



पत्र संख्या : ईसीएमा ३३।७३।२०८१-८२

मिति : २०८१।०५।१९  
(०४ सेप्टेम्बर २०२४)

श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय  
सिंहदरवार, काठमाडौं ।

विषय : स्पष्टिकरण पेश गरिएको सम्बन्धमा ।

उपरोक्त सम्बन्धमा ताहाँ मन्त्रालयबाट प्राप्त प.सं. २०८१।०८२, चलानी नं. १४, मिति २०८१।०५।१२ गतेको पत्रमार्फत माग भए वमोजिम पत्रमा उल्लिखित देहाय वमोजिमका विषयहरूको सम्बन्धमा निगमको स्पष्टिकरण देहाय वमोजिम रहेको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

१. निगमका जहाजहरूको मर्मत तथा सिचेकको कार्य नियमित एवम् पूर्वानुमानयोग्य कार्य भएको हुंदा सिचेकमा पठाउंदा सेवा अवरुद्ध नहुने गरी वैकल्पिक ब्यवस्था र सेवा निरन्तरताको सुनिश्चितता हुने गरी गर्नुपर्नेमा पर्याप्त समय अगाडी खरिद प्रकृया नसक्नुको कारण सिचेकको समयावधि थप माग्ने तथा सेवा अवरुद्ध हुने गरी एकैपटक दुई वटै वाइड वडी (A330) जहाज सिचेकका लागि पठाइको सम्बन्धमा ।

दुवै जहाज 9N-ALY २७ जुन २०१८ र 9N-ALZ २५ जुलाई २०१८ देखि निगममा Operation मा आएको र C Check समय अवधि उस्तै उस्तै समयमा पर्ने तर Overlap नहुने गरी मर्मत गर्न भरमग्दूर प्रयास गरेको र योजना अनुसार नै कामहरू गर्नलाई कार्यकारी अध्यक्षको हैसियतले वारम्बर निर्देशनहरू भैरहेको हो र यस सम्बन्धी कामहरू तल उल्लेख भए अनुसार भएको ब्यहोरा अनुरोध छ । यस सम्बन्धमा कार्यकारी अध्यक्षले सम्बन्धित विभागहरूलाई दिइएका केही निर्देशनहरू यसैसाथ अनुसुची १ मा संलग्न गरिएको छ । यो C Check को काम अत्यन्तै जटिल र प्राविधिक विषय वस्तुमा सम्बन्धित विभागका विभागीय प्रमुखहरू लाइसेन्स होल्डरहरू र उच्च प्राविधिकहरूको समन्वय र सहकार्यमा कामहरू हुने ब्यहोरा अनुरोध छ । यस सम्बन्धमा निगमको नायब महाप्रबन्धक (प्रा.) डोलेश्वर कोइराला (जस अन्तर्गत ५ वटा प्राविधिक विभागहरू रहेका छन), Continuing Airworthiness Management Department का निर्देशक महेशकुमार मरिता (जो Tender Document हरु तयार गर्ने Tender गर्ने र मर्मत सम्भार गर्ने संस्था अर्थात MRO कम्पनीसित सभौता गर्ने विभागका प्रमुख हुनुहुन्छ) । इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभागका निर्देशक देवकृष्ण सन्जेल (Maintenance सम्बन्धी सम्पूर्ण कामहरू गर्ने तथा पार्टपुर्जाहरूको ब्यबस्थापन गर्ने प्रमुख पदाधिकारी हुनुहुन्छ) । Quality Assurance Department का निर्देशक पोषक जवाली ( निगमको प्राविधिक विभागहरूको आन्तरीक लेखा परीक्षण गर्ने तथा नागरीक उड्डयन प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने विभागको प्रमुख हुनुहुन्छ), इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभागका उपनिर्देशक कृष्णप्रसाद अर्याल (ESSD पार्टपुर्जाहरूको ब्यबस्थापन गर्ने महाशाखाका प्रमुख), सोही विभागको Workshop Division का उपनिर्देशक मनोजकुमार साह र Continuing Airworthiness Management



Department को उपनिर्देशक ज्ञानबहादुर कुवरले संयुक्त रुपमा दिनुभएको जवाफ निम्नानुसार छ र सोको प्रतिलिपि यसैसाथ अनुसुची (२) मा संलग्न गरिएको छ ।

" निगमको जहाज २२ जुन २०२४ मा काठमाडौंबाट दुबई हुँदै इटालीस्थित MRO मा मर्मतको लागि पठाइएकोमा CAAN बाट इटालीको MRO Atitech को Validation प्राप्त नभएको हुँदा तत्काल २४ जुन २०२४ देखि कार्य सुरु हुन सकेन । CAAN बाट MRO Validation नभएसम्म निगमको जहाजमा मर्मत कार्य गर्न नमिल्ने भएकोले NAC को hangar का लागि छुटाइएको hangar slot मा अन्य जहाजहरु मर्मत सम्भार गरेको र manpower पनि अन्य कार्यमा लगाएको हुँदा समयमा कार्य सुरु हुन सकेन ।

" निगमले 3C Check कार्य समयमा नै सम्पन्न गर्नको लागि कार्यकारी अध्यक्षको कार्यालयबाट मिति २०८०१६१५ मा A330 3C र 4C Check को लागि टेण्डर कागजात तयार गर्न उपसमितिले गठन भएको थियो । उक्त उपसमितिले टेण्डर सम्बन्धी कागजात तयार गरी कार्यकारी अध्यक्षबाट स्वीकृत गराई मिति १३ Feb २०२४ मा सार्वजनिक सुचना (टेण्डर प्रकाशन) गरिएको थियो । पहिलो पटकको टेण्डरमा एउटा मात्र प्रस्ताव आएकोले समयावधि १ हप्ता थप गरिएको र उक्त अवधिमा आएका प्रस्तावहरु मूल्यांकन गर्दा सारभूत रुपमा प्रभावग्राही नरहेको पाइएको थियो । सो पश्चात पुनः टेण्डर प्रकाशन गरी प्राप्त प्रस्तावहरुलाई मूल्यांकन पश्चात कम मूल्य कबोल गर्ने MRO कम्पनी छनौट गरिएको हो । यसरी पटक पटक टेण्डर प्रकाशन गरी सार्वजनिक खरिद र निगमको आर्थिक विनियमावली अनुरूप कार्य गर्दा MRO छनौटमा केही ढिलाई हुन गएको हो । "

यसैगरी, C check मा गएको जहाजको लागि पाटपुर्जा ब्यबस्थापनमा ढिलाइ भएको विषयमा निगमको इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभागले दिएको report यसैसाथ अनुसुची २ (१) मा संलग्न गरिएको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

उपरोक्त सम्बन्धमा निगमको A330 विमानहरुको Base Maintenance (C Check) गर्न MRO छनौट गर्नको लागि CAM विभागको सिफारिस अनुसार टेन्डर डकुमेन्ट मूल्याङ्कनका आधार र अङ्कभारका कागजात तयार गर्न मिति ०२ अक्टोवर २०२३ मा प.सं OECM/08/190/2023 द्वारा एक उप-समिति गठन गरिएको थियो । उक्त उप-समितिले मिति ०७ जनवरी २०२४ मा प.सं EPD/ECM/004/2024 द्वारा टेन्डर तथा अङ्कभार सहितको मूल्याङ्कनका आधार तयार गरी कार्यकारी अध्यक्षलाई पेश गरी स्वीकृत गराई मिति १३ फेब्रुअरी २०२४ मा ४५ (पैतालिस) दिनको टेन्डर बुझाउने समयसीमा तोकी अंग्रेजी दैनिक पत्रिका तथा निगमको वेवसाइटमा टेन्डर आह्वानको सूचना प्रकाशित गरेको थियो ।

४५ (पैतालिस) दिनको समयसीमाभित्र एउटा मात्र टेन्डर M/s Atitech S.P.J वाट प्राप्त भएकोले निगमको आर्थिक विनियमावली अनुसार सो परेको टेन्डरलाई नखोली यथावत राखी फेरी १५ (पन्ध्र) दिनको टेन्डर बुझाउने समयसीमा तोकी मिति ३० मार्च २०२४ मा निगमले अंग्रेजी दैनिक पत्रिका तथा निगमको वेवसाइटमा पुनः सूचना प्रकाशित गरेको थियो । उक्त थपिएको समयसीमामा अर्को MRO M/s Strategic Global aviation LLC & Legacy Aerospace, USA ले टेन्डर बुझाएको थियो ।



प्राप्त टेन्डरहरुलाई मूल्याङ्कन गर्न मिति १६ अप्रिल २०२४ मा प.सं ECM/20/541/2024 मार्फत आर्थिक विनियमावलीको दफा २१७ (२) वमोजिम मूल्याङ्कन उप-समिति गठन गरिएको थियो तर मूल्याङ्कन उप-समितिले दुवै टेन्डर सारभूत रूपले प्रभावग्राही नभएको कारण देखाई MRO छनौट सिफारिस नगरेको र निगमको A330 जहाज 9N-ALY को 3C Check ढिलोमा पनि २६ जुलाई २०२४ मा सुरु गर्नुपर्ने वाध्यकारी तालिका भएको हुनाले निगमले फेरी १७ मे २०२४ मा १५ (पन्ध्र) दिनको समयसीमा तोकी टेन्डर आह्वान गरेको थियो । निगमले टेन्डर आह्वान गरेपछि Turkish Technik लगायत विभिन्न MRO हरुलाई Email मार्फत खबर गरेको तर मिति २२ मे २०२४ मा M/s Turkish Technik ले प्रतिस्पर्धामा भाग लिन ईच्छुक भएको भनी टेन्डरको म्याद थप ०७ (सात) दिन वढाउन अनुरोध गरेको र फेरी ३१ मे २०२४ मा टेन्डर बुझाउने समय समाप्त भएपश्चात उक्त MRO ले टेन्डर म्याद थप १० दिन वढाउन अनुरोध गरेको थियो । यसैगरी मिति २७ मे २०२४ मा अर्को MRO M/s Lufthansa Technik ले टेन्डर म्याद थप ०७ (सात) दिन वढाउन अनुरोध गरेको थियो । यसरी उल्लेखित MRO हरुले समयावधी अभाव भएको कारण देखाई अनुरोध गरिएको आधारमा थप प्रतिस्पर्धा होस् भन्ने विश्वासका साथ ०७ (सात) दिनको म्याद थप गरिएको थियो ।

तत् पश्चात प्राप्त दुईवटा टेन्डरलाई मूल्याङ्कन गर्न मिति ०९ जून २०२४ मा एक मूल्याङ्कन उप-समिति गठन गरिएको थियो । सो मूल्याङ्कन उप-समितिले प्राप्त भएका टेन्डरहरुको मूल्याङ्कन गरी वढी अङ्क प्राप्त गरेको तथा आर्थिक दृष्टिकोणले सबैभन्दा प्रतिस्पर्धी Italy को Naples स्थित MRO M/s Atitech S.P.A मर्मत कम्पनीलाई छनौटको सिफारिस गरी मिति १४ जून २०२४ मा कार्यकारी अध्यक्ष समक्ष प्रतिवेदन (Ref:GrSD/19/1308/2024) पेश गरी स्वीकृत गराई मिति २२ जून २०२४ मा पठाइयो ।

यस सम्बन्धमा श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले जानकारी माग गरेकोमा मिति २०८०।०३।०९ मा नै पत्रसंख्या: इसीएम।३।३६६।२०८०-८१ बाट जानकारी गराइएको व्यहोरा अनुरोध गरिन्छ । उक्त पत्रको प्रतिलिपि यसैसाथ अनुसुची २.१ (क) मा संलग्न गरिएको छ ।

खरिद विनियमको कारण ३-३ पटक टेन्डर गर्नुपरेको कारण निर्णय प्रक्रिया केही लम्बिन गएको थियो । नेपाल वायुसेवा निगमले अन्तर्राष्ट्रिय सुविधा सम्पन्न वायुसेवा कम्पनीहरूसंग प्रतिस्पर्धा गर्नुपर्ने बाध्यात्मक अवस्था रहेको तर हाम्रो खरिद प्रकृया अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको प्रतिस्पर्धा गर्नलाई सहजहुने किसिमको नभएकोले अत्यन्तै असहज भएको कुरा यस अगाडिको व्यवस्थापनहरुले पनि महसुस गरी खरिद वायुयान, इन्जिन र भूमिस्थ उपकरण खरिद मर्मत सम्भार तथा वायुयान सञ्चालनसँग सम्बन्धित खरिद कार्यविधि सच्याउन प्रयत्न गरेको देखिन्छ । यो खरिद विनियमावली सच्याउन र सहज पार्न निम्न अनुसार प्रयत्न भएकोमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यलयबाट हालसम्म सहमति आइनसकेको व्यहोरा अनुरोध छ ।



- २०७६/११/०८ :  
निगम सञ्चालक समितिको बैठकले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ वमोजिमको खरिदको लागि "वायुयान, इन्जिन र भूमिस्थ उपकरण खरिद, मर्मत सम्भार तथा वायुयान सञ्चालन संग सम्बन्धी खरिद कार्यविधि, २०७६" स्वीकृत गरेको ।
- २०७६/११/१४ :  
उपरोक्त कार्यविधि श्री सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको सहमतिको लागि निगमबाट अनुरोध गरी पत्र पठाईएको ।
- २०८०/०६/१५ :  
उपरोक्त कार्यविधि अध्ययन गरी कुनै संशोधन आवश्यक रहे नरहेको पेश गर्न सञ्चालक समितिको बैठकले उपसमिति गठन गरेको ।
- २०८०/०७/१३ :  
उपरोक्त उपसमितिले केही संशोधन सहित "वायुयान, इन्जिन र भूमिस्थ उपकरण खरिद, मर्मत सम्भार तथा वायुयान सञ्चालन संग सम्बन्धी खरिद कार्यविधि, २०७६" सहमतिको लागि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा अनुरोध गरी पठाउन निगम सञ्चालक समितिको बैठकले निर्णय गरेको ।
- २०८०/०८/०७ :  
श्री सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको आवश्यक सहमति तथा स्वीकृतिका लागि अनुरोध गरी निगमबाट पत्र पठाईएको तर हालसम्म निर्णय नभएको अवस्था छ । सो सम्बन्धी निगमले मन्त्रालयमा पत्राचार गरेको विवरण यसैसाथ अनुसूची २.२ मा संलग्न गरिएको छ ।

२. जहाजको प्राविधिक परीक्षण, पाटपूर्जा खरिद एवम् मर्मत कार्य गराउंदा स्वच्छ प्रतिस्पर्धा, पारदर्शिता तथा गुणस्तरीयता हुने गरी गर्नु र गराउनुपर्ने हुन्छ । नेपाल वायुसेवा निगमका हरेकजसो मर्मत सम्भार तथा पाटपूर्जा खरिदमा ब्यापक उजुरी र गुनासो आउने गरेका छन् । यसै सन्दर्भमा A330 9N-ALY लगायतका जहाजको सीचेकको लागि MRO छनौट गर्दा के कति कारण वाट समयमा नै कार्य सम्पन्न गर्न नसक्ने कम्पनीको छनौट गरिएको हो ? यसबाट निगमलाई पुन गएको अपुरंणीय क्षतिको जिम्मेवारी तपाईंले किन वहन गर्नु नपर्ने हो ?

नियमानुसार टेण्डर प्रकृयावाट MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) कम्पनी छनौट हुने र छनौट भएको कम्पनीले छनौट पश्चात भएको सम्झौता अनुसार नै काम गर्नुपर्ने हुन्छ । सम्झौता अनुसार काम हुनसक्नेमा सम्झौताका सर्तहरु लागु गराउने कानुनी प्रकृत्यामा जानुपर्ने हुन्छ । तर जहाज निर्माण मर्मतको काम अत्यन्तै जटिल र प्राविधिक विषय भएकोले सम्बन्धित विभागहरुवाट निर्देशक तहका कर्मचारीहरु Quality Assurance निर्देशक पोषक जवाली EMD (Engineering Maintenance Department) निर्देशक देवकृष्ण सन्जेल र Engineer हरु वरिष्ठ प्राविधिक अधिकृत सन्जिव तुलाधर र अधिकृत भागेश्व विश्वास र सोहि MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) कम्पनीमा गई कामको निरीक्षण, अनुगमन र Reporting गरीरहनु भएको थियो । उहाँहरु फर्केपछि इन्जिनियरहरु अच्युत पौडेल र पुष्पा भण्डारी पनि जानुभई अनुगमन निरीक्षण र Reporting निरन्तर गरीरहनु भएको छ । जहाजको 'C' Check कार्य समयमा गर्दा सामान पाटपूर्जाहरुको





उपलब्धता नभएमा अन्य देशबाट समेत खरीद गरेर ल्याउन पर्ने Shipping र यस स्तरका प्रकृयाहरु पनि हुने DG (Dangerous Goods) Item को Shipping प्रकृया जटिल हुने जस्ता प्राविधिक कारणहरुले पनि काम समयमा सम्पन्न हुन ढिलाइ हुन सक्छ । यस सम्बन्धमा Continuing Airworthiness Management Department निर्देशक महेशकुमार मरिता, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग निर्देशक देवकृष्ण सन्जेल, निगमको प्राविधिक विभागहरुको लेखापरीक्षण गर्ने तथा नागरीक उड्डयन प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने विभाग Quality Assurance Department निर्देशक पोषक ज्ञवाली, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग उपनिर्देशक कृष्णप्रसाद अर्याल, सोही विभागको Workshop Division का उपनिर्देशक मनोजकुमार साह Continuing Airworthiness Management Department को उपनिर्देशक ज्ञानबहादुर कुँवरले संयुक्त रुपमा जिम्मेवारीपुर्वक दिनुभएको जवाफ निम्नानुसार रहेको व्यहोरा अनुरोध छ ।

“ जहाजको पार्टपूजा खरिद, मर्मत तथा जहाजको मर्मत कार्यहरु विगत देखि नै निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ लाई पालना गरी गर्ने गरिएको छ । अत्यन्त ज्यादा उजुरीका कुराहरु विभिन्न प्रकारले आउने गरेको पाइएको छ । उजुरीका उद्देश्यहरु र प्रकृति हेर्दा केही थाहा नपाउने तरिकाले निगम भित्रैबाट धेरैजसो दिइएको देखिएको छ । उचित प्रमाण, कडा नियम कानून, व्यावसायिक जिम्मेवारी र नैतिकता, संस्थाप्रतिको इमान्दारिता, माया र लगाव लगायतका विभिन्न प्रकारका संस्थागत तथा व्यक्तिगत गुणहरुको कमी कमजोरीको कारणले गर्दा उक्त प्रवृत्तिलाई जर्दैदेखि निर्मूल गर्न नसकिएकोले गर्दा सत्य भन्दा बढी असत्य उजुरीहरु पर्ने गरेको महशुस गरिएको छ । उजुरी सम्बन्धी विषयवस्तु र तत्सम्बन्धी लेखिएका कुराहरु वास्तविकतासँग मेल नखाने तथा भ्रामक देखिएको समेत पाइएको छ । माथिका विषयमा उठाइएको प्रश्नहरुलाई हेर्दा निम्नानुसार छुट्याउन सकिन्छ । ”

- “(१) वास्तविकतामा आधारित उजुरी जसलाई सम्बन्धित निकायको निर्देशनको आधारमा Corrective Action, Preventive Action द्वारा निरन्तर रुपले सम्बोधन गर्ने गरिएको छ ।
- (२) निगमको काबु र क्षमता परिस्थिति बाहिर गई योजना मुताविक हुन नसकेको विषयवस्तुहरु सम्बन्धी उजुरीहरु ।
- (३) निगम पदाधिकारीहरु विरुद्ध व्यक्तिगत आग्रह-पूर्वाग्रहको कारणले पर्ने उजुरीहरु ।
- (४) निगम बाहिरबाट संस्थाविरुद्ध संस्थाको कामकाज तथा प्रगतिमा बाधा पुऱ्याउने उद्देश्यले गरीने उजुरी ।
- (५) खरिद प्रक्रियामा भाग लिएका वा नलिएका ठेकेदार, आपूर्तिकर्ता तथा एजेण्टहरुद्वारा खरिद प्रक्रियालाई अवरुद्ध पार्ने तथा त्यसमा कार्यरत प्राविधिक, सहयोगि र निर्णयकर्ताहरुलाई प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष रुपले हानि पुऱ्याउने उद्देश्यले गरिएका उजुरीहरु ।
- (६) निगम भित्र जागरी खाने र अन्य बायुसेवा तथा निगम बिरोधि/प्रतिस्पर्धिहरु संग निगमको अहितमा सांठगांठ गर्ने ब्यक्तिहरुद्वारा गरिएका उजुरीहरु ।
- (७) अनुशासनहीनता, कामचोरी प्रवृत्ति, हानी नोक्सानी तथा अन्य नकारात्मक कार्यहरु गरेवापत कारबाही, चेतावनी तथा निगरानीमा परेका निगम भित्रकै सीमित कर्मचारीहरुबाट गोप्य रुपले निर्णयकर्ता विरुद्ध गरिएका उजुरीहरु ।
- (८) निश्चित उद्देश्य (Mission) तथा समाचारिक सामाग्रिको रुपमा प्रयोग गर्ने उद्देश्यले गर्ने गरिएका निगम पदाधिकारी तथा मन्त्रालय र सरकार विरोधी गतिविधिका लागि गरिएका उजुरीहरु ।



“(९) व्यावसायिक उद्देश्य र कमजोर मानसिकताको कारणले विना उद्देश्य तत्काल गरिएका उजुरीहरु ।

(१०) अन्य निकाय, संस्था तथा सरोकारवालाहरुको अक्षमता, लापरवाही तथा गलति कमजोरी तथा बदनियतपूर्ण क्रियाकलापको कारणले गर्दा निगम विरुद्ध पर्न गएका उजुरीहरु । ”

“ मन्त्रालयको विषय नं. २ मा उल्लेख गरिएको उजुरीहरुको सन्दर्भमा निम्न कुराहरुमा विशेष ध्यान पुऱ्याउने गरिएको वास्तविकता निवेदन छ :

(क) निगमको विगतदेखि चलन चल्तिमा वा प्रयोगमा रहेको आर्थिक विनियमावली, २०६५ का प्रावधानहरुको परिपालना ।

(ख) प्रतिस्पर्धा :- स्वस्थ र स्वच्छ प्रतिस्पर्धा होस् भनी बढी भन्दा बढी प्रतिस्पर्धीहरुलाई सहभागी गराउने प्रयास ।

(ग) गुणस्तर र मूल्य :- गुणस्तर र मूल्य दुवैलाई ध्यानमा राखी गरीने प्रक्रिया ।

(घ) पारदर्शिता :- सामूहिक निर्णय तथा छलफल गरी गरीने प्रक्रिया ।

(ङ) आवश्यकता र Urgency :- समयसीमाभिन्न गर्नुपर्ने कार्य तथा त्यसको Urgency (AOG तथा Eminent AOG) ।

(च) राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय नियम र मान्यताहरुको परिपालना ।

(छ) PPA र PPR मा भएका प्रावधानहरुको परिपालना ।

(ज) विशेष परिस्थितिजन्य अवस्था र वाध्यात्मक परिस्थितिहरुको विश्लेषण र निकास । ”

“ यसै सन्दर्भमा A-330 9N-ALY र ALZ जहाजको सी चेकको लागि MRO छनौट गर्दा भएको प्रक्रिया निम्नानुसार छ :

(क) निगमको आर्थिक विनियमावली र माथि उल्लिखित प्रावधानहरुलाई पालना गरी प्रक्रिया शुरु गरिएको ।

(ख) छनौट गर्दा प्राविधिक पक्ष र आर्थिक पक्षको मूल्याङ्कन गरी कम मूल्य कबोल गरेको MRO लाई छनौट गरिएको ।”

“(ग) दुईवटा प्रतिस्पर्धी MRO मध्ये छनौट भएको MRO को मूल्य निकटतम प्रतिस्पर्धी भन्दा 3C र 4C चेकमा क्रमशः ९.९ प्रतिशत र ७४.८ प्रतिशतले कम भएको तथ्य जानकारी गराइन्छ ।

(घ) छनौट भएको MRO प्राविधिक र व्यावसायिक दुवै पक्षबाट सबल र सक्षम भएको MRO हो [www.atitech.it](http://www.atitech.it) । हाल उक्त MRO को facility मा अन्य Airlines को समेत जहाजहरु मर्मत भइरहेको देखिन्छ भने इटालीभरीमा करिब ४ वटा maintenance facility भएको यस MRO (Atitech SPA) Italy को मुख्य MRO हरुमध्येको हो । समयमा काम सम्पन्न नहुनुमा निगमको आफ्नो काबु बाहिरको परिस्थितिको प्रभाव मुख्य छ जस्तै :

(१) CAAN बाट सूचीकृत गर्न आनाकानी गरी विषयवस्तुलाई समाधान गर्नेभन्दा जटिलतातर्फ धकेल्ने कार्यहरु हुनु ।

(२) जुन दिनबाट MRO ले सी चेकको कार्य सुरु गर्ने योजना थियो त्यसदिन भन्दा पछि करिब एक हप्तासम्म पनि CAAN बाट MRO सूचीकृत हुन नसकेपछि MRO को Plan Slot बिग्रिएको र MRO को निगमप्रति नकारात्मक अवधारणा उजागर भएको ।

(३) निगमद्वारा MRO सूचीकृत गर्न (Validation) को लागि CAAN लाई आग्रह गर्दा CAAN द्वारा सहज रुपमा गर्नुपर्ने Validation गर्नुको सट्टा विषयवस्तु भन्दा बाहिर गई”



“छानविनको प्रक्रिया सुरु गरेको हुनाले निगम पदाधिकारीहरु हतोत्साहित हुन गई Normal Working Environment कायम गर्न नसकेको देखिन्छ ।

- (४) निगमद्वारा आफ्नो जहाजको मर्मत कार्य समयमा सम्पन्न गर्न कार्यवातावरण र प्रक्रियाहरु मिलाई Validation को गाँठो फुकाउने तथा मुख्य मुख्य जिम्मेवार पदाधिकारीहरुलाई निलम्बन नगरी कार्य वातावरण निर्माण गर्नको लागि CAAN तथा मन्त्रालयमा कैयौं पटक मौखिक तथा लिखित रूपले अनुरोध गर्दा समेत उपयुक्त कार्य वातावरण निर्माण हुन सकेन भने यसबाट MRO, निगम र CAAN बीच तालमेल हुन नसकी Maintenance कार्य सुरु देखि नै गम्भीर रूपले प्रभावित भएको देखिन्छ ।
- (५) जुनबेला CAAN द्वारा MRO Validation गरीयो त्यसबेला सम्म MRO र निगम बीचमा आफ्नो आफ्नो तर्फको जिम्मेवारी पूरा गर्ने सन्दर्भमा विश्वासको वातावरण बिग्रीसकेको थियो भने सी चेकको कार्यतालिका सम्पूर्ण रूपले प्रभावित भइसकेको थियो । जसले गर्दा MRO द्वारा सम्झौता अनुसार समयमै LC Payment प्राप्त गर्न समेत चासो नदेखाएको देखिन्छ भने उक्त LC Payment को कारणले काममा केही प्रभावित भएको देखिन्छ ।
- (६) जब MRO द्वारा full Speed मा C-Check कार्य सुरु भयो त्यस बेला नियमित Task Package हरुको अतिरिक्त अनियमित (Non Routine) प्राविधिक जटिलताहरु थपिँदै गए । यस्ता अनियमित प्राविधिक समस्याहरु काम गर्ने दौरानमा मात्र थाहा हुने विषय भएकोले तत् समयदेखि नै MRO, निगम र निर्माता (OEM Airbus)सँग समन्वय गरी तत्काल योजना बनाई आवश्यक पर्ने प्राविधिक सुझाव र अनुमति, Materials, Tools तथा Spare Parts को व्यवस्थापन र तत्सम्बन्धी कार्यक्रम तय गरी Maintenance कार्य गर्ने र आवश्यकता अनुसार क्वालिटी एस्योरेन्स विभाग र CAANसँग समेत परामर्श गर्नु पर्ने हुँदा अपरिहार्य रूपले समय लम्बिन गएको देखिन्छ ।
- (७) जहाजको Maintenance कार्य सम्पन्न नगरी जहाज फिर्ता ल्याउन नसकिने साथै उड्डयन सुरक्षा र प्राविधिक कारणले अनिवार्य रूपले लाग्ने समयसीमालाई छोट्याउन असम्भव देखिन्छ । यसै सन्दर्भमा MRO लाई सी चेकको कार्य सकेसम्म छिटो गर्नको लागि निगमको तर्फबाट बारम्बार अनुरोध गरिएको छ । तर त्यसका बावजुत MRO बाट सीचेकमा भएको Task Package सम्पन्न गर्न लाग्ने समय Standard भएको समेत जानकारी गराएको देखिन्छ । ”

“ जहाज जति पुरानो हुँदै गयो त्यति धेरै आन्तरिक प्राविधिक समस्याहरु हुने हुँदा 3C Check मा नियमित Task Package देखि अतिरिक्त अनियमित (nonschedule) प्राविधिक समस्याको कारणले हुने Maintenance Task हरु समेत हुने हुँदा Maintenance को लागि लाग्ने समय अपेक्षा गरिएभन्दा ज्यादा हुने हुनाले यस 9N-ALY जहाजमा समेत समयसीमा प्रभावित भएको हो । मर्मत कार्य भन्दा बाहेकको समयसीमा निगम तथा आफ्नो जिम्मेवारीको सीमा तथा काबु भन्दा बाहिरबाट प्रभावित भएको हुनाले अत्यन्त ज्यादा प्रयासको बावजुद पनि सी चेक मर्मत कार्यमा लाग्ने समय लम्बिएको र यसलाई कुनै व्यक्ति वा पदाधिकारीको कारणले अपूरणीय क्षति भएको यकिन गर्न नसकिने देखिन्छ । निगमको योजना र आवश्यकता अनुसार सी चेक कार्य सम्पन्न गर्ने समयसीमालाई हेर्दा थप कार्य गर्दा लाग्ने अतिरिक्त समय मात्र लम्बिएको र Maintenance कार्यको लागि उक्त समय लाग्ने नै देखिन्छ । ”

७



**आम्दानी न्यून भएको सम्बन्धमा :**

“ आम्दानी कम भएको र खर्च बढी भएको सन्दर्भमा निगमले सञ्चालन गर्ने Ground Handling कार्यमा भएका निम्नलिखित महत्वपूर्ण नोक्सानीहरु समेत पर्न आउँछन् : ”

- (१) सन् २०२२ सेप्टेम्बर १ देखि लागू हुने भनेर CAAN आफैद्वारा जारी गरिएको Ground Handling Service Charge (GHSC 2022) मा परिवर्तन गरी दुई महिना नबित्दै सन् २०२२ नोभेम्बर १ देखि पुनः निर्देशित गरिएको GHSC 2022 अनुसार GH Rate घटाउँदा करिब १०% का दरले कमी पर्न गई भएको घाटा/वार्षिक करिब ७५ करोड ।
- (२) Gautam Buddha International Airport सञ्चालन गर्ने क्रममा बाध्यकारी हुने गरी CAAN द्वारा KTM-DEL-KTM Sector रद्द गर्दा निगमलाई ठूलो नोक्सानी भएको र यसबाट बजारमा गलत Message गएको ।
- (३) गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा GH Basic Rates मा CAAN द्वारा बाध्यकारी रुपले लागू गरेको ५०% छुटको कारणले भएको घाटा ।
- (४) TIA, Gautam Buddha International Airport लगायतका Airport मा CAAN द्वारा विभिन्न प्रकारका सेवा तथा Land & Building Space को भाडादरहरु बढाइएको ( करिब ५० देखि १०० प्रतिशत सम्म) दररेटको कारणले गर्दा भएको आर्थिक भार ।
- (५) गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा निगमद्वारा Ground Handling कार्यमा गरिएको Facility, Equipment तथा Manpower मा गरिएको खर्चद्वारा भएको आर्थिक भार ।
- (६) कोभिड १९ को माहामारीको कारणले समग्र Flight मा भएको कमीको कारणले भएको आम्दानीमा कमी । ”

सबै उक्त जवाफ यसैसाथ अनूसूची ३ मा संलग्न गरिएको छ ।

“ Ground Handling को तर्फ घटन सक्ने आम्दानी र त्यसको असरको बारेमा सञ्चालक समितिको निर्णय र त्यसको आधारमा श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरीक उड्डयन मन्त्रालयलाई अनुरोध गरी लेखिएको पत्रका साथै Revenue Loss सम्बन्धी विवरणहरु यसै पत्रमा संलग्न अनूसूची ३ (१) मा विस्तृत रुपले प्रस्तुत गरिएको छ । ”

निगमको A330 जहाज 9N-ALY को नियमित मर्मत सी चेकको कार्य नियमानुसार सम्पन्न गरिएको मर्मत कम्पनी M/s Atitech S.P.A. Italy मा मर्मत कार्य भइरहेको छ । यो सी चेकमा अन्य सी चेकभन्दा जहाजको विस्तृत जाँच गरीने र सो क्रममा केही Major Findings जस्तै: MLG को Bush Rotation, NTF Replacement, Fuel Tank Leackage Inspection, Corrosion Repair on LJV 61/62, Cargo Compartment Roller Replacement आदि गर्नुपर्ने देखिएकाले केही मर्मत कार्यहरुको लागि जहाज निर्माता कम्पनी एयरवससँग पत्राचार गरी मर्मत कार्य भइरहेको छ । निगम र मर्मत कम्पनीबीच जहाजको मर्मत कार्य सम्पन्न गराई छिटो फिर्ता ल्याउन समन्वय भइरहेको छ । हाल सी चेक भइरहेको जहाजको लागि आवश्यक पार्टपूजा निगमको समन्वयमा इटालीमा भन्सारवाट छुटाई मर्मत कम्पनी MRO ले प्राप्त गरीरहेको छ । यस सम्बन्धमा सिचेकमा रहेको विमानको पछिल्लो अबस्था र छिटो काम गरीदिनु आग्रह गरिएको इमेल पत्राचार यसैसाथ अनुसूची ३.२ संलग्न गरिएको छ ।

८





म निगममा स्थायी रूपमा ३४ वर्ष २ महिना २ दिन काम गरेर अवकाश भएपश्चात पुनः नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषदबाट) नियुक्त कार्यकारी अध्यक्षले सम्पूर्ण अनुभव, श्रम, सिप र विवेकको सदुपयोग गरेर निगमको हितमा काम गरी रहेको अवस्थामा प्राविधिक कारणहरूले जहाज हरु ग्राउण्डेड हुन्छन् र भएका हुन् भनि निगमको जिम्मेवार र पदीय दायित्वमा रहेका प्राविधिकहरूले अत्यन्तै जिम्मेवारिका साथ संयुक्त रूपमा जवाफ पेस गरी रहेको अवस्थामा समेत प्राविधिक कारणले जहाज नउडे पनि त्यसको जिम्मा कार्यकारी अध्यक्षले नै लिनुपर्छ भन्ने आरोपजन्य आशय न्याय संगत नभएको व्यहोरा अनुरोध छ ।

निगम किन नाफामा जान सकेन भन्ने गम्भीर प्रश्नको ध्यान दिनलाई पहिला निगम भित्रका समस्याहरूलाई root cause हरुमा ध्यान दिन उपयुक्त हुन्छ ।

(क) नाफा हुन नसक्ने चिनियाँ जहाजहरूको निगममा प्रवेश । जसबाट निगमलाई उड्दा पनि घाटा र मिति २०७७/०४/१५ देखि चिनियाँ जहाज तत्कालिन ब्यबस्थापन, संचालन समिति र मन्त्रालयको निर्णयबाट ग्राउण्डेड भएपछि पनि घाटामा छ । घाटाको विवरण निगमको अर्थ विभागले पेस गरेको अनुसुची ३.३ मा संलग्न कागजातले पुष्टि गर्दछ । साथै, के कति कारणले चिनियाँ जहाजहरू ग्राउण्डेड भए त्यस सम्बन्धमा निगमले निकालेका प्रेस विज्ञप्ती यसैसाथ अनुसुची ३.४ मा संलग्न छ ।

(ख) महंगो ब्याजको ऋणभार ।

निगमले दुईवटा Narrowbody Airbus 320 र दुईवटा Widebody A330 खरीद गर्दा कर्मचारी संचय कोष र नागरिक लगानि कोषबाट १०% देखि ११% सम्मको ब्याजमा कर्जा लिएको थियो । निगममात्रा होइन संसारमा कुनैपनि एयरलाइन्स ११% खुद नाफामा हुदैन । वायुसेवाहरूको नाफाको सन्दर्भमा IATA ले जारी गरेको जानकारी :

IATA ले ६ डिसेम्बर २०२३ मा जारी गरेको प्रेस बिज्ञप्ति अनुसार सन् २०२४ मा समग्र बायुसेवा कम्पनीहरूले २.७ प्रतिशत खुद नाफा आर्जन गर्ने प्रक्षेपण गरेको छ । उक्त प्रक्षेपणको प्रतिलिपी यसैसाथ अनुसुची ३.५ मा संलग्न गरिएको छ । यसबाट पनि प्रस्ट हुन्छ की बायुसेवा कम्पनीहरूले ११% मा ऋण लिएर नाफामा जाने सम्भावना अत्यन्तै न्यून हुन्छ । कोभिड १९ को विश्वव्यापी महामारीले थलिएको विश्व पर्यटन बल्ल तंग्रिन लाग्दाको अवस्थामा निगमको बर्तमान ब्यवस्थापनले Global Tender मार्फत २ देखि ३ प्रतिशत अथवा अझ सस्तोमा Soft Loan लिएर यो महंगो ब्याजदरको ऋण भुक्तानी गर्नुपर्ने लक्ष्यका साथ काम गरी रहेको छ । यो अत्यन्तै उपयुक्त बिकल्प पनि हो ।

राष्ट्रिय ध्वजावाहकको जहाजहरू अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा ४ वटा मात्र हुनु र आन्तरिक तर्फ उडान योग्य रहेका ४० वर्ष भन्दा पुराना २ वटा Twin Otter हरु मात्र हुनु र मर्मत सम्भारका कामहरू अत्यन्त प्राविधिक प्रकृतिका हुने भएको तथा प्राविधिक कारणले जहाजहरू भूमिस्थ (grounded) पनि हुने भएकाले प्रक्षेपित आम्दानी हुन सकिरहेको छैन । निगमले नयाँ जहाज थप्ने योजना अनुरूप कार्य थालिसकेको छ । नयाँ जहाजहरू थप्नलाई नेपाल सरकारले नै उपयुक्त सहयोग गरेर निगमलाई सुदृढ गर्नुपर्दछ ।



निगमको उच्च स्तरीय व्यवस्थापकहरु एवं संचालक समितिका सदस्यहरु समेत बसेर गम्भीर रूपमा छलफल गरेर SWOT Analysis गरेर निगमको सुधारको लागि निगम आफैले के कस्ता कामहरु गर्ने र संचालक समितिले के के कामहरु गरीदिनुपर्ने भनेर बुँदागत निर्णयहरु गरिएको छ । निगमलाई व्यवसायिक रूपमा अघि बढ्नलाई यसरी SWOT Analysis गरेर संस्कृति, पर्यटन तथा नागरीक उड्डयन मन्त्रालयमा समेत अनुरोध गरिएकोमा हालसम्म त्यसतर्फ कुनै मार्ग निर्देशन प्राप्त हुन सकेको छैन । यस सम्बन्धमा निगमले तहाँ मन्त्रालयमा मिति २०८०।०९।२२ मा पठाइएको पत्र सहित नेपाल सरकारले गरी दिनुपर्ने कामहरुको सुचि पुनः यसैसाथ अनुसुची ३.६ मा संलग्न गरिएको छ । SWOT Analysis को Report यसैसाथ अनुसुची ३.६.१ मा संलग्न गरिएको छ ।

वर्तमान व्यवस्थापनको पालामा उडानमा कोभिड- १९ को प्रतिकूल प्रभावका बाबजुत आ.व. २०७८/७९ मारु १६.९२ अर्ब आम्दानी गर्न सक्षम भएको निगम त्यसपछिको आ.व. २०७९/८० मा अधिल्लो आ.व. को तुलनामा ४४ प्रतिशतले वृद्धि भई रु २३.७८ अर्ब आय आर्जन गरेको थियो । यद्यपी आ.व. २०७९/८० को रु २३.७८ अर्बको खुद आम्दानी सोही आ.व. मा रु २९.८५ अर्ब हुने प्रक्षेपण गरिएको थियो । उपलब्ध ४ विमानहरुमध्ये आ.व. २०७९/८० मा ३ वटा विमानहरु मात्र प्रभावकारी तवरले उडानमा सक्रिय थिए । A320 विमानको ईन्जिनसँग सम्बन्धित काम गर्नुपर्ने तथा बारम्बार आईरहने Schedule/Unschedule विमान मर्मतको कामले गर्दा अपेक्षित आयआर्जन गर्न सकिएन । निगमको खर्चमा पनि ठूलो वृद्धि हुन स्वभाविकै हुन्छ । यस वर्षको इन्जिन मर्मतको लगानीले सामान्यतया आगामी केही वर्षलाई धान्ने हुन्छ । यस सम्बन्धमा नायब महाप्रबन्धक (प्रा.) लगायतका प्राविधिकहरुले दिनुभएको लिखित जानकारी यसैसाथ अनुसुची ३.६.१. (क) मा संलग्न रहेको छ । त्यसैगरी आ.व. २०८०/८१ मा निगमले रु ३२.१४अर्ब आयआर्जन हुने प्रक्षेपण गरेपनि अनुमानित रु २०.५ अर्ब मात्र आम्दानी गर्न सक्षम भएको हो । तर विविध कारणले खर्च पनि रु. २८.७६ अर्ब हुने भनिएकोमा रु. २१.१ अर्ब मात्र भएको व्यहोरा अनुरोध छ ।

निगम राष्ट्रिय ध्वजाबाहक भएकोले यसको संरक्षण, सम्बर्द्धन र विकासमा ठुलाठुला नीतिगत निर्णयहरुमा सम्बन्धित मन्त्रालयको समन्वय र सहयोग पनि चाहिन्छ भन्ने कुरा प्रष्ट छ । उल्लेखित बिषयहरुको अलावा निगमलाई आशातीत आम्दानी किन हुन सकेन भनेर प्रश्नहरु आइरहंदा निगमको अर्थ विभाग र Marketing Department बाट पेश गरिएको जानकारी अनुसार निम्न मुख्य विषयहरु देखिएका छन् । जसलाई समाधान गर्न थप जहाजहरु ल्याउनु पहिलो आवश्यकता हो भन्ने लाग्दछ । उक्त आम्दानी प्रक्षेपण गरिए अनुसार प्राप्त हुन नसक्नुमा निम्न कुराहरुले आयमा प्रभाव पारेको व्यहोरा अनुरोध छ :

क) आ.व. २०८०-८१ मा A320 को ईन्जिन लगायत अन्य धेरै Unschedule/Schedule मर्मत संभारको काम गर्नु परेको र उक्तकार्य गर्दा अपेक्षा गरिए भन्दा बढी अवधि मर्मत कार्यमा लागेको पाईएको ।

ख) A 330 विमान समेत पटक पटक गरेर मर्मतमा राख्नु परेको, Unschedule Repair ले समेत पटक पटक विमान AOG अवस्थामा रहेको । सो कारणबाट Schedule उडानहरु रद्ध गर्नुपरेको थियो । On time Performance मा समेत नकारात्मक प्रभाव परेको छ ।





ग) उडान ढिलाई हुनुमा त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलको संरचनागत सुविधाहरू ( काउण्टरको अभाव, Immigration मा यात्रुको चाप, Baggage belt को सिमितता, X-ray Screening को सिमितता, SLOT distribution pickhour मा बढी Allocate गरेको आदि) लगायत कुराहरूले पनि On time performance मा NAC को उडानहरूलाई नकारात्मक प्रभाव पारेको छ ।

घ) आ.व. २०८०/८१ मा विमान मर्मत, ईन्जिन मर्मत, C-Check, Crew अभाव आदिको कारणबाट अत्याधिक उडानहरू रद्द गर्नु परेको अवस्था थियो । जसले गर्दा निगमको आयआर्जन घटेको पुष्टी गर्दछ । Crew हरुको अभाव के कति कारणले हुन्छ, जहाज खरिदसँगै Crew हरुको ब्यबस्थापन र तालिमका कुराहरूको ब्यबस्थापन आधारभूत कुराहरू थिए, जुन कुराहरू समयमा अर्थात् खरिदको Package मा ब्यबस्थापन हुन सकेको देखिँदैन । Crew हरुको अभाव हुन नदिन ब्यबस्थापनले के कस्ता कामहरू गरेको छ तिनको जानकारी सम्बन्धित Operation Department ले दिएको छ । जसलाई यसैसाथ अनुसुची ३.६. १ (ख) मा संलग्न गरिएको छ ।

ङ) निगमले अन्य अन्तराष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीहरूसंग बजार विस्तार एवम् बजारको पहुँचमा टेवा पुग्ने हेतुले करिब २४ वटा एयरलाईन्सहरूसंग गरिएको Special Prorate Agreement ( SPA)कार्यन्वयन समेतमा नकारात्मक असर पर्न गई सो सम्झौताबाट हुने उडानको आयमा समेत कमी आएको ।

च) श्री नेपाल सरकार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र नागरिक उड्डयन प्राधिकरण- नेपालको निर्देशन एवम् आदेशमा गौतमबुद्ध अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल, भैरहवामा उडान संचालन गर्नुपर्ने बाध्यकारी निर्देशनले गर्दा काठमाण्डौ- क्वालालम्पुर- भैरहवा- काठमाण्डौ रुटमा संचालन गरेको उडानबाट समेत अपेक्षित आम्दानी गुमाउनु परेको अवस्था थियो ।

छ) निगमले नेपालको दुर्गम, हिमाली, पहाडी लगायत यातायातको सुलभ पहुँच नभएका स्थानमा आन्तरिक उडान गरिरहेको अवस्थामा उक्त उडानहरू मूलत आयआर्जन भन्दापनि सेवामूलक, राष्ट्रिय दायित्व निर्वाह गर्ने पर्यायको रुपमा कार्य गरिरहेको अवस्था छ । उक्त उडानहरूबाट समेत नीजि वायुसेवाले हाल आर्जन गरिरहेको जस्तो आम्दानी गर्न सकिरहेको छैन । अन्तराष्ट्रिय उडानको आयआर्जन बाट नै Subsidy दिनु परेको अवस्था छ ।

ज) आन्तरिक उडान तर्फ नेपालको करिब १७/१८ विमानस्थलहरूमा कार्यालय एवम् कर्मचारी व्यवस्थापन सहितको केही साप्ताहिक उडान व्यवस्थापनमा हुने खर्च आयको तुलनामा समेत उच्च रहेको अवस्था छ । सेवामूलक भएको अवस्थामा पनि कहिकतैबाट उक्त खर्च/घाटा वहन भएको छैन ।

झ) MA 60 र Y 12 E चाईनिज विमानहरू सञ्चालनमा रहँदा अनुमानित करिब रु २ अर्ब ५० करोड खुद सञ्चित घाटा (हासकट्टी समेत) भएको छ भने भूमिस्थ Y 12 E / MA 60 चाईनिज विमानहरू संचालनमा नआएको परिप्रेक्षमा समेत अनुमानित वार्षिक ३५-४० करोड खर्च (हासकट्टी सहित) हुनेगरी Insurance गर्नुपर्ने तथा Airworthy राखिरहनुपर्ने बाध्यकारी परिस्थितिले समेत अन्य



विमानको उडानबाट आयआर्जन गरेको आम्दानीबाट खर्च गर्नुपरेको अवस्था छ । जसले गर्दा त्यसमा लाग्ने अनिवार्य लागतहरु लागिरहेको स्थिति छ । Boeing 757 Grounded पश्चात अनुमानित वार्षिक रु ५-६ करोडको खर्च (insurance, parking, efficiency allowance, Depreciation ) आदिमा खर्च भएको छ ।

ज) पर्याप्त विमानहरुको अभावले गर्दा र समय समयमा गर्नुपर्ने नियमित तथा आकस्मिक मर्मत संभारको कारणले समेत बजारमा नकारात्मक सन्देश प्रवाह हुन जाँदा निगमको व्यापार र आय पनि प्रभावित भएको छ ।

यसैगरी निगमको ब्यबस्थापनमा मेरो नेतृत्व भएपछि निगमको हितमा के के कामहरु सम्पन्न भए र निगमले बनाएका योजनाहरु (मुख्य मुख्य योजनाहरु सहित) भन्ने बिषयको बिबरण यसैसाथ अनुसुची (३.७ i देखि ३.७ iii) मा संलग्न गरिएको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

निगमको ब्यबस्थापनले "नेपाल बायुसेवा निगम - एकीकृत ब्याबसायिक योजना २०२२ - २०३१" तयार गरेको र सो अनुसार कामहरु गरीरहेकोबाट पनि आफ्नो जिम्मेबारीको निर्बाह गरीरहेको प्रष्ट हुन्छ । निगम ब्यबस्थापनले तयार गरेको "नेपाल बायुसेवा निगम एकीकृत ब्याबसायिक योजना २०२२-२०३१" पनि यसैसाथ अनुसुची ३.९ मा संलग्न गरिएको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

३. सिचेक कार्यको लागि वायुसेवा निगमका प्राविधिक प्रतिनिधिहरु पठाउंदा आवश्यक भिसा अवधि बाँकी रहेको यकिन गरेर पठाउनुपर्ने सामान्य विषय हो । A330 9N-ALY जहाजको सिचेकको लागि भिसा अवधि सकिन लागेका प्राविधिक टोली पठाउनु र निजहरुलाई वीचमै फिर्ता बोलाई पुनः अर्को टोली पठाउनु भन्दा संस्थागत स्मरण, कार्यप्रगतिको जानकारी एवम् लागतको दृष्टिकोणले समेत निजहरुकै भिसा नवीकरण गरी निरन्तरता दिनु उपयुक्त हुनेमा त्यसो नगरी लापरवाही पूर्वक निगमलाई अतिरिक्त वित्तीय दायित्व सिर्जना हुने गरी टोली पठाउनु पर्नुको कारण ?

यस सम्बन्धमा निगमका नायब महाप्रबन्धक (प्रा.) डोलेश्वर कोइराला लगायत Continuing Airworthiness Management Department निर्देशक महेशकुमार मरिता, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग निर्देशक देवकृष्ण सन्जेल, निगमको प्राविधिक विभागहरुको लेखापरीक्षण गर्ने तथा नागरीक उड्डयन प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने विभाग Quality Assurance Department का निर्देशक पोषक ज्ञवाली, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग उपनिर्देशक कृष्णप्रसाद अर्याल, सोही विभागको Workshop Division का उपनिर्देशक मनोजकुमार साह Continuing Airworthiness Management Department को उपनिर्देशक ज्ञानबहादुर कुँवरले संयुक्त रुपमा दिनुभएको सयुक्त जवाफ निम्न अनुसार भएको ब्यहोरा अनुरोध छ । उक्त संयुक्त जवाफको प्रतिलिपि यसैसाथ अनसुचि ४ मा संलग्न छ ।

" बिषय: सि-चेक कार्यको लागि प्राविधिक प्रतिनिधिहरुको भिसा व्यवस्थापन र टोली फिर्ता बोलाउनुको कारणबारे स्पष्टीकरण"

" नेपाल एयरलाइन्सको एयरबस A330 9N-ALY जहाजको सि-चेक मर्मत कार्यको लागि प्राविधिक प्रतिनिधिहरुलाई विदेश पठाउंदा आवश्यक भिसा अवधि पर्याप्त रहेको सुनिश्चित गरेर पठाउनु सामान्य कुरा हो । तथापि, यस पटक भिसा अवधि समाप्त हुने समय नजिकिँदै गर्दा प्राविधिक टोलीलाई फिर्ता बोलाउन



र नयाँ टोलीलाई पठाउनु पर्ने अवस्था आएको हो। यससँग सम्बन्धित केही महत्त्वपूर्ण बुँदाहरू यहाँ प्रस्तुत गर्न चाहन्छुः”

१. प्राविधिक टोलीको भिसा व्यवस्थापनः

” सि-चेक कार्यको लागि पठाइएका प्राविधिक टोलीलाई दुई समूहमा विभाजित गरिएको थियो। पहिलो समूहलाई भिसा प्राप्त भएसँगै भोलिपल्ट नै ३ सदस्यीय टोलीलाई इटाली पठाइएको थियो। उक्त टोलीको भिसा अवधि २५ दिनको रहेको थियो, जुन समाप्त हुन लागिसकेको अवस्थामा मात्र भिसा प्राप्त अर्को टोलीलाई इटाली पठाइएको थियो।

२. टोलीको फिर्ता बोलाउने कारणः

पहिलो पटक पठाइएको टोलीको भिसा अवधि समाप्त हुन लागेका कारण MRO कम्पनीलाई आवश्यक पहल गर्नका लागि मौखिक र इमेलद्वारा सम्पर्क गरिए तापनि, भिसा विस्तार गर्न नसकिने अवस्था आयो। यूरोपेली मुलुकहरूमा भिसा प्राप्त गर्न र विस्तार गर्न अत्यन्त जटिल प्रक्रिया रहेको र निश्चित दिन तोकेर मात्र भिसा जारी गरिने हुँदा, भिसा समाप्त हुनु अगावै उक्त टोलीलाई फिर्ता बोलाउनुपरेको जानकारी गराउन चाहन्छु। यसरी टोलीलाई बीचमै फिर्ता बोलाउनुको कारण कुनै पनि प्रकारको लापरबाही नभएर, भिसा ओभरस्टे गर्न नदिनु रहेको छ।

३. दोहो-याइएको टोलीको व्यवस्थापनः

सि-चेक कार्य एक विस्तृत मर्मत प्रक्रिया भएको हुँदा, यसमा प्राविधिक टोलीको भूमिका अत्यन्तै महत्त्वपूर्ण छ। यही कारणले टोलीलाई दुई समूहमा विभाजित गरेर पठाइएको हो। यसले गर्दा पहिलो समूहले सम्पन्न गरेका कार्यहरूको निरन्तरता कायम गर्न दोस्रो समूहलाई पठाइएको हो।

४. प्राविधिक प्रतिनिधिहरूको प्रशिक्षण र अनुभवः

सि-चेक मर्मत कार्यमा सहभागी प्राविधिकहरूले जहाज मर्मतसम्बन्धी अनुभव र ज्ञान प्राप्त गर्दैछन्। यसबाट भविष्यमा निगमका बिमानहरूको मर्मत कार्य गर्दा गुणस्तरीय सेवा सुनिश्चित हुने विश्वास लिएका छौं।

५. निगमलाई थप वित्तीय दायित्व सिर्जना भएको कारणः

भिसा सम्बन्धी समस्याका कारण प्राविधिक टोलीको परिवर्तनले निगमलाई थप वित्तीय दायित्व सिर्जना भएको हो। यो अवस्था उत्पन्न हुनुमा यूरोपेली मुलुकहरूमा भिसा प्राप्ति र विस्तार प्रक्रियाको कठिनाई मुख्य कारण हो।

निष्कर्षमा, प्राविधिक टोलीको भिसा व्यवस्थापन र फिर्ता बोलाउनुपरेको अवस्थालाई गम्भीरतापूर्वक लिएर भविष्यमा यस प्रकारका समस्याहरू दोहोरिन नदिन आवश्यक उपायहरू अवलम्बन गरिनेछ। आगामी दिनमा यस प्रकारका अवस्था नहोस् भनेर विशेष ध्यान दिइनेछ।

आशा छ, यो स्पष्टीकरणले तपाईंको जिज्ञासाहरूलाई समाधान गर्नेछ।

धन्यवाद। ”

उपरोक्त सम्बन्धित प्राविधिकहरूको जवाफले नै सबै कुरा स्पष्ट पारेको छ।

सुरुमा Quality Assurance Department, Director पोषक जवाली त्यसपछि Engineer Maintenance Department Director देवकृष्ण सन्जेल र त्यसपछि अन्य License Holder Engineer

 १३



हरु वरिष्ठ प्राविधिक अधिकृत सन्दिप तुलाधर र material logistic support का अधिकृत भागेश्वर विस्वास अत्यन्त सिमित र आवश्यकता अनुसार मात्र सम्बन्धित विभागहरुको सिफारिसमा पठाइएको हो । एउटै प्राविधिक वा Engineer ले मात्र हेरेर काम गर्न उपयुक्त नहुने र हरेक विमानका इन्जिनियरहरुको कामको प्रकृति र क्षमता पनि फरक फरक हुने गर्दछ र विभागको काम पनि समयमा नै सम्पन्न गर्नुपर्ने भएकोले यसरी पठाएको ब्यहोरा जानकारीको लागि अनुरोध छ ।

सी चेक कार्यको आवश्यक समन्वयको लागि आवश्यकता अनुसार निगमको प्राविधिक टोली पठाउनु पर्ने हुन्छ । सोही अनुसार निगमले इएमडी निर्देशक देवकृष्ण सन्जेल, वरिष्ठ प्राविधिक अधिकृत सन्दिप तुलाधर र अधिकृत भागेश्वर विस्वासलाई मर्मत कम्पनीमा पठाएको र उक्त टोलीले एमआरओसँग राम्ररी समन्वय गरी कार्य गरीरहेको तर visa stay अवधि सकिन लागेकोले निगमले उक्त टोलीलाई फिर्ता बोलाइ अर्को प्राविधिक टोली मर्मत कम्पनीमा पठाइएको हो । visa दिने दुतावास वा अधिकारीले visa माग गर्नेलाई कति दिनको visa दिने भन्ने स्वेच्छीक अधिकार हुने कुरा पनि अवगत गराउन चाहन्छु । इटली गएका निगमका प्राविधिक कर्मचारीहरुको duty order र पेश गरेको प्रतिवेदन यसैसाथ अनुसुची ५ संलग्न गरिएको छ ।

४. नियमित सिचेक गराउनुपर्ने अवस्थाको जहाजलाई थप उडान समयावधि माग गराउनुपर्ने अवस्थासम्म पुर्याई राष्ट्रिय ध्वजावाहक निगमको नियमित र सुरक्षित उडान प्रतिको विश्वसनीयतामा गम्भीर आँच पुऱ्याउनुको कारण ।

एउटा वाइडवडी विमान 9N-ALY इटालीमा सिचेकको क्रममा रहेको अवस्थामा अर्को 9N-ALZ विमान पनि सिचेकमा पठाउंदा निगमको उडान तालिका प्रभावित हुने भएकोले उक्त विमानको सिचेकको अवधि थप्न निगमले Aircraft Manufacturer Airbus को approved maintenance programme document को आधारमा सकेसम्म २ वटा A 330 जहाजको सि चेक को समय Overlap नहोस र Overlap हुंदा निगमको केहि उडानहरुमा असर पर्ने देखिएकोले वैकल्पिक र नियमसंगत उपायको रुपमा समयावधि थप्न सकिने Manual को व्यवस्था अनुसार नै एयरवसको निर्माता कम्पनी संग स्वीकृति लिएर ५०० घण्टासम्म थप्न सकिने स्वीकृति लिए पश्चात नागरीक उड्डयन प्राधिकरणमा सोही अनुसार माग गरिएको भएतापनि नागरीक उड्डयन प्राधिकरण (CAAN) ले ३०० घण्टा थप उडान गर्न नियमानुसार स्विकृति दिएको थियो । सो जहाजलाई सिचेकको लागि २८ अगष्ट २०२४ मा काठमाडौंवाट दुबई हुँदै इटाली लगेको हो । यस सम्बन्धमा नायब महाप्रबन्धक (प्रा.) डोलेश्वर कोइराला Continuing Airworthiness Management Department निर्देशक महेशकुमार मरिता, इन्जिनियरिड मेन्टिनेन्स विभाग निर्देशक देव कृष्ण सन्जेल, निगमको प्राविधिक विभागहरुको लेखापरीक्षण गर्ने तथा नागरीक उड्डयन प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने विभाग Quality Assurance Department निर्देशक पोषक ज्ञवाली, इन्जिनियरिड मेन्टिनेन्स विभाग उपनिर्देशक कृष्णप्रसाद अर्याल, सोही विभागको Workshop Division का उपनिर्देशक मनोजकुमार साह Continuing Airworthiness Management Department को उपनिर्देशक ज्ञानबहादुर कुवरले संयुक्त रुपमा दिनु भएको जवाफ निम्न अनुसार रहेको व्यहोरा अनुरोध छ । ( उक्त जवाफको प्रतिलिपि यसै साथ अनुसुची ६ मा संलग्न गरिएको छ ।)



“ निगमका जहाजहरु 9N-ALY र 9N-ALZ हरु करिब एकै समयमा (एक महिनाको अन्तरालमा) निगममा भित्रिएका हुन । यी जहाजहरुको C Check हरेक दुई वर्षमा हुने गरेकोमा हाल 3C Check जहाजको उडान सुरु भएको ६ वर्षमा गर्नुपर्ने जटिल तथा Heavy Base Maintenance कार्य हो । यस अघिका 1C र 2C Check मर्मतहरु तुलानात्मक रूपमा 3C Check भन्दा छोटो समयमा हुने (करिब १५ दिन लाग्ने) भएकाले मर्मतसम्भार overlap हुने अवस्था सिर्जना भएन । तर 3C Check सामान्य अवस्थामा मर्मत सम्भार कार्य सक्न कम्तिमा पनि ३० दिन लाग्ने MRO ले जनाएको साथै MRO मा 9N-ALY जहाजको प्राविधिक परिक्षण गर्ने क्रममा Schedule task को अलवा थप प्राविधिक समस्याहरु जस्तै Main Landing Gear Side Stay Fittings Defect, Roller Defect, Fuel Tank Leakage आदि देखिएकोले मर्मत सम्भार गर्न थप समय लागेको जसका कारण पनि दुवै जहाजहरुको 3C Check overlap हुन गई सेवा निरन्तरतामा छोटो समयको लागि मात्र समस्या भएको हो । MRO लाई समय समयमा गर्न अनुरोध गरिए तापनि MRO ले Safety लाई नै असर पर्ने गरी काम गर्न सक्दैन भन्ने तथ्य पनि स्पष्ट पार्न चाहन्छौं । ”

“ एकै पटक आएका जहाजहरुको 3C Check एकै समयमा पर्ने भएकाले सेवा अवरुद्ध नहोस भन्ने हेतुले एउटा जहाजको मर्मत तालिका केहि पछाडि लगी सेवा सुचारु गर्नको लागि निगमले CAAN संग 9N-ALZ को 3C Check ५०० उडान घण्टा वा २ महिना Extension गर्नको लागि CAAN बाट Approve गरिएको A330 जहाजको Maintenance Program र जहाज निर्माता कम्पनी Airbus को Recommendation अनुसार अनुरोध गरेको र CAAN बाट ३०० घण्टा वा ४५ दिनको लागि उडान अनुमति प्रदान भएकोले सोहि बमोजिम सेवा सुचारु गरिएको हो । ”

५. नेपालमा पर्यटक आवागमनको प्रमुख समय तथा नेपालीहरुको महत्वपूर्ण चाडपर्वको सम्मुखमा जहाजहरु पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन हुने तथा ब्यावसायिक मुनाफा समेत प्राप्त हुने हुंदा रणनीतिक योजना एवम् कार्यतालिका बनाई पूर्व तयारीका साथ कार्य गर्नुपर्नेमा सो नगरी जहाजहरु ग्राउन्ड (Aircraft on Ground) गर्दा निगमलाई पुन गएको अपुरणीय वित्तीय घाटा एवम् निगमको साखमा पर्न गएको क्षतीको सम्बन्धमा ।

नेपाल वायु सेवा निगमले ब्यवसायिक योजना अनुरूप कार्य गर्दै आएको A330 C check मा जहाज पठाउने कुरा पूर्व तालिका अनुरूप हुने भएपनि C check का क्रममा जहाजको भित्रको मर्मत संभार गर्नुपर्ने प्राविधिक कुरा पहिले थाहा नहुने र C-check को क्रममा मात्र थाहा हुने हुंदा पूर्वानुमानित समयमा केहि समय कम वा वढी लाग्न सक्दछ । अब केही दिनमा २२ जुन २०२४ पठाइएको 9N-ALY जहाज फर्किएपछि नेपालीहरुको मुख्य चाडपर्वको समयमा जहाजहरु पुरै दिन संचालन गरीने र पछिल्लोपटक पठाइएको 9N-ALZ पनि समयमा नै Check भएर फर्किए पछि चाडपर्वमा लक्षित गरी पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन गर्ने कार्य योजना बनाएर निगमको इन्जिनियरीड विभागका प्राविधिकहरुले काम गरीरहनु भएको छ । प्राविधिक विषय भएकोले जहाज समय समयमा AOG हुनु स्वाभाविक हो । AOG लाई कमगर्दै सकेसम्म पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन भएपछि साख क्रमशः रूपमा बढ्दै जाने देखिन्छ ।

यस सम्बन्धमा नायव महाप्रबन्धक (प्रा.) डोलेश्वर कोइराला Continuing Airworthiness Management Department निर्देशक महेशकुमार मरिता, इन्जिनियरीड मेन्टिनेन्स विभाग निर्देशक



देव कृष्ण सन्जेल, निगमको प्राविधिक विभागहरुको लेखापरीक्षण गर्ने तथा नागरीक उड्डयन प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने विभाग Quality Assurance Department निर्देशक पोषक ज्ञवाली, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग उपनिर्देशक कृष्णप्रसाद अर्याल, सोही विभागको Workshop Division का उपनिर्देशक मनोजकुमार साह Continuing Airworthiness Management Department को उपनिर्देशक ज्ञानबहादुर कुवर लगायतले संयुक्त रूपमा दिनुभएको जवाफ निम्न अनुसार भएको व्यहोरा अनुरोध छ। यस सम्बन्धमा उहाँहरु बाट प्राप्त संयुक्त जवाफ यसैसाथ अनुसुची (७) मा संलग्न गरिएको छ।

“ निगमले पनि नेपालीहरुको महत्वपूर्ण चाडपर्व नजिकिदै जाँदा जहाजहरुलाई पूर्ण क्षमतामा संचालन गर्न तथा ग्राउन्डेड हुन नदिन विभिन्न तयारी गरी कार्य गरीरहेको हुन्छ र योजना अनुसार नियमित गराउनुपर्ने मर्मत कार्य/सी चेकको समय मिलाउछ तर नियमित नभई अकास्मात जहाजमा खराबी भएर जहाज भूमिस्थ भएमा, त्यसलाई पनि सकेसम्म छिटो मर्मत गरेर उडान सुचारु गर्ने गरेको छ। यस्ता नियमित तालिका अनुसार हुने मर्मत कार्य/सी चेक पनि निश्चित दिन, उडान घण्टा वा उडान साइकल जुन पहिला पर्छ त्यसैअनुसार गर्नुपर्दछ। यसरी निश्चित अवधिमा जहाजको नियमित मर्मत गर्दा जहाज ग्राउन्डेड हुने गर्दछ। तर निगमले यस्ता ग्राउन्डेड समयलाई चाडपर्वको नजिक नपुऱ्याउने कोशिस गर्दछ। हाल A330 जहाजको सी चेकको मर्मतका लागि भएको ग्राउन्डेड समयको सन्दर्भमा निगमले सी चेकको मर्मत तालिका भन्दा करिब ८ महिना अघि नै विनियमावली बमोजिम उप-समिति गठन गरी टेन्डर डकुमेन्ट तयार गरी अन्तराष्ट्रिय खुल्ला प्रतिस्पर्धाबाट मर्मत कम्पनी छनौट गर्न टेन्डर आह्वान गरेको थियो तर पहिलो पटकको टेण्डरमा प्राप्त टेन्डरहरु मूल्याङ्कन उप-समिति द्वारा मूल्याङ्कन गर्दा सारभूत प्रभावग्राही नभएको ले पुन ३ पटकसम्म टेन्डर आह्वान गर्नु परेकाले समय लागेको तर निगमले मर्मत गर्नुपर्ने अवधिभित्र नै A330 जहाज 9N-ALY लाई इटाली स्थित मर्मत कम्पनी Atitech S.P.A. पठाई मर्मत गरीरहेको छ। निगमले सो जहाज 9N-ALY लाई केहि दिन भित्रै र अर्को जहाज 9N-ALZ लाई दशै अगावै मर्मत कार्य सम्पन्न गरी उडान सुचारु गर्ने तयारी गरीरहेको छ। ”

महालेखा परीक्षकको आ.व. २०७८।०७९ को report अनुसार निगमको आ.व. २०७८।०७९ मा रु. १६ अर्ब ९२ करोड कुल आय आर्जन गरेकोमा आ.व. २०७९।०८० मा ३१ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. २३ अर्ब ७७ करोड कुल आय आर्जन गरेको। आ.व. २०८०।८१ मा जहाजको नियमित चेक जाँच र मर्मत सम्भारले गर्दा कुल आय आर्जन करिब रु. २१ अर्ब ५० करोडमात्र हुने अनुमानित छ। आम्दानी तर्फ यात्रु टिकट, कार्गो र excess baggage को ७३ प्रतिशत हिस्सा रहेको छ भने Ground Handling को २७ प्रतिशत रहेको छ।

आ.व. २०७८।०७९ मा निगमको सञ्चालन नाफा (हास कट्टी र ब्याज अघि) रु. ४ अर्ब रहेकोमा आ.व. २०७९।०८० मा १८ प्रतिशतले वृद्धि भई सञ्चालन नाफा (हास र ब्याज अघि) रु. ४ अर्ब ७५ करोड रहेको छ। निगमको विमान खरिदको उच्च ब्याजदरले (औषत १०.५० प्रतिशत) आ.व. २०७८।०७९ मा खुद घाटा रु. १ अर्ब ९१ करोड रहेको र आ.व. २०७९।८० मा खुद घाटा रु. १ अर्ब ५ करोड रहेको (लेखापरीक्षण क्रममा) छ।







भएका जहाजहरुको उच्चतम सदुपयोग गर्नु र यात्रुहरुलाई सेवा दिनु र राम्रो बजार ब्यवस्थापन गर्नु नै हाम्रो काम हो र त्यो काम उपलब्ध अवस्था अनुसार गरिएको छ । तर जहाजहरु ग्राउण्डेड Schedule र Non Schedule मर्मतसम्भारका कारणले बाध्यकारी अवस्थामा हुन्छ र Safety First अर्थात् जहाज र यात्रुको सुरक्षा पहिलो कर्तव्य भएको हुनाले सुरक्षालाई असर पार्ने गरी जहाजहरुको उडान हुन नसक्ने व्यहोरा पनि पुनः अनुरोध गर्दछु ।

निगमले वर्तमान व्यवस्थापन नेतृत्वमा आएर नगद प्रवाहमा सुधार भएपश्चात आ.व. २०७८।७९ देखि आ.व. २०८०।८१ सम्म जम्मा रु. ५ अर्ब ७९ करोड ऋण भुक्तानी गरेको छ । यस सम्बन्धी अर्थ विभागले पेश गरेको विवरण यसैसाथ अनुसूची ७ (१) मा संलग्न गरिएको छ ।

६. समयबद्ध उडान नगरे वापत निगम लाई विभिन्न समयमा विभिन्न देशमा जरिवाना समेत भएको विषयमा हालसम्म कति पटक कति जरिवाना भएको छ ? सोको विवरण र त्यसको कारण ।

निगमले सिमित स्रोत साधनका बावजूद ८ वटा देशका १० वटा गन्तव्यहरुमा नियमित उडानहरु गर्दै OTP (On-time Performance) कायम गर्ने भरपुर प्रयास गर्दै आइरहेको व्यहोरा अनुरोध छ । निगमले उडान गरीरहेका १० वटा (गन्तव्य) स्टेशनहरुमध्ये दुबई एयरपोर्ट अथोरिटीले OTP कायम नगरेको भन्दै १०,००० दिराम जरिवाना तिर्न पत्राचार गरेकोमा निगमले निगमका सम्बन्धित सबै बिभागहरूसँग छलफल गरी त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अध्यागमन प्रमुख त्रि.अ.वि. का प्रमुख लगायत संपूर्ण पक्षहरूसँग अब उपान्त सेवामा थप व्यवसायिकता ल्याउने गरी कार्य गर्ने भन्ने संपुर्ण कुराहरुको root cause analysis गरी Corrective Action Plan सहित छुट (Rebate) को लागि दुबईको SLOT Coordinator लाई अनुरोध गरी पत्र पठाएको छ । त्यसको जवाफ हालसम्म प्राप्त भइसकेको छैन । निगमका बाँकी स्टेशनहरुमा यस्तो जरिवाना लगाइएको छैन । साथै, त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा पर्याप्त पूर्वाधार अभाव, अध्यागमनमा हुने Congestion, Air Traffic Congestion आदिको कारणले पनि OTP मा नकारात्मक प्रभाव पारीरहेको छ । आगामी सिमित उडान घण्टाको त्रि.अ.वि. को परिपत्रले समेत November 2024 बाट समस्या थप हुनसक्ने अवस्था छ । यस सम्बन्धी भएको पत्राचारको विवरण अनुसूची ९ मा संलग्न गरिएको छ ।

७. गत वर्ष निगमको दुबई ( UAE ) स्टेशनका कर्मचारीले बैंक खाता विवरणबारे सामान्य जाँचबुझसमेत नगरी ह्याकरवाट ईमेलमार्फत आएको विवरणअनुसार रकम भुक्तानी गरीदिँदा निगमले ठूलो मात्रामा ( करिब २ करोड ) नोक्सानी ब्यहोर्नु परेको भन्ने विषयमा ।

निगमले दुबई स्टेशनलाई Catering Service दिइरहेको इमिरेट फ्लाइट क्याटरिङ कम्पनीलाई दिनुपर्ने भुक्तानी अन्यत्र भएको सम्बन्धमा निगम ब्यवस्थापनलाई जानकारी भएपश्चात निगम ब्यवस्थापनले मिति २०८०।०५।१७ मा investigate suspicious bank transfer of dubai station छानविन समिति तत्कालीन नायव महाप्रबन्धक (प्र.) जनकराज कालाखेतीको संयोजकत्वमा गठन भई २०८०।०८।१७ मा प्रतिवेदन पेश गरेको थियो । उक्त प्रतिवेदन प्राप्त भएपश्चात २०८०।०८।१७ मा निगमको Posting Committee को निर्णय अनुसार तत्कालीन Country Manager, अस्मिता

  
१७



सुवेदीलाई केन्द्रिय कार्यालयमा फिर्ता बोलाइएको छ । निगमले यसको अनुसन्धान गर्न दुबईमा पनि कानून ब्यवसायी राखी प्रहरीमार्फत छानविन प्रक्रिया अगाडि वढाएको र त्यहाँको प्रहरीवाट अनुसन्धान भईरहेको जानकारी प्राप्त भएको छ ।

यस सम्बन्धमा निगम ब्यवस्थापनले सकेसम्म कानून सम्मत ढंगले दुबई प्रहरीको अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त हुनुअघि वा भएपछि सोही अनुसार सम्बन्धित Criminal वाट सो रकम असुल उपर गर्ने र सो नभएमा दुबईस्थित कार्यालयमा तात्कालीन अवस्थामा जिम्मेवारी लिएर वसेका कर्मचारीहरुलाई नियमानुसार असूल उपरको कारवाही पनि हुने ब्यहोरा अनुरोध छ । यस सम्बन्धमा दुबई स्टेशन तथा सम्बन्धित विभागहरुवाट प्राप्त भएको जानकारी अनुसार suspected criminal hacker लाई दुबई छोडेर वाहिर जान नसक्ने गरी त्यहाँको प्रहरीले notice जारी गरीसकेको ब्यहोरा पनि जानकारीको लागि अनुरोध छ । प्रस्तुत् मुद्दा दुबई प्रहरीको विचाराधीन अवस्थामा रहेको छ । यस सम्बन्धी निगम ब्यवस्थापनले छानविन समिति गठन गरी छानबीन गरेका बिषयका कागजातहरु सहितको विस्तृत विवरण यसैसाथ अनुसूची १० संलग्न गरिएको छ ।

८. निगमको चल अचल सम्पत्तिको यकिन गरी संरक्षण गर्ने कार्यमा कुशल ब्यवस्थापन गर्न नसक्नुको कारण ।

नेपाल वायुसेवा निगमको स्वामित्वमा देशभरी २३ ठाँउमा घर/जग्गा रहेका छन् । त्यस मध्ये NAC head office building को वरिपरि ८६९६.५० वर्ग फिट क्षेत्रफल रहेका सटरहरु वहालमा लगाई जसवाट वार्षिक रु १९०७७५०३१६/- र निगमको केन्द्रीय कार्यालय भवनमा रहेको भुई तलाको कुल क्षेत्रफल ४०७४ वर्ग फिट वहालमा लगाई जसवाट वार्षिक रु ८५२२०३६/- आम्दानी भईरहेको छ । नेपालगंज स्थित city office मा रहेका १४ वटा सटरहरु वहालमा लगाइएको र जसवाट वार्षिक रु ५४१८६८१६ आम्दानी भईरहेको अवगत गराइन्छ । त्यसैगरी विराटनगरमा रहेको भवनमा २०८० साल कार्तिक सम्म वहालमा रहेकोमा हाल उक्त भवन मर्मत सम्भार भइरहेको ब्यहोरा अनुरोध गरीन्छ ।

त्यसैगरी पोखरा पृथ्वीचोक स्थित (५-२-३-०.७४२ रोपनी) जग्गा वहालमा लगाई वार्षिक रु १,७७,४६,६६६६८ आम्दानी भईरहेको ब्यहोरा अवगत गराइन्छ । सिनामंगल स्थित (३४-१३-१-२ रोपनी) जग्गामा BOT प्रणाली मार्फत भवन निर्माण गर्न मिति २०६९/०५/१९ मा प्रकृया अगाडि वढाइएको र पछि निगमको सिनामंगलस्थित जग्गामा BOT System मा भवन निर्माण गर्ने सम्बन्धमा मिति २०८०/११/३ मा निगमबाट श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरीक उड्डयन मन्त्रालयमा पत्रचार गरिएकोमा मन्त्रालयबाट हालसम्म निर्णय नभएकोले काम अगाडि बढ्न नसकेको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

निगमको स्वामित्वमा रहेको वीरगञ्ज, विरेन्द्रनगर, सुर्खेत, महेन्द्रनगर कञ्चनपुर, धनगढी, कैलाली र दाङ स्थित जग्गा वहालमा लगाउने प्रयोजनको लागि सम्बन्धित स्थानीय तहसँग समन्वय भई वहाल दररेट प्राप्त भएको र सोही अनुसार वहालमा लगाउने प्रक्रिया अगाडि वढाइएको अवगत गराइन्छ ।

१८



निगमको स्वामित्वमा रहेका जग्गा तथा भवनहरु पूर्ण रूपमा संरक्षित रहेका र केहि स्थानमा ब्यवसायिक प्रयोजनमा ल्याई वार्षिक रु ५,२४,१५,८७८.६८ /- आम्दानी गरीरहेको र वाँकि स्थानहरुमा पनि ब्यवसायिक प्रयोजनको लागि आवश्यक प्रकृया अगाडि वढाईएको अवगत गराइन्छ । मन्त्रालयबाट हालसम्म निर्णय नभएकोले काम अगाडि वढाउन नसकेको ब्यहोरा अनुरोध छ । यस सम्बन्धमा सम्बन्धित विभाग साधारण सेवा तथा सम्पत्ति व्यवस्थापन विभागबाट प्राप्त विवरण यसैसाथ अनुसूची ११ मा संलग्न गरिएको छ ।

९. निगमलाई ब्यवसायिक रूपमा सञ्चालन गरी नाफामा लैजानुपर्नेमा सो नगरी निगमले लिएको ऋणको साँवा ब्याज समेत तिर्न नसकी हाल निगमको ऋण वि.सं. २०८० चैत्र मसान्तसम्ममा करिव रु. ५१ अर्ब २६ करोड पुगेको र समयमै सावा ब्याज भुक्तानी नहुँदा निगमलाई थप वित्तीय दायित्व सृजना हुनुमा तपाईंको जिम्मेवारी सम्बन्धमा ।

महालेखा परीक्षकको २०७८।७९ को प्रतिवेदन अनुसार निगमको आ.व. २०७८।०७९ मा रु. १६ अर्ब ९२ करोड कुल आय आर्जन गरेकोमा आ.व. २०७९।०८० मा ३१ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. २३ अर्ब ७७ करोड कुल आय आर्जन गरेको । आ.व. २०८०।८१ मा जहाजको नियमित चेकजाँच र मर्मत सम्भारले गर्दा कुल आय आर्जन करिव रु. २१ अर्ब ५० करोडमात्र हुने अनुमानित छ । आम्दानीतर्फ टिकट, कार्गो र excess baggage को ७३ प्रतिशत हिस्सा रहेको छ भने ground handling को २७ प्रतिशत रहेको छ । राष्ट्रिय ध्वजवाहकसँग जम्मा २ वटा न्यारोबडी र जम्मा २ वटा वाइडबडी मात्रले १० वटा सेक्टरमा उडान गरेर धान्नु स्वयम्मा चुनौतीपूर्ण विषय रही आएको छ । यद्यपी, अष्ट्रेलिया उडानको प्रयत्न अन्तिम चरणमा रहेको र A330 त्यतातिर उड्ने भएपछि अन्य भइरहेका सेक्टरमा जहाजको उडानमा प्रभाव पर्ने देखि निगम संचालक समितिले समेत निर्णय गरी २ वटा न्यारो बडि जहाज लीजमा लिएर उडान भइरहेको सेक्टरमा उडान संख्या अझ वृद्धि गर्ने योजना स्वीकृत गरेको छ । तर जहाज किन्न वा लीजमा लिनलाई पनि खरिद विनियमाबली असहज भएको कुरा बुँदा नं २ को जवाफमा प्रष्ट पारिएको छ ।

आ.व. २०७८।०७९ मा निगमको सञ्चालन नाफा (हास र ब्याज अघि) रु. ४ अर्ब रहेकोमा आ.व. २०७९।०८० मा १८ प्रतिशतले वृद्धि भई सञ्चालन नाफा (हास र ब्याज अघि) रु. ४ अर्ब ७५ करोड रहेको छ । निगमको विमान खरिदको उच्च ब्याजदरले (औषत १० प्रतिशत) आ.व. २०७८।७९ मा खुद घाटा रु. १ अर्ब ९१ करोड रहेको र आ.व. २०७९।८० मा खुद घाटा रु. १ अर्ब ५ करोड रहेको (लेखापरीक्षण क्रममा) छ ।

निगमले वर्तमान व्यवस्थापन नेतृत्वमा आएर नगद प्रवाहमा सुधार भएपश्चात आ.व. २०७८।७९ देखि आ.व. २०८०।८१ सम्म जम्मा रु. ५ अर्ब ७९ करोड ऋण भुक्तानी गरेको छ । यस सम्बन्धी अर्थ विभागले पेश गरेको विवरण यसैसाथ अनुसूची १२ संलग्न गरिएको छ ।

वर्तमान व्यवस्थापनको नेतृत्व आइसकेपछि सबैभन्दा बढी विदेशी मुद्रा आर्जन गरेकोमा निगम सम्मानित:



- देशमा सबैभन्दा धेरै विदेशी मुद्रा भित्र्याउनेमा नेपाल वायुसेवा निगम पहिलो बनेर सम्मानित भएको छ। निगमले १ अगष्ट २०२२ देखि ३१ अगष्ट २०२३ सम्ममा ७,९१,५०,३३६.०० USD ( सात करोड ९१ लाख ५० हजार ३३६ अमेरिकी डलर) भित्र्याएको छ।
- संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले राष्ट्रिय पर्यटन दिवसको अवसरमा १ अगष्ट २०२२ देखि ३१ अगष्ट २०२३ सम्म सबैभन्दा बढी विदेशी मुद्रा आर्जन गर्ने संस्थाको रूपमा निगमलाई सम्मान गरेको हो। सम्मान गरेको सम्मान पत्र अनुसुची १३ मा संलग्न गरिएको छ।

**ऋण व्यवस्थापनको लागि Soft Loan को प्रवन्धको काम अगाडि बढाइएको :**

- निगमले दुई थान A320 र A330 खरिद गर्दा लिएको ऋणको ब्याज उच्च रहेको (१०.२५ - १०.५ प्रतिशत) को loan swap गरी २.५ प्रतिशत soft loan मा वा सो भन्दा कम ब्याजदर कायम गर्न २३ जनवरी २०२४ मा र पुनः मिति १३ मार्च २०२४ मा EOI जारी गरिएको र हाल मूल्यांकन भई प्रतिवेदन निर्माणको चरणमा रहेको। आर्थिक पूनसंरचना निगमको भविष्य सुनिश्चित गर्ने एउटा भरपर्दो बैकलिपक उपाय हो भन्ने हाम्रो धारणा छ। यस कार्यमा मन्त्रालयको अत्यन्त महत्वपूर्ण सहयोगको अपेक्षा गरिन्छ।

यसैगरी, निगमको नायब महाप्रबन्धक (प्रा.) लगायतका माथि बुँदा बुँदामा उल्लेखित प्राविधिकहरुले लिखित रूपमा दिनुभएको आर्थिक अवस्थामा असर परेका कारणहरु निम्नानुसार भएको व्यहोरा अनुरोध छ। यस सम्बन्धी वहाँहरुले दिनुभएको विवरण यसैसाथ अनुसुची ३ मा संलग्न गरिएको छ।

**“आम्दानी न्यून भएको सम्बन्धमा :**

“ आम्दानी कम भएको र खर्च बढी भएको सन्दर्भमा निगमले सञ्चालन गर्ने Ground Handling कार्यमा भएका निम्नलिखित महत्वपूर्ण नोक्सानीहरु समेत पर्न आउँछन् : ”

- (१) सन् २०२२ सेप्टेम्बर १ देखि लागू हुने भनेर CAAN आफैद्वारा जारी गरिएको Ground Handling Service Charge (GHSC 2022) मा परिवर्तन गरी दुई महिना नबित्दै सन् २०२२ नोभेम्बर १ देखि पुनः निर्देशित गरिएको GHSC 2022 अनुसार GH Rate घटाउँदा करिब १०% का दरले कमी पर्न गई भएको घाटा/वार्षिक करिब ७५ करोड।
- (२) Gautam Buddha International Airport सञ्चालन गर्ने क्रममा बाध्यकारी हुने गरी CAAN द्वारा KTM-DEL-KTM Sector रद्द गर्दा निगमलाई ठूलो नोक्सानी भएको र यसबाट बजारमा गलत Message गएको।
- (३) गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा GH Basic Rates मा CAAN द्वारा बाध्यकारी रूपले लागू गरेको ५०% छुटको कारणले भएको घाटा।
- (४) TIA, Gautam Buddha International Airport लगायतका Airport मा CAAN द्वारा विभिन्न प्रकारका सेवा तथा Land & Building Space को भाडादरहरु बढाइएको ( करिब ५० देखि १०० प्रतिशत सम्म) दररेटको कारणले गर्दा भएको आर्थिक भार।
- (५) गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा निगमद्वारा Ground Handling कार्यमा गरिएको Facility, Equipment तथा Manpower मा गरिएको खर्चद्वारा भएको आर्थिक भार।



(६.) कोभिड १९ को माहामारीको कारणले समग्र Flight मा भएको कमीको कारणले भएको आम्दानीमा कमी । ”

१०. नेपाल वायुसेवा निगमले अष्ट्रेलियाको सिड्नीमा ब्यावसायिक उडानको लागि Foreign AOC समेत प्राप्त नगर्दै कर्मचारीहरु खटाई वित्तीय ब्याय भार वृद्धि गरीनुमा तापाईको जिम्मेवारी सम्बन्धमा ।

यस सम्बन्धमा निगमबाट मिति २०८१।०३।३० गते पत्रसंख्या ECM/33/710/2080/81 बाट त्यहाँ मन्त्रालयमा पठाइएको र त्यहाँ दर्ता गराइएको व्यहोरा अनुरोध गरीन्छ र त्यसबखत पठाइएको पत्रको प्रतिलिपि यसैसाथ अनुसुची १४ मा संलग्न गरिएको छ ।

- निगमको विदेशस्थित कार्यालयहरूमा कर्मचारीहरूको सरुवा गर्ने कानूनी आधारको रूपमा नेपाल वायुसेवा निगमका कर्मचारीहरूको सेवा शर्त सम्बन्धी विनियमावली, २०५८ को विनियम ४० र सोही विनियमावलीको सोही विनियमका आधारमा निगमको सञ्चालक समितिद्वारा जारी गरिएको नेपाल वायुसेवा निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा सरुवा सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ रहेको । त्यसपछि उक्त कार्यविधिमा सञ्चालक समितिको मिति २०७९।१०।२२ को बैठकको निर्णयले सामान्य संशोधन गरी पास गरेको र हाल सोही संशोधित कार्यविधि लागु रहेको व्यहोरा अनुरोध छ ।
- निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा नयाँ स्टेशन खोल्ने अधिकार नेपाल वायुसेवा निगम ऐन, २०१९ को दफा (३) को उपदफा (३) वमोजिम निगम सञ्चालक समितिमा निहित रहेको र सञ्चालक समितिको मिति २०७५।०८।१८ को देहाय वमोजिमको निर्णयानुसार निगम व्यवस्थापनलाई प्रत्यायोजन गरिएको :

“ (क) नेपाल वायुसेवा निगम ऐन, २०१९ को दफा (३) को उपदफा (३) मा भएको व्यवस्था अनुसार निगमले उडान सञ्चालन गर्न प्रचलित कानून, स्वीकृत ब्यावसायिक योजना र लागत लाभ विश्लेषणको आधारमा नाफामूलक देखिएका अन्तर्राष्ट्रिय गन्तब्यमा स्टेशन खोली उडान सञ्चालन गर्न व्यवस्थापनलाई अधिकार प्रत्यायोजन गर्ने निर्णय गरीयो । ”

- नेपाल सरकार र अष्ट्रेलियाबीच द्विपक्षीय हवाई सम्झौता सम्पन्न भइसकेको सन्दर्भमा निगम सञ्चालक समितिद्वारा निगम व्यवस्थापनलाई प्रत्यायोजन गरिएको उपर्युक्तानुसारको अधिकार वमोजिम तुलनात्मक रूपमा नाफामूलक देखिएको र निगमको Long Haul Aircraft हरुको उपयोगिता वृद्धि हुने गन्तब्यको रूपमा अष्ट्रेलियामा निगमले ब्यावसायिक उडान सुरु गर्न अनुमति प्राप्त गर्ने प्रक्रियामा रहेकोले निगमको तर्फबाट अष्ट्रेलियाको नागरीक उड्डयन प्राधिकरणमा समन्वय गर्ने, वजार व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित सरोकारवाला पक्षहरूसँग आवश्यक समन्वय गरी उडानका लागि Air Operator Certificate (AOC) प्राप्त गर्ने सम्बन्धमा गर्नुपर्ने कार्यसम्पादनका लागि कर्मचारी खटाउन आवश्यक भएकोले निगम सञ्चालक समितिको मिति २०८१।०१।३१ को निर्णयबाट स्वीकृत भएको कर्मचारीहरूको दरवन्दीमा अष्ट्रेलियाको सिड्नी स्टेशनमा कर्मचारी सरुवा गर्न नेपाल वायुसेवा निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा सरुवा



सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ (संशोधन सहित) को दफा ९ को उपदफा (१) मा उल्लिखित देहाय वमोजिमको व्यवस्था वमोजिम कर्मचारीहरुको सरुवा गरिएको :

*"निगमका विदेशस्थित सम्पूर्ण कार्यालयमा कर्मचारी सरुवा गर्ने कार्य समाप्त भइसकेको र अर्को सरुवा गर्ने अवधि भइ नसकेको अवस्थामा विदेशस्थित कुनै स्थानमा नयाँ खुलेको निगमको कार्यालयमा वा अन्य कुनै कारणबाट वीचमै रिक्त भइ सरुवा गर्नु परेमा सरुवाको लागि लगत्तैको अधिल्लो नतिजाको योग्यताक्रम अनुसार सरुवा गरीनेछ ।"*

- उपर्युक्तानुसार अष्ट्रेलियाको सिड्नी स्टेशनको लागि निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा सरुवा सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ (संशोधन सहित) को दफा ९ को उपदफा (१) को व्यवस्था वमोजिम चालु आर्थिक वर्षको लागि विदेशस्थित कार्यालयमा गरिएको सरुवाको सम्बन्धित सेवा, समूह, तह तथा पदको लागि लगत्तै अधिल्लो नतिजाको योग्यताक्रम सूचीमा रहेका देहाय वमोजिमका कर्मचारीहरुको देहाय वमोजिमको पदमा २ वर्ष अवधिको लागि नेपाल वायुसेवा निगमका कर्मचारीहरुको सेवा, शर्त सम्बन्धी विनियमावली, २०५८ को विनियम ४ तथा विनियम ४१(२) मा भएको व्यवस्था अनुसार मिति २०८१।०२।२० को कर्मचारी छनौट समितिको निर्णयानुसार सरुवा गर्ने निर्णय गरिएको :

- (क) श्री अर्णिमा शाक्य (क.प.प.नं. २४०९२ सी), तह ८, प्रशासन/सा.प्र., कन्ट्रि म्यानेजर
- (ख) श्री कविता आचार्य दवाडी (क.प.प.नं. २४०४२ ए), तह ७, प्रशासन/सा.प्र., स्टेशन म्यानेजर
- (ग) श्री विपुला वराल (क.प.प.नं. २३०४६ ई), तह ७, प्रशासन/लेखा, फाइनान्स म्यानेजर उपरोक्त निर्णय अनुसार नै जापानको कन्ट्रि म्यानेजर र मलेसियाको स्टेशन म्यानेजरको २ पदमा पनि निम्न अनुसार सरुवा गरिएको छ :

- (क) श्री राजेन्द्र कार्की क्षेत्री (क.प.प.नं. २४०८५ सी), तह ८, प्रशासन/सा.प्र., कन्ट्रि म्यानेजर, जापान
- (ख) श्री हिम बहादुर लम्साल (क.प.प.नं. २४१७७ ई), तह ६, प्रशासन/सा.प्र., स्टेशन म्यानेजर, मलेसिया

कर्मचारी छनौट समितिको उपर्युक्तानुसारको निर्णय यसैसाथ अनुसूची ३ मा संलग्न गरिएको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

- नेपाल वायुसेवा निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा सरुवा सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ (संशोधन सहित) को दफा ९ (नौ) को उपदफा १ (एक) वमोजिम नै नियमानुसार निगमको नयाँ खुलेको वा विविध कारणले रिक्त हुन पुगेका ओसाका, नारिता, दुबई, मलेसिया लगायतका स्टेशनहरुमा विगतमा समेत यसरी नै सरुवा भएको जानकारी गराइन्छ ।
- निगमलाई अष्ट्रेलियाको उडान तथा अवतरण अनुमतिको सम्बन्धमा अनुमति प्राप्तिको अन्तिम चरणमा रहेको र यस्तो अनुमति प्राप्त गर्ने सन्दर्भमा पूरा गर्नुपर्ने सम्पूर्ण प्रक्रिया यथाशिघ्र



दुइग्याउने उद्देश्यले केन्द्रीय कार्यालय र अष्ट्रेलियास्थित सम्बन्धित निकायहरुबीच समन्वयकारी भूमिका समेत निर्वाह गर्नुपर्ने भएको कारणले अष्ट्रेलियामा कर्मचारीहरुको सरुवा गरिएको ब्यहोरा अनुरोध छ ।

उपर्युक्तानुसारका सम्पूर्ण कार्यहरू निगम व्यवस्थापनले निगमका कर्मचारीहरूको सेवा, शर्त सम्बन्धी विनियमावली, २०५८ र नेपाल वायुसेवा निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा सरुवा सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ मा भएको व्यवस्थाका आधारमा गरेको ब्यहोरा अवगत गराउँदै पत्रमार्फत् माग भए बमोजिमका विवरण तथा कागजातहरु यसैसाथ अनुसुची १५ संलग्न गरिएको ब्यहोरा अनुरोध गर्दछु । यसैसाथ, यस विषयमा मानव संशाधन विभागबाट का.मु. निर्देशक अशोक सिग्देलले लेख्नुभएको पत्रको ब्यहोरा निम्नानुसार छ र सो पत्र यसै साथ अनुसुची १५.१ मा संलग्न गरिएको छ ।

“निगमको विदेशस्थित कार्यालयहरुमा कर्मचारीहरुको सरुवा गर्ने सम्बन्धमा नेपाल वायुसेवा निगमका कर्मचारीहरुको सेवा, शर्तहरु सम्बन्धी विनियमावली, २०५८ को विनियम ४० तथा नेपाल वायुसेवा निगमको विदेशस्थित कार्यालयमा सरुवा सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ (संशोधन सहित) को दफा ९ को उपदफा (१) मा उल्लिखित देहाय बमोजिमको विशेष व्यवस्था अनुसार अष्ट्रेलियाको सिड्नी स्टेशनमा कर्मचारीहरुको सरुवा गरिएको ब्यहोरा अनुरोध छ :

“निगमका विदेशस्थित सम्पूर्ण कार्यालयमा कर्मचारी सरुवा गर्ने कार्य समाप्त भइसकेको र अर्को सरुवा गर्ने अवधि भइ नसकेको अवस्थामा विदेशस्थित कुनै स्थानमा नयाँ खुलेको निगमको कार्यालयमा वा अन्य कुनै कारणबाट बीचमै रिक्त भइ सरुवा गर्नु परेमा सरुवाको लागि लगत्तैको अधिल्लो नतिजाको योग्यताक्रम अनुसार सरुवा गरीनेछ ।”

“ उपर्युक्तानुसारको व्यवस्था बमोजिम आर्थिक वर्ष २०८०/८१ को लागि विदेशस्थित कार्यालयमा गरिएको सरुवाको सम्बन्धित सेवा, समूह, तह तथा पदको लागि लगत्तै अधिल्लो नतिजाको योग्यताक्रम सूचीमा रहेका देहाय बमोजिमका कर्मचारीहरुको देहाय बमोजिमको पदमा २ वर्ष अवधिको लागि नेपाल वायुसेवा निगमका कर्मचारीहरुको सेवा, शर्त सम्बन्धी विनियमावली, २०५८ को विनियम ४० तथा विनियम ४१ (२) मा भएको व्यवस्था अनुसार कर्मचारी छनौट समितिको मिति २०८१/०२/२० को निर्णयानुसार सरुवा गर्ने निर्णय भएको ब्यहोरा अनुरोध छ ।”

(क) श्री अर्णिमा शाक्य (क.प.प.नं. २४०९२ सी), तह ८, प्रशासन/सा.प्र., कन्ट्रि म्यानेजर

(ख) श्री कविता आचार्य दवाडी (क.प.प.नं. २४०४२ ए), तह ७, प्रशासन/सा.प्र., स्टेशन म्यानेजर

(ग) श्री बिपुला बराल (क.प.प.नं. २३०४६ ई), तह ७, प्रशासन/लेखा, फाइनान्स म्यानेजर



“साथै, उपर्युक्तानुसारको निर्णयानुसार सुरुवा गर्ने निर्णय गरिएका कर्मचारीहरूमध्ये कर्मचारी छनौट समितिको मिति २०८१/१०३/१४ को निर्णयानुसार उक्त स्टेशनमा AOC प्राप्त गर्ने लगायतका कार्यहरू गर्नका लागि Valid Visa प्राप्त Finance Manager श्री बिपुला बराललाई सिङ्नी पठाउने निर्णय गरिएको र निजले करिब एक महिना उक्त स्टेशनमा समन्वयात्मक कार्य गरे पश्चात् कर्मचारी छनौट समितिको मिति २०८१/१०४/२३ को देहाय बमोजिमको निर्णयानुसार निजलाई निगमको केन्द्रीय कार्यालयमा फिर्ता बोलाउने निर्णय भएको व्यहोरा अनुरोध छ।

(१) यस समितिको मिति २०८१/१०३/१४ को बैठकले अष्ट्रेलियाको सिङ्नीमा उडान प्रारम्भ गर्ने सन्दर्भमा अष्ट्रेलियामा रहेका सरकारी तथा अन्य निकायसँग सहकार्य एवं समन्वय गर्न फाइनान्स म्यानेजर श्री बिपुला बराललाई सिङ्नी पठाइएकोमा सो कार्य सम्पन्न भई AOC प्राप्त गर्ने प्रक्रिया अन्तिम चरणमा रहेकोले आवश्यक समन्वयको बाँकी रहेको कार्य काठमाडौंबाट नै गर्ने गरी AOC प्राप्त भए पश्चात् निरन्तरता दिने गरी श्री बिपुला बराललाई निगमको केन्द्रीय कार्यालय, अर्थ विभागमा काजमा खटाउने निर्णय गरीयो।

(२) निर्णय नं. (१) को आधारमा केन्द्रीय कार्यालयमा काजमा रहँदा अष्ट्रेलिया सुरुवा भए वापत प्रदान गरीने कुनै पनि भत्ता सुविधा प्रदान नगरी केन्द्रीय कार्यालयमा प्रदान गरीने तलब भत्ताहरू प्रदान गरीने र केन्द्रीय कार्यालयमा कार्य गरेको अवधि पछि थप गरीने समेत निर्णय गरीयो। ”

यस सम्बन्धमा पुनः जानकारीको लागि पूर्व संस्कृति पर्यटन तथा नागरीक उड्डयन मन्त्री जिवनराम श्रेष्ठको निर्णय र निर्देशनले कर्मचारीहरूको का.स.मू. भर्ने/भराउने तथा विदेशस्थित कार्यालयहरूमा सुरुवा गर्ने जस्तो दैनिक प्रशासकीय र कार्यकारी कार्यमा अनावश्यक हस्तक्षेप गरेको भन्ने विषयमा सर्वोच्च अदालतमा मानहानीको विषयमा मुद्दा परी माननिय न्याधीश इश्वरप्रसाद खतिवडाज्युको २०७९ साउन १९ गते भएको आदेशले त्यस्तो कार्य नगर्नु नगराउनु भन्ने निर्देश गरेको छ र सो मुद्दाको किनारा हालसम्म लागेको छैन भन्ने व्यहोरा पनि जानकारीको लागि बिनम्रतापूर्वक अनुरोध गर्दछु। यस सम्बन्धमा त्यसबखत त्यहाँ मन्त्रालयबाट सोधीएका पत्रहरू र त्यहि विषयमा सम्मानित अदालतबाट जारी भएको आदेश यसैसाथ अनुसुची १६ मा संलग्न गरिएको छ।

११. टिवनअटर जहाजहरू नियमित उडान संचालनमा नल्याई निगमको आन्तरिक बजार हिस्सा अत्यन्त न्युन (०.३ प्रतिशत) बनाई निगमको साख गिराउनुको कारण।

वर्तमान नेतृत्व ब्यवस्थापनमा आउंदा निगमका ३ वटा टिवन अटर विमानहरू मध्ये दुईवटा संचालनमा रहेका थिए भने एउटा सन् २०१२ देखि AOG भएको थियो। यसरी AOG भएको जहाज 9N-ABX मर्मत सम्भार गरी उडानयोग्य गराउन सकिने प्रतिवेदनको आधारमा सोको मर्मत सम्भारको कार्य सन् २०२३ वाट सुरु गरिएको र निकट भविष्यमा नै उडानयोग्य भएर उडानमा





आउने ब्यहोरा जानकारीको लागि अनुरोध छ । साथै, Domestic Sector मा उडान विस्तारको लागि ३ वटा नयाँ STOL विमान खरिद गर्ने कार्य अन्तिम चरणमा रहेको छ । यसपछि आन्तरिक वजार हिस्सा वृद्धि भई निगमले दुर्गम क्षेत्रका थप गन्तव्यहरुमा उडानमार्फत सेवा प्रदान गर्नेछ ।

यस सम्बन्धमा नायव महाप्रबन्धक (प्रा.) डोलेश्वर कोइराला लगायत Continuing Airworthiness Management Department निर्देशक महेशकुमार मरिता, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग निर्देशक देव कृष्ण सन्जेल, निगमको प्राविधिक विभागहरुको लेखापरीक्षण गर्ने तथा नागरीक उड्डयन प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने विभाग Quality Assurance Department निर्देशक पोषक ज्ञवाली, इन्जिनियरिङ मेन्टिनेन्स विभाग उपनिर्देशक कृष्णप्रसाद अर्याल, सोही विभागको Workshop Division का उपनिर्देशक मनोजकुमार साह Continuing Airworthiness Management Department को उपनिर्देशक ज्ञानबहादुर कुवरले निम्न अनुसार संयुक्त रुपमा जवाफ दिनुभएको छ । यस सम्बन्धमा वहांहरुले दिनु भएको संयुक्त जवाफ अनुसुची १७ मा संलग्न गरिएको छ ।

"निगमसंग हाल तीन वटा Twin Otter जहाजहरु (9N-ABU, 9N-ABT र 9N-ABX ) छन् ती मध्ये जहाज 9N-ABU जहाज उडानमा रहेको छ भने 9N-ABT जहाज इन्जिनमा खराबी भई ग्राउन्डेड अवस्थामा रहेकोमा इन्जिन व्यवस्थापनको लागि टेन्डर आह्वान गरिएको छ । इन्जिन प्राप्त भएपश्चात उक्त जहाजको उडान सुचारु हुनेछ । तेस्रो जहाज 9N-ABX भने 15-Aug 2012 देखि ग्राउन्डेड अवस्थामा रहेको छ । 9N-ABX जहाजको Wing Box को Life सकिएको हुनाले ग्राउन्डेड भएको थियो । सो Wing Box लाई निगमले निकै अगाडि नै STC कार्य गरी Life थप गर्ने कार्य अघि शुरु गरिएको थियो र STC Holder कम्पनी Structural Integrity Engineering, (SIE) संग सम्झौता पनि गरिएको थियो । त्यस बेला निगमले Wing Box को लागि STC कार्य, Exchange वा New Purchase विकल्प मध्ये आर्थिक रुपले सस्तो भएको STC कार्य अघि बढाएको थियो तर कोभिडको समयमा यस कार्यको लागि बजेट नछुट्टाइएको र कार्य अगाडी बढन सकेको थिएन । Life Extension STC कार्य भन्दा अघि STC Holder ले कहि अतिरिक्त कार्य (over and above) गर्नु पर्ने भएकोले केहि कार्य निगमले गरेको थियो र बाँकि कार्य निगमले गर्न नसकेको हुनाले निगमले विभिन्न मर्मत कम्पनी संग Quotation माग गरी Sri Lanka को Ceylon Aeronautical Services को Quotation छनौट गरेको थियो । शुरुमा सो कम्पनी ले Over and Above कार्य काठमाडौंमा गर्ने जनाएपनि पछि सो कार्य Sri Lanka मा Wing Box लागि केहि कार्य STC Holder संग गर्ने जनाएको छ । त्यसका साथै सो जहाजमा इन्जिनहरु, TAWS Installation र अन्य Rotable Parts हरु पनि फेरुपर्ने हुनाले निगमले CAAN संग स्वीकृत लिएर कार्य अघि बढाउने तयारी गरीरहेको छ । "

मन्त्रालयबाट जारी भएको पत्रमा निगममा उडानको कमी, बढ्दो संचालन घाटा तथा ब्यवस्थापकिय असक्षमता, लापरवाही एवं कमीकमजोरीको कारण साख गुमाउदै गएको ब्यहोरा उल्लेख भएको सन्दर्भमा मैले निगमको कार्यकारी अध्यक्ष सहितको कार्यकारी प्रमुखको पदभार सम्हाले पश्चात नगद प्रवाहमा सुधार भएपश्चात आ.व. २०७८।७९ देखि आ.व. २०८०।८१ सम्म जम्मा रु. ५ अर्ब ७९ करोड ऋण भुक्तानी गरेको छ । IATA को २०२४ को लागि प्रक्षेपित २.७ प्रतिशत नाफा हुने समग्र बायुसेवा क्षेत्रको लागि १० प्रतिशतमा ऋण लिएर खरिद भएको विमानको ब्याजदरको कारणले नै निगमको



आर्थिक अवस्था कमजोर बनेको र सो मा सुधार ल्याउन पटक पटक नेपाल सरकार समक्ष अनुरोध गरिएको ब्यहोरा अनुरोध गर्दछु । कर्मचारी सञ्चय कोष र नागरीक लगानी कोषको ऋणको व्यवस्थापनको लागि निगमले व्याजदर घटाई दिन ऋण भुक्तानीको किस्ता ६० बाट १२० वा १८० किस्ता गरीदिन तथा व्याज माथिको व्याज र पेनाल्टीहरु हटाईदिन पनि अनुरोध गरिएको छ । यस सुधार कार्यको लागि नया अवधारण समेत ल्याई Soft Loan को लागि प्रकृया थालनी गरेको ब्यहोरा माथी उल्लेख गरेको नै छु ।

मेरो नियुक्ति हुनु अगावै निगममा लामो समय कर्मचारी आन्दोलन भएको र नेतृत्व विहिन भई कार्य सुमधुर नभएको अवस्थामा व्यवस्थापकीय सक्षमताको आधारमा नै विगतमा लामो समयदेखि निर्णय विहिन अवस्थामा रहेका कार्यहरुलाई प्रकृत्यामा लगेको र मेरो नियुक्ति भएको छोटो अवधीमा नै सम्पन्न गरेका र प्रकृत्यामा लगेका कार्यहरुको फेहरिस्त यसैसाथ अनुसूची १८ मा यसै साथ संलग्न समेत गरेको छु ।

नेपाल वायुसेवा निगम ऐन, २०१९ मा भएका निगमले गर्नुपर्ने काम कारवाही निगम संचालक समितिबाट हुनुपर्ने विषयमा समयमा नै संचालक समिति समक्ष प्रस्ताव पेश गर्ने गरिएको र आफ्नो तथा ब्यवस्थापन भित्र पर्ने कार्यहरु समयमा नै प्रकृत्या अनुसार गर्न निर्देशन/निर्णय गर्ने गरेको ब्यहोरा अनुरोध गर्दै पत्रमा उल्लेखित विषयहरुमा भएका निर्णय तथा दिइएका निर्देशनहरु यसैसाथ अनुसूची १९ मा संलग्न गरेको छु ।

लामो समय निगममा कर्मचारीको हैसियतमा कार्य गरी वायुसेवा संचालन सम्बन्धी भएको अनुभव समेतको आधारमा मैले कानूनी र नैतिक रुपमा जिम्मेवारी वहन गरेको नै छु । साथै मेरो कार्यकालमा निगमलाई आर्थिक रुपमा सुधार गर्दै लगेको र थप सुदृढीकरणको लागि तालुकदार मन्त्रालयमा समय समयमा अनुरोध गर्दै नै आएको छु । यसर्थ, तांहाको पत्रमा औल्याएका विषयहरुजस्तो नभई म निगममा नियुक्त भए पश्चात सम्पन्न गरेका कार्यहरु तथा दोषारोपण गरिएका विषयहरुमा मैले निगमको हितलाई मध्येनजर गर्दै अथक प्रयास गरी निगमको कार्य सुमधुर संचालन गराउने प्रयत्न गरेको छु ।

नेपालको समग्र उड्डयन क्षेत्रलाई सुरक्षित राख्दै देशमा अत्याधिक पर्यटक भित्र्याएर पर्यटनको माध्यमबाट देशलाई समृद्धिको मार्गमा लैजाने नवनियुक्त संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रीज्यूको सपनालाई साकार पार्न मेरो नेतृत्वमा रहेको नेपाल वायुसेवा निगम सदैब तयार रहेको ब्यहोरा अबगत गराउदछु । माननीय मन्त्रीज्यूको निर्देशन र श्रीमान सचिवज्यूको नेतृत्वमा निगमले तयार गरेका कार्ययोजनाहरु समयबद्ध ढंगले कार्यान्वयनमा लैजाँदा निगमको समग्र सुधार भई यसलाई दक्षिण एशियाको प्रतिष्ठित , भरपर्दो, सुरक्षित वायुसेवाका रुपमा रुपान्तरण गर्न सकिन्छ भन्नेमा विश्वस्त छु ।

मन्त्रालयको पत्रमा औल्याएका विषयहरुमा स्पष्टीकरण पेश गर्न प्राप्त निर्देशनको अलावा स्पष्टीकरण पेश नहुदै सोही पत्रमा नै "तपाईंले कार्यकारी अध्यक्षको हैसियतले आफ्नो जिम्मेवारी र दायित्व पूरा नगरी चरम लापरवाही र बदनियत देखिने गरी कार्यसम्पादन गरेको र निगम जस्तो ठूलो महत्वपूर्ण एवम् संवेदनशील संस्थाको नेतृत्वमा हुनुपर्ने कार्यदक्षताको गम्भीर कमजोरी देखिएको" भन्ने उल्लेख भएको सन्दर्भमा, निगमले सोधनी भएको विषयमा आफ्नो धारणा प्रस्तुत् नगर्दै मन्त्रालयबाट सो विषयमा निर्णय भएको प्रतीत हुने पत्रको ब्यहोरा उपर निगमको तर्फबाट गम्भीर रुपमा असहमति प्रकट गरिन्छ ।

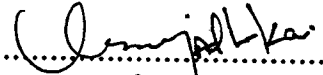


स्पष्टीकरण नै नहेरी पहिले नै निर्णयमा पुग्न खोज्नु आश्चर्यजनक एवम् न्यायसंगत नहुने व्यहोरा विनम्र अनुरोध गर्दछु।

अन्त्यमा,

नेपालमा पर्यटन प्रबर्द्धन गर्नको लागि वर्तमान संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री श्री बद्रीप्रसाद पाण्डेज्यू तथा सचिव श्री गणेशप्रसाद पाण्डेज्यूले राष्ट्रिय ध्वजाबाहकलाई सबल र सक्षम बनाई अगाडी बढाउने सन्दर्भमा राखीरहनु भएको चासो, जिज्ञासा र निर्देशनहरुलाई अत्यन्तै सकारात्मक रुपमा लिएर काम गर्ने प्रतिबद्धता नेपाल वायुसेवा निगमको तर्फबाट गर्दछु।

राष्ट्रिय ध्वजाबाहकको सुदृढीकरणको लागि नेपाल सरकारको लागि नेपाल सरकारको तर्फबाट तालुकदार मन्त्रालय मार्फत अन्य देशमा राज्यले राष्ट्रिय ध्वजाबाहकप्रति लिइएको नीतिहरुको तर्फ पनि गम्भीरतापूर्वक अध्ययन गरियोस् भन्ने विनम्र आग्रह गर्दछु। किनकि नेपाल वायुसेवा निगम अन्तर्राष्ट्रिय जगतमा प्रतिष्ठित वायुसेवा कम्पनीहरुसँग प्रतिष्पर्धा गरेर नै अगाडी बढ्नुपर्ने बाध्यात्मक परिस्थिति छ। यसर्थ सोही मुताबिक नीतिगत ब्यबस्थापन आजको अपरिहार्य आवश्यकता हो भन्नेतर्फ ध्यान रहोस् भन्ने विनम्रतापूर्वक आग्रह गर्दछु।

  
(युवराज अधिकारी)  
कार्यकारी अध्यक्ष



**संलग्न कागजातहरू :**

- अनुसुची ०१. कार्यकारी अध्यक्षले सम्बन्धित विभागहरूलाई दिइएका निर्देशनहरू पाना ०६ ।
- अनुसुची ०२. निगमको प्राविधिक विभागहरूले संयुक्त रूपमा दिएको जवाफ पाना ०१ ।
- अनुसुची २.१ जहाजको लागि पाटपुर्जा ब्यबस्थापनमा ढिलाइ भएको बिषयमा इन्जिनियरिड मेन्टिनेन्स विभागले दिएको report पाना ०७ ।
- अनुसुची २.१ (क) श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई लेखेको पत्रको प्रतिलिपि, पाना ०७ ।
- अनुसुची २.२ निगमले PPMO लाई लेखेको खरिद कार्यविधि सम्बन्धी पत्रको श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई लेखेको पत्रको प्रतिलिपि, पाना ६६ ।
- अनुसुची ०३. निगमको प्राविधिक विभागहरूले संयुक्त रूपमा दिएको जवाफ पाना ०४ ।
- अनुसुची ३.१ Ground Handling तर्फ घटन सक्ने आम्दानी र त्यसको असरबारे श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई. अनुरोध गरी लेखिएको पत्र, पाना १३८ ।
- अनुसुची ३.२ सिचेकमा रहेको विमान (9N-ALY) को पछिल्लो अबस्था र छिटो काम गरीदिनु आग्रह गरिएको इमेल पत्राचार, पाना ०६ ।
- अनुसुची ३.३ चिनियाँ जहाजहरू सञ्चालनको घाटाको विवरण पाना ०४ ।
- अनुसुची ३.४ चिनियाँ जहाजहरू ग्राउण्डेड हुनुका कारण पाना ०१ ।
- अनुसुची ३.५ वायुसेवाहरूको नाफाको सन्दर्भमा IATA ले जारी गरेको जानकारी पाना ०५ ।
- अनुसुची ३.६ निगम सुधारका लागि नेपाल सरकारले गरी दिनुपर्ने कामहरूको सुचि पाना ४ ।
- अनुसुची ३.६.१ निगमको SWOT Analysis को Report पाना ६७ ।
- अनुसुची ३.६.१ (क) निगमको A320 जहाजका इन्जिनको मर्मत सम्बन्धमा सम्बन्धित प्राविधिक विभागहरूका पदाधिकारीहरूले संयुक्त रूपमा पेश गरेको विवरण, पाना १ ।
- अनुसुची ३.६.१ (ख) निगममा Crew Constraint सम्बन्धमा अपरेशन्स विभागबाट प्राप्त विवरण पाना, ४
- अनुसुची ३.७ (i-iii) निगमको हितमा बनाइएको योजना र सम्पन्न कार्यहरूको विवरण, पाना क्रमशः ७,९,६७ ।
- अनुसुची ३.९ "नेपाल वायुसेवा निगम एकीकृत ब्याबसायिक योजना २०२२-२०३१, पाना १३५
- अनुसुची ०४. सी चेकबारे निगमको प्राविधिक विभागहरूले संयुक्त रूपमा दिएको जवाफ पाना ०२
- अनुसुची ०५. इटली गएका निगमका प्राविधिक कर्मचारीहरूको duty order र पेश गरेको प्रतिवेदन, पाना १७
- अनुसुची ०६. सी चेक सम्बन्धी निगमको प्राविधिक विभागहरूले संयुक्त रूपमा दिएको जवाफ पाना १
- अनुसुची ०७. जहाजहरू ग्राउण्डेड सम्बन्धमा निगमको प्राविधिक विभागहरूले संयुक्त रूपमा दिएको जवाफ पाना ०२
- अनुसुची ७.१ निगमको नगद प्रवाहमा सुधारसँग सम्बन्धित विवरण, पाना ०७
- अनुसुची ०९. निगमको उडानमा OTP कायम गर्नको लागि भएको पत्राचारको विवरण, पाना ४
- अनुसुची १०. निगम व्यवस्थापनले छानबिन समिति गठन गरी छानबिन गरेका बिषयका कागजातहरू सहितको विस्तृत विवरण, पाना ५४
- अनुसुची ११. निगमको चल अचल सम्पत्तिको यकिन गरी संरक्षण गर्ने सम्बन्धमा सम्बन्धित विभागबाट प्राप्त विवरण, पाना १२७
- अनुसुची १२. निगमले भुक्तानी गरेको साँवा र व्याजको विवरण, पाना १



- अनुसुची १३. सबैभन्दा बढी विदेशी मुद्रा आर्जन गरेकोमा निगम सम्मानित भएको सम्बन्धी विवरण, पाना, १
- अनुसुची १४. निगमको अष्ट्रेलिया उडानसंग सम्बन्धित विवरण, पाना २४
- अनुसुची १५. निगमको कर्मचारी सेवा, शर्त सम्बन्धी विनियमावली र कार्यविधि अनुसार कर्मचारी सरुवा भएको सम्बन्धी विवरण, पाना ५
- अनुसुची १५.१ कर्मचारी सरुवा सम्बन्धमा निगमको मानव संशाधन विभागको पत्र, पाना १
- अनुसुची १६. सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट जारी आदेश र सम्बन्धित विवरण, पाना ४
- अनुसुची १७. आन्तरिक उडान सम्बन्धमा निगमको प्राविधिक विभागहरूले संयुक्त रूपमा दिएको जवाफ पाना २
- अनुसुची १८. वर्तमान व्यवस्थापन आएपश्चात सम्पादित प्रमुख कार्यहरूको फेहरिस्त, पाना १२४
- अनुसुची १९. व्यवस्थापन भित्र पर्ने कार्यहरू समयमा नै प्रकृया अनुसार गर्न निर्देशन/निर्णय गर्ने गरेको ब्यहोरा अनुरोध गर्दै पत्रमा उल्लेखित विषयहरूमा भएका निर्णय तथा दिइएका निर्देशनहरू, पाना २८५

*(Handwritten signature)*