नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण
वायुसेवा संचालन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्थाहरु, २०७५

१.पृष्ठभुमीः

अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले नेपाललाई भारत पछिको दक्षिण एशियाको सबैभन्दा बढी उड्डयन गतिविधीयुक्त मुलुक रहेको उल्लेख गरेको छ । अहिले नेपालमा १० वटा हवाइजहाज कम्पनी र १० वटा हेलिकप्टर कम्पनी छन् जसको कुल वायुयान संख्या ९० रहेको छ । वायुयान संख्या ठूलो नरहेतापनि वायुसेवा कम्पनीको संख्या अत्यधिक रहेको कारण वायुसेवा कम्पनीलाई आन्तरिक उडान सुरक्षा, मर्मत सम्भार र गुणस्तर निर्धारण कार्यका लागि आ-आफ्नै संगठन तयार गर्नुपरेको छ भने प्राधिकरणलाई समेत उडान सुरक्षा नियमन कार्यमा अत्यधिक बोझ थपिएको छ ।

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल अन्तर्राष्ट्रिय ठूला जेट विमान देखि आन्तरिक उडानका साना ठूला विमान तथा हेलिकप्टरहरुको समेत संचालन आधारको रुपमा रहँदा यहाँ अत्यधिक हवाई ट्राफिक चापका कारण भूमि तथा आकास दुवैमा उडान सुरक्षाका दृष्टिले गम्भिर समस्या उत्पन्न हुन गएको छ भने अन्य .आन्तरिक विमानस्थलहरुमा विद्यमान पूर्वाधारको समुचित उपयोग हुन सकेको देखिंदैन । वायुयान संचालनको क्षेत्रमा आवश्यक पर्ने वायुयान चालक तथा इन्जिनियरहरुको न्यूनताका कारण वायुसेवा कम्पनीहरु वीच त्यस्ता जनशक्ति हासिल गर्न भइरहेको अस्वस्थ प्रतिस्पर्धाले समेत समग्रमा उडान सुरक्षामा प्रतिकुल प्रभाव पार्न सक्ने देखिन्छ ।

हवाई यातायातको क्षेत्रमा देखिएका यिनै समस्याहरुको निराकरणका लागि वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र जारी गर्ने, वायुयान संख्या थप गर्ने, संचालन आधार तोक्ने, उडान अनुमति प्रदान गर्ने जस्ता विषयमा प्राधिकरणबाट सम्पादन गर्नुपर्ने कार्यका सम्बन्धमा नीतिगत मार्गदर्शन गर्न आवश्यक देखिएकोले यो नीतिगत व्यवस्थाहरु तर्जुमा गरी लागू गर्नु परेको हो ।

२.उद्देश्यः

वायुयान संचालन कार्यलाई व्यवस्थित बनाई हवाई सेवाको क्षेत्रलाई अझ सुरक्षित, गुणस्तरीय र देशव्यापी बनाउन यस नीतिका देहायका उद्देश्यहरु रहेका छन् :

२.१ वायुसेवा संचालनको क्षेत्रमा उपयुक्त वातावरण सृजना गरी गुणस्तरीय र दीगो हवाई यातायात सेवाको विकास गर्ने ।

२.२ आन्तरिक हवाई सेवामा रहेका वायुसेवालाई काठमाडौं बाहिर संचालन आधार (Operation Base) बनाउन प्रोत्साहन गरी देशका अन्य भूभागमा समेत हवाई सेवा विस्तार गर्ने ।

२.३ ठूला आन्तरिक विमानस्थलहरुमा विद्यमान भौतिक पूर्वाधारको समुचित प्रयोग गरी त्यस क्षेत्रको आन्तरिक उडानको केन्द्र (Hub) को रुपमा विकास गर्ने ।

२.४ हवाई सेवा उद्योगको दीगो विकासको लागि स्वदेशमै वायुयान चालक, ईन्जिनियर तथा अन्य आवश्यक प्राविधिक जनशक्ति उत्पादन गर्न उड्डयन तालिम संस्था स्थापनालाई प्रोत्साहन गर्ने ।

२.५ सबल र गुणस्तरीय हवाई सेवालाई प्रवर्द्धन गरी मुलुकको समग्र आर्थिक विकासमा टेवा दिने ।

३. नीतिगत व्यवस्था

३.१. वायुसेवा संचालन्न प्रमाणपत्र प्रदान गर्ने सम्बन्धमा

३.१.१ त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा संचालन आधार हुने गरी वा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा उद्गम वा प्रस्थान हुनेगरी नयाँ वायुसेवा कम्पनीहरुलाई वायुसेवा संचालन अनुमति प्रदान गरिने छैन ।

तर हाल त्रि.अ.वि.मा संचालन आधार रहेका कुनै वायुसेवा कम्पनी बन्द भएमा वा संचालन आधार अन्यत्र स्थानान्तरण गरेमा त्रि.अ.वि.को. क्षमता मूल्यांकन गरी काठमाडौं वाहिर संचालन आधार रहेका वायुसेवाहरुको संचालन प्रमाण-पत्र प्राप्त गरेको मितिको आधारमा प्राथमिकता निर्धारण गरी त्रि.अ.वि.मा संचालन आधारमा दिन सकिनेछ ।

३.१.२ नयाँ वायुसेवा कम्पनीलाई काठमाडौं वाहिरका विमानस्थलहरु विराटनगर, भैरहवा, पोखरा, नेपालगंज, धनगढी र सुर्खेत विमानस्थलमा संचालन आधार रहने र त्यहाँबाट तोकिएका विमानस्थलमा उडान संचालन गर्ने गरी वायुसेवा संचालन अनुमति पत्रमा उडान बृत्तखण्ड समेत स्पष्ट उल्लेख गरि अनुमति प्रदान गरिनेछ ।

३.१.३ नयाँ वायुसेवा कम्पनीका लागि उक्त कम्पनीलाई आवश्यक पर्ने वायुयान चालक तथा वायुयान मर्मत सम्भार इन्जिनियर आवश्यक संख्यामा रहेको एकिन गरी मात्र संचालन प्रमाण-पत्रको प्रक्रिया अगाडी बढाईनेछ ।

३.१.४ वायुसेवा कम्पनीले सेवा संचालन गरेको पाँच बर्ष भित्र वायुयान चालक, इन्जिनियर जस्ता जनशक्ति पूर्ण रुपमा नेपाली नागरिक तयार गर्नुपर्नेछ । कुनै नयाँ प्रकारको वायुयान Fleet थप गरेको अवस्थामा त्यसरी थप गरेको मितिले पाँच बर्ष भित्र नेपाली जनशक्ति तयार गरिसक्नुपर्नेछ ।

३.२. वायुयान संख्या थप गर्ने सम्बन्धमा

३.२.१ वायुसेवा कम्पनीको वायुयान थप गर्नु पूर्व उक्त कम्पनीको प्राविधिक सक्षमता (वायुयान चालक, इन्जिनियर तथा अन्य आवश्यक जनशक्तिको पर्याप्तता, उडान सुरक्षा अडिटको नतिजा आदी), वायुयान संचालन योजना, विमानस्थलको क्षमता तथा मौजुदा उडान चाप समेतको मूल्यांकन गरेर मात्र वायुयान थप गर्ने सम्बन्धमा कारवाही अघि बढाइनेछ ।

३.२.२ वायुसेवा कम्पनीले वायुयान संख्या थप गर्दा वायुयान संचालन, मर्मत सम्भार तथा उडान सुरक्षा सुपरिवेक्षणका दृष्टिले समेत एउटा कम्पनीले विविध प्रकार (Type) का वायुयान संचालन गर्न सक्ने सक्षमताको विस्तृत मूल्यांकन गरेर मात्र अनुमति प्रदान गरिनेछ ।

३.२.३ वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र प्राप्त गर्न Wet Lease मा वायुयान ल्याउन पाइने छैन ।

३.३. वायुयानको संचालन आधार, रात्री विसान र उडान संचालन सम्बन्धमा

३.३.१ वायुसेवा कम्पनीले संचालन बेस तोकिएको विमानस्थलमा वायुयान संचालन र मर्मत सम्भारका लागि आवश्यक सुविधा सहित उपयुक्त ह्यांगरको व्यवस्था गर्नुपर्नेछ ।

३.३.२ काठमाडौं बाहिर अपरेसन बेस स्थापना गरी सेवा संचालनका लागि प्रोत्साहन गर्न प्राधिकरणले वायुसेवा कम्पनीलाई ह्यांगर निर्माणका ५ (पाँच) बर्ष सम्म नि:शुल्क जग्गा उपलब्ध गराइनेछ । ह्यांगर सुविधा नहुने वायुसेवाले ह्यांगर सुविधा भएको अन्य वायुसेवासँग सम्झौता वा करारबाट यस्तो व्यवस्था गर्नुपर्नेछ ।

३.३.३ रात्री उडानका वायुयानलाई अवतरण, विसान, सुरक्षा शुल्कमा लाग्दै आएको थप अतिरिक्त शुल्कमा छूट प्रदान गरिनेछ ।

३.३.४ रात्री उडान गर्ने विमानलाई लाग्दै आएको अतिरिक्त समय विमानस्थल संचालन शुल्क तथा मौसमी सेवा शुल्कमा समेत छुट प्रदान गरिनेछ ।

३.३.५ आन्तरिक उडानका वायुसेवाहरुले आफ्नो संस्थागत सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गत दुर्गम पहाडी क्षेत्रका बिमानस्थलहरुमा अनिवार्यरुपमा प्राधिकरणले तोके बमोजिम नियमित उडान संचालन गर्नु पर्नेछ । Trunk Route मा मात्र उडान संचालन गर्ने वायुसेवाहरुले दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा उडान संचालन गर्ने वायुसेवाहरुलाई प्राधिकरणले तोके बमोजिमको योगदान गर्नु पर्नेछ ।

३.४ उड्डयन तालिम संस्था (Flying School) स्थापनालाई प्रोत्साहन गर्ने

३.५.१ नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा आवश्यक पर्ने वायुयान चालक उत्पादन गर्न र वायुयान चालकलाई आवश्यक पर्ने विभिन्न तालिमहरु संचालन गर्न कसैले उड्डयन तालिम संस्था स्थापना गर्न चाहेमा उपयुक्त विमानस्थल उपलब्ध गराइनेछ ।

३.५.२ त्यस्तो उड्डयन तालिम संस्था स्थापना हुने विमानस्थलमा ह्यांगर निर्माण गर्न ५ (पाँच) बर्ष सम्म जग्गा नि:शुल्क रुपमा उपलब्ध गराउनुको साथै अवतरण तथा बिसान शुल्कमा समेत पुर्ण छुट दिइनेछ ।

❖