

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड)

आर बी ई सं. 4/2004

सं. ई (पी एंड ए) I-2001/आर-टी-2 (के डब्ल्यू) नई दिल्ली. दिनांक : 02.01.2004

महाप्रबंधक/मुख्य प्रशासनिक अधिकारी.  
सभी भारतीय रेलें तथा उत्पादन इकाइयां आदि.  
(डाक सूची सं. 1 और 2 के अनुसार)

विषय : ड्राइवरों और गैंगमैन के लिए संरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना.

\*\*\*\*\*

12 एवं 13 जुलाई, 2003 को भारतीय रेलों पर संरक्षा संबंधी वर्कशॉप में हुए विचार-विमर्श के आधार पर, रेल मंत्रालय ने गैंगमैनों और ड्राइवरों की कोटियों के लिए संरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना शुरू करने का निर्णय लिया है.

2. इस योजना की प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं:-

(i) इस योजना को संरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना कहा जाएगा. इस योजना में दो संरक्षा कोटियों अर्थात् ड्राइवर (शंटरो को छोड़कर) और गैंगमैन, को कवर किया जाएगा जिनकी कार्य प्रणाली का गाड़ी परिचालनों की संरक्षा और रेलपथ के रख रखाव पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है. यह योजना इस बात को ध्यान में रखकर बनाई गई है कि बढ़ती हुई आयु के साथ इन कोटियों के कर्मचारियों की शारीरिक क्षमता और प्रतिक्रियाओं में कमी आती है जिससे संरक्षा खतरे में पड़ सकती है.

- **ड्राइवर:** यह कोटि गाड़ियों के चालन के लिए प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी होती है. रनिंग ड्यूटी में निरंतर ध्यान और सतर्कता की आवश्यकता होती है. लंबे समय तक रनिंग ड्यूटी करने से तनाव और कार्य के अनिश्चित घंटों के कारण उनके स्वास्थ्य पर हानिकर मनःशारीरिक प्रभाव पड़ता है. समय के साथ-साथ उनकी प्रतिक्रियाओं की गति धीमी हो जाती है और उनके द्वारा परिचालनिक भूल-चूकों की संभावना रहती है.

- **गैंगमैन:** यह कोटि रेलपथों के उचित रख-रखाव के लिए उत्तरदायी होती है। उनके कार्य में वर्कशॉपों/लोकोशेडों से भिन्न रेलपथ बिछाने, रेलपथों की मरम्मत, गश्त लगाने आदि जैसा शारीरिक श्रम शामिल होता है और यह सारा कार्य खुले वातावरण में किया जाता है। उन्हें अत्यधिक सर्दी गर्मी का मौसम झेलना पड़ता है। फोर्कलिफ्ट्स, ई ओ टी क्रेनों, व्हीलबैरो आदि की अनुपलब्धता आदि परिस्थितियों का सामना भी करना पड़ता है। परिणामस्वरूप बढ़ती आयु से संबंधित कमजोरियां और रीढ़ की हड्डी और पीठ की बीमारियां जल्दी ही उन्हें घेर लेती हैं।

ये कोटियां ऐसी परिस्थितियों में कार्य करती हैं, जहां उन कर्मचारियों की तुलना में थकान अधिक होती है, जो कार्यालय के अंदर या स्टेशन सीमा के भीतर या डिपुओं और वर्कशॉपों में कार्य करते हैं, यद्यपि संरक्षा कोटियों के रूप में परिभाषित अन्य कोटियों की भी परिचालनिक संरक्षा सुनिश्चित करने में महत्वपूर्ण भूमिका होती है, लेकिन उनके कार्यों की प्रकृति कम कठिन होती है। अतः ड्राइवरों और गैंगमैनों से भिन्न किसी भी अन्य कोटि को इस योजना में शामिल नहीं किया गया है। इसी कारण से, शंटर जो स्टेशन याडों के भीतर कम कठिन शिफ्ट-वार कार्य करते हैं, उन्हें भी इस योजना में शामिल नहीं किया जाएगा।

- (ii) इस योजना के अंतर्गत 50 से 57 वर्ष की आयु वर्ग के ड्राइवर और गैंगमैन सेवानिवृत्ति ले सकते हैं।
- (iii) इस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति के लिए जिसका अभ्यावेदन स्वीकृत हो जाता है, उस कर्मचारी के उपयुक्त आश्रित को नौकरी देने पर विचार किया जाएगा।
- (iv) इस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति लेने की पात्रता के लिए कर्मचारी की 33 वर्ष की अर्हक सेवा पूरी होनी चाहिए।
- (v) सेवानिवृत्ति के लिए अनुरोध स्वैच्छिक आधार पर होगा और इसमें प्रशासन की ओर से कोई दबाव नहीं होगा।
- (vi) जिस कोटि से कर्मचारी सेवानिवृत्ति लेता है, उसी कोटि में निम्नतम भर्ती ग्रेड में पात्रता और उपयुक्तता के आधार पर आश्रित की नियुक्ति पर ही विचार किया जाएगा, किसी और कोटि में नहीं।
- (vii) इस योजना के अंतर्गत जो सेवानिवृत्ति का प्रस्ताव करते हैं, उनके आवेदन वर्ष में एक बार लिए जाएंगे। इस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति पाने के इच्छुक कर्मचारियों की

की पात्रता की गणना करने की निर्धारित तारीख संबंधित वर्ष की 30 जून होगी। ऐसे सेवानिवृत्त कर्मचारियों के आश्रितों की नियुक्ति की सभी शर्तों जैसे आयु सीमा, शैक्षिक योग्यताएं आदि का विनिश्चय भी इसी तारीख से किया जाएगा।

- (viii) इस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति के लिए आवेदन प्रस्तुत करने और नियुक्ति के लिए किसी आश्रित पर विचार किए जाने की अंतिम तारीख संबंधित वर्ष की 31 जुलाई होगी।
- (ix) वे कर्मचारी, जो सेवानिवृत्ति के अपने आवेदनों को वापस लेना चाहते हैं, उन्हें संबंधित वर्ष की 30 सितंबर से पहले आवेदन वापस लेने की अनुमति दी जाए। उसके बाद आवेदन वापस लेने संबंधी किसी भी अनुरोध पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (x) सेवानिवृत्ति के अनुरोध को स्वीकार करने का विवेकाधिकार प्रशासन के पास निहित होगा जो कर्मचारियों की कमी, ड्राइवर/गैंगमैन की कोटि, जैसा भी मामला हो, में नियुक्ति के लिए आश्रित की शारीरिक क्षमता तथा उपयुक्तता पर निर्भर करेगा।
- (xi) जिन कर्मचारियों ने 33 वर्ष की अर्हक सेवा पूरी कर ली है और जो 55 से 57 वर्ष के आयु वर्ग में हैं, उन पर इस योजना के पहले चरण में विचार किया जाएगा। उसके बाद उन कर्मचारियों पर विचार किया जाएगा, जो 53 वर्ष से अधिक परंतु 55 वर्ष से कम आयु वर्ग में हैं।
- (xii) नियुक्ति के लिए विचार किए जा रहे आश्रितों के मामले में पात्रता की शर्तें वही होगी जो खुले बाजार से सीधी भर्ती के लिए निर्धारित हैं।
- (xiii) आश्रितों की उपयुक्तता का आकलन उसी प्रकार किया जाएगा जैसा सीधी भर्ती के मामले में किया जा रहा है। यह आकलन संबंधित रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से किया जाएगा। इस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति के लिए कर्मचारियों के अनुरोध पर विचार केवल तभी किया जाएगा यदि आश्रित को मेडिकल फिटनेस सहित सभी प्रकार से नियुक्ति के लिए उपयुक्त पाया जाता है।
- (xiv) चूंकि संरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना एक ऐसा पैकेज है, जिसका मौजूदा किसी भी योजना से कोई संबंध नहीं है, इसलिए ऐसा कर्मचारी जो इस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति लेता है उसे अर्हक सेवा के लिए कोई अतिरिक्त वेटेज (Weightage) स्वीकार्य नहीं होगा। इस योजना के अंतर्गत नियुक्त आश्रितों को अपनी कोटि

इस योजना के अंतर्गत नियुक्त आश्रितों को अपनी कोटि बदलने की अनुमति नहीं होगी सिवाय पहले से मौजूद नियमों के अंतर्गत स्वीकार्य को छोड़कर.

(XV) रिहायशी आवास की पात्रता की गणना करने के उद्देश्य से, इस योजना के अंतर्गत नियुक्त आश्रितों को उन्हीं कर्मचारियों के समान माना जाएगा जो खुले बाजार से सीधी भर्ती के माध्यम से नियुक्त हुए हैं, कर्मचारियों के अनुकंपा के आधार पर नियुक्त आश्रितों के लिए लागू आवास के विनियमन की शर्तें उनके मामले में लागू नहीं होगी.

3. इस योजना के पहले चरण के सफल कार्यान्वयन के बाद दूसरे चरण को कार्यान्वित किया जाएगा जिसमें 33 वर्ष से कम अर्हक सेवा वाले कर्मचारियों के मामले में रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूरी के लिए विचार किया जाएगा.

4. यह योजना इस पत्र के जारी होने की तारीख से प्रभावी होगी.

5. इसे रेल मंत्रालय के वित्त निदेशालय की सहमति से जारी किया जा रहा है.

6. कृपया इस पत्र की पावती दें.

नादिरा रजाक

(नादिरा रजाक)

संयुक्त निदेशक स्था (वेतन एवं भत्ता)

रेलवे बोर्ड

सं. ई (पी एंड ए)I-2001/आर टी-2 (के डब्ल्यू)

नई दिल्ली, दिनांक : 02-01-2004

प्रतिलिपि विस एवं मुलेधि, सभी भारतीय रेलों, आदि को अग्रेपित.

नादिरा रजाक

(नादिरा रजाक)

संयुक्त निदेशक स्था (वेतन एवं भत्ता)

रेलवे बोर्ड

सं. ई (पी एंड ए)I-2001/आर टी-2 (के डब्ल्यू)

नई दिल्ली, दिनांक : 02.01.2004

प्रतिलिपि डी ए आई (रेल), नई दिल्ली को प्रेषित (40 अतिरिक्त प्रतियां)

*CC*  
*Genl*

कृते वित्त आयुक्त, रेल

सं. ई (पी एंड ए)I-2001/आर टी-2 (के डब्ल्यू)

नई दिल्ली, दिनांक : 02.01.2004

प्रतिलिपि प्रेषित:-

1. महासचिव, ए आई आर एफ, 4, स्टेट एंट्री रोड, नई दिल्ली (35 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
2. महासचिव, एन एफ आई आर. 3, चेम्सफोर्ड रोड, नई दिल्ली (35 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
3. महासचिव, आई आर पी ओ एफ (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
4. राष्ट्रीय परिषद तथा विभागीय परिषद के सदस्य तथा कर्मचारी पक्ष, राष्ट्रीय परिषद के सचिव, 13-सी, फिरोजशाह रोड, नई दिल्ली (90 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
5. महासचिव, फ़ोआ, नई दिल्ली (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
6. महासचिव, रे.सु.ब. संघ, कमरा नं. 549, रेल भवन, नई दिल्ली (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
7. सचिव, आर बी एस एस, ग्रुप 'ए' आफिसर एसोसिएशन (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
8. अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड क्लास-II आफिसर्स एसोसिएशन (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
9. अध्यक्ष, भारतीय रेल क्लास-II आफिसर्स एसोसिएशन (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
10. सचिव, रेलवे बोर्ड लिपिक वर्गीय कर्मचारी संघ (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)
11. सचिव, रेलवे बोर्ड क्लास-IV एसोसिएशन (5 अतिरिक्त प्रतियों सहित)

*K. J. J. J.*  
कृते सचिव/रेलवे बोर्ड

भारत सरकार      GOVERNMENT OF INDIA  
रेल मंत्रालय      MINISTRY OF RAILWAYS  
(रेलवे बोर्ड)      RAILWAY BOARD)

\*\*\*\*\*

RBE No. 4 / 2004.

No.E(P&A)I-2001/RT-2(KW)

New Delhi, dated 02.01.2004.

The GM/CAOs/OSDs  
All Indian Railways & Production Units etc (As per mailing list)

Sub: Safety Related Retirement Scheme - Drivers and Gangmen

\*\*\*\*\*

Arising out of deliberations in the Workshop on Safety on Indian Railways conducted on 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> of July, 2003 the Ministry of Railways have decided to introduce a Safety Related Retirement Scheme for the categories of Gangmen and Drivers.

2. The main features of the Scheme are as follows :-

- (i) The Scheme may be called Safety Related Retirement Scheme.  
The Scheme will cover two safety categories viz., Drivers (excluding shunters) and Gangmen whose working has a critical bearing on safety of train operations and track maintenance. The scheme has been framed on the consideration that with advancing age, the physical fitness and reflexes of staff of these categories deteriorate, thereby causing a safety hazard.
- **Drivers:** This category is directly responsible for the running of trains. Running duties demand continued attention and alertness. The element of stress combined with uncertain hours of work entailed in the performance of running duties over long periods of time tend to have a deleterious psychosomatic effect on their health. There is a slowing down of reflexes with the passage of time making them vulnerable to operational lapses.
- **Gangmen:** This category is responsible for the proper maintenance of tracks. Their duties involve heavy manual labour in the laying of tracks, repair of tracks, patrolling etc. Unlike workshops/loco sheds, all this labour is performed in the open environment, they are subjected to the vagaries of extreme weather conditions, non-availability of fork lifts, EOT cranes, wheel barrow etc. As a result the infirmities associated with the aging processes and spinal and back problems catches up quite early in life.

Contd....2/-

These categories, work in conditions, in which fatigue sets in earlier, than in the case of staff who work indoors or within station limits or in depots and workshops. Although the other categories nomenclatured as safety categories also have a vital role to play in ensuring operational safety, the nature of their duties, is less arduous. Therefore no other category other than Gangmen and Drivers is included in the Scheme. For the same reason, shunters who perform less strenuous, shift wise, duties within station yards, will also not be included in the scheme.

- (ii) Under the Scheme, Drivers and Gangmen in the age group of 50 to 57 years may seek retirement.
- (iii) Employment to a suitable ward of the employee, whose application for retirement under the scheme is accepted, will be considered.
- (iv) The employee should have completed 33 years of qualifying service in order to be eligible for seeking retirement under this scheme.
- (v) The request for retirement will be on a voluntary basis and there will be no element of compulsion on the part of the Administration.
- (vi) The ward will be considered for appointment only in the lowest recruitment grade of the respective category from which the employee seeks retirement, depending upon his/her eligibility and suitability, but not in any other category.
- (vii) Applications from those who propose to retire under this scheme will be taken once in a year. The cut off date for reckoning the eligibility of employees for seeking retirement under this scheme will be 30<sup>th</sup> June of the respective year. All conditions of appointment for the ward of such retirees such as age limits, educational qualifications etc will also be determined with reference to that date.
- (viii) The last date for submission of requests for retirement and consideration of a ward for appointment under the scheme, will be the 31<sup>st</sup> of July of the respective year.
- (ix) Employees who desire to withdraw their requests for retirement may be allowed to do so, not later than 30<sup>th</sup> September of the respective year. No request for withdrawal of request will be entertained thereafter.
- (x) The discretion to accept the request for retirement will vest with the administration depending upon the shortage of staff, physical fitness and the suitability of the ward for appointment in the category of Driver/Gangmen as the case may be.

- (xi) Those who have completed 33 years of qualifying service and are in the age group of 55 to 57 years would be considered in the first phase of the scheme to be followed by those in the age group of 53 years onwards but less than 55 years.
- (xii) The conditions of eligibility, in the case of wards, being considered for appointment would be the same as prescribed for direct recruitment from the open market.
- (xiii) Suitability of the wards will be assessed in the same manner as is being done in the case of direct recruitment. The assessment will be done through respective Railway Recruitment Boards. The request of the employee for retirement under this scheme would be considered only if the ward is considered suitable for appointment in all respects, including medical fitness.
- (xiv) Since the Safety Related Retirement Scheme is a package having no nexuses with any of the existing schemes, no weightage towards qualifying service will be admissible to the employee who seeks retirement under this scheme. The wards appointed under this scheme will not be allowed to change their category, except as is being allowed under the already existing rules.
- (xv) For the purpose of reckoning eligibility for residential accommodation, wards appointed under this scheme will be treated at par, with those appointed through direct recruitment, from the open market; the terms of regularisation of accommodation as applicable to the wards of employees appointed on compassionate basis, will not be applicable in their case.
3. After the successful implementation of the first phase of the scheme, the implementation of the second phase covering employees with less than 33 years of qualifying service would be considered for clearance by the Railway Board.
4. The Scheme will come into force from the date of issue of this letter.
5. This issues with the concurrence of the Finance Directorate of the Ministry of Railways.
6. Please acknowledge receipt.

*Nadira Razak*  
(NADIRA RAZAK)  
JOINT DIRECTOR, ESTT. (P&A),  
RAILWAY BOARD.



No.E(P&A)I-2001/RT-2

New Delhi, dated 02.01.2004.

Copy forwarded to the FA&CAOs, All Indian Railways & Prod Units etc.

*Nadira Razak*  
( NADIRA RAZAK )  
JOINT DIRECTOR, ESTT. (P&A),  
RAILWAY BOARD.

No.E(P&A)I-2001/RT-2

New Delhi, dated 02.01.2004.

Copy (with 40 spares) forwarded to the D.A.I.(Rlys), New Delhi.

*Slyan*  
for Financial Commissioner/Railways.

No.E(P&A)I-2001/RT-2

New Delhi, dated 02.01.2004.

Copy to :

- (i) The General Secretary, AIRF (with 35 spares).
- (ii) The General Secretary, NFIR (with 35 spares).
- (iii) The Members of the National Council, Departmental Council and Secretary/Staff side, National Council, 13-C Feroze Shah Road, New Delhi (with 90 spares).
- (iv) The Secretary General, FROA (with 5 spares).
- (v) The Secretary, RBSS, Group 'A' Officers' Association (with 5 spares).
- (vi) The President, Railway Board Class II Officers' Association (with 5 spares).
- (vii) The Secretary General, IRPOF (with 5 spares).
- (viii) The President, Indian Railways Class II Officers' Association (with 5 spares).
- (ix) The Secretary, Railway Board Ministerial Staff Association (with 5 spares).
- (x) The Secretary, Railway Board /Class IV Staff Association (with 5 spares).
- (xi) The Secretary General, All India RPF Association (with 5 spares).

*H. G. G. G. G.*  
for Secretary/Railway Board.

Copy to : SrPPSs/PPSs/PSs/PAs to :- MR, MSR(A), MSR(B).

CRB, FC, ME, ML, MM, MS, MT, AM(B), AM(CE), AM(C), AM(C&IS), AM(Elec), AM(F), AM(Plg), AM(Projects), AM(Staff), AM(Sig), AM(MS), AM(Mech.), AM(PU), AM(RS), AM(T&C), AM(Telecom), AM(T), AM(Vig), AM(Wcrks), Adv(F), Adv(IR).

DG/RHS, DG/RPF, Secretary., ED(Plg.), ED(A), EDF(BC), EDCE(B&S), EDCE(G), EDCE(Plg.), ED(Chg.), ED(CC), ED(C&IS), ED(E&R), EDEE(Dev.), EDEE(G), EDEE(RS), EDE, EDE(RRB), EDE(N), EDE(Res.), EDF(C), EDF(E), EDF(S), EDF(B), EDF(RM), EDF(X)I, EDF(X)II, ED(H), ED(LM), ED(MIS), EDE(GC), EDT(MPP), EDME(Chg.), EDME(FR), EDME(Tr.), EDME(TOT), EDME(Dev.), EDME(W), EDPC-I, ED(Plg.), ED(PP), ED(Proj.), ED(Proj.)-DMRC, ED(RE), EDRE(S&T), EDRE(S), ED(Safety), ED(Sig.), ED(S&E), EDRS(C), EDRS(G), EDRS(P), EDRS(S), EDRS(W), ED(TD), EDTrack(M), EDTrack(MC), EDTrack(P), ED(T&C), ED(CP), ED(PM), ED(PG), EDT(R), EDTC(FM), EDTT(M), EDTT(FM), EDTT(M), EDTT(S), EDV(A), EDV(E), EDV(S), EDV(T), ED(W), IG/RPF(HQs), IG/RS, JS, JS(C), JS(D), JS(E), JS(G), JS(P), DPC-I, DPC-II, DE(N), DF(A/Cs), DE(G), DE(N), DPR, JDE(G), JDE(D&A), JDE(P&A), JDE(L), JDE(LL), JDE(W), JDF(B), JDE(N), JDF(E), JDE(Res.), DS(G), DS(Parl.), US(A), PAO, DDE(LR)I, DDF(E)I, DDF(E)II, DDF(E)III, DDE(R)II (with 2 spares).

Branches : A/cs.-III(with 10 spares), Budget, Budget(Corr)I, Cash-I, Cash-II, Cash-III, Chasing, E(P&A)I, ERB-I, ERB-II, ERB-III, ERB-IV, ERB-V, ERB(D), E(LR)I, E(LR)II, E(LR)III, E(NG)I, E(NG)II, E(RRB), E(Rep)I, E(Rep)II, E(Rep)III, E(MPP), E(Welfare), E(G), E(Coop), E(LL), E(Sports), E(ML), E(SCT), E(D&A), E(GC), E(GR)I, E(GR)II, E(O)I, E(O)II, E(O)III, F(E)I, F(E)II, F(E)III, F(E)Spl, G(Pass), G(Acc), Issue(D), M(L), Pari., PC-III, PC-IV, PC-V, Project Cell, PR, PG, Sec(E) & Sec(ABE).

\*\*\*\*\*