भारत सरकार/Govt. of India
श्रम एवं रोजगार मंत्रालय/Ministry of Labour & Employment
खान सुरक्षा महानिदेशालय /Directorate-General of Mines Safety
बिलासपुर क्षेत्र सं 01/Bilaspur Region No. 01

मौसम विज्ञान कार्यालय के पास,बहतराई रोड, बिलासपुर495006 (छ.ग.)
ईमेल:wz.bspdgms1@gmail.com, दूरभाष :07752-291594

पत्र क्रमांक बीएसपी /1- क्षेत्र संख्या / 201 बिलासपुर, दिनांक 30/1/ 2026

प्रेषक
खान सुरक्षा निदेशक,
बिलासपुर क्षेत्र सं-01

सेवा में,
श्री शेत मसीह(आनंद),
संसद प्रतिनिधि (पर्यावरण विभाग),
कोरबा लोकसभा, दीपका, जिला कोरबा (छ.ग.)

विषय : कोल इंडिया की सहायक कम्पनी एसईसीएल द्वारा कोरबा जिला (छत्तीसगढ़) में संचालित गेवरा विवृत खान में लगातार हो रही दुर्घटनाओं के विषय में विस्तृत जाँच एवं उचित कार्यवाही के संबंध में शिकायत।

महोदय,

उपरोक्त विषय पर आपके द्वारा प्रेषित पत्र क्रमांक शिकायत पत्र क्र0 DGMS/02/0912 दिनांक 09.12.2025 (छायाप्रति संलग्न) को प्रासंगिक करें, जिसके आलोक में इस निदेशालय से एक अधिकारी के द्वारा जाँच की गई है, जो इस प्रकार है :-

1: **दुर्घटनाओं का कारण क्रमांक 1** –छत्तीसगढ़ पर्यावरण संरक्षण मंडल एवं केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के निर्देशों उल्लंघन छत्तीसगढ़ पर्यावरण संरक्षण मंडल द्वारा गेवरा विवृत्त खदान को दिए गए नवीनतम परिचालन सहमति पत्र क्र. 11437/TS/CECB/2025 दिनांक 04.03.2025 में स्पष्ट निर्देश है कि कोयले का परिवहन टारपोलिन से ढके हुए टिपरों के माध्यम से ही किया जाएगा। परंतु खदान प्रबंधन खुले टिपरों से कोयला परिवहन कर रही है एवं इसी पत्र के निर्देशानुसार 15नग कैनन फॉग ट्राली की उपलब्धता भी खदान परिसर में आंशिक के दायरे में है। खदान प्रबंधन के इस लापरवाही से खदान के माइनिंग लीज़ क्षेत्र और जीरो-लोड क्षेत्र में वायु प्रदूषण खतरनाक स्तर पर पहुँच चुका है एवं जिसका रियल टाइम डाटा उपलब्ध न होने एवं AAQMSके आसपास के पेड़-पौधे, ऊँचे भवनों से ढँक देने के कारण वायु प्रदूषण की सतत निगरानी में फर्जीवाड़ा कर न सिर्फ क्षेत्र में प्रदूषणजनित दुर्घटनाओं, बीमारियों का कारण बन रहे हैं साथ ही साथ पूरे पर्यावरण स्वीकृति की संरचना को ही चुनौती दे रहे हैं।	छत्तीसगढ़ पर्यावरण संरक्षण मंडल द्वारा जारी परिचालन सहमति की शर्तों का अनुपालन करवाना इस निदेशालय के दायरे में नहीं आता है। इस निदेशालय के अधिकारी द्वारा दिनांक13.01.26 एवं 14.01.26 को किये गए निरिक्षण के दौरान यह पाया गया कि वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए, प्रबंधन ने खदान में मोबाइल कैनन (9 नग),ट्रॉली माउंटेड फोगकैनन (15 नग), 9KL/18 KL क्षमता वाले मोबाइल पानी के टैंकर (40 नग) और फिक्सट वाटर स्प्रिंकलर (70 नग) उपलब्ध कराए हैं। किन्तु निरिक्षण के दिन 15 ट्रॉली माउंटेड फोगकैनन में से केवल 4 ही कार्यशील अवस्था में थीं। बाकि अंडर मेंटेनेस थे या ब्रेक डाउन थे । निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि कोयला उपभोक्ता ट्रक/टिपर द्वारा कोयले के परिवहन के दौरान डंप बॉडी को टारपोलिन से ढका गया था। कोयले के परिवहन के दौरान डंप बॉडी को टारपोलिन से ढकने सुनिश्चित करने हेतु Management को पत्र जारी की जा रही है । प्रबंधनको को 15 ट्रॉली माउंटेड फोगकैनन के कार्यशील होने को सुनिश्चित करने के लिए इस निदेशालय द्वारा कार्रवाई पत्र जारी किया गया है।
2: **दुर्घटनाओं का कारण क्रमांक 2:**संवेदनशील पदों पर वर्षों से पदस्थ अधिकारी और कंपनी कीआंतरिक पदस्थापना नीतियों का उल्लंघन । गेवरा विवृत्त खदान में यह बात देखने में आई है कि डिस्पैच इंचार्ज, लोडिंग इंचार्ज, तकनीकी इंस्पेक्टर आदि जैसे संवेदनशील पदों(sensitive posts)पर पदेन कई अधिकारियों का कई वर्षों से स्थानांतरण नहीं हुआ है जो की कंपनी की पदस्थापना नीतियों का सीधा उल्लंघन है। ऐसे में वर्षों से जमे यह अधिकारी भ्रष्टाचार का कारण बनते हैं जिससे खदान क्षेत्र में अनुशासन हीनता एवंअव्यवस्था को बढ़ावा मिलता है जिससे दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं। ऐसे में यह बात भी सामने आई है की कई अधिकारी प्रबंधन की मिलीभगत से आर्डर शॉट या दस्तावेजों में तो पदांतरण करवा लेते हैं परंतु उनका मूल कार्य वही रहता है जिसका उदाहरण इस बात में देखने को मिलता है की गेवरा क्षेत्र में पदस्थ डिस्पैच अधिकारी श्री एन खुर्शीद विगत10-11वर्षों से डिस्पैच इनचार्ज का ही कार्य कर रहे हैं। हालांकि दस्तावेजों में उनका दायित्व रोड सेल इंचार्ज, रैक लोडिंग इंचार्ज, डिस्पैच इंचार्ज आदि होता रहा है जिसके स्तर से	यह शिकायत बिंदु इस निदेशालय के अधिकार क्षेत्र में नहीं आता है, मेसर्स एस ई सी एल प्रबंधन के अधिकार क्षेत्र का है।

लगातार डिस्पैच इंचार्ज का कार्य संभालते रहे हैं। इस प्रकार के और भी अधिकारी गेवराक्षेत्र में मौजूद हैं जो संवेदनशील पदों पर रहने के बावजूद तीन वर्षों सेअधिक समय से काबिज हैं। मानव संसाधन, वैयक्तिकविभाग मुख्यालय के अधिकारियों की मिली भगत के बगैर इस प्रकार का कार्य संभव नहीं है।	
3: **दुर्घटनाओं का कारण क्रमांक 3:**खदान क्षेत्र परिसर में अनाधिकृत/अप्रशिक्षित व्यक्तियों का भारीसंख्या में प्रवेश दुर्घटनाओं का दूसरा प्रमुख कारण खदान क्षेत्र परिसर में अनाधिकृत/अप्रशिक्षित व्यक्तियों का प्रवेश है। रोड सेल की मालवाहक टिपरों को लोड करवाने, कोयला गिराने, बिल्टी टोकन काटने, काँटा घर में सहायता प्रदान करने आदि के नाम पर भारी संख्या में अप्रशिक्षित/ गैर वीटीसी प्राप्त युवकों को खदान परिसर में प्रवेश करने दिया जा रहा है। रोड सेल एवं सुरक्षा विभाग के सक्षम अधिकारियों से मिलीभगत कर ऐसे अप्रशिक्षित व्यक्तियों को पास जारी कर खदान में प्रवेश करने दिया जाता है जिससे दिनरात सैकड़ों व्यक्ति खदान के अंदर संचालित होने वाली गतिविधियों में न सिर्फ शामिल होते हैं परंतु उसे प्रभावित भी करते हैं। कोयला उत्खनन एवं परिवहन में संलग्न भारी मशीनों के आस-पास ऐसे अप्रशिक्षित युवकों की उपस्थिति न सिर्फ उनके स्वयं के लिए अपितु प्रशिक्षित कर्मचारियों के लिए भी दुर्घटना की आशंका बनाए रखती है।	निरीक्षण के दौरान यह देखा गया कि अनाधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए सीआईएसएफ 24 घंटे तैनात थी। अनाधिकृत प्रवेश रोकने के लिए जगह पर चेतावनी बोर्ड लगे हुए पाए गए थे। केवल पंजीकृत ट्रकों/टिपरों को ही आरएफआईडी सक्षम बूम बैरियर के माध्यम से खदान में प्रवेश की अनुमति दिया जाना पाया गया । सीआईएसएफ द्वारा ट्रकों/टिपरों के चालकों के ड्राइविंग लाइसेंस के सत्यापन के बाद ही चालकों को खदान के भीतर प्रवेश दिया जाना पाया गया । हालांकि, प्रबंधन को कार्रवाई पत्र जारी कर निर्देश दिया गया है कि रोड सेल परिवहन के दौरान लोडिंग कार्य में किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति एवं टीपर ट्रक को प्रवेश न दिया जाए।
4:दुर्घटनाओं का कारण क्रमांक 4: खदान क्षेत्र परिसर में लाइट मोटर व्हीकल एवं भारी वाहनों के लिए पृथक मार्ग / मार्ग के मरम्मत की अनुपलब्धता भारी मालवाहक वाहनों एवं दुपहिया वाहनों का परस्पर एक ही मार्ग में चलना गोवरा खदान क्षेत्र में दुर्घटना को अंजाम देने का एक और प्रमुख कारण है। खदान परिसर में निम्लिकित कारणों से अक्सर दुर्घटना घटित होने की आशंका लगातार बनी रहती है – ✓दुपहिया एवं भारी मालवाहक वाहनों के लिए पृथक मार्गों की अनुपलब्धता अथवा कमी ✓जहाँ पृथक मार्ग उपलब्ध हैं यातायात दिशानिर्देश के लिए सुरक्षाकर्मियों / विभागीय कर्मचारियों की अनुपलब्धता ✓क्रासिंग एवं चौराहों पर अंडर पास, ओवर-ब्रिज की अनुपलब्धता ✓एल एम वी रोड के नियमित मरम्मत की अनुपलब्धता	निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि खदान में 21.30 Km लाइट मोटर व्हीकल (एलएमवी) सड़क उपलब्ध कराई गई थी। हालांकि, कुछ स्थानों पर एलएमवी सड़क खदान के प्रवेश द्वार तक नहीं पहुंचाई गई थी और कार्य क्षेत्र/प्रवेश द्वार (एल के पैच) से लगभग 1200 मीटर और कार्य क्षेत्र/प्रवेश द्वार (डिपार्टमेंट एल के पैच) से लगभग 1000 मीटर की दूरी पर सड़क अधूरी थी। कुल मिलाकर, खदान में एलएमवी सड़क की लंबाई 2.2 Km कम थी। खदान के प्रवेश द्वार तक एलएमवी सड़क उपलब्ध कराने के लिए कार्रवाई पत्र जारी किया गया है। एलएमवी सड़कों पर कई स्थानों पर यातायात निर्देश जैसे सड़क संकेत, ब्लिंकर लाइट, स्टॉप-लुक-गो साइन बोर्ड प्रदर्शित पाए गए। हालांकि, कुछ स्थानों पर पर्याप्त संख्या में सड़क संकेत उपलब्ध नहीं कराए गए थे। • जहां एलएमवी सड़क क्रॉस करती है, वहां कई स्थानों पर जिग-जैग बैरियर, स्पीड ब्रेकर, सिग्नल लाइट आदि जैसी सुरक्षा व्यवस्थाएं की गई थीं, हालांकि कुछ क्रॉसिंग (कंट्रोल रूम जंक्शन, जंक्शन 8 क्रॉसिंग) पर ये व्यवस्थाएं नहीं की गई थीं। • रोड ग्रेडर द्वारा एलएमवी सड़कों का रखरखाव किया गया था। हालांकि निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि कुछ स्थानों (अपर रूट टर्निंग, केजेएसएल डंप एंट्री, गोदारा टर्निंग) पर लगभग 950 मीटर की लंबाई में एलएमवी सड़कों का ग्रेडिंग ठीक से नहीं किया गया था। उपरोक्त कमियों के लिए प्रबंधन को पत्र जारी कर दिया गया है।
5. दुर्घटनाओं का कारण क्रमांक 5 :क्षमता से अधिक मालवाहक वाहनों का प्रवेश / टोकन आवंटन में अव्यवस्था रोड सेल इंचार्ज, लोडिंग इंस्पेक्टर, टेक्नीकल इंस्पेक्टर एवं अन्य अधिकारियों की मदद से खदान में क्षमता से अधिक मालवाहक टिपरों को एक समय में खदान के अंदर प्रवेश दिया जा रहा है जिसके मूल में भ्रष्टाचार एवं लापरवाही है। खदान परिसर में मालवाहक टिपरों को खड़ा करने के लिए यार्ड की व्यवस्था अत्यंत लचर है। गेवरा खदान में दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण खदान की निर्धारित क्षमता से अधिक मालवाहक वाहनों का अनियंत्रित प्रवेश तथा टोकन आवंटन प्रणाली में व्याप्त अव्यवस्था है, जो तकनीकी रूप से खनन सुरक्षा मानकों का उल्लंघन करता है। अधिकारियों द्वारा वाहनों की संख्या पर प्रभावी नियंत्रण न रखना तथा टोकन सिस्टम की निगरानी में लापरवाही बरतना, दुर्घटनाओं को बढ़ावा देता है, क्योंकि इससे यातायात अवरोध और ओवरलोडिंग तथा टक्कर की संभावनाएं बढ़ जाती हैं। खान सुरक्षा नियमावली के अनुसार, वाहनों का प्रवेश खदान की उत्पादन क्षमता एवं सड़क बुनियादी ढांचे के अनुरूप होना चाहिए, लेकिन यहां तकनीकी मूल्यांकन की अनदेखी की जा रही है, जिससे श्रमिक एवं वाहन चालकों की जान जोखिम में पड़ रही	निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि उपभोक्ता कोयला ट्रकों/टिपरों के लिए खदानों के अंदर पार्किंग यार्ड उपलब्ध कराया गया था, परन्तु पार्किंग यार्ड में गाड़िया की संख्या यार्ड की क्षमता से कुछ अधिक पायी गई ।ट्रकों/टिपरों में माल की लोडिंग आरटीओ द्वारा वाहन की "पारगमन क्षमता" की मंजूरी के आधार पर की जा रही थी। खदान के अंदर उपभोक्ता कोयला ट्रकों/टिपरों में अत्यधिक भीड़ देखी गई। निरीक्षण के दौरान प्रबंधन को रोड सेल ट्रकों/टिपरों में अत्यधिक भीड़ से बचने के लिए एक योजना विकसित करने का निर्देश दिया गया। उपरोक्त कमियों के लिए प्रबंधन को पत्र जारी कर दिया गया है।

है। अधिकारियों की यह लापरवाही न केवल प्रशासनिक विफलता दर्शाती है, बल्कि खदान क्षेत्र में निर्धारित सुरक्षा प्रोटोकॉल की अवहेलना भी है, जो बार-बार होने वाली दुर्घटनाओं का मूल स्रोत बन चुकी है।	
मांग- **1. उच्च-स्तरीय स्वतंत्र सुरक्षा जांच दल का गठन:** खान अधिनियम, 1952 की धारा 5, 6, 7 एवं 8 एवं कोयला खान विनियम, 2017 के विनियम 179 में प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए गेवरा ओपनकास्ट खदान में तत्काल प्रभाव से एक उच्च-स्तरीय स्वतंत्र सुरक्षा जांच दल (High-Level Independent Safety Audit Team) गठित किया जाए, जिसमें DGMS के वरिष्ठ अधिकारी, IIT/NIT के माइनिंग विशेषज्ञ तथा स्वतंत्र सुरक्षा सलाहकार शामिल हों। यह दल निर्धारित समय सीमा में अपनी रिपोर्ट आपके समक्ष प्रस्तुत करे।	साइंटीफिक इंस्टीट्यूट (Scientific Institute) से सुरक्षा प्रबंधन योजना (SMP) की समीक्षा करने और खदान में किसी भी दुर्घटना को रोकने के उपायों का सुझाव देने के लिए प्रबंधन को कार्रवाई पत्र जारी किया गया है।
2. क्षमता निर्धारण एवं टोकन प्रणाली का कम्प्यूटरीकरण : खदान की निर्धारित दैनिक/पालीवार कोयला डिस्पैच क्षमता पर आधारित अधिकतम टिपर प्रवेश संख्या (Maximum Permissible Tippers per Shift) को पुनः निर्धारित कर उसे सार्वजनिक रूप से प्रदर्शित किया जाए तथा टोकन प्रणाली को पूरी तरह कम्प्यूटरीकृत एवं CCTV निगरानी से जोड़ा जाए; क्षमता से अधिक किसी भी टिपर के प्रवेश पर तत्काल आर्थिक जुर्माना एवं संबंधित अधिकारी का निलंबन अनिवार्य किया जाए।	रोड सेल ट्रकों/टिपरों में भीड़भाड़ से बचने के लिए प्रति शिफ्ट अधिकतम अनुमत टिपरों, कम्प्यूटरीकृत टोकन प्रविष्टि, सीसीटीवी निगरानी आदि सहित एक योजना विकसित करने के लिए प्रबंधन को कार्रवाई पत्र जारी किया गया है।
3. संवेदनशील पदों पर अधिकारी स्थानांतरण : संवेदनशील पदों (डिस्पैच इंचार्ज, लोडिंग इंस्पेक्टर, टेक्निकल इंस्पेक्टर, सुरक्षा अधिकारी आदि) पर 3 वर्ष से अधिक समय से कार्यरत सभी अधिकारियों/कर्मचारियों का तत्काल स्थानांतरण किया जाए तथा भविष्य में ऐसे पदों पर अधिकतम 3 वर्ष की अवधि निर्धारित करते हुए रोटेशन नीति को कड़ाई से लागू किया जाए।	यह विषय इस निदेशालय के अधिकार क्षेत्र में नहीं आता है।
4. परिचालन सहमति की शर्तों का सत्यापन: खान अधिनियम, 1952 की धारा 22A में प्रदत्त शक्तियों का उपयोग कर पर्यावरण मंत्रालय द्वारा प्रदत्त पर्यावरणीय स्वीकृति की शर्तों एवं छत्तीसगढ़ पर्यावरण संरक्षण मंडल की परिचालन सहमति (Consent to Operate) की शर्तों के अनुपालन के लिए विशेष पर्यावरणीय निगरानी दल का गठन किया जाए। विशेषकर तारपोलिन अनिवार्यता, धूल दमन उपकरणों/सेवाओं की उपलब्धता, सड़कों के मरम्मत, का 15 दिनों के अंदर स्वतंत्र सत्यापन कराया जाए। उल्लंघन पाए जाने पर खदान का परिचालन तत्काल निलंबित करते हुए पर्यावरणीय क्षतिपूर्ति (Environmental Compensation) वसूली जाए तथा दोषी अधिकारियों के विरुद्ध आपराधिक प्रकरण दर्ज किया जाए।	छत्तीसगढ़ पर्यावरण संरक्षण मंडल द्वारा जारी परिचालन सहमति (Consent to Operate) की शर्तों का अनुपालन इस निदेशालय के दायरे में नहीं आता है। खान अधिनियम 1952 , (अब OSH & WC Code 2020) एवं उसके अंतर्गत बने नियमों विनियमों के अंतर्गत आने वाल बिन्दुओ पर उचित करवाई हेतु प्रबंधन को अवगत करा दिया गया है ।
5. मृतकों के परिजनों को मुआवजा एवं नौकरी : खान अधिनियम, 1952 की धारा 23 में निहित शक्तियों का उपयोग कर वर्ष 2025 में गेवरा खदान में मृत सभी 5 श्रमिकों/व्यक्तियों के परिजनों को भारत सरकार/कोल इंडिया की मौजूदा नीति से इतर विशेष अनुग्रह राशि के रूप में ₹50–50 लाख रुपये का मुआवजा 30 दिनों के अंदर प्रदान किया जाए तथा मृतकों के आश्रितों में से एक-एक व्यक्ति को एसईसीएल में स्थायी नौकरी दी जाए।	शिकायत पत्र में उल्लेखित क्रम संख्या 2, 3 एवं 4 की मौत के संबंध में मुवावजा हेतु वर्कमेंन कम्पनसेशन एक्ट, 1923 के प्रावधानों के तहत मृतकों के परिजनों को मुवावजे हेतु कम्पनसेशन कमिशनर को पत्र जारी किये गए है और प्रबंधन के द्वारा कम्पनसेशन से संबंधित प्रेषित पत्र संलग्न है । दिनांक 27.05.25 घटित दुर्घटना माइनिंग ऑपरेशन या माइनिंग ऑपरेशन से जुडी हुई (Incidental to Mining Operation) नहीं होने के कारण व् क्रमांक 5 पर उल्लेखित दुर्घटना माईन बाउंड्री के बाहर, रेलवे साइडिंग में होने के कारण खान अधिनियम के अंतर्गत नहीं आते है। कोल इंडिया के मौजूदा नीति के अनुरूप मुवावजे के लिए प्रबधन से पत्राचार किया जा सकता है।

आपके सूचनार्थ प्रेषित

भवदीय

30/01/2026

(मुकेश कुमार सिन्हा)
खान सुरक्षा निदेशक,
बिलासपुर क्षेत्र सं0 1

संलग्न : 1. Action Letter
2. Compensation details

भारत सरकार/Govt. Of India
श्रम एवं रोजगार मंत्रालय/Ministry of Labour& Employment
खान सुरक्षा महानिदेशालय/Directorate-General of Mines Safety
बिलासपुर क्षेत्रसं 01/Bilaspur Region No. 01
मौसम विज्ञान कार्यालय के बगल से, बहतराई रोड, बिलासपुर 495006 (छ.ग.)
ईमेल:wz.bspdgms1@gmail.com
दूरभाष: 07752-291594

क्रमांक बीएसपी/ क्षेत्र सं -1/ 196 बिलासपुर, दिनांक 30/1/26

प्रेषक,
खान सुरक्षा निदेशक,
बिलासपुर क्षेत्र संख्या–1,
मौसम विज्ञान कार्यालय के पास,
बहतराई रोड, बिलासपुर–495006

सेवा में,
अभिकर्ता,
गेवरा ओपनकास्ट माईन,
मेसर्स एस.ई.सी.एल.,
पो0 गेवरा, जिला कोरबा (छ.ग.)

विषय: दिनांक 13.01.2026 & 14.01.2026, को श्री शिवाकुमार पी. तेम्बद, खान सुरक्षा उपनिदेशक, बिलासपुर क्षेत्र सं-01 द्वारा गेवरा ओपनकास्ट माईन, मेसर्स एस.ई.सी.एल. का निरीक्षण के संबंध में।

महोदय,

कृपया शिवाकुमार पी. तेम्बद, खान सुरक्षा उपनिदेशक द्वारा गेवरा ओपनकास्ट माईन, मेसर्स एस.ई.सी.एल., के उपरोक्त निरीक्षण को प्रासंगिक करें। निरीक्षण के दौरान कोयला खान विनियमन, 2017 के निम्नलिखित प्रावधानों का उल्लंघन पाया गया:

1) **Regulation 143(13)(C) of the Coal Mines Regulations, 2017**

Roadway around coal stock yard No. A & B was not found properly wetted to reduce dust being raised in the atmosphere to a minimum. It was observed that out of 15 Nos. trolley mounted fog cannons, only 04 Nos. were in working order in the mine. Sufficient number of equipment shall be deployed to prevent liberation of dust in the atmosphere.

2) **Regulation 143 of the Coal Mines Regulations, 2017**

It shall be strictly ensured that "Dump body of coal consumer trucks/tippers is covered with tarpaulin during the road sale transportation".

3) **Regulation 239 of the Coal Mines Regulations, 2017**

It shall be strictly ensured that "No unauthorised person shall be allowed near the loading operation, Weigh Bridge etc. during the road sale transportation".

4) **Regulation 101 of the Coal Mines Regulations, 2017 read with GSR No. 976(E), dated 1st Oct, 2018:**

i. LMV road was not extended upto to the last point of some of the working faces; LMV road of about 1.2 km length was away from the working face of 107 LK Patch and about 1 km away from the working face of Departmental LK Patch. In total, there was lag of about 2.2 km length of LMV road.
ii. Sufficient number of road signs were not provided along the LMV roads.

iii. At the crossing (namely control room junction, crossing Junction 8) of LMV roads and heavy vehicles roads, Zig-Zags barriers, Humps, signal lights, etc. were not provided to prevent chance of hitting of LMV with the heavy vehicles.

iv. LMV roads were not found properly levelled and graded at places, namely Upper Route turning, KJSL dump entry, Godara Turning for about 950m length in the mine. Road grader shall be regularly deployed to keep the LMV roads in order.

5) Regulation 239 of the Coal Mines Regulations, 2017

Overcrowding of consumer coal trucks/tippers were found at parking yard and coal stock area. Scheme including maximum permissible tippers per shift, computerized token entry, CCTV surveillance, etc shall be prepared and implemented to avoid overcrowding of consumer coal trucks/tippers.

6) Regulation 104 of the Coal Mines Regulations, 2017

Safety Management Plan shall be reviewed from a Scientific Institute of national repute, suggesting the measures to prevent accident in the mine.

आपसे अनुरोध है कि उपरोक्त उल्लंघनों का निराकरण कर कम्प्लायंस रिपोर्ट इस पत्र के निर्गत तिथि से **15 दिनों** के अंदर इस निदेशालय को सूचित करें।

भवदीय,

30/01/2026

(मुकेश कुमार सिन्हा)
खान सुरक्षा निदेशक
बिलासपुर क्षेत्र सं-01

COMPENSATION DETAILS

This is in reference to letter No. 0912 dated 09/12/2025 regarding Employee Compensation in fatal accidents occurred at Gevra Project. The point-wise clarification is submitted as under:

1. Fatal accident dated 27/05/2025:

Outsiders Shri Vishvas Yadav and Shri Dhan Singh Kanwar died due to illegal mining activity. In the instant case, both persons are not covered under the definition of "employee" as per the Employee Compensation Act, 1923.

2. Fatal accident dated 19/05/2025:

Shri Heera Lal, employee of M/s NEC (Contractor), died in a fatal accident. An amount of Rs. 14,41,050/- has been deposited with the Commissioner for Employee Compensation, Korba, as per the provisions of the Employee Compensation Act, 1923.

3. Fatal accident dated 23/05/2025:

Shri Rajan Rana Magar, employee of M/s Sainik Mining Allied Services Pvt. Ltd. (Contractor), died in a fatal accident. An amount of Rs. 16,38,525/- has been deposited with the Commissioner for Employee Compensation, Korba, as per the Employee Compensation Act, 1923.

4. Fatal accident dated 09/10/2025:

Shri Sanup Tigga, a vendor, died in a fatal accident. He is not covered under the definition of "employee" as per the Employee Compensation Act, 1923.

5. Case mentioned in the reference is not related to Gevra Project.

COLLIERY MANAGER
SECL, GEVRA PROJECT

13/01/26
प्रबंधक (मा.सं)
एस.ई.सी.एल., गेवरा परियोजना