

★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद!



ऑल इण्डिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन

भारतीय रेलवे के लोको पायलट

48 घंटे के

HUNGER FAST पर क्यों?



रेलकर्मी साथियों एवं रेलयात्री बंधुओं से सादर अपील,

जैसा कि आप जानते हैं कि किसी रेलगाड़ी का सुरक्षित एवं संरक्षित संचालन उस गाड़ी के सबसे आगे तैनात लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट की जिम्मेवारी है। वह लोको पायलट प्रतिदिन पूरे भारतीय रेलवे में हजारों यात्रीगाड़ियों तथा मालगाड़ियों को दिन-रात हर मौसम में चलाने का काम करता है। एक लोको पायलट अपनी गाड़ी को जहां से वह अपनी ड्यूटी शुरू करता है और जहां समाप्त करता है उस दौरान सैकड़ों सिगनल, रेल फाटक, पुल-पुलिया, सुरंग एवं मोड़ को पार करते हुए उस गाड़ी को गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचाने का काम करता है। लोको पायलट जब किसी सिगनल को देखता है तो 5 सेकंड के भीतर उसे सिगनल के संकेत के मुताबिक अपनी प्रतिक्रिया देनी पड़ती है। यदि कुछ सेकंड की भी चुक या देरी हुई और उसने सिगनल के संकेत को गलत समझ लिया या ब्रेक लगाने में देर की तो दुर्घटना हो जाने की संभावना बनी रहती है। यदि कोई दुर्घटना हो गई तो लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट के साथ-साथ यात्रियों के जान माल का भी भारी नुकसान होता है। यदि कोई परिणामी दुर्घटना नहीं भी हुई है तब भी SPAD के आरोप में लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को नौकरी से बर्खास्त कर दिया जाता है। रेल दुर्घटनाओं में बहुत सी दुर्घटनाएं मानवीय भूलवश हुई हैं, लेकिन साथ ही साथ बहुत सी रेल दुर्घटनाएं रेल प्रशासन के द्वारा स्थापित संरक्षा नियमों की अनदेखी करवाकर रेल परिचालन करवाने के कारण हुई हैं। रेलवे में दुर्घटनाओं को रोकने एवं लोको पायलट की ड्यूटी उनके विश्राम के घंटे एवं अन्य मुद्दों को लेकर गठित विभिन्न कमीटीयों ने अब तक जो सिफारिशें भारत सरकार के समक्ष प्रस्तुत की, उन सिफारिश को भारत सरकार एवं रेल मंत्रालय ने आज तक लागू नहीं किया, जिसके कारण भी लोको पायलट काफी मानसिक तनाव एवं दबाव में रेल संचालन कार्य कर रहा है। हाई पावर कमेटी जो लोको रनिंग स्टाफ के कार्य के घंटे एवं विश्राम की अवधि के मुद्दे पर गठित की गई थी। वर्ष 2013 में प्रस्तुत अपनी रिपोर्ट में यह लिखा है कि लोको पायलट प्रकृति के नियमों के विरुद्ध विपरीत मौसम में भी कार्य करता है इसलिए वह विशिष्ट श्रेणी का कर्मचारी है। इसलिए उनके कार्य के घंटे एवं विश्राम की अवधि को सीमित किया जाना चाहिए। हाई पावर कमेटी ने हमारे आवधिक विश्राम की अवधि को 40 घंटे निर्धारित करने को कहा। जिसे रेलवे बोर्ड ने नहीं माना और हमें 30 घंटे का ही विश्राम दिया जाता है। क्षेत्रीय श्रम आयुक्त (RLC) / चेन्नई, CAT तथा कर्नाटक उच्च न्यायालय के धारवाड़ खंडपीठ के द्वारा (30 + 16) 46 घंटे का आवधिक विश्राम देने का निर्णय पारित कर रखा है। जिसे रेलवे बोर्ड ने आज तक नहीं माना है। क्षेत्रीय श्रम आयुक्त एवं उच्च न्यायालय / चेन्नई ने लोको रनिंग स्टाफ को गहन (इंटेंसिव) श्रेणी का कर्मचारी घोषित करते हुए 6 घंटे से ज्यादा कार्य नहीं कराने के लिये निर्णय दे रखा है। जिसे लागू नहीं किया गया है। चौदहवीं लोकसभा 2004 में रेलवे संरक्षा पर गठित संसदीय समिति ने भी लोको रनिंग स्टाफ से 8 घंटे से ज्यादा ड्यूटी नहीं लेने का सिफारिश किया था। जिसे भारत सरकार (रेल मंत्रालय) ने स्वीकार नहीं किया। वर्ष 2017 में पूर्व तटीय रेलवे के खुर्दा रेल मंडल में हीराकुण्ड एक्सप्रेस की दुर्घटना के बाद रेलवे बोर्ड के मेंबर (ट्रैक्शन) महोदय ने यह निर्देश जारी किया था कि लोको पायलट से लगातार 2 रात्रि से ज्यादा कार्य नहीं लिया जाये। रेलवे बोर्ड ने इस निर्देश को मात्र 6 माह के भीतर ही संशोधित कर लगातार 4 रात्रि कर दिया और पिछले कुछ महीनों के ड्यूटी विश्लेषण से यह तथ्य सामने आये कि लोको पायलट

★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद!

★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद!

से 6 रात्रि तक लगातार ड्यूटी कराई गई। रेलवे बोर्ड ने वर्ष 2016 में लोको पायलटों के ड्यूटी के घंटों के सम्बन्ध में यह स्पष्ट निर्देश जारी कर रखा है कि सामान्य अवस्था में 9 घंटे से ज्यादा ड्यूटी नहीं कराया जाना है। तथा विशेष परिस्थिति में लोको पायलट को 2 घंटे पूर्व लिखित सुचना देकर 11 घंटे तक कार्य कराया जा सकता है। परन्तु, वर्तमान में लोको रनिंग स्टाफ से सामान्य परिस्थिति में भी 12 से लेकर 16 घंटे तक लगातार ड्यूटी कराई जा रही है। रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय ने वर्ष 2021 से ही यह निर्देश दे रखा है कि लोको पायलट से 9 घंटे से अधिक Long Hours तक ड्यूटी कराया जाना न केवल संरक्षा को प्रभावित करता है, बल्कि उनके साथ अमानवीय व्यवहार करने जैसा है। इसलिए 80% रेलगाड़ियों की ट्रिप साईन ऑन से साईन ऑफ तक 9 घंटे के भीतर पूर्ण किया जाना आवश्यक है। लेकिन भारतीय रेलवे पर मौजूदा हालात यह है कि लोको पायलट से केवल 50% गाड़ियों में ही 9 घंटे की ड्यूटी पूर्ण करायी जा रही है, शेष 50% गाड़ियों में हमारी ड्यूटी 12 घंटे से लेकर 16 घंटे तक हो रही है। रेलवे बोर्ड ने 2010 से ही यह निर्देश दे रखा है की लोको रनिंग स्टाफ को उनके मुख्यालय से बाहर 36 घंटे से लेकर अधिकतम 48 घंटे तक ही ड्यूटी कराई जाएगी। तथा इसके बाद उन्हें अपने मुख्यालय में वापस लाया जाएगा। परंतु, वास्तविकता यह है कि आज भी लोको पायलटों को 72 घंटे से ज्यादा 104 घंटे तक मुख्यालय से बाहर रखा जा रहा है। जिसके कारण वह काफी मानसिक तनाव एवं दबाव में गाड़ी का परिचालन कर रहा है। परिणामस्वरूप उनकी एकाग्रता (Concentration) भंग हो रही है। जो रेल दुर्घटनाओं का एक संभावित कारण है। भारत सरकार (रेल मंत्रालय) ने राज्यसभा में एक प्रश्न के उत्तर में यह कहा है कि रेलवे में आज भी 3,12,000 रिक्तियां बनी हुई है। जिसमें लोको रनिंग स्टाफ संवर्ग में 20000 से भी ज्यादा रिक्तियां बनी हुई है। लोको रनिंग स्टाफ के कैडर में इतनी भारी रिक्तियों के बावजूद प्रतिमाह मालगाड़ी एवं यात्री गाड़ियों के परिचालन में काफी बढ़ोतरी कर दी गयी है। जिसके कारण वर्तमान संख्या बल पर काम का बोझ बढ़ गया। परिणामस्वरूप लोको पायलटों को समय पर छुट्टी तथा आवधिक विश्राम नहीं मिल पा रहा है। कार्य की प्रतिकूल परिस्थिति, संसाधनों की कमी, रेल के इंजनों में यूरिनल एवं शौचालय की व्यवस्था नहीं रहने, भोजन अथवा लंच ब्रेक के लिए समय निर्धारित ना होने के कारण अमानवीय परिस्थिति में कार्य करना पड़ रहा है। उपरोक्त वर्तमान परिस्थिति में महिला लोको पायलट के लिए कार्य करना और भी मुश्किल होता है।

जहाँ तक वेतन एवं भत्तों का सवाल है तो लोको पायलट के कार्य की प्रकृति, प्रतिकूल वातावरण, तकनीकी दक्षता, चिकित्सकीय मानक, संरक्षा के प्रति जवाबदेही के मद्देनजर दुसरे विभागों के तुलना में काफी कम है। सहायक लोको पायलट को दुसरे कर्मचारी की तरह रिस्क भत्ता नहीं दिया जाता है। रेल के अन्य विभागों के कर्मचारियों का यात्रा भत्ता आयकर अधिनियम-1961 के प्रावधानों के अनुसार शत प्रतिशत आयकर से मुक्त है। जबकि लोको रनिंग स्टाफ के माइलेज भत्ते (KMA) में 70% यात्रा भत्ता का भाग जुड़ा हुआ है। फिर भी हमारे पुरे माइलेज भत्ते में एक मामूली रकम छूट देते हुये शेष पर मोटी रकम आयकर के रूप में प्रति वर्ष वसूली जाती है।

उपरोक्त सभी मुद्दों को लेकर हमारा संगठन (AILRSA) माननीय रेलमंत्री जी से लेकर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष सह मुख्य कार्यकारी निदेशक के समक्ष पिछले कई वर्षों से ज्ञापन देते हुए मिलकर इसके समाधान की गुजारिश कर चुका है। उपरोक्त जायज एवं नियमसंगत मांगों को लेकर दर्जनों बार लोकतान्त्रिक तरीके से धरना एवं प्रदर्शन भी कर चुका है। बावजूद इसके हमारी इन जायज मांगों पर रेल प्रशासन एवं भारत सरकार (रेल मंत्रालय) ने आजतक गंभीरतापूर्वक विचार नहीं किया है। इसलिए हमारा संगठन बाध्य होकर रेल यात्रियों के जान माल की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु उपरोक्त मांगों को लेकर हमारा संगठन (AILRSA) सम्पूर्ण भारतीय रेलवे पर 02 दिसम्बर 2025 से 48 घंटे का सामूहिक उपवास में रहते हुए रेल परिचालन करने का निर्णय लिया है। यद्यपि लोको पायलट रेल परिचालन कार्य को जान-बुझकर बाधित नहीं करेंगे। परन्तु, 48 घंटे भूखे रहकर रेल संचालन करने के दौरान यदि वे बीमार हो जायेंगे तो इस परिस्थिति में वे कार्य करने में सक्षम नहीं रहेंगे।

हमें आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि आप समस्त रेलयात्री बन्धु तथा भारतीय रेलवे के लोको रनिंग स्टाफ सहित समस्त रेलकर्मी हमारे इस सामूहिक उपवास कार्यक्रम के प्रति सहानुभूति रखते हुए हमारी उपरोक्त जायज एवं कानूनी मांगों का नैतिक समर्थन करेंगे।

निवेदक-

भारतीय रेलवे का समस्त लोको रनिंग स्टाफ

ALL INDIA LOCO RUNNING STAFF ASSOCIATION (Reg-17903)

★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद! ★ AILRSA जिन्दाबाद!