

## भारतीय रेलवे के लोको पायलट के मांगों की वैधानिकता

1. **Grant of 16+ 30hrs. (Headquarter + Periodical Rest) Consecutive Rest:** - यह विश्राम का घंटा कोई मांग नहीं है अपितु, रेल प्रशासन के द्वारा विगत लम्बे वर्षों से कपटपूर्ण तरीके से दमनकारी आदेशों के तहत अधिकारों को छुपाकर/गलत परिभाषित करके लेने से रोका गया है। लोको रनिंग स्टाफ के द्वारा जब रेल अधिनियम-1989 के धारा-133(2) में वर्णित Consecutive रेस्ट की मांग RLC/बेंगलोर के समक्ष रखा गया, तब RLC/बेंगलोर के द्वारा लोको रनिंग स्टाफ के पक्ष में फैसले में यह आदेश दिया गया कि- **“रनिंग स्टाफ को मुख्यालय में मिलने वाले आवधिक विश्राम की गणना (Headquarter + Periodical Rest) Consecutive Rest रेल अधिनियम-1989 के धारा-133(2) के तहत सही है यदि रेल प्रशासन विश्राम के घंटे को कम करती है तब उसे क्षतिपूर्ति (Compensate) के रूप में कम किये गए घंटे का OT दुगने दर पर भुगतान करना होगा।”** इसके पश्चात् CAT का भी फैसला लोको रनिंग स्टाफ के पक्ष में आया और इसके पश्चात् रेलवे ने CAT के फैसले को चुनौती हाई कोर्ट / कर्नाटक में किया जहां भी रेलवे को हार का सामना करना पड़ा। साथियों, दुर्भाग्य है कि रेलवे के द्वारा लम्बे समयों से हमारे मानवीय हक को हमसे दूर रखा गया तथा SPAD जैसे दुर्घटनाओं में हमें न्यायिक विधियों का पालन ना करते हुए दोषी सिद्ध किया गया है।
2. **Total duty hours from Sign ON to Sign OFF should be 10 hrs:** - साथियों, HPC के रिपोर्ट के बाद रेलवे बोर्ड के द्वारा पत्र सं. E(LL)2015/HPC/2/Pt.MS दिनांक 02.02.16 के पैरा 9.04 में रनिंग स्टाफ की कार्य के घंटे को Sign-on से लेकर Sign-off को 10 घंटे तक करने का सुझाव दिया गया था, जिसको रेलवे बोर्ड के द्वारा 2020 से लागू करने का निर्णय लेने हेतु सहमती जताई थी
3. **Continuous Night Duty limited to 02 Nights only:** - साथियों, HPC के द्वारा SPAD के कारणों का जब पता लगाया तब उन कारणों में अनियंत्रित रात्रि ड्यूटी सबसे अहम कारण प्रकाश में आया जिसको लगातार 2 रात्री ड्यूटी में नियंत्रित करने की अनुशंसा की गयी। इसके अलावा वर्तमान में पिछले दुर्घटनाओं का अहम कारण माइक्रोस्लीप का होना पाया गया है, दुर्घटनाओं में शामिल चालक दल की पिछली ड्यूटी जांचने में यह स्पष्ट हुआ है कि चालक दल के पिछले

अधिकतर कार्य रात्रि में होने के कारण चालक दल को यातो रात्रि में विश्राम नहीं मिला या उससे अधिकतम रात्रि में ही कार्य लिया जा रहा था।

**कोई पागल आदमी भी कभी मरना नहीं चाहता है तो फिर लोको पायलट क्यों जानबूझकर मरना चाहेगा और SPAD करेगा**

**(Com. M. N. Prasad)**

**4. Absence from Head Quarter should be fixed at maximum 48 hrs instead of 72**

**hrs:** - साथियों, HPC के रिपोर्ट के बाद रेलवे बोर्ड के द्वारा फुल बोर्ड मीटिंग के माध्यम से पत्र सं. E(LL)2015/HPC/2/Pt.MS दिनांक 02.02.16 के पैरा 9.16 में रनिंग स्टाफ को मुख्यालय की अनुपस्थिति की अधिकतम सीमा 72 घंटे को घटाकर 48 घंटे 2020 तक करना स्वीकार किया गया था। जिसे कि आजतक 4 वर्षों से भी ज्यादा हो चुके है। तथा पत्र सं. E(LL) 2016/HPC/7 dtd 23.11.16 & RBE No. 37/2010) के अनुसार 36 घंटे में मुख्यालय वापसी को कड़ी निगरानी रखने का आदेश दिया गया था।

साथियों, उपरोक्त सभी माँग कोई जबरदस्ती की जाने वाली माँग नहीं है अपितु, सामान्य कर्मचारियों को मिलने वाले अधिकार है जिसे संरक्षा की अंतिम और महत्वपूर्ण कड़ी लोको रनिंग स्टाफ से कपटपूर्ण तरीके से दूर रखा गया जिसके कारण भारतीय रेलवे में SPAD एवं अन्य दुर्घटनाएं बढ़ने लगी, जिसके जिम्मेदार कपटपूर्ण तरीके से नियमों को गलत परिभाषित करने वाले उच्च अधिकारी है और इन्हीं के द्वारा दुर्घटनाओं के बाद दोषी का पता लगाने के लिए होने वाले जांच में बिना अभियोजन (सरकारी) गवाह के तथा काले कानून 14(2) के सहारे अपने दामन को साफ़ लोको रनिंग स्टाफ के सजा से करने का काम किया है।

AILRSA/उत्तर रेलवे