

अध्याय 3 – एप्लीकेशन नियंत्रण की समीक्षा

लेखापरीक्षा उद्देश्य 2

यह सुनिश्चित करने के लिए एप्लीकेशन नियंत्रणों की समीक्षा करना कि संव्यवहारों का उचित प्राधिकरण, पूर्णता, सटीकता तथा वैधता, उनका अनुरक्षण एवं अन्य प्रकार का डेटा इनपुट यथा स्थान थे।

3.1 एक ही रेलगाड़ी के बहुविध यातायात सूचना (टीएज) कर्मिदल सक्षमता का गैर-वैधीकरण

यातायात सूचना में वे विवरण होते हैं जिनके लिए एक कर्मि की बुकिंग की जानी है जैसे मार्ग संख्या, एक स्टेशन से, दूसरे स्टेशन तक, लोको संख्या, ट्रेक्शन, रेलगाड़ी आदेश समय, रेलगाड़ी संख्या, अपेक्षित कर्मिदल इत्यादि तथा यह एक कर्मिदल की बुकिंग हेतु प्रयोग किया जाता है।

विभिन्न जोनों की विभिन्न लॉबियों द्वारा सृजित 5 सितम्बर से 7 दिसम्बर 2014⁴⁴ से संबंधित टीएज की समीक्षा से यह पता चला कि बहुविध टीएज सृजित किये गए थे जहाँ मार्ग संख्या, रेलगाड़ी आदेश तिथि एवं समय, स्टेशन से एवं तक, सेवा का प्रकार एवं रेलगाड़ी संख्या एक ही थी।

तीन प्रकार की इयूटियों यथा रोड लर्निंग⁴⁵(11 जेडआरज⁴⁶), कार्यकारी⁴⁷(12 जेडआरज⁴⁸) तथा स्पेयर⁴⁹(12 जोडआरज⁵⁰) के संबंध में एक समान ब्यौरों वाले टीएज के बहुविध संव्यवहार देखे गए थे, जैसाकि ऊपर बताया गया है। एक समान ब्यौरों वाले टीएज के अभिलेखों की संख्या रोड लर्निंग प्रकार की इयूटी के लिए 27262

⁴⁴ (दिसम्बर 2015 से अगस्त 2024 तक भावी अवधि से संबंधित 14 टीएज सहित)

⁴⁵ रोड लर्निंग एक प्रकार की इयूटी है जहाँ कर्मिदल को लर्निंग मार्ग/सेक्शन के विशिष्ट मार्ग को जानने के लिए बुक किया जाता है।

⁴⁶ मरे, उरे, उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, पूरे, परे एवं उमरे

⁴⁷ कार्यचालन एक प्रकार की इयूटी है जहाँ एक कर्मिदल को गाडी के कार्यचालन/डाइविंग के लिए बुक किया जाता है।

⁴⁸ मरे, पूतरे, उरे, उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, पूरे, परे एवं उमरे

⁴⁹ स्पेयर एक प्रकार की इयूटी है जहाँ एक कर्मिदल को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक उसके संचलन के लिए बुक किया जाता है।

⁵⁰ मरे, पूतरे, उरे, उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, पूरे, परे एवं उमरे

(समान संख्या 96 बार तक दोहराई गई थी), कार्यकारी प्रकार की ड्यूटी के लिए 437389 (समान संख्या 52 बार तक दोहराई जा रही थी) तथा स्पेयर प्रकार की ड्यूटी के लिए 45345 (समान संख्या के साथ 75 बार तक दोहराई गई थी) जैसा ऊपर दर्शाया गया है। इन ऑकड़ों में कोई निरस्त टीएज शामिल नहीं थे।

माइलेज रिपोर्टों/ प्रत्यक्ष अभिलेखों के साथ उरे की जीजेडबी लॉबी के समान ब्यौरों वाले, जैसा ऊपर बताया गया है, 11 कार्यकारी प्रकार के टीएज की तुलना से पता चला कि सभी 11 बहुविध टीएज के प्रति सहायक लोको पायलट/लोको पायलट (एएलपी/एलपी) (रेल चालक) बुक किए गए थे जबकि वे 10 टीएज में दर्शाये गए गंतव्य हेतु बुक नहीं किए गए थे। यह दर्शाता है कि कर्मिदल की बुकिंग हेतु अवास्तविक विवरणों के साथ टीए का उपयोग हो रहा था। इसी प्रकार, उरे की टीकेडी लॉबी के 21 कार्यचालन प्रकार के टीएज में से, समान ब्यौरों वाले, जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है, 18 टीए एएलपी/एलपी (रेल चालक) के बुकिंग हेतु संसाधित किये गए थे तथा इस सभी 18 टीएज में भी, लोको संख्या तथा लोको का प्रकार एक ही था।

11-18 बार के बीच समान रेलगाड़ी आदेश समय, समान लोको संख्या, समान गंतव्य तथा समान मार्ग वाले बहुविध टीएज के प्रति लोको पायलटों की बुकिंग व्यावहारिक नहीं है तथा इसके कारण सही लोको, वास्तविक मार्ग जिसके लिए कर्मिदल बुक था, हेतु कर्मिदल सक्षमता के वैधीकरण में विफलता हुई। इसके कारण यह निष्कर्ष भी निकलता है कि गलत विवरण के साथ टीए तैयार करना इंजन और मार्ग के लिए कर्मिदल सक्षमता की वैधता की उपेक्षा के लिए एक कारण हो सकता है और इससे अवास्तविक डेटा के साथ सीएमएस भरने के परिणामस्वरूप गलत सूचना का सृजन हुआ।

इस प्रकार, उपरोक्त कमियों से पता चलता है कि सीएमएस सक्षम कर्मिदल की बुकिंग सुनिश्चित करने के लिए उचित और सही यातायात सूचना सृजित करने में विफल रहा। प्रणाली ने अवास्तविक टीए डेटा भरना अनुमत किया जिसके कारण श्रमबल का नुकसान हुआ और गलत सूचना का सृजन हुआ इस प्रकार से सीएमएस प्रचालन की दक्षता के साथ समझौता हुआ। इसने यह भी दर्शाया कि टीएज कर्मिदल की बुकिंग हेतु प्रणाली में प्रावधान होने के कारण ही तैयार

किये जा रहे हैं तथा इन्हें उनकी महत्ता पर विचार करके तैयार नहीं किया जा रहा है।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने क्रिस टिप्पणियाँ पृष्ठांकित की कि उपचारात्मक कार्यवाही हेतु आपत्तियाँ नोट कर ली गई हैं।

(अनुबंध-31)

3.2 यातायात सूचना डेटा में विसंगतियाँ/अधूरे डेटा

उरे, पूसीरे और दपूरे की विभिन्न लाबियों⁵¹ की कुछ कोचिंग गाड़ियों के टिए डेटा की समीक्षा से पता चला कि टिए तैयार करते समय रेलगाड़ी संख्या, गंतव्य स्टेशन, सेवा प्रकार इत्यादि में किसी एकरूपता का अनुरक्षण नहीं किया गया था। भिन्न रेलगाड़ी संख्या/नाम, गंतव्य, रेलगाड़ी का प्रकार/सेवा, भिन्न आदेश/प्रस्थान समय इत्यादि वाले टिए के साथ वही रेलगाड़ी परिचालित की गई थी। कभी कभी एक रेलगाड़ी एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रूप में परिचालित हो रही थी और अन्य दिनों में वही रेलगाड़ी, यात्री/माल रेलगाड़ी के रूप में भी परिचालित हो रही थी। कुछ उदाहरण *परिशिष्ट XXIII* में दिये गए हैं।

अतः सीएमएस में डेटा वैधीकरण नियंत्रणों की कमी है तथा यातायात सूचना में एकरूपता की कमी/विसंगतियों के कारण माइलेज भत्ते का गलत सृजन हुआ, सीएमएस में गलत डेटा उत्पन्न हुए जिसके कारण गलत सूचना का सृजन हुआ।

3.3 कॉल की बहुविध स्वीकृतियाँ

इयूटी हेतु एक कर्मिदल की बुकिंग के पश्चात, कर्मि को उसकी इयूटी के ब्यौरों के बारे में सूचित करने के लिए एक कॉल की जाती है तथा कॉल की प्राप्ति की सूचना या तो कर्मिदल द्वारा इसे स्वीकार करके या अस्वीकार करके दी जाती है। 5 सितम्बर से 5 दिसम्बर 2014 तक की अवधि के लिए 11 जोनल रेलवे⁵² से

⁵¹ गाड़ी संख्या 14095(डीईई),12954(एनजेडएम), 14086 (एसएसबी),12011,12029,12226(डीएलआई), 12455/12455 एक्स प्रेस (जेएचएल), 12428,14006(एएनवीआर), 54412(एमटीसी), 12057, 19326(जीजेडबी), 54009, 74012 (आरओके),12481, 13007 (जीद), 64002, 04032, 54026,04426(पीएनपी), 05817अप एपीडीजे, 15717अप जीएचवाई, 15670(एलएमजी), 05610(केआईआर), 55908(एनटीएसके), 02503 डीएन(एनजेपी) और 05726 डीएन(एनसीबी) (दपूरे के18409, 18615, 18625)

⁵² उरे, दपूमरे, दमरे, मरे, पूरे, पूतरे, पूसीरे, पमरे, परे, दरे, उमरे,

संबंधित काल डेटा की समीक्षा से पता चला कि 11 जोनल रेलवे के कर्मिदल को की गई 54852 कालों की स्वीकृति दो से 38 बार के बीच की गई थी।

उसी काल को कई बार स्वीकार करने से पता चलता है कि या तो सीएमएस में कॉल की पूर्व स्वीकृति गलत रूप से बुक की गई थी या कर्मिदल पूर्व काल के प्रति समय पर नहीं आए इस प्रकार वह नान रन में चला गया और उसे समान टीए पर दोबारा बुक कर लिया गया।

(अनुबंध - 32)

3.4 रेलगाड़ी संख्या कैप्चर न करना

दस जोनल रेलवे⁵³ के 25425 माल/मेल एक्सप्रेस/यात्री रेलगाड़ियों के टीएज की समीक्षा से यह पता चला कि इन रेलगाड़ियों के टीए उनकी रेलगाड़ी संख्या कैप्चर किए बिना तैयार किए गए थे। दपूमरे में पाँच कोचिंग रेलगाड़ियों के नाम “/” के रूप में प्राप्त किए गए थे। दमरे में 57 प्रकार (कई रिकार्डों वाले प्रत्येक प्रकार) के एकल डिजिट रेलगाड़ी संख्याओं को डेटाबेस में भरा गया था।

रेलगाड़ी संख्या कैप्चर न करना रेलगाड़ी डेटा इनपुट की पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए अपर्याप्त वैधीकरण नियंत्रणों को दर्शाता है जिसके कारण जिस रेलगाड़ी में कर्मिदल बुक किया गया था, उस रेलगाड़ी की पहचान करने में विफलता होती है।

3.5 कर्षण ब्यौरे कैप्चर न करना

यातायात सूचना तैयार करते समय, लोको के कर्षण के ब्यौरे अर्थात् क्या लोको डीजल पावर का है या विद्युत पावर का, प्रणाली में कैप्चर किया जाता है। तथापि, टीएज के ब्यौरे और कर्मिदल की बुकिंग वाले 14 जोनल रेलवे⁵⁴ से संबंधित 2091419 में से 22531 लेन-देनों के संबंध में, ईजन के कर्षण जिसके लिए कर्मिदल की बुकिंग की गई थी का पता नहीं लगाया जा सका क्योंकि कर्षण से संबंधित सूचना कैप्चर

⁵³ उरे=286, दपूमरे=181, पूरे=10514, परे=9796, मरे=1030, पूसीरे=11, दपरे=2921, दपूरे=641, दपरे=20, पमरे=25

⁵⁴ पूरे, दपरे, उरे, मरे, पूमरे, पूतरे, पूसीरे, दपूमरे, दपूरे, दमरे, दपरे, परे, दरे, उमरे

नहीं की गई थी। 3215 लेन-देनों के संबंध में जेड, एनजी, आटो आदि जैसी असुसंगत संख्याएँ कर्षण फील्ड में दर्ज की गई थी।

इस प्रकार इन गाड़ियों के संबंध में इंजन/रेलगाड़ी के पूर्ण और सही विवरण का पता नहीं लगाया जा सका और इससे संदेह उठता है कि क्या रेलगाड़ी संचालन के लिए कर्मिदल की सक्षमता मान्य थी।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने किस टिप्पणियों का समर्थन करते हुए कि गार्डों के मामले में कर्षण की आवश्यकता नहीं है, बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

तथापि, लेखापरीक्षा आपत्तियों में वे मामले शामिल हैं जहाँ गार्डों से अलग कर्मिदल सदस्यों के कर्षण ब्यौरे मौजूद नहीं हैं। अतः मामले में उपचारात्मक कार्रवाई की आवश्यकता है।

(अनुबंध - 33)

3.6 सीएमएस में कर्मिदल के प्रशिक्षण, अवकाश, सुरक्षा रिकार्ड का अपडेशन न करना

चयनित लाबियों में सीएमएस के अभिलेखों की लेखापरीक्षा के दौरान प्रशिक्षण, अवकाश/अनुपस्थिति इत्यादि से संबंधित डेटा का अपडेशन सुनिश्चित करने के लिए सीएमएस में कोई जोनल औपचारिक प्रक्रिया स्थापित नहीं पाई गई थी। विभिन्न जोनल रेलवे में चयनित लाबियों के अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान मैनुअल अभिलेखों और सीएमएस अभिलेखों के बीच अन्तर पाए गए थे जैसाकि निम्नलिखित उदाहरणों से स्पष्ट है:

- i. 2005 से 2012 तक की अवधि के पूसीरे (एपीडीजे लॉबी), उरे (डीएलआई मंडल की एसबी लॉबी और इलेक्ट्रिक लॉबी) के कर्मिदल के सुरक्षा गेडिंग ब्यौरे इंजन इंस्पेक्टर पुस्तिका/मैनुअल अभिलेखों में दर्ज ब्यौरे से भिन्न थे। लेखापरीक्षा हेतु चयनित पूसीरे, दपूरे, पूतरे, परे के एसएसई/इंजन कार्यालयों में मैनुअल रूप से अनुरक्षित आवधिक चिकित्सा जांच/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम अभिलेख सीएमएस डेटाबेस में 'वास्तविक समय' आधार पर अपडेट नहीं किए गए पाए गए थे। उपरे की लाबियों में सीएमएस में दर्शायी गई एलएपी की तिथियां अवकाश खाते से मेल नहीं खा रही थी। दपूरे तथा उरे में अवकाश ब्यौरे अपडेट नहीं पाए गए थे। उपरे में, सीएमएस में, गैर

चालन के लिए कारण 'टीएलसी' अर्थात् कर्षण इंजन नियंत्रक जो विद्युत कर्षण के लिए है और उपरे में मौजूद नहीं है के रूप में गलत तरीके से दर्शाया गया था।

डेटा अपडेशन में विलम्ब भत्तों की गलत संगणना, गलत सूचना दर्शाता है और आन्तरिक नियंत्रण, मानीटरिंग और परिशोधन तंत्र में कमियों को दर्शाता है।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

3.7. टीए के निरस्तीकरण के लिए सही डेटा कैप्चर न करना

सिस्टम टीए का निरस्तीकरण अनुमत करता है जो विभिन्न कारणों से किया जाता है। तथापि, टीए के निरस्तीकरण के लिए अनुचित/अर्थहीन कारण कैप्चर किए गए थे। उरे की जीजेडबी, जीद, पानीपत, एनजेडएम, एमटीसी लॉबियों की टीए निरस्तीकरण रिपोर्टों के अनुसार, टीए निरस्तीकरण/पुट-बैक के अधिकांश मामलों में उचित कारण दर्ज नहीं किए गए थे जैसाकि के, ई, वाई इत्यादि जैसे एकल अक्षर वर्णमाला/संख्या जैसी असंगत प्रविष्टियों का प्रयोग किया गया था, जो कोई अर्थपूर्ण सूचना सूचित नहीं करते।

दपूमेरे दपूरे, और दमरे में 372⁵⁵ मामलों में टीए निरस्तीकरण के लिए पाए गए कारण कोई अर्थपूर्ण सूचना नहीं देते। पूतरे और उमरे में डेटा विश्लेषण से पता चला कि टीए निरस्तीकरण⁵⁶ के 3230 मामलों में टीए निरस्तीकरण के कारण उपलब्ध नहीं थे।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं।

3.8 कर्मिदल के साइन ऑन/ऑफ समय में परिवर्तन के कारणों का अनुचित कैप्चर करना

सीएमएस में कर्मिदल के साइन ऑन/ऑफ फील्ड और रेस्ट गिवन फील्ड में मूल्य आशोधित करने का प्रावधान है तथा संशोधनों के लिए कारण भी डेटाबेस में दर्ज किये जाते हैं। विभिन्न अवधियों से संबंधित

⁵⁵ दपूमेरे=1, दपूरे=24, दमरे=347

⁵⁶ पूतरे=3219, उमरे=11

नवम्बर 2013 से दिसम्बर 2014 के बीच 10 जोनल रेलवे⁵⁷ द्वारा उपरोक्त फील्ड में किए गए आशोधन से संबंधित 941224 रिकार्डों के संव्यहारों के डेटा की समीक्षा से पता चला कि सभी मामलों में फील्ड पर कर्मिदल साइन में परिवर्तन के लिए दर्ज रिकार्ड टिप्पणी 'साइन ऑन टाइम चेंज बाए यूजर' था जो आशोधन के वास्तविक कारण नहीं बताता। कर्मिदल साइन ऑफ और रेस्ट में दी गई फील्ड मूल्यों में किए गए परिवर्तनों के संबंध में लगभग सभी/अधिकांश मामलों में टिप्पणी कॉलम या तो खाली था या दर्ज किए गए कारण जैसे ,/ए,एक्स, '+' इत्यादि थे जो कोई अर्थपूर्ण सूचना प्रदान नहीं करते थे।

तिथि और समय फील्ड में बदलाव के लिए उचित टिप्पणी/कारण कैप्चर करने के लिए पर्याप्त नियंत्रण लागू करने की कमी से प्रबंधन उचित मानीटरिंग के लिए महत्वपूर्ण डेटा में बदलाव के लिए वास्तविक कारणों से अपरिचित रहा और मामले में उपचारात्मक कार्रवाई करने से वंचित रहा।

उत्तर (सितम्बर 2015) में, रेलवे बोर्ड ने बताया कि जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किये गए हैं।

3.9 'लॉबी उपयोग रिपोर्ट' डेटा की समीक्षा

सीएमएस एक विशिष्ट समयावधि के दौरान कर्मिदल द्वारा विभिन्न प्रकार की ड्यूटियों जैसे रनिंग ड्यूटी, विश्राम, अवकाश, प्रशिक्षण, स्टेशनरी ड्यूटी इत्यादि पर उपयोग किये गए घंटों के ब्रेकअप वाली 'लॉबी उपयोग रिपोर्ट' सृजित करता है।

उरे, पूरे, दरे, उमरे तथा दपूमरे में दो अवधियों⁵⁸ के लिए क्रमशः 13880⁵⁹ तथा 13905⁶⁰ कर्मियों के संबंध में कर्मिदल द्वारा घंटों के

⁵⁷ दपरे=15824, पूमरे=16628, मरे=93230, उरे=106399, दपूमरे=171699, पूरे=159184, पूसीरे=11841, दमरे=333155, दपूरे=20509, दपरे=13665

⁵⁸ उरे = पहली अवधि = 15-10-2014 से 14-11-2014, दूसरी अवधि = 08-09-2014 से 07-10-2014
पूरे = पहली अवधि = 06-10-2014 से 05-11-2014 दूसरी अवधि = 06-11-2014 से 05-12-2014
दपूमरे = पहली अवधि = 11-10-2014 से 10-11-2014 दूसरी अवधि = 11-09-2014 से 10-10-2014
दरे = पहली अवधि = 01-10-2014 से 31-10-2014 दूसरी अवधि = 01-09-2014 से 30-09-2014
उमरे = पहली अवधि = 05-10-2014 से 04-11-2014 दूसरी अवधि = 05-09-2014 से 04-09-2014

⁵⁹ उरे = 3757, पूरे=811, दपूमरे=3921, दरे=1859, उमरे=3532 (कुल= 13880)

⁶⁰ उरे=3731, पूरे=820 और दमरे=3893, दरे=1852, उमरे=3609 (कुल=13905)

उपयोग से संबंधित डेटा विश्लेषण किया गया था। यह देखा गया था कि पहली अवधि में प्रत्येक कर्मि के पास 744 घंटों का समय उपलब्ध था जबकि दूसरी अवधि में प्रत्येक कर्मि के पास 720 घंटों का समय उपलब्ध था।

अवधि	उपलब्ध घंटों की संख्या	कर्मिदल की संख्या	निष्कर्ष
I अवधि	744	196	745-863 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण
		54	616-736 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण
II अवधि	720	800	723-976 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण
		31	544-719 घंटों की सीमा में उपयोगिता का विवरण

अतिरिक्त उपयोगिता इस तथ्य के कारण थी कि कुछ साइन ऑन/ऑफ (कर्मिदल आवागमन) संव्यवहार रिपोर्ट/डेटा में कई बार शामिल कर दिया गया था और कम उपयोगिता इस तथ्य के कारण थी कि कर्मिदल का पूर्ण आवागमन कैप्चर नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त, पहले अवधि के लिए उरे, पूरे, दपूमरे, दरे और उमरे के सीएमएस लॉबी उपयोगिता रिपोर्ट डेटा के अनुसार, 1237 कर्मिदल और दूसरी अवधि के लिए उरे, पूरे, दपूमरे और उमरे के 1205 कर्मिदल ने कोई भी रनिंग इयूटी नहीं की और पूर्ण अवधि के लिए छुट्टी पर थे। तथापि, उरे में टीकेडी लॉबी के अभिलेखों के परीक्षण जांच के अनुसार, लेखापरीक्षा को सूचित किया गया (मई 2015) कि अधिकांश कर्मिदल सदस्य जिनकी इयूटी शून्य (0) घंटे हैं और विश्राम 744/720 घंटे हैं वे या तो टीकेडी के अलावा किसी और स्थान/लॉबी पर इयूटी कर रहे थे या लंबी छुट्टी पर/अनुपस्थित थे लेकिन लॉबी उपयोगिता रिपोर्ट में उन्हें विश्राम पर दिखाया गया।

उचित लॉबी उपयोगिता रिपोर्ट के अभाव में, प्रबंधन को अधिकतम उत्पादकता के साथ कर्मिदल के नियंत्रण और तैनाती का अवसर नहीं मिला।

(अनुबंध- 34)

3.10 आउटपुट रिपोर्ट में अनियमितता

‘आवधिक विश्राम के लिए नियत कर्मिदल’, ‘कर्मिदल प्रशिक्षण हिस्टरी’, ‘कर्मिदल प्रशिक्षण विवरण’, ‘विश्राम के उल्लंघन का विवरण और कर्मिदल माइलेज सार’ से संबंधित रिपोर्ट की संवीक्षा से अनियमितताओं का पता चला।

आवधिक आराम के लिए नियत कर्मिदल के ‘पिछले सात दिनों में कोई पीआर नहीं’ कॉलम के अनुसार, कर्मिदल ने रिपोर्ट की तिथि से पिछले सात दिनों के दौरान कोई विश्राम नहीं लिया था लेकिन उसी रिपोर्ट के ‘पिछले पीआर घंटों’ के कॉलम के अनुसार, कर्मिदल ने आराम लिया था।

‘कर्मिदल प्रशिक्षण हिस्टरी’ और ‘कर्मिदल प्रशिक्षण विवरण’ के मामले में, एक ही समय में बनी दोनों रिपोर्ट में एक ही कर्मिदल के प्रशिक्षण के अलग-अलग देय तिथि दर्शाई गई थी।

‘विश्राम के उल्लंघन के विवरण’ की रिपोर्ट और ‘कर्मिदल माइलेज सार रिपोर्ट’ के मामले में, इन दोनों रिपोर्टों ने विश्राम के उल्लंघन की अलग-अलग अवधि दर्शाई। (परिशिष्ट- XXIV)

उपरोक्त कमियां दर्शाती हैं कि सीएमएस सही एमआईएस निकालने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप रेल प्रशासन द्वारा गलत निर्णय लिया जा सकता है। इस प्रकार, रेल प्रशासन को उचित निगरानी और निर्णय लेने की प्रक्रिया में सहायता के लिए विभिन्न एमआईएस रिपोर्टों का सही सृजन सुनिश्चित करना चाहिए।

3.11 अप्रयुक्त/अधूरा प्रयुक्त ‘अनियमितता मोड्यूल’

साइन-ऑन और साइन-ऑफ उद्देश्यों के लिए प्रयोग किये जाने वाले सीएमएस कियोस्क में साइन-ऑफ के समय कर्मिदल द्वारा पाई गई असमान्यताओं की प्रविष्टि की विशेषता/सुविधा है। इसके अलावा लॉबी अधिकारी सीएमएस में अनियमितता विवरण की प्रविष्टि भी कर सकते हैं। जब अनियमितता की प्रविष्टि की जाती है तो सिस्टम

तुरन्त सिस्टम में समाकृत प्रयोगकर्ताओं को पाई गई अनियमितता के बारे में एसएमएस भेज देता है। सीएमएस में अनियमितता की स्थिति लम्बित रहती है। सीएमएस में संचालक के पास वाईएस विकल्प के चयन और मामले में की गई कार्रवाई के बारे में कारण/टिप्पणी देने के द्वारा भी प्रास्थिति को पूर्ण के रूप में निर्धारित करने का विकल्प है।

मरे, उरे, दपूरे, दमरे, दपरे, परे में यह पाया गया कि सभी कर्मिदल सक्रियता से इस सुविधा का प्रयोग नहीं कर रहे थे और इसके बजाय उन्होंने लॉबी में रखे मैनुअल रजिस्टर में असमान्यताएं दर्ज की जिसे बाद में लॉबी अधिकारियों द्वारा नियंत्रण कार्यालय को सूचित किया गया था। उरे की डीएलआई, जीजेडबी और पीएनपी लॉबियों के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि कर्मिदल द्वारा बताई गई अनियमितता भी सीएमएस में निरन्तर रूप से प्रविष्ट/अपडेट नहीं की जा रही थी। इसके बजाय डीएलआई के डिविज़नल नियंत्रण कार्यालय ने विभिन्न लॉबियों से अनियमितता स्थिति प्रतिदिन एकत्रित की थी। दमरे में, एक पृथक पहुँच आधारित कार्यक्रम अर्थात् 'केन्द्रीकृत नियंत्रण सांख्यिकीय' इस उद्देश्य हेतु उपयोग में था।

मरे में, लॉबी जिसने अनियमितता के बारे में बताया था को की गई कार्रवाई या कब बताई गई गलती को शुद्ध किया गया था के बारे में फीडबैक नहीं मिला। अतः अधिकतर मामलों में सीएमएस में प्रविष्ट की गई अधिकतर अनियमितताओं की स्थिति लम्बित रही। इसके अलावा, स्थिति को पूर्ण के रूप में निर्धारित करना एक पर्यवेक्षी कार्य है और चूंकि बाहरी स्रोतों से डेटा एन्ट्री ओपरेटरों को भी पर्यवेक्षी विशेषाधिकार दिए गए थे जिससे इस महत्वपूर्ण कार्य का सुरक्षा पहलू से समझौता होता है जिसके कारण सुरक्षित संचालन कार्य प्रतिकूल रूप से प्रभावित हो सकते हैं।

आगे यह देखा गया कि रेल इंजन इंस्पेक्टर फुटप्लेट जांच करते हैं तथा अनियमितताएं नोट कर सकते हैं। हालांकि, रेल इंजन इंस्पेक्टरों (मरे, उरे, दपूरे) द्वारा देखी गई अनियमितताओं को दर्ज करने हेतु सीएमएस में कोई प्रावधान नहीं था।

3.12 लिंक का उपयोग न करना

सिस्टम में कर्मिदल लिंको⁶¹ के समावेश तथा यात्री और मेल/एक्सप्रेस कर्मिदल को बुक करने हेतु प्रावधान है। हालांकि, इस माइयूल को सक्रिय रूप से उपयोग में नहीं पाया गया क्योंकि 12 जोनल रेलवे⁶² में नमूना जांच में लगभग सभी लॉबियों के सिस्टम में कर्मिदल लिंकों को अपलोड नहीं पाया गया।

लिंक का उपयोग न करने के परिणामस्वरूप यातायात सूचना को मैनुअल रूप से तैयार किया जाता है जिससे लिंक माइयूल बनाने का उद्देश्य विफल होता है।

⁶¹ लिंक दैनिक/साप्ताहिक, बहु-साप्ताहिक दिनों के लिये, मेल एक्सप्रेस/पैसंजर/राजधानी/उच्च गति रेल इंजनों के लिये बनाये जाते हैं, जिसमें रेल आगमन/प्रस्थान समय, इयूटी पर कर्मिदल का रिपोर्टेड समय, आवधिक/लंबे आराम का विवरण शामिल होता है और विशिष्ट लिंक को उन्हें सौंपकर बुकिंग के लिये प्रयोग किये जाते हैं।

⁶² म.रे, पू.म.रे, उ.म.रे, उ.सी.रे, उ.पू.रे, द.पू.म.रे, द.रे, द.म.रे, द.पू.रे, द.प.रे, प.म.रे, प.रे