

नेपाल वायुसेवा निगमको वाइड वडी विमान खरिद प्रकरण
सम्बन्धमा अध्ययन अनुसन्धान गर्न गठित उपसमितिको
प्रतिवेदन, २०७५

संघीय-संसद
प्रतिनिधि सभा
सार्वजनिक लेखा समिति

नेपाल वायुसेवा निगमको वाइड वडी विमान खरिद प्रकरण
सम्बन्धमा अध्ययन अनुसन्धान गर्न गठित उपसमिति

संयोजक	-	मा. राजेन्द्र कुमार के.सी.
सदस्य	-	मा. कृष्णलाल महर्जन
सदस्य	-	मा. चन्दा चौधरी
सदस्य	-	मा. धर्मशीला चापागाईं
सदस्य	-	मा. प्रदिप यादव
सदस्य	-	मा. प्रेम बहादुर आले
सदस्य	-	मा. मीना सुब्बा

मन्तव्य

**माननीय सभापतिज्यू,
सार्वजनिक लेखा समिति ।**

समितिको मिति २०७५ मंसीर २६ गतेको बैठकको निर्णय अनुसार नेपाल वायुसेवा निगमको वाइड बडी विमान खरिद सम्बन्धमा अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्न गठित उपसमितिले प्राप्त कार्यादेश बमोजिम जिम्मेवारी निर्वाह गर्ने क्रममा प्रारम्भिक बैठकबाट के-कस्तो विधि र प्रक्रिया अवलम्बन गरी कार्य सम्पादन गर्ने भन्ने तय गरी प्राप्त कागजात र त्यसमा उल्लिखित घटनाक्रमका अतिरिक्त प्राप्त विवरणका सम्बन्धमा विस्तृत छलफल गरेको थियो । त्यस्तै सम्बन्धित मन्त्रालय, महालेखा परीक्षकको कार्यालय, मन्त्रालय अन्तर्गतका विभाग, नेपाल राष्ट्र बैंक, कर्मचारी संचयकोष, नागरिक लगानी कोष, नेपाल वायुसेवा निगम लगायतबाट आवश्यक विवरण समेत माग गरी त्यसका विविध पक्षमा सरोकार पक्षका प्रतिनिधिहरूसँग छलफल तथा प्रमाणहरूको विस्तृत अध्ययन र विश्लेषण गरेको थियो । यसै क्रममा सार्वजनिक लेखा समितिका यस सम्बन्धी निर्णयहरू, महालेखा परीक्षक र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयका रायहरू समेत अध्ययन गरेको थियो । विभिन्न स्रोतबाट प्राप्त जानकारीहरूको अध्ययन, अनुसन्धान र विश्लेषणका आधारमा यो प्रतिवेदन तयार गरी प्रस्तुत गरिएको व्यहोरा अनुरोध गर्दछु ।

विशेषगरी महालेखा परीक्षकको ५५ औं वार्षिक प्रतिवेदन, २०७४ ले औल्याएका विषय र विमान खरिद प्रक्रिया तथा वायुसेवा निगमको व्यवस्थापकीय सुधार एवं विस्तारका सन्दर्भलाई मध्यनजर गरी प्रतिवेदनमा सिफारिस गरिएका विषयवस्तुहरूमाथि समितिले उपयुक्त निर्णय लिने कुरामा उपसमिति विश्वस्त रहेको छ ।

माननीय सभापतिज्यू,

अब म उपसमितिले लिएका विभिन्न निर्णयका सम्बन्धमा समिति समक्ष प्रस्तुत गर्न चाहन्छु :

विमान खरिदमा भएका अनियमितताका पुष्ट्याइका आधार

१. **विमान र इन्जिनको आवश्यकता:** सामान्यतया A330-200 विमानमा तीन थरी इन्जिनहरू जडान हुने गरेकोमा General Electric CF6-80E1A4, at a nominal thrust rating of 70,000 lbf (311 KN) , वा Pratt & Whitney PW 4168A, at a nominal thrust rating of 68,000 lbf (302 KN) वा Rolls-Royce Trent 772B, at a nominal thrust rating of 71,100 lbf (316 KN) जडान हुन सक्ने अवस्था रहेको तर निगमका विमानहरू काठमाडौंलाई आधार विमानस्थल मानी सञ्चालन गर्नुपर्ने वास्तविकता र नेपालको भौगोलिक अवस्थालाई समेत ध्यान दिँदा बढी शक्ति (Thrust) भएका इन्जिन चाहिने र सो का लागि Rolls Royce Trent 772 B इन्जिन अरु कम्पनीको इन्जिनहरू भन्दा बढी शक्तिका (Normal Thrust 71,100 पाउण्ड फोर्स वा 316 किलो न्युटन पावर) हुने भएकोले सोही इन्जिन नै छनौट गरेको देखिन्छ ।

एअर बस नै किन्ने भए पछि इन्जिन पनि किन्न पर्ने अवस्थामा निगम सँग सिधै निर्माता कम्पनी सँग खरिद गर्नुको विकल्प नरहेको र विगतमा न्यारो वडी खरिद गर्दा सिधै खरिद गरिएको

तथा एअर बस निर्माता कम्पनी सँग प्रत्येक्ष सम्पर्क भएकोमा निगमको विनियमावली २३६ (१) आकर्षित हुने हुँदा यो खरिद प्रक्रिया नै बदनियत पूर्ण र कानून सम्मत नरहेको तथा अख्तियारको दुरुपयोग भएको देखिन्छ ।

२. **शर्तहरूमा रहेको दुराशय:** निगमलाई नया वा सो सरहकै विमान आवश्यक भएकोले १००० घण्टा सम्म मात्र उडेका विमान र सन् २०१४ पछि निर्मित विमान भनि RFP मा शर्त राखिएको देखिन्छ । नियमित उडानमा प्रयोग भएको विमानले सामान्यतया १००० उडान घण्टा ३ महिना भन्दा कम अवधिमा पुरा गर्न सक्ने भएकोले १००० घण्टा सम्म मात्र उडेका विमानहरू खरीद गर्दा नयाँ विमान नै आउने तर पुरानो खरिद विमान प्रक्रियामा विचौलिया प्रयोग गरी निर्माता कम्पनीबाट निगमलाई प्राप्त हुने छुट लगायतका रकम दुरुपयोग गर्ने मनसायले विमान खरिद गरिएको देखिन्छ ।

विमानहरूको प्रयोग ३० वर्ष भन्दा बढी समयसम्म गर्न सकिने तथा १००० घण्टाको उडान ३ महिना भित्र नै गरिसकिने हुँदा Brand New होस् वा बढीमा १००० घण्टा सम्म उडेको जुनसुकै विमान भए पनि विमानको सर्भिस लाइफको र सो को मूल्य तथा उडान सेवा अवधिलाई विचार गर्दा प्रस्तुत व्यवस्था मुलतः खरिद प्रकृतिलाई दुरुपयोग गरी आर्थिक हिनामिना गर्ने उद्देश्यबाट गरिएको र यसलाई निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६(१) मा अनिवार्य व्यवस्था भएकोमा विनियमावलीको व्यवस्था बमोजिम पनि खरिद प्रक्रिया बदनियतपूर्ण देखिन्छ ।

३. **प्रस्तावकले A३३०-२०० जहाज जस्को MTOW 242 मेट्रिक टनको प्रस्ताव गरेकोमा A३३०-२४३ को २३० मेट्रिक टनको जहाज बद्नीयतपूर्वक उपलब्ध गराउंदा भएको क्षति:** MTOW को बारेमा RFP मा नतोकिएको तर यो जहाज खरिदका लागि अनिवार्य शर्त भएकोले प्रस्तावमा भर्नुपर्ने विवरणमा समावेश भएको देखिन्छ । AAR Corporation ले पेश गरेको प्रस्तावमा 242 टन स्पष्ट उल्लेख गरेको देखिन्छ । शर्त अनुसार जहाजको खरिदमा निगमलाई ठूलो आर्थिक क्षति भएको देखिन्छ ।

निगमले प्राप्त गरेको विमान निर्माता कम्पनीको March 16, 2016 को email अनुसार SYD-KTM sector जस्ता लामादूरीमा उडान गर्न २४२ मे. टन भारबहन क्षमता भएका विमान आवश्यक पर्छ । व्यवसायिक योजना अनुसार लामो दूरीमा उडान भर्नुपर्नेमा छोटो दूरीमा मात्र उडान गर्नुपर्ने बाध्यता भएको हुँदा विमानको इन्जिन ए.पि. यू. (Auxilliary Power Unit) बहुमूल्य इलेक्ट्रोनिक नेभिगेशनका यन्त्रहरूका साथै Landing gear को समेत Life cycle घट्ने तथा Landing, Take off charge, navigation र पार्किंग शुल्क बढी तिर्नु पर्ने देखिंदा निगमलाई धेरै हानी नोक्सानी देखिन्छ ।

४. **HiFly X सँगको शंकास्पद कारोबार:** निगमले दुई वटा वाइड बडी एयर बस A330-200 खरीद गर्ने सम्बन्धमा जारी गरेको Global RFP बमोजिम AAR Corporation, German Aviation Capital /Hi Fly Transporte Aereos को consortium ले पेश गरेको प्रस्तावमा Ireland मा दर्ता हुने Special Purpose Company मार्फत कारोबार गर्ने भनी नियोजित रूपमा हुँदै नभएको काल्पनिक कम्पनीको विवरण उल्लेख गरी शुरुदेखि नै प्रपन्च गरेको देखिन्छ । यसमा निगमको प्रस्ताव मूल्यांकन समिति र मूल्यांकन प्रतिवेदन स्वीकार गर्ने निगम व्यवस्थापन तथा समितिको मिलेमतो रहेको प्रष्ट देखिन्छ । गलत मनसायले सोही अनुसारको सार्वजनिक खरिद ऐनका अनिवार्य

प्रावधानहरू बोलपत्र (RFP) मा समावेश नगरी निश्चित कम्पनीको छनौट भएपछि MOU का नाममा नयाँ नयाँ गैरकानूनी प्रावधान राखेर MOU गरेको र खरिद विक्री सम्झौता (SPA) गर्दा विक्रेताको अमूक Special Purpose Company र निगम विच सम्झौता गर्ने सहमती गरेको देखिन्छ । MOU पछि मात्र काल्पनिक कम्पनी खडा गरी रकमको लेनदेनमा मात्र भूमिका रहने गरी HiFly X दर्ता भएको देखिन्छ साथै HiFly X र एयर बस बीचको सम्झौतामा जहाजको मूल्यका सम्बन्धमा भएका कागजात गायब पारेर बाँकी कागजात मात्र उपलब्ध गराएकाले ठूलो रकमको अपचलन भएको देखिन्छ । सो सम्बन्धमा यस उपसमितिले एयरबस सँग HiFly X बाट के कति रकम प्राप्त गरेको हो त्यसको पत्राचार भएको तर प्रतिउत्तर आएको छैन ।

जहाज एयर बस कम्पनीमा निर्माण हुने र कारोबार गर्दा consortium मा रहेका तीन भिन्न मुलुकका कम्पनीहरूसँग कारोबार गर्न व्यावहारिक तथा कानूनी रूपमा असजिलो पर्ने बहाना बनाइ यही कारोबारको लागि मात्र Special Purpose Company गठन गरी कारोबार अपारदर्शी ढंगले गरी निगमको ठूलो रकम भ्रष्टाचार गरिएको देखिन्छ । यो तथ्य शुरूको रु १० करोड Commitment बापतको रकम प्रस्तावक मध्येको HiFly Transporte Aereos को खातामा पठाएकोबाट पनि उनीहरू विच मिलेमतो रहेको पुष्टि हुन्छ । निगम संचालक समिति, व्यवस्थापक र Consortium मा संलग्न विभिन्न कम्पनीहरू (कुन कम्पनीको के भूमिका स्पष्ट नभएको)को आपसी सहमतीमा HiFly X Ireland Limited को Ireland मा दर्ता गरी सो कम्पनी र निगम बीच गैरकानूनी जहाज खरीद विक्री सम्झौता भएको देखिन्छ । संलग्न कम्पनीहरूले सम्बन्धित देशमा कर छली गर्न र अनधिकृत कारोबार गर्न यो प्रपन्च गरेको देखिन्छ । बैना रकम प्रस्तावक मध्येको HiFly Transporte Aereos लाई दिन मिल्ने तर पछि भुक्तानी दिने प्रयोजनका लागि भिन्न कम्पनी दर्ता गरेबाट ठूलो रकमको हिनामिना गरेको स्पष्ट हुन्छ ।

यसरी पूँजी रकम अमेरिकी डलर १ मात्र भएको HiFly X Ireland Limited को सिमित दायित्वको कारण निगमलाई कारोबार जोखिम बढाएको र भविष्यमा हुने कारोबार समेतलाई मध्येनजर गरी यो खरिदविक्रीमा भएको घोटालाको तत्काल विस्तृत छानविन गरी दोषीलाई कारवाही गर्न र निगम लगायत सबै सार्वजनिक निकायको खरिद प्रावधानमा भएका कमी कमजोरी तत्काल सुधार गरी आगामी दिनमा यस्तो अनियमितता हुनबाट बचाउनु पर्ने देखिन्छ ।

५. MSN number मा गरिएको फेरबदलको कथा: शुरूको प्रस्ताव अनुसार HiFly Airlines ले उपलब्ध गराएको Manufacturing Serial Number (MSN) १८४० र १८४२ रहेको, बैना रकम १५ फेब्रुअरी २०१७ मा पठाए पछि पुनः उक्त कम्पनीले MSN No. १८४५ र १८५४ उपलब्ध गराउने जानकारी गरिएको । प्रस्तावित MSN का जहाज तिब्बत एअर र आइबेरिया एयर ले बुक गरेको तथ्य एयर बस कम्पनीकै वेब साइटमा देखिन्छ तर प्रस्तावमा उक्त MSN No का जहाज उपलब्ध गराउंछु भन्ने भएबाट प्रस्तावकले भुटो विवरण पेश गरेको देखिन्छ । पछिल्लो पटक MSN No. १८७२ र १८७८ जहाज उपलब्ध गराएबाट तीन महिना पहिल्यै कबुल गरिएका जहाजहरू सिधै एयर बस कम्पनिबाट आएको देखिन्छ, तिब्बत एअर र स्पेनको आइबेरिया एअरलाइन्सले उडाएको भन्ने बुझिन्छ, ती जहाजहरू २४२ मेट्रिक टन क्षमताको हुनाको साथै

तिनीहरूले ३ महिना अगाडिदेखि आम्दानी दिएको कुरा जानकारीमा आएको छ । निगम पहिलो जहाजबाट ९ महिना र दोश्रो जहाजबाट ४ महिनाको संभावित आम्दानीबाट बञ्चित भएकोले सम्बन्धित पदाधिकारिहरूबाट निगमलाई भएको नोक्सानी भराउनु पर्ने देखिन्छ । निगमलाई Pre-Delivery Payment भुक्तानी गरेपछि २४ जून, २०१७ मा प्राप्त MSN No. १८७२ र १८७८ का अधिकतम भार क्षमता २३० मे. टन रहेका जहाज उपलब्ध गराएको देखिन्छ । सो बाट प्रति जहाज १२ टन भार बहन क्षमता कम भएको देखिन्छ, RFP मा ११ वटा कम्पनीले प्रस्ताव पेश गर्दा तेश्रो हुने कम्पनीले आफु संग २३३ मेट्रिक टन भार भएको जहाज मौजुद रहेको र यदि २४२ मेट्रिक टन तौल भएको जहाज आवश्यक भएमा प्रति मेट्रिक टन यु एस डलर ३ लाख ५० हजारका दरले थप लागत लाग्ने प्रस्ताव गरेबाट निगमलाई प्रति जहाज अमेरिकी डलर ४२ लाख नोक्सान गराएको देखिन्छ । प्रचलित विनिमय दर अनुसार दुइवटा जहाजको जम्मा रु ९४ करोड हानीनोक्सानी भएको देखिन्छ ।

६. Escrow Agentको नाटकीय व्यवस्था: Consortium र निगम विच भएको MOU मा Escrow Agent सम्बन्धी कुनै व्यवस्था नभएको र निगमले विक्रेतालाई उपलब्ध गराउने भुक्तानी सिधै निर्माता एयर बस कम्पनीलाई उपलब्ध गराउन सकिने प्रावधान खरिद विक्री सम्झौतामा उल्लेख हुँदा निगमको मिलोमतोमा रकम एयर बसलाई भुक्तानी दिनुको सट्टा बैंक ग्यारेन्टी समेत दिन नसक्ने प्रस्तावक नाम मात्रका भूमिका नखुलाईएका कम्पनीलाई विक्रेता बनाइ निगम व्यवस्थापनको आग्रहको नाटक गरी Escrow Agent राख्न सहमत भएको र यस सम्बन्धी Sale and Purchase Agreementमा व्यवस्था गरी बेलायतमा प्रधान कार्यालय रहेको कानूनी परामर्शदाता (Law Firm) Norton Rose Fulbright LLPको म्युनिक, जर्मनी स्थित ल फर्मसँग निगम, विक्रेता र consortiumले संयुक्त रूपमा Escrow Agreement मा हस्ताक्षर गरेर रकम होल्ड गर्ने र अपचलन गर्ने प्रपन्च गरेको देखिन्छ ।

७. सार्वजनिक खरिद ऐनको अवज्ञा गरी गरेको भ्रष्टाचार: सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधि, प्रक्रिया तथा निर्णयहरूलाई अभि बढी खुला, पारदर्शी, बस्तुनिष्ठ र विश्वसनीयता प्रदान गरी मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढंगले सार्वजनिक खर्चको अधिकतम प्रतिफल हासिल गर्न र सार्वजनिक निकायले निर्माण कार्यगर्दा गराउँदा, मालसामान, परामर्श सेवा तथा अन्य सेवा खरिद गर्दा त्यस्तो खरिदको व्यवस्थापन क्षमता अभिवृद्धि गरी उत्पादक, विक्रेता, आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी वा सेवा प्रदायकलाई बिना भेदभाव सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा सहभागी हुने समान अवसर सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गर्ने उद्देश्यले जारी भएको सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ ले निर्दिष्ट गरेको विधि र प्रक्रिया पुरा नगरी विमान खरिद गरेको देखिन्छ:

- क. विमान खरिद प्रक्रियाको सम्बन्धमा महालेखा परीक्षकको कार्यालयको ५५ औं प्रतिवेदन, २०७४ले कानून सम्मत नदेखिएको जनाएको,
- ख. सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको अनुगमन प्रतिवेदनले खरिद प्रक्रियामा गम्भीर त्रुटी औल्याएको,
- ग. सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ ले निर्दिष्ट गरेको विधि र प्रक्रियालाई अवलम्बन नगरी निगमको आर्थिक विनियमावली २०६५ तथा यसको संशोधन २०६९ गैरकानूनी रहेको,

- घ. पुरानो मूल्यमा लागत अनुमान गरिएको र कोटेशन माग नगरिएको जस्तै वजार मूल्यभन्दा धेरै मूल्य निर्धारण गरी निगमलाई ठूलो नोक्सानी पुरयाएको,
- ङ. पुरानो विमान खरिद गर्न तोकेर खरिद गर्ने कार्य सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ विपरित रहेको,
- च. सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ बमोजिम पूरा गर्नुपर्ने शर्तहरू, बोलपत्र मूल्यांकन तथा प्रस्ताव छनौट नगरी पुरानो विमान खरिदको प्रक्रिया अपनाई, MOU र खरिद बिक्री सम्झौतामा निगमलाई हानीनोक्सानी पुर्याउने कार्य गरेको,
- छ. ऋण तथा जमानत ऐन २०२५ को परिधि भित्र रही नेपाल सरकारले गरेको निर्णय विपरित पुरानो विमान खरिद प्रक्रिया अपनाएको र उक्त प्रस्तावको नजर अन्दाज गरी मन्त्री परिषदले जमानत बस्ने निर्णय गरेको ।

८. लागत अनुमान र खरिद मूल्यमा भएको अनियमितता: लागत अनुमान तयार गर्दा एअर बस कम्पनीको तत्कालिन मूल्य र छुट रकमलाई नलिई गलत मनसायले ८ वर्ष पुरानो मूल्यमा वार्षिक मूल्यवृद्धि समायोजन गरी नयाँ विमानको मूल्यलाई लागत अनुमान बनाई अमेरिकी डलर 118,163,773 निर्धारण गरिएको तर बोलपत्र (RFP) मा १००० घण्टा सम्म उडेको र २०१४ पछि निर्मित पुरानो विमानका लागि सूचना जारी गरेर निगम संचालक समितिले निगमले पाउने तत्कालिन छुट मूल्य बढी हुनुपर्नेमा निगमलाई नोक्सान हुनेगरी खरिद गरेको अवस्थामा प्रस्ताव मूल्यांकन उपसमितिले प्रस्ताव गरेको सन् २०१६ मा विमानको मूल्य अमेरिकी डलर 88,099,317 पर्ने र निगम व्यवस्थापनले निर्धारण गरेको दर २.७६९९५ प्रतिशतको Price Escalation कायम गर्दा नयाँ विमानको मूल्य अमेरिकी डलर ९३,०४,७४३४.८० पर्ने सुझावलाई वेवास्ता गरी AAR Inc. ले प्रस्ताव पेश गरेको मूल्य अमेरिकी डलर १०४.८ मिलियन स्वीकारी करिब अमेरिकी डलर ११.८ मिलियनका दरले दुई जहाजमा २३.६ मिलियन डलर नोक्सानी भएको देखिन्छ ।

९. कबोल गरेको मूल्यमा गरिएको वृद्धि: निगम संचालक समितिले पुरानो विमान खरिद प्रक्रिया अपनाउँदा Depretiation/Descalation गर्नुको सट्टा नयाँ विमानको खरिदका सन्दर्भमा उत्पादक कम्पनीका लागि मात्र लागू हुने Escalation Clause को अधिकतम सीमा (Optimum Limit) व्यवस्थापनले सिफारिस गरे बमोजिम (२.७६९९५ प्रतिशतमा नबढ्ने गरी) कायम गर्दै न्यूनतम सीमा एअर बस कम्पनीले सोही वर्षको लागि कायम गरी सार्वजनिक गरेको दर बमोजिम वार्ताबाट टुंगो लगाउने व्यवस्था मिलाइ सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ को वरिखलाप हुनेगरी प्रस्ताव छनौट भएपछि मूल्य बढाउन सक्ने प्रावधान राखी निगमलाई आर्थिक नोक्सानी हुनेगरी व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएर करिब अमेरिकी डलर ६.८ मिलियन नोक्सानी पुऱ्याएको देखिन्छ ।

१०. विमानको पूर्व निरीक्षण (Pre Inspection): विमान निर्माणको क्रममा पूर्व निरीक्षण (Pre Inspection) का नाममा विभिन्न संस्थाका ३८ जना कर्मचारी रहेको जसमा केही प्राविधिक बाहेक धेरैजसो असम्बन्धित रहेको, जम्बो टोली फ्रान्स भ्रमण गरी रु १ करोड भन्दा बढी नोक्सानी भएको, उपलब्धि खासै केही नभएको र अधिकांशले भ्रमण प्रतिवेदन समेत नवुभाएको देखिन्छ ।

माननीय सभापतिज्यू,

माथि उल्लिखित पुष्ट्याई नं. ५ बाट जहाज खरिद गर्दा ८४ लाख अमेरिकी डलर, पुष्ट्याई नं. ८ बाट २३.६ मिलियन अमेरिकी डलर, पुष्ट्याई नं. ९ बाट ६.८ मिलियन अमेरिकी डलर र pre inspection मा करीब रु १ करोड घाटा भएको देखिन्छ। उपर्युक्त खरिदबाट वर्तमान सटही दरमा आंकलन गर्दा करीब रु ४ अर्ब ३५ करोड ५६ लाख रकम नोक्सानी भएको देखिन्छ। एयर बस कम्पनीले वास्तविक के कति रकम प्राप्त गरेको हो सो तथ्य जानकारी नआएकोले सो रकम अझ बढ्ने प्रबल सम्भावना देखिन्छ।

उपर्युक्त विमान खरिदमा भएका अनियमितताका सन्दर्भमा हालसम्म मन्त्रालय, निगम तथा अन्य निकायबाट प्राप्त विवरण र उपसमितिमा भएका प्रत्यक्ष छलफलका आधारमा यस उपसमितिले समिति समक्ष कारवाहीका लागि गरिएको सिफारिस निम्न अनुसार रहेको छ :

१. माथि उल्लिखित पुष्ट्याइका आधार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका सचिव लेखा उत्तरदायी अधिकृत तथा वायुसेवा निगमको संचालक समितिका अध्यक्ष रहेका प्रेमकुमार राई, शंकर अधिकारी, कृष्ण प्रसाद देवकोटा लगायत र विमान खरिद अनियमिततामा प्रमुख भूमिका खेल्ने निगमका महाप्रबन्धक सुगतरत्न कंसाकारले बदनियत राखी जहाज खरिद प्रकरणमा अख्तियारको दुरुपयोग गरी भ्रष्टाचार गरेको देखिन आएकोले निजहरुलाई कानून बमोजिम तत्काल निलम्बन गरी हदै सम्मको दण्डसँजाय गर्न कानूनी कारवाही अगाडि बढाउन नेपाल सरकार र अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई निर्देशन दिन यस उपसमिति सार्वजनिक लेखा समितिलाई सिफारिस गर्दछ।
२. निगमबाट प्राप्त भएका खरिद प्रकरणमा संलग्न रहेका (प्रतिवेदनको अनुसूचीमा संलग्न) संचालक सदस्यहरु, विभिन्न उपसमितिमा रहेका व्यक्तिहरु र सो प्रकरणमा संलग्न अन्य व्यक्तिहरु देखिएमा निजहरुलाई समेत अख्तियारको दुरुपयोग गरी भ्रष्टाचार गरेको अभियोगमा कानूनी कारवाही अगाडि बढाउन अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई निर्देशन दिन यस उपसमिति सार्वजनिक लेखा समितिलाई सिफारिस गर्दछ।
३. सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ को विपरित अनियमित तरिकाले विमान खरिद कारवाही अगाडि बढ्दा पनि संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको सचिव नै वायुसेवा निगमको अध्यक्ष रहँदा यथेष्ट सतर्कता नअपनाइ निर्देशन दिन नसकेको र बैना रकम सटही सुविधा प्रदान गर्न तत्कालिन मन्त्री जीवन बहादुर शाहीले निर्णय गरेको सम्बन्धमा निजले नैतिक जिम्मेवारी लिनुपर्ने देखिएकोले कानून सम्मत कारवाहीका लागि निर्देशन गर्न समितिलाई सिफारिस गर्दछ।
४. पूर्व संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री मा. जितेन्द्र नारायण देवको जिम्मेवारीका सन्दर्भमा जहाज खरिदका लागि Hi Fly X Ireland कम्पनीसँग कानून विपरीत सभ्रौता भएको कुरा नजर अन्दाज गरी पहिलो किस्ता बापतको रकम सोही Hi Fly X Ireland लाई भुक्तानी गर्न सटही सुविधा प्रदान गर्न सोही मन्त्रालयका सचिव स्तरीय निर्णयबाट गरिएको देखिँदा तत्कालिन मन्त्री जितेन्द्र नारायण देवले नैतिक जिम्मेवारी लिनुपर्ने देखिएकोले कानून सम्मत कारवाहीका लागि निर्देशन गर्न समितिलाई सिफारिस गर्दछ।
५. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री मा. रविन्द्र अधिकारीले महालेखा परीक्षकको ५५ औं वार्षिक प्रतिवेदनमा निगमको विमान खरिद प्रक्रिया कानून सम्मत नदेखिएको भनी स्पष्ट

उल्लेख भएको हुँदा हुँदै सो को छानविन नगरी जानीजानी अन्तिम किस्ता रकम भुक्तानी गर्न आदेश दिएको, पटक पटक आफ्नो कार्यकालमा कुनै भुक्तानी नदिएको र सम्मानीत सदनमा सुक्ष्म अध्ययन गरी प्रतिवेदन पेश गर्ने प्रतिवद्धता व्यक्त गरेकोमा केवल औपचारिकताका लागि मात्र वायुसेवा निगमकै कार्यदल बनाइ सत्यतथ्य बाहिर नल्याएको, यस उपसमितिमा छलफलको क्रममा महालेखा परीक्षक टंकमणि शर्मासँग अनौपचारिक परामर्श लिइ अन्तिम किस्ता रकम भुक्तानी दिएको भनिएकोमा स्वयं महालेखा परीक्षकले यस समितिमा उपस्थित भई मन्त्री मा. रविन्द्र अधिकारीले गलत विवरण दिएको भनी रेकर्ड गराइ सो सम्बन्धमा पत्र समेत दर्ता गराएको अवस्थामा रकम भुक्तानी गर्नमा मन्त्रीले बद्नीयतपूर्वक मिलोमतो गरेको देखिँदा जिम्मेवारीबाट पन्छिन नमिल्ने देखिएकोले प्रचलित कानून बमोजिम कारबाही गर्न निर्देशन दिन समितिलाई सिफारिस गर्दछ ।

साथै, यस उपसमितिले सुभाएका प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका निर्देशनहरु तत्काल कार्यान्वयन गर्न पनि समिति समक्ष अनुरोध गर्दछ ।

अन्त्यमा, उपसमितिको कार्यमा मार्गदर्शन गर्नुहुने माननीय सभापतिज्यू, उपसमितिका सदस्यज्यूहरु मा. कृष्णलाल महर्जन, मा. चन्द्रा चौधरी, मा. धर्मशीला चापागाईं, मा. प्रदिप यादव, मा. प्रेम बहादुर आले र मा. मीना सुब्बालाई धन्यवाद दिन चाहन्छु । उपसमितिको काममा समन्वयात्मक सहयोग पुऱ्याउने समिति सचिव डा. रोजनाथ पाण्डे, समिति सचिवालय परिवार र उपसमितिको यस कार्यमा प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष सहयोग पुऱ्याउने सबैमा उपसमितिको तर्फबाट म हार्दिक धन्यवाद व्यक्त गर्न चाहन्छु ।

धन्यवाद !

मिति २०७५ पौष १८

(राजेन्द्र कुमार के.सी.)

संयोजक

नेपाल वायुसेवा निगमको वाइड बडी विमान खरिद
प्रकरण सम्बन्धमा अध्ययन अनुसन्धान गर्न गठित उपसमिति

परिच्छेद-१ प्रारम्भिक

१.१ पृष्ठभूमि

सरकारलाई संघीय संसदप्रति उत्तरदायी र जवाफदेही बनाउन, सरकारबाट भए गरेका काम कारवाहीको अनुगमन र मूल्याङ्कन गरी आवश्यक निर्देशन वा राय सल्लाह समेत दिनका लागि नेपालको संविधानको धारा ९७ बमोजिम संघीय संसदमा विभिन्न विषयगत समितिहरू रहने व्यवस्था संघीय संसद, प्रतिनिधि सभा नियमावली, २०७५ को नियम १६९ ले गरेको छ। सोही नियमावलीको नियम १७५ मा विषयगत समितिहरूको काम, कर्तव्य र अधिकार सम्बन्धमा विस्तृतीकरण गरिनुका साथै उपनियम (४) मा सार्वजनिक लेखा समितिको थप क्षेत्राधिकार बारेमा उल्लेख गरिएको छ।

नियमावलीले निर्दिष्ट गरेको जिम्मेवारी पूरा गर्नको लागि समितिले विषय अनुसार विभिन्न उपसमितिहरू गठन गरी सो मार्फत् कार्य सम्पादन गर्दै आएको छ। यसै क्रममा समितिको २०७५ मंसिर २६ गतेको बैठकले समितिमा महालेखा परीक्षकको प्रतिवेदनमा औल्याइए बमोजिम वाइड बडी विमान खरिद प्रकरणमा उपसमिति गठन गरी अध्ययन तथा अनुसन्धान कार्य अगाडि बढाउने निर्णय गरेको थियो।

१.२ अध्ययन तथा अनुसन्धानको विषय

यस उपसमितिको अध्ययनको विषय महालेखा परीक्षकको पचपन्नौं वार्षिक प्रतिवेदन, २०७४ को पृष्ठ ३५१ मा संलग्न गरिएको नेपाल वायुसेवा निगम, २०७३/७४ अन्तर्गत बुँदा नं. ४५ मा उल्लिखित निम्न व्यहोरा विमान खरिदसँग सम्बन्धित रहेको छ।

विमान खरिद सम्बन्धमा महालेखा परीक्षकको पचपन्नौं प्रतिवेदन २०७४ को अंश

४५. विमान खरिद : नेपाल वायुसेवा निगमले वाइड बडी ए ३३०-२०० विमान खरिद गर्नका लागि प्रति विमान अमेरिकी डलर ११ करोड ८१ लाख ६३ हजार लागत अनुमान गरी प्रति विमान अमेरिकी डलर १० करोड ४८ लाखका दरले २ विमान खरिद गर्न २० करोड ९६ लाख अमेरिकी डलरमा सम्झौता गरेको गरेको छ। विमान खरिदका लागि १ मार्च २०१७ मा अमेरिकी डलर १० लाख र १९ जून २०१७ मा अमेरिकी डलर ७ करोड ९० लाख गरी जम्मा ८ करोड पेशकी दिएको छ। यस सम्बन्धमा व्यहोरा निम्न अनुसार छन् :

४५.१ नेपाल वायुसेवा निगमको आर्थिक

वायुसेवा निगमको विनियमावलीमा नयाँ विमान खरिद गर्न विमान कम्पनीहरूसँग मात्र प्रतिस्पर्धा गर्नुपर्ने प्रावधान रहेकोमा सो प्रक्रिया नअपनाई पुरानो वा नयाँ स्पष्ट उल्लेख नै नगरी १ हजार उडान घण्टा ननाघेको भनी पुरानो विमान खरिद गर्ने प्रक्रियाद्वारा बोलपत्र आह्वान गरी नयाँ विमान खरिद गर्न गरिएको सम्झौता कानूनसम्मत देखिएन।

विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६ (१) अनुसार निर्माता कम्पनी सँग मात्र नयाँ विमान खरिद गर्न सकिनेमा विमान निर्माता कम्पनीसँग खरिद नगरी १ हजार घण्टा उडेको भनी पुरानो विमान खरिद गर्ने प्रक्रिया अपनाई अन्य आपूर्तिकर्तासँग खरिद सम्भौता गरेको जनाएको छ । विक्री पश्चातको मेन्टेनेन्स सेवा तथा पार्टपुर्जा आपूर्तिमा हुन सक्ने उपलब्धि, तालिम, प्राविधिक सहयोग र वारेन्टी जस्ता पक्षलाई महत्व नदिई विचौलियाका रूपमा रहेका आपूर्तिकर्ता मार्फत् एयर बस कम्पनीको विमान खरिद गर्ने सम्भौता गरे/गराएको कानूनसम्मत देखिएन ।

४५.२ एयर बसको वेवसाइटमा उल्लिखित सूचीकृत मूल्यमा एयर बस कम्पनीले विक्रीमा ठूलो छुट दिने गरेको पाइन्छ । विगतमा एयर बस कम्पनीको न्यारो बडी विमान खरिद गरेको र हाल एयरबससँग निगमको प्रत्यक्ष सञ्चार सम्पर्क रहेको अवस्थामा एयरबससँग सोभै खरिद गर्दा तिर्नुपर्ने मूल्य र बोलपत्रबाट कायम मूल्यबीच तुलना गर्न सकिने अवस्थामा तुलना नगरेको कुरा प्रतिवेदनले उल्लेख गरेको छ । आपूर्तिकर्ताले निश्चित रकम नाफा नलिई विमान आपूर्ति गर्ने सम्भावना नरहने हुँदा निगमले गरेको सम्भौता मूल्य मितव्ययी भएको यकिन गर्न सकिने अवस्था देखिएन ।

यसै विषयलाई अध्ययन तथा अनुसन्धानको मुख्य आधार मानेर सार्वजनिक लेखा समितिले उपसमिति मार्फत विस्तृत अध्ययन गरी निर्णय लिने योजना बनाएको थियो ।

१.३ उपसमिति गठन र उद्देश्य

वाइड बडी विमान खरिद प्रकरणको विषयमा अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्ने मुख्य उद्देश्य लिई मिति २०७५/८/२६ गते बसेको समितिको बैठकले संघीय संसद नियमावली, २०७५ को नियम १८२ बमोजिम माननीय श्री राजेन्द्र कुमार के.सी.को संयोजकत्वमा देहाय बमोजिम सात सदस्यीय उपसमिति गठन गरेको थियो ।

सदस्य -	मा. कृष्णलाल महर्जन
सदस्य -	मा. चन्द्रा चौधरी
सदस्य -	मा. धर्मशीला चापागाईं
सदस्य -	मा. प्रदिप यादव
सदस्य -	मा. प्रेम बहादुर आले
सदस्य -	मा. मीना सुब्बा

उपसमितिको कार्य अवधि १५ दिन तोकिएको थियो ।

१.४ कार्यविधि तथा कार्यक्षेत्र

वाइड बडी विमान खरिद प्रकरणको विषयमा अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्ने सम्बन्धमा देहाय अनुसार कार्यक्षेत्र रहेको थियो :

१. विमान खरिद सम्बन्धमा निगमले हालसम्म गरेका कामकारवाहीको अध्ययन गर्ने,

२. सो सम्बन्धमा सरोकारवालाहरु सँग छलफल गर्ने र आवश्यक कागजात भिकाई अध्ययन गर्ने,
३. सार्वजनिक लेखा समितिको कार्यविधि अनुसार कामकारवाही गर्ने, र
४. कार्य शुरु गरेको दिन देखि १५ दिन भित्र प्रतिवेदन समितिमा पेश गर्ने ।

उपसमितिले कार्यक्षेत्र भित्रको प्राप्त जिम्मेवारी निर्वाह गर्ने क्रममा प्रारम्भिक बैठकबाट के-कस्तो विधि र प्रक्रिया अवलम्बन गरी कार्य सम्पादन गर्ने भन्ने तय गरेको थियो । उपसमितिलाई प्राप्त सूचना र त्यसमा उल्लेख भएका घटनाक्रमका अतिरिक्त उपलब्ध भएका कागजात सम्बन्धमा विस्तृत छलफल भएको थियो । त्यस्तै सम्बन्धित मन्त्रालयहरु, विभागहरु, नेपाल राष्ट्र बैंक, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, कर्मचारी संचयकोष, नागरिक लगानी कोष, नेपाल वायुसेवा निगम लगायतका निकायबाट आवश्यक विवरण समेत माग गरी त्यसका विविध पक्षमा अध्ययन र विश्लेषण तथा उक्त निकायका पदाधिकारीहरूसँग छलफल गरिएको थियो ।

छलफलको क्रममा सम्बन्धित निकायका पदाधिकारीहरुलाई आमन्त्रण गरी विमान खरिदका विषयमा व्यापक छलफल गरिएको थियो । त्यसैगरी नेपाल राष्ट्र बैंकका गभर्नर र अर्थ सचिवसँग पनि छलफल गरिएको थियो । तत्पश्चात् उपसमितिको निर्देश अनुरूप निर्धारित समयभित्रै सचिवालयबाट तयार मस्यौदा विवरणहरुमा विस्तृत छलफल गरेको थियो । विभिन्न स्रोतबाट प्राप्त जानकारीको अध्ययन, अनुसन्धान, विश्लेषण र छलफललाई आफ्नो कार्यसम्पादनको मुख्य विधि तय गरेको उपसमितिले यो प्रतिवेदन कार्यान्वयनका लागि समिति समक्ष प्रस्तुत गरेको थियो ।

१.५ प्रतिवेदनको संरचना

प्रस्तुत प्रतिवेदनलाई तीनवटा परिच्छेदमा विभाजन गरिएको छ । परिच्छेद-१ मा प्रारम्भिक खण्ड अन्तर्गत पृष्ठभूमि, गठन र उद्देश्य एवं कार्यविधि तथा कार्यक्षेत्र उल्लेख गरिएको छ । परिच्छेद-२ मा उपसमितिमा विभिन्न मितिमा भएका छलफल, स्थलगत भ्रमणबाट प्राप्त तथ्यांक तथा अनुसन्धानबाट प्राप्त विवरणको विश्लेषण प्रस्तुत गरिएको छ । परिच्छेद-३ मा कारवाहीको सिफारिस, निष्कर्ष तथा सुझाव एवं निर्देशन र अन्तमा अनुसूचीहरु समावेश गरिएका छन् ।

परिच्छेद-२

अध्ययन तथा अनुसन्धानबाट प्राप्त विवरण तथा विश्लेषण

२.१ परिचय

महालेखा परीक्षकको पचपन्नौं वार्षिक प्रतिवेदन, २०७४ मा नेपाल वायुसेवा निगमको विमान खरिद सम्बन्धमा भएको अनियमितताको विषयमा सार्वजनिक लेखा समितिले उपयुक्त निर्णय लिन आवश्यक भएकोले सो सम्बन्धमा विस्तृत अध्ययन तथा अनुसन्धान गरी यो प्रतिवेदन तयार गरिएको छ। सोही प्रतिवेदनले नेपाल वायुसेवा निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ मा नयाँ विमान खरिद गर्न विमान कम्पनीहरूसँग मात्र प्रतिस्पर्धा गर्नुपर्ने प्रावधान रहेकोमा सो प्रक्रिया नअपनाई पुरानो वा नयाँ स्पष्ट उल्लेख नै नगरी एक हजार उडान घण्टा ननाघेको भनी पुरानो विमान खरिद गर्ने प्रक्रियाद्वारा बोलपत्र आह्वान गरी नयाँ विमान खरिद गर्न गरिएको सम्झौता कानूनसम्मत देखिएन भनी स्पष्ट किटानी गरेको अवस्था छ।

महालेखा परीक्षकको प्रतिवेदनले विमान खरिदका क्रममा निगमले आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६ (१) अनुसार निर्माता कम्पनीसँग मात्र नयाँ विमान खरिद गर्न सकिनेमा विमान निर्माता कम्पनीसँग खरिद नगरी १ हजार घण्टा उडेको भनी पुरानो विमान खरिद गर्ने प्रक्रिया अपनाई अन्य आपूर्तिकर्तासँग खरिद गरेको अवस्था छ। एयर बस कम्पनीको वेबसाइटमा उल्लिखित सूचीकृत मूल्यमा सो कम्पनीले विक्रीमा ठूलो छुट दिने गरेको पाइन्छ। विगतमा एयर बस कम्पनीको न्यारो बडी विमान खरिद गरेको र हाल उक्त कम्पनीसँग निगमको प्रत्यक्ष सञ्चार सम्पर्क रहेको अवस्थामा एयर बस कम्पनीसँग सोभै खरिद गर्दा तिर्नुपर्ने मूल्य र बोलपत्रबाट कायम मूल्यबीच तुलना गर्न सकिने अवस्थामा तुलना नगरेको कारण निगमलाई ठूलो आर्थिक नोक्सानी भएको आशंका पैदा भएको छ। आपूर्तिकर्ताले निश्चित रकम नाफा नलिई विमान आपूर्ति गर्ने सम्भावना नरहने हुँदा निगमले गरेको सम्झौता मूल्य मितव्ययी भए/नभएको र खरिद प्रक्रियामा भ्रष्टाचार तथा अनियमितता भए/नभएको सम्बन्धमा तथ्यहरु विश्लेषण गरी निष्कर्षमा पुग्न अपरिहार्य भएको छ।

यसै विषयलाई अध्ययन तथा अनुसन्धानको प्रस्थान विन्दु मानेर सार्वजनिक लेखा समितिले उपसमिति मार्फत् विस्तृत अध्ययन गरी निर्णय लिने रणनीति बनाएको हो।

२.२ विमान खरिद सम्बन्धमा सरकारी नीति तथा कार्यक्रम

नेपाल वायुसेवा निगमको क्षमता अभिवृद्धिका लागि नेपाल सरकारले नेपाल सरकारको आ.व. २०७१/७२ को वार्षिक बजेट वक्तव्यमा हवाई सेवालाई राष्ट्रिय एवं अन्तर्राष्ट्रिय आवागमन र पहुँच बढाउन राष्ट्रिय ध्वजावाहक नेपाल वायुसेवा निगममा विमानहरु थप गरी आगामी पाँच वर्षमा आन्तरिक उडानतर्फ १५ वटा र अन्तर्राष्ट्रिय उडानतर्फ ७ वटा नयाँ जहाज सञ्चालनमा ल्याइनेछ भन्ने उल्लेख गरेको, आ.व. २०७२/७३ को नेपाल सरकारको वार्षिक बजेट वक्तव्यमा राष्ट्रिय ध्वजावाहक नेपाल वायुसेवा निगममा थप जहाजहरु ल्याउने प्रक्रिया शुरु गरिनेछ भन्ने उल्लेख गरेको

र नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयबाट जारी गरिएको तत्काल सुधार कार्ययोजना २०७२ मा “अन्तर्राष्ट्रिय उडान सेवा विस्तार तथा विदेशी वायुसेवा कम्पनिहरूसँग प्रतिस्पर्धा गर्न तथा आन्तरिक उडानलाई थप व्यवस्थित र प्रभावकारी बनाउन नेपाल वायुसेवा निगमले आवश्यकता अनुसार विमानहरू खरीद गरी सञ्चालनमा ल्याउने” भन्ने उल्लेख गरी कार्यान्वयनको लागि निर्देशन प्राप्त भएको देखिन्छ।

आ.व. २०७३/७४ को बजेट नीति तथा कार्यक्रममा समेत व्यवस्थापनमा सुधार गर्ने, रणनीतिक साभेदारको खोजी गर्ने र दुईवटा वाइड बडी जहाज खरिद गर्ने कुरा उल्लेख गरिएकोमा पहिलो र दोश्रो महत्वपूर्ण कार्य नगरी विमान किन्ने कार्यमात्र गरिएको देखिन्छ।

निगमको वाइड बडी विमान खरिद प्रक्रिया शुरु गर्नु पूर्व अन्तर्राष्ट्रिय उडानको लागि नयाँ खरिद गरिएका दुईवटा न्यारो बडी एयर बस ए ३२०-२०० मार्फत् आठवटा अन्तर्राष्ट्रिय गन्तव्यहरू (भारतको मुम्बई, बैंगलोर र दिल्ली, मलेसियाको क्वालालम्पुर, हङकङ, थाइल्याण्डको बैंकक, कतारको दोहा र संयुक्त अरब इमिरेट्सको दुबई) मा सेवा सञ्चालन गरिरहेको देखिन्छ।

नेपाल सरकारको नीति, कार्यक्रम तथा कार्ययोजना र नेपाल वायुसेवा निगमले आफ्नो तीन वर्षे सुधार कार्ययोजनालाई आधार बनाई पुरानो वाइड बडी विमान खरिदको प्रक्रिया प्रारम्भ गरी विमान खरिद गरिसकेको अवस्था छ। निगमको तीन वर्षे सुधार कार्ययोजना, २०७२ अनुसार २०७२ फाल्गुण भित्र दुईवटा वाइड बडी विमान खरिदको लागि बोलपत्र (RFP) मार्फत पहिलो वाइड बडी विमान मंसिर २०७३ (December, २०१६) र दोश्रो वाइड बडी विमान माघ २०७३ (February, २०१७) मा प्राप्त गर्ने समय सीमा तोकिएको देखिन्छ।

२.३ विमान खरिद सम्बन्धमा सम्परीक्षणको सन्दर्भ

विमान खरिद प्रक्रियाको सम्बन्धमा महालेखा परीक्षकको ५५ औं वार्षिक प्रतिवेदन २०७४ ले कानून सम्मत् नदेखिएको र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको अनुगमन प्रतिवेदनले खरिद प्रक्रियामा गम्भीर त्रुटि औल्याएको अवस्थामा विस्तृत अध्ययन गरी भए गरेका अनियमितता र भ्रष्टाचार सम्बन्धमा कारवाही गरी सम्बन्धित निकायमार्फत फरफारक गराउन सार्वजनिक लेखा समितिमा प्रतिवेदन गर्न अपरिहार्य देखिएको छ। यही विषयलाई ध्यानमा राखी विमान खरिद प्रक्रियाका बारेमा अपनाइएका विधि, औचित्यता तथा यसको उपादेयताका सन्दर्भमा यस उपसमितिले आफ्नो निश्कर्ष अधि सारेको छ।

२.४ विमान खरिदका लागि अवलम्बन गरिएको प्रक्रिया

निगम व्यवस्थापन समितिले महाप्रबन्धकको संयोजकत्वमा मिति २०७२/१०/४ मा नेपाल वायु सेवा निगम आर्थिक विनियमावली २०६५ को विनियम २३६ को उपविनियम (१) (क) बमोजिम महाप्रबन्धक सुगतरत्न कंसाकारको नेतृत्वमा नयाँ विमान खरिद उपसमिति गठन गर्दै मिति २०७२/१०/१० को बैठकले व्यवस्थापनबाट तयार गरिएको निगमको तीन वर्षे कार्ययोजना

लागु गर्ने निर्णय गरेको देखिन्छ तर सो उपसमितिलाई निष्कृत्य बनाई मिति २०७३/१/२ मा सोही विनियमको २३६(१)(ख) बमोजिम विमान खरिद गर्न सञ्चालक समितिका एक सदस्यको संयोजकत्वमा व्यवस्थापनबाट प्रस्तुत खरीद प्रस्तावको अध्ययन गरी प्रतिवेदन पेश गर्न ४ सदस्यीय वाइड वडी विमान खरिद उप समिति गठन गरेको देखिन्छ ।

उक्त उप-समितिले मिति २०७३/४/३१ मा समिति समक्ष वाइड वडी खरीद सम्बन्धी प्रतिवेदन पेश गर्दै तीनवटा विकल्प सिफारिस गरेको र व्यवस्थापनले ४५ दिनको म्याद दिई अन्तर्राष्ट्रिय बोलपत्र आह्वान गर्न मिति २०७३/५/२९ को प्रस्ताव समितिमा पेश गरेकोमा समितिको मिति २०७३/६/५ को बैठकले “दुईवटा वाइड वडी विमान खरिदका लागि बोलपत्र (RFP), व्यापारिक योजनामा उल्लेखित थप अन्य सान्दर्भिक तथ्याङ्क, व्यापारिक योजना कार्यान्वयनको कार्यतालिका, बोलपत्र (RFP) आह्वानको लागि प्रकाशित गर्ने सुचनाको ढाँचा, संशोधित तीन वर्षे कार्ययोजना लगायतका कागजात पेश गर्न व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिने” निर्णय गरेको देखिन्छ ।

२.५ लागत मूल्य निर्धारणको सन्दर्भ

व्यवस्थापनले दुईवटा विमान खरिदको लागि तयार गरेको प्रति विमान लागत अनुमान अमेरिकी डलर ११८,१६३,७७३ रहेको छ । विमान खरिदका लागि लागत अनुमान तयार गर्दा एयर बस कम्पनीसँग प्रत्यक्ष सम्पर्क रहिरहेको अवस्थामा एयर बसको तत्कालीन मूल्य र छुट रकमलाई नलिई सन् २००८ को आठ वर्ष पुरानो मूल्यमा वार्षिक मूल्यवृद्धि समायोजन गरी लागत अनुमान निर्धारण गरिएको छ । यसरी लागत मूल्य अनुमान गर्दा नयाँ विमानको मूल्य निर्धारण गरिएको तर RFP मा १००० घण्टासम्म उडेको र सन् २०१४ पछि निर्मित पुरानो विमानका लागि सूचना गरिएकोमा कुनै पनि फर्म, कम्पनी तथा आधिकारिक विक्रेताहरुबाट कोटेशन माग भएको देखिँदैन र यी शर्तहरु समावेश गरिएका छैनन् । यसबाट लागत अनुमान नियम संगत नभएको र वजार मुल्यमा आधारित रहेको देखिँदैन । साथै मूल्य वृद्धि एयर बस कम्पनीसँग खरिद गर्दा मात्र लागु हुन्छ । प्रस्ताव मूल्यांकन गर्दा सिफारिस गरिएको एयर बसको सन् २०१२ देखि २०१६ सम्मको Escalation Price को गणनालाई निम्नअनुसारको मूल्य निर्धारणको अवस्था रहेको देखाएकोमा

एयर बस कम्पनीको वाइड वडी विमानको Price Escalation विवरण

Escalation rate provided by Airbus for A330-200 & RR Engine			
Year	Airframe	Engine	Net combined escalation rate
2012	3.8	6.4	4.2338
2013	3.6	3.5	3.5833
2014	2.6	0.8	2.2997
2015	3.3	2.1	3.0998
2016	1.1	-1.7	0.6328
Average escalation rate for Aircraft for the past 5 yrs			2.7699

A330-200 Price		
Particular	Price	Ratio
Airframe	USD 73,400,000	0.83
Engine	USD 14,699,317	0.17
Total Price	USD 88,099,317	1.00

Ref: 5th Nov 2016 MOU Signed Between NAC & Airbus

स्रोत: वायुसेवा निगमको प्रस्ताव मूल्यांकन प्रतिवेदन

त्यसलाई नजर अन्दाज गरी अधिक लागत अनुमान गरेको देखिन्छ। सन् २०१६ मा विमानको मूल्य अमेरिकी डलर ८८,०९९,३१७ पर्ने र निगम व्यवस्थापनले नै निर्धारण गरेको दर २.७६९९५ को Price Escalation कायम गर्दा पनि नयाँ विमानको मूल्य अमेरिकी डलर ९३,०४,७४३४.८० पर्ने देखिन्छ। यसबाट AAR Inc. ले अमेरिकी डलर १०४.८ मिलियन मूल्य प्रस्ताव पेश गरेको हुँदा निगमलाई करीब अमेरिकी डलर ११.८ मिलियनका दरले दुई जहाजमा २३.६ मिलियन डलर नोक्सानी भएको देखिन्छ।

मिति २०७३/६/७ मा बसेको समितिको बैठकले जहाज खरिद गर्ने प्रयोजनका लागि व्यवस्थापनबाट प्रस्तुत RFP स्वीकृत गरी नेपाल वायुसेवा निगम, आर्थिक विनियमावली, २०६५ को परिच्छेद २६ को विनियम २३६(१) र (२) बमोजिम निगममा चालू अवस्थामा रहेका विमानको संख्या र अवस्था, निगमको प्राविधिक क्षमता, सञ्चालन/व्यवस्थापन सहजता, व्यावहारिक औचित्यता, बजार विस्तारको सम्भावना लगायतका पक्षमा विश्लेषण गरी उपलब्ध विकल्पमध्ये उत्तम विकल्पको रूपमा Rolls Royce Trent 772B Engine जडान भएको दुईवटा वाइड बडी विमान A330-200 खरिद गर्न अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्र आह्वान गरी सार्वजनिक सूचना प्रकाशित गर्न स्वीकृति दिएको देखिन्छ। पुरानो विमान खरिद गर्दा तोकेर किन्न नसकिने प्रावधानको प्रतिकूल हुनेगरी “सो सरह” भन्ने वाक्यांश नराखी RFP जारी गरेको देखिन्छ। विमान खरिद गर्ने सम्बन्धमा निर्णय गर्दा सो सरह भन्ने नभई A330-200 नै किटान गरिसकेपछि सो विमान निर्माता कम्पनि एयर बस बाहेक अन्य विमान उत्पादक र इन्जिन निर्माता कम्पनीहरूलाई सहभागी हुन वञ्चित गरिएको अवस्थामा निगमलाई फाइदा हुने विभिन्न विकल्पको विश्लेषण र सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ तथा सोही ऐनको नियमावली, २०६४ का प्रावधानहरूको विश्लेषण तथा पालना गरेको देखिँदैन। एअर बस कम्पनीसँग सोभै विमान खरिद गर्ने अवस्था हुँदा हुँदै सो कम्पनीसँग सम्पर्क नगरेको पाइयो।

मिति २०७३/६/१० मा १००० घण्टा सम्म उडेको, सन् २०१४ भन्दा पछि निर्मित दुईवटा वाइड बडी A330-200 विमान खरिद गर्न भनी पुराना विमान खरिद गर्ने प्रक्रिया अपनाई नेपालका विभिन्न अंग्रेजी दैनिक पत्रिका, निगमको वेबसाइटमा सार्वजनिक सूचना, Request For Proposal का रूपमा प्रकाशित भएको र सोको जानकारी नेपालस्थित विभिन्न कूटनैतिक नियोगहरूमा तथा विदेश स्थित नेपाली राजदूतावासमा गराउन परराष्ट्र मन्त्रालयमा पत्राचार गरिएको देखिन्छ।

२.६ सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको ठहर

सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको अनुगमन प्रतिवेदनले जारी बोलपत्र (RFP) मा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सो को नियमावली तथा निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ का अनुसार उल्लेख हुनुपर्ने अनिवार्य शर्तहरू समावेश नभएको देखाएको छ।

वाइड वडी विमान खरिद सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय (PPMO)को अनुगमन प्रतिवेदन संक्षेप

- Specification तयार गर्दा कुनै उपाय नभएको अवास्थामा बाहेक कुनै खास ब्रान्ड, ट्रेड मार्क, नाम, पेटेन्ट, डिजाइन, प्रकार, उत्पत्ति वा उत्पादक उल्लेख गर्न नपाइनेमा रोल्स रोयस ट्रेन्ट 772B इन्जिन सहितको एयर बसको A३३०-२०० निर्धारण गरि RFP जारी गरेको
- लागत अनुमान तयार गर्दा एयर बसको वर्तमान मूल्यलाई नलिई ८ वर्ष अघिको मूल्यमा समायोजन गरि निर्धारण गरेको र १००० घण्टासम्म उडान गरेको विमान खरिद गर्न खोजिएको विषयलाई लागत अनुमानमा समायोजन नगरिएको
- विमान खरिद गर्ने सम्बन्धमा निर्णय गर्दा सो सरह भन्ने नभई A330-200 नै किटान गरिसकेपछि सो विमान निर्माता कम्पनि एयर बस बाहेक अन्य नरहेको स्पष्ट भैसकेको अवस्थामा विमान खरिद गर्ने सम्बन्धमा विभिन्न विकल्प विश्लेषण र सार्वजनिक खरिद ऐनका प्रावधानहरूको विश्लेषण नगरेको
- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा २ को खण्ड (ग) मा परिभाषित गरिएको मालसामानको परिभाषामा विमान पनि पर्ने हुँदा "RFP" मार्फत् समान खरिद गर्ने प्रक्रिया ऐनमा नभएको
- सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ को दफा १३ को उपदफा २ मा बोलपत्र मार्फत सामान खरिद गर्दा उल्लेख हुनुपर्ने निम्न कुरा RFPमा नरहेको :
 - मूल्यको संरचना बोल अंक उल्लेख गर्ने मुद्रा; बोलपत्र मूल्यांकन र छनोट गर्ने आधार र तरिका;
 - मालसामान वा निर्माण कार्यको छुट्टा छुट्टै समूह र प्याकेज बनाइ खरिद गर्नुपर्ने भए त्यस्तो समूह र प्याकेज र सो को मूल्यांकन गर्ने तरिका; बोलपत्र मान्य हुने अवधि;
 - बोलपत्र कार्यसम्पादन वा अन्य आवश्यक कुराको लागि दिनुपर्ने जमानतको रकम, किसिम, मान्य ढाँचा र मान्य; अवधि (validity period); दफा ५२ बमोजिमको खरिद सम्झौताका शर्तहरू र सो सम्झौता लागू हुने तरिका ;
 - स्वार्थ बाझिने भएमा बोलपत्र उपर कारवाही नहुने वा जालसाजी वा भ्रष्टाचार गरेमा हुने कानूनी कारबाही सम्बन्धी जानकारी; सार्वजनिक निकायले बोलपत्र सम्बन्धी कारबाही गर्दा गरेको त्रुटी वा निर्णय विरुद्ध पुनरावलोकनका लागि बोलपत्रदाताले निवेदन दिन सक्ने व्यवस्था;
 - प्राविधिक क्षमतालाई प्रमाणित गर्ने कागजात तथा आर्थिक प्रस्ताव (बोल अंक) एकै खाममा पेश गर्नुपर्ने व्यहोरा
- खरिद सम्झौताका शर्तहरू बोलपत्रमा नै उल्लेख हुनुपर्नेमा रहेको नरहेको; फरक शर्तमा बोलपत्र मूल्यांकनका आधार के हुने नखुलाइएको ; खरिद सम्झौताका शर्तहरू पछि negotiation बाट निर्धारण गरेको देखिन्छ, कस्ता विषयमा negotiation गर्ने भन्ने कुरा RFP मा नभएको ;
- बोलपत्र दाताले फरक फरक शर्तमा मूल्य पेश गरेको देखिन्छ र यस्तो अवस्थामा कबोल रकम मात्र तुलना गर्नु समान तहमा तुलना मान्न सकिन्न; सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ५२ मा खरिद सम्झौता र सोका शर्तहरू तय गर्दा उल्लेख हुनुपर्ने बोलपत्र सम्बन्धि कागजातमा उल्लेख हुनुपर्नेमा निम्न कुराहरू नरहेको :
 - आपूर्ति समय, कार्य सम्पदा गर्नुपर्ने समय वा म्याद थप गर्न सकिने नसकिने व्यवस्था; खरिद सम्झौताको रकम वा सो निर्धारण गर्ने तरिका
 - मालसामान, निर्माण कार्य वा सेवा स्वीकार हुने शर्तहरू; विदेशी मुद्राको भुक्तानी लग्यायत भुक्तानीका शर्त र तरिका
 - मूल्य समायोजना गर्न सकिने भए सो को व्यवस्था; खरिद सम्झौता संशोधन र भेरिएसन् आदेश जारी गर्न सकिने; भए सो को व्यवस्था;
 - विमा आवश्यक भए सो सम्बन्धी व्यवस्था ; आवश्यक पर्ने जमानत; निर्धारित अवधिमा कार्य सम्पादन हुन सके नसके वापत्को पूर्व निर्धारित क्षतिपूर्ति
 - निर्धारित अवधिभन्दा अगाडि नै कार्य सम्पादन भएमा दिने बोनस सम्बन्धी व्यवस्था; खरिद सम्झौता रद्द गर्न सक्ने व्यवस्था ;
- नेपाल वायु सेवा निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६ को उपविनियम १ को खण्ड (ग) मा प्राप्त

प्रस्तावहरूलाई खोलिसकेपछि सम्बन्धित कम्पनीहरूसँग आवश्यक वार्ता गरी भन्ने व्यवस्था भएको तर एउटा प्रस्तावकसँग मात्र वार्ता गरि MOU गरेको र पूर्व निर्धारित गरिएको नदेखिएको ;

- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६७ को उपदफा १ खण्ड (ग) मा सार्वजनिक निकायले खरिद गर्दा अपनाउनुपर्ने बाध्यात्मक व्यवस्था रहेको, खण्ड (च) मा विमान उपकरण खरिदमा फरक विधि हुनसक्ने प्रावधान रहेको र विमान खरिद विशिष्टीकृत प्रक्रिया हो भन्ने उपदफा ३ बमोजिमको कार्यविधि समावेश गरी विमान खरिद गरिएको हुनुपर्ने सो नभएको देखिन्छ।

स्रोत: सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको प्रतिवेदन, २०७५

२.७ बोलपत्र (RFP) मूल्याङ्कन तथा प्रस्ताव छनौट

विभिन्न मुलुकका बोलपत्रदाताहरूबाट प्राप्त भएका ११ वटा प्रस्तावहरूको मूल्यांकन गर्न मिति २०७३/७/२३ मा व्यवस्थापनबाट तत्कालीन नायब महाप्रबन्धक (प्राविधिक) रमेश बहादुर शाहको संयोजकत्वमा व्यवस्थापनबाट ११ सदस्यीय मूल्यांकन समिति गठन भएको र सो समितिले आफ्नो प्रतिवेदन महाप्रबन्धकलाई १७ डिसेम्बर २०१६ (२०७३ पौष २) मा बुझाएको देखिन्छ, जसमा RFP का सबै जसो शर्त पूरा भएको र कम मूल्यमा नया विमान उपलब्ध गराउने गरी प्रस्ताव पेश गरेको AAR Inc. संग विमान खरिद सम्झौता गर्न सिफारिस गरेको देखिन्छ।

उक्त प्रतिवेदन सहितको प्रस्तावको सम्बन्धमा व्यवस्थापन समितिको मिति २०७३/१०/१ को बैठकले निगमलाई नोक्सानी पुऱ्याउने नियत राखी निम्न कामकारवाही गरेको देखियो :

१. पुरानो विमान खरिद प्रक्रिया अपनाई Depretiation/ Descalation कट्टा गर्नुको सट्टा नयाँ विमानको खरिदका सन्दर्भमा लागू हुने Escalation Clause को अधिकतम सीमा (Optimum Limit) व्यवस्थापनले सिफारिस गरे बमोजिम (२.७६९९% मा नबढ्ने गरी) कायम गर्ने र न्यूनतम सीमा एयर बसले सोही वर्षको लागि कायम गरी सार्वजनिक गरेको दर बमोजिम वार्ताबाट टुंगो लगाउने व्यवस्था मिलाइ बदनियतपूर्वक सार्वजनिक खरिद ऐनको प्रतिकूल हुने गरी प्रस्ताव छनौट भएपछि मूल्य बढाउन सक्ने र निगमलाई आर्थिक नोक्सानी हुने गरी व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएको।
२. नेपाल वायुसेवा निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६ को उपविनियम (१) (भ) बमोजिम प्राप्त प्रस्तावहरू मध्ये AAR Inc./ German Aviation Capital/ Hi Fly Aeroes को Consortium को तर्फबाट AAR Inc. ले पेश गरेको प्रस्ताव स्वीकृत गरी

निगमको आर्थिक विनियमावलीमा

सार्वजनिक खरिद ऐनसंग बाझिने गरी थपिएको अंश

(भ)^{११} खण्ड (ज) बमोजिम प्रस्ताव स्वीकृत भएपछि उक्त विमान निर्माता कम्पनीलाई खरिद सम्बन्धी आशयपत्र (Letter of Intent) जारी गरि उक्त कम्पनीसंग समितिको स्वीकृत लिई MOU गरिनेछ। यसरी MOU गर्दा सम्झौतामा उल्लेख भए बमोजिम प्रतिबद्धता शुल्क (Commitment Fee) समितिको स्वीकृत लिई भुक्तानी गरिनेछ।

१२ खण्ड (भ) बमोजिम MOU भएपछि विमानको विविध विषय जस्तै: SFE (Seller's Furnished Equipment), BFE (Buyer's Furnished Equipment) इत्यादि बारेमा वार्तागरी समितिको निर्णय पश्चात विमान खरिद सम्झौता गरिनेछ।

स्रोत: नेपाल वायुसेवा आर्थिक विनियमावली, २०६५, विनियम २३६ (१) (भ)

आशयपत्र (Letter of Intent) जारी गर्न व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएको । साथै निगमको विनियमावलीलाई सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को प्रतिकूल हुनेगरी वदनियतपूर्वक संशोधन समेत गरेको देखियो ।

३. समितिको निर्णय बमोजिम मिति २०७३/१०/२ मा AAR Inc. लाई निगमका महाप्रबन्धक सुगतरत्न कंसाकारले विमान खरिद सम्बन्धी आशयपत्र जारी गरेको देखिन्छ भने मिति २०७३/१०/६ मा व्यवस्थापनले नायब महाप्रबन्धक (प्रा.) रमेश बहादुर शाहको संयोजकत्वमा ९ सदस्यीय MOU Negotiation गर्न एक समिति गठन गरेको र उक्त समितिले आफ्नो प्रतिवेदनमा RFP मा निर्धारित प्रावधान तथा शर्तहरू बाहिर गएर नयाँ शर्तहरू राखी २२ जनवरी, २०१७ मा मस्यौदा MOU पेश गरेको देखिन्छ । व्यवस्थापनले मिति २०७३/१०/३ मा निम्न निर्णय सहित MOU को मस्यौदा स्वीकृत गरेको तथा विनियम २३६ को उपविनियम (१) (भ) बमोजिम निगमको अधिकतम हित हुने गरी समितिबाट स्वीकृत RFP को परिधिभित्र रही AAR Inc. संग वार्ता गर्ने भनेको तर MOU गर्ने क्रममा संलग्न MOU मा परिमार्जन गर्नुपर्ने भए सोमा सामान्य परिमार्जन गर्ने अधिकार व्यवस्थापनलाई दिएकोमा व्यवस्थापनले समितिलाई गुमराहमा राखी पूर्वशर्तहरू तोडमोड गरेको देखिन्छ ।
४. विनियम २३६ (१) (भ) बमोजिम खरिद बिक्री सम्भौतापछि मात्र प्रतिबद्धता शुल्क वापतको रकम MOU बमोजिम वायुयान आपूर्ति गर्ने कम्पनीलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेमा पहिले नै प्रतिबद्धता शुल्क वापतको रकम गैरकानूनी रूपमा विना बैंक ग्यारेण्टी AAR Inc. लाई भुक्तानी गर्न स्वीकृति प्रदान गरेको देखिन्छ । व्यवस्थापनबाट ११ सदस्यीय उपसमिति मार्फत AAR Inc. संग वार्ता गरी अस्पष्ट कुराहरू स्पष्ट गरी निगमको हितमा लागत मूल्य घटाउन वार्ता गर्नुपर्नेमा उल्टै निगमलाई नोक्सान हुने गरी थप नयाँ शर्तहरू राखी निगमलाई ठूलो आर्थिक क्षति हुने गरी AAR Corporation ले पेश गरेको प्रस्तावमा २४२ मे. टन प्रस्तावलाई २३० मे.टन कायम गर्न व्यवस्थापनले भूमिका खेलेको देखिन्छ ।
५. मूल्य निर्धारण गर्दा विमान निर्माता कम्पनीसँग सम्पर्क नगरेको समितिले अष्ट्रेलिया लगायत लामो दुरीमा उडान गर्न आवश्यक MTOW २४२ मे. टनलाई मूल्यांकन समिति समेतको सिफारिसलाई नजर अन्दाज गरी विमान निर्माता एयर बस कम्पनीको हवाला दिई MTOW २३० नै कायम गर्न Negotiation Team र महाप्रबन्धक सुगतरत्न कंसाकारले दिएको राय अनुसार भनी २३० मेट्रिक टनलाई नै कायम गरेर MOU मा अधिकारको दुरुपयोग गरी संशोधन सहित स्वीकृत गरेको देखिन्छ । सो सम्बन्धमा RFP को प्रतिस्पर्धामा तेस्रो हुने प्रस्तावकले आफूले २३३ मेट्रिक टन MTOW प्रस्ताव गरेको र MTOW २४२ मेट्रिक टन आवश्यक परेमा प्रति मेट्रिक टन अमेरिकी डलर ०.३५ मिलियन लाग्ने भन्ने प्रस्ताव गरेबाट मिलेमतोमा निगमलाई दुई विमानबाट करिब अमेरिकी डलर ८.४ मिलियन आर्थिक नोक्सानी पुऱ्याएको देखिन्छ ।
६. प्रतिबद्धता शुल्क वापतको रकम बैंक ग्यारेण्टी लिने सम्बन्धमा विभिन्न कारण देखाई AAR Inc. को प्रतिनिधिबाट वैकल्पिक व्यवस्थाको आग्रह गरे बमोजिम

निगमको संचालक समितिले कानूनी विशेषज्ञ नियुक्त गरी विशेषज्ञलाई सिफारिस गर्न लगाई MOU मा नै यस सम्बन्धी आवश्यक बुंदा थप गरी प्रतिबद्धता शुल्क सुरक्षित नहुने गरी योजनाबद्ध रूपमा विना बैंक ग्यारेण्टी प्रतिबद्धता शुल्क अमेरिकी डलर १ मिलियन उपलब्ध गराएको देखिन्छ । गैरकानूनी रूपमा निगम व्यवस्थापन र AAR Inc. बीच सम्पन्न MOU लाई सन् २०१७ जनवरी २७ मा समितिले समर्थन गरेको देखिन्छ ।

७. MOU को दफा ५.२ मा उल्लेख गरी दुईवटा A330-200 विमान खरीदको लागि Commitment Fee वापत् अग्रिम भुक्तानी गर्नुपर्ने रकम अमेरिकी डलर १ मिलियन भुक्तानी गर्न नेपाल वायुसेवा निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६(१)(भ) अनुसार सम्झौता अनुरूप गर्नुपर्नेमा विना बैंक ग्यारेण्टी सो अघि नै भुक्तानीका लागि व्यवस्थापनलाई नियम विपरीत स्वीकृति प्रदान गरेको देखिन्छ ।

२.८ विमान खरिद बिक्री सम्झौता

१. व्यवस्थापनबाट मिति २०७३/११/१५ मा नायव महाप्रबन्धक (प्रशासन) गणेश बहादुर चन्दको संयोजकत्वमा १० सदस्यीय SPA का Terms and Condition बारे Negotiation गर्न एक उपसमिति गठन गरी सो उपसमितिको प्रतिवेदन सहित SPA मा सार्वजनिक खरिद ऐन र निगम कै आर्थिक विनियमावलीको प्रावधान मिचेर RFP मा प्रस्तावित शर्तहरु परिवर्तन गरी निगमलाई नोक्सानी पुर्याउन नयाँ शर्तहरु अघि सारी मिति २०७३/१२/२५ मा समितिले खरिद सम्झौता (SPA) गर्न महाप्रबन्धकलाई स्वीकृति दिएको देखिन्छ ।

२. बोलपत्र (RFP) मा उल्लेख नै नभएको, खरिद बिक्री सम्झौताको ५.२ Payments अन्तर्गत सीधै विमान निर्माता कम्पनीलाई भुक्तानी गर्न सहमति हुँदाहुँदै निगमलाई जोखिममा पारी अपारदर्शी ढंगले रकम अपचलन हुने गरी Escrow Agent खडा गरेर हस्ताक्षर गर्न महाप्रबन्धकलाई स्वीकृति दिएको देखिन्छ ।

३. मिति २०७३/१२/२५ मा बोलपत्रमा प्रस्तावक कम्पनी र उसको Consortium मा नभएको पछि स्थापित शंकास्पद Special Purpose Company भनिने HiFly X Ireland Limited कम्पनी (जो यही कारोवारका लागि मात्र भनिएको) संग सार्वजनिक खरिद ऐनको प्रावधान मिचेर निगमको आर्थिक विनियमावली विपरीत गैरकानूनी ढंगले खरिद सम्झौता गरिएको र हाल उक्त कम्पनी बन्द भइसकेकोले पनि मिलोमतो भएको पुष्टि हुन्छ ।

२.९ रकम भुक्तानी र सट्टी सुविधाको व्यवस्था

१. MOU मा अनधिकृत प्रावधान बनाई बैंक ग्यारेण्टी विना HiFly Transporte Aeroes को खातामा Commitment Fee को नाममा गैरकानूनी ढंगले अमेरिकी डलर १० लाख पठाई निगमलाई जोखिममा पारेको देखिन्छ ।

२. Escrow Agent नियुक्त गर्ने सम्बन्धमा नेपालमा शाखा रहेको Standard Chartered Bank सिफारिस गरिएकोमा सो को वेवास्ता गरी निगमले विचौलियाको प्रभावमा परी Norton Rose नामक Law Firm लाई नियुक्त गरेको देखिन्छ । खरिद बिक्री सम्झौतामा सबै रकम Escrow

Account वा एयर बस वा Escrow Agreement अनुसार पठाउन सक्ने भनेकोमा निर्माता कम्पनीलाई सोभै रकम भुक्तानी नगरी अपचलन गरेको देखिन्छ ।

३. बाँकी रकम दुई किस्तामा Escrow Account मार्फत जम्मा भएको एक दिन भित्रमा Escrow Agent ले एयर बसको खाता र नाम नखुलेको BFE Supplier को खातामा रकम पठाउने प्रपञ्च मिलाएको देखिन्छ ।

रकम वितरण गर्ने प्रावधान राखिएको Escrow Agreement को एक अंश

6 We irrevocably instruct you:

(a) Upon receipt of the Pre-Delivery Payment in the Deposit Account and confirming the same in accordance with Clause 5.3 above to, within one (1) Business Day, give instructions to the Account Bank to pay the received Pre-Delivery Payment for each Aircraft, from the Deposit Account to the following accounts:

(i) to the BFE suppliers which names, account details and amounts will be provided by a written instruction from Seller to you prior to receipt of the Pre-Delivery Payments; and

(ii) and the remainder to Airbus S.A.S. to the following account (as notified by Seller and Buyer in writing):

Beneficiary Name: AIRBUS SAS
 account identification: 04 887 198

with: DEUTSCHE BANK Trust Company Americas
 SWIFT: BKTRUS33
 ABA : 021001033
 Global Transaction Banking, Floor 25
 60 Wall Street
 New York, NY
 USA

स्रोत: नेपाल वायुसेवा निगम

४. अन्तिम किस्ताको हकमा, निगमले भुक्तान गरे लगत्तै एयर बस कम्पनीले Bill of Sale जारी गरी HiFly X Ireland लाई हस्तान्तरण गरेको र HiFly X Ireland ले पनि तत्कालै Bill of Sale जारी गरी निगमलाई हस्तान्तरण गरेको देखिन्छ । यो नाटकीय व्यवस्थाबाट एयर बस निर्माता कम्पनीले कति रकम पायो, अन्य रकम कतातिर भुक्तानी भयो र कति रकम हिनामिना भयो, थप अनुसन्धान गर्नुपर्ने देखिन्छ । यो खरिदमा के कति छुट भयो भन्नेकुरा कतै उल्लेख गरिएको छैन । यसबाट ठूलो छुट रकम निगमले गुमाएको छ, यसको खोजी गर्न जरुरी देखिन्छ । एयर बस कम्पनीले प्राप्त गरेको रकम कति हो भन्ने सम्बन्धमा उपसमितिले परराष्ट्र मन्त्रालय मार्फत् सार्वजनिक लेखा समितिलाई जानकारी गराउन पत्राचार गरेको छ ।

२.१० विमान खरिदका लागि ऋण तथा सरकारी जमानत

निगमको आर्थिक विनियमावलीको विनियम २३६ को उपविनियम (१) को खण्ड (ड) अनुसार सम्भावित वित्तीय श्रोत, ऋण तथा नेपाल सरकारबाट ऋण जमानत लिने सम्बन्धमा सञ्चालक समितिमा छलफल भई मिति २०७२/९/२७ को सञ्चालक समितिको निर्णय अनुसार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मार्फत नेपाल सरकार,

अर्थ मन्त्रालयलाई रु.२५ अर्बको सहूलियत ऋण अथवा पूंजी लगानीको लागि अनुरोध गरी पठाइएकोमा अर्थ मन्त्रालयको मिति २०७३/५/२९ को पत्रानुसार “ऋण तथा जमानत ऐन २०२५ को परिधि भित्र रही नेपाल सरकार उक्त ऋण लगानीमा जमानत बस्न सक्ने गरी नेपाल सरकार (मा. उपप्रधान तथा अर्थ मन्त्रीस्तर) बाट मिति २०७३/५/२९ मा निर्णय भएको जानकारी संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले मिति २०७३/६/६ मा निगमलाई गराएको देखिन्छ ।

ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५

४. **जमानत बस्ने अधिकार :** (१) नेपाल सरकारले स्वीकृत विकास योजनामा समावेश भएका आयोजनाका लागि वा नेपाल वायुसेवा निगमको लागि नयाँ हवाईजहाज खरिद गर्नको लागि कुनै संस्थालाई विदेशी सरकार वा एजेन्सी वा अर्को संस्थाबाट ऋण उपलब्ध गराउन र सो ऋण बापत जमानत दिन सक्नेछ ।

(२) उपदफा (१) बमोजिम नेपाल सरकारले जमानत दिँदा संस्थाले ऋण लिन पर्ने कारण, ऋण लिँदा हुने राष्ट्रिय हित र ऋण दिने विदेशी सरकार वा एजेन्सी वा संस्थासंग भएको सम्भौतामा तोकिएको समयमा ऋणको साँवा तथा ब्याज चुक्ता गर्न सक्ने नसक्ने कुराको विचार गर्नुपर्छ ।

(३) उपदफा (१) बमोजिम नेपाल सरकारले जमानत दिई ऋण लिएको संस्थाले नेपाल सरकारको पूर्व स्वीकृत बेगर आफ्नो पूंजीको पुनर्मूल्यन गर्न पूंजी घटाउन र पूंजी डुब्ने संभावना भएको कुनै पनि काम गर्न पाउने छैन र सो ऋणको परिधिभित्र पर्ने काम कुरामा नेपाल सरकारले समय समयमा दिएको निर्देशनको पालना गर्नु त्यस्तो संस्थाको कर्तव्य हुनेछ ।

६. **ऋण लिएको वा जमानत दिएको विषय** > **व्यवस्थापिका-संसद समक्ष राख्नु पर्ने:** यस ऐनबमोजिम नेपाल सरकारले लिएको ऋण वा दिएको जमानतको सम्भौतालाई यथाशीघ्र > **व्यवस्थापिका-संसद समक्ष राख्नु पर्छ ।**

स्रोत: नेपाल कानून आयोग, २०७५

ऐनमा स्पष्ट रूपमा नयाँ विमान खरिदका लागि जमानत बस्न सक्ने लेखिएको हुँदाहुँदै पुरानो विमान खरिदका लागि जमानी बसेको देखिन्छ । ऋण तथा जमानत ऐनको दफा ६ अनुसार

यथाशीघ्र संसदमा पेश गर्नुपर्नेमा हालसम्म पेश नगरिएको तथा यसको कार्यान्वयनका लागि संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई जिम्मा दिइएकोमा सो कार्य गरी प्रतिवेदन गर्ने कार्य नभएको देखिन्छ ।

विमान खरिद गर्न कमिटेन्ट शुल्क तिरी मिति २०७३/१२/२५ मा खरिद बिक्री सम्झौता गरिसकेको अवस्थामा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को परिधिमा रही दफा ४ (१) बमोजिम जमानत बस्न अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने प्रस्ताव गरेकोमा तत्कालीन मन्त्रपरिषदले निम्नानुसार निर्णय गरेको देखिन्छ :

मन्त्रपरिषदको निर्णय

नेपाल वायुसेवा निगमको लागि नयाँ वाइड बडी वायुयान (wide body A330-200) खरिद गर्न दिने विषयको संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको नं. २४/२०७३/१/५ को प्रस्ताव बमोजिम गर्ने:

४. निर्णय हुनु पर्ने ब्यहोरा:

- नेपाल वायुसेवा निगमका लागि चाहिने दुई वटा वाइडबडी जहाज खरिदका लागि ऋण लिन ऋण तथा जमानत ऐन २०२५ को दफा ४ (१) बमोजिम नेपाल सरकार जमानी बस्ने ।
- कर्मचारी संचय कोष र नागरिक लगानी कोषले प्रवाह गर्ने ऋण रकममा आवश्यक शर्त निर्धारण गरी जमानत दिने व्यवस्था कार्यान्वयन गर्न अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

मिति : २०७४/१/१५

(शंकर प्रसाद अधिकारी)
सचिव

अर्थ मन्त्रालयले मन्त्रपरिषदको निर्णय कार्यान्वयन गर्न मिति २०७४/१/३० को माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थ मन्त्रीस्तरीय निर्णयबाट ११ वटा शर्तहरू (अनुसूचीमा संलग्न) सहित संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई खरिद कार्यको अनुगमन र प्रतिवेदन गर्न निर्देशन दिएकोमा सो को बेवास्ता गरेको देखिन्छ ।

२.११ विमान निर्माणको चरणमा अनुगमन

निगमले खरिद गरेको दुईवटा विमान कारखानामा अनुगमन गर्न पटक पटक ठूलो टोली पठाएको देखिन्छ । अनुगमनका क्रममा ६ वटा टोलीमा जम्मा ३८ जनाले फ्रान्सको टुलुज भ्रमण गरेको तर एउटा टोलीले मात्र प्रतिवेदन बुझाएको र दुई वटा प्राविधिक टोलीले स्वीकार प्रमाणपत्र बुझाएको देखिन्छ । भ्रमणमा लगानीकर्ताहरू कर्मचारी संचय कोष, नागरिक लगानी कोष तथा निगमको सञ्चालक समितिको तर्फबाट निरीक्षण गर्न छुट्टाछुट्टै टोली अनुगमनमा गएको तर अनुगमन खर्च निगमले व्यहोरेको र भ्रमणमा सहभागी पदाधिकारीहरूसँग प्राविधिक

ज्ञान नै नभएको तथा केवल बाहिरी आवरण मात्र निरीक्षण गरेको र प्राविधिक पक्षलाई पूरै नजर अन्दाज गरेकोले अनुगमन विश्वसनीय नभएको तथ्य स्वयं भ्रमण टोलीका सदस्यहरूले स्वीकार गरेकाले निगम सञ्चालक समिति र व्यवस्थापकले निजहरूलाई अनुचित प्रभावमा पारेको देखिन्छ । यसबाट निगमलाई भएको आर्थिक क्षतिको मूल्यांकन गर्न आवश्यक देखिन्छ ।

२.१२ विमानको प्राप्ति र व्यावसायिक सञ्चालन

१. पहिलो वाइडबडी विमान A330-243, 9N-ALY अन्नपूर्ण मिति २०७५/३/१४ (२८ जुन २०१८) मा र दोस्रो वाइडबडी विमान A330-243, 9N-ALZ मकालु मिति २०७५/४/१० (२६ जुलाई २०१८) फ्रान्सको टुलुजबाट त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, काठमाण्डौमा अवतरण गरेको देखिन्छ तर RFP का अनुसार पहिलो जहाज सन् २०१७ को सेप्टेम्बर र दोस्रो जहाज सन् २०१८ को मार्चमा प्राप्त गर्नुपर्ने थियो । यो ढिलाइले निगम पहिलो जहाजबाट ९ महिनाको आम्दानी र दोस्रो जहाजबाट ४ महिनाको आम्दानीबाट बञ्चित भएको देखिन्छ ।

२. निगमले प्राप्त गरेका जहाजहरूको Non registration प्रमाण पत्र फ्रान्सको EASA बाट प्राप्त भएको तर अन्यत्र दर्ता भएको वा De registration भएको प्रमाण उपलब्ध नभएको हुँदा विमानहरू निर्माता कम्पनीबाट सीधै नेपाल ल्याइएको र नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा दर्ता भई कर्मचारी संचय कोष र नागरिक लगानी कोषका नाममा रोक्का रहेको देखिन्छ । यसबाट Hi Fly X को नाममा कतै पनि जहाज दर्ता भएको देखिँदैन र यसले गैरकानूनी खरिद बिक्री प्रक्रिया तथा रकम अपचलन भएको पुष्टि गरेको छ ।

३. पहिलो विमानले व्यावसायिक उडान १ अगष्ट २०१८ मा कतारको दोहाबाट र दोस्रोले २४ अगष्ट २०१८ मा थाइलैण्डको बैंककबाट शुरु गरेको भएपनि पूर्व निर्धारित व्यावसायिक योजना सफल नभएको, विमान दैनिक ५ देखि ७ घण्टा मात्र उडान गर्न सकेको र यसको पूर्ण क्षमता १४ देखि १५ घण्टा हुने कुरा स्वयं पदाधिकारीहरूले व्यक्त गरेका, हालै मात्र २२ दिन सम्म ग्राउण्डेड रहेको, नयाँ गन्तव्य तय गर्न नसकेको र न्यारो बडीले उडान गर्ने स्थानमा नै वाइड बडीले उडान भर्नुपर्दा निगमलाई दैनिक करिब रु ७० लाख नोक्सानी वाइड बडी कै कारण भइरहेकाले सञ्चालकहरूबाट क्षतिपूर्ति भराउन र सरकारले हस्तक्षेप गरी व्यवस्थापकीय र व्यावसायिक सुधार गर्न कदम चाल्न आवश्यक देखिन्छ ।

४. नयाँ गन्तव्य निर्धारण गर्न नसकेको र युरोपियन यूनियनको कालो सूचीमा नेपाल रहेकाले सो हटाउन पहल गर्न सरकारलाई निर्देशन दिनुपर्ने देखिन्छ ।

२.१३ एयरबस ३३०-२४३ जहाजको हालको अवस्था

निगमले २८ जुन २०१८ मा पहिलो वाइड बडी A३३०-२४३, 9N-ALY र २६ जुलाई २०१८ मा दोस्रो वाइड बडी A३३०-२४३, 9N-ALZ प्राप्त गरेको देखिन्छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट उक्त विमानहरूको आवश्यक प्रमाणपत्रहरू प्राप्त गरी हाल दिल्ली, हङकङ, बैंककमा उडान गरी रहेको र स्थलगत निरीक्षणका क्रममा मकालु विमान उडानमा रहेको तर अन्नपूर्ण विमानको चक्काको गियरमा समस्या आएको कारण २२ दिनभन्दा बढी समयदेखि ग्राउण्डेड भएको पाइयो । साथै सोही जहाजको पखेटामा चरा ठोक्किएका कारण हाल ग्राउण्डेड रहेको पाइयो । दक्षिण कोरिया, जापान र साउदी अरेवियामा उडान गर्न नेपाल सरकारबाट निगमलाई Designate प्राप्त भएको तर सम्बन्धित देशहरूबाट अनुमति पाउने प्रक्रियामा रहेको देखिएको छ । हाल निगमले उडान भरिरहेको स्थानहरूमा नै उडान थप गरी वाइड बडी सञ्चालन गरिरहेको अवस्था छ । निगमका पाइलट र प्राविधिकहरू अधिकांश विदेशी रहेको र निगमले आफ्नो जनशक्ति तयार गर्न ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ ।

२.१४ विमानको स्वामित्व, निर्माता कम्पनीबाट प्राप्त हुने सुविधा र वारेन्टीको प्रश्न

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले उपलब्ध गराएको विवरण अनुसार विमानको स्वामित्व निगममा रहेको र दुवै विमानहरू ऋण प्रदायकहरूको नाममा रोक्का रहेको देखिन्छ।

मिति २०७३/१२/२५ मा निगम र HiFly X, AAR Inc., German Aviation तथा Hi Fly Aeroes बीच सम्पन्न खरिद सम्झौता (SPA) मा एयर बस कम्पनीबाट Hifly X Ireland Limited ले प्राप्त गर्ने Standard Warranties अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलन बमोजिम जहाजको स्वामित्व हस्तान्तरण सँगै स्वतः निगममा हस्तान्तरण हुने अवस्था रहेको र निगम, HiFly X Ireland Limited र एयर बस बीच त्रिपक्षीय सम्झौता भई एयर बसको एयर फ्रेम वारेन्टी निगमले प्राप्त गरिसकेको देखिन्छ। Engine warranties निर्माताको Standard तथा Industry Practice बमोजिम निगम र Rolls Royce बीच सम्झौता भई निगमले प्राप्त गरिसकेको तर ३२० र ३३० जहाज एउटै कम्पनीबाट उत्पादन भएको भएतापनि यी जहाजहरूलाई ककपिट कमनालिटी भएको मान्न सकिँदैन, यसको लागि छुट्टै पाइलट र इन्जिनियरहरूको व्यवस्था गर्नुपर्ने हुन्छ। स्पेयर पार्ट्स पनि मिल्दैनन्।

२.१५ विभागीय मन्त्रीहरूको जिम्मेवारीको प्रश्न

विमान खरिद प्रक्रियाको अवधिमा विभागीय मन्त्रीका रूपमा तत्कालीन संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रीहरू क्रमशः मा० जीवन बहादुर शाही, दिलनाथ गिरी, मा० जितेन्द्र नारायण देव र बहालवाला मन्त्री मा० रवीन्द्र प्रसाद अधिकारी रहनु भएको देखिन्छ।

यस उपसमितिले अध्ययन तथा अनुसन्धान गर्ने क्रममा पूर्व मन्त्रीहरू र बहालवाला मन्त्रीलाई उपसमितिको बैठकमा आमन्त्रण गर्दा तत्कालीन मन्त्री दिलनाथ गिरी उपलब्ध नहुनु भएको र उपलब्ध गराइएको कागजात हेर्दा निजको कार्यकालमा विमान खरिद सम्बन्धमा निर्णय लिइएको देखिएन। अन्य तीनजनासँग विमान खरिद सम्बन्धमा छलफल गरिएको थियो। छलफलका क्रममा निम्न जानकारीहरू प्राप्त भएका थिए:

१. मा० जीवनबहादुर शाहीसँग छलफल गर्दा मन्त्रालयको जिम्मेवारी सम्हालने क्रममा विमान खरिदको सैद्धान्तिक सहमति गरेको, रणनीतिक साभेदारका लागि कार्य अधि बढाउन नीतिगत निर्णय भएको, जहाज खरिद गर्न बैना रकम पठाएकोमा प्रत्यक्ष संलग्नता नरहेको र निगम स्वायत्त संस्था रहेकोले सम्पूर्ण जिम्मेवारी निगमले लिनुपर्ने भन्ने भनाइ रहेको छ। तर निजको कार्यकालमा बैना रकम मन्त्रीस्तरीय निर्णय गरी पठाएको देखिन्छ।

२. मा० जितेन्द्र नारायण देवसँग छलफल हुँदा सो सम्बन्धमा जहाज खरिद प्रक्रियामा कुनै पनि काम कारवाहीमा आफ्नो संलग्नता नरहेको भनाइ रहेको, सचिव तथा महाप्रबन्धकसँग पटक पटक छलफल हुँदा विमान खरिद सम्बन्धी जानकारी प्राप्त नभएको र रणनीतिक साभेदार खोज्ने निर्णय भएको जानकारी प्राप्त भएको तर सोही समयमा अभिमत थप्ने कार्यको नीतिगत निर्णय भएको देखिन्छ।

३. बहालवाला मा० मन्त्री रवीन्द्र प्रसाद अधिकारीको कार्यकालमा विमान प्राप्त भएको देखिन्छ। विमान खरिद सम्बन्धमा प्रतिनिधि सभामा पटक पटक प्रश्न उठ्दा मा० मन्त्रीले जवाफ दिने क्रममा आफ्नो कार्यकालमा कुनै कारोबार नभएको भनी सुक्ष्म अध्ययन गरी सदनलाई जानकारी गराउने वचन दिनुभएको र संलग्न निगमका पदाधिकारीहरूबाट अध्ययन गरी प्रतिवेदन प्राप्त भएको समितिलाई जानकारी गराएको तर प्रतिवेदन सार्वजनिक गरेको देखिँदैन। उपसमितिले छलफलका लागि आमन्त्रण गरी महालेखा परीक्षकको प्रतिवेदनमा विमान खरिद कार्य कानूनसम्मत नदेखिएको भनी उल्लेख हुँदाहुँदै छानविन नगरी त्यसको विपरित अन्तिम किस्ता रकम भुक्तानी गरेको सम्बन्धमा जानकारी माग्दा महालेखा परीक्षकसँग अनौपचारिक सल्लाह लिई रकम भुक्तानी आदेश दिएको जानकारी गराउनु भएको थियो। यस सम्बन्धमा महालेखा परीक्षकले लिखित रूपमा र स्वयं उपसमितिमा उपस्थित भई आफूले यस सम्बन्धमा मा० मन्त्रीसँग कुनै सल्लाह नगरेको र आफू सो कार्यका लागि सम्बद्ध अधिकारी नभएको बताउनु भयो।

यसबाट मा० मन्त्रीहरूले आवश्यक सतर्कता नअपनाई पदीय दायित्व ख्याल नगरेको र लेखा उत्तरदायी अधिकृतका रूपमा जिम्मेवारी पाएका सचिवलाई निर्देशन दिन नसकेका देखिन्छ।

२.१६ लेखा उत्तरदायी अधिकृत, निगमका अध्यक्ष तथा मन्त्रालयका सचिवको जिम्मेवारी

विमान खरिद अवधिभर मन्त्रालयमा सचिवको जिम्मेवारी प्राप्त गर्ने पदाधिकारीहरूमा प्रेमकुमार राई, शंकर अधिकारी, महेश्वर न्यौपाने र कृष्णप्रसाद देवकोटा रहेको देखिन्छ ।

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका तत्कालिन सचिव प्रेमकुमार राईको अध्यक्षतामा निगमले विमान खरिदका लागि मिति २०७३/१/२ मा उपसमिति गठन गरी कार्य अधि बढाएको, शंकर अधिकारीको समयमा मिति २०७३/१०/३ मा प्रस्ताव स्वीकृति, खरिद निर्णय र Escalation सम्बन्धी निर्णय

गरेको, MOU उपसमिति बनाएको र मिति २०७३/११/२६ मा सम्झौता मस्यौदा उपसमिति गठन गरेको देखिन्छ । अधिकृत पूंजी सम्बन्धमा मिति २०७२/७/१५ मा सचिवस्तरीय निर्णय गरेको देखिन्छ भने मिति २०७४/१/३ मा जमानत सम्बन्धमा मन्त्रपरिषद्मा प्रस्ताव शंकर अधिकारीको समयमा पठाएको देखिन्छ । मिति २०७४/३/२० मा तत्कालिन सचिव शंकर अधिकारीको सचिवस्तरीय निर्णयले अधिकृत पूंजी ३५ अर्ब र चुक्ता पूंजी वृद्धि गरेको देखिन्छ ।

मन्त्रालयबाट सटही सुविधाको हकमा मिति २०७३/१०/२७ मा मा. मन्त्रीस्तरीय स्वीकृतिमा अमेरिकी डलर १० लाख बैना पठाएको देखिन्छ । मिति २०७४/२/२९ मा सचिवस्तरीय निर्णयले अमेरिकी डलर ७ करोड ९० लाख, मिति २०७५/३/३ मा अमेरिकी डलर ६६,१९४,०५४।६० र मिति २०७५/३/२६ मा अमेरिकी डलर ६६,१९४,०५४।६० सटही सुविधा उपलब्ध गराएको देखिन्छ । मिति २०७४/९/९ मा माननीय मन्त्री जितेन्द्र नारायण देवको स्वीकृतिमा Fleet थप गर्ने निर्णय भएको देखिन्छ ।

महालेखा परीक्षकको वार्षिक प्रतिवेदनले खरिद प्रक्रिया नियमसंगत नभएको उल्लेख गरेको हुंदाहुंदै यसलाई बेवास्ता गरी लेखा उत्तरदायी अधिकृत रहेका सचिवले रकम भुक्तानी गर्नमा अनियमित रूपमा निर्णय गरेको देखिन्छ ।

२.१७ विमान खरिदमा भएका अनियमितताका पृष्ट्याइका आधार

१. प्रस्तावित विमानमा राखिने Rolls-Royce 772B इन्जिन: A330-200 विमानमा तीन थरी इन्जिनहरू General Electric CF6-80E1A4, at a nominal thrust rating of 70,000 lbf (311 KN) , वा Pratt & Whitney PW 4168A, at a nominal thrust rating of 68,000 lbf (302 KN) वा Rolls-Royce Trent 772B, at a nominal thrust rating of 71,100 lbf (316 KN) जडान हुन सक्ने अवस्था रहेको तर निगमका विमानहरू काठमाडौंलाई आधार विमानस्थल मानी सञ्चालन गर्नुपर्ने वास्तविकता र नेपालको भौगोलिक अवस्थालाई समेत ध्यान दिँदा बढी शक्ति (Thrust) भएका इन्जिन चाहिने र सोका लागि Rolls Royce Trent 772 B इन्जिन अरु कम्पनीको इन्जिनहरू भन्दा बढी शक्तिको (Normal Thrust 71,100 पाउण्ड फोर्स वा ३१६ किलो न्यूटन पावर) हुने भएकोले सोही इन्जिन नै छनौट गरेको देखिन्छ ।

एअर बस नै किन्ने भएपछि इन्जिन पनि किन्नुपर्ने अवस्थामा निगमसँग सीधै निर्माता कम्पनीसँग खरिद गर्नुको विकल्प नरहेको र विगतमा न्यारो बडी खरिद गर्दा सीधै खरिद गरिएको तथा एअर बस निर्माता कम्पनीसँग प्रत्यक्ष सम्पर्क भएकोमा निगमको विनियमावलीको २३६ (१) आकर्षित हुने हुँदा यो खरिद प्रक्रिया नै बदनीयतपूर्ण र कानूनसम्मत नरहेको तथा अख्तियारको दुरुपयोग भएको देखिन्छ ।

२. शर्तहरूमा रहेको दुराशयः निगमलाई नयाँ वा सो सरहकै विमान आवश्यक भएकोले १००० घण्टा सम्म मात्र उडेका विमान र सन् २०१४ पछि निर्मित विमान भनी RFP मा शर्त राखिएको देखिन्छ । नियमित उडानमा प्रयोग भएको विमानले सामान्यतया १००० उडान घण्टा ३ महिना भन्दा कम अवधिमा पूरा गर्नसक्ने भएकोले १००० घण्टा सम्म मात्र उडेका विमानहरू खरिद गर्दा नयाँ विमान नै आउने तर पुरानो खरिद विमान प्रक्रियामा विचौलिया प्रयोग गरी निर्माता कम्पनीबाट निगमलाई प्राप्त हुने छुट लगायतका रकम दुरुपयोग गर्ने मनसायले विमान खरिद गरिएको देखिन्छ ।

विमानहरूको प्रयोग ३० वर्ष भन्दा बढी समयसम्म गर्न सकिने तथा १००० घण्टाको उडान ३ महिना भित्र नै गरिसकिने हुदा Brand New होस् वा बढीमा १००० घण्टासम्म उडेको जुनसुकै विमान भएपनि विमानको सर्भिस लाइफ र सोको मूल्य तथा उडान सेवा अवधिलाई विचार गर्दा प्रस्तुत व्यवस्था मूलतः खरिद प्रक्रियालाई दुरुपयोग गरी आर्थिक हिनामिना गर्ने उद्देश्यबाट गरिएको र यसलाई निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६(१) मा अनिवार्य व्यवस्था भएकोमा विनियमावलीको व्यवस्था बमोजिम पनि खरिद प्रक्रिया बदनियतपूर्ण देखिन्छ ।

३. प्रस्तावकले A ३३०-२०० जहाज जस्को MTOW २४२ मे.टनको प्रस्ताव गरेकोमा A३३०-२४३ को २३० मे.टनको जहाज बदनियतपूर्वक उपलब्ध गराउंदा भएको क्षति

MTOW को बारेमा RFP मा नतोकिएको तर यो जहाज खरिदका लागि अनिवार्य शर्त भएकोले प्रस्तावमा भर्नुपर्ने विवरणमा समावेश भएको देखिन्छ । AAR Corp ले पेश गरेको प्रस्तावमा २४२ टन स्पष्ट उल्लेख गरेको देखिन्छ । शर्तअनुसार जहाजको खरिदमा निगमलाई ठूलो आर्थिक क्षति भएको देखिन्छ ।

निगमले प्राप्त गरेको विमान निर्माता कम्पनीको March 16, 2016 को email अनुसार SYD-KTM sector जस्ता लामा दूरीमा उडान गर्न २४२ मे. टन आवश्यक पर्छ । व्यवसायिक योजना अनुसार लामो दूरीमा उडान भर्नुपर्नेमा छोटो दूरीमा मात्र उडान गर्नुपर्ने बाध्यता भएको हुँदा विमानको इन्जिन ए.पी. यू. (Auxilliary Power Unit) बहुमुल्य इलेक्ट्रोनिक नेभिगेशनका यन्त्रहरूका साथै landing gear को समेत life cycle घट्ने तथा landing, take off charge, navigation र पार्किङ्ग शुल्क बढी तिर्नुपर्ने देखिँदा निगमलाई धेरै हानी नोक्सानी देखिन्छ ।

४. **HI- FLY X संगको शंकास्पद कारोबारः** निगमले दुई वटा वाइड बडी एयर बस A330-200 खरिद गर्ने सम्बन्धमा जारी गरेको Global RFP बमोजिम AAR Corp., German Aviation Capital र Hi Fly Transporte Aereos को Consortium ले पेश गरेको प्रस्तावमा Ireland मा दर्ता हुने Special Purpose Company मार्फत् कारोबार गर्ने भनी नियोजित रुपमा हुँदै नभएको काल्पनिक कम्पनीको विवरण उल्लेख गरी शुरुदेखि नै प्रपञ्च गरेको देखिन्छ । यसमा निगमको प्रस्ताव मूल्यांकन समिति र मूल्यांकन प्रतिवेदन स्वीकार गर्ने निगम व्यवस्थापन तथा समितिको मिलेमतो रहेको प्रष्ट देखिन्छ । गलत मनसायले सोही अनुसारको सार्वजनिक खरिद ऐनका अनिवार्य प्रावधानहरू बोलपत्र (RFP)मा समावेश नगरी निश्चित कम्पनीको छनौट भएपछि MOU का नाममा नयाँ नयाँ गैरकानूनी प्रावधान राखेर MOU गरेको र खरिद विक्री सम्झौता (SPA) गर्दा विक्रेताको अमूक Special Purpose Company र निगम बीच सम्झौता गर्ने सहमति गरेको देखिन्छ । MOU पछि मात्र काल्पनिक कम्पनी खडा गरी रकमको लेनदेनमा मात्र भूमिका रहने गरी HI- FLY X दर्ता भएको देखिन्छ साथै HiFly X र एयर बस बीचको सम्झौतामा जहाजको मूल्यका सम्बन्धमा उल्लेख नभएकोले ठूलो रकमको अपचलन भएको देखिन्छ । सो सम्बन्धमा यस उपसमितिले एयरबस सँग HiFly X बाट के कति रकम प्राप्त गरेको हो त्यसको पत्राचार भएको तर प्रतिउत्तर आएको छैन ।

जहाज एयर बस कम्पनीमा निर्माण हुने र कारोबार गर्दा consortium मा रहेका तीन भिन्न मुलुकका कम्पनीहरूसँग कारोबार गर्न व्यावहारिक तथा कानूनी रुपमा असजिलो पर्ने बहाना बनाई यही कारोबारको लागि मात्र Special Purpose Company गठन गरी कारोबार अपारदर्शी ढंगले गरी निगमको ठूलो रकम भ्रष्टाचार

गरिएको देखिन्छ । यो तथ्य शुरुको रु. १० करोड Commitment वापत्को रकम HiFly Transporte Aereos को खातामा पठाएकोबाट पनि उनीहरु बीच मिलेमतो रहेको पुष्टि हुन्छ । निगम सञ्चालक समिति, व्यवस्थापक र consortium मा संलग्न विभिन्न कम्पनीहरु (कुन कम्पनीको के भूमिका स्पष्ट नभएको)को आपसी सहमतिमा Hi Fly X Ireland Limited लाई Ireland मा दर्ता गरी सो कम्पनी र निगम बीच गैरकानूनी जहाज खरीद विक्री सम्झौता भएको देखिन्छ । संलग्न कम्पनीहरुले सम्बन्धीत देशमा कर छली गर्न र अनधिकृत कारोबार गर्न यो प्रपञ्च गरेको देखिन्छ । बैना रकम प्रस्तावक मध्येको HiFly Transporte Aereos लाई दिन मिल्ने तर पछि भुक्तानी दिने प्रयोजनका लागि भिन्न कम्पनी दर्ता गरेबाट ठूलो रकमको हिनामिना गरेको स्पष्ट हुन्छ ।

यसरी पूँजी रकम अमेरिकी डलर १ मात्र भएको HiFly X Ireland Limited को सीमित दायित्वको कारण निगमलाई कारोबार जोखिम बढाएको र भविष्यमा हुने कारोबार समेतलाई मध्येनजर गरी यो खरिद विक्रीमा भएको घोटालाको तत्काल विस्तृत छानविन गरी दोषीलाई कारवाही गर्न र निगम लगायत सबै सार्वजनिक निकायको खरिद प्रावधानमा भएका कमीकमजोरी तत्काल सुधार गरी आगामी दिनमा यस्तो अनियमितता हुनबाट बचाउनुपर्ने देखिन्छ ।

५. **MSN number मा गरिएको फेरबदलको कथा :** शुरुको प्रस्ताव अनुसार HiFly Airlines ले उपलब्ध गराएको Manufacturing Serial Number (MSN) १८४० र १८४२ रहेको, बैना रकम १५ फेब्रुअरी २०१७ मा पठाएपछि पुनः उक्त कम्पनीले MSN No. १८४५ र १८५४ उपलब्ध गराउने जानकारी गराएको देखिन्छ । प्रस्तावित MSN का जहाज तिब्बत एअर र आइबेरिया एयरले बुक गरेको तथ्य एयर बस कम्पनीकै वेब साइटमा देखिन्छ तर प्रस्तावमा उक्त MSN No. का जहाज उपलब्ध गराउँछु भन्ने भएबाट प्रस्तावकले भुटो विवरण पेश गरेको देखिन्छ । ती जहाजहरु २४२ मेट्रिक टन क्षमताको हुनाको साथै तिनीहरूले ३ महिना अगाडिदेखि आम्दानी दिएको कुरा जानकारीमा आएको छ । साथै प्रस्तावकले बिना रसिद रकम भुक्तानी चाहिँ HiFly X Ireland लाई दिएको तर पछिल्लो पटक MSN no १८७२ र १८७८ का जहाज उपलब्ध गराएबाट तीन महिना पहिल्यै कबुल गरिएका जहाजहरू सिधै एयर बस कम्पनिबाट आएको देखिन्छ । निगमलाई Pre- Delivery Payment भुक्तानी गरेपछि २४ जून, २०१७ मा प्राप्त MSN No. १८७२ र १८७८ का अधिकतम भार क्षमता २३० मे. टन रहेका जहाज उपलब्ध गराएको देखिन्छ । सो बाट प्रति जहाज १२ टन भार बहन क्षमता कम भएको देखिन्छ, RFP मा ११ वटा कम्पनीले प्रस्ताव पेश गर्दा तेश्रो हुने कम्पनीले आफूसँग २३३ मेट्रिक टन भार भएको जहाज मौजुद रहेको र यदि २४२ मेट्रिक टन तौल भएको जहाज आवश्यक भएमा प्रति मेट्रिक टन यु एस डलर ३ लाख ५० हजारका दरले थप लागत लाग्ने प्रस्ताव गरेबाट निगमलाई प्रति जहाज अमेरिकी डलर ४२ लाख नोक्सान गराएको देखिन्छ । प्रचलित विनिमय दर अनुसार दुईवटा जहाजको जम्मा रु ९४ करोड हानीनोक्सानी भएको देखिन्छ । साथै निगम पहिलो जहाजबाट ९ महिना र दोश्रो जहाजबाट ४ महिनाको सम्भावित आम्दानीबाट बञ्चित भएकोले सम्बन्धित पदाधिकरिहरूबाट निगमलाई भएको नोक्सानी भराउनुपर्ने देखिन्छ ।

६. **Escrow Agent को नाटकीय व्यवस्था :** Consortium र निगम विच भएको MOU मा Escrow Agent सम्बन्धी कुनै व्यवस्था नभएको र निगमले विक्रेतालाई उपलब्ध गराउने भुक्तानी सीधै निर्माता एयर बस कम्पनीलाई उपलब्ध गराउन सकिने प्रावधान खरिद विक्री सम्झौतामा उल्लेख हुँदा हुँदै निगमको मिलोमतोमा रकम एयर बस लाई भुक्तानी दिनुको सट्टा बैंक ग्यारेन्टी समेत दिन नसक्ने प्रस्तावक नाम मात्रका भूमिका नखुलाईएका कम्पनीलाई विक्रेता बनाई निगम व्यवस्थापनको आग्रहको नाटक गरी

Escrow Agent राख्न सहमत भएको र यस सम्बन्धी Sale and Purchase Agreementमा व्यवस्था गरी बेलायतमा प्रधान कार्यालय रहेको कानूनी परामर्शदाता (Law Firm) Norton Rose Fulbright LLP को म्युनिक, जर्मनी स्थित ल फर्मसँग निगम, विक्रेता र consortiumले संयुक्त रूपमा Escrow Agreement मा हस्ताक्षर गरेर रकम होल्ड गर्ने र अपचलन गर्ने प्रपञ्च गरेको देखिन्छ ।

७. सार्वजनिक खरिद ऐनको अवज्ञा गरी गरेको भ्रष्टाचार: सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधि, प्रक्रिया तथा निर्णयहरूलाई अझ बढी खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीयता प्रदान गरी मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढंगले सार्वजनिक खर्चको अधिकतम प्रतिफल हासिल गर्न र सार्वजनिक निकायले निर्माण कार्यगर्दा गराउँदा, मालसामान, परामर्श सेवा तथा अन्य सेवा खरिद गर्दा त्यस्तो खरिदको व्यवस्थापन क्षमता अभिवृद्धि गरी उत्पादक, विक्रेता, आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी वा सेवा प्रदायकलाई विना भेदभाव सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा सहभागी हुने समान अवसर सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गर्ने उद्देश्यले जारी भएको सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ ले निर्दिष्ट गरेको विधि र प्रक्रिया पूरा नगरी विमान खरिद गरेको देखिन्छ :

- क. विमान खरिद प्रक्रियाको सम्बन्धमा महालेखा परीक्षकको कार्यालयको ५५ औँ प्रतिवेदन, २०७४ले कानूनसम्मत् नदेखिएको जनाएको,
- ख. सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको अनुगमन प्रतिवेदनले खरिद प्रक्रियामा गम्भीर त्रुटि औल्याएको,
- ग. सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ ले निर्दिष्ट गरेको विधि र प्रक्रियालाई अवलम्बन नगरी निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ लाई २०६९ मा गैरकानूनी रूपमा संशोधन गरेको,
- घ. पुरानो मूल्यमा लागत अनुमान गरिएको र कोटेशन माग नगरिएको जसले बजार मूल्यभन्दा धेरै मूल्य निर्धारण गरी निगमलाई ठूलो नोक्सानी पुर्याएको,
- ङ. पुरानो विमान खरिद गर्न तोकेर खरिद गर्ने कार्य सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ विपरीत रहेको,
- च. सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ वमोजिम पूरा गर्नुपर्ने शर्तहरू, बोलपत्र मूल्यांकन तथा प्रस्ताव छनौट नगरी पुरानो विमान खरिदको प्रक्रिया अपनाई, MOU र खरिद बिक्री सम्झौतामा निगमलाई हानीनोक्सानी पुऱ्याउने कार्य गरेको,
- छ. ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को परिधिभित्र रही नेपाल सरकारले गरेको निर्णय विपरीत पुरानो विमान खरिद प्रक्रिया अपनाएको र उक्त प्रस्तावको नजर अन्दाज गरी मन्त्रिपरिषदले जमानत बस्ने निर्णय गरेको ।

परिच्छेद-३ निष्कर्ष, सिफारिस र सुझाव एवं निर्देशन

बैठकमा भएका विभिन्न छलफल, प्राप्त कागजातहरूको अध्ययन एवं विश्लेषण पश्चात् उपसमितिले समितिमा पेश गरेको प्रतिवेदन समितिबाट परिमार्जन सहित पारित भई समिति निम्न निष्कर्षमा पुगी देहाय बमोजिम सुझाव तथा निर्देश गर्दछ :-

३.१ निष्कर्ष

नेपाल वायुसेवा निगमको क्षमता अभिवृद्धिका लागि नेपाल सरकारले बजेट, नीति तथा कार्यक्रममा विगत लामो समय देखि प्रयत्न गरेको देखिन्छ। सरकार जमानत बसी खरिद गरिएका दुई वाइड बडी विमान खरिद प्रक्रियाको सम्बन्धमा महालेखा परीक्षकको ५५औं प्रतिवेदन, २०७४ ले कानूनसम्मत नदेखिएको र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको अनुगमन प्रतिवेदनले खरिद प्रक्रियामा गम्भीर त्रुटि औल्याएको अनुसन्धानबाट भ्रष्टाचार भएको र निगमलाई ठूलो आर्थिक क्षति पुर्याइएको कुरा उपसमितिले ठहर्याएको छ। ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को दफा ४ र ६ तथा सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ को दफाहरु २ (ग) १३ को उपदफा (२), दफा ५२, दफा ६७ को उपदफा १ (ग) र (च), निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५ को विनियम २३६ को उपविनियम (१) को उल्लंघन भएको छ। संलग्न सबै व्यक्तिहरूलाई कारवाही गर्नुपर्ने र भविष्यमा यस्ताकार्य हुन नदिन उपयुक्त नीति नियम लागू गर्नुपर्ने निष्कर्ष उपसमितिले निकालेको छ। जनताको स्वामित्व भएको सार्वजनिक संस्था भएकोले सरोकार राख्ने सबै समक्ष विमान खरिद प्रक्रिया सम्बन्धमा सत्यतथ्य सार्वजनिक गर्न, भ्रष्टाचार गरी निगमलाई ठूलो आर्थिक हानीनोक्सानी पुर्याउने उपर थप छानविन गर्न र कारवाहीका लागि निर्देशन दिन यो उपसमिति, लेखा समिति समक्ष, तपशीलका सुझाव प्रस्तुत गर्ने निष्कर्षमा पुगेको छ।

३.२ समितिबाट कारवाहीका लागि गरिएको सिफारिस

१. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका तत्कालीन सचिव, लेखा उत्तरदायी अधिकृत तथा वायुसेवा निगमको सञ्चालक समितिका अध्यक्ष रहेका प्रेमकुमार राईको समयमा वाइड बडी विमान खरिद प्रक्रियाको शुरुवात भएको विवरण निगमले दिएको र सोही आधारमा उपसमितिले निजलाई कारवाही सिफारिस गरेकोमा निज प्रेमकुमार राईको अध्यक्षतामा बसेको बैठकले निगमको विनियमावलीको विनियम २३६ (१) (ख) अनुसार विमान खरिद कार्य अघि बढाउन उपसमिति मात्र बनाएको, उक्त उपसमितिले तयार गरेको बोलपत्र (RFP) तयार हुँदा निज उक्त पदमा बहाल नरहेको र बोलपत्र (RFP) का शर्तहरूबाट भएका अनियमिततामा संलग्न नभएको देखिएको अवस्थामा निजको हकमा दोषी मान्ने स्पष्ट आधार नखुलेको तर तत्कालीन मन्त्रालयका सचिव तथा निगमका अध्यक्ष शंकर प्रसाद अधिकारीले निगमको विनियमावलीको विनियम २३६ (२) अनुसार विमान खरिद प्रक्रिया अघि बढाई सोही अनुसार बोलपत्र स्वीकृत गरी निगमलाई ठूलो आर्थिक क्षति पुऱ्याई अनियमितता गरेको देखिएकोले निज शंकर प्रसाद अधिकारी र सञ्चालक सदस्यहरूलाई अख्तियारको दुरुपयोग गरी भ्रष्टाचार गरेको

- सम्बन्धमा थप छानविन गरी कानून बमोजिम हदै सम्मको दण्ड/सजाय गर्न नेपाल सरकार र अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई निर्देशन दिने ।
२. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका हालका सचिव, लेखा उत्तरदायी अधिकृत तथा तत्कालीन वायुसेवा निगमको सञ्चालक समितिका अध्यक्ष रहेका कृष्ण प्रसाद देवकोटाले महालेखा परीक्षकको ५५ औं वार्षिक प्रतिवेदन, २०७४ ले विमान खरिद नियम संगत नभएको भनी जनाएको अवस्थामा छानविन नगरी त्यसको विपरीत विनियमावलीको दफा २३६ (२) अनुसार पुरानो विमान खरिद गर्ने प्रक्रियालाई निरन्तरता दिई अन्तिम किस्ताका रकमहरु समेत भुक्तानी गरेको देखिएकोले तत्काल निलम्बन गरी अख्तियारको दुरुपयोग गरी भ्रष्टाचार गरेको सम्बन्धमा थप छानविन गरी कानून बमोजिम हदै सम्मको दण्ड/सजाय गर्न नेपाल सरकार र अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई निर्देशन दिने ।
 ३. वायुसेवा निगमको संचालक समितिका सदस्य सचिव तथा निगमका महाप्रबन्धक भई वाइड बडि विमान खरिद गर्न निगमको विनियमावलीको दफा २३६ (२) अनुसार बद्नीयतपूर्वक पुरानो विमान खरिद गर्ने प्रक्रिया अधि बढाइ यो प्रकरणमा प्रमुख भूमिका खेल्ने निगमका महाप्रबन्धक सुगतरत्न कंसाकारले बद्नीयत राखी जहाज खरिद प्रकरणमा अख्तियारको दुरुपयोग गरी भ्रष्टाचार गरेको देखिन आएकोले निजलाई कानून बमोजिम तत्काल निलम्बन गरी हदै सम्मको दण्डसंजाय गर्न कानूनी कारवाही अगाडि बढाउन नेपाल सरकार र अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई निर्देशन दिने ।
 ४. निगमबाट प्राप्त भएका विवरणका आधारमा विमान खरिदका लागि बनाइएका विभिन्न उपसमितिमा रहेका व्यक्तिहरु र सो प्रकरणमा संलग्न अन्य व्यक्तिहरुलाई आवश्यक छानविन गर्न सम्बन्धित निकायलाई निर्देशन दिने ।
 ५. वाइड बडी विमान खरिद सम्बन्धमा मन्त्रालय र निगमबाट प्राप्त विवरण तथा छलफलका आधारमा तत्कालिन मन्त्रीहरु मा० जीवन बहादुर शाही, मा० जितेन्द्र नारायण देव र वहालवाला मन्त्री मा० रविन्द्र अधिकारीको संलग्नता सम्बन्धमा उपसमितिले निजहरुलाई नैतिक जिम्मेवारी लिन र कानून सम्मत कारवाही सिफारिस गरेको विवरण समितिमा पेश भएकोमा, महालेखा परीक्षकको प्रतिवेदनको सम्परीक्षण र वेरुजु फर्स्यौट गर्ने जिम्मा लेखा उत्तरदायी अधिकृतका रूपमा मन्त्रालयका सचिवको प्रमुख दायित्व हुने र सचिव नै वायुसेवा निगमको अध्यक्ष रहेको अवस्थामा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को विपरीत हुनेगरी अनियमित तरिकाले विमान खरिद कारवाही अगाडि बढ्दा पनि विभागीय मन्त्रीको रूपमा बहाल रहेको अवस्थामा यथेष्ट सतर्कता नअपनाएको देखिँदा निजहरुले नैतिक जिम्मेवारी लिन र सो सम्बन्धमा नीतिगत व्यवस्था गर्न नेपाल सरकारलाई निर्देशन दिने ।
 ६. अन्य निर्देशनका सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयका हकमा गरिएका सिफारिसहरु बाहेक अन्य निर्देशन उपसमितिले सुझाव दिए अनुसार नै गर्ने र प्रतिवेदनका

अन्य पक्षहरूमा इन्जिन खरिदका सम्बन्धमा वित्तीय तथा प्राविधिक पक्ष हेर्ने, भाषा र बाक्य गठन लगायत मा. सदस्यहरूले दिनुभएका सुझावहरू समावेश गरी अन्तिम रूप दिने ।

३.३ सुझाव तथा निर्देशन

सरोकारवालाहरू बीचको छलफलबाट प्राप्त जानकारी एवं विवरण, तथ्यहरूको विश्लेषण र निष्कर्षका आधारमा उपसमिति देहाय बमोजिम निर्देशन गर्नुपर्ने सुझाव प्रस्तुत गर्दछ :

क) अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई दिनुपर्ने निर्देशन

१. निगम संचालक समिति र व्यवस्थापनले नेपाल वायु सेवा निगम आर्थिक विनियमावली २०६५ को दफा २३६ को उपदफा १(क) बमोजिम नयाँ विमान खरिद गर्नुपर्नेमा २३६ (१)(ख) बमोजिम विमान खरिद गर्ने प्रक्रिया अपनाएको अवस्थामा निगमलाई क्षति पुगेकोले सो कार्यमा संलग्न विमान खरिदका लागि गठित अध्ययन उपसमिति, लागत मूल्य र बोलपत्र (RFP) सिफारिस तथा स्वीकृत गर्ने पदाधिकारीहरू उपर थप अनुसन्धान र छानविन गरी कारवाही गर्न निर्देशन दिने ।
२. लागत अनुमान तयार गर्दा एअर बस कम्पनीको तत्कालिन मूल्य र छुट रकमलाई नलिई गलत मनसायले ८ वर्ष पुरानो मूल्यमा वार्षिक मूल्यवृद्धि समायोजन गरी नयाँ विमानको मूल्यलाई लागत अनुमान बनाई अमेरिकी डलर ११८,१६३,७७३ निर्धारण गरिएको तर बोलपत्र (RFP) मा १००० घण्टा सम्म उडेको र २०१४ पछि निर्मित पुरानो विमानका लागि सूचना जारी गरेर निगम संचालक समितिले निगमले पाउने तत्कालिन छुट मूल्य बढी हुनुपर्नेमा निगमलाई नोक्सान हुनेगरी खरिद गरेको अवस्थामा प्रस्ताव मूल्यांकन उपसमितिले प्रस्ताव गरेको सन् २०१६ मा विमानको मूल्य अमेरिकी डलर ८८,०९९,३१७ पर्ने र निगम व्यवस्थापनले निर्धारण गरेको दर २.७६९९% को Price Escalation कायम गर्दा नयाँ विमानको मूल्य अमेरिकी डलर ९३,०४,७४३४.८० पर्ने सुझावलाई वेवास्ता गरी AAR Inc. ले प्रस्ताव पेश गरेको मूल्य अमेरिकी डलर १०४.८ मिलियन स्वीकारी करिब अमेरिकी डलर ११.८ मिलियनका दरले दुई जहाजमा २३.६ मिलियन डलर नोक्सानी भएको देखिएकोले अख्तियार दुरुपयोग गरी भ्रष्टाचार गरेको सम्बन्धमा थप छानविन गरी कारवाही गर्न निर्देशन दिने ।
३. बोलपत्र (RFP) मूल्यांकन तथा प्रस्ताव छनौट गर्दा प्राविधिक पक्षलाई आधार नबनाई मूल्यमा आधारित भई छनौट गरिएको प्रस्तावमा मूल्यांकन समितिले प्रस्तावको गैरकानूनी शर्तहरू नजर अन्दाज गरी निगमलाई आर्थिक क्षति पूर्याएकोले संलग्न मूल्यांकन कर्ता र छनौट गर्ने समितिलाई दण्ड जरिवानाको कानून बमोजिम कारवाही प्रक्रिया अघि बढाउन सिफारिस गर्ने ।
४. निगम संचालक समितिले पुरानो विमान खरिद प्रक्रिया अपनाउँदा Depreciation/Descalation गर्नुको सट्टा नयाँ विमानको खरिदका सन्दर्भमा उत्पादक कम्पनीका लागि मात्र लागुहुने Escalation Clause को अधिकतम सीमा (Optimum Limit) व्यवस्थापनले सिफारिस गरे बमोजिम (२.७६९९% मा नबढ्ने गरी) कायम गर्दै न्यूनतम सीमा एअर बस कम्पनीले सोही वर्षको लागि कायम गरी सार्वजनिक गरेको दर बमोजिम वार्ताबाट टुंगो लगाउने व्यवस्था मिलाई सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ को विर्खलाप हुनेगरी प्रस्ताव छनौट भएपछि मूल्य बढाउन सक्ने प्रावधान राखी निगमलाई आर्थिक नोक्सानी हुनेगरी व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएर करिब अमेरिकी डलर ६.८ मिलियन नोक्सानी पुर्‍याएकोले उनीहरूबाट सो रकम भराउन तथा कानूनी कारवाही गर्न निर्देशन दिने ।

५. प्रस्ताव पेश गर्ने AAR Inc कम्पनीले प्रस्ताव गर्दा भार क्षमता २४२ मे. टन भएको A३३०-२०० जहाज दिने प्रस्ताव गरेकोमा Memorandum of Understanding (MOU) गर्दा र खरिद विक्रि सम्झौता गर्दा विमानको प्रस्तावित अधिकतम Take off भार क्षमता भन्दा प्रति विमान १२ मेट्रिक टन क्षमता कम भएका दुई २३० मे. टनका विमान A३३०-२४३ जस्को भार क्षमता मात्र २३० मे.टन रहेकोमा यस्ले गर्दा निगमलाई अमेरिकी डलर ८.४ मिलियन क्षति पुर्याएकाले कानुनी कारवाही सहित असुल उपर गराउन निर्देशन दिने ।
६. निगमको विनियमावली २३६ (१) (भ) बमोजिम खरिद विक्रि सम्झौता (SPA) गरेपछि मात्र प्रतिबद्धता शुल्क बापतको रकम MOU बमोजिम वायुयान आपूर्ति गर्ने कम्पनीलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेमा बैंक ग्यारेण्टी समेत नलिइ पहिले नै प्रतिबद्धता शुल्क बापतको रकम AAR Corporation लाई भुक्तानी गरी क्षति पुर्याएकोले सो सम्बन्धमा कानुनी कारवाही गर्ने ।
७. मिति २०७३/१२/२५ मा बोलपत्र पेश गर्दा प्रस्तावक कम्पनी र उसको Consortium मा नभएको र पछि स्थापित संकास्पद HiFly X Ireland Limited भनिने Special purpose कम्पनी (जो यही कारोवारका लागि मात्र भनिएको) सँग सार्वजनिक खरिद ऐनको प्रावधान मिचेर निगमको विनियमावलीमा नै नभएको अवस्थामा गैरकानुनी ढंगले खरिद सम्झौता गरी Escrow Agent मार्फत रकम अपचलन गरेको र एयर बस कम्पनीले कति रकम प्राप्त गर्‍यो र कति रकम अपचलन भयो सो सम्बन्धमा निगमसँग पटक पटक जानकारी माग गर्दा उपलब्ध नगराएको अवस्थामा थप अनुसन्धान गर्न निर्देशन दिने ।
८. बोलपत्र (RFP) मा उल्लेख नै नभएको, खरिद विक्रि सम्झौताको ५.२ Payments अन्तर्गत सिधै विमान निर्माता कम्पनीलाई रकम भुक्तानी गर्न सहमत हुँदाहुँदै निगमलाई जोखिममा पारी अपारदर्शी ढंगले रकम अपचलन गरेको र Escrow Agent खडागरेर भुक्तानी गरी सो मार्फत निगमलाई ठूलो आर्थिक नोक्सानी पुर्याएकोले सो रकमको यकिन गरी दोषीलाई कारवाही गर्न र विगो भराउन निर्देशन दिने ।
९. निगमले खरिद विक्रि सम्झौतामा सबै रकम Escrow Account वा एयर बस वा Escrow Agreement अनुसार भनी प्रावधान राखेकोमा सिधै एयर बसलाई रकम पठाउने प्रावधान हुँदाहुँदै Escrow agent लाई १० हजार युरो कमिसन दिन स्वीकार गरी गैरकानुनी रुपमा रकम अपचलन गरेकोमा अख्तियारको दुरुपयोग गर्ने निगमका पदाधिकारीहरुलाई कारवाही गर्न निर्देशन दिने ।
१०. अन्तिम किस्ता भुक्तानीको हकमा, निगमले भुक्तान गरे लगत्तै एयर बसले Bill of Sale जारी गरी HiFly X लाई हस्तान्तरण गरेको र HiFly X ले पनि तत्कालै Bill of Sale जारी गरी निगमलाई हस्तान्तरण गरेको अवस्थामा विमान हस्तान्तरण हुँदा सिधै फ्रान्समा Non registration भइ नेपालमा दर्ता भएको तर HiFly X को नाममा दर्ता भएको नदेखिएकोले रकम अपचलनका लागि मात्र यो प्रपन्च रचिएको अवस्थामा एयर बस विमान निर्माता कम्पनीले कति रकम पायो, अन्य रकम कता भुक्तानी भयो र कति रकम हिनामिना भयो, यो खरिदमा के कति छुट भयो यसबारे थप अनुसन्धान गरी के कति रकम निगमले गुमाएको छ, यसको असुल उपर गराउन र संलग्न पदाधिकारीहरुलाई कारवाही गर्न निर्देशन दिने ।
११. निगमले खरीद गरेको दुईवटा विमान कारखानामा अनुगमन गर्न लगानीकर्ताहरु कर्मचारी संचयकोष, नागरिक लगानी कोष तथा अन्य व्यक्तिहरु पटक पटक निगम कै खर्चमा निरिक्षण गर्न गएको तर भ्रमणमा ३८ जना व्यक्तिहरु सहभागी भएकोमा अधिकांश सँग प्राविधिक ज्ञान नै नभएकाले अनुगमन संकास्पद रहेको तथ्य स्वयं भ्रमण टोलीका सदस्यहरुले स्वीकारेकाले निगम संचालक समिति र व्यवस्थापकले निजहरुलाई अनुचित प्रभावमा पारेको पुष्टी हुन आएको र

भ्रमण प्रतिवेदन पेश नगर्ने सो भ्रमणमा गएका असम्बन्धित व्यक्तिहरूबाट क्षतिपूर्ति भराउन निर्देशन दिने ।

१२. बोलपत्र (RFP)मा प्रस्तावकले पेशगरेको मिति २०१७ को सेप्टेम्बर र दोश्रो जहाज २०१८ को मार्चमा प्राप्त गर्नुपर्नेमा पहिलो वाइडबडी विमान A330-243, 9N-ALY अन्नपूर्ण मिति 2075/3/14 (28 जून 2018) र दोश्रो वाइडबडी विमान A330-243, 9N-ALZ मकालु मिति 2075/4/10 (26 जुलाई 2018) मा फ्रान्सको टुलुजबाट काठमाण्डौमा अवतरण गरेका कारण भएको ढिलाइले निगम पहिलो जहाजबाट ९ महिनाको आम्दानी र दोश्रो जहाजबाट ४ महिनाको आम्दानीबाट बञ्चित भएकोमा निगमको उडान तालिका प्रक्षेपणबाट पनि आर्थिक नोक्सान भएको देखिएकोले सो का लागि जिम्मेवार संचालकहरूबाट सो क्षतिको रकम निगमको उडान तालिकाका आधारमा क्षतिपूर्ति भराउन निर्देशन दिने ।
१३. पहिलो विमानले व्यावसायिक उडान १ अगष्ट २०१८ मा कतारको दोहाबाट र दोस्रोले २४ अगष्ट २०१८ मा थाइलैण्डको बैंककबाट शुरु गरेको भए पनि पूर्व निर्धारित व्यावसायिक योजना कामयावी नभएको, विमान दैनिक ५ देखि ७ घण्टा मात्र उडान गर्न सकेको र यसको पूर्ण क्षमता १४ देखि १५ घण्टा हुने कुरा स्वयं पदाधिकारीहरूले स्वीकार गरेको, हालै मात्र २२ दिन सम्म लापरवाहीपूर्ण तरिकाले ग्राउण्डेड रहेको, नयाँ गन्तव्य तय गर्न नसकेको र कर्जाको व्याज समेत तिर्न आमदानी नभएकोले दैनिक करीब रु ६९ लाख व्याज मात्र नोक्सानी भएकोले सो को उडान तालिका अनुसार हर्जाना सम्बन्धित पक्षलाई असुल उपर गराउन निर्देशन दिने ।
१४. प्रस्तावमा MSN number १८४० र १८४२ रहेको, बैना रकम १५ फेब्रुअरी २०१७ मा पठाए पछि पुनः १८४५ र १८५४ जानकारी गराएको, ती जहाजहरू २४२ मेट्रिक टन क्षमताको हुनाको साथै तिनीहरूले तीन महिना अगाडिदेखि आम्दानी दिएको कुरा जानकारीमा आएकोले निगम तीन महिनाको संभावित आम्दानीबाट बञ्चित भएको देखिएकाले थप अनुसन्धान गरी सम्बन्धित पदाधिकारीहरूबाट निगमलाई भएको नोक्सानी भराउन र दोषीहरूउपर कानूनी कारबाही गर्न निर्देशन दिने ।

ख) नेपाल सरकारलाई दिनुपर्ने सुझाव तथा निर्देशनहरू

१. ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को दफा ६ अनुसार ऋण लिएको वा जमानत दिएको सम्झौतालाई संघीय संसदमा यथाशिघ्र पेश गर्नुपर्नेमा हालसम्म पेश गरेकोले तुरुन्त पेश गर्न निर्देशन दिने ।
२. नेपाल सरकारले ऋण तथा जमानत ऐन २०२५ अनुसार दुईवटा नयां वाइड बडी विमान खरिद गर्न जमानत बस्नुपर्नेमा तत्कालिन पुरानो विमान खरिद गर्न प्रक्रिया अघि बढाएको हुँदाहुँदै ऋण जमानतका लागि माग गर्ने निगम संचालक समिति, सिफारिस गर्ने पर्यटन मन्त्रालयका पदाधिकारी, सिफारिस गर्ने अर्थ मन्त्रालयका पदाधिकारीले समेत आवश्यक सतर्कता नअपनाएको देखिएको अवस्थामा ठूलो आर्थिक अनियमितता भएको देखिएकाले सो कार्यमा संलग्न सबैलाई आवश्यक छानविनको दायरामा ल्याउन निर्देशन दिने ।
३. वाइड बडी जहाज खरिद गर्दा विमान निर्माता एयर बस कम्पनीले प्राप्त गरेको जम्मा रकम नै विमानको खास मूल्य हुने र Hi Fly X Ireland Limited ले प्राप्त गरेको रकमबाट

नियमानुसार कम्पनीलाई प्राप्त हुने कमिशन भए कटाएर बाँकी रकम असुलउपर गराउन निर्देशन दिने ।

५. वाइड बडी विमान सञ्चालन गर्न हाल नयां गन्तव्यहरु निर्धारण गर्न समस्या भएकाले दुई देशवीच हवाई सम्भौता प्रक्रिया अघि बढाउन कुटनीतिक संयन्त्र मार्फत तत्काल कार्य अघि बढाउन निर्देशन दिने ।
६. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई यूरोपियन युनियनको कालो सूचीबाट हटाउन, निगमको आर्थिक संकट निवारण गरी हालको दुरावस्थाबाट निकास दिन तथा व्यवस्थापन सुधार गरी व्यावसायिक क्षमता वृद्धि गर्न तत्काल उच्चस्तरीय अधिकार सम्पन्न आयोग बनाई कार्य अघि बढाउन निर्देशन दिने ।

ग) अर्थ मन्त्रालयलाई दिनुपर्ने निर्देशनहरु

१. महालेखा परीक्षकको ५५औं वार्षिक प्रतिवेदन २०७४ले वाइड बडी विमान खरिद प्रक्रिया कानून सम्मत नभएको देखाएको अवस्थामा यसलाई वेवास्ता गरी नेपाल सरकार जमानत बसी उपलब्ध गराइएको ऋणको सुरक्षा र सदुपयोग गर्ने कार्यमा अर्थ मन्त्रालयका शर्तहरु पालना नभएको र कार्यान्वयनको अनुगमन समेत नभएको अवस्थामा यस्तो लापरवाहीपूर्ण कार्यको छानविन गरी प्रतिवेदन पेश गर्न निर्देशन दिने ।
२. विगतमा न्यारो बडी जहाज खरिद गर्दा सोभै निर्माता कम्पनीबाट खरिद भएको र नयां वाइड बडी विमान खरिद गर्दा समेत सोभै विमान निर्माता कम्पनीबाट खरिद गर्नुपर्नेमा गलत खरिद प्रक्रिया अपनाइ ठूलो धनराशीको विदेशी मुद्राको अपचलन भएको देखिएकाले भविष्यमा पुनरावृत्ति हुन नदिन आवश्यक नीति नियममा संशोधन गर्न निर्देशन दिने ।
३. महालेखा परीक्षकको ५५औं वार्षिक प्रतिवेदन २०७४ले खरिद प्रक्रिया कानून सम्मत नभएको देखाइसकेको अवस्थामा सो बारे वेवास्था गरी नेपाल राष्ट्र बैंकबाट थप अन्तिम किस्ता रकम पठाउन विदेशी सटही सुविधा उपलब्ध गराइ सहयोग गरेको अवस्थामा दोषीलाई कारवाही गर्ने र भविष्यमा यस्तो अनियमितता हुन नदिन आवश्यक कानुनी व्यवस्था गर्न निर्देशन दिने ।

ड) संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई दिनुपर्ने निर्देशनहरु

१. संस्कृति तथा पर्यटन मन्त्रालय अन्तर्गतका सार्वजनिक संस्थाहरुले सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ को उल्लङ्घन हुनेगरी विनियमावली संशोधन गरी अनियमितता गरेको सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको प्रतिवेदनले देखाएकोले नियमावली/विनियमावली ऐन अनुसार संशोधन गर्न र सम्बन्धित मन्त्रालयमार्फत संशोधन गर्ने व्यवस्था गर्न निर्देशन दिने ।
२. नेपाल वायुसेवा निगमको हालको दुरावस्थालाई मध्येनजर गर्दै अन्तरराष्ट्रिय उडान सेवा विस्तारका लागि रणनीतिक साभेदारको व्यवस्था गर्न र निगमको व्यवस्थापन सुधार प्रक्रिया तत्काल सुरु गर्न निर्देशन दिने ।
३. यूरोपियन युनियनको कालो सूचीबाट हटाउन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐनमा गर्नुपर्ने संशोधन लगायत अन्य आवश्यक नीति नियम तथा कानूनी प्रक्रिया यथाशिघ्र पुरा गर्न निर्देशन दिने ।

च) नेपाल वायुसेवा निगमलाई दिनुपर्ने निर्देशनहरू

१. सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ का प्रावधानहरू संग बाभिएका निगमको आर्थिक विनियमावलीलाई तत्काल संशोधन गर्नेकार्य अघि बढाउन निर्देशन दिने ।
२. निगमको प्राविधिक क्षमता, सञ्चालन/व्यवस्थापन सहजता, व्यवहारिक औचित्यता, बजार विस्तारको सम्भावना जस्ता पक्षमा गम्भिर विश्लेषण गरी निगमको व्यवस्थापन सुधार कार्य तत्काल अघि बढाउन निर्देशन दिने ।
३. निगमको व्यापारिक योजनाको पुनरावलोकन गरी यसलाई व्यवहारिक, भरपर्दो, समय सापेक्ष र कामयावी बनाउन तथा सोही अनुसार तत्कालिन र दीर्घकालिन सुधारका कार्य अघि बढाउन निगमलाई निर्देशन दिने ।
४. निगमका अन्तर्राष्ट्रिय उडान सेवा विस्तारका लागि रणनीतिक साभेदारको खोजी गर्न र निगम व्यवस्थापनको सुधार गर्न संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मार्फत तत्काल कार्यअघि बढाउन निर्देशन दिने ।
५. हवाई भाडा सम्बन्धमा देखिएको भाडादरमा रहेको उतारचढाव, टिकटमा हुने कालोबजारी र उडानमा हुने ढिलासुस्ती र उडान रद्द जस्ता समस्याबाट यात्रुवर्गलाई परेको असुविधाका सम्बन्धमा विस्तृत अध्ययन गरी आवश्यक नीति निर्धारण गर्न निर्देशन दिने ।
६. कर्मचारी संचयकोष तथा नागरिक लगानीकोषको ऋण भुक्तानी सम्बन्धमा आवश्यक कार्ययोजना बनाइ व्यवस्थापन गर्न निर्देशन दिने ।
७. विदेशी र स्वदेशी विमान चालक तथा प्राविधिक बीच विभेदकारी तलब तथा सेवा सुविधा तत्काल अन्त्य गरी एकरूपता कायम गर्न निर्देशन दिने ।
८. महंगो पारिश्रमिक दिई विदेशी विमान चालकलाई विमान सञ्चालनमा उपयोग गर्नुभन्दा नेपाली विमान चालक तथा प्राविधिकहरूलाई तालिम दिइ रोजगारी दिनु उपयुक्त देखिएकोले सोही अनुसार व्यवस्था गर्न निर्देशन दिने ।
९. निगमको टिकट विक्री लगायत विभिन्न क्षेत्रबाट प्राप्त हुनुपर्ने वक्यौता रकम असुलउपर गर्न निर्देशन दिने ।

छ) कर्मचारी संचयकोष तथा नागरिक लगानी कोषलाई दिनुपर्ने निर्देशनहरू

१. वायुसेवा निगम संचालक समितिको विमान खरिद प्रकृया र गतिविधिको अध्ययन र विश्लेषण नगरी हचुवाका भरमा ऋण प्रवाह गरेकाले सो कार्यमा संलग्नलाई सचेत गराउन निर्देशन दिने र भविष्यमा संचयकर्ताको संचित रकम सुरक्षा र सुरक्षित लगानी सम्बन्धमा उपयुक्त नीति निर्धारण गर्न निर्देशन दिने ।
२. महालेखा परीक्षकको वार्षिक प्रतिवेदन २०७४ सार्वजनिक भइसके पछि र सो प्रतिवेदनले विमान खरिद प्रक्रिया कानून सम्मत नभएको उल्लेख गरेको कुरालाई वेवास्ता गरी थप अन्तीम किस्ता रकम निगमलाई उपलब्ध गराइएकोमा संलग्न व्यक्तिहरूलाई सचेत गराउने ।

ज) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई दिनुपर्ने निर्देशनहरू

१. यूरोपियन यूनियनको कालो सूचीबाट हटाउन तत्काल आवश्यक पहल गर्न नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई आवश्यक नीति नियम तथा कानूनी प्रक्रिया यथाशिघ्र पुरा गर्न संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मार्फत कार्य अघि बढाउन निर्देशन दिने ।
२. हवाई भाडा सम्बन्धमा देखिएको भाडादरमा रहेको उतार चढाव, टिकटमा हुने कालोबजारी र उडानमा हुने ढिलासुस्ती र उडान रद्द जस्ता समस्याबाट यात्रुवर्गलाई परेको असुविधाका सम्बन्धमा विस्तृत अध्ययन गरी आवश्यक नीति निर्धारण गर्न र रातमा उडान हुन सक्ने स्थानमा उडान संख्या बढाउन, क्षेत्रीय विमान स्थलमा विमान राखी दुर्गम क्षेत्रको उडान संख्या बढाउन संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मार्फत् नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई निर्देशन दिने ।

ज) सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयलाई दिनुपर्ने निर्देशनहरू

१. नेपाल वायुसेवा निगम लगायत सार्वजनिक संस्थाहरूको खरिद प्रक्रियाका सम्बन्धमा नियमित रूपमा अनुगमन गरी हुनसक्ने अनियमितता नियन्त्रण गर्न र नियमित रूपमा सार्वजनिक लेखा समितिमा प्रतिवेदन दिन निर्देशन दिने ।
२. सार्वजनिक खरिद प्रक्रियाका सम्बन्धमा सार्वजनिक निकायहरूका विनियमावलीहरूमा सार्वजनिक खरिद ऐन विपरित राखिएका प्रावधानहरूको अध्ययन गरी सार्वजनिक लेखा समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्न निर्देशन दिने ।

संस्कृति तथा पर्यटन मन्त्रालयले लिएका नीतिगत निर्णयहरू

१. Widebody विमान खरिद सम्बन्धमा विगतमा मन्त्रालयबाट भए गरेका नीतिगत निर्णयहरू निम्नानुसार छन् :

१. आ.व. २०७१/७२ को नेपाल सरकारको बजेट वक्तव्यमा NAC को लागि आगामी ५ वर्षमा - आन्तरिक तर्फ १५ वटा र अन्तर्राष्ट्रिय तर्फ ७ वटा नयाँ जहाज थप गरी सञ्चालनमा ल्याउने कुरा उल्लेख
२. आ.व. २०७२/७३ को बजेटमा - निगमको लागि थप जहाजहरू ल्याउने प्रकृया शुरु गरिनेछ भन्ने उल्लेख
३. प्र.मं. तथा मं.प. को कार्यालयले वि.सं. २०७२ मा जारी गरेको तत्काल सुधार कार्यक्रममा - नेपाल वायुसेवा निगमले थप जहाजहरू खरिद गरी सञ्चालनमा ल्याउने उल्लेख
४. निगमको तिन वर्षे सुधार कार्ययोजना २०७२ मा २०७३ साल भित्र दुई वटा वाइडबडी वायुयान प्राप्त गर्ने सिमा तोकेको तर जहाजहरू २०७५ मा आएका
५. आ.व. २०७३/७४ को नीति तथा कार्यक्रममा आगामी आ.व. भित्र दुईवटा Widebody विमान खरिद गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ भन्ने उल्लेख
६. मिति २०७२ पौष ३० (2016 Jan 14) को निगम कार्यकारी समितिको ११ औं बैठकले निगमको ३ वर्षे सुधार कार्यक्रम स्वीकृत गरेको र सञ्चालक समितिमा जानकारीको लागि प्रस्तुत गरेको
७. मिति २०७३/६/२९ मा यदि कुनै वित्तीय संस्था नेपाल वायुसेवा निगमलाई २ थान वाइड बडी वायुयान खरिदका लागि लगानी गर्न इच्छुक भएको अवस्थामा ऋण तथा जमानत ऐन २०२५ को परिधि भित्र रही नेपाल सरकार उक्त ऋण लगानीमा जमानत सम्म बस्न सक्ने भनी नेपाल सरकार मन्त्रीस्तरीय (उपप्रधान तथा अर्थ) निर्णय भएको ।
८. मिति २०७४/१/७ को मन्त्रपरिषद बैठकले -
 - क. नेपाल वायुसेवा निगमका लागि चाहिने दुई वटा वाइड बडी जहाज खरिदका लागि ऋण लिन ऋण तथा जमानत ऐन २०२५ को दफा ४(१) बमोजिम नेपाल सरकार जमानी बस्ने
 - ख. कर्मचारी सञ्चयकोष र नागरिक लगानी कोषले प्रवाह गर्ने ऋण रकममा आवश्यक शर्त निर्धारण गरी जमानत दिने व्यवस्था कार्यान्वयन गर्न अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने

२०७४/१/७
अर्थ मन्त्रालय

९. अर्थ मन्त्रालयले मा. उप प्रधान तथा अर्थ मन्त्रीस्तरीय निर्णय अनुसार कर्मचारी सञ्चयकोष र नागरिक लगानी कोषलाई हवाई जहाज खरिदको लागि जमानत दिँदा राखे शर्तहरू स्विकृत गरि मिति २०७४/१/२१ प.सं. स.स.नं. ०७३/७४ च.नं. २५९ को पत्र मार्फत जानकारी गराएको।

विभिन्न मितिमा गरिएका सिफारिस सम्बन्धि निर्णयहरू:

१. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७४।७.८, २५ अक्टोबर २०१७ को पत्रानुसार **A330-200 Fleet** थप माग भए बमोजिम मा.मन्त्रीस्तरको २०७४।९।९ को निर्णय अनुसार Fleet थप गरिएको।
२. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७३।१०।१७, को पत्रानुसार सटही सुविधाको सिफारिस सम्बन्धमा माग भए बमोजिम मा.सचिवस्तरको २०७३।१०।१९ को निर्णय अनुसार सटही सुविधाको लागि सिफारिस गरिएको।
३. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७३।१०।२७, को पत्रानुसार **Commitment Fee** भुक्तानी बारे माग भए बमोजिम मा.मन्त्रीस्तरको २०७३।१०।२७, को निर्णय अनुसार विदेशी मुद्रा सटही सम्बन्धमा अर्थ मन्त्रालयलाई सिफारिस गरिएको।
४. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७४।२।२९, को पत्रानुसार सटही सुविधाको सिफारिस सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७४।२।२९, को निर्णय अनुसार श्री नेपाल राष्ट्र बैंक, केन्द्रीय कार्यालयलाई सटही सुविधाका लागि सिफारिस गरिएको।
५. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।२।२८, को पत्रानुसार सटही सुविधाको सिफारिस सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।३।३, को निर्णय अनुसार श्री नेपाल राष्ट्र बैंक, केन्द्रीय कार्यालयलाई विदेशी मुद्रा सटही सुविधा सिफारिस गरिएको।
६. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।३।२०, को पत्रानुसार सटही सुविधाको सिफारिस सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।३।२८, को निर्णय अनुसार श्री नेपाल राष्ट्र बैंक, केन्द्रीय कार्यालयलाई विदेशी मुद्रा सटही सुविधा सिफारिस गरिएको।
७. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७४।२।२६, को पत्रानुसार शेयर पूँजी बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७४।३।१९, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरवारलाई निगमको पूँजीमा शेयर लगानी (Equity) बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको।
८. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७४।२।२६, को पत्रानुसार शेयर पूँजी बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७४।३।१९, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय,

सोमेश शर्मा

सिंहदरवारलाई निगमको पूँजीमा शेर लगानी (Equity) बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको ।

९. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।२।२७, को पत्रानुसार शेर पूँजी बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।३।११, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरवारलाई चुक्ता पूँजी बृद्धि र रकम निकासामा सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको ।
१०. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।३।२६, को पत्रानुसार शेर पूँजी बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।३।२६, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरवारलाई चुक्ता पूँजी सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको ।
११. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।४।१३, को पत्रानुसार शेर पूँजी बृद्धि गर्ने सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।४।२३, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरवारलाई पूँजी बृद्धिका लागि सहमति सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको ।
१२. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।७।६, को पत्रानुसार निगमको अधिकृत तथा चुक्ता पूँजी बृद्धि सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।७।७, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरवारलाई निगमको अधिकृत तथा चुक्ता पूँजी बृद्धि सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको ।
१२. नेपाल वायुसेवा निगमको मिति २०७५।६।२६, को पत्रानुसार निगमको अधिकृत पूँजी (Equity) लगानी बृद्धि सम्बन्धमा माग भए बमोजिम श्रीमान् सचिवस्तरको २०७५।७।१५, को निर्णय अनुसार श्री अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरवारलाई नेपाल वायुसेवा निगमको अधिकृत पूँजी (Equity) सम्बन्धमा पत्राचार गरिएको ।
२. Widebody जहाज खरिद सम्बन्धमा यस मन्त्रालयको निर्देशनमा विमान खरिद प्रकरणका सम्बन्धमा छानबिन गरेको छानबिनको निष्कर्ष :

मन्त्रालयको निर्देशनमा विमान खरिद सम्बन्धमा सत्य तथ्य बाहिर ल्याउने गरी निगम संचालक समितिले गठन गरेको उपसमितिले खरिद प्रकृत्या सम्बन्धमा भए गरेका सम्पूर्ण नीतिगत र प्रकृत्यागत विषय समेटी Information Paper तयार गरी समितिमा पेश गरेको र समितिले सार्वजनिक जानकारीको लागि आवश्यक कार्यार्थ व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएको जानकारी प्राप्त भएको । उक्त जानकारी पत्र मन्त्रालयमा उपलब्ध गराउन र सरोकारवाला सबैको जानकारीको लागि सार्वजनिक गर्ने व्यवस्था समेत मिलाउन भनि मिति २०७५/८/३ मा निगमलाई निर्देशन दिएकोमा निगमबाट मिति २०७५/९/८ मा मात्र मन्त्रालयमा उक्त जानकारी पत्र प्राप्त भएको र हालसम्म निगम व्यवस्थापनले उक्त जानकारी पत्र सार्वजनिक गरेको जानकारी प्राप्त नभएको ।

श्री अर्थ
अखिल

प्राप्त जानकारी पत्रमा वाइड बडि विमान खरिद सम्बन्धमा नेपाल सरकारको नीति तथा बजेट कार्यक्रममा उल्लेखित विषयवस्तु, निगम व्यवस्थापन र सञ्चालक समितिले गरेका निर्णयहरू र प्रकृयागत विषयहरू सिलसिलेवार रूपमा उल्लेख गरेको देखियो। उक्त जानकारी पत्र अध्ययन गर्दा खरिद प्रकृयाका सबै विषयवस्तु स्पष्ट हुन आउने देखिन्छ। ३८ वटा अनुसूची समेटिएको जानकारी पत्रले सबै सम्बद्ध निकायलाई सम्बद्ध विषयमा बुझ्न र स्पष्ट रूपमा थप अध्ययन र अनुसन्धान गर्न सहयोग पुग्ने मन्त्रालयको विश्वास छ।

झण्डै २ दशक भन्दा बढि समयपछि नेपाली जनताको स्वामित्वको राष्ट्रिय ध्वजाबाहक वायुसेवा कम्पनीमा ठूलो रकम खर्चेर वायुयान खरिद भएकोमा यसका प्रकृया तथा पारदर्शिताका विषयमा सबै जनताले चासो राख्नु र प्रश्न उठाउनु स्वभाविक हो र जनताको तहवाठ उठ्ने जुनसुकै प्रश्नहरूको उपयुक्त तरिकाले सम्बोधन गर्नु सम्बद्ध निकाय र पदाधिकारीको कर्तव्य हो भन्ने कुरामा मन्त्रालयको स्पष्ट धारणा छ।

नोट: जानकारी पत्र (१ प्रति) तयार गर्ने समितिका पदाधिकारीहरूको विवरण सहित निगमबाट प्राप्त पत्र (थान १)

३. नेपाल वायुसेवा निगमले हालै जारी गरेको स्वेत पत्र र निगमको आर्थिक संकटका सम्बन्धमा यस मन्त्रालयको प्रतिक्रिया:

नेपाल वायुसेवा निगम ऐन २०१९ द्वारा स्वायत्त र स्वशासित संस्था भएको र यसको संचालनको लागि सञ्चालक समिति तथा कार्यकारी प्रमुखको रूपमा महाप्रबन्धक रहने व्यवस्था छ। हाल निगमको कार्यकारी प्रमुखको रूपमा नेपाल सरकार (मं.प.) ले कार्यकारी अध्यक्ष नियुक्त गरेको छ। कार्यकारी अध्यक्षको नियुक्ती पश्चात निगमको व्यवस्थापकीय पक्षमा सुधार आउने र निगमको समग्र अवस्थामा क्रमशः सुधार आउने मन्त्रालयको विश्वास छ।

निगमबाट प्राप्त लिखित जानकारी अनुसार निगम व्यवस्थापनले उक्त श्वेत पत्र सञ्चालक समितिमा समेत प्रस्तुत नगरेको बुझ्नमा आएको। निगम व्यवस्थापनले आफ्नो स्वविवेकीय निर्णय र औचित्य पुष्टि हुने महशुस गरेर नै उक्त श्वेतपत्र सार्वजनिक गरेको हुनु पर्छ भन्ने मन्त्रालयको बुझाई छ। मिति २०७५/९/८ मा मात्र निगमबाट आधिकारिक रूपमा मन्त्रालयमा श्वेतपत्र प्राप्त हुन आएको।

दुई ठूला वाइडबडि खरिद पश्चात निगमको व्यावसायिक योजना अनुसार Widebody विमानको उडान सञ्चालन नहुँदासम्म निगममा चालु पूँजीको समस्या आउनु स्वाभाविकै हो। व्यावसायिक रूपमा सफलतापूर्वक यी विमानहरूको सञ्चालन हुँदै गएपछि सबै चुनौतिहरू समाधान हुँदै जाने कुरामा

गोप्य
उत्प्रेषण

मन्त्रालय विश्वस्त छ। तत्कालको समस्या समाधान गर्न निगमले सञ्चयकोष र नागरिक लगानी कोषलाई भुक्तान गर्नु पर्ने केहि किस्ता रकम नेपाल सरकारले उपलब्ध गराइदिने वा उक्त रकमलाई साँवा रकममा समायोजन गरिदिनु पर्दछ भन्ने मन्त्रालयको धारणा रहेको छ।

वर्तमानमा निगमको अधिकृत पूँजी ३० करोड रहेको छ भने २०७५ आखिन मसान्तसम्म दिर्घकालीन कर्जा रु. ३७.७८५ अर्ब रहेको छ। उक्त पूँजी र ऋणको अवस्था कुनै पनि स्वस्थ कम्पनीको लागि उपयुक्त देखिँदैन। तसर्थ, नेपाल सरकारको पूर्ण स्वामित्वको नेपाल वायु सेवा निगममा नेपाल सरकारले अधिकृत पूँजी र चुक्ता पूँजी वृद्धि गर्न केही लगानी गर्नु पर्ने देखिन्छ। यस सम्बन्धमा निगमको अनुरोधमा श्री अर्थ मन्त्रालयमा यस मन्त्रालयबाट सिफारिस साथ अनुरोध गरेको अवस्था छ।

नोट: निगम व्यवस्थापनले जारी गरेको (१ प्रति) तथा मन्त्रालयले निगमको पूँजी वृद्धि सम्बन्धमा गरेका निर्णय तथा पत्राचारको प्रतिलिपिहरु संलग्न छ।

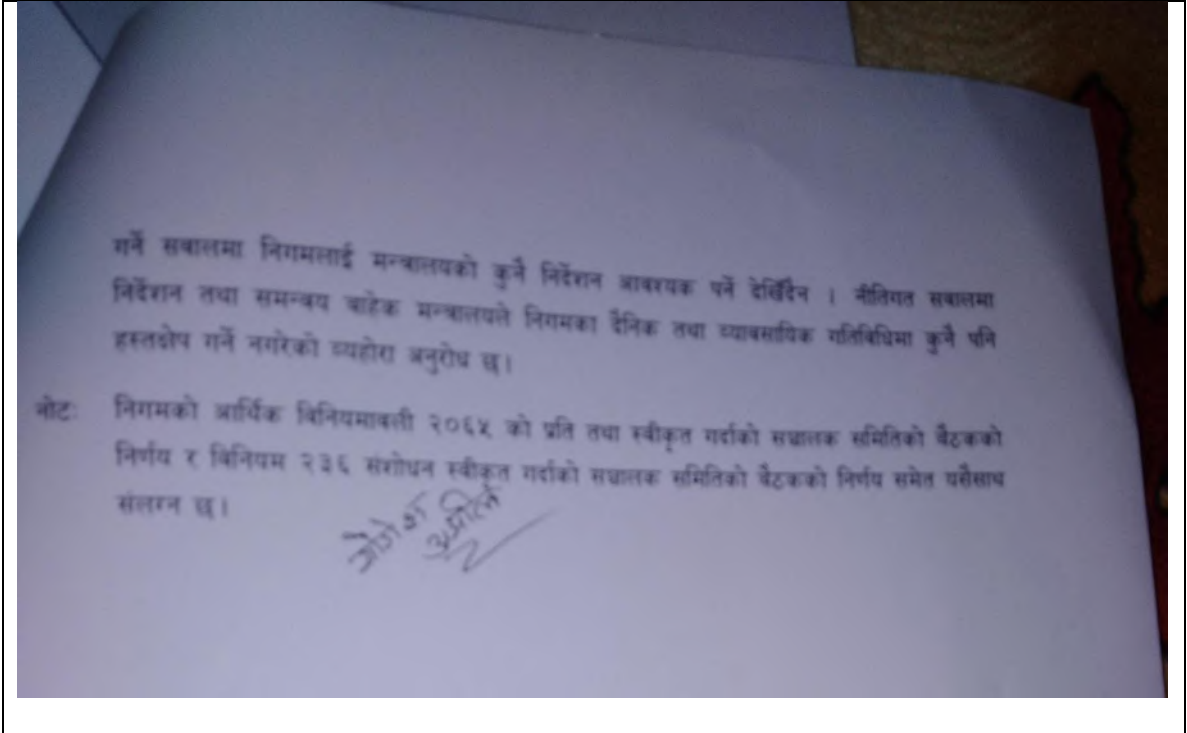
विमान खरिद सम्बन्धमा नेपाल वायुसेवा निगमको स्वीकृत आर्थिक विनियमावलीका प्रावधानहरु विद्यमान सार्वजनिक खरिद ऐन र नियमावली संग मेल खाएको देखिएन, यस सम्बन्धमा वास्तविकता के हो, कुन ऐन नियम अनुसार खरिद प्रकृया अघि बढाउन दिइएको हो? भन्ने प्रश्नको सन्दर्भमा यस मन्त्रालयको जवाफ:

नेपाल वायुसेवा निगमको आर्थिक विनियमावली, २०६५, निगम सञ्चालक समितिको मिति २०६५/१२/२२ (बैठक संख्या ४६) बाट पारित गरेको र जानकारीको लागि संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र सार्वजनिक खरिद इकाइका जानकारीका व्यहोरा निगमबाट प्राप्त कागजातहरुबाट देखिन्छ। तत्पश्चात मिति २०६९/१०/२५ मा बसेको निगम सञ्चालक समितिको २७ औं बंठकले मूल विनियमावली २०६५ को विनियमावली २३६ मा संशोधन गरेको तथ्य प्राप्त कागजातबाट प्रष्ट देखिन्छ।

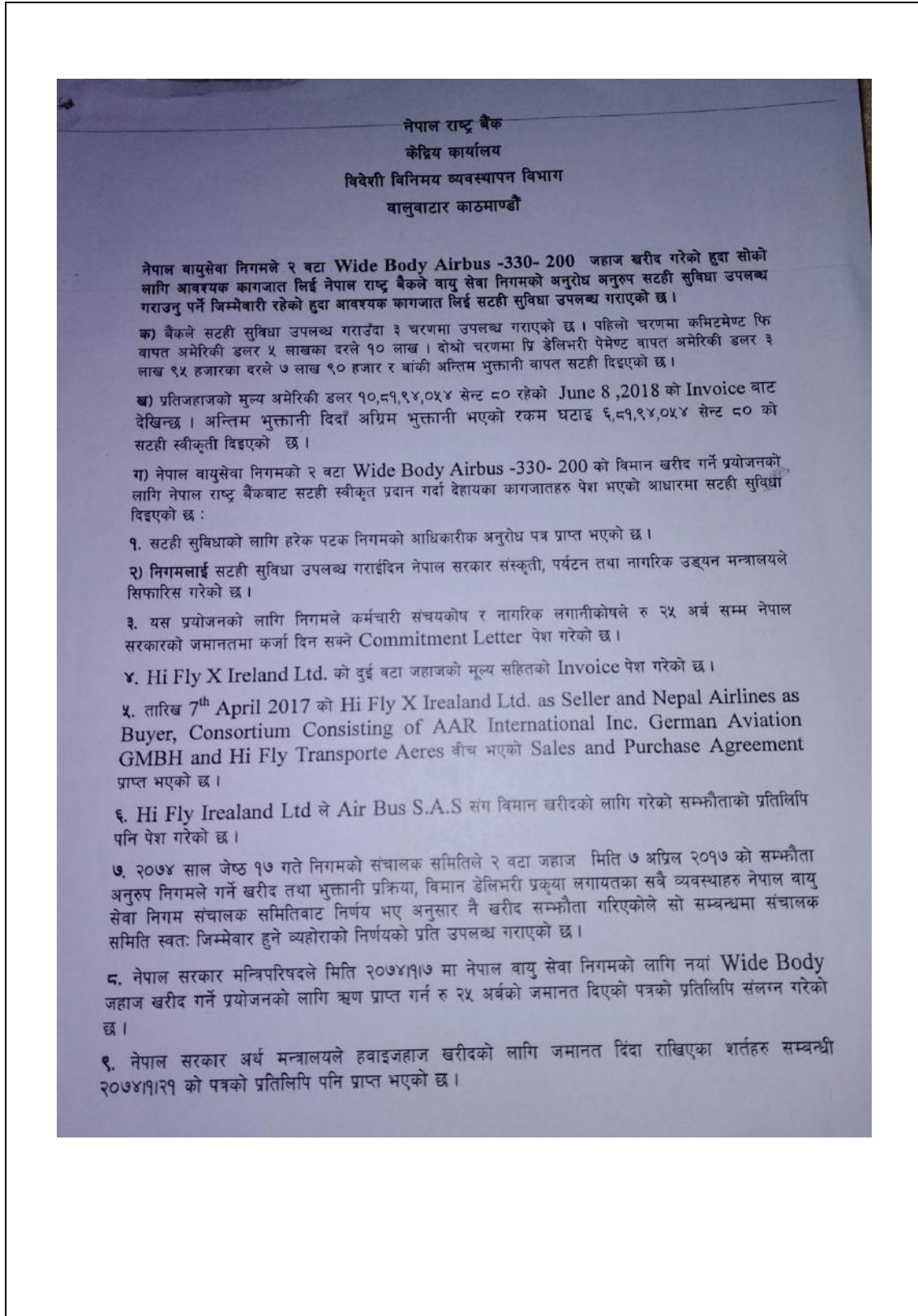
वि.सं. २०६३ मा सार्वभौम संसदबाट स्वीकृत भै सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ जारी भैसकेपछि निगम सञ्चालक समितिले आर्थिक विनियमावली २०६५ स्वीकृत गरेकोले उक्त विनियमावली सार्वजनिक खरिद ऐनको Spirit अनुसार नै तयार भएको हुनु पर्छ भन्ने मन्त्रालयको बुझाई छ।

सरकारी स्वामित्वको स्वशासित संस्थाको हैसियतले नेपाल सरकारको स्वीकृत नीति, बजेट तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने सिलसिलामा निगमले स्वीकृत आर्थिक विनियमालीको परिधि भित्र रहेर वायुयान खरिद गरेको हो र प्रचलित कानून बमोजिम नेपाल सरकारको नीति/कार्यक्रमको कार्यान्वयन



३०/१२/२५
उत्तम



नेपाल राष्ट्र बैंकबाट डलर सटही सम्बन्धमा भएगरेको विवरण



अन्य प्रमाणहरु

अर्थ मन्त्रालय
 (संस्थान समन्वय महाशाखा)

स.स.म/२०७३/०७४
 पत्र संख्या:-
 न. नं.- २२९

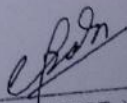
सिंहदरबार, काठमाडौं
 मिति: २०७४/०९/२९

विषय: हवाईजहाज खरिदको लागि जमानत दिदा राखिएको शर्त सम्बन्धमा।


श्री कर्मचारी सञ्चय कोष
 पुलचोक, ललितपुर।
 श्री नागरिक लगानी कोष
 नयाँ बानेश्वर, काठमाण्डौ।

नेपाल सरकार, मन्त्रपरिषद्द्वारा मिति २०७४/०९/०७ मा भएको निर्णय बमोजिम नेपाल वायुसेवा निगमलाई २ वटा नयाँ बाईड बडी A330-200 वायुयान खरिद गर्न दुई गैर वैडिड वित्तीय संस्थाहरु क्रमशः कर्मचारी सञ्चय कोष र नागरिक लगानी कोषबाट प्रत्येक संस्थाले बढीमा रु. १२ अर्बसम्म नेपाल वायुसेवा निगमलाई प्रवाह गर्ने ऋण रकममा जमानत बस्न (ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को दफा ४ बमोजिम) तपसिलमा उल्लेखित शर्तहरुमा दिने भनि मिति २०७४/०९/२० मा नेपाल सरकार (मा. उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्रीस्तर) बाट निर्णय भएकोले सो अनुसार हुन अनुरोध छ।

- नेपाल वायुसेवा निगमले ऋण रकमबाट खरिद गर्ने जहाज धितोको रूपमा रहने,
- नेपाल वायुसेवा निगमले धितोको रूपमा रहेको जहाजको sales proceeds को निश्चित प्रतिशत (भुक्तानी तालिकामा भएको व्यवस्थालाई खान्ने गरी) Earmarking गर्ने र सो रकम एउटा निश्चित कोष (Specific Fund) खडा गरी जम्मा गर्नुपर्ने,
- कर्जाको व्याजदर कर्मचारी सञ्चय कोष तथा नागरिक लगानी कोष र नेपाल वायुसेवा निगमविचको आपसि सहमतिबाट तय गर्ने,
- ऋणको व्याजदर लिने र दिने संस्थाले आपसी सहमतिमा तय गर्ने विषय हो। तथापी नेपाल सरकार जमानत बस्ने भएकोले व्याजदर भुक्तानी तालिका र शर्त नं. २ मा उल्लेख भएबमोजिमको Earmarked Amount का बारेमा जमानत बस्ने नेपाल सरकारलाई जानकारी हुनुपर्ने हुँदा कर्मचारी सञ्चयकोष तथा नागरिक लगानीकोष र नेपाल वायुसेवा निगमविच हुने ऋण सम्झौता सो ऋण सम्झौता भएको ७ दिनभित्र अर्थ मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउने। कर्मचारी



टेलिफोन नं.- बनेट म. ४२११८०१, प्रशासन म. ४२११७४८, स.स.म. ४२११९९३, राजस्व व्य.म. ४२११८६७, आ.आ.स.स.म. ४२११८३७



 नेपाल सरकार
अर्थ मन्त्रालय
 (संस्थान समन्वय महाशाखा)

सिंहदरवार, काठमाडौं
नेपाल

पत्र संख्या:- स.स.म/२०७३/०७४
च. नं.:-

सञ्चयकोष तथा नागरिक लगानी कोष र नेपाल वायुसेवा निगमविच हुने ऋण सम्झौतामा अर्थ मन्त्रालयको सहमति बेगर संशोधन गर्न नपाउने ।

५. कर्मचारी सञ्चय कोष र नागरिक लगानी कोषबाट लिएको कर्जाको सावा व्याज रकम नेपाल वायुसेवा निगमले भुक्तानी गर्न ढिलाई गरेमा कर्जा भुक्तानीका लागि ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को दफा ४(७) अनुरूप हुने,

६. ऋण तथा जमानत ऐन, २०२५ को दफा ४ मा उल्लेख भएका प्रावधानहरु सोहि बमोजिम हुने,

७. नेपाल सरकार (मन्त्रीपरिषद्) को मिति २०७०/०२/२९ को निर्णय अनुसार निगमलाई हवाईजहाज खरिदको लागी दिईएको नेपाल सरकारको जमानत कायमै रहने (कर्मचारी सञ्चय कोषको लागी मात्र)

८. कर्मचारी सञ्चय कोष र नागरिक लगानी कोष बाट प्रवाह भएको ऋणमा शंकास्पद व्यवस्था (Provision for doubtful debt) गर्नु नपर्ने,

९. यस अघि कायम रहेको जमानत कर्जाको धितो यस कर्जाको सन्दर्भमा समेत कायमै रहने र यो कर्जा समेत चुक्ता नभएसम्म सो धितो फुकुवा नहुने, (कर्मचारी सञ्चय कोषको हकमा मात्र)

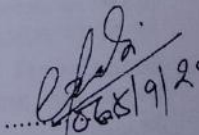
१०. अन्य शर्त तथा अवस्था कर्मचारी सञ्चय कोष, नागरिक लगानी कोष र नेपाल वायुसेवा निगमविच हुने ऋण सम्झौता अनुरूप हुने,

११. उपरोक्त व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले गर्ने र सोको नियमित रुपमा अर्थ मन्त्रालयमा जानकारी दिने,

बोधार्थ:-

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

श्री नेपाल वायुसेवा निगम
न्युरोड, काठमाण्डौ ।



 (गोपाल गिरी)
 शाखा अधिकृत

टेलिफोन नं.:- बजेट स. ४२११८०१, प्रशासन स. ४२११७४८, स.स.म. ४२११९२३, राजस्व व्य.म. ४२११८६७, अ.आ.स.स.म. ४२११८३७

नेपाल वायुसेवा निगमको वाइड बडी ए ३३०-२०० विमान खरिद प्रक्रिया शुरु भएदेखि सम्पन्न हुंदा सम्मका निगमको सञ्चालक समितिका पदाधिकारीहरूको विवरण :

क्र.सं.	पदाधिकारीको नाम	नियुक्ति मिति	अन्तिम मिति	पद
१	श्री टेकनाथ आचार्य	२०६९/१०/१०	२०७३/११/४	सदस्य
२	श्री बुद्धि सागर लामिछाने सह-सचिव, स.प. तथा ना.उ.म.	२०७१/६/२९	२०७४/७/२९	सदस्य
३	श्री निमा नुरु शेर्पा	२०७२/४/११	कार्यरत	सदस्य
४	श्री मुक्तिराम पाण्डे	२०७२/४/११	कार्यरत	सदस्य
५	श्री सुगतरत्न कसाकार महाप्रबन्धक, ने.वा.नि.	२०७२/२/१४	कार्यरत	सदस्य
६	श्री प्रेम कुमार राई सचिव, स.प. तथा ना.उ. मन्त्रालय	२०७२/११/१०	२०७३/१२/२६	अध्यक्ष
७	श्री शंकर प्रसाद अधिकारी सचिव, स.प. तथा ना.उ. मन्त्रालय	२०७३/१२/२६	२०७४/१२/१४	अध्यक्ष
८	श्री शिशिर कुमार ढुङ्गाना सह-सचिव, अर्थ मन्त्रालय	२०७३/६/४	२०७३/११/१७	सदस्य
९	श्री महेश्वर न्यौपाने सचिव, स.प. तथा ना.उ. मन्त्रालय	२०७४/१२/१४	२०७४/१०/१७	अध्यक्ष
१०	श्री सूर्य प्र. आचार्य सह-सचिव, अर्थ मन्त्रालय	२०७२/१०/२०	२०७३/६/४	सदस्य
११	श्री जिवन प्र सिटौला सह-सचिव, अर्थ मन्त्रालय	२०७३/११/१७	२०७४/४/१०	सदस्य
१२	श्री अच्युतराज पाहाडी	२०७३/११/४	कार्यरत	सदस्य
१३	श्री सुरेश आचार्य सह-सचिव, स.प. तथा ना.उ. म.	२०७४/७/२९	२०७४/१२/४	सदस्य
१४	श्री कृष्ण प्र. देवकोटा सचिव, स.प. तथा ना.उ. मन्त्रालय	२०७४/१०/१७	२०७५/५/३१	अध्यक्ष




नेपाल वायुसेवा निगमको वाइड बडी ए ३३०-२०० विमान खरिद प्रक्रिया शुरु भएदेखि सम्पन्न हुंदा सम्म निगमको सञ्चालक समितिद्वारा गठित विभिन्न उपसमितिका पदाधिकारीहरूको विवरण :

१. वाइडबडी विमान खरिद उपसमिति :

सञ्चालक समितिद्वारा गठित मिति : २०७३/०१/०२

क्र.सं.	पदाधिकारीको नाम	पद
१.	श्री सूर्य प्रसाद आचार्य सदस्य, सञ्चालक समिति	संयोजक
२.	श्री निमा नुरु शेर्पा सदस्य, सञ्चालक समिति	सदस्य
३.	श्री रमेश बहादुर शाह नायब महाप्रबन्धक (प्रा.)	सदस्य
४.	श्री रामहरी शर्मा निर्देशक, संस्थागत विभाग	सदस्य सचिव

२. वाइडबडी खरिद सम्बन्धमा MOU स्वीकृत गर्न गठित उपसमिति :

सञ्चालक समितिद्वारा गठित मिति : २०७३/१०/०३

क्र.सं.	पदाधिकारीको नाम	पद
१.	श्री शिशिर कुमार हुगाना सदस्य, सञ्चालक समिति	संयोजक
२.	श्री बुद्धिसागर लामिछाने सदस्य, सञ्चालक समिति	सदस्य
३.	श्री टेकनाथ आचार्य सदस्य, सञ्चालक समिति	सदस्य
४.	श्री सुगत रत्न कसाकार महाप्रबन्धक	सदस्य सचिव



३. वाइडवडी खरिद सम्बन्धमा Sales & Purchase Agreement (SPA) को Terms and Condition हरू बारे Negotiation गर्न गठित उपसमिति :

संचालक समितिद्वारा गठित मिति : २०७३/११/२६

क्र.सं.	पदाधिकारीको नाम	पद
१.	श्री लुद्धिसागर लामिछाने सदस्य, संचालक समिति	संयोजक
२.	श्री मुक्तिराम पाण्डे सदस्य, संचालक समिति	सदस्य
३.	श्री निमा नुरु शेर्पा सदस्य, संचालक समिति	सदस्य
४.	श्री अच्युतराज पाहाडी सदस्य, संचालक समिति	सदस्य
५.	श्री सुगत रत्न कंसाकार महाप्रबन्धक	सदस्य
६.	श्री पारस पौडेल उपनिर्देशक, A 330 प्रोजेक्ट डाइरेक्टरेट	सदस्य सचिव



विमान खरिद सम्झौतामा हस्ताक्षर गर्ने पदाधिकारीहरु :

नेपाल वायुसेवा निगमका तर्फबाट

क्र.स.	नाम, पद
१.	श्री सुगत रत्न कंसाकार महाप्रबन्धक
२.	श्री रवीन्द्र श्रेष्ठ निर्देशक, संस्थागत विभाग

HI FLY X IRELAND LIMITED का तर्फबाट

क्र.स.	नाम, पद
१.	Mr. Christian Nuehlen Director

German Aviation Capital GmbH का तर्फबाट

क्र.स.	नाम, पद
१.	Mr. Oleg Calistru Finance Director

AAR International, INC का तर्फबाट

क्र.स.	नाम, पद
१.	Mr. Deepak Sharma President International Supply Chain

HI FLY – Transporte Aeroes SA (HI FLY AIRLINES)

क्र.स.	नाम, पद
१.	Mr. Jose Guilherme Moreira VP- Middle East

विमान अनुगमन तथा हस्तान्तरणको लागि फ्रान्स भ्रमण गर्ने टोलीको विवरण

क्र.सं.	टोली विवरण	प्रयोजन	प्रतिवेदन
१	श्री राजेन्द्र काफ्ले, कर्मचारी संचय कोष श्री भरत राज बस्ती, कर्मचारी संचय कोष श्री अर्जुन कुमार गौतम, कर्मचारी संचय कोष श्री माहाश्रम शर्मा, नागरिक लगानी कोष श्री सुशिल कुमार अर्याल, नागरिक लगानी कोष श्री मकेश डगोल, सं.प. तथा ना.उ. मन्त्रालय श्री राणेश बहादुर चन्द, नायव महाप्रबन्धक, ने.वा.नि. श्री उमेश पौडेल, नि. निर्देशक, अर्थ विभाग, ने.वा.नि.	ऋण सम्झौता अनुसार लगानीकर्ताको अनुगमन	निगममा प्रतिवेदन बुझाएको नदेखाएको
२	श्री सुरेश आचार्य, संचालक सदस्य, ने.वा.नि. श्री मुक्तिराम पाण्डे, संचालक सदस्य, ने.वा.नि. श्री निमा नुरु शेर्पा, संचालक सदस्य, ने.वा.नि. श्री अच्युत राज पहाडी, संचालक सदस्य, ने.वा.नि. श्री सुगत रत्न कंशाकार, महाप्रबन्धक, ने.वा.नि. श्री पारस पौडेल, उपनिर्देशक, ने.वा.नि. श्री अशोक सिग्देल, सचिव, संचालक समिति, ने.वा.नि.	संचालक समितिको निर्णय अनुसार फ्याक्ट्रीको पुर्वाधार अवलोकन तथा निमाणमा रहेको निगमले प्राप्त गर्ने विमानको अवस्था बुझ्न	२५ मे २०१८ को प्रतिवेदन संलग्न
३	श्री विक्रम के.सी., निर्देशक, ने.वा.नि. श्री कर्ण बहादुर थापा, निर्देशक, ने.वा.नि. श्री प्रमेश कुमार कर्माचार्य, निर्देशक, ने.वा.नि.	प्रथम विमानको प्रविधिक अनुगमन तथा हस्तान्तरण (Technical Inspection and Acceptance)	२५ जून २०१८ को प्रतिवेदन (Acceptance Certificate) संलग्न
४	श्री सुगत रत्न कंशाकार, महाप्रबन्धक, ने.वा.नि. श्री राज कुमार क्षेत्री, ने.ना.उ. प्राधिकरण श्री राजु श्रेष्ठ, ने.ना.उ. प्राधिकरण श्री रितेश राज पन्त, ने.ना.उ. प्राधिकरण	विमान हस्तान्तरण (Handover Takeover)	निगममा प्रतिवेदन बुझाएको नदेखाएको



	<p>श्री रोबिन्द्र श्रेष्ठ, निर्देशक, ने.वा.नि. श्री आभाश गान्धी, कानूनी सल्लाहकार श्री पारस पौडेल, उपनिदेशक, ने.वा.नि.</p>	<p>दोस्रो विमानको प्राविधिक अनुगमन तथा हस्तान्तरण (Technical Inspection and Acceptance)</p>	<p>२४ जुलाई २०१८ को प्रतिवेदन (Acceptance Certificate) सलग्न</p>
५	<p>श्री विक्रम के.सी., निर्देशक, ने.वा.नि. श्री कर्ण बहादुर थापा, निर्देशक, ने.वा.नि. श्री प्रभाश कुमार कर्माचार्य, निर्देशक, ने.वा.नि.</p>	<p>विमान हस्तान्तरण (Handover Takeover)</p>	<p>निगममा प्रतिवेदन बुझाएको नदेखाएको</p>
६	<p>श्री सुराज रत्न कंशाकार, महाप्रबन्धक, ने.वा.नि. श्री भिष्म ढुगाना, नेपाल राष्ट्र बैंक श्री बसन्त कुमार श्रेष्ठ, नागरिक लगानी कोष श्री नारायण प्रसाद घिमिरे, नागरिक लगानी कोष श्री सुमन पौडेल, नागरिक लगानी कोष श्री प्रभाकर चन्द्र मल्लिक, ने.ना.उ.प्राधिकरण श्री राज कुमार खड्का, का.म. उपनिदेशक, ने.वा.नि. श्री सुवाश झांगी, बरिष्ठ प्राविधिक अधिकृत, ने.वा.नि. श्री आभाश गान्धी, कानूनी सल्लाहकार श्री पारस पौडेल, उपनिदेशक, ने.वा.नि.</p>		



Handwritten signature or initials.