



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-14052025-263102
CG-DL-E-14052025-263102

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 267]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 14, 2025/वैशाख 24, 1947

No. 267]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 14, 2025/VAISAKHA 24, 1947

नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 14 मई, 2025

सा.का.नि. 310(अ).—केंद्र सरकार भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 11, धारा 12, धारा 19, धारा 25 की उप-धारा (4) तथा धारा 30 और धारा 33 द्वारा प्रदत्त अधिकारों का प्रयोग करते हुए कुछ नियम बनाने का प्रस्ताव करती है, जिसका निम्नलिखित मसौदा, उक्त अधिनियम की धारा 34 के अधीन अपेक्षित रूप से, उन सभी व्यक्तियों जिन पर इन नियमों का प्रभाव पड़ सकता है की जानकारी हेतु एतद्वारा प्रकाशित किया जा रहा है तथा एतद्वारा यह सूचना दी जाती है कि उक्त मसौदा नियमों को उस तारीख से तीस दिनों की अवधि के बाद ध्यान में रखा जाएगा, जिस दिन भारत के राजपत्र, जिसमें यह अधिसूचना प्रकाशित की जाती है, की प्रतियां जनता को उपलब्ध कराई जाती हैं;

आपत्तियां या सुझाव, यदि कोई हो, महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, उड़ान भवन, अरबिंदो मार्ग, नई दिल्ली -110003 को संबोधित किया जा सकता है या dg.aaib-moca@gov.in या aaib.moca@nic.in को ई-मेल किया जा सकता है;

उपरोक्त निर्दिष्ट अवधि की समाप्ति से पहले उक्त मसौदा नियमों के संबंध में किसी भी व्यक्ति से प्राप्त किसी भी आपत्ति या सुझाव पर केंद्र सरकार द्वारा विचार किया जाएगा।

नियम मसौदा

1. संक्षिप्त नाम, विस्तार और आरंभ -- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वायुयान (दुर्घटना और घटनाओं का अन्वेषण) 2025 है।

(2) इन नियमों का विस्तार सम्पूर्ण भारत पर है और यह --

- (क) भारत के नागरिक जहाँ कहीं भी वे हों;
- (ख) भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयानों पर और उस पर मौजूद व्यक्तियों पर, जहाँ कहीं भी वे हों;
- (ग) भारत के बाहर रजिस्ट्रीकृत वायुयानों पर, किन्तु जो उस समय भारत के भीतर या भारत के बाहर हों; और उस पर मौजूद व्यक्तियों पर; और
- (घ) उस व्यक्ति जो भारत का नागरिक नहीं है, किन्तु उसके कारोबार का मुख्य स्थान या स्थाई निवास भारत में है, द्वारा प्रचालित किसी वायुयान पर लागू होगा।

नोट: - इन नियमों का उद्देश्य वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो (एएआईबी) को उन अन्य परिस्थितियों में जांच शुरू करने से प्रतिवारित करना नहीं है जहाँ उसे मानव और मानव रहित विमानों (द्वारस्थ रूप से संचालित विमान मानव रहित विमानों की एक उपश्रेणी हैं) के संचालन से संबंधित सुरक्षा संबंधी निष्कर्ष प्राप्त होने की अपेक्षा हो।

(3) ये सरकारी राजपत्र में उनके अंतिम प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिभाषाएँ – इन नियमों में, जब तक संदर्भ की आवश्यकता अन्यथा न हो, --

(1) “दुर्घटना” से किसी विमान के प्रचालन से जुड़ी ऐसी घटना अभिप्रेत है जो, --

(i) किसी मानव युक्त वायुयान के मामले में, किसी व्यक्ति के उड़ान के इरादे से वायुयान पर सवार होते समय से लेकर ऐसे व्यक्तियों के उत्तरने के समय के बीच घटित है; या

(ii) किसी मानव रहित वायुयान के मामले में, किसी वायुयान के उड़ान के प्रयोजन से चलने के तैयार होने के समय से लेकर उड़ान के अंत में रुक जाने और प्रमुख प्रचालन प्रणाली के बंद किए जाने के बीच घटी हो, जिसमें --

(क) कोई व्यक्ति निम्न के परिणामस्वरूप घातक रूप से या गंभीर रूप से चोट-ग्रस्त हुआ हो -

i. वायुयान में सवार होने, या

ii. वायुयान के किसी भी हिस्से जिसके अंतर्गत वायुयान से अलग हो चुके हिस्से शामिल हैं, के साथ सीधे संपर्क में आने से; या

iii. जेट ब्लास्ट के सीधे संपर्क में आने के परिणामस्वरूप घातक रूप से या गंभीर रूप से चोट ग्रस्त हुआ हो, उन स्थितियों को छोड़कर, जब चोट प्राकृतिक कारणों से, स्वयं के कारण या अन्य व्यक्तियों के कारण, या चोट यात्रियों और कू के लिए सामान्यतः उपलब्ध क्षेत्रों से बाहर लगी हो ; या

(ख) वायुयान को ऐसी क्षति या संरचनागत विफलता हुई हो जिससे -

i. वायुयान की संरचनागत शक्ति, कार्य निष्पादन या उड़ान संबंधी विशिष्टताएं प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुए हों ; और

ii. जिसके लिए प्रभावित पूर्जे की सामान्यतया बड़ी मरम्मत या बदले जाने की अपेक्षा हो इंजन की विफलता या क्षति की ऐसी स्थिति को छोड़कर, जब यह क्षति सिंगल इंजन, (जिसमें इसके कोल्डिंग या सहायक पुर्जे शामिल हैं)

प्रोपेलर, विंगटिप, एंटीना, प्रोब, वेन, टायर, ब्रेक, पहिये, फैरिंग, पैनल, लैंडिंग गियर डोर, विंड स्क्रीन, एयरक्राफ्ट स्कीन (जैसे छोटे डेंट या पंक्चर होल) या मेन रोटर ब्लेड, टेल रोटर ब्लेड, लैंडिंग गियर को हुई मासूली क्षति और ओले पड़ने या पक्षी के टकराने के परिणामस्वरूप हुई मासूली क्षति के लिए (जिसमें रोडेम हुए छिद्र शामिल हैं) तक सीमित हो ; या

(ग) वायुयान गम हो गया हो या पूरीतरह से पहुँच से बाहर हो ।

टिप्पणी 1. -- इस खंड के प्रयोजनार्थ वायुयान को क्षति के निर्धारण के दिशानिर्देश अनुसूची ख में दिए गए हैं।

टिप्पणी 2. -- इस खंड के प्रयोजनार्थ केवल मानव रहित वायुयान जिसकी डिज़ाइन या प्रचालन का अनुमोदन अन्य देश द्वारा दिया गया हो, पर विचार किया जाएगा।

[टिप्पणी 3. -- किसी वायुयान को गुम हो जाना तब माना जाएगा जब उसकी सरकारी तलाश को बंद कर दिया गया हो और उसके मलबे को ढूँढ़ा नहीं जा सका हो]]

- (2) “दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकारी” से किसी देश द्वारा नामनिर्दिष्ट प्राधिकारी अभिप्रेत है जिसे आईसीएओ उपाबद्ध 13 के सन्दर्भ के भीतर वायुयान दुर्घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण की जिम्मेदारी दी गई हो;
- (3) “प्रत्यातित प्रतिनिधित्व” से ऐसे व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे किसी देश द्वारा किए जाने वाले अन्वेषण में भागीदारी के प्रयोजनार्थ उसकी योग्यता के आधार पर उस देश द्वारा नामनिर्दिष्ट किया गया हो “[देश और प्रत्यातित प्रतिनिधित्व सामान्यतया उस देश के दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकारी से होगा];
- (4) “अधिनियम” से भारतीय वायुयान अधिनियम 2024 (धारा 1)(1) अभिप्रेत है।
- (5) “सलाहकार” से ऐसे व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे किसी देश द्वारा उसकी योग्यता के आधार पर किसी अन्वेषण में देश में प्रत्यातित प्रतिनिधि को सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से नियुक्त किया गया हो;
- (6) “वायुयान” से ऐसी किसी मशीन अभिप्रेत है जो पृथ्वी की सतह के विरुद्ध वायु की प्रतिक्रिया को छोड़कर वायु की प्रतिक्रिया से वायुमंडल में भू –सतह के विरुद्ध वायु की प्रतिक्रिया से भिन्न, वायु की प्रतिक्रियाओं की सहायता चालित कर सकती है;
- (7) “उपाबंध 13” से समय समय पर यथा संशोधित दिनांक 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के उपाबंध 13 (इसमें अंतरराष्ट्रीय मानकों और अनुशंसित प्रक्रियाओं से संबंधित कोई भी उपाबंध शामिल है) अभिप्रेत है;
- (8) “वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो” से आईसीएओ के उपाबंध 13 के अनुसार केंद्र सरकार द्वारा स्थापित दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण अभिप्रेत है;
- (9) “कारण” से ऐसी कार्रवाईयों, विलोपन, घटनाओं स्थितियों, या उनके संयोजन अभिप्रेत है जिसके परिणामस्वरूप कोई दुर्घटना या घटना घटित हुई है किन्तु वे दोष समनुदेशित करने या प्रशासनिक, सिविल या दांडिक दायित्व अवधारित करने की कोटि में नहीं आते;
- (10) “सी2 लिंक” – वह डेटा लिंक जो दूरस्थ रूप से संचालित विमान और रिमोट पायलट स्टेशन के बीच उड़ान प्रबंधन के उद्देश्य से स्थापित किया जाता है।
- (11) “शिकागो अभिसमय” से समय समय पर यथा संशोधित दिनांक 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय अभिप्रेत है;

- (12) “सहायक घटक” से कार्रवाईयों, विलोपन, घटनाओं, स्थितियों, या उनके संयोजन अभिप्रेत है को यदि दूर किया जाता है, बचाया जाता है या अनुपस्थित किया जाता है, जिसने दुर्घटना या घटना होने की संभावना कम किया हो या दुर्घटना या घटना के परिणामों की तीव्रता को कम किया हो और अंशदायी कारकों की पहचान में त्रुटि को नियत करने या प्रशासनिक, सिविल या आपराधिक दायित्व को निर्धारित करने का सकेत नहीं मिलता हो;
- (13) “महानिदेशक, नागर विमानन” से महानिदेशक जो नागर विमानन महानिदेशालय का प्रमुख होगा, अभिप्रेत है। नागर विमानन महानिदेशालय से अभिप्रेत उस संगठन से है जो सुरक्षा निगरानी और नियामक कार्यों के निष्पादन के लिए उत्तरदायी है;
- (14) “महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो” से महानिदेशक जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो का प्रमुख होगा, अभिप्रेत है;
- (15) “धातक चॉट” से चॉट अभिप्रेत है जो किसी व्यक्ति को किसी दुर्घटना में लगी हो, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना के तीस दिन के भीतर उसकी मृत्यु हो गई हो;
- (16) “अंतिम मसौदा रिपोर्ट” से नियम 14 के उप-नियम (1) के अधीन परामर्श के लिए किसी देश को अग्रेषण के लिए, नियम (11) या नियम (12) के अधीन नियुक्त अन्वेषकों द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्ट अभिप्रेत है;
- (17) “फ्लाईट रिकार्डर” से वायुयान में दुर्घटना या घटना के अन्वेषण में सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से संस्थापित किसी प्रकार के रिकार्डर अभिप्रेत है;
- (18) “आईसीएओ” से 07 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के अधीन बनाया गया अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन अभिप्रेत है;
- (19) “घटना” से दुर्घटना को छोड़कर, किसी वायुयान के प्रचालन से जुड़ी किसी ऐसी घटना अभिप्रेत है, जिसके प्रचालन से सुरक्षा प्रभावित हुई हो या हो सकती हो;
- (20) “अन्वेषण” से दुर्घटना की रोकथाम के प्रयोजनार्थ आयोजित ऐसी प्रक्रिया अभिप्रेत है, जिसमें कारणों, अंशदायी कारकों के निर्धारण सहित सूचना एकत्रण और विश्लेषण, निष्कर्ष निकालने और जहाँ उपयुक्त हो, संरक्षा संबंधी सिफारिशें किया जाना शामिल है;
- (21) “अन्वेषक” से वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा नियम 11 के अधीन दुर्घटना, अथवा किसी गंभीर घटना का अन्वेषण करने के लिए प्रभारी –अन्वेषक के रूप में नियुक्त, अथवा नियम 12 के अधीन औपचारिक अन्वेषण के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा, अथवा ब्यूरो द्वारा नियम 9 के उप-नियम (1) अथवा नियम 7 के उप-नियम (2) के अधीन प्राथमिक अन्वेषण करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति; अथवा नियम 13 के अधीन महानिदेशक नागर विमानन द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषक अभिप्रेत है;
- (22) “प्रभारी-अन्वेषक” से अपनी योग्यता के आधार पर प्रभार दिए गए ऐसे व्यक्ति, जिसे कोई अन्वेषण करने और उसके नियंत्रण के लिए संगठन द्वारा जिम्मेदारी सौंपी गई है, अभिप्रेत है; टिप्पण: इस खंड की कोई बात प्रभारी –अन्वेषक के नियम 12 में संदर्भित कार्यों को किसी न्यायालय या अन्य निकाय को सौंपने से नहीं रोकती है;
- (23) “अधिकतम मास” से अधिकतम प्रमाणित टेक –ऑफ मास अभिप्रेत है;
- (24) “गुमशुदा वायुयान” से जब आधिकारिक खोज समाप्त हो गई हो और वायुयान के मलबे को ढूँढा नहीं जा सका हो, अभिप्रेत है;

- (25) “घटित होना” से किसी सुरक्षा-संबंधी घटना जो जोखिम में डालती है या जिसे यदि सुधारा अथवा ध्यान नहीं दिया जाए तो किसी वायुयान, उसके यात्रियों या किसी अन्य व्यक्ति को जोखिम में डाल देगी, इसमें गंभीर घटना और दुर्घटना शामिल है, अभिप्रेत है;
- (26) “प्रचालक” से किसी वायुयान के प्रचालन में संलिप्त या संलिप्त होने के लिए प्रस्ताव करने वाले किसी व्यक्ति या संगठन या उद्यम अभिप्रेत है;
- (27) “प्रारंभिक रिपोर्ट” से अन्वेषण की प्रारंभिक अवस्थाओं के दौरान प्राप्त किए गए आंकड़ों के त्वरित प्रसारण के लिए प्रयुक्त संचार साधन अभिप्रेत है;
- (28) “रिमोट पायलट स्टेशन (आरपीएस)” – इसका अर्थ दूरस्थ रूप से संचालित विमान प्रणाली के उस घटक से है जिसमें वह उपकरण शामिल होता है जो विमान को संचालित करने के लिए उपयोग किया जाता है।
- (29) “दूरस्थ रूप से संचालित विमान (आरपीए)” – इसका अर्थ ऐसा मानव रहित विमान है जिसे रिमोट पायलट स्टेशन से संचालित किया जाता है।
- (30) “दूरस्थ रूप से संचालित विमान प्रणाली” – इसका अर्थ एक दूरस्थ रूप से संचालित विमान, उसका संबद्ध रिमोट पायलट स्टेशन/स्टेशनों, आवश्यक C2 लिंक/लिंकों और कोई अन्य घटक, जैसा कि टाइप डिज़ाइन में निर्दिष्ट है।
- (31) “संरक्षा सिफारिश” से –
- (i) किसी अन्वेषण से व्युत्पन्न सूचना के आधार पर दुर्घटनाओं या घटनाओं को रोकने के आशय से किसी दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण द्वारा किए गए प्रस्ताव अभिप्रेत है और जिसमें किसी दुर्घटना या घटना के लिए आरोप या दायित्व की धारणा बनाने का उद्देश्य न हो;
 - (ii) विविध स्रोतों और सुरक्षा अध्ययनों के परिणामस्वरूप प्राप्त होने वाली संरक्षा सिफारिशों अभिप्रेत है;
- (32) “वैश्विक प्रतिष्ठानों की संरक्षा संबंधी सिफारिश” से प्रणालीगत कमी से संबंधी संरक्षा सिफारिश का अभिप्रेत है, जिनके किसी वैश्विक स्तर पर महत्वपूर्ण परिणामों सहित पुनः होने की संभावना हो और सुरक्षा में सुधार के लिए समय पर कारबाई अपेक्षित हो;]
- (33) “अनुसूची” से इन नियमों की अनुसूची अभिप्रेत है;
- (34) “गंभीर घटना” से ऐसी घटना अभिप्रेत है, जिसमें ऐसी परिस्थितियां शामिल हों जो यह इंगित कराती हों कि किसी दुर्घटना की अत्यधिक संभावना थी और यह ऐसे वायुयान के प्रचालन से संबंधित हो जो –
- (i) किसी मानवयुक्त वायुयान के मामले में किसी व्यक्ति के उड़ान के आशय से वायुयान में सवार होने के समय ऐसे व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के उत्तरने के समय के बीच घटती है; या
 - (ii) किसी मानव रहित वायुयान के मामले में, उड़ान के उद्देश्य से चलने के लिए तत्पर होने के समय से लेकर उड़ान के अंत में रुक जाने और प्रमुख प्रचालन प्रणाली के बंद किए जाने तक के बीच घटी हो;
- टिप्पणी - गंभीर घटना के उदाहरण अनुसूची क में यथा विनिर्दिष्ट हैं।**
- (35) “गंभीर चोट” से किसी दुर्घटना में व्यक्ति द्वारा लगी चोट अभिप्रेत है, जिसमें –
- i. चोट लगने की स्थिति के सात दिन के भीतर 48 घंटे से अधिक समय के लिए अस्पताल में रहना अपेक्षित हो; या

- ii. जिसके परिणामस्वरूप कोई हड्डी टूट गए हो (अँगुलियों, अंगूठों या नाक के मामूली फ्रैक्चर को छोड़कर); या
 - iii. ऐसी चोटें लगी आई हों जिनमें रक्तस्राव, स्नायु, मांसपेशी या नस को अत्यधिक क्षति हुई हो; या
 - iv. किसी आन्तरिक अंग को चोट लगी हो; या
 - v. दूसरी या तीसरी डिग्री का ज्वलन, या पांच प्रतिशत से अधिक प्रभावित करने वाले ज्वलन शामिल हों; या
 - vi. जिसमें संक्रामक वस्तुओं या घातक विकिरण से प्रमाणित संक्रमण शामिल हो;
- (36) "डिज़ाइन" का अर्थ उस आंकड़ा एवं जानकारी के समुच्चय से है, जो किसी वैमानिक उत्पाद प्रकार उसके संबद्ध भागों एवं उपकरणों की संरचना को वायुयोग्यता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से परिभाषित करता है।
- (37) "निर्माण" का अर्थ उन कार्यों के निष्पादन से है, जो विमान, इंजन, प्रोपेलर अथवा उनके संबद्ध भागों एवं उपकरणों की असेंबली या उत्पादन से संबंधित होते हैं, और जो उनके लागू डिज़ाइन के अनुरूप हैं।
- (38) "डिज़ाइन का देश" से वह देश अभिप्रेत, जिसके अधिकार क्षेत्र में वायुयान डिज़ाइन के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;
- (39) "विनिर्माता देश" से वह देश अभिप्रेत है, जिसके अधिकार क्षेत्र में वायुयान रिमोट पायलट स्टेशन*, इंजन या प्रोपेलर की फाइनल असेंबली के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;
- (40) "घटना संबंधी देश" से वह देश अभिप्रेत है जिसके अधिकार क्षेत्र में कोई दुर्घटना या घटना घटी हो;
- (41) "प्रचालक का देश" से वह देश अभिप्रेत है, जिसमें प्रचालक का प्रधान कारोबार स्थल स्थित हो या, यदि ऐसा कोई कारोबार स्थल न हो, जो प्रचालक का स्थाई निवास हो;
- (42) "रजिस्ट्री का देश" से वह देश अभिप्रेत है, जिसके रजिस्टर में वायुयान की प्रविष्टि हुई हो;
- स्पष्टीकरण , --** राष्ट्रीय आधार से इतर किसी अंतर्राष्ट्रीय प्रचालनकर्ता एजेंसी के वायुयान की रजिस्ट्री के मामले में, एजेंसी को गठित करने वाले देश संयुक्त रूप से और भिन्न - भिन्न रूप से उन दायित्वों को धारित करने को बाध्य होंगे जो उपावद्ध 13 के अधीन शिकागो अभिसमय के अधीन रजिस्ट्री देश से जुड़े हैं।
- (43) "देश के सुरक्षा कार्यक्रम" से सुरक्षा में सुधर लेन के उद्देश्य से विनियमों और गतिविधियों का एकीकृत सेट अभिप्रेत है;
- (44) "यूटीसी" से युनिवर्सल टार्डम कोऑर्डिनेट अभिप्रेत है;
3. दुर्घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण का उद्देश्य –
- (1) कासी दुर्घटना या घटना के अन्वेषण का एकमात्र उद्देश्य दुर्घटनाओं या घटनाओं की रोकथाम होगा न कि आरोप या दायित्व को विभाजित करना।
 - (2) इन नियमों के उपबंधों के अनुसार किया गया कोई भी अन्वेषण किसी न्यायिक या प्रशासनिक कार्रवाई से पृथक होगा।

4. अधिसूचना –

(1) जहाँ नियम 1 के उप-नियम (2) के अधीन आने वाले वायुयान के साथ कोई दुर्घटना या गंभीर घटना होती है , तो वायुयान का मुख्य पायलट या , यदि वह मृत या अक्षम हो चुका हो, तो वायुयान का स्वामी, प्रचालक, भाड़े पर लेने वाले या किसी अन्य व्यक्ति जिसकी ओर से मुख्य पायलट वायुयान का प्रभारी या कोई संबद्ध व्यक्ति, जैसा भी मामला हो, उस दुर्घटना या गंभीर घटना से अवगत होने के बाद यथाशीघ्र औचित्यपूर्ण रूप से व्यवहार्य हो -

(क) इसकी सूचना अपने पास उपलब्ध तीव्रतम संचार साधनों द्वारा प्रेषित करेगा ; और

(ख) भारत में घटित हुई किसी दुर्घटना या घटना के मामले में, इसकी सूचना दुर्घटना या घटना स्थल के क्षेत्र के जिलाधीश और निकटतम ठाणे के प्रभारी को देगा ।

(2) अधिसूचना सहज भाषा में होगी और उसमें निम्नलिखित जानकारी में से जितनी तुरंत उपलब्ध हो सके उतनी जानकारी शामिल होगी, अर्थातः--

(क) दुर्घटनाओं की पहचान के लिए संक्षिप्त अक्षर ACCID और घटनाओं के लिए INCID, [गंभीर घटनाओं के लिए SINCID];

(ख) वायुयान के निर्माता, माडल, राष्ट्रीयता और रजिस्ट्री चिन्ह तथा वायुयान का क्रमांक;

(ग) वायुयान के स्वामी, प्रचालक या उसे भाड़े पर लेने वाले, यदि कोई हो, का नाम;

(घ) मुख्य पायलट की योग्यता और कर्मदिल तथा यात्रियों की राष्ट्रीयता;

(ङ) दुर्घटना या गंभीर घटना की तारीख और समय [(स्थानीय समय या UTC)] ;

(च) प्रस्थान का अंतिम बिंदु और वायुयान की नियत लैंडिंग स्थल;

(छ) आसानी से परिभाषित किसी भौगोलिक बिंदु और अक्षांश और देशांतर की दृष्टि से वायुयान की अवस्थिति;

(ज) वायुयान में सवार मृत और गंभीर रूप से घायल कर्मदिल और यात्रियों की संख्या, अन्य मृत और गंभीर रूप से घायलों की संख्या;

(झ) दुर्घटना या गंभीर घटना का विवरण और जहाँ तक ज्ञात हो वायुयान को हुई क्षति की सीमा;

(ज) दुर्घटना या गंभीर घटना के क्षेत्र की भौगोलिक विशेषताएं और साथ ही स्थल तक पहुँचने में आने वाली कठिनाइयों या विशेष आवश्यकताओं का कोई संकेत; और

(ट) वायुयान में उड़ान के दौरान खतरनाक वस्तुओं की मौजूदगी और विवरण , किन्तु पूर्ण सूचना के अभाव में अधिसूचना में विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए ।

(3) यदि उप-नियम (2) में निर्दिष्ट व्यौरा या अन्य ज्ञात सूचना छूट जाए तो ऐसी सूचना भी यथासंभव शीघ्र प्रेषित की जाएगी ।

(4) उप-नियम (2) के अधीन अपेक्षित अधिसूचना निम्न के द्वारा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो को भी प्रस्तुत की जाएगी –

(क) हवाईअड्डा प्रचालक;

(ख) संबंधित विमान यातायात सेवा प्रभारी;

(ग) नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए), जहाँ कहीं लागू हो।

(5) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारतीयसीमा या भारत की सीमा से परे समुद्री वायु क्षेत्र में दुर्घटना या गंभीर घटना के तथ्यों को उप-नियम (2) में निर्दिष्ट अधिकतम उपलब्ध जानकारी के अविलम्ब तथा उपलब्ध सर्वाधिक उपयुक्त एवं तीव्रतम साधनों द्वारा निम्न को सूचित करेगा -

(क) रजिस्ट्री देश;

(ख) प्रचालक देश;

(ग) डिज़ाइन का देश;

(घ) विनिर्माता देश; और

(ङ) अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ), जब वायुयान में 2,250 किग्रा से अधिक अधिकतम मास शामिल है या वह टर्बोजेट -पवार युक्त वायुयान है।

(6) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो उप- नियम (5) के अनुशरण में सूचना को अधिसूचित करते समय निम्नलिखित सूचना को भी जोड़ेगा, अर्थात् –

(क) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा किस सीमा तक जाँच की जाएगी या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा अन्य देश को प्रत्यायोजित करना प्रस्तावित है, का संकेत; और

(ख) प्रवर्तक प्राधिकारी और प्रभारी अन्वेषणकर्ता या नियम 12 में निर्दिष्ट न्यायालय, जैसा भी मामला हो, से संपर्क करने के तरीके का निर्धारण करना ;

(7) यदि वह देश, जहाँ दुर्घटना हुए है, भारतीय रजिस्ट्री वायुयान या भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचलित वायुयान के साथ हुए गंभीर घटना या दुर्घटना से अवगत नहीं है, तो केन्द्रीय सरकार ऐसी गंभीर घटना या दुर्घटना की अधिसूचना डिज़ाइन के देश, विनिर्माता देश और घटना वाले देश को अग्रेषित करेगी

5. अन्वेषण करने की बाध्यता –

(1) भारत के अधिकार क्षेत्र में किसी वायुयान दुर्घटना या घटना की स्थिति में, इसकी रजिस्ट्री के बावजूद ,--

(क) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो (डीजी, एएआईबी) उस दुर्घटना या घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा /करेगी और अन्वेषण करने के लिए उत्तरदायी होगा /होगी;

(ख) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो (डीजी, एएआईबी) उस गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा /करेगी जहाँ दुर्घटनाग्रस्त वायुयान 2250 किलोग्राम से ऊपर अधिकतम टेक ऑफ़ मास वाला या टर्बो-जेट विमान हो ;

(ग) नागर विमानन महानिदेशालय खंड (ख) के दायरे में न आने वाले वायुयान से संबंधित सभी घटनाओं और गंभीर घटनाओं की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा;

(घ) केन्द्रीय सरकार किसी भी भारतीय रजिस्ट्री वायुयान की किसी [दुर्घटना की] परिस्थितियों का औपचारिक अन्वेषण कर सकती है, यदि उन्हें इस प्रकार के अन्वेषण करना आवश्यक प्रतीत होता है।

(2) उप-नियम (1) के खंड (ग) में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी, जहाँ वायुयान अन्वेषण व्यूरो को यह प्रतीत होता है कि उक्त खंड (ग) के अधीन आने वाली किसी भी गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण कराना समीचीन है, तो वह आदेश द्वारा किसी भी गंभीर घटना का अन्वेषण आरंभ कराएगा।

(3) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो द्वारा किसी भी घटना का दुर्घटना या गंभीर घटना या घटना के रूप स्पष्टीकरण अंतिम और बाध्यकारी होगा।

(4) यदि भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी भारतीय प्रचालक द्वारा किसी ऐसे स्थल पर दुर्घटना हो जाती है, जो किसी देश का अधिकार क्षेत्र नहीं है, तो वायुयान दुर्घटना व्यूरो उस घटना या गंभीर घटना की परीस्थितियों का अन्वेषण कराएगा तथा अन्वेषण करवाने के लिए उत्तरदायी होगा।

(5) यदि भारत में रजिस्ट्रीकृत न किए गए या किसी भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचलित न किए जा रहे किसी वायुयान की अंतर्राष्ट्रीय सामुद्रिक क्षेत्र में दुर्घटना होती है और भारत दुर्घटना के स्थल का निकटतम देश है, तो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो रजिस्ट्री देश को अन्वेषण प्रारंभ करने की सलाह देगा और ऐसी स्थिति में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो यथासंभव सीमा तक सहायता प्रदान कराएगा और इसी प्रकार रजिस्ट्री देश द्वारा किए गए अनुरोधों का प्रत्युत्तर देगा।

6. भागीदारी –

(1) यदि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो नियम 5 के अनुसार किसी दुर्घटना या किसी गंभीर घटना का अन्वेषण आरंभ कर चुका है, तो उन प्रत्यायित प्रतिनिधियों को अन्वेषण में भाग लेने की अनुमति प्रदान की जाएगी, जिनकी नियुक्ति निम्न देशों द्वारा की जाती है, अर्थात्:-

(क) रजिस्ट्री देश;

(ख) प्रचालक देश;

(ग) डिज़ाइन देश;

(घ) विनिर्माता देश;

(2) इस नियम के उप-नियम (1) में निर्दिष्ट देश अपने प्रत्यायित प्रतिनिधियों की सहायता करने के लिए एक या एक से अधिक सलाहकारों की नियुक्ति का भी हकदार होगा।

(3) इस नियम के उप-नियम (1) में निर्दिष्ट देश उपाबद्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं परिलब्धियों का हकदार होगा।

(4) कोई देश दुर्घटना के कारण अपने नागरिकों के हताहत होने अथवा गंभीर रूप से घायल होने के कारण अन्वेषण में विशेष रूचि रखता है, उसे विशेषज्ञ को नियुक्त करने का अधिकार होगा तथा उपाबद्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं परिलब्धियों का हकदार होगा।

(5) कोई देश अनुरोध किए जाने पर वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो को सूचना, सुविधाएं या विशेषज्ञ उपलब्ध कराता है, तो उसे भी उपाबद्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं परिलब्धियों का हकदार होगा।

(6) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो किसी अन्य देश के अधिकार क्षेत्र में भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान की किसी दुर्घटना या गंभीर घटना की अधिसूचना प्राप्त होने पर, अन्वेषण में भाग लेने के लिए प्रत्यायित प्रतिनिधि और सलाहकार की नियुक्ति कर सकता है और इसकी सूचना घटना वाले देश को देगा।

(7) यदि एएआईबी के पास किसी दुर्घटना या घटना में शामिल विमान के फ्लाइट रिकॉर्डर से संबंधित कोई डेटा उपलब्ध है, तो वह:

क) बिना किसी विलंब के, उस डेटा को उस देश को प्रदान करेगा, जो जांच का संचालन कर रहा है; और

ख) उस डेटा को तब तक प्रकट नहीं करेगा, जब तक कि जांच का संचालन करने वाले देश से स्पष्ट अनुमति प्राप्त न हो।

7. साध्य की संरक्षा, अभिरक्षा, क्षतिग्रस्त वयुयाओं का हटाया जाना और परिरक्षण –

(1) किसी दुर्घटना या गंभीर घटना के मामले में, जिसे नियम 4 के अधीन अधिसूचित किया जाना अपेक्षित हो, अन्वेषण प्रभारी को मलबे तथा उड़ान रिकार्डरों तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डरों सहित सभी संबंधित वस्तुओं और जानकारी तक निर्बाध पहुँच की सुविधा होगी, तथा इस पर यह सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबन्ध रहित नियंत्रण होगा कि अन्वेषण में भाग लेने वाले प्राधिकृत कार्मिकों द्वारा अविलंब विस्तृत जाँच की जा सके।

टिप्पणी: दूरस्थ रूप से संचालित विमान प्रणाली के संदर्भ में, उपनियम (1) में उल्लिखित प्रासांगिक सामग्री में दूरस्थ रूप से संचालित विमान, इससे जुड़े रिमोट पायलट स्टेशन/स्टेशनों, आवश्यक C2 लिंक/लिंकों, टाइप डिज़ाइन में निर्दिष्ट अन्य कोई भी घटक, और संबंधित रिकॉर्डिंग्स व दस्तावेज़ शामिल होंगे।

(2) वायुयान तथा उससे संबंधित वस्तुओं को महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के प्राधिकार के अधीन किसी व्यक्ति के सिवाय हटाया या हस्तक्षेप नहीं किया जा सकेगा।

परन्तु :-

(क) जीवित या मृत व्यक्तियों या प्राणियों को निकालने, वायुयान, और इसकी अन्तर्वस्तुओं को आग या किसी अन्य कारण से विनष्ट होने से बचाने या जनता या हवाई नेविगेशन या अन्य परिवहन को होने वाली किसी क्षति या अवरोध को रोकने के उद्देश्य से खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके पुर्जों को या अन्तर्वस्तुओं से उस सीमा तक छेड़छाड़ की जाएगी जिस सीमा तक ऐसा करना आवश्यक हो;

(ख) यदि वायुयान जल में नष्ट हुआ है तो खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके पुर्जों को या अन्तर्वस्तुओं को उस सीमा तक हटाया जाएगा जहाँ तक उन्हें सुरक्षित स्थान तक लाने के लिए आवश्यक हो ;

(ग) वायुयान से वस्तुओं को वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जाए।

(घ) यात्रियों और कर्मदिल के व्यक्तिगत सामान को, फोटोग्राफी, वजन आदि करने के बाद वायुयान दुर्घटना ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनके सहमति से हटाया जाए ; और

(ङ) डाक को फोटोग्राफी के बाद किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, डाक तार विभाग के अधिकारी या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जाए।

(3) इन नियमों के अधीन दिशा निर्देश जारी करने प्रारंभिक अन्वेषण सहित किसी भी अन्वेषण के प्रयोजनार्थ महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों को निम्नलिखित कदम उठाने के लिए प्राधिकृत कर सकते हैं –

(क) साक्ष्य को बचाना, जिसमें हटा लिए जाने, प्रभावित होने, गुम हो जाने अथवा नष्ट हो जाने वाले किसी साक्ष्य की फोटोग्राफी अथवा अन्य तरीके से संरक्षा भी शामिल होगी।

(ख) वायुयान तथा इसके हिस्सों की सुरक्षित अभिरक्षा करना तथा इसकी किसी अप्राधिकृत व्यक्ति की पहुँच, चोरी होने और अधिक खराबी तथा अधिक क्षतिग्रस्त होने से संरक्षण भी शामिल है;

(ग) वायुयान को ऐसी अवधि तक सुरक्षित रखना, जो किसी अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो;

(घ) एक उपयुक्त स्थान की व्यवस्था करना और ऐसे स्थान के लिए मलबे की ढुलाई के लिए परिवहन सुविधा प्रदान करना।

(4) वायुयान का स्वामी या उसके नामनिर्देशित प्रतिनिधि को उप-नियम (1), (2) और (3) के अधीन किसी भी जाँच या अन्य कार्रवाई के दौरान उपस्थित रहने का अधिकार होगा; परन्तु वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो स्वामी या उसके प्रतिनिधि की अनुपस्थिति के कारण से किसी भी ऐसी कार्रवाई को स्थगित करने के लिए बाध्य नहीं होगा जिसे वह इस नियम के अधीन आवश्यक समझे।

(5) यदि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो को रजिस्ट्री देश, प्रचालक के देश, डिज़ाइन के देश या विनिर्माता देश की ओर से कोई अनुरोध प्राप्त होता है कि वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुएं और कोई अन्य साक्ष्य अनुरोधकर्ता देश के किसी प्रत्यायित प्रतिनिधि द्वारा निरीक्षण लंबित रहने तक अबाधित रहे, तो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो, जहाँ तक औचित्यपूर्ण रूप से व्यवहार्य हो और अन्वेषण के उपयुक्त संचालन के संगत हो, ऐसे अनुरोध के अनुपालन के लिए उप-नियम (1) और (2) के उपबंधों के अध्यधीन आवश्यक कदम उठाएगा।

(6) उप-नियम (1), (2) और (3) के उपबंधों के अध्यधीन, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक न होने पर विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के मामले में वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुएं या इसके अन्य हिस्सों की अभिरक्षा, यथाशीघ्र उसके मालिक या उसके प्रतिनिधि या रजिस्ट्री देश या प्रचालक देश द्वारा विधिवत रूप से नामनिर्दिष्ट व्यक्ति या व्यक्तियों को देगा।

(7) उप-नियम (6) के प्रयोजनार्थ, केन्द्रीय सरकार वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुएं या इसके किसी भी हिस्से तक पहुँच सुगम बनाएगी:

परन्तु, यदि वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुएं या इसके कोई भी हिस्से यदि ऐसे क्षेत्र में पड़े हो जहाँ वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो ऐसी पहुँच प्रदान अव्यवहार्य पाटा है, तो केन्द्रीय सरकार उसे वहाँ तक हटाएगी, जहाँ तक पहुँच प्रदान की जा सकती है।

(8) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो मलबे और रिकार्डरों सहित अन्वेषण के दौरान एकत्र किए गए साक्ष्यों की अभिरक्षा के संबंध में एकमात्र एजेंसी होगा। किसी अन्य एजेंसी द्वारा ऐसे साक्ष्यों तक पहुँच की आवश्यकता के मामले में महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो, ऐसी पहुँच की आवश्यकता से संतुष्ट होने के बाद उसकी अभिरक्षा अपने कब्जे में रखते हुए ऐसी पहुँच की अनुमति दे सकते हैं।

8. वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो.—

(1) नियम 5 के उप-नियम (1), (2) और (4) में निर्दिष्ट दुर्घटनाओं, गंभीर घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण कराए जाने के प्रयोजनार्थ, केन्द्रीय सरकार नागर विमानन मंत्रालय में एक व्यूरो गठित करेगी, जिसे भारतीय वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो के नाम से जाना जाएगा और इस व्यूरो में उतनी संख्या में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण

क्रियाविधियों से परिचित अधिकारियों और अन्य व्यक्तियों की नियुक्ति करेगी , जैसा की वह समय समय पर उचित समझे ।

(2) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारत सरकार , नागर विमानन मंत्रालय का संबद्ध कार्यालय होगा तथा महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो , सचिव , नागर विमानन मंत्रालय को रिपोर्ट करेंगे ।

(3) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो निम्नलिखित कार्य निष्पादित करेगा , अर्थात्-

(क) नियम 9 के अधीन नियम 9 के उप-नियम (1) या नियम 7 के उप-नियम (3) के अधीन प्राधिकृत किसी व्यक्ति या व्यक्तियों से प्राथमिक रिपोर्ट प्राप्त करना ;

(ख) घटनाओं का वर्गीकरण तथा अन्वेषण निर्धारित करना तथा औपचारिक अन्वेषण के मामले में इन नियमों के अधीन केन्द्रीय सरकार को सहायता प्रदान करना ;

(ग) जांच से संबंधित तथ्यात्मक जानकारी का उपयुक्त रूप से समय पर सार्वजनिक प्रसार।

(घ) जहाँ तक आवश्यक हो अन्वेषण और अन्वेषण के प्रशासनिक कार्य को सुविधाजनक बनाना;

(ङ) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राप्त अन्वेषण की रिपोर्ट पर कार्यवाही करानाकरना, जिसमें निम्नलिखित शामिल है –

(i) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा रिपोर्ट को स्वीकार करना तथा महानिदेशक वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उचित समझे जाने वाले तरीके से इसे सार्वजनिक करना;

(ii) नियम 14 के उप-नियम (2) के अधीन केन्द्रीय सरकार द्वारा अंतिम रिपोर्ट को सार्वजनिक करना या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उपावद्ध 13 के अधीन यथापेक्षित देशों को अग्रेषित की जाएगी;

(iii) केन्द्रीय सरकार द्वारा अंतिम रिपोर्ट को सार्वजनिक करना या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा आईसीएओ को अग्रेषित की जाएगी यदि दुर्घटना अथवा घटना में शामिल वायुयान का मास 5,700 किग्रा से अधिक है;

(च) सुरक्षा को बढ़ाने के लिए नई प्रौद्योगिकी को शामिल करने सहित समय समय पर आयोजित किए गए सुरक्षा अध्ययनों के आधार पर सुरक्षा संस्तुतियां तैयार करना;

(छ) वास्तविक अथवा संभावित सुरक्षा कमियों पर सूचना के प्रभावी विश्लेषण के लिए दुर्घटना अथवा गंभीर घटना डेटाबेस बनाना और इसका रखरखाव;

(ज) समय समय पर यथा संशोधित 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के उपावद्ध 13 (इसमें अंतरराष्ट्रीय मानकों और अनुशंसित प्रक्रियाओं से संबंधित कोई भी ऐनेक्स शामिल है) के अधीन केन्द्रीय साकार की बाध्यताओं पर कार्यवाही करना ;

(झ) अन्वेषण रिपोर्टों और सुरक्षा अध्ययनों में की गई संस्तुतियों को नागर विमानन महानिदेशालय तथा अन्य विनियामक प्राधिकरणों के अनुवर्तन एवं अनुपालन करने हेतु अग्रेषित करना;

(ण) वैश्विक प्रतिष्ठानों की सुरक्षा संबंधी सिफारिश को जारी के संबंध में और इसके प्रत्युत्तर तारीखवार संप्रेषण पत्राचार द्वारा आईसीएओ को सूचित करना, चाहे वे वैश्विक प्रतिष्ठानों की सुरक्षा सिफारिश आईसीएओ को संबोधित न हों;

(ट) इन नियमों के अंतर्गत समय समय पर केन्द्रीय सरकार द्वारा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को सौंपे जाने वाले कोई अन्य कार्य ।

(4) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो इन नियमों और उप- नियम 3 में निर्दिष्ट कार्यों के प्रयोजनों को पूरा करने के लिए अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए नियमों के उपबंधों से असंगत कार्यविधियां बना सकता है।

(5) विशेषतौर पर और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना निम्नलिखित सभी मामलों या इनमें से किसी मामले के उपबंध किए जा सकते हैं, अर्थात्: --

(क) दुर्घटनाओं और घटनाओं को अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित व्यक्ति ;

(ख) अन्वेषण में भाग लेने के लिए अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन और देशों के लिए दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की अधिसूचनाएं;

(ग) वायुयान दुर्घटनाओं, गंभीर घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण ;

(घ) इन नियमों के अधीन संचालित अन्वेषण के लिए रिपोर्ट का प्रपत्र ;

(ड.) वायुयान दुर्घटनाओं, गंभीर घटनाओं और घटनाओं के लिए अन्य अनुषंगी या प्रासंगिक मामला;

9. प्रारंभिक अन्वेषण .—

(1) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के महानिदेशक किसी दुर्घटना, गंभीर घटना या घटना के प्रारंभिक अन्वेषण तक तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को निर्दिष्ट प्रारूप में घटना के वर्गीकरण का मूल्यांकन करने हेतु तथा वायुयान दुर्घटना ब्यूरो द्वारा उचित समझे जाने पर नियम 11 के अधीन विस्तृत अन्वेषण हेतु अपेक्षित विशेषज्ञों के लिए प्रारंभिक रिपोर्ट सौंपने के लिए ब्यूरो के किसी अधिकारी सहित किसी भी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकते हैं।

(2) प्रारंभिक अन्वेषण करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति को –

(क) नियम 10 के अधीन विनिर्दिष्ट शक्तियां प्राप्त होंगी तथा कर्तव्य होंगे; और

(ख) नियम 7 के अधीन उप-नियम (3) के अधीन यथा उपबंधित वायुयान का अन्वेषण या उसके संबंध में करवाई करने का अधिकार होगा ।

10. अन्वेषकों की शक्तियां और कर्तव्य –

(1) दुर्घटनाओं, गंभीर घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण के प्रयोजनार्थ अन्वेषक को निम्न शक्तियां प्राप्त होंगी -

(क) अन्वेषण से संगत किसी गवाह को बुलाना और उसका परीक्षण करना , और

(ख) ऐसे गवाह से जानकारी या साक्ष्य पेश या प्रस्तुत करना अपेक्षित करना या उत्तर देना या उसके उचित समझने पर किसी भी जाँच के लिए वापस आना;

(ग) ऐसे किसी गवाह से उसके द्वारा दिए गए वक्तव्यों के सत्य होने से संबंधित घोषणा करना और हस्ताक्षर अपेक्षित करना;

(घ) ऐसी सभी पुस्तकों, कागज-पत्र, दस्तावेजों और ऐसी वस्तुओं जैसे कि फ्लाइट डाटा रिकार्डर, कॉकपिट वॉयस रिकार्डर तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डों सहित किन्तु इन तक सीमित नहीं है, की प्रस्तुति अपेक्षित और प्रवर्तित करना जिन्हें वह अन्वेषण के लिए आवश्यक समझे और अन्वेषण पूरा होने तक ऐसी सभी पुस्तकों, कागज-

पत्र, दस्तावेजों और ऐसी वस्तुओं जैसे कि फ्लाइट डाटा रिकार्डर, कॉकपिट वायस रिकार्डर तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डों सहित किन्तु इन तक सीमित नहीं है, को प्रतिधारित करना;

(ड.) दुर्घटना, गंभीर घटना या घटना के शिकार किसी वायुयान तथा उसके हिस्से, स्थल जहाँ घटना हुई है या कोई अन्य स्थल जहाँ अन्वेषणकर्ता को अन्वेषण के उद्देश्य से वहां जाना आवश्यक प्रतीत होता हो, तक पहुँच एवं जाँच करना।

(2) उपाबद्ध -13 के संबंधित मानकों के आधार पर अन्वेषणकर्ता सत्यपूर्ण, निष्पक्ष और न्यायपूर्ण अन्वेषण के लिए जिम्मेदार होगा।

11. वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा अन्वेषण.—

(1) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो किसी वायुयान दुर्घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण कराने के लिए अन्वेषण प्रभारी तथा एक या एक से अधिक अन्वेषणकर्ता को उसकी सहायता के लिए नियुक्त कर सकता है और ऐसे अन्वेषणकर्ता प्रभारी तथा अन्वेषणकर्ताओं के पास वहीं शक्तियां होंगी जैसी नियम 10 के अधीन एक अन्वेषक के पास होती हैं।

(2) अन्वेषण निजी रूप से किया जाएगा।

(3) जब सरकारी अधिकारी से भिन्न अन्य व्यक्ति को अन्वेषणकर्ता के रूप में महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा नियुक्त किया जाता है, तो उसे इस प्रकार का शुल्क और व्यय प्रदान किए जा सकते हैं जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(4) इन नियमों के अनुसार गवाह के तौर पर अन्वेषणकर्ता प्रभारी द्वारा बुलाए गए प्रत्येक व्यक्ति को ऐसे व्यय अनुज्ञेय होंगे जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा समय समय पर विहित किए जाएं।

(5) अन्वेषणकर्ता प्रभारी उपाबद्ध -13 के सांगत मानकों के आधार पर उक्त ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्रपत्र में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को एक अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

(6) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो अन्वेषणकर्ता प्रभारी की इस रिपोर्ट को स्वीकार करेंगे और स्वीकार करने के बाद इसे महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उस ढंग जिसे वह उचित समझे, उसे सार्वजनिक करेंगे।

12. औपचारिक अन्वेषण .— जहाँ केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि किसी दुर्घटना कस औपचारिक अन्वेषण कराया जाना समीचीन है, तो वह आदेश द्वारा, चाहे नियम 11 के अधीन कोई अन्वेषण किया गया हो या नहीं, औपचारिक अन्वेषण कराए जाने का निदेश दे सकती है और ऐसे किसी भी औपचारिक अन्वेषण के संबंध में निम्नलिखित उपबंध लागू होंगे अर्थात: --

(क) केन्द्रीय सरकार अन्वेषण करने के लिए एक सक्षम व्यक्ति (जिसे इसके पश्चात् “न्यायालय” कहा गया है) को नियुक्त करेगी और एक या एक से अधिक व्यक्तियों को जिनके पास विधिक, वैमानिक, अभियन्त्रिक या अन्य विशेष ज्ञान हो तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो से एक या अधिक अन्वेषक मूल्यांकनकर्ता के रूप में कार्य करने के लिए नियुक्त कर सकती है;

(ख) जब सरकारी अधिकारी से भिन्न अन्य व्यक्ति को न्यायालय या मूल्यांकनकर्ता के रूप में नियुक्त किया जाता है, तो उसे इस प्रकार का शुल्क और व्यय प्रदान किए जा सकते हैं जो केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किए जाएं;

(ग) न्यायालय की नियुक्ति पर या बाद में, इन नियमों के अंतर्गत आदेशित अन्य सभी अन्वेषणों को बंद माना जाएगा तथा इस विषय पर सभी संबंधित सामग्री को न्यायालय को हस्तांतरित किया जाएगा;

(घ) न्यायालय खुले न्यायालय में ऐसे तरीके और ऐसी स्थितियों के अधीन अन्वेषण करेगा जिन्हें वह दुर्घटना के कारणों और परिस्थितियों का मूल्यांकन करने के लिए और इसमें इसके पश्चात उल्लिखित रिपोर्ट बनाने में सक्षम होने के लिए उचित समझे:

परन्तु यह भी कि जहाँ न्यायालय का यह मत हो की अन्वेषण कराए जाने से –

(i) किसी भी देश के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है;

(ii) किसी ऐसे व्यक्ति की व्यक्तिगत सुरक्षा खतरे में पड़ने की संभावना है जो कोई वक्तव्य या साक्ष्य प्रदान करने का इच्छुक है, तो न्यायालय अन्वेषण की सभी या आंशिक कार्यवाही कैमरे में रिकार्ड करा सकता है;

(ड.) न्यायालय को अन्वेषण के प्रयोजनार्थ दीवानी प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का 5) के अधीन एक दीवानी न्यायालय की सभी शक्तियां प्राप्त होंगी और शक्तियों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना न्यायालय-

(i) किसी भी ऐसे स्थान या भवन में प्रवेश और निरीक्षण कर सकता है या किसी भी व्यक्ति को ऐसे स्थान में प्रवेश और निरीक्षण के लिए प्राधिकृत कर सकता है जिसमें प्रवेश और निरीक्षण करना न्यायालय को अन्वेषण के प्रयोजनार्थ अपेक्षित प्रतीत हो; और

(ii) गवाहों की उपस्थिति को प्रवृत्तित कर सकता है और दस्तावेजों एवं भौतिक वस्तुओं की प्रस्तुति के लिए वाध्य कर सकता है और न्यायालय की अपेक्षानुसार कोई भी सूचना प्रस्तुत किए जाने के लिए किसी भी व्यक्ति को भारतीय दंड संहिता (1860 का 45) की धारा 176 की परिभाषा के भीतर ऐसा करने के लिए वाध्य माना जाएगा;

(च) मूल्यांकनकर्ताओं को प्रवेश और निरीक्षण के लिए न्यायालय जैसी शक्तियां प्राप्त होंगी;

(छ) न्यायालय के समक्ष गवाह के रूप में उपस्थित होने वाले प्रत्येक व्यक्ति को उन्हीं व्ययों की अनुमति होगी जो न्यायालय उचित समझे;

परन्तु यह कि दुर्घटना से संबंधित किसी वायुयान के स्वामी या भाड़े पर लेने वाले व्यक्ति और उसके अधीन नियुक्त किसी भी व्यक्ति या दुर्घटना से संबंधित किसी भी अन्य व्यक्ति के मामले में, ऐसे किसी भी व्यय की अनुमति रद्द की जा सकती है यदि न्यायालय अपने विवेकाधिकार पर उन कारणों के लिए जो लेखबद्ध किए जाए ऐसा निदेश देता है।

(ज) न्यायालय उपाबद्ध 13 में यथा-अपेक्षित अंतिम मसौदा रिपोर्ट पर देशों के साथ परामर्श करने के पश्चात्, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में केन्द्रीय सरकार को अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा और नियम 8 के उप-नियम (3) तथा नियम 14 के अनुसार कार्यवाही किए जाने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा इसे उक्त ब्यूरो को अग्रेषित किया जाएगा;

(झ) मूल्यांकनकर्ता, आपत्तियों के साथ या आपत्तियों के बिना या तो रिपोर्ट पर हस्ताक्षर करेंगे या रिपोर्ट के प्रति अपना असंतोष और ऐसे असंतोष के कारणों को लिखित में उल्लिखित करेंगे और ऐसी आपत्तियों या असंतोष या कारण, यदि कोई हो, तो रिपोर्ट सहित केन्द्रीय सरकार को अग्रेषित किए जाएंगे।

13. दुर्घटना का अन्वेषण .-

(1) महानिदेशक, नागर विमानन नियम 5 के उप- नियम (1) के खंड (ग) के अधीन शामिल विमानों में किसी प्रकार की घटना या गंभीर घटना के अन्वेषण के आदेश दे सकते हैं, और अन्वेषण करने के प्रयोजन से अन्वेषण प्रभारी के रूप में सक्षम तथा योग्य व्यक्ति को नियुक्त कर सकते हैं।

(2) यदि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो नियम 5 के उप-नियम (2) के अधीन घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण करने का निर्णय लेता है तो उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक, नागर विमानन द्वारा आदेशित अन्वेषण को बंद किया जाएगा और इस अन्वेषण के लिए सभी संगत सामग्री वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को हस्तांतरित की जाएगी।

(3) उप-नियम (1) में संदर्भित अन्वेषण निजी रूप से किया जाएगा।

(4) अन्वेषण प्रभारी के वही अधिकार और दायित्व होंगे जो नियम 10 के अधीन अन्वेषक के हैं।

(5) अन्वेषक प्रभारी उपावद्ध -13 के सांगत मानकों के आधार पर वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप में महानिदेशक, नागर विमानन को रिपोर्ट करेगा।

(6) महानिदेशक, नागर विमानन अन्वेषक प्रभारी की रिपोर्ट को स्वीकार करेगा और इसे स्वीकार करने के पश्चात् उनके द्वारा उपयुक्त समझे जाने वाले तरीके से इसे महानिदेशक, नागर विमानन द्वारा सार्वजनिक किया जाएगा।

14. परामर्श तथा अंतिम रिपोर्ट

(1) अन्वेषक प्रभारी या न्यायालय नियम 12 के उपखंड (ज) के अधीन या नियम 11 के उप-नियम 5 के अधीन अंतिम मसौदा रिपोर्ट की प्रति निम्नलिखित को अग्रेषित करेगा –

(क) रजिस्ट्री देश;

(ख) प्रचालक देश;

(ग) डिज़ाइन के देश;

(घ) विनिर्माता देश; और

(ड.) नियम 6 के उपनियम (4) के अनुसार अन्वेषण में भाग लेने वाले राज्य को रिपोर्ट पर परामर्श अवधि के दौरान अपने महत्वपूर्ण तथा वृहत टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने के लिए आमंत्रित किया जाएगा। सामान्य परामर्श अवधि प्रेषण पत्राचार की तिथि से तीस दिन होगी। परामर्श अवधि को साठ दिन तक बढ़ाया जाएगा यदि टिप्पणी देने के लिए आमंत्रित देश अतिरिक्त समय की आवश्यकता की सूचना देता है। यदि परामर्श अवधि के भीतर कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं होती है और जब तक संबंधित देश/देशों के साथ अवधि के आगे विस्तार की सहमति नहीं बनी हो, तब अंतिम रिपोर्ट जारी की जाएगी।

(2) नियम 12 के अधीन नियुक्त न्यायालय या अन्वेषक प्रभारी देश द्वारा वांछित अनुसार रिपोर्ट प्रस्तुत करने के परामर्श अवधि के भीतर प्राप्त टिप्पणियों के सार को शामिल करके या इन टिप्पणियों को संशोधित करके अंतिम मसौदा रिपोर्ट को संशोधित कर सकते हैं और किसी ऐसी अंतिम रिपोर्ट तथा आपतियों, या असहमति और कारण, यदि कोई हो, को उपावद्ध 13 के संगत मानकों के आधार पर उपयुक्त समझे गए रूप में सार्वजनिक किया जा सकता है।

(3) केन्द्रीय सरकार या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा सार्वजनिक की गई अंतिम रिपोर्ट उपावद्ध 13 के अधीन ऐसे देशों को अग्रेषित की जाएगी जो इसे प्राप्त करने के हकदार हैं और यह रिपोर्ट अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (ICAO) को अधिमानतः इलेक्ट्रॉनिक प्रारूप में भी अग्रेषित की जाएगी, यदि दुर्घटना या घटना में शामिल वायुयान परिमाण 5700 किलोग्राम से अधिक है।

15. अन्वेषण को पुनः प्रारंभ करना .— जहाँ वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो या केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि नियम 11 या नियम 12 , जैसा भी मामला हो , के अधीन अन्वेषण पूरा होने के बाद कोई नया और महत्वपूर्ण वस्तुगत साक्ष्य हो गया है , तो यह आदेश द्वारा इसको पुनःप्रारंभ करने का निदेश दे सकती है।

16. कार्यवाही में बाधा .—

(1) कोई भी व्यक्ति न्यायालय ,मूल्यांकनकर्ता या अन्वेषक या कोई अन्य व्यक्ति जो इन नियमों के अधीन किसी भी शक्ति या दायित्व का प्रयोग करते कार्य करता है , में रूकावट या बाधा नहीं डालेगा ।

(2) कोई भी व्यक्ति न्यायालय, अन्वेषक –प्रभारी या अन्वेषक या अन्य कोई व्यक्ति जो इन नियमों के अधीन अन्वेषण या जाँच-पड़ताल करता है, के किसी भी समन या अधियाचना के अनुपालन में विफल नहीं होगा ।

स्पष्टीकरण .- इस नियम के प्रयोजनार्थ, जब यह प्रश्न उठाता है कि क्या किसी व्यक्ति के पास औचित्यपूर्ण कारण हैं, तो यह सिद्ध करने का भार उसी पर होगा कि उसके पास औचित्यपूर्ण कारण हैं/

(3) कोई भी व्यक्ति जो कार्यवाही को अवरुद्ध या बाधित करता है, वह अधिनियम के अध्याय 7 के अनुच्छेद 25 के उप-अनुच्छेद 4 के प्रावधानों के अनुसार दंड का पात्र होगा ।

17. अभिलेखों (रिकार्ड्स) को प्रकट न किया जाना .—

(1) निम्नलिखित अभिलेखों को केन्द्रीय सरकार द्वारा यह निर्धारित किए जाने की स्थिति को छोड़कर , कि इनके प्रकटीकरण से उस अन्वेषण या किसी भावी अन्वेषण का प्रतिकूल अंतर्देशीय या अंतर्राष्ट्रीय प्रभाव काफी कम होता है , दुर्घटना या घटना के अन्वेषण से इतर प्रयोजनों के लिए प्रकट नहीं किया जाएगा:-

(क) अन्वेषण प्राधिकारियों द्वारा अपने अन्वेषण के दौरान व्यक्तियों से लिए गए आभी वक्तव्य ;

(ख) वायुयान के प्रचालन में शामिल रहे व्यक्तियों के बीच हुए सभी संप्रेषण ;

(ग) दुर्घटना या घटना में शामिल व्यक्तियों के संबंध में चिकित्सा संबंधी या निजी जानकारी;

(घ) कॉकपिट ध्वनि रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग की प्रतिलिपि;

(ड.) हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों से की गई रिकार्डिंग और रिकार्डिंग की प्रतिलिपियाँ;

(च) कॉकपिट एयरबोर्न इमेज रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग का कोई भाग या प्रतिलिपियाँ; और

(छ) उड़ान रिकार्डर सूचना सहित सूचना के विश्लेषण में अभिव्यक्त मत ।

(2) उप-नियम (1) में संदर्भित रिकार्ड को किसी अंतिम रिपोर्ट या उसके परिशिष्टों या किसी अन्य रिपोर्ट में केवल तभी शामिल किया जाएगा जब यह दुर्घटना या घटना के विश्लेषण के लिए संगत हो और विश्लेषण से असंबद्ध रिकार्डों के हिस्से अंतिम रिपोर्ट में शामिल नहीं किए जाएंगे ।

(3) अंतिम रिपोर्ट में दुर्घटना या घटना में शामिल व्यक्तियों के नाम उद्घाटित नहीं किए जाएंगे ।

(4) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अभिरक्षा या नियंत्रण वाले रिकार्डों के लिए किसी भी अनुरोध , यदि वह मूल स्रोत , जहाँ उपलब्ध है के माध्यम से यह अनुरोध नहीं आया है ।

(5) कॉकपिट ध्वनि रिकार्डों की श्रव्य सामग्री तथा एयरबोर्न इमेज रिकार्डिंग की दृश्य एवं श्रव्य सामग्री को सार्वजनिक रूप से प्रकट नहीं किया जाएगा ।

(6) अन्य देशों से प्राप्त अंतिम मसौदा रिपोर्ट की विषय वस्तु को सार्वजनिक नहीं किया जाएगा।

18. दुर्घटना और घटना के डाटाबेस का अनुरक्षण — वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो दुर्घटना और गंभीर घटना संबंधी डाटाबेस स्थापित करेगा और इसका अनुरक्षण करेगा तथा इसे नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनुरक्षण किए जा रहे सुरक्षा डाटा में शामिल करने का प्रावधान करेगा। नागर विमानन महानिदेशालय नियमित आधार पर अपने डाटाबेस का वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के साथ आदान-प्रदान करेगा।

19. व्यावृत्ति — इन नियमों में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी भारतीय वायुयान अधिनियम 2024 के अधीन जारी किसी लाइसेंस या प्रमाण-पत्र के रद्दकरण, निलंबन, या पुष्टि के संबंध में केन्द्रीय सरकार की शक्ति या अन्यथा प्रभावित नहीं होगी।

20. शास्ति — (1) कोई व्यक्ति जो इनमें से किसी भी नियम का उल्लंघन करता है, या अनुपालन करने में विफल रहता है, तो वह भारतीय वायुयान अधिनियम 2024 (2024 का 16) के अनुच्छेद 25 के उप-अनुच्छेद 4 के प्रावधानों के अनुसार दंडनीय होगा।

21. एएआईबी बुलेटिन — (1) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारत में उड़ रहे या भारत के क्षेत्र में वायुयान या भारत रजिस्ट्रीकृत वायुयान की दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं के अन्वेषण के संबंध में भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) और इन नियमों से न असंगत जानकारी का एएआईबी बुलेटिन शीर्ष से प्रकाशित करेंगे।

अनुसूची क

[नियम 2 (34) देखें]

गंभीर घटनाएँ

निम्न सूचीबद्ध घटनाएँ उन घटनाओं के विशिष्ट उदाहरण हैं जिनके गंभीर घटनाएँ होने की संभावना होती है और यह सूची संपूर्ण नहीं है तथा यह गंभीर घटनाओं की परिभाषा के लिए केवल एक मार्गदर्शिका का काम करती है।

(क) लगभग टक्कर होने की घटना जिसमें किसी टक्कर या असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए परिहार अपेक्षित हो या जब कोई परिहार कार्रवाई समुचित हो।

टिप्पणी: प्रचंडता के रूप में वर्गीकृत लगभग टक्कर --टक्कर का जोखिम और -अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के दस्तावेज 4444 में यथा सुनिश्चित किए गए अनुसार सुरक्षित नहीं होने को गंभीर घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा।

(ख) ऐसी टक्कर जो दुर्घटनाओं के रूप में वर्गीकृत नहीं की गई है।

(ग) भू-भाग क्षेत्र में ऐसी नियंत्रित उड़ान जिसका मामूली बचाव हुआ हो।

(घ) किसी बंद या व्यस्त रनवे, या किसी टेक्सीवे (हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से निष्फल टेक-ऑफ़।

(ङ) किसी बंद या व्यस्त रनवे या किसी टेक्सीवे (हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से टेकऑफ़।

(च) किसी बंद या व्यस्त रनवे पर, [किसी टेक्सीवे, अनिर्दिष्ट रनवे या सड़कमार्ग जैसे अनपेक्षित लैंडिंग स्थानों] पर लैंडिंग या लैंडिंग का प्रयत्न किया गया हो।

- (छ) टेकऑफ़ या प्रारंभिक उड़ान भरने के दौरान संभावित कार्य-निष्पादन हासिल करने में भारी विफलताएं।
- (ज) कॉकपिट में, यात्री कम्पार्टमेंट में, कार्गो कम्पार्टमेंट में आग या धुआं या इंजन की आग, चाहे ऐसी आग का शमन अग्निशमनकारी कारकों द्वारा कर दिया गया हो।
- (झ) उड़ान कर्मीदल द्वारा ऑक्सीजन के आपातकालीन उपयोग की अपेक्षा वाली घटनाएँ।
- (ज) वायुयान की संरचनागत विफलताएं या इंजन का विच्छेदन, जिसमें असमिलित टर्बाइन इंजन की विफलताएं शामिल हैं, जो दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं है।
- (ट) एक या अधिक वायुयान प्रणालियों का एकाधिक स्थितियों में ठीक से कार्य न करना, जिनसे वायुयान का प्रचालन गंभीरतापूर्वक प्रभावित होता हो।
- (ठ) उड़ान में उड़ान कर्मीदल की अक्षमता;
- (i) रिमोट पायलट सहित सिंगल पायलट प्रचालन के लिए;
- (ii) मल्टी-पायलट प्रचालन के लिए जिसके लिए फ्लाइट की सुरक्षा को शेष कर्मीदल के लिए कार्यभार में अत्यधिक बढ़ोतरी के कारण जोखिम में डाला गया]]
- (ड) अपर्याप्त ईंधन , ईंधन समाप्त होने , ईंधन प्राप्त न हो पाने या वायुयान में उपलब्ध सारा ईंधन प्रयोग में सक्षम न हो पाने जैसे ईंधन की मात्रा या वितरण की स्थिति, जिसके लिए पायलट द्वारा आपात स्थिति की घोषणा अपेक्षित हो।
- (ढ) रनवे पर आक्रमण , जिन्हें 'क' श्रेणी की गंभीरता के रूप में वर्गीकृत किया गया है। रनवे पर आक्रमणों की रोकथाम संबंधी मैन्युअल (डीओसी 9870) में गंभीरता के वर्गीकरण संबंधी सूचना निहित है।
- (ण) उड़ान भरने या लैंडिंग की घटनाएँ जैसे अंडर-शूटिंग, ओवररनिंग या रनवे की साइड से रनिंग ऑफ़ हो जाना।
- (त) प्रणाली की खामियां पावर या श्रस्ट लोस सहित, मौसम संबंधी घटनाएं, अनुमोदित उड़ान श्रेणी से बाहर प्रचालन या अन्य घटनाएं, जिनकी वजह से वायुयान को नियंत्रित करने में कठिनाइयां उत्पन्न हो सकती हैं।
- (थ) उड़ान मार्गदर्शन और नेविगेशन के लिए अनिवार्य बाहुल्य प्रणाली में एक से अधिक प्रणालियों की विफलता।
- (द) अनजाने में या आपात उपाय के तौर पर वायुयान के स्लंग भार या वायुयान में ले जाए जा रहे अन्य किसी भार को इरादन छोड़ना।
- (ध) किसी लैंडिंग गियर लेग या व्हील्स-उप लैंडिंग जिसे घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया है, का रीट्रैक्सन।
- (न) किसी विंग टीप, किसी इंजन पोड या वायुयान के अन्य कोई हिस्से , जब दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं हो ,की लैंडिंग के दौरान ड्रेगिंग।
- (प) मानव रहित विमान के मामले में यह विचार किया जाएगा कि यदि घटना किसी दुर्घटना में बदल जाती, तो सबसे संभावित परिणाम किसी व्यक्ति के घातक या गंभीर रूप से घायल होने का हो सकता था या नहीं। घातक और गंभीर चोटें उन घटनाओं की तुलना में जांच को अधिक उचित ठहराएगी जहां सबसे संभावित परिणाम केवल मानव रहित विमान की क्षति या उसके नष्ट होने तक सीमित होता। घातक या गंभीर चोट का जोखिम जांच के विस्तार को भी प्रभावित कर सकता है।

अनुसूची ख

[नियम 2 (क) देखें]

वायुयान की क्षति के निर्धारण के लिए मार्गदर्शक सिद्धांत

1. यदि इंजन वायुयान से अलग हो जाता है तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाता है, चाहे क्षति इंजन तक सीमित हो।
2. इंजन, कॉवल्स (फैन या कोर) या रिवर्सर कम्पोनेटों की क्षति जिसके परिणामस्वरूप वायुयान को और क्षति नहीं होती, को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
3. ऐसी घटनाएं जहाँ कंप्रेसर या टरबाइन ब्लेड या इंजन के अन्य आंतरिक पुर्जे इंजन के टेल पाइप के जरिए बाहर निकल जाते हैं, को दुर्घटना नहीं माना जाता।
4. टूटे हुए या गुम रेडोम को दुर्घटना नहीं माना जाता जब तक अन्य संरचनाओं या प्रणालियों में सांगत उल्लेखनीय क्षति न हो।
5. गुम हुए फ्लैप या अन्य लिफ्ट आगमेंटिंग उपकरण, विंगलेट्स आदि जिन्हें कंफिगरेशन डेविएशन लिस्ट (सीडीएल) के लिए परमिट नहीं किया जाता, को दुर्घटना नहीं माना जाता।
6. लैंडिंग गियर लेग या व्हील्स –अप लैंडिंग का रीट्रैक्शन जिसका परिणाम केवल स्किन एक्शन के रूप में होता है और वह वायुयान को छोटी-मोटी मरम्मत या पैचिंग के बाद सुरक्षित रूप से डिस्पैच किया जा सकता है और बाद में इसकी स्थार्ड मरम्मत होती है, तो घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाता।
7. यदि संरचनागत क्षति ऐसी है कि वायुयान डिप्रेशराइज हो जाता है, या इसे प्रैशराइज नहीं किया जा सकता, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
8. किसी घटना, जैसे लो-स्पीड रनवे एक्सकर्सन के बाद अंडरकैरिज लेग को एहतियाती तौर पर हटाया जाना, जिसमें काफी कार्य शामिल है, के बाद निरीक्षण के लिए पुर्जे को हटाए जाने को तब तक दुर्घटना नहीं माना जाता जब तक कि उल्लेखनीय क्षति नहीं पाई जाती।
9. ऐसी घटनाएं, जिनमें आपातकालीन निकासी शामिल है, दुर्घटना नहीं मणी जाती, जब तक किसी को गंभीर चोटें न आई हों या वायुयान को अन्यथा उल्लेखनीय क्षति न हुई हो।

टिप्पणी-1 जहाँ तक वायुयान को हुई ऐसी क्षति का संबंध है, जिससे संरचनागत शक्ति, कार्य-निष्पादन या उड़ान की विशेषताएं प्रभावित होती हैं, वायुयान सुरक्षित उत्तर सकता है, किन्तु बिना मरम्मत के अगले सेक्टर तक सुरक्षित रवाना नहीं किया जा सकता।

टिप्पणी-2 यदि वायुयान को छोटी-मोटी मरम्मत के बाद सुरक्षित रूप से रवाना किया जा सकता है और बाद में स्थार्ड मरम्मत के उद्देश्य से और व्यापक कार्य होते हैं, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाएगा; इसी तरह यदि वायुयान के प्रभावित पुर्जे को हटाए जाने के बाद कॉन्फिगरेशन डेविएशन लिस्ट (सीडीएल) के तहत रवाना नहीं किया जा सकता है, तो प्रभावित पुर्जे को हटाए जाने, इनके गुम होने या बेकार होने के साथ ऐसी मरम्मत को बड़ी मरम्मत नहीं माना जाएगा और परिणामस्वरूप उक्त घटना को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।

टिप्पणी 3.- मरम्मत या अनुमानित हानि की लागत, जैसे बीमा कंपनियों द्वारा मुहैया कराई जा रही वाहित क्षति का संकेत मुहैया करा सकती है, किन्तु इसे इस आशय से एकमात्र मार्ग- संदर्भिका के रूप में प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए कि यह क्षति उस घटना के रूप में माने जाने के लिए पर्याप्त है या नहीं। इस प्रकार किसी वायुयान को “हल लास”

माना जा सकता है क्योंकि वहां की गई उल्लेखनीय क्षति को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किए बिना इसकी मरम्मत किया जाना गैर-किफायती है।

अनुसूची 'ग'

(नियम 20 देखें)

दंड

1. उल्लंघन की गंभीरता के स्तरों का वर्गीकरण तथा उसके अनुसार दंड: —

तालिका 1

| क्रम सं. | गंभीरता स्तर (रूपयों में) | व्यक्ति | संगठन (छोटा) | संगठन (मध्यम) | संगठन (बड़ा) | नामित अधिकारी |
|----------|------------------------------|-----------|------------------|----------------------------|---------------------------|------------------|
| | | | (50 तक कर्मचारी) | (51 से 100 तक कर्मचारी) | (100 से अधिक कर्मचारी) | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) |
| 1. | लेवल 1 | ₹10,000 | ₹2,50,000 | ₹3,75,000 | ₹5,00,000 | उप निदेशक |
| 2. | लेवल 2 | ₹20,000 | ₹5,00,000 | ₹7,50,000 | ₹12,50,000 | उप निदेशक |
| 3. | लेवल 3 | ₹50,000 | ₹10,00,000 | ₹15,00,000 | ₹25,00,000 | निदेशक |
| 4. | लेवल 4 | ₹75,000 | ₹15,00,000 | ₹25,00,000 | ₹50,00,000 | निदेशक |
| 5. | लेवल 5 | ₹1,50,000 | ₹25,00,000 | ₹50,00,000 | ₹1,00,00,000 | महानिदेशक |

टिप्पणि: —

- (1) "व्यक्ति" का अर्थ एक प्राकृतिक व्यक्ति से है।
- (2) "संगठन" का अर्थ एक निगमित निकाय या व्यक्तियों का ऐसा समूह है, चाहे वह पंजीकृत हो या नहीं।
- (3) "कर्मचारी" का अर्थ वह व्यक्ति है जिसे संगठन द्वारा स्थायी, अस्थायी या संविदा आधार पर नियुक्त/नियोजित किया गया हो।

2. नियम/नियमों का उल्लंघन और उनकी गंभीरता के स्तर, जिसके आधार पर नामित अधिकारी अथवा अपीली अधिकारी द्वारा दंड निर्धारण किया जाएगा

तालिका 2

| क्रम सं. | उल्लंघन की प्रकृति | संबंधित नियम | उल्लंघन/अवहेलना/शैर-अनुपालन की गंभीरता |
|----------|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| 1. | <p>दुर्घटना / गंभीर घटना / घटना की रिपोर्टिंग न करना</p> <ul style="list-style-type: none"> • 24 घंटे की निर्धारित समयसीमा में सूचना न देना (किसी भी व्यावहारिक कारण के बावजूद 24 घंटे से अधिक की प्रारंभिक जानकारी में देरी) • नियमानुसार AAIB को रिपोर्ट न करना • aaib.moca@nic.in पर ईमेल / ऑनलाइन पोर्टल पर रिपोर्ट न करना | <p>नियम 4 के उप-नियम (1),(2),(3),(4)</p> | <p>लेवल 3</p> <p>लेवल 3</p> <p>लेवल 1</p> |
| 2. | <p>दुर्घटना/गंभीर घटना में प्रभारी अन्वेषणकर्ता के कार्य में बाधा डालना:</p> <ul style="list-style-type: none"> • मलबे तथा उड़ान रिकार्डरों तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डरों सहित सभी संबंधित वस्तुओं और जानकारी तक निर्बाध पहुँच और किसी भी सरकारी, अर्ध-सरकारी और निजी संगठन के सीसीटीवी जैसी किसी भी रिकॉर्डिंग सुविधा पर प्रतिबन्ध रहित नियंत्रण जो जांच में उपयोगी सहायता हो • अन्वेषण में भाग लेने वाले प्राधिकृत कार्मिकों द्वारा अविलंब विस्तृत जाँच सुनिश्चित करने हेतु इस पर प्रतिबन्ध रहित नियंत्रण | <p>नियम 7 की उप-नियम (1)</p> | <p>लेवल 5 अथवा अधिनियम अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4)</p> |
| 3. | <p>नियम 7 की उप-नियम (2) के अंतर्गत उल्लिखित प्रावधानों (उपबंध क, ख, ग, घ, ड़: को छोड़कर) का अनुपालन न करना</p> <ul style="list-style-type: none"> • जीवित या मृत व्यक्तिओं या प्राणियों को निकालने, वायुयान, और इसकी अन्तर्वस्तुओं को आग या किसी अन्य कारण से विनष्ट होने से बचाने या जनता या हवाई नेविगेशन या अन्य परिवहन को | <p>उप-नियम (2) और नियम 7 की उप-नियम (2) के उपबंध' (क), (ख), (ग), (घ) या (ड़:)</p> | <p>लेवल 5 अथवा अधिनियम अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4)</p> |

| | | | |
|--|---|--------|--|
| | <p>होने वाली किसी क्षति या अवरोध को रोकने के उद्देश्य से खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके पुर्जों को या अन्तर्वस्तुओं से उस सीमा तक छेड़छाड़ की जाएगी जिस सीमा तक ऐसा करना आवश्यक हो; जिला प्रशासन और हवाई अड्डा प्रबंधन यह सुनिश्चित करेंगे कि खोज और बचाव कार्य के औपचारिक रूप से पूर्ण हो जाने के तथा वायु नेविगेशन क्लीयरेंस के पश्चात विमान के किसी भाग को स्थानांतरित नहीं किया जाएगा और न ही मलबे को किसी प्रकार से छेड़ा जाएगा।</p> <ul style="list-style-type: none"> • वायुयान जल में नष्ट हुआ है तो खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके पुर्जों को या अन्तर्वस्तुओं को उस सीमा तक हटाया जाएगा जहाँ तक उन्हें सुरक्षित स्थान तक लाने के लिए आवश्यक हो। एक बार जब एआईबी का प्रतिनिधि स्थल पर पहुंच जाता है, तो कार्य उसकी निगरानी में किया जाएगा। • वायुयान से वस्तुओं को वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जाए। • यात्रियों और कर्मीदल के व्यक्तिगत सामान को, फोटोग्राफी, वजन आदि करने के बाद, किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन विमान से हटाया जा सकता है; और • डाक को फोटोग्राफी, वजन करने के बाद किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, डाक तार विभाग के अधिकारी या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना व्यूरो | लेवल 4 | |
|--|---|--------|--|

| | | | |
|----|--|-------------------------------|--|
| | <p>द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन हटाया जा सकता है</p> <p>नोट : "जिला प्रशासन" से आशय उस किसी भी व्यक्ति से है जिसे जिलाधिकारी द्वारा प्राधिकृत किया गया हो, जिसमें एनडीआरएफ, सशस्त्र बल और अन्य कोई नागरिक संस्था शामिल है।</p> | | |
| 4. | <p>नियम 7 के उप-नियम (3) के अंतर्गत महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा दिए गए निर्देशों का पालन न करना</p> <ul style="list-style-type: none"> • साक्ष्य को बचाना, जिसमें हटा लिए जाने, प्रभावित होने, गुम हो जाने अथवा नष्ट हो जाने वाले किसी साक्ष्य की फोटोग्राफी अथवा अन्य तरीके से संरक्षण भी शामिल होगी। मैनुअल हस्तक्षेप (जानबूझकर या अनजाने में) के कारण डेटा की हानि होने की स्थिति में दंड निर्धारित किया जाएगा। • वायुयान तथा इसके हिस्सों की सुरक्षित अभिरक्षा करना तथा इसकी किसी अप्राधिकृत व्यक्ति की पहुँच, चोरी होने और अधिक खराबी तथा अधिक क्षतिग्रस्त होने से संरक्षण भी शामिल है। • वायुयान को ऐसी अवधि तक सुरक्षित रखना, जो किसी अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो • एक उपयुक्त स्थान की व्यवस्था करना और ऐसे स्थान के लिए मलबे की ढुलाई के लिए परिवहन सुविधा प्रदान करना (अनुबंध-13 के अंतर्गत आगे की जांच/निरीक्षण/निपटान को सक्षम करने हेतु) | <p>नियम 7 के उप-नियम (3)</p> | <p>लेवल 4</p> <p>लेवल 3</p> <p>लेवल 3</p> <p>लेवल 4</p> <p>लेवल 4</p> |
| 5. | नियम 7 के उप-नियम (8) का पालन न करना | नियम 7 के उप-नियम (8) | लेवल 4 |
| 6. | नियम 9(1) के तहत महानिदेशक, एएआईबी द्वारा अधिकृत विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो के अधिकारी सहित किसी भी व्यक्ति को बाधा पहुँचाना: | नियम 9 के उपनियम (1) एवं (2)। | अधिनियम के अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4) के प्रावधानों या स्तर 5 के अंतर्गत |

| | | | |
|-----|--|-------------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • नियम 10 के तहत निर्दिष्ट शक्तियों और कर्तव्यों का पालन करने में; और • नियम 7 के उप-नियम के तहत विमान का निरीक्षण करने या अन्यथा विमान से संबंधित कार्यों को संपन्न करने के लिए पहुँच प्राप्त करने में।" | | |
| 7. | "नियम 10 के उप-नियम (1) के तहत निर्दिष्ट शक्तियों और कर्तव्यों का पालन करते समय प्रभारी अन्वेषणकर्ता, अन्वेषक या किसी व्यक्ति, जिसमें वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो का ऐसा अधिकारी जिसे महानिदेशक एएआईबी द्वारा नियम 9(1) के अंतर्गत अधिकृत किया गया हो, का अनुपालना न करना या बाधा उत्पन्न करना | नियम 10 का उपनियम (1) | अधिनियम के अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4) के प्रावधानों या स्तर 5 के अंतर्गत |
| 8. | नियम 12 के अंतर्गत औपचारिक अन्वेषण की प्रक्रिया से संबंधित उपबन्ध/उपबन्धों का अनुपालन न करना या उनका उल्लंघन करना | नियम 12 | इस धारा के अंतर्गत दंड भारतीय सिविल न्यायालय, भारतीय दंड संहिता या केन्द्र सरकार द्वारा परिभाषित किसी अन्य प्रावधान के अनुसार निर्धारित किया जाएगा। |
| 9. | नियम 13(1) के तहत महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषणकर्ता या नियम 13(2) के तहत महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण व्यूरो द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषणकर्ता के द्वारा नियम 10 के उप-नियम (1) के अंतर्गत निर्धारित शक्तियों और कर्तव्यों का पालन करते समय उनके साथ अनुपालना न करना या बाधा उत्पन्न करना। | नियम 13 के उपनियम (1), (2) या (5) | "अधिनियम के अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4) के प्रावधानों या लेवल 5 के अंतर्गत। |
| 10. | नियम 16 के उप-नियम (1) या (2) में विनिर्दिष्ट कार्यवाहियों में किसी प्रकार की बाधा उत्पन्न करना। (केन्द्र सरकार द्वारा तय किए जाने वाले न्यायालय को छोड़कर) | नियम 16 का उपनियम (1) या (2) | अधिनियम के अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4) के प्रावधानों या लेवल 5 के अंतर्गत |
| 11. | नियम 17 के उप-नियम (1) या उप-नियम (5) में निर्धारित किसी भी अभिलेख का प्रकटीकरण। | नियम 17 का उपनियम (1) या उपनियम (5) | अधिनियम के अध्याय VII की धारा 25 की उप-धारा (4) के प्रावधानों या लेवल 5 के अंतर्गत |

3. नामित अधिकारियों द्वारा दंड निर्धारण की प्रक्रिया

(क) यदि नामित अधिकारी इस बात से संतुष्ट होता है कि किसी व्यक्ति द्वारा ऊपर अनुच्छेद 2 में उल्लिखित तालिका 2 में निर्दिष्ट किसी भी नियम का उल्लंघन किया गया है, तो वह, ऐसे व्यक्ति को सुनवाई का यथोचित अवसर प्रदान करने के पश्चात, लिखित आदेश के माध्यम से, उक्त व्यक्ति पर अनुच्छेद 1 एवं 2 के अधीन तालिका 1 और तालिका 2 के अनुसार दंड

आरोपित कर सकता है जिसमें, उल्लंघन की प्रकृति, उल्लंघित नियमों के प्रावधान, ऐसा दंड आरोपित किए जाने के कारणों का स्पष्ट रूप से उल्लेख के साथ एक मांग पत्र भी संलग्न किया जाएगा।

(ख) नामित अधिकारी द्वारा पारित दंड आदेश की एक प्रति, मांग पत्र सहित, मान्यता प्राप्त सेवा पद्धति के माध्यम से उक्त व्यक्ति को प्रेषित की जाएगी।

(ग) उप-खंड (क) के अंतर्गत जारी आदेश से व्यक्ति व्यक्ति, महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा निर्धारित विधि के अनुसार, प्रपत्र 'ए' में, एक हजार रुपये शुल्क के साथ, नामित अधिकारी द्वारा आदेश की प्रति प्राप्त होने की तिथि से तीस दिनों की अवधि के भीतर अपील दायर कर सकता है।

(घ) अपीली अधिकारी, अपीलकर्ता को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के पश्चात, एक विस्तृत, कारण सहित आदेश पारित कर सकता है जिसमें वह नामित अधिकारी द्वारा पारित आदेश को पुष्ट, संशोधित या निरस्त कर सकता है।

(ङ:) अपीली अधिकारी द्वारा पारित अपीली आदेश की प्रति अपीलकर्ता एवं संबंधित नामित अधिकारी को उपलब्ध कराई जाएगी।

(च) अपीली अधिकारी द्वारा पारित ऐसे आदेश की प्राप्ति की तारीख से तीस दिनों के भीतर, नामित अधिकारी उस व्यक्ति को एक संशोधित मांग पत्र जारी करके आदेश को प्रभाव प्रदान करेगा, जिसके विरुद्ध आदेश में लगाए गए दंड की राशि के लिए आदेश पारित किया गया है।

(छ) इस प्रकार लगाए गए दंड का भुगतान ऐसे व्यक्ति द्वारा उस व्यक्ति पर मांग पत्र की सेवा के तीस दिनों के भीतर महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा निर्धारित तरीके से किया जाएगा।

(ज) यदि वह व्यक्ति जिस पर जुर्माना लगाया जाता है, मांग पत्र में निर्धारित समय के भीतर दंड की राशि का भुगतान करने में विफल रहता है, तो, किसी भी लाइसेंस, प्रमाण पत्र, प्राधिकरण, परमिट या अनुमोदन को रद्द करने या निलंबित करने की कार्यवाही, जैसा भी मामला हो, प्रचलित नियमों के तहत नागर विमानन मंत्रालय द्वारा शुरू की जा सकती है।

प्रपत्र – 'ए'

(नियम 20 देखें)

अपील अधिकारी के समक्ष अपील का प्रपत्र

| | | |
|----|--|--|
| 1. | अपीलकर्ता का नाम | |
| 2. | पता | |
| 3. | ईमेल पता | |
| 4. | दूरभाष संख्या | |
| 5. | आदेश संख्या तथा दिनांक, जिसके विरुद्ध यह अपील दायर की जा रही है (आदेश की प्रति संलग्न की जाए) | |
| 6. | आदेश पारित करने वाले नामित अधिकारी का नाम एवं पदनाम | |
| 7. | जिन नियमों के उल्लंघन के लिए आदेश पारित किया गया | |
| 8. | आदेश का ऑपरेटिव भाग | |

| | |
|-----|---|
| 9. | वह दिनांक, जिस दिन अपीलकर्ता को आदेश की प्रति प्राप्त हुई |
| 10. | 30 (तीस) दिनों की सीमावधि पूर्ण होने की दिनांक |
| 11. | मामले के संक्षिप्त तथ्य |
| 12. | अपील के आधार |
| 13. | अपीलकर्ता की प्रार्थना |
| 14. | शुल्क एवं लेनदेन विवरण |

सत्यापन

मैं, _____, अपीलकर्ता, एतद्वारा घोषणा करता/करती हूं कि ऊपर जो कहा गया है वह मेरी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार सत्य है।

अपीलकर्ता का नाम और हस्ताक्षर

दिनांक:

स्थान:

[फा. सं. 1245/201/2025- डीजी]

शोभित गुप्ता, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF CIVIL AVIATION
NOTIFICATION

New Delhi, the 14th May, 2025

G.S.R. 310(E).— The following draft of certain rules, which the Central Government proposes to make in exercise of the powers conferred by Sections 11, 12, 19, Sub-section (4) of Section 25, Sections 30 and 33 of the Bharatiya Vayyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024), is hereby published as required by section 34 of the said Act, for information of all persons likely to be affected thereby; and notice is hereby given that the said draft rules will be taken into consideration after a period of thirty days from the date on which copies of the Gazette of India, in which this notification is published, are made available to the public;

Objections or suggestions, if any, may be addressed to the Director-General of Aircraft Accident Investigation Bureau, Udaan Bhawan, Aurobindo Marg, New Delhi-110003 or e-mailed to dg.aaib-moca@gov.in or aaib.moca@nic.in ;

Any objection or suggestion which may be received from any person with respect to the said draft rules before the expiry of the period specified above will be considered by the Central Government.

Draft Rules

1. Short title, extent and commencement -- (1) These rules may be called the Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2025.

(2) These rules extend to the whole of India and apply to —

- a) citizens of India wherever they may be ;
- b) the aircraft, and the persons on aircraft, registered in India wherever they may be ;
- c) the aircraft, and the persons on aircraft registered outside India but for the time being in or over India; and
- d) an aircraft operated by a person who is not a citizen of India but has his principal place of business or permanent residence in India.

Note: - *These rules are not intended to preclude AAIB from Instituting an investigation in other circumstances where it expects to draw safety lessons for the operation of manned and unmanned aircraft (remotely piloted aircraft are a subset of unmanned aircraft)*

(3) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Definitions. — In these rules, unless context otherwise requires, --

- (1) “**accident**” means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, --
 - (i) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked; or
 - (ii) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which--
 - (a) a person is fatally or seriously injured as a result of -
 - (i) being in the aircraft; or
 - (ii) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft; or
 - (iii) direct exposure to jet blast,

Except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

- (b) the aircraft sustains damage or structural failure which -
 - (i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft; and
 - (ii) would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wingtips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels,

landing gear doors, wind screens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the redone); or

- (c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note1. —For the purposes of this clause, the guidance for the determination of aircraft damage is at Schedule B.

Note2. —For the purposes of this clause, only unmanned aircraft which have design or operational approval given by a State to be considered.

Note3. —An aircraft shall be considered as missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

- (2) “**Accident investigation authority**” means the authority designated by a State responsible for aircraft accident and incident investigations within the context of ICAO Annex 13;
- (3) “**Accredited representative**” means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another ^b[State, and the accredited representative would normally be from the state’s accident investigation authority];
- (4) “Adhiniyam” means the Bharatiya Vayyan Adhiniyam, 2024 (Section 1 (1))
- (5) “**Adviser**” means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation;
- (6) “**Aircraft**” means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface.
- (7) “**Annex 13**” means Annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 (including any Annex thereto relating to international standards and recommended practices) as amended from time to time
- (8) “**Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB)**” means the accident investigation authority-established by the Central Government as per Annex 13 of ICAO.
- (9) “**Causes**” means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident but does not amount to assigning fault or determination of administrative, civil or criminal liability.
- (10) “**C2 Link.**” * The data linked between the remotely piloted aircraft and the remote pilot station for the purpose of managing the flight.
- (11) “**Chicago Convention**” means the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time;
- (12) “**Contributing factors**” mean actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which, if eliminated, avoided or absent, would have reduced the probability of the accident or incident occurring, or mitigated the severity of the consequences of the accident or incident and the identification of the contributing factors does not imply the assignment of fault or determination of administrative, civil or criminal liability’.
- (13) “**DG, DGCA**” means the Director General who shall be the head of the Directorate General of Civil Aviation. Directorate General of Civil Aviation means the organisation responsible for carrying out the safety oversight and regulatory functions
- (14) “**DG, AAIB**” means the Director General who shall be the head of the Aircraft Accident Investigation Bureau.
- (15) “**Fatal injury**” means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within thirty days of the date of the accident;
- (16) “**Draft Final Report**” means the report submitted by the Investigators appointed under rule 11 or rule 12, for forwarding to the States for consultation under sub-rule (1) of rule 14;
- (17) “**Flight recorder**” means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of complementing accident or incident investigation;
- (18) “**ICAO**” means the International Civil Aviation Organisation created under the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944;
- (19) “**Incident**” means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;

- (20) **“Investigation”** means a process conducted for the purpose of prevention of accident which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes, contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations;
- (21) **“Investigator”** means a person appointed by the Aircraft Accident Investigation Bureau to investigate an accident or a serious incident as Investigator-in-Charge under rule 11, or by the Central Government for Formal Investigation under rule 12, or authorised by Bureau to conduct preliminary investigation under sub-rule (1) of rule 9 or sub-rule (2) of rule 7; or an Investigator-in-Charge appointed by DG, CA under rule 13;
- (22) **“Investigator-in-Charge”** means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the organisation, conduct and control of an investigation.

Note: Nothing in this clause shall preclude the functions of an Investigator- in-Charge being assigned to the Court referred to in rule 12 or other body.

- (23) **“Maximum mass”** means maximum certificated take-off mass;
- (24) **“Missing aircraft”** means when the official search has been terminated and the wreckage of the aircraft has not been located;
- (25) **“Occurrence”** means any safety-related event which endangers or which, if not corrected or addressed, could endanger an aircraft, its occupants or any other persons and it includes incident, serious incident and accident;
- (26) **“Operator”** means a person, organisation or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.
- (27) **“Preliminary report”** means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation.
- (28) **“Remote Pilot Station (RPS)”** means the component of the remotely piloted aircraft system containing the equipment used to pilot the remotely piloted aircraft.
- (29) **“Remotely Piloted Aircraft (RPA)”** means an unmanned aircraft that is piloted from a remote pilot station.
- (30) **“Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)”** means a remotely piloted aircraft, its associated remote pilot station(s), the required C2 link(s) and any other components as specified in the type design.

- (31) **“Safety recommendation”** means –
- (i) a proposal of an accident investigation authority based on information derived from an investigation, made with the intention of preventing accidents or incidents and which in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability for an accident or incident;
 - (ii) recommendations resulting from diverse sources and safety studies;
- (32) **“Safety recommendation of global concern (SRGC)”** means a safety recommendation regarding a systemic deficiency having a probability of recurrence, with significant consequences at a global level, and requiring timely action to improve safety.
- (33) **“Schedule”** means a Schedule to these rules.
- (34) **“Serious incident”** means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, --
- (i) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked; or
 - (ii) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

Note. — The examples of serious incidents are as specified in Schedule A.

- (35) **“Serious injury”** means an injury which is sustained by a person in an occurrence and which –
- (i) requires hospitalization for more than forty-eight hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
 - (ii) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
 - (iii) involves lacerations which cause severe hemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
 - (iv) involves injury to any internal organ; or

- (v) involves second- or third-degree burns, or any burns affecting more than five per cent; or
 - (vi) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.
- (36) “**Design**” means the set of data and information that defines the configuration of an aeronautical product type, its associated parts and appliances for the purpose of airworthiness.
- (37) “**Manufacture**” means the performance of tasks that involve assembly or production of aircraft, engine, propeller or associated parts and appliances in conformity with its applicable design including prototype.
- (38) “**State of Design**” means the State having jurisdiction over the organisation responsible for the type design of the aircraft.
- (39) “**State of Manufacture**” means the State having jurisdiction over the organisation responsible for the final assembly of the aircraft, remote pilot station *, engine or propeller.
- (40) “**State of Occurrence**” means the State in the territory of which an accident or incident occurs.
- (41) “**State of the Operator**” means the State in which the principal place of business of the operator is located or, if there is no such place of business, the permanent residence of the operator.
- (42) “**State of Registry**” means the State on whose register the aircraft is entered.

Explanation.—In the case of the registration of aircraft of an international operating agency other than on a national basis, the States constituting the agency shall jointly and severally discharge the obligations which attach to a State of Registry under Annex 13.

- (43) “**State Safety Program**” means an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.
- (44) “**UTC**” means Universal Time Co-ordinated.

3. Objective of investigation of accidents and incidents. —

- (1) The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents and not to apportion blame or liability.
- (2) Any investigation conducted in accordance with the provisions of these rules shall be separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.

4. Notification. —

- (1) Where an accident or incident occurs to an aircraft covered under sub-rule (2) of rule 1, then the pilot-in-command of the aircraft or, if he be killed or incapacitated, the owner, the operator, the hirer or other person on whose behalf he was in command of the aircraft, or any relevant person, as the case may be, shall, as soon as is reasonably practicable but in any case not later than twenty-four hours after he becomes aware of the accident or the incident—

- (a) send notice thereof to Aircraft Accident Investigation Bureau and Directorate General of Civil Aviation by the quickest means of communication available; and
- (b) in the case of an accident or incident occurring in India, give information to the District Magistrate and the Officer-in-charge of the nearest Police Station of the accident or incident and of the place where it occurred.

- (2) The notification shall be in plain language and contain as much of the following information as is readily available, namely: -

- (a) for accidents the identifying abbreviation ACCID, for incidents INCID, for serious incidents SINCID;
- (b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;
- (c) name of owner, operator, and hirer, if any, of the aircraft;
- (d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers;
- (e) date and time [local time or UTC)] of the accident or incident;
- (f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;
- (g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude;
- (h) number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured;

- (i) description of the accident or incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known;
 - (j) physical characteristics of the accident or incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site; and
 - (k) presence and description of dangerous goods on board the aircraft, but notification shall not be delayed due to the lack of complete information.
- (3) If the details or, other known relevant information referred in sub-rule (2) are omitted, such information shall also be dispatched as soon as it is possible.
- (4) The notification as required in sub-rule (2) shall also be submitted to the Aircraft Accident Investigation Bureau by—
- (a) Aerodrome operator;
 - (b) Air Traffic services in-charge concerned
 - (c) DG, DGCA, wherever applicable.
- (5) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall notify the facts of the accident or serious incident in The Indian territory or in the assigned oceanic airspace beyond the territory of India, containing as much of the information referred to in sub-rule (2) as may be available with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to –
- (a) the State of Registry;
 - (b) the State of Operator;
 - (c) the State of Design;
 - (d) the State of Manufacture; and
 - (e) ICAO when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2,250 kg or is a turbojet powered aeroplane.
- (6) The Aircraft Accident Investigation Bureau while notifying information in accordance with sub-rule (5) shall also add the following information, namely: -
- (a) an indication to what extent the investigation will be conducted by the Aircraft Accident Investigation Bureau or is proposed to be delegated by the Aircraft Accident Investigation Bureau to another State; and
 - (b) identification of the originating authority and means to contact the Investigator-in-Charge or Court referred to in rule 12, as the case may be.
- (7) If the State of Occurrence is not aware of a serious incident or accident to an Indian registered aircraft or an aircraft operated by Indian operator, the Aircraft Accident Investigation Bureau shall forward a notification of such a serious incident or accident to the State of Design, the State of Manufacturer and the State of Occurrence.

5. Obligation to investigate. —

- (1) In case of an accident or incident to an aircraft in the territory of India, notwithstanding its registration,-
 - (a) the DG, AAIB shall institute an investigation into the circumstances of the accident, and shall be responsible for conducting the investigation;
 - (b) the DG, AAIB shall institute an investigation into the circumstances of the serious incident when the aircraft involved is of maximum mass of over 2250 Kg. or is a turbojet airplane.
 - (c) the DG, DGCA shall institute an investigation into the circumstances of all incidents and serious incidents to aircraft not covered by clause (b).
 - (d) the Central Government may institute a formal investigation into circumstances of any occurrence to an Indian registered aircraft if it appears that it is expedient to hold such investigation.
- (2) Notwithstanding anything contained in clause (c) of sub-rule (1), where it appears to the Aircraft Accident Investigation Bureau that it is expedient to hold an investigation into circumstances of any serious incident covered under said clause (c), it may, by order, institute an investigation into circumstances of a serious incident to any aircraft.
- (3) Classification by the Aircraft Accident Investigation Bureau of an occurrence as accident or serious incident or incident shall be final and binding.

- (4) In case an accident or a serious incident to an Indian registered aircraft occurs at a location not being a territory of any State, then the Aircraft Accident Investigation Bureau shall institute an investigation into the circumstances of the accident or serious incident and shall be responsible for conducting the investigation.
- (5) In case India is the nearest State to the scene of an accident in international waters to an aircraft not registered in India or not operated by an Indian operator, then the Aircraft Accident Investigation Bureau shall advise the State of Registry to institute an investigation and the Aircraft Accident Investigation Bureau in such a case shall provide assistance to the extent it is able to and shall, likewise, respond to requests by the State of Registry.

6. Participation.—

- (1) In case the Aircraft Accident Investigation Bureau has instituted an investigation of an accident or a serious incident in accordance with rule 5, then the accredited representatives, who are appointed by the following States, namely:
 - (a) the State of Registry;
 - (b) the State of the Operator;
 - (c) the State of Design; and
 - (d) the State of Manufacture;
 shall be permitted to participate in the investigation
- (2) The States referred to in sub-rule (1) shall also be entitled to appoint one or more advisers to assist their accredited representatives.
- (3) The States referred to in sub-rule (1) shall have the rights and entitlements in accordance with the standards stipulated under Annex 13.
- (4) A State which has a special interest in an accident by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens shall be entitled to appoint an expert who shall have rights and entitlements in accordance with standards stipulated under Annex 13.
- (5) Any State which on request provides information, facilities or experts to Aircraft Accident Investigation Bureau shall also be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation who shall have the rights and entitlements in accordance with the standards stipulated under Annex 13.
- (6) The Aircraft Accident Investigation Bureau on receipt of a notification of an accident or a serious incident to an Indian registered aircraft in the territory of another State, may appoint accredited representative and advisers to participate in the investigation and intimate it to the State of Occurrence.
- (7) If AAIB has any data available from a flight recorder of an Aircraft involved in an accident or incident, it shall
 - a) Without delay, provide the State conducting the investigation with all such data which is available; and
 - b) Not divulge such data without the express consent of the State conducting the investigation.

7. Protection of evidence, custody, removal and preservation of damaged aircraft.—

- (1) In the case of an accident or a serious incident, which is required to be notified under rule 4, the Investigator-in-Charge shall have unhampered access to the wreckage and all relevant material and information, including flight recorders and Air Traffic Services records, and shall have unrestricted control over it to ensure that a detailed examination can be made without delay by authorised personnel participating in the investigation.
- Note: - In case of a remotely piloted aircraft system, relevant material in sub rule (1) includes the remotely piloted aircraft, its associated remotely pilot station(s), the required C2 Link(s), any other components as specified in the type design and any associated recordings and documents.*
- (2) The aircraft and contents thereof shall not, except by a person under the authority of the DG, AAIB, be removed or otherwise interfered with:

Provided that—

- (a) the aircraft or any parts or contents thereof may be removed or interfered with so far as may be necessary by persons authorized to conduct search and rescue operations for the purpose of extricating persons or animals dead or alive, or preventing the destruction of the aircraft and its contents by fire or other cause, or preventing any damage or obstruction to the public or to air navigation or to other transport;
 - (b) If the aircraft is wrecked on water, the aircraft or any parts or contents thereof may be removed to such extent as may be necessary for bringing it or them to a place of safety by persons authorised to conduct search and rescue operations.
 - (c) goods may be removed from the aircraft under the supervision and with the concurrence of an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by the DG, AAIB.
 - (d) personal luggage of passengers and crew after photography, weighing, etc. may be removed from the aircraft under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by DG, AAIB; and
 - (e) mails after photography, weighing etc. may be removed under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Department of Posts and Telegraphs or an Officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by DG, AAIB.
- (3) The DG, AAIB may, for the purposes of any investigation including preliminary investigation under these rules issue directions, authorise any person or persons to take measures –
- (a) to protect the evidence and shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed;
 - (b) to maintain safe custody of the aircraft and its contents and it shall include protection against further damage, access by unauthorized persons, pilfering and deterioration;
 - (c) for preservation of the aircraft for such a period as may be necessary for the purposes of an investigation;
 - (d) for arranging a suitable place and facilitation of transportation of wreckage to such a place.
- (4) The owner of the aircraft or his nominated representative shall have the right to be present during any examination or other action taken under sub-rules (1), (2) and (3):
- Provided that the Aircraft Accident Investigation Bureau shall not be bound to postpone any action which it may consider necessary under this rule by reason of the absence of the owner or his representative.
- (5) If a request is received from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture that the aircraft, its contents, and any other evidence remain undisturbed pending inspection by an accredited representative of the requesting State, the Aircraft Accident Investigation Bureau shall take all necessary steps to comply with such request, so far as this is reasonably practicable and compatible with the proper conduct of the investigation subject to the provisions of sub-rules (1) and (2).
 - (6) Subject to the provisions of sub-rules (1), (2) and (3), the Aircraft Accident Investigation Bureau shall release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof as soon as they are no longer required for investigation, to owner or operator or his representative, or any person or persons duly designated by the State of Registry or the State of the Operator, in case of foreign registered aircraft.
 - (7) For the purpose of sub-rule (6), the Central Government shall facilitate access to the aircraft, its contents or any parts thereof:
- Provided that, if the aircraft, its contents, or any parts thereof lie in an area within which the Aircraft Accident Investigation Bureau finds it impracticable to grant such access, the Central Government shall effect removal to a point where access can be given.

- (8) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall be the sole agency regarding the custody of the evidence collected during the investigation including the wreckage and recorders, and in case of requirement of access to such evidence by any other agency, DG, AAIB after being satisfied for requirement of such access may facilitate such access while retaining the custody thereof.

8. Aircraft Accident Investigation Bureau—

- (1) For the purposes of carrying out investigation into accidents, serious incidents and incidents referred to in sub- rules (1), (2) and (4) of rule 5, the Central Government shall set up a Bureau in the Ministry of Civil Aviation known as the Aircraft Accident Investigation Bureau of India and appoint such number of officers

in the Aircraft Accident Investigation Bureau who are familiar with civil aircraft accident investigation procedures and other persons, as it deems fit from time to time.

- (2) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall be an attached office to Government of India, Ministry of Civil Aviation and the DG, AAIB shall report to Secretary, Ministry of Civil Aviation.
- (3) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall discharge the following functions, namely: -
 - (a) obtaining preliminary report under rule 9 from any person or persons authorized either under sub-rule (1) of rule 9 or under sub-rule (3) of rule 7;
 - (b) classification of occurrence and setting up investigation and in case of formal investigation, assisting the Central Government, under these rules;
 - (c) to timely public dissemination of factual information of an investigation as appropriate;
 - (d) to facilitate the investigation and administrative work of the investigation whenever necessary;
 - (e) processing of the reports of investigation received by the Aircraft Accident Investigation Bureau, which includes –
 - (i) acceptance of report by DG, AAIB and making it public by DG, AAIB in a manner it deems fit;
 - (ii) forwarding of the final report, made public by the Central Government under sub-rule (2) of rule 14 or by Aircraft Accident Investigation Bureau, to the States as required under Annex 13;
 - (iii) forwarding of the final report, made public by the Central Government or Aircraft Accident Investigation Bureau, to ICAO if the mass of the aircraft involved in accident or incident is more than 5,700 kg.
 - (f) to formulate safety recommendations on the basis of safety studies, including induction of new technology to enhance safety, conducted from time to time;
 - (g) to establish and maintain an accident and serious incident database for effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies;
 - (h) to process obligations of the Central Government under Annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 (including any Annex thereto relating to international standards and recommended practices) as amended from time to time;
 - (i) to forward the recommendations made in investigation reports and safety studies to DG, CA and other regulatory authorities for their follow up and to obtain compliance of the same;
 - (j) to inform ICAO of the issuance of a Safety Recommendation of Global Concern (SRGC) and its responses in dated transmittal correspondence, even when the SRGC is not addressed to ICAO; and
 - (k) any other functions, which the Central Government may ask the Aircraft Accident Investigation Bureau to perform from time to time under these rules;
- (4) The Aircraft Accident Investigation Bureau may make procedures, not inconsistent with the provisions of the Adhiniyam and the rules made thereunder to carry out the purposes of these rules and the functions referred to in sub-rule (3).
- (5) In particular, and without prejudice to the generality of the foregoing power, such procedures may provide for all or any of the following matters, namely:
 - (a) the persons required to notify the accidents and incidents;
 - (b) the notifications of accidents and serious incidents to International Civil Aviation Organisation and the States for participation in the investigation;
 - (c) the investigation of aircraft accidents, serious incidents and incidents;
 - (d) the format of report for investigation conducted under these rules;
 - (e) any other matter subsidiary or incidental to aircraft accident, serious incident or incident investigation.

9. Preliminary investigation.—

- (1) The DG, AAIB may authorize any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau to conduct a preliminary investigation into an accident, serious incident or incident and to submit a preliminary report to the Aircraft Accident Investigation Bureau in a specified format to assess the classification of the occurrence

and the expertise needed for detailed investigation under rule 11, if considered expedient by the Aircraft Accident Investigation Bureau.

- (2) The person authorized to conduct the preliminary investigation shall —
- have the powers and duties specified under rule 10; and
 - have access to examine or otherwise deal with the aircraft as provided under sub-rule (3) of rule 7.

10. Powers and duties of Investigator. —

- For the purposes of investigation of accidents, serious incidents and incidents an Investigator shall have power—
 - to call and examine any witness relevant to the investigation; and
 - to require such witness to furnish or produce information or evidence or to answer or return to any inquiries he thinks fit to make;
 - to require any such witness to make and to sign a declaration regarding the true nature of the statements made by him;
 - to require and enforce the production of all books, paper, documents and any articles including but not limited to Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder and Air Traffic Services Records which he may consider necessary for the investigation, and to retain any such books, papers, documents and any articles including but not limited to Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder and Air Traffic Services Records for examination until completion of the investigation;
 - to have access to and examine any aircraft and its components involved in the accident, serious incident or incident, the place where the event occurred or any other place, the entry upon and examination of which appears to the Investigator necessary for the purpose of the investigation.
- The Investigator shall be responsible for fair, impartial and judicious conduct of investigation based on relevant standard of Annex 13.

11. Investigation by Aircraft Accident Investigation Bureau. —

- The DG, AAIB may appoint an Investigator-in-Charge and one or more Investigators to assist him, to hold an investigation into an aircraft accident or a serious incident and such Investigator-in-Charge and Investigators shall have the same powers and duties as an Investigator has under rule 10.
- The investigation shall be held in private.
- When a person other than an officer of the Government is appointed as Investigator by the DG, AAIB, he may be granted such fee and expenses as may be determined by the Aircraft Accident Investigation Bureau.
- Every person summoned by the Investigator-in-Charge as a witness in accordance with these rules shall be allowed such expenses as the Aircraft Accident Investigation Bureau may from time to time determine.
- The Investigator-in-Charge shall submit a Final Report to the Aircraft Accident Investigation Bureau in the format specified by the said Bureau based on relevant standards of Annex 13.
- The DG, AAIB shall accept the report of the Investigator-in-Charge and after acceptance, the same shall be made public by the DG, AAIB in a manner he deems fit.

12. Formal investigation. — Where it appears to the Central Government that it is expedient to hold a formal investigation of an accident, it may, whether or not an investigation has been made under rule 11, by order, direct a formal investigation to be held and with respect to any such formal investigation, the following provisions shall apply, namely: -

- the Central Government shall appoint a competent person (herein after referred to as "the Court"), to hold the investigation, and may appoint one or more persons possessing legal, aeronautical, engineering, or other special knowledge to act as assessors, and one or more Investigators shall be appointed from Aircraft Accident Investigation Bureau as an assessor;
- when a person other than an officer of the Government is appointed as a Court or assessor, he may be granted such fee and expenses as may be determined by the Central Government;
- on or after the appointment of the Court, all other investigations ordered under these rules shall be treated as closed and all relevant material on the subject shall be transferred to the Court;

- (d) the Court shall hold the investigation in open court in such manner and under such conditions as the Court may think fit for ascertaining the causes and circumstances of the accident and for enabling it to make the report herein after mentioned:

Provided that where the Court is of opinion that holding the investigation is likely --

- (i) to be prejudicial to the interests of any country; or
- (ii) to jeopardize the personal safety of a person who is willing to make any statement or give evidence, the Court may, hold the proceedings in camera, the whole or part of the investigation.

- (e) the Court shall have, for the purpose of the investigation, all the powers of a Civil Court under the Code of Civil Procedure, 1908 (5 of 1908) and without prejudice to these powers the Court may -

- (i) enter and inspect, or authorize any person to enter and inspect, any place or building, the entry or inspection whereof appears to the Court requisite for the purposes of the investigation; and
- (ii) enforce the attendance of witnesses and compel the production of documents and material objects; and every person required by the Court to furnish any information shall be deemed to be legally bound to do so within the meaning of section 176 of the Indian Penal Code (45 of 1860);
- (f) the assessors shall have the same powers of entry and inspection as the Court;
- (g) every person attending as a witness before the Court shall be allowed such expenses as the Court may consider reasonable:

Provided that, in the case of the owner or hirer of any aircraft concerned in the accident and of any person in his employment or of any other person concerned in the accident, any such expenses may be disallowed if the Court, in its discretion, so directs for reasons to be recorded in writing;

- (h) the Court after holding consultation on Draft Final Report with the States as required in Annex 13, shall submit the Final Report to the Central Government in the format specified by Aircraft Accident Investigation Bureau and such report shall be forwarded to the said Bureau by the Central Government for processing as per sub-rule (3) of rule 8 and rule 14;
- (i) the assessors shall either sign the said report, with or without reservations, or state in writing their dissent there from and their reasons for such dissent, and such reservations or dissent and reasons, if any, shall be forwarded to the Central Government with the report.

13. Investigation of incident. –

- (1) The DG, DGCA may order an investigation of any incident or a serious incident involving an aircraft covered under clause (c) sub-rule (1) of rule 5 and may appoint a competent and qualified person as Investigator-in-Charge for the purpose of carrying out the investigation.
- (2) In case the Aircraft Accident Investigation Bureau decides to investigate the incident or serious incident under sub-rule (2) of rule 5, the investigation ordered by DG, DGCA under sub-rule (1) shall be closed and all relevant material shall be transferred to the Aircraft Accident Investigation Bureau for its investigation.
- (3) The investigation referred to in sub-rule (1) shall be held in private.
- (4) The Investigator-in-Charge shall have the same powers and duties as an investigator under rule 10.
- (5) The Investigator-in-Charge shall make a report to the DG, DGCA in the format specified by the Aircraft Accident Investigation Bureau based on relevant standards of Annex 13.
- (6) The DG, DGCA, shall accept the report of the Investigator-in-Charge and after acceptance, the same shall be made public by the DG, DGCA in a manner he deems fit.

14. Consultation and Final Report. –

- (1) The Investigator-in-Charge or the Court shall forward a copy of the Draft Final Report under sub-rule (5) of rule 11 or under clause (h) of rule 12 to--
 - (a) the State of Registry;
 - (b) the State of operators;
 - (c) the State of design;
 - (d) the State of manufacturers, and

- (e) the State that participated in the investigation in accordance with sub-rule (4) of rule 6, inviting their significant and substantiated comments on the report within the consultation period. The usual consultation period shall be thirty days from the date of the transmittal correspondence. The consultation period shall be extended to sixty days, if the state invited to comment notifies the need for additional time. If no comments within the consultation period, the final report shall be issued, unless further extension of that period has been agreed with the state(s) concerned.
 - (2) The Court appointed under rule 12 or the Investigator-in-Charge may amend the draft Final Report either by inclusion of the substance of the comments received within the consultation period or by appending the comments thereto if so desired by the State and cause any such Final Report and reservation or dissent and reasons, if any, to be made public, in such manner as deemed fit based on relevant standards of Annex 13.
 - (3) The Final Report made public, by the Central Government or the Aircraft Accident Investigation Bureau, shall be forwarded to the States entitled to receive such report under Annex 13 and the report shall also be forwarded to ICAO preferably prepared in an electronic format, if the mass of the aircraft involved in the accident or incident is more than 5,700 kg.
- 15. Reopening of investigation.** — Where it appears to the Aircraft Accident Investigation Bureau or the Central Government that any new and significant material evidence has become available after completion of the investigation under rule 11 or rule 12, as the case may be, it may, by order, direct the reopening of the same.

16. Obstruction of proceedings. —

- (1) No person shall obstruct or impede the Court, Assessors Investigator or any other person acting in the exercise of any powers or duties under these rules.
- (2) No person shall without reasonable excuse fail to comply with any summons or requisition of a Court or an Investigator- in-Charge or an Investigator or any other person holding an investigation or an inquiry under these rules.

Explanation. - For the purposes of this rule, when a question arises as to whether a person has a reasonable excuse, the burden of proving that he has a reasonable excuse shall be upon him.

- (3) Any person who obstructs or impedes the proceedings, shall be punishable in accordance with the provisions of Sub-Para 4 of Para 25 of Chapter VII of the Adhiniyam.

17. Non-disclosure of records. —

- (1) The following records shall not be disclosed for purposes other than the investigation of the accident or incident except when the Central Government determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that investigation or any future investigations:-
 - (a) all statements taken from persons by the investigation authorities in the course of their investigation;
 - (b) all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;
 - (c) medical or private information regarding persons involved in the accident or incident;
 - (d) cockpit voice recordings and transcripts from such recordings;
 - (e) recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units;
 - (f) cockpit airborne image recordings and any part or transcripts from such recordings;
 - (g) opinion expressed in the analysis of information, including flight recorder information.
- (2) A record referred to in sub-rule (1) shall be included in a Final Report or its appendices, or in any other report only when it is relevant to the analysis of the accident or incident and parts of the records not relevant to the analysis shall not be included in the Final Report.
- (3) The Final Report shall not disclose the names of the persons involved in the accident or incident.
- (4) Any request for records in the custody or control of Aircraft Accident Investigation Bureau shall not be entertained if not routed through the original source, where available.
- (5) The audio content of cockpit voice recordings as well as image and audio content of airborne image recordings shall not be disclosed to the public.
- (6) The content of Draft Final report received from other States shall not be disclosed to public.

18. Maintenance of accident and incident database. — The Aircraft Accident Investigation Bureau shall establish and maintain an accident and serious incident database and provide the same for inclusion in safety data being maintained by the Directorate General of Civil Aviation and the Directorate General of Civil Aviation shall exchange their database with Aircraft Accident Investigation Bureau on regular basis.

19. Saving. — Nothing in these rules shall limit or otherwise affect the power of the Central Government with regard to the cancellation, suspension or endorsement of any license or certificate issued under the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024.

20. Penalties. — Any person who contravenes, or fails to comply with, any of these rules, shall be punishable in accordance with the provisions of sub-section (4) of Section 25 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam ,2024 (No. 16 of 2024).

21. AAIB Bulletins. — The DG, AAIB may, through publication entitled AAIB Bulletins, issue information not inconsistent with The Bharatiya Vayuyan Adhiniyam,2024 (No. 16 of 2024) and these rules, relating to the investigation of accidents and serious incidents of aircraft flying in or over India or of aircraft registered in India.

SCHEDULE A

See rule 2 (34)

SERIOUS INCIDENTS

The incidents listed are typical examples of incidents that are likely to be serious incidents and the list is not exhaustive and only serves as guidance to the definition of serious incident.

- (a) Near collisions requiring an avoidance maneuver to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.

Note: Near collision classified with severity —Risk of Collision| and —Safety not assured as in ICAO Doc 4444 shall be classified as serious incident.

- (b) Collisions not classified as accidents.
- (c) Controlled flight into terrain only marginally avoided.
- (d) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway (excluding authorised operations by helicopters) or unassigned runway.
- (e) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway (excluding authorised operations by helicopters) or unassigned runway.
- (f) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway, unassigned runway or unintended landing locations such as roadways.
- (g) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
- (h) Fires or smoke in the cockpit, in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
- (i) Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
- (j) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
- (k) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
- (l) Flight crew incapacitation in flight;
 - (i) for single pilot operations including remote pilot;
 - (ii) or multi-pilot operations for which flight safety was compromised because of a significant increase in workload for the remaining crew.
- (m) Fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation, or inability to use all usable fuel on board.
- (n) Runway incursions classified with severity A. The *Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc 9870)* contains information on the severity classifications.
- (o) Take-off or landing incidents and incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.

- (p) System failures including loss of power or thrust, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft.
- (q) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.
- (r) The unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried external to the aircraft.
- (s) retraction of a landing gear leg or wheels-up landing not classified as an accident.
- (t) dragging during landing of a wing tip, an engine pod or any other part of the aircraft, when not classified as an accident.
- (u) In the case of unmanned aircraft, consider whether the most credible outcome, had the incident escalated into an accident, could have resulted in a person being fatally or seriously injured. Fatal and serious injuries are more likely to justify an investigation than those occurrences where the most credible outcome was merely damage to or loss of the unmanned aircraft. The risk of fatal or serious injury may also influence the extent of the investigation to be conducted.

SCHEDULE B

See rule 2(1)

GUIDANCE FOR DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE

1. If an engine separates from an aircraft, the event is categorized as an accident even if damage is confined to the engine.
2. A loss of engine cowls (fan or core) or reverser components which does not result in further damage to the aircraft is not considered an accident.
3. Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered an accident.
4. A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
5. Missing flap, slat and other lift augmenting devices, winglets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered to be an accident.
6. Retraction of a landing gear leg, or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only, and if the aircraft can be safely dispatched after minor repairs, or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident.
7. If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, cannot be pressurized, the occurrence is categorized as an accident.
8. The removal of components for inspection following an occurrence, such as the precautionary removal of an undercarriage leg following a low-speed runway excursion, while involving considerable work, is not considered an accident unless significant damage is found.
9. Occurrences that involve an emergency evacuation are not counted as an accident unless someone receives serious injuries or the aircraft has otherwise sustained significant damage.

Note 1.- Regarding aircraft damage which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics, the aircraft may have landed safely, but cannot be safely dispatched on a further sector without repair.

Note 2.- If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident; likewise, if the aircraft can be dispatched under the CDL with the affected component removed, missing or inoperative, the repair would not be considered as a major repair and consequently the occurrence would not be considered an accident.

Note 3.- The cost of repairs, or estimated loss, such as provided by insurance companies may provide an indication of the damage sustained but should not be used as the sole guide as to whether the damage is sufficient to count the occurrence as an accident; likewise, an aircraft may be considered a "hull loss" because it is uneconomic to repair, without it having incurred sufficient damage to be classified as an accident.

SCHEDULE C
(See Rule 20)
Penalties

1. Classification of severity levels of contravention and penalty thereof: —

TABLE 1

| SI. No. | Severity Level (in rupees) | Individual | Organisation (Small) | Organisation (Medium) | Organisation (Large) | Designated Officer |
|---------|----------------------------|-------------------------|-----------------------|---|---------------------------------|--------------------|
| | | | Up to fifty employees | More than fifty and up to one hundred employees | More than one hundred employees | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) |
| 1. | Level 1 | Ten Thousand | Fifty Thousand | Seventy-five Thousand | One Lakh | Dy Director |
| 2. | Level 2 | Twenty Thousand | One Lakh | One Lakh Fifty Thousand | Two Lakh Fifty Thousand | Dy Director |
| 3. | Level 3 | Fifty Thousand | Two Lakh | Three Lakh | Five Lakh | Director |
| 4. | Level 4 | Seventy-five Thousand | Three Lakh | Five Lakh | Ten Lakh | Director |
| 5. | Level 5 | One Lakh Fifty Thousand | Five Lakh | Ten Lakh | Twenty Lakh | DG |

Note: —

- (1) “Individual” means a natural person.
- (2) “Organisation” means a body corporate or an association of individuals whether registered or not.
- (3) “Employee” means an individual appointed, employed or engaged by the organisation whether contractual, temporary or permanent.

2. Contravention of rule(s) and severity level thereof, for determination of penalty amount by the designated officers or the appellate officer, as the case may be.

TABLE 2

| SI. No. | Nature of contravention | Relevant rule (s) | Severity level of contravention/ violation/ non-compliance |
|---------|--|--|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| 1. | Non-reporting of Accidents/Serious Incidents/Incidents. Not reported within the time frame prescribed within 24 hrs (Delayed initial information beyond 24 hrs despite any practicable reason) Violated to report to AAIB as per the existing rules. Not reporting on aaib.moca mail/on line reporting Portal | Sub-rule (1), (2), (3) or (4) of Rule 4. | Level 2 Level 3 Level 1 |
| 2. | In the case of an accident or a serious incident, hampering the Investigator-in-Charge: to access the wreckage and all relevant material and information, including flight recorders and Air Traffic Services records, and To have unrestricted control over any recording facility like CCTV of any Govt, Semi- | Sub-Rule (1) of Rule 7. | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. Level 5 |

| | | | |
|----|---|--|---|
| | Govt and Private Organization which can be useful aid to the investigation to have unrestricted control over it to ensure that a detailed examination can be made without delay by authorised personnel participating in the investigation. | | Level 5 |
| 3. | <p>Non-compliance with sub-rule (2) of Rule 7 except for the provision given in clause (a), (b), (c), (d) or (e) of sub-rule (2) of Rule 7.</p> <ul style="list-style-type: none"> • the aircraft or any parts or contents thereof may be removed or interfered with so far as may be necessary by persons authorized to conduct search and rescue operations for the purpose of extricating persons or animals dead or alive, or preventing the destruction of the aircraft and its contents by fire or other cause, or preventing any damage or obstruction to the public or to air navigation or to other transport. District Administration and Airport Management is to ensure. No aircraft parts shifting or wreckage disturbance after Official completion of Search and rescue and Air navigation Clearance. • Aircraft/wreckage submerged in water, the aircraft or any parts or contents thereof may be removed to such extent as may be necessary for bringing it or them to a place of safety by persons authorised to conduct search and rescue operations. Once AAIB representative arrive at site it will be under his supervision. • goods may be removed from the aircraft under the supervision and with the concurrence of an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by the DG, AAIB. • personal luggage of passengers and crew after photography, weighing, etc. may be removed from the aircraft under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by DG, AAIB; and • mails photography, weighing etc. may be removed under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Department of Posts and Telegraphs or an Officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by DG, AAIB. <p>Note: The District Administration means any person authorised by DM including NDRF, Armed Forces and any other Civil Entity.</p> | Sub-rule (2) and clause (a), (b), (c), (d) or (e) of sub-rule (2) of Rule 7. | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. Level 5 |
| 4. | Non-compliance with the directions given by DG, AAIB under sub-rule (3) of Rule 7. | Sub-rule (3) of Rule 7 | Level 4 Level 3 |

| | | | |
|-----|---|--------------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> to protect the evidence and shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Any loss of data because of manual intervention (intentional or unintentional) will attract penalty to maintain safe custody of the aircraft and its contents and it shall include protection against further damage, access by unauthorized persons, pilfering and deterioration. for preservation of the aircraft for such a period as may be necessary for the purposes of an investigation. for arranging a suitable place and facilitation of transportation of wreckage/ac parts to such a place. (To facilitate further Annex 13 Investigation/inspection/disposal) Including Transportation. | | Level 3 Level 4 |
| 5. | Non-compliance with sub-rule (8) of Rule 7. | sub-rule (8) of Rule 7 | Level 4 |
| 6. | <p>Hampering any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau authorized by DG, AAIB under Rule 9(1):</p> <ul style="list-style-type: none"> to exercise the powers and duties specified under rule 10; and to have access to examine or otherwise deal with the aircraft as provided under sub-rule (3) of rule 7. | Sub-rule (1) & (2) of Rule 9. | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. |
| 7. | Non-compliance with or obstructing the Investigator-In-Charge, Investigator or any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau authorized by DG, AAIB under Rule 9(1) while exercising powers & duties specified in sub-rule (1) of Rule 10. | Sub-rule (1) of Rule 10. | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. |
| 8. | Non-compliance or Contravention of clause (s) provided for conduct of formal investigations under Rule 12. | Rule 12 | Penalties under this section will be defined by the relevant provisions of Indian Civil court, Indian Penal Code or any other provision defined by the Central Government as deemed fit. |
| 9. | Non-compliance with or obstructing the Investigator-In-Charge appointed by DG, DGCA under Rule 13(1) or Investigator-In-Charge appointed by DG, AAIB under Rule 13(2) while exercising powers & duties specified in sub-rule (1) of Rule 10. | Sub-rules (1), (2) or (5) of rule 13 | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. |
| 10. | Any obstruction of proceedings as stipulated in sub-rule (1) or (2) of Rule 16 (Except for the court which will be decided by the Central Government) | Sub-rule (1) or (2) of Rule 16 | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. |

| | | | |
|-----|---|--|--|
| 11. | Disclosure of any records as stipulated in Sub-rule (1) or sub-rule (5) of Rule 17. | Sub-rule (1) or sub-rule (5) of Rule 17. | Level 5 or provisions of Sub-Para 4 of Section 25 of Chapter VII of the Adhiniyam. |
|-----|---|--|--|

3. Procedure for adjudication of penalty by designated officers: —

- (a) The designated officer upon his satisfaction that a person has contravened any of the rule as specified in the Table 2 under paragraph 2 above, he may, after giving a reasonable opportunity of being heard to such person, by an order in writing, impose penalty in accordance with Tables 1 and 2 under paragraphs 1 and 2 respectively, upon such person, stating the nature of contravention, the provision of rules which have been contravened and the reasons for imposing such penalty along with the demand notice.
- (b) A copy of penalty order passed along with the demand notice by the designated officer shall be served upon such person by a recognised mode of service.
- (c) The person aggrieved by the order issued under clause (a), may prefer an appeal in the Form A along with the fee of one thousand rupees in the manner as laid down by the Director-General, Aircraft Accident Investigation Bureau within thirty days from the date on which the copy of order issued by the designated officer is received by such person.
- (d) The appellate officer may, after giving an opportunity of being heard to the appellant, pass a speaking order, confirming, modifying or setting aside the order issued by the designated officer.
- (e) The copy of appellate order passed by appellate officer shall be provided to the appellant and the concerned designated officer.
- (f) The designated officer, within thirty days from the date of the receipt of such order passed by the appellate officer, shall grant the effect to the order by issuing a revised demand notice to the person against whom the order has been passed for the amount of penalty imposed in the order.
- (g) The penalty thus imposed shall be paid by such person in the manner as laid down by the Director-General, Aircraft Accident Investigation Bureau within thirty days of the service of demand notice upon the person.
- (h) In case the person on whom the penalty is imposed fails to pay such amount of penalty within the time as stipulated in demand notice, then, the proceeding for cancellation or suspension of any licence, certificate, authorisation, permit or approval, as the case may be, may be initiated through Ministry of Civil Aviation under the prevalent rules.

FORM A

(See rule 20)

Form of appeal to the Appellate Officer

| | | |
|-----|--|--|
| 1. | Name(s) of the Appellant | |
| 2. | Address | |
| 3. | Email Address | |
| 4. | Phone No. | |
| 5. | Order No. with Date, against which the appeal is preferred (copy of the order to be enclosed) | |
| 6. | Name and Post of the designated Officer by whom the order is passed | |
| 7. | Contravention of rules for which order was passed | |
| 8. | Operative part of order | |
| 9. | Date on which the copy of order received by the appellant | |
| 10. | Date of completion of 30 days Limitation period | |
| 11. | Brief facts of the case | |

| | | |
|-----|-----------------------------|--|
| 12. | Grounds of Appeal | |
| 13. | Prayer of the Appellant | |
| 14. | Fee and transaction details | |

Verification

I _____, the appellant, do hereby declare that what is stated above is true to the best of my information and belief.

Name and Signature of the Appellant

Date:

Place:

[F. No. 1245/201/2025-D G]

SHOBHIT GUPTA, Jt. Secy.