

রেজিস্টার্ড নং ডি এ-১

বাংলাদেশ



গেজেট

অতিরিক্ত সংখ্যা

কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকাশিত

সোমবার, আক্টোবর ৩০, ২০২৩

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
প্রজ্ঞাপন

তারিখ: ১২ আশ্বিন ১৪৩০ বঙ্গাব্দ/২৭ সেপ্টেম্বর, ২০২৩ খ্রিষ্টাব্দ

এস.আর.ও. নং ২৭৩-আইন/২০২৩।—বেসামরিক বিমান চলাচল আইন, ২০১৭ (২০১৭ সনের ১৮ নং আইন এর ধারা ৪৫, ধারা ১৯ এর সহিত পঠিতব্য, এ প্রদত্ত ক্ষমতাবলে সরকার নিম্নবর্ণিত বিধিমালা প্রণয়ন করিল, যথা:—

১। শিরোনাম, প্রয়োগ ও প্রবর্তন।—(১) এই বিধিমালা বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত বিধিমালা, ২০২৩ নামে অভিহিত হইবে।

(২) এই বিধিমালার অন্য কোনো বিধানে ভিন্ন কিছু উল্লেখ না থাকিলে, এই বিধিমালা শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ (Annex-13) অনুসরণপূর্বক নিম্নবর্ণিত কোনো বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সম্পন্নের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথা:—

(ক) বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বা বাংলাদেশের উপর দিয়া চলাচলরত কোনো বিমান; এবং

(খ) বাংলাদেশের বাহিরে যে কোনো স্থানে বাংলাদেশে নিবন্ধিত বা বাংলাদেশি অপারেটর কর্তৃক পরিচালিত অথবা বাংলাদেশে প্রস্তুতকৃত বা ডিজাইনকৃত কোনো বিমান।

(৩) এই বিধিমালা বাংলাদেশের রাষ্ট্রীয় বিমানের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে না।

(৪) এই বিধিমালা সরকারি গেজেটে প্রকাশের তারিখ হইতে ২১ (একুশ) দিন পর কার্যকর হইবে।

২। সংজ্ঞা।—(১) বিষয় বা প্রসঙ্গের পরিপন্থি কোনো কিছু না থাকিলে, এই বিধিমালায়—

(১) “অপারেটর” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (১) এ সংজ্ঞায়িত অপারেটর;

(১৫২০৯)

মূল্য : টাকা ৩০.০০

- (২) “অংশগ্রহণকারী” অর্থ তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য সরকার বা তদন্ত কমিটি কর্তৃক মনোনীত কোনো ব্যক্তি;
- (৩) “আইন” অর্থ বেসামরিক বিমান চলাচল আইন, ২০১৭ (২০১৭ সনের ১৮ নং আইন);
- (৪) “আইসিএও” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (৩) এ সংজ্ঞায়িত আইসিএও (International Civil Aviation Organization);
- (৫) “এয়ারপোর্ট অপারেটর” অর্থ বিমানঘাঁটি বা বিমানবন্দর পরিচালনায় নিয়োজিত ব্যক্তি বা সংস্থা;
- (৬) “কর্তৃপক্ষ” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (১২) তে সংজ্ঞায়িত কর্তৃপক্ষ;
- (৭) “কমিটি” অর্থ বিধি ৩ এর অধীন গঠিত কমিটি;
- (৮) “কমিটি প্রধান” অর্থ বিধি ৩ এর অধীন গঠিত কমিটির প্রধান;
- (৯) “কারণ” অর্থ কোনো কাজ করা বা কোনো কাজ করা হইতে বিরত থাকা, কোনো ঘটনা বা পরিস্থিতি যাহার পরিপ্রেক্ষিতে বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার সৃষ্টি হইয়াছে, তবে কারণ সনাক্তকরণের মাধ্যমে কোনো প্রশাসনিক, দেওয়ানি বা ফৌজদারি দায় নির্ধারণ করা যাইবে না;
- (১০) “ক্রু সদস্য” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (১৩) তে সংজ্ঞায়িত ক্রু সদস্য;
- (১১) “খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্তের সহিত সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র বা সংস্থা, ইত্যাদির নিকট মতামতের জন্য তদন্ত কমিটি কর্তৃক প্রস্তুতকৃত ও প্রেরিত খসড়া প্রতিবেদন;
- (১২) “গো-টিম (Go-Team)” অর্থ কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার পর কমিটি প্রধান কর্তৃক মনোনীত এক বা একাধিক তদন্তকারী যাহারা বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনায় পতিত বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষের প্রমাণাদি সুরক্ষার জন্য বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার স্থানে দ্রুততম সময়ে গমন করিয়া থাকেন;
- (১৩) “ঘটনা (Incident)” অর্থ বিমান পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত ঘটনা, যাহা বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনা নহে, কিন্তু অপারেশনের সুরক্ষা বিঘ্নিত করে বা করিতে পারে;

- (১৪) “চূড়ান্ত প্রতিবেদন” অর্থ কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত সম্পর্কে তদন্ত কমিটির চূড়ান্ত প্রতিবেদন, যাহা বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটি কর্তৃক প্রাসঙ্গিক তথ্য, বিশ্লেষণ, উপসংহার এবং যথাযথ হইলে, সংশ্লিষ্ট সুরক্ষার জন্য সুপারিশ অন্তর্ভুক্ত করিয়া এবং দুর্ঘটনার দোষারোপ বা দায়বদ্ধতার উদ্দেশ্যে প্রস্তুত না করিয়া দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনা প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে প্রস্তুত করা হয়;
- (১৫) “তদন্ত” অর্থ কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ, কারণ নির্ধারণ এবং দুর্ঘটনা প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে সুরক্ষার সুপারিশ প্রণয়নের নিমিত্ত পরিচালিত প্রক্রিয়া;
- (১৬) “তদন্তকারী” অর্থ কমিটি কর্তৃক নিয়োজিত তদন্তকারী ব্যক্তি;
- (১৭) “তদন্তযোগ্য ঘটনা” অর্থ বিমান পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত ঘটনা যাহা, দুর্ঘটনা নহে, কিন্তু অপারেশনের সুরক্ষা বিঘ্নিত করে বা করিতে পারে;
- (১৮) “(তদন্ত দল)” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার লক্ষ্যে কমিটি প্রধান কর্তৃক কমিটির সদস্যগণের মধ্য হইতে এক বা একাধিক ব্যক্তির সমন্বয়ে গঠিত দল;
- (১৯) “পরিশিষ্ট-১৩” অর্থ শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ (Annex-13);
- (২০) “পর্যবেক্ষক” অর্থ তদন্তকার্যে অংশগ্রহণ করিবার জন্য কমিটি কর্তৃক অনুমোদিত সংশ্লিষ্ট কোনো সংস্থার প্রতিনিধি অথবা কোনো সংস্থা কর্তৃক তদন্ত পরিচালনা বা অংশগ্রহণ করিবার জন্য কমিটি কর্তৃক মনোনীত তদন্তকারী;
- (২১) “পাইলট-ইন-কমান্ড” অর্থ সুরক্ষিতভাবে ফ্লাইট পরিচালনার জন্য অপারেটর কর্তৃক বা জেনারেল অ্যাভিয়েশনের ক্ষেত্রে, মালিক কর্তৃক ফ্লাইটের কর্তৃত্বকারী হিসাবে মনোনীত পাইলট;
- (২২) “প্রধান তদন্তকারী” অর্থ তদন্ত সংঘটন, পরিচালনা এবং নিয়ন্ত্রণ করিবার জন্য কমিটি কর্তৃক নিয়োগকৃত তদন্ত দলের প্রধান;
- (২৩) “প্রাথমিক প্রতিবেদন” অর্থ তদন্তের প্রাথমিক পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্যাবলি যাহা দ্রুত প্রচারের জন্য ব্যবহৃত হইয়া থাকে;
- (২৪) “ফ্লাইট রেকর্ডার” অর্থ কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তের পরিপূরক হিসাবে বিমানে স্থাপিত যে কোনো প্রকারের রেকর্ডার;
- (২৫) “বিমান” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (২৪) এ সংজ্ঞায়িত বিমান;

(২৬) “বিমান দুর্ঘটনা” অর্থ—

(ক) বিমান পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত ঘটনা যাহা, যাত্রীবাহী বিমানের ক্ষেত্রে, কোনো ব্যক্তি যাত্রার অভিপ্রায়ে বিমানে আরোহণ এবং যতক্ষণ না পর্যন্ত বিমান হইতে বহির্গমন করেন অথবা, যাত্রীবাহী নহে এইরূপ বিমানের ক্ষেত্রে, যখন বিমানটি ফ্লাইটের উদ্দেশ্যে যাত্রা করিতে প্রস্তুত হয় এবং যতক্ষণ না এই যাত্রা শেষ হয় এবং ইঞ্জিনের প্রাথমিক প্রপালশন সিস্টেম বন্ধ হয়, এই সময়ের মধ্যে যদি:—

(অ) নিম্নবর্ণিত কারণে কোনো ব্যক্তির প্রাণহানি ঘটে বা তিনি মারাত্মকভাবে আহত হন, যেমন—

- (১) বিমানে অবস্থানের জন্য; বা
- (২) বিমানের যে কোনো অংশের দ্বারা বা বিমান হইতে বিচ্ছিন্ন হইয়া গিয়াছে এমন অংশ দ্বারা আঘাতপ্রাপ্ত; অথবা
- (৩) জেটব্লাস্ট (Jet blast) দ্বারা সরাসরি আঘাতপ্রাপ্ত:

তবে শর্ত থাকে যে, এই উপ-দফায় উল্লিখিত কারণ ব্যতীত বিমানে আরোহণকারী ব্যক্তি যদি প্রাকৃতিক কারণে, স্বেচ্ছায় বা অন্য কোনো ব্যক্তি দ্বারা সংঘটিত বা যাত্রী এবং বিমানে ক্রু সদস্যদের ব্যবহৃত এলাকার বাহিরে কোনো স্থান হইতে অগোচরে আঘাতপ্রাপ্ত হন, সেইক্ষেত্রে উহা উপরিউক্ত দুর্ঘটনার আওতাভুক্ত হইবে না; অথবা

(আ) বিমানটি ক্ষতিগ্রস্ত হইলে বা বিমানটির কাঠামোগত ত্রুটির কারণে যাহা—

- (১) বিমানের কাঠামোগত শক্তি, কর্মক্ষমতা বা ফ্লাইটের বৈশিষ্ট্যে বিরূপ প্রভাব ফেলিয়া থাকে; এবং
- (২) ক্ষতিগ্রস্ত বিমানের কম্পোনেন্টের বড় ধরনের মেরামত বা প্রতিস্থাপনের প্রয়োজনীয়তা সৃষ্টি করে:

তবে শর্ত থাকে যে, ইঞ্জিন বিকল বা ক্ষতিগ্রস্ত যেমন, কাউলিং বা এক্সেসরিজসহ একক ইঞ্জিনের ক্ষতি, প্রপেলার, উইংটিপস, অ্যান্টেনা, প্রোব, ভেইনস, চাকা, ব্রেক ফেয়ারিং, প্যানেল, ল্যান্ডিং গিয়ার ডোর, উইন্ড স্ক্রিন, এয়ারক্রাফ্ট স্কিন যেমন, ছোট ডেন্ট বা পাংচার হোল, ইত্যাদি এর মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকিলে উহা উপ-দফা (আ) এর অন্তর্ভুক্ত হইবে না; অথবা

(ই) বিমানটি নিখোঁজ বা সম্পূর্ণরূপে অপ্রবেশ্য হয়।

ব্যাখ্যা:—এই অভিব্যক্তির উদ্দেশ্য পূরণকল্পে—

(১) কেবল পরিসংখ্যানগত সংগতি রক্ষাকল্পে, দুর্ঘটনার তারিখ হইতে ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে আঘাতের কারণে মৃত্যু হইলে তাহা প্রাণনাশক আঘাত হিসাবে শ্রেণিবদ্ধ হইবে; এবং

(২) আনুষ্ঠানিকভাবে অনুসন্ধান সমাপ্ত হইলে এবং ধ্বংসাবশেষ খুঁজিয়া পাওয়া না গেলে বিমানটি নিখোঁজ হিসাবে বিবেচিত হইবে;

(২৭) “বিপজ্জনক পণ্য” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (২৩) এ সংজ্ঞায়িত বিপজ্জনক পণ্য;

(২৮) “বিবৃতি” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত কমিটির নিকট প্রদত্ত এতদসংশ্লিষ্ট মৌখিক, লিখিত বা রেকর্ডকৃত বিবৃতি বা উহার কোনো অংশ;

(২৯) “মারাত্মক ঘটনা” অর্থ এমন কোনো ঘটনা যাহা নির্দেশ করে যে, বিমান দুর্ঘটনার উচ্চ সম্ভাবনা বিদ্যমান ছিল এবং বিমান পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত ঘটনা যাহা, যাত্রীবাহী বিমানের ক্ষেত্রে, কোনো ব্যক্তি যাত্রার অভিপ্রায়ে বিমানে আরোহণ এবং যতক্ষণ না পর্যন্ত বিমান হইতে বহির্গমন করেন অথবা, যাত্রীবাহী নহে এইরূপ বিমানের ক্ষেত্রে, যখন বিমানটি ফ্লাইটের উদ্দেশ্যে যাত্রা করিতে প্রস্তুত হয় এবং যতক্ষণ না এই যাত্রা শেষ হয় এবং ইঞ্জিনের প্রাথমিক প্রপালশন সিস্টেম বন্ধ হয়;

(৩০) “মারাত্মক আহত” অর্থ বিমান দুর্ঘটনায় পতিত কোনো ব্যক্তি—

(ক) যিনি আঘাতপ্রাপ্ত হইবার তারিখ হইতে ৭(সাত) দিনের মধ্যে হাসপাতালে ভর্তি হইয়া ৪৮ (আটচল্লিশ) ঘন্টার বেশি সময় উক্ত হাসপাতালে ভর্তি থাকেন; বা

(খ) যাহার শরীরের কোনো হাড় (আঙুল, আঙুলের মাথা, পায়ের বা নাকের সাধারণ হাড় ভাঙা ব্যতীত) ভাঙিয়া যায়, বা

(গ) যাহার শরীরের মারাত্মক রক্তক্ষরণ, স্নায়ু, পেশি বা রগের ক্ষতি হয়; বা

(ঘ) যাহার শরীরের অভ্যন্তরীণ অঙ্গে আঘাতপ্রাপ্ত হয়; বা

(ঙ) যাহার শরীরের ৫ (পাঁচ) শতাংশের বেশি পুড়িয়া যায়; বা

(চ) যাহার শরীর সংক্রামক পদার্থ বা ক্ষতিকর বিকিরণের সহিত সংস্পর্শে আসে;

(৩১) “স্বীকৃত প্রতিনিধি” অর্থ অন্য কোনো রাষ্ট্র কর্তৃক পরিচালিত তদন্তে অংশগ্রহণের উদ্দেশ্যে যোগ্যতার ভিত্তিতে, কমিটির সদস্যগণের মধ্য হইতে সরকার কর্তৃক মনোনীত ব্যক্তি;

(৩২) “শিকাগো কনভেনশন” অর্থ আইনের ধারা ২ এর দফা (৩৬) এ সংজ্ঞায়িত শিকাগো কনভেনশন; এবং

(৩৩) “সুরক্ষা সুপারিশ” অর্থ অন্য কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত হইতে উদ্ধৃত তথ্যের উপর ভিত্তি করিয়া বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে কমিটি কর্তৃক প্রস্তাবিত সুপারিশ, যাহা কোনোক্রমেই উক্ত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার জন্য দোষারোপ বা দায়বদ্ধ করিবার উদ্দেশ্যে নহে এবং সুরক্ষা সুপারিশসমূহ বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত হইতে উদ্ধৃত হইবার পাশাপাশি সুরক্ষা সংক্রান্ত গবেষণা ও অন্যান্য উৎস হইতে প্রাপ্ত হইতে পারে।

(২) এই বিধিমালায় ব্যবহৃত যে সকল শব্দ বা অভিব্যক্তির সংজ্ঞা প্রদান করা হয় নাই সেই সকল শব্দ বা অভিব্যক্তি আইনে এবং পরিশিষ্ট-১৩ তে যে অর্থে ব্যবহৃত হইয়াছে সেই অর্থে ব্যবহৃত হইবে।

৩। কমিটি গঠন—(১) আইনের ধারা ১৯ এর উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, কোনো বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করিবার লক্ষ্যে সরকার, নিম্নবর্ণিত সদস্য সমন্বয়ে একটি কমিটি গঠন করিবে, যথা:—

(ক)	কমিটি প্রধান	১(এক) জন;
(খ)	সদস্য (অপারেশন্স)	২(দুই) জন;
(গ)	সদস্য (ইঞ্জিনিয়ারিং)	১(এক) জন;
(ঘ)	সদস্য (এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল)	১(এক) জন; এবং
(ঙ)	সদস্য (প্রশাসন, পরিকল্পনা ও অর্থ)	১(এক) জন।

(২) কমিটি প্রধানের অনুপস্থিতিতে অথবা তিনি দায়িত্ব পালনে অসমর্থ হইলে, সরকার সাময়িকভাবে কমিটির অন্য কোনো সদস্যকে কমিটি প্রধান হিসাবে দায়িত্ব প্রদান করিতে পারিবে।

(৩) সরকার, প্রয়োজনে, সংশ্লিষ্ট বিষয়ে অভিজ্ঞতা সম্পন্ন এক বা একাধিক ব্যক্তিকে কমিটির সদস্য হিসাবে কো-অপ্ট করিতে পারিবে।

৪। বাছাই কমিটি গঠন, ইত্যাদি—(১) বিধি ৩ এ উল্লিখিত কমিটির সদস্যগণের নিয়োগের সুপারিশ প্রদানের উদ্দেশ্যে সরকার, নিম্নবর্ণিত সদস্য সমন্বয়ে একটি বাছাই কমিটি গঠন করিবে, যথা:—

- (ক) বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় কর্তৃক মনোনীত অনূন অতিরিক্ত সচিব পদমর্যাদার ১(এক) জন কর্মচারী, যিনি কমিটির আহ্বায়ক হইবেন;
- (খ) অর্থ বিভাগ কর্তৃক মনোনীত অনূন যুগ্ম-সচিব পদমর্যাদার ১(এক) জন কর্মচারী;

- (গ) জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয় কর্তৃক মনোনীত অন্যান্য যুগ্ম সচিব পদমর্যাদার ১(এক) জন কর্মচারী;
- (ঘ) বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ কর্তৃক মনোনীত ২ (দুই) জন বিশেষজ্ঞ কর্মচারী; এবং
- (ঙ) বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়ের সংশ্লিষ্ট অন্যান্য উপ-সচিব পদমর্যাদার ১(এক) জন কর্মচারী, যিনি কমিটির সদস্য সচিবও হইবেন।
- (২) বাছাই কমিটি, প্রয়োজনবোধে, সংশ্লিষ্ট বিষয়ে অভিজ্ঞ কোনো ব্যক্তিকে উহার সদস্য হিসেবে কো-অপ্ট করিতে পারিবে।
- (৩) বাছাই কমিটি যোগ্যতাসম্পন্ন প্রার্থীদের নিকট হইতে দরখাস্ত আহ্বান, আগ্রহী প্রার্থীদের মধ্য হইতে প্রার্থী বাছাই এবং সরকারের নিকট সুপারিশ পেশ করিবে।
- (৪) সরকার উপ-বিধি (১) এর অধীন গঠিত বাছাই কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে কমিটি গঠন করিবে।
- ৫। কমিটির সদস্যগণের নিয়োগ, যোগ্যতা, মেয়াদ, অপসারণ, পদত্যাগ, সুযোগ-সুবিধা, ইত্যাদি—(১) সরকার আইনের ধারা ১৯ এর উদ্দেশ্যপূরণকল্পে, বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করিবার লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে কারিগরি যোগ্যতাসম্পন্ন ব্যক্তিগণকে কমিটির সদস্য হিসাবে নিয়োগ প্রদান করিবে।
- (২) কোনো ব্যক্তি বিধি ৩ এ উল্লিখিত কমিটির সদস্য হইবার অযোগ্য হইবেন, যদি তিনি—
- (ক) বাংলাদেশের নাগরিক না হন; বা
- (খ) সরকারি চাকরি হইতে বরখাস্ত বা অপসারিত হন; বা
- (গ) নৈতিক স্বলনজনিত অপরাধে দোষী সাব্যস্ত হন; বা
- (ঘ) কোনো উপযুক্ত আদালত কর্তৃক অপ্রকৃতিস্থ বলিয়া ঘোষিত হন; বা
- (ঙ) কোনো ব্যাংক বা আর্থিক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ঋণখেলাপি হিসেবে ঘোষিত হন; বা
- (চ) সরকারি অথবা বেসরকারি চাকরিতে নিয়োজিত থাকেন; বা
- (ছ) কোনো এয়ারোনটিক্যাল এন্টারপ্রাইজ বা বিমান চলাচল সংস্থা ও এন্টারপ্রাইজের কোনো স্টক বা বন্ডের মালিক অথবা উহার সহিত আর্থিক স্বার্থ সংশ্লিষ্ট কোনো ব্যবসা, বৃত্তিমূলক কার্য বা নিয়োগের সহিত সম্পৃক্ত থাকেন।

(৩) কমিটির সদস্যগণ তাহাদের নিয়োগের তারিখ হইতে ২ (দুই) বৎসর মেয়াদের জন্য নিয়োগপ্রাপ্ত হইবেন;

তবে শর্ত থাকে যে, উক্ত মেয়াদ শেষ হইবার পর তিনি পুনঃনিয়োগের যোগ্য হইবেন।

(৪) কোনো মেয়াদে একজন সদস্যের পদ শূন্য হইলে সরকার উক্ত শূন্যপদ পূরণের জন্য অন্য কোনো যোগ্য ব্যক্তিকে নিয়োগ প্রদান করিতে পারিবেন এবং উক্তরূপ নিয়োগপ্রাপ্ত ব্যক্তি তাহার পূর্ববর্তী অবশিষ্ট মেয়াদের জন্য উক্ত পদে বহাল থাকিবেন।

(৫) সরকার, যে কোনো সময়, কারণ দর্শানো ব্যতিরেকে কমিটির কোনো সদস্যকে সদস্যপদ হইতে অপসারণ করিতে পারিবে এবং কমিটির কোনো সদস্য, তাহার মেয়াদ অবসানের পূর্বে, সরকার বরাবর স্বাক্ষরযুক্ত পত্রের মাধ্যমে স্বীয় পদ হইতে পদত্যাগ করিতে পারিবে।

(৬) সরকার, সময় সময়, আদেশ জারির মাধ্যমে কমিটির সদস্যগণের নিয়োগের শর্তাবলি, পারিশ্রমিক, ভাতা ও অন্যান্য সুবিধাদিসহ, তদন্ত সংক্রান্ত সকল ব্যয় নির্ধারণ করিতে পারিবে।

৬। কমিটি প্রধানের দায়িত্ব ও কার্যাবলি—কমিটি প্রধানের দায়িত্ব ও কার্যাবলি হইবে নিম্নরূপ, যথা:—

- (ক) কমিটির কার্যক্রম সংক্রান্ত বিষয়ে, সরকারের নিকট রিপোর্ট প্রদান;
- (খ) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুসারে এবং এই বিধিমালার অন্যান্য বিধানের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হওয়া সাপেক্ষে বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত আদেশ, নির্দেশনা ও পদ্ধতি প্রস্তুতকরণ;
- (গ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য অন্য কোনো ঘটনার পর শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুসারে তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা;
- (ঘ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা ঘটিবার সঙ্গে সঙ্গে শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থাকে বিজ্ঞপ্তির (Notification) মাধ্যমে অবহিতকরণ;
- (ঙ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্তের জন্য দ্রুততম সময়ে গো-টিম (Go-team) সহ ভিন্ন ভিন্ন তদন্ত দল গঠন;
- (চ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্ত দলের প্রধান তদন্তকারী মনোনয়ন;
- (ছ) মেমোরেণ্ডামের মাধ্যমে কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্ত দলের তদন্তের কার্যপরিধি ও নির্দেশনা প্রদান;

- (জ) তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন, খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন, চূড়ান্ত প্রতিবেদন এবং সুরক্ষা সুপারিশ পরবর্তী কার্যক্রম গ্রহণের জন্য সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থায় প্রেরণ;
- (ঝ) রাষ্ট্রীয় সুরক্ষার স্বার্থে বিমান দুর্ঘটনা এবং মারাত্মক ঘটনার ডাটাবেজ স্থাপন;
- (ঞ) সংবাদপত্র এবং ইলেকট্রনিক মিডিয়াকে বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্তের জন্য মেমোরেন্ডামের মাধ্যমে বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত দল সম্পর্কিত তথ্যাদি প্রদান অথবা এতদসংক্রান্ত বিষয়ে প্রধান তদন্তকারীকে নির্দেশনা প্রদান;
- (ট) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিবর্গ বা, ক্ষেত্রমত, তাহাদের স্বজনদের সহযোগিতার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ;
- (ঠ) উড্ডয়ন সুরক্ষার লক্ষ্যে স্বেচ্ছায় প্রতিবেদন পদ্ধতি (Voluntary Reporting System) এবং বাধ্যতামূলক প্রতিবেদন পদ্ধতি (Mandatory Reporting System) বিষয়ে মত-বিনিময় সভা, সেমিনার, ওয়ার্কসপ, ইত্যাদি আয়োজন বা, ক্ষেত্রমত, অংশগ্রহণ;
- (ড) কমিটি সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গকে প্রশাসনিক, আর্থিক, পরিকল্পনা, ইত্যাদি বিষয়ে প্রশিক্ষণ প্রদান;
- (ঢ) এই বিধিমালায় বর্ণিত বিষয়বস্তুর সহিত শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩তে বর্ণিত মানদণ্ড এর মধ্যে বৈসাদৃশ্যসমূহ কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের মাধ্যমে আইসিএওকে অবহিতকরণ;
- (ণ) জনস্বার্থে বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার সুবিধার্থে বিভিন্ন সংস্থা, দপ্তর, অধিদপ্তর এবং বিভাগের সহিত যোগাযোগ রক্ষা;
- (ত) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্তের স্বার্থে বিভিন্ন সংস্থার সহিত, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর;
- (থ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন, চূড়ান্ত প্রতিবেদন বা তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি জনসম্মুখে প্রকাশ করা; এবং
- (দ) সরকার কর্তৃক, সময় সময়, তাহার উপর অর্পিত দায়িত্ব ও কার্যাবলি সম্পাদন।

৭। কমিটির সদস্য (অপারেশন্স) এর দায়িত্ব।—কমিটির সদস্য (অপারেশন্স) এর দায়িত্ব হইবে নিম্নরূপ, যথা :—

- (ক) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী দায়িত্ব পালন;
- (খ) কমিটির অপারেশনাল কার্যক্রম সংক্রান্ত বিষয়ে কমিটির অন্যান্য সদস্য ও তদন্তকারীগণের সহিত সমন্বয় সাধন;
- (গ) কমিটির সকল সদস্য ও বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্তকারীগণকে সার্বিক সহযোগিতা প্রদান;
- (ঘ) কোন বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার প্রধান তদন্তকারী হিসাবে দায়িত্ব পালন করিলে উক্ত তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন, খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন, চূড়ান্ত প্রতিবেদন, সুরক্ষা সুপারিশ, ইত্যাদি পরবর্তী কার্যক্রম গ্রহণের জন্য কমিটি প্রধানের নিকট প্রেরণ;
- (ঙ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা সংক্রান্ত গোপনীয় নথিপত্র সংরক্ষণ;
- (চ) কমিটির সদস্য ও তদন্তকারীগণকে তদন্তের অপারেশন্স সংক্রান্ত বিষয়ে প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ;
- (ছ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্ত বিষয়ক ডাটাবেজ তৈরী করা;
- (জ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার অপারেশন্স সংক্রান্ত বিধি-বিধান প্রস্তুত ও সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ; এবং
- (ঝ) কমিটি প্রধান কর্তৃক, সময় সময়, তাহার উপর অর্পিত অন্যান্য দায়িত্ব সম্পাদন।

৮। কমিটির সদস্য (ইঞ্জিনিয়ারিং) এর দায়িত্ব।—কমিটির সদস্য (ইঞ্জিনিয়ারিং) এর দায়িত্ব হইবে নিম্নরূপ, যথা :—

- (ক) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী দায়িত্ব পালন;
- (খ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার তদন্ত কমিটির ইঞ্জিনিয়ারিং কার্যক্রমের সমন্বয় সাধন;

- (গ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার প্রধান তদন্তকারী হিসাবে দায়িত্ব পালন করিলে উক্ত তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন, খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন, চূড়ান্ত প্রতিবেদন, সুরক্ষা সুপারিশ, ইত্যাদি পরবর্তী কার্যক্রম গ্রহণের জন্য কমিটি প্রধানের নিকট প্রেরণ;
- (ঘ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার ইঞ্জিনিয়ারিং সংক্রান্ত বিধি-বিধান প্রস্তুত ও সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ;
- (ঙ) কারিগরি লাইব্রেরি, ল্যাবরেটরি, কারিগরি ওয়ার্কসপ, ইত্যাদি রক্ষণাবেক্ষণ;
- (চ) তদন্তের জন্য অটোমেটিক ডিপ্লয়েবল ফ্লাইট রেকর্ডার, ফ্লাইট ডাটা রেকর্ডার বা ককপিট ভয়েস রেকর্ডার রিড-আউট এর ব্যবস্থা গ্রহণ; এবং
- ব্যাখ্যা : এই দফার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে “অটোমেটিক ডিপ্লয়েবল ফ্লাইট রেকর্ডার” অর্থে বিমানে স্থাপনকৃত সম্মিলিত ফ্লাইট রেকর্ডারকে বুঝাইবে, যাহা স্বয়ংক্রিয়ভাবে তাহার কার্যক্রম সম্পাদনে সক্ষম।
- (ছ) কমিটি প্রধান কর্তৃক, সময় সময়, তাহার উপর অর্পিত অন্যান্য দায়িত্ব সম্পাদন।

৯। কমিটির সদস্য (এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল) এর দায়িত্ব।—কমিটির সদস্য (এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল) এর দায়িত্ব হইবে নিম্নরূপ, যথা :—

- (ক) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী দায়িত্ব পালন;
- (খ) কমিটির এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল সংক্রান্ত কার্যক্রমে সমন্বয় সাধন;
- (গ) কমিটির সদস্য ও তদন্ত সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের প্রশিক্ষণ বিষয়ে সদস্য (অপারেশন্স) কে সহায়তা প্রদান;
- (ঘ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিবর্গের সাহায্যের বিষয়ে সদস্য (অপারেশন্স) কে সহায়তা প্রদান;
- (ঙ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার প্রধান তদন্তকারী হিসাবে দায়িত্ব পালন করিলে উক্ত তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন, খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন, চূড়ান্ত প্রতিবেদন, সুরক্ষা সুপারিশ, ইত্যাদি পরবর্তী কার্যক্রম গ্রহণের জন্য কমিটি প্রধানের নিকট প্রেরণ;
- (চ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা সংক্রান্ত গোপনীয় নথিপত্র সংরক্ষণ এর ক্ষেত্রে কমিটি প্রধানকে সহায়তা প্রদান;

(ছ) বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনা তদন্ত বিষয়ক ডাটাবেজ তৈরীর ক্ষেত্রে সদস্য (অপারেশন্স) কে সহায়তা প্রদান; এবং

(জ) কমিটি প্রধান কর্তৃক, সময় সময়, তাহার উপর অর্পিত অন্যান্য দায়িত্ব সম্পাদন।

১০। কমিটির সদস্য (প্রশাসন, পরিকল্পনা ও অর্থ) এর দায়িত্ব।—কমিটির সদস্য (প্রশাসন, পরিকল্পনা ও অর্থ) এর দায়িত্ব হইবে নিম্নরূপ, যথা :—

(ক) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী দায়িত্ব পালন;

(খ) কমিটির প্রশাসন, পরিকল্পনা ও অর্থ বিষয়ক সকল কার্যক্রম সম্পাদন;

(গ) কমিটির সামগ্রিক অফিস ম্যানেজমেন্ট এর দায়িত্ব পালন;

(ঘ) কমিটির জন্য ফোরকাস্টিং ও ইমার্জেন্সি বাজেট প্রণয়নসহ আর্থিক বিষয়ে সকল প্রকার হিসাব সংরক্ষণ;

(ঙ) কমিটির দৈনন্দিন ও তদন্ত সংক্রান্ত সকল কাজে লজিস্টিক সাপোর্ট প্রদান, নতিপত্র রক্ষণাবেক্ষণ, পত্রের খসড়া প্রণয়ন ও বিলিকরণ এবং কমিটি প্রধানের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টস প্রণয়ন;

(চ) তদন্তের কার্যপ্রণালী বা ম্যানুয়াল প্রস্তুতকরণে কমিটির অন্যান্য সদস্যগণকে সহযোগিতা প্রদান;

(ছ) কমিটির রেগুলেশন ও অন্যান্য দলিল প্রস্তুতের ক্ষেত্রে সার্বিক সহযোগিতা প্রদান;

(জ) অভ্যন্তরীণ ও অন্যান্য কমিটির সহিত যোগাযোগ, পত্রালাপ ও মেসেজ আদান প্রদান;

(ঝ) তদন্ত সংক্রান্ত নীতিমালা, পদ্ধতি, আদেশ, নির্দেশিকা, ইত্যাদি প্রস্তুত ও সংশোধনের ক্ষেত্রে কমিটির প্রধানকে সহায়তা; এবং

(ঞ) কমিটি প্রধান কর্তৃক, সময় সময়, তাহার উপর অর্পিত অন্যান্য দায়িত্ব সম্পাদন।

১১। বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা ও ঘটনার তদন্ত আদেশ জারি।—এই বিধিমালার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে এবং শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ এর সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে এইরূপ বিষয়ে কমিটি প্রধান, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা ও ঘটনার তদন্ত আদেশ জারি করিতে পারিবে।

১২। তদন্ত দল গঠন।—কমিটি প্রধান বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার জন্য কমিটির সদস্যগণের মধ্য হইতে একজনকে প্রধান করিয়া এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক অন্যান্য সদস্য সমন্বয়ে এক বা একাধিক তদন্ত দল গঠন করিতে পারিবে।

১৩। তদন্ত দলের কার্যাবলি।—(১) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্তের উদ্দেশ্যে তদন্ত দল নিম্নলিখিত কার্যাবলি সম্পাদন করিবে, যথা :—

- (ক) তদন্ত সংশ্লিষ্ট বিষয়ে কোনো ব্যক্তিকে জিজ্ঞাসাবাদ, বিবৃতি আহ্বান বা এতদসংশ্লিষ্ট তথ্য সংগ্রহ;
- (খ) নিম্নবর্ণিত স্থান ও বিষয়ের সুরক্ষা এবং সংরক্ষণের জন্য নির্দেশনা প্রদান, যথা :—
 - (অ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার স্থানসমূহ;
 - (আ) বিমান বা বিমানের যে কোনো অংশ; এবং
 - (ই) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত সম্পর্কিত সকল তথ্য, নথি এবং প্রমাণাদি;
- (গ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত স্থানে প্রবেশ করিয়া বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সম্পর্কিত তথ্যের অনুসন্ধান;
- (ঘ) তথ্য প্রমাণাদির সুরক্ষা ও সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে, বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার স্থলে বিদ্যমান প্রমাণক অক্ষত রাখিবার উদ্দেশ্যে সংশ্লিষ্ট স্থানসমূহ সুরক্ষিত রাখা;
- (ঙ) ধ্বংসাবশেষ পরীক্ষাসহ তদন্তের উদ্দেশ্যে জন্মকৃত প্রমাণাদি পরীক্ষা;
- (চ) তদন্ত সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সম্পর্কিত তথ্যাদি হেফাজতে রাখা;
- (ছ) তদন্তকারীর নিকট যথাযথ প্রতীয়মান হইলে কোনো ব্যক্তির নিকট হইতে ডাক্তারি পরীক্ষা রিপোর্ট ও তথ্য সংগ্রহ;
- (জ) তদন্তের স্বার্থে তদন্তকারীর নিকট প্রতীয়মান হইলে কোনো মৃত ব্যক্তির ময়নাতদন্ত প্রতিবেদন বা ডাক্তারি প্রতিবেদনের জন্য যোগাযোগ;
- (ঝ) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় মৃত ব্যক্তির দেহ বা দেহের অংশবিশেষের হেফাজতকারীর সহিত যোগাযোগ; এবং
- (ঞ) তদন্ত দল বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা কবলিত বিমান বা বিমানের অন্যান্য উপাদান হেফাজতে না নেওয়া পর্যন্ত স্থানীয় কর্তৃপক্ষ বা কোনো ব্যক্তিকে নিরাপদ রাখিবার জন্য অনুরোধ।

(২) উপ-বিধি (১) এ উল্লিখিত কার্যাবলি সম্পাদনের জন্য তদন্ত দল বা তদন্তকারী প্রয়োজনবোধে, আদালতের নির্দেশনার জন্য আবেদন করিতে পারিবে।

(৩) তদন্ত দল বা তদন্তকারী তাহার কার্যাবলি সম্পাদনের ক্ষেত্রে এতদসংক্রান্ত প্রমাণক সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির চাহিদা অনুযায়ী প্রদর্শন করিবেন।

১৪। তদন্ত দলের প্রধানের দায়িত্ব।—তদন্ত দলের প্রধান নিম্নবর্ণিত দায়িত্ব পালন করিবেন, যথা:—

- (ক) কোনো বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা বা তদন্তযোগ্য ঘটনার তদন্ত কার্য পরিচালনা;
- (খ) তদন্তের প্রাথমিক পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্যাবলির ভিত্তিতে প্রাথমিক তদন্ত প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ;
- (গ) তদন্তে উদ্ঘাটিত তথ্যাবলি, বিমান দুর্ঘটনার কারণ, সহায়ক উপাদানসমূহ, সুরক্ষা সম্পর্কিত সুপারিশ ও খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদনের উপর প্রাপ্ত মন্তব্যসমূহ বিবেচনাপূর্বক চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রস্তুত; এবং

ব্যাখ্যা।—এই দফার উদ্দেশ্য পূরণকল্পে “সহায়ক উপাদানসমূহ (Contributing Factors)” অর্থে এইরূপ কার্য সম্পাদন বা কার্য সম্পাদন হইতে বিরত থাকা, এমন কোনো ঘটনা, শর্তাবলী বা উহাদের সমন্বয়কে বুঝাইবে যাহা পরিহার করিলে কোনো দুর্ঘটনা বা ঘটনা বা উহার তীব্রতা এড়ানো সম্ভব হইত; সহায়ক উপাদানসমূহ চিহ্নিতকরণের মাধ্যমে কোনো প্রশাসনিক, দেওয়ানি বা ফৌজদারি দায় নির্ধারণ করা যাইবে না।

- (ঘ) তদন্তের বিষয়ে পর্যবেক্ষক এবং অংশগ্রহণকারী নিযুক্তকরণ।

১৫। তদন্তের এখতিয়ার।—(১) কমিটি শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ তে উল্লিখিত পদ্ধতি অনুসরণপূর্বক নিম্নবর্ণিত ক্ষেত্রে কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত করিবে, যথা:—

- (ক) বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বা বাংলাদেশের আকাশ সীমায় চলাচলরত কোনো বিমান;
- (খ) বাংলাদেশের বাহিরে যে কোনো স্থানে বাংলাদেশে নিবন্ধিত বা বাংলাদেশি অপারেটর কর্তৃক পরিচালিত বা বাংলাদেশে প্রস্তুতকৃত বা ডিজাইনকৃত কোনো বিমান; এবং
- (গ) বাংলাদেশে নিবন্ধিত কোনো বিমানের ক্ষেত্রে যখন—
 - (অ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার অবস্থান কোনো রাষ্ট্রের সীমানায় হইয়াছে তাহা নির্দিষ্টভাবে নির্ধারণ করা সম্ভব না হয়; বা
 - (আ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনাটি একটি চুক্তিহীন দেশের অভ্যন্তরে ঘটে এবং উক্ত দেশ শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী উহার তদন্ত না করে।

(২) বাংলাদেশি অপারেটর কর্তৃক লিজ, চ্যাটার্ড বা ইন্টারচেঞ্জকৃত বিমানের ক্ষেত্রে, বিমানটি বাংলাদেশে নিবন্ধিত না হইলে উক্ত বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সামগ্রিক বা আংশিকভাবে পরিচালনার ক্ষেত্রে কমিটি উক্ত বিমানটি যে দেশে নিবন্ধিত সে দেশের সহিত পরামর্শক্রমে শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী উক্ত দেশের সকল দায়িত্ব ও বাধ্যবাধকতা পালন করিবে।

(৩) কমিটি ব্যতীত অন্য কোনো সংস্থা এই বিধিমালার অধীন বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা করিতে পারিবে না:

তবে শর্ত থাকে যে, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনী তাহাদের এখতিয়ারাধীন বিষয়ে তদন্ত পরিচালনা করিতে পারিবে।

(৪) কোনো বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনাকালে কমিটির প্রধান বা তদন্ত দলের কোনো সদস্য নিম্নবর্ণিত বিষয়ে তদন্ত এবং দলিল ও রেকর্ডপত্র নিজের নিয়ন্ত্রণে রাখিয়া পরীক্ষা করিতে পারিবে এবং উক্তরূপ তদন্ত ও পরীক্ষাকালে এতদসংক্রান্ত ব্যক্তিকে জিজ্ঞাসাবাদ করিতে পারিবে, যথা:—

- (ক) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার দৃশ্য, ধ্বংসাবশেষ ও অন্যান্য উপাদান যাহা তদন্তের সহিত সম্পৃক্ত;
- (খ) এয়ার ট্রাফিক সার্ভিসেস রেকর্ডিং ট্রান্সক্রিপ্ট, ফ্লাইট ডেটা রেকর্ডার, ককপিট ভয়েস রেকর্ডার ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য উপাদান; এবং
- (গ) বিমান ও উহার অন্যান্য অংশ এবং উহাদের ধ্বংসাবশেষ।

(৫) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট বিমান বা উহার কোনো অংশ বা উপাদান কমিটির হেফাজতে থাকিলে তদন্তের স্বার্থে উহার প্রয়োজনীয়তা সমাপ্ত হইবার পর উহা স্বত্বাধিকারীর নিকট হস্তান্তর করিতে হইবে।

(৬) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনী বা অন্য কোনো সংস্থা পৃথকভাবে তদন্ত করিলে কমিটির সহিত শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ এ বর্ণিত শর্তাবলি পূরণসাপেক্ষে প্রয়োজনীয় তথ্য আদান প্রদান করিতে পারিবে।

১৬। তদন্তের উদ্দেশ্য, তদন্ত বিষয়ক প্রতিবেদনের ব্যবহার এবং আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর সহিত সমন্বয়।— (১) এই বিধিমালার অধীন পরিচালিত কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্তের উদ্দেশ্য হইবে বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা প্রতিরোধ করা, কাহাকেও দোষারোপ বা দায়বদ্ধ করা নহে।

(২) এই বিধিমালার অধীন প্রস্তুতকৃত চূড়ান্ত প্রতিবেদন কোনো আদালতের কার্যক্রমে বা দায়বদ্ধতার সহিত সম্পর্কিত অন্যান্য কার্যক্রমের প্রমাণক হিসাবে ব্যবহার করা যাইবে না।

(৩) এই বিধিমালা অনুযায়ী তদন্তে উদ্ঘাটিত তথ্যাবলি, বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা ঘটনার কারণ বা তদন্ত শেষে প্রদত্ত কোনো সুরক্ষা সুপারিশকে দোষারোপ বা দেওয়ানি বা ফৌজদারি দায় নির্ধারণক হিসাবে গণ্য করা যাইবে না।

(৪) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার প্রেক্ষিতে ফৌজদারি মামলা দায়ের করা হইলে উক্ত মামলায় তদন্তকারী কর্মকর্তা এই বিধিমালার অধীন পরিচালিত তদন্তের প্রাসঙ্গিক তথ্য চাহিয়া তদন্ত দলের প্রধানের নিকট আবেদন করিতে পারিবেন।

(৫) তদন্ত দলের প্রধান তদন্ত পরিচালনাকালে প্রয়োজনবোধে সংশ্লিষ্ট আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর সহিত সমন্বয় সাধন করিবেন।

(৬) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তের জন্য বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার রেকর্ডিং, বিশ্লেষণ, দুর্ঘটনায় পতিত ব্যক্তিদের চিহ্নিতকরণ ও পরীক্ষাকরণ এবং ফ্লাইট রেকর্ডার এর রেকর্ডিং, রিড-আউট যত দ্রুত সম্ভব সম্পাদন করিতে হইবে।

(৭) তদন্ত দলের প্রধান আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর একজন কর্মকর্তার উপস্থিতিতে কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট ফ্লাইট রেকর্ডার এবং উহার রেকর্ডিং এর হেফাজত গ্রহণ করিবেন।

(৮) তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার স্বার্থে কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট ফ্লাইটের ধ্বংসাবশেষের হেফাজত বা বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট স্থান হইতে ধ্বংসাবশেষ অন্যত্র সরিয়ে রাখিবার বিষয়ে তদন্ত দলের প্রধান এবং সংশ্লিষ্ট আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর কর্মকর্তা যৌথভাবে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিবেন।

১৭। তদন্তের স্বাধীনতা।—কমিটি এই বিধিমালা ও শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তের ক্ষেত্রে স্বাধীন ও নিরপেক্ষ হইবে এবং কমিটির তদন্ত কার্যক্রমে কোনো বিভাগ, দপ্তর, সংস্থা বা প্রতিষ্ঠান হস্তক্ষেপ করিতে পারিবে না।

১৮। তদন্তে পর্যবেক্ষক, অংশগ্রহণকারী, স্বীকৃত প্রতিনিধি, উপদেষ্টা বা পরামর্শক, ইত্যাদির অংশগ্রহণ।—(১) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত সংশ্লিষ্ট বিষয়ে সরাসরি সংশ্লিষ্টতা রহিয়াছে এইরূপ দেশের মনোনীত ব্যক্তি, কমিটি কর্তক নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, উক্ত তদন্তে ক্ষেত্রবিশেষ, পর্যবেক্ষক, অংশগ্রহণকারী, স্বীকৃত প্রতিনিধি, উপদেষ্টা বা পরামর্শক হিসাবে অংশগ্রহণ করিতে পারিবেন।

(২) কমিটি কর্তক, নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, কোনো ব্যক্তি, যাহার কমিটির অনুশাসন বাস্তবায়ন করিবার পারদর্শিতা রহিয়াছে, তিনি কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার জন্য কমিটি কর্তক পরিচালিত তদন্তে অংশগ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৩) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ এ উল্লিখিত মানদণ্ড অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র কর্তক নিযুক্ত পর্যবেক্ষক, অংশগ্রহণকারী, স্বীকৃত প্রতিনিধি, উপদেষ্টা বা পরামর্শক কমিটি কর্তক পরিচালিত তদন্তে অংশগ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৪) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় অন্য কোনো দেশের নাগরিকের প্রাণহানি হইলে বা মারাত্মকভাবে আহত হইলে কমিটি শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট দেশের কোনো বিশেষজ্ঞকে উক্ত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য অনুমতি প্রদান করিতে পারিবে।

(৫) কমিটি তদন্তে সহায়তা করিবার জন্য কারিগরি, দোভাষী বা বিশেষ জ্ঞানসম্পন্ন কোনো ব্যক্তিকে অনুরোধ করিতে পারিবে।

(৬) কমিটি তদন্তের যে কোনো পর্যায়ে কোনো পর্যবেক্ষক, অংশগ্রহণকারী, স্বীকৃত প্রতিনিধি, উপদেষ্টা বা পরামর্শককে অপসারণ বা তদন্ত কার্যক্রম হইতে অব্যাহতি প্রদান করিতে পারিবে, যদি—

(ক) তিনি কমিটি কর্তৃক আরোপিত শর্ত ভঙ্গ করেন; এবং

(খ) তদন্তে উক্ত ব্যক্তির কোনো স্বার্থ থাকে যাহা তদন্তে বিঘ্ন সৃষ্টি করিতে পারে।

(৭) উপ-বিধি (১), (২) এবং (৫) অনুযায়ী কমিটি কর্তৃক পরিচালিত কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তে ক্ষেত্রবিশেষে, পর্যবেক্ষক, অংশগ্রহণকারী, স্বীকৃত প্রতিনিধি, উপদেষ্টা বা পরামর্শক হিসাবে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তি কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত শর্তসাপেক্ষে, তদন্ত দলের প্রধানের তত্ত্বাবধানে—

(ক) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার স্থানে প্রবেশ করিতে পারিবেন;

(খ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত সংশ্লিষ্ট বিমান ও বিমানের অংশবিশেষ এবং উপাদানসমূহ পরীক্ষা করিতে পারিবেন;

(গ) অন্য কোনোভাবে বারিত না হইলে, নিম্নবর্ণিত বিষয়ের সহিত সংশ্লিষ্ট সকল দলিল এবং প্রাসঙ্গিক প্রমাণাদি পরীক্ষা করিতে পারিবেন, যথা:—

(অ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সময় বিমান চলাচল সংক্রান্ত কার্যক্রম;

(আ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত সম্পৃক্ত ত্রু সদস্যবৃন্দ; এবং

(ই) বিমান, বিমানে সংযুক্ত অংশ ও উপাদানসমূহ;

(ঘ) গবেষণাগারে পরীক্ষা ও বিশ্লেষণে যোগদান করিতে পারিবেন।

(৮) উপ-বিধি (৩) ও (৪) অনুযায়ী কমিটি কর্তৃক পরিচালিত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তে যোগদানকারী ব্যক্তিকে, অন্য কোনোভাবে বারিত না হইলে শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩, এর মানদণ্ড ও সুপারিশ এ বর্ণিত অধিকার প্রদান করিতে হইবে।

(৯) কমিটি প্রধান কর্তৃক অনুমোদিত না হইলে, তদন্তাধীন বিষয়ে কোনো সাক্ষীর সাক্ষ্য প্রদানের সময় ক্ষেত্রবিশেষে, পর্যবেক্ষক, অংশগ্রহণকারী, স্বীকৃত প্রতিনিধি, উপদেষ্টা বা পরামর্শক উপস্থিত থাকিতে পারিবে না।

(১০) কোনো বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট বিমান বা উহার অংশবিশেষ পরীক্ষাকালীন উহার মালিক বা সংশ্লিষ্ট প্রতিনিধি, পরীক্ষা অবলোকনের জন্য যাহাকে কমিটি কর্তৃক আমন্ত্রণ জানানো হইবে তিনি বিমানের উপাদানসমূহের অবস্থা লিপিবদ্ধ করিতে বা করাইতে পারিবেন।

ব্যাখ্যা:—এই বিধির উদ্দেশ্য পূরণকল্পে “উপদেষ্টা” অর্থে তদন্তে সাহায্য করিবার জন্য যোগ্যতার ভিত্তিতে সরকার কর্তৃক নিযুক্ত কোনো ব্যক্তিকে বুঝাইবে।

১৯। প্রবেশাধিকার।—এই বিধিমালা অনুযায়ী কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত পরিচালনার ক্ষেত্রে তদন্ত দল বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংঘটনের স্থানে অবাধে প্রবেশ করিতে পারিবে এবং তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনাকালে কেহ কোনো প্রকার বাধা প্রদান করিতে পারিবে না।

২০। স্বার্থের দ্বন্দ্ব।—(১) কর্তৃপক্ষ বা অন্য কোনো সংস্থার বিশেষজ্ঞগণ কমিটি কর্তৃক পরিচালিত তদন্তে অংশগ্রহণ করিলে তাহারা তদন্তের দায়িত্বে নিয়োজিত থাকা অবস্থায় কর্তৃপক্ষ বা সংস্থার কোনো দায়িত্ব পালন করিতে পারিবে না।

(২) কোনো বিশেষজ্ঞকে তদন্ত দলের সদস্য হিসাবে নিয়োগ প্রদানের পূর্বে তদন্ত সংশ্লিষ্ট বিষয়ে তাহার স্বার্থের কোনো সংশ্লিষ্টতা নেই মর্মে তিনি কমিটিকে লিখিতভাবে অবহিত করিবেন।

২১। বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার প্রমাণাদি সংরক্ষণ।—(১) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় পতিতি হইলে, তদন্তের আলামত রক্ষার্থে, বিমানের মালিক, অপারেটর এবং ক্রু সদস্য কমিটির নির্দেশনা ব্যতীত বিমান ও বিমানের উপাদান অপসারণের কোনো ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করিবেন না এবং তদন্তের স্বার্থে যতদিন প্রয়োজন ততদিন উহা নিরাপদ হেফাজতে রাখিবেন;

তবে শর্ত থাকে যে, জরুরি প্রয়োজনে ব্যক্তি বা সম্পত্তি রক্ষার স্বার্থে বিমানের মালিক, অপারেটর বা ক্রু সদস্য বিমান ও বিমানের উপাদান অপসারণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(২) কমিটি প্রধান কর্তৃক নিয়োজিত তদন্তকারীগণ ব্যতীত অন্য কোনো সংস্থার কোনো ব্যক্তি যদি বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার প্রমাণাদি সংরক্ষণ, তত্ত্বাবধান বা পরিচালনার কাজে নিয়োজিত হন তাহা হইলে তিনি তাহার কার্যক্রম শুরুর পূর্বেই প্রমাণাদি সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে পরিস্থিতির সম্ভাব্য ব্যাপ্তি অনুযায়ী সর্বোত্তম উপায় অবলম্বনে প্রমাণাদি রেকর্ড করিবেন।

(৩) বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষসহ সকল প্রমাণাদি অপসারণের পূর্বে কমিটি কর্তৃক মনোনীত গো-টিম (Go-Team), তদন্ত দল ও স্বীকৃত প্রতিনিধিগণের আগমন বা পরিদর্শনের জন্য অপেক্ষা করিতে হইবে যাহাতে দুর্ঘটনা প্রতিরোধ এবং বিমান নিরাপত্তার উদ্দেশ্যে ব্যবহার্য গুরুত্বপূর্ণ প্রমাণাদি বিনষ্ট না হয়:

তবে শর্ত থাকে যে, অগ্নিনির্বাপন কাজে নিয়োজিত ব্যক্তিবর্গ অথবা আঘাতপ্রাপ্ত বা অক্ষম যাত্রীগণকে উদ্ধার অভিযানে নিয়োজিত ব্যক্তিবর্গ, যতদূর সম্ভব, বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষ ও প্রমাণাদি অক্ষুণ্ণ রাখিয়া স্ব স্ব দায়িত্ব পালন করিবেন।

(৪) রানওয়ে পরিষ্কার করিবার জন্য ক্ষতিগ্রস্ত বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষ, যন্ত্রাংশ, ইত্যাদি অন্যত্র অপসারণ করিবার প্রয়োজন হইলে বিমানের ধ্বংসাবশেষ, যন্ত্রাংশ, প্রমাণাদি অপসারণের পূর্বে পর্যাপ্ত পরিমাণ ছবি তুলিতে হইবে এবং সম্ভব হইলে ভিডিও ধারণ করিতে হইবে।

২২। ক্রু সদস্যগণের বিবৃতি।—কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় পতিত বিমানের সকল ক্রু সদস্য, যত দ্রুত সম্ভব, কমিটির নিকট উক্ত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার বর্ণনা এবং উক্ত সময়ের অবস্থা উল্লেখপূর্বক প্রতিবেদন প্রেরণ করিবেন:

তবে শর্ত থাকে যে, উক্ত সময়ে কোনো ক্রু সদস্য অসুস্থ থাকিলে সুস্থ হইবার পর তিনি কমিটির নিকট প্রতিবেদন প্রেরণ করিবেন।

২৩। স্বেচ্ছায় প্রতিবেদন প্রেরণ।—(১) বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা ছাড়াও বিমানের সুরক্ষা সম্পর্কিত বিষয়ে জ্ঞান রহিয়াছে এমন কোনো ব্যক্তির নিকট প্রাসঙ্গিক মনে হইলে তিনি স্বেচ্ছায় কমিটির নিকট এতদসংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন প্রেরণ করিতে পারিবেন।

(২) উপ-বিধি (১) অনুযায়ী কোনো ব্যক্তি প্রতিবেদন প্রেরণ করিলে তাহার লিখিত সম্মতি ব্যতীত তাহার পরিচয় বা তদকর্তৃক প্রদত্ত কোনো তথ্য প্রকাশ করা যাইবে না।

(৩) উপ-বিধি (১) এ উল্লিখিত প্রতিবেদনের তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদন প্রেরণকারী ব্যক্তির বিরুদ্ধে কোনো প্রকার শৃঙ্খলামূলক, দেওয়ানি বা প্রশাসনিক ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাইবে না এবং উক্ত প্রতিবেদন কোনো ফৌজদারি কার্যবিধিতে ব্যবহার করা যাইবে না।

(৪) কোনো ব্যক্তি স্বেচ্ছায় কোনো তথ্য বিকৃতি করিয়া উপ-বিধি (১) অনুযায়ী তথ্য প্রদান করিলে তাহার ক্ষেত্রে উপ-বিধি (২) ও (৩) এর বিধান প্রযোজ্য হইবে না।

২৪। বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত সংক্রান্ত তথ্যাদির সুরক্ষা।—(১) কমিটি কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত পরিচালনাকালে নিম্নবর্ণিত বস্তু এবং তথ্যাদি বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত ব্যতীত অন্য কোনো উদ্দেশ্যে প্রকাশ করিবে না, যথা:—

- (ক) ককপিট ভয়েস রেকর্ডিং, এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ডিং এবং এতদসংশ্লিষ্ট ট্রান্সক্রিপ্ট; এবং
- (খ) কমিটির নিয়ন্ত্রণে ও হেফাজতে রক্ষিত নথি বা তথ্যাদি, যথা:—
 - (অ) কোনো ব্যক্তির নিকট হইতে সংগৃহীত প্রতিবেদন;
 - (আ) বিমান চলাচলের সহিত সম্পৃক্ত বার্তা বিনিময়
 - (ই) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত জড়িত ব্যক্তিবর্গের ডাক্তারি বা ব্যক্তিগত তথ্যাদি;
 - (ঈ) এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল রেকর্ডিং বা উক্ত রেকর্ডিং এর পাণ্ডুলিপি;
 - (উ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংক্রান্ত তথ্যাদির বিশ্লেষণ ও মতামতসহ ফ্লাইট রেকর্ডারের তথ্যাদি; এবং
 - (ঊ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার চূড়ান্ত প্রতিবেদন।

(২) ককপিট ভয়েজ রেকর্ডিং এর অডিও এবং অডিও কন্টেন্ট অব এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ডিং জনসাধারণের নিকট প্রকাশ করা যাইবে না।

(৩) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত সংক্রান্ত তথ্যাদি প্রকাশ না করিবার ফলে যদি আন্তর্জাতিক সম্পর্কে প্রভাব পড়ে তাহা হইলে কমিটি উক্ত তথ্য প্রকাশের বিষয়ে স্বীয় বিবেচনায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিতে পারিবে।

২৫। ব্যালেন্সিং পরীক্ষা।—(১) বিধি ২৪ এর উপ-বিধি (৩) এ উল্লিখিত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত সংক্রান্ত তথ্যাদি প্রকাশ করিবার পূর্বে সরকার বা সরকার কর্তৃক মনোনীত কোনো প্রতিনিধির মাধ্যমে ব্যালেন্সিং পরীক্ষা সম্পন্ন করিতে হইবে।

(২) ব্যালেন্সিং পরীক্ষা পরিচালনার ক্ষেত্রে নিম্নলিখিত বিষয়সমূহ বিবেচনা করিতে হইবে, যথা:—

- (ক) ককপিট ভয়েস রেকর্ড, এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ড করিবার উদ্দেশ্য;
- (খ) অনুরোধকারীর উদ্দেশ্যপূরণে ককপিট ভয়েস রেকর্ড, এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ড ব্যবহারের যৌক্তিকতা;
- (গ) ককপিট ভয়েস রেকর্ড, এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ড প্রকাশ বা ব্যবহার করিলে কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের অধিকার বা স্বার্থে বিরূপ প্রভাব পড়বে কি না;
- (ঘ) রেকর্ড প্রকাশের ক্ষেত্রে রেকর্ডের সহিত সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের সম্মতি রহিয়াছে কি না;
- (ঙ) রেকর্ড প্রকাশ বা উহার ব্যবহার সীমিত করিবার জন্য উপযুক্ত সুরক্ষার ব্যবস্থা রহিয়াছে কি না;
- (চ) রেকর্ড পৃথকভাবে সনাক্ত, সংক্ষিপ্ত এবং একত্রিকরণ করা যাইবে কি না;
- (ছ) স্বাস্থ্য বা জীবনের মারাত্মক ঝুঁকি প্রতিরোধের জন্য রেকর্ডে প্রবেশাধিকারের আশু প্রয়োজন রহিয়াছে কি না;
- (জ) রেকর্ড সংবেদনশীল বা সীমাবদ্ধ প্রকৃতির কি না; এবং
- (ঝ) রেকর্ড যুক্তিসংগতভাবে নির্দেশ করে যে, বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা আইন এবং বিধিমালা অনুযায়ী চরম অবহেলা, ইচ্ছাকৃত অসদাচরণ বা অপরাধমূলক উদ্দেশ্যের কারণে ঘটিয়াছে কি না।

(৩) একটি নির্দিষ্ট শ্রেণির রেকর্ডের জন্য একবার ব্যালেন্সিং পরীক্ষা করা হইবে।

ব্যাখ্যা: এই বিধির উদ্দেশ্য পূরণকল্পে “ব্যালেন্সিং পরীক্ষা” অর্থে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কর্তৃক, আইন ও এই বিধিমালার অধীন ও শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ এর সংশ্লিষ্ট নির্দেশনা অনুসরণে নিরূপিত, চলমান বা ভবিষ্যত তদন্তের উপর, কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্তের রেকর্ড প্রকাশের বা ব্যবহারের সম্ভাব্য প্রভাবকে বুঝাইবে।

২৬। তদন্তকারীগণের আদালতে উপস্থিতি।—কমিটির সদস্যগণ কোনো বিচারিক বা প্রশাসনিক আদালত ব্যতীত অন্য কোনোভাবে সাক্ষী হিসাবে উপস্থিত থাকিয়া বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার দোষারোপ বা দায়বদ্ধতা নির্ধারণের উদ্দেশ্যে সাক্ষ্য প্রদান করিতে পারিবেন না।

২৭। তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন প্রকাশ।—বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংঘটনের পর কমিটি অনধিক ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে, তদন্তের প্রাথমিক প্রতিবেদন আইসিএও এর নির্দেশনা মোতাবেক জনসম্মুখে প্রকাশ করিবে।

২৮। তদন্তের খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রেরণ।—(১) কমিটি চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশের পূর্বে, অভিস্ট সুরক্ষা সুপারিশসহ প্রতিবেদনের খসড়ার উপর মতামত প্রদানের জন্য তদন্তে অংশ গ্রহণকারী নিম্নবির্ণিত সংস্থার নিকট প্রেরণ করিতে পারিবে, যথা:—

- (ক) বাংলাদেশের সংশ্লিষ্ট কোনো সংস্থা;
- (খ) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত সরাসরি সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র বা সংস্থা; এবং
- (গ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্তের সহিত সংশ্লিষ্ট অন্য কোনো সংস্থা।

(২) উপ-বিধি (১) এ উল্লিখিত খসড়া তদন্ত প্রতিবেদনের উপর উক্ত প্রতিবেদন প্রেরণের তারিখ হইতে ৬০ (ষাট) দিনের মধ্যে মতামত প্রদান করিতে হইবে:

তবে শর্ত থাকে যে, প্রাপক এবং প্রেরকের সমন্বয়ের মাধ্যমে প্রয়োজনবোধে উক্ত সময় বৃদ্ধি করা যাইতে পারে এবং বর্ধিত সময়ের মধ্যে কোনো মন্তব্য পাওয়া না গেলে উক্ত বিষয়ে কাহারো মন্তব্য নাই বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) কমিটির সম্মতি ব্যতীত কোনো ব্যক্তি বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তকালে প্রাপ্ত কোনো খসড়া তদন্ত প্রতিবেদন বা উহার কোন অংশ জনসম্মুখে প্রচার বা প্রকাশ অথবা কোন ব্যক্তির নিকট প্রেরণ করিতে পারিবে না, যদি না এই ধরনের প্রতিবেদন বা দলিল ইতিমধ্যে কমিটি কর্তৃক প্রকাশিত হইয়া থাকে।

(৪) উপ-বিধি (২) এ উল্লিখিত সময়সীমার মধ্যে প্রাপ্ত মন্তব্যের আলোকে প্রয়োজনবোধে, কমিটি খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন সংশোধন করিয়া উহা চূড়ান্ত করিতে পারিবে এবং সংশ্লিষ্ট মতামতসমূহ মন্তব্য প্রদানকারী রাষ্ট্র বা কর্তৃপক্ষের মতামতের ভিত্তিতে উক্ত প্রতিবেদনের সংযুক্তি হিসেবে সংযোজন করিতে হইবে।

(৫) তদন্ত পরিচালনাকারী কোনো রাষ্ট্র হইতে খসড়া প্রতিবেদন পাইবার পর কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত সময় বা উপ-বিধি (২) এ উল্লিখিত সময়সীমার মধ্যে উক্ত বিষয়ে মতামত প্রেরণ করিবে অথবা চূড়ান্ত প্রতিবেদন এর সংযুক্তি হিসাবে যুক্ত করিবার ইচ্ছা পোষণ করিলে, তাহা উক্ত রাষ্ট্রকে অবহিত করিবেন:

তবে শর্ত থাকে যে, কমিটি মন্তব্য প্রেরণে অনিচ্ছা পোষণ করিলে, তদন্ত পরিচালনাকারী রাষ্ট্রকে তাহা অবহিত করিবে।

২৯। তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশ।—(১) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা প্রতিরোধের স্বার্থে, কমিটি দ্রুততম সময়ের মধ্যে, সম্ভব হইলে উহা ১২ (বারো) মাসের মধ্যে, চূড়ান্ত প্রতিবেদন জনসম্মুখে প্রকাশ করিবে।

(২) কমিটি তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন নিম্নবির্ণিত সংস্থার নিকট প্রেরণ করিবে:

- (ক) বাংলাদেশের সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থা;

- (খ) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত সরাসরি সংশ্লিষ্ট সকল রাষ্ট্র বা সংস্থা;
- (গ) প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, আইসিএও;
- (ঘ) সংশ্লিষ্ট বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় যে সকল দেশের নাগরিক মৃত্যুবরণ করিয়াছে বা মারাত্মকভাবে আহত হইয়াছে; এবং
- (ঙ) তদন্তের সহিত সরাসরি স্বার্থসংশ্লিষ্ট কোনো ব্যক্তি বা সংস্থা।

৩০। তদন্তের সুরক্ষা সুপারিশ।—কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্তের সময় বিমান উড্ডয়নের সুরক্ষা ও বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা প্রতিরোধমূলক প্রদক্ষেপ গ্রহণ জরুরী বলিয়া প্রতীয়মান হইলে কমিটি অবিলম্বে সংশ্লিষ্ট সকল দেশের বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কর্তৃপক্ষ এবং সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহের নিকট তারিখ সংবলিত বার্তার মাধ্যমে অন্তর্বর্তীকালীন সুরক্ষা সুপারিশ প্রেরণ করিবে।

(২) তদন্ত সমাপ্ত হইবার পর কমিটি তদন্ত হইতে উদ্ভূত সুরক্ষা সুপারিশসমূহ সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রসমূহের বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কর্তৃপক্ষ, সংস্থাসমূহ এবং কোনো বিষয় আইসিএও এর ডকুমেন্ট সংশ্লিষ্ট হইলে, প্রয়োজনবোধে, আইসিএও এর নিকট প্রেরণ করিতে পারিবে।

(৩) কমিটি কর্তৃক প্রস্তুতকৃত কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তের সুপারিশসমূহ নিম্নবর্ণিত ব্যক্তি বা সংস্থার নিকট প্রেরণ করিতে হইবে, যথা:—

- (ক) বাংলাদেশের সংশ্লিষ্ট কোনো সংস্থা;
- (খ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট দেশের সরকার, প্রযোজ্য ক্ষেত্রে;
- (গ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সুরক্ষা সুপারিশ বাস্তবায়নের জন্য সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা সংস্থা;
- (ঘ) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত কর্তৃপক্ষসমূহ;
- (ঙ) সংশ্লিষ্ট এয়ারলাইন্স, বিমান রক্ষণাবেক্ষণ সংস্থা, বিমান প্রস্তুতকারী সংস্থা, এয়ার ট্রাফিক সার্ভিসেস, এয়ারপোর্ট অপারেটর, ইত্যাদি; এবং
- (চ) সংশ্লিষ্ট অন্যান্য ব্যক্তি বা সংস্থা যাহারা উক্ত সুপারিশ হইতে উপকৃত হইতে পারে।

(৪) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তের সুপারিশসমূহ প্রেরণের পর উপ-বিধি (৩) এ উল্লিখিত ব্যক্তি বা সংস্থা উক্ত সুপারিশসমূহ প্রাপ্তির অনধিক ৯০ (নব্বই) দিনের মধ্যে পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী সুপারিশসমূহের উপর শুদ্ধি কার্যক্রম গ্রহণ করা হইয়াছে বা বিবেচনায় রহিয়াছে বা সুরক্ষা কার্যক্রম গ্রহণ না করা হইলে তাহার কারণ লিখিতভাবে কমিটিকে অবহিত করিবে।

(৫) অন্য কোনো রাষ্ট্র হইতে প্রাপ্ত সুরক্ষা সুপারিশের বিষয়ে উপ-বিধি (৪) অনুযায়ী যদি কোনো দেশের নিকট হইতে তদন্তের সুপারিশসমূহের উপর বক্তব্য পাওয়া যায় তাহা হইলে উহার বিপরীতে গৃহীত পদক্ষেপ সম্পর্কে বক্তব্য প্রাপ্তির অনধিক ৯০ (নব্বই) দিনের মধ্যে উক্ত রাষ্ট্রকে লিখিতভাবে অবহিত করিতে হইবে।

(৬) উপ-বিধি (৫) অনুযায়ী প্রাপ্ত বক্তব্য, যদি থাকে, প্রাপ্তির পর কমিটি উহা পর্যালোচনা করিয়া সুরক্ষা বিষয়ক ঝুঁকি প্রশমিত হইয়াছে কিনা উহা নিরূপণ করিবে।

(৭) উপ-বিধি (৫) অনুযায়ী প্রাপ্ত বক্তব্যের পরিপ্রেক্ষিতে কমিটি সুরক্ষা সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নের অগ্রগতি নজরদারির জন্য একটি পদ্ধতি নির্ধারণ করিবে।

(৮) কমিটি তদকর্তৃক জারীকৃত বৈশ্বিক উদ্বেগের সুরক্ষা সুপারিশ (Safety Recommendation of Global Concern) এবং জবাবসমূহ তারিখ সংবলিত বার্তার মাধ্যমে আইসিএও কে অবহিত করিবে।

ব্যাখ্যা।—এই বিধির উদ্দেশ্য পূরণকল্পে “বৈশ্বিক উদ্বেগের সুরক্ষা সুপারিশ (Safety Recommendation of Global Concern)” অর্থে এইরূপ সুরক্ষা সুপারিশ বুঝাইবে যাহা পদ্ধতিগত অসম্পূর্ণতার কারণে পুনরাবৃত্তি হইবার সম্ভাবনা রহিয়াছে এবং বৈশ্বিক পরিমণ্ডলে তাৎপর্যপূর্ণ বিষয় সুরক্ষার মান বৃদ্ধিতে সময়পোযোগী কার্যক্রম গ্রহণের দাবি রাখে।

৩১। তদন্ত পুনরায় চালুকরণ।—তদন্ত সমাপ্তির পর, যদি নূতন এবং উল্লেখযোগ্য কোনো তথ্য বা প্রমাণ পাওয়া যায় তাহা হইলে কমিটি তদন্ত পুনরায় চালু করিতে পারিবে:

তবে শর্ত থাকে যে, ভিন্ন রাষ্ট্র কর্তৃক সম্পাদিত তদন্ত পুনরায় চালুকরণের ক্ষেত্রে কমিটিকে সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের অনুমতি গ্রহণ করিতে হইবে।

৩২। বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার বিষয়ে অবহিতকরণ (Incoming Notification)।—(১) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা ঘটিলে সংশ্লিষ্ট বিমানের মালিক, অপারেটর, পাইলট-ইন কমান্ড, ক্রু সদস্য, বিমানবন্দরের অপারেটর, এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোলার বা অন্য কোনো ব্যক্তি, বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সম্পর্কে জ্ঞাত হইয়াছে এইরূপ ব্যক্তি যত দ্রুত সম্ভব, উক্ত বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনা সংশ্লিষ্ট তথ্য, স্বয়ংসম্পূর্ণ হউক বা না হউক, কমিটিকে অবহিত করিবে।

(২) উপ-বিধি (১) অনুযায়ী অবহিতকরণের সময় নিম্নবর্ণিত তথ্যাদি সরবরাহ করিতে হইবে, যথা:—

- (ক) সংশ্লিষ্ট বিমান এর প্রস্তুতকারক, মডেল, জাতীয়তা, রেজিস্ট্রেশন নম্বর এবং প্রস্তুতকারকের সিরিয়াল নম্বর, ইত্যাদি;
- (খ) বিমানের মালিক, অপারেটর এবং ভাড়াকারীর নাম, যদি থাকে;
- (গ) বিমানের পাইলট-ইন-কমান্ড এর যোগ্যতা এবং ক্রু সদস্য ও যাত্রীদের জাতীয়তা;
- (ঘ) বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার তারিখ, সময় (স্থানীয় ও ইউটিসি), ইত্যাদি;

- (ঙ) বিমান প্রস্থানের শেষ স্থান এবং অবতরণের নির্ধারিত স্থান;
- (চ) বিমানের ভৌগোলিক অবস্থান এবং অক্ষাংশ ও দ্রাঘিমাংশ উল্লেখসহ বিমানের অবস্থান;
- (ছ) আরোহনকৃত ক্রু সদস্য ও যাত্রীর সংখ্যা, নিহতের সংখ্যা এবং গুরুতর আহতের সংখ্যাসহ অন্যান্য নিহত ও মারাত্মক আহত সংক্রান্ত তথ্য;
- (জ) বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার বিবরণ এবং বিমানের ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ, যতদূর সম্ভব; এবং
- (ঝ) বিমানের বিপজ্জনক পণ্যের বিবরণ।

(৩) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা হইলে বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়ের ওয়েবসাইটে উল্লিখিত হটলাইট ব্যবহার করিয়া তথ্য প্রদান করা যাইবে।

(৪) কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় পতিত বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষসহ কোনো প্রকার প্রমাণাদি অপসারণের পূর্বে তদন্ত দলের পরিদর্শনের জন্য অপেক্ষা করিতে হইবে যাহাতে বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার প্রতিরোধ এবং বিমান নিরাপত্তার গুরুত্বপূর্ণ প্রমাণাদি বিনষ্ট না হয়:

তবে শর্ত থাকে যে, অগ্নিনির্বাপন কাজে নিয়োজিত বা আঘাতপ্রাপ্ত, অক্ষম যাত্রীগণকে উদ্ধার কাজে নিয়োজিত ব্যক্তিগণ, যতদূর সম্ভব, বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষ এবং প্রমাণাদি অক্ষণ্ন রাখিয়া নিজ নিজ দায়িত্ব পালন করিবেন:

আরও শর্ত থাকে যে, কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় পতিত সংশ্লিষ্ট বিমান উদ্ধারের জন্য বা রানওয়ে পরিষ্কার করিবার প্রয়োজন হইলে উক্ত বিমান ও উহার ধ্বংসাবশেষ, যন্ত্রাংশ, ইত্যাদির পর্যাপ্ত পরিমাণ ছবি তুলিয়া এবং ভিডিও ধারণ করিয়া অন্যত্র অপসারণ করা যাইবে।

৩৩। **বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার বিজ্ঞপ্তি (Notification)**।—(১) কোনো বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার বিষয়ে অবগত হইলে এবং উক্ত বিষয়ে তদন্ত পরিচালনা করিতে হইলে উক্ত দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার স্বল্পতম সময়ের মধ্যে কমিটি এতদসংক্রান্ত তথ্যাদি পরিশিষ্ট-১৩ অনুযায়ী বিজ্ঞপ্তি আকারে নিম্নবর্ণিত পক্ষগণকে অবহিত করিবে, যথা:—

- (ক) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সহিত সংশ্লিষ্ট বিভাগসমূহ;
- (খ) প্রযোজ্যতা অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট বিমানের নিবন্ধিত রাষ্ট্র, অপারেটর রাষ্ট্র, বিমানের ডিজাইনকারী রাষ্ট্র, বিমান প্রস্তুতকারী রাষ্ট্র;
- (গ) সংশ্লিষ্ট বিমান অপারেটর, এয়ারপোর্ট অপারেটর, এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল ইউনিট;
- (ঘ) কমিটির তদন্তে সহযোগিতা করিতে পারিবে এইরূপ স্থানীয় কর্তৃপক্ষ বা সংস্থা; এবং
- (ঙ) সংশ্লিষ্ট বিমানটি ২,২৫০ (দুই হাজার দুইশত পঞ্চাশ) কেজি বা তদুর্ধ্ব ওজন বিশিষ্ট অথবা টার্বোজেট ইঞ্জিন চালিত বিমান হইলে আইসিএও।

ব্যাখ্যা:— এই বিধির উদ্দেশ্য পূরণকল্পে—

- (১) “এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল ইউনিট” অর্থে এরিয়া কন্ট্রোল সেন্টার, অ্যাপ্রোচ কন্ট্রোল ইউনিট বা অ্যারোড্রোম কন্ট্রোল টাওয়ারের সমন্বয়ে গঠিত ইউনিটকে বুঝাইবে।
 - (২) “নিবন্ধিত রাষ্ট্র” অর্থে যে রাষ্ট্র কর্তৃক কোনো বিমান নিবন্ধিত হইয়াছে উক্ত রাষ্ট্রকে বুঝাইবে।
 - (৩) “প্রস্তুতকারী রাষ্ট্র” অর্থে বিমান, বিমানের ইঞ্জিন বা প্রপেলারের চূড়ান্ত সংযোজনের জন্য প্রস্তুতকারী সংস্থার উপর এখতিয়ারসম্পন্ন রাষ্ট্রকে বুঝাইবে।
- (২) উপ-বিধি (১) এ উল্লিখিত বিজ্ঞপ্তিতে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত করিতে হইবে, যথা:—
- (ক) কোনো বিমান দুর্ঘটনা হইলে তাহা সংক্ষেপে ‘ACCID’, বিমানের কোনো মারাত্মক ঘটনা হইলে সংক্ষেপে ‘SINCID’ এবং তদন্তযোগ্য ঘটনা ঘটিলে সংক্ষেপে ‘INCID’ হিসাবে উল্লেখ করিতে হইবে;
 - (খ) সংশ্লিষ্ট বিমান এর প্রস্তুতকারক, মডেল, জাতীয়তা, রেজিস্ট্রেশন নম্বর এবং প্রস্তুতকারকের সিরিয়াল নম্বর, ইত্যাদি;
 - (গ) বিমানের মালিক, অপারেটর এবং ভাড়াকারীর নাম, যদি থাকে;
 - (ঘ) বিমানের পাইলট-ইন-কমান্ড এর যোগ্যতা এবং ক্রু সদস্য ও যাত্রীদের জাতীয়তা;
 - (ঙ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তারিখ, সময় (স্থানীয় ও ইউটিসি), ইত্যাদি;
 - (চ) বিমান উড্ডয়নের স্থান এবং অবতরণের নির্ধারিত স্থান;
 - (ছ) বিমানের ভৌগোলিক অবস্থান এবং অক্ষাংশ ও দ্রাঘিমাংশ উল্লেখসহ বিমানের অবস্থান;
 - (জ) আরোহনকৃত ক্রু সদস্য ও যাত্রীর সংখ্যা, নিহতের সংখ্যা এবং গুরুতর আহতের সংখ্যাসহ অন্যান্য নিহত ও মারাত্মক আহত সংক্রান্ত তথ্য;
 - (ঝ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার বিবরণ এবং বিমানের ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ, যতদূর সম্ভব;
 - (ঞ) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্তের পরিধি;
 - (ট) বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা এলাকার অবকাঠামোগত বা প্রাকৃতিক বৈশিষ্ট্য, উক্ত স্থানে পৌছানোর প্রতিবন্ধকতা বা পৌছানোর জন্য বিশেষ কোনো প্রয়োজনীয়তা, যদি থাকে;
 - (ঠ) তদন্তকারী কর্তৃপক্ষের নাম উল্লেখসহ সময় সময় দায়িত্বপ্রাপ্ত তদন্তকারী বা তদন্তকারী কর্তৃপক্ষের সহিত যোগাযোগের উপায়; এবং
 - (ড) বিমানের বিপজ্জনক পণ্যের বিবরণ।

(৩) তদন্ত চলাকালীন কোনো বিমান দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার তদন্ত সংশ্লিষ্ট বিষয়াদিতে অযাচিত হস্তক্ষেপের সংশ্লিষ্টতা রহিয়াছে বলিয়া কমিটি অবগত হইলে কমিটি অবিলম্বে সংশ্লিষ্ট আইনশৃঙ্খলা বাহিনীকে উহা অবহিত করিবে।

(৪) কমিটি দুর্ঘটনার তথ্য যতদূর সম্ভব সহজবোধ্য, সরল এবং আইসিএও নির্দেশিত ভাষায় প্রেরণ করিবে।

(৫) দুর্ঘটনার সম্পূর্ণ তথ্য পাইবার জন্য অপেক্ষা না করিয়া দ্রুত তথ্য প্রেরণ করিতে হইবে:

তবে শর্ত থাকে যে, তথ্য প্রেরণের পর কোনো নূতন তথ্য পাওয়া গেলে উহা যথাশীঘ্র সম্ভব সংশ্লিষ্ট পক্ষকে প্রেরণ করিতে হইবে।

৩৪। নির্ণয়কসমূহের ভিত্তিতে তদন্তের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ।—কোনো বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় পতিত হইলে নিম্নবর্ণিত নির্ণয়কসমূহের ভিত্তিতে কমিটি প্রধান তদন্তের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিবেন, যথা:—

- (ক) বিমানের সকল দুর্ঘটনার তদন্ত করিতে হইবে;
- (খ) বিমানের ওজন ২,২৫০ (দুই হাজার দুইশত পঞ্চাশ) কেজির বেশি হইলে মারাত্মক ঘটনার তদন্ত করিতে হইবে; এবং
- (গ) বিমানের ওজন ২,২৫০ (দুই হাজার দুইশত পঞ্চাশ) কেজির কম হইলে মারাত্মক ঘটনার তদন্ত করা সমীচীন হইবে;
- (ঘ) বিমানের সহিত বিমান বা বিমানের সহিত অন্য কোনো বস্তুর সংঘর্ষের কারণে কোনো ঘটনা ঘটিলে উহার তদন্ত করিতে হইবে; এবং
- (ঙ) বিমানের সকল ঘটনার তদন্ত করা যাইতে পাবে।

৩৫। বিদেশি রাষ্ট্র কর্তৃক সংঘটিত তদন্ত।—(১) বাংলাদেশে নিবন্ধিত, বাংলাদেশি অপারেটর দ্বারা পরিচালিত, বাংলাদেশে ডিজাইনকৃত বা বাংলাদেশে প্রস্তুতকৃত কোনো বিমান বাংলাদেশের ভূখণ্ডের বাহিরে কোনো দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় পতিত হইবার বিষয়টি সংঘটন রাষ্ট্রের বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে অবহিত হইলে কমিটি—

- (ক) বিজ্ঞপ্তির প্রাপ্তি স্বীকার করিবে;
- (খ) অনতিবিলম্বে বিজ্ঞপ্তি প্রেরণকারী রাষ্ট্রকে নিম্নলিখিত তথ্যাদি সরবরাহ করিবে, যথা:—
 - (অ) দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার সংশ্লিষ্ট বিমান ও বিমানের ক্রু সদস্য সম্পর্কিত সকল প্রাসঙ্গিক তথ্য; এবং
 - (আ) বিমানটিতে কোনো বিপজ্জনক পণ্য বহণ করা হইলে উহার বিবরণ।

(২) উপ-বিধি (১) এ উল্লিখিত বিজ্ঞপ্তিতে নিম্নবর্ণিত বিষয়সমূহ উল্লেখ করিতে হইবে, যথা:—

- (ক) তদন্তে সহযোগিতার জন্য কোনো স্বীকৃত প্রতিনিধি নিযুক্ত করিবার ইচ্ছা বা প্রেরণ করা হইবে কি না; এবং
- (খ) তদন্তে সহযোগিতার জন্য কোনো স্বীকৃত প্রতিনিধি প্রেরণ করিবার প্রয়োজন হইলে উক্ত প্রতিনিধির যোগাযোগের বিবরণ এবং উক্ত দেশে পৌছাইয়া তদন্তে অংশগ্রহণের প্রত্যাশিত তারিখ :

তবে শর্ত থাকে যে, ২,২৫০ (দুই হাজার দুইশত পঞ্চাশ) কেজি ওজনের উর্ধ্বের ওজন বিশিষ্ট বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার ক্ষেত্রে তদন্তকারী রাষ্ট্র বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে প্রতিনিধি প্রেরণ করিবার অনুরোধ করিলে একজন প্রতিনিধি নিযুক্ত করিতে হইবে।

৩৬। তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি।—(১) বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা সংঘটিত হইবার ১২ (বারো) মাসের মধ্যে যদি তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশ করা না যায় তাহা হইলে কমিটি উক্ত বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার প্রতি বার্ষিকীতে তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি প্রকাশ করিবে:

তবে শর্ত থাকে যে, কোনো বিমানের দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনার প্রতি বার্ষিকীতে কমিটি কর্তৃক তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি প্রকাশ করা সম্ভব না হইলে তদন্তের অগ্রগতিসহ সুরক্ষা সুপারিশ সংক্রান্ত বিষয়াদি বিস্তারিত বর্ণনা করিতে পারিবে।

(২) উপ-বিধি (১) এ উল্লিখিত তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি প্রকাশ করা হইলে উহা নিম্নবর্ণিত স্থানে প্রেরণ করিতে হইবে, যথা:—

- (ক) বাংলাদেশের সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থা;
- (খ) বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার বিষয়ে প্রত্যক্ষ সম্পৃক্ততা রহিয়াছে এইরূপ রাষ্ট্র, বা, প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, আইসিএও; এবং
- (গ) বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনায় যেসকল রাষ্ট্রের নাগরিক হতাহত বা মারাত্মকভাবে আহত হইয়াছে সে সকল রাষ্ট্র।

(৩) কমিটি তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি সর্বজনীনভাবে প্রকাশ করিবে।

ব্যাখ্যা:—এই বিধির উদ্দেশ্য পূরণকল্পে “তদন্ত অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি” অর্থে বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার প্রতি বার্ষিকীতে চলমান তদন্তের অগ্রগতি বিষয়ে প্রত্যক্ষভাবে স্বার্থ সংশ্লিষ্টদের এবং তদন্তকালে উত্থাপিত সুরক্ষার বিষয়ে কোনো বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কমিটি কর্তৃক ব্যবহৃত গণসংযোগের জন্য বিবৃতিকে বুঝাইবে।

৩৭। বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার ডেটাবেজ তৈরি ও সংরক্ষণ।—কমিটি প্রকৃত বা সম্ভাব্য সুরক্ষা ঘাটতি সংক্রান্ত কোনো তথ্যের কার্যকর বিশ্লেষণ এবং প্রয়োজনীয় প্রতিরোধমূলক পদক্ষেপ নির্ধারণের নিমিত্ত বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার ডেটাবেজ তৈরি ও সংরক্ষণ করিতে পারিবে।

৩৮। **রহিতকরণ ও হেফাজত**।—(১) এই বিধিমালা কার্যকর হইবার সঙ্গে সঙ্গে Civil Aviation Rules, 1984 এর Part-XIII (AIRCRAFT ACCIDENT ENQUIRY), অতঃপর উক্ত Part-XIII (AIRCRAFT ACCIDENT ENQUIRY) বলিয়া উল্লিখিত, এতদ্বারা রহিত করা হইল।

(২) উপ-বিধি (১) এর অধীন রহিত হওয়া সত্ত্বেও, উক্ত Part-XIII (AIRCRAFT ACCIDENT ENQUIRY) এর অধীন—

- (ক) কৃত কোনো কাজ বা গৃহীত কোনো ব্যবস্থা, প্রণীত কোনো প্রতিবেদন বা ডকুমেন্ট, জারীকৃত কোনো আদেশ, নির্দেশনা বা সার্কুলার, ইস্যুকৃত কোনো বিজ্ঞপ্তি অথবা সম্পাদিত চুক্তি বা দলিল এই বিধিমালার অধীন কৃত, গৃহীত, প্রণীত, জারীকৃত, ইস্যুকৃত, প্রদত্ত অথবা সম্পাদিত বলিয়া গণ্য হইবে;
- (খ) চলমান বা নিষ্পন্নাদীন কোনো কার্যক্রম এই বিধিমালার অধীন, যতদূর সম্ভব, নিষ্পত্তি করিতে হইবে; এবং
- (গ) কোনো মামলা বা আদালতের কোনো কার্যধারা অনিষ্পন্ন থাকিলে উহা এমনভাবে নিষ্পত্তি করিতে হইবে, যেন উক্ত Part-XIII (AIRCRAFT ACCIDENT ENQUIRY) রহিত হয় নাই।

৩৯। **ইংরেজিতে অনূদিত পাঠ প্রকাশ**।—(১) এই বিধিমালা কার্যকর হইবার পর সরকার, সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই বিধিমালার ইংরেজিতে অনূদিত একটি নির্ভরযোগ্য পাঠ (Authentic English Text) প্রকাশ করিতে পারিবে।

২) বাংলা ও ইংরেজি পাঠের মধ্যে বিরোধের ক্ষেত্রে বাংলা পাঠ প্রাধান্য পাইবে।

রাষ্ট্রপতির আদেশক্রমে

অনুপ কুমার তালুকদার
যুগ্মসচিব।