



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. ලුණුඩු 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 හැකි තාක් ඉක්මණින් ඒ පිළිබඳව පහත සඳහන් තොරතුරු හැකි තාක් 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 ගොඩබැසීමේ 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
- (ඕ) ගුවන් යානය තුළ රැගෙන යමින් පැවති අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය කිසිවක් තිබුනේද 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 ද 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 තැනැත්තා 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 හැකිතාක් 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) හැකිතාක් 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 තත්ත්වයන් 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 ටර්බෝප්‍රෝපර් 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 හැකි තාක් ප්‍රමාණයක් අන්තර්ගත විය යුතු ය.

(අ) 3 වන රෙගුලාසියෙහි (1) ඡේදයෙහි සඳහන් තොරතුරු අතුරෙන් (ඔ) 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 යෝජනා 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 නියෝජිතයකු පත් කිරීමට අපේක්ෂා කරන්නේද යන්නත්, එවැනි බලයලත් නියෝජිතයකු පත් කරන්නේ නම් ඔහුගේ නම සහ ඔහු සම්බන්ධ කරගත හැකි පිළිවෙල මෙන්ම එම බලය ලත් නියෝජිතයා 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 දෙනෙකු 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 නිත්‍යානුකූල 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 ලැබුනු 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 නොවුනු) 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 ස්වාරථයෙන් 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 නොවුනු අසීමිත අධිකාරී බලයක් හිමිවිය යුතුය : —

විමර්ශනය පැවැත්වීම.

(අ) විමර්ශනය පැවැත්වීමේදී අවශ්‍ය වේයැයි 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 නිරූපදානනා 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 නිරූපදානනාව 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 කියැවීමට 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 පියසර 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 පියසර 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 ගතවනවාහි 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 අධිකාරි 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 සන්නිවේදන හෝ කිසියම් සංවිධානයක් සන්නිවේදන 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 සංඝත 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 සංඝත 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 ඉල්ලීම 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 වගකිය 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 යුතු ය.

(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 සහභාගි 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 සහභාගිවීම සඳහා විශේෂඥයකු පත් කිරීමට අවසර ලබාදිය යුතු ය. එවැනි විශේෂඥයකුට පහත සඳහන් පරිදි හිමිකම් ලැබේ :-

- (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.

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

(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 සහභාගි 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 චලනය 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 විශේෂයෙන් 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) නිරූපණතාව 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 කිහිපයක් 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 නිරූපණයන් 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 නිරූපණයන් 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 නිරූපණයන් ගැටලු පිළිබඳ විස්තර දක්වමින් අනුරූප 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) තර්‍ය හෝ විභව හෝ නිරූපණතා උෟණතා පිළිබඳ තොරතුරු රැස්කිරීමේ පහසුව සඳහා අනිවාර්ය සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයක් ;
- (ආ) අනිවාර්ය සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයන් හසුකරගත නොහැකි විය හැකි තර්‍ය හෝ විභව හෝ නිරූපණතා උෟණතා පිළිබඳ තොරතුරු රැස්කිරීමේ පහසුව සඳහා ස්ථාවර සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයක්.

(2) අධිකාරිය විසින් පිහිටුවනු ලබන ස්වේච්ඡා සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමය දඩුවමින් 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 නිරූපණතා දත්ත තොරතුරු රැස්කිරීම සඳහා වෙනත් නිරූපණතා දත්ත රැස්කිරීමේ සහ සකස් කිරීමේ ක්‍රමද පිහිටුවීමට අධිකාරියට හැකි ය.

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

දත්ත මූලාශ්‍ර ක්‍රම සහ විශ්ලේෂණය වැළැක්වීමේ ක්‍රියා මාර්ග

(2) තර්‍ය හෝ විභව හෝ නිරූපණතා උෟණතා ඉවත් කිරීමට අවශ්‍ය වැළැක්වීමේ ක්‍රියා මාර්ග හඳුනා ගැනීමෙන් පසු අධිකාරිය එම ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කර එහි ප්‍රගතිය සහ ඊට ලැබෙන ප්‍රතිචාරයන් 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 බෙදාහැර කළ යුතු ය.

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

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

නිරූපද්‍රව්‍ය
තොරතුරු
හුවමාරු කිරීම

42. අධිකාරිය ගුවන් සේවා පද්ධතිය පරිහරණය කරන සියලු තැනැත්තන් අතර නිරූපද්‍රව්‍ය තොරතුරු හුවමාරු කර ගැනීමේ ජාල පිහිටුවීම ඔබ්බෙන් කළ යුතු අතර, තථ්‍ය සහ විභව නිරූපද්‍රව්‍ය 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 පහතේ 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 පහතේ 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 සංතරණය නිසා හෝ ගුවන් සංතරණය 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 හැරීම්, 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 නිරූපදානය 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.

"නිරූපදානය 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 නිරූපණතා වැඩ සටහන" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගුවන් සේවාවේ නිරූපණතාව 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 පළකරන 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. නිර්පද්‍රව්‍ය 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 වංගු 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 අනතුර හෝ පියසරයට පූර්වයෙන් හෝ දැනගන්නට තිබුණු උණහා පෙන්වාදීම.)
- (ආ) ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ කෙටි ප්‍රකාශයක් සහ අනතුරට අදාළ මෙහෙයුම් කණ්ඩාය අනතුර දී ගුවන්යානයේ ස්කන්ධය සහ ගුරුත්ව කේන්ද්‍රය නියමිත සීමාවන් ඇතුළත් පැවතියේද යන වග (එසේ නොවන්නේ නම් සහ අනතුරත් එම තත්ත්වයන් අතර කිසියම් සම්බන්ධතාවයක් තිබුණි නම් විස්තර දක්වන්න.)
- (ඇ) ඉන්ධන වර්ගය.

1.7 කාලගුණ විද්‍යා තොරතුරු :

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

- 1.8 ගගන නාවික ආධාරක - උපයෝජය වශයෙන් ඇති ගගන නාවික ආධාරක පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු - ILS, MLS, NDB, PAR, VOR වැනි ගොඩබෑම් ආධාරක, දෘෂ්‍ය භූමි ආධාරක ආදිය සහ අනතුර සිදු වූ චේලාවේ 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 ඉහිලුම් හෝ ගොඩබෑම් ප්‍රදේශයන්හි තත්ත්වයන්.
- 1.11 පියසර හඬපටි - ගුවන්යානයෙහි පියසර හඬපටි 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 ඇතුළත් 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 පරිවයන් 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 නොවුණු 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 පද්ධතීය හේතු යන දෙවර්ගයම ඇතුළත් විය යුතුය.

නිරූපණ නිර්දේශ - සුදුසු පරිදි, අනතුරු නිවාරණය සඳහා නිරූපණ නිර්දේශ කිසිවක් ඉදිරිපත් කළේ නම් ඒ පිළිබඳ කෙටි විස්තරයක් ද, දැනටමත් ක්‍රියාත්මක කර ඇති නිවරදි 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 වාර්තාව 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.

අනතුරුතුර හෝ සිදුවීම 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.