



ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය

අති විශේෂ

අංක 1742/19 - 2012 ජනවාරි 25 වැනි බදාදා - 2012.01.25

(රජයේ බලයපිට ප්‍රසිද්ධ කරන ලදී)

I වැනි කොටස: (I) වැනි ඡේදය - සාමාන්‍ය

රජයේ නිවේදන

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත

2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 39 (අ) වැනි වගන්තිය සමග කියැවිය යුතු, 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 117 වැනි වගන්තිය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් පනවනු ලබන රෙගුලාසි.

පියංකර ජයරත්න,
සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය.

2012 ජනවාරි මස 19 වැනි දින,
කොළඹ දී ය.

රෙගුලාසි

1. මෙම රෙගුලාසි ශ්‍රී ලංකා, ගුවන් යානා අනතුරු සහ සිදුවීම් විමර්ශන රෙගුලාසි වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන අතර 2012 ජනවාරි මස 19 වැනි දින සිට බලාත්මක වන්නේ ය. ලුහුඬු නාමය

2. මෙම රෙගුලාසිවල වෙනත් ආකාරයකට නිශ්චිතව විධිවිධාන සලස්වා ඇත්නම් විනා, ගුවන් සංතරණයෙහි යෙදී සිටින අනතුරුදී හෝ ඒ නිසා හෝ සිදුවන කිසියම් අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ පිළිබඳව විමර්ශනයක් පැවැත්වීමේදී, එකී අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ ඒ ඒ ලෙස සිදුවූයේ පහත සඳහන් පරිදි නම්, අදාළ විමර්ශනය පැවැත්වීම පිළිබඳව මෙම රෙගුලාසිවල විධිවිධාන අදාළ විය යුතු ය. අදාළත්වය

- (අ) ශ්‍රී ලංකාවට අයත් දේශය ඇතුළත ;
- (ආ) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද කිසියම් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් ; හෝ
- (ඇ) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද කිසියම් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් - සිදු වූ රාජ්‍යය විසින් විමර්ශනයක් නොපවත්වන අවස්ථාවක හෝ අදාළ අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදු වූ දේශය කිසියම් නිශ්චිත රාජ්‍යයකට අයත් යයි නිත්‍ය වශයෙන් නිගමනය කළ නොහැකි අවස්ථාවක.

අනතුරු සහ සිදුවීම් දැනුම්දීම

3. (1) (අ) ශ්‍රී ලංකාවට අයත් දේශය ඇතුළත ;
හෝ

(ආ) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන හෝ ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත දී ;
හෝ

අනතුරු හෝ
සිදුවීම් පිළිබඳව
අධිකාරිය වෙත
කළයුතු දැනුම්දීම

අනතුරක් සිදු වූ හෝ සිදුවීමක් ඇති වූ හෝ අවස්ථාවක උචිත පුද්ගලයා එකී අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ පිළිබඳව දැනගත් පසු සාමාන්‍යයෙන් ප්‍රායෝගික වශයෙන් එසේ කළ හැකිතාක් ඉක්මණින් ඒ පිළිබඳව පහත සඳහන් තොරතුරු හැකිතාක් ප්‍රමාණයක් අඩංගු දැනුම්දීමක් වඩාමත් ඉක්මන් මාර්ගයෙන් අධිකාරිය වෙත යැවිය යුතු ය.

- (අ) අනතුරක් සම්බන්ධයෙන් වූ කලී "ACCID" නැමති සංක්ෂිප්ත යෙදුම හෝ සිදුවීමක් සම්බන්ධයෙන් වූ කලී "INCID" නැමති සංක්ෂිප්ත යෙදුම ;
- (ආ) ගුවන් යානයේ නිෂ්පාදකයා, ආකෘතිය, ජාතිකත්වය, ලියාපදිංචි කිරීමේ ලකුණු සහ එහි අනුක්‍රමික අංකය ;
- (ඇ) ගුවන් යානය අයිතිකරුගේ නම, මෙහෙයුම්කරුගේ නම සහ කුලීකරුගේ නම කිසිවක් තිබෙනම් ;
- (ඈ) අණ දෙන නියමුවාගේ සුදුසුකම සහ සේවක පිරිසේ සහ මගීන්ගේ ජාතිකත්වයන් ;
- (ඉ) අනතුරෙහි හෝ සිදුවීමෙහි හෝ දිනය සහ වේලාව (දේශීය හෝ ජාත්‍යන්තර වේලාව (UTC) ;
- (ඊ) ගුවන් යානයේ අවසාන පිටත්වීමේ ලක්ෂ්‍යය සහ අපේක්ෂිත ගොඩබෑම් ලක්ෂ්‍යය ;
- (උ) පහසුවෙන් විස්තර කළ හැකි භූගෝලීය පිහිටීමකට අනුව ගුවන් යානය පිහිටි ස්ථානය සහ එකී ස්ථානයෙහි අක්ෂාංශය සහ දේශාංශය ;
- (ඌ) අනතුරෙහි හෝ සිදුවීමෙහි හෝ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් මියගිය හෝ බරපතල තුවාල ලද, ගුවන් යානය තුළ සිටි සේවක පිරිස් සාමාජික, මගීන් සහ වෙනත් පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව ;
- (එ) අනතුරෙහි හෝ සිදුවීමෙහි හෝ විස්තරය සහ දැනගන්නට ලැබී ඇති ප්‍රමාණයට ගුවන් යානයට සිදුවී ඇති හානියේ තරම ;
- (ඒ) අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදු වූ ස්ථානයේ භෞතික ලාක්ෂණික මෙන්ම අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදු වූ ස්ථානයට පිවිසීමේ දුෂ්කරතා හෝ එසේ පිවිසීම සඳහා යන විශේෂ අවශ්‍යතා කිසිවක් ;
- (ඔ) දැනුම්දීම එවන පුද්ගලයාගේ අනන්‍යතාව සහ අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත සිදු වී ඇති අවස්ථාවක සිදු වූ රාජ්‍යයේ අනතුරු විමර්ශන අධිකාරිය සහ කාර්යභාර විමර්ශකවරයා ඕනෑම අවස්ථාවක සම්බන්ධ කරගත හැකි ක්‍රමය ; සහ
- (ඔ) ගුවන් යානය තුළ රැගෙන යමින් පැවති අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය කිසිවක් තිබුණේද යන්න සහ ඒ පිළිබඳ විස්තර.

(2) (1) වන ඡේදයෙහි සඳහන් දැනුම්දීමෙහි ඇතුළත් කිරීමට අවශ්‍ය සියලුම තොරතුරු උපයෝජ්‍ය වශයෙන් නොතිබීම කිසිසේත්ම එම දැනුම්දීම අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදයකට හේතුවක් නොවිය යුතු ය. කෙසේ වුවද අවශ්‍ය සියලුම තොරතුරු ඇතුළත් කර නැති බව එසේ යවනු ලබන දැනුම් දීමෙහි සඳහන් කළ යුතු අතර ඉන් අනතුරුව එසේ ඇතුළත් නොකරන ලද තොරතුරු කිසිවක් උචිත පුද්ගලයා වෙත උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ලැබුණු විට හැකි තාක් ඉක්මනින් එකී තොරතුරු අධිකාරිය වෙත සැපයිය යුතු ය.

(3) (1) වන ඡේදයෙහි සඳහන් දැනුම්දීම වාර්තා කිරීමේ ආකෘතියෙන් ඉදිරිපත් කළ යුතු ය.

(4) මෙම රෙගුලාසියෙහි කාර්යයන් සඳහා "උචිත පුද්ගලයා" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ -

- (අ) අදාළ ගුවන් යානයෙහි අයිතිකරු, මෙහෙයුම්කරු, කුලීකරු, බදුකරු, නියෝජිතයා හෝ අදාළ වන පරිදි අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදු වූ වේලාවෙහි එහි සිටි අණ දෙන නියමුවා ;
- (ආ) අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදුවන්නේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ පිහිටි ගගන යාත්‍රාංගනයක් ඇතුළත දී හෝ එවැන්නක් ආසන්නයේ නම් එම ගගන යාත්‍රාංගනයේ අයිතිකරු හෝ මෙහෙයුම්කරු හෝ ගුවන් ගමන් සේවා (ATS) සපයන්නා ;
- (ඇ) අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදුවන්නේ ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් තලයේදී නම් ගුවන් ගමන් සේවා (ATS) සපයන්නා ;
- (ඈ) අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදුවන්නේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ පැවැත්වෙන පියසර සංදර්ශනයක් හෝ උත්සවයක් හෝ අතරතුර දී නම් එම පියසර සංදර්ශනයේ හෝ උත්සවයේ හෝ සංවිධායකවරයා ;
- (ඉ) අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදුවන්නේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිදු කෙරෙන සුවි දර්ශන පියසරයක් අතරතුර දී නම් එම පියසරය සම්බන්ධව කටයුතු කරන නැනැත්තා හෝ එහි සංවිධායකවරයා ය.

(4) (1) ශ්‍රී ලංකාව තුළ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සිදු වූ අවස්ථාවක අධිකාරිය, ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් හෝ විශේෂ තත්ත්වයන් මත අධිකාරිය විසින් උචිතයයි අදහස් කරනු ලබන වෙනත් කිසියම් භාෂාවකින් හෝ අවම ප්‍රමාදයකින් යුක්තව සහ තමන්ට උපයෝජ්‍ය වශයෙන් තිබෙන වඩාත්ම සුදුසු සහ ඉක්මන් මාර්ගයෙන් එම අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ පිළිබඳව පහත සඳහන් අයට දැනුම්දීමක් ඉදිරිපත් කළ යුතු ය.—

ශ්‍රී ලංකා දේශ අතුළත සිදුවන අනතුරු හෝ සිදුවීම් පිළිබඳව කළයුතු දැනුම්දීම.

- (අ) අදාළ ගුවන් යානය වෙනත් ගිවිසුම් රාජ්‍යයක ලියාපදිංචි කරන ලද යානයක් වූ කල්හි ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයට ;
- (ආ) මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයට ;
- (ඇ) සැලසුම් රාජ්‍යයට ;
- (ඈ) නිෂ්පාදන රාජ්‍යයට ; සහ
- (ඉ) අදාළ ගුවන් යානයේ උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑම් 2250ට වැඩිනම් හෝ එම ගුවන් යානය ටර්බෝප්‍රෝපෙලරය යෙදූ ගුවන් යානයක් නම් හෝ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට.

(2) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් හෝ ඇති වූ සිදුවීමක් සම්බන්ධව සිදු වූ රාජ්‍යය දැනුවත් වී නොමැති අවස්ථාවක එම බරපතල සිදුවීම පිළිබඳව අධිකාරිය විසින් සිදු වූ රාජ්‍යයට, සැලසුම් රාජ්‍යයට, නිෂ්පාදන රාජ්‍යයට සහ බද්දටගත් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි ලියාපදිංචිකිරීමේ රාජ්‍යයට ද දැනුම්දීම ඉදිරිපත් කරනු ලැබිය යුතු ය.

5. (1) 4 වන රෙගුලාසියෙහි සඳහන් වන දැනුම්දීමෙහි පහත සඳහන් තොරතුරු අතුරෙන් එකී දැනුම්දීම ඉදිරිපත් කරන දිනය වන විට උපයෝජ්‍ය වශයෙන් තිබෙන තොරතුරු හැකි තාක් ප්‍රමාණයක් අඩංගු විය යුතුය.

ආකෘතිය සහ අන්තර්ගතය

- (අ) 3 වන රෙගුලාසියෙහි (1) වන ඡේදයෙහි සඳහන් තොරතුරු අතුරෙන් (ඔ) උපඡේදයෙහි සඳහන් තොරතුරු හැර ඉතිරි තොරතුරු ;
- (ආ) අධිකාරිය විසින් විමර්ශනයක් පවත්වන්නේද, එසේ නම් කොතෙක් දුරකටද, නැතහොත් අදාළ වන පරිදි විමර්ශනය පැවැත්වීම ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයට හෝ මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයට හෝ අධිකාරිය විසින් උචිත යයි අදහස් කරනු ලබන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයකට හෝ පවරාදීමට යෝජනා ද යන බව ;
- (ඇ) අධිකාරියෙහි අනන්‍යතාව, අධිකාරිය සහ විමර්ශනය පැවැත්වීම සඳහා අධිකාරිය විසින් පත් කරන ලද ප්‍රධාන විමර්ශක සම්බන්ධ කරගත හැකි ක්‍රමය.

(2) මෙහි (1) වන ඡේදයෙහි නියම කර ඇති තොරතුරු සියල්ල උපයෝජ්‍ය වශයෙන් නොතිබීම එම ඡේදයෙහි සඳහන් දැනුම්දීම ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රමාද කිරීමට හේතුවක් නොවිය යුතු ය.

6. 5 වන රෙගුලාසියෙහි (1) වන ඡේදය යටතේ යවන ලද දැනුම් දීමෙහි ඇතුළත් කළ නොහැකි වූ තොරතුරු කිසිවක් ද, දැනගන්නට ලැබුණු වෙනත් අදාළ තොරතුරු කිසිවක් ද, උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ලැබුණු වහාම අධිකාරිය විසින් 4 වන රෙගුලාසියෙහි (1) වන ඡේදයෙහි සඳහන් පුද්ගලයින් වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබිය යුතු ය.

අතිරේක තොරතුරු

7. ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ සැලසුම් කරන ලද හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කරන ලද හෝ ගුවන් යානයකට අදාළව ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත දී සිදු වූ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ පිළිබඳ දැනුම්දීමක් ලැබුණු අවස්ථාවක අධිකාරිය-

සිදු වූ රාජ්‍යයෙන් දැනුම්දීමක් ලැබුණු විට අධිකාරිය විසින් ගතයුතු ක්‍රියාමාර්ග

- (අ) දැනුම්දීම ලැබුණු බව දන්වා යැවිය යුතු ය.
- (ආ) හැකි තාක් ඉක්මණින් අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ මැදිහත් වූ ගුවන් යානය සහ එහි සේවක පිරිස සම්බන්ධව උපයෝජ්‍ය වශයෙන් තිබෙන අදාළ තොරතුරු සිදු වූ රාජ්‍යය වෙත හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීමට යෝජනා කරන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත හෝ සැපයීමට අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සමග කටයුතු පිළිවෙල කළ යුතු ය.
- (ඇ) ගුවන් යානය තුළ අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය කිසිවක් තිබුණි නම් ඒ පිළිබඳ විස්තර අවම ප්‍රමාදයකින් යුක්තව, වඩාත්ම සුදුසු සහ ඉක්මන් මාර්ගයෙන්, අදාළ වන පරිදි සිදු වූ රාජ්‍යය වෙත හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීමට යෝජනා කරන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත හෝ සැපයිය යුතු ය.

(ඇ) තමන් බලයලත් නියෝජිතයකු පත් කිරීමට අපේක්ෂා කරන්නේද යන්නත්, එවැනි බලයලත් නියෝජිතයකු පත් කරන්නේ නම් ඔහුගේ නම සහ ඔහු සම්බන්ධ කරගත හැකි පිළිවෙල මෙන්ම එකී බලය ලත් නියෝජිතයා සිදු වූ රාජ්‍යය වෙත පැමිණීමට අපේක්ෂිත දිනයත් සිදු වූ රාජ්‍යය වෙත හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීමට යෝජනා කරන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත හෝ දැනුම්දිය යුතු ය.

ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් තුළ හෝ රාජ්‍යයකට අයත් දේශයකින් පිටත දී හෝ සිදුවන අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් දැනුම්දීම

8. ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානයක් සම්බන්ධව, ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් තුළ හෝ කිසිම රාජ්‍යයකට අයත් දේශයකින් පිටතදී හෝ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සිදුවන කල්හි අධිකාරිය, එම අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ පිළිබඳ දැනුම් දීමක් ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් හෝ විශේෂ තත්වයන් මත අධිකාරිය විසින් උචිත යයි අදහස් කරනු ලබන වෙනත් කිසියම් භාෂාවකින් හෝ අවම ප්‍රමාදයකින් යුක්තව සහ තමන්ට උපයෝජ්‍ය වශයෙන් පවත්නා වඩාත්ම සුදුසු සහ ඉක්මන් මාර්ගයෙන් පහත සඳහන් අය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු ය.

- (අ) මෙහෙයුම් කරුගේ රාජ්‍යයට ;
- (ආ) සැලසුම් රාජ්‍යයට ;
- (ඇ) නිෂ්පාදන රාජ්‍යයට ; සහ
- (ඈ) අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ මැදිහත් වූ උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑම් 2250 ට වැඩිනම් හෝ එම ගුවන් යානය ටර්බෝප්ට් බලය යෙදූ ගුවන් යානයක් නම් හෝ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට.

ආකෘතිය සහ අන්තර්ගතය

9. (1) 8 වන රෙගුලාසියෙහි සඳහන් දැනුම්දීම ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් සකස්විය යුතු අතර, එහි පහත සඳහන් තොරතුරු අතුරෙන් දැනුම්දීම ඉදිරිපත් කරන දිනය වන විට උපයෝජ්‍ය වශයෙන් තිබෙන තොරතුරු හැකිතාක් ප්‍රමාණයක් අන්තර්ගත විය යුතු ය.

- (අ) 3 වන රෙගුලාසියෙහි (1) ඡේදයෙහි සඳහන් තොරතුරු අතුරෙන් (ම) උප ඡේදයෙහි සඳහන් තොරතුරු හැර ඉතිරි තොරතුරු ;
- (ආ) අධිකාරිය විසින් විමර්ශනයක් පවත්වන්නේද, එසේ නම් කෙතෙක් දුරකටද එසේ නැතහොත් අධිකාරිය විසින් එය පැවැත්වීම මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයට හෝ අධිකාරිය විසින් උචිතයයි අදහස් කරනු ලබන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයකට හෝ පැවරීමට යෝජිත ද යන බව ;
- (ඇ) අධිකාරියෙහි අනන්‍යතාව, අධිකාරිය සහ විමර්ශනය පැවැත්වීම සඳහා අධිකාරිය විසින් පත්කරන ලද ප්‍රධාන විමර්ශක සම්බන්ධ කරගත හැකි ක්‍රමය.

(2) මෙහි (1) වන ඡේදයෙහි නියමිත තොරතුරු සියල්ල උපයෝජ්‍ය වශයෙන් නොතිබීම එම ඡේදයෙහි සඳහන් දැනුම්දීම ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රමාද කිරීමට හේතුවක් නොවිය යුතු ය.

ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයකින් දැනුම්දීමක් ලැබුණු විට අධිකාරිය විසින් ගත යුතු ක්‍රියා මාර්ග

10. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ සැලසුම් කරන ලද හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කරන ලද හෝ ගුවන් යානයකට අදාළ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් තුළ හෝ කිසිදු රාජ්‍යයකට අයත් දේශයකින් පිටතදී හෝ සිදු වී ඒ පිළිබඳ දැනුම් දීමක් ලැබුණු අවස්ථාවක අධිකාරිය -

- (අ) දැනුම්දීම ලැබුණු බව දන්වා යැවිය යුතු ය ;
- (ආ) අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ මැදිහත් වූ ගුවන් යානය සහ එහි සේවක පිරිස සම්බන්ධව උපයෝජ්‍ය වශයෙන් තිබෙන අදාළ තොරතුරු ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍ය වෙත හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීමට යෝජනා කරන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත හෝ ඉල්ලු විට සැපයීමට අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සමග කටයුතු පිළිවෙල කළ යුතු ය ;
- (ඇ) එකී ගුවන් යානය තුළ අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය කිසිවක් ඇත්නම් ඒ පිළිබඳ විස්තර අවම ප්‍රමාදයකින් යුක්තව වඩාත් සුදුසු සහ ඉක්මන් මාර්ගයෙන් ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය වෙත හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීමට යෝජනා කරන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත හෝ සැපයිය යුතු ය ;

(ඇ) තමන් බලයලත් නියෝජනයකු පත් කිරීමට අපේක්ෂා කරන්නේද යන්නත්, එවැනි බලයලත් නියෝජනයකු පත් කරන්නේ නම් ඔහුගේ නම සහ ඔහු සම්බන්ධ කරගත හැකි පිළිවෙල මෙන්ම එම බලය ලත් නියෝජනයා විමර්ශනයට සහභාගිවීම සඳහා පැමිණීමට අපේක්ෂිත දිනය ද ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍ය වෙත හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීමට යෝජනා කරන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත හෝ දැනුම් දිය යුතු ය.

විමර්ශනය

11. (1) මෙම රෙගුලාසියෙහි (2) ඡේදයෙහි විධිවිධානවලට යටත්ව අධිකාරිය, පහත සඳහන් අවස්ථාවන්හි දී අදාළ ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන්ට අනුකූලව අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ පිළිබඳව විමර්ශනයක් පිහිටුවිය යුතු ය.

විමර්ශනයක් පිහිටුවීමේ සහ පැවැත්වීමේ වගකීම

- (අ) එවැනි අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සිදුවී ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාවට අයත් දේශය ඇතුළත වන අවස්ථාවක ;
- (ආ) එවැනි අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සිදුවී ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වන විට සහ එය සිදු වූ රාජ්‍යය විසින් අන්‍යෝන්‍ය වැඩ පිළිවෙල සහ එකඟතාව මත විමර්ශනය පැවැත්වීමේ බලය අධිකාරිය වෙත පවරා දී ඇති අවස්ථාවක ;
- (ඇ) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානයක් සම්බන්ධ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන්ට අනුකූලව විමර්ශනයක් පැවැත්වීමට අදහස් නොකරන ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් සතු දේශයක් තුළ දී සිදුවී ඇති අවස්ථාවක ;
- (ඈ) එවැනි අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සිදුවී ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වන නමුත් එය සිදු වූ ස්ථානය කිසියම් රාජ්‍යයක් සතු දේශයක් තුළ පිහිටා ඇතැයි නිත්‍ය වශයෙන් සම්මත කළ නොහැකි අවස්ථාවක ; හෝ
- (ඉ) ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන හෝ, ශ්‍රී ලංකාවේ සැලසුම් කරන ලද හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කරන ලද හෝ ගුවන් යානයක් සම්බන්ධ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් තුළ හෝ කිසියම් නිශ්චිත රාජ්‍යයක් සතු දේශයකට අයත් යයි සම්මත කළ නොහැකි ස්ථානයක දී හෝ සිදුවී අදාළ ගුවන් යානයේ ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය ද විමර්ශනයක් පැවැත්වීම හෝ එසේ පැවැත්වීමට අධිකාරිය වෙත බලය පවරාදීම හෝ සිදු නොකරන අවස්ථාවක හෝ ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන්ට අනුකූලව විමර්ශනයක් පැවැත්වීමට අදහස් නොකරන ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් වන අවස්ථාවක.

(2) මෙම රෙගුලාසියේ (1) ඡේදයෙහි සඳහන් විධිවිධාන නොසලකා අමාත්‍යවරයාගේ අනුදැනුම සහිතව, විමර්ශනයක් සම්පූර්ණයෙන් හෝ විමර්ශනයකින් කොටසක් හෝ අන්‍යෝන්‍ය එකඟත්වය සහ වැඩ පිළිවෙල මත පැවැත්වීමට පහත සඳහන් රාජ්‍යයන් වෙත හෝ පුද්ගලයින් වෙත හෝ බලය පවරාදීමට අධිකාරියට පිළිවන,

- (අ) ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය වෙත ;
- (ආ) මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍ය වෙත ;
- (ඇ) අධිකාරිය විසින් උචිතයයි අදහස් කරනු ලබන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් වෙත ; හෝ
- (ඈ) මෙම රෙගුලාසියෙන් (1) ඡේදයෙහි (අ), (ආ) හෝ (ඇ) උපඡේදයන් හි නිශ්චිතව සඳහන් කර ඇති කිසියම් අවස්ථාවක දී, අධිකාරිය විසින් හෝ, සිදු වූ රාජ්‍යය විසින් හෝ ගිවිසුම් රාජ්‍යයක් නොවන රාජ්‍යයක් විසින් හෝ පවරා දෙන ලද කිසියම් බලයක් යටතේ ක්‍රියාත්මක විය හැකි කිසියම් කලාපීය සංවිධානයකට අයත්, එමෙන්ම පනතේ අදාළ විධිවිධානවලට සහ මෙම රෙගුලාසිවලට අනුකූලව එවැනි කාර්යයක් ඉටුකිරීමට එකඟවන බලයලත් විමර්ශකයෙකු වෙත හෝ විමර්ශකයින් වෙත,

(3) ජාත්‍යන්තර සාගර කලාපයෙහි අනතුරක් සිදු වූ කල්හි අධිකාරිය, විමර්ශනයක් පවත්වන ඕනෑම බලධාරියකුට තමන්ට හැකි සෑම සහායක්ම ලබාදිය යුතු අතර එසේම ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයෙන් ලැබෙන කිසියම් ඉල්ලීමකට ද ප්‍රතිචාර දැක්විය යුතු ය.

සම්බන්ධතා ගැටුම

(4) විමර්ශනයක් පැවැත්වීම සඳහා විමර්ශකයින් පත් කරන විට අවම වශයෙන් විමර්ශක කණ්ඩායමේ එක් සාමාජිකයකු වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් බැහැර පුද්ගලයකු පත් කිරීමට අධිකාරිය සහතික විය යුතු ය. කෙසේ වුව ද ඒ සඳහා තෝරා ගනු ලබන පුද්ගලයා විමර්ශනය පැවැත්වෙන අතරතුර දී එහි විෂය මූලික භාවය සහතික කළ හැකි තත්ත්වයක පසුවන ඊට සරිලන පුද්ගලයකු විය යුතු ය.

(5) විමර්ශනය පැවැත්වීම සඳහා ප්‍රමාණවත් සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයින් අධිකාරියට පිටතින් සොයාගත නොහැකි නම්, සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 56 (1) වගන්තියෙහි නියම කර ඇති අවශ්‍යතාවන්ට යටත්ව, විමර්ශන මණ්ඩලයේ සාමාජිකයින් ලෙස කටයුතු කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේම හැකියාව සහිත සේවකයින් එක් අයකු හෝ වැඩි දෙනකු හෝ අවස්ථාවෝචිතව පත් කිරීමට අධිකාරියට පිළිවන.

(6) ඉහත (5) ඡේදයට යටත්ව, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි සේවකයකු විමර්ශකයකු වශයෙන් පත් කළ අවස්ථාවක දී විමර්ශනය පැවැත්වෙන කාලසීමාව ඇතුළත අධිකාරිය යටතේ වන ඔහුගේ නිත්‍ය රැකියාවෙන් පැන නැගිය හැකි සියලුම බැඳීම් සහ වගකීම් වලින් එම සේවකයා නිදහස් කරනු ලැබිය යුතු ය. එවැනි සේවකයකුට, අධිකාරිය සමග වන ඔහුගේ නිත්‍ය රැකියාව නිසා පැන නගින අවනතභාවය, පක්ෂපාතීත්වය හෝ බැඳීම හෝ පළ කිරීමේ අවශ්‍යතාවෙන් තොරව විමර්ශනයේ කාර්යයන් සඳහා ස්වාධීන පුද්ගලයකු වශයෙන් කටයුතු කිරීමේ පූර්ණ නිදහස තිබිය යුතු ය. විමර්ශනය අතරතුර දී විමර්ශන මණ්ඩලය සඳහා හෝ ඒ වෙනුවෙන් හෝ අදාළ සේවකයා විසින් ඉටුකරනු ලබන නිත්‍යනුකූල කාර්යයන් කිසිවක් මත, අධිකාරිය තුළ ඔහුගේ වර්තමාන හෝ අනාගත හෝ වෘත්තීය තත්ත්වය කෙරෙහි බලපෑම් ඇති කරවන ආකාරයේ නීතිමය, පරිපාලනමය හෝ වෙනත් කිසියම් ආකාරයක හෝ පියවර කිසිවක් ඔහුට විරුද්ධව නොගන්නා බවට අධිකාරිය සේවකයාට සහතික කළ යුතු ය. විමර්ශනය අතරතුර දී හෝ ඉන් පසුව හෝ විමර්ශනය පැවැත්වීම හා සම්බන්ධ වූ හෝ ඊට ආනුෂංගික වූ හෝ කරුණු ප්‍රභවයන් හෝ තොරතුරු හෝ කිසිවක් හෙළි කරන ලෙස හෝ හෙළිදරව් කරන ලෙස හෝ අධිකාරිය එවැනි සේවකයකුට නියම නොකළ යුතු ය.

(7) අධිකාරියේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් විමර්ශකයකු වශයෙන් පත් කරනු ලබන සෑම සේවකයකුටම ඉහත (6) ඡේදයේ සඳහන් කරුණු ස්ථිර කරමින් ලිපියක් නිකුත් කරනු ලැබිය යුතු ය.

(8) මෙම රෙගුලාසිය යටතේ විමර්ශකයකු වශයෙන් සේවය කිරීම සඳහා අධිකාරියේ සේවකයකු පත් කිරීමට පෙර විමර්ශනයට භාජනය කෙරෙන කරුණ සමග කිසිදු ආකාරයක සෘජු හෝ වක්‍ර හෝ මැදිහත්වීමක් අදාළ සේවකයාට නොමැති බවත්, යම් හෙයකින් ඔහුගේ සෘජු හෝ වක්‍ර හෝ මැදිහත්වීමක් තිබෙන කිසියම් කරුණක් පිළිබඳ සාක්ෂි විමර්ශනය අතරතුර දී ඉස්මතු වුවහොත් ඒ හා සම්බන්ධ සම්පූර්ණ විස්තර අධිකාරිය වෙත වහාම දැනුම් දෙන බවටත් ලිඛිත සහතිකයක් දෙන මෙන් අධිකාරිය අදාළ සේවකයාට නියම කළ යුතු ය.

(9) (8) වන ඡේදයෙහි සඳහන් ආකාරයේ දැනුම් දීමක් ලැබුණු වහාම අදාළ සේවකයා විමර්ශකයකු වශයෙන් කටයුතු කිරීම අවසන් කිරීමටත් ඒ වෙනුවට අවශ්‍ය සුදුසුකම් සහිත වෙනත් පුද්ගලයකු පත් කිරීමටත් අධිකාරිය පියවර ගත යුතු ය.

පවරා දෙන ලද අධිකාරී බලය යටතේ විමර්ශන පැවැත්වීම.

12. (1) අධිකාරිය වෙනත් රාජ්‍යයක් සමග යොදාගෙන තිබිය හැකි අන්‍යෝන්‍ය වැඩ පිළිවෙලට සහ එකඟත්වයට යටත්ව, එකී රාජ්‍යය විසින් පවරා දෙන ලද කිසියම් අධිකාරී බලයක් යටතේ විමර්ශනයක් පවත්වන අවස්ථාවක එකී විමර්ශනයට අදාළ අවසාන වාර්තාව සහ මූලික වාර්තාව නිකුත් කිරීම ඇතුළු විමර්ශනය පැවැත්වීම අධිකාරියේ වගකීම විය යුතු ය.

(2) අධිකාරිය 11 වන රෙගුලාසියෙහි (2) වන ඡේදය යටතේ, වෙනත් රාජ්‍යයක් සමග යොදාගන්නා අන්‍යෝන්‍ය වැඩ පිළිවෙල සහ එකී රාජ්‍යයේ එකඟත්වය සහිතව සම්පූර්ණයෙන් විමර්ශනයක් පැවැත්වීම සඳහා එකී වෙනත් රාජ්‍යය වෙත බලය පවරා දෙන අවස්ථාවක එකී විමර්ශනයට අදාළ අවසාන වාර්තාව සහ මූලික වාර්තාව නිකුත් කිරීම ඇතුළු විමර්ශනය පැවැත්වීම එකී රාජ්‍යය වෙත පැවරිය යුතු ය.

(3) විමර්ශනයෙන් කොටසක් පමණක් පැවැත්වීම අන්‍යෝන්‍ය වැඩ පිළිවෙල සහ එකඟත්වය මත වෙනත් රාජ්‍යයකට පවරන අවස්ථාවක අදාළ විමර්ශනය පවත්වා අවසන් කිරීමේ වගකීම අධිකාරිය මත රඳවා ගත යුතු ය.

විමර්ශනයක් සංවිධානය කිරීම.

13. (1) අධිකාරිය විසින්, විමර්ශනය සංවිධානය කිරීම, විමර්ශකයින් තෝරා ගැනීමේ නිර්ණායක, විමර්ශකයින් පුහුණු කරවීම සහ පවත්වනු ලබන කිසියම් විමර්ශනයකට අදාළ වාර්තා සකස් කිරීමේ ක්‍රමය සහ විධිය ඇතුළත් (එහෙත් ඊට සීමා නොවුණු) ප්‍රතිපත්ති සහ කාර්ය පටිපාටි සකස් කරනු ලැබිය යුතු ය. අධිකාරිය විසින් නිශ්චය කරනු ලබන අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව මණ්ඩලය විසින් එහි විමර්ශනය පවත්වනු ලැබිය යුතු අතර, අධිකාරියේ අනුමැතිය සහිතව, මණ්ඩලයේ මතය අනුව අපක්ෂපාතී සහ පවත්වනු ලබන විමර්ශනයෙහි නිතින ස්චාර්ථයෙන් තොර, එමෙන්ම ඔවුන් සතු විශේෂඥ දැනුම ලබාගැනීම උචිත බව අදහස් කරන හොඳම තාක්ෂණික විශේෂඥයින් ඕනෑම ප්‍රභවයකින් ලබාගැනීමට මණ්ඩලයට පිළිවන.

(2) මෙම රෙගුලාසි අනුව විමර්ශනයක් පවත්වන මණ්ඩලයට සියලුම සාක්ෂි ද්‍රව්‍ය වෙත ප්‍රමාදයකින් සහ සීමා කිරීමකින් තොරව පිවිසීමේ හැකියාව ලැබෙන බවටත්, එම සාක්ෂි ද්‍රව්‍ය පරීක්ෂා කිරීමේ දී පනතේ 58 වන වගන්තියේ (2) උප වගන්තියේ ප්‍රකාර කිසියම් පොලිස්, අධිකරණ හෝ කිසියම් විමර්ශනයකට වඩා ඉහළ ප්‍රමුඛත්වයක් ඊට ලැබෙන බවටත් අධිකාරිය සහතික විය යුතු ය.

(3) මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන විමර්ශක සහ කිසියම් නීතියක් යටතේ අවශ්‍ය අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග කිසිවක් පැවැත්වීමේ කාර්ය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ අදාළ උසාවියක් මගින් පත් කරන ලද හෝ එම කාර්ය පවරන ලද හෝ අධිකරණ බලධාරීන් කිසිවකු අතර සමායෝජනය පැවැත්වීමට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙල අධිකාරිය විසින් සකස් කරනු ලැබිය යුතු ය.

14. (1) විමර්ශනයක් පැවැත්වීමේදී මණ්ඩලයට ඒ සඳහා ස්වාධීනත්වය ලැබිය යුතු අතර, පනතේ සහ මෙම රෙගුලාසිවල විධි විධාන සමග අනුරූපීව, විමර්ශනය පැවැත්වීමේ කාර්යයට අදාළව පහත සඳහන් කාර්යයන් ඇතුළත් වන එහෙත් ඊට සීමා නොවුණු අසීමිත අධිකාරී බලයක් හිමිවිය යුතුය : —

විමර්ශනය පැවැත්වීම.

- (අ) විමර්ශනය පැවැත්වීමේදී අවශ්‍ය වේගය අදහස් කරන සියලුම පුද්ගලයින් පරීක්ෂා කිරීම ;
- (ආ) එවැනි පුද්ගලයින්ට ඕනෑම ප්‍රශ්නයකට පිළිතුරු දීමටත්, පොත් පත්, ලේඛන, ලිපි හෝ ද්‍රව්‍ය කිසිවක් සපයාදීමටත් නියම කිරීමෙන් සියලුම අදාළ තොරතුරු රැස් කිරීම හා විමර්ශනය සම්පූර්ණ කරන තුරු එම ද්‍රව්‍ය රඳවා ගැනීම ;
- (ඇ) සාක්ෂිකරුවන්ගෙන් සහ අවශ්‍යයයි අදහස් කරන වෙනත් පුද්ගලයින් කිසිවකුගෙන් සාක්ෂි ලබා ගැනීම සහ ඒවා වාර්තා කොට / පටිගත කොට තබා ගැනීම ;
- (ඈ) ප්‍රායෝගික අවස්ථාවන්හි අනතුර හෝ අවස්ථාවට අනුව සිදුවීම හෝ සිදුවූ ස්ථානයට යාම සහ ගුවන් යානය, එහි කිසියම් කොටසක් හෝ ඒ තුළ අඩංගු කිසිවක් හෝ පරීක්ෂා කිරීම හෝ අත්හදා බැලීම ;
- (ඉ) අදාළ සියලු තොරතුරු සියුම් ලෙස විශ්ලේෂණය කිරීම ;
- (ඊ) අනතුරට හෝ බරපතල සිදුවීමට හෝ අදාළ කරුණු තත්වයන් සහ පසුබිම නිශ්චය කිරීම ;
- (උ) එසේ කළ හැකි අවස්ථාවන්හි අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදුවීමට දායක වී හෝ මුල් වී හෝ තිබිය හැකි සම්භාවී හේතු හෝ දායක කාරක හෝ නිශ්චය කිරීම ;
- (ඌ) උචිත අවස්ථාවන්හි නිරූපණය නිර්දේශ නිකුත් කිරීම ; සහ
- (එ) අධිකාරිය විසින් නිශ්චය කරන ලද ක්‍රමය සහ විධිය අනුව වාර්තාවක් සකස්කර අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

(2) මණ්ඩලය, විමර්ශනය අවසානයේදී ගුවන් සේවාවේ නිරූපණය වර්ධනය කිරීම සඳහා වඩාමත් අදාළ සහ උචිත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමේ අරමුණ සහිතව, අධිකාරිය විසින් නිශ්චය කරනු ලබන කාර්ය පටිපාටි වලට අනුකූලව, තමන් විසින් පැවැත්විය යුතුව ඇති විමර්ශනයේ පරාසය සහ එවැනි විමර්ශනයක් පැවැත්වීමේදී අනුගමනය කළ යුතු කාර්ය පටිපාටිය නිශ්චය කළ යුතු ය.

(3) ප්‍රධාන විමර්ශක වශයෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා අධිකාරිය විසින් පත් කරනු ලබන පුද්ගලයා, මණ්ඩලය පත්කරන ලද වහාම, එය පත් කරන අවස්ථාවේ අධිකාරිය විසින් නියම කරනු ලබන කොන්දේසි වලට අනුකූලව විමර්ශන කටයුතු ආරම්භ කළ යුතු ය.

(4) මණ්ඩලය විසින් කිසියම් අනතුරකට හෝ සිදුවීමකට හෝ මැදිහත් වූ පුද්ගලයින්ගේ නම් මහජනයාට හෙළිදරව් නොකළ යුතු ය.

15. (1) ගුවන් යානයේ සුන්බුන් වලට සහ පියසර හඬපටි (Flight Recorders) සහ ගුවන් ගමන් පාලන වාර්තා (ATS Records) ඇතුළු වෙනත් සියලුම අදාළ ද්‍රව්‍ය වෙත බාධාවකින් තොරව පිවිසීමේ බලය මණ්ඩලයට ලැබිය යුතු අතර, ප්‍රමාදයකින් තොරව සවිස්තර පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීමට හැකිවන බවට සහතිකවීමට හැකිවන ආකාරයට එහි කිසියම් කොටසක් හෝ ඒ තුළ අඩංගු කිසිවක් සම්බන්ධව සුදුසු පරිදි කටයුතු කිරීමට බලය තිබිය යුතු ය.

ද්‍රව්‍ය සහ තොරතුරුවලට පිවිසීම.

(2) අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් පිළිබඳ විමර්ශනයක් පවත්වන විට මණ්ඩලය පියසර හඬපටි (Flight Recorders) වලින් ප්‍රයෝජන ගත යුතු අතර, ඒ නිසා ප්‍රමාදයකින් තොරව එකී පියසර හඬපටි වල පාඨාංක (Read Outs) ලබා ගැනීම සඳහා අධිකාරිය විමසා පිළිවෙල යොදා ගත යුතු ය. පියසර හඬපටි කියවීමට ප්‍රමාණවත් පහසුකම් මෙරට තුළ නොමැති අවස්ථාවක, පාවිච්චි කිරීමට බලාපොරොත්තු වන පාඨාංක පහසුකමෙහි බුහුටිකම්, පාඨාංක කලට වේලාවට ලබා ගැනීමේ හැකියාව සහ පහසුකම පිහිටි ස්ථානය කෙරෙහි නිසි සැලකිල්ල යොමු කරමින් වෙනත් රටක ඇති එවැනි පහසුකම් පාවිච්චි කිරීමට අධිකාරියට පිළිවන. විමර්ශනය සම්පූර්ණ කර අවසාන වාර්තාව අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කරන තෙක් පියසර හඬපටි සහ පටිගත කළ සාක්ෂි තමන් භාරයේ තබා ගැනීමට මණ්ඩලයට ප්‍රමුඛත්වය ලැබිය යුතු ය.

ශව පරීක්ෂණය සහ වෛද්‍ය පරීක්ෂණය.

16. (1) මාරක අනතුරක් පිළිබඳ විමර්ශනයක් පවත්වන මණ්ඩලයක් අවශ්‍ය අවස්ථාවක අධිකාරියේ ද අනු දැනුම සහිතව පියසර පිරිස සහ අවස්ථාවේ උද්ගත වී ඇති විශේෂ තත්ත්වයන්ට යටත්ව, අනතුර නිසා මිය ගිය මගීන් සහ මැදිරි සේවකයින් කිසිවකු පිළිබඳව ව්‍යාධිවේදියකු (අනතුරු විමර්ශන පිළිබඳ පළපුරුද්දක් ලබා ඇති අයකු නම් වඩා හොඳය) ලවා සම්පූර්ණ ශව පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීමට කටයුතු යෙදිය යුතු ය. මෙවැනි පරීක්ෂණ හැකි තාක් කඩිනමින් සිදුකළ යුතු ය.

(2) මණ්ඩලය උචිත අවස්ථාවන්හි අධිකාරියේ අනු දැනුම සහිතව කිසියම් අනතුරකට හෝ සිදුවීමකට හෝ මැදිහත් වූ පියාසර පිරිස් සාමාජිකයින් සියලු දෙනා, මගීන් සහ ගුවන් සේවා පුද්ගලයින් කිසිවකු පිළිබඳව වෛද්‍යවරයකු ලවා (අනතුරු විමර්ශන පිළිබඳ පළපුරුද්දක් ලබා ඇති අයකු නම් වඩා හොඳය) වෛද්‍ය පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීමට කටයුතු කළ යුතු ය. අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ සෘජු ලෙස මැදිහත් වූ පියාසර පිරිස් සාමාජිකයින්ගේ සහ වෙනත් පුද්ගලයින් කායික සහ මානසික සෞඛ්‍ය තත්ත්වයේ මට්ටම ඔවුන්ට පැවැත්වෙමින් තිබෙන විමර්ශනයට සහභාගි වී ඊට දායකත්වය ලබාදීමට හැකි වන තරම් ස්වභාවයක පවතින්නේ දැයි නිශ්චය කිරීම සඳහා වෙනම පරීක්ෂණයක් ද එවැනි වෛද්‍ය පරීක්ෂණයන් හි ඇතුළත් වී තිබිය හැකි ය.

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා බලධාරීන්ට දැනුම් දීම.

17. (1) විමර්ශනයක් පැවැත්වෙන අතරතුරදී, නීති විරෝධී මැදිහත් වීමක් සිදු වී ඇති බව දැනගන්නට ලැබුනහොත් හෝ එවැනි සැකයක් ඇති වුවහොත් හෝ ප්‍රධාන විමර්ශන වහාම ඒ බව අධිකාරියට සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වරයාට දැනුම් දිය යුතු අතර, එවැනි තොරතුරක් අදාළ රාජ්‍යයන්හි ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා බලධාරීන් වෙත ඉදිරිපත් කිරීම අවස්ථාවට අනුව අධිකාරියේ හෝ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ හෝ වගකීම විය යුතු ය.

වාර්තා හෙළිදරව් කිරීම.

18. (1) පනතේ 61 වන වගන්තිය යටතේ කිසිදු පුද්ගලයකුට ලබාදීම තහනම් වන නම් වශයෙන් මෙහි පහත සඳහන් වන වාර්තා වලින් ව්‍යුත්පන්න තොරතුරු අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ විශ්ලේෂණය කිරීමේ දී එවැනි වාර්තා සහ තොරතුරු ඇතුළත් කිරීම අදාළ වන්නේ යයි අදහස් කරන්නේ නම් අවසාන වාර්තාවෙහි හෝ කිසියම් ඇමුණුමක හෝ ඇතුළත් කළ හැකි ය :

- (අ) විමර්ශනය පවත්වන අතරතුර පුද්ගලයින්ගෙන් ලබාගන්නා ලද ප්‍රකාශ ;
- (ආ) ගුවන් යානය මෙහෙයවීමේදී ඊට හවුල් වී ඇති පුද්ගලයින් අතර හුවමාරු වී ඇති සන්දේශන ;
- (ඇ) අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ සම්බන්ධ වී ඇති පුද්ගලයින් පිළිබඳ වෛද්‍ය වාර්තා හෝ වෙනත් පෞද්ගලික තොරතුරු කිසිවක් ;
- (ඈ) නියමු කුටි හඬපටි (Cockpit Voice Recording) සහ එම හඬපටි වලින් ලබාගත් පිටපත් (Transcripts) ;
- (ඉ) ගුවන් ගමන් පාලන ඒකක වලින් ලබාගත් හඬපටි සහ හඬපටි පිටපත් ;
- (ඊ) නියමු කුටි ගගනවාහි සේවා පටි සහ එම සේයාපටි වල කොටස් කිසිවක් හෝ පිටපත් කිසිවක් ;
- (උ) පියසර හඬපටි වලින් ලබාගත් තොරතුරු ඇතුළු තොරතුරු විශ්ලේෂණයේදී ඉදිරිපත් වූ මත.

(2) අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ විශ්ලේෂණය කිරීමේදී ඊට අදාළ නොවේ යයි අදහස් කරනු ලබන, මෙහි (1) ඡේදයේ සඳහන් වාර්තා කිසිවක කොටස් ද කිසිදු කාර්යයක් සඳහා කිසිදු පුද්ගලයකුට හෙළිදරව් නොකළ යුතු ය.

විමර්ශනය යළි විවෘත කිරීම.

19. (1) වෙනත් රාජ්‍යයක් විසින් පවරා දෙන ලද අධිකාරී බලයක් යටතේ අධිකාරිය විසින් මූලික විමර්ශනයක් පවත්වන ලද අවස්ථාවක අධිකාරියට අලුත් සහ වැදගත් සාක්ෂි උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ලැබුණු විටෙක අධිකාරිය විසින් විමර්ශනය යළි විවෘත කිරීම සඳහා එකී වෙනත් රාජ්‍යයට යෝජනා කළ යුතු ය.

(2) පවරා දෙනු ලැබූ අධිකාරී බලයන් යටතේ අනතුරක් පිළිබඳව හෝ සිදුවීමක් පිළිබඳව හෝ අධිකාරිය විසින් පවත්වන ලද විමර්ශනයක්, එකී විමර්ශනයට අදාළ මූලික විමර්ශනය ආරම්භ කළ රාජ්‍යයේ අනුමැතිය සහිතව පමණක් යළි විවෘත කිරීම භාර ගැනීමට අධිකාරියට හැකි ය.

20. (1) අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සම්බන්ධ විමර්ශනයක් පවත්වන රාජ්‍යයකින් ඉල්ලීමක් ලැබුණු විට අධිකාරිය තමන් වෙත ඇති සියලු අදාළ තොරතුරු එම රාජ්‍යයට ලබාදිය යුතු ය.

තොරතුරු ලබාදීම.

(2) අනතුරකට හෝ සිදුවීමකට හෝ පෙර ඊට සම්බන්ධ වූ ගුවන් යානය ශ්‍රී ලංකාවෙන් සැපයෙන පහසුකම් සහ සේවා කිසිවක් ලබාගෙන ඇත්නම් හෝ සාමාන්‍යයෙන් එසේ ලබාගෙන තිබෙන්නට ඇත්නම් හෝ එසේ ශ්‍රී ලංකාවේ පහසුකම් සහ සේවා ලබා ගැනීමේ හේතුව නිසා පැන නැගුණු, තමන් වෙත ඇති විමර්ශනයට අදාළ වන තොරතුරු කිසිවක් අධිකාරිය විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යයට ලබා දිය යුතු ය. එවැනි තොරතුරු කිසියම් පුද්ගලයකු සන්තකයේ හෝ කිසියම් සංවිධානයක් සන්තකයේ හෝ ඇත්නම් ඒවා ලබා දෙන ලෙස අධිකාරිය එකී පුද්ගලයාට හෝ සංවිධානයට හෝ නියම කළ යුතු අතර, එකී පුද්ගලයා හෝ සංවිධානය හෝ වඩාමත් ඉක්මන් මාර්ගයෙන් එම නියමය ඉටු කළ යුතු ය.

21. (1) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන හෝ ගුවන් යානයක් අනතුරකට හෝ බරපතල සිදුවීමකට හෝ මැදිහත් වී සිදු වූ රාජ්‍යය හැර වෙනත් රාජ්‍යයක ගොඩබැඳීම සිදු කරන ලද අවස්ථාවක, විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යයෙන් ලැබෙන කිසියම් ඉල්ලීමක් මත, අධිකාරිය, පියසර හඬපටි වාර්තා සහ අවශ්‍ය නම් සංඝන පියසර හඬපටි වාර්තාද එම රාජ්‍ය වෙත ලබා දිය යුතු ය.

පියසර හඬපටි ලබාදීම

(2) අනතුරකට හෝ සිදුවීමකට හෝ මැදිහත් වූ ගුවන් යානයක් ශ්‍රී ලංකාවේ මෙහෙයුම්කරුවකු විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන සහ වෙනත් රාජ්‍යයක ලියාපදිංචි කරන ලද යානයක් වී ඒ හේතුවෙන් පියසර හඬපටි වාර්තා සහ සංඝන පියසර හඬපටි කිසිවක් සපයා දීමට අධිකාරියට නීතිමය බලයක් නොතිබෙන අවස්ථාවක විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යයෙන් කෙරෙන මෙහි (1) ඡේදයෙහි සඳහන් කිසියම් ඉල්ලීමක් ඉටුකරන මෙන් අධිකාරිය ලියාපදිංචි රාජ්‍යයෙන් ඉල්ලා සිටිය යුතුය. පියසර හඬපටි වාර්තා සොයා ගැනීම සඳහා ද අධිකාරියට තවදුරටත් වෙනත් කිසියම් අදාළ රාජ්‍යයකට ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කළ හැකි ය.

22. විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යයෙන් ලැබෙන ඉල්ලීම මත අධිකාරිය අදාළ ගුවන් යානය මෙහෙයවීමේදී සෘජු ලෙස හෝ වක්‍ර ලෙස හෝ බලපෑම් සිදු කරන්නට ඇති ක්‍රියාකාරකම්වල නිරත වූ කිසියම් සංවිධානයක් පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු එම රාජ්‍ය වෙත සපයා දිය යුතු ය.

සංවිධාන පිළිබඳ තොරතුරු

23. (1) මණ්ඩලයක් විසින් පවත්වනු ලබන කිසියම් විමර්ශනයකට සහභාගිවීම සඳහා බලයලත් නියෝජිතයකු පත්කරන මෙන් අධිකාරිය, ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයට, මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයට, සැලසුම් රාජ්‍යයට, නිෂ්පාදන රාජ්‍යයට, අනතුරට ගොදුරු වූවන් අයත් රාජ්‍යයන්ට සහ අධිකාරිය විසින් උචිතයයි අදහස් කරනු ලබන වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයකට ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කළ යුතු ය.

විමර්ශනයෙහි සහභාගිත්වය

(2) ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානයක් අනතුරකට භාජනය වූ අවස්ථාවක අධිකාරිය, එහි බලය ලත් නියෝජිතයාට සහාය වීම සඳහා මෙහෙයුම්කරු විසින් යෝජනා කරනු ලැබූ අධිකාරිය විසින් පත් කරනු ලබන උපදේශකයකුගේ හෝ උපදේශකයින් වැඩි ගණනකගේ හෝ නියෝජිතයක් සඳහා කටයුතු පිළිවෙළ කළ යුතු ය.

(3) ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය හෝ මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය හෝ දෙකින් එකද රාජ්‍යයක් හෝ බලය ලත් නියෝජිතයකු පත් නොකරන විට විමර්ශනයට සහභාගී වන ලෙස මෙහෙයුම් කරුට ආරාධනා කිරීමට අධිකාරියට හැකි ය. මෙහි දී අධිකාරියේ අනතුරු විමර්ශන කාර්ය පටිපාටි තුළ නියමිත කොන්දේසි අනුගමනය කිරීමට මෙහෙයුම්කරු භාරගත යුතු ය.

(4) අධිකාරිය, සැලසුම් රාජ්‍යයට සහ නිෂ්පාදන රාජ්‍යයට, එම රාජ්‍යයන්හි බලයලත් නියෝජිතයින්ට සහායවීම සඳහා අදාළ ගුවන් යානයේ වර්ග සැලසුමට සහ අවසාන එකලස් කිරීමට වගකිය යුතු සංවිධාන විසින් යෝජනා කරනු ලබන උපදේශකවරයකු හෝ උපදේශකවරුන් හෝ පත් කරන මෙන් ඉල්ලා සිටිය යුතු ය.

(5) සැලසුම් රාජ්‍යය හෝ නිෂ්පාදන රාජ්‍ය හෝ දෙකින් එකද රාජ්‍යයක් හෝ බලය ලත් නියෝජිතයකු පත් නොකරන විට අදාළ ගුවන් යානයේ වර්ග සැලසුමට සහ අවසාන එකලස් කිරීමට වගකිව යුතු සංවිධාන වලට විමර්ශනයට සහභාගී වන ලෙස ඇරයුම් කිරීමට අධිකාරියට පිළිවන. මෙහි දී අධිකාරියේ අනතුරු විමර්ශන කාර්ය පටිපාටි තුළ නියමිත කොන්දේසි අනුගමනය කිරීමට එලෙස සහභාගී වන්නන් භාර ගත යුතු ය.

(6) අධිකාරියේ ඉල්ලීම මත තොරතුරු, පහසුකම් හෝ විශේෂඥවරුන් සපයා දෙන කිසියම් වෙනත් රාජ්‍යයකටද විමර්ශනයට සහභාගිවීම සඳහා බලය ලත් නියෝජිතයකු පත් කිරීමට අධිකාරිය විසින් ඉල්ලීම් කරනු ලැබිය යුතු ය.

බලයලත් නියෝජිතයින් පත් කිරීමේ වගකීම.

24. (1) උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑ. 2250 ඉක්මවූ ගුවන් යානයකට සිදුවූ අනතුරක් සම්බන්ධව විමර්ශනයක් පවත්වන රාජ්‍යයක් ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය වශයෙන් හෝ මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය වශයෙන් හෝ සැලසුම් රාජ්‍යය වශයෙන් හෝ නිෂ්පාදන රාජ්‍යය වශයෙන් හෝ ඊට සහභාගි වන ලෙස අධිකාරියෙන් නිශ්චිත ඉල්ලීමක් කළ විට අධිකාරිය ඒ සඳහා බලයලත් නියෝජිතයකු පත් කළ යුතුය.

(2) අදාළ ගුවන් යානයෙහි බල උත්පාදනය හෝ ප්‍රධාන සංරචක හෝ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් සහතික කරන ලද සංවිධාන කිසිවක් විසින් සැලසුම් කරන ලද හෝ නිෂ්පාදනය කරන ලද හෝ අවස්ථාවක, එවැනි සහභාගිත්වයකින් විමර්ශනයට ප්‍රයෝජනවත් දායකත්වයක් ලැබෙනු ඇතැයි හෝ නිරූපද්‍රව්‍ය වර්ධනය සඳහා හේතු විය හැකි බව හෝ අදහස් කරමින් විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යය වෙතින් ඉල්ලීමක් ලැබුණු කල්හිදී අධිකාරිය ඒ සඳහා බලය ලත් නියෝජිතයකු පත් කළ යුතු ය.

(3) අධිකාරිය, උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑ. 2250 ඉක්මවූ ගුවන් යානයකට සිදුවූ අනතුරක් සම්බන්ධව විමර්ශනයක් පවත්වන විට, එවැනි සහභාගිත්වයකින් විමර්ශනයට ප්‍රයෝජනයක් අත්වන්නේ නම් ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයට හෝ මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයට හෝ සැලසුම් රාජ්‍යයට හෝ නිෂ්පාදන රාජ්‍යයට හෝ බලයලත් නියෝජිතයකු බැගින් පත්කරන මෙන් නිශ්චිත ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කළ යුතු ය. අදාළ ගුවන් යානයේ බල උත්පාදකය හෝ ප්‍රධාන සංරචක හෝ සැලසුම් කළ හෝ නිෂ්පාදනය කළ හෝ රාජ්‍යයටද, එවැනි සහභාගිත්වයකින් විමර්ශනයට ප්‍රයෝජනවත් දායකත්වයක් ලැබෙනු ඇතැයි හෝ එය නිරූපද්‍රව්‍ය වර්ධනයට හේතු විය හැකි බව හෝ අධිකාරිය විශ්වාස කරන්නේ නම් බලය ලත් නියෝජිතයකු පත් කරන මෙන් ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කළ හැකි ය.

බලයලත් නියෝජිතයින්ගේ හිමිකම්

25. (1) විමර්ශනයක් සඳහා බලයලත් නියෝජිතයකු පත්කළ පසු එම බලය ලත් නියෝජිතයාට විමර්ශනයේ කටයුතු වලදී සහායවීම පිණිස උපදේශකවරයකු හෝ උපදේශකවරුන් කිහිප දෙනෙකු හෝ පත්කිරීමට ද අධිකාරියට පිළිවන. මේ සඳහා ඕනෑම ප්‍රභවයකින් උසස්ම තාක්ෂණික විශේෂඥයින් කැඳවීමට ද අධිකාරියට පිළිවන.

(2) අධිකාරිය, මණ්ඩලයක් මගින් පවත්වනු ලබන විමර්ශනයට සහභාගිවීම සඳහා බලය ලත් නියෝජිතයකු පත් කරන ලෙස වෙනත් රාජ්‍යයකින් ඉල්ලා සිටීමෙන් අනතුරුව එකී බලයලත් නියෝජිතයාගේ අධීක්ෂණය යටතේ විමර්ශනයේදී ඔහුට සහායවීම සඳහාත් අදාළ බලය ලත් නිලධාරියාගේ සහභාගිත්වය වඩාත් ඵලදායී බවට පත්කර ගැනීමට හැකිවීම පිණිස ඒ සඳහා අවශ්‍ය වනතාක් දුරකට විමර්ශනයට සහභාගි වීම සඳහාත් උපදේශකවරයකු හෝ වැඩි ගණනක් හෝ පත් කිරීම සඳහාද අදාළ රාජ්‍යයට අවසර දිය යුතු ය.

සහභාගිත්වය

26. (1) විමර්ශනයට සහභාගි වීමේදී එසේ සහභාගි වන්නන්ට කාර්ය භාර විමර්ශකගේ පාලනයට සහ අධීක්ෂණයට යටත්ව විශේෂයෙන්ම මෙහි පහත සඳහන් හිමිකම් ඇතුළුව විමර්ශනයේ සෑම අංශයකදීම සහභාගිවීමට හිමිකම ලැබිය යුතු ය :-

- (අ) සිද්ධිය වූ ස්ථානය නැරඹීමට ;
- (ආ) සුන්බුන් පරීක්ෂා කිරීමට ;
- (ඇ) සාක්ෂිකරුවන්ගේ තොරතුරු ලබාගැනීමට සහ ප්‍රශ්න කළ යුතු අංශ යෝජනා කිරීමට ;
- (ඈ) හැකිතාක් ඉක්මණින් අදාළ සියලුම සාක්ෂි කරා පිවිසීමට ;
- (ඉ) සියලුම අදාළ ලිපිලේඛන වල පිටපත් ලබා ගැනීමට ;
- (ඊ) පටිගත කරන ලද තොරතුරු කියවීමේදී ඊට සහභාගි වීමට ;
- (උ) සංරචක පරීක්ෂා කිරීම්, තාක්ෂණික පැහැදිලි කිරීම්, අත්හදා බැලීම් සහ අනුකරණ සිදු කිරීම් (Simulations) වැනි සිදුවූ ස්ථානයෙන් බැහැරව සිදු කෙරෙන විමර්ශන ක්‍රියාකාරකම් කිසිවකට සහභාගිවීමට ;
- (ඌ) විශ්ලේෂණයට අදාළ පැහැදිලි කිරීම්, සොයාගැනීම්, හේතු සහ නිරූපද්‍රව්‍ය නිර්දේශ ඇතුළු විමර්ශනයේ ප්‍රගති රැස්වීම් වලට සහභාගි වීමට ; සහ
- (එ) විමර්ශනයේ විවිධ අංශ වලට අදාළ වන, සම්බන්ධ වන හෝ කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට.

(2) (1) වන ඡේදයෙහි දැක්වෙන විධිවිධාන වල කෙසේ සඳහන් වුව ද ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය, මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය, සැලසුම් රාජ්‍යය සහ නිෂ්පාදන රාජ්‍යය හැර වෙනත් රාජ්‍යයක් කිසියම් විමර්ශනයකට සහභාගිවීම 23 වන රෙගුලාසියේ (6) ඡේදය යටතේ එවැනි රාජ්‍යයන්ට විමර්ශන වලට සහභාගි වීමට හිමිකම ලැබෙන කරුණු වලට සීමා කළ හැකි ය.

27. මණ්ඩලයක් විසින් පවත්වනු ලබන කිසියම් විමර්ශනයකට සහභාගී වන සියලුම බලය ලත් නියෝජිතයින් සහ උපදේශකයින් :-

- (අ) අධිකාරිය විසින් පනවන ලද විමර්ශන කාර්ය පටිපාටියට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය ;
- (ආ) ඔවුන් වෙත උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ඇති සියලුම අදාළ තොරතුරු මණ්ඩලයට ලබා දිය යුතුය ;
- (ඇ) අධිකාරියේ නිශ්චිත අනුමැතියකින් තොරව විමර්ශනයේ ප්‍රගතිය සහ සොයා ගැනීම් පිළිබඳ තොරතුරු හෙළිදරව් නොකළ යුතු ය.

28. (1) සිය පුරවැසියන් මරණයට පත්වීමේ හෝ බරපතල තුවාල ලැබීමේ හෝ හේතුවෙන් අනතුරක් සම්බන්ධ විශේෂ උනන්දුවක් ඇති රාජ්‍යයකට විමර්ශනයට සහභාගීවීම සඳහා විශේෂඥයකු පත් කිරීමට අවසර ලබාදිය යුතු ය. එවැනි විශේෂඥයකුට පහත සඳහන් පරිදි හිමිකම් ලැබේ :-

සිය පුරවැසියන් මරණයට පත් වූ හෝ බරපතල තුවාල ලත් හෝ රාජ්‍යයන්හි සහභාගිත්වය

- (අ) අනතුර සිදුවූ ස්ථානය නැරඹීමට ;
- (ආ) පොදුවේ පළ කිරීමට අධිකාරිය විසින් අනුමත කරන ලද අදාළ විෂය කරුණු පිළිබඳ තොරතුරු වලට පිවිසීමට ;
- (ඇ) විමර්ශනයේ ප්‍රගතිය පිළිබඳ තොරතුරු ලබාගැනීම ; සහ
- (ඈ) මණ්ඩලයේ අවසාන වාර්තාවේ පිටපතක් ලබා ගැනීමට.

(2) මෙහි (1) වන ඡේදය යටතේ විශේෂඥයකු පත් කිරීමට අවසර ලැබුණු රාජ්‍යයකට අනතුරට ගොදුරු වූවන් හඳුනා ගැනීම සඳහාද සහාය විය හැකි අතර, එකී රාජ්‍යයෙහි පුරවැසියන් වන, අනතුරෙන් දිවි ගලවාගත් පුද්ගලයින් සමග පවත්වනු ලබන රැස්වීම් කිසිවකට සහභාගී වීමටද පිළිවන.

සාක්ෂි ආරක්ෂා කිරීම, ගුවන් යානය භාරයේ තබාගැනීම සහ ඉවත් කිරීම

29. (1) විමර්ශනයක් පැවැත්වීමේ කාර්ය සඳහා අවශ්‍ය වන තරම් කාල සීමාවක් සාක්ෂි ආරක්ෂා කිරීමට අධිකාරිය සෑම සාධාරණ පියවරක්ම ගත යුතු අතර, ගුවන් යානය සහ ඒ තුළ අඩංගු දෑ සුරක්ෂිත භාරයෙහි තබා ගැනීමද එහි වගකීම විය යුතුය.

සාක්ෂි ආරක්ෂා කිරීම සහ ගුවන් යානය භාරයේ තබාගැනීම

(2) (1) ඡේදයේ කාර්යය සඳහා :-

- (අ) ඉවත් කළ හැකි, මකා දැමිය හැකි, නැති විය හැකි හෝ විනාශ විය හැකි හෝ සාක්ෂි ඡායාරූප ගත කිරීම මගින් හෝ වෙනත් ක්‍රම මගින් හෝ සංරක්ෂණය කිරීම සාක්ෂි ආරක්ෂා කිරීමට ඇතුළත් විය යුතු ය ;
- (ආ) ගුවන් යානයට තව දුරටත් හානි සිදුවීමෙන් වළක්වා ගැනීම, බලය නොලත් පුද්ගලයින්ට ඊට ළඟාවිය නොහැකි පරිදි ආරක්ෂා කිරීම හෝ සොරුන්ගෙන් ආරක්ෂා කිරීම සහ දිරායාමෙන් වළක්වා ගැනීම සුරක්ෂිත භාරයට ඇතුළත් විය යුතු ය.

(3) අනතුරට ගොදුරුවූවන්ගෙන් ලබාගන්නා සාක්ෂි සහ ඔවුන් හඳුනා ගැනීමේ සාක්ෂි වැනි විමර්ශනය සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා නිසි කල්හි වාර්තා ගත කර විශ්ලේෂණය කළයුතු සාක්ෂි පිළිබඳව අධිකාරිය විශේෂ අවධානයක් යොමු කළ යුතු ය.

(4) අනතුරෙහි සුන්බුන්වල භාරය සම්බන්ධයෙන් මණ්ඩලයට ප්‍රමුඛත්වය ලැබිය යුතු ය. එසේ වුව ද නෛතික ක්‍රියා මාර්ග සඳහා අධිකරණ බලධාරීන්ට සහයෝගය දැක්විය යුතු ය. අනතුරු විමර්ශන මණ්ඩලය පරීක්ෂණය පවත්වන ස්ථානයට සුන්බුන් රැගෙන යන විට ඒ සමග යාමටත්, මණ්ඩලය විසින් සිදුකරනු ලබන පරීක්ෂණයන්හිදී හෝ මණ්ඩලයට අවශ්‍ය වන්නේ නම් සුන්බුන් වල තත්වයෙහි කිසියම් වෙනස් කිරීමක් සිදුකරන අවස්ථාවකදී හෝ එහි රැඳී සිටීමටත් අධිකරණ බලධාරීන්ට බලය තිබිය යුතු ය.

(5) මණ්ඩලය විසින් හඬපටිය ලබාගැනීම, හඬපටිය සහ එහි පාඨාංක පරිහරනය කිරීම සහ පියාසර හඬපටි සාක්ෂි ආරක්ෂා කිරීම සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයකුට පමණක් පැවරිය යුතු ය.

(6) ගුවන් යානය හෝ එහි උපකරණ කොටස් කිසිවක් හෝ පරීක්ෂා කිරීමටත්, ඉවත් කිරීමටත්, පිරික්සීමටත්, එම ද්‍රව්‍ය වෙනස් නොකර සංරක්ෂණය කිරීම සඳහා පියවර ගැනීමටත්, එමෙන්ම ගුවන් යානය හෝ එහි කිසියම් කොටසක් හෝ ඒ තුළ අන්තර්ගත කිසිවක් හෝ සම්බන්ධයෙන් වෙනත් ආකාරයකින් කටයුතු කිරීමටත් මණ්ඩලයට බලය තිබිය යුතු ය.

(7) මෙම රෙගුලාසි වල විධිවිධාන සලස්වා ඇති ආකාරයට විනා ශ්‍රී ලංකා දේශය ඇතුළත හෝ ඊට ඉහළින් හෝ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ ඇති වූ අවස්ථාවක දී, ඒ සඳහා බලය පවරනු ලැබූ පුද්ගලයකුට හැර වෙනත් කිසිදු පුද්ගලයකුට එකී අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ සම්බන්ධ වූ ගුවන් යානයට පිවිසීමට අවසර නොදිය යුතු අතර ගුවන් යානය, එම ගුවන් යානයෙහි කිසියම් කොටසක් හෝ ඒ තුළ අඩංගු දෑ කිසිවක් හෝ අවස්ථානුකූලව අධිකාරියේ හෝ මණ්ඩලයේ හෝ ලිඛිත බලයක් යටතේ විනා කිසිදු පුද්ගලයකු විසින්, වෙනස් කිරීම, ඉවත් කිරීම හෝ එම ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් වෙනත් ආකාරයකින් කටයුතු කිරීම හෝ සිදු නොකළ යුතු ය.

ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය, මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය, සැලසුම් රාජ්‍යය හෝ නිෂ්පාදන රාජ්‍යය වෙතින් ලැබෙන ඉල්ලීම්.

30. (1) ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයෙන්, මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයෙන්, සැලසුම් රාජ්‍යයෙන් හෝ නිෂ්පාදන රාජ්‍යයෙන් හෝ එම රාජ්‍යයේ බලයලත් නියෝජිත විසින් පරීක්ෂා කරන තුරු ගුවන් යානය, ඒ තුළ අඩංගු දෑ සහ වෙනත් සාක්ෂි කිසිවක් නිරවුල්ව තබන ලෙස ඉල්ලීමක් ලැබුණු කල්හි සාමාන්‍යයෙන් ප්‍රායෝගික වශයෙන් එසේ කළ හැකි නම් සහ එසේ කිරීම විමර්ශනය විධිමත් පරිදි පැවැත්වීම සමග අනුකූල වේ නම් මණ්ඩලය එවැනි ඉල්ලීමක් කිරීමට අවශ්‍ය සියලු පියවර ගත යුතු ය.

(2) (1) ඡේදයෙහි සඳහන් විධි විධාන නොසලකා 31 රෙගුලාසියෙහි (4) ඡේදයෙහි විධි විධාන සලස්වා ඇති ආකාරයට ගුවන් යානයක් අවශ්‍ය තාක් දුරකට වලනය කළ හැකි ය. කෙසේ වුව ද එම හේතුවෙන් ප්‍රායෝගික වශයෙන් එසේ කළ හැකි අවස්ථාවක එකී ගුවන් යානය සේවා සඳහා ආපසු භාරදීමේ අනිසි ප්‍රමාදයක් සිදු නොවිය යුතු ය.

(3) ගුවන් යානය, එහි අඩංගු දෑ කිසිවක් හෝ සාක්ෂි කිසිවක් හෝ තහනම් ප්‍රදේශයක් තුළ තැන්පත්ව ඇති අවස්ථාවක රාජ්‍යයේ අවශ්‍යතා මත පදනම්ව මෙහි (1) ඡේදය යටතේ කරන ලද ඉල්ලීමක් ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට අධිකාරියට පිළිවන.

භාරයෙන් මුදාහැරීම

31. (1) 29 රෙගුලාසියෙහි (1) ඡේදයෙහි සහ 30 රෙගුලාසියෙහි ඇතුළත් විධි විධානවලට යටත්ව ගුවන්යානය, එහි අඩංගු දෑ හෝ එහි කොටස් කිසිවක් හෝ පැවැත්වෙමින් තිබෙන විමර්ශනය සඳහා තව දුරටත් අවශ්‍ය නොවන විට අධිකාරිය ඒවා හැකිතාක් ඉක්මණින් සිය භාරයෙන් මුදා හැර අවස්ථානුකූලව ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය විසින් හෝ මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය විසින් හෝ විධිමත් පරිදි නම් කරන ලද කිසියම් පුද්ගලයකුට හෝ බාර දිය යුතු ය.

(2) (1) ඡේදයෙහි කාර්යය සඳහා අධිකාරිය ගුවන්යානය වෙත, එහි අඩංගු වූ දෑ වෙත හෝ එහි කොටස් කිසිවක් වෙත හෝ පිවිසීමට පහසුකම් සලස්වා දිය යුතු ය. කෙසේ වුව ද ගුවන් යානය, එහි අඩංගු වූ දෑ හෝ එහි කොටස් කිසිවක් හෝ තැන්පත්ව ඇත්තේ පිවිසීමට අවසර දීම ප්‍රායෝගික නොවන ප්‍රදේශයක් ඇතුළත නම් අධිකාරිය විසින්ම එම ද්‍රව්‍ය පිවිසීමට අවසර දිය හැකි ස්ථානයකට ඉවත් කිරීමට කටයුතු යෙදිය යුතු ය.

(3) භාණ්ඩ කිසිවක් හෝ මගී ගමන් මලු කිසිවක් හෝ ගුවන් යානයෙන් ඉවතට ගැනීමට හෝ භාණ්ඩ කිසිවක් හෝ මගී ගමන් මලු කිසිවක් හෝ ප්‍රධාන විමර්ශකගේ භාරයෙන් මුදා හැරීමට හෝ ප්‍රධාන විමර්ශක විසින් කිසියම් පුද්ගලයකුට බලය පවරා ඇති අවස්ථාවක දී ගුවන්යානය තැන්පත්ව ඇති ප්‍රදේශය ඇතුළත පිහිටි අදාළ පොලිස් බල ප්‍රදේශය භාරව කටයුතු කරන පොලිස් නිලධාරී විසින් එම කාර්යය සඳහා විධිමත් අයුරින් පත් කරන ලද පොලිස් නිලධාරියකු ද්‍රව්‍ය ඉවත් කිරීම අධීක්ෂණය කළ යුතු ය. කෙසේ වුව ද විදේශ රාජ්‍යයකින් පැමිණි ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වූ කලී විධිමත් පරිදි බලය පවරන ලද ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරියෙකු විසින් නිකුත් කරනු ලබන ඉවත් කිරීමේ අවසර පත්‍රයක් මත හෝ ඔහුගේ අනුදැනුම සහිතව විනා භාණ්ඩ කිසිවක් හෝ මගී ගමන් මලු කිසිවක් හෝ ගුවන් යානය සම්පයෙන් ඉවත් නොකළ යුතු ය.

(4) මෙම රෙගුලාසි වල සඳහන් කිසිදු විධි විධානයකින් කිසියම් පුද්ගලයකු පහත සඳහන් අවශ්‍යතා සඳහා කිසියම් කාර්යයක් ඉටු කිරීම වැළැක්වීමක් සිදු නොවේ :-

- (අ) පුද්ගලයින්, සතුන්, තැපෑල සහ වටිනා දෑ බේරා ගැනීම සඳහා ;
- (ආ) ගින්නෙන් හෝ වෙනත් හේතු නිසා විනාශ වීම වැළැක්වීම සඳහා ;
- (ඇ) ගුවන් සංතරණයට, වෙනත් ප්‍රවාහන ක්‍රම වලට හෝ මහජනයාට හෝ සිදුවිය හැකි කිසියම් අනතුරක් හෝ බාධාවක් හෝ ඉවත් කිරීම සඳහා ;
- (ඈ) ගුවන් යානය කඩා වැටී ඇත්තේ ජලාශයකට නම් ගුවන් යානය සහ එහි අඩංගු දෑ කිසිවක් සෙවීමේ සහ මුදා ගැනීමේ කාර්යයන් සඳහා සහ සාක්ෂි සංරක්ෂණය කිරීම සඳහා ආරක්ෂිත ස්ථානයකට රැගෙන ඒම පිණිස අවශ්‍යතාක් දුරකට ඉවතට ගැනීමට.

(5) අනතුරකට හෝ බරපතල සිදුවීමට හෝ මැදිහත් වී ඇති ගුවන් යානය නිසා මහජනයාට, ගුවන් සංකරණයට හෝ වෙනත් ප්‍රවාහන ක්‍රමවලට හෝ අනතුරක් හෝ බාධාවක් හෝ සිදුවිය හැකි යයි ප්‍රධාන විමර්ශක අදහස් කරන අවස්ථාවක, ඔහු පෙන්වා දෙන ස්ථානයකට එම ගුවන් යානය ඉවත් කරන ලෙස ගුවන් යානයේ අයිතිකරුට, මෙහෙයුම්කරුට හෝ කුලීකරුට හෝ නියෝග කළ හැකි ය.

(6) ගුවන් යානයේ අයිතිකරු, මෙහෙයුම්කරු හෝ කුලීකරු හෝ නොමැති අවස්ථාවක හෝ (5) ඡේදය යටතේ කරන ලද නියෝගයක් අනුව කටයුතු නොකළ අවස්ථාවක හෝ අදාළ ගුවන් යානය ඉවත් කිරීමට හෝ ඉවත් කරවීමට හෝ ප්‍රධාන විමර්ශකට බලය පැවරිය යුතු ය.

(7) ගුවන් යානය ඉවත් කිරීම සඳහා වූ වියදම් කිසිවක් දැරිය යුත්තේ අවස්ථානුකූලව ගුවන් යානයේ අයිතිකරු, මෙහෙයුම්කරු හෝ කුලීකරු විසින් වන අතර, මෙහි (6) ඡේදය යටතේ ප්‍රධාන විමර්ශක විසින් අදාළ ගුවන් යානය ඉවත් කරන ලද අවස්ථාවක ඒ සඳහා දැරීමට සිදුවන වියදම අවස්ථානුකූලව අයිතිකරුගෙන්, මෙහෙයුම්කරුගෙන් හෝ කුලීකරුගෙන් හෝ ඒ සියලු දෙනාගෙන් හවුල් හෝ අයකරගත යුතු ය.

32. (1) අනතුරකට මැදිහත් වූ ගුවන් යානය උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑ. 2,250 ඉක්ම වූ යානයක් වූ කල්හි අධිකාරිය මූලික වාර්තාව ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් සකස් කොට පහත සඳහන් ස්ථාන වෙත යැවිය යුතු ය :- මූලික වාර්තාව.

- (අ) ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය හෝ අධිකාරියට පවරා දෙන ලද කිසියම් අධිකාරි බලයක් යටතේ විමර්ශනය පවත්වා ඇති අවස්ථාවක සිදු වූ රාජ්‍යය ;
- (ආ) මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය ;
- (ඇ) සැලසුම් රාජ්‍යය ;
- (ඈ) නිෂ්පාදන රාජ්‍යය ;
- (ඉ) අදාළ තොරතුරු, සැලකිය යුතු පහසුකම් හෝ විශේෂයන් හෝ සපයා දුන් කිසියම් රාජ්‍යයක් ; සහ
- (ඊ) ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය.

(2) 32 (1) වගන්තියෙන් ආවරණය නොවන ගුවන් යානයක් අනතුරකට මැදිහත් වූ කල්හි සහ ගුවන් යෝග්‍යතාව හෝ වෙනත් රාජ්‍යයන් කිසිවකට වැදගත් වේයැයි සැලකෙන කරුණු හෝ මැදිහත් වී ඇති විට අධිකාරිය විමර්ශනයේ මූලික වාර්තාව ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් සකස් කොට (1) වන ඡේදයෙහි (අ) සිට (ඊ) දක්වා වූ අනුඡේද වල සඳහන් රාජ්‍යයන් වෙත යැවිය යුතු ය.

33. (1) අනතුරු සහ සිදුවීම් දත්ත වාර්තාව ඒ වන විට යවා ඇතිනම් විනා මූලික වාර්තාව ඡායාස්ථිති, විද්‍යුත් තැපෑල හෝ ගුවන් තැපෑල මගින් අනතුරේ දින සිට දින තිහක් ඇතුළත යැවිය යුතු ය. මූලික වාර්තාව ඉදිරිපත් කිරීම.

(2) නිරූපදනතාව කෙරෙහි සෘජු බැලපෑම් එල්ල කරන කරුණු මැදිහත් වී ඇති අවස්ථාවක, තොරතුරු ලැබුණු වහාම උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ඇති වඩාත්ම සුදුසු සහ වඩාත්ම ඉක්මන් මාර්ගයෙන් මූලික වාර්තාව යැවිය යුතු ය.

34. විමර්ශනයක් අවසානයේ දී මණ්ඩලය, අධිකාරිය විසින් නිශ්චය කරන ලද ආකෘතියෙන් සහ ආකාරයෙන් පවත්වන ලද විමර්ශනය සම්බන්ධ අවසාන වාර්තාව සකස් කළ යුතු ය. අවසාන වාර්තාව.

35. (1) මෙහෙයුම්කරුට අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත පිළිබඳව ඔහුගේ අදහස් ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිවීම පිණිස අධිකාරිය, අවසාන වාර්තා කෙටුම්පතේ පිටපතක් මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය මගින් මෙහෙයුම්කරු වෙත යැවිය යුතු ය. අධිකාරිය ඊට පවරා දෙන ලද කිසියම් අධිකාරි බලයක් යටතේ වෙනත් රාජ්‍යයක් වෙනුවෙන් විමර්ශනයක් පවත්වන විට අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත මෙහෙයුම්කරු වෙත යැවිය යුත්තේ විමර්ශනය ආරම්භ කළ රාජ්‍යයේ අනු දැනුම සහිතව පමණකි. අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත මෙහෙයුම්කරුට සහ වෙනත් අයට යැවිය යුතු බව.

(2) (1) ඡේදයේ සඳහන් කිනම් හෝ තත්ත්වයන් යටතේ මෙහෙයුම්කරුවකුගෙන් ලැබුණු අදහස් කිසිවක් අධිකාරිය, සලකා බැලීම සඳහා මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු ය.

(3) අනතුරට හෝ සිදුවීමට හෝ මැදිහත් වූ ගුවන් යානයේ වර්ග සැලසුම සහ අවසාන එකලස පිළිබඳ වගකීම දරණ සංවිධානවලටද අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත පිළිබඳ ඔවුන්ගේ අදහස් ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිවීම පිණිස අධිකාරිය, සැලසුම් රාජ්‍යය සහ නිෂ්පාදන රාජ්‍යය මගින් එකී සංවිධානවලටද අවසාන වාර්තා කෙටුම්පතේ පිටපත් යැවිය යුතු ය. අධිකාරිය විසින් ඊට පවරා දෙන ලද කිසියම් අධිකාරි බලයක් යටතේ වෙනත් රාජ්‍යයක් වෙනුවෙන් විමර්ශනයක් පවත්වන අවස්ථාවක එකී රාජ්‍යය වෙත අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත යැවිය යුත්තේ විමර්ශනය ආරම්භ කළ රාජ්‍යයේ අනුදැනුම සහිතව පමණකි.

(4) (3) වන ඡේදයේ සඳහන් කිනම් හෝ තත්ත්වයක් යටතේ ලැබුණු අදහස් කිසිවක් අධිකාරිය, සලකා බැලීම සඳහා මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු ය.

පිළිවිසීම

36. (1) අධිකාරිය විසින් ආරම්භ කරන ලද විමර්ශනයක අවසාන වාර්තා කෙටුම්පතෙහි පිටපතක් බැගින් එම වාර්තාවට අමුණා තිබිය හැකි අපේක්ෂිත නිරූපදානනා නිර්දේශය කිසිවක් ද ඇතුළුව වඩාමත් ඉක්මන් සහ සුදුසු මාර්ගයෙන් පහත සඳහන් රාජ්‍යයන් වෙත ඉදිරිපත් කරමින් ඒ පිළිබඳ එම රාජ්‍යයන්හි අර්ථාන්විත සහ යථාරූපී විවේචන හැකි ඉක්මණින් ඉදිරිපත් කරන මෙන් ඉල්ලා සිටිය යුතු ය :-

- (අ) විමර්ශනය පිහිට වූ රාජ්‍යය ;
- (ආ) ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය ;
- (ඇ) මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය ;
- (ඈ) සැලසුම් රාජ්‍යය ;
- (ඉ) නිෂ්පාදන රාජ්‍යය ; සහ

(ඊ) 23 වන රෙගුලාසිය යටතේ සහ විමර්ශනය ආරම්භ කළ රාජ්‍යයේ අදාළ නෛතික විධි විධාන වලට යටත්ව විමර්ශනයට සහභාගි වූ කිසියම් රාජ්‍යයක්.

(2) අධිකාරිය, විමර්ශනයක් ආරම්භ කළ වෙනත් රාජ්‍යයක් විසින් පවරා දෙන ලද කිසියම් අධිකාරි බලයක් යටතේ පවත්වන ලද විමර්ශනයක අවසාන වාර්තාවේ පිටපතක්, වාර්තාවට අමුණා තිබිය හැකි අපේක්ෂිත නිරූපදානනා නිර්දේශ කිසිවක් ද ඇතුළුව, විමර්ශනය ආරම්භ කළ රාජ්‍යයේ අනුදැනුමද සහිතව (1) ඡේදයෙහි සඳහන් කරන ලද රාජ්‍යයන් වෙත යවමින්, හැකි ඉක්මණින් ඒ පිළිබඳ එම රාජ්‍යයන්හි අර්ථාන්විත සහ යථාරූපී විවේචන ඉදිරිපත් කරන මෙන් ඉල්ලා සිටිය යුතු ය.

(3) (1) සහ (2) ඡේදයන්හි ඇතුළත් විධිවිධානවලින්, එකී ඡේදවල සඳහන් කිසියම් රාජ්‍යයක් හැර විමර්ශනයට අදාළ තොරතුරු, සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයේ පහසුකම් හෝ 28 වන රෙගුලාසිය යටතේ විමර්ශනයට සහභාගි වූ විශේෂඥයින් හෝ සපයා දුන් රාජ්‍යයන් වැනි වෙනත් රාජ්‍යයන් පිළිවිසීමෙන් අධිකාරිය වැළැක්වීමක් සිදු නොවේ.

(4) අවසාන වාර්තා කෙටුම්පතේ පිටපතක් යවන ලද කිසියම් රාජ්‍යයකින් එය යැවූ දිනයේ සිට දින හැටක් ඇතුළත විවේචන කිසිවක් ලැබුණු අවස්ථාවක අධිකාරිය, එසේ ලැබුණු අදහස්වල හරය ඇතුළත් වන සේ අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත සංශෝධන කරන ලෙස හෝ එකී විවේචන සපයාදුන් රාජ්‍යය කැමති වන්නේ නම් එම විවේචන අවසාන වාර්තාවේ ඇමුණුමක් වශයෙන් යොදන ලෙස හෝ මණ්ඩලයෙන් ඉල්ලා සිටිය යුතුය. කෙසේ වුවද අවසාන වාර්තාවට පැමිණිය යුත්තේ අවසාන වාර්තාවෙහි තාක්ෂණික අංශ සම්බන්ධව පළ කරන ලද එකඟතාවයකට එළඹිය නොහැකි වූ අදහස් පමණකි.

(5) අවසාන වාර්තා කෙටුම්පත යැවූ දිනයේ සිට දින 60ක් ඇතුළත විවේචන කිසිවක් අධිකාරිය වෙත නොලැබුණු අවස්ථාවක, අධිකාරිය සහ අදාළ වෙනත් රාජ්‍යය අතර ඇතිකරගත් එකඟත්වයක් මත එම කාලසීමාව දීර්ඝකර ගෙන ඇත්නම් විනා අධිකාරිය 34 වන රෙගුලාසියට අනුකූලව අවසාන වාර්තාව නිකුත් කළ යුතු ය.

අවසාන වාර්තාව නිකුත් කිරීම

37. (1) අනතුරු වැළැක්වීමේ අරමුණින් අධිකාරිය, විමර්ශනයක අවසාන වාර්තාව හෝ එහි කිසියම් කොටසක් හෝ හැකි ඉක්මණින් සහ එසේ කළ හැකිනම් මාස දොළහක් ඇතුළත ප්‍රසිද්ධ කළ යුතු ය.

(2) (1) ඡේදයෙහි විධිවිධාන සලස්වා ඇති ආකාරයට වාර්තාව ප්‍රසිද්ධ කළ නොහැකි වූ අවස්ථාවක අධිකාරිය එකී වාර්තාව සම්බන්ධව වන අනතුර හෝ සිදුවීම හෝ සිදුවීමේ සෑම සංවත්සරයකදීම විමර්ශනයේ ප්‍රගතිය සහ ඉස්මතු වූ නිරූපදානනා ගැටලු පිළිබඳ විස්තර දක්වමින් අතුරු ප්‍රකාශයක් පළ කළ යුතු ය.

(3) කිසියම් පවරන ලද බලයක් යටතේ විමර්ශනය පවත්වා ඇති අවස්ථාවක (2) ඡේදයෙහි සඳහන් ප්‍රකාශය කළ යුත්තේ විමර්ශනය ආරම්භ කළ රාජ්‍යයෙහි අනු දැනුම සහිතව ය.

(4) අධිකාරිය උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑම් 5700 ක් ඉක්ම වූ ගුවන් යානයක් මැදිහත් වූ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් පිළිබඳ විමර්ශනයක් පවත්වා අවසාන වාර්තාව ප්‍රසිද්ධ කරන ලද අවස්ථාවක එහි පිටපතක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත යැවිය යුතු ය.

38. විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යය විසින් අනතුරක් සම්බන්ධ විමර්ශනයක අවසාන වාර්තාව අවම ප්‍රමාදයකින් යුක්තව පහත සඳහන් රාජ්‍යයන් වෙත යවනු ලැබිය යුතුය :-

අවසාන වාර්තාව ලබන රාජ්‍යයන්.

- (අ) විමර්ශනය පිහිට වූ රාජ්‍යය ;
- (ආ) ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය ;
- (ඇ) මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය ;
- (ඈ) සැලසුම් රාජ්‍යය ;
- (ඉ) නිෂ්පාදන රාජ්‍යය ;
- (ඊ) අනතුර හේතුවෙන් එහි පුරවැසියන් මරණයට පත් වූ හෝ බරපතල තුවාල ලත් හෝ වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක් ;
- (උ) විමර්ශනයට අදාළ තොරතුරු සැලකිය යුතු පහසුකම් හෝ විශේෂඥයන් හෝ සපයාදුන් වෙනත් කිසියම් රාජ්‍යයක්.

39. (1) අනතුරකට මැදිහත් වී ඇති ගුවන් යානය උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑම් 2250ක් ඉක්මවන ගුවන් යානයක් වූ විට අධිකාරිය විමර්ශනයෙන් පසු හැකි තාක් ඉක්මණින් අනතුරු දත්ත වාර්තාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනය වෙත යැවිය යුතුය.

අනතුරු/සිදුවීම් දත්ත වාර්තාව

(2) වෙනත් රාජ්‍යයන් ගෙන් ලැබෙන ඉල්ලීම් මත අනතුරු/සිදුවීම් දත්ත වාර්තාවේ ඇතුළත් නොකරන ලද වෙනත් අදාළ තොරතුරුද එකී රාජ්‍යයන් වෙත ලබාදීමට අධිකාරියට පිළිවන.

(3) අධිකාරිය, උපරිම ස්කන්ධය කි.ග්‍රෑම් 5700 ඉක්මවූ ගුවන් යානයකට අදාළව ඇති වූ සිදුවීමක් පිළිබඳ විමර්ශනයක් පවත්වන විට, එම විමර්ශනය අවසන් කළ විගස හැකි තාක් ඉක්මණින් සිදුවීම් දත්ත වාර්තාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත යැවිය යුතුය.

40. (1) අධිකාරිය පහත සඳහන් දෑ පිහිටුවිය යුතුය.

සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රම

- (අ) තථ්‍ය හෝ විභව හෝ නිරූපණය උභයෝගී පිළිබඳ තොරතුරු රැස්කිරීමේ පහසුව සඳහා අනිවාර්ය සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයක් ;
- (ආ) අනිවාර්ය සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයන් හසුකරගත නොහැකි විය හැකි තථ්‍ය හෝ විභව හෝ නිරූපණය උභයෝගී පිළිබඳ තොරතුරු රැස්කිරීමේ පහසුව සඳහා ස්ථාවර සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයක්.

(2) අධිකාරිය විසින් පිහිටුවනු ලබන ස්වේච්ඡා සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමය දඬුවමින් තොර ක්‍රමයක් විය යුතු අතර අධිකාරිය ඊට ලැබෙන සියලුම තොරතුරුවල ප්‍රභවයන්ට ආරක්ෂාව සලස්වා දිය යුතුය.

(3) (1) ඡේදයෙහි සඳහන් ක්‍රමවලට අමතරව එකී සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමවලින් පහසුකර ගැනීමට නොහැකි විය හැකි නිරූපණය දත්ත තොරතුරු රැස්කිරීම සඳහා වෙනත් නිරූපණය දත්ත රැස්කිරීමේ සහ සකස් කිරීමේ ක්‍රමද පිහිටුවීමට අධිකාරියට හැකි ය.

41. (1) අධිකාරිය එහි සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රම මාර්ගයෙන් සොයා ගත් නිරූපණය උභයෝගී ද ඇතුළු තථ්‍ය සහ විභව නිරූපණය උභයෝගී පිළිබඳ තොරතුරු එලදායි අන්දමින් විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහාත් අවශ්‍ය වැලැක්වීමේ ක්‍රියා මාර්ග නිශ්චය කිරීම සඳහාත් අනතුරු සහ සිදුවීම් පිළිබඳ දත්ත මූලාශ්‍රයන් ස්ථාපනය කොට පවත්වාගෙන යා යුතු ය. දත්ත හුවමාරුවට පහසුකම් සැලසීම සඳහා එවැනි දත්ත මූලාශ්‍ර සඳහා ප්‍රමාණ කළ ආකෘති භාවිත කළ යුතු ය.

දත්ත මූලාශ්‍ර ක්‍රම සහ විශ්ලේෂණය වැලැක්වීමේ ක්‍රියා මාර්ග

(2) තථ්‍ය හෝ විභව හෝ නිරූපණය උභයෝගී ඉවත් කිරීමට අවශ්‍ය වැලැක්වීමේ ක්‍රියා මාර්ග හඳුනා ගැනීමෙන් පසු අධිකාරිය එම ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කර එහි ප්‍රගතිය සහ ඊට ලැබෙන ප්‍රතිඵලයන් හි එලදායි භාවය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාවලියක් ද පිහිටවිය යුතු ය.

(3) අධිකාරියේ (1) ඡේදයෙහි සඳහන් අනතුරු සහ සිදුවීම් දත්ත මූලාශ්‍රය පිහිටුවීමේ දී සහ පවත්වාගෙන යාමේදී උචිත පරිදි කලාපීය විධි විධාන යොදා ගැනීම ධෛර්යවත් කළ යුතු ය.

(4) අධිකාරිය එහි දත්ත මූලාශ්‍රයෙහි ඇති තොරතුරු විශ්ලේෂණය කිරීමේදී වෙනත් රාජ්‍යයකට වැදගත් විය හැකි යයි අදහස්කරන නිරූපණතාවට අදාළ කරුණු හඳුනාගත් අවස්ථාවක හැකි තාක් ඉක්මණින් එවැනි නිරූපණතා තොරතුරු අදාළ රාජ්‍යය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

(5) අධිකාරියේ වෙනත් රාජ්‍යයක පිහිටි සංවිධානයක් වෙත නිරූපණතා නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරන විට එහි පිටපතක් අදාළ රාජ්‍යයේ අනතුරු විමර්ශන බලධාරීන් වෙතද ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

නිරූපණතා තොරතුරු හුවමාරු කිරීම

42. අධිකාරිය ගුවන් සේවා පද්ධතිය පරිහරණය කරන සියලු තැනැත්තන් අතර නිරූපණතා තොරතුරු හුවමාරු කර ගැනීමේ ජාල පිහිටුවීම දෙබර්වත් කළ යුතු අතර, තථ්‍ය සහ විභව නිරූපණතා උණුසුම් පිළිබඳ තොරතුරු නිදහස්ව හුවමාරු කර ගැනීමේ පහසුකම් ද සැලැස්විය යුතුය.

“මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය”ට යොමුව සහ ඔවුන්ගේ බැඳීම

43. (1) මෙම රෙගුලාසිවල “මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය” ට කරන ලද කිසියම් යොමුවක් අදාළ වන්නේ පහත සඳහන් අවස්ථාවන් හි පමණකි :-

- (අ) ගුවන් යානයක් බද්දට ගෙන කුලියට ගෙන හෝ හුවමාරු කරගෙන ඇති අවස්ථාවක ;
- (ආ) බද්දට ගත් හෝ කුලියට ගත් හෝ හුවමාරු කරගත් හෝ රාජ්‍යය ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය නොවන අවස්ථාවක ; සහ
- (ඇ) බද්දට ගත් හෝ කුලියට ගත් හෝ හුවමාරු කරගත් හෝ රාජ්‍යය අඩ වශයෙන් හෝ පූර්ණ වශයෙන් හෝ ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයට අයත් කාර්යයන් ඉටු කරන අවස්ථාවක.

(2) බද්දට ගත් හෝ කුලියට ගත් හෝ හුවමාරු කරගත් ගුවන්යානා මැදිහත් වී ඇති අනතුරු සහ සිදුවීම් පිළිබඳව මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යයේ අයිතීන් සහ වගකීම් මෙම රෙගුලාසිවල ii වන උපලේඛනයෙහි විස්තර කර ඇති ආකාරයට විය යුතුය.

නිර්වචන

44. (1) සංර්භය විසින් අන්‍ය වූ අර්ථයක් දී ඇත්නම් විනා මෙම රෙගුලාසිවල -

"අනතුර" යන යෙදුමට පනතේ 65 වන වගන්තියේ දී ඇති අර්ථයම ලබාදිය යුතුය.

(2) මෙම රෙගුලාසිවල කාර්යයන් සඳහා ගුවන් යානයක් නැති වූ බව සලකනු ලබන්නේ එවැනි ගුවන් යානයක් නිල වශයෙන් සෙවීම අවසන් කර ගුවන් යානයේ සුන්බුන් ද සොයා ගත නොහැකි වූ විටය.

"බලයලත් නියෝජිත" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ රාජ්‍යයක් විසින්, වෙනත් රාජ්‍යයක් විසින් පවත්වනු ලබන විමර්ශනයකට සහභාගිවීමට සඳහා ඔහුගේ හෝ ඇයගේ සුදුසුකම් පදනම් කර ගනිමින් නම් කරනු ලබන පුද්ගලයෙකි.

"පනත" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පනතය.

"උපදේශක" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ වෙනත් රාජ්‍යයක් විසින් පවත්වනු ලබන විමර්ශනයක දී බලයලත් නියෝජිතයෙකුට සහයවීමේ කාර්යය සඳහා ඔහුගේ හෝ ඇයගේ හෝ සුදුසුකම් පදනම් කරගනිමින් අධිකාරිය විසින් පත් කරනු ලබන පුද්ගලයෙකි.

"ගුවන් යානය" යන්නට පනතේ 124 වගන්තියෙහි දී ඇති අර්ථයම ලබා දිය යුතුය.

"අධිකාරිය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනත මගින් පිහිටුවන ලද ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය යි.

"මණ්ඩලය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන් සංහරණය නිසා හෝ ගුවන් සංහරණය අතරතුරදී සිදුවන කිසියම් අනතුරක් පිළිබඳව හෝ සිදුවීමක් පිළිබඳව, විමර්ශනයක් පැවැත්වීමේ කාර්යය සඳහා පනතේ 56 වැනි වගන්තිය යටතේ අධිකාරිය විසින් පත්කරනු ලබන ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශන මණ්ඩලයකි.

"හේතු" යනුවෙන් අදහස් කරනු ලබන්නේ අනතුරකට හෝ සිදුවීමකට හෝ මුල් වූ ක්‍රියාකාරකම්, නොකර හැරීම, සිද්ධි, තත්ත්වයන් හෝ මෙයින් කිසියම් එකක හෝ වැඩි ගණනක හෝ සංයෝගයකි.

"ප්‍රකාශ වාර්තාගත කිරීම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ලිඛිත ක්‍රමයෙන්, ලඝුලේඛන ක්‍රමයෙන්, ශ්‍රව්‍ය මාධ්‍යයෙන් හෝ දෘශ්‍ය මාධ්‍යයෙන් හෝ සිදුකරනු ලබන ඕනෑම වාර්තාගත කිරීමකි.

"ප්‍රධාන විමර්ශක" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ඔහුගේ හෝ ඇයගේ හෝ සුදුසුකම් පදනම් කරගනිමින් පනතේ 56 වගන්තිය යටතේ අධිකාරිය විසින් ප්‍රධාන විමර්ශක වශයෙන් පත්කරනු ලැබ, මණ්ඩලය විසින් පවත්වනු ලබන විමර්ශනයක් සංවිධානය කිරීම, පැවැත්වීම සහ පාලනය කිරීම සම්බන්ධ වගකීම පවරනු ලබන පුද්ගලයාය.

"අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 11 වැනි වගන්තිය යටතේ පත් කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා ය.

"මාරක තුවාලය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන් යානා අනතුරක් සිදු වූ දිනයේ සිට දින තිහක් ඇතුළත මරණය සිදු වන තුවාලයකි.

"පියසර හඩපටිය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ අනතුරු හෝ සිදුවීම් හෝ පිළිබඳ විමර්ශනයක දී අනුපූර්ණ කාර්යය සඳහා ගුවන් යානයක් තුළ සවිකරනු ලබන කුමන වර්ගයක හෝ හඩ පටියකි.

"සිදුවීම" යන්නට පනතේ 65 වන වගන්තියෙහි දී ඇති අර්ථයම ලබා දිය යුතුය.

"විමර්ශනය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ අනාගතයේ සමාන සිදුවීම් වැළැක්වීම අරමුණු කරගනිමින් තොරතුරු රැස්කිරීමේ සහ විශ්ලේෂණය කිරීමේත් හේතු සහ දායක කාරක නිශ්චය කිරීමේත් උචිත අවස්ථාවන් හි නිරූපදානයා නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමේත් කාර්යය සඳහා පවත්වනු ලබන ක්‍රියාවලියකි.

"විමර්ශක" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ පනතේ 56 වන වගන්තිය යටතේ විමර්ශනයක් පැවැත්වීම සඳහා අධිකාරිය විසින් පත් කරනු ලබන මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකි.

"උපරිම ස්කන්ධය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන්යානයක සහතික කළ උපරිම ඉහිලුම් ස්කන්ධය යි.

"මෙහෙයුම්කරු" යන්නට පනතේ 124 වගන්තියේ ලබාදී ඇති අර්ථයම ලබාදිය යුතුය.

"අයිතිකරු" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන් යානයක ලියාපදිංචි අයිතිකරුය.

"මූලික වාර්තාව" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ විමර්ශනයේ මුල් අවස්ථාවන්හි දී ලබාගත දත්ත ඉක්මණින් බෙදා හැරීම සඳහා භාවිතා කරන සංදේශනයයි.

"නිරූපදානයා නිර්දේශය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ අනතුරු හෝ සිදුවීම් හෝ වැළැක්වීමේ අභිප්‍රාය සහිතව සහ කිසිසේත්ම අනතුරු හෝ සිදුවීම් පිළිබඳව වරද හෝ වගකීම සම්බන්ධ පූර්ව නිගමනයක් නිර්මාණය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය රහිතව විමර්ශනය තුළින් ව්‍යුත්පන්න තොරතුරු මත පදනම්ව විමර්ශන බලධාරියකු විසින් කරනු ලබන යෝජනාවකි.

"බරපතල තුවාලය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ අනතුරක දී පුද්ගලයෙකුට සිදුවන පහත සඳහන් ආකාරයේ තුවාලයකි :-

- (අ) තුවාලය සිදු වූ දිනයෙන් ආරම්භ වන දින 07ක කාලයක් ඇතුළත පැය 48කට අධික කාලයක් රෝහල්ගත වීමට සිදුවන තුවාලයක් ;
- (ආ) කිසියම් අස්ථියක් කැඩුමකට (අතැඟිලිවල, පා ඇඟිලිවල හෝ නාසයේ හෝ සිදුවන කැඩුම් හැර) හේතු වූ තුවාලයක්;
- (ඇ) අධික රුධිර වහනයක් හෝ ස්නායු, මස්පිඩු හෝ කණ්ඩරා හානියකට හේතුවන කැපීම් සිරීම් සහිත තුවාලවීමක් ;
- (ඈ) කිසියම් අභ්‍යන්තර ඉන්ද්‍රියයකට සිදුවන තුවාලයක් ;
- (ඉ) දෙවන හෝ තුන්වන ප්‍රමාණයේ පිළිස්සුම් හෝ ශරීරය මතුපිට සියයට පහකට (5%) වැඩි ප්‍රමාණයක් ආවේදනය වන පිළිස්සුම් සහිත තුවාල වීමක් ;
- (ඊ) ආසාදිත ද්‍රව්‍ය වලට හෝ හානිකර විකිරණයට හෝ නිරාවරණය වී ඇති බවට ඔප්පු වී ඇති අවස්ථාවක්.

"සැලසුම් රාජ්‍යය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ වර්ග සැලසුම සකස්කිරීමේ වගකීම දරන සංවිධානය සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ බලය දරන රාජ්‍යයයි.

"නිෂ්පාදන රාජ්‍යය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන් යානයෙහි අවසාන එකලස පිළිබඳ වගකිව යුතු සංවිධානය සම්බන්ධ අධිකරණ බලය දරන රාජ්‍යයයි.

"සිදු වූ රාජ්‍යය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් හෝ සිදු වූ ස්ථානය පිහිටි රාජ්‍යයයි.

"මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙහෙයුම්කරුගේ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය පිහිටි රාජ්‍යය වන අතර, එවැනි ව්‍යාපාරික ස්ථානයක් නොමැති අවස්ථාවක මෙහෙයුම්කරුගේ ස්ථිර ලිපිනය පිහිටි රාජ්‍යයයි.

"ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ අනතුරකට හෝ සිදුවීමකට හෝ මැදිහත් වූ ගුවන් යානය ලියාපදිංචි කර ඇත්තේ කිනම් රාජ්‍යයකට අයත් ගුවන්යානා ලේඛනයක ද, එම රාජ්‍යයයි.

"රාජ්‍ය නිරූපණය වැඩ සටහන" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන් සේවාවේ නිරූපණය වර්ධනය කිරීම ඉලක්ක කරගත් ඒකාබද්ධ රෙගුලාසි සහ ක්‍රියාකාරකම් කට්ටලය කි.

ලංකා ගුවන් සංකරණ රෙගුලාසි වල XVI පරිච්ඡේදය අවලංගු කළ යුතු බව

45. 1955 ජූලි 01 වන දින අංක 10812 දරන ගැසට් පත්‍රයේ පලකරන ලද ලංකා ගුවන් සංකරණ රෙගුලාසි වල XVI දරන පරිච්ඡේදය මෙයින් අවලංගු කරනු ලැබේ.

උපලේඛනය 1

[රෙගුලාසි 34]

අවසාන වාර්තාවේ ආකෘතිය

මාතෘකාව : ගුවන් යානයේ මෙහෙයුම්කරුගේ නම, නිෂ්පාදකයා, ආකෘතිය, ජාතිකත්වය සහ ලියාපදිංචි කිරීමේ ලකුණු සහ අනතුරේ හෝ සිදුවීමේ හෝ ස්ථානය සහ දිනය ඇතුළත් මාතෘකාවකින් අවසාන වාර්තාව ආරම්භ වේ.

සාරාංශය : දේශීය සහ විදේශීය බලධාරීන්ට අනතුර දැනුම්දීම, අනතුරු විමර්ශන බලධාරීන් සහ බලයලත් නියෝජනය හඳුනා ගැනීම, විමර්ශනය සංවිධානය කිරීම, වාර්තාව නිකුත්කරන බලධාරියා සහ ප්‍රසිද්ධ කළ දිනය සම්බන්ධ අදාළ තොරතුරු සියල්ල සැකෙවින් විස්තර කරමින් අනතුරට මුල් වූ තත්ත්වයන් සම්බන්ධ කෙටි සමාලෝචනයකින් අවසන් වන සාරාංශයක් මාතෘකාවට පසුව ඇතුළත් වේ.

පෙළ : අවසන් වාර්තාවෙහි පෙළ පහත සඳහන් ප්‍රධාන ශීර්ෂ පාඨයන්ගෙන් සමන්විත වේ :-

1. විෂය කරුණු
2. විශ්ලේෂණය
3. නිගමනයන්
4. නිරූපණය නිර්දේශ

සංක්ෂේපයෙන් පහත දක්වා ඇති ආකාරයට එකිනෙක ශීර්ෂපාඨයක් උප ශීර්ෂපාඨ කිහිපයකින් සමන්විත වේ.

පරිශීෂ්ට : උචිත පරිදි යෙදිය හැකිය.

විෂය කරුණු :

1.1 පියසරයේ ඉතිහාසය - පහත සඳහන් තොරතුරු ඇතුළත් කෙටි ව්‍යාකෘතියක් -

- * පියසර අංකය, මෙහෙයුමේ ස්වභාවය / වර්ගය, අවසාන පිටත්වීමේ ලක්ෂ්‍යය, පිටත්වීමේ වේලාව (දේශීය වේලාව හෝ ජාත්‍යන්තර වේලාව) දිවා/රාත්‍රී.
- * පියසර සුදානම, අදාළ වන්නේ නම් පියසර මාර්ගයේ වැදගත් වන කොටසේ ප්‍රති නිර්මාණයන් ඇතුළත් අනතුරට මුල් වූ සිද්ධීන් සහිතව පියසරය පිළිබඳ විස්තරයක්
- * සිදුවූ ස්ථානයේ පිහිටීම, අක්ෂාංශය, දේශාංශය, උස, අනතුර සිදු වූ වේලාව (දේශීය වේලාව හෝ ජාත්‍යන්තර වේලාව (UTC)), දිවා/රාත්‍රී.

1.2 පුද්ගලයන්ට සිදු වූ තුවාල - සංඛ්‍යා යොදමින් පහත කොටුව සම්පූර්ණ කරන්න.

තුවාල	සේවක පිරිස	මගීන්	වෙනත්
මාරක			
බරපතල			
සුලු/කිසිවක් නැති			

1.3 ගුවන් යානයට සිදුවී ඇති හානිය - අනතුරෙන් ගුවන්යානයට සිදුවී ඇති හානිය පිළිබඳ කෙටි ප්‍රකාශයක් (සම්පූර්ණයෙන් විනාශ වීම, සැලකිය යුතු හානියක්, සුලු හානියක්, හානියක් නැති බව)

1.4 වෙනත් හානි - ගුවන් යානය හැර වෙනත් වස්තූන්ට සිදුවී ඇති හානි පිළිබඳ කෙටි විස්තරයක්

1.5 පුද්ගලයින් පිළිබඳ තොරතුරු :

- (අ) වයස, බලපත්‍රවල වංචනු භාවය, ප්‍රමාණය, අනිවාර්ය පිරික්සුම්. පියසර පළපුරුද්ද (මුලු පැය ගණන සහ වර්ගයේ පැය ගණන) සහ රාජකාරී වේලාව පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු ඇතුළත්ව පියසර පිරිස් සාමාජිකයින් එකිනෙකා සම්බන්ධ අදාළ තොරතුරු :
- (ආ) අනෙකුත් සේවක පිරිස් සාමාජිකයින්ගේ සුදුසුකම් සහ පළපුරුද්ද පිළිබඳ කෙටි ප්‍රකාශයක්,
- (ඇ) ගුවන් ගමන් සේවා, නඩත්තු ආදී වෙනත් පුද්ගලයින් සම්බන්ධ අදාළ වන තොරතුරු-උචිත අවස්ථාවන් හි,

1.6 ගුවන් යානය පිළිබඳ තොරතුරු :

- (අ) ගුවන් යානයේ ගුවන් යෝග්‍යතාව සහ නඩත්තුව පිළිබඳ කෙටි ප්‍රකාශයක් (අනතුර කෙරෙහි කිසියම් බලපෑමක් ඇත්නම් පියසරය අතරතුර හෝ පියසරයට පූර්වයෙන් හෝ දැනගන්නට තිබුණු ඌණතා පෙන්වාදීම.)
- (ආ) ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ කෙටි ප්‍රකාශයක් සහ අනතුරට අදාළ මෙහෙයුම් කණ්ඩායම අතරතුර දී ගුවන්යානයේ ස්කන්ධය සහ ගුරුත්ව කේන්ද්‍රය නියමිත සීමාවන් ඇතුළත් පැවතියේද යන වග (එසේ නොවන්නේ නම් සහ අනතුරත් එම තත්වයන් අතර කිසියම් සම්බන්ධතාවයක් තිබුණි නම් විස්තර දක්වන්න.)
- (ඇ) ඉන්ධන වර්ගය.

1.7 කාලගුණ විද්‍යා තොරතුරු :

- (අ) අදාළ කාලගුණ තත්වයන් පිළිබඳ කෙටි විස්තරයක්. කාලගුණ අනාවැකිය සහ තථ්‍ය කාලගුණය ද පියසර සේවක පිරිසට කාලගුණ තොරතුරු ලැබී තිබුණේද යන බවත් ඇතුළත්ව,
- (ආ) අනතුර සිදු වූ වේලාවේ ස්වභාවික ආලෝක තත්වයන් (සූර්යාලෝකය, චන්ද්‍රාලෝකය, අරුණාලෝකය ආදිය).

- 1.8 ගගන නාවික ආධාරක - උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ඇති ගගන නාවික ආධාරක පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු - ILS, MLS, NDB, PAR, VOR වැනි ගොඩබෑම් ආධාරක, දෘෂ්‍ය භූමි ආධාරක ආදිය සහ අනතුර සිදු වූ වේලාවේ එම ආධාරක වල පැවැති ප්‍රබලකර භාවය ඇතුළත්ව.
- 1.9 සංදේශන ගගන නාවික ජංගම සහ ස්කබ්බ සේවා සංදේශන සහ ඒවායෙහි ප්‍රබලකර භාවය පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු.
- 1.10 ගගන යාත්‍රාංගන තොරතුරු - ගගන යාත්‍රාංගනය ආශ්‍රීත අදාළ තොරතුරු, එහි පහසුකම් සහ තත්ත්වයන්, ගගන යාත්‍රාංගනයක් නොවන කල්හි ඉගිලුම් හෝ ගොඩබෑම් ප්‍රදේශයන්හි තත්ත්වයන්.
- 1.11 පියසර හඩපටි - ගුවන්යානයෙහි පියසර හඩපටි සවිකිරීම් තිබුණු ස්ථානය/පිහිටීම. නැවත ලබාගැනීමේදී ඒවායේ තත්ත්වය සහ එයින් ලැබුණු වැදගත් තොරතුරු.
- 1.12 සුන්බුන් සහ ගැටීම - අනතුර සිදුවූ ස්ථානය පිළිබඳ සාමාන්‍ය තොරතුරු සහ සුන්බුන් විසිරී තිබුණු රටාව සොයාගත් උපකරණ අක්‍රියවීම් හෝ සංරචක ක්‍රියාත්මකවීමේ දෝෂ, ගැටීමට පෙර පැවති ගුවන්යානය කොටස්කර පෙන්වාදීමක් අවශ්‍ය වන්නේ නම් විනා අනතුරේ ස්ථානයට සහ සුන්බුන්වල විවිධ කොටස් පිළිබඳ විස්තර සාමාන්‍යයෙන් අවශ්‍ය වන්නේ නැත. දළ රූප සටහන්, ප්‍රස්ථාර සහ ඡායාරූප මෙම කොටසට හෝ ඇමුණුම් වශයෙන් හෝ ඇතුළත් කළ හැක.
- 1.13 වෛද්‍ය සහ ව්‍යාධිවේදීය තොරතුරු - සිදුකරන ලද පරීක්ෂණවල ප්‍රතිඵල සහ ඉන් ලබාගත් අදාළ දත්ත පිළිබඳ සංක්ෂිප්ත විස්තරයක් (සටහන - පියසර පිරිස් බලපත්‍රවලට අදාළ වෛද්‍ය තොරතුරු අතුළත් කළ යුත්තේ 1.5 පුද්ගලයින් පිළිබඳ තොරතුරු)
- 1.14 ගිණි ගැනීම් - ගින්නක් ඇතිවී ඇත්නම් එම සිද්ධියේ ස්වභාවය සහ පාවිච්චි කරන ලද ගිනි නිවීමේ උපකරණ සහ එම උපකරණවල සාර්ථකත්වය පිළිබඳ තොරතුරු.
- 1.15 දිවි ගලවා ගැනීමේ අංශ - සෙවීම, රේඛනය සහ ගලවාගැනීම, සිදුවී ඇති තුවාලවලට අනුව සේවක පිරිස සහ මගීන් රැඳී සිටින ස්ථාන, ආසන සහ ආසන පටි බන්ධන වැටී අංගයන් හි ක්‍රියාවිරහිතවීම් ආදිය පිළිබඳ සංක්ෂිප්ත විස්තරයක්.
- 1.16 පරීක්ෂණ සහ පර්යේෂණ - පරීක්ෂණ සහ පර්යේෂණවල ප්‍රතිඵල සම්බන්ධ කෙටි විස්තරයක්.
- 1.17 සංවිධාන සහ කළමනාකරණ තොරතුරු - ගුවන්යානය මෙහෙයවීමේදී ඊට වැදගත් වී ඇති සංවිධාන සහ එම සංවිධානයන් හි කළමනාකරණ පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු - උදාහරණයක් වශයෙන් මෙම සංවිධානයන් අතරට මෙහෙයුම්කරු, ගුවන්ගමන් සේවා, ගුවන් සමාගම, ගගන යාත්‍රාංගනය, කාල ගුණ විද්‍යා සේවා ආයතනය සහ නියාමන ආයතනය ආදිය ඇතුළත් වේ. මෙම සංවිධානයන් හි සංවිධාන ව්‍යුහය සහ ශ්‍රීතයන්, සම්පත්, ආර්ථික තරාතිරම, කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති සහ පරිවෘත්ත සහ නියාමන රාමුව ආදිය (ඊට සීමා නොවී) මෙම තොරතුරුවලට ඇතුළත් කළ හැකිය.
- 1.18 අතිරේක තොරතුරු - 1.1 - 1.17 දක්වා උප ශීර්ෂ පාඨවල ඇතුළත් නොවූණු වෙනත් අදාළ තොරතුරු
- 1.19 ප්‍රයෝජනවත් හෝ ප්‍රබලකර විමර්ශන ශිල්ප ක්‍රම - විමර්ශනය අතරතුරදී ප්‍රයෝජනවත් හෝ ප්‍රබලකර විමර්ශන ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කළේ නම් එම ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කිරීමට හේතුව සැකෙවින් සඳහන් කරන්න. එහි ප්‍රධාන අංගවලට යොමු කරන්න. ලබාගත් ප්‍රතිඵල 1.1 - 1.18 දක්වා වූ අදාළ උප ශීර්ෂ පාඨ යටතේ විස්තර කරන්න.

විශ්ලේෂණය - 1 විෂය කරුණු යටතේ ලේඛනගත කර ඇති, එමෙන්ම නිගමනයන් සහ හේතු නිශ්චය කිරීමට අදාළ වන තොරතුරු පමණක් විශ්ලේෂණය කරන්න.

නිගමනයන් - විමර්ශනයේ දී සනාථ වූ සොයාගැනීම්, හේතු සහ දායක කාරක ලැයිස්තු ගත කරන්න. හේතු ලැයිස්තුවට ආසන්න හේතු සහ පද්ධතිය හේතු යන දෙවර්ගයම ඇතුළත් විය යුතුය.

නිරූපණය නිර්දේශ - සුදුසු පරිදි, අනතුරු නිවාරණය සඳහා නිරූපණය නිර්දේශ කිසිවක් ඉදිරිපත් කළේ නම් ඒ පිළිබඳ කෙටි විස්තරයක් ද, දැනටමත් ක්‍රියාත්මක කර ඇති නිවරද කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග හඳුන්වාදීමක් ද මීට ඇතුළත් කරන්න.

ඇමුණුම් - වාර්තාව අවබෝධ කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වේ යැයි සලකනු ලබන වෙනත් අදාළ තොරතුරු කිසිවක් ඇත්නම් සුදුසු පරිදි ඇමුණුම් ඇතුළත් කරන්න.

සටහන - මෙම ආකෘතිය භාවිතා කරමින් අවසාන වර්තාව සකස් කිරීමේදී පහත සඳහන් කරුණු ගැන සහතික වන්න :-

(අ) විෂය කරුණු පිළිබඳ තොරතුරු, විශ්ලේෂණය සහ නිගමන වටහා ගැනීම සඳහා අදාළ වන සියලුම තොරතුරු එකිනෙක උචිත ශීර්ෂය යටතේ ඇතුළත් කරන බවට,

(ආ) 1 විෂය කරුණු යටතේ ගැනෙන කිසියම් උප ශීර්ෂයකට අදාළ තොරතුරු ලබාගත නොහැකි නම් හෝ එකී කරුණු අනතුරට මුල් වූ තත්ත්වයන්ට අදාළ නොවන්නේ නම් හෝ අදාළ උප ශීර්ෂය යටතේ ඒ බව සඳහන් කෙරෙන සටහනක් යොදන බවට.

සටහන - මාරක තුවාල අතරට අනතුරේ දී සිදු වූ තුවාලවල සෘජු ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සිදුවී යැයි නිශ්චය කරන ලද සියලුම මරණ ඇතුළත් වේ. බරපතල තුවාලයක් යන්න මෙම රෙගුලාසිවල 44 රෙගුලාසියෙහි විස්තර කර ඇත.

උපලේඛනය II

[රෙගුලාසි 43(2)]

බද්දටගත්, කුලියටගත් හෝ හුවමාරුකරගත් හෝ ගුවන්යානා මැදිහත් වී ඇති අනතුරු සහ සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය මත පැවරෙන හිමිකම් සහ වගකීම්

අනතුරක දී හෝ සිදුවීමක දී හෝ ගුවන්යානයක නිරූපණතාව සම්බන්ධ වගකීම බාරගෙන ඇති රාජ්‍යයට අවම වශයෙන් එකී වගකීමට අදාළව පමණක්වත් විමර්ශනයට සහභාගිවීමේ අයිතිය තිබීම වැදගත් වේ. එමෙන්ම විමර්ශනය පවත්වන රාජ්‍යයට ද එකී විමර්ශනයට අදාළ සියලුම ලිපි ලේඛන සහ අනෙකුත් තොරතුරු කරා කඩිනමින් පිවිසීමේ හැකියාව තිබීම වැදගත් වේ.

අනතුරු හෝ සිදුවීම් හෝ එසේ සිදුවී ඇති ස්ථානයේ පිහිටා ඇත්තේ වෙනත් රාජ්‍යයකට අයත් දේශයක් තුළ බව නිත්‍ය වශයෙන් තහවුරු කළ නොහැකි අවස්ථාවක මෙහෙයුම්කරුගේ රාජ්‍යය, ලියාපදිංචි කිරීමේ රාජ්‍යයෙන් විමසීමෙන් පසු විමර්ශනය පැවැත්වීමේ වගකීම පූර්ණ වශයෙන් හෝ අර්ධ වශයෙන් හෝ භාරගත යුතුය.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය

අති විශේෂ

இலங்கைச் சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு வர்த்தமானப் பத்திரிகை

அதிவிசேஷமானது

අංක 1742/19 - 2012 ජනවාරි 25 වැනි දිනට - 2012.01.25

1742/19 ஆம் இலக்கம் - 2012 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் 25 ஆந் திகதி புதன்கிழமை

(අරසාங்கத்தின் அதிகாரத்துடன் பிரசுரிக்கப்பட்டது)

பகுதி I : தொகுதி (I) - பொது

அரசாங்க அறிவித்தல்கள்

2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க, கொண்ட சிவில் விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டம்

2002 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க, சிவில் விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டத்தின் 117 ஆம் வாசகத்தின் கீழ் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சரினால் விடுக்கப்படும் ஒழுங்குவிதியானது, 2002 ஆம் ஆண்டின் 34 ஆம் இலக்க, சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் 39 (ஆ) வாசகத்துடன் வாசிக்கப்பட வேண்டும்.

பியங்கர ஜயரත්ன,
சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சர்.

கொழும்பு,
2012, சனவரி 19.

ஒழுங்குவிதி

1. இவ்வொழுங்குவிதிகள் இலங்கை, விமான விபத்து மற்றும் சம்பவ பகுப்பாய்வு ஒழுங்குவிதியின் கீழ் குறுகிய பெயர். அறிமுகப்படுத்தப்படுவதுடன் 2012 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் 19 ஆந் திகதி தொடக்கம் அமுலுக்கு வருகிறது.

2. இவ்வொழுங்குவிதிகளின் வேறு முறைக்கு உரியவாறு ஒழுங்கு விதிகள் வழங்கப்பட்டிருப்பின் விமான தொடர்புகள். சேவையில் ஈடுபடும் வேளையில் அல்லது அதனால் ஏற்படக் கூடிய ஏதேனும் விபத்துக்கள் அல்லது சம்பவங்கள் தொடர்பாக பகுப்பாய்வு விசாரணைகளை நடாத்தும்போது அவ்விபத்து / சம்பவம் / அவ்வாறு இடம்பெற்றிருப்பது கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்டவாறு இருப்பின் உரிய பகுப்பாய்வு விசாரணைகளை நடாத்துவது குறித்து இவ்வொழுங்கு விதிகள் மூலம் தேவையான ஒழுங்குகளை உரியதாக்கிக் கொள்ள வேண்டும் :-

(அ) இலங்கைக்குச் சொந்தமான நிலப்பரப்புக்குள் ;

(ஆ) இலங்கையில் பதிவு செய்யப்பட்ட ஏதேனுமொரு விமானம் தொடர்பில் ; அல்லது

(இ) இலங்கையில் பதிவு செய்யப்பட்ட ஏதேனுமொரு வானொலி தொடர்பில் - இடம்பெற்ற அரசினால் பகுப்பாய்வுகள் நடாத்தாத சந்தர்ப்பத்தில் அல்லது உரிய விபத்து சம்பவங்கள் இடம்பெற்ற பிரதேசத்தில் ஏதேனுமொரு உரிய தேசத்துக்குரியதென உறுதியாக தீர்மானிக்க முடியாத சந்தர்ப்பத்தில்.

9. (1) 8 ஆவது விதியின் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அறிவித்தல்கள் ஆங்கில மொழி மூலம் தயாரிக்கப்பட்ட வேண்டியதுடன் அதில் கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்ட தகவல்கள் ஊடாக அறிவித்தல்களைச் சமர்ப்பிக்கும் தினமன்று பிரயோக ரீதியில் காணப்படும் தகவல்களை முடியுமான அளவு உள்ளடக்க வேண்டும் :-

மாதிரி மற்றும் உள்ளீடுகள்.

- (அ) 3 ஆவது ஒழுங்கு விதியில் (1) வாசகத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகவல்கள் ஊடாக (ஒ) உப வாசகத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகவல்களைத் தவிர எஞ்சிய தகவல்கள்;
- (ஆ) அதிகாரசபையினால் பகுப்பாய்வு நடாத்தப் படுவதா, அவ்வாறாயின் எந்தளவு தூரம் இன்றேல் அதிகாரசபையினால் அதனை நடாத்த செயற்பாட்டாளர் ஒருவர் அரசுக்கு அல்லது அதிகார சபையினால் பொருத்தமானதெனக் கருதப்படும் வேறு இராச்சியத்திற்கு பொறுப்பளிப்பது உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பது குறித்து;
- (இ) அதிகாரசபையின் அடையாளம், அதிகாரசபை மற்றும் பகுப்பாய்வு விசாரணைகளை நடாத்துவதற்காக அதிகாரசபையினால் நியமிக்கப்பட்ட பிரதம பகுப்பாய்வாளரைத் தொடர்புபடுத்தக் கூடிய முறை.

(2) இதன் (1) ஆம் வாசகத்தில் உத்தரவிடப்பட்டுள்ள சகல தகவல்களும் பிரயோக ரீதியில் இன்மை அவ்வாசகத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அறிவித்தல்களைச் சமர்ப்பிக்க தாமதிப்பதற்குக் காரணமாக இருக்கக் கூடாது.

10. இலங்கையின் விமான செயற்பாட்டாளர் ஒருவரினால் செயற்படுத்தப்படும் அல்லது இலங்கையில் திட்டமிடப்பட்ட அல்லது இலங்கையில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட வானூர்திக்குரிய விபத்து அல்லது சம்பவம் உடன்படிக்கை இராச்சியம் அல்லது இராச்சியத்தில் அல்லது வேறு ஏதேனும் இராச்சியத்துக்குரிய தேசத்துக்கு வெளியே இடம்பெற்று அது தொடர்பான அறிவித்தல்கள் கிடைக்கும் சந்தர்ப்பத்தில் அதிகாரசபை -

பதிவுசெய்த இராச்சியம் ஒன்றிலிருந்து அறிவித்தல்கள் கிடைக்கப்பெற்றவுடன் அதிகார சபையினால் மேற்கொள்ளப்படும் செயற்பாடுகள்.

- (அ) அறிவித்தல்கள் கிடைக்கப்பெற்றவுடன் அறிவிக்க வேண்டும்;
- (ஆ) விபத்து அல்லது சம்பவத்திற்கு உட்பட்ட விமானம் மற்றும் அதன் பணியாளர்கள் தொடர்பாக பிரயோக ரீதியில் காணப்படும் உரிய தகவல்களை பதிவுசெய்யும் இராச்சியத்திற்கு அல்லது பகுப்பாய்வை நடாத்த யோசனை தெரிவிக்கும் வேறேதேனும் இராச்சியம் கோரும் பட்சத்தில் இதனை வழங்க பணிப்பாளர் நாயகத்துடன் உரிய செயற்பாடுகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்;
- (இ) இதன் வானூர்தியில் அபாயகரப் பொருட்கள் ஏதேனும் இருப்பின் அது தொடர்பான விபரங்களை குறைந்தபட்ச தாமதத்துடன் மிகவும் பொருத்தமான மற்றும் துரிதகதியில் பதிவு செய்யும் இராச்சியத்திற்கு அல்லது பகுப்பாய்வு விசாரணைகளை நடாத்த உத்தேசிக்கும் வேறு இராச்சியத்திற்கு வழங்க வேண்டும் ;
- (ஈ) தம்மால் அதிகாரங் கொண்டவோர் பிரதிநிதியை நியமிக்க எதிர்பார்ப்பதா இல்லையா என்பது குறித்து, அவ்வாறான அதிகாரங் கொண்ட பிரதிநிதி நியமிக்கப்படுவதாயின் அவரது பெயர் மற்றும் அவர் தொடர்பாக மேற்கொள்ளக் கூடிய செயற்பாட்டு முறைகளைப் போன்று அவ்வதிகாரம்பெற்ற பிரதிநிதி பகுப்பாய்வு விசாரணைக்குப் பங்கேற்பதற்காக வருகைதர எதிர்பார்க்கும் தினமும் பதிவுசெய்த இராச்சியத்திற்கு பகுப்பாய்வு விசாரணைகளை நடாத்த எதிர்பார்க்கும் வேறேதேனும் இராச்சியத்திற்கு அறிவிக்க வேண்டும்.

புலனாய்வு விசாரணை

11. (1) இவ்வொழுங்கு விதியில் (2) ஆம் வாசகத்தின் ஒழுங்கு விதிகளுக்கு உட்பட்டு அதிகாரசபை, கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்ட சந்தர்ப்பங்களில் உரிய தரம் மற்றும் பரிந்துரைகளின் ஒப்பளவுகளுக்கு அமைய விபத்து அல்லது சம்பவம் தொடர்பான புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்தப்பட வேண்டும் :-

புலனாய்வு விசாரணைகளை ஏற்பாடு செய்தல் மற்றும் நடாத்துவதற்கான பொறுப்பு.

- (அ) அவ்வாறான விபத்து அல்லது சம்பவங்கள் இடம் பெற்றிருப்பின் இலங்கையில் பதிவு செய்யப்பட்ட விமானம் தொடர்பில் மற்றும் அது இடம்பெற்ற இராச்சியத்தினால் பரஸ்பர வேலைத்திட்டங்கள் மற்றும் இணக்கப்பாட்டின் அடிப்படையில் புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்தும் அதிகார சபைக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள சந்தர்ப்பம் ;
- (ஆ) அவ்வாறான விபத்து அல்லது சம்பவம் இடம்பெற்றிருப்பின் இலங்கையில் பதிவு செய்யப்பட்ட விமானம் தொடர்பில் மற்றும் அது இடம்பெற்ற இராச்சியத்தினால் பரஸ்பர வேலைத்திட்டங்கள் மற்றும் இணக்கப்பாட்டின் அடிப்படையில் புலனாய்வு விசாரணைகளை நடாத்தும் அதிகாரம் அதிகாரசபைக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள சந்தர்ப்பங்கள்;

(6) மேற்கூறப்பட்ட (5) வாசகத்தின் கீழ் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் ஊழியர் புலனாய்வு விசாரணை உத்தியோகத்தராக நியமிக்கப்படும் சந்தர்ப்பத்தில் புலனாய்வு விசாரணை நடாத்தப்படும் காலத்துக்குள் அதிகார சபையின் கீழ் அவரது நிரந்த தொழிலில் இருந்து எழக்கூடிய சகல கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் ஊடாக அவ்வழியர் விடுவிக்கப்பட வேண்டும். அவ்வாறான ஊழியருக்கு, அதிகாரசபையுடன் அவரது நிரந்தர தொழில் காரணமாக எழும் பிரச்சினைகள் பக்கச் சார்பு மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் அல்லது தெரிவிக்கும் தேவைகள் இன்றி புலனாய்வு விசாரணைப் பணிகளுக்காக சுயாதீன நபர் ஒருவரை நியமிக்க நடவடிக்கை எடுக்க முழுமையான சுதந்திரம் இருக்க வேண்டும். புலனாய்வு விசாரணைக்கிடையே சபைக்காக அல்லது அதற்காக உரிய ஊழியரினால் மேற்கொள்ளப்படும் சட்ட ரீதியான பணிகளில் ஏதேனும் ஒன்றின் அடிப்படையில் அதிகாரசபையின் அவரது தற்போது அல்லது எதிர்கால தொழில்சார் நிலைமைகள் மீது அழுத்தங்களை ஏற்படுத்தக் கூடியவாறு சட்டரீதியான, நிர்வாக அல்லது வேறு ஏதேனும் முறையில் எந்தவொரு நடவடிக்கைகளும் அவருக்கு எதிராக எடுக்கப்படுவதில்லையென அதிகாரசபை ஊழியருக்கு உறுதிப்படுத்த வேண்டும். புலனாய்வு விசாரணைக்கு இடையே அல்லது அதற்குப் பின்னர் புலனாய்வு விசாரணை நடாத்துதல் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புபட்ட அல்லது அதனுடன் இணைந்த விடயங்கள், தகவல்கள் எதனையும் வெளியிடுமாறு அல்லது வெளியிடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமாறு அதிகாரசபையினால் ஊழியருக்கு உத்தரவிடக் கூடாது.

(7) அதிகாரசபையின் பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரினால் புலனாய்வு விசாரணை உத்தியோகத்தராக நியமிக்கப்படும் சகல உத்தியோகத்தர்களுக்கும் மேற்கூறப்பட்ட (6) வாசகத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட விடயங்களை உறுதிப்படுத்தி கடிதம் வழங்கப்பட வேண்டும்.

(8) இவ்வொழுங்கு விதிக்கோவையில் புலனாய்வு உத்தியோகத்தராகக் கடமையாற்றுவதற்காக அதிகார சபையின் ஊழியர் ஒருவரை நியமிக்க முன்னர் புலனாய்வு விசாரணைக்கு உட்படுத்தும் விடயங்களுடன் எந்தவித நேரடி அல்லது மறைமுக தலையீடுகள் உரிய ஊழியருக்கு இல்லையென்றும் ஏதும் ஒரு காரணத்தினால் அவரது நேரடி அல்லது மறைமுக தலையீடுகள் காணப்படும் ஏதேனும் விடயங்கள் தொடர்பாக புலனாய்வு விசாரணைகளின் இடையே எழும் பட்சத்தில் அதனுடன் தொடர்புபட்ட முழுமையான விபரங்கள் அதிகாரசபைக்கு உடனடியாக அறிவிப்பதாகவும், எழுத்து மூலச் சான்றிதழை வழங்குமாறும் அதிகாரசபை உரிய ஊழியருக்கு உத்தரவிட வேண்டும்.

(9) (8) ஆம் வாசகத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு அறிவித்தல் கிடைக்கப்பெற்றவுடன் உரிய ஊழியர் பகுப்பாய்வு உத்தியோகத்தராகச் செயற்படுவதை முடிவுறுத்துவதற்கும், அதற்குப் பதிலாக தேவையான தகைமைகள் கொண்ட ஏனைய நபர் ஒருவரை நியமிப்பதற்கும் அதிகார சபை நடவடிக்கை எடுத்தல் வேண்டும்.

12. (1) அதிகாரசபையின் ஏனைய இராச்சியங்களுடன் பயன்படுத்த வேண்டிய பரஸ்பர வேலைத்திட்டங்களுக்கு இணக்கத்தின் கீழ் அவ்விராச்சியத்தினால் பொறுப்பளிக்கப்பட்ட ஏதேனும் அதிகார பலத்தின் கீழ் புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்தப்படும் சந்தர்ப்பத்தில் அப்புலனாய்வு விசாரணைக்குரிய இறுதி அறிக்கைகள் மற்றும் அடிப்படை அறிக்கைகளை வழங்கல் உள்ளிட்ட புலனாய்வு விசாரணைகளை நடாத்தும்பொறுப்பு அதிகாரசபைக்கு இருக்க வேண்டும்.

பொறுப்பளிக்கப் பட்ட அதிகார சபையின் அதிகாரத்தின் கீழ் புலனாய்வு விசாரணைகளை நடாத்துதல்.

(2) அதிகார சபையின் 11 வாசகத்தில் (2) வாசகத்தின் கீழ் வேறு இராச்சியத்துடன் பயன்படுத்தும் பரஸ்பர வேலைத்திட்டங்கள் மற்றும் அவ்விராச்சியத்தின் இணக்கப்பாட்டுடன் முழுமையான புலனாய்வு விசாரணை நடாத்துவதற்காக அதன் ஏனைய இராச்சியங்களுக்கு அதிகாரங்கள் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன. அச்சந்தர்ப்பம் ஒன்றில் புலனாய்வு விசாரணைக்குரிய இறுதி அறிக்கை மற்றும் அடிப்படை அறிக்கைகளை வெளியிடுதல் உள்ளிட்ட புலனாய்வு விசாரணைகளை நடாத்த அவ்விராச்சியத்திற்கு பொறுப்பளிக்கப்பட வேண்டும்.

(3) புலனாய்வு விசாரணையின் ஒரு பகுதியை மாத்திரம் நடாத்துவதற்கான பரஸ்பர வேலைத்திட்டங்கள் மற்றும் இணக்கத்தின் அடிப்படையில் வேறு இராச்சியத்திற்கு பொறுப்பளிக்கும் சந்தர்ப்பத்தில் உரிய புலனாய்வு விசாரணைகளை நடாத்தி முடிக்கும் பொறுப்பு அதிகாரசபையில் தேக்கி வைக்க வேண்டும்.

13. (1) அதிகாரசபையினால் புலனாய்வு விசாரணையை ஒழுங்கு செய்தல், புலனாய்வு விசாரணைகளைத் தோந்தெடுப்பதற்கான ஒப்பளவுகள், புலனாய்வு விசாரணையாளர்களுக்கு பயிற்சியளித்தல் மற்றும் நடாத்தப்படும் விசாரணைகளுக்குரிய அறிக்கைகளைத் தயாரிக்கும் முறை மற்றும் ஒழுங்குவிதிகள் கொண்ட (இருப்பினும் அதற்கு மட்டுப்படுத்தப்படாத) கொள்கை மற்றும் செயற்பாட்டு ஒழுங்குவிதிகள் வகுக்கப்பட வேண்டும். அதிகாரசபையினால் உறுதிப்படுத்தப்படும் தேவைகளுக்கு அமைவாக சபையினால் அதன் புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்த வேண்டியதுடன் அதிகார சபையின் அங்கீகாரத்துடன் சபையின் கருத்திற்கு அமைய பக்கச்சார்பின்றி நடாத்தப்படும் புலனாய்வு விசாரணையை பாதிப்புக்கள் அற்றவாறு அத்துடன் அவர்களின் நிபுணத்துவ அறிவினைப் பெற்றுக்கொள்ள பொருத்தமானது எனக் கருதும் அதி உயரிய தொழிநுட்ப நிபுணர்கள் எந்த வகையிலும் பெற்றுக்கொள்ள சபைக்கு முடியும்.

புலனாய்வு விசாரணை ஒழுங்குகள்.

15. (1) விமானத்தின் இடிபாடுகளுக்குள் மற்றும் வானூர்தி ஒலிப்பதிவுநாடா (Flight Recorders) மற்றும் விமான பிரயாண கட்டுப்பாட்டு அறிக்கை (ATS Records) உள்ளிட்ட ஏனைய சகல உரிய பொருட்களும் தடைகள் இன்றி பிரவேசிக்கும் அதிகாரத்தை சபைக்கு கிடைக்க வேண்டியதுடன் தாமதமின்றி விளக்கமான பரிசோதனைகளை நடத்துவதற்குரியதாக உறுதிப்படுத்தக் கூடியவாறு அல்லது ஏதேனும் ஒரு பகுதி அல்லது அதற்குள் உள்ளடங்கும் விடயங்கள் தொடர்பாக பொருத்தமானவாறு செயற்பட அதிகாரம் இருக்க வேண்டும்.

பொருட்கள் மற்றும் தகவல்களுக்கான பிரவேசம்.

(2) விபத்து அல்லது சம்பவம் தொடர்பாக விசாரணைகள் நடாத்தும் போது சபைக்கு வானூர்தி ஒலிப்பதிவு நாடா (Flight Recorders) மூலம் பயன்படுத்த முடிவதுடன் அதற்காகத் தாமதமின்றி அதன் வானூர்தி ஒலிப்பதிவு நாடாச்சுருள் (Read outs) பெற்றுக் கொள்வதற்காக அதிகார சபையினால் வினாவி ஒழுங்குகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். வானூர்தி ஒலிப்பதிவினை வாசிப்பதற்கு போதியளவு வசதிகள் நாட்டில் இல்லாத சந்தர்ப்பத்தில் பயன்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கும் ஒலி நாடாச் சுருளினை இலகுவாக உரிய நேரத்திற்கு பெற்றுக் கொள்ளக்கூடியவாறு மற்றும் வசதிகள் கொண்ட இடத்தின் மீது உரிய கவனத்தினைச் செலுத்தி வேறு நாட்டில் உள்ள அவ்வாறான வசதிகளைப் பயன்படுத்துவதற்கு அதிகார சபைக்கு முடியும். புலனாய்வு விசாரணைகள் பூரணப்படுத்தப்பட்டு இறுதி அறிக்கை அதிகார சபைக்குச் சமர்ப்பிக்கப்படும் வரை வானூர்தி ஒலிப்பதிவு மற்றும் குரல் அடங்கிய நாடாவின சாட்சியை தமது பொறுப்பில் வைத்துக் கொள்ள சபைக்கு முன்னுரிமை கிடைக்க வேண்டும்.

16. (1) பாரிய விபத்துக்கள் தொடர்பாக புலனாய்வு விசாரணைகளை நடாத்தும் சபை தேவையான சந்தர்ப்பங்களில் அதிகாரசபையின் விளக்கத்துடன் வானூர்தியின் பறப்பு ஆளணி அங்கத்தவர்கள் மற்றும் சந்தர்ப்பத்தில் எழுந்த விசேட நிலைமையின் கீழ் விபத்தினால் இறந்த பிரயாணிகள் மற்றும் ஊழியர்கள் தொடர்பாக விபத்து புலனாய்வு விசாரணை தொடர்பாக அனுபவம் பெற்ற ஒருவர் ஊடாக முழுமையான பரிசோதனைகளை நடாத்த வேண்டும். இவ்வாறான பரிசோதனைகள் துரிதகதியில் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

உடல் பரிசோதனை மற்றும் வைத்திய பரிசோதனை.

(2) சபையின் பொருத்தமான சந்தர்ப்பங்களில் அதிகார சபையின் விளக்கத்துடன் ஏதேனும் விபத்து அல்லது சம்பவத்துடன் தலையீடு செய்த வானூர்தி ஆளணியினர் சகலரும், பிரயாணிகள் மற்றும் விமான சேவை அதிகாரிகள் எவர் தொடர்பாகவும் வைத்தியர் ஊடாக (விபத்து புலனாய்வு விசாரணை தொடர்பாக அனுபவம் பெற்றுள்ள ஒருவரையின் மிகச் சிறந்தது), வைத்தியப் பரிசோதனை நடாத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். விபத்துக்கு அல்லது சம்பவம் நேரடியாக தலையீடு செய்த வானூர்தி ஆளணி அங்கத்தவர்கள் மற்றும் ஏனைய நபர்கள் உடல், உள சுகாதார நிலைமை மட்டத்தைப் பேணியுள்ளதாக புலனாய்வு விசாரணைகளில் கலந்துகொண்டு அதற்குப் பங்களிப்பு வழங்கக் கூடியவாறான தன்மை இருக்கின்றதாவென உறுதிப்படுத்துவதற்காக தனியான பரிசோதனைகளையும், அவ்வாறான வைத்தியப் பரிசோதனைகளையும் உள்ளடக்கியிருக்க முடியும்.

17. புலனாய்வு விசாரணை நடாத்தப்படும் வேளையில் சட்டவிரோத தலையீடு கொண்டதாக அறியக்கிடைக்கும் பட்சத்தில், அவ்வாறான சந்தேகம் கொண்டதாக ஏற்படும் பட்சத்தில், அல்லது பிரதான புலனாய்வு உடனடியாக அது தொடர்பாக அதிகாரசபைக்கு மற்றும் சிவில் விமான சேவைப் பணிப்பாளர் நாயகத்துக்கு அறிவிக்க வேண்டியதுடன் அவ்வாறான தகவல்கள் உரிய இராச்சியத்தின் விமான சேவைப் பாதுகாப்புப் பொறுப்பாளர்களுக்கு சமர்ப்பிக்க சந்தர்ப்பத்திற்கு ஏற்றவாறு அதிகாரசபைக்கு அல்லது பணிப்பாளர் நாயகத்துக்குப் பொறுப்புக் கூற வேண்டும்.

விமான சேவைப் பாதுகாப்புப் பொறுப்பாளர்களுக்கு அறிவித்தல்.

18. (1) சட்டத்தின் 61வது வாசகத்தின் கீழ் எந்தவொரு நபருக்கும் வழங்கத் தடை விதிக்க பெயரளவில் இதன் கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்ட அறிக்கைகள் மூலம் கிடைக்கும் தகவல்கள் விபத்து அல்லது சம்பவ புலனாய்வுகளை மேற்கொள்ளும் போது அவ்வாறான அறிக்கைகள் மற்றும் தகவல்களை உள்ளடக்குவது உரியது என உத்தேசிப்பதாயின் இறுதி அறிக்கையில் அல்லது ஏதேனும் ஒரு இணைப்பினை உள்ளடக்க முடியும் :

அறிக்கைகளை வெளியிடல்.

(அ) புலனாய்வு விசாரணை நடாத்தப்படும் வேளையில் உரிய தரப்பினரிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்ட வாக்குமூலங்கள்

(ஆ) விமானத்தை செலுத்தும் போது அதனுடன் பங்களியாகவுள்ள நபர்களுக்கு இடையிலான பரிமாற்றப்பட்டுள்ள தொடர்புசாதனங்கள்

- (இ) விபத்துக்கு அல்லது சம்பவத்துடன் தொடர்புபட்டுள்ள நபர்கள் தொடர்பான வைத்திய அறிக்கைகள் அல்லது ஏனைய தனியார் தகவல்கள் ;
- (ஈ) முன்னோடி குரல் பதிவு (Cockpit Voice Recordings) மற்றும் குரல் பதிவுகள் மூலம் பெற்றுக்கொண்ட பிரதிகள் (Transcripts)
- (உ) விமான பிரயாண கட்டுப்பாட்டுப் பிரிவினரால் பெற்றுக்கொண்ட குரல் அடங்கிய நாடா மற்றும் அதன் பிரதிகள்
- (ஊ) முன்னோடி குரல் ஒலி நாடா மற்றும் அதன் சுருள்களின் பகுதிகள் எதனையும் அல்லது பிரதிகள் எதனையும்
- (எ) வானூர்தி குரல் பெட்டியினால் பெற்றுக் கொண்ட தகவல்கள் உள்ளிட்ட விடயங்களை புலனாய்வு விசாரணைக்கு சமர்ப்பிக்கப்படும் அடிப்படையில்.

(2) விபத்து அல்லது சம்பவத்தை விசாரணைக்கு உட்படுத்தும் போது அதற்குரியதல்ல எனக் கருதப்படும் (i) வாசகத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அறிக்கையின் எந்தவொரு பகுதியும் எதுவிதச் செயற்பாடுகளுக்காகவும் எவருக்கும் வெளியிடக் கூடாது.

புலனாய்வு விசாரணைகளை மீள ஆரம்பித்தல்.

19. (1) வேறொரு இராச்சியத்தினால் பொறுப்பளிக்கப்பட்ட அதிகாரசபை அதிகாரத்தின் கீழ் அதிகார சபையினால் அடிப்படைப் புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்தப்பட்ட வேளையில் அதிகாரசபை புதிய மற்றும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாட்சிகள் பிரயோக அடிப்படையில் கிடைக்கும் பட்சத்தில் அதிகாரசபையினால் விசாரணைகளை மீள ஆரம்பிக்க அதன் வேறொரு இராச்சியத்திற்கு யோசனை தெரிவிக்க வேண்டும்.

(2) பொறுப்பளிக்கப்பட்ட அதிகாரசபை அதிகாரத்தின் கீழ் விபத்து தொடர்பாக அல்லது சம்பவம் தொடர்பாக அதிகாரசபையினால் நடாத்தப்பட்ட புலனாய்வு விசாரணை, அப்புலனாய்வு விசாரணைகளுக்கு உரியதான அடிப்படை விசாரணைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட அரசின் அங்கீகாரத்துடன் மாத்திரம் மீளத் திறப்பதற்கு பொறுப்பேற்க அதிகாரசபைக்கு முடியும்.

தகவல்களை வழங்குதல்.

20. (1) விபத்து அல்லது சம்பவம் தொடர்பில் புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்தப்பட்ட அரசினால் கோரிக்கை விடுக்கப்படும் பட்சத்தில் அதிகாரசபை தமக்குள்ள சகல உரிய தகவல்களை இவ்விராச்சியத்திற்கு வழங்க வேண்டும்.

(2) விபத்து அல்லது சம்பவத்துக்கு முன்னர் அதனுடன் தொடர்புபட்ட வானூர்தி இலங்கையில் இருந்து வழங்கும் வசதிகள் மற்றும் சேவைகள் எதனையும் பெற்றிருப்பின் அல்லது பொதுவாக அவ்வாறு பெறப்பட்டிருப்பின் அல்லது அவ்வாறு இலங்கை வசதிகள் மற்றும் சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கான காரணத்தினால் எழுந்த, தமக்கு உள்ள புலனாய்வு விசாரணைக்கு உரியதான தகவல்கள் எதுவும் அதிகார சபையின் புலனாய்வு விசாரணைகள் நடாத்தும் இராச்சியத்திற்கு வழங்க வேண்டும். அவ்வாறான தகவல்கள் எதனையும் ஒருவரிடம் அல்லது வேறு அமைப்பிடம் இருப்பின் அவற்றை வழங்குமாறு அந்நபருக்கு அல்லது அமைப்புக்கு உத்தரவிட வேண்டியதுடன் அந்நபர் அல்லது அமைப்பு மிகவும் பொறுமையுடன் அக்கட்டளைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

வானூர்தி குரல் அடங்கிய பெட்டியினை வழங்குதல்.

21. (1) இலங்கையில் பதிவுசெய்யப்பட்ட அல்லது இலங்கை செயற்பாட்டாளர் ஒருவரினால் செயற்படுத்தப்படும் வானூர்தி விபத்து அல்லது பாரிய சேதங்களுக்கு தலையீடு செய்து இடம்பெற்ற அரசினைத் தவிர வேறு இராச்சியத்தினால் தரையிறக்கப்பட்ட வேளையில் புலனாய்வு விசாரணை நடாத்தும் இராச்சியத்தினால் கிடைக்கும் ஏதேனும் ஒரு கோரிக்கையின் அடிப்படையில் அதிகார சபை, வானூர்தி குரல் அடங்கிய ஒலிநாடா அறிக்கை மற்றும் தேவையாயின் வானூர்தி குரல் அறிக்கையையும் அரசாங்கத்திற்கு வழங்க வேண்டும்.

(2) விபத்து அல்லது சம்பவத்தில் தலையீடு செய்த வானூர்தி, இலங்கை செயற்பாட்டாளரினால் செயற்படுத்தப்படும் மற்றும் வேறு இராச்சியத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட வானூர்தி வீ.ஏ. காரணத்தினால் குரல் பெட்டி அறிக்கை மற்றும் விமான குரல் ஒலிநாடா எதனையும் வழங்குவதற்கு அதிகார சபைக்கு சட்ட ரீதியான அதிகாரங்கள் அற்ற சந்தர்ப்பத்தில் புலனாய்வு விசாரணை நடாத்தும் அரசினால் விடுக்கப்படும் (1) வாசகத்தின் கீழ் ஏதேனும் ஒரு கோரிக்கையை மேற்கொள்ள இவ்வதிகார சபை பதிவுசெய்த இராச்சியத்தில் இருந்து இராஜினாமாச் செய்ய வேண்டும். வானூர்தி குரல் பெட்டி அறிக்கையினை இனங்காண்பதற்காகவும் அதிகார சபைக்கு தொடர்ந்தும் ஏனைய உரிய இராச்சியங்களின் கோரிக்கைகளைச் சமர்ப்பிக்க முடியும்.

ஒழுங்கமைப்பு தொடர்பான தகவல்கள்.

22. புலனாய்வு விசாரணை நடாத்தப்பட்ட இராச்சியத்தினால் கிடைக்கும் கோரிக்கையின் அடிப்படையில் அதிகார சபை உரிய வானூர்தியைச் செயற்படுத்தும் போது நேரடியாக அல்லது மறைமுகமாக அழுத்தங்களை விடுக்கவுள்ள செயற்பாடுகளில் ஈடுபடாது வேறேதும் அமைப்புகள் தொடர்பாக உரிய தகவல்களை அவ்வரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.

“பிரதான புலனாய்வு” எனக் கருதப்படுவது அவரின் அல்லது அவரினால் தகைமையை அடிப்படையாகக் கொண்டு சட்டத்தின் 56வது வாசகத்தின் கீழ் அதிகார சபையினால் பிரதான புலனாய்வு உத்தியோகத்தராக நியமிக்கப்பட்டு சபையினால் நடாத்தப்படும் புலனாய்வு விசாரணைகளை ஒழுங்கு செய்தல், நடாத்துதல் மற்றும் நிர்வகித்தல் தொடர்பான பொறுப்புகள் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள நபராகும்.

“பணிப்பாளர் நாயகம்” எனக் கருதப்படுவது 2002 இல. 34 கொண்ட சிவில் விமான சேவை அதிகார சபைச் சட்டத்தின் 11வது வாசகத்தின் கீழ் நியமிக்கப்படும் சிவில் விமான சேவை பணிப்பாளர் நாயகமாகும்.

“படுகாயம்” எனக் கருதப்படுவது விமான விபத்து இடம்பெற்ற தினந்தொடக்கம் 30 தினங்களுக்குள் மரணம் சம்பவிக்கும் காயம்.

“வானூர்தி பாதுகாப்புப் பெட்டி” எனக் கருதப்படுவது விபத்து அல்லது சம்பவம் தொடர்பான புலனாய்வு விசாரணைச் செயற்பாடுகளுக்காக விமானத்தில் பொருத்தப்படும் குரல் பதிவு ஒலிநாடாவாகும்.

“சம்பவம்” என்பதற்கு சட்டத்தின் 65வது வாசகத்தில் வழங்கப்பட்டுள்ள விளக்கத்தினை வழங்க வேண்டும்.

“புலனாய்வு” எனக் கருதப்படுவது எதிர்காலத்தில் சமமான சம்பவங்களைத் தடுக்கும் நோக்குடன் தகவல்களைச் சேகரித்தல் மற்றும் பகுப்பாய்வுகளை மேற்கொள்வதன் மூலம் பங்காளியினை உறுதிப்படுத்தி பொருத்தமான சந்தர்ப்பங்களில் பாதுகாப்புப் பரிந்துரைகளைச் சமர்ப்பிப்பதன் மூலம் பணிகளுக்காக நடாத்தப்படும் செயற்பாடாகும்.

“புலனாய்வாளர்” எனக் கருதப்படுவது சட்டத்தின் 56வது வாசகத்தின் கீழ் புலனாய்வு விசாரணையை நடாத்தவதற்காக அதிகார சபையினால் நியமிக்கப்படும் சபையின் அங்கத்தவராகும்.

“உயர்ந்தபட்ச நிறை” எனக் கருதப்படுவது வானூர்தி உறுதிப்படுத்தப்பட்ட உயரப் பறந்த நிறை.

“செயற்பாட்டாளர்” எனக் கருதப்படுவது சட்டத்தின் 124வது வாசகத்தின் கீழ் வழங்கப்பட்டுள்ள விளக்கத்தினை வழங்க வேண்டும்.

“உரிமையாளர்” எனக் கருதப்படுவது விமானம் பதிவு செய்த உரிமையாளர்.

“அடிப்படை அறிக்கை” எனக் கருதப்படுவது புலனாய்வின் முதல் சந்தர்ப்பத்தில் பெற்றுக் கொண்ட புள்ளி விபரங்களை துரிதகதியில் விநியோகிப்பதற்காகப் பயன்படுத்தும் செய்தி.

“பாதுகாப்புப் பரிந்துரை” எனக் கருதப்படுவது விபத்து அல்லது சம்பவங்களைத் தடுக்கும் நோக்குடன் மற்றும் ஏதேனும் விபத்து சம்பவங்களுடன் தொடர்பான குற்றங்கள், பொறுப்புகள் தொடர்பில் முன் தீர்மானங்களை எடுக்கும் தேவையின்றி புலனாய்வின் மூலம் வழங்கப்படும் தகவல்களின் அடிப்படையில் புலனாய்வுப் பொறுப்பாளரினால் விடுக்கப்படும் யோசனை.

“படுகாயம்” எனக் கருதப்படுவது விபத்தின் போது ஒருவருக்கு ஏற்படும் கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்ட முறையிலான காயமாகும் :-

- (அ) காயம் இடம்பெற்ற தினந்தொடக்கம் ஏழு நாட்களுக்கும் 48 மணித்தியாலங்களுக்கு மேற்பட்ட நேரம் வைத்தியசாலையில் தங்கியிருக்க வேண்டிய நிலையினைக் கொண்ட காயம்
- (ஆ) ஏதேனும் எலும்பு முறிவுகள் (விரல்கள், கால் விரல்கள், முக்கில் ஏற்படும் முறிவுகளைத் தவிர) காரணங்களின் அடிப்படையிலான காயங்கள்
- (இ) கூடுதலான இரத்த வெளியேற்றம் அல்லது நரம்பு, சதைக் கட்டி ஏற்படக் கூடிய பாதிப்புகளுக்குக் காரணமான வெட்டுக் காயங்கள்
- (ஈ) வேறு ஏதேனும் உள்ளக நரம்பில் ஏற்படும் காயங்கள்
- (உ) இரண்டாவது அல்லது மூன்றாவது மட்டத்தில் தீக்காயங்கள் அல்லது உடலின் மேற்புறத்தில் 5% இற்கு மேற்பட்ட பாதிப்புகளை ஏற்படுத்தும் தீக் காயங்கள்
- (ஊ) நுண்ணுயிர் தொற்றுக்கள் அல்லது பாதகமான கதிர்வீச்சுக்கள் வெளியாகியுள்ளதாக உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ள சந்தர்ப்பங்களில்.

“கூற்றுகளின் பதிவு” எனக் கருதப்படுவது எழுத்து வடிவில் அல்லது சுருக்கெழுத்து வடிவில் அல்லது கானொளி வடிவில் அல்லது ஒலிநாடா வடிவில் செய்யப்படும் ஏதாவது பதிவுகள்.

துறைசார் விடயங்கள் :

- 1.1 வானூர்தியின் வரலாறு - கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகவல்கள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள சுருக்கமான உள்ளடக்கங்கள்
- வானூர்தியின் இலக்கம், செயற்பாட்டாளரின் தன்மை / வகை, இறுதியாகப் புறப்படும் இடம், புறப்பட்ட நேரம் (உள்நாட்டு நேரம் அல்லது சர்வதேச நேரம்), பகல் / இரவு
 - புறப்படத் தயாராகுதல், உரியதாயின் பிரயாண வீதியின் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பகுதியின் மீள் ஆக்கம் உள்ளிட்ட விபத்துக்கு காரணமான சம்பவங்களைக் கொண்ட விமானப் போக்குவரத்து தொடர்பான விபரங்கள்
 - இடம்பெற்ற இடத்தின் அமைவிடம்
 - அகலாங்கு, நெட்டாங்கு, உயரம், விபத்து இடம்பெற்ற நேரம் (உள்நாட்டு / சர்வதேச நேரம் (UTC), பகல் / இரவு
- 1.2 ஆட்களுக்கு ஏற்பட்ட காயங்கள். - எண்ணிக்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டு கீழ்க்குறிப்பிடப்பட்ட பகுதியினைப் பூர்த்தி செய்யவும்.

காயம்	ஊழியர் அணி	பிரயாணிகள்	ஏனையவை
ஓரளவு காயம்			
படுகாயம்			
சிறு / ஏதுமற்ற			

- 1.3 விமானத்துக்கு இடம்பெற்ற சேதங்கள். விபத்தினால் விமானத்துக்கு ஏற்பட்ட சேதங்கள் தொடர்பான குறுகிய வெளிப்பாடு (முழுமையாக அழிவடைதல், குறிப்பிடத்தக்களவு சேதம், சிறு சேதம், சேதமில்லை)
- 1.4 வேறு சேதங்கள்.- விமானம் தவிர வேறு பொருட்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ள சேதங்கள் தொடர்பான சிறிய விளக்கம்.
- 1.5 நபர்கள் தொடர்பான தகவல்கள் :
- (அ) வயது, அனுமதிப் பத்திரங்கள் செல்லுபடியாகும் தன்மை, அளவு, கட்டாய ஆய்வு, வானூர்தி அனுபவங்கள் (மொத்த மணித்தியால எண்ணிக்கை மற்றும் வகையின் மணித்தியால எண்ணிக்கை) மற்றும் கடமை நேரம் தொடர்பான உரிய தகவல்கள் கொண்ட வானூர்தி ஆளணி அங்கத்தவர்கள் ஒவ்வொருவர் தொடர்பான உரிய தகவல்கள் ;
- (ஆ) ஏனைய ஊழியர் அங்கத்தவர்களின் தகைமைகள் மற்றும் அனுபவங்கள் தொடர்பான வெளிப்பாடுகள் ;
- (இ) விமானப் பிரயாண சேவை, பராமரிப்பு போன்ற நபர்கள் தொடர்பான உரிய தகவல்கள் - பொருத்தமான சந்தர்ப்பங்களில் .
- 1.6 விமானம் தொடர்பான தகவல்கள் :

- (அ) விமானத்தின் விமானத்தகைமை மற்றும் பராமரிப்பு தொடர்பான குறுகிய வெளிப்பாடு (விபத்து தொடர்பில் ஏதேனும் அழுத்தங்கள் ஏற்பட்டிருப்பின் வானூர்திக்கிடையே அல்லது வானூர்தி பயணிக்கு முன்னர் தெரியவந்த குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுதல் ;
- (ஆ) செயற்பாடுகள் தொடர்பான சுருக்கமான வெளிப்பாடுகளின் விபத்துக்குரிய செயற்பாட்டுப் பிரிவுகளுக்கிடையே விமானத்தின் நிறை மற்றும் அளவினை உரிய எல்லைக்குள் இருப்பதா என்பது குறித்து (அவ்வாறின்னேல் மற்றும் விபத்து நிலைமைக்கிடையில் ஏதேனும் தொட்புகள் இருப்பின் விபரங்களைக் குறிப்பிடவும்)
- (இ) எரிபொருள் வகை.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය

අති විශේෂ

The Gazette of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka
EXTRAORDINARY

අංක 1742/19 - 2012 ජනවාරි 25 වැනි බදාදා - 2012.01.25
No. 1742/19 - WEDNESDAY, JANUARY 25, 2012

(Published by Authority)

PART I : SECTION (I) — GENERAL

Government Notifications

CIVIL AVIATION ACT, No. 14 OF 2010

REGULATIONS made by the Minister of Civil Aviation under Section 117 of the Civil Aviation Act, No.14 of 2010 read with Section 39(b) of the Civil Aviation Authority of Sri Lanka Act. No. 34 of 2002

PIYANKARA JAYARATNE,
Minister of Civil Aviation.

Colombo,
19th January, 2012.

Regulations

1. These Regulations may be cited as the Aircraft Accident and Incident Investigation Regulations of Sri Lanka and come into effect on 19th January, 2012

Short Title

2. Unless otherwise specifically provided for in these regulations, the provisions of these regulations shall apply to the conduct of an investigations into any accident or incident arising out of or in the course of air navigation, where such accident or incident, as the case may be, occurred :-

Applicability.

- (a) within the territory of Sri Lanka;
- (b) in respect of any aircraft registered in Sri Lanka; or
- (c) in respect of any aircraft registered in Sri Lanka, where an investigation is not conducted by the State of Occurrence or the territory where the accident or incident concerned has occurred cannot definitely be established as belonging to any particular State.

NOTIFICATION OF ACCIDENTS AND INCIDENTS

3. (1) Where an accident or an incident occurs-

- (a) within the territory of Sri Lanka, or
- (b) outside Sri Lanka involving an aircraft registered in Sri Lanka or aircraft operated by an operator of Sri Lanka,

Notification to be given to the Authority of accidents or incidents

the appropriate person shall, as soon as reasonably practicable after such person becomes aware of the accident or incident concerned, send by the quickest means possible, a notice thereof to the Authority, containing as far as the possible, the following information: -

- (a) in the case of an accident, the identifying abbreviation “ACCID” or in the case of an incident, the identifying abbreviation, “INCID”;
- (b) the manufacturer, model, nationality, registration marks and the 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 the nationality of crew members and of passengers;
- (e) date and time (local time or UTC) at which the accident or incident;
- (f) last point of departure and the point of intended landing of the aircraft;
- (g) position of the aircraft with reference to some easily identified geographical location and the latitude and longitude of such location;
- (h) number of crew members and passengers on board, who were either killed or seriously injured and any other, killed and seriously injured as a result of the accident or incident;
- (i) description of the accident or incident and the extent of the damage caused to the aircraft, as far as known;
- (j) physical characteristics of the location in which the accident or incident occurred, as well as indication of access difficulties or any special requirements needed to reach the site of the accident or incident;
- (k) identification of the person sending the notice and where the accident or incident occurred outside Sri Lanka, the means by which the investigator-in-charge and the accident investigation authority of the State of Occurrence, may be contacted at any time; and
- (l) presence and description of dangerous goods, if any, that were being carried on board the aircraft.

(2) The non availability of all the information required to be included in the notice referred to in paragraph (1), shall not in anyway be a cause for a delay in forwarding such notice to the Authority. However, the fact that all of the required information has not been included should be mentioned in the notice being sent and any information that was not included should thereafter be furnished to the Authority as soon as such information becomes available to the appropriate person.

(3) The notice referred to in paragraph (1), shall be submitted in the reporting form.

(4) For the purposes of this regulation “appropriate person” means –

- (a) the owner, operator, hirer, lessor, agent or the pilot-in- command of the aircraft at the time the accident or incident as the case may be, occurred;

- (b) where the accident or incident occurs on or adjacent to an aerodrome in Sri Lanka, the owner or operator of such aerodrome or the Air Traffic Service Provider ;
- (c) where the accident or incident occurs in Sri Lankan airspace, the ATS provider;
- (d) where the accident or incident occurs during a flying display or festival being held within Sri Lanka, the organizer of such flying display or festival; or
- (e) where the accident or incident occurs during a demonstration flight in Sri Lanka, the handler or organizer of such demonstration flight.

4. (1) Where an accident or an incident occurs within the territory of Sri Lanka, the Authority shall forward, with minimum delay and by the most suitable and quickest means available, a notification of such accident or incident in the English language or in exceptional circumstances, in any other language determined as appropriate by the Authority, to:

Notification to be given of accidents or incidents occurring within the territory of Sri Lanka.

- (a) the State of Registry, where the aircraft concerned is an aircraft registered in another Contracting State;
- (b) the State of the Operator;
- (c) the State of Design;
- (d) the State of Manufacture; and
- (e) the International Civil Aviation Organization, where the aircraft concerned is of a maximum mass of over 2,250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

(2) When the State of occurrence is not aware of an incident involving an aircraft registered in Sri Lanka or operated by an Air Operator of Sri Lanka as appropriate, the Authority shall forward a notification of such incident to the State of Occurrence, State of Design, State of Manufacture and in the case of an leased aircraft, the State of Registry.

5.(1) The notification referred to in regulation 4 shall contain as much of the following information as is readily available as on the date of forwarding such notification:-

Format and content.

- (a) information referred to in paragraph (1) of regulation 3 excluding the information referred to in sub-paragraph (k) of that paragraph;
- (b) as to whether and to what extent the investigation will be conducted by the Authority or is proposed to be delegated by the Authority to the State of Registry or the State of Operator as applicable or to any other State considered as appropriate by the Authority; and
- (c) identification of the Authority, the means by which the Authority and the Chief Investigator appointed by the Authority to conduct the investigation, may be contacted.

(2) The non-availability of all the information referred to in paragraph (1) shall not be a cause for a delay in forwarding the notice referred to in that paragraph.

Additional Information

6. The Authority shall as soon as they become available, forward any information that it was not able to include in the notification sent under paragraph (1) of regulation 5, along with any other known relevant information, to those persons referred to in paragraph (1) of regulation 4.

Action to be taken by the Authority on receipt of any Notification from a State of Occurrence.

7. Where the Authority receives a notification relating to an accident or an incident which has occurred outside Sri Lanka involving an aircraft registered in Sri Lanka, or operated by an Air Operator of Sri Lanka or designed or manufactured in Sri Lanka, the Authority shall;

- (a) acknowledge receipt of the notification;
- (b) as soon as possible, arrange for the Director General to provide the State of occurrence or any other State which propose to conduct an investigation, with any relevant information available regarding the aircraft concerned and the flight crew involved in such accident or incident;
- (c) with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, provide the State of Occurrence or any other State which propose to conduct the investigation, details of dangerous goods, if any, which were on board the aircraft; and
- (d) inform the State of occurrence or any other State which propose to conduct the investigation, whether it intends to appoint an accredited representative and if such an accredited representative is being appointed, the name and other contact details of such accredited representative, as well as the expected date of arrival of such accredited representative, for the investigation.

Notification of an accident or incident in a non-Contracting State or outside the territory of a State.

8. Where an accident or an incident involving an aircraft registered in Sri Lanka occurs in a non-Contracting State or outside the territory of any State, the Authority shall forward with minimum delay and by the most suitable and quickest means available, a notification of such accident or incident in English language or in exceptional circumstances in any other language determined as appropriate by the Authority, to:-

- (a) the State of the Operator;
- (b) the State of Design;
- (c) the State of Manufacture; and
- (d) the International Civil Aviation Organization, where the aircraft involved in the accident or incident is of a maximum mass of over 2,250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

Format and content.

9. (1) The notification referred to in regulation 8 shall be in English language and shall contain as much of the following information as is readily available as on the date of forwarding such notification:-

- (a) information referred to in paragraph (1) regulation 3 excluding information referred to in sub-paragraph (k) of that paragraph;
- (b) as to whether and to what extent the investigation will be conducted by the Authority or is proposed to be delegated by the Authority to the State of Operator or any other State, considered as appropriate by the Authority; and

- (c) identification of the Authority, the means by which the Authority and the Chief Investigator appointed by the Authority to conduct the investigation may be contacted.

(2) The non-availability of all the information specified in paragraph (1) shall not be a cause for a delay in forwarding the notice referred to in that paragraph.

10. Where the Authority receives a notification of an accident or an incident which has occurred in a Non-Contracting State or outside the territory of any State, involving an aircraft operated by an Air Operator of Sri Lanka or designed or manufactured in Sri Lanka, the Authority shall: -

Action to be taken by the Authority on receipt of any Notification from a State of Registry.

- (a) acknowledge receipt of the notification;
- (b) upon request, arrange for the Director-General to provide the State of Registry or any other State which proposes to conduct the investigation with any relevant information available, regarding the aircraft concerned and the flight crew involved in such accident or incident;
- (c) with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, provide the State of Registry or any other State which proposes to conduct the investigation, with details of dangerous goods, if any, which were on board of such aircraft; and
- (d) inform the State of Registry or any other State which propose to conduct the investigation, whether it intends to appoint an accredited representative and if such an accredited representative is being appointed, the name and other contact details of such accredited representative, as well as the expected date of arrival of such accredited representative for the investigation.

INVESTIGATION

11. (1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this regulation, the Authority shall in compliance with the applicable SARPS, institute an investigation into an accident or incident, where: -

Responsibility for instituting and conducting an investigation.

- (a) such accident or an incident has occurred within the territory of Sri Lanka;
- (b) such accident or an incident concerns an aircraft registered in Sri Lanka, the State of Occurrence has by mutual arrangement and consent delegated power of conducting the investigation to the Authority;
- (c) an accident or an incident concerning an aircraft registered in Sri Lanka has occurred within the territory of a non-Contracting State and such State does not intend to conduct an investigation in accordance with International Standards and Recommended Practices;
- (d) such accident or an incident concerns an aircraft registered in Sri Lanka, but the location of the occurrence of the accident or incident cannot definitely be established as being in the territory belonging to any State; or
- (e) an accident or an incident of an aircraft operated by an Air Operator of Sri Lanka or an aircraft designed or manufactured in Sri Lanka, has occurred in a non-Contracting State or at a location which cannot be established as being within the territory belonging to any particular State and the State of Registry either is not conducting or delegates the conduct of the investigation to the Authority or the State of Registry is a non-

Contracting State which does not intend to conduct an investigation in accordance with International Standards and Recommended Practices.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this regulation, the Authority may in consultation with the Minister and by mutual arrangement and consent, delegate the authority to conduct an investigation in whole or in part, to: -

- (a) the State of Registry;
- (b) the State of the Operator;
- (c) such other State considered as appropriate by the Authority; or
- (d) an authorized investigator or investigators of any regional organization, which would function under authority delegated either by the Authority or by the State of Occurrence or by a Non-Contracting State, in one of the circumstances specified in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of paragraph (1) of this regulation, who agrees to perform such function in accordance with the applicable provisions of this Act and these regulations.

(3) Where an accident occurs in international waters, the Authority shall provide such assistance as it is able to, to the authority conducting an investigation and shall likewise respond to any request that may be made by the State of Registry.

Conflict of interest.

(4) When appointing investigators to conduct an investigation, the Authority shall ensure that at least one member of investigation team is appointed from outside Civil Aviation Authority provided that the selected member would be the right type of person who would be in a position to ensure the objectivity during the course of an investigation.

(5) Subject to the requirements stipulated under Section 56(1) of the Civil Aviation Act, the Authority may appoint one or more competent employee or employees of the CAA as the case may be, to serve as member of the investigation Board, if suitably qualified personnel cannot be found from outside the Civil Aviation Authority to conduct the investigation.

(6) Subject to paragraph (5) above, when an employee of the CAA is appointed as an Investigator, the employee shall be relieved from all encumbrances and obligations that may arise from his regular employment with the Authority during the period of investigation. Such an employee shall have complete freedom to act as an independent person for the purposes of the investigation devoid of the need to paying allegiance, loyalty or affinity to the Authority in relation to his regular employment with the Authority. The employee shall be assured that no legal or administrative or any other form of action will be taken by the Authority against the employee, affecting his present or future career status with the Authority for any of the legitimate work performed by the employee for and on behalf of the Investigation Board during the investigation. Authority shall not require any such employee to disclose or divulge any of the matters, sources or information connected with or incidental to, the conduct of the investigation, during or after the investigation.

(7) Every employee who is appointed as an investigator shall be issued with a letter by the Chief Executive Officer of the Authority confirming the facts that are stated at paragraph (6) above.

(8) Prior to appointment of an employee of the Authority to serve as an investigator under this regulation, the Authority shall require the employee to give a written affirmation that the employee has no direct or indirect involvement whatsoever with the matter to be investigated and if, evidence is surfaced during the investigation of a matter to which he has a direct or indirect involvement, complete details thereof will be notified to the Authority forthwith.

(9) On receipt of such notice under paragraph (8) above, the Authority shall take immediate steps to terminate the employee's functioning as an investigator and another person with requisite qualifications be substituted.

12. (1) Where the Authority conducts an investigation under any authority delegated by another State subject to the consent and mutual arrangement that the Authority may have entered into with such State, the Authority shall be responsible for the conduct of the investigation, including the issuance of the Final Report and the Preliminary report reporting relating to that investigation.

Investigations under delegated to authority.

(2) Where the Authority delegates the power to conduct an investigation in whole to another State under paragraph (2) of regulation 11 by mutual arrangement and with the consent of such State, such State shall be required to conduct the investigation including the issuance of the Final Report and the Preliminary report relating to that investigation.

(3) Where only a part of an investigation is delegated to another State by mutual arrangement and with the consent of such State, the Authority shall retain the responsibility to conclude the investigation, concerned.

13. (1) The Authority shall formulate policies and procedures consisting of (but not limited to) the organization of the investigation, criteria for the selection of investigators, training of investigators and the method and manner of preparation of reports pertaining to any investigation carried out. The Board shall be required to conduct its investigation in accordance with the requirements determined by the Authority and may, with the consent of the Authority, obtain technical expertise from any source which in the opinion of the Board is impartial and has no vested interest in the investigation being conducted by it, and whose expertise is considered appropriate to be obtained.

Organization of an investigation.

(2) The Authority shall ensure that a Board conducting an investigation in accordance with these regulations, shall have unrestricted access to all evidentiary material without any delay and shall, in terms of subsection (2) of Section 58 of the Act, have priority over any police, judicial or any other investigation in the examination of such evidentiary material.

(3) The Authority shall make necessary arrangements for co-ordination between the Chief Investigator of the Board and any judicial authorities appointed or assigned by a relevant court in Sri Lanka, for the purpose of conducting any judicial proceedings under any law.

14. (1) The Board shall have independence in the conduct of an investigation and have unrestricted authority over its conduct, consistent with the provisions of the Act and these regulations, which shall include, but not limited to:-

Conduct of the investigation.

- (a) the examination of all persons considered necessary for the conduct of the investigation;
- (b) the gathering of all relevant information by requiring such persons to answer any questions, produce any books, papers, documents or articles and retaining such material until completion of the investigation;
- (c) taking and recording of statements from witnesses and any other person as the Board considers necessary for the conduct of the investigation;
- (d) visiting the scene of the accident or incident, as the case may be, where feasible and examining or testing the aircraft, any part thereof or anything contained therein;
- (e) critically examining all relevant information;

- (f) determining the facts, conditions and circumstances which relates to or are connected with the accident or incident;
- (g) wherever possible, determine the probable causes or contributory factors which may have contributed or led to the occurrence of the accident or incident;
- (h) where appropriate, issue any safety recommendations; and
- (i) prepare and submit in accordance with the method and manner determined by the Authority, a report to the Authority.

(2) The Board shall, in compliance with such procedures as determined by the Authority, determine the extent of the investigation to be carried out and the procedure to be followed in conducting such investigation, with a view to enabling such Board to make the most relevant and appropriate recommendations for improvement of safety in aviation, at the conclusion of such investigation.

(3) The person appointed by the Authority to act as the Chief Investigator shall, in accordance with the terms and conditions stipulated at the time of appointing the Board, initiate the investigation immediately upon the appointment of the Board.

(4) The names of the persons involved in any accident or incident, shall not be disclosed by the Board to the public.

Access to material and information.

15. (1) The Board shall have unhampered access to the wreckage of the aircraft and all other relevant material, including flight recorders and ATS records, and shall deal with the aircraft or any part thereof or anything contained therein, in such manner as to ensure that a detailed examination is carried out without any delay.

(2) In carrying out an investigation into an accident or an incident, the Board shall make use of flight recorders and shall arrange, in consultation with the Authority, for the read-out of the flight recorders without delay. Where adequate facilities to read-out the flight recorders are not available in country, the Board may use such facilities that may be available elsewhere, giving due consideration to the capabilities of the read-out facility being used, the timeliness of the read-out and the location of the read-out facility. The Board shall have the priority to keep in its custody the flight recorders and recorded evidence, until the conclusion of the investigation and the final report on the same is submitted to the Authority.

Autopsy and medical examinations.

16. (1) A Board conducting an investigation into a fatal accident shall arrange, where necessary in consultation with the Authority, for a complete autopsy examination to be carried out by a pathologist, preferably experienced in accident investigation, of flight crew members and, subject to the particular circumstances of the case, of any passengers and cabin attendants who were killed due to the accident. These examinations shall be carried out as expeditiously as possible.

(2) The Board shall, where appropriate in consultation with the Authority, arrange for a medical examination to be carried out of all the crew members, passengers and any aviation personnel involved in any accident or incident, by a physician preferably experienced in accident investigation. Such examinations may also include an examination for purpose of determining whether the level of physical and psychological fitness of the crew members and other personnel directly involved in the accident or incident are of such nature as to enable them to contribute and participate at the investigation being conducted. These examinations shall be carried out as expeditiously as possible.

Informing aviation security authorities.

17. Where in the course of conducting an investigation it becomes known or it is suspected, that an act of unlawful interference was involved, the Chief Investigator shall inform the Authority and the Director-General of such fact and it shall be the responsibility of the Authority or the Director General, as

the case may be, to forward such information to the Authority-in-charge of aviation security, of the States concerned.

18. (1) Information derived from the following records, namely: -

Disclosure of records.

- (a) statements recorded from persons in the course of conducting the investigation;
- (b) communications between persons who were involved in the operation of the aircraft;
- (c) medical records or any other private information relating to 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; and
- (g) opinions expressed in the analysis of information including flight recorder information,

which are prohibited from being made available to any person under section 61 of the Act, may be included in the final report or in any annexure, in circumstances where it is considered pertinent to include such records and information, to the analysis of the accident or incident.

(2) Parts of any of the records referred to in paragraphs (1) which are considered as not being pertinent to the analysis of the accident or incident shall also not be disclosed to any person for any purpose.

19. (1) Where an initial investigation was conducted by the Authority under the delegated authority of another State and new and significant evidence become available to the Authority, the Authority shall propose to such other State, the re-opening of the investigation.

Re-opening of investigation.

(2) The Authority may undertake a re-opening of an investigation into an accident or incident which it conducted under a delegated authority, only upon obtaining the consent of the State which instituted the initial investigation.

20. (1) The Authority shall, where any request is received from a State conducting an investigation into an accident or an incident, provide such State with all the relevant information available to the Authority

Provision of Information.

(2) Where any facilities or services of Sri Lanka have been or would normally have been, used by an aircraft prior to an accident or an incident taking place, the Authority shall provide to the State conducting an investigation into such accident or incident, any information it has arising out of the usage of such facilities or services which may be pertinent to the investigation. The Authority shall call for such information from any person or any organization who possess such information and such person or organization shall be required to comply with any such request by the most expeditious means.

21. (1) Where an aircraft registered in Sri Lanka or operated by an Operator of Sri Lanka which is involved in an accident or an incident, lands in a State other than the State of Occurrence, the Authority shall on any request received from the State conducting the investigation, furnish such State with the flight recorder records and if necessary, the associated flight recorder records.

Flight recorders to be furnished.

(2) Where an aircraft involved in an accident or incident is an aircraft which is operated by an Operator of Sri Lanka and is registered in another State and the Authority has no legal jurisdiction to furnish any flight recorder records and associated flight recorders as a result, the Authority shall request the State of Registry to comply with any request referred to in paragraph (1) which is made by the State conducting the investigation. The Authority may further request the assistance of any other appropriate State, in the retrieval of the flight recorder records.

Organizational information.

22. The Authority shall upon any request received from a State conducting an investigation, provide pertinent information on any organization whose activities may have directly or indirectly influenced the operation of the aircraft concerned.

Participation in the investigation.

23. (1) The Authority shall request the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design, the State of Manufacture, the States of which the victims are nationals of and any other State considered appropriate by the Authority to appoint an accredited representative to participate in any investigation, being conducted by a Board.

(2) Where an accident occurs to an aircraft registered in Sri Lanka, the Authority shall arrange for representation of one or more advisers proposed by the Operator and appointed by the Authority, to assist its accredited representative participating in any investigation being carried on such to an accident or incident.

(3) When neither the State of Registry, nor the State of the Operator appoints an accredited representative to participate at an investigation being conducted by a Board, the Authority may invite the operator to participate in the investigation, provided that such operator undertakes to comply with the conditions of participation as specified in the procedures for the conduct of investigation, as determined by the Authority.

(4) The Authority shall request the State of Design and the State of Manufacture to appoint one or more advisers, proposed by the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft, to assist their accredited representatives, participating in an investigation.

(5) Where neither the State of Design nor the State of Manufacture appoints an accredited representative, the Authority may invite the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft to participate in the investigation, and such participants shall undertake to comply with the conditions of participation as specified in the procedures for the conduct of investigation as determined by the Authority.

(6) The Authority shall request any State which on request of the Authority provides any information, facilities or experts at any investigation being conducted by a Board, to appoint an accredited representative to participate in such investigation.

Obligation to appoint accredited representatives.

24. (1) When the State conducting an investigation of an accident to an aircraft of a maximum mass of over 2 250 kg specifically requests for the participation of the Authority as either the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture, as the case may be, the Authority shall appoint an accredited representative for that purpose.

(2) The Authority may further appoint an accredited representative at the request of a State conducting an investigation, when the power-plant or major components of the aircraft have been designed or manufactured by any organization certified by the Director-General, whenever the State conducting the investigation is of the view that a useful contribution can be made to the investigation by such participation or where such participation might result in increased safety.

(3) The Authority may where a Board conducts an investigation of an accident to an aircraft of a maximum mass of over 2,250 kg, may specifically request for the participation of the either the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture, as the case may be, to appoint an accredited representative each, if such participation would facilitate or strengthen the investigation. The Authority may also request the participation of the State which designed or manufactured the power-plant or major components of the aircraft whenever the Authority is of the view that a useful contribution can be made to the investigation by such participation or where such participation might result in increased safety.

25. (1) The Authority may, in addition to the appointment of an accredited representative, also appoint one or more advisers to assist the accredited representative in an investigation. The Authority may call upon the best technical experts from any source whatsoever and appoint such experts as advisers to its accredited representative.

Entitlement of accredited representatives.

(2) The Authority may, having requested an accredited representative of another State to participate in an investigation being conducted by a Board, shall also enable such State to appoint one or more advisers to assist the accredited representative in the investigation under the accredited representatives' supervision and to participate in the investigation to the extent necessary to enable the accredited representatives to make their participation at the investigation more effective.

26. (1) Participation at an investigation shall confer the entitlement to participate in all aspects of the investigation, under the control and supervision of the Chief Investigator and in particular to:-

Participation.

- (a) visit the scene of the accident or incident;
- (b) examine the wreckage;
- (c) obtain information from witnesses and suggest areas of questioning;
- (d) have full access to all relevant evidence as soon as possible;
- (e) receive copies of all pertinent documents;
- (f) participate in read-outs of recorded media;
- (g) participate in any off-scene investigation activities, such as component examinations, technical briefings, tests and simulations;
- (h) participate in investigation progress meetings, including deliberations related to analysis, findings, causes and safety recommendations; and
- (i) make submissions related or connected to the various elements of the investigation.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1), participation of a State other than the State of Registry, the State of the Operator in any investigation, the State of Design and the State of Manufacture, may be limited to those matters which entitled such States to participation under paragraph (6) of regulation 23.

Obligations.

27. All accredited representatives and advisers who are participating in any investigation being conducted by a Board shall :-

- (a) comply with the investigating procedures established by the Authority;
- (b) provide the Board with all relevant information available to them; and
- (c) not divulge any information on the progress and the findings of the investigation, without the express consent of the Authority.

Participation of states having suffered fatalities or serious injuries to its citizens.

28. (1) The Authority shall permit a State which has a special interest in any accident being investigated by a Board, by virtue of the fact that fatalities or serious injuries have been caused to any of its citizens due to such accident, to appoint an expert who shall be entitled to:

- (a) visit the scene of the accident;
- (b) have access to such relevant factual information which is approved for public release by the Authority;
- (c) information on the progress of the investigation; and
- (d) receive a copy of the final report of the Board.

(2) A State permitted to appoint an expert under paragraph (1) may also assist in the identification of victims of the accident and participate at any meetings with survivors of the accident who are citizens of that State.

PROTECTION OF EVIDENCE, CUSTODY AND REMOVAL OF AIRCRAFT

Protection of evidence and custody of the aircraft.

29. (1) The Authority shall take all reasonable measures to protect evidence and be responsible for the safe custody of the aircraft and its contents, for such a period as may be necessary for the purpose of conducting an investigation.

(2) For the purpose of paragraph (1): -

- (a) protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed; and
- (b) safe custody shall include, the protection against further damage to such aircraft access to the aircraft by unauthorized persons or any pilfering or deterioration.

(3) The Board shall pay special attention to evidence which requires prompt recording and analysis for the investigation to be successful, such as the examination and identification of victims and read-outs of flight recordings.

(4) The Board shall have priority for the custody of the wreckage, but nevertheless co-operate with any judicial authorities regarding judicial proceedings. Such authorities shall have the authority to accompany the wreckage to the place of its examination and be present at examinations that may be conducted by the Board or during any modification of the condition of the wreckage if required by the Board.

(5) The Board shall assign the recovery, the handling of the recorder and its recordings and the protection of flight recorder evidence, only to qualified personnel.

(6) The Board shall have the power to examine, remove, test and take measures for the unaltered preservation of the aircraft or any part of its equipment and otherwise deal with the aircraft or any part thereof or anything contained therein.

(7) Except as provided for in these regulations, where an accident or an incident has occurred in or over the territory of Sri Lanka, no person other than an authorized person shall have access to the aircraft involved in such accident or incident and neither the aircraft, nor any part of such aircraft or anything contained therein, shall, except under the written authority of the Authority or of the Board, as the case may be, be tampered, removed or otherwise interfered with by any person whosoever.

30. (1) Upon receipt of a request from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture as the case may be, that the aircraft, its contents and any other evidence be kept undisturbed pending inspection by an accredited representative of that State, the Board shall take all necessary steps to comply with such request, so far as it is reasonably practicable and compatible with the proper conduct of its investigation.

Request received from State of Registry, State of the Operator, State of Design or State of Manufacture.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1), an aircraft may be moved to the extent that is necessary as provided for in paragraph (4) of regulation 31, provided that it does not result in undue delay in returning the aircraft to service, where it is practicable.

(3) Where the aircraft, any contents thereof or any evidence lies in a prohibited area, the Authority may refuse a request made under paragraph (1), based on such State's requirements.

31. (1) Subject to the provisions of paragraph (1) of regulation 29 and of regulation 30, the Authority shall release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof as soon as they are no longer required for the investigation being conducted, to any person or persons duly designated by the State of Registry or the State of the Operator, as the case may be.

Release from custody.

(2) For the purpose of paragraph (1), the Authority shall facilitate access to the aircraft, its contents or any parts thereof, provided that, if the aircraft, its contents, or any parts thereof are lying in an area within which grant of such access is impracticable, the Authority shall itself make necessary arrangements for its removal to a point where access can be given.

(3) Where the Chief Investigator has authorized any person to remove any goods or passenger baggage from the aircraft or to release any goods or passenger baggage from the custody of the Chief Investigator, such removal shall be supervised by a police officer duly appointed for the purpose by the officer-in-charge of the respective police station situated within the area where the aircraft is lying, provided that in the case of an aircraft which has come from a foreign State, any goods or passenger baggage shall not be removed from the vicinity of the aircraft except on a clearance received or with the consent of, a duly authorized officer of the Sri Lanka Customs Department.

(4) Nothing in this regulation shall prevent any person from taking any action, where such action becomes necessary, in order to:-

- (a) extricate persons, animals, mail and valuables;
- (b) prevent destruction by fire or other causes;
- (c) eliminate any danger or obstruction to air navigation or to any other transport facilities or to the general public; or
- (d) if the aircraft is lying in water, to remove the aircraft or any contents thereof to such extent as may be necessary for bringing the aircraft or its contents to a place of safety, for the purposes of search and rescue and for the preservation of evidence, as the case may be.

(5) Where the Chief Investigator is of the opinion that the aircraft involved in the accident or incident is likely to be a danger or obstruction to the general public, air navigation or to other transport facilities, he may order the owner, operator or hirer, as the case may be, of such aircraft, to remove it to any place as the Chief Investigator shall indicate.

(6) In the absence of the owner, operator or hirer of the aircraft or in the event of no-compliance with an order made under paragraph (5), the Chief Investigator shall be empowered to remove or cause the removal of the aircraft concerned.

(7) Any expenses incurred in removing an aircraft shall be borne by the owner, operator or hirer as the case may be, of the aircraft and where the aircraft is removed by the Chief Investigator under paragraph (6), the expenses incurred, shall be recoverable from the owner, operator or hirer, as the case may be or from all of them jointly.

Preliminary
report

32. (1) Where an the aircraft involved in an accident is of a maximum mass of over 2,250 kg, the Authority shall send the Preliminary Report pertaining to the investigation conducted, in the English Language, to:-

- (a) the State of Registry or where the investigation has been conducted upon any authority delegated to the Authority, to the State of Occurrence;
- (b) the State of the Operator;
- (c) the State of Design;
- (d) the State of Manufacture;
- (e) any State which provided relevant information, significant facilities or experts; and
- (f) the International Civil Aviation Organization.

(2) Where an aircraft which is not covered by paragraph (1) is involved in an accident and when airworthiness or matters considered to be of interest to any other States are involved, the Authority shall forward the Preliminary Report pertaining to the investigation conducted, in the English Language, to the States referred to in sub-paragraph (a) to (f) of paragraph (1).

Forwarding of
preliminary
report.

33. (1) The Preliminary Report shall be sent by facsimile, e-mail, or airmail within thirty days of the date of the accident, unless the Accident and Incident Data Report has been sent by that time.

(2) Where matters directly affecting safety are involved, the Preliminary Report shall be sent as soon as the information is available and by the most suitable and quickest means available.

Final report.

34. At the conclusion of an investigation, the Board shall prepare the Final Report on the investigation conducted, in the form and manner as shall be determined by the Authority.

Draft final
Report to be sent
to Operator and
others.

35. (1) The Authority shall, through the State of the Operator, send a copy of the draft Final Report to the operator to enable such operator to submit its comments on the draft Final Report. Where the Authority is conducting an investigation under any authority delegated to it on behalf another State, the draft Final Report shall be sent to an operator only with the consent of the State which initiated the investigation.

(2) Any comments received from an operator under any one of the circumstances referred to in paragraph (1) shall be forwarded by the Authority to the Board for its consideration.

(3) The Authority shall through the State of the Design and the State of Manufacture, send a copy of the draft Final Report to the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft involved in the accident or incident, to enable them to submit their comments on the draft Final Report. Where the Authority was conducting an investigation under any authority delegated to it on behalf another State, the draft Final Report shall be sent to such State only with the consent of the State which initiated the investigation.

(4) Any comments received in any one of the circumstances referred to in paragraph (3), shall be forwarded by the Authority to the Board for its consideration.

36. (1) The Authority shall send a copy of the draft Final Report including any intended Safety Recommendation that may be annexed to such report, of an investigation that it initiated, by the most suitable and quickest means, to the following States, inviting their significant and substantiated comments on the report being sent, as soon as possible:-

Consultation.

- (a) the State which instituted the investigation;
- (b) the State of Registry;
- (c) the State of the Operator;
- (d) the State of Design;
- (e) the State of Manufacture; and
- (f) any State which participated in the investigation under regulation 23 and in compliance with the applicable legal provisions of the State which initiated the investigation, whichever is applicable.

(2) The Authority shall send a copy of the draft Final Report including any intended Safety Recommendations that may be annexed to such Report, of an investigation conducted by it under any authority delegated to it by any other State which initiated the investigation, to the States referred to in paragraph (1), inviting their significant and substantiated comments on the report as soon as possible, with the consent of the State which initiated the investigation.

(3) The provisions of paragraph (1) and (2) shall not preclude the Authority from consulting any States other than any State referred to in those paragraphs, such as those States which provided relevant information, significant facilities, or experts who participated in the investigation under regulation 28.

(4) Where the Authority receives any comments from any State to which a copy of the draft Final Report was sent within sixty days of the date of sending it, it shall request the Board to either amend the draft Final Report to include the substance of the comments received or if desired by the State that provided comments, append the comments to the Final Report. However, any comments appended to the Final Report shall only be those, made on technical aspects of the Final Report upon which no agreement could be reached.

(5) Where the Authority does not receive any comments within sixty days of the date of sending the draft Final Report, it shall issue the Final Report in accordance with regulation 34, unless an extension of that period has been agreed to between the Authority and the other State concerned.

37. (1) In the interest of accident prevention, the Authority shall publish whole or any part of the Final Report as soon as it is able, and where possible, within twelve months of its preparation.

Release of the Final Report.

(2) Where the report cannot be published as provided for in paragraph (1), the Authority shall make an interim statement in a manner it thinks appropriate on each anniversary of the occurrence of the accident or incident to which such report relates, giving details of the progress of the investigation and any safety issues raised.

(3) Where the investigation was conducted under any authority delegated, the statement referred to in paragraph (2) shall be made with the consent of the State which initiated the investigation.

(4) Where the Authority has conducted an investigation into an accident or an incident involving an aircraft of a maximum mass of over 5700 kg and has published its Final Report, a copy of the same shall be sent to the International Civil Aviation Organization.

Recipient states

38. The Final Report on an investigation into an accident, shall be sent with the minimum of delay by the state conducting the investigation, to:-

- (a) the State that instituted the investigation;
- (b) the State of Registry;
- (c) the State of the Operator;
- (d) the State of Design;
- (e) the State of Manufacture;
- (f) any State whose citizens suffered fatalities or serious injuries due to the accident; and
- (g) any State which provided relevant information, significant facilities or experts.

Accident and incident data report.

39. (1) When the aircraft involved in an accident is of a maximum mass of over 2,250 kg, the Authority shall, as soon as practicable after the completion of the investigation send the Accident Data Report to the International Civil Aviation Organization.

(2) The Authority may on receipt of any request received from any State, provide such States with any pertinent information in addition to those made available in the Accident or Incident Data Report.

(3) Where the Authority conducts an investigation into an incident involving an aircraft of a maximum mass of over 5,700 kg, the Authority shall, as soon as is practicable after the completion of the investigation, send the Incident Data Report to the International Civil Aviation Organization.

Incident reporting systems.

40. (1) The Authority shall establish-

- (a) a mandatory incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies; and
- (b) a voluntary incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies that may not be captured by the mandatory incident reporting system.

(2) The voluntary incident reporting system established by the Authority shall be non-punitive and Authority shall afford protection to the sources of all information received.

(3) The Authority may in addition to the systems referred to in paragraph (1) establish other safety data collection and processing systems to collect safety information that may not be captured by the incident reporting systems referred to in that paragraph.

41. (1) The Authority shall establish and maintain an accident and incident database to facilitate the effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies obtained and received by it, including information received from its incident reporting systems and determine any preventive actions required to be taken by the Authority. Such database may use standardized formats to facilitate data exchange.

Database systems and analysis Preventive actions.

(2) The Authority may, following the identification of preventive actions required to be taken to address actual or potential safety deficiencies, implement those actions identified and establish a process to monitor the implementation and effectiveness of responses received.

(3) The Authority may foster appropriate regional arrangements, in the establishment and maintenance of the accident and incident database referred to in paragraph (1).

(4) The Authority shall, where in the analysis of the information contained in its database, identifies any safety matters which it considers to be of interest to other States, forward such safety information to those State as soon as possible.

(5) When the Authority addresses safety recommendations to an organization in another State, a copy of the same shall also be transmitted to that State's accident or incident investigation authority.

42. The Authority may promote the establishment of a safety information sharing networks among all users of the aviation system and may facilitate the free exchange of information on actual and potential safety deficiencies among such users of the aviation system.

Exchange of safety information.

43. (1) In these Regulations, any reference to the "State of the Operator" applies only in instances where:-

Reference to "State of Operator" and their obligations.

(a) an aircraft is leased, chartered or interchanged;

(b) the State which leased, chartered or interchanged is not the State of Registry; and

(c) the State which leased, chartered or interchanged discharges, in part or in whole, the functions and obligations of the State of Registry.

(2) Rights and obligations of the State of the Operator in respect of accidents and incidents involving leased, chartered or interchanged aircraft, shall be as described in Schedule II to these Regulations.

44. (1) In these Regulations unless the context otherwise requires:-

Definitions.

"accident" shall have the same meaning as given in section 65 of the Act;

(2) For the purposes of these regulations an aircraft is considered to be missing, when the official search for such aircraft has been terminated and the wreckage has not been located.

"accredited representative" means a person designated by a State on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State;

“act” means Civil Aviation Act, No. 14 of 2010;

“adviser” means a person appointed by the Authority on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting an accredited representative in an investigation conducted by another State;

“aircraft” shall have the same meaning as given in section 124 of the Act;

“authority” means the Civil Aviation Authority of Sri Lanka, established by the Civil Aviation Authority of Sri Lanka Act, No. 34 of 2002;

“Board” means an Aircraft Accident Investigation Board, appointed by the Authority under section 56 of the Act, for the purpose of carrying out an investigation into any accident or incident arising out of or in the course of air navigation;

“causes” means actions, omissions, events, conditions, or a combination of anyone or more of them, which led to an accident or incident;

“Chief Investigator” means the person appointed by the Authority as Chief Investigator under section 56 of the Act, on the basis of his or her qualifications, and charged with the responsibility for the organization, conduct and control of an investigation conducted by the Board;

“Director-General” means the Director-General of Civil Aviation appointed under Section 11 of the Civil Aviation Authority of Sri Lanka Act, No. 34 of 2002;

“fatal injury” means an injury resulting in death within thirty (30) days of the date of an aircraft accident;

“flight recorder” means any type of recorder installed in an aircraft for the purpose of complementing accident or incident investigation;

“incident” shall have the same meaning as given in Section 65 of the Act;

“investigation” means a process conducted for the purpose of gathering and analysing information, drawing conclusions including the determination of causes and contributing factors and, where appropriate, the making of safety recommendations, with the object of preventing similar occurrences in the future;

“investigator” means a member of the Board appointed under Section 56 of the Act, by the Authority to carry out an investigation;

“maximum mass” means a maximum certificated take-off mass;

“operator” shall have the same meaning as given in Section 124 of the Act;

“owner” means registered owner of an aircraft;

“preliminary report” means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;

“recording of statements” means any recording done in written form, shorthand, audio or video.

“safety recommendation” means a proposal made by an investigation authority based on information derived from an investigation, 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 the accident or incident;

“serious injury” means an injury which is sustained by a person in an accident, which:-

- (a) requires hospitalization for more than forty eight hours, commencing within seven days from the date on which such injury was caused to the person;
- (b) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose);
- (c) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage;
- (d) involves injury to any internal organ;
- (e) involves second or third degree burns, or any burns affecting more than five per cent of the body surface; or
- (f) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.

”State of design” means the State having jurisdiction over the organization responsible for the type design;

“State of manufacture” means the State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the aircraft;

”State of occurrence” means the State in which an accident or incident occurs;

“State of the Operator” means the State in which the operator’s principal place of business is situated or if there is no such place of business, the operator’s permanent residence;

“State of Registry” means the State on whose register the aircraft involved in an accident or incident is entered; and

“State safety programme” means an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety in aviation.

45. Chapter XVI of the Ceylon Air Navigation Regulations 1955, published in Gazette No.10,812 of July 1, 1955, is hereby rescinded.

Chapter XVI of
Ceylon Air
Navigation
Regulations to be
rescinded.

SCHEDULE – I

[Regulation 34]

FINAL REPORT FORMAT

Title The title of the Report which shall comprise of:-
 name of the operator; manufacturer, model, nationality and registration marks of the aircraft, place and date of the accident or incident;

Synopsis The synopsis should describe briefly all relevant information pertaining to:
 notification of accident to national and foreign authorities, identification of the accident investigation authority and accredited representation, organization of the investigation, authority releasing the report and date of publication, and conclude with a brief résumé of the circumstances which led to the accident.

Body The body of the Final Report should be presented under the following main headings:-

- (a) Factual information
- (b) Analysis
- (c) Conclusions
- (d) Safety recommendations

Each of the above heading shall consist of a number of sub-headings as outlined below:-

Appendices. Include as appropriate.

Factual information

1.1. *History of the flight* : A brief narrative giving the following information:-

- * Flight number, type of operation, last point of departure, time of departure (local time or UTC), point of intended landing.
- * Flight preparation, description of the flight and events leading to the accident, including reconstruction of the significant portion of the flight path, if appropriate.
- * Location (latitude, longitude, elevation), time of the accident (local time or UTC), whether day or night.

1.2. *Injuries to persons* : Completion of the following (in numbers) :

<i>Injuries</i>	<i>Crew</i>	<i>Passengers</i>	<i>Others</i>
Fatal			
Serious			
Minor/None			

- 1.3. *Damage to aircraft.* Brief statement of the damage sustained by an aircraft due to the accident (whether destroyed, substantially damaged, slightly damaged, no damage).
- 1.4. *Other damage .* Brief description of damage sustained by objects other than the aircraft.
- 1.5. *Personnel information*
 - (a) pertinent information concerning each of the flight crew members, including their age, validity of licences, ratings, mandatory checks, flying experience (total and on type) and relevant information on duty time.
 - (b) brief statement of qualifications and experience of other crew members.
 - (c) pertinent information regarding other personnel, such as air traffic services, maintenance, etc., when relevant.
- 1.6. *Aircraft information*
 - (a) brief statement on airworthiness and maintenance of the aircraft (indication of deficiencies known prior to and during the flight to be included, if having they have had any bearing on the accident).
 - (b) brief statement on performance, if relevant, and whether the mass and centre of gravity were within the prescribed limits during the phase of operation related to the accident. (If not and if of any bearing on the accident give details.)
 - (c) type of fuel used.
- 1.7. *Meteorological information*
 - (a) brief statement on the meteorological conditions appropriate to the circumstances including both forecast and actual conditions, and the availability of meteorological information to the crew.
 - (b) natural light conditions at the time of the accident (whether sunlight, moonlight, twilight, etc.).
- 1.8. *Aids to navigation.* Pertinent information on navigation aids available, including landing aids such as ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, visual ground aids, etc., and their effectiveness at the time.
- 1.9. *Communications.-* Pertinent information on aeronautical mobile and fixed service communications and their effectiveness.
- 1.10. *Aerodrome information.-* Pertinent information associated with the aerodrome, its facilities and conditions or with the take-off or landing area, if other than an aerodrome.
- 1.11. *Flight recorders.-* Location of the flight recorder installations in the aircraft, their condition on recovery and pertinent data available therefrom.
- 1.12. *Wreckage and impact information.-* General information on the site of the accident and the distribution pattern of the wreckage, detected material failures or component malfunctions. Details concerning the location and state of the different pieces of the wreckage are not normally required unless it is necessary to indicate a break-up of the aircraft, prior to impact. Diagrams, charts and photographs may be included in this section or attached in the Appendices.

- 1.13. *Medical and pathological information.*- Brief description of the results of the investigation undertaken and pertinent data available there from. (*Note.*— *Medical information related to flight crew licences should be included in 1.5 — Personnel information.*)
- 1.14. *Fire.*- If fire occurred, information on the nature of the occurrence and of the fire fighting equipment used and its effectiveness.
- 1.15. *Survival aspects.*- Brief description of search, evacuation and rescue, location of crew and passengers in relation to injuries sustained, failure of structures, such as seats and seat-belt attachments.
- 1.16. *Tests and research.*- Brief statements regarding the results of tests and research.
- 1.17. *Organizational and management information.*- Pertinent information concerning the organizations and their management involved, in influencing the operation of the aircraft. The organizations include (for example) the operator; the air traffic services, airway, aerodrome and weather service agencies and the regulatory authority. The information could include (but not be limited to), organizational structure and functions, resources, economic status, management policies and practices, and regulatory framework.
- 1.18. *Additional information.* - Any relevant information not already included in 1.1 to 1.17.
- 1.19. *Useful or effective investigation techniques.*- When useful or effective investigation techniques have been used during the investigation, briefly indicate the reason for using these techniques and refer here to the main features, as well as describing the results under the appropriate sub-headings 1.1 to 1.18.

Analysis. Analyse as appropriate, only the information documented in clear 1 above - Factual information and which is relevant to the determination of conclusions and causes.

Conclusions. List the findings, causes and contributing factors, established at the investigation. The list of causes should include both the immediate and the deeper systemic causes.

Safety recommendations. As appropriate, briefly state any recommendations made for the purpose of accident prevention and identify safety actions already implemented and any resultant corrective action taken.

Appendices

Include as appropriate, any other pertinent information considered necessary for the understanding of the report.

Note.— In preparing a Final Report, using this format, ensure that:

- (a) all information relevant to an understanding of the factual information, analysis and conclusions is included under each appropriate heading;
- (b) where information in respect of any of the items in 1.— Factual information is not available, or is irrelevant to the circumstances leading to the accident, a note to this effect is included under the appropriate sub-headings.

Note.— Fatal injuries include all deaths determined to be a direct result of injuries sustained in the accident. Serious injury is defined in Regulation 44.

SCHEDULE II

[Regulation 43(2)]

RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE STATE OF THE OPERATOR IN REGARD TO ACCIDENTS AND INCIDENTS INVOLVING LEASED, CHARTERED OR INTERCHANGED AIRCRAFT

In the event of an accident or an incident, it is important that any State which has assumed responsibility for the safety of an aircraft has the right to participate in any investigation conducted, at least in respect of the responsibility which it has assumed. It is also important that the State conducting the investigation should have speedy access to all documents and other information relevant to that investigation.

When the location of an accident or an incident cannot definitely be established as being in the territory of another State, the State of the Operator, after consultation with the State of Registry, should accept full or partial responsibility for the conduct of the investigation.

02 - 287