

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
সিএ-১ অধিশাখা
www.mocat.gov.bd



স্মারক নম্বর: ৩০.০০.০০০০.০১৩.০৬.০০২.১৮.২৩০

তারিখ: ২ জ্যৈষ্ঠ ১৪২৮

১৬ মে ২০২১

বিষয়: খসড়া "বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত বিধিমালা-২০২১" এর বিষয়ে মতামত প্রদান

উপর্যুক্ত বিষয়ে জানানো যাচ্ছে যে, বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় হতে বেসামরিক বিমান চলাচল আইন, ২০১৭-এর ১৯ ধারা অনুযায়ী বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করার লক্ষ্যে শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ (Annex-13) অনুসরণপূর্বক একটি কমিটি গঠন করা হয়েছে। বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত কমিটির কার্যক্রম পরিচালনার জন্য বেসামরিক বিমান চলাচল আইন, ২০১৭-এর ১৯(২) ধারার প্রদত্ত ক্ষমতাবলে এ মন্ত্রণালয় হতে বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত বিধিমালা, ২০২১-এর খসড়া প্রণয়ন করা হয়েছে। খসড়াটি এ মন্ত্রণালয়ের ওয়েবসাইটেও (www.mocat.gov.bd) প্রদর্শিত রয়েছে। প্রস্তুতকৃত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত বিধিমালা, ২০২১-এর খসড়ার বিষয়ে সকল মন্ত্রণালয়/বিভাগ, সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডার এবং জনসাধারণের মতামত সংগ্রহ করা প্রয়োজন।

২। এমতাবস্থায়, প্রণীত বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত বিধিমালা, ২০২১-এর খসড়ার বিষয়ে আগামী ৩ (তিন) সপ্তাহের মধ্যে মতামত প্রদানের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশক্রমে অনুরোধ করা হলো।

সংযুক্তি : বর্ণনামতে।

১৬-৫-২০২১

অনুপ কুমার তালুকদার

উপ-সচিব

ফোন: ০২-৯৫৪০৮৬২

ফ্যাক্স: ০২-৯৫১৫৪৯৯

ইমেইল: dsca1@moccat.gov.bd

বিতরণ (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নয়) :

- ১) মন্ত্রিপরিষদ সচিব, মন্ত্রিপরিষদ বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা
- ২) সচিব, প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ৩) সিনিয়র সচিব/সচিব (সকল), সকল মন্ত্রণালয়/বিভাগ
- ৪) ইন্সপেক্টর জেনারেল, পুলিশ হেডকোয়ার্টার্স
- ৫) চেয়ারম্যান, বাংলাদেশ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ, কুর্মিটোলা, ঢাকা।
- ৬) মহাপরিচালক, জাতীয় গোয়েন্দা সংস্থা (এনএসআই), ১, সেগুনবাগিচা, ঢাকা।
- ৭) ব্যবস্থাপনা পরিচালক ও সিইও, বিমান বাংলাদেশ

এয়ারলাইন্স লিমিটেড, কুর্মিটোলা, ঢাকা।

৮) ক্যাপ্টেন (অব.) সালাহ উদ্দিন এম রহমতুল্লাহ, প্রধান,
বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত কমিটি, এ
মন্ত্রণালয়

৯) ব্যবস্থাপনা পরিচালক,, ইউ এস বাংলা এয়ারলাইন্স,
হাউস-৭৭, সোহরাওয়ার্দী এভিনিউ, বারিধারা ডিপ্লোমেটিক
জোন, ঢাকা-১২১২।

১০) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, , রিজেন্ট এয়ারওয়েজ,
সিয়াম টাওয়ার, লেভেল-৭, প্লট: ১৫, ঢাকা-ময়মনসিংহ
রোড, সেক্টর-৩, উত্তরা মডেল টাউন, ঢাকা।

১১) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, , নভো এয়ার, হাউস: ৫০ (৪র্থ
তলা), রোড: ১১, ব্লক: এফ, বনানী, ঢাকা-১২১৩

১২) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, , ইউ এস বাংলা এয়ারলাইন্স,
হাউস-৭৭, সোহরাওয়ার্দী এভিনিউ, বারিধারা ডিপ্লোমেটিক
জোন, ঢাকা-১২১২।

১৩) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, , বিসমিল্লাহ এয়ারলাইন্স লি.,
আরাফাত টাওয়ার, ৯৪, ডিআইটি রোড, মালিবাগ, ঢাকা।

১৪) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, , ইজি ফ্লাই এক্সপ্রেস লি.,
এইচআর ভবন (৪র্থ তলা), ২৬/১, কাকরাইল,
ঢাকা-১২৩০।

১৫) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, , স্কাই ক্যাপিটাল এয়ারলাইন্স
লি.; হাউস-১৪, রোড-০৩, সেক্টর-০৬, উত্তরা, ঢাকা।

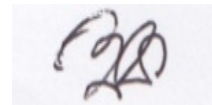
১৬) সভাপতি, এভিয়েশন অপারেটরস এসোসিয়েশন অব
বাংলাদেশ, ২, নিউ এয়ারপোর্ট রোড, বনানী, ঢাকা।

স্মারক নম্বর: ৩০.০০.০০০০.০১৩.০৬.০০২.১৮.২৩০/১(২৫)

তারিখ: ২ জ্যৈষ্ঠ ১৪২৮
১৬ মে ২০২১

সদয় অবগতি ও কার্যার্থে প্রেরণ করা হল:

- ১) অতিরিক্ত সচিব (সকল), বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
- ২) যুগ্ম-সচিব (সকল), বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
- ৩) উপ-সচিব (সকল), বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
- ৪) সিঃ সহঃ সচিব (সকল), বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
- ৫) প্রোগ্রামার, আইসিটি সেল, বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় (জনসাধারণের মতামত সংগ্রহের
এ মন্ত্রণালয়ের ওয়েবসাইটে প্রস্তুতকৃত খসড়া বিধিমালাটি প্রকাশ করার অনুরোধসহ)



১৬-৫-২০২১

অনুপ কুমার তালুকদার
উপ-সচিব

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়

বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত বিধিমালা

এস আর ও নম্বর আইন/২০২১।-- বেসামরিক বিমান চলাচল আইন, ২০১৭ (২০১৭ সালের ১৮ নং আইন) এর ১৯(২) ধারার প্রদত্ত ক্ষমতাবলে ১৯(১) ধারার বর্ণিত উদ্দেশ্য প্রয়োজনে সরকার, নিম্নরূপ বিধিমালা প্রণয়ন করিল, যথা-

১। সংক্ষিপ্ত শিরোনাম, প্রবর্তন ও প্রযোজ্যতা।(১) এই বিধিমালা বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনা তদন্ত বিধিমালা, ২০২১ নামে অভিহিত হইবে।

(২) এই বিধিমালা অবিলম্বে কার্যকর হইবে।

(৩) ভিন্ন কিছু বর্ণিত না হইলে, এই বিধিমালা, শিকাগো কনভেনশনের পরি শিষ্ট-১৩ অনুসরণপূর্বক তদন্তের নিমিত্ত, নিম্নবর্ণিত কোন বিমানের দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে, যথাঃ

- (ক) বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বা বাংলাদেশের উপর দিয়া চলাচলরত কোন বিমান;
- (খ) বাংলাদেশের বাহিরে যে কোন স্থানে বাংলাদেশে নিবন্ধিত বা বাংলাদেশী অপারেটর কর্তৃক পরিচালিত অথবা বাংলাদেশে প্রস্তুতকৃত বা ডিজাইনকৃত কোন বিমান;

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

২। সংজ্ঞা।-বিষয় বা প্রসঙ্গের পরিপন্থি কোন কিছু না থাকিলে, এই বিধিমালায়-

(১) “অন্যান্য প্রতিবেদনযোগ্য ঘটনা” অর্থ দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনা ব্যতীত এ ইরূপ ঘটনা যা হা অপারেশনের সুরক্ষা বিঘ্নিত করিতে পারে;

(২) “অপারেটর” অর্থ কোনো ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান অথবা এন্টারপ্রাইজ যাহা বিমান পরিচালনায় নিয়োজিত আছেন অথবা থাকার জন্য অভিপ্রায় ব্যক্ত করিয়াছেন।

(৩) “অপারেটর রাষ্ট্র” অর্থ যে রাষ্ট্রে অপারেটরের প্রধান ব্যবসা স্থান অবস্থিত অথবা যদি এমন ব্যবসার স্থান না থাকে তাহা হইলে অপারেটরের স্থায়ী বাসস্থান;

(৪) “অংশগ্রহণকারী” অর্থ তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য কমিটি অথবা তদন্তদল কর্তৃক মনোনিত ব্যক্তি;

(৫) “অটোমেটিক ডিপ্লয়েবল ফ্লাইট রেকর্ডার (এডিএফআর)” অর্থ বিমানে স্থাপিত সম্মিলিত ফ্লাইট রেকর্ডার (combination flight recorder) যাহা বিমান হইতে সরাসরি ও স্বয়ংক্রিয়ভাবে প্রয়োগযোগ্য;

- (৬) “আইসিএও” অর্থ International Civil Aviation Organization;
- (৭) “এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল ইউনিট” অর্থ এরিয়া কন্ট্রোল সেন্টার, অ্যাপ্রোচ কন্ট্রোল ইউনিট, অথবা এরোড্রোম কন্ট্রোল টাওয়ারের সমন্বয়ে গঠিত ইউনিট বোঝায়;
- (৮) “এরাড্রোম অপারেটর” অর্থ বিমানঘাটি বা বিমানবন্দর পরিচালনায় নিয়োজিত ব্যক্তি বা সংস্থা;
- (৯) “উপদেষ্টা” অর্থ কোন স্বীকৃতপ্রতিনিধিকে তদন্তসাহায্যকরিবার উদ্দেশ্যে, যোগ্যতার ভিত্তিতে নিযুক্ত কোন ব্যক্তি;
- (১০) “কমিটি” অর্থ বেসামরিক বিমান চলাচল আইন ২০১৭ এর ধারা ১৯ (১) অনুযায়ী সরকার কর্তৃক গঠিত কমিটি যাহা বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটি-বাংলাদেশ (এএআইসিবি) নামে অভিহিত হইবে;
- (১১) “কমিটি প্রধান” অর্থ সরকার কর্তৃক নিযুক্ত বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটির প্রধান;
- (১২) “কারণ” অর্থ কর্ম, ভুল, ঘটনা, পরিস্থিতি অথবা এর সমন্বয় যা দুর্ঘটনা বা ঘটনার কারণ। তবে কারণ সনাক্তকরণ, কোনো দোষের দায়-দায়িত্ব বা প্রশাসনিক, দেওয়ানি বা ফৌজদারি দায়বদ্ধতা নির্ধারণের ইচ্ছিত বহন করিবে না;
- (১৩) “খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা অথবা ঘটনা তদন্তের সহিত জড়িত রাষ্ট্র ও সংস্থা ইত্যাদির নিকট মতামতের নিমিত্ত প্রেরিতব্য তদন্ত দল কর্তৃক প্রস্তুতকৃত খসড়া প্রতিবেদন;
- (১৪) “ক্রু-সদস্য” অর্থ কোন এয়ার অপারেটর কর্তৃক ফ্লাইটের সময় বা বিমান উড্ডয়নকালে বিমানের কোন দায়িত্বে নিয়োজিত ব্যক্তি;
- (১৫) “ঘটনা (Incident)” অর্থ বিমান পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত ঘটনা, যাহা দুর্ঘটনা নয়, কিন্তু অপারেশনের সুরক্ষা বিঘ্নিত করে বা করিতে পারে;
- (১৬) “ঘটনার রাষ্ট্র” অর্থ যে রাষ্ট্রের সীমানার মধ্যে কোন বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনা সংঘটিত হয়;
- (১৭) “চূড়ান্ত প্রতিবেদন” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা অথবা ঘটনার তদন্ত সম্পর্কে তদন্ত দলের চূড়ান্ত প্রতিবেদন। চূড়ান্ত প্রতিবেদন বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত দল কর্তৃক প্রাসঙ্গিক তথ্য, বিশ্লেষণ, উপসংহার এবং যথাযথ হইলে, সংশ্লিষ্ট সুরক্ষার জন্য সুপারিশ অন্তর্ভুক্ত করিয়া জারি করা প্রতিবেদন। এই প্রতিবেদন কোন ক্ষেত্রেই দোষারোপ বা দায়বদ্ধতার উদ্দেশ্যে তৈরি না করিয়া দুর্ঘটনা বা ঘটনা প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে তৈরি করা হয়;
- (১৮) “ডিজাইনকারী রাষ্ট্র” অর্থ বিমানের টাইপ ডিজাইনের জন্য দায়িত্বশীল সংস্থা যেই রাষ্ট্রের এখতিয়ারাধীন;

(১৯) “দুর্ঘটনা” অর্থ (ক) বিমান পরিচালনার সঙ্গে সম্পর্কিত ঘটনা যাহা, মনুষ্য বাহিত বিমানের ক্ষেত্রে, কোন ব্যক্তি যাত্রার অভিপ্রায়ে বিমানে আরোহন এবং যতক্ষণ না পর্যন্ত বিমান হইতে বহির্গমন করেন, অথবা মনুষ্য বিহীন বিমানের ক্ষেত্রে, যখন বিমানটি ফ্লাইটের উদ্দেশ্যে যাত্রা করিতে প্রস্তুত হয় এবং যতক্ষণ না এই যাত্রা শেষ হয় এবং ইঞ্জিনের প্রাথমিক প্রপালশন সিস্টেম বন্ধ হয়, এই সময়ের মধ্যে যদি:

(অ) নিম্নবর্ণিত কারণে কোন ব্যক্তির প্রাণনাশ ঘটে অথবা তিনি মারাত্মকভাবে আহত হন, যেমনঃ

- (১) বিমানে অবস্থানের জন্য, অথবা
- (২) বিমানের যেকোন অংশের দ্বারা অথবা বিমান হইতে বিচ্ছিন্ন হইয়া গিয়াছে এমন অংশ দ্বারা আঘাতপ্রাপ্ত, অথবা
- (৩) জেটব্লাস্ট (বিফোরণ) দ্বারা সরাসরি আঘাতপ্রাপ্ত।

তবে, এই দফায় উল্লিখিত কারন ব্যতীত বিমানে আরোহনকারী ব্যক্তি যদি প্রাকৃতিক কারণে, স্বেচ্ছায় বা অন্য কোন ব্যক্তি দ্বারা সংঘটিত অথবা যাত্রী এবং বিমানে ক্রুদের ব্যবহৃত এলাকার বাহিরে কোন জায়গা হইতে অগোচরে আঘাতপ্রাপ্ত হন, সেই ক্ষেত্রে উপরোক্ত দুর্ঘটনার আওতাভুক্ত হইবে না; অথবা

(আ) বিমানটি ক্ষতিগ্রস্ত হইলে অথবা বিমানটির কাঠামোগত ত্রুটির কারণে যাহা:

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

তবে, শর্ত থাকে যে, ইঞ্জিন বিকল বা ক্ষতিগ্রস্ত যেমন, কাউলিং অথবা এক্সেসরিজসহ একক ইঞ্জিনের ক্ষতি, প্রপেলার, উইংটিপস, এন্টেনা, প্রোব, ভ্যান, চাকা, ব্রেক, ফেয়ারিং, প্যানেল, ল্যান্ডিং গিয়ার ডোর, উইন্ড স্ক্রিন, এয়ারক্র্যাফ্ট স্কিন (যেমন ছোট ডেন্ট বা পাংচার হোল) এর মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকিলে উহা দফা (আ) এর অন্তর্ভুক্ত হইবেনা; অথবা

(ই) বিমানটি নিখোঁজ অথবা সম্পূর্ণরূপে অপ্রবেশ্য হয়।

বিঃ দ্রঃ ১। - শুধুমাত্র পরিসংখ্যানগত সঙ্গতি রক্ষাকল্পে, দুর্ঘটনার তারিখ হইতে ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে আঘাতের কারণে মৃত্যু হইলে তাহা প্রাণনাশক আঘাত হিসেবে শ্রেণীবদ্ধ হইবে।

বিঃ দ্রঃ ২। - আনুষ্ঠানিকভাবে অনুসন্ধান সমাপ্ত হলে এবং ধ্বংসাবশেষ খুঁজে পাওয়া না গেলে বিমানটি নিখোঁজ হিসাবে বিবেচনা করা হইবে।

- (২০) “**দুর্ঘটনার সহযোগী কারণসমূহ**” অর্থ দুর্ঘটনা অথবা ঘটনার সম্ভাবনা হ্রাস করিতে সহযোগীতা করে অথবা দুর্ঘটনা বা ঘটনার পরিণতির তীব্রতা হ্রাস করিতে পারে এমন কারণসমূহ। তবে শর্ত থাকে যে, উক্ত কারণসমূহের জন্য অবদানকারী উপাদানগুলি সনাক্তকরণ কোন দোষের কার্যভার অথবা প্রশাসনিক, দেওয়ানী অথবা ফৌজদারী দায়বদ্ধতার নির্ধারণকে বুঝাইবে না;
- (২১) “**তদন্ত**” অর্থ দুর্ঘটনা বা ঘটনার তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ, কারণ এবং অথবা সহযোগী কারণসমূহ নির্ধারণ এবং যথাযথ ক্ষেত্রে, সুরক্ষা সুপারিশ সম্বলিত দুর্ঘটনা প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে পরিচালিত প্রক্রিয়া;
- (২২) “**বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত দল**” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটির প্রধান কর্তৃক কমিটির সদস্যগণের মধ্য হইতে এক বা একাধিক তদন্তকারীর সমন্বয়ে গঠিত দল যাহা বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা ও ঘটনা তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা করিবে।
- (২৩) “**তদন্ত অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি**” অর্থ দুর্ঘটনা বা ঘটনার প্রতি বার্ষিকীতে চলমান তদন্তের অগ্রগতি বিষয়ে প্রত্যক্ষ স্বার্থ সংশ্লিষ্টদের এবং তদন্তকালে উত্থাপিত সুরক্ষার বিষয়ে বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটি কর্তৃক ব্যবহৃত গণসংযোগের জন্য বিবৃতি;
- (২৪) “**তদন্তকারী**” অর্থ কমিটি কর্তৃক নিয়োজিত তদন্তকারী ব্যক্তি;
- (২৫) “**দুর্ঘটনা বা ঘটনার উপাদানসমূহ**” অর্থ এমন কার্য যাহা সম্পাদন না হইলে বা যাহার সংমিশ্রণ না ঘটিলে বা দূরীভূত হইলে দুর্ঘটনা বা ঘটনার সম্ভাবনা কমিয়া যাইতো অথবা দুর্ঘটনা বা ঘটনার তীব্রতা হ্রাস পাইতো। ঘটনার উপাদানসমূহ চিহ্নিত করণের মাধ্যমে দোষের দায় - দায়িত্ব বা প্রশাসনিক, দেওয়ানি বা ফৌজদারি দায়বদ্ধতা নির্ধারণের ইঞ্জিত বহন করিবে না;
- (২৬) “**নিবন্ধন রাষ্ট্র**” অর্থ যে রাষ্ট্র কর্তৃক কোন বিমান নিবন্ধিত হইয়াছে;
- (২৭) “**নির্ধারিত**” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা তদন্তআদেশ দ্বারা নির্ধারিত বুঝাইবে;
- (২৮) “**পরিশিষ্ট-১৩**” অর্থ শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩;
- (২৯) “**পর্যবেক্ষক**” অর্থ দেশের সংশ্লিষ্ট কোন সংস্থার একজন প্রতিনিধি যিনি পর্যবেক্ষক হিসাবে তদন্তে অংশগ্রহণ করিবার জন্য তদন্ত কমিটি কর্তৃক অনুমোদিত ব্যক্তি। অন্যথায় দেশের কোন সংস্থা কর্তৃক তদন্ত পরিচালনায়, তদন্তে অংশ গ্রহন করিবার জন্য কমিটির মনোনীত তদন্তকারী;
- (৩০) “**পাইলট-ইন-কমান্ড**” অর্থ অপারেটর কর্তৃক অথবা জেনারেল এভিয়েশনের ক্ষেত্রে, মালিক কর্তৃক ফ্লাইটের কর্তৃত্বকারী হিসাবে মনোনীত পাইলট যিনি সুরক্ষিতভাবে ফ্লাইট পরিচালনার জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত;
- (৩১) “**প্রস্তুতকারী রাষ্ট্র**” অর্থ বিমান, ইঞ্জিন বা প্রপেলারের চূড়ান্ত সংযোজনের জন্য দায়িত্বশীল সংস্থার উপর এখতিয়ারসম্পন্ন রাষ্ট্র;

- (৩২) “প্রাথমিক প্রতিবেদন” অর্থ তদন্তের প্রাথমিক পর্যায়ে প্রকাশিত প্রতিবেদন যাহা দূত অবগতির জন্য ব্যবহৃত হইয়া থাকে;
- (৩৩) “প্রধান তদন্তকারী” অর্থ কমিটি কর্তৃক নিয়োজিত তদন্তদলের প্রধান;
- (৩৪) “ফ্লাইট রেকর্ডার” অর্থ দুর্ঘটনা/ঘটনার তদন্তের পরিপূরক হিসাবে বিমানে বসানো যে কোন ধরণের রেকর্ডার;
- (৩৫) “বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত আদেশ” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা, ঘটনা ও সংঘটনার বিষয়ে বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটির প্রধান কর্তৃক জারিকৃত আদেশ;
- (৩৬) “বিমান” অর্থ যে কোনো যন্ত্র, যাহা বাতাসের প্রতিঘাত, ভূ-পৃষ্ঠের বিপরীতে নহে, দ্বারা বায়ুমন্ডলে ভর করিয়া ভাসিতে পারে, যাহাতে বন্ধ বা মুক্ত বেলুন, এয়ার শিপ, ঘুড়ি, ডোন, গ্লাইডার এবং উড্ডয়নরত যন্ত্র অন্তর্ভুক্ত হইবে;
- (৩৭) “বিমানের সাথে সংঘর্ষ” অর্থ বিমানের সংগে বিমান বা অন্য কোন বস্তুর সংঘর্ষ;
- (৩৮) “বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত দল” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটির প্রধান কর্তৃক কমিটির সদস্যগণের মধ্য হইতে এক বা একাধিক তদন্তকারীর সমন্বয়ে গঠিত দল যাহা বিমান দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা ও ঘটনা তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা করিবে;
- (৩৯) “ব্যালেন্সিং টেস্ট” অর্থ যোগ্য কর্তৃপক্ষ কর্তৃক, দেশের আইন-কানুন ও পরিশিষ্ট-১৩ এর সংশ্লিষ্ট নির্দেশনা অনুসরণে নিরুপিত, চলমান বা ভবিষ্যত তদন্তের উপর, কোন দুর্ঘটনা এবং ঘটনা তদন্তের রেকর্ড প্রকাশের বা ব্যবহারের সম্ভাব্য প্রভাব।
- (৪০) “বিপজ্জনক পণ্য বা বস্তু” অর্থ এমন কোন দ্রব্য বা বস্তু যাহা স্বাস্থ্য, সম্পত্তি বা পরিবেশের ক্ষতি করিতে পারে বা উহাদের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ বা নিরাপত্তা বিঘ্নিত করিতে পারে এবং যাহা আইসিএও এর টেকনিক্যাল নির্দেশনায় বিপজ্জনক পণ্যের তালিকায় অন্তর্ভুক্ত বা শ্রেণীভুক্ত;
- (৪১) “বৈশ্বিক উদ্বেগে সুরক্ষা সুপারিশ (এসআরজিসি)” অর্থ পদ্ধতিগত ঘাটতি সম্পর্কিত সুরক্ষা সুপারিশ, যাহা দুর্ঘটনার পুনরাবৃত্তি হইবার সম্ভাবনা হ্রাস করিবে এবং সময়মত পদক্ষেপ গ্রহণ করিলে বৈশ্বিক পর্যায়ে উল্লেখযোগ্য সুরক্ষার উন্নয়নে সহায়তা করিবে;
- (৪২) “রাষ্ট্রীয় সুরক্ষা প্রোগ্রাম (এসএসপি)” অর্থ সুরক্ষা উন্নয়নের লক্ষ্যে একটি সমন্বিত বিধি-বিধান এবং ক্রিয়াকলাপ;
- (৪৩) “মারাত্মক ঘটনা” অর্থ একটি ঘটনা যা হা নির্দেশ করে যে, দুর্ঘটনা হইবার উচ্চ সম্ভাবনা ছিল এবং বিমান পরিচালনার সঙ্গে সম্পর্কিত ঘটনা যাহা, মনুষ্যবাহিত বিমানের ক্ষেত্রে, কোন ব্যক্তি যাত্রার অভিপ্রায়ে বিমানে আরোহন এবং যতক্ষণ না পর্যন্ত বিমান হইতে বহির্গমন করেন, অথবা মনুষ্যবিহীন বিমানের ক্ষেত্রে, যখন বিমানটি ফ্লাইটের উদ্দেশ্যে যাত্রা করিতে প্রস্তুত হয় এবং যতক্ষণ না এই যাত্রা শেষ হয় এবং ইঞ্জিনের প্রাথমিক প্রপালশন সিস্টেম বন্ধ হয়;

- (৪৪) “**মারাত্মক আহত**” অর্থ দুর্ঘটনায় পতিত ব্যক্তির আঘাত যাহাঃ
- (ক) আঘাতপ্রাপ্ত হইবার তারিখ হইতে ০৭ (সাত) দিনের মধ্যে হাসপাতালে ভর্তি হইয়া ৪৮-ঘন্টার বেশি সময় ভর্তি থাকিলে; অথবা
- (খ) কোন হাড় ভাঙিয়া গেলে (আঙ্গুল, আঙ্গুলের মাথা অথবা পায়ের বা নাকের সাধারণ হাড় ভাঙা ব্যতীত); অথবা
- (গ) ক্ষত, যেমন মারাত্মক রক্তক্ষরণ, স্নায়ু, পেশী বা রগের ক্ষতি; অথবা
- (ঘ) অভ্যন্তরীণ অঙ্গে আঘাত; অথবা
- (ঙ) দ্বিতীয় বা তৃতীয় মাত্রার পোড়া , অথবা শরীরের ৫ -শতাংশের বেশি পুড়িয়া যাওয়া ; অথবা
- (চ) সংক্রামক পদার্থ বা ক্ষতিকর বিকিরণের সহিত পরিস্ফীত সংস্পর্শ।
- (৪৫) “**যোগ্য কর্তৃপক্ষ**” অর্থ ব্যালেন্সিং টেস্ট পরিচালনাকারী সরকারী প্রতিষ্ঠান;
- (৪৬) “**রাষ্ট্র অর্থ**” International Civil Aviation Organization এর সাথে চুক্তিভুক্ত রাষ্ট্র;
- (৪৭) “**রাষ্ট্রীয় বিমান**” অর্থ শৃঙ্খলা বাহিনী, কাস্টমস এবং বাংলাদেশ সরকারের জন্য ব্যবহৃত বিমান;
- (৪৭) “**বিবৃতি**” অর্থ বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কর্তৃপক্ষের নিকট বিবৃতি দাতা কর্তৃক প্রদত্ত বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনা সম্পর্কিত মৌখিক, লিখিত বা রেকর্ডকৃত বিবৃতির সম্পূর্ণ বা কোন অংশ।
- (৪৮) “**সরকার**” অর্থ এই বিধিমালায় বর্ণিত কোন কার্য সম্পাদনের জন্য Rules of Business, 1996 এর Schedule-1 (Allocation of Business Among the Different Ministries and Divisions) অনুসারে ক্ষমতা বা দায়িত্বপ্রাপ্ত কোন মন্ত্রণালয় বা বিভাগ;
- (৪৯) “**সংঘটন (Occurrence)**” অর্থ বিমান পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত যে কোন ঘটনা অথবা দুর্ঘটনা।
- (৫০) “**স্বীকৃত প্রতিনিধি**” অর্থ অন্য রাষ্ট্র কর্তৃক পরিচালিত তদন্তে অংশগ্রহণের উদ্দেশ্যে যোগ্যতার ভিত্তিতে বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কমিটির সদস্যগণের মধ্য হইতে সরকার কর্তৃক মনোনীত ব্যক্তি;
- (৫১) “**সর্বোচ্চ ভর**” অর্থ বিমানের সর্বোচ্চ সার্টিফিকেটেড টেক-অফ ভর;
- (৫২) “**সুরক্ষা সুপারিশ**” অর্থ তদন্ত হইতে উদ্ধৃত তথ্যের উপর ভিত্তি করিয়া দুর্ঘটনা বা ঘটনা প্রতিরোধের উদ্দেশ্যে বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত দল কর্তৃক প্রস্তাবিত সুপারিশ , যাহা কোন ক্রমেই দুর্ঘটনা বা ঘটনার জন্য দোষারোপ বা দায়বদ্ধ করিবার উদ্দেশ্যে নহে। সুরক্ষা সুপারিশসমূহ দুর্ঘটনা এবং ঘটনার তদন্ত হইতে উদ্ধৃত হইবার পাশাপাশি সুরক্ষা সংক্রান্ত গবেষণা ও অন্যান্য উৎস হইতেও প্রাপ্ত হইতে পারে।

৩। কমিটি গঠন।- (১) সরকার বাংলাদেশের বেসামরিক বিমান চলাচল ক্ষেত্রে সকল প্রকার বিমান দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সম্পন্ন করিবার লক্ষ্যে কমিটির প্রধান ও প্রয়োজনীয় সংখ্যক সদস্যের সমন্বয়ে কমিটি গঠন করিতে পারিবে।

(২) কোন ব্যক্তি কমিটি প্রধান অথবা কমিটির সদস্য পদে দায়িত্বভার গ্রহণের জন্য যোগ্য হইবেন না যদি তিনি:

- (ক) বাংলাদেশের নাগরিক না হন;
- (খ) সরকারি চাকুরি হইতে চাকুরিচ্যুত হন;
- (গ) নৈতিক স্বলনজনিত অপরাধে দোষী সাব্যস্ত হন;
- (ঘ) কোন উপযুক্ত আদালত কর্তৃক অপকৃতিস্থ বলিয়া ঘোষিত হন;
- (ঙ) কোন ব্যাংক বা আর্থিক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ঋণ খেলাপি হিসাবে ঘোষিত হন;
- (চ) বিমান চালনা (উপ-বিধি (১) এর দফা (ক) ও (খ) এর ক্ষেত্রে) বা চলাচল নিয়ন্ত্রণ (উপ-বিধি (১) এর দফা (ঘ) এর ক্ষেত্রে) বা বিমান প্রকৌশল (উপ-বিধি (১) এর দফা (গ) এর ক্ষেত্রে) বা বিমান চলাচল ব্যবস্থাপনা (উপ-বিধি (১) এর দফা (ঙ) এর ক্ষেত্রে) বিষয়ে অভিজ্ঞতাসম্পন্ন না হন;
- (ছ) সরকারী অথবা বেসরকারী চাকুরীতে নিয়োজিত থাকেন;
- (জ) কোন এয়ারোনটিক্যাল এন্টারপ্রাইজ বা বিমান চলাচল সংস্থা ও এন্টারপ্রাইজের কোন স্টক বা বন্ডের মালিক হন অথবা উহার সহিত আর্থিক স্বার্থসংশ্লিষ্ট কোন ব্যবসা , বৃত্তিমূলক কার্য বা নিয়োগের সহিত সম্পৃক্ত থাকেন।

(৩) সরকার, যে কোন সময়, কমিটি প্রধান বা কমিটির কোন সদস্যকে অপসারণ করিতে পারিবে , যদি তিনি-

- (ক) এই বিধিমালার অধীন তার উপর অর্পিত দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ হন বা অস্বীকার করেন; অথবা
- (খ) সরকারের বিবেচনায়, তাহার ক্ষমতার অপব্যবহার করেন।

(৪) কমিটি প্রধান নিম্নবর্ণিত দায়িত্ব পালনের জন্য দায়ী থাকিবেনঃ

- (ক) কমিটির সকল কার্যক্রম সূচারুরূপে সম্পন্ন করিবার উদ্দেশ্যে এই বিধিমালার অধীন অর্পিত সকল ক্ষমতা প্রয়োগ;
- (খ) কমিটির দক্ষ ব্যবস্থাপনা ও যথাযথ পরিচালনার নিমিত্ত সকল দায়িত্ব পালন;

৪। কমিটির প্রধান ও সদস্যগণের নিয়োগ, পারিশ্রমিক, অফিস ইত্যাদি।-

(১) সরকার কমিটি প্রধান ও সদস্য নিয়োগের যোগ্যতা ও শর্তাবলী নির্ধারণ করিবে।

(২) যোগ্য প্রার্থী নির্বাচনের জন্য সরকার নিম্নরূপ বাছাই কমিটি নিয়োগ করিবে:

- (ক) অতিরিক্ত সচিব, বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়, যিনি কমিটির আহ্বায়ক হইবেন।
- (খ) অর্থ বিভাগের একজন প্রতিনিধি (যুগ্ম-সচিবের নিম্নে নহে), যিনি কমিটির সদস্য হইবেন।
- (গ) জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের একজন প্রতিনিধি (যুগ্ম-সচিবের নিম্নে নহে), যিনি কমিটির সদস্য হইবেন।
- (ঘ) বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের দুজন বিশেষজ্ঞ কর্মকর্তা, যারা কমিটির সদস্য হইবেন।
- (ঙ) যুগ্ম-সচিব/উপসচিব (সংশ্লিষ্ট), বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়, যিনি কমিটির সদস্য-সচিব হইবেন।

- (৩) বাছাই কমিটি যোগ্যতাসম্পন্ন প্রার্থীগণের নিকট হইতে দরখাস্ত আহ্বান করিবে, আগ্রহী প্রার্থীদের মধ্য হইতে প্রার্থী বাছাই করিবে এবং সরকারের নিকট সুপারিশ পেশ করিবে।
- (৪) বাছাই কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে সরকার কর্তৃক কমিটির প্রধান ও সদস্য নিয়োগপ্রাপ্ত হইবেন।
- (৫) কমিটি প্রধান ও সদস্যদের মেয়াদ হবে নিয়োগের পরবর্তী ২(দুই) বছর। তবে, পরবর্তী মেয়াদে নবায়ন এর জন্য তাদের কোনো প্রতিবন্ধকতা থাকিবেনা।
- (৬) কমিটি প্রধান ও সদস্যদের পারিশ্রমিক, ভাতা ও অন্যান্য সুবিধাদি সরকার কর্তৃক নির্ধারিত হইবে।
- (৭) পরবর্তী আর্থিক ব্যবস্থাপনা না করা পর্যন্ত কমিটির প্রধান ও সদস্যদের পারিশ্রমিক, ভাতা ও অন্যান্য সুবিধাদি সরকারী বা কোন সংস্থার তহবিল হইতে সংস্থান করা হইবে।
- (৮) বাংলাদেশের এভিয়েশন খাতের ব্যাপ্তি বিবেচনায় কমিটির জন্য স্থায়ী সহায়ক কর্মকর্তা-কর্মচারী নিয়োগ না করা পর্যন্ত সরকার কোন সংস্থার নিকট হইতে প্রয়োজনীয় সংখ্যক কর্মকর্তা-কর্মচারী কমিটির কার্যক্রম পরিচালনার জন্য অস্থায়ীভাবে সংযুক্তি প্রদান করিতে পারিবে।
- (৯) বাংলাদেশের এভিয়েশন খাতের ব্যাপ্তি বিবেচনায় কমিটির জন্য স্থায়ী অফিস কাঠামো তৈরি না করা পর্যন্ত কমিটির প্রধান ও সদস্যদের অফিস পরিচালনার জন্য কক্ষসহ অন্যান্য সুবিধাদি সরকার কর্তৃক নির্ধারিত কোন সংস্থা হতে সংস্থান করা হইবে।
- (১০) পরবর্তী আর্থিক ব্যবস্থা না করা পর্যন্ত এই বিধিমালার অধীন তদন্ত কার্যক্রম সংক্রান্ত সকল ব্যয় উপ বিধি (৭) এ বর্ণিত তহবিল হইতে সংস্থানকরাহইবে।

৫। বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত আদেশ।- এই বিধিমালার উদ্দেশ্যে পূরণকল্পে এই বিধিমালা ও আইসিএও এর পরিশিষ্ট-১৩ ও সংশ্লিষ্ট ডকুমেন্টসমূহ এবং আন্তর্জাতিক রীতি-নীতির সহিত অসঙ্গতিপূর্ণ নহে এমন বিষয়ে কমিটি প্রধান, সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত আদেশ জারী করিতে পারিবেন।

৬। কমিটির কার্যাবলি।- (১) কমিটি এই বিধিমালা ও শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট ১৩ অনুযায়ী বিমান দুর্ঘটনা ও ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম স্বাধীন ও নিরপেক্ষভাবে সম্পন্ন করিবে।

(২) উপ বিধি (১) এর সামগ্রিকতাকে ক্ষুণ্ণ না করিয়া বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনা তদন্ত পরিচালনার ক্ষেত্রে কমিটি নিম্নলিখিত দায়িত্ব পালন করিবেঃ

- (ক) দুর্ঘটনা বা ঘটনার প্রাসঙ্গিক তথ্য, রেকর্ডিং ও বিশ্লেষণ সংগ্রহ;
- (খ) দুর্ঘটনা ও ঘটনা তদন্তের রেকর্ডসমূহের সুরক্ষা নিশ্চিত করণ;
- (গ) যুক্তিসংগত হইলে সুরক্ষা সুপারিশসমূহ জারিকরণ;
- (ঘ) যদি সম্ভব হয় তাহা হইলে দুর্ঘটনার প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ কারণ নির্ণয়;
- (ঙ) যথাযথ হিসাবে, চূড়ান্ত প্রতিবেদন সমাপ্তিকরণ; এবং
- (চ) সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কার্যাদি সম্পাদন।
- (ছ) কমিটি বিমান দুর্ঘটনা অথবা ঘটনার বিষয়ে অবগত হইলে বিমান উড্ডয়নের সুরক্ষার স্বার্থে তদন্তের পরিধি এবং তদন্ত পরিচালনার পদ্ধতি উন্নয়নের লক্ষ্যে তদন্ত হইতে প্রত্যাশিত শিক্ষনীয় ফলাফল অনুযায়ী তদন্তের পরিধি নির্ধারণ করিতে পারিবে।

৭। কমিটি প্রধানের দ্বায়-দায়িত্ব।- (১) কমিটি প্রধান নিম্নবর্ণিত দ্বায়-দায়িত্ব পালন করিবেনঃ

- (ক) এই বিধিমালার অধীনে তাঁহার উপর অর্পিত দায়িত্ব ও কার্যাবলী সম্পাদন;
- (খ) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট ১৩ অনুসারে এই বিধিমালার সহিত অসংগতিপূর্ণ নহে এমন বিষয়ে প্রয়োজনীয় বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত আদেশ, নির্দেশনাও পদ্ধতি প্রস্তুত;
- (গ) দুর্ঘটনা ও ঘটনা সংঘটনের অনতিবিলম্বে তদন্ত কার্যক্রমের উদ্যোগ গ্রহণ;
- (ঘ) প্রয়োজ্য ক্ষেত্রে সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার দায়িত্বভার পুরোপুরিভাবে বা আংশিকভাবে অন্য কোন রাষ্ট্রকে বা আঞ্চলিক কোন সংস্থাকে অর্পণ;
- (ঙ) প্রতিটি তদন্তের জন্য ভিন্ন ভিন্ন বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত দল গঠন, প্রধান তদন্তকারী মনোনয়ন এবং কার্যপরিধী নির্ধারণ;
- (চ) তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশ;
- (ছ) এই বিধিমালায় বর্ণিত বিষয়বস্তুর সহিত আইসিএও এর পরিশিষ্ট -১৩ তে বর্ণিত মানদণ্ড ও দেশীয় বিধি-বিধানের মধ্যে বৈসাদৃশ্য বাংলাদেশ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান এর মাধ্যমে আইসিএওকে অবহিতকরণ;
- (জ) জনস্বার্থে তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার সুবিধার্থে দেশের বিভিন্ন সংস্থা , দপ্তর, অধিদপ্তর এবং বিভাগের সহিত যোগাযোগ রক্ষাকরণ;
- (ঝ) কমিটির প্রধান সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে, লিখিতভাবে সাধারণ বা বিশেষ কোনো আদেশ দ্বারা, উক্ত আদেশে বর্ণিত শর্ত সাপেক্ষে, যদি থাকে, এই বিধিমালার অধীন তাঁহার উপর অর্পিত কোন ক্ষমতা কমিটির অন্য কোনো সদস্যকে অর্পণ।

৮। তদন্ত দলের প্রধানের দ্বায়-দায়িত্ব।-(১) তদন্ত দলের প্রধান এই বিধিমালার অধীনে নিম্নবর্ণিত কার্যাবলী সম্পাদন করিতে পারিবেনঃ

- (ক) তদন্ত কার্যপরিচালনা;
- (খ) তদন্তে উদঘাটিত তথ্যাবলী, দুর্ঘটনার কারণ, সহায়ক উপাদানসমূহ (Contributing Factors), সুরক্ষাসম্পর্কিত সুপারিশ ও খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদনের উপর প্রাপ্ত মন্তব্যসমূহের সংযোজন ও সংশোধন;
- (গ) কমিটি প্রধানের অনুমোদনক্রমে তদন্তের বিষয়ে পর্যবেক্ষক এবং অংশগ্রহণকারী নিযুক্ত করণ।

৯। তদন্তের উদ্দেশ্য।- (১) এই বিধিমালার অধীনে পরিচালিত বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনা তদন্তের একমাত্র উদ্দেশ্য হইবে দুর্ঘটনা অথবা ঘটনা প্রতিরোধ করা, কাহাকেও দোষারোপ বা দায়বদ্ধ করা নহে।

- (২) চূড়ান্ত প্রতিবেদন কোনও আদালতের কার্যক্রমে অথবা দায়বদ্ধতার সহিত সম্পর্কিত অন্যান্য কার্যক্রমের প্রমাণক হিসাবে ব্যবহার করা যাইবে না।
- (৩) এই বিধিমালা অনুযায়ী নির্ধারিত তদন্তে উদঘাটিত তথ্যাবলী (Findings) , দুর্ঘটনা বা ঘটনার অবদানের কারণকে দোষারোপের উদ্দেশ্যে বা দেওয়ানী বা ফৌজদারি দায় নির্ধারণক হিসাবে গণ্য করা যাইবে না।
- (৪) এই বিধিমালার অধীনে প্রদত্ত কোন সুরক্ষা সুপারিশকে দোষারোপ বা দেওয়ানী অথবা ফৌজদারি দায় নির্ধারণক হিসাবে গণ্য করা যাইবে না।

১০। প্রবেশেধিকার।- এই বিধিমালার বিধান অনুযায়ী পরিচালিত কোন তদন্তে, কমিটির তদন্তকারীগণ কোনরূপ বিলম্ব না করিয়া দুর্ঘটনাস্থলে অবাধে প্রবেশ করিতে পারিবেন এবং উক্ত তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনাকালে কেহ বাধা প্রদান করিতে পারিবে না।

১১। স্বার্থের দ্বন্দ্ব।- বাংলাদেশ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ কর্তৃক তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য নিযুক্ত কর্তৃপক্ষের বিশেষজ্ঞগণ কমিটি পরিচালিত তদন্তে যদি অংশগ্রহণ করেন, তাহা হইলে দায়িত্বে নিয়োজিত থাকা অবস্থায় কর্তৃপক্ষের উক্ত বিশেষজ্ঞগণ কর্তৃপক্ষের কোনো দায়িত্ব পালন করিতে পারিবেন না।

১২। তদন্তের স্বাধীনতা।-বেসামরিক বিমান পরিবহনের সাথে সংশ্লিষ্ট কোন সরকারি-বেসরকারি কোন দপ্তর/ সংস্থা/ প্রতিষ্ঠান/ বিভাগ কমিটির তদন্ত কার্যক্রমে এমন কোনো প্রভাব বা হস্তক্ষেপ করিবেন না যাহাতে কমিটি কর্তৃক তদন্ত পরিচালনা এবং উদ্দেশ্য ব্যহত হয়।

১৩। তদন্তের এখতিয়ার।- (১) শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১৩ অনুসরণপূর্বক কমিটি নিম্নবর্ণিত কোন বিমানের দুর্ঘটনা, মারাত্মক ঘটনা ও ঘটনার তদন্ত করিবেঃ

- (ক) বাংলাদেশের অভ্যন্তরে বা বাংলাদেশের উপর দিয়া চলাচলরত কোন বিমান;
- (খ) বাংলাদেশের বাহিরে যে কোন স্থানে বাংলাদেশে নিবন্ধিত বা বাংলাদেশী অপারেটর কর্তৃক পরিচালিত অথবা বাংলাদেশে প্রস্তুতকৃত বা ডিজাইনকৃত কোন বিমান; এবং
- (গ) বাংলাদেশে নিবন্ধিত কোন বিমানের ক্ষেত্রে যখনঃ
 - (অ) দুর্ঘটনার বা মারাত্মক ঘটনার অবস্থান যখন কোন রাষ্ট্রের সীমানায় হইয়াছে বলিয়া নির্দিষ্টভাবে নির্ধারণ করা সম্ভব হয় নাই; বা
 - (আ) দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনাটি একটি চুক্তিহীন রাষ্ট্রের অভ্যন্তরে ঘটে যাহা উক্ত রাষ্ট্র আইসিএও পরিশিষ্ট ১৩ এর অনুসারে তদন্ত কার্যক্রমের ইচ্ছা পোষণ করিবে না।

(২) এই বিধিমালার বিধানসমূহের অধীনে তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে বাংলাদেশ ‘অপারেটর রাষ্ট্র’ হিসাবে বিবেচিত হইবে এবং কমিটি ‘অপারেটর রাষ্ট্র’ এর সকল দায়িত্ব ও বাধ্যবাধকতা পালন করিবে।

তবে, বাংলাদেশী অপারেটর কর্তৃক লিজ , চ্যাটার্ড বা ইন্টারচেঞ্জ কৃত বিমানের ক্ষেত্রে, বিমানটি বাংলাদেশে নিবন্ধিত না হইলে উক্ত বিমানের দুর্ঘটনার তদন্ত কার্যক্রম সামগ্রিক বা আংশিকভাবে পরিচালনার ক্ষেত্রে কমিটি ‘রেজিষ্ট্রি রাষ্ট্র’ এর সকল দায়িত্ব ও বাধ্যবাধকতা পালন করিবে।

(৩) অন্য কোন বিধিমালায় যাহা কিছুই থাকুক না কেন , এই বিধিমালার অধীনে অন্য কোন সংস্থা কোন তদন্ত কার্যক্রম আরম্ভ করিতে পারিবে না যদি তদন্ত কমিটি কর্তৃক তদন্ত কার্যক্রম আরম্ভ , চলমান অথবা সম্পন্নকৃত হইয়া থাকে।

(৪) তবে, এই বিধিমালার অধীনে কমিটি রাষ্ট্রের আইন শৃঙ্খলা রক্ষাকারী প্রতিষ্ঠানসহ অন্য কোন সংস্থা স্ব-স্ব উদ্দেশ্যে তদন্ত করণের ক্ষেত্রে বাধা সৃষ্টি করিবে না।

(৫) বিমান দুর্ঘটনা তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনাকালে কমিটির প্রধান বা তদকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত তদন্ত টিমের কোন সদস্য নিম্নবর্ণিত বিষয়ে তদন্ত , এবং দলিল ও রেকর্ডপত্র স্ব -নিয়ন্ত্রণে রাখিয়া পরীক্ষা করিতে পারিবে এবং উক্তরূপ তদন্ত ও পরীক্ষাকালে এতদসংক্রান্ত ব্যক্তিকে জিজ্ঞাসাবাদ করিতে পারিবেনঃ

- (ক) দুর্ঘটনা বা ঘটনার দৃশ্য, ধ্বংসাবশেষ ও অন্যান্য উপাদান যাহা তদন্তের সহিত সম্পৃক্ত;

(খ) এয়ার ট্রাফিক সার্ভিসেস রেকর্ডিং ট্রান্সক্রিপ্ট, ফ্লাইট ডাটা রেকর্ডার, ককপিট ভয়েস রেকর্ডার ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য উপাদান;

(গ) বিমান ও ইহার অন্যান্য অংশ এবং উহাদের ধ্বংসাবশেষ;

(৬) কমিটির হেফাজতে রক্ষিত বিমান, ইহার উপাদান ও অংশাদির প্রয়োজনীয়তা শেষ হইবার সংগে সংগেই উপযুক্ত স্বত্বাধিকারীকে হস্তান্তর করিয়া দুর্ঘটনার স্থান ত্যাগ করিতে হইবে।

১৪। কমিটিকে দুর্ঘটনার বিষয়ে অবগত করণ।- বিমান অপারেটর, বিমানের মালিক, পাইলট-ইন-কমান্ড, বিমানবন্দর অপারেটর, এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোলার বা অন্য যে কোন ব্যক্তি বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনার বিষয়ে অবগত হইবার মুহূর্তের মধ্যেই দুর্ঘটনার তথ্যাদি কমিটিকে তাৎক্ষণিক ও দ্রুততম পদ্ধতিতে অবগত করিবে।

১৫। দুর্ঘটনার প্রমাণাদি সংরক্ষণ।- (১) কোন বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনায় পতিত হইলে , প্রমাণাদির সুরক্ষার্থে, বিমানের মালিক, অপারেটর এবং ক্রু সদস্য কমিটির কোন নির্দেশনা ব্যতীত বিমান ও বিমানের উপাদান অপসারণের কোন ধরণের পদক্ষেপ গ্রহণ করিবেন না এবং তদন্তের স্বার্থে যতদিন প্রয়োজন ততদিন উহা নিরাপদ হেফাজতে রাখিবেন।

তবে, শর্ত থাকে যে. কোন ব্যক্তি বা সম্পত্তির সুরক্ষার স্বার্থে বিমানের মালিক , অপারেটর এবং ক্রু সদস্য বিমান ও বিমানের উপাদান অপসারণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(২) যে ব্যক্তি হস্তক্ষেপের আয়োজন, তত্ত্বাবধান এবং পরিচালনায় রহিয়াছেন, তিনি হস্তক্ষেপ এর পূর্বে পরিস্থিতির সম্ভাব্য ব্যাপ্তি অনুযায়ী সর্বোত্তম উপায় যাহা হাতে রহিয়াছে তাহা দ্বারা প্রমাণাদি লিপিবদ্ধ করিবেন।

১৬। দুর্ঘটনা এবং ঘটনার তদন্ত সংক্রান্ত তথ্যাদির সুরক্ষা। - (১) দুর্ঘটনা বা ঘটনা তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনাকালে, কমিটি নিম্নবর্ণিত বস্তু এবং তথ্যাদি দুর্ঘটনা বা ঘটনার তদন্ত ব্যতীত অন্য কোন উদ্দেশ্যে প্রকাশ করিবে না, যদি না কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত হয় যে, উক্ত প্রকাশনা না করিবার ফলেদেশীয় বা বৈদেশীক বৈরী প্রভাব পড়িতে পারে অথবা ভবিষ্যৎ কোন তদন্তের জন্য অপরিহার্য হয়ঃ

(ক) ককপিট ভয়েস রেকর্ডিং এবং এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ডিং এবং তদসংশ্লিষ্ট কোন ট্রান্সক্রিপ্ট;
এবং

(খ) কমিটির নিয়ন্ত্রণে ও হেফাজতে রক্ষিত নথি অথবা তথ্যাদি:

- (অ) তদন্ত চলাকালীন কমিটি কর্তৃক কোন ব্যক্তির নিকট হইতে সংগৃহীত প্রতিবেদন;
- (আ) বিমান চলাচলের সহিত সম্পৃক্ত কোন ব্যক্তির বার্তা বিনিময়;
- (ই) বিমান দুর্ঘটনায় অথবা ঘটনার সহিত জড়িত ব্যক্তিবর্গের ডাক্তারী অথবা ব্যক্তিগত তথ্যাদি;
- (ঈ) এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল রেকর্ডিং এবং রেকর্ডিং এর পাণ্ডুলিপি;
- (এ) কমিটি এবং স্বীকৃত প্রতিনিধি কর্তৃক দুর্ঘটনা বা ঘটনা সংক্রান্ত তথ্যাদির বিশ্লেষণ ও মতামত সহ ফ্লাইট রেকর্ডারের তথ্যাদি;
- (ঐ) দুর্ঘটনা বা ঘটনার চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন।

(২) ককপিট ভয়েস রেকর্ডিং এর অডিও রেকর্ডিং ও অডি ও কন্টেন্ট অফ এয়ারবর্ন ইমেজ রেকর্ডিং জনসাধারণের নিকট প্রকাশ করা যাইবে না।

১৭। ভারসাম্য পরীক্ষা।—।-বিধি ১৬ (১) এর অধীনে বর্ণিত তালিকাভুক্ত রেকর্ডসমূহ ফৌজদারী , দেওয়ানী, প্রশাসনিক বা শৃঙ্খলাবদ্ধ কার্যক্রমে ব্যবহার করিবার পূর্বে , আদালত ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে স রকারের বিবেচনায় প্রকাশকরণ যুক্তিসঙ্গত কিনা তাহা ব্যালেন্সিং টেস্ট এর মাধ্যমে নির্ধারণ করিতে হইবে।

১৮। তদন্তকারীগণের আদালতে উপস্থিতি।- কমিটির তদন্তকারী সদস্যগণ কোন বিচারিক, প্রশাসনিক বা শৃঙ্খলাজনিত কার্যক্রমে সাক্ষী হিসাবে উপস্থিত থাকিয়া দোষারোপ বা দায়বদ্ধতার উদ্দেশ্যে সাক্ষ্য প্রদান করিতে পারিবেন না।

১৯। তদন্তের খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশ।- কমিটি কর্তৃক প্রস্তুতকৃত ‘চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ প্রকাশের পূর্বে, কমিটি তাদের ‘খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ তাৎপর্যপূর্ণ ও স্পষ্ট মতামতের জন্য তদন্তে অংশগ্রহণকারী নিম্নবর্ণিত রাষ্ট্র, দপ্তর এবং সংস্থার নিকট প্রেরণ করিতে পারিবেন:

- (ক) বাংলাদেশের কোন সংশ্লিষ্ট দপ্তর;
- (খ) আইসিএও এর পরিশিষ্ট ১৩ অনুযায়ী, দুর্ঘটনা বা ঘটনার সহিত সরাসরি স্বার্থ সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র অথবা উহাদের সংশ্লিষ্ট সংস্থা; এবং
- (গ) তদন্তের সহিত সংশ্লিষ্ট অন্য যে কোন সংস্থা;

(২) প্রেরিত ‘খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ এর উপর মন্তব্যের জন্য সময়সীমা হইবে ৬০ (ষাট) দিন, যাহা বার্তা প্রেরণের তারিখ হইতে গণনা করা হইবে, যদি না উপধারা (১) এ উল্লিখিত কর্তৃপক্ষ বা সংস্থাসমূহ ও কমিটির পারস্পরিক সর্বসম্মতিক্রমে সেই মেয়াদ বৃদ্ধি না করা হয়।

(৩) কমিটির সুস্পষ্ট সম্মতি ব্যতীত কোন ব্যক্তি দুর্ঘটনা বা ঘটনার তদন্তকালে প্রাপ্ত কোনও খসড়া তদন্ত প্রতিবেদন বা ইহার কোনও অংশ জনসম্মুখেপ্রচার বা প্রকাশ অথবা অন্য কোন ব্যক্তির নিকট প্রেরণ করিতে পারিবেন না, যদি না এই ধরনের প্রতিবেদন বা দলিল ইতোমধ্যে কমিটি কর্তৃক প্রকাশিত হইয়া থাকে।

(৪) উপ-বিধি (২) এ উল্লিখিত সময়সীমার মধ্যে কমিটি, প্রাপ্ত মন্তব্যের সারসংক্ষেপ অথবা উহার কোন অংশ সংযোজন, বিয়োজন অথবা পরিবর্ধনের মাধ্যমে ‘খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ সংশোধন করিয়া ‘চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ প্রস্তুত করিবে অথবা মন্তব্য প্রদানকারী রাষ্ট্র বা কর্তৃপক্ষের মতামতের ভিত্তিতে তাহা ‘চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ এর সংযুক্তি (Appendix) হিসাবে যুক্ত করিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, উল্লিখিত সময়ের মধ্যে কোন মতামত পাওয়া না গেলে কমিটি ‘চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ প্রস্তুত করিবে।

(৫) তদন্ত পরিচালনাকারী কোন রাষ্ট্র হইতে খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন পাওয়ার পর, কমিটি নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে মন্তব্য প্রেরণ করিবে অথবা ‘চূড়ান্ত প্রতিবেদন’ এর সংযুক্তি (Appendix) হিসাবে যুক্ত করিবার ইচ্ছা পোষণ করিলে তা উক্ত রাষ্ট্রকে অবহিত করিবেন।

তবে শর্ত থাকে যে, কমিটিমন্ডব্য প্রেরণে অনি চ্ছা পোষণ করিলে, তদন্ত পরিচালনাকারী রাষ্ট্রকে তাহা অবহিত করিবেন।

২০। তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশ।- দুর্ঘটনা ও ঘটনা প্রতিরোধের স্বার্থে, কমিটি চূড়ান্ত প্রতিবেদন যত দূত সম্ভব জনসম্মুখে প্রকাশ করিবেন এবং সম্ভব হইলে তাহা ১২ (বার) মাসের মধ্যে করিতে হইবে।

(২) কমিটি তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন নিম্নবর্ণিত রাষ্ট্র, দপ্তর এবং সংস্থার নিকট প্রেরণ করিবেনঃ

- (ক) দেশের সংশ্লিষ্ট দপ্তর;
- (খ) আইসিএও এর পরিশিষ্ট ১৩ অনুযায়ী, দুর্ঘটনা বা ঘটনার সহিত সরাসরি স্বার্থ সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র অথবা উহাদের সংশ্লিষ্ট সংস্থা;
- (গ) প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, আইসিএও;
- (ঘ) যে কোন রাষ্ট্র যাহার নাগরিক মৃত্যুবরণ বা মারাত্মকভাবে আহত হইয়াছে; এবং
- (ঙ) কমিটির মতে, তদন্তের সহিত সরাসরি স্বার্থ সংশ্লিষ্ট যে কোন ব্যক্তি বা সংস্থা;

২১। তদন্তের সুরক্ষা সুপারিশসমূহ।- (১) দুর্ঘটনা বা ঘটনা তদন্তের যে কোন পর্যায়ে, বিমান উড্ডয়নের সুরক্ষা উন্নয়ণে যে কোন প্রতিরোধমূলক পদক্ষেপ অবিলম্বে গ্রহণ জরুরী বলিয়া মনে হইলে , কমিটিসংশ্লিষ্ট সকল রাষ্ট্র ও উহাদের সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের নিকট তারিখ সম্বলিত বার্তার মাধ্যমে ‘সুরক্ষা সুপারিশ’ প্রেরণ করিবেন।

(২) তদন্ত শেষে কমিটি তদন্ত হইতে উদ্ধৃত যে কোন ‘সুরক্ষা সুপারিশ’, সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রসমূহের দুর্ঘটনা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ ও সকল সংস্থাকে এবং ইহার কোন বিষয় আইসিএও এর ডকুমেন্ট সংশ্লিষ্ট হইলে, তাহা আইসিএওকেও তারিখ সম্বলিত বার্তার মাধ্যমে প্রেরণ করিবেন।

(৩) কমিটি কর্তৃক প্রস্তুতকৃত তদন্তের সুরক্ষা সুপারিশসমূহ বিমান চলাচল সংশ্লিষ্ট নিম্নবর্ণিত ব্যক্তি বা সংস্থার নিকট প্রেরণ করিতে হইবে:

- (ক) সুরক্ষা সুপারিশ বাস্তবায়নের জন্য সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা সংস্থা;
- (খ) সরকারের সংশ্লিষ্ট সংস্থা;
- (গ) সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র সমূহ এবং দুর্ঘটনা তদন্ত কর্তৃপক্ষ সমূহ;
- (ঘ) সংশ্লিষ্ট স্টেক হোল্ডার, যথা- এয়ারলাইন্স, বিমান রক্ষণাবেক্ষণ সংস্থা, বিমান প্রস্তুতকারী সংস্থা, এয়ার ট্রাফিক সার্ভিসেস, এয়ারপোর্ট অপারেটর অথবা অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থা ইত্যাদি; এবং
- (ঙ) সংশ্লিষ্ট অন্য কোন ব্যক্তি যিনি ইহা হইতে শিক্ষা গ্রহণ বা উপকৃত হইতে পারেন।

(৪) ‘সুরক্ষা সুপারিশ’ বিষয়ে কোন শুদ্ধি কার্যক্রম গ্রহন করা হইয়াছে বা বিচেনায় আছে কি-না এবং সুরক্ষা কার্যক্রম গ্রহণ না করা হইলে তাহার লিখিত কারণ, উপ-বিধি (৩) এ উল্লিখিত ব্যক্তি বা সংস্থা বা স্টক হোল্ডার অথবা রাষ্ট্র কর্তৃক ‘সুরক্ষা সুপারিশ’ বার্তা প্রাপ্তির ৯০ (নব্বই) দিনের মধ্যে লিখিতভাবে কমিটিকে অবহিত করিতে হইবে।

(৫) কমিটি ‘সুরক্ষা সুপারিশ’ বিষয়ক জবাবগুলি রেকর্ড ও পর্যালোচনা করিবেন এবং সুরক্ষা বিষয়ক ঝুঁকি কতখানি প্রশমিত হইয়াছে তাহা নিরুপণ করিবেন।

(৬) কমিটি প্রাপ্ত জবাবের পরিপ্রেক্ষিতে সুরক্ষা সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নের অগ্রগতি নজরদারী (Monitoring) এর জন্য একটি পদ্ধতি নির্ধারণ করিবেন।

(৭) কমিটি তাহাদের জারীকৃত বৈশ্বিক সুরক্ষা সংক্রান্ত সুপারিশ (Safety Recommendation of Global Concern) এবং এই পরিপ্রেক্ষিতে প্রাপ্ত জবাবসমূহ আইসিএও কে জানাইবেন।

২২। তদন্ত পুনরায় চালুকরণ।- তদন্ত সমাপ্তির পর, যদি নতুন এবং উল্লেখযোগ্য কোন প্রমাণ পাওয়া যায় তাহা হইলে কমিটি তদন্ত পুনরায় চালু করিতে পারিবেন।

২৩। তদন্ত দলের ক্ষমতা।-(১) বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনা তদন্তের উদ্দেশ্যে তদন্ত দল নিম্নলিখিত ক্ষমতা প্রয়োগ করিতে পারিবেন:

(ক) তদন্ত টিমের নিকট যথাযথ বলিয়া মনে হইলে, কোন ব্যক্তিকে সম্মুখে হাজির করাইয়া, তাঁহাকে পরীক্ষা করা এবং তাঁহার নিকট হইতে দুর্ঘটনা বিষয়ক প্রশ্নের উত্তর অথবা কোন তথ্য সংগ্রহ;

(খ) নিম্নবর্ণিত স্থান ও বিষয়ের সুরক্ষা ও সংরক্ষণের জন্য নির্দেশনা প্রদান করিতে পারিবেন:

(অ) বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনার স্থান সমূহ;

(আ) বিমান এবং ইহার যেকোন অংশ; এবং

(ই) ঘটনার সহিত সম্পর্কিত সকলতথ্য, নথি এবং প্রমাণাদি (evidence);

(গ) কোন দুর্ঘটনা বা ঘটনার তদন্ত পরিচালনার সহিত সম্পর্কিত ও যুক্তিসঙ্গত কারণের ভিত্তিতে তদন্তকারী যদি বিশ্বাস করে যে, এমন কোন স্থানে প্রবেশ ও অনুসন্ধান করা প্রয়োজন তাহা হইলে, সেই সকল স্থানে প্রবেশ করিয়া দুর্ঘটনা সম্পর্কিত তথ্যের অনুসন্ধান করিতে পারিবেন। তবে, তদন্তকারী কোন স্থানের দা য়িত্বে নিয়োজিত থাকা ব্যক্তির সম্মতি ব্যতীত উক্ত স্থানে প্রবেশের ক্ষমতা রাখিতে পারিবেন না, যদি না তদন্তকারী প্রবেশের জন্য যথাযথ সনদ প্রয়োগের মাধ্যমে প্রবেশের ইচ্ছা পোষণ করেন।

তবে শর্ত থাকে যে, অতীব জরুরীপরিস্থিতিতে যদি তদন্তকারীর পক্ষে সনদ প্রাপ্ত হওয়া সম্ভব না হয় তাহা হইলে তদন্তকারীর উক্ত স্থানে প্রবেশাধিকার থাকিবে;

(ঘ) প্রমাণাদির সুরক্ষা ও সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে, দুর্ঘটনা বা ঘটনার স্থলে বিদ্যমান কোন কিছু যাহার দুর্ঘটনা বা ঘটনার সহিত সম্পৃক্ততা আছে অথবা থাকিতে পারে, সেই সকল প্রমাণাদিকে অক্ষত রাখিবার উদ্দেশ্যে ঐ সকল স্থান তদন্ত সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত সুরক্ষিত ও সংরক্ষিত রাখিবার লক্ষ্যে তাৎক্ষণিক পদক্ষেপ গ্রহণ;

(ঙ) ধ্বংসাবশেষের পরীক্ষা সহ তদন্তের উদ্দেশ্যে জন্ম করা সকলপ্রমাণাদির যতদূর সম্ভব পরীক্ষা করিতে পারিবেন, তবে ইহাতে যেন অনর্থক তদন্তের অগ্রগতি ব্যহত না হয়।

তবে শর্ত থাকে যে, তদন্তকারী এই ক্ষেত্রে সকল প্রকার যুক্তিসংগত পদ ক্ষেপ গ্রহণ করিবে এবং মালিকসহ সংশ্লিষ্ট যে কোন ব্যক্তি, যদি প্রমাণাদি পরীক্ষার সময় সংগত কারণে উপস্থিত থাকিতে আগ্রহী হন, তাহা হইলে তাহাদিগকে তদন্তকারী পরীক্ষাধীন বস্তুর পরীক্ষায় প্রবেশাধিকার দিতে পারিবেন।

- (চ) এই বিধির অধীনে দুর্ঘটনা বা ঘটনা তদন্তের উদ্দেশ্যে, তদন্তকারী দুর্ঘটনা বা ঘটনা সম্পর্কিত কোন তথ্যের সংশ্লিষ্টতা বিবেচনা করিতে পারিবেন।
- (ছ) যতক্ষণ না তদন্ত কার্যক্রম সমাপ্ত হইবে অথবা তদন্ত কার্যক্রম চলমান থাকিবে না মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় ততক্ষণ পর্যন্ত তদন্তকারী দুর্ঘটনা সম্পর্কিত তথ্যাদি আয়ত্তে রাখিতে পারিবেন।
- (জ) তদন্তকারী যাহাদেরকে উপযুক্ত মনে করিবেন তাহাদের নিকট হইতে বিবৃতি গ্রহণ করিতে পারিবেন এবং বিবৃতির উপর সত্য বলিয়া ঘোষণাপত্রে বিবৃতি দানকারীর স্বাক্ষর গ্রহণ করিতে পারিবেন।
- (ঝ) যদি তদন্তকারী সংগত কারণে বিশ্বাস করেন যে, তদন্তের জন্য বিমান পরিচালনার সহিত প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে জড়িতদের ডাক্তারী পরীক্ষার প্রয়োজনীয়তা থাকিতে পারে তাহা হইলে তিনি তাহাদের নিকট হইতে লিখিতভাবে ডাক্তারী পরীক্ষার নোটিশ জারির মাধ্যমে ডাক্তারী পরীক্ষার ফল চাহিতে পারিবেন।
- তবে শর্ত থাকে যে, ডাক্তারী পরীক্ষার মধ্যে সল্য চিকিৎসা, চর্মছিদ্র জনিত কোন চিকিৎসা, যেকোন বাইরের টিস্যু অথবা শরীরে বিদ্যমান নেশা জাতীয় পদার্থ (drug) অথবা শরীরে আগত যে কোন বাইরের পদার্থ (foreign object) কে বুঝাইবে না।
- (ঞ) যখন কোন রোগীর বিষয়ে যুক্তিসংগত কারণে তদন্তকারীর বিশ্বাস হইবে যে, ঐ রোগীর ডাক্তারী প্রতিবেদন তদন্তের সহিত সংশ্লিষ্ট হইতে পারে, সেই ক্ষেত্রে একজন চিকিৎসক অথবা প্র্যাকটিসনার এর নিকট হইতে ডাক্তারী সনদ সংগ্রহের জন্য তদন্তকারী তাহার স্বাক্ষরে লিখিত নোটিশ জারি করিতে পারিবেন।
- (ট) তদন্তকারী যদি যুক্তিসংগত কারণে মনে করেন যে, মৃত ব্যক্তির ময়নাতদন্ত বা ডাক্তারী পরীক্ষার তথ্য তদন্ত পরিচালনার সহিত সম্পৃক্ত হইবে বা হইতে পারে, সেই ক্ষেত্রে ডাক্তারী প্রতিবেদনের জন্য তদন্তকারী তাহার নিজ স্বাক্ষরে নোটিশ জারি করিতে পারিবেন।
- (ঠ) তদন্তকারী ময়নাতদন্ত অথবা ডাক্তারী পরীক্ষা দুর্ঘটনা তদন্তের জন্য যুক্তিসংগত মনে করিলে, উপ-বিধি (ট) তে বর্ণিত মৃত ব্যক্তির দেহ অথবা দেহের অংশ বিশেষের হেফাজতকারীকে নিজ স্বাক্ষরে লিখিত নোটিশ জারি করিতে পারিবেন।
- (ড) কমিটি স্থানীয় কর্তৃপক্ষ অথবা সরকার কর্তৃক অনুমোদিত অন্য কোন ব্যক্তিকে দুর্ঘটনা এলাকা, বিমান এবং বিমানের অন্যান্য উপাদানসমূহ কমিটি কর্তৃক প্রেরিত তদন্ত

টিমের হেফাজতে না নেওয়া পর্যন্ত নিরাপদ রাখা নিশ্চিত করিবার জন্য আমন্ত্রণ জানাইতে পারিবেন।

- (ঢ) উপ-বিধি (১) অনুযায়ী তদন্ত কার্যক্রম শুরুর পূর্বেই তদন্তকারী কর্তৃক পরিচিত ও ক্ষমতার প্রমাণক হিসাবে তাহার নিয়োগ সংক্রান্ত সনদ সংশ্লিষ্ট কোন ব্যক্তির চাহিদা অনুযায়ী প্রদর্শন করিতে হইবে।
- (ণ) উপ-বিধি (১) অনুযায়ী তদন্তকারীকে তথ্য সরবরাহ করিতে বা তদন্তকারীর সম্মুখে হাজির হইয়া প্রতিবেদন প্রদান করিতে অথবা ডাক্তারী পরীক্ষার প্রতিবেদন দাখিল করিতে অথবা মৃত ব্যক্তি ও দেহের কোন অংশ বিশেষের ময়নাতদন্ত সম্পাদন অথবা ডাক্তারী পরীক্ষার নিমিত্তে সহজলভ্য করিতে কোন ব্যক্তি অস্বীকার করিতে পারিবেন না অথবা অপারগতা প্রকাশ করিতে পারিবেন না।
- (ত) উপ-বিধি (১) এর অধীনে নিয়োগপ্রাপ্ত তদন্তকারী এতদসংক্রান্ত বিষয়ে জারীকৃত আদেশ অথবা নির্দেশ প্রতিপালনের নিমিত্তে, প্রয়োজনে, আদালতের নির্দেশনার জন্য দরখাস্ত দিতে পারিবেন।

২৪। তদন্ত কার্যক্রমে পর্যবেক্ষক/অংশগ্রহণকারী/স্বীকৃত প্রতিনিধি/ পরামর্শক প্রভৃতিগণের অংশগ্রহণ।-

(১) তদন্ত বিষয়ে সরাসরি স্বার্থের সংশ্লিষ্টতা আছে দেশের এমন কোন দপ্তর কর্তৃক তদন্তের পর্যবেক্ষক হিসেবে মনোনীত ব্যক্তি, কমিটি আরোপিত শর্ত সাপেক্ষে, উক্ত তদন্তে পর্যবেক্ষক হিসেবে উপস্থিত থাকিতে পারিবেন।

(২) কমিটি কর্তৃক আরোপিত শর্ত সাপেক্ষে, একজন ব্যক্তি, যাহার কমিটির অনুশাসন বাস্তবায়ন করিবার পারদর্শিতা রহিয়াছে, সেই ব্যক্তি কমিটি কর্তৃক পরিচালিত তদন্তে অংশগ্রহণকারী হিসেবে যোগদান করিতে পারিবেন।

(৩) আইসিএও এর পরিশিষ্ট ১৩ এর অন্তর্ভুক্ত মানদণ্ড এবং সুপারিশ সাপেক্ষে, অন্য রাষ্ট্র কর্তৃক নিযুক্ত স্বীকৃত প্রতিনিধি এবং পরামর্শকগণ কমিটি কর্তৃক পরিচালিত তদন্তে অংশ গ্রহণ করিতে পারিবেন।

(৪) বিমান দুর্ঘটনায় অন্য কোন রাষ্ট্রের নাগরিকের প্রাণহানি বা মারাত্মকভাবে আহত হইবার কারণে সেই রাষ্ট্রের বিশেষ স্বার্থে তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য কমিটি আইসিএও এর পরিশিষ্ট ১৩ অনুযায়ী উক্ত দেশের বিশেষজ্ঞ কে দুর্ঘটনা তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য অনুমতি প্রদান করিতে পারিবেন।

(৫) কমিটিঅস্থায়ী ভিত্তিতে, তদন্তে সহায়তা করিবার জন্য কারিগরি বা বিশেষ জ্ঞান সম্পন্ন ব্যক্তিবর্গের অংশগ্রহণের জন্য অনুমতি প্রদান করিতে পারিবেন।

(৬) কমিটি তদন্ত হইতে কোনও পর্যবেক্ষক বা অংশগ্রহণকারীকে সরাসরি অপসারণ অথবা জিজ্ঞাসার মাধ্যমে তাহাকে তদন্ত কার্যক্রম হইতে অব্যাহতি প্রদান করিতে পারিবেন, যদি:

- (ক) সেই ব্যক্তি তাহার উপস্থিতি বিষয়ে কমিটি কর্তৃক আরোপিত শর্ত ভঙ্গ করে;
- (খ) কমিটির মতে, তদন্তে উক্ত ব্যক্তির কোন স্বার্থের দ্বন্দ আছে যাহা তদন্তে বিঘ্নতা সৃষ্টি করিতে পারে।

(৭) উপ-বিধি (১), (২) এবং (৫) অনুযায়ী কমিটি কর্তৃক পরিচালিত সংঘটনা তদন্তে পর্যবেক্ষক অথবা অংশগ্রহণকারী হিসাবে যোগদানকারী ব্যক্তি কমিটির আরোপিত শর্ত ও সীমাবদ্ধতা সাপেক্ষে একজন অনুমোদিত তদন্তকারীর তত্ত্বাবধানেঃ

- (ক) সংঘটনার স্থলে প্রবেশ করিতে পারিবেন;
- (খ) সংঘটনার সাথে সংশ্লিষ্ট বিমান ও বিমানের অংশবিশেষ এবং উপাদানসমূহ পরীক্ষা করিতে পারিবেন;
- (গ) কোন আইন দ্বারা নিষিদ্ধ না হইলে, নিম্নবর্ণিত বিষয়ের সাথে সংশ্লিষ্ট সকল দলিলাদি এবং অন্য যেকোন প্রাসঙ্গিক প্রমাণাদি পরীক্ষা করিতে পারিবেন
 - (অ) সংঘটনার সময় বিমান চলাচল সংক্রান্ত কার্যক্রম;
 - (আ) সংঘটনার সহিত সম্পৃক্ত ক্রু-সদস্যবৃন্দ; এবং
 - (ই) বিমান, বিমানে সংযুক্ত অংশ ও উপাদান সমূহ;
- (ঘ) গবেষণাগারের পরীক্ষা ও বিশ্লেষণে যোগদান করিতে পারিবেন।

(৮) উপ-বিধি (৩) ও (৪) অনুযায়ী কমিটি কর্তৃক পরিচালিত দুর্ঘটনা বা ঘটনার তদন্তে যোগদানকারী ব্যক্তিকে, কোন আইনে নিষেধাজ্ঞা না থাকিলে, শিকাগো কনভেনশনের পরিশিষ্ট ১৩ এর মানদণ্ড ও সুপারিশ এ বর্ণিত অধিকার প্রদান করিতে হইবে।

(৯) কমিটি প্রধান কর্তৃক ভিন্নরূপ অনুমোদন না থাকিলে, তদন্তাধীন বিষয়ে কোন সাক্ষীর সাক্ষ্য দানের সময় পর্যবেক্ষক অথবা অংশগ্রহণকারী উপস্থিতি থাকিতে পারিবে না।

(১০) বিধি ২৪ এর উপ-বিধি ১(ঙ) অনুসারে, বিমানের অংশ বিশেষ পরীক্ষাধীন থাকিবার কালে উহার মালিক এবং কোন ব্যক্তি, যাহাকে যুক্তিসংগত কারণে পরীক্ষা অবলোকনের জন্য আমন্ত্রণ জানানো হইবে তঁহারাঃ

- (ক) বিমানের উপাদানসমূহের উপর পরীক্ষা চালানোর পূর্বে অথবা পরীক্ষা চলাকালে কিংবা পরীক্ষা শেষে বিমানের উক্ত উপাদানসমূহের অবস্থা লিপিবদ্ধ করিতে বা করাইতে পারিবেন; এবং
- (খ) এই পরীক্ষার বিষয়ে জ্ঞান ও পারদর্শিতা রহিয়াছে এমন একজন ব্যক্তিকে প্রতিনিধিত্ব করিবার সুযোগ প্রদান করিতে পারিবেন।

২৫। দুর্ঘটনা ও ঘটনার বাধ্যতামূলক বিজ্ঞপ্তি।-(১)কোন বিমানের দুর্ঘটনা বা ঘটনা ঘটিলে সংশ্লিষ্ট বিমানের মালিক, অপারেটর, পাইলট-ইন-কমান্ড এবং যে কোন ক্রু-সদস্য, বিমানবন্দরের অপারেটর এবং এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোলার, যাহারা বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনা সম্পর্কে জ্ঞাত হইয়াছেন, তঁহারা কালক্ষেপন না করিয়া, যতটুকু সম্ভব দুর্ঘটনা বা ঘটনার তথ্য উল্লেখ করিয়া দ্রুততম মাধ্যমে কমিটিকে অবহিত করিবেন।

(২) কমিটিকে উপ-ধারা (১)-এ বর্ণিত ব্যক্তিবর্গ দুর্ঘটনার তথ্য যতটুকু সম্ভব সরল ভাষায়, কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে কমিটিকে অবগত করিবেন। এই ক্ষেত্রে দুর্ঘটনার সম্পূর্ণ তথ্য পাওয়ার অপেক্ষায় অবগত করণের বিষয়ে বিলম্ব করা যাইবে না।

২৬। দুর্ঘটনা বা ঘটনার বিষয়ে অবগতির পর কমিটির কার্যক্রম।- (১) বিমান দুর্ঘটনা বা ঘটনার বিষয়ে অবগত হইবার স্বল্পতম সময়ের মধ্যে কমিটি প্রতিবেদনযোগ্য তথ্যাদি নির্ধারিত পদ্ধতিতে বিজ্ঞপ্তি আকারে নিম্নবর্ণিতদেরকে অবহিত করিবেন:

- (ক) যে কোন সংশ্লিষ্ট বিভাগ;
- (খ) সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র যাহাদের দুর্ঘটনা বা ঘটনার বিষয়ে সরাসরি আগ্রহ রহিয়াছে, যথা- নিবন্ধিত রাষ্ট্র, পরিচালনা রাষ্ট্র, ডিজাইন রাষ্ট্র, প্রস্তুতকারী রাষ্ট্র এবং প্রয়োজনে আইসিএও;
- (গ) সংশ্লিষ্ট বিমান অপারেটর, এয়ারপোর্ট অপারেটর, এয়ার ট্রাফিক কন্ট্রোল ইউনিট, বিমান প্রস্তুতকারক; এবং
- (ঘ) কমিটির তদন্তে সহযোগীতা করিতে পারিবেন এমন কোন স্থানীয় কর্তৃপক্ষ ও সংস্থা;

(২) তদন্ত চলাকালীন সময়ে দুর্ঘটনাটিতে বেআইনী হস্তক্ষেপের সংশ্লিষ্টতা রহিয়াছে বলিয়া কমিটি অবগত হইলে অথবা সন্দেহ প্রকাশ করিলে কমিটি অবিলম্বে দেশের সংশ্লিষ্ট আইন-শৃঙ্খলা বাহিনীকে দ্রুততম সময়ের মধ্যে অবহিত করিবেন।

২৭। ক্রু-বিবৃতি।- দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনায় পতিত বিমানের সকল ক্রু-সদস্য যত দ্রুত সম্ভব কমিটির নিকট দুর্ঘটনা ও মারাত্মক ঘটনার বর্ণনা এবং উক্ত সময়ের অবস্থা উল্লেখপূর্বক প্রতিবেদন পাঠাইবেন। ঐ সময় তাহারা শারীরিকভাবে অক্ষম হইলে, সুস্থ হওয়ার পর, বিলম্ব না করিয়া কমিটির নিকট তাহাদের বিবৃতি প্রদান করিবেন।

২৮। স্ব-ইচ্ছায় প্রতিবেদন প্রেরণ।- (১) দুর্ঘটনা বা ঘটনা ছাড়াও সুরক্ষা সম্পর্কিত বিষয়ে জ্ঞান রহিয়াছে এমন কোন ব্যক্তির নিকট প্রাসঙ্গিক মনে হইলে তিনি স্ব-ইচ্ছায় কমিটির নিকট প্রতিবেদন প্রেরণ করিতে পারিবেন।

(২) উপ-ধারা (১) এ উল্লিখিত ব্যক্তির লিখিত সম্মতি ব্যতীত তাহার পরিচয় অথবা তদপ্রদত্ত তথ্য যা প্রকাশিত হইলে তাহার পরিচিতি প্রকাশ পাইতে পারে এমন কোন কিছু প্রকাশ করা যাইবে না।

(৩) উপধারা (১) এ উল্লিখিত ব্যক্তি কর্তৃক প্রদত্ত প্রতিবেদনকে উক্ত ব্যক্তির বিরুদ্ধে কোন প্রকার শৃঙ্খলামূলক, দেওয়ানী, প্রশাসনিক এবং ফৌজদারী কার্যবিধিতে ব্যবহার করা যাইবে না।

(৪) উপ-ধারা (২) এবং (৩) তে উল্লিখিত ব্যক্তির অনুকূলে প্রদত্ত সুরক্ষা কার্যকর হইবে না যদি তিনি বেআইনী কাজে লিপ্ত হন, বড় ধরনের অবহেলা করেন অথবা ইচ্ছাকৃতভাবে কোন ব্যত্যয় ঘটান অথবা যদি কোন উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ মনে করে যে দেশের বিদ্যমান আইন অনুযায়ী ইহার উদঘাটন অথবা কোন নির্দিষ্ট ক্ষেত্রে ব্যবহারের মান এই জাতীয় বিমান চলাচলের ক্ষেত্রে বিরূপ প্রভাব ফেলিতে পারে।

২৯। তদন্তের ধরনের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ।-(১) বিমান দুর্ঘটনা অথবা ঘটনায় পতিত হইলে কমিটি প্রধান তদন্তের ধরনের বিষয় নির্ধারণ করিবেন। তদন্তের ধরণ নির্ধারণের ক্ষেত্রে নিম্নবর্ণিত নির্ণায়ক প্রয়োজ্য হইবেঃ

- (২) সকল দুর্ঘটনার তদন্ত করিতে হইবে;
- (৩) বিমানের ওজন ২২৫০ কেজির উর্ধ্বে হইলে সকল মারাত্মক ঘটনার তদন্ত করিতে হইবে;
- (৪) সকল মারাত্মক ঘটনার তদন্ত করা উচিত হইবে; এবং
- (৫) অন্যান্য ধরনের ঘটনা ঘটিলেও তাহার তদন্ত করা যাইতে পারে।

৩০। বিদেশী রাষ্ট্র কর্তৃক সংঘটিত তদ ন্ত।-(১) বাংলাদেশে নিবন্ধিত, বাংলাদেশী অপারেটর দ্বারা পরিচালিত, বাংলাদেশে ডিজাইনকৃত বা প্রস্তুতকৃত বিমান বাংলাদেশের ভূখন্ডের বা হিরে দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনায় পতিত হইবার বিষয়টি নোটিশের মাধ্যমে অবহিত হইলে কমিটিঃ

(ক) নোটিশেরপ্রাপ্তি স্বীকার করিবে;

(খ) অনতিবিলম্বেনোটিশ প্রেরণকারী রাষ্ট্রকে নিম্নলিখিত তথ্যাদি সরবরাহ করিবে:

(অ) দুর্ঘটনা বা মারাত্মক ঘটনায় জড়িত বিমান এবং বিমানের ক্রু -সম্পর্কিত কোনও প্রাসঙ্গিক তথ্য; এবং

(আ) বিমানটিতে বহনকারী যে কোনও 'বিপজ্জনক পণ্য' এর বিবরণ;

(গ) স্বীকৃত প্রতিনিধি নিযুক্ত করিবার বিষয়েনোটিশ প্রেরণকারী রাষ্ট্রকে অবহিত করিবে; যে,

(অ) বাংলাদেশ হইতে তদন্তে অংশগ্রহণের জন্য 'স্বীকৃত প্রতিনিধি' প্রেরণ করা হইবে কিনা; এবং

(আ) স্বীকৃত প্রতিনিধি নিযুক্ত করিবার ইচ্ছা পোষণ করিলে অথবা ইতিমধ্যে নিযুক্ত করা হইয়া থাকিলে তদন্তকারী রাষ্ট্রকেস্বীকৃত প্রতিনিধির যোগাযোগের বিবরণ এবং উক্ত দেশে তাঁহার পৌছাইবার প্রত্যাশিত তারিখ অবহিত করিবেন।

(ঘ) ২২৫০ কেজি ওজনের উর্দ্ধের ওজন বিশিষ্ট বিমানের ক্ষেত্রে তদন্তকারী রাষ্ট্র অনুরোধ করিলে একজন স্বীকৃত প্রতিনিধি নিযুক্ত করিবেন।

৩১। তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি।-(১) দুর্ঘটনা বা ঘটনার সংঘটিত হইবার ১২ (বার) মাসের মধ্যে যদি তদন্তের চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রকাশ্যে প্রকাশ করা না যায়, তবে কমিটি ঘটনার প্রতিটি বার্ষিকীতে তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি জারি করিতে পারিবেন অথবা অপারগতায় তদন্তের অগ্রগতিসহ এবং উত্থাপিত কোনও সুরক্ষার বিষয়াদি বিশদভাবে বর্ণনা করিতে পারিবেন। যে সকল স্থানে বিবৃতি প্রদান করিতে হইবে:

(ক) বাংলাদেশের কোন সংশ্লিষ্ট বিভাগ;

(খ) দুর্ঘটনার ব্যাপারে যে সকল রাষ্ট্রগুলির প্রত্যক্ষ সম্পৃক্ততা থাকিবে এবং প্রযোজ্য ক্ষেত্রে আইসিএও-কে; এবং

(গ) কোন রাষ্ট্রের নাগরিক হতাহত বা মারাত্মকভাবে আহত হইলে, উক্ত রাষ্ট্রকে

(২) কমিটি তদন্তের অন্তর্বর্তীকালীন বিবৃতি সর্বজনীনভাবে প্রকাশ করিবে।

৩২। দুর্ঘটনা এবং ঘটনার ডাটাবেস তৈরী ও সংরক্ষণ।- কমিটি প্রকৃত বা সম্ভাব্য সুরক্ষা ঘাটতি সংক্রান্ত কোন তথ্যের কার্যকর বিশ্লেষণ এবং প্রয়োজনীয় প্রতিরোধমূলক পদক্ষেপ নির্ধারণের নিমিত্ত দুর্ঘটনা ও ঘটনার ডাটাবেস তৈরী ও সংরক্ষণকরিতে পারিবেন।

৩৩। রহিতকরণ ও হেফাজত।-(১) এই বিধিমালা কার্যকর হইবার সঙ্গে সঙ্গে Civil Aviation Rules 1984 এর Part-XIII রহিত হইবে।

- (২) উপ-বিধি (১) এর অধীন রহিতকরণ সত্ত্বেও উক্ত বিধিসমূহের এর অধীন(ক) কৃত কোন কাজ বা গৃহীত কোন ব্যবস্থা, প্রণীত কোন ডকুমেন্ট, জারীকৃত কোন আদেশ, নির্দেশনা বা সার্কুলার, ইস্যুকৃত কোন নোটিশ অথবা সম্পাদিত চুক্তি বা দলিল এই বিধিমালার অধীনকৃত, গৃহীত, প্রণীত, জারীকৃত, ইস্যুকৃত, প্রদত্ত অথবা সম্পাদিত বলিয়া গণ্য হইবে;
- (খ) চলমান বা নিষ্পন্নাদীন কোন কার্যক্রম এই বিধিমালার অধীন, যতদূর সম্ভব, নিষ্পত্তি করিতে হইবে; এবং
- (গ) দায়েরকৃত কোন মামলা বা কার্যধারা কোন আদালতে চলমান থাকিলে উহা এমনভাবে নিষ্পত্তি করিতে হইবে যেন উক্ত বিধিমালার **Part-XIII** রহিত হয় নাই।

৩৪। ইংরেজিতে অনূদিত পাঠ প্রকাশ।- (১) এই বিধিমালার প্রবর্তনের পর সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন দ্বারা, এই বিধিমালার বাংলা পাঠের ইংরেজিতে অনূদিত একটি নির্ভরযোগ্য পাঠ (**Authentic English Text**) প্রকাশ করা হইবে।

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

-সমাপ্ত-