

# हवाई नीति, २०७७

## भाग -१

### प्रारम्भ

#### १.१ पृष्ठभूमि:-

१.१.१ हवाई यातायात नेपाललाई विश्वका अन्य मुलुकसँग जोड्ने एक भरपर्दो र प्रभावकारी माध्यम बन्नका साथै आन्तरिक क्षेत्रमा पनि सम्पर्कको प्रमुख माध्यम रहेको छ। नागरिक उड्डयन क्षेत्रले पर्यटन उद्योग, वाणिज्य तथा अर्थव्यवस्थाको विकास र विस्तारमा महत्वपूर्ण योगदान गरिरहेको छ।

१.१.२ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा देखापरेको द्रुततर विकाससंगै नेपालले पनि हवाई सेवामा सर्वसाधारणको पहुँच र विदेशी पर्यटक आगमन बृद्धिबाट अर्थतन्त्रको प्रबर्द्धनमा सकारात्मक परिणाम हासिल गरेको छ । अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (International Civil Aviation Organization-ICAO) र अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात संघ (International Air Transport Association-IATA) ले प्रकाशित गरेको आवधिक ट्राफिक बृद्धिको प्रवृत्तिलाई दृष्टिगत गर्दा समेत नेपालमा हवाई यातायात क्षेत्र एक प्रमुख यातायातको क्षेत्रको रूपमा अघि बढेको छ ।

१.१.३ करिब ७० वर्षको इतिहास बोकेको यस अवधिमा नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा उल्लेखनीय उपलब्धिहरु हासिल भएका छन्। नेपालले वि.सं. २०५० सालमा पहिलो पटक राष्ट्रिय हवाई नीति लागु गरि उदार हवाई नीतिको अवलम्बन गरेको थियो । सो नीति पश्चात् हवाई सेवा क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको प्रवेशसंगै वायुसेवा कम्पनीको स्थापना र संचालनले आन्तरिक हवाई ट्राफिकमा तीव्र बृद्धि भएको र हवाई क्षेत्र अझ बढी प्रतिस्पर्धी, सुलभ एवं भरपर्दो बन्न पुगेको छ ।

#### १.२. विगतका प्रयास र वर्तमान स्थिति:

१.२.१ हवाई यातायात सेवाबाट राष्ट्रलाई अधिकतम लाभ हासिल गर्न यस सेवाको विकासलाई प्रोत्साहन पुग्ने गरी गैर सैनिक हवाई उडान (सिभिल एभिएशन) ऐन, २०१५ जारी भएको र वि सं २०२१ मा नेपाल वायु सेवा निगमको स्थापना पश्चात हवाई यातायातको व्यावसायिक शुरुवात भएको पाइन्छ । राष्ट्रिय एवम् अन्तरराष्ट्रियस्तरमा हवाई

यातायातको क्षेत्रमा आएको नविनतम परिवर्तन, हवाई यातायातको आवश्यकता र महत्वलाई आत्मसात् गर्दै नेपाल सरकारले वि.सं. २०५० सालमा सर्वप्रथम राष्ट्रिय हवाई नीति, २०५० जारी गरेको थियो ।

हवाई यातायात क्षेत्रमा भएको विकास तथा परिवर्तन र यस क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको सहभागितालाई प्रोत्साहन गर्ने गरि नेपाल सरकारबाट परिमार्जित हवाई नीति, २०६३ जारी भएको थियो ।

१.२.२ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा भएको बृद्धि अनुसार पूर्वाधार विकास र विस्तारमा समेत प्रगति देखिएको छ । आर्थिक वर्ष २०७५।७६ को अन्त्य सम्म मुलुकभर रहेका करीब ५२ विमानस्थलमध्ये ३३ वटा सन्चालनमा रहेको छ भने ३५ वटा विमानस्थलको धावनमार्ग कालोपत्रे गरिएको छ । त्रिभुवन अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको धावनमार्ग सुधार गर्नुका साथै पार्किंग क्षेत्रहरूको विस्तार गरिएको छ । गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको अन्तिम चरणमा छ भने पोखरा अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण प्रगति ६१ प्रतिशत पुगेको छ । यसका साथै विमानस्थलहरूमा आधुनिक प्रविधिहरू, भौतिक सुविधाको विकास एवं व्यवस्थापनमा थप सुधारहरू समेत भएका छन् । अहिलेको अबस्थामा नेपालमा हेलिकप्टर समेत गरि १८ वटा आन्तरिक बायुसेवाहरूले सेवा दिइरहेका छन् भने ३० वटा अन्तर्राष्ट्रिय बायुसेवाहरूले नियमित उडान गरिरहेका छन् । करिब साठौंको संख्यामा प्याराग्लाइडिंग कम्पनिहरू, केहि अल्ट्रालाइट कम्पनिहरू र एक बलुन कम्पनिले इजाजत तथा संचालन प्रमाणपत्र लिएर ब्याबसायिक उडान गरिरहेका छन् ।

१.२.३ पछिल्लो हवाई नीति, २०६३ जारी भएको १४ वर्षमा नीतिले तय गरेको कार्यदिशा र कार्यनीतिले नेपालको हवाई यातायातलाई अझ सुरक्षित, व्यावसायिक, कुशल, दक्ष, प्रभावकारी एवं दीगो बनाउन सकिएको महशुस भएतापनि हवाई यातायातका क्षेत्रमा नयाँ चुनौति र समस्याहरू देखा परेका छन् । मुलुकले संघिय शासन प्रणाली अबलम्बन गरेको सन्दर्भमा हवाई क्षेत्रको बिकाश र प्रबर्धनमा तिनै तहको साझेदारी स्पष्ट गर्न आवश्यक समेत देखिएको छ । तसर्थ बदलिँदो परिस्थितिसँग प्रभावकारी हुने गरी हवाई यातायात सेवाका क्षेत्रमा समय-सापेक्ष नीति अवलम्बन गरी राष्ट्रले लिएको "समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली" को दीर्घकालीन लक्ष्य हासिल गर्न सहायक हुने गरी नयाँ हवाई नीति तर्जुमा गर्न वान्छनीय देखिएको छ ।

### १.३. चुनौतीहरू:

- १.३.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रबाट देशको आर्थिक गतिविधिमा उल्लेखनीय योगदान पुऱ्याउन सक्ने वातावरण श्रृजना गर्न यस क्षेत्रलाई अझ बढी सुरक्षित, भरपर्दो,सक्षम एवं दिगो बनाउनु ।
- १.३.२ वायुसेवा कम्पनीहरूको स्वस्थ, प्रतिस्पर्धात्मक एवं दिगो संचालनद्वारा भरपर्दो हवाइ यातायात संजाल सेवाको विकास र मुलुकका दुर्गम स्थानमा सहज आवागमन सुनिश्चित गर्नु ।
- १.३.३ नेपालका वायुसेवा कम्पनीहरूको अन्तरराष्ट्रिय उडानमा पहुँच वृद्धिद्वारा हवाइ तथा खास गरी पर्यटन उद्योगमा ठोस योगदान गर्न सक्ने बनाउनु ।
- १.३.४ विमानस्थलको निर्माण र स्तरोन्नति एवं हवाई मार्गलाई आधुनिक प्रविधियुक्त एवं सुविधा सम्पन्न तुल्याई यात्रुहरूको आवागमनलाई अझ बढी सुरक्षित र सुविधाजनक बनाउनु।
- १.३.५ नागरिक उड्डयन क्षेत्रको पूर्वाधार सेवाहरूको विकास र विस्तारमा सार्वजनिक-निजी साझेदारीको अवधारणालाई कार्यान्वयनमा ल्याउनु ।
- १.३.६ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई आवश्यक पर्ने दक्ष जनशक्तिको विकास गर्नु, जनशक्तिको पलायन रोक्नु र रोजगारीमा थप अवसरहरू श्रृजना गर्नु ।
- १.३.७ प्रादेशिक हवहरूको विकास गरी आन्तरिक हवाइ सन्जालको विकास गर्नु र त्रिभुवन विमानस्थलमा अति व्यस्त समय (Pick-hour) मा हुने congestion लाई व्यवस्थापन गर्नु।
- १.३.८ अन्तर निकाय (Multiple Disciplinary) समन्वयबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा हुने क्रियाकलापलाई चुस्त एवं प्रभावकारी बनाउनु ।
- १.३.९ सुविधा सम्पन्न अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको संख्या र नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने विमानको संख्या थप गर्नु ।

**१.४ नयाँ नीतिको आवश्यकता:** हवाई नीति २०६३ जारी भएको करीब १४ वर्ष व्यतित भएको र यस बीचमा नेपालको संविधान जारी भै देशले संघीय शासन प्रणाली समेत अवलम्बन गरेको सन्दर्भ र माथि उल्लिखित चुनौती समेतलाई सम्बोधन गरी हवाई यातायात क्षेत्रमा सकारात्मक परिवर्तनका लागि सामयिक नीति ल्याउन जरुरी देखिएकोले प्रस्तावित हवाई नीति, २०७७ को आवश्यकता परेको हो ।

## भाग -२

### दीर्घकालीन सोच, लक्ष्य, उद्देश्य र रणनीति

#### २.१ दीर्घकालीन सोच:-

दिगो र सर्वसुलभ हवाई यातायात सेवा ।

#### २.२ लक्ष्य:-

सुरक्षित, प्रतिस्पर्धि, प्रभावकारी, विश्वसनीय र सर्वसुलभ हवाई यातायात सेवाको विकास गरि राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको महत्वपूर्ण हिस्साको रूपमा बिकास गर्ने ।

#### २.३ उद्देश्य:-

२.३.१ हवाई उड्डयन सुरक्षा र हवाई सुरक्षाको स्तरलाई बृद्धि गरी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप कायम गर्ने ।

२.३.२ हवाई यातायातको विकास र प्रवर्द्धनमा स्वदेशी तथा विदेशी लगानीलाई प्रोत्साहन गर्ने।

२.३.३ बिमानस्थल पुर्बाधारहरूको बिकाश र आधुनिकिकरणका साथै सडक यातायात नपुगेका दुर्गम र पर्यटकीय महत्वका क्षेत्रमा हवाई सेवाको पहुँच पुऱ्याउने।

२.३.४ नेपालको पर्यटन, वाणिज्य तथा अन्तर्राष्ट्रिय ब्यापार प्रवर्द्धनमा टेवा पुग्ने गरी संभावित अन्तर्राष्ट्रिय पर्यटक उद्गम गन्तव्यहरूसम्म नेपाली वायुसेवाको संजाल विस्तार गर्ने।

२.३.५ नागरिक उड्डयन क्षेत्रका नियामक र सेवा प्रदायक संस्थाको स्थापना र क्षमता सुदृढ गर्ने ।

२.३.६ नागरिक उड्डयन क्षेत्रका लागि आवश्यक पर्ने दक्ष जनशक्ति उत्पादन गर्ने।

२.४ रणनीति: उल्लिखित दीर्घकालिन सोच, लक्ष्य तथा उद्देश्य हासिल गर्न देहायका रणनीति तथा कार्यनीति अवलम्बन गरिनेछः

- २.४.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रका प्रचलित अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धि, राष्ट्रिय कानून र स्थापित मापदण्डका आधारमा प्रभावकारी नियमनको व्यवस्था गरी उड्डयन सुरक्षा (Aviation Safety) को स्तरमा निरन्तर सुधार गर्ने।(उद्देश्य १ संग सम्बन्धित)
- २.४.२ राष्ट्रिय सुरक्षाको संवेदनशिलतालाई प्राथमिकतामा राख्दै हवाई सुरक्षा सम्बन्धि महासन्धिहरु, प्रचलित कानून र स्थापित मापदण्ड बमोजिम हवाई सुरक्षालाई सुदृढ गर्दै लैजाने। (उद्देश्य १ संग सम्बन्धित)
- २.४.३ हवाई क्षेत्रमा आवश्यक कानूनी तथा प्रकृयागत सुधार गर्दै वैदेशिक लगानी तथा नयाँ प्रविधि भित्र्याउने। (उद्देश्य २ संग सम्बन्धित)
- २.४.४ हवाई यातायात पूर्वाधार विकासमा जोड दिइ सुरक्षित, लागत प्रभावकारी र सुविधायुक्त विमानस्थलको विकास गर्ने।(उद्देश्य ३ संग सम्बन्धित)
- २.४.५ प्रादेशिक उडान संजाल विकासलाई प्रोत्साहन गर्ने।(उद्देश्य ३ संग सम्बन्धित)
- २.४.६ पर्यटकीय दृष्टिले महत्वपूर्ण वा सडक यातायात नपुगेका दुर्गम स्थानमा सर्वसुलभ हवाई यातायात सेवाको पहुँच र विकास गर्ने ।(उद्देश्य ३ संग सम्बन्धित)
- २.४.७ वाणिज्य, व्यापार र पर्यटनलाई लक्षित गरी अन्तर्राष्ट्रिय गन्तव्यहरुमा नेपाली वायुसेवाहरुको विस्तार गर्दै जाने। (उद्देश्य ४ संग सम्बन्धित)
- २.४.८ हवाई सेवालाई स्वस्थ र प्रतिस्पर्धी बनाई नागरिक उड्डयन क्षेत्रको दिगो विकास गर्ने। (उद्देश्य ३ संग सम्बन्धित)
- २.४.९ हवाई क्षेत्रमा वातावरणिय दिगोपना, सामाजिक तथा सांस्कृतिक पक्षको समेत जगेर्ना गर्ने ब्यवस्था गर्ने
- २.४.१० हवाई सेवा सम्बन्ध हवाई उड्डयन कृयाकलापलाई पर्यटन प्रवर्द्धनसँग एकिकृत गर्दै विकास, विस्तार र प्रवर्द्धन गर्ने। (उद्देश्य ३ संग सम्बन्धित)
- २.४.११ अन्तर्राष्ट्रिय तथा ट्रान्जिट कार्गो व्यवसाय प्रवर्द्धनका लागि आवश्यक कानूनी व्यवस्था र प्रकृयागत सरलीकरण गर्ने। (उद्देश्य ३ संग सम्बन्धित)
- २.४.१२ हवाई यातायात क्षेत्रसम्बन्ध संस्थाहरुको संगठनात्मक एवं व्यवस्थापकीय सुधार गर्ने ।(उद्देश्य ५ संग सम्बन्धित)
- २.४.१३ नागरिक उड्डयन क्षेत्रका लागि आवश्यक पर्ने दक्ष तथा व्यवसायिक जनशक्ति परिपूर्तिको लागि आवश्यक संस्थागत व्यवस्था मिलाउने।(उद्देश्य ६ संग सम्बन्धित)

२.४.१४ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा नियामक र सेवा प्रदायक संस्थाको स्थापना, क्षमता अभिवृद्धि र संस्थागत सबलिकरण गर्ने

## भाग -३

### कार्यनीति

#### ३.१ हवाई उड्डयन सुरक्षा सम्बन्धी कार्यनीति (रणनीति १ संग सम्बन्धित):

- ३.१.१ अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धी र प्रचलित मापदण्डको प्रभावकारी कार्यान्वयन गरि उड्डयन सुरक्षाको सुनिश्चितता गरिनेछ ।
- ३.१.३ नागरिक उड्डयन सेवा प्रदायक निकायहरुमा उडान सुरक्षा प्रबर्द्धनका लागि प्रभावकारी रूपमा SMS लागु गर्दै लगिनेछ।
- ३.१.४ अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उड्डयन सुरक्षा मापदण्डहरु पालना गर्दै नेपालको हवाई उड्डयन सुरक्षाको स्तरलाई निरन्तर विश्वको औसत स्तरभन्दा माथि रहने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३.१.५ अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप नेपालको Air Navigation सेवालाइ बिकास गर्दै भू-उपग्रहमा आधारित अत्याधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी थप प्रभावकारी बनाइनेछ।
- ३.१.६ वायुयानको दुर्घटना जाँचलाई विश्वसनीय एवं प्रभावकारी बनाउन एक स्वतन्त्र, साधन स्रोत सम्पन्न दुर्घटना जाँच संयन्त्र स्थापना गरिनेछ ।

३.१.७ निजी तथा तालीम प्रयोजनको लागि वायुयान उत्पादन गर्ने संस्थाले तोकेको इन्जिन परफरमेन्स रिलायविलिटी (Engine Performance Reliability), नियामक निकायले जारी गरेका शर्त पूरा गर्ने गरि एक इन्जिन स्थिर पखेटा (Fixed Wing) भएका वायुयानलाई आयात र सन्चालन अनुमति दिने व्यवस्था मिलाइनेछ।

### ३.१.८ वायुयान आयात सम्बन्धमामा देहायको व्यवस्था गरिनेछः

(क) प्रेसराइज्ड वायुयानको हकमा १२ (बाह्र) बर्ष भन्दा पुरानो वा इकोनोमिक डिजाइन लाइफ (Economic Design Life) को ५० (पचास) प्रतिशत पूरा गरेको वा ३५००० (पैंतिस हजार) प्रेसराइजेशन साइकल पूरा गरेको मध्ये जुन पहिले हुन आउँछ त्यस्ता वायुयानहरूको आयातमा निषेध गरिने,

(ख) प्रेसराइज्ड नभएका वायुयानको हकमा १५(पन्ध्र) बर्षभन्दा पुराना वायुयानलाई आयात गर्न अनुमति प्रदान नगर्ने ।

३.१.९ आधुनिक प्रविधिको संयोजनबाट हवाई मार्ग (En-Route) तथा गन्तब्य (Destination) को ताजा मौसमी जानकारी र मौसमी भविष्यबाणी (Weather Forecast) समयमै प्राप्त गर्न सक्ने गरि भरपर्दो व्यवस्था मिलाइनेछ ।

३.१.१० वायुसेवा कम्पनीहरूको दायित्व स्पष्ट हुने गरी आवश्यक कानून तर्जुमा गरि कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ ।

३.१.११ बिश्वमा देखापरेको नयाँ प्रविधि {जस्तै :- ड्रोन अपरेशन (Drone Operation), Unmanned aerial Vehicle (UAV) लगायतका उपकरण} को प्रयोग गर्न ईजाजत प्रदान गर्नु पर्दा राष्ट्रिय सुरक्षा एवं संवेदनशिलता, नागरिकको ज्यू-धन र सम्पतिको सुरक्षा र त्यस कार्यबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा पर्न सक्ने गाम्भिर्यता समेतलाई दृष्टिगत गरी सम्बन्धित सुरक्षा निकायसंगको समन्वयमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले ईजाजत प्रदान गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाइनेछ । साथै

इजाजत वेगर कसैले उडान गरे वा गराएमा र त्यस्तो उडानबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा जोखिम उत्पन्न हुन गएमा त्यस्तो कृयाकलाप गर्नेलाई प्रचलित कानूनको दायरामा ल्याई कारवाही गर्ने व्यवस्था समेत गरिनेछ ।

### ३.२ हवाई सुरक्षा सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.२ संग सम्बन्धित):

- ३.२.१ हवाई सुरक्षा सम्बन्धि महासन्धिहरु तथा हवाई सुरक्षा सम्बन्धि अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा स्थापित मापदण्डहरुको सम्बोधन हुने गरी हवाई सुरक्षा सम्बन्धि कानूनमा समयानुकुल परिमार्जन गर्दै लगिनेछ।
- ३.२.२ हवाई सुरक्षा विरुद्धका अपराधको परिवर्तित शैलिलाई दृष्टिगत गरी जोखिम विश्लेषणको परिणाम (Risk Analysis Result) मा आधारित सुरक्षात्मक उपायहरु लागू गर्दै लगिनेछ।
- ३.२.३ सूचना प्रविधिको दुरुपयोगबाट हवाई सुरक्षा विरुद्ध हुन सक्ने अपराधलाई नियन्त्रण गर्न Cyber Security मा विशेष ध्यान दिइनेछ ।
- ३.२.४ हवाई सुरक्षा प्रावधानहरुको उच्च सतर्कता तथा प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयनको लागि पेशागत रुपमा दक्ष जनशक्ति सहितको छुट्टै हवाई सुरक्षा दस्ता (Dedicated Aviation Security force ) को व्यवस्था गरिनेछ।
- ३.२.५ अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन र त्यस्का सदस्य राष्ट्रहरूसंग हवाई सुरक्षा सम्बन्धी सूचना, प्रविधि तथा कार्यक्रमको आदान-प्रदान गर्ने जस्ता विषयमा समन्वय र सहयोगलाई थप प्रभावकारी बनाउँदै लगिनेछ।

### ३.३ हवाई क्षेत्र लगानी सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.३. संग सम्बन्धित):

- ३.३.१ हवाई यातायात संरचनाहरु जस्तै विमानस्थल, विमानस्थल क्षेत्र भित्र पर्ने सडक, रेलमार्ग, टर्मिनल भवन, कार्गो कम्प्लेक्स जस्ता पूर्वाधारहरुको



विकास तथा संचालनमा स्वदेशी तथा विदेशी निजी क्षेत्रको लगानीलाई प्रोत्साहन गरिनेछ ।

३.३.२ वायुसेवा संचालन, प्रशिक्षण, मर्मत संभार तथा यात्रु सेवा सुविधा प्रदायक अनुसार विदेशी लगानी गर्न स्वीकृति दिन सकिनेछ :-

१ अन्तरराष्ट्रिय वायुसेवा ८० प्रतिशतसम्म

२ आन्तरिक वायुसेवा ४९ प्रतिशतसम्म

३ फ्लाइङ्ग स्कूल ९० प्रतिशतसम्म

४ मर्मत संभार संस्था ९५ प्रतिशतसम्म

५ यात्रु सेवा सुविधा प्रदायक व्यवसायमा ७५ प्रतिशतसम्म

३.३.३ साधारण हवाई सेवा (General Aviation) सम्बद्ध उड्डयन व्यवसायहरु जस्तै माइक्रो लाईट (Micro light), ह्याङ्ग ग्लाइडिङ्ग (Hang Gliding), प्याराग्लाइडिङ्ग (Para Gliding), हेलि स्किङ्ग (Heli Sking), हट एयर वेल्बुनिङ्ग (Hot Air Ballooning), Para Motoring, Sky Diving जस्ता कृयाकलाप संचालनका लागि आबस्यक इजाजत तथा संचालन प्रमाणपत्र दिने प्रक्रियालाई सरलिकरण गरिनेछ ।

३.३.४ स्वदेशी तथा विदेशी लगानीमा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School) संचालनका लागि प्रोत्साहित गरिनेछ र त्यस्ता संस्थाहरुलाई तोकिएको अबधि सम्म निशुल्क बिमानस्थल प्रयोग गर्न पाउने ब्यवस्था मिलाइनेछ ।

३.३.५ भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Self Ground handling Service) लाई समयानुकुल सुधार गर्दै गुणात्मक तथा प्रतिस्पर्धी बनाइनेछ।

३.३.६ नियामक निकायको स्वीकृतिमा कुनै व्यक्ति वा संस्थाले नेपालमा दर्ता भएका वायुयानलाई विदेशमा बेच बिखन गर्न वा लिजमा दिन चाहेमा अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनलाई समेत दृष्टिगत गरी स्वीकृति सम्बन्धी कारवाही अगाडी बढाउन सक्ने तुल्याईनेछ ।

- ३.३.७ सञ्चालनमा नआएका बिमानस्थललाई नागरिक उड्डयन वा पर्यटन क्षेत्र आबद्ध कृयाकलापका लागि सार्वजनिक निजि लगानी प्रबर्धन गरिनेछ ।
- ३.३.८ अनुसन्धानात्मक प्रयोगका लागि बायुयानको डिजाइन तथा निर्माण गर्न दिने ब्यवस्था गरिनेछ ।
- ३.३.९ बायुयान खरिद तथा लिजमा अन्तर्राष्ट्रिय लागानीलाई सहज बनाउन Convention on Interest in Mobile Equipment and Aircraft Protocol अनुमोदन गरि हो अनुरूप कानुन तर्जुमा गरिनेछ ।

### **३.४ हवाईसेवा विस्तार तथा सञ्चालनसम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.४ संग सम्बन्धित):**

- ३.४.१ अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने नेपाली वायुसेवा कम्पनीहरूको क्षमता र सेवास्तरको आधारमा न्यायोचित रूपले हवाई सेवा सम्झौता (Air Service Agreement) बमोजिम पारदर्शि रूपमा उडान संख्या र रुट वितरण गरी बजार पहुँचको अधिकार (Market Access Right) सुनिश्चित गरिनेछ।
- ३.४.२ नेपाली वायुसेवालाई अधिकतम लाभ हुने गरी तथा पारस्परिकताको आधारमा अन्य विभिन्न मुलुकहरूसंग द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय हवाई सेवा सम्झौता गरिनेछ।
- ३.४.३ मुलुकको आवश्यकता, संस्थाको प्राविधिक, आर्थिक तथा ब्याबसायीक एवं संचालन औचित्यता समेतका आधारमा नयाँ विमान कम्पनीलाई इजाजत तथा अनुमति दिने व्यवस्था गरिनेछ ।
- ३.४.४ पाँच बर्षसम्म सफलतापूर्वक आन्तरिक हवाई सेवा प्रदान गरी सेवा चालू राखेको आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थाको प्राविधिक, आर्थिक र व्यवस्थापकीय क्षमताको मूल्यांकन गर्दा सक्षम देखिएमा आन्तरिक हवाई सेवा संचालन संस्थालाई अन्तरराष्ट्रिय हवाई सेवा संचालनको लागि इजाजत तथा संचालन प्रमाणपत्र (AOC) दिन सकिनेछ । यसरी अनुमति

प्राप्त गर्ने वायुसेवा संस्थाले पाँच वर्षसम्म कम्तीमा तीन वटा वायुयानबाट आन्तरिक उडानलाई निरन्तरता दिनु पर्नेछ । साथै यस व्यवस्था अनुसार अन्तरराष्ट्रिय हवाई सेवा संचालनको लागि इजाजत तथा संचालन प्रमाणपत्र गर्ने वायुसेवा संस्थासंग सेवा संचालन गर्दाका बखत कम्तीमा तीन वटा अन्तरराष्ट्रिय उडान गर्ने वायुयान हुनुपर्नेछ ।

३.४.५ नेपालमा दर्ता भई संचालनरत वायुसेवा कम्पनीहरूले वायुयान भाडा (lease) मा ल्याई उडान संचालन गर्न चाहेमा बढीमा १ वर्षको अवधिसम्म Wet lease अर्थात् ACMI (वायुयान, उडान कर्मचारी, मर्मत सम्भार र बीमा) का आधारमा ल्याई संचालन गर्न पाउने व्यवस्था गरिनेछ ।

३.४.६ १ वर्ष भन्दा बढी अवधिका लागि भाडामा ल्याउनु परेमा उडान कर्मचारी, मर्मत सम्भार र बीमा आफैले व्यहोर्ने गरी Dry Lease Basis (विमान मात्र) मा सञ्चालन नियन्त्रण (Operational control) उडान संचालन गर्ने संस्थामा रहने गरी सेवा संचालन गर्न दिन सकिने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

३.४.७ अस्वस्थ प्रतिस्पर्धाका कारणबाट वायुसेवा संस्थालाई पलायन हुन नदिई क्षमता तथा पूँजी लगानीको आधारमा दीगो संचालन सुनिश्चित गर्न वायुसेवा कम्पनीहरू एक आपसमा गाभिने र प्राप्ति गर्ने (Merger and Acquisition) क्रियाकलापलाई प्रोत्साहित गर्न कानूनी व्यवस्था मिलाइनेछ।

३.४.८ कुनै संस्था वा व्यक्तिले निजी प्रयोगका लागि विमान दर्ता गरी संचालन गर्न चाहेमा व्यापारिक उडान गर्न नपाउने गरी हवाई उडान सुरक्षा र हवाई सुरक्षाका अनिवार्य प्रावधानहरूसहितका आवश्यक शर्तहरू तोकि अनुमति प्रदान गर्न सकिनेछ।

३.४.९ अन्तरराष्ट्रिय वा आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थाले सञ्चालन प्रमाणपत्र प्राप्त गरेको मितिले एक वर्षभित्रमा कम्तीमा ३ (तीन) वटा वायुयानहरू ल्याई संचालनमा ल्याएको हुनु पर्नेछ ।

३.४.१० आन्तरिक बजारको माग र पूर्तिको बिश्लेषणको आधारमा मात्र सञ्चालनरत आन्तरिक वायुसेवा कम्पनीलाई Fleet थपको स्वीकृति दिने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

### ३.५ पूँजी तथा वायुयान विस्तार सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.९ संग सम्बन्धित):

३.५.१ देहायमा उल्लिखित संस्था स्थापना तथा संचालनका लागि देहाय बमोजिमको न्यूनतम पूँजी हुनुपर्नेछ :-

- (क) अन्तरराष्ट्रिय वायुसेवाका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तिमा ५० (पचास) करोड रुपैया चुक्ता पूँजी भएको र सञ्चालन प्रमाणपत्र प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजी १ (एक) अर्ब र सञ्चालन पूँजी सहित कम्तीमा २ (दुई) अरव रुपैया भएको ।
- (ख) आन्तरिक वायुसेवाका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तिमा २५ (पच्चीस) करोड रुपैया चुक्ता पूँजी भएको र AOC प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजी ५० (पचास) करोड र सञ्चालन पूँजी सहित कम्तीमा १ (एक) अरव रुपैया भएको ।
- ग) हेलिकप्टरका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तिमा १० (दश) करोड रुपैया चुक्ता पूँजी भएको र AOC प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजी २५ (पच्चीस) करोड र सञ्चालन पूँजी सहित कम्तीमा ५० (पचास) करोड रुपैया भएको ।
- (घ) हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (flying school) संचालनको ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तिमा ५ (पाँच) करोड रुपैयाको चुक्ता पूँजी भएको र AOC प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा संचालनका दृष्टिकोणले

चुक्ता पूँजी सहित कम्तीमा १५ (पन्ध्र) करोड रुपैयाको संचालन पूँजी (Working Capital) भएको हुनुपर्ने ।

(ड) Approved Training Organization (ATO) स्थापनाका लागि २ (दुइ) करोडको चुक्ता पूँजी र संचालनका दृष्टिकोणले चुक्ता पूँजी सहित कम्तीमा थप ५ (पाँच) करोड रुपैयाको संचालन पूँजी (Working Capital) भएको ।

(च) मर्मत तथा सम्भार संस्था {Maintenance and Repair Organization (MRO) } संचालनका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तीमा ५ (पाँच) करोड रुपैया चुक्ता पूँजी भएको र संस्था संचालन गर्नु पर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजी सहित १० (दश) करोडको संचालन पूँजी भएको ।

(च) साधारण वायुसेवा (General Aviation) को परिभाषा भित्र पर्ने :

(अ) माईक्रोलाईट एयरक्राफ्ट लगायतका ईन्जिनबाट संचालित (Power driven) वायुयानबाट सेवा संचालनका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तीमा ५० लाख रुपैयाको चुक्ता पूँजी भएको र संचालनका निमित्त Recreational AOC प्राप्त गर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजी सहित कम्तीमा १ (एक) करोड रुपैयाको संचालन पूँजी (Working Capital) भएको ;

(आ) प्यारागलाईडिङ्ग जस्ता ईन्जिन नचाहिने (Non Power Driven) प्रविधिबाट सेवा संचालनका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तीमा २० (बीस) लाख रुपैयाको चुक्ता पूँजी र संचालनका निमित्त Recreational AOC (RAOC) प्राप्त गर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजी सहित कम्तीमा ४० (चालिस) लाख रुपैयाको संचालन पूँजी (Working Capital) भएको हुनुपर्ने । साथै, प्यारा मोटर डाईभिड्गलाई यसै प्रावधान अन्तर्गत व्यवस्था गरिने ।

### ३.६ विमानस्थल पूर्वाधार सम्बन्धी कार्यनीति (रणनीति २.४.५ संग सम्बन्धित):

- ३.६.१ त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई यात्रु चापको आधारमा उपलब्ध सुविधाहरूको क्रमशः अधिकतम उपयोग गर्दै सुविधा सम्पन्न बनाइनेछ।
- ३.६.२ गौतम बुद्ध अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सञ्चालनमा दक्षता हासिल गरेका अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाहरूसँग सहकार्य गरी सञ्चालनमा ल्याइने विकल्प समेत खुला राखिनेछ।
- ३.६.३ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल एवं आन्तरिक हबको रूपमा विकास गर्न सकिने आन्तरिक विमानस्थलको निर्माण तथा सञ्चालनमा सार्वजनिक/निजी साझेदारीको अवधारण प्रोत्साहित गरिनेछ।
- ३.६.४ अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनलाई समेत दृष्टिगत गरी विमानस्थलहरूलाई निम्न अनुसार वर्गीकरण तथा संचालन गरिनेछ :
- (क) अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल
- (ख) आन्तरिक विमानस्थल:
- (अ) सुगम विमानस्थल
- (आ) साना विमानस्थल - Short Take-off and Landing (STOL) ।
- (इ) प्रदेश हव विमानस्थल
- ३.६.५ देशको आवश्यकता, भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्याको वितरण, क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रवर्द्धन एवं अन्य विमानस्थलको निकटता, लागत प्रतिफल विश्लेषण समेतको आधारमा प्रदेश सरकार वा स्थानीय निकाय वा निजी लगानीमा विमानस्थल निर्माण एवं संचालनको अनुमति (Permission) दिँदा देहायको कार्यनीति अख्तियार गरिनेछ :
- (क) प्रादेशिक सन्तुलन तथा हवाई यातायात विकासमा दूरगामि महत्व राख्ने आन्तरिक विमानस्थलहरूको निर्माण एवं विकासका लागि कूल निर्माण लागतको ६० (साठी) प्रतिशत रकम नेपाल सरकार (बैदेशिक सहयोग समेत), १५ (पन्ध्र) प्रतिशत प्रदेश सरकार, १५ (पन्ध्र) प्रतिशत प्राधिकरण र बाँकी १०(दश) प्रतिशत स्थानीय

तहको सहभागिता प्रबर्धन गरिनेछ । प्रदेश सरकार तथा स्थानीय तहको लगानी घटबढ भएमा सोही अनुपातमा नेपाल सरकारको लगानी कायम गरिनेछ ।

(ख) प्राधिकरणबाट स्वीकृत मापदण्ड बमोजिम निजी क्षेत्रको लगानीमा आन्तरिक विमानस्थल, हेलिपोर्ट तथा हेलिप्याड निर्माण तथा संचालन गर्न दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

३.६.६ विमानस्थलको वर्गीकरण अनुसार सेवा संचालन गर्न सक्ने गरी विमानस्थल होटल (एअरपोर्ट होटल), कर मुक्त पसल, कन्फेक्सनरी सप, उडान भान्छाघर, व्यापारिक तथा मनोरञ्जनात्मक कृयाकलाप, विदेशी मुद्रा सटही जस्ता यात्रुसेवा सुविधाका स्तर बृद्धि हुने नन्एरोनटिकल आय श्रोतका क्षेत्र पहिचान विकास र विस्तार गर्दै लगिनेछ।

३.६.७ विमानस्थलमा यात्रु र सामान Processing लाई आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरि सुविधा सम्पन्न गराउने र विमानस्थलमा आवत-जावत गर्ने यात्रुको सुविधाका लागि आवश्यक पर्ने यातायातको व्यवस्था, व्यागेजट्रलि लगायतका सेवालाइ सहज र सुदृढरूपमा संचालन गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.६.८ विमानस्थलको प्रकृति अनुसार विमानस्थल परिसरभित्रै स्वास्थ्य सेवा प्रदान गर्न सक्ने व्यवस्थालाई थप प्रभावकारी बनाईनेछ । अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्रभित्र प्राथमिक सेवा उपचारसहितको अस्पताल सेवा प्रबर्धन गरिनेछ ।

**३.७ हवाइ उडान सन्जाल विस्तार सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.६ संग सम्बन्धित):**

- ३.७.१ काठमाण्डौ केन्द्रित उडानलाई अन्तरप्रदेश संजालीकृत उडानको रूपमा विकास गर्न र अन्तरप्रदेश उडानलाई प्रोत्साहन गर्न समयानुकूल. सहूलियत कार्यक्रमहरु कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ।
- ३.७.२ आन्तरिकतर्फ सेवा संचालन गर्न नयाँ वायुसेवा संचालन संस्थालाई इजाजत दिँदा काठमाण्डौ बाहिर आधार बनाई उडान गर्ने गरी इजाजत दिइनेछ । यस्तो उडान गर्ने वायुसेवा कम्पनीलाइ निश्चित वर्षसम्म थप सहूलियत दिइनेछ ।

### ३.८ हवाइ सेवाको पहुंच सम्बन्धि कार्यनीति (रणनीति २.४.७ संग सम्बन्धित)

- ३.८.१ दूर्गम क्षेत्रमा नियमित उडान गर्न तोकिएका वायुसेवाले नियमित उडान नगरे उडान निलम्बन गर्ने वा इजाजत खारेज गर्नेसम्मको व्यवस्था मिलाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ३.८.२ सडक यातायात नपुगेको र दुर्गम बिमानस्थलमा उडान गर्ने बायुसेवा संस्थालाइ उडान संख्याको आधारमा हवाइ इन्धन तथा अन्य शुल्कमा छुट दिने वा प्रति व्यक्ति थप रकम अनुदान दिने व्यवस्था गरिनेछ ।
- ३.८.३ पहाडी भेगका पर्यटकीय दृष्टिले समेत महत्वपूर्ण तथा क्षेत्रीय एवं आर्थिक संतुलनमा टेवा पुर्‍याउन सहयोगी हुने विमानस्थलहरुको स्तरबृद्धि तथा सुदृढिकरणको व्यवस्था गरिनेछ ।

### ३.९ वातावरण व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.८ संग सम्बन्धित):

- ३.९.१ वातावरणमा उड्डयन क्षेत्रले पार्ने प्रभाव न्यूनिकरण गर्न अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले प्रतिपादन गरेका व्यवस्था अनुरूप वातावरण प्रभाव न्यूनिकरण कार्यक्रम ल्याइनेछ।
- ३.९.२ विमानस्थल, विमानस्थलमा प्रयोग हुने सवारी साधन तथा उपकरणमा वैकल्पिक उर्जा (Alternative Energy) प्रयोग गर्न प्रोत्साहित गरी प्रदुषण न्यून गरिनेछ।
- ३.९.३ वायुयानबाट हुने उत्सर्जन कम गर्न उपयुक्त उपायको अवलम्बन गरिनेछ।
- ३.९.४ विमानस्थल परिसर भित्रका जुनसुकै प्रकारको फोहोर वस्तुलाई उपयुक्त ठाउँमा विसर्जन गर्ने व्यवस्था मिलाउने र वायुयान तथा सवारी साधन लगायतका



उपकरण संचालनबाट हुने ध्वनी प्रदूषण र कार्बन उत्सर्जनलाई न्यूनिकरण गर्ने कृयाकलापलाई निरन्तरता दिदै विमानस्थल क्षेत्रलाई हवाई उडानका दृष्टिकोणले सुरक्षित, सफा र आकर्षित तवरले व्यवस्थित गरिनेछ ।

### **३.१० जनशक्ति विकास सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.१० संग सम्बन्धित):**

३.१०.१ नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा आवश्यक पर्ने जनशक्ति उत्पादन गर्न नेपाल सबै हवाई व्यवसायीहरूको सहलगानीमा National Aviation Academy को स्थापना गरिनेछ।

३.१०.२ नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रका दक्ष जनशक्तिलाई पलायन हुन नदिन सम्बन्धित संस्थाहरूलाई Retention Programme ल्याउन प्रोत्साहन गरिनेछ ।

३.१०.३ हवाई उड्डयन बिकासका निमित्त अनुसन्धान तथा प्रबिधि हस्तान्तरण (Research and Technology Transfer) जस्ता कृयाकलापमा निजी लगानिकर्तालाई प्रोत्साहन गरिनेछ ।

### **३.११ साधारण हवाई सेवा (General Aviation) सम्बन्धि कार्यनिति (रणनीति २.४.११ संग सम्बन्धित):**

३.११.१ नेपालमा साधारण हवाई सेवा बिकास गर्न निजी क्षेत्रको संलग्नतामा साहसिक तथा मनोरञ्जनात्मक उड्डयन जस्ता हवाई क्रियाकलापलाई प्रोत्साहन गरिनेछ ।

३.११.२ साधारण हवाई सेवा संचालनको लागि उपयुक्त विमानस्थल र हवाई क्षेत्र तोकिनेछ ।

३.११.३ निजी प्रयोजनको लागि कुनै ब्यक्ति वा संस्थाले बायुयान संचालन गर्न चाहेमा इजाजत तथा उडान संचालन प्रमाणपत्र दिने ब्यवस्था गरिनेछ ।

### **३.१२ कार्गो ब्यवसाय प्रबर्धन सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.१२ संग सम्बन्धित):**

३.१२.१ हवाई कार्गो ढुवानी सेवामा निजि क्षेत्रलाई समेत सहभागि तथा प्रोत्साहित गर्न आवश्यक कानुनी तथा संस्थागत ब्यबस्था मिलाइने छ ।

३.१२.२ हवाइ कार्गो ब्यवसायलाइ प्रबर्धन गर्न आबस्यक भौतिक पुर्बाधारको बिकाश गरिनेछ ।

३.१२.३ हवाइ कार्गो व्यावसाय मात्र गर्ने गरी वायुयानसहित दर्ता हुने विमान कम्पनीलाइ सो कम्पनीको पाच वर्ष सम्म लाग्ने आयकर पार्किंग शुल्क नेभिगेसन शुल्कमा छुट दिइनेछ भने पूर्वाधारका लागि पाच वर्षसम्म निशुल्क जग्गा उपलब्ध गराइनेछ ।

**३.१३ नियामक र सेवा प्रदायक संस्थाको स्थापना र बिकाश सम्बन्धी कार्यनीति(रणनीति २.४.१४ संग सम्बन्धित):**

३.१३.१ सेवा प्रवाह र नियमनका लागि अलग अलग संरचनात्मक व्यवस्था गरी सेवा प्रदायक र नियामक संस्थाको स्थापना र क्षमता अभिवृद्धीमा गरिनेछ।

३.१३.२ नेपाल वायुसेवा निगमलाई प्रचलित कानून बमोजिम कम्पनीमा रुपान्तरण गरी प्रतिस्पर्धी संस्थाको रुपमा विकास तथा सञ्चालन गरिनेछ। साथै निजी लगानी तथा व्यवस्थापन करार जस्ता विकल्पहरूलाइ प्रोत्साहित गरिनेछ ।

३.१३.३ हवाई सेवा सम्बद्ध सरकारी स्वामित्वका संस्थाहरूको आर्थिक विकास तथा विविधिकरणका लागि जग्गा जमिनलाई व्यवसायिक प्रयोजनमा ल्याई आय आर्जन गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

## भाग चार

### बिबिध

## ४.१ कर छुट, भूमि व्यवस्था तथा भिषा :-

- ४.१.१ रोजगारमूलक नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा कार्यरम्भ गर्न २ (दुई) अर्ब रुपैयाँ लगानी गर्ने व्यक्ति वा संस्थालाई पांच बर्ष सम्म आयकरमा पूर्ण छुट दिन सक्ने व्यवस्था मिलाइनेछ।
- ४.१.२ खरीद गरी वा लिज वा लिज पर्चेज गरी पैठारी गरेका वायुयानहरूको पैठारी गर्दाको अवस्थामा ५ (पाँच)बर्ष भन्दा कम उमेर भएका वायुयान आयात गर्ने संस्थालाई प्रत्येक वायुयान आयात गर्दाको भन्सार महशुल तथा लिज करमा सहुलियत प्रदान गर्ने र त्यस्ता वायुयानको निरन्तर संचालनका क्रममा पहिलो ३(तीन)बर्ष सम्म आयकरमा सहुलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ४.१.३ विमानस्थल विकास र निर्माण, वायुयान र वायुयानसंग सम्बन्धित उपकरणहरूको मर्मत सम्भार गर्ने संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था, वायुयान निर्माण वा डिजाइन वा त्यस्तै प्रकारका आधुनिक प्रविधियुक्त क्षेत्रमा लगानी गर्ने व्यक्ति वा संस्थालाई त्यस्ता कार्य गर्न प्रचलित कानून बमोजिम आवश्यक भूमि उपलब्ध गराइनेछ।
- ४.१.४ हवाई इन्धनको गुणस्तरलाई अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप कायम गर्दै अन्तरराष्ट्रिय उडान गर्ने वायुसेवा संस्थाले दीगो एवं प्रतिस्पर्धी सेवा संचालन गर्ने वातावरणलाई सहज बनाउन भन्सार महशुल, हवाई इन्धन जस्ता उडानसंग सम्बन्धित वस्तुमा सहुलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाई प्रतिस्पर्धात्मक आपूर्ति व्यवस्था गरिनेछ ।
- ४.१.५ Flying School सञ्चालनमा आएको अबधि देखि पहिलो पांच बर्ष सम्म आयकरमा छुट दिइनेछ ।
- ४.१.६ इन्जिन ओभरहल समेत गर्ने गरि स्थापना भएको बायुयान मर्मत संभारसंस्थाको लागि १० बर्ष सम्म आवश्यक जग्गा निशुल्क उपलब्ध गराइने र सञ्चालनमा आएको मितिले पांच बर्ष सम्म आयकरमा शत प्रतिशत छुट दिइने र पछिल्लो पांच बर्ष पचास प्रतिशत छुट दिइने छ ।

- ४.१.७ कुनै बिदेशी बायुसेवाले नेपालमा बायुयान मर्मत संभार तथा ओभरहल गरि बिदेश फिर्ता लैजाने अबस्थामा बिध्यमान जहाजको कर सम्बन्धि ब्यवस्थालाइ पुनरावलोकन गरि आशियान तथा सार्क मुलुक प्रतिष्प्रधि बनाइनेछ ।
- ४.१.८ हवाइ क्षेत्रमा लगानी गर्ने कम्पनी वा व्यक्ति वा निजको प्रतिनिधि/कर्मचारी र परिवारका सदस्यलाई नेपालमा उक्त विदेशी लगानी रहेसम्म आवासीय भिषा दिने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ४.१.९ कुनै बायुसेवा संस्थाले एक नयां बायुयान थप गर्दा दुइ आर्थिक बर्ष सम्म र दुइ वा दुइ भन्दा बढि बायुयान थप गर्दा ३ बर्ष सम्म आयकरमा ५० प्रतिशत छुट दिइनेछ ।

## ४.२ नीति कार्यान्वयन:

### ४.२.१ नीति कार्यान्वयन समिति:

यो नीति कार्यान्वयनको जिम्मेवारी सम्बन्धमा नागरिक उड्डयन मन्त्रीको हुनेछ। मार्गदर्शन गर्न देहाय बमोजिमको एक उच्चस्तरीय "हवाई नीति कार्यान्वयन समिति" गठन गरिनेछ:

(क) मन्त्री, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय  
अध्यक्ष

(ख) सचिव, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय

(आर्थिक तथा पूर्वाधार क्षेत्र)

सदस्य

(ग) सचिव, अर्थ मन्त्रालय

सदस्य

(घ) सचिव, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय

सदस्य

(ङ) सचिव, गृह मन्त्रालय

सदस्य

(च) सचिव, रक्षा मन्त्रालय

सदस्य

(छ) महानिर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

सदस्य

(ज) नेपाल वायुसेवा निगम तथा नेपाली नीजी वायुसेवाका तर्फबाट १-१ जना प्रतिनिधि सदस्य

(झ) नेपालका निजी क्षेत्रका वायु सेवा कम्पनीका प्रतिनिधि सदस्य

(ञ) सहसचिव, हवाई उद्योग व्यवस्थापन महाशाखा,

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय सदस्य-सचिव

५.२ समितिको बैठकप्रत्येक तीन महिनामा बस्नेछ र आवश्यकतानुसार अरु समयमा पनि बस्न सक्नेछ ।

५.३ समितिको बैठक बस्ने मिति समय र स्थान अध्यक्षको आदेशानुसार सदस्य-सचिवले सम्बन्धित सदस्यहरूलाई दुइ दिन अघि जानकारी गराउनु पर्नेछ ।

५.४ समितिमा प्रस्तुत हुने विषयवस्तु 'एजेण्डा' अध्यक्षसंग समन्वय गरी सदस्य सचिवले तयार गर्ने र बैठकको निर्णयकार्यान्वयनका लागि सम्बन्धित निकायमा समन्वय गर्ने काम सदस्य -सचिवले गर्नेछन् ।

५.५ समितिले विशेषज्ञता र आवश्यकताको आधारमा अन्य विभिन्न क्षेत्रकासम्बद्ध व्यक्ति वा विशेषज्ञलाई पर्यवेक्षक वा आमन्त्रित सदस्यको रूपमा समितिको बैठकमा आमन्त्रण गर्न सक्नेछ।

५.६ समितिले यो नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि मार्गदर्शन गर्नेछ।

५.७ यस समितिको सचिवालयको काम संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले गर्नेछ।

## ६ अनुगमन तथा मूल्यांकन:

६.१ नीति कार्यान्वयन समितिले यो नीति कार्यान्वयनको अनुगमन विभिन्न आवधिक बैठक, समीक्षा तथा अन्तर्क्रियाका माध्यमबाट गर्नेछ।

६.२ मन्त्रालयले सेवा प्रदायक संस्था तथा नियामक संस्थाको कार्य सम्पादनको अनुगमन गर्न सक्नेछ।

६.३ मन्त्रालयबाट यो नीति कार्यान्वयनको मूल्यांकन सामान्यतः प्रत्येक दुई वर्षमा हुनेछ।

**७. जोखिम :-**

नागरिक उड्डयन सेवा एक उच्च प्रविधियुक्त र बाह्य क्षेत्रको बढी प्रभाव पर्ने कारणले अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा उड्डयन क्षेत्रमा आएको परिवर्तनले नीति कार्यान्वयनमा प्रभाव पर्न सक्नेछ । निजी क्षेत्रको लगानी सोचे अनुरूप नआएमा र सरकारी क्षेत्रबाट हुने लगानीमा समयमा स्रोतको उपलब्धता हुन नसकेमा नीती कार्यान्वयनमा असर पर्ने देखिन्छ ।

**४.३ खारेजी र बचाउ**

४.३.१ हवाइ नीति, २०६३ खारेज गरिएको छ ।

४.३.२ हवाइ नीति, २०६३ बमोजिम भए गरेका सम्पूर्ण कार्यहरु यसै नीति अन्तर्गत भए गरेको मानिनेछ।