

विधेयकमा संशोधनको सूचना

(प्रतिनिधि सभा नियमावली, २०७९ को नियम ११२ सँग सम्बन्धित)

श्री सचिव,
प्रतिनिधि सभा, नेपाल

म प्रतिनिधि सभा नियमावली, २०७९ को नियम ११२ बमोजिम नियम ११३ को उपनियम (१) को शर्तका अधीनमा रही देहायको विधेयकमा देहाय बमोजिमको संशोधन पेश गर्न चाहन्छु ।

विधेयकको नाम : नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण विधेयक, २०८१

क्र.स.	विधेयकको				संशोधनको व्यहोरा		
	दफा	उपदफा	खण्ड	उपखण्ड	हालको व्यवस्था	प्रस्तावित संशोधन	संसोधन गर्न पर्ने कारण
१	२	फ			उपदफा थप	विधेयकको दफा (२) मा उपदफा (फ) थप गरि चालकरहित वायुयानको परिभाषा देहाय बमोजिम थप गर्ने: "(फ) "मानवरहित हवाई सवारी (Unmanned Aerial Vehicle – UAV)" भन्नाले चालक बिना नै विभिन्न स्थलबाट (धरती, अर्को विमान वा अन्तरिक्ष) पूर्ण रूपमा नियन्त्रण गरिने वा पूर्व-प्रोग्राम गरिने वा पूर्ण रूपमा स्वचालित (autonomous) हुने वायुयानलाई जनाउँछ।"	अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) को ३५औं महासभाले अनुमोदन गरेको 'ग्लोबल एयर ट्राफिक म्यानेजमेन्ट अपरेसनल कन्सेप्ट' (Doc 9854) मा चालकविहीन वायुयानलाई त्यस्तो वायुयानको रूपमा परिभाषित गरिएको छ, जसमा सञ्चालक पाइलट सवार नभई भू-तल, अर्को वायुयान वा अन्तरिक्षबाट टाढाबाट पूर्ण रूपमा नियन्त्रण गरिएको वा पूर्व-प्रोग्राम गरी पूर्णतः स्वचालित रूपमा सञ्चालन गरिएको हुन्छ। उक्त अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड तथा अभ्यासलाई आत्मसात गर्न र नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई विश्वव्यापी मान्यता अनुरूप सुसंगत बनाउन सो संशोधन आवश्यक भएको हो।
२	५	क	५		विमानस्थल संचालन,	विधेयकको दफा ५ को उपदफा (क) खण्ड (५) खारेज गरिने	सेवा प्रदायक निकायसंग कर्तव्य बाझिने भएकाले
३	५	भ			उपदफा (भ) पछि देहायको (म) थपि दफाक्रम मिलाउने	उपदफा (भ) पछि देहायको (म) थपि दफाक्रम मिलाउने: "(म) दृष्टिगत र यान्त्रिक उडान (मिजुयल एण्ड इन्स्ट्रुमेन्ट फ्लाइट) विधि निर्धारण गर्ने,"	दृष्टिगत (VFR) र यान्त्रिक (IFR) उडान विधि निर्धारण गर्ने कार्य सेवा प्रदायक (Service Provider) हो। ICAO मापदण्ड अनुसार नियामक निकायले मात्र उडान प्रक्रिया स्वीकृत गर्नुपर्ने
४	६	१.	क		प्रधिकरणको काम , कारवाहीको संचालन, रेखदेख र ब्यबस्थापन गर्नको लागि देहायका अध्यक्ष र सदस्य रहेको एक संचालन समिति रहनेछ :- क) मन्त्री, मन्त्रालय- अध्यक्ष	दफा ६(१) को खण्ड (क) को सट्टा देहायको (क) राख्ने: "(क) - मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालयबाट स्नातकोत्तर उपाधि प्राप्त गरी नागरिक उड्डयन नियमन, राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय कानून, आर्थिक नियमन, र हवाई उपयुक्ततासम्बन्धी कम्तीमा पन्ध्र वर्षको अनुभव भएको तीन जना विज्ञ समिति सहित मन्त्रालयले मनोनय गरेको एक जना - अध्यक्ष	ICAO सुशासन अनुसार मन्त्रालयको प्रत्यक्ष राजनैतिक नेतृत्व हटाई समितिलाई प्राविधिक व्यक्तित्वको नेतृत्वमा राखी स्वतन्त्र बनाउने; पारदर्शिता, समावेशिता र दिगो निर्णय प्रक्रियाका लागि आवश्यक

५	६	१	ख,ग,घ	ख) सहसचिव, मन्त्रालय- सदस्य ग) सहसचिव, अर्थ मन्त्रालय - सदस्य घ) स्नातकोत्तर तह उत्तीर्ण गरि नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा कम्तिमा १० वर्ष अनुभव भएको व्यक्ति - सदस्य ङ) महानिर्देश - सदस्य सचिव	विधेयकको दफा (ख), (ग), (घ), (ङ) खारेज गरी देहायको दफाहरू राख्ने: "(ख) सदस्यहरू (६जना) (१) वित्त वा योजना विज्ञ जसले मान्यता प्राप्त कुनै विश्वविद्यालयबाट स्नातकोत्तर गरी सम्बन्धित क्षेत्रमा १० वर्षको अनुभव हासिल गरेको एकजना - सदस्य (२) हवाई सुरक्षा तथा नियमन सम्बन्धी १० वर्षको अनुभव हासिल गरेको एकजना - सदस्य (३) उड्डयन सुरक्षा तथा जोखिम व्यवस्थापनसम्बन्धी १० वर्षको अनुभव हासिल गरेको एकजना - सदस्य (४) एरोनटिकल वा एयरोस्पेस इन्जीनियरिंगमा १० वर्षको अनुभव हासिल गरेको एकजना - सदस्य (५) माथिका क्षेत्रमध्ये कुनै एकमा १० वर्ष अनुभवप्राप्त गरेकी महिला अनिवार्य - सदस्य (ग) महानिर्देशक - सदस्य सचिव"	ICAO सुशासन अनुसार मन्त्रालयको प्रत्यक्ष राजनैतिक नेतृत्व हटाई समितिलाई प्राविधिक व्यक्तित्वको नेतृत्वमा राखी स्वतन्त्र बनाउने; पारदर्शिता, समावेशिता र दिगो निर्णय प्रक्रियाका लागि आवश्यक ICAO Assembly Resolution A39-30 ले महिला सहभागिता र लैंगिक समानताको प्रवर्द्धनलाई प्राथमिकता दिएको छ। ICAO Annex 19 (Safety Management) अनुसार सुरक्षा प्रणालीको मूल्यांकन गर्नसक्ने व्यक्ति हुनु पर्ने
६	६			नयाँ उपदफा थप	उपदफा (१) पछि देहायको उपदफा (२) थप गरी दफाक्रम मिलाउने: "(२) उपदफा (१) को खण्ड (ख) बमोजिम आवश्यक विज्ञ छनोटका लागि तीन सदस्यीय विज्ञहरूको छनोट समिति मन्त्रालयले गठन गर्न सक्नेछ। विज्ञापन प्रकाशन गरी खुला प्रतिस्पर्धा मार्फत योग्यता र अनुभवका आधारमा छनोट गरी समितिले नेपाल सरकारलाई सिफारिस गर्नेछ र नेपाल सरकारले मनोनयन गर्नेछ।"	विज्ञहरूको छनोट प्रक्रिया पारदर्शी, निष्पक्ष र प्रतिस्पर्धामूलक बनाउन स्पष्ट कानुनी व्यवस्था आवश्यक छ। यो प्रावधानले योग्यता आधारित छनोट प्रणालीलाई संस्थागत गर्नेछ र दुरुपयोग वा पक्षपातको सम्भावना घटाउनेछ।
७	६	२		उपदफा (१)को खण्ड (घ) बमोजिम	उपदफा (२) को "उपदफा (१) को खण्ड(घ) बमोजिम ..." भन्ने शब्दहरूको सट्टा "उपदफा (१) को खण्ड(क) र (ख) बमोजिम ..." भन्ने शब्दहरू राख्ने	सबै मनोनितव्यक्तिहरूको पदावधि तोक्न
८	७			समितिको काम,कर्तव्य र अधिकार:कर्तव्य र अधिकार देहाय बमोजिम हुनेछ:- (क) नागरिक उड्डयन सम्बन्धि नीति निर्माणमा मन्त्रालयलाई सुझाव दिने (ख) प्राधिकरण सांगठनिक संरचना तयार गरी स्विकृति ल्याउने (ग) प्राधिकरणको वित्तीय स्रोत परिचालन र लागिनी नीति तयार गरी स्वीकृतिको लागि मन्त्रालयमा पेश गर्ने,	विधेयकको दफा ७ को दफा (ज) पछि देहायको स्पष्टिकरण राख्ने: "स्पष्टिकरण: तर, उपदफा (क), (ख), (ग) र (घ)मा जसरी लेखिएता पनि प्राधिकरणले उड्डयन सुरक्षासम्बन्धी प्राविधिक निर्णयहरूमा पूर्ण प्राविधिक स्वतन्त्रता कायम राख्नेछ, र सो स्वतन्त्रता कुनै पनि प्रशासनिक वा राजनैतिक हस्तक्षेपबाट असर नपर्ने गरि सुनिश्चित गर्नुपर्नेछ।	यो संशोधनले ICAO Doc 9734 अनुरूप प्राधिकरणको प्राविधिक, संस्थागत र वित्तीय स्वतन्त्रता सुनिश्चित गर्दछ। मन्त्रालयसँग समन्वय राखी सुझाव दिने प्रावधान कायम राखिदै, अन्तिम निर्णयको अधिकार प्राधिकरणमै रहने व्यवस्था गरिएको हो, जसले नियामकको कार्यक्षमता र अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता अनुसारको स्वतन्त्रता सुनिश्चित गर्छ।

९	२१.				दफा २१. वायुयानको दर्ता खारेज:- प्राधिकरणले नेपालमा दर्ता रहेको वायुयान देहायको अवस्थामा दर्ता खारेज गर्नेछ:- (क) वायुयान दुर्घटनामा परी वा अन्य प्राविधिक कारणले साचालनमा ल्याउन नसकेमा , (ख) वायुयान बिक्री भइनेपाल बाहिर पठाउनु पर्ने भएमा ।	विधेयकको दफा २१ को सट्टा देहायको दफा २१ राख्ने : "वायुयानको दर्ता खारेज (१) प्राधिकरणले नेपालमा दर्ता रहेको वायुयान देहायको अवस्थामा दर्ता खारेज गर्नेछ:- (क) वायुयान दुर्घटनामा परी वा अन्य प्राविधिक कारणले सञ्चालनमा ल्याउन असमर्थ भएको अवस्थामा, (ख) वायुयान बिक्री भई वा अन्य कानूनी आधारमा नेपाल बाहिर स्थानान्तरण गर्नु पर्ने भएमा । (२) उपदफा (१) बमोजिमको अवस्थामा वायुयानको दर्ता खारेजको निर्णय र सो सम्बन्धी सम्पूर्ण प्रक्रिया प्रारम्भ भएको मितिले पैंतीस दिनभित्र सम्पन्न गर्नुपर्नेछ। विशेष कारणवश सो अवधिभित्र कार्य सम्पन्न गर्न असम्भव भएको अवस्थामा, प्राधिकरणले मनासिब कारण खुलाई समय थप्न सक्नेछ। (३) दर्ता खारेज सम्बन्धी निर्णय गरिएको वायुयानको अभिलेख, दस्तावेज तथा सम्बन्धित प्रमाणहरू तोकिएको ढाँचामा अभिलेखमा सुरक्षित राख्नुपर्नेछ। दर्ता खारेज भएको जानकारी सार्वजनिक रूपमा दिनुपर्नेछ।"	वायुयान दर्ता खारेजको अवस्था मात्र तोकिएको भए तापनि समयसीमा नतोकिएकोले प्रक्रिया अनिश्चित र ढिलो हुने देखिएकोले, समयबद्धता, पारदर्शिता र उत्तरदायित्व सुनिश्चित गर्न ३५ दिनको समयसीमा तोकनु पर्ने।
१०	२५	२			(२) नेपालमा दर्ता गरिएको वायुयानको उडान योग्यताको प्रमाणपत्र प्राधिकरणले तोकिए बमोजिमको ढाँचामा जारी गर्नेछ।	विधेयकको दफा २५ को उपदफा (२) मा वाक्य थप गर्ने: "प्रमाणपत्र अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार जारी गरिएको हुनुपर्नेछ।"	नेपालको उड्डयन क्षेत्रलाई अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड (ICAO Annex 8) अनुरूप बनाउन यसले नेपाललाई अन्तर्राष्ट्रिय उड्डयन सुरक्षामा उत्तरदायी राष्ट्रका रूपमा स्थापित गर्न मद्दत पुऱ्याउँछ।
११	२६.	१			उडान गर्न रोक लगाउने वा उडान योग्यताको प्रमाणपत्र खारेज गर्ने: यस ऐन बमोजिम जारी (१) गरिएको उडान योग्यताको प्रमाणपत्रमा उल्लिखित शर्त वा अदेशउल्लङ्घन गरि वायुयान उडान गरेमा महानिर्देशकले त्यस्तो वायुयान संचालन गर्ने संस्था वा व्यक्तिलाई दफा ४२ बमोजिम जरिवाना गरि बढीमा छ महिनासम्म हवाई सेवा सम्बन्धि व्यवसाय गर्न नपाउने गरि रोक लगाउन सक्नेछ।	विधेयकको दफा २६ को उपदफा (१) मा "दफा ४२ बमोजिम" भन्ने शब्दहरू पछाडी "तीन महिना भित्र" भन्ने शब्दहरू थप गर्ने	समयावधि तोक्नका लागि
१२	२६				नयाँ उपदफा थप	उपदफा (३) पछि देहायको उपदफा (४) थप गरिने: "(४) यदि सम्बन्धित व्यक्ति वा संस्थालाई यो निर्णय न्यायोचित नलागेमा एक पटकको लागि गुनासो व्यवस्थापन केन्द्र मार्फत पुनरावेदन गर्न सक्नेछन्।"	यस दफामा पुनरावेदन गर्ने प्रक्रिया दिईएको छैन

१३	२७			मर्मत, सम्भार नगरी वायुयान उडान तथा संचालन गर्न नहुने : वायुयानको उडान योग्यताको प्रमाणपत्रमा उल्लेख गरिए बमोजिम वायुयान, सोको इन्जिन तथा अन्य पार्टपुर्जाको मर्मत, सम्भार सम्बन्धि अनुमति प्राप्त संस्थाबाट मर्मत, सम्भार नगरी वायुयान उडान तथा संचालन गर्नु हुदैन ।	विधेयकको दफा २७ मा उपदफा (१),(२), (३), (४) र (५) थप गर्ने: "मर्मत, सम्भार नगरी वायुयान उडान तथा सञ्चालन गर्न नहुने (१) कुनै पनि वायुयानले नेपालको आकाशमा उडान गर्नु पूर्व नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले तोकेको प्रावधान र समयतालिका अनुसार मर्मत तथा सम्भार कार्य सम्पन्न भएको हुनुपर्ने (२) वायुयानको मर्मत कार्य सम्पन्न भएको जानकारी प्राधिकरणमा अभिलेख हुनुपर्ने (३) वायुयान मर्मत कार्यको प्रकृति अनुसार वर्गीकरण गर्ने र आवश्यक यन्त्र तथा पुर्जाहरूको परीक्षण तथा निरीक्षण नियमित रूपमा गर्ने (४) प्राधिकरणले स्वीकृत मर्मत संस्थाहरू तथा वायुसेवा सञ्चालकहरूको स्थलगत अनुगमन, अडिट, निरीक्षण तथा नियमन गर्ने र सो को प्रतिवेदन समेत सार्वजनिक गर्ने (५) उडान योग्यताको प्रमाणपत्र वा स्वीकृत मर्मत प्रक्रिया पालना नगरी वायुयान उडान गरेमा प्राधिकरणले सम्बन्धित वायुसेवा सञ्चालक, मर्मत संस्था वा जिम्मेवार व्यक्तिमाथि प्रचलित कानुन बमोजिम कारबाही गर्नेछ	दफा २७ लाई अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड (जस्तै ICAO), प्रविधिको विकास (predictive maintenance, डिजिटल प्रणाली), र सुरक्षा व्यवस्थापन प्रणाली (SMS) अनुसार अद्यावधिक गर्न आवश्यक छ। हालको प्रावधानले जिम्मेवारी र कारबाहीको स्पष्टता नदिएकोले सुरक्षा, पारदर्शिता र उत्तरदायित्व सुनिश्चित गर्न संशोधन अपरिहार्य छ।
१४	२८			वायुयानको परीक्षण गर्नुपर्ने : वायुयान उडान गर्नुअघि प्राधिकरणको अधिकार प्राप्त प्राविधिकबाट वायुयानको सबै यन्त्र, उपकरण तथा सामान परीक्षण वा जाँच गराई उडानयोग्य भएको प्रमाणित गर्नु पर्ने छ ।	विधेयकको दफा २८ मा उपदफा (१),(२) र (३) थप गर्ने: "वायुयान परीक्षण गर्नुपर्ने: (१) कुनै पनि वायुयानले उडान गर्नु अगाडि प्राधिकरणबाट प्रमाणित प्राविधिक व्यक्तबाट वायुयानका सबै यन्त्र, उपकरण तथा प्रणालीहरूको परीक्षण वा जाँच गर्नुपर्नेछ। (२) उक्त परीक्षणमा उडान नियन्त्रण प्रणाली, इन्जिन, सञ्चार तथा दिशा निर्देशन उपकरणहरू, इन्धन (fuel calculation), हाइड्रोलिक प्रणाली, द्रव तथा आवश्यक स्तरको निरीक्षण र अन्य तोकिए बमोजिमका आवश्यक यन्त्रहरूको सबै स्थलगत निरीक्षण गरिनेछ। (३) प्राधिकरणले प्रत्येक वायुयानको लागि निरन्तर उडान योग्यताको कार्यक्रम निर्धारण गर्नेछ र सो अनुसार परीक्षणको समय तालिका तथा प्रक्रिया तोकनु पर्नेछ। परीक्षण नगरेको वा परीक्षणमा अयोग्य ठहरिएको वायुयानले उडान गर्न पाउने छैन।"	परीक्षण प्रक्रिया अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड (जस्तै ICAO Annex 6), आधुनिक परीक्षण प्रविधि (जस्तै डिजिटल डायग्नोस्टिक्स), र जोखिम-आधारित दृष्टिकोण (SMS) अनुरूप होस्। साथै, परीक्षणको आवृत्ति, दायरा र प्रमाणिकरण प्रक्रियामा स्पष्टता ल्याई उडान सुरक्षा, पारदर्शिता र उत्तरदायित्व सुनिश्चित गर्न संशोधन जरुरी छ।

१५	२९	३			नयाँ उपदफा थप	उपदफा (३) पछि देहायको उपदफा (४) राखी दफाक्रम मिलाउने: (४) स्वास्थ्यसम्बन्धी परीक्षणहरू अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार प्राधिकरणले बनाउनेछ। स्वास्थ्य परीक्षणहरू नियमित र अनिवार्य रूपमा गरिनुपर्नेछ। दृष्टि, श्रवण, हृदयसम्बन्धी, मानसिक स्वास्थ्य मूल्यांकन, लागूपदार्थ आदि बारे परीक्षणसो मापदण्डमा समावेश हुनेछ। स्वास्थ्य मापदण्ड नपुगेमा इजाजतपत्र प्राप्त हुनेछैन।	उक्त प्रावधानलाई सुधार गरी अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता प्राप्त मापदण्ड (जस्तै ICAO Annex 1) अनुसार योग्यता, स्वास्थ्य परीक्षण, दक्षता मूल्याङ्कन र नविकरण प्रक्रिया अझ स्पष्ट, पारदर्शी र डिजिटल प्रणालीमैत्री बनाउन आवश्यक छ। हालको व्याख्या सीमित र अस्पष्ट भएकाले कारबाही तथा निर्णय प्रक्रियामा एकरूपता र विश्वसनीयता सुनिश्चित गर्न संशोधन आवश्यक छ।
१६	३०				नयाँ उपदफाको माग	उपदफा (२) पछि देहायको उपदफा (३) राखी दफाक्रम मिलाउने: "(३) प्राधिकरणले देहायका कुनै पनि आधारमा व्यक्तिगत इजाजतपत्र वा प्रमाणपत्र निलम्बन वा खारेज गर्न सक्नेछ: (क) स्वास्थ्य सम्बन्धी योग्यता परीक्षणमा असफल भएमा, (ख) प्राविधिक योग्यता वा क्षमता मूल्यांकनमा असफल भएमा, (ग) प्रचलित नियामक व्यवस्था उल्लंघन गरेको पाइएमा, (घ) गम्भीर व्यावसायिक दुराचार वा अन्य अमान्य आचरण गरेको प्रमाणित भएमा।"	इजाजतपत्र खारेज हुनसक्ने अन्य कारण खुलाउन
१७	३०				नयाँ उपदफाको माग	उपदफा (३) पछि देहायको* (४) थप: "(४) यदि सम्बन्धित व्यक्ति वा संस्थालाई यो निर्णय न्यायोचित नलागेमा एक पटकको लागि गुनासो व्यवस्थापन केन्द्र मार्फत पुनरावेदन गर्न सक्नेछन्।"	निलम्बन वा खारेजीजस्ता गम्भीर निर्णयहरूप्रति न्यायिक पुनरावलोकनको अधिकार सुनिश्चित गर्न स्वतन्त्र अपिल प्रक्रिया आवश्यक छ, जसले पारदर्शिता, निष्पक्षता र व्यक्तिगत हकको संरक्षण गर्छ।
१८	४०				दफा ४० पछि नयाँ दफा थप	दफा ४० पछि नयाँ दफा थप गरि दफाक्रम मिलाउने: "४१. कसुरको विश्लेषण: दफा ४० बमोजिम कसुरको विश्लेषण गर्दा ICAO Annex 13 र EASA का आधारभूत नियमावली अनुसार देहायको व्यवस्था गरिनेछ: (१) घटनाहरूलाई स्पष्ट रूपमा वर्गीकरण (दुर्घटना, घटना, उल्लङ्घन) गर्ने (२) जरिवाना निर्धारण गर्दा अनुपातिक, क्रमिक र जोखिम मूल्याङ्कनलाई आधार मान्ने, सम्भावित वा वास्तविक हानिलाई समेत विश्लेषण गर्ने (३) "न्यायपूर्ण संस्कृति" प्रवर्द्धन गरी निष्पक्ष र इमान्दार अनुसन्धान गर्ने वातावरण हुने (४) "गम्भीर घटना," "दुर्घटना," "उल्लङ्घन" जस्ता शब्दहरूलाई ICAO मापदण्डका आधारमा स्पष्ट रूपमा परिभाषित गर्ने (५) कसुरलाई सुरक्षा उल्लङ्घन, आपराधीक क्रियाकलाप, नियामक उल्लङ्घन र प्राविधिक त्रुटिका आधारमा वर्गीकरण गर्ने "	अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार कसुरलाई न्यायोचित हिसाबले विश्लेषण गर्ने
१९	४१	१			कसैले दफा ४० बमोजिमको कसुर गरेमा निजलाई महानिर्देशकले देहाय बमोजिमको जरिवाना गर्नेछ	विधेयकको दफा ४१ मा रहेको "महानिर्देशकले" भन्ने शब्दको सट्टा "प्राधिकरणले" भन्ने शब्द राख्ने	महानिर्देशकको व्यक्तिगत भन्दा संस्थागत निर्णय हुनुपर्ने भएकाले

२०	३९				दफा ३९ पछि नयाँ दफा (४०) थप गरि दफाक्रम मिलाउने: "४०. गुनासो व्यवस्थापन प्रणाली: (१) नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको कुनै निर्णय, निर्देशन, वा कार्यप्रति असन्तुष्टि भएमा सम्बन्धित व्यक्ति, सेवाग्राही, संस्था वा आम नागरिकले प्राधिकरणस्थित गुनासो व्यवस्थापन प्रणालीमार्फत उजुरी वा गुनासो दर्ता गर्न सक्नेछन्। (२) गुनासो व्यवस्थापन प्रणाली स्वतन्त्र रूपमा कार्य गर्नेछ, र यसमा उड्डयन, कानून तथा नियामक विषयमा दक्ष कर्मचारीहरू समावेश गरिनेछ। (३) गुनासो प्राप्त भएपछिको अनुसन्धान, सुनुवाइ तथा निर्णय प्रक्रिया पारदर्शी, निष्पक्ष र समयसीमा भित्र सम्पन्न गरिनेछ। (४) यस प्रणालीले प्राधिकरणको कार्यप्रणालीप्रति विश्वास वृद्धि गर्न, सेवाग्राहीको अधिकारको संरक्षण गर्न तथा नियामक उत्तरदायित्व सुनिश्चित गर्न मद्दत गर्नेछ। (५) गुनासो व्यवस्थापन प्रणालीको संरचना, प्रक्रिया तथा कार्यविधि सम्बन्धी विस्तृत व्यवस्था तोकिए बमोजिमको हुनेछ।"	उक्त प्रणालीको उद्देश्य नागरिक उड्डयनको नियामक कार्यविधिमा पारदर्शिता, जवाफदेहिता र निष्पक्षता कायम राख्दै, नियामक निकायको कार्य सम्पादनप्रति व्यावसायिक पक्ष तथा नागरिकको विश्वास बढाउनु हो।
२१	३९				नयाँ दफा (४०) पछि नयाँ दफा (४१) थप गरि दफाक्रम मिलाउने: <u>स्वतन्त्र विमान दुर्घटना छानबिन इकाइको व्यवस्था</u> (१) विमान दुर्घटना वा गम्भीर घटनाहरूको निष्पक्ष र प्राविधिक रूपमा स्वतन्त्र अनुसन्धानका लागि प्राधिकरण अन्तर्गत एक स्थायी, विशेषज्ञीय दुर्घटना छानबिन इकाइ गठन गरिनेछ। (२) सो इकाइ संरचनात्मक रूपमा प्राधिकरण अन्तर्गत रहनेछ, तर छानबिन प्रक्रिया, निर्णय तथा सिफारिसमा पूर्ण प्राविधिक स्वतन्त्रता कायम राख्नेछ। (३) छानबिन इकाइले हरेक दुर्घटनाको यथाशीघ्र अनुसन्धान गरी त्यसको कारण, जिम्मेवारी र सुधारात्मक उपायहरूबारे प्रतिवेदन तयार गरी सार्वजनिक गर्नेछ। (४) सो इकाइले अन्तराष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार कार्य गर्नेछ। (५) छानबिन इकाइको संरचना, कार्यविधि, सूचना व्यवस्थापन र प्रतिवेदन प्रक्रिया सम्बन्धी विस्तृत व्यवस्था प्राधिकरणले तोकिएको बमोजिम हुनेछ।	ICAO ले नेपाललाई पटक- पटक दिएको सुझाव अनुसार यसले विमान सुरक्षा सुधार र पारदर्शिता बढाउनमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्नेछ।

(१) नाम, थर: सुमना श्रेष्ठ

दस्तखतः

क्र. स.: २५२

मिति २०८२-०९-१८