी उपलब्ध वाहन का उपयोग करें।

(v) एमआरवी में सभी उपकरणों की जांच करना। ऑपरेशन थियेटर तैयार हो

जाओ। vii. घायलों की तुरंत देखभाल करना और घायलों की सूची बनाना। viii.

मृतकों की सूची बनाएं।

ix. घायलों का विवरण दर्ज किया जाना चाहिए -- सचेत

- नाम

- लिंग

- उम्र

- पहचान चिह्न

- पता - टिकट नं.

- प्रारंभिक स्टेशन

- मंज़िल

9.20 लेखा विभाग के कर्तव्य: वरिष्ठ डीएफएम/डीएफएम को नियंत्रण कार्यालय का संचालन करना चाहिए और निम्नलिखित व्यवस्था करनी चाहिए:

आकस्मिक व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त मात्रा में नकदी उपलब्ध कराना। ii. स्थल/मंडल नियंत्रण पर प्रभारी ओसी की आवश्यकता के अनुसार सभी संभव सहायता प्रदान करना।

9.21 सामग्री प्रबंधन विभाग के कर्तव्य

नियंत्रण कार्यालय में उपस्थित होने और प्रभारी अधिकारी/मुख्यालय के साथ समन्वय करने और साइट से मांगों के अनुसार स्थानीय खरीद की व्यवस्था करने के लिए सीनियर डीएमएम।

9.22 TI/SE(P.WAY)/SE(SIGNAL)/SE(C&W)/LI के कर्तव्य:

9.22.1 पुरुषों और सामग्री के साथ दुर्घटना स्थल पर भागना

i. दुर्घटना स्थल पर जाने से पहले अपने उपकरणों के साथ दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए अधिकतम संख्या में पुरुषों को व्यवस्थित करें।

ii. सबसे जल्दी उपलब्ध साधनों से दुर्घटना स्थल पर पहुंचें।

9.22.2 बचाव और राहत:

1. सुनिश्चित करें कि बाधित लाइन सुरक्षित है।

2. उनके अधीन काम करने वाले सभी कर्मचारियों को बचाव और राहत कार्य में सहायता करने का निर्देश दें।

iii. उन सभी को ओआईसी साइट के निर्देशों के अनुसार काम करना चाहिए। iv. हताहतों का

आकलन करें और प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करने की व्यवस्था करें। v. घायलों को नजदीकी

अस्पताल में शिफ्ट करना।

9.22.3 सुरागों और प्रमाणों के संयुक्त माप और संरक्षण :

i. दुर्घटना से संबंधित सभी साक्ष्य एकत्र करें और रिकॉर्ड करें जैसे:

एक। संरेखण, गेज, क्रॉस स्तर, अति उन्नत, माउंट और ड्रॉप के विशेष संदर्भ में रेलपथ की स्थिति और तोड़-फोड़ के किसी भी संकेत आदि पर ध्यान दिया जाता है।

(ख) ब्रेक पावर और ब्रेकिंग गियर के संदर्भ में चल स्टॉक की स्थिति।

विशेष रूप से सुरागों के संरक्षण के लिए स्लीपर, रेल, लोकोमोटिव और वाहनों आदि पर सभी निशान।

4. पटरी से उतरे वाहनों की स्थिति।

5. दुर्घटना का प्रथम दृष्टया कारण।

ट्रेन सिग्नल रजिस्टर, लॉग बुक, प्राइवेट नंबर बुक, लाइन एडमिशन बुक, स्पीड रिकॉर्डर चार्ट फ्लॉपी और अन्य संबंधित रिकॉर्ड को जब्त और सील करें।

3. पैनल स्विच की स्थिति, संकेत, ब्लॉक उपकरण, रिले रूम की स्थिति, डेटा लॉगर की स्थिति आदि को नोट करें।
4. स्विचों की स्थिति, ग्राउंड कनेक्शन, प्वाइंट लॉकिंग, ट्रैक सकट की अधिभोग, आउट डोर सिग्नल/प्वाइंट गियर को हुई क्षति के ब्यौरे नोट कर लिए जाने चाहिए।
5. स्पीड रिकॉर्डिंग ग्राफ फ्लॉपी और अन्य सभी रजिस्ट्रों को जब्त और सील करें और मरम्मत करें लोकोमोटिव की लॉगबुक।
6. प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पावर और रोलिंग स्टॉक के अन्य पहलुओं का रिकॉर्ड विवरण।
7. चल स्टॉक का संयुक्त माप लिया जाना चाहिए। साइट पर लोको आदि के अवलोकन, माप नोट करें। यदि यह संभव नहीं है, तो रीडिंग लेने की व्यवस्था करें छोड़ना।
8. इन्हें उपलब्धता के अधीन वीडियो या डिजिटल कैमरे पर भी रिकॉर्ड किया जा सकता है। हस्ताक्षरित दुर्घटना स्थल पर सभी 5 विभागों के पर्यवेक्षकों द्वारा।
9. ली गई सभी रीडिंग और नोट किए गए सभी उपकरणों की स्थिति का विवरण संयुक्त रूप से होना चाहिए
10. दुर्घटना में शामिल कर्मचारियों का बयान प्राप्त करें।
11. सीडब्ल्यूएस/डीसीडब्ल्यूआई चल स्टॉक की स्थिति दर्शाने वाला एक स्केच तैयार करेंगे।
12. पीडब्ल्यूआई संरेखण के संबंध में ट्रैक की स्थिति को दर्शाते हुए एक अंतिम स्केच तैयार करेगा, माउंट का बिंदु, ड्रॉप का बिंदु, ओएचई मस्तूल, बिंदु संख्या आदि।
13. स्थिति का सर्वेक्षण करें, आवश्यक सहायता का आकलन करें और संभागीय नियंत्रण कार्यालय को संदेश जारी करें।
14. अपने विभाग से संबंधित स्थिति का प्रभार लें और संभागीय तक बने रहें अधिकारी मौके पर पहुंचें।

अध्याय- 10

आपदा प्रतिक्रिया -अवलोकन

10.1. गोल्डन ऑवर:

इसमें कहा गया है, "अगर गंभीर रूप से घायल मरीज को दुर्घटना के समय से एक घंटे के भीतर निश्चित चिकित्सा सुविधा नहीं दी जाती है तो उसके स्वस्थ होने की संभावना काफी कम हो जाती है। इस एक घंटे की अवधि को आम तौर पर गोल्डन ऑवर के रूप में जाना जाता है।

इस स्वर्णिम घंटे की अवधि के दौरान हर संभव प्रयास किया जाना चाहिए:

10.1.1 योग्य चिकित्सकों द्वारा अधिमानतः संभव सीमा तक निश्चित चिकित्सा देखभाल प्रदान करना।

10.1.2 रक्तस्राव को रोकें और रक्तचाप को बहाल करें।

10.1.3 सदमे में व्यक्तियों को तुरंत सदमे से मुक्त किया जाना चाहिए।

10.1.4 निकटतम अस्पताल में परिवहन हताहतों को ताकि इस गोल्डन ऑवर अवधि के भीतर पहुंचा जा सके।

प्रभावी होने के लिए, किसी भी आपदा प्रबंधन प्रणाली को अधिक से अधिक गंभीर रोगियों को ठीक करने और इस अवधि के भीतर उन्हें अस्पताल पहुंचाने का लक्ष्य रखना चाहिए।

10.2. आपदा सिंड्रोम:

आपदा के बाद पीड़ित की प्रारंभिक प्रतिक्रिया तीन चरणों में होती है, अर्थात्। शॉक स्टेज, स्टेजिबल स्टेज और रिकवरी स्टेज। इन शुरुआती कारणों को डिजास्टर सिंड्रोम कहा जाता है।

10.2.1 शॉक चरण: जिसमें पीड़ित स्तब्ध, चकित और उदासीन होते हैं।

10.2.2 सुझाव देने योग्य चरण: जिसमें पीड़ित निष्क्रिय होते हैं लेकिन सुझावों के लिए खुले होते हैं और बचाव कार्यकर्ताओं और अन्य लोगों से निर्देश लेने के लिए तैयार होते हैं।

10.2.3 रिकवरी चरण: जिसमें व्यक्ति तनावग्रस्त और आशंकित हो सकते हैं और सामान्यीकृत चिंता दिखा सकते हैं।

10.3. आपदा प्रतिक्रिया के विभिन्न चरण:

10.3.1 रेल दुर्घटना के मामले में आपदा प्रतिक्रिया में 3 चरण होते हैं। ये 3 चरण समय कारक और उपलब्ध विशेष सहायता की सीमा दोनों द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। सबसे पहले, यह दुर्घटना के समय ट्रेन में उपलब्ध पुरुषों की सहज प्रतिक्रिया के साथ शुरू होता है। इसके बाद दूसरा चरण जारी रहेगा जिसमें लोगों द्वारा बचाव और राहत कार्य में योगदान दिया जाएगा और दुर्घटनास्थल के आस-पास के क्षेत्रों में स्थानीय रूप से सामग्री उपलब्ध होगी। तीसरे और सबसे लंबे चरण में प्रशिक्षित डीएम टीमों द्वारा सावधानीपूर्वक योजनाबद्ध कार्रवाई शामिल है जो बचाव और राहत कार्य को पूरा करने के लिए दुर्घटना स्थल पर पहुंचते हैं।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

10.3.2 पहला चरण, जो सबसे कम अवधि का है, लगभग आधे घंटे तक चलता है। यह एक शौकिया, खराब सुसज्जित प्रयास है, लेकिन फिर भी सबसे महत्वपूर्ण चरण है। ज्यादातर मामलों में, यह "गोल्डन ऑवर" के एक प्रमुख भाग के लिए उपलब्ध एकमात्र सहायता है।

10.3.3 दूसरा चरण जो 2-3 घंटे का है। अवधि तुलनात्मक रूप से कम शौकिया है और बहुत बेहतर सुसज्जित है। उनका योगदान महत्वपूर्ण है क्योंकि इस समूह के कामकाज के दौरान "गोल्डन ऑवर" की अवधि समाप्त हो जाती है। गंभीर रूप से घायल कितने यात्रियों को अंततः बचाया जा सकता है यह पूरी तरह से इस समूह की दक्षता पर निर्भर करता है।

10.3.4 रेलवे की डीएम टीम द्वारा आपदा कार्रवाई का अंतिम और अंतिम चरण कुछ दिनों तक जारी रहता है। यह न केवल यातायात की बहाली के साथ बल्कि अधिकांश के प्रस्थान के साथ भी समाप्त होता है दुर्घटना स्थल से रिश्तेदारों और निकटतम संबंधियों और सभी शवों का निपटान। गंभीर रूप से घायल लोगों में से कुछ जो तुलनात्मक रूप से लंबे समय तक अस्पताल में भर्ती रहते हैं, वे रेलवे के चिकित्सा विभाग की एकमात्र जिम्मेदारी हैं।

10.3.5 उपरोक्त परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए, जान-माल की रक्षा के लिए दृढ़ और त्वरित निर्णय लेना आवश्यक है। इन उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए रेलवे के पास एक सुपरिभाषित कार्य योजना है जिसे विभिन्न विषयों के समन्वित प्रयासों द्वारा सफलतापूर्वक निष्पादित किया जाता है, जिनमें से सभी एक टीम के रूप में कार्य करते हैं।

10.3.6 आपदा कार्रवाई के उपर्युक्त 3 चरणों के दौरान सक्रिय तीन समूहों को निम्नानुसार वर्गीकृत किया जा सकता है: -

1. इंस्टेंट एक्शन टीम (IAT)।
2. पहले उत्तरदाता (FR)। आपदा प्रबंधन दल (डीएमटी)।

10.4. आपातकाल में प्राथमिक चिकित्सा:

10.4.1 घायल यात्रियों से निपटने और उनकी मदद करने के लिए प्राथमिकता का क्रम निम्नानुसार होना चाहिए:

1. अनभिप्रेत।
 2. अत्यधिक रक्तस्राव।
 3. सांस लेने में तकलीफ होना। गंभीर रूप से घायल।
- वि० [सं०] १. सदमे की अवस्था में।

वि० [सं०] १. फ्रैक्चर होना साधारण घायल।

10.4.2 चोटों का आकलन करने और उनसे निपटने के लिए, संक्षिप्त नाम DR ABC का पालन किया जाना है।

1. डी-खतरा

खतरे की तलाश करें; सुनिश्चित करें कि रोगी के लिए या प्राथमिक उपचारकर्ता के लिए कोई और खतरा मौजूद नहीं है।

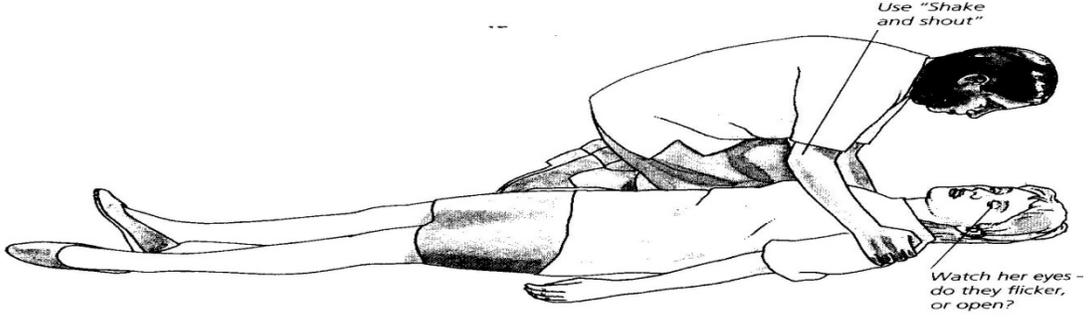
2. आर-प्रतिक्रिया

चेतना की जाँच करें। उसके नाम से पुकारें, थप्पड़ मारें, और चुटकी लें और धीरे से हिलाएं। यदि कोई प्रतिक्रिया नहीं है, तो इसका मतलब है कि रोगी बेहोश है।

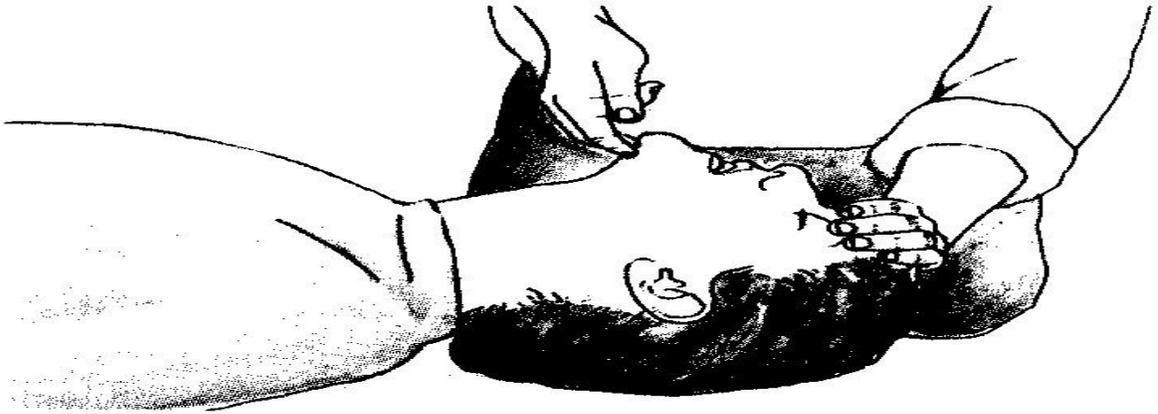
3. A-एयर वे

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

वायुमार्ग (श्वासनली) को साफ करें यदि रोगी बेहोश है, तो वायुमार्ग संकुचित या अवरुद्ध हो सकता है जिससे सांस लेना असंभव हो जाता है। यह कई कारणों से होता है। वायु मार्ग में बड़े पैमाने पर खाद्य कण या विदेशी शरीर, या जीभ वापस झुक गई हो सकती है और वायु मार्ग को अवरुद्ध कर सकती है।

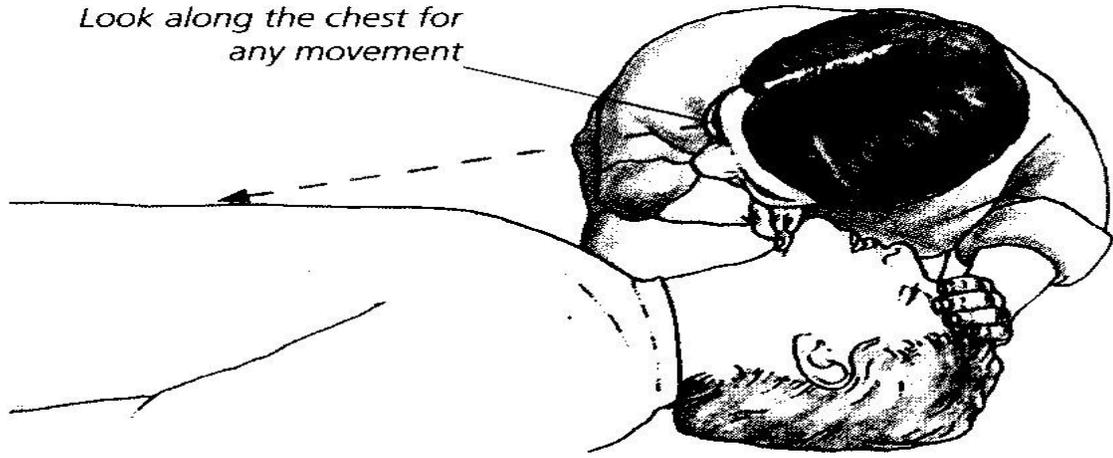


वायुमार्ग को खोलने के लिए ठोड़ी को एक हाथ की उंगलियों से आगे की ओर उठाएं जबकि दूसरे हाथ से माथे को पीछे की ओर दबाएं, अब जीभ आगे आती है और वायुमार्ग साफ हो जाता है। मुंह में अन्य वस्तुओं को साफ करने के लिए जबड़े को दबाएं, मुंह खोलें, अपनी उंगलियों या एक साफ कपड़े को मुंह में रखें और चीजों को साफ करें। अब वायु मार्ग साफ है।



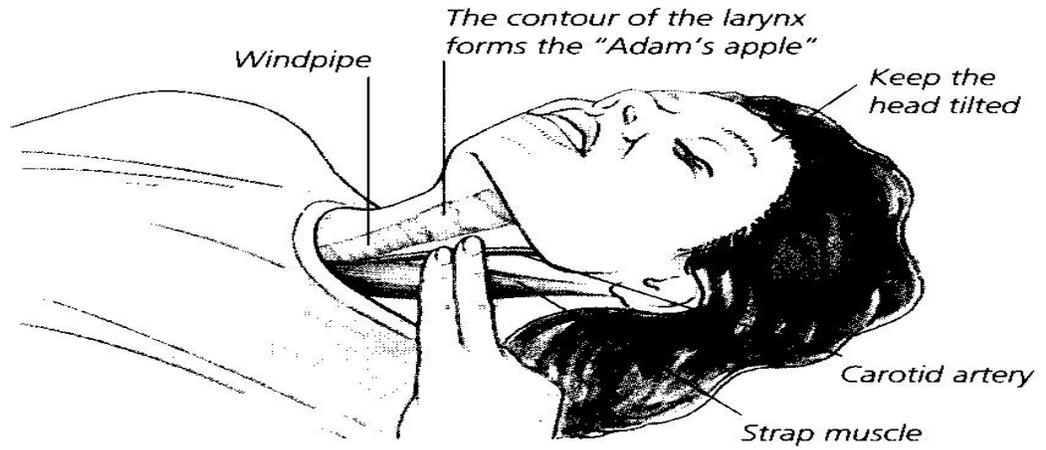
4. बी-श्वास:

सांस लेने के लिए जाँच करें। अपनी उंगलियों के पिछले हिस्से को रोगी की नाक के पास रखें। आप गर्म हवा महसूस कर सकते हैं (या) अपने कान को नाक के पास रख सकते हैं और छाती की गति की तलाश कर सकते हैं, गले से आवाज सुन सकते हैं और नाक से गर्म हवा महसूस कर सकते हैं।



5. सी-परिसंचरण:

नाड़ी की जाँच करें। आम तौर पर हम कलाई पर नाड़ी की जाँच करते हैं: हालांकि, कभी-कभी गंभीर रक्तस्राव के कारण यह महसूस नहीं होता है। इसलिए, गर्दन (कैरोटिड पल्स) पर नाड़ी की जाँच करना बेहतर है।



6. डीआर एबीसी की जाँच के बाद, दो संभावनाएं हो सकती हैं।

1. यदि रोगी सांस ले रहा है, लेकिन बेहोश है, तो तुरंत उसे रिकवरी स्थिति में बदल दें और अस्पताल ले जाएं।
2. यदि रोगी को सांस लेने और परिसंचरण की विफलता है, तो तुरंत प्राथमिक चिकित्सा में महत्वपूर्ण जीवन रक्षक तकनीक सीपीआर (कार्डियो पल्मोनरी रिससिटेशन) शुरू करें

(7) फेफड़ों को पुनर्जीवित करने के लिए आपको मुंह से मुंह (चुंबन ऑफ लाइफ) विधि द्वारा कृत्रिम श्वसन देना होगा। ठोड़ी को आगे बढ़ाएं और जबड़े को दबाएं, एक हाथ से मुंह खोलें और दूसरे हाथ से नाक बंद करें, अपना मुंह पीड़ित के मुंह पर रखें और फूंक मारें:



(8) दिल को पुनर्जीवित करने के लिए आपके पास बाहरी छाती संपीड़न है। पीड़ित को कठोर सतह पर लेटना चाहिए। हथेली की एड़ी को पीड़ित की छाती (पेट के गड्ढे) पर रखें और दूसरी हथेली को उस हाथ के ऊपर रखकर सिकाएं।

(9) मुंह से मुंह वेंटिलेशन और बाहरी छाती संपीड़न 2:15 के अनुपात में दिया जाना चाहिए। इसे जीवन के पुनर्जीवित होने तक या अस्पताल पहुंचने तक जारी रखा जाना चाहिए। एक बार जीवन शुरू होने के बाद, तुरंत दुर्घटना को ठीक करने की स्थिति में बदल दें और अस्पताल ले जाएं। (रिकवरी पोजीशन या श्री क्वार्टर प्रोन पोजीशन का अर्थ है एक तरफ मुड़ना, दाईं ओर बेहतर)

(10) **वसूली की स्थिति:**

बेहोश मरीजों के लिए रिकवरी पोजीशन सबसे सुरक्षित पोजीशन होती है। आम तौर पर हम रोगी को लापरवाह स्थिति में रखते हैं। हालांकि, बेहोश रोगियों के मामले में, यह एक बहुत ही खतरनाक स्थिति है क्योंकि जीभ वापस गिर सकती है और वायुमार्ग को बंद कर सकती है या लार और अन्य स्राव विंडपाइप में मिल सकते हैं। इससे बचने के लिए, हताहत को ठीक होने की स्थिति में बदल दें और अस्पताल ले जाएं।

कभी-कभी, आप तनावपूर्ण स्थिति के कारण प्राथमिक चिकित्सा करने की स्थिति में नहीं हो सकते हैं। ऐसी परिस्थितियों में कम से कम हताहत को रिकवरी पोजीशन में बदल दें, जिससे कई कीमती जिंदगियों को बचाने में मदद मिलेगी। **10.5 जली हुई चोटों के मामले में प्राथमिक चिकित्सा:**

जलने की चोट के लिए प्राथमिक चिकित्सा उपचार में जले को ठंडा करना, कपड़े निकालना और जले को ढंकना शामिल है।

• जला ठंडा

- कम से कम 20 मिनट के लिए जले हुए पर ठंडा पानी चलाएं।
- यदि जलन चेहरे पर है, तो एक शांत, गीले कपड़े का उपयोग करें।
- यदि जलन एसिड या क्षार जैसे रसायनों से होती है, तो इसे कम से कम 20 मिनट के लिए बहते पानी से धो लें। बर्फ, आइसड वॉटर या क्रीम का प्रयोग न करें।

• कपड़े हटाना

- जले हुए के पास किसी भी कपड़े या गहने को हटा दें, लेकिन जले हुए कुछ भी हटाने की कोशिश न करें।

- क्षेत्र में सूजन आने से पहले जूते जल्दी और धीरे से निकालें।

जले को ढंकना

- जले हुए को एक साफ, नम कपड़े या बाँझ पट्टी से ढक दें।

- आप क्लिंग फिल्म या साफ प्लास्टिक बैग का भी उपयोग कर सकते हैं।

- जलने पर दबाव डालने से बचने के लिए इसे ढीला लपेटें। • **अन्य उपचार**

- इबुप्रोफेन या एसिटामिनोफेन जैसे गैर-नुस्खे दर्द निवारक लें।

- सूखने से रोकने के लिए एलोवेरा या कोकोआ मक्खन के साथ लोशन लागू करें।
- यदि एक छाला टूट जाता है, तो धीरे से पानी के साथ क्षेत्र को साफ करें और एंटीबायोटिक मरहम लागू करें।
- **मदद के लिए कब कॉल करें**
 - यदि जला गंभीर है, या यदि यह एक प्रमुख जला है, तो आपातकालीन सेवाओं को कॉल करें।
 - यदि आप निश्चित नहीं हैं, या यदि कोई बच्चा जल गया है, तो चिकित्सा सलाह लें।

* * *

अध्याय- 11

साइट प्रबंधन योजना - I

दुर्घटना स्थल पर आपदा प्रबंधन कार्य के दो पहलू:

- 11.1.1 पहला पहलू (बचाव, राहत और बहाली) ऑपरेशन से संबंधित है जो कार्यकर्ताओं के एक सेट द्वारा किया जाता है।
- 11.1.2 दूसरा पहलू दुर्घटना में शामिल यात्रियों, शवों की देखभाल, उनके रिश्तेदारों आदि के साथ व्यवहार करने से संबंधित है, जिसके लिए अलग-अलग कार्यकर्ताओं की आवश्यकता होती है।
- 11.1.3 आपदा प्रबंधन कार्य के इन दो अलग-अलग पहलुओं, जिन्हें रेलवे द्वारा निर्वहन किया जाना अपेक्षित है, के प्रबंधन के लिए दुर्घटना स्थल पर दो अलग-अलग प्रतिष्ठान स्थापित किए जाने चाहिए।
- 11.1.4 की रूपरेखा योजनाबद्ध योजना (यूसीसी/सीएसी/एलसीसी) (ख) दुर्घटना स्थल पर निम्नलिखित स्थानों पर

यूसीसी	:	एकीकृत कमान केंद्र
सीएसी	:	संयुक्त सहायता केंद्र
एलसीसी-1	:	लोकल कमांड सेंटर-1
एलसीसी-2	:	लोकल कमांड सेंटर-2

11.2 एकीकृत कमांड सेंटर (UCC):

11.21 दुर्घटना स्थल पर एकीकृत कमान केन्द्र (यूसीसी) स्थापित किया जाना चाहिए।

11.2.2 यह दुर्घटना स्थल के केंद्र के पास स्थित किसी प्रकार का नियंत्रण कार्यालय होगा।

11.2.3 यह मूल रूप से बचाव, राहत और बहाली कार्य में रेलवे की परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए है।

11.2.4 यूसीसी का संचालन संबंधित विभागों के स्टाफ द्वारा किया जाना है जैसे :

a) चिकित्सा	d) सुरक्षा	g) यांत्रिक
b) वाणिज्यिक	e) प्रतिभूति	h) वैद्युत
c) ऑपरेटिंग	f) सार्वजनिक संबंध	i) एस एंड टी,
j) सिविल		

11.2.5 यूसीसी को नियंत्रण कार्यालय के समान सभी सुविधाएं प्रदान की जाएंगी।

11.2.6 यूसीसी में जनरेटर बैकअप के साथ पर्याप्त रोशनी की व्यवस्था की जानी चाहिए।

11.2.7 प्रभागीय आपातकालीन कक्ष और मुख्यालय के लिए टेलीफोन लिंक की पर्याप्त संख्या आपातकालीन

(क)दुर्घटना स्थल पर एकीकृत कमान केंद्र (यूसीसी) स्थापित किया जाना चाहिए।

11.2.8 सेल प्रदान किया जाना चाहिए। अधिमानतः यूसीसी में प्रत्येक विभाग को सैटेलाइट टेलीफोन सहित एक स्वतंत्र टेलीफोन दिया जाना चाहिए।

11.2.9 यूसीसी में सैटेलाइट टेलीफोन स्थापित किया जाना चाहिए।

11.2.10 एस एंड टी विभाग को फैक्स, लाउडस्पीकर, पीए सिस्टम प्रदान करना चाहिए जिसमें प्रेस ब्रीफिंग के लिए सम्मेलन सुविधा होनी चाहिए मैकेनिकल विभाग को सीनियर इंडीपीएम के परामर्श से फोटोकॉपियर और पीसी की व्यवस्था करनी चाहिए।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- 11.2.11 संभागीय आपातकालीन प्रकोष्ठ, मुख्यालय आपातकालीन प्रकोष्ठ और हेल्पलाइन पूछताछ बूथों सहित सभी संबंधितों को विस्तार से अद्यतन जानकारी ई-मेल करने के लिए पीसी/लैपटॉप इंटरनेट (यदि संभव हो) से जुड़ा होना चाहिए।
- 11.2.12 शामियाना के प्रवेश द्वार पर एक प्रमुख स्थान पर 'यूनिफाइड कमांड सेंटर' प्रदर्शित करने वाला एक बड़ा बैनर लगाया जाना चाहिए, जिसमें इसकी दिशा या पहुंच मार्ग का संकेत देने वाले पर्याप्त साइनेज हों।
- 11.2.13 साइट पर यूसीसी को 12 घंटे में चौबीसों घंटे के आधार पर वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा तैनात किया जाएगा। शिफ्ट ड्यूटी।
- 11.2.14 अधिकारी यूसीसी में स्थायी रूप से तैनात नहीं होंगे। वे विभिन्न गतिविधि केंद्रों पर अपने विभाग के कामकाज की निगरानी और निगरानी के लिए पूरे दुर्घटना स्थल के बारे में घूमेंगे। तथापि, वे यूसीसी में बार-बार आते रहेंगे और यूसीसी में अपने विभागीय पदाधिकारियों के संपर्क में बने रहेंगे।
- 11.2.15 यूसीसी में विभिन्न कार्यकर्ता अपने विभागों के कामकाज की निगरानी और समन्वय करेंगे, और उनके द्वारा आवश्यक सहायता, यदि कोई हो।
- 11.2.16 यूसीसी में प्रत्येक पदाधिकारी एक लॉगबुक रखेगा। इनकमिंग और आउटगोइंग दोनों सूचनाओं के प्रवाह को समय और उन अधिकारियों/कर्मचारियों के नामों के साथ रिकॉर्ड किया जाएगा, जिन्हें संदेश दिया गया था।
- 11.2.17 यूसीसी मूल रूप से 2 एलसीसी के कामकाज की निगरानी करेगा और डिवीजनल और मुख्यालय आपातकालीन प्रकोष्ठों के साथ समन्वय करेगा।
- 11.2.18 एलसीसी में विभिन्न विभागों के कार्यकर्ताओं को यूसीसी में अपने समकक्षों को कार्य की प्रगति के बारे में अद्यतन जानकारी प्रदान करनी चाहिए।
- 11.2.19 यह अद्यतन जानकारी निम्नलिखित समय के अनुसार हर 3 घंटे में एक बार प्रदान की जानी चाहिए:

1 घंटा

4 घंटे

7 घंटे

10 घंटे

13 घंटे

16 घंटे

19 घंटे

22 घंटे

11.3 एकीकृत कमांड सेंटर की विस्तृत योजनाबद्ध योजना

11.4 स्थानीय कमांड केंटर (एलसीसी):

11.4.1 दुर्घटना स्थल के फैलाव के आधार पर, यूसीसी के समान पैटर्न पर स्थानीय कमान केंद्र (एलसीसी) स्थापित किए जाने चाहिए।

11.4.2 यदि स्थल 300-400 मीटर से अधिक फैला हुआ है तो 2 एलसीसी स्थापित किए जाने चाहिए।

11.4.3 एलसीसी की विस्तृत योजनाबद्ध योजना यूसीसी के समान होगी।

11.4.4 समान श्रेणी लिपिक समितियों में भी उन्हीं विभागों के प्रतिनिधि उपस्थित होने चाहिए। हालांकि, उन्हें प्रति विभाग एक या अधिकतम 2 पुरुष होने चाहिए।

11.4.5 एलसीसी विभिन्न टीमों के लिए समन्वय केंद्रों के रूप में काम करेंगे जो विभिन्न भौगोलिक स्थानों पर फैले हुए हैं।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- 11.4.6 प्रत्येक एलसीसी दुर्घटना स्थल के प्रत्येक छोर पर आपदा प्रबंधन टीमों के कामकाज की देखरेख करेगा।
- 11.4.7 प्रत्येक एलसीसी का अधिकार क्षेत्र दुर्घटना स्थल के उस छोर पर 2 एआरएमई, ब्रेक डाउन स्पेशल और 1 एआरटी से संबंधित सभी पुरुषों और सामग्रियों तक विस्तारित होगा।
- 11.4.8 यांत्रिक विभाग का एक अधिकारी प्रत्येक एलसीसी का समग्र प्रभारी होगा।
- 11.4.9 घोषणाएं करने के लिए एलसीसी में लाउडस्पीकर लगाए जाने चाहिए।
- 11-4-10 एलसीसी को यूसीसी को सीधे टेलीफोन लिंक उपलब्ध कराए जाने चाहिए।
- 11.4.11 तथापि, एलसीसी को मंडल आपातकालीन कक्ष अथवा मुख्यालय के आपातकालीन कक्ष को टेलीफोन लिंक उपलब्ध नहीं कराए जाने चाहिए। इससे यह सुनिश्चित होगा कि दुर्घटनास्थल पर वास्तव में काम कर रही टीमों को बाहर से टेलीफोन पर कम से कम परेशानी हो। इससे यह भी सुनिश्चित होगा कि दुर्घटना स्थल से सूचना का बहिर्वाह केवल यूसीसी से ही हो।
- 11.4.12 बचाव, राहत और बहाली कार्य में दुर्घटना स्थल पर काम कर रहे प्रत्येक विभाग के विभिन्न दलों के सदस्यों को एलसीसी में अपने संबंधित अधिकारियों को कार्य की प्रगति के बारे में अद्यतन जानकारी प्रदान करनी चाहिए।
- 11.4.13 यह अद्यतन जानकारी हर 3 घंटे में एक बार प्रदान की जानी चाहिए।

11.5 संयुक्त सहायता केंद्र:

[इसके अलावा, संयुक्त सहायता केंद्र /

11.5.1 संयुक्त सहायता केंद्र की स्थापना की आवश्यकता:

1. दुर्घटना स्थल पर पहुंचने वाले यात्रियों के रिश्तेदार पहले से ही त्रासदी से सदमे में हैं।
2. वे एक अज्ञात स्थान पर पहुंचते हैं, जिसमें रहने के लिए कोई जगह नहीं है, कोई दोस्त या परिचित नहीं है और यह नहीं जानते कि किसके पास जाना है।
3. यात्रियों के रिश्तेदारों की देखभाल के लिए, उन्हें उनके समय में सहायता प्रदान करने के लिए पीड़ा का और सहानुभूतिपूर्वक उनका मार्गदर्शन करने के लिए।
4. समस्या को और भी चुनौतीपूर्ण बना दिया गया है क्योंकि कई रिश्तेदार और करीबी रिश्तेदार कुछ अन्य राज्यों के दूर-दराज के इलाकों से आते हैं।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

5. अर्ध-साक्षर होने और देश के विभिन्न भागों से होने के कारण, उनमें से कुछ तो ऐसे भी नहीं हैं स्थानीय भाषा से परिचित। उनके लिए, यहां तक कि संचार भी एक समस्या बन जाता है।

6. उपरोक्त के अलावा, शवों को उनके परिजनों को सौंपने से पहले जटिल कानूनी औपचारिकताओं और कागजी कार्रवाई की बहुलता को पूरा करना आवश्यक है।

vii. यात्रियों के रिश्तेदारों की देखभाल करने, उन्हें पीड़ा की घड़ी में सहायता प्रदान करने और सहानुभूतिपूर्वक उनका मार्गदर्शन करने के लिए, किसी प्रकार का सहायता केंद्र है आवश्यक।

viii. इसके लिए, "संयुक्त सहायता केंद्र/यात्री सहायता केंद्र" प्रदर्शित करने वाला एक बैनर प्रमुखता से प्रदर्शित किया जाना चाहिए।

11.5.2 यात्रियों के रिश्तेदारों द्वारा पूरी की जाने वाली आवश्यक औपचारिकताएं:

A. औपचारिकताओं का अनुक्रम जिन्हें किसके रिश्तेदारों द्वारा पूरा किया जाना आवश्यक है?

घायल यात्रियों में शामिल हैं:

1. आरक्षण चार्ट पर यात्री के नाम का पता लगाना, यदि यात्री आरक्षित आवास में यात्रा कर रहा था।
2. घायल और मृत यात्रियों की सूची के माध्यम से यह पता लगाने के लिए कि क्या नाम प्रकट होता है।
3. यदि सूची में नाम उपलब्ध नहीं है, तो अलग-अलग का एक दौर लें अस्पतालों को यह पता लगाने के लिए कि क्या उनके रिश्तेदार को उनमें से एक में भर्ती कराया गया है एक बेहोशी की अवस्था।
4. अस्पताल आम तौर पर अलग-अलग स्थानों पर होते हैं, कभी-कभी अलग-अलग स्थानों पर भी शहरों; और आना-जाना एक समस्या बन जाता है।
5. यदि यात्री किसी एक अस्पताल में स्थित हो सकता है, तो उन्हें पता लगाना होगा चोटों की गंभीरता, अस्पताल में भर्ती होने की संभावित अवधि आदि के बारे में विवरण में बताया गया है।

6. रेलवे द्वारा भुगतान की गई अनुग्रह राशि एकत्र कीजिए।
- vii. घायल यात्री के लापता सामान का पता लगाने की कोशिश करें। इसके लिए यात्रियों को उस इमारत का चक्कर लगाना पड़ता है जहां सभी लावारिस सामान रखे गए हैं।
- viii. इसके बाद, उन्हें रहने के लिए जगह की व्यवस्था करनी होगी।
 9. दवाओं/आहार आदि की व्यवस्था करें और यदि आवश्यक हो तो अस्पताल के बिलों के भुगतान की व्यवस्था करें।
- x. इसके बाद, उन्हें अस्पताल के संपर्क में रहना होगा और अपने रिश्तेदार को रिहा करना होगा।

B. अतिरिक्त औपचारिकताएं जो मृतकों के परिजनों द्वारा पूरी की जानी आवश्यक हैं

यात्रियों:

1. यदि किसी भी अस्पताल में यात्री का पता नहीं चल पाता है, तो उन्हें उस इमारत में जाना होगा जहां अज्ञात शव रखे गए हैं।
 2. विभिन्न कमरों का चक्कर लगाएं जहां शवों को रखा गया है, प्रत्येक शरीर की जांच करें और उनके निकट और प्रिय का पता लगाने का प्रयास करें।
 - iii. मृत शरीर की पहचान करें, यदि वह तब तक निकाला गया है।

अन्यथा, सभी शवों को निकाले जाने की प्रतीक्षा करें और उनके रिश्तेदार की पहचान करने का प्रयास करें।
 5. यदि वे इसकी पहचान करने में विफल रहते हैं तो उन्हें तस्वीरों के माध्यम से जाना होगा (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
 6. शरीर की अंतिम रूप से पहचान होने के बाद, उन्हें संबंध का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा रेलवे उनके दावे पर विचार करेगा।
- रेलवे डॉक्टर से चिकित्सा मृत्यु प्रमाण पत्र प्राप्त करें।
- viii. डाक प्रदर्शन करने वाले सरकारी डॉक्टर से पोस्टमार्टम रिपोर्ट प्राप्त करें शव का मोर्टम।
 - ix. स्थानीय नगर पालिका से आधिकारिक मृत्यु प्रमाण पत्र प्राप्त करें।
 - x. रेलवे से अनुग्रह भुगतान स्वीकार करना।
 - xi. आरसीटी में मुआवजे के लिए दावा दर्ज करने के लिए फॉर्म एकत्र करें।
 - xii. स्थानीय पुलिस से शव की अभिरक्षा लेना।

xiii. उसी स्थान पर अंतिम संस्कार करें या शरीर को उसके मूल स्थान पर वापस ले जाएं, परिस्थितियों के आधार पर।

xiv. उनके मूल स्थान पर वापस लौटने की यात्रा की व्यवस्था करें।

11.5.3 रिश्तेदारों के सामने आने वाली समस्याएं:

1. ऊपर दी गई इन औपचारिकताओं में से प्रत्येक एक अलग एजेंसी के अधिकार क्षेत्र में है, या तो रेलवे या पुलिस या नागरिक प्रशासन या स्थानीय प्रशासन।
 2. ऐसी स्थिति में, इन विभिन्न एजेंसियों के बीच समन्वय का स्तर वांछित होने के लिए बहुत कुछ छोड़ देता है।
 3. कभी-कभी इन पूरी दस्तावेजी औपचारिकताओं को पूरा करने में 48 घंटे तक का समय भी लग जाता है।
- v. ज्यादातर मामलों में, रिश्तेदारों को इन सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के लिए खंभे से पोस्ट तक भागना पड़ता है और कड़वा अनुभव उन्हें स्थायी रूप से रेलवे के प्रति विरोधी बना देता है।

v. इस उद्देश्य के लिए, रिश्तेदारों और निकटतम रिश्तेदारों के लिए एक एकल खिड़की निकासी प्रणाली उपलब्ध होनी चाहिए।

11.6 संयुक्त सहायता केंद्र (CAC):

- 11.6.1 यूसीसी में यात्रियों और उनके संबंधियों को सहायता प्रदान करने के लिए रेलपथ से दूर पीछे की ओर एक संयुक्त सहायता केन्द्र (सीएसी) होना चाहिए।
- 11.6.2 संयुक्त सहायता केंद्र की विस्तृत योजनाबद्ध योजना:

2

1

1	वाणिज्यिक - आरक्षण चार्ट आधिकारिक।
2	चिकित्सा - मृतकों और घायलों की सूची।
3	वाणिज्ाकि - मार्गरक्षण और वाहन की व्यवस्था।
4	रेलवे डॉक्टर - चिकित्सा मृत्यु प्रमाण पत्र जारी करना।
5	सरकारी डॉक्टर - पोस्टमार्टम रिपोर्ट जारी करना।
6	सीएसी प्रभारी और अधिकारी।
7	नगर पालिका अधिकारी - मृत्यु प्रमाण पत्र जारी करना।
8	आरपीएफ/स्थानीय पुलिस - शव सौंपने के लिए प्राधिकार का मुद्दा।
9	वाणिज्यिक - अनुग्रह राशि का भुगतान, दावा प्रपत्र जारी करना।
10	वाणिज्यिक - अंतिम संस्कार करने के लिए सहायता।
11	कार्मिक - वापसी यात्रा पास जारी करना।
12	संचालन - वापसी यात्रा की व्यवस्था।

11.6.3 यह यात्रियों और उनके रिश्तेदारों/निकटतम संबंधियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए है। और सभी प्रकार की औपचारिकताओं के लिए एकल खिड़की मंजूरी प्रदान करने के लिए।

11.5.4 संयुक्त सहायता केंद्र (सीएसी) यूसीसी से अलग होना चाहिए ताकि यह सामान्य बचाव और राहत कार्य में हस्तक्षेप न करे।

11.6.5 सीएसी को संबंधित विभागों जैसे ऑपरेटिंग, मेडिकल, वाणिज्यिक, सुरक्षा, कार्मिक।

11.6.6 केवल एक ऐसी सीएसी होनी चाहिए और सभी रेल संसाधनों को इसमें जमा किया जाना चाहिए।

11.6.7 एलसीसी के पीछे स्थित कोई छोटा सीएसी नहीं होना चाहिए। इससे लॉजिस्टिक समस्याएं पैदा होने की संभावना है।

11.6.8 शामियाना के प्रवेश द्वार पर एक प्रमुख स्थान पर 'संयुक्त सहायता केंद्र' प्रदर्शित एक बड़ा बैनर लगाया जाना चाहिए।

11.6.9 इसी प्रकार, पहुंच मार्गों आदि पर सीएसी के लिए रास्ता दर्शाने वाले पर्याप्त संख्या में साइनेज होने चाहिए।

11.6.10 रिश्तेदारों की भाषा में धाराप्रवाह रेल कर्मचारियों को दुभाषिए का काम करने के लिए तैनात किया जाना चाहिए।

11.6.11 पोस्टमार्टम की औपचारिकताओं को माफ कर दिया जाना चाहिए ताकि औपचारिकताओं की संख्या कम हो जाए।

11.6.12 इनमें से प्रत्येक औपचारिकता के लिए अलग-अलग काउंटर क्रम में प्रदान किए जाने चाहिए, ताकि पूरी प्रक्रिया एक घंटे से भी कम समय में पूरी की जा सके।

11.6.13 स्थानीय नगर पालिका से संबंधित पदाधिकारी जो आधिकारिक मृत्यु प्रमाण पत्र जारी करते हैं, उन्हें सीएसी में आने और बैठने के लिए बनाया जाना चाहिए ताकि ये प्रमाण पत्र बिना किसी देरी के तुरंत जारी किए जा सकें।

11.6.14 सीएसी के पास निम्नलिखित अनुक्रम में विभिन्न उद्देश्यों के लिए अलग-अलग काउंटर होने चाहिए

1. आरक्षण चार्ट, नाम का पता लगाने के लिए।

2. अस्पताल के नाम के साथ मृतकों और घायलों की सूची। शामिल यात्री का नाम मृतकों या घायलों की सूची, यदि उपलब्ध हो, और उनके वर्तमान से जांच की जानी चाहिए स्थिति की सूचना दी।

3. वाहन (वाहनों) के साथ एस्कॉर्ट के रूप में वाणिज्यिक पर्यवेक्षक या डब्ल्यूएलआई प्रदान करने के लिए काउंटर, रिश्तेदार के साथ जाने और अस्पताल या मुर्दाघर जाने के लिए।

iv. चिकित्सा मृत्यु प्रमाण पत्र जारी करने के लिए रेलवे डॉक्टर।

v. यदि आवश्यक हो तो पोस्टमार्टम प्रमाण पत्र जारी करने के लिए सरकारी डॉक्टर।

vi. आधिकारिक मृत्यु प्रमाण पत्र जारी करने के लिए नगर पालिका अधिकारी।

vii. शव सौंपने के लिए प्राधिकार जारी करने हेतु स्थानीय पुलिस।

viii. दावा काउंटर - अनुग्रह राशि का भुगतान और दावा मुआवजा फॉर्म जारी करना।

9. रिश्तेदारों द्वारा अंतिम संस्कार करने का निर्णय लेने में मदद करने के लिए काउंटर शरीर वहीं है।

10. वापसी यात्रा पास जारी करने के लिए पास काउंटर।

वापसी यात्रा की व्यवस्था करने के लिए वापसी यात्रा सुविधा काउंटर।

11.7 प्राथमिक चिकित्सा पोस्ट:

1. यूसीसी और सीएसी दोनों में चिकित्सा पद प्रदान किए जाने चाहिए।

2. एकीकृत कमान केंद्र (यूसीसी) में चिकित्सा चौकी घायल यात्रियों को निकालने के बाद प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करेगी, उनकी चोटों का आकलन करेगी और उन्हें पास के अस्पतालों में भेजने की व्यवस्था करेगी।

3. सीएसी में मेडिकल पोस्ट रखेगा घायल और मृत यात्रियों के सभी रिकॉर्ड, के नाम (ख)
यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(iv) एलसीसी में प्राथमिक चिकित्सा पोस्ट उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

vi. यह यात्रियों के इलाज और विभिन्न अस्पतालों में भर्ती होने से पहले उनकी चोटों को वर्गीकृत करने के लिए होगा।

11.8 यूसीसी, एलसीसी और सीएसी की स्थापना:

एक। इन सुविधाओं की स्थापना के लिए विशेष रूप से एक एसएसई (वर्क्स) जिम्मेदार होगा। वह निम्नलिखित कार्य करेगा:

1. इन सुविधाओं की स्थापना के लिए पर्याप्त कर्मचारियों के साथ आगे बढ़ें।
2. टेंट निकालने के बाद तुरंत टेंट आवास की स्थापना शुरू करें और एआरटी में प्रदान किए गए शमियाना।
3. इसके अलावा, उसे एजेंसियों की भी मांग करनी चाहिए, जो प्रदान करती हैं **तम्बू** अनुबंध पर आवास।
2. ब्रिज लाइन के कर्मचारी टेंटेज और उपर्युक्त सुविधाओं की स्थापना में सहायता करेंगे। उप सीई (निर्माण/पुल) भी साइट पर जाएंगे और यदि पुल शामिल नहीं है, तो वह **टेंटेज** व्यवस्था का पूरा प्रभार लेंगे।
3. ब्रिज यूनिट अपने साथ पर्याप्त मनीला रस्सियां, तार की रस्सियां, सर्वेक्षण उपकरण, दूरबीन, हेलमेट, लाइफ जैकेट, सीढ़ी और अन्य उपकरण ले जाएगी। साइट और कैम्पिंग क्षेत्रों में बैरिकेडिंग सुनिश्चित करने के लिए नायलॉन रोपर्स लंबाई में पर्याप्त होने चाहिए।
4. यदि आवश्यक हो तो साइट पर अस्थायी मंच/मचान आदि बनाने के लिए पर्याप्त सुविधाएं भी व्यवस्थित की जानी चाहिए
5. 3 या 4 स्थानों पर मूत्रालयों की संख्या के अलावा एक स्थान पर कुछ अस्थायी शौचालय उपलब्ध कराए जाने चाहिए।
6. साइट पर पानी की आपूर्ति के लिए पानी के टैंकों का आदेश दिया जाएगा और पीने के पानी की व्यवस्था भी की जाएगी।
7. टेंट/शामियाना में अस्थायी रसोईघर स्थापित किया जाना है ताकि कैटरिंग यूनिट या आईआरसीटीसी दुर्घटना स्थल पर काम करने वाले कर्मचारियों को पका हुआ भोजन उपलब्ध करा सके।
8. पर्याप्त संख्या में फोल्डिंग चेयर (लगभग 100) की भी व्यवस्था की जाए।
9. ब्रिज लाइन के कर्मचारियों के पास गोताखोरों की सूची होगी, जिन्हें आपात स्थिति में बचाव या बहाली कार्यों के लिए किराए पर लिया जा सकता है, जहां साइट गहरे पानी से घिरी हुई है।

10. प्रमुख स्थानों पर यूसीसी और सीएसी दोनों के लिए संकेतक लगाए जाने चाहिए।

11.9 सूचना का संग्रह और प्रसार - संचार का चैनल:

सूचना के संग्रहण और प्रसार दोनों की जिम्मेदारी और चैनल निम्नलिखित होंगे। प्रत्येक शिफ्ट ड्यूटी से पहले एलसीसी में किए गए काम का विवरण अपडेट किया जाना चाहिए। एलसीसी को नवीनतम प्रगति के संबंध में यूसीसी को अद्यतन करना चाहिए। यह अद्यतन जानकारी हर 3 घंटे में डिवीजनल इमरजेंसी सेल को दी जाएगी।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

11.10 मृतकों और घायलों की संख्या - चिकित्सा विभाग:

1. साइट पर चिकित्सा विभाग को मृतकों की संख्या की पुष्टि करनी चाहिए।
2. विभिन्न कोचों पर काम कर रहे विभिन्न टीमों के प्रभारी डॉक्टरों को एलसीसी में मेडिकल काउंटर पर 3 घंटे की रिपोर्ट देनी चाहिए जो बदले में यूसीसी को सूचित करेंगे।
घायल यात्रियों की संख्या।
iv. चोटों का प्रकार, चाहे वह गंभीर हो या तुच्छ।

बहुत। घायलों के नाम और विभिन्न अस्पतालों के नाम जहां घायलों को भेजा गया है।

11.11 शवों की पहचान - वाणिज्यिक विभाग:

1. कई शवों की पहचान की गई।
2. घायलों को अनुग्रह राशि दी गई।
3. मृतकों के निकटतम संबंधियों को अनुग्रह राशि का भुगतान किया गया।
4. नहीं। परिजनों को सौंपे गए शवों की संख्या।

11.12 निपटाए गए कोचों की संख्या - यांत्रिक विभाग:

- i. नहीं। (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- ii. नहीं। (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- iii. कोचों की संख्या से निपटा जाना बाकी है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

अध्याय- 12

साइट प्रबंधन योजना - II

12.1 एआरएमई और एआरटी द्वारा साइट पर पहुंचने वाले विभिन्न विभागों के नामित अधिकारी आपदा प्रबंधन टीम का हिस्सा होते हैं। प्रत्येक विभाग का प्रतिनिधित्व करने वाले अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं कि उनके संबंधित विभागों को सौंपे गए कर्तव्यों को कुशलतापूर्वक किया जाता है। प्रत्येक विभाग के वरिष्ठ अधिकारी यह भी सुनिश्चित करेंगे कि त्वरित बचाव, राहत और बहाली अभियान के लिए उनका काम अन्य विभागों के अधिकारियों के साथ सिंक्रनाइज़ हो।

12.2 आपदा प्रबंधन टीम के सदस्य:

आपदा प्रबंधन टीम में आम तौर पर निम्नलिखित विभागों के सदस्य शामिल होते हैं

i. चिकित्सा, वाणिज्यिक, सुरक्षा, विद्युत, एस एंड टी, मैकेनिकल, से प्रशिक्षित रेलवे पुरुष, इंजीनियरिंग, सुरक्षा, कार्मिक और अन्य विभाग।

ii. आग दुर्घटनाओं के मामले में, प्रशिक्षित अग्निशमन सेवा कर्मी इस इकाई का हिस्सा होंगे।

3. जलाशय पर दुर्घटना की स्थिति में गोताखोर और नौसेना के कैडेट भी इसका हिस्सा होंगे।
टीम।

4. तोड़-फोड़ अथवा बम विस्फोट के मामले में, बम निरोधक दस्ते, आतंकवाद-रोधी बल और

इसमें जीआरपी/लोकल पुलिस भी शामिल होगी।

5. विभिन्न बचाव इकाइयां एआरएमई, एआरटी के साथ जाएंगी या जितनी जल्दी हो सके सड़क मार्ग से आगे बढ़ेंगी संभव।

12.3 साइट के प्रभारी अधिकारी (ओआईसी साइट):

दुर्घटना स्थल पर एआरएमई के आगमन पर, वरिष्ठतम अधिकारी दुर्घटना से संबंधित गाड़ी के वरिष्ठतम अधिकारी से ओआईसी साइट के रूप में कार्यभार ग्रहण करेगा। डीआरएम और अन्य मंडल मुख्यालय अधिकारियों को ले जाने वाली पहली विशेष ट्रेन के आगमन पर, डीआरएम ओआईसी साइट पर होगा। डीआरएम की अनुपस्थिति में, वरिष्ठतम अधिकारी ओआईसी साइट होगा। वह आवश्यकतानुसार कोर समूहों के गठन के लिए जिम्मेदार होंगे और उन्हें कुशल बचाव, राहत और बहाली कार्यों को पूरा करने के लिए निर्देशित करेंगे।

12.4 बचाव, राहत और बहाली अभियान:

एआरएमई और एआरटी द्वारा आगमन पर आपदा प्रबंधन दल निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:

- i. भीड़ नियंत्रण और कानून और व्यवस्था।
- ii. बचाव अभियान।
- iii. राहत कार्य।
- दुर्घटना स्थल का वीडियो कवरेज।
- v. संचार नेटवर्क की स्थापना।
- (vi) जहां आवश्यक हो, बहाली के लिए राज्य पुलिस से स्वीकृति।
- vii. सुराग और साक्ष्य का संरक्षण।
- viii. साइट पर मीडिया प्रबंधन।
- ix. बचाव अभियान।
- x. बहाली ऑपरेशन।

12.5 फोटोग्राफी:

दुर्घटना स्थल पर पुनरुद्धार कार्य शुरू करने से पहले, मंडलों को जहां तक संभव हो, उपयुक्त वीडियो फिल्म कवरेज करना चाहिए। डिजिटल कैमरे द्वारा अभी भी फोटोग्राफी भी इसके स्पष्ट लाभों के लिए बड़े पैमाने पर किया जाना

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

चाहिए। फोटोग्राफ को सुविधाजनक स्थान से और यथासंभव कई कोणों से लिया जाना चाहिए ताकि एक विहंगम दृश्य के साथ-साथ क्लोज अप फोटोग्राफ भी दिया जा सके।

एक। ऐसी तस्वीरों को स्पष्ट रूप से इंगित करना

चाहिए:

I. दुर्घटना की गंभीरता।

ii. P.Way, रोलिंग स्टॉक, सिग्नल, OHE और अन्य संरचनाओं और उपकरणों को हुए नुकसान का वर्णन करें।

2. तोड़फोड़ के सुराग और सबूत संरक्षित करने के लिए तस्वीरों का अलग सेट लिया जाना है अगर संदेह है।

3. पीड़ितों और अज्ञात शवों की भी बड़े पैमाने पर तस्वीरें ली जानी चाहिए।

12.6 सामान्य:

कुशल आपदा प्रबंधन के लिए, विभिन्न विभागों की जिम्मेदारियों को जिम्मेदार अधिकारियों और पर्यवेक्षकों को तैनात करके निष्पादित किया जाना है। ऐसे अधिकारियों/पर्यवेक्षकों के महत्वपूर्ण कर्तव्यों को निम्नानुसार सूचीबद्ध किया गया है:

12.6.1 स्थल पर प्रभारी अधिकारी (ओआईसी):

- क. यूसीसी, सीएसी और एलसीसी की शीघ्रतिशीघ्र स्थापना सुनिश्चित करना।
- ब. इंस्टैंट एक्शन टीम की OIC साइट से जानकारी एकत्र करना।
- स. स्थिति का जायजा लें और कुशल बचाव अभियान की योजना बनाएं।
- द. प्रत्येक विभाग के लिए आवश्यक सहायता की मात्रा का अनुमान लगाएं:

1. विभाजन के भीतर,

2. (ii) मुंबई मंडल के निकटवर्ती मंडल, आस-पास के क्षेत्र,

iv. गैर-रेलवे एजेंसियां।

(ड) उपलब्ध रेल संसाधनों की पूत के लिए स्थानीय संसाधनों को चैनलाइज करना।

च. यह सुनिश्चित करना कि विभिन्न विभागों के विभिन्न पदाधिकारियों के कर्तव्य मंडल में निर्धारित किए गए हैं।
आपदा प्रबंधन योजना बनाई जाती है।

कुशल बचाव, राहत और बहाली संचालन के लिए सभी विभागों के बीच समन्वय सुनिश्चित करना।

ज. पुलिस अधीक्षक और जिला मजिस्ट्रेट को सूचना सुनिश्चित करें।

I. तोड़-फोड़ के मामले में, रेल सुरक्षा बल को राज्य पुलिस से शीघ्र क्लीयरेंस प्राप्त करने का निदेश दें।

10. गंभीर विस्फोट या आग लगने की स्थिति में, विस्फोट नियंत्रक से मंजूरी प्राप्त की जानी होती है।

11. बहाली की अपेक्षित तारीख और समय के पूर्वानुमान के साथ दुर्घटना का प्रथम दृष्टया कारण दें।

12. निम्नलिखित विवरणों के साथ हर 3 घंटे में बचाव, राहत और बहाली कार्य की प्रगति के बारे में समय पर जानकारी सुनिश्चित करें:

i. तलाशी लिए गए कोचों की संख्या।

ii. घायल यात्रियों की संख्या बरामद हुई।

यात्रियों को लगने वाली चोटों की प्रकृति।

iv. बरामद शवों की संख्या।

(v) पहचाने गए शवों की संख्या।

कोचों की संख्या से निपटा गया।

vii. पूरक सहायता आवश्यक, यदि कोई हो।

(ड) नीचे उल्लिखित प्रत्येक कार्यकलाप को पूरा करने के लिए पूर्वानुमान भी तैयार किया जाना चाहिए। इन लक्ष्य तिथियों और समय को दुर्घटना स्थल पर सभी अधिकारियों और पर्यवेक्षकों को सूचित किया जाना चाहिए:

i. री-रेलमेंट

ii. ट्रैक फिटनेस

iii. OHE फिटनेस।

iv. अंक और इंटर-लॉकिंग v. धारा की

स्वीकृति।

पहली ट्रेन का मूवमेंट।

12.6.2 मंडल रेल प्रबंधक के कर्तव्य:

1. सुनिश्चित करें कि दुर्घटना स्थल पर विभिन्न शाखाओं के अधिकारी मंडल आपदा प्रबंधन योजना के अनुसार उन्हें सौंपे गए कर्तव्यों का पालन करते हैं।

2. आवश्यक सहायता के संबंध में प्रभागीय आपातकालीन प्रकोष्ठ के साथ समन्वय करना।

3. विशेष रूप से सिविल अधिकारियों के साथ समन्वय के संबंध में:

(i) चौबीसों घंटे ड्यूटी के लिए ड्राइवरों के साथ राज्य परिवहन प्राधिकरणों से बसों की मांग।

ii. पोस्टमार्टम औपचारिकताओं को "लहराना"।

iii. आधिकारिक मृत्यु जारी करने के लिए सीएसी में नगरपालिका अधिकारी की स्थिति की व्यवस्था करें प्रमाणपत्र।

4. सुनिश्चित करें कि प्रत्येक विभाग द्वारा उचित सहायता प्रदान की जाती है।
5. सुनिश्चित करें कि नियंत्रण कार्यालय में चौबीसों घंटे उपलब्ध एक वाहन के अलावा, ड्राइवरों के विवरण के साथ पर्याप्त संख्या में वाहन उपलब्ध हैं।
6. तुरंत तय करें कि किस अधिकारी को सड़क/एआरटी/एआरएमई से जाना चाहिए।
7. नियंत्रण कार्यालय के लिए अधिकारी को नामित करें।
8. यदि साइट पर कार्यवाही कर रहे हैं तो नियंत्रण कार्यालय में प्रभारी के रूप में एडीआरएम को प्रतिनियुक्त करें।
9. गृह सचिव/मुख्य सचिव या राज्य के अन्य अधिकारियों को सलाह देने की व्यवस्था करें पुलिस अधीक्षक की शीघ्र उपस्थिति के लिए तोड़-फोड़ का मामला दर्ज किया गया है।
10. वरिष्ठतम अधिकारी और "दुर्घटना प्रबंधक" के रूप में कार्य करना।
11. उन मामलों में प्रभागीय अधिकारियों द्वारा प्रारंभिक जांच की व्यवस्था करें जहां सीआरएस/एसएजी अधिकारियों को गिरफ्तार किया जाना है लेकिन कुछ मामलों की तत्काल जांच आवश्यक है।
12. गंभीर दुर्घटनाओं के रिपोर्टर के रूप में दो अधिकारियों को नियुक्त करें।
13. पर्यवेक्षकों द्वारा संयुक्त अवलोकन/पठन लेने की व्यवस्था करें।

12.6.3 चौबीसों घंटे काम करने के लिए दुर्घटना स्थल पर दो टीमों का गठन:

1. दुर्घटना स्थल पर संभाग से उपलब्ध विभागीय अधिकारियों को दो भागों में गठित किया जाएगा चौबीसों घंटे काम करने वाली टीमें 2 शिफ्टों में काम करती हैं, अधिमानतः 8 घंटे। से 20 घंटे। और 20 घंटे से। तक 8 घंटे.
2. शाखा अधिकारी दिन के समय इयूटी पर उपलब्ध रहेंगे।

3. शाखा अधिकारी निम्नलिखित के लिए टीम के गठन के संबंध में मौके पर निर्णय लेंगे
उनके संबंधित विभाग के लिए रात की पाली। दुर्घटना स्थल पर 3-4 दिन के प्रवास के दौरान इस संरचना को सामान्य रूप से नहीं बदला जाना चाहिए।

4. इसी तरह डिवीजन से उपलब्ध सुपरवाइजरों को भी दो टीमों में रखा जाएगा।

12.6.4 ऑपरेटिंग विभाग के कर्तव्य: सूचना प्राप्त करने के तुरंत बाद।

1. सभी अनुभागीय टीआई और पर्यवेक्षी एसएस को दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के लिए निर्देशित किया जाना चाहिए पहले उपलब्ध साधन।
2. इसी प्रकार, इस खंड से अतिरिक्त आरजी/एलआर स्टाफ को दोनों ओर 3 स्टेशनों पर भेजा जाना चाहिए ताकि दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए एसएमएस निशुल्क हो सकें।
3. चूंकि आस-पास के स्टेशनों पर काफी मात्रा में शंटिंग की आवश्यकता होती है,
दोनों तरफ आस-पास के स्टेशनों पर 2 शिफ्ट में 2 ट्रेफिक सुपरवाइजर तैनात किए जाएं।
4. सुनिश्चित करें कि विशेष ट्रेनों (जैसे एआरएमई, एआरटी) को अनुक्रम के अनुसार दुर्घटना प्रभावित ब्लॉक खंड में भेजा जाता है।
5. ब्लॉक में दुर्घटना स्थल पर आगे बढ़ते समय क्रेन की उचित मार्शलिंग सुनिश्चित करें कर्तन।
6. सुनिश्चित करें कि एआरटी के इंजीनियरिंग वैन को दुर्घटना स्थल के सबसे करीब रखा गया है
यह उद्देश्य; इंजीनियरिंग वैन/वैगन को साइट के सबसे करीब रखा जाना चाहिए इसे
धक्का देने की स्थिति में भेजकर दुर्घटना।
7. के साथ समन्वय में साइट पर फंसे यात्रियों की शीघ्र निकासी सुनिश्चित करें
संभागीय आपातकालीन प्रकोष्ठ।
8. स्पेशल ट्रेनों को चलाने के संबंध में डिविजनल इमरजेंसी सेल के संपर्क में रहें और साइट से आवश्यकता दें।

12.6.5 सुरक्षा विभाग के कर्तव्य:

1. दुर्घटना के संभावित कारण के बारे में सभी सुराग और सबूत सुरक्षित रखें और सुनिश्चित करें कि पुलिस की मंजूरी मिलने तक इनमें खलल न पड़े।
2. सुनिश्चित करें कि डिजिटल कैमरों द्वारा वीडियो/स्थिर तस्वीरें आवश्यकतानुसार ली जाती हैं।
3. सुनिश्चित करें कि बहाली का काम शुरू होने से पहले संयुक्त माप, अवलोकन निर्धारित प्रोफार्मा में दर्ज किए गए हैं।
4. सुनिश्चित करें कि अप्रभावित चल स्टॉक को स्थल से दूर ले जाया जाए और उसके बाद दुर्घटना जांच के दौरान आगे की जांच के लिए सुविधाजनक स्थान पर स्थिर।
5. सुनिश्चित करें कि ट्रेन स्टाफ, स्टेशन स्टाफ और जनता के साक्ष्य मौके पर दर्ज किए जाएं।
6. बाद में बयान देने के इच्छुक यात्रियों के पते भी प्राप्त किए जाने चाहिए।
7. सुनिश्चित करें कि विशेष ट्रेनें (जैसे एआरएमई, एआरटी) दुर्घटना प्रभावित ब्लॉक खंड में भेजी जाती हैं।

12.6.6 चिकित्सा विभाग के कर्तव्य: A. मुख्य कार्य:

चिकित्सा विभाग के मुख्य कार्यों को मोटे तौर पर वर्गीकृत किया जा सकता है:

1. दुर्घटना में शामिल डिब्बों से घायल यात्रियों को बाहर निकालना।
2. घायल यात्रियों की देखभाल करना और उन्हें प्राथमिक उपचार देना।
3. घायल यात्रियों की सूची तैयार करना।
4. उनकी चोटों का वर्गीकरण।
5. उन्हें अस्पताल पहुंचाकर भर्ती करवाया।
अस्पतालों का प्रारंभिक दौर लेना और स्थिति का आकलन करना।
7. भर्ती होने के बाद घायलों की देखभाल।
8. शवों से निपटना।

9. शर्तों का संरक्षण।

B. सामान्य:

- i. यदि आवश्यक हो तो ट्रेन चालक दल के रक्त और मूत्र के नमूने एकत्र करना सुनिश्चित करें।
- ii. दुर्घटना स्थल पर अधिक से अधिक सड़क एम्बुलेंस की व्यवस्था करें।
- iii. संभागीय आपदा प्रबंधन योजनाओं के डेटा बैंक में नाम, टेलीफोन हैं
दुर्घटना स्थल के पास के अस्पतालों की संख्या और अन्य विवरण। डॉक्टरों की टीम के साथ रोड एम्बुलेंस भेजने के लिए उनसे फोन पर संपर्क किया जाए।
- iv. यात्री सहायता के लिए यूसीसी और सीएसी में मेडिकल काउंटर स्थापित करना।
- (v) एलसीसी में प्राथमिक उपचार पदों की स्थापना।

C. साइट प्रबंधन:

टीम 'ए' के नेता (सामान्यतः प्रभाग के प्रभारी सीएमएस/एमएस प्रभारी) स्थल का नियंत्रण लेंगे, राहत उपायों का समन्वय करेंगे और नीचे दिए गए ब्यौरे के अनुसार उपलब्ध डाक्टरों के बीच कार्य वितरित करेंगे।

1. चिकित्सा के विभिन्न कर्तव्यों के निर्वहन के लिए विभिन्न टीमों और समूहों का गठन किया जाएगा मंत्रालय। प्रत्येक टीम में 4-6 सदस्य होने चाहिए और प्रत्येक समूह में ओ शामिल होना चाहिए। आवश्यकता के आधार पर 3-5 टीमें।
2. डॉक्टरों का एक समूह विभिन्न अस्पतालों का दौरा करेगा जहां घायल यात्री हैं पहले ही भर्ती किया जा चुका है।
3. डॉक्टरों और पैरा-मेडिक्स की 4-5 टीमों से मिलकर एक समूह घायलों को बाहर निकालेगा दुर्घटना में शामिल सवारी डिब्बों में यात्री और शव शामिल थे।
4. एक टीम घायल यात्रियों को देखेगी और उन्हें प्राथमिक उपचार और अन्य देगी चिकित्सा उपचार।
5. एक टीम घायल यात्रियों की सूची तैयार करेगी, उनकी चोटों का विवरण नोट करेगी

और उन्हें साफ करें।

6. एक टीम घायल यात्रियों को अस्पताल पहुंचाने की प्रभारी होगी और उन्हें भर्ती करवा रहे हैं।
7. एक दल घायलों की भर्ती के बाद अस्पताल की देखभाल का प्रभारी होगा।
8. डिब्बों से शवों को निकाले जाने के बाद एक टीम शवों से निपटेगी।
वे एक सूची तैयार करेंगे और उनके संरक्षण की व्यवस्था करेंगे।
9. यदि पर्याप्त चिकित्सक उपलब्ध हों तो बचाव कार्य।

D. अस्पतालों का प्रारंभिक दौर लेना:

- i. प्रत्येक अस्पताल का दौरा करने के लिए अलग डॉक्टर नियुक्त किए जाएंगे जहां घायल यात्रियों को है पहले ही स्थानांतरित कर दिया गया है।
- iii. एक वाणिज्यिक अधिकारी भी डॉक्टरों के साथ जाएगा और

एक सामान्य मूल्यांकन करेगा।

3. अस्पताल में, उन्हें मृत/घायल व्यक्तियों के बारे में जानकारी एकत्र करनी चाहिए, उनके नाम, उम्र, लिंग, पता, टेलीफोन नं., नाम और टेलीफोन नं. रिश्तेदारों की / दोस्तों, चोट की प्रकृति, आदि।
4. यह सूचना दुर्घटना स्थल पर सीएमएस/एमएस को तत्काल सूचित की जानी चाहिए स्थानीय पीसीओ/सेल फोन आदि का उपयोग करके।
5. अस्पतालों में पहले से ही मृत/घायल व्यक्तियों की सूची तीन प्रतियों में तैयार करें।
कार्बन पेपर।
6. इस प्रकार तैयार की गई सूची पर अस्पताल में ड्यूटी पर तैनात रेलवे डॉक्टर द्वारा हस्ताक्षर किए जाने हैं।
एक
इसकी प्रति वाणिज्य विभाग को सौंपी जानी है।
7. दूसरी प्रति प्रभारी डॉक्टर के पास कार्यालय प्रति के रूप में रखी जानी चाहिए और तीसरी प्रति होनी चाहिए पैरामेडिकल स्टाफ को आगे वितरण के लिए कई फोटोकॉपी प्राप्त करने के लिए दिया गया।
8. एक प्रति सीएस को भी भेजी जानी चाहिए ताकि पीसी में फीड किया जा सके सीएस।

9. तैयार की गई प्रारंभिक सूची को नियमित अंतराल पर अद्यतन किया जाना चाहिए, जब भी कोई परिवर्तन होता है।

E. घायल यात्रियों को बाहर निकालना:

1. इस क्रियाकलाप के लिए अधिक से अधिक चिकित्सकों की प्रतिनियुक्ति की जाए।
2. इस ग्रुप में कम से कम 4-5 टीमों होनी चाहिए। यदि संख्या अनुमति देती है, तो ऐसी और टीमों का गठन किया जाना चाहिए। तृतीय. बचाव अभियान में शामिल टीमों को सभी घायल यात्रियों तक तेजी से पहुंच सुनिश्चित करनी चाहिए।
4. उन्हें निकालने के लिए मैकेनिकल/इंजीनियरिंग/आरपीएफ कर्मचारियों की सहायता लेनी चाहिए घायल यात्री।
5. प्रत्येक टीम मैकेनिकल स्टाफ की टीमों के साथ शामिल होगी जो इसमें भी शामिल होंगी कोच से मृत और घायल निकालना।
6. अधिकतम संख्या में कोचों को एक साथ निपटाया जाना चाहिए, सिवाय उन लोगों के जो शीर्ष पर चढ़ गए हैं या एक दूसरे से टकरा गए हैं।
7. शौचालय और वेस्टिबुल भागों सहित कोचों की अच्छी तरह से तलाशी ली जानी चाहिए आगे की खोज को छोड़ने और अगले कोच पर जाने से पहले।

F. घायल यात्रियों की देखभाल करना:

1. एक टीम कोच से बाहर निकलने के तुरंत बाद घायल यात्रियों को चिकित्सा उपचार प्रदान करेगी।
2. पहले से ही बाहर निकाले गए घायल यात्रियों की स्थिति को स्थिर करना सुनिश्चित करें सड़क मार्ग से अस्पताल भेजने से पहले कोचों को हटा दिया जाता है।
3. गंभीर स्थिति वाले रोगियों के मामले में, जहां साइट पर स्थिति का स्थिरीकरण संभव नहीं है, उन्हें तुरंत सड़क एम्बुलेंस द्वारा ले जाया जाना चाहिए या एआरएमई में स्थानांतरित कर दिया जाना चाहिए।

G. यात्रियों की सूची तैयार करना:

i. टीएस / टीटीई / ट्रेन कंडक्टरों द्वारा तैयार घायल यात्रियों की सूची एकत्र करें और मूल्यांकन करें स्थिति।

कोच वार अलग-अलग सूचियां तैयार की जाएंगी।

iii. सूची में निम्नलिखित विवरण होने चाहिए:

1. यदि सचेत पाया जाता है: नाम, लिंग, आयु, पहचान चिह्न, पता, टिकट नंबर, प्रारंभिक और गंतव्य स्टेशन।

2. यदि बेहोश पाया जाता है: अनुमानित उम्र, लिंग, पहचान चिह्न, टिकट नंबर और अन्य विवरण यदि रिश्तेदार और दोस्त उपलब्ध हैं।

एक बार घायल यात्रियों की प्रारंभिक सूची तैयार हो जाने के बाद, सूची को सीएमएस / एमएस प्रभारी द्वारा हस्ताक्षरित किया जाना चाहिए और एक प्रति वाणिज्यिक विभाग को सौंप दी जानी चाहिए।

vi. इसके बाद घायल यात्रियों की सूची को समय-समय पर अपडेट किया जाएगा, क्योंकि बचाव और राहत कार्य जारी है।

चोटों का वर्गीकरण:

एक। चोटों को निम्नानुसार वर्गीकृत किया गया है:

1. नीचे परिभाषित 'गंभीर' चोटें।

2. 'सरल', लेकिन 'तुच्छ' चोटों जैसे घर्षण या चोट को छोड़कर।

जन्म। निम्नलिखित को गंभीर चोटें माना जाता है (भारतीय की धारा 320 के अनुसार)

दंड संहिता):

1. निर्बलता।

2. किसी भी आंख की दृष्टि का स्थायी निजीकरण।

3. किसी भी कान की सुनवाई का स्थायी निजीकरण। इन्ट्रावीनस। किसी भी सदस्य या

संयुक्त का निजीकरण।

5. किसी भी सदस्य या संयुक्त की शक्तियों का विनाश या स्थायी हानि।

6. सिर या चेहरे का स्थायी रूप से विकृत होना। सातवीं। हड्डी या दांत का फ्रैक्चर या अव्यवस्था।

आठवीं। कोई भी चोट जो जीवन को खतरे में डालती है, या जो पीड़ित व्यक्ति को बीस दिनों के अंतराल के दौरान, गंभीर शारीरिक दर्द में या अपने सामान्य का पालन करने में असमर्थ बनाती है व्यवसाय।

3. ऊपर परिभाषित चोटों के अलावा अन्य चोटों को साधारण चोट माना जाता है।
4. ऊपर परिभाषित चोटों के अलावा, ऐसे मामले हो सकते हैं जहां एक यात्री या अतिचार करने वाले को केवल छोटे खरोंच या चोट के निशान मिलते हैं। ये मामूली प्रकृति के हैं और तकनीकी रूप से कहा जाए तो इन्हें चोट के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

ज. एक नियम के रूप में, 48 घंटे से अधिक समय तक अस्पताल में भर्ती होने की आवश्यकता वाली कोई भी चोट गंभीर है, 48 घंटे से कम समय तक अस्पताल में भर्ती होना सरल है, और कोई चोट नहीं अस्पताल में भर्ती होने की आवश्यकता बिल्कुल भी तुच्छ है।

घायल यात्रियों को गंभीर या सरल के रूप में अलग-अलग श्रेणियों में वर्गीकृत करें।

ग्राम। अनुग्रह भुगतान की व्यवस्था के लिए वाणिज्य विभाग को सूचित करें।

I. घायल यात्रियों को अस्पताल पहुंचाना:

1. एक टीम को घायल यात्रियों को पास के अस्पतालों में पहुंचाने की व्यवस्था करने के लिए कहा जाएगा।
2. एआरएमई या पास के अस्पतालों में घायलों के शीघ्र परिवहन को सुनिश्चित करना।
3. गंभीर रूप से घायल यात्रियों को सड़क एम्बुलेंस और अन्य सामान्य सड़क वाहनों के माध्यम से ले जाया जाना चाहिए। iv. घायल यात्रियों को अस्पतालों में स्थानांतरित करने के साथ वाणिज्यिक कर्मचारियों को भी जोड़ा जाना चाहिए।
5. इससे पहले कि डॉक्टर और पर्यवेक्षक अस्पताल ड्यूटी के लिए दुर्घटना स्थल छोड़ दें, उन्हें चाहिए दूरसंचार विभाग और मोबाइल टेलीफोन नं. दुर्घटना स्थल की संख्या, सीएमएस, एमएस और त्वरित संचार के लिए साइट पर अन्य डॉक्टर।

6. अलग-अलग अस्पतालों में जाने वाले डॉक्टरों के पास अलग-अलग वाहन होने चाहिए।

7. यदि पर्याप्त संख्या में रेलवे वाहन उपलब्ध नहीं हैं, (वाणिज्यिक विभाग)

उन्हें स्टेशन की कमाई से वापस लेकर अपने आंदोलन के लिए टैक्सियों को किराए पर लेना चाहिए।

J. पोस्ट एडमिशन हॉस्पिटल केयर:

1. एक रेलवे डॉक्टर, एक वाणिज्यिक पर्यवेक्षक और एक कल्याण निरीक्षक होना चाहिए प्रत्येक अस्पताल में चौबीसों घंटे प्रतिनियुक्ति की जाती है।

2. आम तौर पर एक डॉक्टर को एक वाणिज्यिक पर्यवेक्षक और डब्ल्यूएलआई के साथ एक अस्पताल की देखभाल करनी चाहिए।

3. यदि बड़ी संख्या में। (ख) यदि हां, तो इसमें शामिल अस्पतालों की संख्या में से 2/3 अस्पताल एक डाक्टर को दिए जा सकते हैं। उसमें मामले में, डॉक्टर को सीएमएस/एमएस के परामर्श से अस्पताल में खुद को तैनात करना चाहिए

जहां अधिकतम संख्या में वृद्धि हुई है। (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

4. विशेष रूप से घायल व्यक्तियों को संभालने के लिए अस्पताल की क्षमताओं के बारे में आकलन करें

चोटों के प्रकारों के संदर्भ में उन्हें सामना करना पड़ा है। तय करें कि क्या रोगी को बेहतर सुविधाओं वाले दूसरे अस्पताल में स्थानांतरित करने की आवश्यकता है और फिर रोगी को स्थानांतरित करने की व्यवस्था करें।

5. यदि कोई घायल यात्री अस्पताल में अपनी चोटों के कारण दम तोड़ देता है, तो डॉक्टर- उस अस्पताल के प्रभारी को सीएसी में मेडिकल काउंटर पर इस तथ्य को अपडेट करना चाहिए।

K. शवों से निपटना:

1. बचाव दलों के सामने समस्या शवों को निपटाने के संबंध में है।

2. एक बड़ी आपदा के मामले में, किसी भी एआरएमई में चिकित्सा कर्मचारियों का सामान्य पूरक इस परिमाण के काम को करने के लिए पूरी तरह से अपर्याप्त है।

3. पर्याप्त संख्या में सफाईवाला और अन्य स्वास्थ्य कर्मचारी जो वहां आए हैं। इसके लिए दुर्घटना स्थल को जुटाया जाना चाहिए।

iv. अक्सर बचाव और राहत कार्य 48 घंटे से अधिक समय तक जारी रहता है।

5. क्षत-विक्षत शव दो दिन बाद दुर्गंध छोड़ने लगते हैं। ऐसी परिस्थितियों में इस कार्य को करना एक वास्तविक समस्या बन जाती है।
6. 24 घंटे के भीतर सभी शवों को निकालने का लक्ष्य होना चाहिए।
7. शवों को कोच वार निपटाया जाना चाहिए, अन्यथा अलग-अलग कोचों से निकाले गए शव आपस में मिल जाते हैं।
8. डिब्बों से निकाले गए शवों को ट्रैक से काफी दूरी पर ढेर किया जाना चाहिए
संबंधित कोचों के सामने, अलग-अलग लॉट में, कोच वार। हालांकि यह शुरू में काम को धीमा कर सकता है, लंबे समय में यह अधिक व्यवस्थित है क्योंकि शरीर मिश्रित नहीं होते हैं।
9. डिब्बों से शवों को दुर्घटनास्थल पर किसी निर्धारित स्थान पर स्थानांतरित किया जाए। पैरामेडिकल
स्टाफ, एसजेएबी, स्काउट्स, सिविल डिफेंस कर्मियों, अन्य रेलवे कर्मचारियों की मदद और गैर-
रेलवे स्वयंसेवक साइट पर उपलब्ध हैं।
10. शवों को बाँड़ी बैग में रखें।
11. बाँड़ी बैग में दी गई जेब में प्रत्येक मृत शरीर पर मार्कर पेन द्वारा लिखा गया लेबल नीचे दिया गया है:
 - खजूर _____
 - शव सीरियल नंबर: _____
 - नाम _____
 - Age _____ Sex. _____
 - कोच नंबर: _____
12. अज्ञात शवों के मामले में, आइटम 'नाम' के सामने, इसे इस प्रकार लिखा जाना चाहिए अज्ञात-
1/अज्ञात-2, आदि। अनुमानित आयु का अनुमान इससे लगाया जाना चाहिए उपस्थिति, जैसे 35-45 वर्ष के बीच।

13. 5 तस्वीरें अधिमानतः डिजिटल कैमरे द्वारा प्रत्येक मृत शरीर की ली जानी चाहिए। दो चाहिए

सामने और बगल से चेहरे के करीब होना चाहिए, तीसरा शरीर की पूरी लंबाई का होना चाहिए। xiv. यदि संभव हो तो प्रत्येक शरीर की वीडियो फोटो भी खींची जानी चाहिए।

15. तस्वीरें लेने के बाद, प्रत्येक शरीर को एक प्लास्टिक बैग के अंदर रखा जाना चाहिए, जिसमें ज़िप हो, जिसमें उचित लेबलिंग प्रणाली हो, जहां कुछ जानकारी भी प्रदान की जानी है।

16. इसके बाद शवों को सुरक्षित अभिरक्षा के लिए जीआरपी या स्थानीय पुलिस को सौंप दिया जाएगा।

xvii. विघटित/कटे-फटे निकायों के कारण उत्पन्न होने वाली अस्वास्थ्यकर स्थिति से निपटने के लिए आवश्यक कदम उठाएं।

L. शवों का संरक्षण:

1. रिश्तेदारों के चालू होने पर भी शवों की नंबरिंग और फोटोग्राफी की जानी चाहिए शरीर का दावा करने के लिए हाथ।

2. उनके लिए अधिक स्थायी स्थान की व्यवस्था तब तक की जानी चाहिए जब तक कि इन शवों को लेने के लिए निकटतम संबंधी नहीं आ जाते।

3. ऐसी सभी दुर्घटनाओं में यात्रियों को उनके सामान से अलग कर दिया जाता है। जैसे कि कई मामलों में उनके व्यक्तियों पर कोई टिकट या अन्य पहचान पत्र नहीं होते हैं।

4. यह समस्या अनारक्षित सवारी डिब्बों में और भी बढ़ जाती है जहां कोई आरक्षण चार्ट उपलब्ध नहीं होता है।

5. क्षत-विक्षत शवों के मामले में भी पहचान संबंधी समस्याएं सामने आती हैं। ऐसे मामलों में, तस्वीरें पहचान का बेहतर साधन हैं। शवों को रखने के लिए कुछ बड़े हॉल किराए पर लेने की व्यवस्था करें।

7. कमरे अधिमानतः एक ही स्थान पर होने चाहिए ताकि रिश्तेदारों को मुर्दाघर से मुर्दाघर तक न जाना पड़े।

8. कमरों की संख्या वाली एक बड़ी इमारत उन्हें स्टोर करने के लिए आदर्श होगी। सर्वश्रेष्ठ विकल्प यह होगा कि स्कूल की इमारत को अस्थायी रूप से अधिग्रहित कर लिया जाए।

9. शवों को अस्थायी मुर्दाघर के रूप में इस्तेमाल किए जा रहे नामित भवनों में ले जाने की व्यवस्था करें। अधिक दिनों तक रखे जाने वाले शवों को लेप किया जाना चाहिए।
10. शवों को बड़े करीने से पंक्तिबद्ध किया जाना चाहिए, जिसमें उनकी संख्या प्रमुखता से प्रदर्शित की जानी चाहिए, और कोच-वार अलग-अलग कमरों में रखी जानी चाहिए।
11. भवन के बाहर नोटिस बोर्ड पर कमरा संख्या प्रदर्शित होनी चाहिए जहां किसी विशेष कोच से निकाले गए शवों को रखा गया है।
12. इन विवरणों को प्रत्येक कमरे के बाहर एक नोटिस बोर्ड पर भी पोस्ट किया जाना चाहिए।
13. यह निकायों के अनावश्यक संचालन को रोकेगा जो किसी भी मामले में अपघटन की उन्नत स्थिति में होंगे।
14. उन शवों के लिए जिनके रिश्तेदार आसानी से उपलब्ध नहीं हैं और देरी की उम्मीद है, सूखी बर्फ आदि द्वारा उनके संरक्षण की व्यवस्था करें।
15. शवों के निपटान के लिए स्थानीय बाजार से निम्नलिखित वस्तुओं की खरीद करें:
 - कफन
 - पॉलीथेन बैग
 - ताबूतों
 - सूखी बर्फ
16. 4 कर्मचारियों के साथ वाणिज्यिक पर्यवेक्षकों को चौबीसों घंटे ड्यूटी पर रखा जाना चाहिए। भवन
आवास आवास रिश्तेदारों के मार्गदर्शन के लिए जब भी वे आते हैं।

12.6.7 वाणिज्यिक विभाग के कर्तव्य: क. मुख्य कार्य:

वाणिज्यिक विभाग के मुख्य कार्यों को मोटे तौर पर वर्गीकृत किया जा सकता है:

1. स्टेशन की कमाई से नकदी की निकासी।
2. सड़क वाहनों को किराए पर लेना।
3. घायल और घायल यात्रियों को पेय पदार्थ और खानपान प्रदान करना।

4. अस्पतालों का प्रारंभिक दौर और स्थिति का आकलन।
5. घायल यात्रियों की सूची तैयार करना।
6. घायल यात्रियों को अस्पताल पहुंचाकर भर्ती करवाना।
7. 2 घायलों और मृतकों के निकटतम संबंधियों को अनुग्रह राशि का भुगतान।
8. धनवापसी और दावों के मुआवजे की औपचारिकताओं से निपटना।
9. सामान और खेप का प्रभार लेना।
10. भर्ती होने के बाद घायलों की देखभाल के बाद। xi. रिश्तेदारों की देखभाल करना।

xii. यदि आवश्यक हो तो कर्मचारियों को भुगतान। **B. सामान्य:**

1. इससे पहले कि Sr. DCM दुर्घटना स्थल पर आगे बढ़े, उसे पर्याप्त निकासी की व्यवस्था करनी चाहिए स्टेशन की कमाई से नकद।
2. दुर्घटना स्थल पर, यूसीसी और सीएसी में वाणिज्यिक काउंटरों पर चौकीदार तैनात करने के लिए चुनिंदा वाणिज्यिक पर्यवेक्षकों की तैनाती की जानी चाहिए।
3. सीएसी में प्रत्येक वाणिज्यिक काउंटर पर एक समूह द्वारा काम किया जाना है। के साथ समन्वय बचाव की प्रक्रिया के दौरान अन्य विभाग जरूरी हैं।
4. विभिन्न कर्तव्यों के निर्वहन के लिए विभिन्न टीमों और समूहों का गठन किया जाएगा।
वाणिज्यिक विभाग, प्रत्येक टीम में 4-6 सदस्य होने चाहिए और प्रत्येक समूह में आवश्यकता के आधार पर 3-5 टीमों होनी चाहिए।
5. अलग-अलग टीमों और समूहों का गठन किया जाना चाहिए जैसा कि नीचे दिया गया है, जिसकी अध्यक्षता एक वाणिज्य अधिकारी।

6. एक टीम उपयोग और अन्य संबंधित गतिविधियों के लिए सड़क वाहनों को किराए पर लेगी।
7. एक समूह घायलों और अस्वस्थ दोनों के लिए पेय पदार्थों और भोजन की व्यवस्था करेगा।
8. एक समूह को उन अघायल यात्रियों का ध्यान रखना चाहिए जिन्हें दुर्घटना स्थल से हटाया जाना है।
9. एक समूह घायल यात्रियों की सूची तैयार करने में चिकित्सा विभाग की सहायता करेगा सीएसी में पीसी में एक ही इनपुट.
10. एक समूह घायल यात्रियों को अस्पताल पहुंचाने में चिकित्सा विभाग की सहायता करेगा।
11. एक समूह शवों की सूची तैयार करने और उनकी देखभाल करने में चिकित्सा विभाग की सहायता करेगा।
12. एक दल घायल यात्रियों और उनके निकटतम संबंधियों को अनुग्रह राशि का भुगतान करेगा। अत्यधिक।
13. एक टीम रिफंड के मामलों से निपटेगी और मुआवजे की औपचारिकताओं का दावा करेगी।
14. एक समूह लावारिस सामान और अन्य खेप का प्रभारी होगा।
15. एक समूह घायलों की भर्ती के बाद अस्पताल देखभाल और लेने के प्रभारी होंगे रिश्तेदारों की देखभाल।

C. स्टेशन की कमाई से नकदी की निकासी:

1. दुर्घटना संबंधी खर्चों को पूरा करने के लिए, अधिकारी स्टेशन से पैसे निकाल सकते हैं
वाणिज्यिक नियमावली खंड 2 नियम संख्या 2 में शामिल प्रक्रिया का विधिवत पालन करते हुए आय।
2425.
2. दुर्घटना स्थल के लिए Sr. DCM रवाना होने से पहले, उसे पर्याप्त रूप से बड़ी राशि निकालनी चाहिए साइट पर तत्काल आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए स्टेशन की कमाई से नकदी।
3. बाद में आवश्यकता पड़ने पर और अधिक नकदी निकाली जा सकती है।
4. इस प्रयोजन के लिए एक वाणिज्यिक पर्यवेक्षक नामित किया जाना चाहिए और उसे वापस ले लेना चाहिए
5 लाख रुपये और इसे अपने साथ ले जाएं, आरपीएफ कर्मियों द्वारा विधिवत एस्कॉर्ट किया गया।

D. वाहनों को किराए पर लेना:

दुर्घटना स्थल पर निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए बड़ी संख्या में सड़क वाहनों की आवश्यकता होती है

1. घायल यात्रियों को अस्पताल ले जाना।
2. डॉक्टरों और अन्य रेलवे अधिकारियों को अस्पताल ले जाना।
3. घायल यात्रियों की निकासी। iv. शवों को मुर्दाघर ले जाना।

बहुत। लाने दुर्घटना स्थल के लिए पुरुष और सामग्री, आदि।

vi. सुरक्षित अभिरक्षा में रखे जाने के लिए लावारिस सामान लेना।

vii. रिश्तेदारों को अस्पताल और मुर्दाघर ले जाना।

ई। अन्य विविध कार्य:

1. इस प्रयोजन के लिए चाहे जितने भी रेल वाहन उपलब्ध हों, के अलावा, अतिरिक्त सड़क वाहनों को किराए पर लिया जा सकता है।
2. स्टैंडबाय के साथ पर्याप्त संख्या में सड़क वाहनों (कम से कम 10) को किराए पर लिया जाना चाहिए (ग) भारतीय रिजर्व बैंक ने 24 घंटे की ड्यूटी के लिए वाहन चालकों की तैनाती की है और उन्हें रिश्तेदारों को अस्पतालों, शवगृहों आदि में ले जाने के लिए सीएसी से संबद्ध किया जाना चाहिए।
3. नामित रेलवे कर्मचारियों को चौबीसों घंटे प्रत्येक किराए के वाहन (यहां तक कि समूह भी) से जोड़ा जाएगा 'डी' पर्याप्त होगा), ताकि वाहन का इष्टतम उपयोग किया जा सके।
4. चौबीसों घंटे ड्यूटी के लिए अतिरिक्त चालकों के साथ-साथ राज्य परिवहन प्राधिकारियों से बसों की भी मांग की जानी चाहिए।
5. प्रत्येक बस के प्रभारी के रूप में एक रेलवे कर्मचारी को चौबीसों घंटे संलग्न किया जाना चाहिए ड्यूटी, जो बस के साथ कहीं भी जाएगी और उसे समय पर वापस लाएगी (यहां तक कि समूह 'डी' पर्याप्त होगा)।

6. यदि अस्पताल अलग-अलग शहरों में हैं, तो सड़क परिवहन की बसों को रखा जाना चाहिए सीएसी से विभिन्न के लिए रिश्तेदारों के आंदोलन के लिए निश्चित समय राउंड ट्रिप अनुसूची स्थान और सीएसी पर वापस।
7. किराए पर लिए गए सभी वाहनों और मांगी गई बसों के फ्रंट पर स्टीकर चिपकाए जाने चाहिए और पीछे के विंडस्क्रीन 'रेलवे दुर्घटना ड्यूटी' का संकेत देते हैं।

F. खानपान व्यवस्था:

1. दुर्घटना से घायल ही नहीं बल्कि अन्य यात्रियों को भी खाद्य एवं पेय पदार्थों की आपूर्ति की व्यवस्था तेजी से की जाए।
2. खाद्य और पेय पदार्थों की आपूर्ति निः शुल्क की जानी चाहिए।
3. इनकी व्यवस्था आईआरसीटीसी या उनके ठेकेदारों सहित आवश्यकतानुसार रेलवे स्रोतों या बाहरी स्रोतों से की जा सकती है।
4. रेलवे खानपान व्यवस्था को पूरक करने के लिए ढाबों और होटलों के आस-पास होना चाहिए संपर्क किया गया और स्थल पर स्टॉल खोलने की व्यवस्था की गई।

G. घायल यात्रियों की निकासी:

1. सबसे पहले फंसे हुए यात्रियों के लिए पानी और खाने की व्यवस्था की जाए।
2. सुरक्षित यात्रियों के नाम दर्ज करने की घोषणा की जाए।
3. दुर्घटनास्थल से दुर्घटना प्रभावित यात्रियों की निकासी की योजना संचालन शाखा के साथ बनाई जानी चाहिए जो खाली कोचिंग रिक प्रदान करेगी।

4. यात्रियों को उनके बारे में सूचित करते हुए पीए सिस्टम की पूरी तरह से घोषणा करें तो:

साइट से निकासी या

- (1) दुर्घटना का अगला हिस्सा ट्रेन में शामिल था।
- (2) दुर्घटना का पिछला हिस्सा ट्रेन में शामिल था,
- (3) खाली कोचिंग रैक जो दुर्घटना स्थल पर लाए गए हैं,
- (4) रोड ब्रिजिंग की व्यवस्था की गई है।

5. नई ट्रेन में स्थानांतरित होने के दौरान यात्री के सामान को ले जाने के लिए पर्याप्त कुलियों की व्यवस्था करें।

6. सड़क पाटने के मामले में, फंसे हुए यात्रियों को निकालने के लिए सड़क परिवहन की व्यवस्था करें, भेजे गए यात्रियों के रिकार्ड ब्यौरे और प्रभागीय आपातकालीन कक्ष को ब्यौरे रिले करें।

7. स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी को प्रभावितों के लिए वाहन की व्यवस्था करने का अधिकार होगा परिवहन के किसी भी उपलब्ध साधन द्वारा यात्रियों को मुफ्त में और खर्च भी करना पड़ता है यात्रियों के सामान आदि की ढुलाई के लिए व्यय किया जाता है।

H. सामान और खेप:

1. जब कभी भी सवारी डिब्बों से लावारिस सामान और निजी सामान निकाला जाता है, सूची को कोच वार बनाया जाना चाहिए, और प्रत्येक आइटम को कोच नंबर के साथ टैग किया जाना चाहिए।

2. विशिष्ट चिह्नों के साथ प्रत्येक आइटम की एक सूची बनाई जानी चाहिए।

3. हो सके तो कोच के अंदर का केबिन नंबर भी बताया जाए।

4. दावा किए गए सामान को स्वामित्व के संतोषजनक प्रमाण पर सौंप दिया जाना चाहिए।

5. घायल/मृत यात्रियों के लावारिस सामान और निजी सामान को सुरक्षित अभिरक्षा के लिए अपने कब्जे में लिया जाना चाहिए।

6. लावारिस सामान को सुरक्षित स्थान पर संग्रहित किया जाना चाहिए, अधिमानतः, उसी का हिस्सा भवन जिसका उपयोग शवों के संरक्षण के लिए किया जा रहा हो।
7. इन्हें कोच वार अलग-अलग कमरों में संग्रहित किया जाना चाहिए ताकि रिश्तेदारों को पहचानने में आसानी हो।
8. प्रत्येक कमरे के बाहर एक सूची प्रदर्शित की जानी चाहिए जिसमें कोच संख्या दर्शाई गई हो। किसका सामान वहां रखा जाता है।
9. सभी लावारिस सामान आदि का प्रभार लेना वाणिज्यिक विभाग की जिम्मेदारी है। इन्हें आरपीएफ के प्रभार से लिया जाना चाहिए।
10. एसएलआर, वीपीयू आदि में उपलब्ध बुक किए गए सामान, पार्सल और खेप को बाहर ले जाया जाना चाहिए और सुरक्षित अभिरक्षा के लिए निकटतम जंक्शन स्टेशन पर सड़क मार्ग से भेजा जाना चाहिए।
11. एसएलआर में उपलब्ध बुक की गई खराब होने वाली वस्तुओं को निकाल लिया जाना चाहिए और या तो स्थल पर नीलाम किया जाना चाहिए अथवा नीलामी के लिए निकटतम जंक्शन स्टेशन पर सड़क मार्ग से भेजा जाना चाहिए।
12. ट्रेन में आरएमएस की खेप को सुरक्षित अभिरक्षा के लिए स्कूल भवन में स्थानांतरित किया जाना चाहिए
डाक प्राधिकारी आते हैं और हिरासत में लेते हैं।

अध्याय- 13

मीडिया प्रबंधन योजना

13.1 उद्देश्य:

1. दुर्घटना से संबंधित तथ्यात्मक जानकारी के साथ जनता को पोस्ट करना।
2. यात्रियों को उपयोगी कतिपय सूचना प्रदान करना।

3. मृत और घायल यात्रियों के रिश्तेदारों के लिए उपयोगी विशिष्ट जानकारी देना।
4. एक सकारात्मक जनमत बनाने के लिए।
5. प्रेस और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के साथ एक स्वस्थ संबंध बनाने के लिए।

13.2 जनसंपर्क संगठन (पीआरओ) के कर्तव्य:

1. सीपीआरओ और उनकी टीम डिवीजनल कंट्रोल ऑफिस से जो भी जानकारी उपलब्ध है, उसे इकट्ठा करेगी और दुर्घटना की सूचना के 60 मिनट के भीतर मीडिया को पहली जानकारी जारी की जाएगी।
2. सूचना में हेल्पलाइन पूछताछ बूथों के टेलीफोन नंबर शामिल होंगे।
3. पीआरओ और पूरे पीआर संगठन को डीआरएम और अन्य डिवीजनल अधिकारियों को ले जाने वाली पहली विशेष ट्रेन में दुर्घटना स्थल पर जाना चाहिए।
4. डिजिटल कैमरा और वीडियो फोटोग्राफरों के साथ फोटोग्राफरों की संख्या भी होनी चाहिए दुर्घटना स्थल पर साथ ले जाया जाए।
5. पीआरओ दिन के दौरान यूसीसी में उपलब्ध होगा।
6. यदि आवश्यक हो तो मीडिया के साथ बातचीत करने के लिए रात की शिफ्ट के दौरान जिम्मेदार पीआर पर्यवेक्षकों को तैनात किया जाना चाहिए।
7. पीआरओ/सीपीआरओ निर्धारित समय पर प्रेस ब्रीफिंग आयोजित करेंगे जैसा कि खंड 15.6 नीचे।
8. पीआर संगठन ट्रैक रखने के लिए विभिन्न महत्वपूर्ण मीडिया चैनलों की निगरानी करेगा मीडिया रिपोर्टिंग। यदि आवश्यक हो तो उपयुक्त सुधार/स्पष्टीकरण भी जारी किए जा सकते हैं।

13.3 प्रवक्ता व्यक्ति:

- i. मुख्यालय आपातकालीन प्रकोष्ठ और मंडल में केवल जीएम, डीआरएम, सीपीआरओ, मुख्य आपातकालीन अधिकारी डिवीजनल इमरजेंसी सेल में आपातकालीन अधिकारी बातचीत करने या देने के लिए सक्षम हैं

प्रेस और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के लिए साक्षात्कार। उपरोक्त के अलावा, जीएम द्वारा अधिकृत कोई अन्य अधिकारी बातचीत करने के लिए सक्षम है या प्रेस और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया को साक्षात्कार दें।

3. रेलवे का प्रयास यह सुनिश्चित करने का होगा कि मीडिया को केवल तथ्यात्मक रूप से सही और पुष्ट सूचना ही दी जाए।
4. किसी भी तथ्य का कोई फुलाया हुआ या अतिरंजित संस्करण मीडिया को रिले नहीं किया जाना चाहिए।
5. अपुष्ट समाचार जिनका कोई प्रामाणिक स्रोत नहीं है, उन्हें मीडिया को रिले नहीं किया जाएगा।
6. कोई भी रेलकर्मी किसी भी समय इस दुर्घटना के बारे में कोई आलोचना व्यक्त नहीं करेगा अथवा अपनी व्यक्तिगत राय अथवा विचार व्यक्त नहीं करेगा।

13.4 प्रेस और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया को दी जाने वाली सूचना:

मीडिया को दी जाने वाली जानकारी को मोटे तौर पर निम्नलिखित श्रेणियों में विभाजित किया जा सकता है:

13.4.1 दुर्घटना:

1. दुर्घटना की प्रकृति - तारीख, समय, स्थान, सटीक स्थान, ट्रेन नं., कोचों की संख्या शामिल आदि।
2. दुर्घटना सबसे अधिक कैसे हुई, इसका विवरण।
3. दुर्घटना के प्रथम दृष्टया कारण के बारे में जीएम के अनुमोदन से ही मीडिया को अवगत कराया जाएगा।
4. तोड़फोड़, भले ही संदेह हो, मीडिया को रिले नहीं किया जाएगा, बिना अनुमोदन के रेलवे बोर्ड।
5. बचाव और राहत कार्य की प्रगति के बारे में समय-समय पर रिपोर्ट।
6. बहाली की अपेक्षित तिथि और समय।

13.4.2 गैर-घायल यात्री:

1. अप्रभावित यात्री।
2. अप्रभावित यात्रियों की निकासी के लिए रेलवे द्वारा उठाए जा रहे कदम।
3. दुर्घटना में शामिल गाड़ी के अगले भाग के प्रस्थान का संभावित समय।
4. गंतव्य पर पहुंचने का संभावित समय।
5. दुर्घटना में शामिल गाड़ी के पिछले हिस्से के प्रस्थान का संभावित समय।
6. इसका डायवर्ट किया गया मार्ग और गंतव्य पर पहुंचने का संभावित समय।
7. यदि खाली कोचिंग रोक की व्यवस्था की गई है, तो उसी का विवरण।
8. रोड ब्रिजिंग की जा रही है, सामान ट्रांसशिपमेंट के लिए मजदूरों को उपलब्ध कराया गया।

13.4.3 मृत और घायल यात्री:

1. तत्काल चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कदम।
2. नहीं। घायल यात्रियों को बचाया गया।
3. उनकी चोटों का टूटना:
 - दुखद
 - सरल
 - तुच्छ
4. अस्पतालों के नाम जहां घायलों का इलाज चल रहा है।
5. इनमें से प्रत्येक अस्पताल में लगभग कितने रोगियों को भर्ती कराया गया है?
6. घायल यात्रियों के नाम।
7. इन अस्पतालों में प्रकोष्ठ फोन, एसटीडी फोन जैसी संचार सुविधाएं प्रदान की जाती हैं।

8. अनुग्रह राशि का भुगतान।
9. पीड़ितों के रिश्तेदारों को दी जाने वाली सुविधाएं, जिसमें यात्रा के लिए मुफ्त पास भी शामिल है।
10. मृतकों और घायलों के परिजनों को लाने के लिए विशेष रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं।
11. बरामद शवों की संख्या और पहचाने गए शवों की संख्या।
12. शवों की पहचान में बहुत अधिक समय लगता है क्योंकि:
 - वे अकेले यात्रा कर रहे थे, या
 - उनके साथी घायल हैं और उन्हें पहचानने की स्थिति में नहीं हैं, या
 - उनके साथी भी मारे गए हैं।
13. ऐसी परिस्थितियों में रिश्तेदारों द्वारा शवों की पहचान करना तभी संभव है जब परिजन अपने गृहनगर से आते हैं।
14. शवों की पहचान के इस पहलू और विलंब के कारणों को मीडिया को स्पष्ट किया जाना चाहिए।

13.4.4 हेल्प लाइन पूछताछ बूथ:

1. हेल्पलाइन पूछताछ बूथों की स्थापना।
2. हेल्पलाइन पूछताछ बूथों का विवरण निम्नानुसार है:
 - जिन स्टेशनों पर इन्हें खोला गया है।
 - दूरभाष नं.
 - फैक्स नं.
 - रेलनेट वेबसाइट पर मुंबई मंडल / पश्चिम रेलवे का इंटरनेट पता। (www.railnet.gov.in)।

3. मुंबई मंडल में निम्नलिखित स्टेशनों पर निर्धारित पूछताछ बूथ स्थापित किए जाएंगे हैं:

संख्याएं निम्नानुसार

10721 - मुंबई ,
1072 -सूरत और नंदुरबार।

13.4.5 ट्रेन सेवाएं:

1. के संबंध में ट्रेन संचालन का विवरण

- मोड
- नियम
- पुनर्निर्धारण □ रद्दीकरण।
- संक्षिप्त समाप्ति

2. दुर्घटना स्थल पर रिश्तेदारों को ले जाने के लिए 2 यात्री विशेष गाड़ियां चलाना।

3. इन ट्रेनों को दुर्घटना के प्रारंभिक और गंतव्य स्टेशनों से शुरू किया जाएगा

(ख) गाड़ी को मार्ग में संबंधियों को लेने के लिए दुर्घटना में शामिल गाड़ी के समान ही स्टॉपेज दिए जाएंगे।

4. रिश्तेदारों का अपेक्षित प्रस्थान समय उनके मूल स्टेशनों से विशेष है।

5. जिन यात्रियों की यात्रा बाधित हुई है, उनके लिए हेल्पलाइन पूछताछ बूथों में रिफंड दिया जा रहा है।

13.4.6 हताहतों की संख्या के आंकड़े:

1. सभी दुर्घटनाओं में, जब तक बचाव और राहत कार्य जारी रहता है, रेलवे द्वारा हताहतों की संख्या और मीडिया द्वारा उद्धृत हताहतों की संख्या के आंकड़ों में हमेशा अंतर बना रहता है।

2. इस अंतर का कारण यह है कि रेलवे वास्तविक के आधार पर हताहतों के आंकड़े देता है

बरामद शर्तों

की संख्या, जबकि मीडिया हताहतों की संख्या के आधार पर अनुमान लगाता है।

दिखाई देने वाली

क्षति और संभावित अंतिम मिलान पर।

3. प्रेस ब्रीफिंग के दौरान इस बात को स्पष्ट किया जाना चाहिए कि उस समय कई शव बरामद किए गए थे।
4. हालांकि, यह भी स्पष्ट किया जाना चाहिए कि हताहतों की संख्या तब से बढ़ने की संभावना है बचाव कार्य अभी भी जारी है।
5. यदि आवश्यक समझा जाए तो मौतों और चोटों की संभावित संख्या के बारे में आकलन भी किया जा सकता है। ऐसा मूल्यांकन इस पर आधारित होना चाहिए:
 - शामिल कोचों की कुल संख्या।
 - कई कोचों की तलाशी ली गई।
 - कोचों की संख्या अभी निपटाई जानी है।
6. विशेष रूप से उन कोचों का भी उल्लेख किया जाना चाहिए जो कुचल गए हैं या जिनके पास है शीर्ष पर चढ़ गए, और अभी तक खोजा नहीं गया है।
7. उदाहरण के लिए, मीडिया को सूचित किया जा सकता है कि 13:00 बजे तक, 2 कोच किए गए हैं शवों की संख्या बरामद की गई है। आठ और कोचों की तलाशी ली जानी बाकी है और हताहतों की संख्या बढ़ने की संभावना है।

13.4.7 दुर्घटना स्थल पर प्रेस ब्रीफिंग:

1. सीपीआरओ/पीआरओ दुर्घटना स्थल पर पहुंचने पर ओआईसी से तथ्यात्मक जानकारी एकत्र करेंगे (क) क्या यह सच है कि भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने इसे स्थल पर मीडिया कामकों को और प्रभागीय आपात स्थिति को भी रिले किया है संभागीय आपातकालीन प्रकोष्ठ में अधिकारी। इस प्रकार, एक ऑन लाइन संचार चैनल मीडिया को सभी महत्वपूर्ण ब्यौरों से अवगत कराने के लिए स्थापित किया जाएगा।
2. पहली प्रेस ब्रीफिंग सीपीआरओ/पीआरओ के साइट पर पहुंचने के एक घंटे के भीतर आयोजित की जाएगी। बाद की ब्रीफिंग नीचे दिए गए कार्यक्रम के अनुसार आयोजित की जाएगी।
3. प्रेस ब्रीफिंग का निश्चित समय होना चाहिए ताकि इस संबंध में कोई भ्रम न हो अलग-अलग चैनलों को अलग-अलग समय पर अलग-अलग संस्करण दिए गए।

4. दुर्घटना स्थल और मुख्यालय में एक साथ प्रेस ब्रीफिंग आयोजित की जानी चाहिए
नीचे दिए गए निर्धारित समय के अनुसार आपातकालीन कक्ष और प्रभागीय आपातकालीन कक्ष
कि सभी संबंधितों द्वारा एक ही संस्करण दिया गया है।
5. मीडिया को दी जाने वाली जानकारी 00:30 बजे की होगी। पहले। उदाहरण के लिए मीडिया ब्रीफिंग 7:30
बजे आयोजित की गई। उस तारीख को 7:00 बजे तक सभी जानकारी से अवगत करा देंगे।
6. पहले दो दिनों में, प्रति दिन 6 मीडिया ब्रीफिंग होनी चाहिए। इन्हें निम्नलिखित समय पर निर्धारित किया जाना
चाहिए:
 - 07:30 बजे,
 - 10:30 बजे,
 - 13.30 बजे,
 - 16:30 बजे,
 - 19:30 बजे
 - 22.30 बजे

7. इसके बाद, शेष दिनों के लिए, प्रति दिन 3 मीडिया ब्रीफिंग होनी चाहिए। ये निम्नलिखित समय पर निर्धारित किया जाना चाहिए।
- 07.30 बजे
 - 13.30 बजे
 - 19.30 बजे
8. सभी मीडिया विज्ञप्तियों को पश्चिम रेलवे की वेबसाइट और नए पेज पर अपलोड किया जाएगा दुर्घटना के संबंध में विशिष्ट जानकारी देने के लिए खोला गया। की प्राथमिकता विभिन्न मीडिया को सूचना जारी करना निम्नानुसार होगा:
- टीवी चैनल।
 - एजेंसियां यूएनआई, पीटीआई, वार्ता, भासा
 - प्रिंट मीडिया।
9. मीडिया की सुविधा और परिवहन स्थल पर वाणिज्यिक प्रतिनिधियों की सहायता से जनसंपर्क अधिकारियों द्वारा किया जाएगा। मीडियाकर्मियों को उन अस्पतालों में पहुंचाया जाना चाहिए जहां घायलों का इलाज किया जा रहा है।
10. वाणिज्यिक विभाग यह सुनिश्चित करे कि दुर्घटना में शामिल ट्रेन से यात्रा करने वाले यात्रियों की सूची के साथ-साथ दुर्घटना में मृतकों और घायलों की सूची जल्द से जल्द पीआर अधिकारियों तक पहुंचे।

अध्याय- 14

यात्री देखभाल

14.1 सामान्य:

- i. यात्रियों और उनके रिश्तेदारों को उनके कुछ दुखों से राहत दिलाने में सहायता अत्यंत महत्वपूर्ण है।

- 2) घायल यात्रियों और उनके संबंधियों का उनके आघात और परेशानी को कम करने के लिए अत्यंत शिष्टाचार, चिंता और सहानुभूति के साथ इलाज किया जाना चाहिए। मांगी गई सभी सहायता उन्हें प्रदान की जानी चाहिए।
- 3) देश के दूर-दराज के कोनों से आने वाले रिश्तेदारों से निपटने के लिए, जिस स्थान से ट्रेन शुरू हुई थी, उसकी स्थानीय भाषा में धाराप्रवाह कर्मचारियों को दुभाषियों के रूप में इस्तेमाल किया जाना चाहिए।
- 4) वाणिज्यिक पर्यवेक्षकों और डब्ल्यूएलआई को घायल यात्रियों से बात करने के लिए सौंपा जाना चाहिए ताकि उनसे पता लगाया जा सके कि वे रिश्तेदारों को फोन करना चाहते हैं या नहीं।
- 5) इसके बाद घायल यात्रियों को मोबाइल या बीएसएनएल एसटीडी फोन उपलब्ध कराए जाने चाहिए ताकि वे अपने रिश्तेदारों से बात कर सकें।

14.2 घायलों का अस्पताल में भर्ती:

1. रेल दुर्घटनाओं, जिनमें हताहत होते हैं, के मामले में सामान्य नीति यह है कि तत्काल और आवश्यक प्राथमिक उपचार प्रदान करने के बाद रेलवे अस्पताल में तेजी से निकासी की जाए
उपचार।
2. यदि आस-पास कोई रेलवे अस्पताल नहीं है, तो उन्हें निकटतम सरकारी अस्पताल में भर्ती कराया जाना चाहिए।
3. निम्नलिखित मामलों में, घायल को निजी अस्पताल ले जाया जा सकता है -
 1. जब दुर्घटना स्थल के 8 किलोमीटर के दायरे में कोई रेलवे या सरकारी अस्पताल उपलब्ध नहीं है या,
 2. जब उपस्थित चिकित्सक लिखित रूप में प्रमाणित करता है कि रोगी के हित में निजी अस्पताल में उपचार आवश्यक है,
- iii. रेलवे डॉक्टर प्रमाणित करने के अलावा, ऐसे घायल यात्री को सामान्य रूप से निजी अस्पतालों में आवास के निम्नतम श्रेणी के लिए पात्र होना चाहिए जहां विभिन्न पैमाने उपलब्ध हैं,
- iv. जहां घायल व्यक्ति का परिवार उच्च श्रेणी के आवास के साथ प्रदान किया जाना चाहता है, परिवार को अस्पताल के अधिकारियों को सीधे शामिल अतिरिक्त लागत का भुगतान करने के लिए लिखित रूप में देना चाहिए।
4. इस प्रयोजनार्थ, प्रत्येक प्रभाग को ऐसे निजी अस्पतालों के साथ कार्य व्यवस्था करनी चाहिए जो उनके द्वारा सेवित क्षेत्रों में आवश्यक हो सकते हैं ताकि आपात स्थिति में चोट के मामलों को बिना समय गंवाए संबंधित अस्पतालों में भेजा जा सके।

5. मामलों को सुविधाजनक बनाने और गलतफहमी से बचने के लिए, सीएमडी को आसपास के रेलवे और गैर-रेलवे अस्पतालों को ध्यान में रखते हुए ऐसे निजी अस्पतालों की एक सूची तैयार करनी चाहिए।
6. सीएमडी को आवास के प्रत्येक वर्ग के लिए ऐसे मामलों के लिए भुगतान किए जाने वाले शुल्कों का निपटान भी करना चाहिए।
7. ऐसे निजी अस्पतालों द्वारा बिल सीएमडी के माध्यम से प्रस्तुत किए जाने चाहिए जो एफए और सीएओ द्वारा भुगतान के लिए पारित करने से पहले देय शुल्क की शुद्धता को प्रमाणित करेंगे।
8. चैंप्टर पैरा के अंतर्गत निजी अस्पतालों को भुगतान रेलवे द्वारा स्थानीय रूप से किया जा सकता है और रेल मंत्रालय का अनुमोदन आवश्यक नहीं है।

(आईआरएमएम के अध्याय VII के पैरा 701 (1) और पैरा 712 और भारत के पैरा 1421 का उद्धरण समग्र रेल-तंत्र

स्थापना मैनुअल और एमओआर का पत्र No.MH 59/एमईएस/96/मेडिकल डीटी। 18.12.1959)।

9. जब घायल व्यक्तियों को गैर-रेलवे अस्पतालों में भर्ती किया जाता है तो इन अस्पतालों में आवश्यकतानुसार दवाइयों की आपूर्ति सहित आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिए रेलवे डाक्टरों को इन अस्पतालों में तैनात किया जाना चाहिए।
10. उन्हें घायलों की स्थिति की सावधानीपूर्वक निगरानी करनी चाहिए और सभी विवरणों के साथ एक अद्यतन सूची बनाए रखनी चाहिए।
11. यदि एक से अधिक अस्पताल शामिल हैं तो अलग-अलग अस्पतालों में डाक्टरों की तैनाती के अलावा केन्द्रीकृत अद्यतन स्थिति के समन्वय और अनुरक्षण के लिए एक रेलवे डाक्टर भी तैनात किया जाना चाहिए।

14.3 अस्पताल में उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाएं:

1. अस्पताल में आने वाले मरीजों के रिश्तेदारों से निपटने के लिए अस्पताल के प्रवेश द्वार पर वाणिज्यिक पर्यवेक्षक या डब्ल्यूएलआई द्वारा संचालित एक अलग रिसेप्शन काउंटर होना चाहिए।
2. इस स्वागत काउंटर पर वार्ड नं. जहां दुर्घटना के रोगियों को उनके नाम के साथ भर्ती किया जाता है, वहां कोच नं 12 और सवारी डिब्बा सं 2010 में भर्ती किया जाता है। बुद्धिमान।
3. ऐसे प्रत्येक वार्ड में प्रवेश करते समय, एक दूसरी सूची में रोगी का नाम, कोच नं. और बिस्तर नं। वार्ड के अंदर।

4. उस अस्पताल में इयूटी पर तैनात वाणिज्यिक स्टाफ और डब्ल्यूफिएट स्टाफ के पास नाम, पता और दूरभाष संख्या दर्शाने वाली एक सूची होनी चाहिए। रोगी द्वारा दिए गए रिश्तेदारों की संख्या, और क्या उन्हें सूचित किया गया है या नहीं।
5. दुर्घटना में शामिल व्यक्ति की पहचान ज्ञात होने की स्थिति में मृतक के निकटतम संबंधी या रिश्तेदार या मित्र को सूचित करने की व्यवस्था की जानी चाहिए।
6. प्रत्येक रिश्तेदार के आने पर सूची में यात्री के नाम के सामने उसका नाम अंकित होना चाहिए।
7. रिसेप्शन काउंटर पर एसटीडी सुविधा के साथ बीएसएनएल टेलीफोन प्रदान किया जाना चाहिए। viii. मरीजों को आउटगोइंग कॉल करने के लिए वार्ड के अंदर सक्षम बनाने के लिए 2 मोबाइल टेलीफोन होने चाहिए। ix. मेडिकल बिलों के भुगतान सहित सभी यात्रियों की पूर्ण चिकित्सा देखभाल अंतिम निर्वहन प्रदान किया जाना चाहिए।

14.4 संचार:

1. यात्रियों को अपने संबंधियों से संवाद करने के लिए एसटीडी से युक्त टेलीफोन उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
2. समीपवर्ती स्टेशनों/केबिनो/गेटों पर उपलब्ध बीएसएनएल/रेलवे टेलीफोन को दुर्घटना स्थल तक उपलब्ध कराया जाएगा।
3. यदि संभव हो, तो इन फोनों के मालिकों को राजी करके आस-पास के इलाकों/गांवों/कस्बों में पीसीओ टेलीफोन और अन्य बीएसएनएल फोन भी दुर्घटना स्थल तक पहुंचाए जाएंगे।

4. ऐसे टेलीफोन कनेक्शनों के लिए भुगतान विच्छाना एवं प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा स्टेशन से होने वाली आय से किया जाएगा।
5. एसएम को फंसे हुए यात्रियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए 5 मोबाइल फोन किराए पर लेने चाहिए, जहां सेलुलर फोन कनेक्टिविटी उपलब्ध है। फंसे हुए यात्रियों को इन फोनों का मुफ्त उपयोग करने की अनुमति दी जानी चाहिए। यदि अतिरिक्त फोन की आवश्यकता होती है तो Sr.DSTE साइट प्रभारी के अनुमोदन से व्यवस्था कर सकता है।
6. इन सेल फोनों का उपयोग यात्रियों की सुरक्षा के बारे में जानकारी उनके दोस्तों और रिश्तेदारों तक पहुंचाने के लिए किया जाना चाहिए।

14.5 रिश्तेदारों का आगमन:

1. कुछ घंटों के बाद, मृतक के परिजनों और घायल यात्रियों के रिश्तेदारों का पहुंचना शुरू हो जाता है।
दुर्घटना स्थल
2. दुर्घटना स्थल पर लगाए जाने के लिए एआरएमई/एआरटी पर पर्याप्त संख्या में डिस्पले बोर्ड उपलब्ध होने चाहिए
3. कुल मिलाकर इन डिस्पले बोर्डों पर यात्री सहायता केंद्र (पीएसी) की दिशा का संकेत होना चाहिए।
4. इन संकेत बोर्डों को उन क्षेत्रों के पास प्रदर्शित किया जाना चाहिए जहां आने वाले रिश्तेदार आते हैं और एकत्र होते हैं
5. लाउड स्पीकरों की समय-समय पर घोषणाएं भी की जानी चाहिए ताकि उन्हें मार्गदर्शन दिया जा सके
मुसाफिर सहायता केंद्र (पीएसी)।
6. यात्री सहायता केंद्र (पीएसी) में विभिन्न उद्देश्यों के लिए अलग-अलग काउंटर होने चाहिए जैसा कि नीचे बताया गया है।

अध्याय- 15

दुर्घटना की रिपोर्ट करने के लिए प्रारूप

15.1 साइट से ट्रेन दुर्घटना की रिपोर्ट करने के लिए प्रोफार्मा

1	दुर्घटना की श्रेणी	दुर्घटना का वर्ग
2	दुर्घटना की तारीख/समय	
3	रेलवे और डिवीजन	
4	कर्तन	

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

5	ब्लॉक अनुभाग	
6	स्टेशन/मिड-सेक्शन पर	
7	गेज - (बीजी/एमजी/एनजी)	
8	ट्रेक्शन (इलेक्शन/नॉन इलेक्टोरल)	
9	मार्ग का प्रकार	
10	काम करने की प्रणाली	
11	स्टेशन का वर्ग सिग्नलिंग का प्रकार इंटरलॉकिंग का मानक	
12	ट्रेन विवरण	गाड़ी सं. इंजन नं. भार
13	संक्षिप्त विवरण	
14	ट्रेन के काम करने की स्थिति (सामान्य/असामान्य) (संक्षेप में)	
15	प्रक्रियात्मक विफलता, यदि कोई हो (संक्षेप में)	
16	आपातकालीन विभाग	<p>मारा गया।</p> <p>.....</p> <p>दुःख के साथ घायल लोग।</p> <p>सरल घायल लोग।</p>
17	राहत की व्यवस्था	<p>एआरएमई Ordered.at..... घंटे, बाएं पर।</p> <p>घंटे, साइट पर.....घंटे</p> <p>कला Ordered.at..... घंटा, पर छोड़ दिया..... बजे स्थल पर.....घंटे</p> <p>क्रेन Ordered.at..... घंटा, पर छोड़ दिया..... घंटे, साइट पर.....घंटे</p>

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

18	मौके पर मौजूद अधिकारी	
19	बहाली	मरम्मत का काम पूरा ट्रैक फिट घंटे/तारीख S&T फिट पर घंटे/तारीख..... OHE फिट athrs/date
20	प्रभावित लाइन/लाइनों पर पहली ट्रेन गुजरने का समय	
21	प्रथम दृष्टया कारण	
22	गेट विवरण	अनुबंध-ए प्रोफार्मा के अनुसार
23	लोको पायलट विवरण	अनुबंध-बी प्रोफार्मा के अनुसार
24	राज्य/जिला	
25	अन्य जानकारी यदि कोई हो	

15.2 गेट विवरण (मानवरहित/मानवरहित):

यातायात/इंजीनियरिंग	कक्षा	गेट नं.	किमी
बाधाओं को उठाना /फ्लैप/चेन:-			
टीवीयू :-		सालों:-	
इंटरलॉकड या नॉनइंटरलॉकड			
टेलीफोन प्रदान किया गया :-		प्रदान नहीं किया गया :-	
गेट की सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला :-		सड़क यातायात के करीब :-
सड़क संकेत :-	स्पीड ब्रेकर :-		सीटी बोर्ड :-
सड़क का प्रकार	पक्का :-		कुच्छा :-

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

दृश्यता (मीटर में) :-

ग्रेडिएंट (यदि कोई हो) :-

पिछले 2 वर्षों के दौरान दुर्घटना की संख्या

15.3 लोको पायलट विवरण:

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

नाम :

जन्म तिथि :

परिवार के सदस्य :

योग्यता :

मुख्यालय :

श्रेणीकरण:-
: तनख्वाह।

ब्रीथेलाइजर परीक्षण: - पर हस्ताक्षर करने के समय दुर्घटना के बाद.....

(सकारात्मक-नशा) (नकारात्मकविषाक्तता के बिना)

नियुक्ति की तिथि : जैसा

एएलपी के रूप में प्रचारित :

माल LP के रूप में प्रचारित :

यात्री एलपी के रूप में प्रचारित:

मेल/एक्सपी एलपी के रूप में प्रचारित:

मेडिकल परीक्षा की तिथि: - उत्तीर्ण अगला कारण.....

चश्मे के साथ या बिना
पुनश्चर्या की तिथि। : - पारित। अगला कारण.....

सुरक्षा शिविर : - उत्तीर्ण अगला देय.....

योग्यता : स्वचालित अनुभाग.....

सुरक्षा श्रेणी ग्रेडिंग :

साइको टेस्ट। :

सन्तोनीत लोको इंस्पेक्टर :

अध्याय- 16

बाढ़: क्या करें और क्या न करें

16.1 डॉस:

16.1.1 सर्व इलेक्ट्रिकल आणि गॅस उपकरणे बंद करा आणि मुख्य वेळात सेवा बंद करा.

16.1.2 अपनी आपातकालीन किट लें और अपने दोस्तों और परिवार को यह बताने की कोशिश करें कि आप कहां जा रहे हैं।

16.1.3 बाढ़ के पानी के संपर्क से बचें - यह सीवेज, तेल, रसायनों या अन्य पदार्थों से दूषित हो सकता है।

16-1-4 यदि आपको ठहरे हुए जल में चलना हो तो किसी खंभे अथवा छड़ी की सहायता से यह सुनिश्चित कीजिए कि आप गहरे जल, खुले मैनहोल अथवा गड्ढों में न उतरें।

16.1.5 बिजली लाइनों से दूर रहें - विद्युत प्रवाह पानी के माध्यम से यात्रा कर सकते हैं। बिजली की लाइनों की रिपोर्ट करें जो बिजली कंपनी के लिए नीचे हैं।

16-1-6 कदम बढ़ाने से पहले देखिए- बाढ़ के बाद भूतल तथा फर्श मलबे से ढक जाते हैं, जिनमें टूटी हुई बोतलें, नुकीली वस्तुएं, कीलें आदि शामिल हो सकती हैं? कीचड़ और मलबे से ढके फर्श और सीढ़ियां फिसलन भरी हो सकती हैं।

16.1.7 यदि पानी के कारण छत शिथिल हो रही है, तो बिजली बंद कर दें। नीचे पैर रखने के बाद नाली के छेद को पकने के लिए आइस पिक का उपयोग करें।

16.1.8 यदि ऊपर की छत पानी से भरी हुई है, तो उस स्थान के नीचे एक बाल्टी रखें और दबाव को कम करने के लिए छत में एक छोटा छेद करें और पानी को सावधानी से आगे बढ़ने दें।

16.1.9 पीड़ित कमरों से जितना संभव हो उतना पानी निकालने के लिए बाल्टी, साफ तौलिये और पोछे का उपयोग करें। रक्तस्राव को रोकने के लिए कालीन और फर्नीचर पर सफेद तौलिये का प्रयोग करें।

16.1.10 फर्नीचर पैरों और गीले कालीन के बीच एल्यूमीनियम पन्नी की चादरें रखें।

16.1.11 यदि मौसम अच्छा है, तो हवा को अंदर आने देने के लिए सभी खिड़कियां खोलें और जितना संभव हो उतना सामान बाहर धूप में सूखने के लिए हटा दें।

16.1.12 गिरी हुई बिजली लाइनों से दूर रहें और बिजली कंपनी को इसकी सूचना दें।

16.1.13 नोट या फोटो लेकर बीमा उद्देश्यों के लिए नुकसान का दस्तावेजीकरण करें। जानकारी के लिए रेडियो या टेलीविजन सुनें।

16.2 क्या न करे

16.2.1 बहते पानी में न चलें - धाराएं भ्रामक हो सकती हैं, और उथला, तेज गति वाला पानी आपको अपने पैरों से गिरा सकता है।

16.2.2 तीव्र गति से बहते जल में तैरकर न आएं - हो सकता है कि आप बह जाएं अथवा जल में किसी वस्तु से टकरा जाएं।

16.2.3 बाढ़ग्रस्त क्षेत्र से ड्राइव न करें - आप अचानक ड्रॉप-ऑफ देखने में सक्षम नहीं हो सकते हैं और केवल आधा मीटर बाढ़ का पानी कार को दूर ले जा सकता है। बाढ़ के पानी के माध्यम से ड्राइविंग करने से आस-पास की संपत्ति को अतिरिक्त नुकसान भी हो सकता है।

16.2.4 जब तक "ऑल क्लियर" नहीं दिया जाता तब तक अपनी संपत्ति पर वापस न आएं।

16.2.5 अपनी बिजली आपूर्ति को तब तक फिर से कनेक्ट न करें जब तक कि एक योग्य इंजीनियर ने इसकी जांच नहीं की हो। गैस लीक के लिए सतर्क रहें - धूम्रपान न करें या मोमबतियों, लालटेन या खुली लपटों का उपयोग न करें।

16.2.6 बाढ़ के पानी के संपर्क में आने वाला कोई भी भोजन न खाएं।

16.2.7 यदि छत गीली है तो कभी भी छत जुड़नार चालू न करें। छत से दूर रहें जो शिथिल हैं।

16.2.8 गीले फर्श, विशेष रूप से कंक्रीट पर खड़े होने पर कभी भी टीवी, वीसीआर, सीआरटी टर्मिनलों या अन्य विद्युत उपकरणों का उपयोग न करें।

16.2.9 अपने वैक्यूम क्लीनर का उपयोग करके खड़े पानी को हटाने का प्रयास न करें।

16.2.10 रंगीन कपड़े, पत्रिकाएं, समाचार पत्र गीले दृढ़ लकड़ी के फर्श या कालीन पर न छोड़ें क्योंकि मलिनकिरण हो सकता है।

16.2.11 किसी भी कमरे में न जाएं जहां आपको लगता है कि आप खतरे में हो सकते हैं

16.2.12 बेसमेंट में खड़े पानी को बहुत तेजी से न हटाएं। यदि दबाव बहुत जल्दी राहत देता है तो यह दीवारों पर अनुचित तनाव डाल सकता है।

16.2.13 सामग्री से कीचड़ और अन्य जमा को साफ़ या ब्रश न करें। इससे और नुकसान हो सकता है।

अध्याय- 17

आग की दुर्घटनाएँ

17.1 परिचय:

17-1-1 चलती गाड़ी में लगी आग स्थिर गाड़ी की अपेक्षा अधिक प्रलयकारी होती है, क्योंकि पवनों से पंखा चलाने से अन्य डिब्बों में आग फैल जाती है। इसके अतिरिक्त, यात्री कभी-कभी चलती गाड़ी में आग लगने पर कूद जाते हैं जिसके परिणामस्वरूप हताहतों की संख्या बढ़ जाती है

17.1.2 चलती गाड़ी में आग लगने की स्थिति में, गाड़ी में अथवा स्थल पर उपलब्ध प्रत्येक रेल कर्मचारी तत्काल गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा और लोगों की जान बचाने के लिए कार्रवाई में जुट जाएगा।

17.2 ट्रेनों में आग लगने के मुख्य कारण:

17.2.1 यात्री डिब्बों में स्टोव, सिगरी, गैस सिलेंडर, मिट्टी का तेल, पेट्रोल, आतिशबाजी आदि ले जाना।

17.2.2 कागज, लकड़ी, पेट्रोल या ऐसी अन्य ज्वलनशील वस्तुओं के पास आग लगाना/आग लगाना।

17.2.3 माचिस की तीली जलाकर, सिगरेट के सिरे लापरवाही से फेंके गए।

17.2.4 बिजली के तारों में शॉर्ट सर्किट।

17.2.5 चालक को "टोकन डिलीवरी" के दौरान नग्न प्रकाश का उपयोग करना, ज्वलनशील भार का शंटिंग, ज्वलनशील वैगनों को सील करना।

17.2.6 खुली आग का उपयोग, गैस/पेट्रोल टैंक के पास धूमपान करना।

नोट: सभी रेलवे कर्मचारियों और यात्रियों को उपरोक्त गलतियों में से किसी से बचने के लिए सभी संभव सावधानी बरतनी चाहिए ताकि आग लगने की संभावना को कम किया जा सके। सामान्य तौर पर, आग एक छोटे स्तर पर उत्पन्न होती है। जब हवा की पर्याप्त आपूर्ति के साथ जलती हुई सामग्री इसे घेर लेती है, तो आग फैल जाती है।

17.3 ट्रेन में आग लगने की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई:

17.3.1 सबसे पहले और सबसे महत्वपूर्ण, तुरंत फायर ब्रिगेड को बुलाएं और ट्रेन को रोकने की कोशिश करें।

17.3.2 दूसरा, यदि आपको गैस या वाष्प की गंध आती है या अत्यधिक धुआं भी आता है, तो अपनी नाक पर एक गीला कपड़ा ढीला रखें और उसमें यथासंभव सामान्य तरीके से सांस लें।

17.4 पैसंजर ट्रेन में आग लगने की स्थिति में:

17.4.1 आग लगने की स्थिति में, अलार्म चैन खींचें और ट्रेन को तुरंत रोक दें।

17.4.2 इससे पहले कि आग जल या कम्बल आदि का उपयोग करके आग को बुझाने का प्रयास करें।

17.4.3 अधिक लोग वास्तविक जलने के बजाय धुएं से दम घुटने के कारण मर जाते हैं।

- 17.4.4 यात्रियों को एक कपड़ा लेने, उसे अपने पीने के पानी में गीला करने और अपने नथुने ढकने की सलाह दें।
- 17.4.5 यात्रियों को कोच के दूसरे छोर पर जाने का निर्देश दें, जो आग से दूर है, और यदि संभव हो तो वेस्टिबुल के माध्यम से अगले कोच में जाएं।
- 17.4.6 आग्रह करें कि यात्रियों को पहले खुद को बचाना चाहिए और अपने सामान के बारे में परेशान नहीं होना चाहिए जिसे बाद में पुनः प्राप्त किया जा सकता है।
- 17.4.7 सुनिश्चित कीजिए कि कोई भी यात्री फर्श पर न लेटे।
- 17.4.8 ट्रेन रुकने के बाद यात्रियों को तुरंत कोच से नीचे उतरना चाहिए।
- 17.4.9 उपयुक्त सलाह द्वारा घायल यात्रियों के आत्मविश्वास को बढ़ाना बहुत महत्वपूर्ण है।

17.5 ट्रेन में वाहन में आग लगने की स्थिति में:

- 17.5.1 ट्रेन को तुरंत रोकें।
- 17.5.2 घबराओ मत।
- 17.5.3 जलते हुए डिब्बों से यात्रियों को निकालना।
- 17.5.4 ठीक से सुरक्षित रखें, कीमती सामान और मेल।
- 17.5.5 अग्निशामक पदार्थों का पता लगाएँ जैसे पानी/रेत के साथ पानी की बाल्टी, अग्निशामक आदि
- 17.5.6 अग्निशामक यंत्र का प्रयोग करें, यदि कोई हो, और आग बुझा दें। एसएलआर में अग्निशामक यंत्र प्रदान किए जाते हैं,
लोकोस और सभी ए.सी.
- 17.5.7 डिब्बों से पानी का प्रयोग करें और आग बुझा दें।
- 17.5.8 मिट्टी या बालू को, यदि उपलब्ध हो, आग पर फेंक दीजिए।
- 17.5.9 आग के प्रकार अर्थात् शुष्क, तेल, गैसीय, विद्युत का पता लगाइए तथा सही प्रकार के अग्निशामक यंत्रों का उपयोग कीजिए।
- 17.5.10 जलते हुए वाहन को अनकपलिंग द्वारा अन्य वाहनों से अलग करें।

17.5.11 जी एंड एसआर के प्रावधान के अनुसार दोनों सिरों पर चालक और गार्ड द्वारा ट्रेन की सुरक्षा की जाएगी
6.03.

17.5.12 इसकी सूचना निकटतम स्टेशन/नियंत्रण/फायर स्टेशन को दें।

17.5.13 आग बुझाने और वैगन लेबल, सील और वाहन की सामग्री को बचाने के लिए हर संभव प्रयास किया जाएगा

17.5.14 यदि ट्रेन में टैंक या पानी भरने वाले स्टेशन के पास आग का पता चलता है, तो गार्ड और

चालक वहां आगे बढ़ने के लिए अपने विवेक का उपयोग करेगा लेकिन ऐसा कोई प्रयास नहीं किया जाएगा

जब तक जलते हुए वाहन के पीछे ट्रेन का हिस्सा अलग नहीं हो जाता।

17.5.15 आग बुझाने में सहायता के लिए सभी संबंधितों को सूचित करें।

17.5.16 बिजली के शॉर्ट सिकट से आग लगने की स्थिति में स्रोत को बंद कर दें।

17.6 इलेक्ट्रिक इंजन/ईएमयू में आग लगने की स्थिति में:

17.6.1 चालक तुरंत सर्किट को बंद कर देगा और लोअर और पैंटोग्राफ करेगा। इसके बाद ट्रेन को तुरंत रोक दिया जाएगा।

17.6.2 प्रभावित परिपथों को विद्युत आपूर्ति काटने के बाद, चालक आग बुझाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।

17.6.3 यदि उपरोक्त साधनों से आग नहीं बुझाई जा सकती है तो चालक आपातकालीन टेलीफोन के माध्यम से टीपीसी को प्रभावित खंड के ओएचई को बंद करने की व्यवस्था करने की सलाह देगा।

17.6.4 गार्ड और उपलब्ध कोई अन्य कर्मचारी आग बुझाने में चालक को हर संभव सहायता प्रदान करेगा।

17.6.5 साधारण अग्निशामक यंत्र या नलीपाइप से पानी का उपयोग किसी भी खाते में लाइव तार या बिजली के उपकरणों पर आग बुझाने के लिए नहीं किया जाएगा। ड्राई केमिकल पावर (DCP) प्रकार के अग्निशामक यंत्रों का उपयोग बिजली की आग पर किया जा सकता है।

17.6.6 यदि फायर ब्रिगेड की सेवाओं की आवश्यकता है, तो फायर ब्रिगेड को तब तक ऑपरेशन शुरू करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि आग के आसपास के सभी बिजली के उपकरण मृत नहीं हो जाते

17.7 डीजल इंजन/डीएमयू स्टॉक में आग लगने की स्थिति में:

- 17.7.1 चालक/मोटरमैन परिपथ ब्रेकर को तुरंत बंद कर देगा और इंजन बंद कर देगा। ट्रेन को तुरंत रोकने के लिए लाया जाएगा।
- 17.7.2 गार्ड आग बुझाने में चालक को हर संभव सहायता देगा।
- 17.7.3 प्रत्येक डीजल रेल इंजन पर अनुमोदित प्रकार के अग्निशामक यंत्र उपलब्ध कराए जाएंगे और डीएमयू के मोटर कोच जब इन्हें होम शेड से बाहर कर दिया जाता है। वही शेड के प्रभारी फोरमैन/सीएलएस को अग्निशामकों का निरीक्षण करना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ये अच्छी कार्यशील स्थिति में हैं।

17.8 जब किसी व्यक्ति में आग लगी हो:

- 17.8.1 अपने सामने निकटतम उपलब्ध रैप पकड़े हुए उससे संपर्क करें।
- 17.8.2 इसे उसके चारों ओर लपेटें।
- 17.8.3 उसे सपाट लिटाओ और आग की लपटों को बुझाओ।
- 17.8.4 वह आग की लपटों को बुझाते हुए फर्श पर लुढ़क सकता है।
- 17.8.5 किसी भी खाते में खुली हवा में बाहर नहीं निकलना चाहिए।
- 17.8.6 सहायता के लिए कॉल करें।

17.9 पेट्रोल या अन्य ज्वलनशील तरल पदार्थ, एसिड या गैसों के कारण आग:

- 17.9.1 प्रभावित वैगन, कोच या शामिल क्षेत्र को अलग करें।
- 17.9.2 वैगन खुलने पर तुरंत उसमें प्रवेश न करें। इस प्रकार, आप धुएं से बचेंगे, जो खतरनाक हो सकता है।
- 17.9.3 फोम प्रकार के अग्निशामक यंत्रों और रेत का उपयोग करें न कि पानी या सोडा एसिड प्रकार की आग का अग्निशामक। ड्राई केमिकल पावर (DCP) प्रकार के अग्निशामक यंत्रों का उपयोग किया जा सकता है।
- 17.9.4 आग की जगह के पास नग्न रोशनी न लाएं।
- 17.9.5 एक किलोमीटर के दायरे में आसपास के क्षेत्रों में रहने वाले लोगों को चेतावनी दें।
- 17.9.6 टैंकों के सिरो से दूर रहें, क्योंकि टैंक आमतौर पर सिरो से फट जाते हैं।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

17.9.7 ठंडे टैंक जो आग बुझने के बाद ही किनारों से पानी के साथ आग की लपटों के संपर्क में आते हैं

17.9.8 वेंटिंग सेफ्टी डिवाइस से उठने वाली आवाज या आग के कारण टैंक के किसी भी मलिनकिरण के मामले में तुरंत वापस ले लें।

17.9.9 निकटतम फायर स्टेशन को सूचित करें कि पेट्रोल या किसी अन्य ज्वलनशील तरल पदार्थ, एसिड या गैसों ने आग लगाई है

17.10 विस्फोटक/ज्वलनशील/खतरनाक वस्तुओं के कारण आग लगने के मामले में:

17.10.1 वाल्व को बंद करके या एलपीजी फीड को अन्य उपयुक्त नियंत्रणों द्वारा आग से अलग करके बुझाएं।

17.10.2 यदि कोई अनुचित जोखिम शामिल नहीं है तो निम्नलिखित कदम उठाए जा सकते हैं:

1. वाल्व बंद करने के बाद बिना गरम किए सिलेंडर को सुरक्षित स्थान पर ले जाएं।

2. सुरक्षित स्थान से पानी का छिड़काव करके गर्म सिलेंडरों को ठंडा करें। स्प्रे को निर्देशित करने वाले व्यक्ति को एक ऐसी स्थिति लेनी चाहिए जहां से उसे संरक्षित किया जाएगा

संभावित विस्फोट

17.10.3 यदि परिवहन के दौरान ज्वलनशील/विषैली गैस वाले सिलेंडर में रिसाव हो जाता है तो इसे प्रज्वलन के किसी भी स्रोत से दूर किसी अलग खुले स्थान पर हटा दें और भराव या कंसाइनर को आवश्यकतानुसार सूचित करें

17.10.4 मुख्य विस्फोटक नियंत्रक को फैक्स/टेलीफोन द्वारा सूचित करें।

17.10.5 प्रभारी अधिकारी या निकटतम पुलिस स्टेशन को सूचित करें।

17.10.6 संबंधित विभागीय अधिकारियों को सूचित करें।

17.10.7 मुख्य विस्फोटक नियंत्रक/उनके प्रतिनिधि के दौरे तक मलबे और मलबे को जीवन बचाने के अलावा बिना किसी बाधा के छोड़ दिया जाएगा।

17.10.8 मुख्य नियंत्रक विस्फोटक से सूचना प्राप्त करने के बाद कि वह आगे कोई जांच नहीं चाहता है, बहाली का काम शुरू किया जा सकता है।

17.11 अग्निशामक:

17.11.1 शुष्क रासायनिक पाउडर प्रकार आग बुझाने की कल (डीसीपी):

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

ये प्रकार पेट्रोलियम, गैस, विद्युत आग से निपटने और कपड़ा फाइबर की आग को नियंत्रित करने के लिए उपयुक्त हैं। सोडियम आधारित रासायनिक पाउडर का उपयोग आग पर किया जाता है जो रासायनिक प्रतिक्रिया से गुजरता है।

17.11.2 कैसे इस्तेमाल करें:

1. आग की जगह पर ले जाएं और इसे सही रखें।
2. सुरक्षा क्लिप निकालें। नोजल पाइप को कसकर पकड़ें।
3. टोपी में स्थित घुंटी पर प्रहार करें।
4. कारतूस की सीलिंग डिस्क टूट जाती है और कार्बन डाइऑक्साइड गैस को भागने की अनुमति देती है मुख्य खोल और पाउडर को बाहर धकेल दिया जाता है।
5. लौ के आधार पर पाउडर की भाप को निर्देशित करें।
6. प्रभावी परिणाम के लिए आग की सीट के पास लगभग 1.5 से 2.5 मीटर खड़े हो जाओ।
7. नोजल को व्यापक गति में एक तरफ से दूसरी तरफ तेजी से घुमाते हुए आगे बढ़ें।
8. बाहरी आग पर उपयोग करते समय प्रभावी स्प्रे के लिए ऊपर की ओर हवा की तरफ से काम करते हैं।

17.11.3 अग्निशामक यंत्रों के प्रकार और उनके उपयोग:

आग का प्रकार अग्निशामक	लकड़ी, कागज, कपड़ा में लगी आग	ज्वलनशील तरल पदार्थ, पेट्रोल से लगी आग	ज्वलनशील गैसों, ब्यूटेन, प्रोपेन से जुड़ी आग,	जलती हुई धातुओं से युक्त आग जैसे।	बिजली से लगी आग	खाना पकाने के तेल से लगी आग
पानी	✓	X	X	X	X	X
झाग	✓	✓	X	X	X	X
डीसीपी	✓	✓	✓	X	✓	X
एम2एस/एल2	X	X	X	✓	X	X
कार्बन डाइऑक्साइड	X	✓	X	X	✓	X
गीला रासायनिक	✓	X	X	X	X	✓

✓ X का उपयोग

न करें

17.12 आग का वर्गीकरण:

सभी व्यावहारिक उद्देश्यों के लिए बुनियादी प्रकार की आग को निम्नलिखित चार वर्गों में बांटा जा सकता है;

17.12.1 क्लास A आग:

लकड़ी, कागज, रबर और कई प्लास्टिक आदि जैसे कार्बनिक प्रकृति के ज्वलनशील पदार्थों से जुड़ी आग, जहां आग के विलुप्त होने के लिए पानी आवश्यक होने पर शीतलन प्रभाव।

17.12.2 कक्षा B आग:

ज्वलनशील तरल पदार्थ, पेट्रोलियम उत्पाद, या इसी तरह की आग, जहां एक कंबल आवश्यक है।

17.12.3 क्लास C में आग:

तरलीकृत गैसों सहित दबाव में ज्वलनशील गैसों को शामिल करने वाली आग, जहां जलती हुई गैस को निष्क्रिय गैस, शक्ति या बुझाने के लिए वाष्पीकरण तरल के साथ तेज दर से रोकना आवश्यक है।

17.12.4 क्लास डी आग:

मैग्नीशियम, एल्यूमीनियम, जस्ता, सोडियम, पोटेशियम जैसी दहनशील धातुओं से जुड़ी आग, जब जलती हुई धातुएं पानी युक्त एजेंटों के लिए प्रतिक्रियाशील होती हैं, और कुछ मामलों में कार्बन डाइऑक्साइड, हैलोजेनेटेड हाइड्रोकार्बन और साधारण शुष्क पाउडर। इन आग को बुझाने के लिए विशेष मीडिया और तकनीकों की आवश्यकता होती है।

सुरक्षा मन का एक फ्रेम है... इसलिए हर समय उस पर ध्यान केंद्रित करें।

जो जीवन आप बचा रहे हैं वह आपका हो सकता है।

हिम्मत मत करो, ध्यान रखना। हर जगह सुरक्षा का निरीक्षण करें।

कोई सुरक्षा नहीं, दर्द को जानें, सुरक्षा को जानें, दर्द नहीं।

अध्याय- 18

बम विस्फोट और आतंकवाद का खतरा

18.1 बम विस्फोट और शमन प्रक्रिया:

बम एक विस्फोटक उपकरण है जो बहुत तेजी से अपनी ऊर्जा उत्पन्न और रिलीज करता है। विस्फोट एक हिंसक, विनाशकारी सदमे की लहर पैदा करता है।

18.1.1 बम विस्फोट के कारण:

1. आतंकवादी/असामाजिक तत्व।
2. दो देशों के बीच युद्ध के कारण

iii परमाणु और परमाणु रिएक्टर।

18.1.2 शामिल जोखिम:

1. मनुष्य और वस्तु का सामूहिक विनाश।
2. जीवन भर की चोट
3. भारी वित्तीय नुकसान।
4. आनुवंशिक विकार।
5. पर्यावरण प्रदूषण।

18.1.3 बम की धमकी के संबंध में कॉल प्राप्त करने वाले व्यक्ति को चाहिए:

1. शांत रहें और जब तक वह कर सकता है तब तक व्यक्ति से बात करें।
2. कॉलर को लाइन पर रखने की कोशिश करें, जितना संभव हो उतना जानकारी प्राप्त करें।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

3. विस्फोट के समय, बम का विवरण, स्थान, कारण / अधिनियम का उद्देश्य, बोली लगाने वाले की शैली और पहचान।
4. अधिकारियों को सूचित और सचेत करें।
5. सतर्क पुलिस, फायर ब्रिगेड और विस्फोटक विभाग और बम का पता लगाने वाला दस्ता।
6. सभी संबंधित विभागों को सूचना दें।
7. परिसर से सभी व्यक्तियों को निकालने के लिए पहल करें और अनावश्यक से बचें क्षेत्र के पास भीड़।
8. बम जैसी वस्तु को देखने वाले व्यक्तियों को इसे निकटतम के ध्यान में लाना चाहिए उपलब्ध अधिकारी।
9. ट्रेन सेवाओं को विनियमित करने के लिए आगे कदम उठाने के लिए नियंत्रण को सूचित करें।
10. ट्रेन की आवाजाही को तुरंत रोकें और यात्रियों को उतारें और उन्हें स्थानांतरित करें परिसर से दूर।
11. सामान्य कामकाज बहाल करने के लिए पुलिस विभाग से मंजूरी का इंतजार करें।
12. कॉलर का पता लगाने के लिए प्रदान की गई "कॉलर आईडी" सुविधा का उपयोग करें।

18.1.4 विस्फोट के मामले में निम्नलिखित चरणों का पालन किया जाना है:

1. क्लेम बने रहें और संदिग्ध मूवमेंट पर नजर रखें।
2. इमारत को तुरंत खाली कराएं।
3. फायर ब्रिगेड, पुलिस, कंट्रोल और डिविजनल अधिकारियों को सूचना।
4. घायल और विकलांग व्यक्तियों की सहायता करें।
5. एम्बुलेंस और अन्य आपातकालीन सेवाओं को कॉल करें।

18.2 आतंकवादी हमले के खतरे के मामले में:

18.2.1 सावधानियां:

1. फंसाने की संभावना को ध्यान में रखें।
2. प्रवेश के स्पष्ट साधनों से बचें।
3. संदिग्ध वस्तुओं के हाथ की गति से बचें।
4. जगह से बाहर चीजों की तलाश करें।
5. निश्चित दैनिक व्यक्तिगत या समूह पारियों के विकास से बचें।
6. विधानसभा बिंदुओं के लिए 24 घंटे सुरक्षा प्रदान करें।
7. शिफ्ट बदलते समय फंसाने की स्थिति के लिए विशेष रूप से सतर्क रहें।

गश्त के अनुमानित पैटर्न से बचें।

9. अगर वाहन पेट्रोल बम से टकरा जाए तो घबराएं नहीं।
10. अगर आग पर बमबारी हुई, तो घबराएं नहीं। यह केवल वास्तव में जितना खतरनाक है उससे कहीं अधिक खतरनाक लगता है।
11. यदि कोई संदिग्ध कंटेनर या पैकेज मिलता है, तो तुरंत सभी अधिकारियों को सूचित करें और

सुरक्षा और बाहर निकलो।

12. जोर देकर कहें कि पैकेज छोड़ने के इच्छुक व्यक्ति को इसे खोलना चाहिए और कॉन्टेंट प्रदर्शित करना चाहिए।
 - xiii. सावधानीपूर्वक दृश्य निरीक्षण करें।
- 14 कभी भी संदिग्ध पैकेज को स्वयं खोलने या निरीक्षण करने का प्रयास न करें।
- 15 यदि कोई संदिग्ध पैकेज लावारिस पाया जाता है, तो क्षेत्र को खाली करें और बम दस्ते को सूचित करें।
- 16 यदि कोई वाहन परित्यक्त अवस्था में पाया जाता है, तो वाहन के अंदर पाए जाने वाले किसी भी पैकेज का नेत्रहीन निरीक्षण करें।
 - xvii. परित्यक्त वाहन के मामले में, स्विच फिलप न करें, नॉक्स को घुमाएं, हैंड ब्रेक छोड़ें, हॉर्न न बजाएं, ब्रेक पर कदम रखें या अन्य ऑपरेशन न करें जब तक कि आप सुनिश्चित न हों कि वाहन में या उसके नीचे कोई बम नहीं है।
 - xviii. आगमन पर, सुरक्षा कर्मचारी, जितनी जल्दी हो सके बम स्थल के आसपास के क्षेत्र की गहन तलाशी लेते हैं।
 - xix एक सुरक्षा कर्मचारी को दूसरा बम मिलने पर भी क्षेत्र की पूरी तरह से तलाशी लेना याद रखना चाहिए। उसे तीसरे और चौथे बम की तलाश करनी चाहिए।
 - xx. सुरक्षा कर्मचारियों को उन क्षेत्रों की जांच करनी चाहिए जो बम स्थल की ओर ले जाते हैं वाहन पार्किंग क्षेत्र।

18.2.2 रोकथाम:

1. किसी भी संदिग्ध, परित्यक्त लेख का सामना किए बिना छोड़ दें।
2. किसी भी बम का सामना किए गए किसी भी बम को बिना किसी बाधा के छोड़ दें, भले ही वह "डीयूडी" हो।
3. यदि कोई संदिग्ध बम पाया जाता है, तो क्षेत्र को कम से कम 300 मीटर की दूरी तक साफ करें।
4. बम स्क्वायड की सहायता के लिए अनुरोध।

5. यदि बम को स्थानांतरित किया जाना है, तो दूरस्थ साधनों का उपयोग करें।

18.3 सिविल पुलिस, जीआरपी, आरपीएफ स्टाफ आदि की भूमिका:

1. तुरंत साइट पर पहुंचें और क्षेत्र को बंद कर दें।
2. जनता की संदिग्ध जगह को साफ करें।
3. किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को 300 मीटर की न्यूनतम दूरी की अनुमति नहीं देनी चाहिए यदि बम होने का संदेह कोई भी संदिग्ध वस्तु पाई जाती है।
4. वे खोजी कुत्तों के साथ साइट पर पहुंचेंगे।
5. अग्निशमन उपकरणों के साथ फायर ब्रिगेड के कर्मचारी घटनास्थल पर पहुंचेंगे।
6. संदिग्ध बम को निष्क्रिय करने के लिए विशेष बम दस्ता घटनास्थल पर पहुंच जाएगा।
7. आतंकी हमले की स्थिति में पुलिस इलाके की घेराबंदी करेगी।
8. जनता के बीच न घबराने का संदेश।
9. पुलिस अधिकारियों को संतुष्ट होने तक बम हटाने के लिए एक विशेष दृश्य निरीक्षण करना चाहिए।
10. पुलिस को बम विस्फोट के बाद भी अन्य बमों की तलाश करनी चाहिए जब तक कि वे संतुष्ट न हों।
11. रेलवे अधिकारी डॉक्टरों और अन्य सामग्री की राहत और बचाव टीमों के साथ खुद को तैयार रखेंगे।
12. आतंकी हमले की स्थिति में स्पेशल टास्क फोर्स बुलाई जाएगी।
13. राहत उपायों से निपटने के लिए एआरटी/एआरएमई को तैयार रखा जाए।

तरलीकृत पेट्रोलियम गैस / तेल आपातकाल

19.1 तेल टैंक/एलपीजी आपातकाल में की जाने वाली कार्रवाई:

एलपीजी बेहद ज्वलनशील है, गर्मी, चिंगारी या लौ से प्रज्वलित किया जा सकता है। इसके वाष्प प्रज्वलन के स्रोत की यात्रा कर सकते हैं और वापस फ्लैश कर सकते हैं। कंटेनर गर्मी या आग में फट सकता है। वाष्प विस्फोट घर के अंदर, बाहर या सीवर में खतरा पैदा कर सकता है। वाष्प के कारण चक्कर आना या घुटन हो सकती है। संपर्क गंभीर शीतदंश का कारण होगा।

19-1-1 आग अथवा रिसाव के कारण एलपीजी टैंक वैगन की दुर्घटना के मामले में निम्नलिखित कार्रवाई शुरू की जानी है।

1. सिविल अधिकारियों को सूचित करें, और फायर ब्रिगेड, ऑयल कंपनी डिपो, बॉटलिन प्लांट रिफाइनरी आदि से सहायता मंगवाएं।
2. अनावश्यक लोगों को दूर रखें। खतरे वाले क्षेत्र को अलग करें और प्रवेश से इनकार करें।
3. हवा के ऊपर रहें, निचले क्षेत्रों से बाहर रहें।
4. सभी दिशाओं के लिए 1 किमी के लिए अलग करें।
5. यदि टैंक आग या रिसाव में शामिल है, तो ट्रेनों को विनियमित / अलग करना आवश्यक है।

19.1.2 एलपीजी वैगन के पटरी से उतरने के मामले में:

- i. रिसाव के लिए जाँच करें।
2. सभी को सलाह दें कि धूम्रपान न करें और एचएस लैंप, पॉइंट इंडिकेटर आदि सहित सभी आग बुझाएं।
1000 मीटर के भीतर के।
3. किसी भी क्षति के लिए टैंक बैरल और फिटिंग की सावधानीपूर्वक जांच करें।
4. वैगन को फहराने के लिए, निकास पर स्पार्क अरेस्टर के साथ डीजल क्रेन का उपयोग करें।

19.1.3 एलपीजी टैंक वैगन में रिसाव के मामले में:

1. वैगन फहराना शुरू न करें।
2. रिसाव को रोकने के लिए प्रयास करें।

3. पानी के स्प्रे द्वारा इग्निशन स्रोत से वाष्प को दूर फैलाएं।
4. इग्निशन स्रोतों को तुरंत बंद कर दें।
5. यदि रिसाव मामूली है, तो पानी के टुकड़े के भीतर रिसाव और गीले पर बोरी रखें।
6. जनसंख्या को खाली करने के लिए जिला प्राधिकारियों को चेतावनी देना।

19.1.4 विस्फोटकों/ज्वलनशील पदार्थों के कारण खतरनाक वस्तुओं में आग लगने की स्थिति में:

1. वाल्व को बंद करके या एलपीजी फीड को अन्य उपयुक्त नियंत्रणों द्वारा आग से अलग करके बुझाएं।
2. यदि कोई अनुचित जोखिम शामिल नहीं है तो निम्नलिखित कदम उठाए जा सकते हैं:

एक। वाल्व बंद करने के बाद बिना गरम किए सिलेंडर को सुरक्षित स्थान पर ले जाएं।

सुरक्षित स्थान से पानी का छिड़काव करके गर्म सिलेंडरों को ठंडा करें। स्प्रे को निर्देशित करने वाले व्यक्ति को एक ऐसी स्थिति लेनी चाहिए जहां उसे संभावित विस्फोट से बचाया जाए।

3. यदि ज्वलनशील/विषैली गैस युक्त सिलेंडर में परिवहन के दौरान रिसाव हो जाता है, तो इसे प्रज्वलन के किसी भी स्रोत से दूर एक अलग खुले स्थान पर हटा दें और आवश्यकतानुसार भराव या कंसाइनर को सलाह दें।
4. मुख्य विस्फोटक नियंत्रक को फैक्स/टेलीफोन द्वारा सूचित करें।
5. निकटतम पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी को सूचित करें।
6. संबंधित विभागीय अधिकारियों को सूचित करें।
7. मुख्य विस्फोटक नियंत्रक/उनके प्रतिनिधि के दौरे तक मलबे और मलबे को लोगों की जान बचाने के अलावा बिना किसी बाधा के छोड़ दिया जाएगा।
8. मुख्य विस्फोटक नियंत्रक से यह सूचना प्राप्त करने के बाद कि आगे कोई जांच नहीं की जा सकती है, बहाली का कार्य शुरू किया जाए।

19.2 मंडल स्तर पर की जाने वाली कार्रवाई:

लोको पायलट या गार्ड या स्टेशन मास्टर से एलपीजी / तेल वैगन के रिसाव या आग या पटरी से उतरने जैसे एलपीजी / तेल आपातकालीन संदेश के बारे में जानकारी प्राप्त करने के बाद, नियंत्रक तुरंत एक साथ निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:

1. उच्च रेलवे अधिकारियों को सूचित करें।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

2. एआरटी / एआरएमई का आदेश। रिसाव के मामले में रिसाव स्रोत अवरुद्ध होने के बाद इसे निकटतम स्टेशन और प्रभावित स्थान पर लाया जा सकता है।
3. संबंधित जिले के आपदा प्रबंधन प्राधिकरण को सूचित करना।
4. फायर ब्रिगेड और एलपीजी / ओआईएल कंपनियों जैसे रिलायंस, आईओसी, एस्सार और संगठनों।
5. प्रभावित खंड की ओर ट्रेन की आवाजाही रोकें।
6. आस-पास के स्टेशन को कर्मचारियों और अन्य स्थानीय संसाधनों को जुटाने के लिए कहा जाएगा ताकि आपात स्थिति से निपटने के लिए समय पर इसका उपयोग किया जा सके।
7. आरपीएफ को सूचित किया जाएगा कि वह कानून और व्यवस्था बनाए रखने के लिए प्रभावित क्षेत्र की रक्षा करे और मौके पर रॉग मारने से बचे।
8. आपात स्थिति से निपटने के लिए आरपीएफ स्टाफ अग्निशमन उपकरणों और कर्मचारियों के साथ घटनास्थल पर भी पहुंचेगा।
9. एलपीजी के रिसाव के मामले में, पास के राज्य बिजली विभाग (जीईबी) को तुरंत बिजली की आपूर्ति में कटौती करने के लिए कहा जाएगा।
10. लोको पायलट तुरंत लोकोमोटिव को बंद कर देगा और जी एंड एसआर के अनुसार सावधानी बरती जाएगी।
11. स्टेशन के कर्मचारी तुरंत बिजली की आपूर्ति काट देंगे, जलते हुए के तेल हाथ सिग्नल लैंप को बंद कर देंगे।
12. स्टेशन स्टाफ कॉलोनी को खाना पकाने या आग जलाने से संबंधित किसी भी काम को रोकने के लिए भी कहा जाएगा।

* * *

अध्याय- 20

चक्रवात और तूफान के लिए कार्य योजना

20.1 मौसम चेतावनी संदेश:

मौसम विभाग, सरकारी जब कभी तूफान/आंधी अथवा भारी वर्षा की संभावना होती है तो निम्नलिखित स्थितियों में भारत सरकार चेतावनी के संदेश जारी करती है -

1. खतरनाक वर्षा - जब वर्षा की मात्रा 24 घंटे में 5 सेमी और उससे अधिक होने की उम्मीद है।
2. खतरनाक हवा का वेग - जब हवा का वेग 65 किमी प्रति घंटे और उससे अधिक हो।

20.2 मौसम/चक्रवात चेतावनी संदेश प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्रवाई:

20.2.1 सीटीएनएल/डीटीएनएल/इंजीनियरिंग नियंत्रण द्वारा कार्रवाई:

सीटीएनएल/डीटीएनएल को आवश्यक कार्रवाई करने के लिए संबंधित स्टेशन के एसएमएस/एसएम को संदेश दोहराना चाहिए, जिनके प्रभावित होने की संभावना है। वह DRM/ADRM, Sr.DOM और Sr.DSO/Sr.DEN को भी सलाह देंगे।

नियंत्रण कार्यालय में एक रजिस्टर रखा जाना चाहिए जिसमें मौसम/चक्रवात चेतावनी संदेश की प्राप्ति की तारीख और समय दिखाते हुए प्राप्ति और उस पर की गई कार्रवाई का पूरा विवरण हो।

20.2.2 स्टेशन मास्टर, ड्राइवर और गार्ड द्वारा कार्रवाई:

नियंत्रक से मौसम/चक्रवात चेतावनी प्राप्त होने पर एसएम को निम्नलिखित कार्रवाई करनी चाहिए।

1. कर्मचारियों की सूचना:

ड्यूटी पर तैनात एसएम को नियंत्रक से प्राप्त संदेश को तुरंत नियंत्रक को सौंपना चाहिए एडमो/अदन/एसएसई/एसई (पी.वे), (वर्क्स), (ओएचई/पीएसआई) और अन्य वरिष्ठ अधीनस्थ और निरीक्षक जैसे टीआई, एलआई आदि और मुख्यालय और उनकी पावती प्राप्त करें। यदि कोई अधिकारी स्टेशन पर तैनात है तो उन्हें तुरंत सूचित किया जाना चाहिए।

2. ट्रेनों का नियंत्रण: - ऐसे आयोजनों में सीबी मालिश द्वारा सभी को निर्देश दोहराए जाने चाहिए। ट्रेनों के नियंत्रण के संबंध में एसएम, ड्राइवर और गार्ड द्वारा बरती जाने वाली सावधानियां:

1. तेज हवाओं के मामले में, ट्रेन को तब तक रोकें जब तक कि तूफान और तेज हवाएं कम न हो जाएं और ट्रेन को आगे बढ़ने की अनुमति देना सुरक्षित माना जाता है।
2. ट्रेन के ड्राइवर को तब तक इंतजार करना चाहिए जब तक कि उसकी राय में हवा की तीव्रता इस स्तर तक कम हो गई है कि ट्रेन की आवाजाही सुरक्षित है।
3. तेज मोड़ों, ऊंचे तटबंधों, कटिंग और पुलों सहित पहुंच मार्गों पर ट्रेनों को न रोकें। तूफान और तेज हवाएं थमने के बाद ही गार्ड के परामर्श से ट्रेन को फिर से शुरू किया जा सकता है और इसे आगे बढ़ना सुरक्षित माना जाता है।
3. जब कोई ट्रेन चक्रवात, तूफान या तेज हवा में चलती है, जो चालक की राय में ट्रेन की सुरक्षा को खतरे में डालने की संभावना है, तो वह तुरंत ट्रेन की गति को नियंत्रित करेगा और इसे पहली सुविधाजनक जगह पर सावधानीपूर्वक और बिना किसी झटके के रोक देगा। चालक गार्ड के परामर्श से ट्रेन को फिर से शुरू करेगा, केवल चक्रवात, तूफान या तेज हवा के बाद ही आगे बढ़ना सुरक्षित माना जाता है।
4. ट्रेन के गार्ड और चालक, ट्रेन में यात्रा करने वाले रेलवे कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने की कोशिश करेंगे कि सवारी डिब्बों के माध्यम से हवा के निर्बाध प्रवाह की अनुमति देने के लिए यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के दरवाजे और खिड़कियां खुली रखी जाएं।

20.2.3 एसएसई/एसई (पी.वे) द्वारा कार्रवाई:

मानसून गश्त:

1. **4 मानसून पेट्रोलिंग शुरू करें:** मानसून पेट्रोलमैन/वॉचमैन और गैंगमेट को अतिरिक्त सतर्क रहने की सलाह दें। संवेदनशील स्थानों और पुलों पर चौकीदारों की तैनाती। चेतावनी के 48 घंटे के बाद भी ट्राली से मानसून गश्त जारी रखें।
2. **संवेदनशील स्थानों की रखवाली:** प्रत्येक नामित स्थान पर चौबीसों घंटे चौकीदार तैनात किया जाना चाहिए।
3. **मध्यवर्ती गिरोह के साथियों को सूचित करें:** चक्रवात/खतरनाक हवा के वेग के बारे में अनुभाग में सभी गिरोह पुरुषों और गिरोह के साथियों को सूचित करने के लिए दोनों तरफ के वर्गों में दो गैंगमैन भेजें।

4. 2 पी-वे नियमावली के पैरा 1001(3) में निहित अनुदेशों के अनुसार मेट और गैंग मैन द्वारा गैंग गश्त की जानी चाहिए।

20.2.4 एनीमोमीटर संकेत:

मामले में, जहां एनीमोमीटर किसी एक स्टेशन पर स्थापित किया गया है, यदि यह विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित खतरे के स्तर से अधिक हवा के वेग का संकेत दे रहा है, तो एसएम निम्नलिखित कार्रवाई करेगा।

1. एसएम अपने स्टेशन के माध्यम से ट्रेनों की आवाजाही शुरू नहीं करेगा या अनुमति नहीं देगा और अपने स्टेशन के लिए आसन्न स्टेशन पर इंतजार कर रही ट्रेनों को लाइन क्लियर भी नहीं देगा।
2. वह अनुभाग नियंत्रक के परामर्श से ट्रेनों का सामान्य संचालन फिर से शुरू करेगा और हवा के वेग के बाद आसन्न स्टेशन पर एसएम फिर से खतरे के स्तर से नीचे है जैसा कि विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित किया गया है।

20.2.5 ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर द्वारा कार्रवाई:

सभी एसएसपी/एसपी और ओएचई डिपो में मैनिंग की व्यवस्था करें और सभी कर्मचारियों को अलर्ट करें। टॉवर वैगनों को तैयार रखें।

20.3 चेतावनियों का वर्गीकरण:

विभिन्न प्रकार की घटनाओं के अलर्ट के लिए एक मानक संचालन प्रक्रिया तैयार की गई है और उन स्थितियों की पहचान की गई है जब एकीकृत संचालन केंद्र, गृह मंत्रालय द्वारा अलर्ट भेजे जाने हैं।

विशिष्ट खतरों में अलर्ट की विभिन्न श्रेणियां होती हैं। तदनुसार, प्रत्येक प्रकार के अलर्ट को चरणों में वर्गीकृत करके एक समान प्रणाली तैयार की गई है - पीला, नारंगी और लाल।

20.3.1 चेतावनी संदेशों के संचार के लिए कार्य योजना:

जब भी कोई संकट आने वाला होता है, भारत सरकार ने 'अलर्ट' के माध्यम से अपने-अपने विभागों को चेतावनी देने के लिए सिस्टम निर्धारित किया है। यह समझा जाना चाहिए कि केवल 'अलर्ट' (पीला या नारंगी) जारी करना आपदा की घटना का संकेत नहीं है। यह केवल एक संकट के अस्तित्व का संकेत देता था जिसके लिए संकट प्रबंधन योजना के प्रावधान लागू होंगे।

20.3.2 चेतावनी संदेशों के लिए कार्य योजना निम्नानुसार निर्धारित की गई है:

1. सभी संबंधित मंत्रालय/विभाग/संगठन/एजेंसियां इस पते पर घटनाओं की रिपोर्ट देंगी।

एकीकृत संचालन केंद्र- IOC, गृह मंत्रालय-MHA

2. आईओसी को अलर्ट जनरेट और प्रेषित करते समय, संबंधित एजेंसी, गृह मंत्रालय, घटना की श्रेणी के साथ-साथ इसके संबंधित चरण (लाल/नारंगी/पीला) को इंगित करेगी

3. रेलवे संपर्क में विभिन्न नोडल संगठन निम्नानुसार हैं: -

20.3.3 ऑरेंज/रेड अलर्ट स्थितियों पर डिवीजन/जोन पर कार्रवाई:

ऑरेंज अलर्ट (या उच्च स्तर के) जारी करने पर उत्तरदाताओं को राहत आदि के लिए आवश्यकतानुसार सक्रिय किया जाना चाहिए: -

1. गिरोह के लोगों की लामबंदी

2. (ii) डाक्टरों और पराचिकित्सीय स्टाफ को जुटाने के लिए अस्पताल। नागरिक सुरक्षा इकाइयों को सक्रिय किया जाएगा।

4. आरपीएफ और आरपीएसएफ की तैनाती

5. (vi) कालोनी परिचर्या और यात्री मार्गदर्शन के लिए स्काउट और गाइड। (vi) आपदा नियंत्रण कक्ष

का प्रचालन और चौकीदार तैनात करना । अग्रिम चेतावनियों के माध्यम से विभिन्न स्टेकहोल्डरों के बीच समन्वय।

संचार प्रणाली सुनिश्चित की जाए और आवश्यकता पड़ने पर तत्काल उपयोग के लिए बैकअप तैयार रहें।

ix.TA इकाइयों की तैनाती; यदि मौजूदा रेल कर्मचारी परिचालनिक होने के लिए गाड़ी सेवाओं का अनुरक्षण करने में समर्थ न हों तो प्रादेशिक प्रादेशिक इकाइयों को जुटाना होगा। उनके लामबंदी आदेश जारी होने के बाद टीए इकाई की तैनाती में 2-3 दिन लगते हैं; इसलिए अग्रिम चेतावनी सार का है।

20.4 आपदा के प्रभावों की निगरानी/रिपोर्टिंग:

बोर्ड में सुरक्षा निदेशालय को नारंगी/लाल रंग के संबंध में जानकारी दी जाएगी

राज्य सरकार अथवा जिला प्रशासक अथवा क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक/एजीएम द्वारा किसी घटना को आपदा घोषित किए जाने पर सीएसओ स्थिति के रेलवे बोर्ड में संरक्षा नियंत्रण को समय-समय पर अद्यतन जानकारी देगा। क्षेत्रीय रेलों पर संरक्षा विभाग को महाप्रबंधक द्वारा अन्य विभागों की सहायता उपलब्ध कराई जाएगी।

20.5 रेलवे पर मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी):

20.5.1 राष्ट्रीय आपदाएँ:

फील्ड स्तर पर और मंडलों पर सिविल इंजीनियरिंग विभाग बाढ़ की संभावना पर संबंधित सरकारी विभागों द्वारा भेजी गई अग्रिम चेतावनी के माध्यम से जानकारी प्राप्त करता है,

चक्रवात, भूकंप, भूस्खलन आदि। अपेक्षित आपदा/संकट/आपदा की गंभीरता के आधार पर सूचना आपातकालीन नियंत्रण के माध्यम से मंडल अधिकारियों को दी जाएगी, जो इंसिडेंट कमांड सिस्टम- आईसीएस के रूप में कार्य करेगा। जहां ट्रेन संचालन को निलंबित या विनियमित किया जाना है, परिचालन विभाग को उपयुक्त रूप से सलाह दी जाएगी। ट्रेन विनियमन योजना बनाने के बाद मंडल नियंत्रण यात्रियों के कल्याण के प्रबंधन के लिए वाणिज्यिक और सुरक्षा विभागों को सलाह देगा। प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया में रेलवे के जनसंपर्क विभाग के माध्यम से यात्रियों को अलर्ट जारी किए जाएंगे।

मंडलों पर डीआरएम ट्रेन सेवाओं (राहत विशेष ट्रेनों सहित) के संचालन को सुनिश्चित करने के लिए विभागों के बीच समन्वय सुनिश्चित करेंगे और यात्रियों के लिए राहत व्यवस्था और रेलवे के अपने कर्मचारियों के कल्याण के लिए भी सुनिश्चित करेंगे। अन्य मंडलों और क्षेत्रीय रेलों से सहायता क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय (अर्थात् महाप्रबंधक को शामिल करके) के माध्यम से ली जाएगी। गृह मंत्रालय की आईओसी और एनडीएमए/एनडीआरएफ के साथ समन्वय प्रत्येक क्षेत्रीय मुख्यालय के आपातकालीन नियंत्रण के माध्यम से किया जाएगा।

20.5.2 मानव निर्मित आपदाएँ:

आतंकवाद के विभिन्न रूप इन आपदाओं के दायरे में आते हैं। रेलवे के सुरक्षा विभाग द्वारा एक प्रमुख भूमिका निभानी होगी जो राज्य सरकार के साथ समन्वय करेगा और जब भी आवश्यक होगा अर्ध-सैनिक और अन्य बल होंगे। प्रभाग का सुरक्षा नियंत्रण आईसीएस के रूप में कार्य करेगा। मुख्यालय सुरक्षा नियंत्रण गृह मंत्रालय के आईओसी के साथ समन्वय करेगा।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

प्रचालन विभाग द्वारा मंडल, जोनल स्तर और रेलवे बोर्ड में भी रेल सेवाओं के विनियमन के आयोजन में उपर्युक्त के अनुरूप प्रणाली का अनुसरण किया जाएगा।

20.5.2 कमजोर स्थान:

कमजोर स्थान- पुल									
खतरे का जोखिम									
एस एन	कर्तन	Locati पर	बाढ	पृथ्वी काँपना	देश फिसलना	एम्बेकमे एनटी	कट्टी एनजी	कमजोर पुल	टिप्पणियां
1	चर्चगेट- विरार	4/3-4	बाढ	-	-	-	-	5	एक बाढ के समय गश्ती दल।
2	चर्चगेट- विरार	4/5-6	बाढ					7	एक बाढ के समय गश्ती दल।
3	चर्चगेट- विरार	14/34	बाढ					20	एक बाढ के समय गश्ती दल।
4	चर्चगेट- विरार	34/17 - 18	बाढ					66	एक के समय गश्ती दल

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

								बाढ़।
5	चर्चगेट- विरार	53/67	पानी बाढ़ शीर्ष निकला हुआ किनारा तक				78	एक बाढ़ के समय गश्ती दल।
6	चर्चगेट- विरार	56/10 -11	बाढ़				82	एक बाढ़ के समय गश्ती दल।
7	चर्चगेट- विरार	58/10 -11	बाढ़				83	एक बाढ़ के समय गश्ती दल।
8	विरार-सूरत	69/08 -10				Embankm Ent पर्यी	92	बैंक की ऊंचाई 4.0 मीटर से अधिक
9	विरार-सूरत	82/68	जल स्तर डीएल पर पहुंचता है				115	मेजर ब्रिज
10	विरार-सूरत	148/6 -10					228	मेजर ब्रिज
11	विरार-सूरत	162/2 6-28					263	मेजर ब्रिज
12	विरार-सूरत	163/4 -6					264	मेजर ब्रिज
13	विरार-सूरत	168/1 4-24				उच्च एम्बन Kment ऊंचाई N 3.0m से 5.0m के बीच	275	मेजर ब्रिज
14	विरार-सूरत	177/1 8-26					287	मेजर ब्रिज
15	विरार-सूरत	188/2 6-38					313	मेजर ब्रिज
16	विरार-सूरत	200/1 0-22					332	मेजर ब्रिज
17	विरार-सूरत	202/4 -6					336	मेजर ब्रिज
18	विरार-सूरत	213/2 9-31					358	मेजर ब्रिज
19	विरार-सूरत	214/3 -11					359	मेजर ब्रिज

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

20	विरार-सूरत	218/0 -11					368	मेजर ब्रिज
21	विरार-सूरत	219/3 -5					369	मेजर ब्रिज
22	विरार-सूरत	219/1 1-13					370	मेजर ब्रिज
23	विरार-सूरत	220/7 -9					372	मेजर ब्रिज
24	विरार-सूरत	230/0 -1					387	मेजर ब्रिज
25	विरार-सूरत	238/5 -11					400	मेजर ब्रिज
26	विरार-सूरत	238/2 9 से 239/1					401	मेजर ब्रिज
27	विरार-सूरत	240/1					405	मेजर ब्रिज

		1-15						
28	विरार-सूरत	242/1 7-19					411	मेजर ब्रिज
29	विरार-सूरत	249/1 1-21					417	मेजर ब्रिज
30	उधना- जळगाव	18/24 -26	भारी पानी प्रवाह चालू मानसून				17	भारी बारिश के समय
31	उधना- जळगाव	34/10 -11					31	भारी बारिश के समय
32	उधना- जळगाव	72/14 -16					76	भारी बारिश के समय
33	उधना- जळगाव	74/28 -30					81	भारी बारिश के समय
34	उधना- जळगाव	111/1 5-16					125	भारी बारिश के समय
35	उधना- जळगाव	118/1 5-17					134	भारी बारिश के समय
36	उधना- जळगाव	134/1 0- 134/1 1					158	भारी बारिश के समय
37	उधना- जळगाव	148/4 - 148/6					174	
कमजोर स्थान- ट्रैक								

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

एस एन	कर्तन	Location किमी से किमी तक	बाढ़	Earthquake	देश फिसलना	तटबंध	कटिंग आईएनजी	Vulnerable Bridge	टिप्पणियां
1	चर्चगेट-विरार	0/8 से 1/15	जल जमाव						उच्च ज्वार की अवधि और भारी बारिश के दौरान जब पानी स्लीपर टॉप को छू गया
2	चर्चगेट-विरार	2/18 से 4/11	जल जमाव						
3	चर्चगेट-विरार	8/10 से 10/1	जल जमाव						-
4	चर्चगेट-विरार	10/11 से 12/5	जल जमाव						-
5	चर्चगेट-विरार	13/1 से 13/3	जल जमाव						-
6	चर्चगेट-विरार	14/7-14/20	जल जमाव						-
7	चर्चगेट-विरार	22/13-23/4	जल जमाव						-
8	चर्चगेट-विरार	55/4-56/3	जल जमाव						-
9	चर्चगेट-विरार	61/28-62/0					कट्टी एनजी 10 मी		
10	विरार-सूरत	147/23 - 147/27				बहुत महंगा एम्बैंकम ईएनटी			साल 2018 में बारिश में कटौती
11	विरार-सूरत	151/25				एम्बैंकम			उल्लंघनों
		151/29				ईएनटी 3.0 मी			वर्ष 2018 के दौरान हुआ
12	विरार-सूरत	173/0-175/7	बाढ़				उच्च कट्टी एनजी 3.0		हर साल पटरियों पर पानी भरना
13	विरार-सूरत	181/12 - 182/0	बाढ़						भारी बारिश के कारण

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

14	विरार-सूरत	189/12 - 189/20				एम्बैंकम ईएनटी 5.6 मी		वर्ष 2013 के दौरान भारी वर्षा के कारण बैंक में स्लिप हो गई थी
15	विरार-सूरत	196/20 - 198/6	बाढ़					भारी मानसून के कारण 2013 के दौरान रेलपथ पर पानी भर जाना।
16	विरार-सूरत	240/19 - 240/23	बाढ़					की विफलता 2013 में भारी बारिश के कारण तटबंध
17	उधना- जलगांव	144/3- 144/10				काटना (बोल्डर ट्रैक पर गिरना)		-
18	उधना- जलगांव	163/13 - 165/8				काटना (बोल्डर ट्रैक पर गिरना)		-

अध्याय- 21

भूकंप : आपदा प्रबंधन

21.1 रेलवे प्रणालियों पर भूकंप का प्रभाव:

21.1.1 ट्रैक को नुकसान:

- i. ट्रैक संरक्षण
- ii. पृथ्वी का निर्माण
- iii. ट्रैक का संकोचन
- iv. पुल/गर्डर/खंभे
- v. पेड़ों/संरचनाओं का रेलपथ में अवरोध
- vi. भवन या कोई उल्लंघन।

21.1.2 सेवा भवन को नुकसान:

- i. नियंत्रण एएसएम कार्यालय, रिले कमरे, केबिन और गेट लॉज।
3. एसएसपी/एसपी
4. कार्यालय की इमारत
5. निवासी इमारत

21.1.3 सिग्नल और दूरसंचार को नुकसान:

- i. सिग्नल पोस्ट
- ii. माइक्रोवेव टॉवर
- टेलीफोन पोस्ट और तार
- iv. केबल्स

21.1.4 ओएचई को नुकसान:

- i. ओएचई मस्तूल
- ii. पोर्टल
3. टीपीसी
4. टॉवर शेड

21.1.5 C&W सिक लाइन और TRS शेड को नुकसान:

i. गड्ढे की रेखाएँ ii. बीमार लाइनें/शेड

संरचना।

21.2 भूकंप के मामले में की जाने वाली कार्रवाई:

जैसे ही किसी स्रोत से नियंत्रण कार्यालय में भयंकर भूकंप के बारे में सूचना प्राप्त होती है, निम्नलिखित कार्रवाई की जानी होती है - 21-2-1 प्रचालन शाखा द्वारा कार्रवाई:

1. सभी ट्रेनों को बंद करो।
2. संबंधित नियंत्रणों के माध्यम से प्रभावित क्षेत्रों के प्रत्येक ब्लॉक अनुभाग में प्रकाश इंजन/पुश ट्रॉली/मोटर ट्रॉली पर ट्रेक, पुलों, बिंदुओं, संकेतों और ओएचई की जांच के लिए पी.वे, एस एंड टी और ट्रेक्शन पावर सुपरवाइजर्स को सूचित करें।
3. किसी भी असामान्य के बारे में सिविल अधिकारियों को सूचित करें।
4. राहत/बहाली सामग्री को स्थानांतरित करने के लिए स्टॉक और बिजली की व्यवस्था करें।
5. अप्रभावित क्षेत्रों से अतिरिक्त ऑपरेटिंग स्टाफ यानी एएसएम, पॉइंट मैन, गार्ड और केबिन मैन की व्यवस्था करें।

vi. संबंधित नियंत्रणों के माध्यम से प्रभावित क्षेत्रों के प्रत्येक ब्लॉक खंड में लाइट इंजन/पुश ट्रॉली/मोटर ट्रॉली पर ट्रेक, पुलों, पॉइंटों, सिग्नल और ओएचई की जांच के लिए पी.वे, एसएंडटी और ट्रेक्शन पावर सुपरवाइजर्स को सूचित करें।

7. किसी भी असामान्य के बारे में सिविल अधिकारियों को सूचित करें।
8. राहत/बहाली सामग्री को स्थानांतरित करने के लिए स्टॉक और बिजली की व्यवस्था करें।
9. अतिरिक्त ऑपरेटिंग स्टाफ यानी एएसएम, पॉइंट मैन, गार्ड और केबिन मैन की व्यवस्था करें अप्रभावित क्षेत्रों से।

21.2.2 इंजीनियरिंग शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

1. पीडब्ल्यूआई, आईओडब्ल्यू, बीआरआई, गैंग मैन, की मैन और अन्य कर्मचारियों सहित सभी पी.वे पर्यवेक्षकों को निकटतम स्टेशन मास्टर्स को रिपोर्ट करना चाहिए जो बदले में नियंत्रण करने के लिए दोहराएंगे।
2. ट्रैक और पुलों की जाँच -
3. ट्रैक संरचना और पुलों की जांच के लिए गैंगमैन, की मैन और बीआरआई की एक टीम को प्रत्येक ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर भेजा जाना चाहिए।
4. क्षतिग्रस्त स्थल की सुरक्षा - चेकिंग टीम को उपयुक्त निर्देश दिए जाएं कि वे किसी भी क्षतिग्रस्त से ट्रैक संरचना या पुल और अनुभाग में सर्विस/आवासीय भवन की सुरक्षा करें और आवश्यकता के अनुसार मरम्मत की व्यवस्था करें।

21.2.3 S&T शाखा द्वारा कार्रवाई:

1. वैकल्पिक संचार की बहाली -

यह सबसे अधिक संभावना है कि भूकंप के दौरान ओवरहेड / केबल संचार प्रभावित हो सकता है। इसलिए वैकल्पिक संचार में से एक - माइक्रोवेव / आरई केबल / ऑप्टिकल फाइबर केबल या वीएचएफ संचार नियंत्रण और स्टेशनों के बीच के माध्यम से किया जाना चाहिए।

2. वैकल्पिक बिजली की आपूर्ति -

यह भी उम्मीद की जाती है कि बिजली आपूर्ति लंबे समय तक बाधित हो सकती है। इसलिए, संचार उपकरणों के लिए वैकल्पिक बिजली की आपूर्ति जो लंबी अवधि तक चल सकती है, की व्यवस्था की जानी चाहिए।

3. नुकसान का आकलन -

स्टेशनों पर सीएसआई/एसआई और ईएसएम/एमएसएम उपलब्ध होना चाहिए। सभी विच्छाना एवं प्रौद्योगिकी अधिष्ठानों की जांच करने के पश्चात्, क्षति और कामकों तथा सामग्री की अतिरिक्त आवश्यकता के संबंध में एसआई नियंत्रण को ब्यौरा दिया जाना चाहिए।

21.2.4 विद्युत टीआरडी शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

1. भूकंप के बारे में सूचना प्राप्त होने पर, प्रभावित खंड पर ओएचई आपूर्ति तुरंत बंद कर दी जाए। यूपी और डीएन दिशाओं में सभी वर्गों की जांच की जानी चाहिए

टॉवर वैगन द्वारा पूरी तरह से। जब टावर वैगन चेकिंग के लिए दौड़ता है तो इसे प्रतिबंधित गति से चलाना चाहिए ताकि किसी भी बाधा से पहले इसे रोका जा सके।

2. प्रत्येक सेक्शन की जांच करने के बाद टीपीसी को फीड-बैक दिया जाना है जो बदले में डिप्टी टीएनएल को स्थिति की सलाह देगा।

21.2.5 इलेक्ट्रिकल (पी) शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

यदि बिजली की आपूर्ति विफल हो जाती है, तो डीजी सेट को आवश्यकताओं के अनुसार नियंत्रण, स्टेशनों आदि जैसे महत्वपूर्ण प्रतिष्ठानों में व्यवस्थित किया जाना चाहिए।

21.2.6 वाणिज्यिक शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

i. नियमित घोषणाएं - यात्रियों की जानकारी के लिए क्लैमिटी और ट्रेन चलने पर प्रभाव को समझाते हुए। आपातकालीन पूछताछ काउंटर – प्रमुख स्टेशनों और प्रभावित स्टेशनों पर डॉट फोन/सेल फोन सुविधा के साथ खोले जाएंगे। यात्रियों को पेयजल, खानपान आदि जैसी सुविधाएं उन स्टेशनों पर प्रदान की जानी चाहिए जहां ट्रेनों को नियंत्रित किया जाता है।

iv. रिफंड के लिए अतिरिक्त खिड़कियां।

21.2.7 यांत्रिक शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

1. राहत कोचिंग/माल रोलिंग स्टॉक की टीएक्सआर परीक्षा के लिए तैयार रहें।
2. ओएचई विफल होने की स्थिति में आवश्यकता के अनुसार डीजल शक्ति और चालक दल की व्यवस्था करें।

21.2.8 कार्मिक शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

1. स्टेशन एस/कॉलोनी वार नुकसान और क्षति का आकलन करने के लिए सीडब्ल्यूआई/डब्ल्यूआई और कर्मचारियों से युक्त राहत प्रकोष्ठ बनाएं।
2. राहत को गति देने के लिए ट्रेड यूनियनों, महिला समितियों, गैर सरकारी संगठनों के साथ सहायता और राहत के लिए समन्वय
3. मूल्यांकन रिपोर्ट मुख्यालय को भेजें।

21.2.9 आरपीएफ शाखा द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

- i. स्टेशनों और कॉलोनियों में राहत कार्य में रेलवे अधिकारियों/कर्मचारियों की मदद करना। रेलवे स्टेशनों, यार्डों और सभी महत्वपूर्ण प्रतिष्ठानों की सुरक्षा करें और बाहरी लोगों के प्रवेश को प्रतिबंधित करें।
3. पीड़ित व्यक्ति को मानव जीवन की सुरक्षा के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करना।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

4. 4 स्टेशनों और कॉलोनियों में रेल सुरक्षा बल कर्मचारियों को तैनात करके राहत कार्य में रेल अधिकारियों/कर्मचारियों की मदद करना।
5. सिविल पुलिस और जिला प्रशासन के साथ घनिष्ठ समन्वय रखें।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

अध्याय- 22

रासायनिक (आतंकवाद) आपदाओं का प्रबंधन

22.1 परिचय:

22.1.1 रासायनिक एजेंटों से जुड़े एक आतंकवादी हमले एक सामान्य आतंकवादी हमले से अलग है क्योंकि यह स्वास्थ्य पर विशिष्ट प्रभाव डालता है और घातक चोटों का कारण बन सकता है, आतंक पैदा कर सकता है, और समुदाय के मनोबल को प्रभावित कर सकता है। आतंकवादियों के निशाने पर बाजार के स्थान, घनी आबादी वाले क्षेत्र, सार्वजनिक समारोह, महत्वपूर्ण गणमान्य व्यक्ति, पानी और बिजली की आपूर्ति, रेस्तरां/फूड प्लाजा, मॉल, मनोरंजन के स्थान, महानगरों में व्यस्त रेलवे स्टेशन और महत्वपूर्ण और संवेदनशील सैन्य, नागरिक और आर्थिक संस्थान शामिल हैं।

22.1.2 रासायनिक आतंकवाद रासायनिक एजेंटों का उपयोग करके घोषित उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए हिंसा का एक कार्य है। इन रासायनिक एजेंटों में जहरीली गैसों, तरल पदार्थ या ठोस पदार्थ शामिल हैं जिनका जैविक और गैर-जैविक वातावरण पर हानिकारक प्रभाव पड़ता है। प्रमुख दुर्घटना खतरा इकाइयों, भंडारण और परिवहन के दौरान खतरनाक रसायनों की अपेक्षाकृत आसान उपलब्धता के कारण, आतंकवादी रसायनों की खरीद कर सकते हैं या यहां तक कि सुविधाओं या परिवहन वाहनों को तोड़फोड़ करने की कोशिश कर सकते हैं क्योंकि यह उन्हें राष्ट्र विरोधी गतिविधि का एक आसान और अक्सर अधिक विनाशकारी तरीका प्रदान करता है। रासायनिक एजेंटों के लिए उपयोग किए जाने वाले फैलाव का तरीका एयरोसोलिज्ड सामग्री के प्रसार से लेकर भोजन और पानी के संदूषण तक होगा।

22.2 एनडीए के दिशानिर्देश:

रासायनिक आतंकवाद के हमले की संभावना को सामान्य जागरूकता फैलाने और समुदाय और सरकारी और गैर-सरकारी संगठनों की क्षमता का निर्माण करके कम किया जा सकता है।

22.2.1 एनडीएमए के दिशानिर्देशों में अपनाए गए दृष्टिकोण पर जोर दिया गया है:

1. प्रतिष्ठानों, रसायनों के निर्माण/उपयोग/भंडारण के लिए सुरक्षा और निगरानी उपाय।
2. रसायनों की आवाजाही के बारे में खुफिया जानकारी को मजबूत करना।

3. आतंकवाद विरोधी उपायों के लिए तैयारी:

1. रसायनों की सुरक्षा और जोखिम कम करने की रणनीतियों आदि से संबंधित मुद्दे।

2. 4 बचाव और आपातकालीन चिकित्सा संसाधनों के माध्यम से प्रतिक्रिया को सुदृढ़ करना।

3. संरक्षण, निरोध परिदूषण, विनिगमन, क्षमता निर्माण और अवसंरचनात्मक विकास के संदर्भ में सभी आपातकालीन पदाधिकारियों की तैयारी।

4. रासायनिक (आतंकवाद) आपदाओं के प्रबंधन के लिए समुदाय केंद्रित तंत्र।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

22.3 सीटीडी तैयारी योजना:

22.3.1 राष्ट्रीय स्तर पर दिशानिर्देशों का कार्यान्वयन नोडल मंत्रालय (एमएचए) द्वारा एक विस्तृत कार्य योजना (कार्यक्रमों और गतिविधियों को शामिल करना) की तैयारी के साथ शुरू होगा जो विभिन्न सीटीडी प्रबंधन प्रथाओं के बीच सामंजस्य को बढ़ावा देगा और विभिन्न स्तरों पर बड़े पैमाने पर हताहत प्रबंधन क्षमताओं को मजबूत करेगा। संबंधित मंत्रालय जैसे एमओडी, एमओईएफ, रेल मंत्रालय (एमओआर), एमओएल एंड ई (कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) एमओए आदि के माध्यम से सभी जोखिम डीएम योजनाओं के एक भाग के रूप में अपनी संबंधित सीटीडी तैयारी योजना भी तैयार करेंगे। राष्ट्रीय आपदाओं की स्थिति में बड़ी संख्या में होने वाली हताहतों के प्रबंधन में रेलवे की महत्वपूर्ण भूमिका होती है, उन्हें अपनी तैयारी योजना में अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने के अलावा अतिरिक्त क्षमताओं का विकास करने के लिए भी कार्य करना चाहिए।

22.3.2 रेलवे बोर्ड ने रसायनों की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन में सावधानियों पर दिशानिर्देश जारी किए हैं। ये रेड टैरिफ में निर्धारित दिशानिर्देशों के पूरक के लिए हैं। वाणिज्यिक विभाग आरपीएफ अधिकारी को उन गुड्स शेडों पर अपडेट रख सकता है जो हज़केम को संभालते हैं ताकि पर्याप्त सुरक्षा प्रणालियों को मजबूत किया जा सके। यह मंडल डीएम योजनाओं का एक हिस्सा हो सकता है।

22.4 आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए तैयारी:

घटना स्थल पर आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए तैयारी के लिए सुरक्षा, पता लगाने और परिशोधन की आवश्यकता होती है। राहत और उपशमन प्रयासों में आरपीएफ और चिकित्सा विभाग की भूमिका है। घटना कमांडर की समग्र देखरेख में काम करने वाले सभी आपातकालीन उत्तरदाताओं के लिए एसओपी की आवश्यकता होती है। इसे जोनल डीएम योजना में रेलवे के संबंधित डिवीजन के डीआरएम के रूप में पहचाना जा सकता है जहां सीटीडी हुआ है। फील्ड डीकंटेमिनेशन के लिए एसओपी को शामिल किया जाएगा। सीटीडी के लिए एक अच्छी तरह से व्यवस्थित चिकित्सा प्रतिक्रिया केवल चिकित्सा विभाग द्वारा मंडल स्तर पर कमांड और नियंत्रण कार्य करके संभव होगी। सीएमओ/सीएमएस सीटीडी के प्रबंधन के लिए मुख्य समन्वयक होंगे।

22.5 उत्तरदाताओं के लिए प्रशिक्षण:

रेलवे के चिकित्सा विभाग के पास विभिन्न रसायनों के प्रभाव में बहुत कम या कोई विशेषज्ञता नहीं है। इसे धीरे-धीरे प्रशिक्षण के माध्यम से प्रत्येक मंडल रेलवे अस्पताल में डाक्टरों और पैरामेडियनों की आधारभूत संख्या (एक या दो) में विकसित किए जाने की आवश्यकता है।

22.6 एनडीएमए द्वारा भारतीय रेलवे आपदा प्रबंधन योजना पर टिप्पणियाँ:

भीड़-भाड़ वाले रेलवे स्टेशनों और यार्डों में रासायनिक (आतंकवाद) आपदा को रोकने के लिए रेलवे द्वारा कार्य योजना तैयार की जानी चाहिए। इस योजना में ऐसी आपदा से निपटने के लिए विशेषज्ञ बलों के आने से पहले रेलवे की तत्काल प्रतिक्रिया क्षमता को शामिल किया जाना चाहिए।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

अध्याय- 23

परमाणु और रेडियोलॉजिकल आपातकाल (आपदा) का प्रबंधन

23.1 परमाणु/रेडियोलॉजिकल आपातकाल :

किसी भी विकिरण घटना के परिणामस्वरूप या संभावित रूप से संबंधित अनुमेय सीमाओं से अधिक श्रमिकों या जनता के संदूषण के परिणामस्वरूप परमाणु/रेडियोलॉजिकल आपातकाल हो सकता है।

23.1.1 प्रकृति और प्रकृति के परिणामों और सभी संभावित परिदृश्यों के परिणामों के बारे में उचित विचार करने के बाद, इन रेडियोलॉजिकल आपात को मोटे तौर पर निम्नलिखित पांच श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है।

- i. परमाणु रिएक्टर सहित परमाणु ईंधन चक्र की किसी भी परमाणु सुविधा में, या रेडियोधर्मी स्रोतों का उपयोग करने वाली सुविधा में होने वाली दुर्घटना, जिससे पर्यावरण में बड़े पैमाने पर रिलीज या रेडियोधर्मिता होती है।
- ii. परमाणु ईंधन चक्र सुविधा में एक 'महत्वपूर्ण' दुर्घटना जहां एक अनियंत्रित परमाणु श्रृंखला प्रतिक्रिया अनजाने में होती है, जिससे न्यूट्रॉन और गामा विकिरण फट जाते हैं।

3. रेडियोधर्मी सामग्री के परिवहन के दौरान एक दुर्घटना।

4. (ख) आतंकवादियों द्वारा पर्यावरण में रेडियोधर्मी सामग्री के फैलाव के लिए रेडियोधर्मी सामग्री का रेडियोधर्मी संवितरण उपकरण के रूप में दूषणपूर्ण उपयोग।

5. एक बड़े पैमाने पर परमाणु आपदा, एक परमाणु हथियार हमले के परिणामस्वरूप (जैसा कि हिरोशिमा और नागासाकी में हुआ था) जो बड़े पैमाने पर हताहतों की संख्या और बड़े क्षेत्रों के विनाश का कारण बनेगा और ठीक से।

23.1.2 आम तौर पर, परमाणु या रेडियोलॉजिकल आपात स्थिति (ऊपर बिंदु (i) से (iv) में संदर्भित) संयंत्र / सुविधा अधिकारियों की मुकाबला क्षमता के भीतर होती है। एक परमाणु आपातकाल जो परमाणु ईंधन चक्र सुविधाओं में उत्पन्न हो सकता है, जिसमें परमाणु रिएक्टर शामिल हैं, और रेडियोलॉजिकल फैलाव उपकरणों का उपयोग करने पर पुरुषवादी कृत्यों के कारण रेडियोलॉजिकल आपातकाल दो परिदृश्य हैं जो प्रमुख चिंता का विषय हैं। परमाणु आपदा का प्रभाव ((v)) पर परिदृश्य) स्थानीय अधिकारियों की मुकाबला करने की क्षमता से परे होगा और यह राष्ट्रीय स्तर पर निपटने के लिए कहता है।

23.2 परमाणु सुविधाओं की भेद्यता:

23.2.1 परमाणु सुविधा के निकट रेल नेटवर्क की पहचान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किए जाने की आवश्यकता है। जहां तक विभिन्न नाभिकीय ईंधन चक्र सुविधाओं के आतंकवादी हमलों के प्रति सुभेद्यता का संबंध है, इन सुविधाओं में उनकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए व्यापक भौतिक सुरक्षा प्रबंध मौजूद हैं। इन सुविधाओं के संरचनात्मक डिजाइन यह सुनिश्चित करते हैं कि वास्तविक हमले की स्थिति में भी, संरचनात्मक बाधाएं संयंत्र क्षेत्र के बाहर किसी भी रेडियोधर्मिता को छोड़ने से रोकती हैं और इसलिए जनता के विकिरण के संपर्क में आने की संभावना नहीं है।

जबकि उनकी रेडियोधर्मिता शक्ति अपने आप में चोरी के लिए एक निवारक है, रेडियोधर्मिता स्रोतों को अभी भी चुराया जा सकता है और रेडियोलॉजिकल डिस्पर्सल डिवाइस या इम्प्रोवाइज्ड न्यूक्लियर डिवाइस में उपयोग किया जा सकता है। अनिवार्य रूप से, एक रेडियोलॉजिकल डिस्पर्सल डिवाइस एक पारंपरिक विस्फोटक उपकरण है जिसमें रेडियोधर्मिता सामग्री को इस तरह जोड़ा गया है कि, इसके विस्फोट होने पर, पर्यावरण में फैलाव या रेडियोधर्मिता होगी।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- 23.2.2** एक रेडियोलॉजिकल फैलाव उपकरण सामूहिक विनाश का हथियार नहीं है। सामान्यतः विकिरणात्मक संवितरण उपकरण के उपयोग से विकिरण के कारण मौतें नहीं होंगी। मौतें, यदि कोई हों, मुख्य रूप से विस्फोट के कारण होंगी। हालांकि, यह आतंक और व्यवधान पैदा करने की अपनी मुख्य क्षमता के अलावा, एक बड़े क्षेत्र को दूषित कर सकता है।
- 23.2.3** रेडियोधर्मी पदार्थों के परिवहन के दौरान दुर्घटनाओं की संभावना कम होती है क्योंकि कंटेनरों की विशेष डिजाइन विशेषताएं जिनमें उन्हें ले जाया जाता है और विशेष सुरक्षा और सुरक्षा उपाय (सभी संभावित खतरों / घटनाओं का ध्यान रखने के लिए, जिसमें गुमराह तत्वों से खतरा भी शामिल है) जो वास्तविक परिवहन के दौरान पालन किए जाने के लिए निर्धारित किए जाते हैं।
- 23.2.4** सार्वजनिक क्षेत्र में परिवहन दुर्घटना, अनाथ स्रोतों की हैंडलिंग, रेडियोलॉजिकल डिस्पर्सल डिवाइस के विस्फोट आदि जैसी रेडियोलॉजिकल आपात स्थितियों से निपटने के लिए भाभा परमाणु अनुसंधान केंद्र द्वारा वर्तमान में 18 आपातकालीन प्रतिक्रिया केंद्रों का एक नेटवर्क स्थापित किया गया है। इन आपातकालीन प्रतिक्रिया केंद्रों का कार्य विकिरण स्रोतों की निगरानी और पता लगाना, हितधारकों को प्रशिक्षित करना, निगरानी उपकरणों और सुरक्षात्मक गियर की पर्याप्त सूची बनाए रखना और पहले उत्तरदाताओं और स्थानीय अधिकारियों को तकनीकी सलाह प्रदान करना है।

अध्याय- 24 संकट प्रबंधन योजना (सीएमपी)

24.1 परिचय:

भारतीय रेल देश के परिवहन का प्रमुख साधन है। पिछले 150 से अधिक वर्षों से, भारतीय रेलवे ने देश के समग्र विकास और राष्ट्रीय एकीकरण में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। भारतीय रेल के पास 64,600 किलोमीटर से अधिक का विशाल नेटवर्क है जो प्रतिदिन औसतन 2.67 मिलियन टन माल ढुलाई और 23 मिलियन यात्रियों को ढोता है। किसी भी राष्ट्रीय स्तर के संकट में, जहां प्रमुख परिवहन आवश्यकताओं की परिकल्पना की गई है, भारतीय रेल को एक महत्वपूर्ण भूमिका निभानी होगी। हालांकि, भारतीय रेलवे राष्ट्रीय स्तर पर होने वाले संकट की स्थिति में भी शामिल हो सकती है, जिसके लिए भारत सरकार के अन्य मंत्रालयों / विभागों के लिए सहायता की आवश्यकता होती है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

24.2 यह संकट प्रबंधन योजना राष्ट्रीय स्तर की संकट स्थितियों से संबंधित है जो निम्नानुसार हैं:

24.2.1 अखिल भारतीय रेलवे हड़ताल:

रेल मंत्रालय नोडल मंत्रालय है। सभी क्षेत्रीय रेलों के पास हड़ताल योजना है।

24.2.2 आतंकवाद/सुरक्षा संबंधी संकट

रेलवे अपनी संपत्तियों से संबंधित संकट के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएगा/कार्रवाई करेगा और गृह मंत्रालय संभावित संकट को प्रभावित करने वाले रेलवे के लिए अग्रणी भूमिका निभाएगा जिसके लिए इसे मंत्रिमंडल सचिवालय के सीएमपी के नोडल मंत्रालय के रूप में पहचाना गया है। सुरक्षा निदेशालय के कार्यालय पत्र संख्या 2009/खंड (एसपीएल)/2002/28 दिनांक 2-2-2-2010 के तहत एसओपी का एक सार-संग्रह जारी किया गया है।

24.2.3 यातायात व्यवधान के लिए प्राकृतिक कारक (ओं) से संबंधित संकट:

प्राकृतिक आपदाओं के प्रभावित होने की स्थिति में और रेल नेटवर्क भी, जबकि प्राकृतिक आपदाओं के प्रबंधन के लिए नोडल मंत्रालय के रूप में एमएचए विभिन्न मंत्रालयों के साथ समन्वय करेगा

राहत/बचाव सामग्री के परिवहन के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे सहित) के साथ 1000 करोड़ रु की राशि जारी की गई है। रेलवे यह सुनिश्चित करेगा कि उसके परिवहन नेटवर्क की मरम्मत/बहाली कम से कम समय में हो। प्राकृतिक कारकों के कारण संकट के मामले में एनडीएमए/एनडीआरएफ बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

24.2.4 प्रमुख ट्रेन दुर्घटनाएं:

प्रमुख गाड़ी दुर्घटनाओं में टक्कर होना, गाड़ी का पटरी से उतरना, गाड़ियों में आग लगना, सड़क वाहनों का समपारों पर रेलगाड़ियों से टकराना आदि जैसी दुर्घटनाएं शामिल हैं जिनके मानव जीवन की भारी हानि अथवा घायल, रेल संपत्ति को क्षति अथवा निर्धारित सीमा एवं मूल्यों के रेल यातायात में व्यवधान के गंभीर परिणाम होते हैं। दूसरे शब्दों में, प्राकृतिक या मानव निर्मित कारणों से रेल परिसर में या रेलवे गतिविधि के कारण उत्पन्न होने वाली गंभीर रेल दुर्घटनाएं या गंभीर प्रकृति की अप्रिय घटना होती हैं, जिससे बड़ी संख्या में लोगों की जान जा सकती है और/या बड़ी संख्या में लोगों को गंभीर चोटें आ सकती हैं, और/या यातायात में गंभीर व्यवधान आदि हो सकता है जिसके लिए अन्य सरकारी/गैर-सरकारी और निजी संगठनों से बड़े पैमाने पर मदद की आवश्यकता होती है। रेल दुर्घटनाओं के प्रबंधन के लिए विस्तृत दिशा-निर्देशों का उल्लेख पश्चिम रेलवे की दुर्घटना नियमावली में किया गया है। रेलवे की दुर्घटना नियमावली में रेल दुर्घटनाओं से निपटने के लिए सभी प्रक्रियाओं, नियमों, विनियमों को व्यापक रूप से एक साथ लाया गया है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

24.3 दुर्घटना के समय महत्वपूर्ण कर्तव्य निम्नलिखित हैं:

- i) सभी रेल कर्मचारी, चाहे वे ड्यूटी पर हों या अन्यथा, बचाव और राहत में खुद को शामिल करें। (ii) दुर्घटना स्थल पर वरिष्ठतम अधिकारी घटनास्थल पर बचाव/राहत कार्यों के प्रभारी होते हैं।
- 3) दुर्घटना स्थल पर चिकित्सा और अन्य राहत पहुंचाने में अत्यधिक तेजी लाई जानी चाहिए।
- 4) दुर्घटना में शामिल यात्रियों के प्रति अत्यधिक सावधानी, विचार और शिष्टाचार बरती जानी चाहिए।
- 5) प्रभावित यात्रियों को भोजन, पेयजल आदि की पर्याप्त एवं त्वरित व्यवस्था की जाए।
- 6) साइट पर कर्मचारी जिम्मेदारियों को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाना चाहिए। यह भ्रम को रोकने में मदद करता है।
- 7) सूचना का त्वरित प्रसारण, विशेष रूप से मृत और घायल लोगों के ब्यौरे, सुनिश्चित किए जाने चाहिए।
- viii) मृतकों का उचित संरक्षण और देखभाल सुनिश्चित करना। (ix) यात्री के सामान की सुरक्षा सुनिश्चित करना।
- 10) 2 यात्रियों को निकासी प्रबंधों के बारे में समय पर सूचना का प्रसार करना ताकि घबराहट दूर हो सके और पुन आश्वासन प्राप्त किया जा सके।
- 11) नागरिक प्रशासन और प्रेस के साथ उचित संपर्क सुनिश्चित करें।
- 12) सुनिश्चित करें कि सुराग संरक्षित हैं और बहाली कार्यों को अच्छी तरह से योजनाबद्ध और तेजी से निष्पादित किया गया है।
- 13) किसी स्टेशन पर ट्रेन ब्रेक-डाउन/आंदोलन के कारण फंसे होने की स्थिति में उचित घोषणा की जानी चाहिए और वाणिज्य विभाग फंसे हुए यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखना चाहिए।

अध्याय – 25

भीड़ का प्रबंधन

25.1 एनडीएमए द्वारा दिशानिर्देश:

राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) ने 2014 में भीड़ के प्रबंधन के लिए कार्यक्रमों और स्थानों के प्रशासकों और आयोजकों के लिए एक गाइड जारी किया है। दिशानिर्देशों के दायरे में पिछली भीड़ आपदाओं का अध्ययन, प्रशासकों के लिए घटनाओं की बेहतर योजना बनाने और प्रबंधन करने के लिए रूपरेखा, स्थल प्रबंधकों और कार्यक्रम आयोजकों आदि को व्यावहारिक दिशानिर्देश प्रदान करना शामिल है।

25.2 एनडीएमए दिशानिर्देशों की मुख्य विशेषताएं:

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

एकत्रित होने वाले कार्यक्रमों/स्थानों के लिए योजना बनाने के महत्वपूर्ण पहलुओं में आगंतुकों, विभिन्न हितधारकों और उनकी जरूरतों को समझना, भीड़ प्रबंधन रणनीतियां, जोखिम विश्लेषण और तैयारी, सूचना प्रबंधन और प्रसार, सुरक्षा उपाय, सुविधाएं और आपातकालीन योजना, परिवहन और यातायात प्रबंधन शामिल हैं। ध्यान में रखे जाने वाले महत्वपूर्ण बिंदुओं में से एक मांग और आपूर्ति का अंतर है। घटना के प्रकार, स्थल और अपेक्षित भीड़ के प्रकार के आधार पर उचित साइनेज की योजना बनाई जानी चाहिए। आग, विद्युत और संरचनात्मक सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। एनडीएमए ने घटना अनुक्रिया प्रणाली के संबंध में निम्नलिखित दिशा-निर्देशों का सुझाव दिया है।

- (1) व्यवस्थित और पूर्ण योजना प्रक्रिया।
- (2) कमांड की स्पष्ट कट श्रृंखला।
- (3) घटना प्रतिक्रिया टीम के सदस्यों के लिए जवाबदेही की प्रणाली।
- (4) प्रतिक्रिया टीम के प्रत्येक सदस्य के लिए पूर्व-डिज़ाइन की गई भूमिकाओं को अच्छी तरह से सोचा।
- (5) प्रभावी संसाधन प्रबंधन।
- (6) संबंधित एजेंसियों की स्वतंत्रता का उल्लंघन किए बिना योजना और कमान संरचना में एजेंसियों को प्रभावी ढंग से एकीकृत करने के लिए प्रणाली;
- (7) प्रतिक्रिया प्रभाव में सामुदायिक संसाधनों का एकीकरण और (viii) उचित और समन्वित संचार की स्थापना।

25.3 भीड़ नियंत्रण और प्रबंधन:

प्रभावकारी के लिए रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेलवे पुलिस और जिला पुलिस को मजिस्ट्रेट प्राधिकारियों के परामर्श से समकालिक तरीके से कार्य करना होता है। आपराधिक प्रक्रिया संहिता (Cr.P.C.) के अध्याय 10 (सार्वजनिक व्यवस्था और शांति का रखरखाव) भाग-A "गैरकानूनी सभाओं" से संबंधित है।

गैरकानूनी सभाओं से निपटने के लिए सीआरपीसी की धारा 129 से 132 में कानूनी प्रक्रियाओं की रूपरेखा दी गई है। ये प्रावधान सशस्त्र बलों के सदस्यों और अधिकारियों (आरपीएफ संघ का एक सशस्त्र बल है) को विधिविरुद्ध सभाओं से निपटने की शक्ति प्रदान करते हैं।

एकीकृत सुरक्षा प्रणाली में शामिल किए जाने वाले बुद्धिमान वीडियो एनालिटिक्स में से एक स्टेशन परिसर के भीतर भीड़ घनत्व के लिए सिग्नल से संबंधित है जब यह निर्धारित सीमा से अधिक हो। इससे स्टेशन परिसर के भीतर भारी भीड़ जमा होने पर आरपीएफ कर्मियों और रेलवे अधिकारियों को समय पर सूचना मिल सकेगी और वे आगे की कार्रवाई की योजना बना सकेंगे। सीसीटीवी सिस्टम पर संग्रहीत तस्वीरें उपद्रवियों की पहचान करने और प्रभावी कानूनी कार्रवाई सुनिश्चित करने में बहुत मददगार होंगी।

हमें निवारक प्रोटोकॉल निर्धारित करना चाहिए, जब महत्वपूर्ण स्टेशनों के लिए अलग से निर्धारित फुटफॉल असाधारण रूप से अधिक हो जाते हैं, जैसा कि मेलों या अन्य असाधारण स्थितियों के दौरान होता है। ऐसे अवसरों पर सभी वाणिज्यिक वेंडिंग और पार्सल हैंडलिंग पर प्रतिबंध लगाना, यदि संभव हो तो पूरक मौजूद होना और अधिक क्षेत्र को रोशनी में लाना अनुचित नहीं हो सकता है।

जिला मजिस्ट्रेट (उपायुक्त) या सिविल पुलिस (वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक) पर दबाव डालना महत्वपूर्ण है कि वे उन दिनों में रेलवे स्टेशनों पर पहुंचने वाले संभावित व्यक्तियों की अनुमानित संख्या का संकेत दें, जब भीड़ की उम्मीद हो। इससे भी

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

अधिक महत्वपूर्ण यह है कि प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर एक से दो घंटे के टाइम स्लॉट के भीतर पहुंचने वाले ऐसे व्यक्तियों की संख्या है। जब तक यह सूचना नहीं दी जाती, रेलवे के लिए विशेष रेलगाड़ियों की योजना बनाना संभव नहीं होगा। विशेष ट्रेनों के गंतव्यवार संचालन की योजना बनाने के लिए यात्रियों का आयुध डिपो प्रवाह बहुत महत्वपूर्ण है। यह ध्यान में रखा जा सकता है कि अक्सर आवक और जावक यात्री यातायात समान नहीं होता है; इसमें व्यापक विविधताएं हैं।

इसके अलावा आवक भीड़ एक कंपित और अंतराल अंतराल में आती है; बाहरी भागदौड़ एक बार में वापस चली जाती है। क्षेत्रीय रेलवे या मंडल के लिए यह आवश्यक होगा कि वे राज्य सरकार (या जिला मजिस्ट्रेट) को भीड़ को कम करने के लिए अपनी अधिकतम क्षमता के बारे में लिखित रूप में जोर दें, साथ ही वे ऐसा केवल दिशा-निर्देश के अनुसार कर सकते हैं। जिला प्रशासन को इस संख्या से अधिक के प्रवेश को विनियमित और नियंत्रित करना होगा जिसके बाद (1-2 घंटे के स्लॉट में) रेलवे खाली करने में असमर्थ होगा।

25.4 क्षेत्रीय रेलवे/मंडलों की जिम्मेदारी की भूमिका:

पिछले अनुभव के आधार पर, क्षेत्रीय रेलों / मंडलों को अपनी प्रणाली पर भीड़ जमा होने की घटनाओं की पहचान करनी चाहिए। ये घटनाएं आवधिक प्रकृति की हो सकती हैं अथवा एक बार होने वाली घटनाएं हो सकती हैं जिनमें स्टेशन पर यात्रियों का बड़ी संख्या में एकत्र होना अपेक्षित होता है जो उस स्टेशन पर हैंडल की जा सकने वाली सामान्य क्षमता से अधिक होता है।

संबंधित क्षेत्रीय रेलवे/मंडल को आयोजकों और कानून प्रवर्तन एजेंसियों के साथ निकट समन्वय रखना चाहिए ताकि भीड़ के आगमन और प्रस्थान को समझा जा सके, ऐसे प्रत्येक आयोजन के लिए उनकी संख्या को समझा जा सके। रेलवे प्रशासन को खतरों की पहचान करनी चाहिए, जोखिम का आकलन करना चाहिए और तदनुसार योजना बनानी चाहिए। पिछले अनुभव के आधार पर, स्टेशन पर बेहतर योजना और निष्पादन भीड़ प्रबंधन के लिए एक समन्वय अधिकारी को नामित किया जाना चाहिए। उसे इंसिडेंट कमांडर के रूप में नामित किया जाना चाहिए और उस विशेष स्टेशन का समग्र प्रभारी होना चाहिए। उसे अपने कामकाज का निर्वहन करने के लिए संबंधित विभागों से लिए गए कर्मचारियों द्वारा सहायता प्रदान की जाएगी।

25.5 भीड़ नियंत्रण और रेलवे स्टेशनों पर भीड़ का प्रबंधन:

भीड़ नियंत्रण के लिए अधिकार क्षेत्र के विशिष्ट परिभाषित क्षेत्रों और जीआरपी/आरपीएफ और शहर पुलिस को सौंपे गए कर्तव्यों को भीड़ के संभावित दिनों से बहुत पहले रिकॉर्ड पर रखा जाना चाहिए। सुरक्षा कमियों, रेलवे सुरक्षा बल, सिविल पुलिस और राजकीय रेलवे पुलिस के तीनों अंगों के बीच जिम्मेदारियों के सुपरिभाषित क्षेत्रों के साथ निकट समन्वय बनाए रखना होता है।

स्टेशन पर कार और अन्य वाहन पार्किंग सुविधा बंद की जा सकती है; प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री पर भी थोड़े समय के लिए प्रतिबंध लगाया जा सकता है। प्रत्येक प्लेटफॉर्म पर तैनात आरपीएफ और जीआरपी कर्मी भीड़ की निगरानी करेंगे, सर्कुलेटिंग क्षेत्रों, बुकिंग विंडो, स्टेशन प्लेटफार्मों और मुख्य रूप से एफओबी पर भीड़ की निगरानी करेंगे। वाणिज्यिक कर्मचारियों की विशेष टीम आरपीएफ/जीआरपी के साथ संपर्क करेंगी और 2/4 घंटे की स्थिति को एक केंद्रीकृत स्थान अर्थात वाणिज्यिक नियंत्रण तक पहुंचाएगी जो ऑपरेटिंग विभागों के नियंत्रण कक्ष को निर्दिष्ट गंतव्य के लिए विशेष ट्रेनों के संचालन की आवश्यकता की सलाह देंगे।

25.6 पश्चिम रेलवे पर भीड़ प्रबंधन के लिए की जाने वाली कार्रवाई:

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

भीड़ और भीड़ की निगरानी के लिए सर्कुलेटिंग एरिया, होल्डिंग एरिया, प्लेटफॉर्म, बुकिंग विंडो, एफओबी, एक्स्ट्रा पर आरपीएफ और जीआरपी कर्मियों की पर्याप्त तैनाती की जाएगी। भीड़ की निगरानी और प्रबंधन के लिए निम्नलिखित कार्यों की योजना बनाई जानी चाहिए:

- भीड़ के सुचारु आवागमन के लिए अलग-अलग प्रवेश और निकास होना चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सीढ़ियों का उपयोग एक दिशा में किया जाना चाहिए यानी आने वाली और बाहर जाने वाली भीड़ को एक ही सीढ़ियों को साझा नहीं करना चाहिए।
- भीड़ का प्रवाह यूनिडायरेक्शनल में होना चाहिए। भगदड़ जैसी स्थिति से बचने के लिए भीड़ का आना-जाना नहीं होना चाहिए।
- आपातकालीन निकास की योजना पहले से बनाई जानी चाहिए। निवारक प्रोटोकॉल, जब महत्वपूर्ण स्टेशनों के लिए अलग से निर्धारित फुटफॉल निर्धारित किए जाते हैं, तो असाधारण रूप से उच्च हो जाते हैं, जैसा कि मेलों या अन्य अपवादात्मक स्थितियों के दौरान होता है, निर्धारित किया जाना चाहिए।
- पहुंच नियंत्रण और भीड़ की आवाजाही की निगरानी के लिए या तो परिचलन क्षेत्र में या स्टेशन भवन परिसर के बाहर एक होल्डिंग क्षेत्र तैयार किया जाना चाहिए।
- अवांछित भीड़ को नियंत्रित करने के लिए पीक दिनों के दौरान प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री पर प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए।
- घटना की भयावहता के आधार पर पीक दिनों के दौरान स्टेशनों पर कार और अन्य वाहन पार्किंग बंद कर दी जानी चाहिए।
- गाड़ी को बथग करने की योजना पहले से ही बना ली जानी चाहिए और सभी संगत सूचना होल्डिंग एरिया, सर्कुलेटिंग एरिया और स्टेशन भवन में महत्वपूर्ण दृश्य स्थानों पर प्रदशत की जानी चाहिए। खाली रेकों को प्लेटफार्म पर रखा जाना चाहिए।

(ग) सरकार ने बंद स्थिति में प्रवेश करने के लिए यात्रियों की भीड़ को बंद कर दिया है ताकि प्लेटफार्म पर प्रतीक्षा कर रहे यात्री खुले सवारी डिब्बों में प्रवेश करने के लिए न दौड़ें/जल्दबाजी न करें।

- भ्रम और भगदड़ जैसी स्थिति से बचने के लिए किसी भी परिस्थिति में प्लेटफॉर्म में कोई बदलाव नहीं होना चाहिए। विशेष गाड़ियों के प्रस्थान के लिए प्लेटफार्म को निर्धारित और निर्धारित किया जाना चाहिए। प्लेटफार्म पर खाली रेक लगाने से पूर्व नियमित रूप से घोषणा की जानी चाहिए।
- भीड़ के सुगम आवागमन के लिए प्लेटफार्म के प्रवेश द्वारों, सर्कुलेटिंग एरिया, एफओबी आदि पर रस्सी, बैरिकेड्स, कतार बनाने वालों आदि का बड़े पैमाने पर उपयोग किया जाना चाहिए।
- सीसीटीवी निगरानी में निर्धारित सीमा से अधिक होने पर स्टेशन परिसर के भीतर भीड़ घनत्व का संकेत देने के लिए बुद्धिमान वीडियो विश्लेषण का उपयोग किया जाना चाहिए। इससे स्टेशन परिसर के भीतर भारी भीड़ जमा होने पर आरपीएफ कर्मियों और रेलवे अधिकारियों को समय पर सूचना मिल सकेगी और वे आगे की कार्रवाई की योजना बना सकेंगे। सीसीटीवी सिस्टम पर संग्रहीत तस्वीरें उपद्रवियों की पहचान करने और प्रभावी कानूनी कार्रवाई सुनिश्चित करने में बहुत मददगार होंगी।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- पीक दिनों के दौरान, प्लेटफार्मों पर लदान, उतराई और स्टैकिंग सहित पार्सल हैंडलिंग को रोक दिया जाना चाहिए। आपात स्थिति में यार्ड/साइड क्षेत्रों में लोडिंग/अनलोडिंग की जा सकती है। ठेले और ठेले की आवाजाही पर प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए।
- पूरे स्टेशन परिसर को अच्छी तरह से प्रकाशित/रोशन किया जाना चाहिए ताकि शरारती तत्वों की गतिविधियों पर अंकुश लगाया जा सके।
- एक मिनी नियंत्रण कक्ष जो आपातकालीन प्रतिक्रिया केंद्र के रूप में भी कार्य करेगा, उस परिसर / क्षेत्र के करीब स्थापित किया जाना चाहिए जहां भीड़ की निगरानी की जानी है। आरपीएफ, जीआरपी/पुलिस, वाणिज्यिक, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, मेडिकल और ऑपरेटिंग विभाग के प्रतिनिधि चौबीसों घंटे कंट्रोल रूम की निगरानी करें।

25.7 आपातकालीन संचालन केंद्र को इस प्रकार काम करना चाहिए:

- यह केन्द्र संभवतः उस क्षेत्र के आस-पास होगा जिस पर इसे नियंत्रण करना है।
- केंद्र को एक सुरक्षित क्षेत्र में होना चाहिए जहां यह मानव निर्मित और प्राकृतिक दोनों प्रकार की आपदाओं से प्रभावित नहीं होता है, ताकि यह सभी परिस्थितियों में अपने कार्यों पर नियंत्रण रख सके।
- क्षेत्राधिकार के तहत पूरे क्षेत्र का एक ग्रिड मानचित्र तैयार किया जाएगा ताकि अशांत क्षेत्र को इंगित करने और उचित प्रतिक्रिया को सक्रिय करने में सटीकता की सुविधा मिल सके।
- इस मानचित्र में स्वयंसेवकों / पुलिस की स्थिति, एम्बुलेंस, अग्निशमन सेवाओं, चिकित्सा आपातकालीन कक्ष, टिकट स्थान आदि जैसे सभी प्रासंगिक डेटा शामिल होंगे।
- इस गतिविधि में शामिल सभी कर्मचारियों के पास एक विशेष कॉल साइन और ग्रिड मैप व्यक्ति होगा। यह उन्हें एक विशेष गतिविधि को पूर्व-खाली करने में लाभ देगा जो भीड़ की सुरक्षा सुनिश्चित करता है या यदि वे घटनास्थल के सबसे करीब हैं। यह उन्हें नियंत्रण केंद्र को सुधारात्मक कार्रवाई और प्रतिक्रिया शुरू करने में सहायता करेगा।
- यह केंद्र आयोजन स्थल से आने-जाने वाली भीड़ पर सकारात्मक नियंत्रण रखेगा।
- यह केंद्र किसी भी व्यक्ति या एजेंसी के किसी भी प्रकार के दबाव में कार्य नहीं करेगा जो घटना / स्थल तक त्वरित पहुंच का अनुरोध करता है। यह केवल तभी अनुमति देने में पूर्ण विवेक का प्रयोग करेगा जब ऐसा करने से सुरक्षा और सुरक्षा संबंधी चिंताएं हो सकती हैं।
- केंद्र आवक और बाहर दोनों जगह भीड़ की आवाजाही के बारे में सूचना प्रवाह का केंद्र होगा।
- इस केंद्र से सभी आपातकालीन सहायता सेवाओं का समन्वय किया जाएगा।
- यह केंद्र पहले से खड़ी एम्बुलेंस, अग्निशमन सेवाओं पर सीधा नियंत्रण रखेगा और आपदा संभावित क्षेत्र के अंदर और बाहर उनकी आवाजाही को विनियमित करेगा।
- यह केंद्र आपदा क्षेत्र में आपातकालीन सेवाओं की पहुंच के स्तर और दूरी को पूर्व-मान्य और तय करेगा, ताकि भीड़ और त्वरित बदलाव से बचा जा सके, जिससे सहायता और वाहनों की आवाजाही में तेजी आएगी।
- केंद्र भीड़ की आवाजाही और वैकल्पिक मार्गों (प्रवेश और निकास के लिए स्टैंडबाय के रूप में चिह्नित) के लिए मुख्य मार्गों को मान्य करने के लिए भी जिम्मेदार होगा।
- केंद्र भीड़ के प्रवाह और उनकी चिंता के स्तर को कम करने के लिए खाद्य स्टालों, सार्वजनिक सुविधाओं, पानी के बिंदुओं, आराम क्षेत्रों और प्रदर्शन प्रणालियों की स्थिति का प्रयोग / विनियमन करेगा।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- पूरे संचार नेट वर्क यानी पब्लिक एड्रेस सिस्टम, वायरलेस सेटअप, डिस्प्ले सिस्टम आदि को एक सक्षम व्यक्ति की देखरेख में एक समर्पित टीम द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, जो इंसीडेंट कमांडर को रिपोर्ट करेगा।

25.8 सुरक्षा विभाग के कर्तव्य:

सुरक्षा विभाग के मुख्य कार्यों को मोटे तौर पर वर्गीकृत किया जा सकता है:

25.8.1 नागरिक पुलिस के साथ संपर्क:

- (1) तोड़फोड़ के मामले में, स्थानीय पुलिस और जिला प्रशासन के अधिकारियों के साथ संपर्क करें और जल्दी मंजूरी प्राप्त करें।
- (2) बहाली का कार्य शुरू करने के लिए यथासंभव शीघ्रता से स्वीकृति प्राप्त की जानी चाहिए।
- (3) भीड़ को नियंत्रित करने के उद्देश्य से स्थानीय पुलिस अधिकारियों और जिला प्रशासन से अतिरिक्त जनशक्ति की मांग की जानी चाहिए।
- (4) शवों के पोस्टमार्टम की औपचारिकताएं माफ करने के लिए जिले के एसपी से छूट ली जाए।
- (5) आवश्यकता पड़ने पर जीआरपी और स्थानीय पुलिस से सहायता प्राप्त करें।

25.8.2 भीड़ प्रबंधन:

दुर्घटनास्थल पर पहली समस्या भीड़ के बढ़ने की है। किसी भी तरह का बचाव और राहत अभियान चलाना लगभग असंभव हो जाता है। रेलकर्मियों जो किसी भी तरह के बचाव और राहत कार्य को करने की कोशिश करते हैं, भीड़ के गुस्से का शिकार हो जाते हैं।

1. साइट को बंद करें और बाहरी लोगों के अनधिकृत प्रवेश को रोकें।
2. नायलॉन की रस्सियों या घटनास्थल पर उपलब्ध किसी अन्य अस्थायी उपकरण का उपयोग करके अस्थायी अवरोधक लगाकर दुर्घटना के क्षेत्र को अलग करें ताकि बाहरी लोग साइट को परेशान न करें या बचाव कार्यों में बाधा न डालें।
3. ये अवरोधक रेलपथ से कुछ दूरी पर होने चाहिए ताकि यूसीसी, सीएसी और एलसीसी घरे वाले क्षेत्र के अंदर हों। वीआईपी यात्रा के दौरान भीड़ को नियंत्रित करने के लिए बैरिकेड प्रदान किया और अतिरिक्त बल की मांग की।

25.8.3 सामान की सुरक्षा:

- (1) यात्रियों के लावारिस सामान को तब तक सुरक्षित रखें जब तक कि इन्हें वाणिज्यिक विभाग द्वारा सुरक्षित अभिरक्षा के लिए विधिवत अपने कब्जे में न ले लिया जाए।
- (2) यात्रियों के लावारिस सामान को अलग रखा जाना चाहिए और सवारी डिब्बा संख्या दर्शाने वाली उचित लेबलिंग के साथ सवारी डिब्बा वार खड़ा किया जाना चाहिए, जिससे सामान बरामद किया गया है।
- (3) हो सके तो कोच के अंदर का केबिन नंबर भी बताया जाए।
- (4) ऐसे सभी लावारिस सामान को तब तक सुरक्षित रखा जाना चाहिए जब तक कि उन्हें दावेदारों को सौंप नहीं दिया जाता है या वाणिज्यिक विभाग द्वारा ले लिया जाता है।

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

- (5) लावारिस सामान को एक सुरक्षित स्थान पर संग्रहित किया जाना चाहिए, अधिमानतः, उसी स्कूल भवन का हिस्सा जिसका उपयोग शवों को संरक्षित करने के लिए किया जा रहा है।
- (6) इन्हें कोच वार अलग-अलग कमरों में संग्रहित किया जाना चाहिए ताकि रिश्तेदारों को पहचानने में आसानी हो।

25.8.4 रेलवे संपत्ति का संरक्षण:

- (1) रेलवे खेपों/माल/पार्सल की सुरक्षा तब तक करें जब तक कि इन्हें वाणिज्यिक विभाग द्वारा विधिवत अपने कब्जे में न ले लिया जाए और उचित निपटान के लिए निकटतम स्टेशन पर न भेज दिया जाए।
- (2) खराब होने वाली वस्तुओं की तब तक सुरक्षा करें जब तक कि उन्हें स्थल पर नीलाम न कर दिया जाए या जब तक कि उन्हें नीलामी के लिए निकटतम स्टेशन पर न भेज दिया जाए।
- (3) ट्रेन में आरएमएस की खेप को सुरक्षित अभिरक्षा के लिए स्कूल भवन में स्थानांतरित कर दिया जाना चाहिए जब तक कि डाक अधिकारी नहीं आते और हिरासत में नहीं ले लेते।
- (4) वाणिज्यिक विभाग द्वारा अनुग्रह राशि के भुगतान के लिए निकाली गई नकदी के लिए सुरक्षा प्रदान करें।
- (5) दुर्घटना के संभावित कारण के बारे में सभी सुरागों और सबूतों को सुरक्षित रखें और सुनिश्चित करें कि ये परेशान न हों।
- (6) सुनिश्चित करें कि कोई भी रेलवे कर्मचारी किसी भी ट्रैक फिटिंग, या रोलिंग स्टॉक भागों के साथ छेड़छाड़ न करे।
- (7) संदिग्ध परिस्थितियों में घूमते हुए पाए जाने वाले किसी भी व्यक्ति से पूछताछ की जानी चाहिए।
- (8) किसी भी रेल कर्मचारी को ढीले-ढाले उपकरण के साथ दुर्घटना स्थल के निकट आने-जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए ।

25.9 सामान्य:

- (1) आरपीएफ कर्मियों को पीड़ितों को बचाने के लिए सहायता के लिए किसी भी कॉल का जवाब देना चाहिए और उन्हें निकटतम अस्पताल में पहुंचाना चाहिए।
- (2) 3 – घटना स्थल पर फील्ड कर्मियों द्वारा क्षत्रपों को यूसीसी में आरपीएफ पदाधिकारी को नवीनतम स्थिति बताते हुए अपडेट किया जाएगा।
- (3) सीएसी के भीतर आरपीएफ सहायता पोस्ट स्थापित की जाएगी ताकि मदद की जरूरत वाले लोग आरपीएफ से संपर्क कर सकें।

25.10 सुरक्षा व्यवस्था मॉक ड्रिल:

तैयारियों की जांच करने और ऊपर उल्लिखित जिम्मेदारी की भूमिका में कमियों, यदि कोई हो, को दूर करने के लिए नियमित मॉक ड्रिल आयोजित की जानी चाहिए।



अध्याय – 26

शक्ति की अनुसूची (एसओपी)

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

S.No.	Nature of Powers	PCMD, other HQ officers & D(Zonal Hospital)	DRM, CWM(SAG)&SAG Officers in independent charge of divisional/sub-divisional/Workshop/P U hospitals	SG/JA Grade Officers of Divisional/ Sub Divisional/ Workshop Hospital in-charges	Sr. Scale and Asst. Scale Officers	REMARKS
25. Part-B	(a) Purchase of Items for accident relief medical equipment including First Aid articles	PCMD Full Powers MD (Zonal Hosp) Full powers	Full Powers	MS/Sr. DMO Full Powers	Medical officer PC of H.U Full Powers	2. Finance concurrence is not necessary. 3. Delegation Is For Initial Supply/ replenishment 4. CMS/CMO/MD/Sr MS/MS/DMO Should submit a monthly Statement to CMD indicating the reasons for such replacement and the quantum of purchases etc. <i>Authority:</i> 1. Railway Board Lr.No. 2000/H/4 dated 27/10/2000
	(b) Replacement of sugar, tea, coffee, K.Oil & Spirit Methylated in Emergency.	PCMD/CHD Full Powers MD (Zonal Hosp) Full Powers	CMS/CMO Full Powers	Full Powers	Medical officer in-charge of Health Unit Full Powers	1. Finance concurrence is not necessary
	(c) Cash Imprest for medical officers in charge of ART/ARME	MD (Zonal Hosp) Full Powers	Full powers	Rs. 20,000/-	Rs. 20,000/-	1. Subject to stipulating the condition exercising the Powers only for the accidents where there are injuries and casualties duly certifying the occasion by the Hospital in charge. 2. Associate finance concurrence is required. <i>Authority:</i> 1. Item no.41 of High-level Committee Report on Disaster Management . Ref: 2002/H/7/4 dated 20.5.2003 from ED(H)

S.No.	Nature of Powers	PHOD/HOD	DRM/ADRM/CWM/SAG Officers in Field Units	Divisional Officers, Extra Divisional Officers & Officers in Headquarters	REMARKS
10. Part C	Expenditure at accident site or damages due to floods, breaches cyclones earthquakes, bandh/hartal/strike etc.				
	(A) Providing food, drinks, and transport of injured passengers to hospitals and to stranded passengers.	Full Powers	DRM/ADRM Full Powers	Divl Officers Full Powers	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is not necessary. The cases in which the Asst. Officers exercise these powers should be put up to DRM for ratification. The Officers who are empowered to incur expenditure for supply of food to persons in emergent cases are authorized to utilize station earnings as per codal provisions, without prior finance concurrence in cases where it is not possible to meet the expenditure in the normal manner (Board's letter No. F(XI)-64PW/46dt.12.6.1967) In respect of Item 10(c) categories to whom cash-in-lieu of food supply given has to be excluded. Accounts should be rendered within 2 weeks. A nodal officer at the level of SAG shall be nominated by GM/AGM to approve drawl of station earning in case of a disaster. Necessary procedure may be framed by the individual Railways in this regard. <p><i>Authority:</i> 1. Rule 1420 of Indian Railway Establishment Code (IREC) - Vol. II (1987)</p>
	(B) Food and drinks for staff attending to breakdown duties.	Full Powers	DRM/ADRM Full Powers	Divl Officers Full Powers	
	(C) Sanction of expenditure to supply food to labour temporarily employed in accidents/ breaches for transshipment.	Full Powers	Full Powers	Divl Officers Full Powers	
	(D) To incur expenditure on setting up Camp, lighting, and transshipment arrangements on breaches and accidents.	Full Powers	Full Powers	Divl Officers Full Powers	
	(E) Hiring of road mobile, restoration machinery like Bulldozers, road cranes, etc. from outside agencies.	Full powers	Full powers	JAG/SG Officers Full powers	
Disaster Management					
11. Part-C	Disaster Management				
	(A) Procurement of additional lifesaving drugs from the market by Medical Officers at the site.	Full Powers	Full Powers	Full Powers	<ol style="list-style-type: none"> Full Powers if he is the only Medical Officer available onsite. Medical Officers to draw money from station collection. Finance concurrence not required. <p><i>Authority:</i> 1. Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.31</p>
	(B) On the Spot payment to private Hospitals for treatment of injured.	Full Powers	Full Powers	Full Powers	<ol style="list-style-type: none"> Full Powers if he is the only Medical Officer available onsite. Medical Officers to draw money from station collection. Finance concurrence not required <p><i>Authority:</i> 1. Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.32.</p>

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

S.No.	Nature of Powers	PHOD/HOD	DRM/ADRM/CWM/ SAG Officers in Field Units	Divisional Officers, Extra Divisional Officers & Officers in Headquarters	REMARKS
1	2	3	4	5	6
(C)	Cash imprest for ARMV in charges - for expeditious procurement of small items like fuel, food materials etc. at accident sites.	Full Powers	Full Powers	Full Powers	<ol style="list-style-type: none"> Full Powers if he is the only Medical Officer available onsite. This power to be implemented when the ARMV has to remain at the accident site for a longer period during exigencies. Up to Rs. 5,000/- for food materials, fuel etc., Authority: <ol style="list-style-type: none"> Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.41
(D)	Purchase of items for ARME including First Aid Articles.	Full Powers	Full Powers	Full Powers	<ol style="list-style-type: none"> Only for emergency purchases and not for normal day to day requirements. Authority: <ol style="list-style-type: none"> Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.36
(E) ART Equipment (HRE, HRD & 140T cranes and other related equipment). (Authority: Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.36)					
(i)	For planned procurement of the spares, consumables, and small tools.	FCME/PHOD/ CHOD Above Rs.25 Lakhs and up to Rs.2.5 Crores Concern HOD of Mechanical Department Above Rs.8 Lakhs and up to Rs.25 lakhs	Nil	SJ/JAG above Rs.1.5 Lakhs and up to Rs.8 Lakhs. Sr Scale up to Rs.1.5 lakhs	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is necessary Constitution of Tender committee and acceptance as per Stores/Works powers as applicable Authority :- <ol style="list-style-type: none"> Correction slip No.4 issued by WR vide letter No.G176/Item 97(E)MSOP 18/Part C(Misc.Matters) dtd.29.01.2020 Correction slip No.7 by WR vide letter No. WR-HQOGENL(G1SP)/1/2020 dtd.22.07.2021 for item No.97 (E) (i) to (iii) of PART "C" (Misc.Matters) of MSOP
(ii)	For emergency repairs and purchase of spares incidental to such repairs	FCME Concern HOD of Mechanical Department Up to Rs.1 Lakh per break down	Up to Rs.1 Lakh per break down	Sr DME/In charge of ARTs Up to Rs.50,000/- per break down without finance concurrence	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is not necessary up to Rs. 50,000/- Single quotation can be resorted to in case of Repair/ Spare from OEM/Authorized dealer. Sr. DME/In Charge of ART shall certify the emergency. A register showing the details of expenditure incurred on each breakdown should be maintained. The overall ceiling limit for emergency repairs/purchases of spares should not exceed Rs.20 lakhs per annum Authority :- <ol style="list-style-type: none"> Board's letter No.2018/Trans.Cell/Mech/SOP Corrigendum dtd.14.01.2019 Correction slip No.4 issued by WR vide letter No.G176/Item 97(E)MSOP 18/Part C(Misc.Matters) dtd.29.01.2020 Correction slip No.7 by WR vide letter No. WR-HQOGENL(G1SP)/1/2020 dtd.22.07.2021 for item No.97 (E) (i) to (m) of PART "C" (Misc.Matters) of MSOP
(iii)	Scheduled overhauling/ reconditioning repairs to machines (Schedules not covered under Annual Maintenance contract) and for purchase of spare parts for this equipment.	FCME Full powers Concern HOD of Mechanical Department Up to Rs. 50,000/- at a time.	Nil	Sr. DMES/In charge/ART Up to Rs. 30,000/- at a time. DME/In charge of ART Up to Rs. 10,000/- at a time.	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is necessary. Subject to usual procedure of calling of tender /Quotation etc., being followed as per extant orders. <ol style="list-style-type: none"> Correction slip No.4 issued by WR vide letter No.G176/Item 97(E)MSOP 18/Part C(Misc.Matters) dtd.29.01.2020 Correction slip No.7 by WR vide letter No. WR-HQOGENL(G1SP)/1/2020 dtd.22.07.2021 for item No.97 (E) (i) to (m) of PART "C" (Misc.Matters) of MSOP

S.No.	Nature of Powers	PHOD/HOD	DRM/ADRM/CWM/ SAG Officers in Field Units	Divisional Officers, Extra Divisional Officers & Officers in Headquarters	REMARKS
1	2	3	4	5	6
(F)	Hiring of vehicles for rescue and relief operations.	Nil	DRM/ADRM Full powers during accidents	Branch Officers of Medical, Mechanical, Operating, Safety and Commercial departments Full Powers.	<ol style="list-style-type: none"> The expenditure can be met from cash imprest/ Station earnings without any limitation. Efforts may be made to pool the utilization wherever possible. Finance concurrence not required Authority: <ol style="list-style-type: none"> Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.30
(G)	Sanction of expenditure incurred during relief and rescue operations.	All Mechanical, Medical, Commercial, Operating, Safety, Officers at the site of accident Full powers	Full powers	All Mechanical, Medical, Commercial, Safety, Operating, Safety and Electrical Officers at the site of accident Full powers	<ol style="list-style-type: none"> Vouchers/Bills should be submitted within a Week's time Finance concurrence required at the time of post facto sanction Authority: <ol style="list-style-type: none"> Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.35
(G)(1)	Sanction of expenditure incurred for management of Disaster as declared by NDMA (National Disaster Management Authority)	PHOD Full powers	DRM/ADRM/CWM Full powers MD/DRH Full powers	NIL	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is required Vouchers to be kept for record and scrutiny. Authority: Correction slip no.5 issued by WR dtd.16.06.2020 for new sub item no.97 (G) (1) in Part C of MSOP
(H)	Procurement of ART/ ARMV equipment.	FCME - Full Powers -	--	--	<ol style="list-style-type: none"> No item/equipment shall be banned while being purchased for ART/ARMV/Breakdown Crane. No circulars/orders restricting the purchase procedures/powers for ART/ARMV/Crane equipment shall be applicable unless issued by Railway Board (MM&FC). Authority: <ol style="list-style-type: none"> Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.37
(I)	Sanction of cash imprest for maintaining ART/ARMVs/Cranes.	FCME - Full Powers.	Nil	Nil	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is necessary Authority: <ol style="list-style-type: none"> Recommendation of High-Level Committee on Disaster Management Item No.39.
(J)	Purchase of ART/ ARMV/Crane material through imprest cash.	--	--	JAG/Sr. Scale/ Jr. Scale in Divisions Full powers to ART In-charge officer up to Rs. 10,000/- per item	<ol style="list-style-type: none"> Finance concurrence is necessary

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

S.No.	Nature of Powers	PHOD/HOD	DRM/ADRM/CWM/ SAG Officers in Field Units	Divisional Officers, Extra Divisional Officers & Officers in Headquarters	REMARKS
1	2	3	4	5	6
	<p>(K)</p> <p>(i) Requisition of Helicopter / Airplane to reach the site of serious accident or to evacuate injured and dead in the event of serious accident.</p> <p>(ii) Requisition of Air support to dispatch the rescue teams to the site of accident.</p>				<p>1. These powers are left to the discretion of GM. The circumstances under which GM exercise these powers, broadly cover the following types of cases:</p> <p>(i) Where more than 10 casualties (death-cum-serious injuries) are feared and it is difficult for these officers to reach the site within reasonable time.</p> <p>(ii) Where heavy damage is caused to Railway installations in sensitive and tension filled areas (e.g. wreckage of track, bridges etc. through bomb blast, other means of sabotage, etc.)</p> <p>(iii) Where public reaction in case of late arrival of senior officers at site is likely to be highly adverse.</p> <p>(iv) Normally, in case of an accident, only one helicopter should be requisitioned by a Zonal Railway, except when there is a serious passenger train accident involving several casualties when it is essential for both the General Manager and the Divisional Railway Manager to reach the site at once to satisfy the public and the Press. However, for dispatching the rescue teams to the site of the accident, separate helicopter/ airplane may be requisitioned, if so needed.</p> <p><i>Authority:</i> 1. Railway Board's letter No.2002/Safety-1/6/6 dated 13.06.2004.</p>

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

S.No	Nature of Power	PHOD/HOD	DRM/ADR M	Divisional Officers & Officers in Headquarters	REMARKS
1	2	3	4	5	6
23. Part-E	(A) To make ex gratia payments payable to persons seriously injured or dependents of persons killed in Railway accidents (as defined in Section-124) including Railway servants on duty or travelling as passengers i) In case of death ii) In case of grievous injury iii) In case of simple injury	<u>PHOD/CHOD/CCO</u> Rs. 50,000/- per case <u>PHOD/CHOD/CCO</u> Rs. 25,000/- per case <u>PHOD/CHOD/CCO</u> Rs. 5,000/- per case			<p>1. No finance concurrence is required</p> <p>2. The terms and conditions stipulated in RB's 2014/TC-III/1/2/MRCT(C)/Ch.IV dtd. 07.11.2014 shall be followed</p> <p>3. For Sl. No.23(A)(ii),</p> <p>i) This is the lump-sum amount for hospitalization up to 30 days to take care of the initial expenses</p> <p>ii) Thereafter, Rs.300/- per day be released at the end of every 10-day period of discharge, whichever is earlier</p> <p>iii) The maximum period for which ex-gratia is payable to the grievously injured passenger will be 12 months</p> <p>4. For Sl. No.23(B)(ii),</p> <p>i) This is the lump-sum amount for hospitalization up to 30 days to take care of the initial expenses</p> <p>ii) Thereafter, Rs.1000/- per week or part thereof up to further 6 months of hospitalization. Rs.500/- per week or part thereof the period treatment up to further Five months of Hospitalisation.</p> <p>iii) The maximum period for which ex-gratia is payable to the grievously injured passenger will be 12 months</p> <p><i>Authority:</i></p> <p>1. Rly Board's letter No: 2002/TC-III/28/3 dtd 12.06.02</p> <p>2. Rly Board's Letter No:2011/TC-III/27/29/Ex-Gratia dtd 26.07.2012</p> <p>3. Rly Board's Letter No: 2011/TC-III/27/29/Ex-Gratia dtd 07.05.2013</p> <p>4. Rly Board's Letter No: 2014/TC-III/1/2/MRCT(C)/Ch.IV dtd 07.11.2014</p>
23. Part-E	(B) To make ex gratia payments payable to persons seriously injured or dependents of persons killed in Untoward Incidents as defined in Section 124-A including Railway servants on duty i) In case of death ii) In case of grievous injury iii) In case of simple injury	<u>PHOD/CHOD/CCO</u> Rs. 15,000/- per case <u>PHOD/CHOD/CCO</u> Rs. 5,000/- per case <u>PHOD/CHOD/CCO</u> Rs. 500/- per case			

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

S.No	Nature of Power	PHOD/HOD	DRM/ADRM	Divisional Officers & Officers in Headquarters	REMARKS
24. Part-E	<p>To make ex gratia payments to road users who meet with an accident at manned level crossing, due to Railway's prima facie negligence</p> <p style="text-align: center;">i) In case of death</p> <p style="text-align: center;">ii) In case of grievous injury irrespective of the period of hospitalization</p> <p style="text-align: center;">iii) In case of simple injury</p>	<p>PHOD/CHOD/COC Rs. 50,000/- per case</p> <p>PHOD/CHOD/COC Rs. 25,000/- per case</p> <p>PHOD/CHOD/COC Rs. 5,000/- per case</p>			<p>1. No finance concurrence is required!</p> <p>2. The terms and conditions stipulated in RB's 2014/TC-III/12/MRCT/Ch.Ly dtd. 07.11.14 shall be followed</p>
61. Part-F	To sanction ex-gratia payment to the dependents of railway employees who die in performance of their bonafide official duties	<p>PCSC/EPF</p> <p>Full powers with respect to dependents of RFSF employees with concurrence of associate finance of bill paying unit</p>	<p>DRM/CWM</p> <p>Full power with finance concurrence</p>	Nil	<p>1. GM has full powers with finance concurrence</p> <p>Authority:</p> <p style="text-align: center;">1. RBE No. 285/99</p> <p style="text-align: center;">2. RB Ltr No. 2017/Trans/01/Policy Dtd 18.10.2017</p> <p style="text-align: center;">3. Rly Bd Ltr No. 2018/Trans/01/Policy Dtd. 03/05/2018</p>

सुधार पर्चियों की सूची

क्र.सं.	करेक्शन स्लिप नं.	सुधार पर्ची जारी होने की तिथि	करेक्टिपोन किया गया			का प्रारंभिक व्यक्ति (पुस्तक के प्रभारी)
			खजूर सुधार पर्ची प्राप्त हुआ	पृष्ठ सं.	विषय	

पंकज सिंह, आई.आर.एस.एम.ई.
मंडल रेल प्रबंधक
Pankaj Singh, IRSME
Divisional Railway Manager



मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
मुंबई सेंट्रल, मुंबई - 400 008

Office of the
Divisional Railway Manager,
Mumbai Central, Mumbai - 400 008.



FOREWORD

To achieve excellence in the field of train operations is our aim and mission in Indian Railways. Any kind of disaster can be handled with better preparedness and thorough planning. With this objective, the Disaster Management Plan has been prepared to deal with situations that can affect the normal functioning of Railways, such as train accidents, natural calamities, unusual incidents etc.

This Disaster Management Plan deals not with only accidents and natural calamities, which can be managed within the Division, but also accidents/ natural calamities which require assistance from neighbouring Divisions as well as with the Civil and Military authorities.

The officers and supervisors of Mumbai Central Division of Western Railway must go through this Disaster Management Plan and get acquainted with it, understanding the various functional aspects, their role and their required response as per the guidelines and in accordance with the provisions of the Accident Manual and other instructions issued from time to time.

The Disaster Management Plan needs to be constantly reviewed and periodically updated. Each accident/ calamity should open our eyes to the deficiencies in the system and should serve as an opportunity for us to improve further. Hence the review of the Disaster Management Plan has to be undertaken as and when required, in addition to the mandatory periodical review once a year.

I hope all our team members of Mumbai Division will take full benefit from this Disaster Management Plan and organize their resources accordingly. They should always be in a state of complete preparedness for quick restoration & minimizing the impact of Disaster. I wish all our team members a safe and secure year of smooth train operations.

(Pankaj Singh)
Divisional Railway Manager
Mumbai Central, Western Railway

आरती सिंह परिहार
अपर मंडल रेल प्रबंधक
(परिचालन व मानव संसाधन)
Aarti Singh Parihar
Addl. Divisional Railway
Manager (OP& HR)



मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
मुंबई सेंट्रल, मुंबई-400008
Office of the
Divisional Railway Manager,
Mumbai Central, Mumbai -
400008



P R E F A C E

Indian Railways is the 4th largest rail network in the world, covering more than 65000 route kilometers. Safe operation of this gigantic infrastructural facility is not only important for the economy, but it is utmost priority for the lives of our 20 million passengers travelling daily.

Preparedness for handling any kind of disaster is important for any organization dealing with human lives. As per the mandates of the Disaster Management Act, 2005, the Disaster Management Plan of Railways has been framed at Divisional level. This Disaster Management Plan covers details of handling different kinds of disasters in Mumbai division and elaborates the role of each department.

I am pleased to see that the Disaster Management Plan of Mumbai Division is prepared with utmost care and necessary details. The area covered in this Disaster Management Plan requires inputs which shows the hard work put forth by all the departments as a team. I hope the booklet will truly serve as a guiding path to all of us in the tough times and we will be able to mitigate effects of any untoward incidents.

(Aarti Singh Parihar)
Additional Divisional Railway Manager
(OP & HR)
Mumbai Central, Western Railway

MESSAGE

Disaster Management Plan (DMP) for the year 2025 is a comprehensive and systematic framework aimed at ensuring the safety and security of passengers' employees and infrastructure during and after a disaster. This plan outlines strategies and procedures to prevent, respond to and recover from emergencies such as accidents, natural calamities. It involves collaboration between railway authorities, local government bodies and emergency services to minimize risks, protect critical infrastructure and ensure effective and coordinated response during emergency.

Firstly, I would like to extend my deepest respect and gratitude to Shri Pankaj Singh, DRM/BCT, for his keen interest and guidance in the early completion of the Disaster Management Plan 2025. I sincerely thanks him for his valuable guidance and suggestions.

I would also like to convey my respect and regards to Smt. Aarti Singh Parihar, ADRM (OP/HR)-BCT, for her invaluable suggestions in preparing the DMP booklet.

Furthermore, I express my sincere thanks to all Branch Officers of the BCT Division for their support and guidance. Every effort has been made to ensure the accuracy and completeness of this booklet, there may still be some omissions or errors. I humbly request that any such issues be brought to the notice of Sr.DSO/BCT, and your efforts in this regard will be highly appreciated.



**Sr. Divisional Safety Officer
Mumbai Central, Western Railway**

COORDINTOR

It is our joyful privilege to coordinate in preparation of 'Disaster Management Plan, 2025. We have tried our best to cover all information required, at the time of disaster.

Compiling and presenting of 'Disaster Management Plan, 2025 has become possible due to kind guidance of Hon'ble DRM, ADRM (OP&HR),ADRM (RS) and Sr.DSO. Support of Branch Officers and assistance of Shri R.K.Kanojiya (Divisional Transportation Inspector Safety) and Shri Somnath N Waghmare (Sr.Ck safety) of safety branch also helped in preparation of 'Disaster Management Plan. We hope this plan will help us for rendering better disaster management.

No plan can ever be foolproof without precious suggestion and guidelines. Hence our request to all concerned to give suggestions/guidelines for the improvement of this plan.



Shri. S.R. SENGUPTA

Shri. S.R.SENGUPTA
Add. Divisional Safety Officer (I)
Mumbai central, Western Railway



Shri. BRIJNANDAN PRASAD

Shri. BRIJNANDAN PRASAD
Add. Divisional Safety Officer (II)
Mumbai central, Western Railway

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

सूचकांक

अध्याय सं.	या क्रिस्म	पृष्ठ सं.
आपदा प्रबंधन योजना भाग I		
	संक्षिप्त रूप	7.12
	आपदा प्रबंधन चक्र	13
1	परिचय	14-18
1.1	परिचय	
1.2	परिभाषा	
1.3	स्वर्णिम घंटा	
1.4	आपदा के प्रकार जिससे ट्रेन सेवाओं में बाधा उत्पन्न होती है	
1.5	आपदा के स्तर के कारण ट्रेन सेवाएं बाधित हो रही हैं	
1.6	रेल दुर्घटना/स्थिति को आपदा घोषित करना	
1.7	आपदा से निपटने के लिए रेलवे की ताकत	
1.8	आपदा प्रबंधन योजना का उद्देश्य सक्रिय करना है	
1.9	भारतीय रेलवे पर डीएम पर नीति निर्माण के लिए नोडल विभाग:	
2.0	रेलवे पर मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी)	
2	आपदा प्रबंधन अधिनियम - 2005	19-23
2.1	आपदा प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति (एनडीपीएम)	
2.2	आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 की मुख्य विशेषताएं	
2.3	डीएम अधिनियम, 2005 में रेलवे से संबंधित महत्वपूर्ण प्रावधान;	
2.4	2.4 बोर्ड के निर्देश	
3	राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण	24-29
3.1	एनडीएमए का गठन और भूमिका	
3.2	राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा सलाहकार समिति का गठन	
3.3	राष्ट्रीय योजना	
3.4	नोडल और अन्य केंद्रीय मंत्रालयों और विभागों आदि की भूमिका	
3.5	एनडीएमए द्वारा जारी दिशा-निर्देश और उन पर कार्रवाई	
3.6	रासायनिक आपदाओं पर दिशानिर्देश	
3.7	रासायनिक (आतंकवाद) आपदा पर दिशानिर्देश	
3.8	परमाणु और जैविक आपदाओं पर दिशानिर्देश	
3.9	राज्य आपदा प्रबंधन पीएलए की तैयारी पर दिशानिर्देश	
3.10	भूकंप, चक्रवात और बाढ़ के प्रबंधन पर दिशानिर्देश	

3.11	चिकित्सा तैयारी और मास कैजुअल्टी प्रबंधन पर दिशानिर्देश	
3.3	रेलवे से संबंधित डीएम अधिनियम, 2005 में महत्वपूर्ण प्रावधान	
3.4	बोर्ड के निर्देश	
4	आपदा तैयारी: संसाधन	30-32
4.1	संसाधन	
4.2	संसाधन इकाई-I	
4.3	संसाधन इकाई-II	
4.4	संसाधन इकाई-III	
4.5	संसाधन इकाई-IV	

1

आपदा प्रबंधन भाग- I 2025

4.6	आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ का कार्य	
5	आपदा तैयारी: विभिन्न विभाग	33-37
5.1	इंजीनियरिंग विभाग	
5.2	इंजीनियरिंग सामग्री के लिए मापदंड	
5.3	ट्रैक सामग्री	
5.4	मजदूरी	
5.5	गतिशीलता	
5.6	उपकरण और विविध	
5.7	यांत्रिक विभाग	
5.8	चिकित्सा विभाग	
5.9	विद्युत विभाग	
6.0	दूरसंचार विभाग	
6.1	परिवहन विभाग	
6.2	ब्रेक वैन उपकरण के पूर्ण पूरक सुनिश्चित करना	
6.3	वाणिज्यिक विभाग	
6.4	सुरक्षा विभाग	
6.5	आरपीएफ की आपदा प्रबंधन टीम	
6.6	आरपीएफ के लिए उपकरण	
6.7	मंडल स्तर पर तैयारियां	
6.8	रेलवे स्टेशनों पर प्रदर्शन	
6.9	रेलवे अस्पताल	
7.0	सामान्य	
6	आपदा प्रबंधन के चरण	38-40

6.1	चरण-I:	
6.2	चरण-II:	
6.3	चरण-III	
6.4	चरण-IV:	
7	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण, दुर्घटना राहत ट्रेन, सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रिलीफ ट्रेन और सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रिलीफ मेडिकल वैन	41-44
7.1	ART/ARME/SPART/SPARME का स्थान	
7.2	दुर्घटना राहत गाड़ी के संचलन के लिए लक्षित समय	
7.3	साइडिंग से मेडिकल रिलीफ वैन को बाहर निकालने और स्टेशन से डिस्पैच करने का लक्ष्य समय	
7.4	दुर्घटना स्थल पर एआरएमई और एआरटी की भीड़	
7.5	एआरएमई स्केल II स्थान	
7.6	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण:	
7.7	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण:	
7.8	मॉक ड्रिल की आवधिकता	
8	डिसेटर रिस्पांस-इंस्टेंट एक्शन टीम	45-47
8.1	इंस्टेंट एक्शन टीम में शामिल हैं	
8.2	की जाने वाली कार्रवाई की चेकलिस्ट	
8.3	टीटीई ट्रेन अधीक्षक के कर्तव्य	