नेपाल राजपत्र

नेपाल सरकारद्वारा प्रकाशित

खण्ड ६४) काठमाडौं जेठ १२ गते, २०७१ साल (संख्या ५

भाग ३

नेपाल सरकार

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उडड्यन मन्त्रालयको

सूचना १

गैर सैनिक हवाई उडान (दुर्घटना जाँच) नियमावली, २०७१

गैर सैनिक हवाई उडान (सिभिल एभिएशन) ऐन, २०१५ को दफा ५ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी नेपाल सरकारले देहायका नियमहरु बनाएको छ ।

परिच्छेद -१

प्रारम्भिक

१. **संक्षिप्त नाम र प्रारम्भ :** (१) यी नियमहरुको नाम "गैर सैनिक हवाई उडान (दुर्घटना जाँच) नियमावली, २०७१" रहेको छ ।

(२) यो नियमावली तुरुन्त प्रारम्भ हुनेछ ।

23

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

२. **परिभाषा** : विषय वा प्रसङ्गले अर्को अर्थ नलागेमा यस नियमावलीमा,-

(क) "आधिकारिक प्रतिनिधि" भन्नाले दुर्घटना जाँच कार्यमा भाग लिनको लागि नियम १३ बमोजिम नियुक्त व्यक्ति सम्झनु पर्छ ।

(ख) "आयोग" भन्नाले नियम १० बमोजिम गठन भएको दुर्घटना जाँच आयोग सम्झनु पर्छ ।

(ग) "गम्भीर घाइते" भन्नाले दुर्घटनामा कुनै व्यक्तिलाई लागेको चोटपटक वा त्यस्तो चोटपटकको कारण सृजना भएको देहायको कुनै अवस्था सम्झनु पर्छ :-

(१) घाइते भएको मितिले सात दिनभित्र अठ्चालीस घण्टा भन्दा बढी अवधि अस्पतालमा भर्ना गर्नु परेको,

(२) औंला वा नाक सामान्य रुपमा भाँचिए बाहेक शरीरको कुनै हड्डी भाँचिएको,

(३) शरीरका कुनै अङ्गमा चोट लागेको कारणबाट अत्यधिक रक्तश्राव भएको वा स्नायु, मांशपेशी वा नशामा क्षति पुगेको,

(४) शरीरको कुनै पनि आन्तरिक अङ्गमा चोटपटक लागेको,

(५) आगोको पोलाईबाट शरीरको पाँच प्रतिशत भन्दा बढी भागमा असर पुगेको,

(६) संक्रमणीय वस्तु वा घातक विकिरणसँग संसर्ग भएको प्रमाणित भएको ।

(घ) "जाँच" भन्नाले दुर्घटनाको कारण पहिचान गर्ने, त्यसको तथ्य पत्ता लगाई निष्कर्ष निकाल्ने, दुर्घटनामा भएका मानवीय तथा यान्त्रिक कमी कमजोरी उजागर गर्ने, सुरक्षाको लागि अपनाउनु

२४

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

पर्ने उपायहरु सिफारिस गर्ने र भविष्यमा दुर्घटनाको रोकथाम गर्ने उद्देश्यले कुनै सूचनाको संकलन तथा विश्लेषण गर्ने समेतको प्रक्रिया सम्झनु पर्छ ।

(ङ) "डिजाइनको राज्य" भन्नाले वायुयानको किसिम डिजाइन गर्ने संस्था रहेको राज्य सम्झनु पर्छ ।

(च) "दर्ताको राज्य" भन्नाले जुन राष्ट्रको वायुयान दर्ता किताबमा वायुयान दर्ता गरिएको हो सो राज्य सम्झनु पर्छ ।

(छ) "दुर्घटना" भन्नाले मानव सहितको उडानको हकमा उडानको तयारीको लागि कुनै व्यक्ति वायुयानभित्र प्रवेश गरेदेखि वायुयानबाट बाहिर ननिस्कदासम्म र मानव रहितको उडानको हकमा उडानको तयारी देखि त्यस्तो उडान समाप्त नभएसम्म भएको देहायको कुनै अवस्था सम्झनु पर्छ :-

(१) वायुयान वा वायुयानबाट उछिट्टिएको कुनै भागबाट वा जेट ब्लास्टका कारणबाट कुनै व्यक्तिलाई चोटपटक लागेको वा निज मरणासन्न घाइते भएको वा त्यस्तो व्यक्तिको मृत्यु भएको,

तर प्राकृतिक वा आफ्नै कारणले वा अरुको आक्रमणबाट घाइते भएको, मृत्यु भएको वा वायुयानमा यात्रु तथा चालकदलका सदस्यको लागि निर्धारित स्थान भन्दा अन्यत्र लुके वा बसेको कारण कुनै चोटपटक लाग्न गएको वा मृत्यु भएकोमा दुर्घटना भएको मानिने छैन ।

स्पष्टीकरण : यस उपखण्डको प्रयोजनको लागि "मृत्यु भएको" भन्नाले दुर्घटना भएको तीस दिनभित्र सोही

22

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

कारणले घाइते व्यक्तिको मृत्यु भएको अवस्था समेतलाई जनाउँछ ।

(२) कुनै वायुयानको संरचनात्मक अक्षुणता (ईन्टिग्रिटी) मा प्रतिकूल असर पर्ने गई सोको कारणबाट ठूलो मर्मत गर्नु पर्ने गरी वायुयान क्षतिग्रस्त भएको वा वायुयानको संरचनात्मक प्रणालीमा गडबडी भएको,

तर कुनै क्षति वायुयानको ईन्जिन, त्यसको काउलिङ्ग वा सहायक पार्टपुर्जा वा प्रोपेलर, प्रोब्स, भेन्स, मुख्य रोटर ब्लेड, टेल रोटर ब्लेड, पखेटाको टुप्पोको भाग, एन्टेना, टायर, ब्रेक, पाँग्रा वा फेयरिंगसमा सीमित भएकोमा वा वायुयानको बाहिरी पत्रमा साना चोट वा छिद्र भई क्षति भएकोमा यस खण्ड बमोजिम दुर्घटना भएको मानिने छैन ।

(३) वायुयान अन्य वायुयान वा वस्तुसँग ठक्कर खाएको, खसेको, जलेको वा अन्य कुनै किसिमले नष्ट भएको,

(४) वायुयान हराएको वा पूर्ण रुपमा पहुँच बाहिर भएको ।

स्पष्टीकरण : यस उपखण्डको प्रयोजनको लागि "वायुयान हराएको" भन्नाले वायुयानको आधिकारिक खोजतलासको कार्य अन्त्य गरिएको वा दुर्घटनाग्रस्त वायुयानको भग्नावशेष रहेको स्थान फेला नपरेको अवस्था समेतलाई जनाउँछ ।

(ज) "दुर्घटनाको राज्य" भन्नाले वायुयान दुर्घटना भएको राज्य सम्झनु पर्छ ।

(झ) "निर्माताको राज्य" भन्नाले वायुयान निर्माण गर्ने संस्था रहेको राज्य सम्झनु पर्छ ।

(ञ) "प्रमुख चालक" भन्नाले वायुयान उडानको अवधिभर वायुयानको उडान र सुरक्षाको लागि

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।

जिम्मेवारी पाएको वायुयान चलाउने मुख्य व्यक्ति सम्झनु पर्छ ।

(ट) "प्राधिकरण" भन्नाले प्रचलित कानून बमोजिम स्थापना भएको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सम्झनु पर्छ ।

(ठ) "फ्लाइट रेकर्डर" भन्नाले वायुयानमा जडान गरिएको उडान सम्बन्धी जानकारी रेकर्ड गर्ने यन्त्र सम्झनु पर्छ र सो शब्दले फ्लाइट डाटा रेकर्डर र ककपिट भ्वाइस रेकर्डर समेतलाई जनाउँछ ।

(ड) "मन्त्रालय" भन्नाले संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय सम्झनु पर्छ ।

(ढ) "महानिर्देशक" भन्नाले प्राधिकरणको महानिर्देशक सम्झनु पर्छ ।

(ण) "वायुयान धनी" भन्नाले जसको नाममा वायुयान दर्ता भएको छ सो व्यक्ति वा संस्था सम्झनु पर्छ र सो शब्दले कुनै वायुयान भाडामा लिएको भए सो भाडामा लिने व्यक्ति वा संस्था समेतलाई जनाउँछ ।

(त) "वायुयान सञ्चालक" भन्नाले प्रचलित कानून बमोजिम वायुयान सञ्चालन गर्ने वा वायुयान सञ्चालन गर्न अख्तियारी पाएको व्यक्ति वा संस्था सम्झनु पर्छ ।

(थ) "स्थानीय निकाय" भन्नाले गाउँ विकास समिति वा नगरपालिका सम्झनु पर्छ ।

(द) "सञ्चालकको राज्य" भन्नाले वायुयान सञ्चालकको प्रमुख व्यावसायिक केन्द्र रहेको राज्य र त्यस्तो केन्द्र नरहेको अवस्थामा वायुयान सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले वायुयान सञ्चालक रहे बसेको राज्य सम्झनु पर्छ ।

२६

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

(ध) "सहचालक" भन्नाले प्रमुख चालकको सहयोगी भै वायुयान चलाउने व्यक्ति सम्झनु पर्छ ।

परिच्छेद - २

दुर्घटनाको सूचना, घटनास्थलको सुरक्षा तथा सबुत प्रमाणको संरक्षण

३. **दुर्घटनाको सूचना दिनु पर्ने** : (१) कसैले नेपालको इलाकाभित्र वायुयान दुर्घटना भएको देखेमा सो सम्बन्धी सूचना यथाशीघ्र छिटो नजिकको नागरिक उड्डयन कार्यालय, जिल्ला प्रशासन कार्यालय, प्रहरी कार्यालय वा स्थानीय निकायलाई दिनु पर्नेछ ।

(२) उपनियम (१) बमोजिम दुर्घटना सम्बन्धी सूचना प्राप्त भएमा सम्बन्धित कार्यालय वा निकायले त्यसको जानकारी यथाशीघ्र छिटो साधनद्वारा प्रहरी तथा सम्पर्क अधिकृतलाई दिनु पर्नेछ ।

स्पष्टीकरण : यस परिच्छेदको प्रयोजनको लागि "सम्पर्क अधिकृत" भन्नाले दुर्घटना सम्बन्धी सूचना प्राप्त गर्नको लागि मन्त्रालयले तोकेको कर्मचारी सम्झनु पर्छ ।

(३) उपनियम (१) र (२) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि देहायको स्थानमा वायुयान दुर्घटना भएमा देहायका व्यक्तिले दुर्घटना सम्बन्धी सूचना देहायका निकाय वा अधिकारीलाई यथाशीघ्र छिटो साधनद्वारा दिनु पर्नेछ :-

(क) विमानस्थल क्षेत्रभित्र वायुयान दुर्घटना भएकोमा विमानस्थल प्रमुखले महानिर्देशकलाई,

(ख) विमानस्थल क्षेत्र बाहेक नेपालको इलाकाभित्र वायुयानको दुर्घटना भएकोमा वायुयानको प्रमुख चालक, सहचालक वा चालक दलका अन्य सदस्य जीवित वा त्यस्तो सूचना दिन सक्ने भएमा निजले नजिकको एयर ट्राफिक सेवा इकाई, नागरिक उड्डयन कार्यालय वा महानिर्देशकलाई र हवाइ यातायात

२८

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।

नियन्त्रक वा विमानस्थलमा कार्यरत अन्य कर्मचारीले महानिर्देशक वा सम्पर्क अधिकृतलाई,

(ग) नेपालमा दर्ता भएको कुनै वायुयान नेपाल बाहिर दुर्घटना भएकोमा वायुयान सञ्चालक वा निजको प्रतिनिधिले सम्बन्धित राज्यमा नेपालको कुटनैतिक नियोग भए सो नियोग र त्यस्तो नियोग नभएमा महानिर्देशक वा सम्पर्क अधिकृतलाई ।

(४) उपनियम (३) बमोजिम वायुयानको दुर्घटना सम्बन्धी सूचना प्राप्त भएमा महानिर्देशकले यथाशीघ्र छिटो त्यस्तो सूचना मन्त्रालय र सम्पर्क अधिकृतलाई दिनु पर्नेछ ।

(५) उपनियम (३) को खण्ड (ख) बमोजिम हवाई यातायात नियन्त्रक वा विमानस्थलमा कार्यरत कुनै कर्मचारीले सूचना दिंदा मन्त्रालयले निर्धारण गरेको ढाँचामा दिनु पर्नेछ ।

४. **विदेशी राज्य वा संस्थालाई दुर्घटनाको जानकारी दिनु पर्ने :** विदेशी राज्यमा दर्ता भएको वायुयान नेपालको इलाकाभित्र दुर्घटना भएकोमा सम्पर्क अधिकृतले त्यस्तो जानकारी यथाशीघ्र छिटो र उपयुक्त साधनद्वारा देहायका राज्य, नियोग र संगठनलाई दिनु पर्नेछ :-

(क) दर्ताको राज्य,

(ख) सञ्चालकको राज्य,

(ग) डिजाइनको राज्य,

(घ) निर्माताको राज्य,

(ङ) नेपालभित्र त्यस्तो राज्यको कुटनैतिक नियोग भए सो नियोग,

(च) अधिकतम उडान योग्य तौल दुई हजार दुई सय पचास किलोग्राम भन्दा बढीको

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।

वायुयान भए अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन ।

५. **सूचना दिंदा खुलाउनु पर्ने विवरण :** (१) महानिर्देशक र सम्पर्क अधिकृतले नियम ३ को उपनियम (४) र नियम ४ बमोजिम सूचना दिँदा वा जानकारी गराउँदा यथासम्भव देहायका विवरणहरु उल्लेख गरेको हुनु पर्नेछ :-

(क) दर्ताको राज्य,

(ख) वायुयानको उत्पादक, मोडेल, दर्ता चिन्ह र वायुयानको सिलसिलेवार नम्बर,

(ग) वायुयान धनी तथा वायुयान सञ्चालक,

(घ) चालक दलका सदस्यहरुको नाम, राष्ट्रियता तथा यात्रुको विवरण,

(ङ) दुर्घटनाको मिति, स्थानीय र प्रमाणिक समय,

(च) वायुयानको अन्तिम प्रस्थान विन्दु तथा अवतरण हुने स्थान,

(छ) दुर्घटनास्थल सहज रुपले पत्ता लगाउन सकिने विवरण (भौगोलिक चिन्ह तथा अक्षांश र देशान्तर)

(ज) दुर्घटनास्थलको भौगोलिक अवस्थिति,

(झ) दुर्घटनाबाट मृत्यु भएका र गम्भीर घाइते भएका व्यक्तिको नाम र सङ्ख्या,

(ञ) दुर्घटनाको प्रकृति तथा वायुयानमा पुग्न गएको क्षतिको सम्भावित विवरण,

(ट) वायुयानमा कुनै हानिकारक सामान भए सोको विवरण,

(ठ) जाँचको स्थिति ।

४०

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

(२) उपनियम (१) बमोजिमको विवरण सरल अङ्ग्रेजी र नेपाली भाषामा लेखिएको हुनु पर्नेछ ।

(३) उपनियम (१) बमोजिमको विवरण एकै पटक प्राप्त नभएमा पटक पटक गरी पठाउन सकिनेछ ।

६. **दुर्घटनास्थलको सुरक्षा तथा सबुत प्रमाणको संरक्षणको व्यवस्था मिलाउनु पर्ने :** (१) नियम ३ बमोजिम नेपालको इलाकाभित्र वायुयान दुर्घटना भएको सूचना प्राप्त भएमा सम्बन्धित जिल्ला प्रशासन कार्यालयले यथाशिघ्र छिटो दुर्घटनास्थलको सुरक्षा तथा सबुत प्रमाणको संरक्षण गर्ने सम्बन्धमा देहायको व्यवस्था मिलाउनु पर्नेछ : -

(क) अनधिकृत व्यक्तिलाई दुर्घटनास्थलमा प्रवेश गर्न नदिने,

(ख) दुर्घटनाग्रस्त वायुयान र त्यसको भागलाई बढी बिग्रन वा नासिन नदिई सुरक्षित राख्ने,

(ग) जाँचको लागि आवश्यक पर्ने समयसम्म दुर्घटना सम्बन्धी सबुत प्रमाणको संरक्षण गर्ने,

(घ) सबुत प्रमाण संरक्षणको निमित्त आवश्यक भए दुर्घटनास्थल तथा दुर्घटनाग्रस्त वायुयानको फोटो खिचाई राख्ने,

(ङ) दुर्घटनाग्रस्त वायुयान, वायुयानमा रहेको मालसामान, मृतकको शव वा अन्य चिज नासिन, चोरिन वा हराउन नदिने ।

(२) उपनियम (१) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि दुर्घटनाग्रस्त वायुयानको दर्ताको राज्य, सञ्चालकको राज्य, डिजाइनको राज्य वा निर्माताको राज्यले आफ्नो आधिकारिक प्रतिनिधिबाट दुर्घटनास्थलको निरीक्षण नगरेसम्म सो दुर्घटनास्थल सुरक्षित राखी दिन अनुरोध गरेमा सम्पर्क अधिकृतले आवश्यकता अनुसार नेपाल सरकारको अन्य निकायको सहयोग लिई सम्भव भएसम्म जाँच कार्य प्रभावकारी

39

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

रुपमा सञ्चालन गर्न मिल्ने गरी त्यस्तो दुर्घटनास्थल सुरक्षित राख्ने व्यवस्था मिलाउनु पर्नेछ ।

(३) यस नियममा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि सम्पर्क अधिकृतले कारण खुलाई देहायको आदेश दिन सक्नेछः-

(क) आगो वा अन्य कुनै कुराबाट वायुयानमा रहेको मालसामान, शवं, डाँक वा अन्य यस्तै बहुमुल्य पदार्थलाई बचाउ गर्नकी लागि त्यस्तो मालसामान, शव, डाँक वा अन्य मालसामान वायुयानबाट झिक्न, निकाल्न वा अन्य सुरक्षित स्थानमा लगि राख्न,

(ख) हवाई यातायातलाई चालू राख्न वा जनसाधारणलाई पर्ने बाधा र खतरा हटाउनको लागि दुर्घटनाग्रस्त वायुयानलाई घटनास्थलबाट हटाउन ।

७. **दुर्घटनास्थलमा प्राविधिक टोली खटाउनु पर्ने** : (१) मन्त्रालयले दुर्घटनाको सूचना प्राप्त हुनासाथ दुर्घटनाको प्रारम्भिक छानविन गर्न तथा सो सम्बन्धमा आवश्यक सबुत प्रमाण संकलन गर्ने कार्य समेतको लागि यथाशीघ्र छिटो दुर्घटनास्थलमा प्राविधिक टोली खटाउनु पर्नेछ ।

(२) उपनियम (१) बमोजिम खटाइएको प्राविधिक टोलीले दुर्घटनाको छानविन गरी संकलन गरेको सबुत प्रमाण समेत उल्लेख गरी तत्सम्बन्धी प्रारम्भिक प्राविधिक प्रतिवेदन मन्त्रालयको सचिव समक्ष पेश गर्नु पर्नेछ ।

८. **वायुयान तथा मालसामान हस्तान्तरण गर्न सक्ने** : दुर्घटनाग्रस्त वायुयान तथा सोको भाग वा वायुयानमा रहेका मालसामान दुर्घटना जाँचको लागि आवश्यक पर्ने नदेखिएमा मन्त्रालयले त्यस्तो वायुयान तथा सोको भाग वा वायुयानमा रहेका मालसामान आधिकारिक प्रतिनिधिलाई हस्तान्तरण गर्न सक्नेछ ।

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।

तर वायुयानमा रहेका निजी मालसामान सम्बन्धित व्यक्ति वा निजका प्रतिनिधि उपस्थित भए निजलाई हस्तान्तरण गरिनेछ ।

परिच्छेद - ३

दुर्घटना जाँच सम्बन्धी व्यवस्था

९. **दुर्घटनाको जाँच गर्ने अधिकार** : (१) नेपालको इलाकाभित्र भएका जुनसुकै किसिमका दुर्घटनाको सम्बन्धमा जाँच गराउने अधिकार नेपाल सरकारलाई हुनेछ ।

तर कुनै दुर्घटनाको सम्बन्धमा प्राधिकरणले प्रारम्भिक छानविन गरी प्राविधिक प्रतिवेदन लिन यस उपनियममा लेखिएको कुराले बाधा पर्ने छैन ।

(२) नेपाल सरकारले आवश्यकता अनुसार कुनै दुर्घटनाको सम्बन्धमा विज्ञ वा अनुसन्धानकर्ताबाट जाँच गराउन सक्नेछ ।

१०. **आयोग सम्बन्धी व्यवस्था** : (१) मन्त्रालयले कुनै दुर्घटनाको बारेमा विस्तृत जाँच गराउन आवश्यक ठानेमा त्यस्तो दुर्घटनाको सम्बन्धमा जाँच गरी मन्त्रालय समक्ष प्रतिवेदन पेश गर्नको लागि दुर्घटना जाँच आयोगको गठन गर्न सक्नेछ ।

(२) उपनियम (१) बमोजिम आयोग गठन गर्दा मन्त्रालयले देहाय बमोजिमको योग्यता भएका व्यक्तिहरुमध्येबाट उपयुक्त व्यक्तिलाई आयोगको संयोजक वा सदस्यमा तोक्न वा नियुक्त गर्न सक्नेछ :-

(क) नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा पाइलट, वायुयानसँग सम्बन्धित इन्जिनियर वा एयर ट्राफिक कन्ट्रोलरको रुपमा कम्तीमा पन्ध्र वर्षको कार्य अनुभव प्राप्त,

(ख) हवाई दुर्घटना जाँच सम्बन्धी तालीम प्राप्त,

(ग) आयोगको संयोजकको हकमा नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा पर्याप्त ज्ञान, अनुभव, हवाई

३३

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

दुर्घटना जाँचको अनुभव र विशेषज्ञता हासिल गरेको।

(३) उपनियम (२) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भएतापनि दुर्घटना भएको वायुयानको सञ्चालक वा सेवा प्रदायकसँग प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रुपमा सम्बन्ध भएको व्यक्ति आयोगको संयोजक वा सदस्य हुन योग्य हुने छैन ।

(४) आयोगको सचिवालय मन्त्रालयमा रहनेछ ।

(५) आयोगको बैठक सम्बन्धी कार्यविधि आयोग आफैंले निर्धारण गरे बमोजिम हुनेछ ।

(६) आयोगको कार्य अवधि आयोग गठन गर्दाका बखत नेपाल सरकारले निर्धारण गरे बमोजिम हुनेछ ।

११. **आयोगको काम, कर्तव्य र अधिकार :** आयोगको काम, कर्तव्य र अधिकार देहाय बमोजिम हुनेछ :-

(क) दुर्घटनास्थल र दुर्घटनाग्रस्त वायुयानमा प्रवेश गरी जाँच गर्ने र जाँचको काम समाप्त नभएसम्म वायुयान र वायुयानको कुनै पार्टपुर्जा वा भग्नावशेषलाई हलचल नगराई यथावत् राख्न लगाउने,

(ख) वायुयान वा वायुयानको कुनै पार्टपुर्जा, यन्त्र वा वायुयानमा राखिएको मालसामान जाँच गर्ने वा गराउने, सोको विश्लेषणात्मक परीक्षण गर्ने तथा जाँचको कार्य समाप्त नभएसम्म त्यसलाई सुरक्षित गरी यथावत् राख्न लगाउने समेतका आवश्यक कार्य गर्ने,

(ग) दुर्घटनाग्रस्त वायुयानको भग्नावशेष, अन्य सम्बन्धित मालसामान, फ्लाईट रेकर्डर र ए.टि.एस. रेकर्डहरु कब्जामा लिने,

(घ) दुर्घटनासाग सम्बन्धित आवश्यक पुस्तक, कागजपत्र, प्रमाणपत्र र अरु सामग्री सम्बन्धित व्यक्ति वा संस्थाबाट पेश गर्न लगाउने र जाँच

38

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

कार्य समाप्त नभएसम्म त्यस्तो सामग्री कब्जामा राख्ने,

(ङ) कुनै व्यक्तिलाई साक्षीको रुपमा लिखित वा मौखिक सूचनाद्वारा उपस्थित गराई निजसाग आवश्यक सूचना लिने वा निजको लिखित बयान लिने,

(च) आवश्यकता अनुसार लिखित सूचना दिई दुर्घटनासाग सम्बन्धित जुनसुकै स्थानमा प्रवेश गर्ने,

(छ) दुर्घटनाको सम्बन्धमा प्रमुख जिल्ला अधिकारी, प्रहरी वा कुनै निकाय वा व्यक्तिबाट कुनै सबुत प्रमाण, जानकारी वा कागजात प्राप्त हुन आएमा आवश्यक छानविन गरी प्रमाणको रुपमा राख्ने,

(ज) जाँचको क्रममा फ्लाईट रेकर्डर पढ्ने व्यवस्था अविलम्ब मिलाउने, नेपालमा फ्लाईट रेकर्डर पढ्ने सुविधा उपलब्ध नभएमा सो सुविधा उपलब्ध भएको अन्य मुलुकमा पठाउने र फ्लाईट रेकर्डरको प्रभावकारी उपयोगको व्यवस्था गर्ने,

(झ) आवश्यकतानुसार दुर्घटनामा परेका चालक दलका सदस्य, उडान दलका सदस्य, यात्रु तथा अन्य व्यक्तिको योग्य चिकित्सकबाट मेडिकल परीक्षण गराउने व्यवस्था गर्ने,

(ञ) दुर्घटनाबाट मृत्यु भएका चालक दलका सदस्य, उडान दलका सदस्य, यात्रु तथा अन्य व्यक्तिको दक्ष प्याथोलोजिष्टबाट पूर्ण शव परीक्षण (अटोप्सी) गराउने,

(ट) दुर्घटना जाँच सम्बन्धमा आवश्यकतानुसार अन्तराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन, क्षेत्रीय

३८

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

उड्डयन संगठन, सम्बद्ध निकाय वा व्यक्तिसाग विशेषज्ञ सहयोग वा सेवा लिने,

(ठ) अपहरण, विध्वंसात्मक वा आतङ्ककारी जस्ता गैरकानूनी क्रियाकलापबाट वायुयानको दुर्घटना भएको देखिएमा त्यसको जानकारी तुरुन्त प्रहरी तथा राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सुरक्षा समितिलाई दिने,

(ड) दुर्घटना जाँचका लागि आयोगका संयोजक तथा सदस्यहरुको जिम्मेवारी तोकी जाँच कार्य सञ्चालन गर्ने,

(ढ) दुर्घटना जाँच कार्य निष्पक्ष एवं स्वतन्त्रपूर्वक सम्पन्न गर्नको लागि अन्य आवश्यक कार्य गर्ने ।

१२. **आयोगलाई सहयोग गर्नु पर्ने :** (१) आयोगले दुर्घटना जाँच कार्यमा आवश्यक सहयोगको लागि सम्बन्धित व्यक्ति वा निकायसाग अनुरोध गर्न सक्नेछ ।

(२) उपनियम (१) बमोजिम अनुरोध भई आएमा सम्बन्धित व्यक्ति वा निकायले आयोगलाई आवश्यक सहयोग गर्नु पर्नेछ ।

(३) उपनियम (२) बमोजिम सहयोग नगर्ने व्यक्ति वा निकायका पदाधिकारी कुनै सार्वजनिक निकायमा कार्यरत रहेको भए आयोगले त्यस्ता व्यक्ति वा पदाधिकारीलाई आवश्यक कारवाहीको लागि सम्बन्धित निकाय समक्ष लेखी पठाउन सक्नेछ ।

(४) उपनियम (३) बमोजिम लेखी आएमा सम्बन्धित निकायले त्यस्ता व्यक्ति वा पदाधिकारीलाई निजको सेवा, शर्त सम्बन्धी कानून बमोजिम विभागीय कारवाही गर्नु पर्नेछ ।

(५) उपनियम (४) बमोजिम विभागिय कारवाही गर्नु पूर्व निजको सेवा, शर्त सम्बन्धी कानून बमोजिम सफाई पेश गर्ने मनासिब माफिकको मौका दिनु पर्नेछ ।

१३. **आधिकारिक प्रतिनिधि सम्बन्धी व्यवस्था :** (१) नेपालको इलाकाभित्र भएको दुर्घटना जाँच कार्यमा दर्ताको राज्य, सञ्चालकको राज्य,

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

डिजाइनको राज्य वा निर्माताको राज्यले आफ्नो प्रतिनिधित्व गराउन चाहेमा आधिकारिक प्रतिनिधि नियुक्ति गरी पठाउन सक्नेछ ।

(२) उपनियम (१) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि कुनै विदेशी राज्यले चाहेमा दुर्घटनाको जाँच कार्यमा सहयोग गर्न वा सो सम्बन्धमा आवश्यक सूचना, सुविधा वा विशेषज्ञ उपलब्ध गराउन आ नो आधिकारिक प्रतिनिधि नियुक्ति गरी पठाउन सक्नेछ ।

(३) उपनियम (१) र (२) बमोजिमका आधिकारिक प्रतिनिधिलाई आयोगको अनुमतिमा देहायको अधिकार हुनेछ :-

(क) दुर्घटना क्षेत्रको निरीक्षण गर्ने,

(ख) दुर्घटनाग्रस्त वायुयानको भग्नावशेषको परीक्षण गर्ने,

(ग) साक्षीबाट सूचना प्राप्त गर्ने र साक्षीलाई सोधिने प्रश्न बारे सुझाव दिने,

(घ) उपलब्ध प्रासङ्गिक प्रमाण उपर पहुँच प्राप्त गर्ने,

(ङ) आवश्यक कागजातको प्रतिलिपि प्राप्त गर्ने,

(च) रेकर्ड गरिएका सूचना पढ्ने,

(छ) पार्टपुर्जा परीक्षण, दुर्घटनाको प्राविधिक प्रस्तुतीकरण (ब्रिफिङ्ग) तथा सिमुलेसन कार्य गर्ने जस्ता दुर्घटना क्षेत्रभन्दा बाहिर गरिने जाँच कार्यमा सहभागी हुने,

(ज) दुर्घटनाको जाँच सम्बन्धी अन्य कार्यमा सहभागी हुने ।

(४) यस नियममा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि दुर्घटनामा कुनै विदेशी राज्यको नागरिक गम्भीर घाइते वा मृत्यु भएमा र त्यस्तो राज्यले दुर्घटना जाँच कार्यमा संलग्न हुन चाहेमा एक जना विशेषज्ञ नियुक्ति गर्न सक्नेछ ।

(५) उपनियम (४) बमोजिम नियुक्त विशेषज्ञलाई आयोगको अनुमतिमा देहायको अधिकार हुनेछ :-

(क) दुर्घटनास्थलको निरीक्षण गर्ने,

36

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

(ख) दुर्घटनासाग सम्बन्धित प्रासङ्गिक, तथ्यगत तथा अन्य जानकारी र सूचना प्राप्त गर्ने ।

(६) आधिकारिक प्रतिनिधि वा विशेषज्ञले आफूलाई प्राप्त सबै प्रासङ्गिक सूचना आयोगलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेछ ।

(७) आधिकारिक प्रतिनिधि वा विशेषज्ञले आयोगको अनुमति बिना कुनै पनि सूचना सार्वजनिक गर्न र छलफलमा ल्याउन पाउने छैन ।

(८) नेपालमा दर्ता भएको वायुयान विदेशी मुलुकमा दुर्घटना भएमा उक्त दुर्घटना जाँचको सन्दर्भमा नेपाल सरकारले आफ्नो आधिकारिक प्रतिनिधि नियुक्ति गरी पठाउन सक्नेछ ।

(९) उपनियम (८) बमोजिम नियुक्त आधिकारिक प्रतिनिधिको अधिकार तथा दायित्व निजलाई नियुक्ति गर्दाको बखत नेपाल सरकारले निर्धारण गरे बमोजिम हुनेछ ।

१४. **अभिलेख गोप्य हुने :** (१) यस नियमावलीमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि दुर्घटना जाँचको लागि बाहेक देहायका अभिलेखहरु गोप्य रहने छन् :-

(क) जाँचको क्रममा विभिन्न व्यक्तिसाग गरिएको सोधपुछ वा लिइएको बयान,

(ख) वायुयान सञ्चालनसाग सम्बद्ध व्यक्तिसाग भएको सूचना आदान प्रदानका लिखित वा रेकर्ड गरिएका अभिलेख,

(ग) दुर्घटनामा परेका व्यक्तिको मेडिकल र अन्य व्यक्तिगत जानकारी,

(घ) ककपिट भ्वाइस रेकर्डिङ्ग र त्यस्तो रेकर्डिङ्गको ट्रान्सक्रिप्ट,

(ङ) एयर ट्राफिक कन्ट्रोल इकाईको रेकर्डिङ्ग तथा त्यस्तो रेकर्डिङ्गको ट्रान्सक्रिप्ट, फ्लाइट रेकर्डर लगायत सूचनाको विश्लेषणात्मक कथन,

३८

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

(च) ककपिट इमेज रेकर्डिङ्ग र त्यस्तो रेकर्डिङ्गको कुनै अंश वा ट्रान्सक्रिप्ट।

(२) कसैले पनि मन्त्रालयको पूर्व स्वीकृति बिना दुर्घटनाको जाचको सिलसिलामा प्राप्त सूचना तथा प्रतिवेदन प्रकाशन गर्न र वितरण गर्न हुादैन।

तर मन्त्रालयबाट प्रतिवेदन सार्वजनिक भईसकेपछि त्यस्तो सूचना प्रकाशन वा वितरण गर्न कुनै बाधा पर्ने छैन।

परिच्छेद - ४

प्रतिवेदन सम्बन्धी व्यवस्था

१५. **प्रारम्भिक प्रतिवेदन पेश गर्ने** : (१) आयोगले दुर्घटना सम्बन्धमा प्रारम्भिक जाचबुझ गरिसकेपछि त्यसको प्रतिवेदन मन्त्रालय समक्ष पेश गर्नु पर्नेछ।

(२) आयोगले उपनियम (१) बमोजिम मन्त्रालय समक्ष पेश गरेको प्रतिवेदनको प्रतिलिपि देहायका राज्य तथा संगठनमा पठाउनु पर्नेछ :-

(क) दर्ताको राज्य,

(ख) सञ्चालकको राज्य,

(ग) डिजाइनको राज्य,

(घ) निर्माताको राज्य,

(ङ) दुर्घटना सम्बन्धमा आवश्यक सूचना, उल्लेखनीय सुविधा तथा विशेषज्ञ उपलब्ध गराउने राज्य, र

(च) दुर्घटना भएको वायुयानको तौल दुई हजार दुई सय पचास किलोग्राम भन्दा बढी भएमा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन।

(३) उपनियम (२) बमोजिमको प्रारम्भिक प्रतिवेदन दुर्घटना भएको सामान्यतया तीस दिनभित्र अङ्ग्रेजी भाषामा तयार गरी कुनै विद्युतीय माध्यम वा हुलाकबाट पठाउनु पर्नेछ।

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

(४) उपनियम (३) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि उडान सुरक्षालाई प्रत्यक्ष रुपमा असर पार्ने प्रकृतिको सूचना प्राप्त हुनासाथ त्यस्तो सूचना यथाशीघ्र छिटो साधनद्वारा पठाउनु पर्नेछ ।

१६. **राय तथा प्रतिक्रियाको लागि प्रतिवेदन पठाउने :** (१) आयोगले दुर्घटना सम्बन्धी सम्पूर्ण जाँच कार्य समाप्त भएपछि त्यसको प्रतिवेदन तयार गरी राय तथा प्रतिक्रियाको लागि देहायका राज्यलाई पठाउनु पर्नेछ :-

(क) दर्ताको राज्य,

(ख) सञ्चालकको राज्य,

(ग) डिजाइनको राज्य,

(घ) निर्माताको राज्य,

(ङ) दुर्घटना जाँच कार्यमा सहभागी राज्य ।

(२) उपनियम (१) बमोजिम पठाइएको प्रतिवेदन उपर कुनै राय तथा प्रतिक्रिया भएमा सम्बन्धित राज्यले त्यस्तो प्रतिवेदन प्राप्त गरेको तीस दिनभित्र आयोगमा पठाउनु पर्नेछ ।

१७. **अन्तिम प्रतिवेदन तयार गर्ने :** (१) नियम १६ को उपनियम (२) बमोजिम प्राप्त भएको राय तथा प्रतिक्रियालाई आयोगले त्यसको औचित्यता विचार गरी आंशिक वा पूर्ण रुपमा प्रतिवेदनमा समावेश गर्न सक्नेछ ।

(२) नियम १६ बमोजिम राय तथा प्रतिक्रिया लिने काम समाप्त भएपछि आयोगले संकलित विवरणको आधारमा दुर्घटना सम्बन्धी अन्तिम प्रतिवेदन तयार गरी मन्त्रालय समक्ष पेश गर्नु पर्नेछ ।

(३) उपनियम (२) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि नियम १६ को उपनियम (१) बमोजिमका राज्यले सोही नियमको उपनियम (२) बमोजिमको अवधिभित्र राय तथा प्रतिक्रिया नपठाएको कारणबाट मात्र आयोगले अन्तिम प्रतिवेदन तयार गर्न बाधा पर्ने छैन ।

१८. **अन्तिम प्रतिवेदन पठाउने :** (१) नियम १७ बमोजिम दुर्घटना सम्बन्धी अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त भएपछि मन्त्रालयले नियम १६ को उपनियम (१) मा उल्लिखित राज्य तथा त्यस्तो दुर्घटनाबाट तेस्रो मुलुकको

४०

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

नागरिकको मृत्यु भएको वा गम्भीर घाइते भएकोमा त्यस्तो नागरिकसाग सम्बन्धित राज्यलाई यथाशीघ्र छिटो साधनद्वारा त्यस्तो प्रतिवेदन पठाउनु पर्नेछ ।

(२) उपनियम (१) मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि दुर्घटना भएको वायुयानको तौल पााच हजार सात सय किलोग्राम भन्दा बढी भएमा मन्त्रालयले त्यस्तो दुर्घटना जााचको प्रतिवेदन अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन समेतमा पठाउनु पर्नेछ ।

(३) उपनियम (२) बमोजिम अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनमा प्रतिवेदन पठााउादा यथाशक्य छिटो र सम्भव भएसम्म दुर्घटना भएको मितिले बाह्र महिनाभित्र पठाउनु पर्नेछ ।

१९. **अन्तिम प्रतिवेदन सार्वजनिक गर्ने** : दुर्घटना जााच सम्बन्धी अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त भएपछि मन्त्रालयले प्रचलित कानून बमोजिम सार्वजनिक गर्न नमिल्ने विषय बाहेक प्रतिवेदनमा उल्लिखित अन्य विषय सार्वजनिक गर्नु पर्नेछ ।

२०. **प्रमाणको रुपमा नलिइने** : आयोगको प्रतिवेदनलाई कुनै पनि अदालती कारवाहीमा सबुत प्रमाणको रुपमा लिइने छैन ।

२१. **कार्यान्वयन गर्नु पर्ने** : (१) आयोगले उडान सुरक्षालाई सुदृढ गर्नको लागि दुर्घटना जााचको क्रममा वा अन्तिम प्रतिवेदन मार्फत कुनै सिफारिस गरेको भए त्यस्तो सिफारिस कार्यान्वयन गर्नु गराउनु सम्बन्धित निकायको कर्तव्य हुनेछ ।

(२) नेपालमा दर्ता भएको वायुयान नेपाल बाहिर दुर्घटना भई सो मुलुकमा गठित दुर्घटना जााच आयोगले नेपालको उडान सुरक्षालाई सुदृढ गर्नको लागि कुनै उडान सुरक्षा सिफारिस गरेको भए सम्बन्धित निकायले त्यस्तो सिफारिस यथाशक्य छिटो कार्यान्वयन गरी सोको जानकारी सम्बन्धित राज्यलाई दिनु पर्नेछ ।

(३) उपनियम (१) वा (२) बमोजिमको सिफारिस लागू गर्न नसक्ने अवस्था भएमा सम्बन्धित निकायले त्यस्तो सिफारिस कार्यान्वयन ,ग्रर्न नसकेको कारण सहितको जानकारी मन्त्रालयलाई गराउनु पर्नेछ ।

४९

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागू हुनेछ।

परिच्छेद-५
विविध

२२. **गम्भीर घटना वा घटनाको जाँच गराउन सक्ने :** (१) यस नियमावलीमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि मन्त्रालयले नेपालको इलाकाभित्र भएको वायुयानको गम्भीर घटनाको सम्बन्धमा जाँच गराउन सक्नेछ ।

तर गम्भीर घटनाको सम्बन्धमा महानिर्देशकले प्राविधिक टोली खटाई प्रारम्भिक प्राविधिक प्रतिवेदन लिन कुनै बाधा पर्ने छैन ।

स्पष्टीकरण : यस परिच्छेदको प्रयोजनको लागि "गम्भीर घटना" भन्नाले कुनै वायुयानको दुर्घटना नभएको तर दुर्घटना हुन सक्ने संकेत गरेको घटना सम्झनु पर्छ ।

(२) उपनियम (१) बमोजिम महानिर्देशकले प्रारम्भिक प्राविधिक प्रतिवेदन लिएकोमा सोको एकप्रति मन्त्रालय समक्ष पेश गर्नु पर्नेछ ।

(३) यस नियमावलीमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि महानिर्देशकले नेपालको इलाकाभित्र भएको घटनाको जाँच गराउन सक्नेछ ।

स्पष्टीकरण : यस परिच्छेदको प्रयोजनको लागि "घटना" भन्नाले वायुयान सञ्चालनसँग सम्बन्धित उडान सुरक्षामा प्रभाव पार्ने वा पार्न सक्ने दुर्घटना बाहेकको अन्य अवस्था सम्झनु पर्छ ।

२३. **पुनः जाँच गराउन सक्ने :** दुर्घटना जाँचको कार्य औपचारिक रुपमा समाप्त भैसकेपछि सो दुर्घटना सम्बन्धी नयाँ र महत्वपूर्ण प्रमाण उपलब्ध भई सो प्रमाणबाट दुर्घटना जाँच प्रतिवेदनमा तथ्यगत फरक पर्ने अवस्था देखिएमा नेपाल सरकारले त्यस्तो दुर्घटनाको यस नियमावली बमोजिम पुनः जाँच गराउन सक्नेछ ।

४२

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।

२४. **दुर्घटना सूचना प्रणाली लागू गर्ने** : (१) प्राधिकरणले नेपालको इलाकाभित्र उड्डयन सुरक्षालाई प्रभावकारी बनाउन दुर्घटना सूचना प्रणाली विकास गरी लागू गर्नेछ।

(२) प्राधिकरणले दुर्घटना सूचना प्रणालीमा नपर्ने तर उडान सुरक्षामा प्रभाव पार्ने किसिमका सूचना समेत संकलन गर्ने उद्देश्यले ऐच्छिक तथा अनिवार्य दुर्घटना सूचना प्रणाली विकास गरी लागू गर्न सक्नेछ।

(३) प्राधिकरणले हवाई उड्डयन सुरक्षा गर्न, हवाई उड्डयन सुरक्षा सम्बन्धमा सम्बन्धित सबैलाई सचेत गराउन तथा भविष्यमा हुन सक्ने दुर्घटना रोक्न सहयोग पुऱ्याउने काम समेतको लागि दुर्घटना तथ्याङ्क प्रणाली स्थापना गर्न सक्नेछ।

(४) प्राधिकरणले उपनियम (३) बमोजिमको तथ्याङ्क समय समयमा मन्त्रालयलाई समेत उपलब्ध गराउनु पर्नेछ।

(५) उपनियम (३) बमोजिमको तथ्याङ्क प्रणालीको लागि सूचना उपलब्ध गराउने व्यक्तिको नाम निजले सार्वजनिक गर्न नचाहेमा गोप्य राखिनेछ।

२५. **दुर्घटना जाचको खर्च** : दुर्घटना तथा गम्भीर घटनाको जाच कार्यमा लाग्ने खर्च नेपाल सरकारले उपलब्ध गराउनेछ।

२६. **प्राधिकरण मार्फत गराउन सक्ने** : नेपाल सरकार वा मन्त्रालयले यस नियम बमोजिम आफूले गर्नु पर्ने कुनै कार्य आवश्यकता अनुसार प्राधिकरण मार्फत गराउन सक्नेछ।

२७. **एनेक्स तथा म्यानुअल बमोजिम हुने** : कुनै दुर्घटना, गम्भीर घटना तथा घटनाको जाचको सम्बन्धमा यस नियमावलीमा लेखिएको कुरामा यसै नियमावली बमोजिम र यस नियमावलीमा नलेखिएको कुरामा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा जारी भएको एनेक्स तथा म्यानुअल बमोजिम हुनेछ।

२८. **कार्यविधि बनाउन सक्ने** : मन्त्रालयले गैर सैनिक हवाई उडान (सिभिल एभिएशन) ऐन, २०१५ तथा यस नियमावलीको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि आवश्यक कार्यविधि बनाई लागू गर्न सक्नेछ।

43

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।

२९. **खारेजी र बचाउ** : (१) गैर सैनिक हवाई उडान (दुर्घटना जाँच) नियमहरु, २०२४ खारेज गरिएको छ ।

(२) गैर सैनिक हवाई उडान (दुर्घटना जाँच) नियमहरु, २०२४ बमोजिम भए गरेका काम कारवाही यसै नियमावली बमोजिम भए गरेको मानिनेछ ।

सूचना २

क्यासिनो (तेस्रो संशोधन) नियमावली, २०७०

क्यासिनो नियमावली, २०७० लाई संशोधन गर्न वान्छनीय भएकोले, पर्यटन ऐन, २०३५ को दफा ५६ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी नेपाल सरकारले देहायको नियमहरु बनाएको छ ।

१. **संक्षिप्त नाम र प्रारम्भ** : (१) यी नियमहरुको नाम क्यासिनो (तेस्रो संशोधन) नियमावली, २०७० रहेको छ ।

(२) यो नियमावली संवत् २०७० चैत २२ गतेदेखि प्रारम्भ भएको मानिने छ ।

२. **क्यासिनो नियमावली, २०७० मा संशोधन** : क्यासिनो नियमावली, २०७० को नियम ३७ को उप नियम (१) मा रहेका "आठ महिना पन्ध्र दिनभित्र" भन्ने शब्दहरको सट्टा "नौ महिनाभित्र" भन्ने शब्दहरु राखिएका छन् ।

आज्ञाले,

सुशील घिमिरे

नेपाल सरकारको सचिव

४४

आधिकारिकता मुद्रण विभागबाट प्रमाणित गरिएपछि मात्र लागु हुनेछ।