



नेपाल वायुसेवा

प्रेस विज्ञप्ति

मिति: २०८०/०८/१७

नेपाललाई EU ले Safety List बाट निगमको कमजोरीका कारण नहटाएको भन्ने समाचार

भ्रमपूर्ण प्रचारवाजी भएको पाइएको सम्बन्धमा ।

नेपाललाई EU ले Safety List बाट नेपाल वायुसेवा निगमको कमजोरीका कारण नहटाएको भन्ने सम्बन्धमा विभिन्न संचार माध्यमहरूमा आएका समाचार प्रति निगमको गम्भीर ध्यानाकर्षण भएको छ ।

European Union (EU) बाट २९ नोभेम्बर २०२३ मा Director General of CAAN, Nepal लाई सम्बोधन गरी बेल्जियमका लागि नेपाली राजदूत महामहिमज्यूलाई बोधार्थ दिई पठाइएको पत्रमा EU ले नेपाललाई EU Safety List बाट नहटाउनुको कारण Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) को न्यूनतम अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षाका मापदण्डहरू नेपालमा लागू गर्ने जिम्मेवारी पूरा गर्ने वर्तमान क्षमतामा विश्वस्त हुन नसकिएकोले भनि स्पष्टसँग उल्लेख गर्दागर्दै पनि नेपाल वायुसेवा निगमको कमजोरीका कारण नेपाललाई EU ले Safety List बाट नहटाएको भनि भ्रमपूर्ण प्रचारवाजी भएको पाइएकोले उक्त समाचारहरूबाट आमजनमानसमा सिर्जना भएको भ्रम निवारण तथा यथार्थ जानकारी दिनका लागि सत्य तथ्य प्रमाण सहित यो प्रेस विज्ञप्ति जारी गरिएको छ ।

१. सन् २०१३ डिसेम्बर देखि Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) र CAAN बाट अनुमति लिई नेपालमा सञ्चालनमा रहेका सम्पूर्ण वायुसेवा प्रदायक (Air Carrier) हरु युरोपियन युनियन (EU) को Safety List मा रहेका छन् । उक्त EU Safety List बाट नेपाल (CAAN र Air Carriers of Nepal) लाई हटाउनको लागि EU बाट विज्ञहरू खटाई पछिल्लो पटक ११ सेप्टेम्बर २०२३ देखि १५ सेप्टेम्बर २०२३ सम्म नेपालको Civil Aviation Authority (CAAN) र Air Carriers को Sample को रूपमा Nepal Airlines र Shree Airlines को सम्बन्धित कार्यालयमा गई Audit (On-Site Assessment) गरिएको थियो ।

उक्त अडिटमा विशेषगरी हवाई सुरक्षा सम्बन्धमा अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षाका मापदण्डहरू लागू गराउन नेपालको Civil Aviation Authority (CAAN) सक्षम रहे/नरहेको र वायुसेवा कम्पनीहरूमा उक्त सुरक्षाका मापदण्डहरूको कार्यान्वयनको अवस्था परीक्षण गरिएको थियो ।

२. उक्त EU On-Site Audit पछि CAAN का कमजोरीहरूका सम्बन्धमा ३५ वटा Findings र १३ वटा सिफारिसहरू, Nepal Airlines को सम्बन्धमा २५ वटा Findings र २ वटा सिफारिसहरू तथा Shree Airlines को सम्बन्धमा पनि Findings हरु जारी भएका थिए ।

उक्त Findings हरु EU बाट प्राप्त भए पश्चात् Nepal Airlines ले यस विषयलाई गम्भीरतापूर्वक लिई एक-एक Findings हरुको Root Cause Analysis गरी Short-Term र Long-Term Corrective Action Plan तयार गरेर CAAN का Director General (DG) सहितको Expert टीम समक्ष प्रस्तुत गरी Finalize गरेर मात्र Brussels मा हुने EU Air Safety Committee बैठकमा पेश गरिएको थियो ।

पेज १/५

३. Nepal Airlines ले जस्तै CAAN र Shree Airlines ले पनि आफ्नो संस्थासँग सम्बन्धित रहेका EU ले जारी गरेको findings हरुको जवाफ तयार गरेका थिए । EU अन्तर्गत Air Safety Committee (ASC) को निमन्त्रणामा EU को Brussels मा १५ नोभेम्बर २०२३ मा भएको बैठकमा सहभागी भई बेल्जियमका लागि नेपाली राजदूत महामहीम श्री गेहेन्द्र राजभण्डारीज्यूको उपस्थितिमा CAAN, Nepal Airlines र Shree Airlines ले आ-आफ्नो कार्ययोजनाहरु प्रस्तुत गरी सौहार्दपूर्ण वातावरणमा छलफल भई बैठक समाप्त भएको थियो ।
४. EU बाट नेपालमा ११ सेप्टेम्बर २०२३ देखि १५ सेप्टेम्बर २०२३ सम्म भएको On-Site Assessment (अडिट) र बेल्जियममा १५ नोभेम्बर २०२३ को Air Safety Committee बैठकमा प्रस्तुत भएका CAAN, Shree Airlines र Nepal Airlines को कार्ययोजनाहरुलाई विश्लेषण गरी EU ले हाल नेपालले हवाई सुरक्षाको क्षेत्रमा केही प्रगति हासिल गरे तापनि CAAN को न्यूनतम अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षाका मापदण्डहरु नेपालमा लागू गर्ने जिम्मेवारी पूरा गर्ने वर्तमान क्षमतामा विश्वस्त हुन नसकिएकोले EU Safety List बाट नेपाललाई नहटाउने निर्णय भएको २९ नोभेम्बर २०२३ मा जनाएको छ । यो कुरा प्रतिवेदनको वृदानं ७६ मा प्रष्ट संग यसरी लेखेको छ,

" Despite these efforts, it is deemed that CAAN's ability to enforce international safety standards and ensure compliant operations by its certified air carriers is insufficient. The evidence, including observations from the Union on-site assessment visit, suggests that CAAN capabilities to oversee the aviation activities in Nepal are not complying with the applicable minimum international safety standards. This evidenced the need for further improvements in CAAN's oversight capabilities, personnel management, staff training and certification processes." (EU Report Clause No. 76)

(यी प्रयासहरुको बावजुद, अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षा मापदण्डहरु लागू गर्न र यसको प्रमाणित वायु वाहकहरुद्वारा अनुपालन सञ्चालन सुनिश्चित गर्न CAAN को क्षमता अपर्याप्त छ भन्ने मानिन्छ । युनियनको स्थलगत मूल्याङ्कन क्षमणका अवलोकनहरु लगायतका प्रमाणहरुले नेपालमा उड्डयन गतिविधिहरुको निरीक्षण गर्ने CAAN क्षमताहरुले लागू न्यूनतम अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षा मापदण्डहरुको पालना गर्दैनन् भन्नेसुझाव दिन्छ। यसले CAAN को पर्यवेक्षण क्षमता, कर्मचारी व्यवस्थापन, कर्मचारी तालिम र प्रमाणीकरण प्रक्रियाहरुमा थप सुधारको आवश्यकतालाई प्रमाणित गर्‍यो।") (EU Report Clause No. 76)

५. उक्त पत्रमा CAAN, Shree Airlines र Nepal Airlines Corporation का Safety Management System, Root Cause Analysis and Corrective Action Plan Implementation लगायतका क्षेत्रहरुमा विशेष ध्यान दिई योजनावद्ध ढंगले कार्यहरु गर्न सुझाएको छ । तीनवटै संस्थाहरुका कमजोरीका क्षेत्रहरु पहिचान गरी विस्तृत रुपमा "Excerpt of Regulation Regarding the Air Carriers from Nepal" शीर्षकमा उल्लेख गरिएको छ ।



नेपाल वायुसेवा

EU On-Site Assessment मा निम्न विषयहरू वृंदागतरूपमा गम्भीरतापूर्वक उठाएको देखिन्छ:

- क) *"The assessment visit focused its activities on CAAN in view of its role and responsibility for the oversight activities of the air carriers certified in Nepal. The assessment revealed discrepancies between the approved organizational structure and the actual distribution of sections, departments and personnel." (EU Report Clause No. 56)*

(मूल्याङ्कन भ्रमणले नेपालमा प्रमाणित हवाईजहाजहरूको निरीक्षण गतिविधिहरूमा CAAN को भूमिका र जिम्मेवारीलाई ध्यानमा राख्दै यसका गतिविधिहरूलाई केन्द्रित गर्यो। मूल्याङ्कनले अनुमोदित संगठनात्मक संरचना र शाखा, विभाग र कर्मचारीहरूको वास्तविक वितरण बीचको भिन्नता प्रकट गर्‍यो। यो असंगतिले हालको गतिविधि र कर्मचारी विनियोजनलाई अझ सही रूपमा प्रतिबिम्बित गर्न संगठनात्मक संरचनाको व्यापक संशोधनको आवश्यकतालाई हाइलाइट गर्दछ। यस्तो परिमार्जन एक बलियो र प्रभावकारी सुरक्षा निरीक्षण प्रणाली सुनिश्चित गर्न महत्वपूर्ण छ जुन राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय दायित्वहरूसँग मिल्दोजुल्दो छ, अन्ततः नेपालमा हवाईजहाजहरूको परिचालन दक्षता र सुरक्षा मापदण्डहरू बृद्धि गर्दछ।) (EU Report Clause No. 56)

- ख) *CAAN's current practices in Personnel Licensing requirements and flight examiner systems show non-compliance with international safety standards, necessitating an urgent alignment of its regulations with such standards, especially as regards examiner designations in the area of flight crew licensing. Notably the absence of a robust framework for the designation and monitoring of flight examiners and instructors in the context of helicopter operations, underscores the need for CAAN to establish clear criteria, privileges, and effective surveillance mechanisms for Designated Check Pilots and examiners. Implementing these measures will significantly enhance the safety and competency standards across the aviation sector in Nepal, ensuring a more consistent and reliable oversight of aviation professionals. (EU Report Clause No. 57)*

(CAAN को कर्मचारी इजाजतपत्र आवश्यकताहरू र उडान परीक्षक प्रणालीहरूमा हालको अभ्यासहरूले अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षा मापदण्डहरूको पालना नगरेको देखाउँछ, त्यस्ता मापदण्डहरूसँग विशेष गरी उडान चालक दल इजाजतपत्रको क्षेत्रमा परीक्षक पदहरूको सन्दर्भमा यसको नियमहरूको तत्काल पङ्कितबद्धता आवश्यक छ । विशेष गरी हेलिकप्टर सञ्चालनको सन्दर्भमा उडान परीक्षकहरू र प्रशिक्षकहरूको पद र अनुगमनको लागि बलियो ढाँचाको अभावले CAAN लाई निर्दिष्ट मापदण्ड, विशेषाधिकारहरू, र तोकिएको चेक पाइलटहरू र परीक्षकहरूका लागि प्रभावकारी निगरानी संयन्त्र स्थापना गर्ने आवश्यकतालाई जोड दिन्छ। यी उपायहरू लागू गर्नाले नेपालमा उड्डयन क्षेत्रका सुरक्षा र दक्षता मापदण्डहरूमा उल्लेखनीय रूपमा वृद्धि हुनेछ, जसले उड्डयन व्यवसायीहरूको थप सुसंगत र भरपर्दो निरीक्षण सुनिश्चित गर्नेछ।) . (EU Report Clause No. 57)

- ग) *Moreover, the assessments have identified a gap in the effective monitoring and documentation of training for CAAN Personnel Licensing Inspector and Assistant Inspector roles. (EU Report Clause No. 58)*

पेज ३/५



नेपाल वायुसेवा

(यसबाहेक, मूल्याङ्कनले CAAN को पर्सनल लाइसेन्सिड इन्स्पेक्टर र सहायक निरीक्षकको भूमिकाका लागि तालिमको प्रभावकारी अनुगमन र दस्तावेजीकरणमा कमी रहेको पहिचान गरेको छ।) . (EU Report Clause No. 58)

घ). *The assessment also noted significant gaps in CAAN's Flight Operations Division of, notably as regards overseeing fatigue related to duty period limitations and ensuring comprehensive compliance checks during the approval process. These failures indicate an urgent need for CAAN to implement robust fatigue management protocols and strengthen their technical evaluation and approval processes. Additionally, the lack of specific training and qualifications among inspectors, particularly concerning type ratings for aircraft operated by air carriers, raises concerns about the effectiveness of CAAN's certification and surveillance activities. (EU Report Clause No. 59)*

(मूल्याङ्कनले CAAN को उडान अपरेसन डिभिजनमा महत्त्वपूर्ण कमीहरू विशेष गरी कर्तव्य अवधिको सीमासँग सम्बन्धित थकानको निरीक्षण गर्ने र स्वीकृति प्रक्रियाको क्रममा व्यापक अनुपालन जाँचहरू सुनिश्चित गर्ने सन्दर्भमा पनि उल्लेख गर्‍यो। यी विफलताहरूले CAAN लाई बलियो थकान व्यवस्थापन प्रोटोकलहरू लागू गर्न र तिनीहरूको प्राविधिक मूल्याङ्कन र स्वीकृति प्रक्रियाहरूलाई बलियो बनाउनको लागि तत्काल आवश्यकतालाई संकेत गर्दछ। साथै निरीक्षकहरू बीचको विशेष तालिम र योग्यताको अभाव, विशेष गरी वायुसेवा संचालकहरूद्वारा सञ्चालित विमानहरूको लागि प्रकारको मूल्याङ्कन सम्बन्धी, CAAN को प्रमाणीकरण र निगरानी गतिविधिहरूको प्रभावकारिताको बारेमा चिन्ता बढाउँछ।) (EU Report Clause No. 59)

ङ). *The assessment furthermore identified a systemic issue in the Flight Operations Division's approach to reviewing, evaluating, and validating air carriers' flight safety documentation and specific approvals. The observed discrepancies, such as non-compliances in Traffic Collision Avoidance System ("TCAS") requirements, fuel calculations, and oversight of flight time limitations, significantly impact flight safety. (EU Report Clause No. 60)*

(मूल्याङ्कनले वायुसेवा संचालकहरूको उडान सुरक्षा कागजातहरू र विशिष्ट अनुमोदनहरूको समीक्षा, मूल्याङ्कन र प्रमाणीकरण गर्ने उडान सञ्चालन डिभिजनको दृष्टिकोणमा प्रणालीगत समस्यालाई पनि पहिचान गर्‍यो। ट्राफिक कोलिजन एभाइडेन्स सिस्टम (TCAS) आवश्यकताहरू, इन्धन गणनाहरू, र उडान समय सीमाहरूको निरीक्षणमा गैर-अनुपालन जस्ता अवलोकन गरिएका विसंगतिहरूले उडान सुरक्षालाई महत्त्वपूर्ण रूपमा असर गर्छ।) (EU Report Clause No. 60)

च). *The Airworthiness Inspection Division exhibits a lack of maturity in critical aspects such as audit control, training programme completeness, and document review diligence. CAAN has to address these issues by enhancing the training programme and adopting a more rigorous audit approach, and should endeavour to transition to more efficient digital record-keeping systems. (EU Report Clause No. 61)*

पेज ४/५

(वायुयोग्यता निरीक्षण डिभिजनले लेखा परीक्षण नियन्त्रण, प्रशिक्षण कार्यक्रम पूर्णता, र कागजात समीक्षा लगनशीलता जस्ता महत्वपूर्ण पक्षहरूमा परिपक्वताको अभाव देखाउँछ। CAAN ले तालिम कार्यक्रमलाई बढाएर र थप कठोर लेखापरीक्षण दृष्टिकोण अपनाएर यी समस्याहरूलाई सम्बोधन गर्नुपर्दछ, र अझ प्रभावकारी डिजिटल रेकर्ड-किपिङ प्रणालीहरूमा परिवर्तन गर्न प्रयास गर्नुपर्छ।) (EU Report Clause No. 61)

६. EU बाट १४ सेप्टेम्बर २०२३ देखि १६ सेप्टेम्बर २०२३ मा नेपालमा भएको On-Site Assessment ले औल्याएका विषयहरू र हालै EU ले २९ नोभेम्बर २०२३ मा CAAN का Director General लाई सम्बोधन गरी बेल्जियमका लागि नेपाली राजदूत महामहिमज्यूलाई बोधार्थ दिई पठाएको पत्रमा "Excerpt of Regulation Regarding the Air Carriers from Nepal" शीर्षक अन्तर्गत Nepal Airlines Corporation सँग सम्बन्धित विषयहरूलाई सम्बोधन गर्न Nepal Airlines प्रतिवद्ध रहेको छ।
७. कुनै एक वायुसेवाको कारण देशकै नागरिक उड्डयन क्षेत्र EU Safety List मा पर्दैन भन्ने कैयन उदाहरण छन्। यदि निगमको मात्र कमिकमजोरी भएमा निगमलाई मात्र EU Safety List मा राखेर अन्य निकायहरूलाई खुलाउने प्रावधान समेत छ। तर European Union (EU) बाट २९ नोभेम्बर २०२३ मा Director General of CAAN, Nepal लाई सम्बोधन गरी पठाइएको पत्रमा EU ले नेपाललाई EU Safety List बाट नहटाउनुको कारण Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) को सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सुरक्षाका न्यूनतम मापदण्डहरू लागू गर्ने जिम्मेवारी पूरा गर्न सक्ने क्षमतामा उपर्युक्त वुंदागतरूपमा प्रश्न चिन्ह रहेको स्पष्टसँग उल्लेख गर्दागर्दै पनि नेपाल वायुसेवा निगमको कमजोरीका कारण नेपाललाई EU ले Safety List बाट नहटाएको भन्ने प्रचार भ्रमपूर्ण रहेकोले आज मिति २०८०/८/१७ को निगम कार्यकारी समितिको बैठकले गम्भिर असहमति प्रकट गरेको छ।

EU बाट २९ नोभेम्बर २०२३ मा पठाइएको रिपोर्ट र नोटरी पब्लिकबाट गरिएको यसको आधिकारीक नेपाली उल्था समेत सम्बन्धित सबैको जानकारीको लागि यसैसाथ संलग्न गरिएको छ।

तसर्थ, उपरोक्त भ्रामक र यथार्थ जानकारी विना अनुमानका आधारमा मिथ्या प्रचार गरी प्रकाशित सामग्रीले राष्ट्रिय ध्वजावाहकको संस्थागत शाखमा आँच पुऱ्याउने प्रयत्न भएको बुझिन्छ। अतः नेपाल सरकारले विभिन्न समयमा जारी गरेको सञ्चार माध्यम र पत्रपत्रिकाहरूले पालना गर्नुपर्ने न्यूनतम आचार संहिताको ख्याल गरी निगमका सम्बन्धमा समाचार प्रकाशन गर्दा निगमको आधिकारिक धारणासहित पेशागत मर्यादा र सम्बेदनशिलतालाई हृदयङ्गम गरी सत्य, तथ्य र प्रमाणको आधारमा राखिदिनुहुन सबैमा अनुरोध छ।



(रमेश पौडेल)
२०८०/०१/१७

प्रवक्ता