



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-10112025-267513  
CG-DL-E-10112025-267513

असाधारण  
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 743]

नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 7, 2025/ कार्तिक 16, 1947

No. 743]

NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 7, 2025/ KARTIKA 16, 1947

नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 नवम्बर, 2025

सा.का.नि.829(अ).—वायुयान (दुर्घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण) नियम, 2025 का प्रारूप, भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 34 की अपेक्षानुसार, भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग 2, खंड 3, उप-खंड (i), तारीख 14 मई, 2025 में भारत सरकार के नागर विमानन मंत्रालय की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 310(अ) द्वारा उन सभी व्यक्तियों से जिनके इससे प्रभावित होने की संभावना हो, उक्त अधिसूचना की प्रतियाँ राजपत्र में उपलब्ध कराए जाने की तारीख से तीस दिनों की अवधि समाप्त होने से पूर्व, आपत्तियाँ और सुझाव आमंत्रित करते हुए प्रकाशित किया गया था;

और, उक्त प्रारूप नियमों को 14 मई, 2025 को जनता के लिए उपलब्ध कराया गया था;

और, विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर उक्त प्रारूप नियमों पर जनता से प्राप्त आपत्तियों और सुझावों पर विचार कर लिया गया है;

अतः, अब, केंद्रीय सरकार भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 11, धारा 12, धारा 19, धारा 30, धारा 32 और धारा 33 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात् :—

1. संक्षिप्त नाम, विस्तार, लागू होना और प्रारम्भ.— (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वायुयान (दुर्घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण) नियम, 2025 है।

(2) इन नियमों का विस्तार सम्पूर्ण भारत पर है और यह लागू होगा—

(क) भारत के नागरिक जहाँ कहीं भी वे हों;

(ख) भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयानों पर और उस पर विद्यमान व्यक्तियों पर, जहाँ कहीं भी वे हों;

(ग) भारत के बाहर रजिस्ट्रीकृत वायुयानों पर और उस पर विद्यमान व्यक्तियों पर, किन्तु जो उस समय भारत के भीतर या भारत की वायुसीमा में हों; और

(घ) ऐसा वायुयान जिसका प्रचालन ऐसे व्यक्ति द्वारा किया जा रहा हो जो भारत का नागरिक नहीं है किन्तु उसके कारोबार का मुख्य स्थान या स्थाई निवास भारत में है।

(3) ये नियम राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख से लागू होंगे।

2. परिभाषाएँ.— (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, —

(क) “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 होने के समय से लेकर ऐसे सभी व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच घटित हो; या

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

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

(i) वायुयान में सवार होने से, या

(ii) वायुयान के किसी भी हिस्से जिसमें वायुयान से अलग हुए हिस्से भी शामिल हैं, के साथ सीधे संपर्क में आने से; या

(iii) जेट ब्लास्ट के सीधे संपर्क में आने से,

उन स्थितियों को छोड़कर, जब चोट प्राकृतिक कारणों से, स्वयं द्वारा उत्पन्न की गई हो या अन्य व्यक्तियों द्वारा उत्पन्न की गई हो, या चोट यात्रियों और कर्मियों 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 पूर्ण की सामान्यतया बड़ी मरम्मत या बदले जाने की अपेक्षा हो, सिवाय इंजन की विफलता या क्षति के, जब यह क्षति सिंगल इंजन (जिसमें इसके कोव्लिंग या सहायक पुर्जे शामिल हैं), प्रोपेलर, विंगटिप, एंटीना, प्रोब, वेन, टायर, ब्रेक, पहिये, फैरिंग, पैनल, लैंडिंग गियर डोर, विंड स्क्रीन, एयरक्राफ्ट स्क्रीन (जैसे छोटे डेंट या पंक्चर होल) या मेन रोटर ब्लेड, टेल रोटर ब्लेड, लैंडिंग गियर को हुई मामूली क्षति और ओले पड़ने या पक्षी के टकराने के परिणामस्वरूप हुई मामूली क्षति (जिसमें रेडोम में हुए छिद्र शामिल हैं) तक सीमित हो; या

(ग) वायुयान लापता हो गया हो या पूरी तरह से पहुँच से बाहर हो।

स्पष्टीकरण: इस खंड के प्रयोजनार्थ, यह स्पष्ट किया जाता है कि —

(1) वायुयान को हुई क्षति के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अनुसूची “ख” में दिए गए हैं।

(2) केवल उस मानव रहित वायुयान पर विचार किया जाएगा जिसे किसी देश द्वारा डिजाइन या परिचालन के लिए मंजूरी दी गई हो।

(3) किसी वायुयान को लापता तब माना जाएगा जब उसकी आधिकारिक तलाश को बंद कर दिया गया हो और उसका मलबा न मिला हो।

(ख) “दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण” से किसी देश द्वारा नामनिर्दिष्ट प्राधिकरण अभिप्रेत है जिसे अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) के उपाबंध 13 के सन्दर्भ में वायुयान दुर्घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण की जिम्मेदारी दी गई हो;

(ग) “प्रत्यायित प्रतिनिधि” से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे किसी देश द्वारा उसकी अर्हता के आधार पर नामनिर्दिष्ट किया गया हो ताकि वह किसी अन्य देश द्वारा किए जाने वाले अन्वेषण में भाग ले सके और प्रत्यायित प्रतिनिधि सामान्यतः उस देश के दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण से होगा;

(घ) “अधिनियम” से भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) अभिप्रेत है।

(ङ) “सलाहकार” से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे किसी देश द्वारा उसकी अर्हता के आधार पर किसी अन्वेषण में अपने प्रत्यायित प्रतिनिधि को सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से नियुक्त किया गया हो;

(च) “वायुयान” से ऐसी कोई मशीन अभिप्रेत है जो वायुमंडल में, भू-सतह के विरुद्ध वायु की प्रतिक्रियाओं से भिन्न, वायु की प्रतिक्रियाओं से सहायता प्राप्त कर सके;

(छ) “वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो या एएआईबी” से अधिनियम की धारा 7 के अनुसार केन्द्रीय सरकार द्वारा गठित दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण अभिप्रेत है;

(ज) “उपाबंध 13” से तारीख 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के उपाबंध 13 अभिप्रेत है;

(झ) “अपीलीय अधिकारी” से एएआईबी के ऐसे अधिकारी अभिप्रेत है जिसे नामनिर्दिष्ट अधिकारी द्वारा लिए गए निर्णयों की समीक्षा करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो;

(ञ) “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 आपराधिक दायित्व निर्धारित करने की कोटि में नहीं आते;

(ट) “सी2 लिंक” - से दूरस्थ रूप से संचालित विमान और दूरस्थ पायलट स्टेशन के बीच उड़ान प्रबंधन के उद्देश्य से जोड़ा गया डेटा अभिप्रेत है;

(ठ) “शिकागो अभिसमय” से तारीख 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय अभिप्रेत है;

(ड) “सहायक घटक” से कार्रवाईयों, विलोपन, घटनाओं, स्थितियों, या उनके संयोजन अभिप्रेत है जिसकी समाप्ति, टाले जाने या अनुपस्थिति ने दुर्घटना या घटना के घटित होने की संभावना को कम कर दिया होगा, या दुर्घटनाओं या घटनाओं के परीणामों की तीव्रता को कम कर दिया होगा और सहायक घटकों की पहचान प्रशासनिक, सिविल या आपराधिक दायित्व के निर्धारण या गलती का संकेत नहीं करता है;

(ढ) “नामनिर्दिष्ट अधिकारी” से एएआईबी के अधिकारी अभिप्रेत है जिसे इन नियमों के उल्लंघन की गम्भीरता स्तर के आधार पर अनुसूची ‘ग’ की सारणी-1 और सारणी-2 में विनिर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार किसी व्यक्ति या संगठन के विरुद्ध उचित कार्यवाही करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो;

(ण) “महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय” से महानिदेशक अभिप्रेत है जो नागर विमानन महानिदेशालय का प्रमुख होगा;

(त) “महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो” से महानिदेशक अभिप्रेत है जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो का प्रमुख होगा;

(थ) “अंतिम प्रारूप 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;

(द) “घातक चोट” से ऐसी चोट अभिप्रेत है जो किसी व्यक्ति को किसी दुर्घटना में लगी हो, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना के तीस दिन के भीतर उसकी मृत्यु हो गई हो;

(ध) “फ्लाईट रिकार्डर” से वायुयान में दुर्घटना या घटना के अन्वेषण में सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से संस्थापित किसी प्रकार का रिकार्डर अभिप्रेत है;

(न) “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;

(प) “घटना” से दुर्घटना को छोड़कर, किसी वायुयान के प्रचालन से जुड़ी कोई ऐसी घटना अभिप्रेत है जिसके प्रचालन से सुरक्षा प्रभावित हुई हो या हो सकती हो;

(फ) “अन्वेषण” से दुर्घटना की रोकथाम के प्रयोजनार्थ आयोजित ऐसी प्रक्रिया अभिप्रेत है, जिसमें कारणों, सहायक घटकों के निर्धारण सहित सूचना एकत्रण और विश्लेषण, निष्कर्ष निकालने और जहाँ उपयुक्त हो, रिपोर्ट के रूप में सुरक्षा संबंधी सिफारिशें किया जाना शामिल है;

(ब) “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 महानिदेशालय द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषक अभिप्रेत है;

(भ) “प्रभारी अन्वेषक” से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे उसकी अर्हता के आधार पर किसी अन्वेषण के संगठन, संचालन और नियंत्रण की जिम्मेदारी सौंपी गई है।

परन्तु इस खंड में कुछ भी नियम 12 में निर्दिष्ट कोर्ट या अन्य निकाय को प्रभारी अन्वेषक के कार्य सौंपने से नहीं रोकेगा;

(म) “अधिकतम मास” से अधिकतम प्रमाणित टेक-ऑफ मास अभिप्रेत है;

(य) “गुमशुदा वायुयान” से जब आधिकारिक खोज समाप्त हो गई हो और वायुयान के मलबे को ढूँढा नहीं जा सका हो, अभिप्रेत है;

(यक) “घटना” 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 घटना, गंभीर घटना और दुर्घटना शामिल है, अभिप्रेत है;

(यख) “प्रचालक” से किसी वायुयान के प्रचालन में संलिप्त या संलिप्त होने के लिए प्रस्ताव करने वाले किसी व्यक्ति या संगठन या उद्यम अभिप्रेत है;

(यग) “प्रारंभिक रिपोर्ट” से अन्वेषण की प्रारंभिक अवस्थाओं के दौरान प्राप्त किए गए आंकड़ों के त्वरित प्रसारण के लिए प्रयुक्त संचार साधन अभिप्रेत है;

(यघ) “दूरस्थ पायलट स्टेशन” से दूरस्थ रूप से संचालित विमान प्रणाली का वह घटक अभिप्रेत है जिसमें दूरस्थ रूप से संचालित विमान को संचालित करने के लिए उपयोग किए जाने वाला उपस्कर शामिल होता है;

(यङ) “दूरस्थ रूप से संचालित विमान” से ऐसा मानव रहित विमान अभिप्रेत है जिसे दूरस्थ पायलट स्टेशन से संचालित किया जाता है;

(यच) “दूरस्थ रूप से संचालित विमान प्रणाली” से एक दूरस्थ रूप से संचालित विमान, उससे संबंधित दूरस्थ पायलट स्टेशन, आवश्यक सी2 लिंक और टाइप डिज़ाइन में निर्दिष्ट कोई अन्य घटकों अभिप्रेत है;

(यछ) “सुरक्षा सिफारिश” से, -

(i) किसी अन्वेषण से व्युत्पन्न जानकारी 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; या

(ii) विविध स्रोतों और सुरक्षा अध्ययनों से प्राप्त सिफारिशें अभिप्रेत है;

(यज) “वैश्विक प्रतिष्ठानों की संरक्षा संबंधी सिफारिश” से प्रणालीगत कमी से संबंधी संरक्षा सिफारिश अभिप्रेत है, जिनके किसी वैश्विक स्तर पर महत्वपूर्ण परिणामों सहित पुनः होने की संभावना हो और सुरक्षा में सुधार के लिए समय पर कारवाई अपेक्षित हो;

(यझ) “अनुसूची” से इन नियमों के साथ संलग्न अनुसूची अभिप्रेत है;

(यञ) “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 मानव युक्त वायुयान के मामले में, किसी व्यक्ति के उड़ान के इरादे से वायुयान पर सवार होने के समय से लेकर ऐसे सभी व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच घटित हो; या

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

*स्पष्टीकरण- संदेह दूर करने हेतु यह स्पष्ट किया जाता है कि गंभीर घटनाओं के उदाहरण अनुसूची क में निर्दिष्ट हैं।*

(यट) “गंभीर चोट” से किसी घटना में व्यक्ति द्वारा लगी चोट अभिप्रेत है, जिसमें –

(i) चोट लगने की स्थिति के सात दिन के भीतर 48 घंटों से अधिक समय के लिए अस्पताल में रहना अपेक्षित हो; या

(ii) जिसके परिणामस्वरूप कोई हड्डी टूट गई 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;

(यठ) “डिज़ाइन का देश” से वह देश अभिप्रेत है जिसके अधिकार क्षेत्र में वायुयान टाइप डिज़ाइन के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;

(यड) “विनिर्माता देश” से वह देश अभिप्रेत है जिसके अधिकार क्षेत्र में वायुयान, दूरस्थ पायलट स्टेशन, इंजन या प्रोपेलर की फाइनल असेंबली के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;

(यढ) “घटना संबंधी देश” से वह देश अभिप्रेत है जिसके अधिकार क्षेत्र में कोई दुर्घटना या घटना घटी हो;

(यण) “प्रचालक का देश” से वह देश अभिप्रेत है जिसमें प्रचालक का मुख्य कारोबार स्थल स्थित हो या, यदि ऐसा कोई कारोबार स्थल न हो तो प्रचालक का स्थाई निवास हो;

(यत) “रजिस्ट्री का देश” से वह देश अभिप्रेत है जिसके रजिस्टर में वायुयान की प्रविष्टि हुई हो;

*स्पष्टीकरण: राष्ट्रीय आधार से भिन्न किसी अंतर्राष्ट्रीय संचालन एजेंसी के वायुयान की रजिस्ट्री के मामले में, एजेंसी को गठित करने वाले देश संयुक्त रूप से और भिन्न-भिन्न रूप से उन दायित्वों का निर्वहन करेंगे जो उपाबंध 13 के अधीन रजिस्ट्री देश से जुड़े हैं।*

(यथ) “देश के सुरक्षा कार्यक्रम” से सुरक्षा में सुधार लाने के उद्देश्य से विनियमों और गतिविधियों का एकीकृत सेट अभिप्रेत है;

(यद) “यूटीसी” से युनिवर्सल टाईम कोऑर्डिनेटेड अभिप्रेत है;

(2) उन शब्दों और पदों के, जो इसमें प्रयुक्त हैं और परिभाषित नहीं हैं किन्तु भारतीय वायुयान अधिनियम 2024 (2024 का 16) में परिभाषित हैं, वही अर्थ होंगे, जो उनके इस अधिनियम में है।

3. **दुर्घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण का उद्देश्य.** — (1) किसी दुर्घटना या घटना के अन्वेषण का एकमात्र उद्देश्य दुर्घटनाओं या घटनाओं की रोकथाम होगा न कि आरोप या दायित्व को थोपना।  
(2) इन नियमों के उपबंधों के अनुसार किया गया कोई भी अन्वेषण आरोप या दायित्व को थोपने हेतु किसी न्यायिक या प्रशासनिक कार्रवाई से पृथक् होगा।

4. **घटना की 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 था या कोई संबद्ध व्यक्ति, जैसा भी मामला हो, यथाशीघ्र औचित्यपूर्ण रूप से व्यावहारिक हो लेकिन किसी भी मामले में दुर्घटना या घटना के बारे में पता चलने के चौबीस घंटे से अधिक नहीं, —

(क) इसकी सूचना अपने पास उपलब्ध तीव्रतम संचार साधनों द्वारा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो और नागर विमानन महानिदेशालय को प्रेषित करेगा; और

(ख) भारत में घटित हुई किसी दुर्घटना या गंभीर घटना के मामले में, उस दुर्घटना अथवा गंभीर घटना तथा उसके घटित होने के स्थान की सूचना सम्बन्धित क्षेत्र के जिलाधीश और निकटतम थाने के प्रभारी को देगा :

बशर्ते कि मानवरहित विमान के मामले में, दूरस्थ मुख्य पायलट उपर्युक्त अनुसार घटना की सूचना अधिसूचित करेगा।

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

(क) दुर्घटनाओं की पहचान के लिए संक्षिप्त अक्षर ए.सी.सी.आई.डी. (ACCID) और घटनाओं के लिए आई.एन.सी.आई.डी. (INCID), गंभीर घटनाओं के लिए एस.आई.एन.सी.आई.डी. (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 कर्मीदल तथा यात्रियों की राष्ट्रीयता;

(ङ) दुर्घटना या गंभीर घटना की तारीख और समय स्थानीय समय या यूटीसी में;

(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 कर्मीदल 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;

(ञ) 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 विद्यमानता और विवरण, किन्तु पूर्ण सूचना के अभाव में अधिसूचना में विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए।

(3) यदि उप-नियम (2) में निर्दिष्ट ब्यौरा या अन्य ज्ञात सुसंगत 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 ब्यूरो को भी प्रस्तुत की जाएगी –

- (क) हवाईअड्डा प्रचालक;
- (ख) संबंधित विमान यातायात सेवा प्रभारी;
- (ग) महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए), जहाँ कहीं लागू हो।

(5) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारतीय सीमा 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 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 अनुसरण में सूचना को अधिसूचित करते समय निम्नलिखित सूचना को भी जोड़ेगा, अर्थात :-

- (क) यह संकेत कि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा किस सीमा तक जाँच की जाएगी या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा अन्य देश को प्रत्यायोजित करना प्रस्तावित है; और
- (ख) मूल प्राधिकरण की पहचान और प्रभारी अन्वेषणकर्ता या नियम 12 में निर्दिष्ट कोर्ट से संपर्क करने का तरीका, जैसा भी मामला हो;

(7) यदि वह देश जहाँ दुर्घटना हुई है, भारतीय रजिस्ट्री वायुयान या भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचलित वायुयान के साथ हुए गंभीर घटना या दुर्घटना से अवगत नहीं है, तो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो ऐसी गंभीर घटना या दुर्घटना की सूचना की अधिसूचना डिज़ाइन देश, विनिर्माता देश और घटना वाले देश को अग्रेषित करेगा।

**5. अन्वेषण करने की बाध्यता.** — (1) भारत के अधिकार क्षेत्र में किसी वायुयान दुर्घटना या गंभीर घटना या घटना की स्थिति में, इसकी रजिस्ट्री के बावजूद,—

- (क) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो उस दुर्घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा और अन्वेषण करने के लिए उत्तरदायी होगा;
- (ख) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो उस गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा जब संबंधित वायुयान का अधिकतम भार 2250 किलोग्राम से अधिक हो या टर्बो-जेट विमान हो।
- (ग) महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय खंड (ख) के अधीन 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 घटना की परिस्थितियों का औपचारिक अन्वेषण कर सकती है, यदि उन्हें इस प्रकार के अन्वेषण करना उचित प्रतीत होता है।

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

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

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

(5) यदि भारत में रजिस्ट्रीकृत न किए गए या किसी भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचालित 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 ब्यूरो रजिस्ट्री के देश को अन्वेषण प्रारंभ करने की सलाह देगा और ऐसी स्थिति में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो यथासंभव सीमा तक सहायता प्रदान कराएगा और इसी प्रकार रजिस्ट्री के देश द्वारा किए गए अनुरोधों का प्रत्युत्तर देगा।

**6. अन्वेषण में भागीदारी.** — (1) यदि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो 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 निम्नलिखित देशों द्वारा की जाती है, अर्थात् : —

(क) रजिस्ट्री देश;

(ख) प्रचालक देश;

(ग) परिकल्पना देश;

(घ) विनिर्माता देश;

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

(3) उप-नियम (1) में निर्दिष्ट देशों के उपाबन्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं हक होंगे।

(4) कोई देश जो दुर्घटना के कारण अपने नागरिकों के हताहत होने अथवा गंभीर रूप से घायल होने के कारण अन्वेषण में विशेष रुचि रखता है, वह विशेषज्ञ को नियुक्त करने का हकदार होगा जिसे उपाबन्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं हक होंगे।

(5) कोई अन्य देश, जो उप-नियम (1) के खंड (क) से (घ) में सूचीबद्ध न हो, अनुरोध किए जाने पर वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को सूचना, सुविधाएं या विशेषज्ञ उपलब्ध कराता है, तो वह भी अन्वेषण में भाग लेने हेतु प्रत्यायित प्रतिनिधि की नियुक्ति करने का हकदार होगा जिसे उपाबन्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं हक होंगे।

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

(7) यदि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो 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 सहमति प्राप्त न हो।

**7. साक्ष्य की संरक्षा, क्षतिग्रस्त वायुयान की अभिरक्षा, 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 रिकॉर्डरों तथा वायुयान यातायात सेवा रिकॉर्डरों सहित सभी संबंधित वस्तुओं और जानकारी तक निर्बाध पहुँच की सुविधा होगी, तथा इस पर यह सुनिश्चित करने के लिए अनिर्बाध नियंत्रण होगा कि अन्वेषण में भाग लेने वाले प्राधिकृत कार्मिकों द्वारा अविलंब विस्तृत जाँच की जा सके।



स्पष्टीकरण: इस खंड के प्रयोजनों के लिए, दूरस्थ रूप से संचालित विमान प्रणाली के मामले में, उपनियम (1) में उल्लिखित प्रासंगिक सामग्री में दूरस्थ रूप से संचालित विमान, इससे जुड़े दूरस्थ पायलट स्टेशन, आवश्यक सी2 लिंक, टाइप डिज़ाइन में यथाविनिर्दिष्ट अन्य कोई घटक, और संबंधित रिकॉर्डिंग्स व दस्तावेज़ शामिल हैं।

(2) वायुयान या उसके हिस्सों या उससे संबंधित अन्तर्वस्तुओं को महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के प्राधिकार के अधीन किसी व्यक्ति के सिवाय हटाया या अन्यथा 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 प्रयोजन से खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके हिस्सों को या अन्तर्वस्तुओं को उस सीमा तक हटाया या 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 हिस्सों को या अन्तर्वस्तुओं को उस सीमा तक हटाया जा सकेगा जहाँ तक उन्हें सुरक्षित स्थान तक लाने के लिए आवश्यक हो;

(ग) वायुयान से माल 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 जा सकेगा।

(घ) यात्रियों और कर्मियों के व्यक्तिगत सामान को फोटोग्राफी, वजन आदि करने के बाद पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन विमान से हटाया जा सकेगा; 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 हटाया जा सकेगा।

(3) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो इन नियमों के अधीन प्रारंभिक अन्वेषण सहित किसी भी अन्वेषण के प्रयोजनार्थ निदेश जारी कर सकेगा, किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों को निम्नलिखित कदम उठाने के लिए प्राधिकृत कर सकेगा, -

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

(ख) वायुयान या हिस्सों या अंतर्वस्तु की सुरक्षित अभिरक्षा करना तथा इसमें अधिक क्षतिग्रस्त होने, किसी अप्राधिकृत व्यक्ति की पहुँच, चोरी होने तथा और अधिक खराबी 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 ब्यूरो 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 ब्यूरो को रजिस्ट्री के देश, प्रचालक देश, परिकल्पना 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 ब्यूरो, 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 अधीन सभी आवश्यक कदम उठाएगा।

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

(7) उप-नियम (6) के प्रयोजनार्थ, केंद्रीय सरकार ऐसे 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 ब्यूरो ऐसी पहुँच प्रदान करना अव्यवहार्य पाता है, तो केंद्रीय सरकार उसे वहाँ तक हटाएगी जहाँ तक पहुँच प्रदान की जा सकती है।

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

**8. वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो.** — (1) नियम 5 के उप-नियम (1), (2) और (4) में निर्दिष्ट दुर्घटनाओं या गंभीर घटनाओं या घटनाओं का अन्वेषण करने के प्रयोजनार्थ, अधिनियम की धारा 7 के अधीन गठित वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो पूर्वोक्त प्रयोजनों के लिए ब्यूरो होगा। वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो में केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त ऐसे अधिकारी जो नागरिक वायुयान दुर्घटना अन्वेषण प्रक्रियाओं से परिचित हों और अन्य व्यक्ति शामिल होंगे, जैसा कि वह समय समय पर उचित समझे।

(2) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो नागर विमानन मंत्रालय, भारत सरकार का संबद्ध कार्यालय होगा।

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

(क) नियम 9 के उप-नियम (1) या नियम 7 के उप-नियम (3) के अधीन प्राधिकृत किसी व्यक्ति या व्यक्तियों से नियम 9 के अधीन 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 को प्रक्रियागत करना, जिसमें निम्नलिखित शामिल है, —

(i) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा रिपोर्ट को स्वीकार करना तथा महानिदेशक वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उचित समझी जाने वाली रीति से इसे सार्वजनिक करना;

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

(iii) केन्द्रीय सरकार द्वारा या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा सार्वजनिक की गई अंतिम रिपोर्ट को आईसीएओ को अग्रप्रेषित करना, 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 सिफारिशें विरचित करना;
- (छ) वास्तविक अथवा संभावित सुरक्षा कमियों पर सूचना के प्रभावी विश्लेषण के लिए दुर्घटना और गंभीर घटना डेटाबेस बनाना और इसका रखरखाव;
- (ज) शिकागो अभिसमय के उपाबंध 13 (इसमें अंतरराष्ट्रीय मानकों और अनुशंसित प्रक्रियाओं से संबंधित कोई भी उपाबंध शामिल है) के अधीन केन्द्रीय सरकार की बाध्यताओं पर कार्यवाही करना;
- (झ) अन्वेषण रिपोर्टों और सुरक्षा अध्ययनों में की गई सिफारिशों को महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय तथा अन्य विनियामक प्राधिकरणों के अनुवर्तन एवं अनुपालन करने हेतु अग्रेषित करना;
- (ण) वैश्विक चिंताओं से सम्बन्धित सुरक्षा संबंधी सिफारिश को जारी करने और इसके प्रत्युत्तर के तारीखवार संप्रेषण के सम्बन्ध में पत्राचार द्वारा आईसीएओ को सूचित करना, चाहे वैश्विक चिंताओं से सम्बन्धित सुरक्षा सिफारिश आईसीएओ को संबोधित न हों; और
- (ट) इन नियमों के अधीन समय समय पर केन्द्रीय सरकार के निदेश 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 न होने वाली कार्यविधियां बना सकेगा।

(5) विशिष्टता और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, ऐसी कार्यविधियों में निम्नलिखित सभी मामलों या इनमें से किसी मामले के उपबंध किए जा सकेंगे, अर्थात : —

- (क) दुर्घटनाओं या घटनाओं को अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित व्यक्ति;
- (ख) अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को दुर्घटनाओं या गंभीर घटनाओं की अधिसूचनाएं और अन्वेषण में भाग लेने के लिए देशों को अधिसूचनाएं;
- (ग) वायुयान दुर्घटनाओं या गंभीर घटनाओं या घटनाओं का अन्वेषण;
- (घ) इन नियमों के अधीन संचालित अन्वेषण के लिए रिपोर्ट का प्रारूप;
- (ङ) वायुयान दुर्घटना, गंभीर घटना या घटना के अन्वेषण के लिए अन्य समनुषंगी या आनुसंगिक मामला;

9. **प्रारंभिक अन्वेषण.** — (1) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो का महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के किसी अधिकारी सहित किसी भी व्यक्ति को दुर्घटना या गंभीर घटना या घटना का प्रारंभिक अन्वेषण करने तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को प्रारंभिक रिपोर्ट प्रस्तुत कराने हेतु प्राधिकृत कर सकेगा ताकि घटना के वर्गीकरण का तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उचित समझे जाने पर नियम 11 के अधीन विस्तृत अन्वेषण हेतु आवश्यक विशेषज्ञता का मूल्यांकन किया जा सके।

(2) प्रारंभिक अन्वेषण करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति को, —

- (क) नियम 10 के अधीन विनिर्दिष्ट शक्तियां और कर्तव्य प्राप्त होंगे; और
- (ख) नियम 7 के उप-नियम (3) के अधीन यथा उपबंधित वायुयान का परीक्षण या अन्यथा व्यवहार करने के लिए अभिगम होगा।

10. **अन्वेषक की शक्तियां और कर्तव्य.** — (1) दुर्घटनाओं या गंभीर घटनाओं या घटनाओं के अन्वेषण के प्रयोजनार्थ अन्वेषक को निम्नलिखित 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 उसके द्वारा उचित समझी गई किसी भी पूछताछ का उत्तर या विवरण देना;

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

(घ) ऐसी सभी पुस्तकों, कागज-पत्र, दस्तावेजों और ऐसी वस्तुओं जैसे कि फ्लाइट डाटा रिकॉर्डर, कॉकपिट वॉयस रिकार्डर तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डों सहित किन्तु इन तक सीमित नहीं, 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 वॉयस रिकार्डर तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डों सहित किन्तु इन तक सीमित नहीं, को प्रतिधारित करना;

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

(2) उपाबंध-13 के संबंधित सुसंगत मानकों के आधार पर अन्वेषणकर्ता सत्यपूर्ण, निष्पक्ष और न्यायपूर्ण अन्वेषण के लिए उत्तरदायी 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 प्रभारी अन्वेषक तथा एक या एक से अधिक अन्वेषणकर्ता को उसकी सहायता के लिए नियुक्त कर सकेगा और ऐसे प्रभारी अन्वेषक तथा अन्वेषणकर्ताओं के पास वहीँ शक्तियाँ 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 की फीस और व्यय प्रदान किए जा सकेंगे जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(4) इन नियमों के अधीन गवाह के रूप में प्रभारी अन्वेषक द्वारा बुलाए गए प्रत्येक व्यक्ति को ऐसे व्यय अनुज्ञेय होंगे जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा समय समय पर निर्धारित किए जाएं।

(5) प्रभारी अन्वेषक उपाबंध-13 के सुसंगत मानकों पर आधारित प्ररूप में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को एक अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

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

**12. औपचारिक अन्वेषण.** — जहाँ केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि किसी दुर्घटना का औपचारिक अन्वेषण कराया जाना आवश्यक या 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 सकेगी और ऐसे किसी भी औपचारिक अन्वेषण के संबंध में निम्नलिखित उपबंध लागू होंगे अर्थात् : —

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

*स्पष्टीकरण :* इस खंड के प्रयोजनों के लिए, सक्षम व्यक्ति से वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो का अधिकारी या ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसके पास नागर विमानन में कार्य करने के अनुभव के साथ विधिक, वैमानिक, अभियांत्रिक या अन्य विशेष ज्ञान है।

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

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

(घ) कोर्ट खुली सभा में ऐसी रीति और ऐसी स्थितियों के अधीन अन्वेषण करेगा जिन्हें वह दुर्घटना के कारणों और परिस्थितियों का मूल्यांकन करने के लिए और इसमें इसके पश्चात् उल्लिखित रिपोर्ट बनाने में सक्षम होने के लिए उचित समझे :

परन्तु यह कि जहाँ कोर्ट की यह राय हो की अन्वेषण कराए जाने से, —

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

(ii) किसी ऐसे व्यक्ति की व्यक्तिगत सुरक्षा खतरे में पड़ने की संभावना है जो कोई वक्तव्य या साक्ष्य प्रदान करने का इच्छुक है, तो कोर्ट अन्वेषण की सभी या आंशिक कार्यवाही बंद कमरे में कर सकेगा;

(ङ) कोर्ट को अन्वेषण के प्रयोजनार्थ दीवानी प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का 5) के अधीन एक दीवानी कोर्ट की सभी शक्तियां प्राप्त होंगी और शक्तियों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना कोर्ट —

(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 कोर्ट 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 बाध्य कर सकता है और कोर्ट की अपेक्षानुसार कोई भी सूचना प्रस्तुत किए जाने के लिए किसी भी व्यक्ति को भारतीय न्याय संहिता (2023 का 45) की धारा 211 की परिभाषा के भीतर ऐसा करने के लिए बाध्य माना जाएगा;

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

(छ) कोर्ट के समक्ष साक्षी के रूप में उपस्थित होने वाले प्रत्येक व्यक्ति को उन्हीं व्ययों की अनुमति होगी जो कोर्ट 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 कोर्ट अपने विवेकाधिकार पर उन कारणों के लिए जो लेखबद्ध किए जाएं ऐसा निदेश देता है ;

(ज) कोर्ट उपबंध 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 इस अंतिम रिपोर्ट को 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. घटना का अन्वेषण. —** (1) महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय नियम 5 के उप- नियम (1) के खंड (ग) के अधीन सम्मिलित विमानों में किसी प्रकार की घटना या गंभीर घटना के अन्वेषण के आदेश दे सकते हैं, और अन्वेषण करने के प्रयोजन से प्रभारी अन्वेषक 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 विनिश्चय है तो उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय 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 निर्दिष्ट अन्वेषण निजी रूप से किया जाएगा ।

- (4) प्रभारी अन्वेषक के वही अधिकार और दायित्व होंगे जो नियम 10 के अधीन अन्वेषक के हैं।
- (5) प्रभारी अन्वेषक उपाबंध 13 के सुसंगत मानकों के आधार पर वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप में महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय को रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।
- (6) महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय अन्वेषक प्रभारी की रिपोर्ट को स्वीकार करेगा और इसे स्वीकार करने के पश्चात् उनके द्वारा उपयुक्त समझे जाने वाली रीति से इसे महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा सार्वजनिक किया जाएगा।

**14. परामर्श तथा अंतिम रिपोर्ट. —** (1) अन्वेषक प्रभारी या कोर्ट 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 देश;

(घ) विनिर्माता देश; और

(ङ) नियम 6 के उपनियम (4) के अनुसार अन्वेषण में भाग लेने वाले देश, जिसे रिपोर्ट पर परामर्श अवधि के दौरान अपने महत्वपूर्ण तथा वृहत टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने के लिए आमंत्रित किया जाएगा।

**स्पष्टीकरण :** इस खंड के प्रयोजनों के लिए यह स्पष्ट किया जाता है कि —

(i) सामान्य परामर्श अवधि प्रेषण पत्राचार की तारीख से तीस दिन होगी और परामर्श अवधि को साठ दिन तक बढ़ाया जाएगा यदि टिप्पणी देने के लिए आमंत्रित देश अतिरिक्त समय की आवश्यकता की सूचना देता है।

(ii) यदि परामर्श अवधि के भीतर कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं होती है तो अंतिम रिपोर्ट जारी की जाएगी, जब तक कि संबंधित देशों के साथ उस अवधि के आगे विस्तार की सहमति न हो गई हो।

(2) नियम 12 के अधीन नियुक्त कोर्ट या प्रभारी अन्वेषक परामर्श अवधि के भीतर प्राप्त टिप्पणियों के सार को सम्मिलित करके या देश द्वारा वांछित होने पर इन टिप्पणियों को जोड़कर अंतिम मसौदा रिपोर्ट को संशोधित कर सकते हैं और किसी ऐसी अंतिम रिपोर्ट तथा आपत्तियों या असहमति और कारणों, यदि कोई हो, को केन्द्रीय सरकार द्वारा उपाबंध 13 के सुसंगत 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 उपाबंध 13 के अधीन ऐसे देशों को अग्रेषित की जाएगी जो इसे प्राप्त करने के हकदार हैं और यह रिपोर्ट अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीआओ) को अधिमानतः इलेक्ट्रॉनिक प्रारूप में भी अग्रेषित की जाएगी, यदि दुर्घटना या घटना में शामिल वायुयान का भार 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 यथास्थिति नियम 11 या नियम 12 के अधीन अन्वेषण पूरा होने के बाद कोई नया और महत्वपूर्ण वस्तुगत साक्ष्य उपलब्ध हुआ है, तो यह आदेश द्वारा इसको पुनःप्रारंभ करने का निदेश दे सकती है।

**16. कार्यवाही में बाधा. —** (1) कोई भी व्यक्ति कोर्ट या मूल्यांकनकर्ता या अन्वेषक या कोई अन्य व्यक्ति जो इन नियमों के अधीन किसी भी शक्ति या दायित्व का प्रयोग करते कार्य करता है में रुकावट या बाधा नहीं डालेगा।

(2) कोई भी व्यक्ति बिना उचित कारण के कोर्ट, प्रभारी अन्वेषक 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 उठे कि क्या किसी व्यक्ति के पास उचित कारण हैं, तो यह सिद्ध करने का भार उसी पर होगा कि उसके पास उचित कारण हैं।

- (3) कोई भी व्यक्ति जो कार्यवाही को अवरुद्ध या बाधित करता है, वह अनुसूची "ग" में अधिकथित उपबंध और अधिनियम की धारा 32 के उपबंधों के अनुसार शास्ति लगाए जाने के लिए उत्तरदायी होगा।
- 17. अभिलेखों (रिकार्ड्स) को प्रकट न किया जाना.** — (1) निम्नलिखित अभिलेखों को दुर्घटना या घटना के अन्वेषण के सिवाए प्रयोजनों के लिए प्रकट नहीं किया जाएगा सिवाय जब केन्द्रीय सरकार यह अवधारित करती है कि इनका प्रकटीकरण उस अन्वेषण अथवा भावी अन्वेषणों पर पड़ने वाले प्रतिकूल घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय प्रभावों से अधिक महत्व रखता है, —
- (क) अन्वेषण प्राधिकारियों द्वारा अपने अन्वेषण के दौरान व्यक्तियों से लिए सभी वक्तव्य;
- (ख) वायुयान के प्रचालन में सम्मिलित रहे व्यक्तियों के बीच हुए सभी संप्रेषण;
- (ग) दुर्घटना या घटना में सम्मिलित व्यक्तियों के संबंध में चिकित्सा संबंधी या निजी जानकारी;
- (घ) कॉकपिट ध्वनि रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग की प्रतिलिपि;
- (ङ) 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;
- (छ) उड़ान रिकार्डर सूचना सहित सूचना के विश्लेषण में अभिव्यक्त मत ।
- (2) उप-नियम (1) में निर्दिष्ट रिकार्ड को किसी अंतिम रिपोर्ट या उसके परिशिष्टों या किसी अन्य रिपोर्ट में केवल तभी सम्मिलित किया जाएगा जब यह दुर्घटना या घटना के विश्लेषण के लिए संगत हो और विश्लेषण से असंबद्ध रिकार्डों के भाग अंतिम रिपोर्ट में सम्मिलित नहीं किए जाएंगे ।
- (3) अंतिम रिपोर्ट में दुर्घटना या घटना में सम्मिलित व्यक्तियों के नाम उद्धाटित नहीं किए जाएंगे ।
- (4) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो की अभिरक्षा या नियंत्रण वाले रिकार्डों के लिए किसी भी अनुरोध पर विचार नहीं किया जाएगा, 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 उसका अनुरक्षण करेगा तथा इसे नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनुरक्षण किए जा रहे सुरक्षा डाटा में सम्मिलित करने के लिए उपलब्ध कराएगा। नागर विमानन महानिदेशालय नियमित आधार पर अपने डाटाबेस का वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के साथ आदान-प्रदान करेगा।
- 19. व्यावृत्ति.** — इन नियमों में कुछ भी, भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 के अधीन जारी किसी अनुज्ञप्ति या प्रमाण-पत्र के रद्द करने, निलंबन या पुष्टि के संबंध में, केन्द्रीय सरकार की शक्ति सीमित या अन्यथा प्रभावित नहीं करेगा।
- 20. शास्ति.** — (1) कोई व्यक्ति जो इन नियमों के किसी भी उपबंध का उल्लंघन करता है या अनुपालन करने में विफल रहता है तो वह इन नियमों के अनुसूची 'ग' में विनिर्दिष्ट सीमा तक और अधिनियम की धारा 32 के उपबंधों के अनुसार, उस पर जुर्माना लगाए जाने के लिए उत्तरदायी होगा ।
- (2) शास्ति का न्यायनिर्णयन, यथास्थिति, नामनिर्दिष्ट अधिकारियों अथवा अपीलीय अधिकारी द्वारा उक्त अनुसूची के उपबंधों के अनुसार किया जाएगा ।
- 21. एएआईबी बुलेटिन.** — (1) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारत के भीतर या भारत की वायुसीमा में उड़ रहे वायुयान या भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान की दुर्घटनाओं या गंभीर घटनाओं के अन्वेषण के संबंध में अधिनियम और इन नियमों से असंगत न होने वाली सूचना को एएआईबी बुलेटिन्स शीर्ष से जारी कर सकते हैं।

### अनुसूची क

[नियम 2 के खंड (यज) को 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 किसी असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए बचावात्मक युक्ति अपेक्षित हो या जब कोई बचावात्मक कार्रवाई उपयुक्त हो ;  
*टिप्पण: आईसीएओ दस्तावेज़ 4444 में टक्कर के जोखिम और सुरक्षा सुनिश्चित नहीं —की गंभीरता में वर्गीकृत लगभग टक्कर को गंभीर घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा।*
- (ख) टक्कर जिन्हें दुर्घटनाओं के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया है;
- (ग) भू-भाग में नियंत्रित उड़ान जो थोड़े अंतर से बची हो;
- (घ) किसी बंद या व्यस्त रनवे, या किसी टेक्सीवे (हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से निरस्त 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, असमनुदेशित रनवे या सड़कमार्ग जैसे अनपेक्षित लैंडिंग स्थानों पर लैंडिंग या लैंडिंग का प्रयास;
- (छ) टेकऑफ़ या प्रारंभिक उड़ान भरने के दौरान अनुमानित कार्य-निष्पादन हासिल करने में भारी विफलताएँ;
- (ज) कॉकपिट में, यात्री कम्पार्टमेंट में, कार्गो कम्पार्टमेंट में आग या धुआं या इंजन में आग, भले ही ऐसी आग को आग बुझाने वाले कारकों के उपयोग से बुझा दिया गया हो;
- (झ) उड़ान कर्मीदल द्वारा ऑक्सीजन के आपातकालीन उपयोग की आवश्यकता वाली घटनाएँ;
- (ञ) वायुयान की संरचनागत विफलताएँ या इंजन का विघटन, जिसमें असम्मिलित टर्बाइन इंजन विफलताएँ शामिल हैं, जो दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत न हों;
- (ट) एक या अधिक वायुयान प्रणालियों का एकाधिक स्थितियों में ठीक से कार्य न करना जिससे वायुयान का प्रचालन गंभीर रूप से प्रभावित होता हो;
- (ठ) उड़ान में उड़ान कर्मीदल की अक्षमता,—
  - (i) दूरस्थ पायलट सहित एकल पायलट प्रचालनों के लिए;
  - (ii) बहु-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) ईंधन स्तर या वितरण संबंधी परिस्थितियाँ जिनमें पायलट को आपातकाल घोषित करना पड़ा हो जैसे अपर्याप्त ईंधन, ईंधन समाप्त होने, ईंधन प्राप्त न हो पाने या वायुयान में उपलब्ध सारा ईंधन प्रयोग करने में असमर्थता;
- (ढ) रनवे अतिक्रमण जिन्हें जिन्हें गंभीरता स्तर 'क' में वर्गीकृत किया गया हो। रनवे अतिक्रमणों की रोकथाम पर नियमावली (डीओसी 9870) में गंभीरता वर्गीकरणों पर जानकारी सम्मिलित है;
- (ण) उड़ान भरने या लैंडिंग की घटनाएँ जैसे अंडर-शूटिंग, ओवररनिंग या रनवे की साइड से रनिंग-ऑफ़ हो जाना;
- (त) प्रणाली विफलताएँ जिसमें पॉवर या थ्रस्ट का खोना, मौसम संबंधी घटनाएँ, स्वीकृत उड़ान सीमा से बाहर प्रचालन या अन्य घटनाएँ सम्मिलित हैं, जिनके कारण विमान नियंत्रण में कठिनाई उत्पन्न हुई या हो सकती थी;
- (थ) उड़ान मार्गदर्शन और नेविगेशन के लिए अनिवार्य रेडडेंसी सिस्टम 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) लैंडिंग गियर लेग का स्वतः भीतर खिंचना या व्हील्स-अप लैंडिंग जिसे दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया है;
- (न) किसी विंग टीप, इंजन पोंड या वायुयान के अन्य किसी भाग की लैंडिंग के दौरान ड्रेगिंग, जो दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं हो, और
- (प) मानव रहित विमान के मामले में यह विचार किया जाएगा कि यदि घटना किसी दुर्घटना में बदल जाती, तो क्या सबसे संभावित परिणाम किसी व्यक्ति के घातक या गंभीर रूप से घायल होने का हो सकता था।

### अनुसूची ख

[नियम 2 के खंड (क) को देखें]

### वायुयान की क्षति के अवधारण हेतु मार्गदर्शन

- (क) यदि इंजन वायुयान से अलग हो जाता है तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाता है, भले ही क्षति इंजन तक ही सीमित हो।
- (ख) इंजन काउल (पंखे या कोर) या रिवर्सर घटकों का नुकसान जिसके परिणामस्वरूप विमान को और नुकसान नहीं होता है, को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
- (ग) ऐसी घटनाएं जहाँ कंप्रेसर या टर्बाइन ब्लेड या इंजन के अन्य आंतरिक पुर्जे इंजन के टेल पाइप के जरिए बाहर निकल जाते हैं, को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
- (घ) टूटे हुए या गुम रेडोम को दुर्घटना नहीं माना जाएगा जब तक अन्य संरचनाओं या प्रणालियों में संबंधित पर्याप्त नुकसान न हो।
- (ङ) गुम हुए फ्लैप, स्लैट या अन्य लिफ्ट बढ़ाने वाले उपकरण, विंगलेट्स आदि जिन्हें कंफिगरेशन डेविएशन लिस्ट (सीडीएल) के अधीन भेजे जाने की अनुमति है, को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
- (च) लैंडिंग गियर लेग का स्वतः भीतर खिंचना या व्हील्स-अप लैंडिंग जिसका परिणाम केवल बाहरी सतह पर घिसाव होता है और यदि वायुयान को मामूली मरम्मत या पैचिंग के बाद सुरक्षित रूप से भेजा जा सकता है और बाद में एक स्थायी मरम्मत हेतु इसे अधिक व्यापक कार्य से गुजरना पड़ता है, तो घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाएगा।
- (छ) 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 जाएगा।
- (ज) किसी घटना के बाद निरीक्षण के लिए घटकों को हटाना, जैसे लो-स्पीड रनवे से बाहर निकलने पर अंडरकैरिज लेग को एहतियाती तौर पर हटाया जाना, जबकि इसमें काफी काम शामिल होता है, इसे तब तक दुर्घटना नहीं माना जाएगा जब तक कि महत्वपूर्ण क्षति नहीं पाई जाती।
- (झ) ऐसी घटनाएं को दुर्घटना नहीं माना जाएगा जिनमें आपातकालीन निकासी सम्मिलित है जब तक किसी को गंभीर चोटें न आई हों या वायुयान को अन्यथा पर्याप्त क्षति न हुई हो।

**स्पष्टीकरण:** संदेहों के निवारण हेतु यह स्पष्ट किया जाता है कि—

(1) जहाँ तक वायुयान को हुई ऐसी क्षति का संबंध है जो संरचनागत मजबूती, कार्य-निष्पादन या उड़ान की विशिष्टताएं को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती है, वायुयान सुरक्षित उतर सकता है किन्तु बिना मरम्मत के अगले सेक्टर के लिए सुरक्षित रवाना नहीं किया जा सकता।

(2) यदि वायुयान को मामूली मरम्मत के बाद सुरक्षित रूप से रवाना किया जा सकता है और बाद में स्थायी मरम्मत हेतु और व्यापक कार्य किया जाता है, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाएगा; इसी तरह; यदि विमान को प्रभावित भागों को हटाकर, गायब होने या निष्क्रिय होने पर सीडीएल के अधीन रवाना किया जा सकता है तो ऐसी मरम्मत को बड़ी मरम्मत नहीं माना जाएगा और परिणामस्वरूप घटना को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।

(3) मरम्मत या अनुमानित हानि की लागत, जैसा बीमा कंपनियों द्वारा मुहैया कराई जा रही वाहित क्षति का संकेत मुहैया करा सकती है, किन्तु इसे इस आशय से एकमात्र मार्ग संदर्शिका के रूप में प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए कि यह क्षति उस घटना को दुर्घटना के रूप में माने जाने के लिए पर्याप्त है या नहीं/ इस प्रकार किसी वायुयान को 'हल लास' माना जा सकता है क्योंकि वहन की गई उल्लेखनीय क्षति को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किए बिना इसकी मरम्मत किया जाना गैर-किफायती है।

### अनुसूची 'ग'

(नियम 20 देखें)

#### शास्तियाँ

1. उल्लंघन की गंभीरता के स्तरों का वर्गीकरण तथा उसके अनुसार शास्ति (जुर्माना) : —

#### सारणी 1

क्रम सं.	गंभीरता स्तर (रूपों में)	व्यक्ति	संगठन (छोटा) पचास कर्मचारियों तक	संगठन (मध्यम) पचास से अधिक और सौ कर्मचारियों तक	संगठन (बड़ा) सौ से अधिक कर्मचारी	नामनिर्दिष्ट अधिकारी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	स्तर 1	दस हजार	दो लाख पचास हजार	तीन लाख पचहत्तर हजार	पांच लाख	उप निदेशक
2.	स्तर 2	बीस हजार	पांच लाख	सात लाख पचास हजार	बारह लाख पचास हजार	उप निदेशक
3.	स्तर 3	पचास हजार	दस लाख	पंद्रह लाख	पच्चीस लाख	निदेशक
4.	स्तर 4	पचहत्तर हजार	पंद्रह लाख	पच्चीस लाख	पचास लाख	निदेशक
5.	स्तर 5	एक लाख पचास हजार	पच्चीस लाख	पचास लाख	एक करोड़	महानिदेशक

**स्पष्टीकरण:** संदेहों के निवारण हेतु यह स्पष्ट किया जाता है कि —

(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, अस्थायी या संविदात्मक आधार पर नियुक्त या नियोजित किया गया हो।

2. नियम के उल्लंघन तथा उसके गंभीरता का स्तर, जुर्माने की राशि निर्धारित करने हेतु नामनिर्दिष्ट अधिकारियों अथवा अपीलीय अधिकारी द्वारा, जैसा भी मामला हो, —

#### सारणी 2

क्रम सं.	उल्लंघन की प्रकृति	संबंधित नियम	उल्लंघन अनुपालन की - गैर/अवहेलना/ गंभीरता
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	दुर्घटना घटना की रिपोर्ट न / गंभीर घटना / देना। (i) 24 घंटे की निर्धारित समयसीमा में रिपोर्ट नहीं किया गया (किसी भी व्यावहारिक कारण या अप्रत्याशित घटना के बावजूद 24 घंटे से अधिक की देरी से प्रारंभिक जानकारी)।	नियम 4 के उप नियम-(1), (2), (3), (4)	स्तर 3

	<p>(ii) मौजूदा नियमों के अनुसार एएआईबी को रिपोर्ट करने का उल्लंघन किया।</p> <p>(iii) aaib.moca@nic.in पर ईमेल/ ऑनलाइन रिपोर्टिंग पोर्टल पर रिपोर्ट न करना</p>		<p>स्तर 3</p> <p>स्तर 1</p>
2.	<p>किसी दुर्घटना या गंभीर घटना के मामले में प्रभारी अन्वेषक को बाधित करना,-</p> <p>(i) मलबे और सभी प्रासंगिक सामग्री और जानकारी तक पहुंच, जिसमें फ्लाइट रिकॉर्ड और एयर ट्रेफिक सर्विसेज रिकॉर्ड शामिल हैं और किसी भी सरकारी, अर्ध-सरकारी और निजी संगठन के सीसीटीवी जैसी किसी भी रिकॉर्डिंग सुविधा पर अप्रतिबंधित नियंत्रण रखना जो जांच के लिए उपयोगी सहायता हो सकती है।</p> <p>(ii) यह सुनिश्चित करने के लिए कि अन्वेषण में भाग लेने वाले प्राधिकृत कर्मियों द्वारा अविलंब एक विस्तृत जांच की जा सकती है, उस पर अप्रतिबंधित नियंत्रण रखना।</p>	नियम 7 के उप नियम (1)	स्तर 5
3.	<p>नियम 7 के उप-नियम (2) के खंड (क), (ख), (ग), (घ) या (ङ:) में दिए गए प्रावधान को छोड़कर नियम 7 के उप-नियम (2) का गैर-अनुपालन, -</p> <p>(i) 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 दिक्कालन 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; जिला प्रशासन और हवाई अड्डा प्रबंधन यह सुनिश्चित करेंगे कि खोज और बचाव कार्य के औपचारिक रूप से पूर्ण हो जाने के तथा वायु दिक्कालन अनापत्ति के पश्चात विमान के किसी भाग को स्थानांतरित नहीं किया जाएगा और न ही मलबे को किसी प्रकार से छेड़ा जाएगा।</p> <p>(ii) 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 एएआईबी का प्रतिनिधि स्थल पर पहुंच जाता है, तो कार्य उसकी निगरानी में किया जाएगा।</p> <p>(iii) वायुयान से वस्तुओं को वायुयान</p>	<p>उप नियम (2) और नियम 7 के उप नियम (2) के खंड (क), (ख), (ग), (घ) या (ङ:)</p>	स्तर 5

	<p>दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जा सकता है</p> <p>(iv) यात्रियों और कर्मियों के व्यक्तिगत सामान को फोटोग्राफी, वजन आदि करने के बाद, किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन विमान से हटाया जा सकता है; और</p> <p>(v) डाक को फोटोग्राफी, वजन करने 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 हटाया जा सकता है।</p> <p>नोट : "जिला प्रशासन से "अभिप्राय उस किसी भी व्यक्ति से है जिसे जिलाधिकारी द्वारा प्राधिकृत किया गया हो, जिसमें राष्ट्रीय आपदा मोचन बल, सशस्त्र बल और अन्य कोई नागरिक संस्था शामिल है।</p>		<p>स्तर 4</p> <p>स्तर 4</p> <p>स्तर 4</p> <p>स्तर 4</p>
4.	<p>नियम 7 के उप नियम (3) के अधीन महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा दिए गए निदेशों का गैर-अनुपालन</p> <p>(i) साक्ष्य को संरक्षित करना, 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। मानवीय हस्तक्षेप के कारण (जानबूझकर या अनजाने में) किसी भी डाटा का नुकसान पर दंड लगाया जाएगा।</p> <p>(ii) 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।</p>	नियम 7 के उप नियम (3)	<p>स्तर 4</p> <p>स्तर 3</p> <p>स्तर 3</p>

	<p>(iii) वायुयान को ऐसी अवधि तक सुरक्षित रखना जो किसी अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो।</p> <p>(iv) एक उपयुक्त स्थान की व्यवस्था करना और ऐसे स्थान के लिए मलबे/वायुयान की ढुलाई के लिए परिवहन सुविधा प्रदान करना (अनुबंध 13 के अधीन आगे की जांच निपटान को/निरीक्षण/सुकर करने हेतु)</p>		<p>स्तर 4</p> <p>स्तर 4</p>
5.	नियम 7 के उप नियम (8) का गैर-अनुपालन	नियम 7 के उप नियम (8)	स्तर 4
6.	<p>नियम (1)9 के अधीन महानिदेशक, एएआईबी द्वारा प्राधिकृत वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी सहित किसी भी व्यक्ति को बाधा पहुंचाना:</p> <p>(i) नियम 10 के तहत निर्दिष्ट शक्तियों और कर्तव्यों का पालन करने में; और</p> <p>(ii) नियम 7 के उप तनियम के तह-वायुयान का निरीक्षण करने या अन्यथा वायुयान से संबंधित कार्यों को संपन्न करने के लिए पहुँच प्राप्त करने में।</p>	नियम 9 के उपनियम (1) एवं (2)	स्तर 5
7.	नियम 11 के उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषक या अन्वेषक या नियम 9 के उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक, एएआईबी द्वारा प्राधिकृत कोई भी व्यक्ति जिसमें वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी शामिल है, के द्वारा नियम 10 के उप-नियम (1) में निर्दिष्ट शक्तियों और कर्तव्यों का पालन करते समय, उनका गैर अनुपालन या बाधा डालना।	नियम 10 का उपनियम (1) और नियम 11 का उपनियम (1)	स्तर 5
8.	नियम 12 के अधीन औपचारिक अन्वेषण के संचालन के लिए उपबंधों का गैर-अनुपालन या उल्लंघन।	नियम 12	नियम 12 के अनुसार
9.	नियम 13 के उपनियम (1) के अधीन महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषक या नियम 13 के उपनियम (2) के अधीन महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषक के द्वारा नियम 10 के उप-नियम (1) के अधीन निर्धारित शक्तियों और कर्तव्यों का पालन करते समय, उनका गैर अनुपालन या बाधित करना।	नियम 13 का उपनियम (1) एवं (2) और नियम 10 का उपनियम (1)	स्तर 5
10.	नियम 16 के उपनियम (1) या (2) में निर्धारित किसी भी कार्यवाही में बाधित करना (सिवाय कोर्ट के मामले में जिसका निर्णय केंद्रीय सरकार द्वारा किया जायगा)	नियम 16 का उपनियम (1) या (2)	स्तर 5
11.	नियम 17 के उपनियम (1) या उपनियम (5) में	नियम 17 का	स्तर 5

	निर्धारित किसी भी अभिलेख का प्रकरण।	उपनियम (1) या (5)	
--	-------------------------------------	----------------------	--

### 3. नामनिर्दिष्ट अधिकारियों द्वारा शास्ति निर्धारण की प्रक्रिया: —

(क) यदि नामनिर्दिष्ट अधिकारी इस बात से संतुष्ट होता है कि किसी व्यक्ति द्वारा ऊपर के पैरा 2 में उल्लिखित सारणी 2 में विनिर्दिष्ट किसी भी नियम का उल्लंघन किया गया है, तो वह ऐसे व्यक्ति को सुनवाई का युक्तियुक्त अवसर देने के बाद, लिखित आदेश के माध्यम से, उक्त व्यक्ति पर पैरा 1 एवं 2 के अधीन सारणी 1 और सारणी 2 के अनुसार शास्ति लगा सकता है जिसमें, उल्लंघन की प्रकृति, उल्लंघित नियमों का प्रावधान, ऐसा शास्ति अधिरोपित करने के कारणों के साथ एक मांग नोटिस का उल्लेख किया जाएगा;

(ख) नामनिर्दिष्ट अधिकारी द्वारा पारित शास्ति के आदेश की एक प्रति मांग पत्र सहित मान्य सेवा पद्धति से ऐसे व्यक्ति को दी जाएगी;

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

(घ) प्रथम अपीलीय अधिकारी, अपीलकर्ता को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के बाद, एक स्पीकिंग ऑर्डर जारी कर सकता है जिसमें नामनिर्दिष्ट अधिकारी द्वारा जारी आदेश को पुष्ट, संशोधित या निरस्त किया जा सकता है;

(ङ:) अपीलीय अधिकारी द्वारा जारी अपीलीय आदेश की प्रति अपीलकर्ता एवं संबंधित नामनिर्दिष्ट अधिकारी को उपलब्ध कराई जाएगी;

(च) प्रथम अपीलीय प्राधिकारी द्वारा जारी किसी आदेश से प्रभावित व्यक्ति, विषय में क्षेत्राधिकार रखने वाले तथा प्रथम अपीलीय प्राधिकारी से अगले उच्च पद पर स्थापित द्वितीय अपीलीय प्राधिकारी के समक्ष अपील प्रस्तुत कर सकता है और द्वितीय अपीलीय प्राधिकारी, पक्षकारों को सुनवाई का अवसर देने के उपरान्त, ऐसा कोई आदेश जारी कर सकता है, जैसा वह उचित समझे, जिसमें प्रथम अपीलीय प्राधिकारी द्वारा जारी आदेश की पुष्टि, संशोधन या उसे निरस्त किया जा सकता है, बशर्ते कि द्वितीय अपील के मामले में भी वही समय-सीमा और प्रक्रियाएँ अपनाई जाएँगी जो प्रथम अपील के मामले में अपनाई जाती हैं;

(छ) प्रथम अपीलीय अधिकारी या द्वितीय अपीलीय प्राधिकारी द्वारा जारी ऐसे आदेश की प्राप्ति की तारीख से तीस दिनों के भीतर, नामनिर्दिष्ट अधिकारी उस व्यक्ति को, जिसके विरुद्ध आदेश जारी किया गया है, आदेश में लगाए गए शास्ति की राशि के लिए एक संशोधित मांग नोटिस जारी करके आदेश को प्रभावी करेगा;

(ज) इस प्रकार लगाए गए दंड का भुगतान महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा निर्धारित तरीके से, ऐसे व्यक्ति द्वारा उस व्यक्ति को मांग नोटिस की तामीली के तीस दिनों के भीतर किया जाएगा; और

(झ) यदि वह व्यक्ति जिस पर जुर्माना लगाया जाता है, मांग नोटिस में निर्धारित समय के भीतर दंड की राशि का भुगतान करने में विफल रहता है, तो किसी भी अनुज्ञप्ति, प्रमाण पत्र, प्राधिकरण, अनुज्ञापत्र 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।

प्ररूप - क' (नियम 20 देखें) अपीलय अधिकारी के समक्ष अपील का प्रपत्र		
(1)	(2)	(3)
1.	अपीलकर्ता का नाम	
2.	पता	
3.	ईमेल पता	
4.	दूरभाष संख्या	
5.	आदेश संख्या तथा तारीख, जिसके विरुद्ध यह अपील दायर की जा रही है (आदेश की प्रति संलग्न की जाए)	
6.	आदेश जारी करने वाले नामनिर्दिष्ट अधिकारी का नाम एवं पदनाम	

7.	जिन नियमों के उल्लंघन के लिए आदेश पारित किया गया	
8.	आदेश का प्रवर्तनशील भाग	
9.	वह तारीख, जिस दिन अपीलकर्ता को आदेश की प्रति प्राप्त हुई	
10.	30 (तीस दिनों की (परिसीमा अवधि पूर्ण होने की तारीख	
11.	मामले के संक्षिप्त तथ्य	
12.	अपील के आधार	
13.	अपीलकर्ता की प्रार्थना	
14.	शुल्क एवं संव्यवहार विवरण	

सत्यापन

मैं, \_\_\_\_\_, अपीलकर्ता, घोषणा करता/करती हूँ कि ऊपर कथित वह मेरी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार सत्य है।

अपीलकर्ता का नाम और हस्ताक्षर

तारीख:

स्थान:

[फा. सं. ए.वी. 1245/201/2025-डी.जी]

शोभित गुप्ता, संयुक्त सचिव

## MINISTRY OF CIVIL AVIATION

## NOTIFICATION

New Delhi, the 07th November, 2025

**G.S.R. 829(E).**— Whereas, the draft of the Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2025 was published, as required by section 34 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024), in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 3, Sub-section (i), dated the 14<sup>th</sup> May, 2025, *vide* notification of the Government of India in the Ministry of Civil Aviation, number G.S.R. 310(E), for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby, before the expiry of the period of thirty days from the date on which the copies of the Official Gazette containing the said notification were made available to the public;

And whereas, the said draft rules were made available to the public on the 14<sup>th</sup> May, 2025;

And whereas, the objections and suggestions received from the public on the said draft rules within the period specified have been taken into consideration;

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by sections 11, 12, 19, 30, 32 and 33 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) the Central Government hereby makes the following rules, namely: -

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

(2) These rules shall 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.

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

**2. Definitions.** — (1) In these rules, unless the context otherwise requires –

(a) “**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.

**Explanation:** For the purposes of this clause, it is clarified that –

(1) the guidance for the determination of aircraft damage is appended at Schedule B.

(2) only unmanned aircraft which have design or operational approval given by a State to be considered.

(3) an aircraft shall be considered as missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

(b) “**Accident investigation authority**” means the authority designated by a State responsible for aircraft accident and incident investigations within the context of annex 13 of International Civil Aviation Organisation;

(c) “**Accredited representative**” means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purposes of participating in an investigation conducted by another State, and the accredited representative would normally be from the State’s accident investigation authority;

(d) “**Adhiniyam**” means the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024);

(e) “**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;

(f) “**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;

(g) “**Aircraft Accident Investigation Bureau or AAIB**” means the Accident investigation Authority constituted by the Central Government as per section 7 of the Adhiniyam;

(h) “**Annex 13**” means annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944;

(i) “**Appellate Officer**” means an officer of AAIB authorised to review the decisions made by the designated officer;

- (j) **“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;
- (k) **“C2 Link.”** means the data linked between the remotely piloted aircraft and the remote pilot station for the purpose of managing the flight;
- (l) **“Chicago Convention”** means the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944;
- (m) **“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’.
- (n) **“Designated Officer”** means an officer of AAIB authorised to take appropriate action against an individual or organisation depending on the severity level of the contravention to these rules as specified in Table 1 and Table 2 of Schedule C;
- (o) **“DG, DGCA”** means the Director General who shall be the head of the Directorate General of Civil Aviation;
- (p) **“DG, AAIB”** means the Director General who shall be the head of the Aircraft Accident Investigation Bureau;
- (q) **“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;
- (r) **“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;
- (s) **“Flight recorder”** means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of complementing accident or incident investigation;
- (t) **“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;
- (u) **“Incident”** means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;
- (v) **“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 in the form of a Report;
- (w) **“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, DGCA under rule 13;
- (x) **“Investigator-in-charge”** means a person charged, on the basis of his qualifications, with the responsibility for the organisation, conduct and control of an investigation;
- Provided that 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.*
- (y) **“Maximum mass”** means maximum certificated take-off mass;
- (z) **“Missing aircraft”** means when the official search has been terminated and the wreckage of the aircraft has not been located;

(za) **“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;

(zb) **“Operator”** means a person, organisation or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation;

(zc) **“Preliminary Report”** means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;

(zd) **“Remote pilot station”** means the component of the remotely piloted aircraft system containing the equipment used to pilot the remotely piloted aircraft;

(ze) **“Remotely piloted aircraft”** means an unmanned aircraft that is piloted from a remote pilot station;

(zf) **“Remotely piloted aircraft systems”** means a remotely piloted aircraft, its associated remote pilot station, the required C2 link and any other components as specified in the type design;

(zg) **“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; or

(ii) recommendations resulting from diverse sources and safety studies;

(zh) **“Safety recommendation of global concern”** 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;

(zi) **“Schedule”** means a Schedule appended to these rules;

(zj) **“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;

*Explanation: For the removal of doubts, it is clarified that the examples of serious incidents are as specified in Schedule A.*

(zk) **“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.

(zl) **“State of Design”** means the State having jurisdiction over the organisation responsible for the type design of the aircraft;

(zm) **“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;

(zn) **“State of Occurrence”** means the State in the territory of which an accident or incident occurs;

(zo) “**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;

(zp) “**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.*

(zq) “**State Safety Program**” means an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety;

(zr) “**UTC**” means Universal Time Co-ordinated;

(2) The words and expressions used herein but not defined, and defined in the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) shall have the same meaning as assigned to them in the said Act.

**3. Objective of investigation of accidents and incidents.** — (1) The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be 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 of occurrence.** — (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 serious incident occurring in India, give information to the District Magistrate and the Officer-in-charge of the nearest Police Station of the accident or serious incident and of the place where it occurred:

Provided that in case of an unmanned aircraft, the remote pilot-in-command shall notify information of the occurrence as stipulated above.

(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 in 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 territory of India 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 kilograms 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 aircraft registered in India or an aircraft operated by the Indian operator, the Aircraft Accident Investigation Bureau shall forward a notification of information 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 serious incident 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 kilograms. 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 aircraft registered in India, 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 necessary or 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) The 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 aircraft registered in India 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 in investigation.** — (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 other State which is not enumerated in causes (a) to (d) of sub-rule (1) 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 information of an accident or a serious incident to an aircraft registered in India 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 Aircraft Accident Investigation Bureau 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.

*Explanation: For the purposes of this clause, in case of a remotely piloted aircraft system, relevant material in sub-rule (1) includes the remotely piloted aircraft, its associated remotely pilot station, the required C2 Link, any other components as specified in the type design and any associated recordings and documents.*

(2) The aircraft or any parts, or its 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 authorised 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 or any parts or its contents and it shall include protection against further damage, access by unauthorised 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 such aircraft, its contents or any parts thereof:

Provided that, if the aircraft or 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 or serious incidents or incidents referred to in sub-rules (1), (2) and (4) of rule 5, the Aircraft Accident Investigation Bureau, constituted under section 7 of the Adhiniyam, shall be the Bureau for the aforesaid purposes. Aircraft Accident Investigation Bureau shall consist of such number of officers,



appointed by the Central Government, 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 of Ministry of Civil Aviation, Government of India.

(3) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall discharge the following functions, namely: –

- (a) obtaining preliminary Report under rule 9 from any person or persons authorised 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 the 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 kilograms.
- (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 Chicago Convention (including any annex thereto relating to international standards and recommended practices);
- (i) to forward the recommendations made in investigation Reports and safety studies to DG, DGCA 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 and its responses in dated transmittal correspondence, even when the Safety Recommendation of Global Concern is not addressed to ICAO; and
- (k) any other functions, which the Central Government may direct 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 or incidents;
  - (b) the notifications of accidents or serious incidents to International Civil Aviation Organisation and the States for participation in the investigation;
  - (c) the investigation of aircraft accidents or serious incidents or 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 authorise any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau to conduct a preliminary investigation into an accident or serious incident or incident and to submit a preliminary Report to the Aircraft Accident Investigation Bureau 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 authorised to conduct the preliminary investigation shall, –

- (a) have the powers and duties specified under rule 10; and
- (b) 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.** — (1) For the purposes of investigation of accidents or serious incidents or incidents an Investigator shall have power,–

- (a) to call and examine any witness relevant to the investigation; and
- (b) to require such witness to furnish or produce information or evidence or to answer or return to any inquiries he thinks fit to make;
- (c) to require any such witness to make and to sign a declaration regarding the true nature of the statements made by him;
- (d) 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;
- (e) to have access to and examine any aircraft and its components involved in the accident or 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.

(2) 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.** — (1) 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.

(2) The investigation shall be held in private.

(3) 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.

(4) Every person summoned by the Investigator-in-Charge as a witness under these rules shall be allowed such expenses as the Aircraft Accident Investigation Bureau may, from time to time determine.

(5) The Investigator-in-Charge shall submit a final Report to the Aircraft Accident Investigation Bureau in the format based on relevant standards of annex 13.

(6) 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 necessary or 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: —

(a) the Central Government shall appoint a competent person (hereinafter 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;

*Explanation: For the purposes of this clause, competent person means an officer of Aircraft Accident Investigation Bureau or a person possessing legal, aeronautical, engineering or other special knowledge including experience of working in civil aviation.*

(b) 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;

(c) 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 hereinafter 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 such investigation.
- (e) the Court shall have, for the purposes 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 authorise 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 211 of the Bharatiya Nyaya Sanhita (45 of 2023);
- (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 final 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 an 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.

Explanation: For the purposes of this clause, it is clarified that –

(i) the usual consultation period shall be thirty days from the date of the transmittal correspondence and the consultation period shall be extended to sixty days, if the State invited to comment notifies the need for additional time.

(ii) if no comments within the consultation period, the final Report shall be issued, unless further extension of that period has been agreed with the States 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 by the Central Government 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 kilograms.

**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 or Assessors or 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 liable for imposition of penalty in accordance with the provision laid down in Schedule C and in accordance with the provisions of section 32 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 licence or certificate issued under the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024.

**20. Penalties.** — (1) Any person who contravenes, or fails to comply with, any provisions of these rules, shall be liable for imposition of penalty to the extent as laid down in Schedule C of these rules and in accordance with the provisions of section 32 of the Adhiniyam.

(2) The penalty shall be adjudicated by the designated officers or the appellate officer, as the case may be, in accordance with the provisions as provided in the said Schedule.

**21. AAIB Bulletins.** — (1) The DG, AAIB may, through publication entitled AAIB Bulletins, issue information not inconsistent with the Adhiniyam, and these rules, relating to the investigation of accidents or serious incidents of aircraft flying in or over India or of aircraft registered in India.

**Schedule A**

[See clause (zj) of rule 2]

**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) for 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; and
- (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.

### **Schedule B**

*[See clause (a) of rule 2]*

### **GUIDANCE FOR DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE**

- (a) If an engine separates from an aircraft, the event is categorised as an accident even if damage is confined to the engine.
- (b) 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.
- (c) Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered an accident.
- (d) A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, cannot be pressurized, the occurrence is categorized as an accident.



- (h) 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.
- (i) 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.

*Explanation: For the removal of doubts, it is clarified that -*

(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.

(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.

(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

#### 2. 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	Two lakh fifty thousand	Three lakh seventy-five thousand	Five lakh	Deputy Director
2.	Level 2	Twenty thousand	Five lakh	Seven lakh fifty thousand	Twelve lakh fifty thousand	Deputy Director
3.	Level 3	Fifty thousand	Ten lakh	Fifteen lakh	Twenty-five lakh	Director
4.	Level 4	Seventy-five thousand	Fifteen lakh	Twenty-five lakh	Fifty lakh	Director
5.	Level 5	One Lakh Fifty thousand	Twenty-five lakh	Fifty lakh	One crore	Director General

**Explanation:** For the purposes of this clause, it is hereby clarified that -

(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 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	Severity level of contravention or violation or non-compliance
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Non-reporting of Accidents or Serious Incidents or Incidents.	sub-rule (1), (2), (3) or (4) of rule 4.	
	(i) not reported within the time frame provided within 24 hours (delayed initial information beyond 24 hours despite any practicable reason or force majeure events)		Level 3
	(ii) (Violated to report to AAIB as per the existing rules.		Level 3
	(iii) Not reporting on aaib.moca@nic.in mail/on line reporting Portal		Level 1
2.	In the case of an accident or a serious incident, hampering the Investigator-in-Charge, - (i) 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-Govt and Private Organisation which can be useful aid to the investigation (ii) to have unrestricted control over it to ensure that a detailed examination can be made without delay by authorised personnel participating in the investigation.	sub-rule (1) of rule 7.	Level 5
3.	Non-compliance with sub-rule (2) of rule 7, except for the provision given in clauses (a), (b), (c), (d) or (e) of sub-rule (2) of rule 7, - (i) the aircraft or any parts or contents thereof may be removed or interfered with so far as may be necessary by persons authorised 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	sub-rule (2) and clauses (a), (b), (c), (d) or (e) of sub-rule (2) of rule 7.	Level 5

	is to ensure. No aircraft parts shifting or wreckage disturbance after Official completion of Search and rescue and Air navigation Clearance.		
	(ii) 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.		Level 4
	(iii) 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.		Level 4
	(iv) 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		Level 4
	(v) 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. <b>Note:</b> The District Administration means any person authorised by District Magistrate including National Disaster Response Force, Armed Forces and any other Civil Entity.		Level 4
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
	(i) 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.		Level 3
	(ii) 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.		Level 3
	(iii) for preservation of the aircraft for such a period as may be necessary for the purposes of		Level 4

	an investigation.		
	(iv) for arranging a suitable place and facilitation of transportation of wreckage/ac parts to such a place. (to facilitate further Annex 13 Investigation or inspection or disposal) Including Transportation.		Level 4
5.	Non-compliance with sub-rule (8) of rule 7.	sub-rule (8) of rule 7	Level 4
6.	Hampering any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau authorized by DG, AAIB under rule (1) of rule 9, -  (i) to exercise the powers and duties specified under rule 10; and  (ii) to have access to examine or otherwise deal with the aircraft as provided under sub-rule (3) of rule 7.	sub-rule (1) and (2) of rule 9.	Level 5
7.	Non-compliance with or obstructing the Investigator-In-Charge or Investigator appointed by DG, AAIB under sub-rule (1) of rule 11 or any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau authorized by DG, AAIB under sub-rule (1) of rule 9 while exercising powers and duties specified in sub-rule (1) of rule 10.	sub-rule (1) of rule 11 and sub-rule (1) of rule 10.	Level 5
8.	Non-compliance or Contravention of provisions for conduct of formal investigations under rule 12.	rule 12	As according to rule 12
9.	Non-compliance with or obstructing the Investigator-In-Charge appointed by DG, DGCA under sub-rule (1) of rule 13 or Investigator-In-Charge appointed by DG, AAIB under sub-rule (2) of rule 13 while exercising powers and duties specified in sub-rule (1) of rule 10.	sub-rules (1) and (2) of rule 13 and sub-rule (1) of rule 10	Level 5
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
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

**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 first 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 person aggrieved by any order passed by the First Appellate Officer: may prefer an appeal to the Second Appellate Officer having jurisdiction in the matter who is next higher in rank to the First Appellate Officer and the Second Appellate Officer may, after giving an opportunity of being heard to the parties, pass such order as he thinks fit, confirming, modifying or setting aside the order passed by the First Appellate Officer provided that the same timelines or procedures as in case of first appeal shall be followed for the second appeal also;
- (g) The designated officer, within thirty days from the date of the receipt of such order passed by the First appellate officer, or the Second 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;
- (h) 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; and
- (i) 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.

<b>FORM-A</b> <i>(See rule 20)</i> <b>Form of appeal to the Appellate Officer</b>		
(1)	(2)	(3)
1.	Name 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.

Date:  
Place:

Name and Signature of the Appellant

[F. No. 1245/201/2025-DG]

Shobhit Gupta, Jt. Secy.