

भाग - १

प्रारम्भ

१.१ पृष्ठभूमि:-

- १.१.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रले पर्यटन उद्योग , वाणिज्य तथा अर्थव्यवस्थाको विकास र विस्तारमा महत्वपूर्ण योगदान गरिरहेको सन्दर्भमा हवाई यातायात नेपाललाई विश्वका अन्य मुलुकसँग जोड्ने एक भरपर्दो र प्रभावकारी माध्यम बन्न पुगनुका साथै भौगोलिक विकटताका कारण आन्तरिक क्षेत्रमा पनि हवाई यातायात प्रणाली अपरिहार्य साबित भईरहेको छ ।
- १.१.२ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा देखापरेको विश्वव्यापि द्रुततर विकाससंगै नेपालले पनि सर्वसाधारणको पहुँच र विदेशी पर्यटक आगमन बृद्धि बाट पर्यटन प्रबर्द्धनमा पुग्न गईरहेको सकारात्मक परिणामलाई समेत दृष्टिगत गरी हवाई यातायातको बढ्दो मागलाई सम्बोधन गर्दै नागरिक उड्डयन सेवालाई समयानुकूल आकर्षक एवम् सक्षम तुल्याई मुलुकको आर्थिक विकासमा अपेक्षित योगदान पुऱ्याउन सक्ने अवस्था विद्यमान छ । साथै, International Civil Aviation Organization (ICAO) र International Air Transport Association (IATA) ले प्रकाशित गरेको आवधिक ट्राफिक बृद्धिको Trend लाई दृष्टिगत गर्दा पनि नेपालले द्रुततर हवाई यातायातको विकासमा जोड दिनु परेको छ ।
- १.१.३ यात्रु सेवालाई सुरक्षित, सहज र भरपर्दो बनाउन सम्बन्धित निकायहरुमा आधुनिक प्रविधिको प्रयोग, नविनतम विधि एवं प्रक्रियाको अनुसरण र प्राविधिक जनशक्तिको क्षमता अभिवृद्धि गर्न विशेष ध्यान दिनुपर्ने अवस्था रहेको छ ।
- १.१.४ करिब ७० वर्षको इतिहास बोकेको नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा उल्लेखनिय उपलब्धिहरु हासिल भएका छन्। उदार हवाई नीतिको अवलम्बन गर्दै वि.सं. २०५० सालमा लागु भएको राष्ट्रिय हवाई नीति मार्फत नेपालले उदार अर्थ व्यवस्थाका मर्महरुलाई आत्मसात गरेसँगै उड्डयन क्षेत्रले फड्को मार्नुका साथै निजी वायुसेवा कम्पनीको स्थापना र संचालनले उड्डयन क्षेत्रमा फड्को मार्नुका साथै आन्तरिक हवाई ट्राफिकमा तीव्र बृद्धि भएको र हवाई क्षेत्रलाई अझ बढी प्रतिस्पर्धी, सुलभ एवं भरपर्दो बनाउन मद्धत पुगेको छ ।
- १.१.५ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा भएको बृद्धि अनुसार पूर्वाधार विकास र विस्तारमा जोड दिनुका साथै आधुनिक प्रविधिहरु , भौतिक सुविधाको विकास एवं व्यवस्थापनमा थप प्रयास गर्नु पर्ने परिस्थिति विद्यमान छ ।
- १.१.६ साविकको हवाई सुरक्षा र उड्डयन सुरक्षा निगरानी प्रणालीलाई थप मजबुत एवं प्रभावकारी बनाउन विमानस्थल र हवाई उडान क्षेत्र (airspace) को व्यवस्थापन तथा विकासमा दक्ष र सक्षम हवाई यातायात प्रणाली सदैव अपेक्षित छ । आधुनिक प्रविधि, पूर्वाधार र सुविधादेयको बृद्धि गरी विमानस्थल सेवालाई गुणस्तरीय र अन्तरराष्ट्रिय स्तरको बनाउन द्रुत गतिमा

प्रविधिमा आएको परिवर्तनलाई आत्मसात गर्दै जनशक्तिको तालिम, विकास एवं संबर्द्धनमा विशेष ध्यान पुर्यानु पर्ने आवश्यकता टड्कारो रहेको छ ।

१.१.७ अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले तय गरेको हवाई सुरक्षा (Aviation Security), उड्डयन सुरक्षा (Aviation Safety), हवाई पथ प्रदर्शन क्षमता र दक्षता (Air Navigation Capability & efficiencies), यात्रु सुविधादेय, लाइसेन्सीङ्ग, मर्मत सम्भार , आर्थिक विकास र वातावरणीय संरक्षण जस्ता रणनीतिक उद्देश्यलाई अनुसरण गर्दै नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई दीगो विकास एवं चुनौतिको सामना गर्न सक्ने गरी सक्षम बनाउन गुणात्मक एवं परिमाणात्मक सुधार गर्नुपर्ने आवश्यकता महशुस भएको छ ।

१.२. विगतका प्रयास र वर्तमान स्थिति:

१.२.१ हवाई यातायात सेवाबाट राष्ट्रलाई अधिकतम लाभ हासिल गर्न यस सेवाको विकासलाई प्रोत्साहन पुग्ने परिस्थिति श्रृजना गरी गैर सैनिक हवाई उडानलाई नियन्त्रित र व्यवस्थित गर्ने प्रयोजनका लागि जारी भएको गैर सैनिक हवाई उडान (सिभिल एभिएशन) ऐन, २०१५ कार्यान्वयनमा रहेको ।

१.२.२ राष्ट्रिय एवम् अन्तरराष्ट्रियस्तरमा हवाई यातायातको क्षेत्रमा आएको नविनतम परिवर्तन, हवाई यातायातको आवश्यकता र महत्वलाई आत्मसात गर्दै यस क्षेत्रको योजनाबद्ध विकासमा टेवा पुर्याउने उद्देश्यले नेपालको हवाई यातायात सेवामा निजी क्षेत्रको समेत संलग्नता गराउने उद्देश्य राखी नेपाल सरकारले वि.सं. २०५० सालमा सर्वप्रथम राष्ट्रिय हवाई नीति, २०५० जारी गरेको ।

१.२.३ हवाई यातायात क्षेत्रमा भएको विकास तथा परिवर्तन , निजी क्षेत्रको सहभागिता र हवाई यातायात संचालकहरूबीच बढ्दो हातेमालो (Alliances) लाई समेत दृष्टिगत गरी वि.सं. २०५० सालमा जारी भएको राष्ट्रिय हवाई नीतिमा समसामयिक सुधार गर्ने प्रयोजनका लागि राष्ट्रिय उडान सुरक्षा तथा हवाई सुरक्षाको सुनिश्चितता र अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप हवाई यातायात सेवा संचालनमा जोड दिई नेपाल सरकारबाट हवाई नीति, २०६३ जारी भएको ।

१.२.४ नेपालको हवाई यातायात विकासको क्रमलाई विश्लेषण गर्दा पहिलो पटक राष्ट्रिय हवाई नीति २०५० जारी हुनु पूर्व नियन्त्रित उड्डयन आकाशको अवस्था रहेको थियो। त्यस बखत तत्कालीन शाही नेपाल वायु सेवा निगमले मात्र आन्तरिक र अन्तरराष्ट्रिय हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्दथ्यो । त्यस्तै, वि.सं. २०५० मा जारी भएको राष्ट्रिय हवाई नीतिले लिएको उदार

हवाई नीतिको अवधारणा अनुरूप नेपालको उड्डयन क्षेत्रमा नीजि क्षेत्रले प्रवेश गर्ने मार्ग प्रशस्त भयो। राष्ट्रिय हवाई नीति २०५० लाई विस्थापित गरी वि.सं. २०६३ सालमा हवाई नीति, २०६३ जारी भए पछि उदार आकाश नीतिको गन्तव्य स्थापित गरेकाले यसै क्रममा वायुसेवा क्षेत्रमा विदेशी लगानी भित्र्याउने, विमानस्थलको विकास विस्तार गर्ने कार्यमा क्रमशः सुधार भएको देखिन्छ। हवाई नीति, २०६३ जारी भएको १३ वर्षमा त्यस नीतिले तय गरेको कार्यदिशा र कार्यनीतिले नेपालको हवाई यातायातलाई अझ सुरक्षित, व्यावसायिक, कुशल, दक्ष, प्रभावकारी एवं दीगो बनाउन महशुश भएको, विद्यमान चुनौति र समस्यालाई यथेष्ट सम्बोधन गर्न बदलिँदो परिस्थितिसँग प्रभावकारी हुने गरी हवाई यातायात सेवा संचालन गर्न समय-सापेक्ष नीति अवलम्बन गर्नु बाञ्छनीय हुने भएकाले राष्ट्रले लिएको "समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली" को दीर्घकालीन लक्ष्य हासिल गर्न समेत टेवा पुग्ने गरी प्रस्तुत हवाई नीति ल्याइएको हो।

१.३. चुनौती र समस्या:

- १.३.१ नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रबाट देशको आर्थिक गतिविधिमा उल्लेखनीय योगदान पुर्याउनु सक्ने वातावरण श्रृजना गर्न यस क्षेत्रलाई अझ बढी सुरक्षित, भरपर्दो, सक्षम एवं दीगो बनाउनु पर्ने।
- १.३.२ वायुसेवा कम्पनीहरूको स्वस्थ, प्रतिस्पर्धात्मक एवं दीगो संचालनद्वारा मुलुकका दुर्गम स्थानमा सहज आवागमन गराउनु पर्ने।
- १.३.३ नेपालका वायुसेवा कम्पनीहरूको अन्तरराष्ट्रिय उडानमा पहुँच वृद्धिद्वारा पर्यटन उद्योगमा ठोस योगदान गर्न सक्ने बनाउनु पर्ने।
- १.३.४ आवश्यकता अनुसार विमानस्थलको निर्माण र विद्यमान विमानस्थलहरूको स्तरोन्नति एवं हवाई मार्गलाई आधुनिक प्रविधियुक्त एवं सुविधा सम्पन्न तुल्याई यात्रुहरूको आवागमनलाई अझ बढी सुविधाजनक बनाउनु पर्ने।
- १.३.५ नेपालमा नागरिक उड्डयन क्षेत्रको पूर्वाधार सेवाहरूको विकास र विस्तारमा सार्वजनिक-निजी साझेदारीको अवधारणालाई कार्यान्वयनमा ल्याउन स्रोत, साधन र जनशक्तिको सीमितता रहेको।
- १.३.६ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई आवश्यक पर्ने दक्ष जनशक्तिको विकास गर्न, जनशक्तिको पलायन कम गर्न र रोजगारीमा थप अवसरहरू श्रृजना गर्नु पर्ने।
- १.३.७ विमानस्थलहरूमा अति व्यस्त समय (Pick-hour) मा हुने congestion लाई व्यवस्थापन गर्न ध्यान दिईरहनु पर्ने।

१.३.८ विभिन्न विषय-वस्तुसंग सम्बन्धीत निकायहरू (Multiple Disciplinary) को संयोजनबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा हुने क्रियाकलापलाई चुस्त एवं प्रभावकारी समन्वयात्मक भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने ।

१.४. परिभाषा:

विषय वा प्रसंगले अर्को अर्थ नलागेमा यस नीतिमा:

१.४.१ "अन्तर प्रदेश उडान" भन्नाले नेपालको एउटा प्रदेशमा भएको विमानस्थलबाट अर्को प्रदेशमा भएको विमानस्थलमा गरिने उडानलाई जनाउँछ ।

१.४.२ "अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) " भन्नाले इस्वी सम्वत १९४४ मा संयुक्त राज्य अमेरिकाको सिकागोमा भएको नागरिक उड्डयन सम्बन्धी अन्तरराष्ट्रिय महासन्धी बमोजिम स्थापित संस्थालाई जनाउँछ ।

१.४.३ "अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा " भन्नाले हवाई उडान र हवाई उडानसंग सम्बन्धित कृयाकलापमा तोकिएको मापदण्ड अनुरूप नगरी अन्यथा गरेको वा गर्न खोजेको भन्ने सम्झनुपर्छ ।

१.४.४ "आवासिय भिषा" भन्नाले नेपालमा नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा तोकिए बमोजिमको लगानी कायम राखि सेवा संचालन गरिरहेका व्यक्ति र निजमा आश्रीत निज स्वयंका साथमा रहेका परिवारका सदस्यलाई सो सेवा संचालन गरेसम्मका लागि प्रचलित नेपाल कानून बमोजिम प्रदान गरिने प्रवेशाज्ञा (Visa) सम्झनुपर्दछ । यस प्रसंगले नेपालमा काम गर्ने विदेशी वायुसेवाका प्रतिनिधिलाई वा कानून बमोजिम आवासिय भिषा प्राप्त गर्न योग्य व्यक्तिलाई प्रदान हुँदै आएको 'भिषा' लाई समेत जनाउँछ ।

१.४.५ "ईजाजत" भन्नाले नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा सेवा संचालन गर्न जारी रीतपूर्वकको अधिकारपत्र सम्झनुपर्छ । यो शब्दले नीजि प्रयोगमा ल्याउने वायुयानको प्रसंगलाई समेत जनाउँछ ।

१.४.६ "उद्योग" भन्नाले नागरिक उड्डयन सेवासंग सम्बन्धित उद्योगलाई जनाउँछ ।

१.४.७ "एयर नेभिगेशन सेवा " भन्नाले एयर ट्राफिक संचालनको सवै चरणमा प्रदान गरिने एयर ट्राफिक व्यवस्थापन, संचार उड्डयन सहाय निगरानी , उड्डयन मौसम, खोज तथा उद्धार तथा उड्डयन सुचना सेवालाई समेत जनाउँछ ।

१.४.८ "छोटो दुरीको विमान" (Short Haul fleet) भन्नाले जेट ईन्जिन प्रविधिबाट पूर्ण क्षमतामा २ घण्टा भन्दा कम उडान समय प्रयोग हुने दुरीमा मात्र उडान गर्ने क्षमताको विमानलाई जनाउँछ ।

- १.४.९ "ट्रान्जिट" भन्नाले कुनै मुलुकबाट आएको विमान र त्यस्मा सवार यात्रु तथा मालसामानलाई अर्को मुलुकको कुनै विन्दुमा पुर्याउन प्रयोग हुने ठाउँ वा सेवालाई जनाउँछ ।
- १.४.१० "तोकिएको वा तोकिए बमोजिमको" भन्नाले यस राष्ट्रिय हवाई नीति, २०७६ मा तोकिएको वा प्रचलित नेपाल कानूनमा तोकिए बमोजिमको भन्ने सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.११ "नागरिक उड्डयन क्षेत्र " भन्नाले नागरिक उड्डयनसंग सम्बन्धित सम्पूर्ण कृयाकलापलाई समेटेको क्षेत्र भन्ने सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१२ "निषेधित क्षेत्र" भन्नाले विमानस्थल भीत्र प्रवेशका लागि विमानस्थल अधिकारीले प्रवेश नियन्त्रण (Entry restricted or control) गरेको क्षेत्र सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१३ "नियामक निकाय" भन्नाले नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई नियमन तथा प्रबर्द्धन गर्न कानून बमोजिम स्थापित निकायलाई जनाउँछ । वर्तमान परिप्रेक्षमा यस्तो कार्य गर्दै आएको "नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण" लाई सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१४ "प्राधिकरण" भन्नाले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१५ "मन्त्रालय" भन्नाले संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१६ "व्यक्ति" भन्नाले कृयाकलापको आधारमा 'व्यक्ति' वा संस्थालाई समेत जनाउँछ ।
- १.४.१७ "वायुसेवा" भन्नाले यात्रु, डाँक तथा मालसामानको सुरक्षित ओसार पसार गर्ने उद्देश्य राखि प्रचलित कानून बमोजिम स्थापित संस्था सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१८ "वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र" {Air Operator Certificate (AOC)} भन्नाले ईजाजत प्राप्त संस्थालाई आवश्यक सबै प्रकृया पूरा गरिसकेपछि विभिन्न प्रावधानहरु सहित प्रदान गरिने प्रमाणपत्र सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.१९ "वायुयान" भन्नाले हावाको प्रतिक्रियाद्वारा वायुमण्डलमा आधारित हुन सक्ने जुनसुकै यन्त्र सम्झनु पर्छ र यो शब्दले गाँसिएका वा नगाँसिएका बेलुन, हवाई जहाज, ग्लाइडर र उड्ने यन्त्रलाई समेत जनाउँछ ।
- १.४.२० "विमानस्थल" भन्नाले विमानहरुको उडान तथा अवतरणका लागि विभिन्न प्रविधियुक्त उपायहरुको अवलम्बन गरी तयार पारिएको अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूपको धावन मार्ग लगायत सेवा सुविधा सहितको स्थानलाई जनाउँछ ।

- १.४.२१ "विमानस्थल क्षेत्र" भन्नाले विमानहरूको आवत-जावत गर्ने, पार्किङ्ग गर्ने, यात्रुहरू आवत-जावत गर्ने लगायतका नागरिक उड्डयनका कृयाकलापका लागि तोकिएको जुनसुकै विमानस्थलको पनि बाहिरी र भित्री तारवार क्षेत्र वा कम्पाउण्ड भीत्रको भूभागलाई सम्झनुपर्दछ ।
- १.४.२२ "स्लट" (SLOT) भन्नाले उडानलाई व्यवस्थित गर्न प्रदान गरिने समय र विमानस्थल प्रयोग सुविधालाई जनाउँछ ।
- १.४.२३ "साधारण वायुसेवा" (General Aviation) भन्नाले सामान्यतया ५७०० किलो ग्राम भन्दा कम तौल सम्मका विमानहरूबाट एयर एम्बुलेन्स (Air Ambulance), हवाई खेलकुद, एरियल सर्भे कार्य, फोटोग्राफी, मनोरञ्जनात्मक कृयाकलाप र नीजि प्रयोजनका उडान कार्य गर्ने जस्ता कृयाकलापलाई जनाउँछ ।
- १.४.२४ "संस्था" भन्नाले प्रचलित नेपाल कानून बमोजिम स्थापित संस्था भन्ने संझनु पर्दछ । यस शब्दले Public Limited Company र Private Limited Company लाई समेत जनाउँछ ।
- १.४.२५ "हव" भन्नाले विभिन्न विमानस्थलमा उडान संचालन गर्ने प्रावधान र सुविधा सहितको महत्वपूर्ण स्थानलाई जनाउँछ ।
- १.४.२६ "हवाई उड्डयन सुरक्षा" (Aviation Safety) भन्नाले वायुयानको उडान सुरक्षासंग सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूपका समग्र क्रियाकलाप भन्ने बुझाउँछ । यस प्रसंगले सम्बन्धित विषयको तालीम प्राप्त गरी ईजाजत प्राप्त गरेका व्यक्तिबाट वायुयानको उडान संचालनसंग सम्बन्धित कार्य गर्नेलाई समेत जनाउँछ ।
- १.४.२७ "हवाई सुरक्षा" (Aviation Security) भन्नाले विमानस्थल क्षेत्र र त्यसभीत्र उडान गर्ने वायुयान, वायुयान उडानपूर्व गरिने सुरक्षा जाँच , वायुयानलाई गैरकानूनी कब्जा हुन नदिने क्रियाकलाप लगायत यान्त्रु तथा विमानस्थलमा कार्यरत व्यक्ति तथा विमानस्थलको सम्पत्तिको सुरक्षाका लागि गरिने कृयाकलापलाई जनाउँछ ।
- १.४.२८ "हवाई क्षेत्र" वा "वायु क्षेत्र" (Air Space) भन्नाले नेपालको मानचीत्र भीत्रको सम्पूर्ण जल , स्थल र आकाश भन्ने बुझनुपर्दछ ।
- यस नीतिको परिभाषामा नपरेका तर, प्रचलित नेपाल कानूनमा समावेश भइसकेका र अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलनमा आईसकेका यस नीतिमा समावेश गरिएका सम्बन्धीत विषय वस्तुका शब्दहरूलाई यसै नीतिको परिभाषामा परेसरह सम्झनुपर्दछ ।

भाग -२

दीर्घकालीन सोच, लक्ष्य, उद्देश्य र रणनीति

२.१ दीर्घकालीन सोच-

सुरक्षित, गुणस्तरीय, दीगो, विश्वसनीय र सर्वसुलभ हवाई यातायात सेवाको सुनिश्चितता प्रदान गरी नेपाललाई क्षेत्रीय तथा अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सेवाको संचालन केन्द्र (हब) बनाउनुका साथै अन्तरराष्ट्रिय उडानको महत्वपूर्ण ट्रान्जिट विन्दुको रूपमा स्थापित गर्ने ।

२.२ लक्ष्य:-

सुरक्षित, भरपर्दो, प्रतिस्पर्धी, प्रभावकारी र किफायती हवाई यातायात संचालनको माध्यमबाट नेपाललाई क्षेत्रीय तथा अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन क्षेत्रको हब बनाई अन्तरराष्ट्रिय उडानहरूले नेपालको वायु क्षेत्रको अधिकतम उपयोग गर्न सक्ने गरी र आन्तरिक हवाई उडान सेवालाई सर्वसाधारणको पहुँच भित्र पुऱ्याउन सुगम र दुर्गम क्षेत्रहरूमा समेत गुणस्तरीय सेवा संचालन हुन सक्ने वातावरणको विकास गरी हवाई क्षेत्रलाई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको महत्वपूर्ण अस्त्रको रूपमा विकास गर्ने ।

२.३ उद्देश्य:-

नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई सुरक्षित, नियमित, सुलभ, सवल र विश्वसनीय बनाउन यस नीतिले देहायको उद्देश्य लिएको छ :-

२.३.१ हवाई उड्डयन सुरक्षा र हवाई सुरक्षा अभिवृद्धिलाई उच्च प्राथमिकता दिने ।

२.३.२ हवाई यातायातको दृष्टिकोणले नेपाललाई क्षेत्रीय अन्तरराष्ट्रिय हब बनाउने ।

२.३.३ नेपाललाई अन्तरराष्ट्रिय उडानको गन्तव्य (Destination) मात्र नभै Transit Hub को रूपमा समेत विकास गर्ने ।

२.३.४ अन्तरराष्ट्रिय कार्गो ढुवानीमा निर्यात/आयातको साथै ट्रान्जिट कार्गोलाई प्रबर्द्धन गर्ने ।

२.३.५ वायुयान र यससँग सम्बन्धित उपकरणहरूको मर्मत सम्भार गर्न अन्तरराष्ट्रिय मापदण्डको मर्मत सम्भार संस्था Maintenance and Repair Organization (MRO) संचालन गर्ने / गराउने र आवश्यक विमान आश्रयस्थल (Hanger) को व्यवस्था गर्न निजी क्षेत्रलाई समेत प्रोत्साहित गर्ने ।

२.३.६ आन्तरिक सेवाका हव विमानस्थलका साथै दुर्गम क्षेत्रका विमान स्थलहरूको विकास गरी सुगम, दुर्गम लगायत प्रादेशिक उडान योजनाको माध्यमबाट हवाई यातायात सेवा उपर सर्वसाधारणको पहुँच बढाउने ।

- २.३.७ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गरी निजी क्षेत्रको समेत सहभागितामा मुलुकको सामाजिक, आर्थिक विकासमा योगदान गर्न सक्ने तुल्याउने ।
- २.३.८ साधारण हवाई सेवा (General Aviation) भित्र पर्ने हवाई खेलकुद तथा मनोरञ्जन जस्ता सेवाको विकास र विस्तार गर्न उपयुक्त वातावरणको श्रृजना गर्ने ।
- २.३.९ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा विभिन्न संकायका लागि दक्ष तथा व्यवसायिक जनशक्तिको आवश्यकता परिपूर्ति गर्न निजी क्षेत्रको समेत संलग्नतामा नागरिक उड्डयनसंग सम्बन्धि अन्तरराष्ट्रिय स्तरको प्रशिक्षण संस्थाहरूको विकास गर्ने ।
- २.३.१० विदेशी पर्यटक आगमनको आंकडालाई परिमाणात्मक एवं गुणात्मक सुधार गर्दै प्रत्येक बर्ष उल्लेखनीय संख्यामा अभिवृद्धि गर्न र आन्तरिक क्षेत्रको आवागमनमा नागरिक उड्डयनलाई भरपर्दो र महत्वपूर्ण साधनको रूपमा प्रयोग गर्ने विश्वसनीय माध्यम बनाउन राष्ट्रिय तथा अन्तरराष्ट्रिय गन्तव्य संजाल विस्तार गरी नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई सर्वसुलभ, पहुँच योग्य र सुरक्षित बनाउने ।
- २.३.११ नेपालमा आवागमन गर्ने यात्रुहरूको संख्या अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्यले नेपाली वायुसेवाहरूको अन्तरराष्ट्रिय संजाल एवं पहुँच बृद्धि गर्न विश्वका अन्य वायुसेवा संस्थाहरूसंग Alliance तथा Code Share सम्झौता गर्ने ।
- २.३.१२ हवाई सुरक्षा र हवाई उडान सुरक्षाको उच्चतमस्तर कायम गर्न संगठनात्मक एवं व्यवस्थापकीय सुधार र पूर्वाधारको विकास गर्ने ।
- २.३.१३ हवाई यातायात सेवा संचालन , विमानस्थल निर्माण, संचालन र व्यवस्थापन तथा हवाई यातायातसंग सम्बन्धीत सेवा र सुविधाको विकास , विस्तार तथा संचालन लगायत विमान Leasing, Holding तथा Owning कम्पनी विकास गर्न स्वदेशी तथा विदेशी लगानीकर्तालाई आकर्षित र प्रोत्साहित गरी स्वस्थ एवं प्रतिष्पर्धात्मक हवाई सेवाको विकास गर्ने ।

२.४ रणनीति:-

नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई सुरक्षित, नियमीत, सुलभ, सवल, विश्वसनिय, भरपर्दो र प्रतिस्पर्धि बनाउन देहायको रणनीति अख्तियार गरिएको छ :-

- २.४.१ सुरक्षा प्रावधान (Safety/ Security) सम्बन्धी अन्तरराष्ट्रिय मापदण्डको अवलम्बन र नवीन प्रविधिको उच्चतम उपयोग गरी हवाई सेवालाई थप सुरक्षित, गुणस्तरीय र विश्वसनीय बनाउने ।
- २.४.२ नागरिक उड्डयन सेवा र नागरिक उड्डयन नियमनका लागि नियामक निकायको संरचनात्मक सुदृढीकरण गरी अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप समयानुकूल क्षमता अभिवृद्धि गर्ने ।
- २.४.३ सेवा प्रदायक निकायहरूलाई सक्षम, प्रतिस्पर्धी र प्रभावकारी बनाई हवाई सेवालाई सर्वसुलभ बनाउने ।
- २.४.४ नागरिक उड्डयनका पूर्वाधारहरूको निर्माण, विकास तथा व्यवस्थापनमा सरकार , नीजि क्षेत्र , बैदेशिक सहयोग /लगानीका अतिरिक्त सरकार र नीजि क्षेत्र समेतको साझेदारीलाई प्रोत्साहित गर्ने ।
- २.४.५ नेपालको समग्र नागरिक उड्डयन क्षेत्र र विशेष गरी हवाई उडान सुरक्षा र हवाई सुरक्षामा राष्ट्रिय/ अन्तरराष्ट्रिय परिस्थितिको मूल्यांकन गर्दै नवीन प्रविधिको संयोजनबाट सम -सामयिक सुधार गरी आधुनिकीकरण गर्दै लगिने ।
- २.४.६ नेपालको पर्यटन प्रबर्द्धनमा सकारात्मक परिणामको लक्ष लिई विभिन्न मुलुकहरूसंगको हवाई सेवा सम्झौतालाई निरन्तरता दिई द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय हवाई सेवा सम्झौताको माध्यमबाट विभिन्न मुलुकहरूसंग हवाई सेवा विस्तार गर्न हवाई मार्गको विस्तार र बजार प्रबर्द्धनमा नेपाली वायुसेवा कम्पनीहरूको पहुँच वृद्धि गरी यस प्रकृतिलाई सार्थक बनाउन राष्ट्रिय हीतलाई मध्यनजर राखी विद्यमान उदार आकाश नीतिलाई प्रबर्द्धन गर्दै अन्तरराष्ट्रिय उडान गर्ने विदेशी वायुयानबाट नेपालको वायुक्षेत्र (Air Space) को अधिकतम प्रयोग हुने व्यवस्था मिलाईने ।
- साथै नयाँ अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको प्रयोगका लागि छिमेकी मुलुकसंग सौहार्दपूर्ण वार्ता गरी थप रुट व्यवस्थापनमा जोड दिईने ।
- २.४.७ साधारण हवाई सेवा (General Aviation) को परिभाषा भित्र पर्ने एयर एम्बुलेन्स (Air Ambulance), एभिएशन स्पोर्ट्स (Aviation Sports), साहसिक एवं अनुसन्धानात्मक उड्डयन क्रियाकलापहरू जस्तै माइक्रो लाईट (Micro light) ह्याङ्ग ग्लाइडिङ्ग Hang Gliding, प्यारा ग्लाइडिङ्ग (Para Gliding), हेलि स्किङ्ग (Heli Sking) र हट एयर बेलुनिङ्ग (Hot Air Ballooning), Para Motoring, Sky Diving जस्तालाई इजाजत तथा संचालन प्रमाणपत्र दिने प्रक्रियालाई सरलिकरण गरिने ।

- २.४.८ राष्ट्रको भु—बनोटको अवस्था अनुसार अपनाउनुपर्ने सुरक्षात्मक स तर्कतालाई मध्यनजर गर्दै आगामी दिनमा नेपाली अनुमितपत्र (Licence) मा वायुयान चालक बन्न ईच्छुक व्यक्तिलाई अध्ययन स्विकृती पूर्व नै स्वास्थ्य परिक्षण गर्दा त्यस्ता व्यक्तिको विगतका व्यवहार , मनोवैज्ञानिक, बौद्धिक र व्यवहारिक पक्षलाई समेत समेटी अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप गुणात्मक परिक्षण गराईने र त्यस्तो परिक्षणमा सफल भए पश्चात अध्ययन अनुमती प्रदान गर्ने, सो प्रावधान पुरा गरेकालाई मात्र नेपालमा दर्ता भएका तथा संचालनमा रहेका वायुयानको Flight Crew Member बनाउन सकिने र सोही प्रावधान अनुरूप स्वदेशी तथा विदेशी लगानीमा मुलुक भित्रै हवाई उडान प्रशिक्षण केन्द्र (Flying School) संचालनका लागि प्रोत्साहित गरिने । यस्ता हवाई उडान प्रशिक्षण संस्थालाई निश्चित विमानस्थल प्रयोग गर्ने सरल एवं पारदर्शी व्यवस्था समेत मिलाइने ।
- २.४.९ कुनै संस्था वा व्यक्तिले निजी प्रयोगका लागि विमान दर्ता गरी संचालन गर्न चाहेमा व्यापारिक उडान गर्न नपाउने गरी हवाई उडान सुरक्षा र हवाई सुरक्षा समेत का प्रावधानहरु सहितका आवश्यक शर्तहरु तोकि अनुमति प्रदान गर्न सकिने ।
- २.४.१० अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूपको वायुयान मर्मत तथा सम्भार संस्थाको स्थापनाका लागि आवेदन गर्ने संस्थाको व्यवस्थापकीय , प्राविधिक तथा आर्थिक क्षमताको मूल्यांकन गरी स्वदेशी तथा विदेशी संस्था वा निजी क्षेत्रले समेत संचालन गर्न पाउने व्यवस्था मिलाईने ।
- २.४.११ नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा कार्यरत तालिम , दक्षता तथा विशिष्टता हाशिल गरेका विज्ञहरुलाई नीजहरुले प्रदान गर्दै आएको सेवाबाट पलायन हुन नदिई कृयाशिल बनाई राख्न सम्बन्धित संस्थासंग आवश्यक समन्वय गरी Retention Programme ल्याईने ।
- २.४.१२ विमानस्थल संचालन अवरुद्ध हुने गरी कुनै घटना घटेमा त्यस्ता घटनासंग सम्बन्धीत वायुयान वा अन्य वस्तु तुरुन्त हटाई विमानस्थलको सेवा सुचारु राख्न विमानस्थल व्यवस्थापनले आवश्यक यन्त्र उपकरणको व्यवस्था गरी सम्बन्धीत विमान कम्पनी लगायत विमानस्थल परिसरमा कार्यरत सबैको संलग्नतामा छिटो छरितो पूर्वक बाधक वस्तु (Obstruction) हटाई विमानस्थल सुचारु गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाईने ।
- साथै , जुनसुकै संस्था वा व्यक्तिको भए पनि विमानस्थल परिसर भित्र २ (दुई) वर्ष भन्दा बढी अवधिसम्म संचालनमा नआई अनावश्यक ढंगले रहिरहेका , कुनैपनि प्रकारको मर्मत सम्भार जस्ता प्राविधिक प्रकृयाको दायरामा नरहेका र हटाउने आदेश समेत पालना नगरेका वायुयान तथा प्रयोगमा नआएका कुनै यन्त्र र उपकरणहरु तोकिएको समय सीमा भित्र सम्बन्धित पक्षले नहटाएमा त्यस्ता वस्तुहरुलाई नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण विमानस्थल व्यवस्थापनले लिलामी प्रक्रियाबाट हटाई आमदानी बाँध्न सक्ने व्यवस्था गरिने ।

भाग -३
नीति र कार्यनीति

३.१ नीति:-

३.१.१ हवाई उड्डयन सुरक्षा (Aviation Safety):

- ३.१.१.१ हवाई उड्डयन सुरक्षामा कुत्सित मनसायबाट लापरवाही र कानूनी प्रावधानको उल्लंघन गर्ने र अस्वस्थ प्रतिस्पर्धामा समेत संलग्न हुने कृयाकलापलाई निरुत्साहीत गर्न त्यस्ता क्रियाकलापमा संलग्न जो कोहीलाई पनि कसुरको प्रकृति अनुसार प्रचलित कानूनको दायरामा ल्याई कारवाही गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३.१.१.२ वायुयान दुर्घटनाका घटनालाई न्यूनिकरण गरी ' 0 सून्य तह ' ('0' Zero Level) मा पुर् याई ज्यू-धनको सुरक्षालाई सर्वोपरि प्राथमिकतामा राखि रहन हवाई उडान सुरक्षा अभिवृद्धिका लागि अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) द्वारा निर्धारित मापदण्डहरूको पालना गर्दै त्यसको प्रभावकारी कार्यान्वयनमा उच्च प्राथमिकता दिई हवाई उड्डयन सुरक्षाको मापदण्डलाई विश्वको औसत स्तरभन्दा माथि रहने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३.१.१.३ Air Traffic Control, Flight Information Service तथा Advisory Service लाई नवीनतम प्रविधिको संयोजनबाट अझ बढी छरीतो र गुणस्तरिय (Efficient) बनाउंदै लगिनेछ । सो कार्यका लागि विमानस्थलमा प्रयोग गरिने उपकरणहरूको र Air Route मा प्रयोग हुने पथ प्रदर्शक (Air Navigational) उपकरणहरूको विश्वसनियता बढाउन उचित मर्मत सम्भार सहित ICAO को मापदण्ड अनुरूप समय समयमा गुणस्तर जाँच (Calibration) गर्ने व्यवस्थालाई निरन्तरता दिईनेछ ।
- ३.१.१.४ हवाई उड्डयन सुरक्षा सुनिश्चित गर्न वास्तविक समय , हवाई उड्डयन सुरक्षा ट्र्याकिंग र छरीतो घटना विवरण प्राप्त गरी कारवाही गर्न एकद्वार प्रणालीको विकास गरी विद्युतीय माध्य मद्दारा जानकारी प्राप्त गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

- ३.१.१.५ भू-उपग्रहमा आधारित जस्ता अत्याधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी संचार , पथ प्रदर्शन एवं निगरानी सेवाको माध्यमबाट हवाई उड्डयन सेवालाई व्यवस्थित गरी नेपाललाई अन्तरराष्ट्रिय उडानको ट्रान्जिट रुटमा प्रवेश गराइनेछ ।
- ३.१.१.६ वायुयानको दुर्घटना जाँचलाई वस्तुनिष्ठ, एवं प्रभावकारी बनाउन एक स्वतन्त्र, साधन स्रोत सम्पन्न स्थायी दुर्घटना जाँच आयोग गठन गरिनेछ ।
- ३.१.१.७ अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले तय गरेको व्यवस्था बमोजिम नेपालको नागरिक उड्डयन नियामक निकायले प्रमुख हवाई उड्डयन सुरक्षा संकेत (Key Aviation Safety Indicator) तयार गरी लागु गर्ने व्यवस्था गरिनुका साथै विज्ञ समूह गठन गरी आवधिक अनुगमन गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ३.१.१.८ वायुयान उत्पादन गर्ने संस्थाले तोकेको इन्जिन परफरमेन्स रिलायविलिटी (Engine Performance Reliability), अन्तरराष्ट्रिय प्रचलन र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले जारी गरेका शर्त पूरा गरेर मात्र एक इन्जिन स्थिर पखेटा (Fixed Wing) भएका वायुयानलाई नि जी तथा तालीम प्रयोजनको लागि अनुमति दिन सकिनेछ ।
- ३.१.१.९ वायुसेवा संचालन संस्था , वायुयान मर्मत तथा सम्भार संस्था र प्रशिक्षण संस्थालाई इजाजत दिँदा विशेषतः हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) लाई दृष्टिगत गरी निश्चित मापदण्डको आधारमा अनुमति तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र दिने र सोको अनुगमन गर्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाइनेछ ।
- ३.१.१.१० (क) प्रेसराइज्ड वायुयानको हकमा १५ (पन्ध्र) बर्ष भन्दा पुरानो वा इकोनोमिक डिजाइन लाइफ (Economic Design Life) को ५० (पचास) प्रतिशत पूरा गरेको वा ३५००० (पैंतिस हजार) प्रेसराइजेशन साइकल पूरा गरेको जुन पहिले हुन आउँछ त्यस्ता वायुयानहरूको आयात गर्न निषेध गरिनेछ ।
- (ख) प्रेसराइज्ड नभएका वायुयानको हकमा आयात गरिने वायुयानको केश टु केश बेसिस (case to case basis) मा र वायुयानको रेकर्डहरूको पूर्ण जाँच गरी निर्णय गरिनेछ । तर १५ (पन्ध्र)

बर्षभन्दा पुराना वायुयानलाई आयात गर्न अनुमति प्रदान गरिने छैन ।

(ग) नेपालमा आयात भईसकेका तर , उत्पादन मितिले १५ (पन्ध्र) बर्ष पुरा गरेका जुनसुकै विमानहरूको उडान संचालन स्वीकृति दिनु पूर्व स्ट्रक्चरल इन्टेग्रिटी प्रोग्राम (Structural integrity programme) लागू गरी सो को आधारमा मात्र उडान संचालन गर्न दिइनेछ । साथै, संचालनमा आईसकेका त्यस्ता जुनसुकै विमानहरूको लागि कम्तिमा पनि प्रत्येक १ (एक) बर्षमा उडान योग्यताको परीक्षण गरी सफलताको आधारमा मात्र संचालन गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.१.१.११ 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 महशु ल तथा लिज करमा सहूलियत प्रदान गर्ने र त्यस्ता वायुयानको निरन्तर संचालनका क्रममा पहिलो ३ (तीन) बर्ष सम्म आयकरमा सहूलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.१.१.१२ कसैले खराब नियत राखी लापरवाही वा हेलचेक्राई तवरले हवाई उडान सुरक्षामा प्रतिकूल प्रभाव पर्ने गरी उडान गरेमा वा गर्न लगाएमा वा उडान कर्मचारीलाई गैर कानूनी कृत्याकलापमा बाध्य पारेका कारण कुनै अप्रिय घटना घट्न गएमा वा सम्पत्तिको हानी नोक्सानी गराएमा त्यस्ता कार्य गर्ने जुनसुकै व्यक्तिलाई पनि प्रचलित कानूनको दायरामा ल्याइनेछ ।

३.१.१.१३ कसैले जानाजान वा खराब नियतबाट वा लापरवाही वा हेलचेक्राई गरेको कारणबाट हवाई उड्डयन सुरक्षामा प्रतिकूल प्रभाव परेको वा विमानस्थल परिसरमा व्यक्तिको जिउ -ज्यानमा खतरा पुग्न गएको वा सम्पत्ति हानी नोक्सानी भएको पाईएमा त्यस्ता व्यक्ति उपर प्रचलित कानूनको दायरामा ल्याई कारवाही गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.१.१.१४ आन्तरिक तथा अन्तरराष्ट्रिय उडान सुरक्षालाई दृष्टिगत गर्दै आधुनिक प्रविधिको संयोजनबाट हवाई मार्ग (En-Route) तथा गन्तब्य (Destination)

को ताजा मौसमी जानकारी र मौसमी भविष्यवाणी (Weather Forecast) समयमै प्राप्त गर्न सक्ने गरी सुचना आदान प्रदानको व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.२ हवाई सुरक्षा (Aviation Security)

३.२.१ हवाई सुरक्षा विरुद्धका अपराधको परिवर्तित शैलिलाई दृष्टिगत गरी परम्परागत रूपमा कार्यान्वयनमा रहेका सुरक्षात्मक उपायहरू (Traditional Security Measures) लाई क्रमशः सुधार गर्दै जोखिम विश्लेषणको परिणाम (Risk Analysis Result) मा आधारित सुरक्षात्मक उपायहरू लागु गर्दै लगिनेछ। साथै, सुचना प्रविधिबाट हुन सक्ने अपराधलाई नियन्त्रण गर्न Cyber Security मा विशेष ध्यान पुर्याउने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.२.२ राष्ट्रिय सुरक्षाको सम्बेदनशिलतालाई प्राथमिकतामा राख्दै अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) द्वारा स्थापित हवाई सुरक्षा महासन्धिहरू तथा हवाई सुरक्षा सम्बन्धि एनेक्स -१७ (Annex-17) मा भएका प्रावधानहरू समेटि हवाई सुरक्षा सम्बन्धी ऐन, नियम तथा कार्यक्रम {National Civil Aviation Security Programme (NCASP)} लाई समयानुकूल परिमार्जन गर्दै लगिनेछ।

३.२.३ हवाई सुरक्षाका प्रावधानहरूको उच्च सतर्कता तथा प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयनको लागि पेशागत रूपमा दक्ष जनशक्ति सहितको छुट्टै हवाई सुरक्षा समूह (Dedicated Aviation Security Group) को व्यवस्था गरिनेछ।

३.२.४ सर्वसाधारणको चासोको विषय बाहेक हवाई सुरक्षाका संवेदनशील सूचनाहरूको वर्गीकरण गरी तिनको गोपनियता कायम गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ।

३.२.५ यात्रु सुविधाको नाममा हवाई सुरक्षामा कमी कमजोरी हुन नदिने र सुरक्षा सम्बेदनशिलतालाई प्राथमिकतामा राखी हवाई सुरक्षाको नाममा यात्रु सुविधामा असर नपर्ने सन्तुलित व्यवस्था मिलाईनेछ । साथै हवाई उडानका तयारीका क्रममा वा उडान अवधिमा कसैले विमानस्थल मा वा वायुयानमा त्यस्का चालक दलका सदस्य वा यात्रु वा सम्बद्ध कर्मचारी माथि अभद्र व्यवहार गरेमा वा हानी नोक्सानी हुने कार्य गरेमा वा हवाई उडान सुरक्षामा

समेत असर पर्न सक्ने स्थितिको श्रृजना हुने गरी गैरकानूनी क्रियाकलाप मानिने कसुर ग रेमा त्यस्ता कृयाकलाप मा संलग्न जो कोही लाई पनि आवश्यक फौजदारी वा अन्य प्रचलित कानूनी कारवाहीको दायरमा ल्याईनेछ ।

३.२.६ हवाई सुरक्षाको दृष्टिकोणले सम्बेदनशिल क्षेत्रमा काम गर्ने जो कोहीले पनि जानाजानी वा लापरवाही वा हेलचेक्रयाईबाट हवाई सुरक्षामा प्रतिकूल असर पर्न सक्ने कार्य गरेको पुष्टि भएमा त्यस्तो कृयाकलापमा प्रत्यक्ष वा परोक्ष रूपमा संलग्न हुने जो कोहीलाई पनि हवाई सुरक्षा विरुद्धको अपराधमा प्रचलित कानूनको दायरामा ल्याउने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.२.७ हवाई सुरक्षा सम्बन्धी सन्धि, महासन्धिलाई आवश्यकता र उपयुक्तताको आधारमा अनुमोदन वा सम्मिलन गरिनेछ ।

३.२.८ अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन र त्यस्का सदस्य राष्ट्रहरूसंग हवाई सुरक्षा सम्बन्धी सूचना, प्रविधि तथा कार्यक्रमको आदान—प्रदान गर्ने जस्ता विषयमा समन्वय र सहयोग कायम गरिनेछ ।

३.२.९ हवाई सुरक्षा अभिवृद्धिका लागि अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) द्वारा निर्धारित मापदण्डको पालना गर्दै हवाई सुरक्षा व्यवस्थालाई विश्वको औसत स्तरभन्दा माथि रहने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.३ दीगोपना:

३.३.१ वातावरणमा उड्डयन क्षेत्रले पार्ने प्रभाव न्यूनीकरण गर्न अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले प्रतिपादन गरेका व्यवस्था अनुरूप वातावरण प्रभाव न्यूनीकरण कार्यक्रम ल्याइनेछ ।

३.३.२ वायुयानबाट हुने उत्सर्जन कम गर्न उपयुक्त उपायको अवलम्बन गरिनेछ ।

३.३.३ हवाई यातायात क्षेत्रको लागि राष्ट्रिय वातावरण नीति एवं कानूनी दायित्व अनुरूपको योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ ।

३.३.४ विमानस्थलहरू तथा आकाशमा हुने वायुयानहरूको चाप व्यवस्थित गर्न प्रविधियुक्त विमानस्थल सहयोगी निर्णय प्रणाली (Airport Collaborative

Decision Making System) र हवाई उडान प्रवाह व्यवस्थापन (Air Traffic Flow Management) लागु गरिनेछ। साथै विमानस्थलमा उपयुक्त उड्डयन सहाय उपकरणहरूको व्यवस्थाबाट विमानस्थलको उपयोग समयमा बृद्धि गरी हवाई ट्राफिक वितरण प्रणालीमा संतुलन ल्याउन सहयोग हुने किसिमको SLOT प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ ।

- ३.३.५ विमानस्थलमा प्रयोग हुने सवारी साधन तथा उपकरणमा वैकल्पिक उर्जा (Alternative Energy) प्रयोग गर्न प्रोत्साहित गरी प्रदुषण न्यून गरिनेछ।
- ३.३.६ विमानस्थलमा नियमित विद्युत आपूर्ति (Uninterrupted Power Supply) को व्यवस्था गरी प्रविधिलाई भरपर्दो बनाउन विकल्पको रूपमा सौर्य उर्जा प्रणालीको व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३.३.७ 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 सहूलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाई प्रतिस्पर्धात्मक आपूर्ति व्यवस्था गरिनेछ । साथै हवाई ईन्धनको जमिनमूनि (Underground) सुरक्षित भण्डारण (Safe Storage) र ईन्धन भर्ने (Safe Refuelling) को व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३.३.८ नेपालमा आन्तरिक उडान गर्ने वायुसेवाहरूले हालसम्म आफैले गर्दै आएका भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Self Ground handling Service) लाई समयानुकूल सुधार गर्दै अन्तरराष्ट्रिय उडानका वायुसेवाहरूको हकमा पारस्परिक ता (Reciprocity) समेतलाई विचार गरी गुणात्मक तथा प्रतिस्पर्धी व्यवसायिक भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Qualitative and competitive Commercial Ground Handling Services) को व्यवस्था मिलाईनेछ । तर, नेपालमा दर्ता भई संचालनमा रहने वायुसेवाले गर्ने Self Ground Handling Service लाई उपरोक्त प्रावधानले असर नपर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३.३.९ नेपाल नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठानलाई विश्वविद्यालय तथा अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) को ट्रेन एयर (Train Air Plus Programme) को पुर्ण सदस्यतालाई कायम राख्दै नागरिक उड्डयनसंग सम्बन्धीत

अन्तरराष्ट्रिय स्तरको तालिम संचालन गर्न सक्षम बनाउन Regional Training Centre of Excellence (RTCE) को रूपमा विकास गर्नु का साथै स्वदेशी/विदेशी लगानीमा नीजि क्षेत्रबाट संचालित तालिम तथा शैक्षिक क्रियाकलापको गुणस्तर नियन्त्रण तथा निगरानी गर्ने व्यावसायिक संस्थाको रूपमा विकास गर्न समेत संस्थागत तथा कानुनी सुधार गरिनेछ ।

३.३.१० हवाई यातायात संरचनाहरू जस्तै विमानस्थल , विमानस्थल क्षेत्र भित्र पर्ने सडक, रेलमार्ग, टर्मिनल भवन , संचार, पथ प्रदर्शन जस्ता पूर्वाधारहरूको विकास लगायतका उद्योग तथा संस्था संचालन गर्दा प्रचलित नेपाल कानूनद्वारा निर्धारित प्रकृया अवलम्बन गरी स्वदेशी /विदेशी निजी क्षेत्रको लगानीलाई खुल्ला गरिनेछ ।

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

- १ अन्तरराष्ट्रिय वायुसेवा ८० प्रतिशतसम्म
- २ आन्तरिक वायुसेवा ४९ प्रतिशतसम्म
- ३ प्रशिक्षण संस्था ७५ प्रतिशतसम्म
- ४ मर्मत संभार संस्था ७५ प्रतिशतसम्म
- ५ यात्रु सेवा सुविधा प्रदायक उद्योगमा ७५ प्रतिशतसम्म

३.३.१२ प्रकरण ३ .३.११ बमोजिम लगानी गर्ने व्यक्ति वा निजको आधिकारीक प्रतिनिधि/कर्मचारी र निजका परिवारका सदस्यलाई नेपालमा उक्त विदेशी लगानी रहेसम्म आवासिय भीषा दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

३.३.१३ जग्गा जमिनको स्वामित्व सुरक्षित रहने गरी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले प्राधिकरणको ऐन, नियम तथा यस नीतिमा उल्लेख भएको कार्यहरू संचालन तथा प्राधिकरणको आर्थिक विकास तथा विविधिकरणका लागि जग्गा जमिनलाई व्यावसायिक प्रयोजनमा ल्याई आय आर्जन गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ । साथै प्राधिकरणको Non-Aeronautical Revenue लाई बढोत्तरी गर्न प्रोत्साहित गरिनेछ ।

३.४ हवाई सेवा तथा संजाल (Air Service and connectivity):-

३.४.१ नेपाली वायुसेवा:

३.४.१.१ कानून बमोजिम आवश्यक प्रकृया पुरा गरी वायुसेवा संचालन गर्ने उद्देश्यले स्थापना भएका संस्थाहरूलाई नियमानुसार वायुसेवा कम्पनीको रूपमा दर्ता गरी सेवा संचालन गर्ने अनुमति प्रदान गरिनेछ ।

३.४.१.२ मुलुकको आवश्यकता र बजारको माग , लगानी र आम्दानी (Profitability) को गहन विश्लेषणको आधारमा मात्र नयाँ कम्पनी दर्ता गरिनेछ ।

३.४.१.३ आन्तरिक तर्फ सेवा संचालन गर्न नयाँ वायुसेवा संचालन संस्थालाई इजाजत तथा वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र दिँदा र मौजुदा आन्तरिक सेवामा संलग्न वायुसेवा संचालन संस्थाहरूलाई वायुयान थप (fleet expansion) गर्न इजाजत दिँदा काठमाण्डौ बाहिरका हब विमानस्थलहरूमा रात्री विसान गर्ने प्रावधान सहित इजाजत दिइनेछ ।

३.४.१.४ नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सिफारिसको आधारमा प्रत्येक उडान खण्डको आन्तरिक सेवाको हवाई भाडा मन्त्रालयले निर्धारण गर्नेछ ।

तर , मन्त्रालयले भाडा निर्धारण गर्नु अघि वायुसेवाहरूसंग समेत समन्वय गर्नेछ ।

३.४.१.५ मन्त्रालयले तोकेको आन्तरिक हवाई भाडाको सीमा भित्र रही सेवा संचालन नगर्ने र अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा गर्ने वायुसेवाहरूलाई नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हस्तक्षेप गरी कानूनी कारवाही गर्न सक्नेछ ।

३.४.१.६ (क) अन्तरराष्ट्रिय हवाई सेवा संचालनका लागि इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र प्रदान गर्दा मुलुकको आवश्यकता पहिचानका आधारमा संस्थाको व्यवस्थापकिय,

आर्थिक तथा प्राविधिक पक्षको विश्वसनीयता र मुल्यांकनको आधारमा स्वस्थ र प्रतिस्पर्धात्मक रूपमा भाग लिन सक्ने गरी पारदर्शी बनाइने र द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय हवाई सेवा सम्झौता तथा समझदारीपत्र अनुसार मार्गसारिणी , उडान संख्या, सिट क्षमता तथा ट्राफिक अधिकारको प्रावधानलाई समेत दृष्टिगत गरी सो अधिकारको पारदर्शी रूपमा वितरण गरिनेछ । साथै पाँच वर्षसम्म सफलतापूर्वक आन्तरिक हवाई सेवा प्रदान गरी सेवा चालू राखेको आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थाको प्राविधिक , आर्थिक र व्यवस्थापकीय क्षमताको मूल्यांकन गर्दा सक्षम देखिएका आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थालाई अन्तरराष्ट्रिय हवाई सेवा संचालनको लागि इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र (AOC) दिन सकिनेछ ।

(ख) विदेशी वायुसेवा संस्थाहरूलाई हवाई सेवा सम्झौताका प्रावधान भित्र रहेर उडान अनुमति दिने व्यवस्थालाई निरन्तरता दिइने छ ।

३.४.१.७ अस्वस्थ प्रतिस्पर्धाका कारणबाट वायुसेवा संस्था लाई पलायन हुने नदिई क्षमता तथा पूँजी लगानीको आधारमा दीगो संचालन सुनिश्चित गर्न वायुसेवा कम्पनीहरू एक आपसमा गाभिने र प्राप्ति गर्ने (Merger and Acquisition) क्रियाकलापलाई प्रोत्साहित गरिनेछ ।

३.४.१.८ कागो दुवानी सेवालार्इ प्रोत्साहीत गर्न आवश्यकता नुसार निजी क्षेत्रलार्इ समेत सहभागी गराउने गरि Air Cargo Service र Air Courier Cargo Service को अवधारणा अधि बढाइने र Transit Cargo warehouse को व्यवस्था गरी Transshipment cargo प्रबर्द्धन गरिनेछ ।

३.४.१.९ नेपाली वायुसेवा संस्थाको स्वामीत्वमा रहेका वा त्यस्ता संस्थाले भाडा (lease) मा लिएर संचालन गर्ने वायुयानहरूको प्रयोग गरी अन्तरराष्ट्रिय क्षेत्रमा यात्रु तथा कागो, चार्टर र अतिरिक्त उडान सेवा

संचालन गर्न दिँदा नेपालको नियामक निकायबाट उडान सुरक्षा निगरानीको प्रत्याभुत हुने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.४.१.१० (क) नेपालमा दर्ता भई संचालनरत वायुसेवा कम्पनीहरूले वायुयान भाडा (lease) मा ल्याई उडान संचालन गर्न चाहेमा बढीमा ६ महिनाको अवधिसम्म Wet lease अर्थात ACMI (वायुयान, उडान कर्मचारी, मर्मत सम्भार र बीमा) का आधारमा ल्याई संचालन गर्न पाउने ; तर, सो अवधिभन्दा बढीका लागि भाडामा ल्याउनु परेमा उडान कर्मचारी, मर्मत सम्भार र बीमा आफैले व्यहोर्ने गरी Dry Lease Basis (विमान मात्र) मा उडान नियन्त्रण (Operational control) उडान संचालन गर्ने संस्थामा रहने गरी सेवा संचालन गर्न दिने व्यवस्था मिलाईनेछ । यसरी Dry Lease मा ल्याईने विमान संचालन अवधिभर नेपाली Registration मा रहनुपर्नेछ ।

(ख) वायुसेवा संचालन संस्थालाई ईजाजत तथा अनुमति प्रदान गर्दा तोकिएको वायुयान संख्याबाट पूर्ण क्षमतामा सेवा संचालन गरिरहेको अवस्थामा कमि नआउने गरी सेवा अभिवृद्धिका लागि वायुयान भाडा (lease) मा ल्याई संचालन गर्नु परेमा त्यसरी वायुयान भाडामा ल्याउनु परेको अवस्थामा अतिरिक्त कर सहूलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.४.१.११ नेपालमा दर्ता भएको वायुसेवा संचालन संस्थाको मुख्य व्यावसायिक कारोवारस्थल नेपालमा रहने व्यवस्था गरिनेछ ।

३.४.१.१२ ICAO को संविदाकारी मुलुकको हैसियतले उपयुक्तताको आधारमा अन्तरराष्ट्रिय सन्धि / महासन्धिलाई अनुमोदन वा सम्मिलन गर्ने कार्यलाई निरन्तरता दिँदै नेपाल पक्ष भएको अन्तरराष्ट्रिय सन्धि/महासन्धिको परिधिभित्र रहि वायुसेवा संचालन संस्थाहरूको दायित्व तथा बीमा गर्ने व्यवस्थालाई पारदर्शी बनाई अन्तरराष्ट्रिय

प्रचलनलाई समेत दृष्टिगत गरि पीडित पक्ष तथा उपभोक्ताको हकहीत संरक्षण हुने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

३.४.१.१३ वायुसेवा संचालन संस्था , मर्मत तथा संभार संस्था तथा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था लगायत साधारण हवाई सेवा (General Aviation) संचालनका लागि ईजाजत तथा AOC प्राप्त गर्न आवेदन दिंदा तोकिए बमोजिम धरौटी राख्नु पर्ने र त्यस्ता आवेदनउपर कारवाही गर्न एकद्वार प्रणाली अवलम्बन गरि नियामक निकाय मार्फत आवश्यक इजाजत तथा वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र (Air Operator Certificate) दिने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

३.४.१.१४ कुनै व्यक्ति वा संस्थाले नेपालमा दर्ता भएका वायुयानलाई विदेशमा बेच बिखन गर्न वा लिजमा दिन चाहेमा नियामक निकायको स्वीकृति लिनु पर्ने र नियामक निकायले प्रचलित नेपाल कानून र अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनलाई समेत दृष्टिगत गरी नियम तथा म्यानुअलमा व्यवस्था भए अनुसार स्वीकृति सम्बन्धी कारवाही अगाडी बढाउन सक्ने तुल्याइनेछ ।

३.४.१.१५ नेपालमा उडान सेवा संचालन गर्ने वायुसेवाहरुले उडानमा ढिलाई जस्ता कारणहरुबाट यात्रुहरुलाई पर्न जाने असुविधालाई दृष्टिगत गरी आवश्यक सेवा सुविधा प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

३.४.१.१६ वायु सेवा संचालनका लागि नेपालमा दर्ता भई सेवा संचालनमा आईसकेका र सेवा संचालनको प्रक्रियामा रहेका वायुसेवा संचालन संस्थाहरुले प्रदान गर्ने सेवा , तिनको अधिकार, कार्यक्षेत्र, दायित्व, हवाई टिकट विक्री प्रक्रिया वायुयान उडान कर्मचारी तथा यात्रुको वीमा व्यवस्था , यात्रु सेवा सुविधा लगायतका कृयाकलापहरुलाई व्यवस्थित गर्न 'राष्ट्रिय हवाई यातायात ऐन' (National Air Transport Act) को तर्जुमा गरिनेछ ।

३.४.१.१७ अन्तरराष्ट्रिय सन्धि /महासन्धिको अनुमोदन वा सम्मिलन भए अनुसार वायुसेवा कम्पनीहरुको दायित्व सम्बन्धी ऐन (Air Carrier Liability Act) तर्जुमा गरिनेछ ।

३.५ न्यून लागत वायुसेवा (Low Cost Carriers):

न्यून लागत वायुसेवाको अवधारणा विकास गरी त्यसरी स्थापना हुने वायुसेवा कम्पनीहरूलाई उपलब्धताको आधारमा छुट्टै विमानस्थल टर्मिनल/ विश्रामस्थल (Parking Bay) र उडान/ अवतरण गर्ने समय (Slot) निर्धारण र व्यवस्थित गर्ने कार्यक्रम ल्याईनेछ।

३.६ बजार पहुँचको अधिकार (Market Access Right):

३.६.१ अन्तरराष्ट्रिय उडान गर्ने नेपाली वायुसेवा कम्पनीहरूको क्षमता र उपादयेताको आधारमा द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय हवाई सेवा सम्झौता (Air Service Agreement) बमोजिम उडान संख्या र रुट प्रदान गरी बजार पहुँचको अधिकार (Market Access Right) प्रदान गरिनेछ।

३.६.२ नेपालले अन्य राष्ट्रसँग हवाई सेवा सम्झौता गर्दा पर्यटन प्रवर्द्धन, बजार हिस्सा एवं नागरिक उड्डयन क्षेत्रको विकासलाई आधार मानी द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय मामिला विक्षेपणका आधारमा हवाई सेवा सम्झौता गरिनेछ।

३.६.३ हवाई उड्डयन विकासका निमित्त अनुसन्धान तथा प्रविधि हस्तान्तरण (Research and Technology Transfer) जस्ता क्रियाकलापमा नी जि लगानीकर्तालाई प्रोत्साहित गरिनेछ।

३.६.४ अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनलाई समेत दृष्टिगत गरी विमानस्थलहरूलाई निम्न अनुसार वर्गीकरण तथा संचालन गरिनेछ:

(क) अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल

(ख) क्षेत्रीय अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल

(ग) आन्तरिक विमानस्थल :

(अ) आन्तरिक सुगम विमानस्थल

(आ) साना तथा Short Take-off and Landing (STOL) विमानस्थल ।

(इ) हेलिप्याड/हेलिपोर्ट

३.६.५

मुलुकको दुरगामी हवाई यातायात विकासलाई दृष्टिगत गरी नेपाललाई एशिया तथा प्रशान्त क्षेत्रकै ट्रान्जिट रुटको रूपमा विकास गर्ने अभिप्रायले नेपाल सरकार आफैले वा निजी क्षेत्रको समेत सहभागितामा आधुनिक सुविधायुक्त नयाँ अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण तथा विकास गरिनेछ ।

३.६

.६

(क) 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 ननएरोनटिकल आय श्रोतका सम्भावनाहरू पहिचान र विस्तार गर्न सेवा प्रदायकको स्तर निर्धारण गरी सोही स्तर समुहमा प्रतिस्पर्धा गराउने गरी निजी स्वदेशी तथा विदेशी लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहन गरिनेछ ।

(ख) विमानस्थलमा प्रदान गरिने सेवाको प्रकृति अनुसारको सेवा सुविधा उपलब्ध गराउने संयन्त्र स्थापना गर्ने उद्देश्य भित्र रही अन्तरराष्ट्रिय प्रचलन अनुसारको Aero City को व्यवस्था गरिनेछ ।

३.६.७ पूर्ण क्षमताको

(full fledged) नयाँ अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल र निर्माणाधीन

अन्तरराष्ट्रिय/ क्षेत्रीय अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको छीटो र तोकिएको समय सीमाभित्र निर्माण कार्य सम्पन्न गरेर अन्तरराष्ट्रिय वायुसेवाको सेवा संचालनमा सहजता हुन सक्ने वातावरण सहीतको आधुनिक प्रविधि जडान र प्रयोग गरी सेवा संचालनमा ल्याईनेछ ।

३.६.८

भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्याको वितरण, क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रबर्द्धन, अन्य विमानस्थलसंगको निकटता, प्राविधिक सम्भाव्यता र लागत प्रतिफलका सम्भावनालाई दृष्टिगत गरि विमानस्थलको निर्माण, विस्तार र स्तरोन्नति गर्ने कार्यलाई क्रमशः निरन्तरता दिईनेछ ।

३.६.९ विमानस्थलको निर्माण

, विकाश, विस्तार, स्तरोन्नति र प्रविधि जडान तथा प्रयोग

गर्नु पर्दा र विमानहरूको आवत-जावत गर्न (Obstruction or obstacle) हुने कुनै चीज, वस्तु हटाउनु पर्दा वा त्यसलाई मापदण्ड अनुरूपको साइज (Size) मा ल्याउनु पर्दा सम्बन्धीत मन्त्रालय र सम्बद्ध निकाय तथा व्यक्ति, संस्था

समेत संग समन्वय गरी कानूनी रीत पुर्याई कार्यान्वयन गरिनेछ । त्यस्तो कार्य गर्दा सम्भव भएसम्म वैकल्पिक उपाय तथा प्रवर्द्धनात्मक कृयाकलापमा ध्यान पुर्याईनेछ ।

३.७ नेपाल वायुसेवा निगम

राष्ट्रिय ध्वजावाहक नेपाल वायुसेवा निगमलाई सक्षम, भरपर्दो, विश्वसनीय र सबल व्यापारिक सेवा प्रदायक संस्थाको रूपमा विकास गरी क्षमता अभिवृद्धि गर्न सरकारी संस्थानबाट रूपान्तरित गरी कम्पनी कानून अन्तरगत स्थापना गर्न संस्थागत र कानूनी सुधार गरिनेछ ।

३.८ कार्यनीति

३.८.१ इजाजत:

सरकारबाट स्वीकृत नीतिभिन्न रही हवाई यातायातसंग सम्बद्ध वायुसेवा संचालन संस्था, वायुयान मर्मत संभार संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था तथा हवाई यातायातलाई आवश्यक पर्ने अन्य जनशक्ति उत्पादन गर्ने संस्थाहरूको इजाजत, इजाजत प्राप्त संस्थालाई वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र (AOC), आधारस्थल (Operation Base) निर्धारण, उपकरण थपघट, रुट परिवर्तन र स्तरबृद्धि सम्बन्धी कार्य पारदर्शी एवं एकिकृतरूपमा प्रदान गर्ने गरी एकद्वार प्रणालीको विकास गरिनेछ । साथै ईजाजत तथा AOC प्रदान गर्दाका बखत तोकिएको समय-सिमा भित्र उडान संचालन सुरु नगर्ने व्यक्ति वा संस्थाको ईजाजत तथा AOC स्वतः रद्द गरी धरौटी समेत जफत गर्ने प्रावधानलाई निरन्तरता दिईनेछ ।

३.८.२ क्षमता तथा पूँजी लगानी

३.८.२.१ नियमित वा चार्टर उडान संचालन गर्ने उद्देश्यले स्थापित अन्तरराष्ट्रिय तथा आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थासंग ईजाजत प्राप्त गरे देखि नै कम्तिमा ३ (तीन) वटाको संख्यामा वायुयानहरू हमेशा संचालनमा रहन सक्ने व्यवस्था भएको हुनु पर्नेछ ।

तर, आन्तरिक सेवामा माग र पूर्तिको विश्लेषणको आधारमा मात्र वायुसेवा कम्पनीलाई ईजाजत दिने र Fleet थप गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

३.८.२.२ निम्न उल्लेखित संस्था स्थापना तथा संचालनका लागि देहाय बमोजिमको न्यूनतम पूँजी हुनुपर्नेछ :-

- (क) ईजाजत प्राप्त गर्न अन्तरराष्ट्रिय वायुसेवाका लागि कम्तिमा ५० (पचास) करोड रुपैया चुक्ता पूँजि भएको र AOC प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा संस्था संचालनका दृष्टिकोणले चुक्ता पूँजी सहित कम्तीमा २ (दुई) अरब रुपैयाको संचालन पूँजि (Working Capital) भएको हुनुपर्ने ।
- (ख) ईजाजत प्राप्त गर्न आन्तरिक वायुसेवाका लागि कम्तिमा २५ (पच्चीस) करोड रुपैया चुक्ता पूँजि भएको र AOC प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा संस्था संचालनका दृष्टिकोणले चुक्ता पूँजि सहित कम्तीमा ५० (पचास) करोड रुपैयाको संचालन पूँजि (Working Capital) भएको हुनुपर्ने ।
- (ग) हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (flying school) संचालनको ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तिमा ५ (पाँच) करोड रुपैयाको चुक्ता पूँजि भएको र AOC प्राप्त गर्नुपर्ने अवस्थामा संचालनका दृष्टिकोणले चुक्ता पूँजी सहित कम्तीमा १५ (पन्ध्र) करोड रुपैयाको संचालन पूँजि (Working Capital) भएको हुनुपर्ने । साथै Approved Training Organization (ATO) संस्था स्थापनाका लागि ५ (पाँच) करोडको चुक्ता पूँजि र संचालनका दृष्टिकोणले चुक्ता पूँजि सहित कम्तिमा १० (दश) करोड रुपैयाको संचालन पूँजि (Working Capital) भएको हुनु पर्ने ।
- (घ) मर्मत तथा सम्भार संस्था {Maintenance and Repair Organization (MRO) } संचालनका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तिमा ५ (पाँच) करोड रुपैया चुक्ता पूँजि भएको र संस्था संचालन गर्नु पर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजि सहित २५ (पच्चीस) करोडको संचालन पूँजि भएको हुनुपर्ने ।
- (ङ) साधारण वायुसेवा (General Aviation) को परिभाषा भित्र पर्ने जस्तै :
- (अ) एयर एम्बुलेन्स (Air Ambulance), माईक्रोलाईट एयरक्राफ्ट लगायतका ईन्जिनबाट संचालित (Power driven)

वायुयानबाट सेवा संचालनका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तीमा १ (एक) करोड रुपैयाको चुक्ता पूँजि भएको र संचालनका निमित्त Recreational AOC प्राप्त गर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजि सहीत कम्तीमा ३ (तीन) करोड रुपैयाको संचालन पूँजि (Working Capital) भएको हुनुपर्ने ;

(आ) प्यारागलाईडिङ्ग जस्ता ईन्जिन नचाहिने (Non Power Driven) प्रविधिबाट सेवा संचालनका लागि ईजाजत प्राप्त गर्न कम्तीमा ५० (पचास) लाख रुपैयाको चुक्ता पूँजि र संचालनका निमित्त Recreational AOC (RAOC) प्राप्त गर्ने अवस्थामा चुक्ता पूँजि सहीत कम्तीमा १ (एक) करोड रुपैयाको संचालन पूँजि (Working Capital) भएको हुनुपर्ने । साथै, प्यारा मोटर डाईभिङ्गलाई यसै प्रावधानमा संलग्न गराउने व्यवस्था मिलाईने ।

(इ) कसैले पर्यटकीय दृष्टिकोणले नीजि प्रयोजनका लागि प्यारागलाईडिङ्ग, Para motoring, Sky diving र Hang gliding जस्ता कृयाकलाप गर्नका लागि नीजि साधन ल्याउन चाहेमा सुरक्षा निकाय लगायत सम्बद्ध निकायसंगको समन्वयमा बढीमा १ (एक) महिनाकालागि आवश्यक शुल्क लिई संचालन स्वीकृति दिन सक्ने व्यवस्था मिलाईने ।

३.८.२.३ माथि प्रकरण ३.८.२.२ बमोजिम स्थापना गर्न र AOC प्राप्त गर्न सम्बन्धित संस्थाका संस्थापक तथा संचालक मध्ये जो कोहीको पनि नेपाल सरकार , नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण लगायत नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संस्थाहरुलाई तीर्न बाँकी बक्यौता नरहेको र नेपाल राष्ट्र बैंकको कालो सूचिमा नपरेको हुनुपर्ने ।

३.८.३ हवाई यातायात पूर्वाधार विकास

३ .८.३.१ नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण तथा निजी क्षेत्रको लगानी समेत परिचालन गरी त्रिभुवन अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको दीर्घकालिन योजना अनुसार क्रमशः विस्तार तथा स्तरवृद्धि गर्ने कार्यलाई निरन्तरता

दिईनुका साथै उपादेयताको आधारमा (२४) चौविसै घण्टा संचालन गर्ने उद्देश्य परिपूर्ति गर्न समेत व्यवस्थापकीय क्षमतालाई अझ बढी प्रभावकारी तुल्याईनेछ । साथै विद्यमान साँघुरोपन (Congestion) को समस्या निराकरणका उपायहरूको अवलम्बनमा जोड दिइनेछ ।

- ३.८.३.२ हवाई यातायात विस्तार तथा प्रबर्द्धनका लागि आधुनिक सुविधायुक्त अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका निमित्त अन्तरराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा निर्धारित मापदण्डलाई समेत दृष्टिगत गरी नयाँ अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी बनाईनेछ ।
- ३.८.३.३ नयाँ विमानस्थल निर्माण र भईरहेको विमानस्थलको स्तरोन्नित जस्ता कार्यका लागि जग्गा प्राप्ति , व्यवस्थापन , वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन र वसाई सराई जस्ता विषयमा ध्यान दिईनेछ ।
- ३.८.३.४ विमानस्थल निर्माणका लागि राष्ट्रको मुख्य मुख्य शहरमा जोड्ने ठूला सडकहरूको गुरु योजना र औद्योगिक विकास समेतलाई मूल्यांकन गरिनेछ ।
- ३.८.३.५ विमानस्थल निर्माण, विकास र संचालनका लागि आवश्यक श्रोत जुटाउन लगानीको विभिन्न प्रारूप (Modality) अध्ययन गरी स्वदेशी तथा विदेशी लगानीकर्तालाई समेत आकर्षित गर्ने प्रक्रिया निर्धारण र कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ३.८.३.६ देशको आवश्यकता , भौगोलिक अवस्थिति , जनसंख्याको वितरण , क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रबर्द्धन एवं अन्य विमानस्थलको निकटता , लागत प्रतिफलका सम्भावना समेतको विश्लेषण एवं मूल्यांकन गरी जनसहभागिता वा स्थानीय निकायको वा संयुक्त लगानीमा विमानस्थल तथा हेलिपोर्ट 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 ७० (सत्तरी) प्रतिशत रकम नेपाल सरकार

(बैदेशिक सहयोग समेत), १५ (पन्ध्र) प्रतिशत प्राधिकरण र बाँकी १५ (पन्ध्र) प्रतिशत स्थानीय निकाय तथा निजी क्षेत्रको सहभागितामा गराईनेछ । निजी क्षेत्रको लगानी घटबढ भएमा सोही अनुपातमा नेपाल सरकारको लगानी निर्धारण गरिनेछ । त्यसरी हुने लगानीको अंश थपघट भएमा सोही अनुपातमा लगानीकर्ताको लगानीलाई शेयर वा ऋण लगानी गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

(ख) विमानस्थल, हेलिपोर्ट तथा हेलिप्याड संचालनका लागि प्राधिकरणबाट तोकिए बमोजिमको प्राविधिक मापदण्ड एवं सुरक्षा जाँच प्रक्रियाहरु पुरा गर्नुपर्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाईनेछ ।

यसै प्रसंगमा नेपाली वायुसेवा संचालन संस्थाको रूपमा ईजाजत पाई

हेलिकप्टर उडान सेवा संचालन गरिरहेका निजी कम्पनीहरुले आफ्नो लगानीमा हेलिप्याड निर्माण गरी संचालन गर्न चाहेमा तोकिए बमोजिमको मापदण्ड पुरा गरेको अवस्थामा मात्र निषेधित क्षेत्रमा बाहेक अन्यत्रका लागि स्वीकृति दिन सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

(ग) स्थानीय सरकार वा निजी क्षेत्रको संलग्नता र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको प्राविधिक सहयोगमा प्रत्येक नगरपालिका र गाउँपालिकाहरुमा कम्तीमा एउटा हेलिप्याड निर्माण गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

(घ) हवाई सुरक्षा कार्यक्रम अनुसारको सुरक्षा व्यवस्था गर्ने प्रत्याभूति भएको हुनुपर्नेछ ।

३.८.४ एयर नेभिगेशन सेवा

नेपालमा आवत जावत गर्ने विमानको भरपर्दो सेवा संचालनका लागि र अन्तरराष्ट्रिय उडानको ट्रान्जिट विन्दुको रूपमा नेपालको वायुक्षेत्र प्रयोग हुने वातावरणलाई विकसित गर्न एयर नेभिगेशन सेवा (Air Navigation Service) लाई समयानुकूल सुधार गरी अझ बढी प्रभावकारी बनाईनेछ ।

३ .८.५

पहाडी भेगमा हवाई यातायात एक महत्वपूर्ण सुरक्षित र छरीतो माध्यम भएको विद्यमान अवस्थालाई मध्यनजर गर्दै पर्यटकीय दृष्टिले समेत

महत्वपूर्ण तथा क्षेत्रीय एवं आर्थिक संतुलनमा टेवा पुर् याउन सहयोगी हुने दुर्गम भेगका विमानस्थलहरूको स्तरबृद्धि तथा सुदृढिकरणका लागि निम्नानुसारको व्यवस्था गरिनेछ :-

- ३ .८.५.१ दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवास्तर बृद्धिको लागि आवश्यकता अनुसार जनसहभागिता जुटाई उपभोक्ता समितिलाई सक्रिय तुल्याई संभव भएसम्म सो समिति मार्फत निर्माण विकास कार्य गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३ .८.५.२ पहाडी क्षेत्रका साना विमानस्थलहरूमा हवाई सेवा संचालन नियमित र भरपर्दो बनाउन प्राविधिक र व्यवस्थापकीय सुधार गरिनेछ ।
- ३.८.५.३ सुरक्षित हवाई उडानका लागि विशेष महत्व राख्ने पथ - प्रदर्शक (Air Navigation Service) तथा Guidance Light जस्ता भरपर्दो प्रविधि अवलम्बन गर्न उपयुक्त हुने विमानस्थलमा त्यस कार्यका लागि आवश्यक पर्ने जग्गा स्थानीय निकाय मार्फत कानूनी रीत पुर् याई उपलब्ध हुने व्यवस्था मिलाई हवाई उडान सुरक्षालाई थप प्रभावकारी बनाईनेछ ।
- ३ .८.५.४ हवाई सुरक्षा तथा हवाई उडान सुरक्षा प्रबन्ध गर्न स्थानीय प्रशासनद्वारा दिन सक्ने प्रत्याभूति प्राप्त हुने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३ .८.६ प्रचलित कानून र विमानस्थल संचालनको निर्धारित मापदण्ड भित्र रही आन्तरिक विमानस्थलहरूको संचालन तथा व्यवस्थापनका लागि स्थानीय सरकार र नीजि क्षेत्रको समेत संलग्नतामा वैकल्पिक उपाय अवलम्बन गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ३ .८.७ विद्यमान विमानस्थलहरूको सेवा सुविधा तथा स्तरबृद्धिका लागि कार्य योजना तयार गरी चरणबद्धरूपमा कार्यान्वयन गरिनेछ ।

भाग -४

प्रादेशिक व्यवस्था र अन्तरप्रदेश उडान

- ४.१ हाल काठमाण्डौ केन्द्रित उडानलाई अन्तरप्रदेश संजालीकृत उडानको रूपमा विकास गर्न प्रोत्साहनमूलक कार्यक्रम ल्याइनेछ।
- ४.२ अन्तरप्रदेश उडानमा वायुसेवा कम्पनीहरूको आकर्षण बढाउन समयानुकूल सहूलियत कार्यक्रमहरू कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ।
- ४.३ प्रदेश पिच्छे कम्तीमा एउटा विमानस्थलमा आधुनिक उपकरण जडीत धावनमार्गको विकाश गरी छोटो दुरीको विमान (short haul fleet) को जेट विमानबाट उडान गर्न मिल्ने गरी क्षमता विस्तार गरिनेछ।

भाग -५

कार्यान्वयन, समन्वय, अनुगमन तथा मुल्यांकन

५.१ नीति कार्यान्वयन समिति:

यो नीति कार्यान्वयनमा 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, कानून, न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्रालय सदस्य

(च) महानिर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सदस्य

(छ) नेपाल वायुसेवा निगम तथा नेपाली नीजि वायुसेवाका तर्फबाट १-१ जना प्रतिनिधि सदस्य

(ज) सहसचिव, हवाई उद्योग व्यवस्थापन महाशाखा,

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय सदस्य

-सचिव

- ५.१.१ नीति कार्यान्वयन समितिको बैठक , प्रत्येक ३ महिनामा बस्नेछ र आवश्यकतानुसार अरु समयमा पनि बस्न सक्नेछ ।
- ५.१.२ नीति कार्यान्वयन समितिको बैठक बस्ने मिति समय र स्थान अध्यक्षको आदेशानुसार सदस्य-सचिवले सम्बन्धीत सदस्यहरूसंग समन्वय गर्नेछन् ।
- ५.१.३ नीति कार्यान्वयन समितिमा प्रस्तुत हुने विषयवस्तु 'एजेण्डा' अध्यक्षसंग समन्वय गरी तयार गर्ने र बैठकको निर्णयको लिखत (माईन्यूट) तयार पारी बैठकबाट निर्णय भए अनुसार कार्यान्वयनका लागि सम्बन्धित निकायमा समन्वय गर्ने काम सदस्य -सचिवले गर्नेछन् ।
- ५.१.४ नीति कार्यान्वयन समितिले सम्बद्धता, विशेषज्ञता र आवश्यकताको आधारमा अन्य विभिन्न क्षेत्रका सम्बद्ध व्यक्ति वा विशेषज्ञलाई पर्यवेक्षक वा आमन्त्रित सदस्यको रूपमा समितिका बैठकहरूमा आमन्त्रण गर्न सक्नेछ ।
- ५.१.५ नीति कार्यान्वयन समितिले यो नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि मार्गदर्शन गर्नेछ ।
- ५.१.६ यस समितिको सचिवालयको काम संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले गर्नेछ ।

५.२ अनुगमन तथा मूल्यांकन

- ५.२.१ नीति कार्यान्वयन समितिले यो नीति कार्यान्वयनको अनुगमन विभिन्न आवधिक बैठक, समीक्षा तथा अन्तर्क्रियाका माध्यमबाट गर्नेछ ।
- ५.२.२ मन्त्रालयले सेवा प्रदायक संस्था तथा नियामक संस्थाको कार्य सम्पादनको अनुगमन गर्न सक्नेछ ।
- ५.२.३ मन्त्रालयबाट यो नीति कार्यान्वयनको मूल्यांकन सामान्यतः प्रत्येक दुई वर्षमा हुनेछ ।

भाग -६

विविध

६.१ कर छुट, भूमि व्यवस्था तथा भिषा:-

६.१.१ रोजगारमूलक नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा कार्यरम्भ गर्न (दुई) अर्ब रुपैयाँ लगानी गर्ने व्यक्ति वा संस्थालाई प्रचलित कानून बमोजिम आयकरमा छुट दिन सक्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

६.१.२ 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 भूमि व्यवस्था लगायतका उपयुक्त वातावरण मिलाइनेछ ।

६.१.३ नेपालमा उडान संचालन गर्ने अन्तरराष्ट्रिय वायुसेवाका प्रतिनिधि /कर्मचारीलाई प्रचलित कानून बमोजिम भिषा प्रदान गर्ने प्रकृत्यालाई निरन्तरता दिइनेछ ।

६.२ आर्थिक पक्ष:-

६.२.१ मुलुकको समग्र आर्थिक पक्षलाई विचार गरी मात्र नयाँ विमानस्थल निर्माण प्रकृया अघि बढाइनेछ । भईरहेको विमानस्थलहरूको सेवा संचालनमा समयानुकूल सुधार गर्न र निर्माणाधिन र निर्माण हुन लागेका विमानस्थलहरूमा अन्तरराष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूपको सेवा , सुविधा उपलब्ध गराउन स्वदेशी तथा विदेशी लगानीकर्ताको आकर्षण बढाई नागरिक उड्डयन सेवाको सेवामूलक भावनामा प्रतिकूल प्रभाव पर्न नदिने गरी यस सेवालालाई नाफामूलक बनाउँदै लगिनेछ ।

६.२.२ आन्तरिक तथा अन्तरराष्ट्रिय उडानमा संलग्न हुने हवाई यात्रुको सुविधालाई मध्यनजर राखी अधिकतम हवाई टिकट नेपालबाटै बिक्री गर्न सक्ने आकर्षक कार्यक्रम ल्याइनेछ ।

६.३ जोखिम :-

नागरिक उड्डयन सेवा एक उच्च प्रविधियुक्त सेवा भएको र त्यस्ता प्रविधिको समयानुकूल परिवर्तन संगै विमानस्थलसंग सम्बद्ध सेवाहरूको संचालनका लागि ठूलो धनराशि खर्च गर्नु परे तापनि प्रतिफल न्यून तथा ढीला हुन सक्ने सम्भावनालाई दृष्टिगत गरी दीगो संचालनको योजना सहीत विमानस्थल संचालन र वायुसेवा संचालन हुन नसक्दा राज्यको ठूलो धनराशि खर्च हुने र लगानीकर्ताले समयमै

प्रतिफल नपाउने हुन सक्ने संभावनालाई न्यूनिकरण गर्न वायुसेवा संचालनमा सहयोग पुर् याउन नयाँ नयाँ कार्यक्रम घोषणा गर्नु पर्ने अवस्थालाई मध्यनजर राखि आवधिक समीक्षा गरिनेछ ।

६.४ बीमा व्यवस्था :-

(क) हवाई जहाजमा उडान गर्ने कर्मचारी , यात्रु तथा सर -सामान लगायतको बीमा व्यवस्था सम्बन्धी अन्तरराष्ट्रिय सन्धि / महासन्धिलाई उपयुक्तताको आधारमा अनुमोदन वा सम्मिलन गर्ने कार्य अघि बढाई क्षतिपूर्तिको व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाईनेछ ।

(ख) विमानस्थल क्षेत्रको तेस्रो पक्षीय क्षतिपूर्ति सम्बन्धी बीमा व्यवस्था (Third Party Liability Insurance) लाई उपयुक्तताको आधारमा निरन्तरता दिईनेछ ।

६.५ ड्रोन अपरेशन (Operation of Drone) :-

विश्वमा 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, राज्य एवं नागरिकको ज्यू -धन र सम्पत्तिको सुरक्षा तथा क्षतिपूर्तिको व्यवस्था र नागरिक उड्डयन क्षेत्रको गाम्भिर्यतालाई समेत दृष्टिगत गरी सम्बन्धित स्थानीय सरकार एवं सुरक्षा निकायसंगको समन्वयमा मात्र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले ईजाजत प्रदान गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ । साथै इजाजत वेगर कसैले त्यस्ता खालका जुनसुकै उडान गरेमा वा गराएमा र त्यस्तो उडानबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा जोखिम उत्पन्न हुन गएमा त्यस्तो कृयाकलाप गर्नेलाई प्रचलित कानूनको दायरामा ल्याई कारवाही गर्ने व्यवस्था समेत गरिनेछ ।

६.६ वातावरण :-

विमानस्थल क्षेत्र आसपासमा जथाभावी तवरले विमान उडान /अवतरणमा असर पर्न सक्ने बन्य जन्तु एवं चराचुरुंगी आकर्षित हुने खालका उद्योग /व्यवसाय संचालन गर्ने, फोहोरजन्य पदार्थ विसर्जन गर्ने जस्ता कृयाकलापमा रोक लगाउनुका साथै भईरहेका त्यस्ता कृयाकलापलाई पनि विस्थापित गर्न लगाई विमानस्थलको वातावरणलाई स्वच्छ र सुरक्षित बनाईनेछ । साथै विमानस्थल परिसर भित्रका जुनसुकै प्रकारको फोहोर वस्तुलाई उपयुक्त ठाउँमा विसर्जन गर्ने व्यवस्था मिलाउने र वायुयान तथा सवारी साधन लगायतका उपकरण संचालनबाट हुने ध्वनी प्रदुषण र कार्वन उत्सर्जनलाई न्यूनिकरण गर्ने कृयाकलापलाई निरन्तरता दिदै विमानस्थल क्षेत्रलाई हवाई उडानका दृष्टिकोणले सुरक्षित, सफा र आकर्षित तवरले व्यवस्थित गरिनेछ ।

६.७ आपतकालिन सेवा :-

विमानस्थल वा विमानस्थल क्षेत्र भित्र कुनै पनि किसिमको आपतकालिन स्थिति आई पर्न सक्ने सम्भावनालाई दृष्टिगत गरी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले आफ्ना मातहतका लगायत विमानस्थल परिसर भित्र सेवा प्रदान गरिरहेका निकायहरू, सुरक्षा निकायहरू, स्थानीय प्रशासन, वारुण निकाय, स्वास्थ्य सम्बन्धी निकाय लगायत सम्बद्ध सबैसंग समन्वय गरी तत्क्षणमै त्यस्तो आपत्कालीन स्थितिको सामना गर्न सक्ने किसिमले Standard Operating Procedure (SOP) तयार पारी लागू गरी तन्तयारी हालतमा रहन सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

६.८ विमानस्थल सेवा :-

विमानस्थलको सेवा संचालनको वर्गिकरण अनुसार यात्रु र सामान Processing लाई सहज बनाउन आधुनिक सुविधा सम्पन्न गराउने र विमानस्थलमा आवत -जावत गर्ने यात्रुको सुविधाका लागि आवश्यक पर्ने यातायातको व्यवस्था, व्यागोज ट्रलि लगायतका आधुनिक प्रविधियुक्त सेवा सुदृढरूपमा संचालन गर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

६.९ स्वास्थ्य सेवा :-

विमानस्थलमा काम गर्ने कर्मचारी , यात्रु र शुभेच्छुक कोही आकस्मिक रूपमा विरामी पर्ने वा विमानस्थल परिसरभित्र कुनै घटना घटी आकस्मिक स्वास्थ्य सेवा पुर् याउनु पर्ने वा संक्रमण हुन सक्ने रोग (Communicable Disease) रोकथाम गर्नु पर्ने अवस्थालाई मध्यनजर राखि विमानस्थल परिसरभित्रै वा तत्काल सेवा पुर् याउन सक्ने अवस्थाको पहिचान गरी स्वास्थ्य सेवा प्रदान गर्न सक्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाईनेछ । साथै , Aviation Medicine मा अन्तरराष्ट्रिय स्तरको तालिम/अध्ययन गरेका व्यक्तिहरूबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा कार्य गर्ने व्यक्तिको स्वास्थ्य जाँच गर्ने व्यवस्थालाई प्राथमिकता दिने र त्यस्तो कार्यका लागि दक्ष जनशक्ति उत्पादनमा जोड दिने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

६.१० खोज तथा उद्धार :-

कुनै पनि विमानस्थलबाट वा विमानस्थलसंग सम्बद्ध क्षेत्रबाट उडान गर्ने कुनै पनि विमानको अवस्था अद्यावधिक भईरहने व्यवस्थालाई निरन्तरता दिंदै विद्यमान खोज तथा उद्धार समन्वय तथा कृयाकलापलाई अझ बढी प्रभावकारी बनाईनेछ ।

६.११ हवाई क्षेत्रको अतिक्रमण :-

नियामक निकायको स्वीकृति वेगर कुनै पनि विदेशी वायुयानले नेपालको हवाई क्षेत्र भित्र अनाधिकृत प्रवेश गरेमा त्यस्तो प्रयोग गर्ने व्यक्ति वा वायुयान संचालक वा कसुर हेरी दुवै थरीलाई अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनको अनुसरण गर्दै नेपालको प्रचलित कानून बमोजिम कारवाहीको दायरामा ल्याउन सक्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

यसै प्रसंगमा समय र परिस्थितिको मुल्यांकन गर्दै नेपालमा उडान गर्नु पूर्व कुनै पनि विदेशी वायुयानले नेपालको सम्बन्धीत सुरक्षा निकायबाट Air Defence Clearance (ADC) लिनु पर्ने व्यवस्था लागु हुन सक्नेछ ।

६.१२ अनुसन्धानात्मक प्रयोग (Experimental) :-

कुनै व्यक्ति वा संस्थाले अनुसन्धानात्मक प्रयोग (Experimental) का लागि वायुयानको डिजाईन तथा निर्माण गर्न चाहेमा प्रचलित नेपाल कानूनको दायरामा रही अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनलाई समेत दृष्टिगत गरी ईजाजत दिन सकिनेछ ।

भाग -७

७. नीति लागू हुने :-

- ७.१ यो नीति नेपाल भित्र र नेपालमा दर्ता भएका वायुयान र नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रसंग सम्बन्धीत जो कोही व्यक्ति वा संस्थाको हकमा समेत प्रयोगमा ल्याईनेछ ।
- ७.२ यो राष्ट्रिय हवाई नीति , २०७६ का विभिन्न प्रकरण तथा बुँदाहरूमा उल्लेखित प्रावधानहरूलाई यसै नीतिको अभिन्न अंग मानिनेछ ।
- ७.३ यो नीति राष्ट्रभाषा नेपालीमा तयार पारिएको छ । यस नीति भित्र परेका अन्तरराष्ट्रिय प्रचलनका अंग्रेजी शब्दहरूलाई पनि राष्ट्रभाषा नेपालीमा परे सरह मान्यता दिईनेछ ।
- ७.४ यो नीतिलाई अन्तरराष्ट्रिय स्तरमा समेत जानकारी गराउने उद्देश्यले अंग्रेजी भाषामा रूपान्तरित गरी आधिकारिकता प्रदान गर्न सकिनेछ ।
- ७.५ यो नीति कार्यान्वयन गर्दा राष्ट्रिय सुरक्षा , संवेदनशिलता र नागरिकको ज्यू -धनको सुरक्षामा प्रतिकूल प्रभाव नपर्ने व्यवस्था मिलाईनेछ ।
- ७.६ यो नीतिलाई कार्यान्वयनमा ल्याउन मन्त्रालयले आधिकारिकरूपमा प्रकाशनमा ल्याउनेछ । कसैले आधिकारिकता वेगर वा यो नीतिमा फरक पर्ने गरी यही नीति

भनि जुनसुकै भाषामा प्रकाशन गरे पनि त्यस्ता लिखतलाई मन्त्रालयले मान्यता दिने छैन ।

तर , यो व्यवस्थाले कसैलाई पनि आफ्नो नीजि प्रयोजनका लागि जानकारीमा राख्न बाधा पुर्याएको मानिने छैन ।

७.७ यो नीति कार्यान्वयन गर्दा विषयवस्तुहरूसंग सम्बन्धीत मन्त्रालय तथा निकायसंग समन्वय गरिनेछ ।

७.८ यो नीतिले समेटेका कतिपय विषयवस्तुहरू प्रचलित नेपाल कानूनमा समावेश भईनसकेको अवस्थामा पनि आधिकारिकरूपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन सकिनेछ ।

भाग -८

८. संक्षिप्त नाम र प्रारम्भ:-

८.१ यो नीतिलाई "राष्ट्रिय हवाई नीति, २०७६" भनिनेछ ।

८.२ यो नीति नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको मितिदेखि प्रारम्भ हुनेछ ।

भाग -९

९. बचाउ र खारेजी

९.१ यो नीतिको व्याख्या तथा कार्यान्वयनका क्रममा कुनै बाधा उत्पन्न भएमा मन्त्रालयले बाधा अड्काउन फुकाउन सक्नेछ ।

९.२ हवाई नीति, २०६३ बमोजिम भए गरेका सम्पूर्ण कार्यहरू यसै नीति अन्तर्गत भए गरेको मानिनेछ ।

९.३ हवाई नीति, २०६३ खारेज गरिएको छ ।