श्री

विशेष अदालत, काठमाडौं

इजलास

अध्यक्ष माननीय श्री टेकनारायण कुँवर

सदस्य माननीय श्री तेज नारायण सिंह राई

सदस्य माननीय श्री रितेन्द्र थापा

संक्षिप्त फैसला

मुद्दा नं.०८०-CR-०१४५

नेपाल सरकार --वादी

विरुद्ध

जीवन बहादुर शाहीसमेत---प्रतिवादी

मुद्दाः भ्रष्टाचार (हानि नोक्सानी)

१. निम्न शब्दावलीहरुलाई संक्षेपमा जनाउने प्रयोजनको लागि निम्न बमोजिमका शब्द वा शब्दहरुबाट उल्लेख हुनेछन्:

क) नेपाल वायुसेवा निगमलाई "निगम"

ख) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई "प्राधिकरण"

ग) सार्वजनिक खरिद ऐन,२०६३ लाई "खरिद ऐन"

घ) सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४लाई "नियमावली"

ङ) नेपाल वायुसेवा निगम आर्थिक विनियमावली, २०६५ लाई "विनियमावली"

च) सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयलाई "अनुगमन कार्यालय"

छ) नेपाल वायुसेवा निगम संचालक समितिलाई "संचालक समिति"

ज) Standard Bidding Document लाई "SBD"

झ) Request for Proposal लाई "RFP"

ञ) Memorandum of Understanding लाई "MOU"

ट) Sales and Purchases Agreement लाई "SPA"

२. प्रस्तुत मुद्दामा वादी नेपाल सरकारको तर्फबाट तथा प्रतिवादीहरुको तर्फबाट निम्न बमोजिमका कानुन व्यावसायीहरुले प्रस्तुत गर्नु भएको बहस सुनियो।

निम्नः

सि.नं.	पक्षको नाम	विद्वान् कानुन व्यवसायी
१.	वादी नेपाल सरकार	१) सह-न्यायाधिवक्ता श्री मोहनसागर बस्याल

		२) सह-न्यायाधिवक्ता श्री उमाकान्त पौडेल ३) सह-न्यायाधिवक्ता श्री ज्ञानप्रसाद भुसाल ४) उप-न्यायाधिवक्ता श्री शिवप्रसाद आचार्य ५) सहायक न्यायाधिवक्ता श्री विमला पन्थी ६) सहायक न्यायाधिवक्ता श्री पूजा पन्थी
२.	प्रतिवादी जीवन बहादुर शाही	१) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री रमणकुमार श्रेष्ठ २) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री गोपालकृष्ण घिमिरे ३) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री सितराम के.सी ४) अधिवक्ता श्री नरबहादुर शाही ५) अधिवक्ता श्री खड्गबहादुर खत्री ६) अधिवक्ता श्री कलमबहादुर खत्री ७) अधिवक्ता श्री रामबहादुर शाही
३.	प्रतिवादी गुणराज कंसाकार	१) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री रमणकुमार श्रेष्ठ २) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री गोविन्दप्रसाद शर्मा बन्दी ३) अधिवक्ता श्री भिमार्जुन आचार्य ४) अधिवक्ता श्री प्रकाश महर्जन ५) अधिवक्ता श्री अपूर्व खतिवडा
४.	प्रतिवादी शंकरप्रसाद अधिकारी	१) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री पूर्णमान शाक्य
५.	प्रतिवादी बुद्धिसागर लामिछाने	२) अधिवक्ता श्री सुवास आचार्य
६.	प्रतिवादी टेकनाथ आचार्य	३) अधिवक्ता श्री सृजना पोखेल
७.	प्रतिवादी निमानुरु शेर्पा	४) अधिवक्ता श्री प्रभास निरौला
८.	प्रतिवादी मुक्तिराम पाण्डे	५) अधिवक्ता श्री सरोज कार्की
९.	प्रतिवादी शिशिरकुमार दुङ्गाना	१) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री पूर्णमान शाक्य २) अधिवक्ता श्री सुवास आचार्य ३) अधिवक्ता श्री प्रविण सुवेदी ४) अधिवक्ता श्री सृजना पोखेल ५) अधिवक्ता श्री प्रभास निरौला ६) अधिवक्ता श्री सरोज कार्की
१०.	प्रतिवादी अच्युतराज पहाडी	१) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री मकुन्द शर्मा पौडेल २) अधिवक्ता श्री मुकुन्द पौडेल ३) अधिवक्ता डा. श्री मधुसुदन न्यौपाने ४) अधिवक्ता श्री शशिनाथ मरासिनी ५) अधिवक्ता श्री जेनिस पहारी
११.	प्रतिवादी जीवनप्रकाश सिटौला	१) वरिष्ठ अधिवक्ता श्री प्रकाशबहादुर के.सी २) अधिवक्ता श्री जेनिस पहारी

१२.	प्रतिवादी रमेशबहादुर शाह	१) अधिवक्ता श्री शिवप्रसाद कोइराला
१३.	प्रतिवादी गणेशबहादुर चन्द	१) बरिष्ठ अधिवक्ता श्री मेघराज पोखेल २) अधिवक्ता श्री इश्वर अधिकारी ३) अधिवक्ता श्री शास्वत कंडेल
१४.	प्रतिवादी कर्णबहादुर थापा	
१५.	प्रतिवादी सुवास रिजाल	
१६.	प्रतिवादी प्रभाशकुमार कर्माचार्य	१) बरिष्ठ अधिवक्ता श्री शम्भु थापा २) बरिष्ठ अधिवक्ता श्री कृष्णप्रसाद सापकोटा ३) अधिवक्ता श्री युवराज बन्जाडे
१७.	प्रतिवादी जनकराज कालाखेती	
१८.	प्रतिवादी रामहरी शर्मा सेढाँई	
१९.	प्रतिवादी रविन्द्र कुमार शेरचन	१) बरिष्ठ अधिवक्ता श्री सतिषकृष्ण खरेल २) अधिवक्ता श्री शिवप्रसाद कोइराला
२०.	प्रतिवादी रविन्द्र श्रेष्ठ	
२१.	प्रतिवादी उपेन्द्र पौडेल	
२२.	प्रतिवादी श्रवण रिजाल	
२३.	प्रतिवादी पारस पौडेल	
२४.	प्रतिवादी उमेश पौडेल	१) बरिष्ठ अधिवक्ता श्री सतिषकृष्ण खरेल २) बरिष्ठ अधिवक्ता श्री केदारप्रसाद दहाल ३) अधिवक्ता श्री शिवप्रसाद कोइराला
२५.	प्रतिवादी बृहतमान तुलाधर	

३. राष्ट्रिय ध्वजावाहक नेपाल वायु सेवा निगम (यसपछि निगम भनी उल्लेख हुने) को दश बर्षे कार्य योजनामा तथा आर्थिक बर्ष २०७१।०७२ को बजेट वक्तव्यमा निगमका विमानहरु थप गरी अन्तर्राष्ट्रिय उडानतर्फ ७ वटा नयां विमान संचालनमा ल्याईने भनी उल्लेख भएको देखिन्छ। तत्काल २ वटा वाईड बडी विमान खरीद गर्न नेपाल सरकारको जमानतका लागि संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मार्फत नेपाल सरकारमा लेखी पठाउने गरी सोही मन्त्रालयका तत्कालीन सचिव एवं निगमका तत्कालीन संचालक समितिका अध्यक्ष श्री सुशिल घिमिरेको अध्यक्षतामा बसेको बैठकले निर्णय गरेको देखिन्छ। निगमका अध्यक्ष श्री दिनेश कुमार थपलियाको अध्यक्षतामा मिति २०७२।९।२७ मा बसेको संचालक समितिको बैठकले पुनः २५ अर्बको सहुलियत ऋण अथवा पुंजी लगानीको लागि संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मार्फत अर्थ मन्त्रालयलाई लेखी पटाउने निर्णय गरेको देखिन्छ। यहि प्रक्रिया अघि बढ्दै नागरिक लगानी कोष तथा कर्मचारी संचय कोषले नेपाल सरकारको जमानतमा ऋण प्रदान गरेको देखिन्छ।

४. निगमका महाप्रबन्धक श्री सुगतरत्न कंशाकारले Business Plan for Fleet Expansion of Nepal Airlines Corporation तयार गरी पेश गरेकोमा संचालक समितिको मिति २०७२।९।२३ निर्णयले स्वीकृत भएको देखिन्छ। संचालक समितिको मिति २०७३।६।७ को बैठकबाट निर्णय भए बमोजिम दुईवटा A330-200 वाईड बडी विमान खरिद गर्ने प्रयोजनको लागि मिति २०७३।६।१० मा निगमबाट Request for Proposal (RFP) जारी भएको देखिन्छ। उक्त सूचना अनुसार जम्मा ११ वटा प्रस्तावहरु दर्ता भएकोमा एउटा प्रस्ताव ईन्जिन मात्रको भएको हुँदा खारेज भएको र प्रस्ताव मुल्याङ्कन उपसमितिले १० वटा प्रस्ताव मुल्यांकन गरेकोमा Consortium

Partner हरु AAR International INC., German Aviation Capital GMBM र Hi Fly-Transporte Aereos SA (Hi Fly Airlines) का तर्फबाट AAR Corp. ले पेश गरेको प्रस्ताव सबैभन्दा कम मूल्यको भनी सिफारिस गरेपछि संचालक समितिको निर्णयबाट सोही प्रस्तावक छनौट भई आशय पत्र जारी गर्ने भनी व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएको देखिन्छ। उक्त AAR संग निगम वार्ता टोलीले वार्ता गरेको र समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर गरी प्रति विमान USD ५०००००.00 का दरले USD १००००००.00 प्रतिवद्धता रकम (Commitment fee) १५ फरवरी २०१७ मा भुक्तानी गरिएको देखिन्छ। अन्त्यमा खरिद बिक्री सम्झौता सम्पन्न भएपछि १९ जुन २०१७ मा USD ७९०००००० तथा २६ जुन २०१८ मा USD ६८१९४०५४.८० भुक्तानी भई दुईवटा वाईड बडी विमान निगमले प्राप्त गरेको देखिन्छ।

५. उल्लिखित दुईवटा वाईड बडी विमान खरिद सम्वन्धमा आरोपपत्र अनुसार निम्न प्रतिवादीहरुका हकमा निम्न बमोजिमको कसूर कायम गरी सजाय समेतको लागि मागदावी लिईएको देखिन्छः-

सि.नं.	प्रतिवादीहरुको नाम	प्रतिवादीहरुले गरेको कसूर	प्रतिवादीहरु उपर माग गरिएको सजाय	प्रतिवादीहरुबाट असुल हुने बिगो (रु.मा)
१.	जीवनबहादुर शाही	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) बमोजिम कसुर	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ (१), दफा २४ बमोजिम थप सजाय	अमेरिकी डलर १,३३,८८,१०९। ६० को नेपाली रु.१,४७,१०,८५, ४८२।८५
२.	सुगरत्न कंसाकार	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) र ऐ. को दफा ९ बमोजिमको कसुर,	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ (१), दफा ९ बमोजिम सजाय र दफा २४ बमोजिम थप सजाय	ऐ.ऐ
३.	शंकरप्रसाद अधिकारी	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को, देहाय (क), (घ) र (ञ) बमोजिम कसुर	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ (१), दफा २४ बमोजिम थप सजाय	ऐ.ऐ

४.	शिशिरकुमार दुङ्गाना	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) बमोजिम कसुर	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ (१) बमोजिम सजाय	ऐ.ऐ
५.	बुद्धिसागर लामिछाने	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
६.	टेकनाथ आचार्य	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
७.	निमानुरु शेर्पा	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
८.	मुक्तिराम पाण्डे	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
९.	अच्युतराज पहाडी	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१०.	जीवनप्रकाश सिटौला	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
११.	रमेशबहादुर शाह	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) र ऐ. को दफा ९ बमोजिमको कसुर	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ (१) र दफा ९ बमोजिम सजाय	ऐ.ऐ
१२.	गणेशबहादुर चन्द	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१३.	कर्णबहादुर थापा	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१४.	सुवास रिजाल	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१५.	प्रभाशकुमार कर्माचार्य	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१६.	जनकराज कालाखेती	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१७.	रामहरी शर्मा सेढाँई	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१८.	रविन्द्रकुमार शेरचन	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
१९.	रबिन्द्र श्रेष्ठ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२०.	उपेन्द्र पौडेल	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२१.	श्रवण रिजाल	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ

२२.	पारस पौडेल	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२३.	उमेश पौडेल	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२४.	बृहतमान तुलाधर	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२५.	Mr.Deepak Sharma	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) को मतियार भई दफा २३ को प्रावधान बमोजिम सोही ऐनको दफा २२ को प्रतिबन्धात्मक वाक्यांश बमोजिमको	भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा २२ को प्रतिबन्धात्मक वाक्यांश बमोजिम मुख्य कसुरदारलाई हुने सरह	ऐ.ऐ
२६.	Mr. Christian Nuehlen	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२७.	Mr. Oleg Calistru	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२८.	Consortium Partner M/S AAR International INC., USA र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति Mr. John M. Holme	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
२९.	Consortium Partner M/S German Aviation Capital GmbH, Germany र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति Ms. Ana Topa	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
३०.	Consortium Partner M/S Hi Fly-Transporte Aereos SA (Hi Fly Airlines), Portugal र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति Mr. Paulo	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ

	Mirpuri			
३१.	M/S Hi Fly X Ireland Limited Ireland तथा उक्त कम्पनी मुख्य व्यक्ति Mr. Gerald Thornton	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ
३२.	Escrow Agent M/S Norton Rose-Fulbright LLP Germany तथा उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति Mr. Markus Radbruch	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ	ऐ.ऐ

६. दावी गरिएका मुख्य शिर्षकहरु र दावी गरिएको बिगो यस प्रकार रहेको छ:

सि.नं.	दावी गरिएको मुख्य शिर्षक	दावी गरिएको रकम	
		अमेरिकी डलरमा	नेपाली रु.मा
१.	Price Escalation बापत आपूर्तिकर्तालाई बढी भुक्तानी भैसकेको रकम	६,७८८,१०९.६०	७४५,८७७,४८२।८५
२.	घटेको MTOW को समेत आपूर्तिकर्तालाई भुक्तानी भैसकेको रकम	६,६००,०००.००	७२५,२०८,०००।-
जम्मा बिगो		१३,३८८,१०९.६०	१,४७१,०८५,४८२।८५

७. समग्र आरोप विश्लेषण तथा कायम गरिएको कसूरको आधारलाई मध्येनजर गर्दा प्रस्तुत मुद्दामा मूलतः निम्न प्रश्न विवादित रहेको देखिन्छः

क) प्रतिबादीहरुले अवलम्बन गरेको खरिद प्रकिया सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ विपरित रहेको।

ख) खरिद ऐनको दफा ६७ को उपदफा (१) को खण्ड (च) को प्रावधानले प्रदान गरेको सुविधा सोही ऐनको दफा ६७ को उपदफा (३) बमोजिम कार्यविधि बनाई विमान खरिद प्रकृयालाई व्यवस्थित बनाउनेतर्फ निगमका जिम्मेवार कर्मचारी/पदाधिकारीले कुनै अग्रसरता समेत नलिएको।

ग) आर्थिक विनियमावलीको विनियम २३६ लाई संशोधन नगरी यथावत् प्रयोग गर्नु नेपाल वायुसेवा निगम ऐन, २०१९ को दफा १३ को उपदफा (३) को खण्ड (क) मा रहेको "यस

दफामा लेखिएका कुनै कुराले निगमलाई तत्काल लागू रहेको कुनै नेपाल कानुनको उल्लंघन गर्न अधिकृत गरेको मानिने छैन" भन्ने प्रावधानको विपरित रहेको।

घ) अनुगमन कार्यालयले International Competitive Bidding को Standard Bidding Document लाई आफ्नो वेवसाइटमा upload गरेकोमा Standard Bidding Document मा उल्लेख भएका कुनै पनि ढाँचा र प्रावधानहरुलाई RFP document नसमेटेको। RFP को ढाँचा तोक्ने अधिकार संचालक समितिको अधिकारक्षेत्रभित्र नपर्ने।

ङ) RFP document खुलाउनु पर्ने Price Adjustments/Price Escalation Formula के हो र कस्तो अवस्थामा कसरी लागू हुने भन्ने प्रावधान नै नराखिएको।

च) निगमद्वारा जारी Request for Proposal Document मा Price Escalation/Price Adjustment सम्बन्धी प्रावधान नराखेको अवस्थामा प्रस्तावदाताको Price Escalation को सर्तलाई अस्वीकार गरी सो प्रस्ताव nonresponsive ठहर गर्नुपर्नेमा सोको विपरीत सोही प्रस्ताव स्वीकृत गरी Price Escalation को दर समेत निर्धारण गरेको।

छ) खरिद प्रक्रिया टुङ्गोमा पुर्याउन गरिएको वार्ता Negotiation, मूल्य बृद्धि जस्ता प्रकृया सार्वजनिक खरिद ऐनले नचिनेको।

ज) मालसामान आपूर्तिको समय थप/घट लगायत Memorandum of Understanding (MOU) र Sales and Purchase Agreement (SPA) मा थप सर्त निर्धारण गर्ने।

८. प्रतिवादीहरुका नाउँमा यस अदालतबाट जारी भएको म्यादमा प्रतिवादीहरु मध्ये नेपाली नागरिक सबैजना अदालतमा उपस्थित भई बयान गरेको देखिन्छ भने भने विदेशी नागरिक रहेका सबै प्रतिवादीहरु अदलतबाट जारी भएको सूचनाको म्यदमा उपस्थित नभै म्याद गुजारी बसेको पाइन्छ। विमान आपूर्तिकर्ता AAR Corp को Joint venture कम्पनीमध्येका **Hi Fly Transporte Aereos SA (Hi Fly Airlines) Portugal** र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति **Mr. Paulo Mirpuri** आफैं उपस्थित नभई लिखित जवाफको रुपमा पत्र पठाएको उपस्थित प्रतिवादीहरुले यस अदालत तथा अनुसन्धान अधिकारी समक्ष बयान गर्दा समेत खरिद कार्यका सम्बन्धमा आफ्नो भूमिकालाई ईन्कारी गरेको पाईदैन। तथापी आफूले निगमकै उन्नति र मुलुकको स्वार्थलाई ध्यानमा राखी कानून बमोजिम नै आफूलाई सुम्पिएको कार्य गरेको तर आरोपपत्रमा दाबी गरिए अनुरुपको कार्य गरेको दावी गरिए अनुरुपको भ्रष्टाचारजन्य कार्य नगरेको भनी दावीको कसूरमा ईन्कारी बयान गरेको पाईन्छ।

९. आरोप पत्रमा यस खरिद प्रकियामा जे जस्तो प्रकियागत् त्रूटी देखाईएको भएपनि मूल प्रश्न यो खरीद प्रक्रिया सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३, सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६५ विपरित रहेको भन्ने नै रहेको पाईन्छ। प्रतिवादीहरुबाट प्रतिरक्षा गरिदा यस दाबी सम्बन्धमा आफूहरुले सम्पन्न गरेको यो प्रकिया उक्त कानूनका साथै नेपाल बायुसेवा निगम ऐन, २०१९, तथा विनियमावलीको खास गरी परिच्छेद २६ को दफा २३६ अन्तर्गत सम्पन्न गरेको जिकिर गरिएको पाईन्छ। यस विवाद सम्बन्धमा हेर्दा खरिद ऐनको प्रस्तावना तथा समग्र ऐन एवं मिति २०७३।३।३० मा भएको पहिलो संशोधन समेतलाई अध्ययन गर्दा विधायिकाले नेपालमा

सार्वजनिक निकायका तर्फबाट हुने खरिद प्रक्रिया सोही ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्थित प्रक्रिया अनुरुप नै होस भन्ने चाहाना राखेको देखिन्छ।

१०. तर खरिद ऐनको दफा ६७ लाई अध्ययन गर्दा सबै सार्वजनिक निकायले खरिद गर्दा वादीतर्फबाट दावी गरिए अनुरुप निरपेक्ष रुपमा उक्त ऐन र नियमावली अन्तर्गतनै गर्नु पर्ने भनी व्याख्या गर्न मिल्ने देखिंदैन। उक्त दफा ६७ को शिर्षक नै "यस ऐन बमोजिमको खरिद प्रकृया अपनाउनु नपर्ने" भनी राखिएको हुँदा ऐनले वैकल्पिक व्यवस्थाको समेत स्थान राखेको भन्ने स्वतः बुझिन्छ। तर प्रतिवादीतर्फबाट प्रतिरक्षा गरिए बमोजिम उक्त दफाको उपदफा (१) को खण्ड (ग) र (च) ले उक्त ऐन अन्तर्गतका प्रावधानहरु अपनाउनै नपर्ने र निगमको ऐन तथा विनियमावली मात्र हेर्नु पेंर्ने भन्ने अर्थ पनि बुझिंदैन। दफा ६७ को उपदफा (१) मा पहिलो संशोधन हुनु अघि खण्ड (क) तथा (ख) मात्र रहेकोमा उक्त संशोधनले खण्ड (ग) (घ) (ङ) (च) थप गरेको देखिन्छ। खण्ड (ग) मा निजी क्षेत्रसँग प्रतिस्पर्धा गर्ने व्यापारिक कारोवार गर्न तोकिए बमोजिमका सार्वजनिक निकायले व्यवसाय संचालनको लागि कुनै मालसामान वा सेवा गरिद गर्नु परेमा तथा खण्ड (घ) मा विमान सेवा संचालन गर्न स्विकृती प्राप्त सार्वजनिक निकायले एभिएशन वा विमान खरीद गर्नु परेमा उक्त ऐनको प्रक्रिया अपनाउनु नपर्ने उल्लेख गरेको देखिन्छ।

११. तर सोही पहिलो संशोधनले नै उपदफा (३) समेत थप गरी उल्लेख भए बमोजिम थप भएका खण्डहरु बमोजिमको खरिदको लागि आवश्यक कार्यविधि बनाई अनुगमन कार्यालयको सहमति लिई स्वीकृत गराई लागु गर्नु पर्छ भन्ने व्यवस्था गरी सापेक्षिक छुट दिएको पाईन्छ। यस्तो छुट लिनु अघि प्रतिवादीहरुले कार्यविधि स्वीकृत नगराएको भन्ने वादीको दावी रहेको छ भने प्रतिवादीहरुले मिति २०७३।१०।२७ समेतमा अनुगमन कार्यालयलाई कार्यविधि स्वीकृतिको लागि लेखि पठाएको भनी पत्रको छायाँ प्रति नै पेश गरेको पाईन्छ। विनियमावलीको विनियम २३६ यस बखतसम्म कहीं कतैबाट बदर गरिएको समेत देखिंदैन।

१२. यसका अतिरिक्त एकै दिन भएको पहिलो संशोधनले नै खरिद ऐनको दफा ७५ को उपदफा (२) मा संशोधन गरी उपदफा (२क) तथा (ख) समेत थप गरेको देखिन्छ। उक्त संशोधन हुनु अघि उक्त उपदफा (२) मा सार्वजनिक निकायको खरिद सम्वन्धी कानूनी व्यवस्था ऐनसंग बाझिएमा बाझिएको हदसम्म यस ऐन अनुकुल नै हुने गरी स्वतः संशोधन भएको मानिने व्यवस्था भएकोमा संशोधनले भने त्यस्तो स्वतः संशोधन भएको मानिने प्रावधान हटाएको देखिन्छ। संशोधनले निगम जस्ता सार्वजनिक निकायको खरिद सम्वन्धी कानून खरिद ऐन अनुकुल नभएमा अनुकुल हुने गरी संशोधन गर्न निर्देशन दिने पहिलो कर्तव्य अनुगमन कार्यालयलाई तोकेको देखिन्छ। यस्तो निर्देशन अनुरुप सार्वजनिक निकायले संशोधन गरेको जानकारी नदिएमा मात्र बाझिएको हदसम्म सार्वजनिक निकायको खरिद सम्वन्धी कानून स्वतः अमान्य हुने व्यवस्था गरेको देखिन्छ।

१३. तर विवादित खरिद प्रक्रिया खरिद ऐन र नियमावली विपरित भएको भनी प्रत्येक खरिद प्रकृया उपर प्रश्न गरिएको अभियोजकको आरोपदावी दावी हेर्दा निम्न अवस्था देखिन्छः

क। वादीले खरिद अनुगमन कार्यालयको अनुगमन प्रतिवेदनको समेत उल्लेख गरी प्रतिवादीहरु उपर यो आरोप गर्दा अनुगमन कार्यालयले आफ्नो पहिलो कर्तव्य अनुरुप निर्देशन दिएको भन्ने प्रमाण भने पेश गर्न सकेको देखिंदैन।

ख। विमान खरीद प्रक्रियाको प्रारम्भमा संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका तत्कालीन सचिव तथा संचालक समितिका अध्यक्ष श्री प्रेम कुमार राईको अध्यक्षतामा मिति २०७३।१।२ मा बसेको निगम संचालक समितिको बैठकबाट नै "निगमको आर्थिक विनियमावली २०६५ को विनियम २३६(१) (क) बमोजिम व्यवस्थापनबाट अध्ययन गरी निगमका लागि २ वटा वाईड बडी विमानहरु खरीद गर्ने सम्बन्धमा प्रस्तुत प्रस्ताव अनुसार खरिद कार्य अघि बढाउन उपर्युक्त विनियमावलीको विनियम २३६ (१) (ख) अनुसार खरिद प्रस्तावको अध्ययन गरी प्रतिवेदन पेश गर्न नियमानुसार वाईड बडी खरीद उपसमिति गठन गर्ने" निर्णय भएको देखिन्छ। तर आरोप पत्रमा उक्त निर्णयका सम्बन्धमा कुनै विवाद गरिएको देखिंदैन। निगमको विनियमावलीमा भएको उक्त कानुनी व्यवस्था उल्लेख गरी "वाईड बडी खरीद उपसमिति" गठन गर्ने भनी कार्यदिश दिने संचालक समितिको सोही निर्णयको निरन्तारता स्वरुप यो खरिद प्रक्रिया टुङ्गिएको देखिन्छ।

ग। यसै गरी आरोपपत्रमा खरिद ऐन र नियमावली विपरित खरिद भएको भनी खरिदका सबैजसो चरण उपर प्रश्न गरिएको भएपनि दावी गर्दा भने पुरै खरिद प्रक्रिया बदर गर्न वा खरिद वापत भुक्तानी भएको सबै रकमलाई बिगो कायम गरी दाबी गरिएको देखिंदैन। मुल्य बृद्धि रकम र MTOW 230 tons को विमान आपूर्ति गरेतापनि आपूर्तिकर्तालाई MTOW 242 tons कै मूल्य भुक्तानी गरेको भन्नेसम्म दावी गरिएको पाईंदा बादी स्वयंले यी दुई तथ्य बाहेकका प्रक्रियागत् विषयलाई स्वीकार गरेको देखिन आउंछ।

१४. यसरी माथि उल्लिखित आधारमा सम्पूर्ण खरिद प्रक्रियाका सन्दर्भमा बादीकै दावी नरहेको अवस्थामा बादी दावी बमोजिम निगमलाई हानि नोक्सानी भए नभएको र प्रतिवादीहरुको संलग्नता रहे नरहेको भन्ने प्रश्न सन्दर्भमा विचार गर्नु पर्ने हुन आयो। वस्तुतः कार्यविधिगत् त्रुटी आफैंमा भ्रष्टाचारको विषय बन्न सक्दैन। प्रक्रियागत् त्रुटी सच्च्याउने प्रबन्ध सम्बन्धित ऐनहरुमै गरिएको हुन्छ। यस मुद्दामा प्रतिवादीहरुका विरुद्द मूल रुपमा भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), '(घ) र (ञ) को दावी रहेको देखिन्छ। यस दफामा रहेको व्यवस्था मध्ये निगम सार्वजनिक संस्था भएको र आपूर्तिकर्ता कम्पनी बाहेकका प्रतिवादीहरु खरिद प्रक्रियामा संलग्न भएको कार्य र सो कार्य हुँदाको अवधिमा राष्ट्रसेवक रहेको तथ्यमा विवाद देखिंदैन। यस दफा अनुसार प्रतिवादीहरु विरुद्धको कसूर कायम हुन दावीको खण्डहरु (क), (घ) र (ञ) को कार्य गरेकै कारण कसूर मानिने नभई निगमलाई गैरकानूनी हानी पुर्याउने बदनियतले वा आफू वा अरु कुनै व्यक्तिलाई गैरकानूनी लाभ पुर्याउने बदनियतले उक्त कार्यहरु गरेको हुनु पर्ने हुन्छ।

१५. बदनियत्को तत्व मानसिक तत्व भएको हुँदा यस्तो तत्व बयान वा आरोप मात्रको आधारमा निक्यौंल हुने हुँदैन। बदनियत (malice) पुष्टि हुनका लागि विभिन्न मानसिक र भौतिक तत्वहरूको आवश्यकता पर्छ। सामान्यतः बदनियत एक मानसिक अवस्था हो जसले कुनै व्यक्तिको इरादा वा उद्देश्यलाई जनाउँछ, जुन अरूको हानि गर्ने र आफुले फाइदा लिने उद्देश्यकासाथ गरिएको हुन्छ। तसर्थ बदनियत पुष्टि गर्नका लागि शुद्ध मानसिक उद्देश्य, कार्यान्वयनको प्रयास र अरूको हानि आफूलाई फाइदा गर्ने इरादामा आधारित प्रमाणहरू आवश्यक हुन्छ। कार्य गर्दाको अवस्था, कार्य

[1] नेपाल सरकार वि. जीवन बहादुर शाहीसमेत, मुद्दा- भ्रष्टाचार (हानि नोक्सानी), मुद्दा नं.०८०-CR-०१५५, पृष्ठ १०

गरेको तरिका, पालन गरेको प्रक्रियागत् कानूनी व्यवस्था, अपनाएको पारदर्शिता, विवादित व्यक्ति वा निकायसंगको सम्वन्ध र लगाव समेतका आधारमा निर्क्यौल हुने हुन्छ। खरिद प्रक्रियामध्ये उल्लिखित दुई विषयका सम्वन्धमा आरोप लगाउंदा पनि आरोप पत्रमा खरिद ऐन नियम र निगमकै विनियमावली अनुरुपका प्रकिया अवलम्वन नगरिएको, प्रतिवादीहरु विच एकआपसमा मिलोमतो गरी वदनियत गरिएको भनी विश्लेषण गरिएको पाईन्छ।

१६. खरिद प्रक्रियामा RFP document जारी गर्न नमिल्ने भन्ने वादीको दावी रहेको देखिए पनि सम्पूर्ण प्रक्रियामा दावी नगरिएको, प्रतिवादीहरुले जिकिर गरेको विनियमावलीको विनियम २३६ हालसम्म पनि कायम रहेको एवं अनुगमन कार्यालयले संशोधन गर्न निर्देशन पनि नदिएको हुँदा अव गरिएको कार्यलाई नै वदनियतको मापकबाट हेर्नु पर्ने हुन्छ। विवादित खरिदको आवश्यकतामा विवाद गर्नु पर्ने स्थान नै देखिंदैन। यो राष्ट्रिय आवश्यकताकै विषय हो। RFP document को मस्यौदा तयार गर्न विनियम २३६ को उपविनियम (१) को खण्ड (ख) को प्रयोजनको लागि मिति २०७३।१।२ को निर्णयबाट उपविनियम (१) को खण्ड (क) अनुरुपको उपसमिति गठन भई RFP मस्यौदा तयार गरी संचालक समितिबाट विचार भई प्रकाशन समेत गरिएको देखिन्छ। उक्त उपविनियम अन्तर्गतको कार्यविधि हेर्दा नयां विमान खरिद गर्न तथा पुरानो विमान खरिद गर्दा समेत प्रयोग गरिने व्यवस्था उपविनियम (२)ले गरेको देखिन्छ। यी दुई उपविनियमको प्रक्रियामा मुलभुत भिन्नता विमान कसबाट खरिद गर्ने र विक्रिको प्रस्ताव आह्वान को कसबाट गर्ने भन्नेमा रहेको देखिन्छ। नयां विमान खरिद गर्दा उपविनियम (१) को खण्ड (ख) ले दुई वा दुईभन्दा बढी विमान निर्माता कम्पनीबाट समितिले निर्धारण गरेको ढाँचामा प्रस्ताव आह्वान गर्ने व्यवस्था गरेको पाईन्छ भने पुरानो विमान खरिद गर्नु पर्दा उपविनियम (२) बमोजिम विमान उत्पादक, लिजिङ, बैङ्कर वा विमान संचालकहरुबाट खरिद गर्नुपर्ने व्यवस्था भएको पाईन्छ। त्यसैले सबैभन्दा पहिला निगमको प्राथमिकता र आवश्यकता नयाँ विमानको हो वा पुरानो विमानको कुन चाहीं हो भन्ने स्पष्टता खरिदकर्ताले नै पहिचान गरेको हुनु पर्दछ।

१७. महाप्रबन्धकबाट प्रस्ताव भई संचालक समितिको निर्णयबाट स्वीकृत गरी निगमबाट प्रकाशन भएको RFP मा निगमले नयाँ विमान खरिद गर्ने हो वा पुरानो खरिद गर्ने हो भनी अलग अलग प्रस्तावको क्राईटेरिया नछुट्टयाई Flight Hours/Cycle Since New (CSN) of the proposed aircraft: Minimum age of the proposed aircraft should be not more than 1000 flight hours and date of manufacture should not be before Janaury, 2014 को विमान भनी उल्लेख भएको देखिन्छ। माथि उल्लेख भए बमोजिम कानूनले नयाँ र पुरानोका हकमा दुई अलग अलग व्यवस्था गरेको परिप्रेक्ष्यमा सूचनामा पनि स्पष्ट उल्लेख गर्नु पर्नेमा प्रस्ताव दिन सक्ने Entity का सम्वन्धमा "...invite technical and financial proposals from the aircraft manufacturing companies, Airlines, Aircraft leasing companies, Bankers, Aircraft suppliers" भनी उल्लेख भएको पाईन्छ। यसरी विमान खरिदका लागि प्रकाशित सूचनामा गोलमटोल रुपमा पुरानो र नयाँ विमानको मिश्रित प्रसंग उल्लेख गरेको कारणबाट नयाँ विमानका हकमा निर्माता कम्पनी बाहेकका Entity ले पनि प्रस्ताव पेश गर्न सक्ने र पुरानो विमानका हकमा निर्माता कम्पनीले पनि प्रस्ताव पेश गर्न सक्ने प्रावधान उल्लेख गरेको देखियो। तर विमान निर्माता कम्पनीले पुरानो विमान विक्री गर्दैन भन्ने तथ्य सामान्य

जानकारीको विषय हो। अतः व्यवस्थापनबाट जारी गरिएको विमान खरिदका लागि आव्हान गरिएको सूचनाको बेहोरा नै बदनियतको प्रस्थान विन्दूको रुपमा रहेको देखिन आयो।

१८. प्रतिवादीहरुले प्रतिरक्षा स्वरुप उल्लेख गरेको विनियमावलीको विनियम २३६ को उपविनियम (१) को खण्ड (ज) ले विमान निर्माता कम्पनीले प्रस्ताव पेश नगरेमा वा एउटा मात्र प्रस्ताव प्राप्त भएमा पुनः पन्ध्र दिनको सार्वजनिक सूचना प्रकाशित गरी प्रस्ताव माग गर्नु पर्ने र त्यसरी प्रस्ताव माग गर्दा पनि एउटा मात्र प्रस्ताव प्राप्त भई त्यस्तो प्रस्ताव सारभूत रुपमा प्रभावकारी भएमा सो प्रस्ताव स्वीकृत गर्न सक्ने वैकल्पिक अनिवार्य व्यवस्था गरेको देखिन्छ। तर निगमले त्यसतर्फ अनदेखा गरी Consortium बनेर पेश गरेको AAR Corp को प्रस्तावलाई नै सोझै स्वीकार गरी संचालक समितिको मिति २०७३।१०।३ को निर्णय गरी गराई आशय पत्र जारी गर्न व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिएको देखिन्छ। यस कार्यबाट निगमले नयाँ विमान खरिद गर्न चाहेको हो वा पुरानो विमान खरिद गर्न चाहेको भन्ने निस्कर्ष आउन सक्दैन। यसरी एउटा प्रकृतिको विमान खरिदका लागि आह्वान गरिएको बोलपत्र वा RFP document बाट अर्को प्रकृतिको विमान सोझै खरिद गर्न सकिने व्यवस्था उक्त विनियमावलीमा भएको पाईदैन।

१९. प्रतिवादीहरुले जिकिर गरे जस्तो नयाँ जस्तै पुरानो विमान खरिदको सूचना जारी गरिएको हो भने पनि AAR Corp को प्रस्ताव स्वीकार गर्दा नै Price escalation को प्रसंगले प्रवेश पाएको स्थिति देखिन्छ। उक्त कम्पनीले आफूले निर्माण आदेश दिईसकेको विमान प्रस्ताव गरेको कारण नै वार्ताको चरणमा commitment charge र MTOW 230 tons र MTOW 242 tons को विवादले पनि स्थान पाएको अवस्था देखिन आउँछ। यतिमात्र नभई पुरानो वा नयाँ विमान भनी स्पष्ट नगरिएको कारण नै विमान आपूर्ति गर्ने समयलाई पनि प्रभावित तुल्याएको देखिन्छ। परिणामतः यसले एकातिर खरिदको प्रक्रियामा हुनु पर्ने अपेक्षित प्रतिस्पर्धाको मात्रालाई खुम्च्याएको स्थिति पनि देखिन्छ। अर्कोतिर यसबाट बदनियत पुष्टि हुन आउँछ।

२०. अब वादीको दावी मध्ये MTOW 230 tons को विमान आपूर्ति गरेतापनि आपूर्तिकर्तालाई MTOW 242 tons कै मूल्य भुक्तानी गरेको भन्ने दावी सम्वन्धमा विचार गर्दा नेपालको उड्डयन क्षेत्रको नियामक निकाय नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले यस अदालतमा पठाएको २०८१।६।१० को पत्रबाट यस खरिद प्रक्रियाबाट आएको दुवै वाईड बडी विमानको Structural MTOW 242 Ton तथा Certified MTOW 230 Ton भएको देखिन्छ। निगमका तर्फबाट जारी भएको RFP document लाई स्वीकार गरी पेश भएको AAR Corp को प्रस्तावको पृष्ठ ५ मा बुँदा नं ३.२ मा A330-200 standard specification MTOW 230 उल्लेख भएको देखिन्छ भने पृष्ठ ८ मा Structural Design weight मा भने २४२००० कि. ग्रा. अर्थात २४२ टनको विमान प्रस्ताव गरेको देखिन्छ। यसरी certified MTOW ले नै विमानको उडान क्षमता र पेलोड् सहितको भारवाहन क्षमतामा प्रभाव पार्ने तथ्यमा प्रतिवादीहरु समेत सहमत भएको देखिन्छ। सिद्दान्ततः RFP document विक्रिकर्ताबाट प्रस्तावको आह्वान गर्ने सूचना भएको भएपनि certified MTOW जस्तो अति महत्वपूर्ण प्राविधिक शर्ततर्फ प्रस्ताव आह्वान गर्दा निगमले स्पष्ट गर्न सकेको देखिंदैन। प्रतिवादीबाट यसो नगर्नुको कारण प्रतिस्प्रधालाई खुला छाडिएको भन्ने जिकिर आएको छ। तर A330-200 को वाईड बडी विमान Airbus कम्पनीले नै बनाउने र आफूसंग रहेको Boing कम्पनीका विमान

विस्थापन गर्ने योजनाका साथ अघि बढेको निगमले सूचना जारी गर्दा certified MTOW उल्लेख हुँदैमा प्रतिस्पर्धा खुम्चने तर्क कसरी हुन्छ भन्ने सम्बन्धमा स्पष्ट गर्न सकेको पाईदैन।

२१. निगमको कार्य क्षमतालाई शसक्त बनाई मुलुकमा पर्यटन प्रवर्द्धन गर्ने र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा अमूल्य योगदान प्रदान गर्ने समेतका प्रतिवद्धताकासाथ अघि बढेको भनिएको निगमको बिमान खरिद योजना २ वटा वाइड बडीमा मात्र सिमित नराखी ठूला र साना गरी १५ बटासम्म जहाज खरिद गर्ने योजना बोकेर हिंडिरहेको निगम व्यवस्थापनले आफ्नो विमानस्थलको भार वहन क्षमता कति हो र कस्तो कस्तो Structural and certified MTOW को जहाज खरिद गर्न उपयुक्त हुन्छ भन्नेतर्फ कुनै प्राविधिक जाँच पडताल नै नगरी प्रतिवद्धता शुल्क र स्वीकृत मूल्यको केही किस्ता रकम बिक्रेतालाई बुझाइ सकेपछि र उल्लिखित विषयमा बिक्रेताको हात माथि पर्ने कार्यहरु गरिसकेपछि निजले impose गरेका शर्तहरु मान्न बाध्य हुने स्थिति आफैले जानाजान सृजना गरी विमान खरिद प्रकृयालाई विवेकसम्मत तवरबाट नहेरी अगाडि बढाइएको देखिएबाट व्यवस्थापनको कमजोरी अन्जानमा भएको भन्न मिल्ने देखिन आउँदैन।

२२. यही गोलमटोलको खरिद शुरुआतीका कारण नै वार्ताको चरणमा आफूले उपलब्ध गराउने विमान २३० certified MTOW को मूल्य नै १०४ मिलियन अमेरिकी डलर भएको भनी AAR Corp ले अडान लिने स्थान पाएको अवस्था छ। प्रतिवादीका तर्फबाट प्रस्तावक कम्पनी AAR Corp ले जिकिर गरेको MTOW बृद्धि गर्ने रकम पनि उक्त रकममै समावेश भएको भनी उल्लेख गरेको र त्रिभुवन विमानस्थलको क्षमता भौगौलिक र वातावरणीय अवस्था एवं हावाको चाप समेतका आधारमा २३० MTOW लाई नै स्वीकार गर्ने गरी संचालक समितिबाट मिति २०७३।१०।९ मा निर्णय भएको भनी जिकिर गरेको समेत पाईयो। तर यो विषय विमान खरिद प्रकृयाको शुरुआत नगर्दै an assessment of the practicality of a proposed plan or method ("a feasibility study) गर्दाको चरणमा नै निक्यौंल हुनुपर्ने सामान्य ज्ञानको हुरा हो। MTOW २३० टन ठीक हुने वा नहुने विषय प्राविधिक विश्लेषणको विषय हुन सक्छ तर वार्ताको चरणमा मूल्य निश्चित गर्ने क्रममा यो विवाद उटाईएको पाईन्छ। MTOW २३० टन तथा MTOW २४२ टनको मूल्य एउटै हो भन्ने तर्क स्वीकार गर्ने हो भने वार्ताके क्रममा आफ्नो प्रस्तावमा MTOW २४२ टन लेखिनु भूल भएको (MTOW 242 tons was an oversight in response to the RFP) भनी अडान गर्नुको युक्तिसंगत कारण देखिंदैन। यस गम्भिर तथ्यलाई पनि सम्बन्धित अधिकारीहरुले नजरअन्दाज गरेर प्रस्तावित प्रति विमान मूल्य १०४ मिलियन अमेरिकी डलर मै MTOW २३० टन स्वीकार गरेको देखिन आयो।

२३. यसै सन्दर्भमा MTOW २३० भारवाहन क्षमताको विमानले निगमको तीन वर्षे कार्य योजनाले लिएको लक्ष्य अनुरुप उडान गर्न सक्ने नसक्ने भन्ने सम्बन्धमा पनि हेर्नु पर्ने हुन्छ। वादीको दावी नै उक्त विमानले कार्य योजनामा उल्लेख गरिए अनुरुप Sydney, Melbourne, Brisbon, Frankfurt, London समेतमा उडान गर्नु पर्नेमा यी दुई विमानहरुले उक्त विमानस्थलहरु सम्म सिधा उडान गर्न नसक्ने भन्ने रहेकोछ। प्रतिवादीका तर्फबाट उक्त कार्य योजनामा सिधा उडान गर्ने भन्नुको अर्थ विचका विमानस्थलमा कुनै पनि अवतरण नगरी सोझै जाने भन्ने होईन भन्ने जिकिर लिंदै कार्ययोजनाको पृष्ठ २५ मा Via Singapore उल्लेख भएको जिकिर गरिएको पाईन्छ। तर पेश हुन

आएको कार्य योजनाको पृष्ठ २५ मा Sydney का हकमा मात्र Via Singapore उल्लेख भएको देखिन्छ। अष्ट्रेलियाकै अन्य विमानस्थलहरु Melbourne र Brisbon का हकमा तथा Frankfurt, London समेतका विमानस्थलहरुमा उडान गर्दा कहीं कतै कुनै पनि अवतरण गर्ने भनी उल्लेख भएको पाईंदैन। यी स्थानहरुमा नेपालबाट सिधै उडान गर्दा २४२ton को जहाज नै आवश्यक हुने भनी प्रतिवादीहरु वरिष्ठ क्याप्टेनद्वय रविन्द्र कुमार शेरचन, श्रवण रिजालसमेतले आफ्नो अनुसन्धानको बयान व्यहोरामा खुलाई लेखाएको देखिन्छ। यसको अर्थ हुन्छ ती स्थानहरुमा विमानले non-stop flight गर्न सक्दछ। तर MTOW २३० टनको प्रमाणीकरण लिएको विमानले त्यस्तो लामो दुरीमा non-stop flight गर्न सक्दैन भनी प्रतिवादीहरु स्वयमले यस इजलास समक्ष स्वीकार गरेको र यदि non-stop flight गर्ने हो भने खरिद भएका यिनै विमानलाई MTOW २४२ टनको प्रमाणीकरण लिइ तत् तत् मुलुकमा उडान गर्न सकिन्छ भनी जिकिर गरेको पाइन्छ। तर विमानको पेलोड घटबढ गर्ने गराउने कार्य विवाद सिर्जना भएपछि गरिने तर्कसंगत समाधान नभई निगम व्यवस्थापनले खरिद योजनामै सुनिश्चित गर्नुपर्ने कार्य हो भन्नेमा विवाद गरिनुको कुनै औचित्य रहँदैन। यस्तो प्रविधिक प्रकृतिको विषयका सम्बन्धमा निगमका तर्फबाट घटबढ गर्दा कुनै आर्थिक विश्लेषण नगरी प्रस्तावक तथा आपुर्तिकर्ताको सल्लाहमा MTOW २३० कायम गर्ने निर्णय गरिएको देखिन्छ।

२४. मुल्य बृद्धि अर्थात Price Escalation सम्बन्धमा विचार गर्दा आरोप पत्रमा निगमका तर्फबाट जारी भएको RFP document मा मूल्य वृद्धिका सम्बन्धमा स्पष्ट प्रावधान नराखिएको भए पनि AAR Corp को प्रस्तावमा Aircraft Price: $१०४,८००,०००.०० (१०४.८ Million USD). All prices are expressed in USD at 2016 and quoted prices are subject to escalation भन्ने सर्त समावेश भएको प्रस्तावलाई स्वीकार गरेको भनी विवेचना भएको पाईन्छ भने प्रतिवादीका तर्फबाट RFP document को Financial Content मा "The financial contents should also include all the payment terms. **Any basis of the price calculation should be well established and clearly mentioned.**" उल्लेख भएको हुँदा Price Escalation को स्थान दिईएको, निगमको २००९ को न्यारोबडी खरिद गर्दा पनि Price Escalation बुझाईएको, Airbus लाई सोधेर यो रकममा सहमति गरिएको र अन्य अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यासबाट पनि Price Escalation दिने प्रचलन रहेको भन्ने तर्कहरु सहित प्रतिरक्षा गरिएको देखिन्छ।

२५. प्रथमतः निगमका तर्फबाट जारी गरिएको RFP मा नयाँ र पुरानो विमान खरिदको प्रावधान राखिएको पाईन्छ। पुरानो विमानको खरिद गर्दा Price Escalation को प्रावधान नै अप्रसांगिक हुने हुन्छ। प्रतिवादीतर्फबाट जिकिर गर्दा पनि आफूहरुले नयाँ जस्तै पुरानो विमान खरिद गर्ने उद्देश्यले RFP जारी भएको जिकिर आएको समेत छ। तर AAR Corp ले नयाँ विमान नै दिने भनेकोले आफूहरुले स्वीकार गरेको भनी लिएको जिकिर आफैंमा विवादास्पद देखिन्छ। आफैले Price Escalation को प्रसगं नै नचाहिने पुरानो विमान खरिद गर्ने उद्देश्य लिएकोमा नयाँ विमान पाईयो भनी निर्णय गर्दा Price Escalation को भार बहन गर्नु पर्ने तर्फ नजरअन्दाज गरेको स्थिति देखिन्छ।

२६. RFP Document मा पहिलो विमान September 2017 र दोस्रो विमान March 2018 मा आपूर्ति गर्नुपर्ने उल्लेख भएको देखिन्छ। आपुर्तिकर्ता AAR Corp ले पेश गरेको प्रस्तावमा पनि deliveries in late 2017 and early 2018, respectively भनी उक्त अवधिलाई स्वीकारै गरेको देखिन्छ। यस अवस्थामा पहिलो अभ्यास र अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास हेर्नु पर्ने अवस्था नै आउँदैन। बोलपत्र दाताले पेश गरेको प्रस्ताव स्वीकार गरिसकेपछि र विमान उपलब्ध गराउने अवधिमा सहमति भैसकेपछि र खरिद उद्देश्यको महत्वपूर्ण आवश्यकताको रुपमा रहेको विमान उपलब्ध गराउने अवधिमा दुई पक्षहरु बिच सहमति भैसकेपछि सो अवधि थपिनुका कारणले आर्थिक व्ययभार बढ्न गइ निश्चित गरिसकिएको मूल्यमा गम्भीर रुपमा सो अवधिले प्रभावित गर्ने Price Escalation को प्रस्ताव स्वीकार गर्नु नै अर्थपूर्ण देखिन आउंछ। अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास तर्फ हेर्दा पनि World Bank को Procurement of Goods सम्बन्धी Guidelines, Asian Development Bank को Procurement Guidelines को Paragraph 2.24, United Nations Procurement Manuals को Chapter 11.4.1, Guidelines for Procurement under Japanese ODA Loans को Section 4.12 जस्ता अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमै मान्यता प्राप्त संस्थाले जारी गरेको दस्तावेजहरु तर्फ पनि ध्यान दिनु पर्ने हुन्छ। यी सबै दस्तावेजहरुमा "**Contracts valid over a longer period (over 12 months) may contain price adjustments** linked to officially published price indices to cover changes in work rates. However, **where possible, it is strongly recommended to avoid using price escalation,** for contracts with long delivery or completion periods **(generally beyond 18 months)**. जस्ता प्रावधानहरु राखिएको पाईन्छ।

२७. यो खरिद प्रक्रियाको वार्ता र सम्झौताको चरणमा बस्दा निगमतर्फका प्रतिनिधिले ती दस्तावेजका व्यवस्था सम्बन्धमा विपक्षीलाई जानकारी दिईएको समेत सम्बन्धित वार्ता उपसमितिको प्रतिवेदनबाट देखिंदैन। बरु विपक्षी वार्ताको पक्षले लिएको अडानलाई उल्लेख गरिएको र संचालक समितिले समेत सहजै स्वीकार गरेको पाईन्छ। यहां प्रतिवादीहरुले Price Escalation को दर सम्बन्धमा प्रस्तावकले 2.7699% को प्रस्ताव राखेकोमा आफूहरुले घटाई 2.44% सम्म न्युन गराउन सफल भएको भनी जिकिर गरेको देखिन्छ। १२ महिनाको अवधिमा विमान उपलब्ध गराउने विषय प्रस्तावकले नै सहमत भएको स्थितिमा आपूर्तिकर्तासंग बिना कुनै तर्कपूर्ण अडान प्रस्ताव सहजै स्वीकार गरेको देखिन्छ। मुल्य बृद्धिको रकम यकिन गर्ने सम्बन्धमा Airbus लाई सोधिएको देखिन्छ। Price Escalation निर्माताले लिने नलिने आफ्नो विषय हुन्छ। निगमका तर्फबाट वार्तामा बस्दा निगमको हानी नोक्सानी तथा विमान कति मूल्यमा खरिद बिक्री गर्ने सम्बन्धमा प्रस्तावक र खरिदकर्ताकै सरोकार निहित हुने हुन्छ।यसबाट Price Escalation को सम्बन्धमा सदनियतले वार्तामा सहमती गराईएको भन्ने जिकिरसंग सहमत हुने अवस्था देखिएन।

२८. Asian Development Bank को Procurement Guidelines मा ... in the event changes occur in major cost components of the contract such as labor, equipment, and materials, over which the contractor has no control. भनी उल्लेख भएको पाईन्छ।यो प्रावधान Price Escalation को सामान्य सिद्वान्त पनि हो। उल्लेख भए अनुरुप यस अवधिमा वास्तविक रुपमा श्रम साधन तथा कच्चा पदार्थमा मुल्य बृद्धि भएको थियो वा विशेष परिस्थितिको सृजना भएको थियो जसले मुल्यमा बृद्धि गरायो भन्ने स्थिति पुष्टि हुने तथ्य प्रस्तावक वा निगम तर्फबाट समेत प्रस्तुत हुन सकेको पाईदैन।

यसरी अमेरिकी डलर ६,७८८,१०९.६० अर्थात नेपाली रु.७४५,८७७,४८२।८५ व्यय हुने विषयमा पनि हलुका रुपमा प्रचलनलाई आधारमा लिनु प्रतिवादीहरुको जिकिर अनुरुप आवश्यकताको सिद्वान्त (Principle of necessity) अन्तर्गत समेत लिन सकिदैन। यो सिद्वान्त लागु हुन लागि अवश्यकताको तत्व शंकारहित तवरले पुष्टि हुनुपर्दछ। तर प्रतिवादीहरुबाट वा वार्ताको क्रममा यस्तो तथ्य पुष्टि हुने आधार प्रस्तुत गरिएको देखिंदैन। बिना आधार सहमती गरिएको देखिन्छ।

२९. यसरी माथि विवेचना भए बमोजिम आफूले नयाँ विमान खरिद गर्न चाहेको हो वा पुरानो विमान खरिद गर्न चाहेको हो भन्ने तथ्यमा नै अलमल हुने गरी RFP मा प्रावधान राख्नु, विमानको भारवहन क्षमता आफूलाई कति चाहिने हो भन्नेमा सम्वन्धित प्रतिवेदन तथा RFP मा समेत स्पष्ट नै नगरी राष्ट्रको ठूलो धनराशी २४ अर्ब रुपैयाँ राष्ट्रको ठूलो धनराशी ऋण लिएर खरिद गर्न उद्दत हुनु, पुरानो विमान खरिद गर्न कारवाही अगाडी बढाएकोमा स्पष्ट रुपमा आफूले टेकेको कानूनी प्रावधानलाई परिपालन नगरी नयाँ विमानको लागि "वार्ता र सम्झौता गरी निर्विवादित रहेको विमान उपलव्ध गराउने समयावधिमा लचकता अपनाउनु, मान्यता प्राप्त अन्तर्राष्ट्रिय प्रावधानलाई अनदेखा गरी Price Escalation लाई स्वीकार गर्नु, प्रस्तावककै अडानमा सहमती जनाउनुका पछाडि भरपर्दो र शंकारहित कारण र आधार पेश गर्न नसकुन्जेलसम्म वदनियतकै दृष्टिकोणबाट कार्यको मूल्यांकन गर्नु पर्ने हुन्छ।

३०. यसै सन्दर्भमा वादी नेपाल सरकार तर्फबाट जवाफी वहसमा उपस्थित हुनु भएका विद्वान न्यायाधिवक्ताले यसै मुद्दामा आपुर्तिकर्ता कम्पनीकै मुख्य व्यक्ति प्रतिवादी दिपक शर्माले अमेरिकाको कोलम्विया जिल्लाको डिपार्टमेण्ट अफ जस्टिसमा अनुसन्धान भएको United States v. Deepak Sharma भएको मुद्दामा गरिएको सौदावाजीको सम्झौता (Plea bargaining agreement) को प्रिण्ट प्रति पेश गर्नु भएको छ। डिपार्टमेण्ट अफ जस्टिसको आधिकारिक वेभसाईट https://www.justice.gov/criminal/criminal-fraud/fcpa/case/united-states-v-deepak-sharma मा अद्ध्यपी उक्त सम्झौता राखिएको पाईन्छ। यसका साथै सोही वेभसाईटमा उक्त सम्झौतामा समावेश गरिएको मुद्दाको तथ्य सम्वन्धी सूचना (Information) समेत राखिएको पाईन्छ। दुवै दस्तावेज प्रिण्ट गरी हेर्दा उक्त Case No. 24-cr- को मुद्दामा निगमले खरिद गरेको दुई थान वाईड वडीको सम्वन्धी (in order to win a bid to sell two Airbus A330-200 aircraft to NAC ("NAC Transaction") विवादको विषय रहेको पाईन्छ। निगमले यस प्रकारको विमान दुईवटा खरिद गरेको यहि मुद्दामा विवादित खरिद भएको विमान मात्र भएकोले उक्त NAC Transaction यसै खरिदसंग सम्वन्धित रहेको तथ्य पनि स्वतः देखिन्छ। उक्त मुद्दाको आरोप भने अमेरिकी The Foreign Corrupt Practices Act 1977 को उल्लघंन रहेको पाईन्छ। जसमा निज दिपक शर्मा उपर उक्त खरिदीको बोलपत्र प्राप्त गर्न निगमका अधिकारीलाई रिसवत दिएको (Bribery) कसूरको आरोप लगाईएको देखिन्छ। निज प्रतिवादीले उक्त आरोपलाई माथि उल्लिखित सौदावाजी सम्झौतामा २०२४ जुलाई १७ मा हस्ताक्षर गरी स्वीकार गरेको देखिन्छ।

३१. यद्यपि सम्झौता सम्वन्धित सूचनाको दस्तावेजमा विवादित व्यक्तिको नामलाई सांकेतिक नामाकरण गरी उल्लेख गरिएको हुँदा यस मुद्दाका प्रतिवादी सम्वन्धित रहे नरहेको यकिन गर्न सकिने स्थिति

छैन एवं रिसवतको विवाद रहेको हुँदा यस मुद्दामा सोझै प्रामाणिक आधार मात्र सकिने स्थिति देखिंदैन। तथापि उक्त सूचनाको दस्तावेजमा लेखिएका केही प्रकरणहरुले निगमका अधिकारीहरुसंग बोलपत्रदाताको बोलपत्र प्रकाशन हुनु अघि नै सम्पर्क रहेको देखाउँछ। जुन संक्षेपमा निम्न बमोजिम रहेका छन्:

क) March 29, 2016 अर्थात २०७२।१२।१६: (RFP जारी हुनु ६ महिना अघि) दिपक शर्माले RFP को मस्यौदा विवादित व्यक्तिलाई पठाई विवादित कम्पनिलाई फाईदा हुने गरी आवश्यक संशोधन गर्नु पर्ने भए जानकारी दिन ईमेल गरेको। आफू Foreign Official 1 and Chairman संग भेट गर्ने हुँदा RFP जारी गर्दा उक्त संशोधित शर्तलाई राख्न लगाउन सक्ने।

ख) September 1, 2016 अर्थात २०७३।५।१७ मा RFP जारी हुनुभन्दा करिब एक महिना अघि Foreign Official 1 ले दिपक शर्मालाई ईमेल पठाएको जसमा "What I have in mind is that we will specify MOU signing date, purchase agreement date and delivery date in such a way that [a competitor of Company 1] cannot meet delivery dates. Following is tentative dates, and I want your feedback as to whether you can meet delivery dates . . . . Tentative dates, I personally fixed, but not yet shared with other NAC executives . . . ."

ग) October 30, 2016 अर्थात २०७३।७।१४ मा Foreign Official 1 ले दिपक शर्मालाई **"[N]o need to worry at all. Almost all higher-ups are in our pocket."** भनी ईमेल पठाएको।

घ) November 8, 2016, अर्थात ०७३।७।२३ मा Subsidiary 1 and Company 2 का बिच संयुक्त बोलपत्र दर्ता गराउने सम्झौता भएको।

३२. अब आरोप दाबीमा उल्लेख भए बमोजिमको बिगो हानि नोक्सानी भएको स्थापित हुन्छ हुँदैन भन्ने सम्बन्धमा विचार गर्नु पर्ने हुन आयो। सर्वप्रथम आरोप पत्रले टेकेको MTOW २३० tons को विमान आपूर्ति गरेता पनि आपूर्तिकर्तालाई MTOW २४२ tons कै मूल्य भुक्तानी गरेको अमेरिकी डलर ६,६००,०००.०० अर्थात रु.७२५,२०८,०००।– का सम्बन्धमा विचार गर्दा विमान खरिद प्रकृयामा नै नयाँ वा पुरानो विमान कुन खरिद गर्ने हो भन्ने सम्बन्धमा गोलमटोल गरी सूचना प्रकाशित गरेको देखिन्छ। वार्ताको क्रममा MTOW २४२ tons बाट MTOW २३० tons को Certification लिंदा १२ टनको हुन आउने समानुपातिक मूल्य कम गर्नु पर्ने भनी वार्ता समितिले अड्डान लिएको देखिन्छ। यसरी मूल्यमा कुनै फरक नहुने हो भने उक्त अड्डान लिनुको कारण देखिंदैन। तर निगमबाट भुक्तानी गर्दा सो बमोजिम मूल्य नघटाई MTOW २४२ टनको पुरै मूल्य भुक्तानी दिएको देखिंदा निगमलाई दाबीको बिगो रकम नोक्सान भएको देखिन आउँछ।

३३. त्यस्तै Price Escalation बापत आपूर्तिकर्तालाई भुक्तानी गरेको अमेरिकी डलर ६,७८८,१०९.६० अर्थात नेपाली रु.७४५,८७७,४८२।८५ भएको देखिन्छ। उक्त रकम होईन भन्ने प्रतिवादीहरुको भनाई रहेको समेत देखिंदैन। माथि विभिन्न प्रकरणमा विश्लेषण भए बमोजिम Price Escalation भुक्तानी दिएको कार्य नै बदनियतपूर्ण भएको ठहर भएको हुँदा सो अवस्थामा सो को बिगो रकमका

हकमा अन्यथा विश्लेषण गर्न परेन। यस अवस्थामा दावीको बिगो नै कायम गर्नु पर्ने देखियो। तसर्थ माथि विवेचना भए बमोजिम आपूर्तिकर्ता कम्पनीसंग मिलेमतो गरी आपूर्तिकर्ताके शर्तहरु स्वीकार गरी निगमलाई प्रत्यक्ष रुपमा जम्मा अमेरिकी डलर १३,३८८,१०९.६० अर्थात अन्तिम भुक्तानी दिएको मितिको सटही दरको आधारमा रु.१,४७१,०८५,४८२।८५ (एक अर्ब सत्चालिस करोड दश लाख पचासी हजार चार सय बयासी रुपैयाँ पचासी पैसा मात्र) गैरकानुनी हानिनोक्सानी पुऱ्याउने कार्य भएको देखिन आयो।

३४. अब उक्त हानी नोक्सानीको कसूरजन्य कार्यमा यी प्रतिवादीहरु मध्ये को कसको संलग्नता रहेको छ भन्ने सम्बन्धमा विचार गर्नु पर्ने हुन आयो।

३५. सर्वप्रथम प्रतिवादी जीवन बहादुर शाहीका हकमा विचार गर्दा निज तत्कालीन संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका तत्कालीन मन्त्री पदमा कार्यरत रहँदा नियमानुसारको बैंक जमानत/सुरक्षण विना नै Commitment Fee भुक्तानीको लागि डलर सटही सुविधाको सिफारिस गरेको; कानुन विपरीतको MoU लाई वैधानिकता प्रदान गरेको, निजबाट भएको निर्णयले निजको उत्तराधिकारीको रुपमा आउने पदाधिकारी वा निकायले MoU बदर गर्दा निगमले Commitment Fee पनि गुमाउनुपर्ने र विमान पनि प्राप्त नहुने जस्ता दोहोरो जोखिममा पार्ने अवस्था सिर्जना गरे गराएको भनी कसूरमा संलग्न भएको भन्ने दावी रहेको देखिन्छ। मिसिल सामेल कागजात अध्ययन गर्दा निज निगम सम्बन्धित मन्त्री (Line Minister) भएको सम्म देखिन्छ। नेपाल वायु सेवा निगम ऐन २०१९ मा विषय विषयमा नेपाल सरकारलाई जिम्मेवारी दिईएको भएपनि मन्त्रीलाई त्यस्तो कुनै छुट्टै जिम्मेवारी दिईएको पाईंदैन।विशेषतः निगमको कुनै पनि खरिद प्रक्रियामा कुनै प्रकारको जिम्मेवारी तोकिएको देखिंदैन।

३६. दुई बटा वाईड बडी खरिद प्रक्रियामा MoU भईसकेपछि मात्र आपूर्तिकर्तालाई विमान खरीदको सुनिश्चितताको लागि पठाईने Commitment Fee अमेरिकी डलरमा भुक्तानी गर्नु पर्ने भएकाले सटही गर्न सम्बन्धित मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय हुँदै राष्ट्र बैङ्कमा सिफारिस गर्ने प्रयोजनको लागि तह तह टिप्पणी उठी सचिव मार्फत पेश भएकोमा सदर सम्म गरेको देखिन्छ। सटही सुविधाको सिफारिसको पत्र पठाउंदा यो खरिद प्रक्रियाको कागजात निज समक्ष पेश भएको भन्ने वादीको दावी नरहेको तथा बहसको क्रममा देखाउन सकिएको अवस्था पनि छैन। यस अवस्थामा निगमका तर्फबाट हुने विमान खरिद बापतको रकममध्ये Commitment Fee भुक्तानी गर्न अमेरिकी डलर सटहीका लागि सम्बन्धित मन्त्रीको हैसियतमा सिफारिसको टिप्पणी सदर गरेको मात्र कार्यमा निजको बदनियतपूर्ण संलग्नता रहेको भन्न मिलेन। तसर्थ निज प्रतिवादी जीवन बहादुर शाही विरुद्धको आरोप दावी प्रमाणबाट पुष्टि हुन नआएकोले निजले आरोपित कसुरबाट सफाइ पाउने ठहर्छ।

३७. प्रतिवादीमध्येका सुगतरत्न कंसाकारको हकमा विचार गर्दा निज निगमको तत्कालीन महाप्रबन्धक पदमा कार्यरत रहेको देखिन्छ भने संचालक समितिको सदस्य समेत रहेको देखिन्छ। महाप्रबन्धक नै निगमको कार्यकारी प्रमुख रहेको देखिन्छ। निगमको संचालक समितिबाट हुने निर्णयको एजेण्डा पेस गर्ने दायित्व निजकै रहेको देखिन्छ। विवादित RFP को प्रारम्भिक ढाँचा अध्ययन गर्ने, स्वीकृत गर्ने, प्राप्त ११ थान प्रस्तावको मूल्यांकन उपसमितिबाट प्राप्त प्रतिवेदन अध्ययन गरी

आफ्नो राय सहित संचालक समितिमा पेश गर्ने, MoU तथा SPA अध्ययन गरी सुझाव सहित संचालक समितिमा पेश गर्ने, Commitment Fee तथा अन्तिम भुक्तानी दिने समेतका कार्यमा निजको प्रमुख भुमिका देखिंदा आरोपित कसुरमा निजको संलग्नता वस्तुगत आधारमा पुष्टि हुन आयो। अतः यी प्रतिवादी सुगतरत्न कंसाकारले भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९, को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) बमोजिमको समेत कसुर गरेको कसुरजन्य कार्य गरेको पुष्टि भएको हुँदा निज प्रतिवादी सुगतरत्न कंसाकारलाई जम्मा बिगो रु.१,४७१,०८५,४८२।८५ (अक्षेरुपि एक अर्ब सत्चालिस करोड दश लाख पचासी हजार चारसय बयासी रुपैयाँ पचासी पैसा मात्र) कायम गरी सोही ऐनको दफा ८ को उपदफा (१) बमोजिम निजको जिम्मेवारी, कसूरमा निजको संलग्नताको मात्रा र भूमिका तथा हानी नोक्सानीको बिगो समेतलाई मध्येनजर गर्दा दुई वर्ष छ महिना कैद र जम्मा बिगोको दामासाहीले हुने बिगो बमोजिम जरिवाना रु.१२,२५,९०,४५६।९० (बाह्र करोड पच्चीस लाख नब्बे हजार चार सय छपन्न रुपैयाँ नब्बे पैसा) हुने तथा निजबाट बिगो रु.१२,२५,९०,४५६।९० समेत असुल उपर हुने एवं सोही ऐनको दफा २४ बमोजिम तिन महिना थप कैद हुने समेत ठहर्छ। निजको उमेर आरोप पत्रमा नै ७४ वर्ष उल्लेख भएको देखिंदा जेष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन २०६३ को दफा १२ को उपदफा (१) को (ख) बमोजिम ठहर भएको कैदमा पचास प्रतिशत् छुट हुने समेत ठहर्छ।

३८. प्रतिवादी शंकर प्रसाद अधिकारीको हकमा विचार गर्दा, निज २०७३।५।२७ देखि २०७४।५।१५ सम्म निगमको संचालक समिति अध्यक्ष रहि खरिद प्रक्रियामा संलग्न रहेको देखिन्छ। यस क्रममा RFP स्वीकृति गरी प्रकाशन गर्ने, RFP मुल्याङ्कन गरी पेश भएको प्रतिवेदन स्वीकार गरी आशयपत्र जारी गर्न व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिने, MTOW 230 नै कायम गर्ने, MoU स्वीकृत गर्ने विमानको किस्ता रकम भुक्तानी दिने समेतका संचालक समितिबाट भएका सबै महत्वपूर्ण निर्णयहरुमा निजले समितिको अध्यक्षको रुपमा निर्णय गरेको देखिन्छ। संचालक समितिको अध्यक्षको रुपमा निजको भूमिका निश्चय पनि निर्णायक हुन्छ। यसबाट निजको समेत आरोपित कसुरमा संलग्नता पुष्टि हुन आयो। अतः यी प्रतिवादी शंकर प्रसाद अधिकारीले भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) बमोजिमको समेत कसुर गरेको कसुरजन्य कार्य गरेको पुष्टि भएको हुँदा निज प्रतिवादीलाई सोही ऐनको दफा ८ को उपदफा (१) बमोजिम निजको जिम्मेवारी, कसूरमा निजको संलग्नताको मात्रा र भूमिका तथा हानी नोक्सानीको बिगो समेतलाई मध्येनजर गर्दा एक वर्ष छ महिना कैद र बिगो बमोजिम जरिवाना रु.१२,२५,९०,४५६।९० हुने तथा निजबाट बिगो रु.१२,२५,९०,४५६।९० असुल उपर हुने एवं सोही ऐनको दफा २४ बमोजिम तिन महिना थप कैद हुने समेत ठहर्छ।

३९. प्रतिबादीहरु शिशिर कुमार ढुङ्गाना र बुद्धिसागर लामिछाने हकमा विचार गर्दा, यी प्रतिवादीहरु तत्कालीन अवस्थामा निगमको संचालक समितिका सदस्य रहेको देखिन्छ। निजहरु उपर आरोप पत्रमा Price Escalation को सर्त समावेश AAR Corp को Conditional प्रस्तावलाई अपारदर्शी रुपमा स्वीकार गरे गराएको, Non-responsive रहेको AAR Corp को प्रस्तावलाई प्रस्तावदातासंगको मिलेमतोमा Responsive ठहर गरेको, Negotiation को माध्यमबाट प्रस्तावदाताको स्वार्थ अनुकुल सम्झौताका सम्पूर्ण सर्तहरु तय गरे गराएको, आफू तथा प्रस्तावदातालाई गैरकानुनी लाभ र

निगमलाई हानी पुऱ्याउने बदनियतसाथ त्यस्ता सर्तहरुलाई MOU र SPA मा समावेश गरे गराएको, भारवहन क्षमता (MTOW) लाई २४२ tons बाट २३० tons मा घटाएको, Price Escalation बापत आपूर्तिकर्तालाई भुक्तानी गरेको कार्यमा संलग्न रहेको भनी आरोप लगाईएको देखिन्छ।

४०. मिसिल अध्यययन गर्दा **प्रतिवादी शिशिर कुमार ढुंगाना** संचालक समितिले गठन गरेको MOU मस्यौदा अध्ययन गर्ने उपसमितिमा संयोजकको रुपमा रहेको देखिन्छ। निज उपस्थित २०७३।१०।३ को बैठकबाट MOU मा समान्य परिमार्जन गर्ने अधिकार व्यवस्थापनलाई दिने, बिमानको रकम भुक्तानी दिने, शिर्षक यकिन गर्ने र प्रतिवद्धता शुल्कको रकम बापत आपूर्तिकर्ता AAR Corp बाट बैङ्क ग्यारेण्टी बापतको रकम प्राप्त भएपछि प्रतिवद्धता बापतको रकम भुक्तानी दिने निर्णय भएको देखिन्छ। तर निज संयोजक रहेको सोही समितिको मिति २०७३।१०।९ को बैठकले २०७३।१०।३ मा आफैले गरेको निर्णय विपरित विना बैंक ग्यारेण्टी प्रतिवद्धता बापतको रकम भुक्तानी दिने सहितको MOU स्वीकृत गरेको देखिन्छ। सोही बैठकले MTOW 230 tons नै स्वीकार गर्ने निर्णय गरेको पाइन्छ। यी प्रतिवादीहरु शिशिर कुमार ढुङ्गाना र बुद्धिसागर लामिछाने नै उपस्थित रहेको मिति २०७३।१०।१७ को निगमको संचालक समितिको बैठकबाट उक्त निर्णय तथा निर्णयानुसार सम्पन्न भएको संशोधित MOU समेत विवेचना गरी MOU लाई समर्थन गरेको देखिन्छ। यही निर्णयका कारण नै संशोधित MOU कार्यान्वयनमा आई निगमलाई हानीनोक्सानी भएको हुँदा यी प्रतिवादीहरु **प्रतिवादीहरु शिशिर कुमार ढुङ्गाना र बुद्धिसागर लामिछाने**को आरोपित कसुरमा संलग्नता देखिन आयो।

४१. अतः माथि उल्लेख भए बमोजिम **प्रतिवादीहरु शिशिर कुमार ढुङ्गाना र बुद्धिसागर लामिछाने**ले भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) बमोजिमको कसुरजन्य कार्य गरेको पुष्टि हुन आएको हुँदा निज प्रतिवादीहरुलाई सोही ऐनको दफा ८ को उपदफा (१) बमोजिम निजहरुको जिम्मेवारी, कसूरमा संलग्नताको मात्रा र भूमिका तथा हानी नोक्सानीको बिगो समेतलाई मध्येनजर गर्दा जनही एक वर्ष छ महिना कैद र बिगो बमोजिम जरिवाना रु.१२,२५,९०,४५६।९० हुने तथा निजहरुबाट जनही बिगो रु.१२,२५,९०,४५६।९० असुल उपर हुने समेत ठहर्छ।

४२. **प्रतिबादीहरु टेकनाथ आचार्य हकमा विचार गर्दा** निज निगमको कार्यकारी पदमा रहेको हैसियतमा संचालक समितिको सदस्य नभई बाह्य व्यक्तिको रुपमा संचालक समितिको सदस्य रहेको देखिन्छ। MOU स्वीकृत गर्ने र कार्यान्वयनमा पटाउने उद्देश्यले बसेको मिति २०७३।१०।१७ को बैठकमा **निज प्रतिवादी** टेकनाथ आचार्यको उपस्थिति देखिंदैन। सो मितिमा निज प्रतिवादीले निगमको सञ्चालक समितिको सदस्य पद समाप्त भैसकेको देखिन्छ। अतः आरोपित कसुरमा निजको बदनियतपूर्ण संलग्नता रहेको पुष्टि हुन नआएकोले निज प्रतिवादीले आरोपित कसुरबाट सफाई पाउने ठहर्छ।

४३. **प्रतिवादी निमा नुरु शेर्पा र मुक्तिराम पाण्डेको** हकमा हेर्दा प्रतिवादी मध्येका **निमा नुरु शेर्पाको** उपस्थिति सुर्य प्रसाद आचार्य संयोजक रहेको बिमान खरिद उपसमितिको मिति २०७३।१।५ को बैठकमा रहेको देखिन्छ।तर निज सुर्यप्रसाद आचार्यलाई बदनियत नरहेको भनी बादी नेपाल

सरकारले नै निजको हकमा प्रतिवादी कायम गरी मुद्दा चलाएको देखिएन। यी प्रतिवादीहरु मुक्तिराम पाण्डे र निमा नुरु शेर्पा पर्यटन व्यवसायीको रुपमा संचालक समितिमा प्रतिनिधित्व गरेको देखिन्छ। निजहरु संचालक समितिमा सदस्य रहेको भएपनि निजहरुको कार्यक्षेत्र तथा विवादित विषयवस्तुहरुमा निजहरु जानिफकार रही निर्णायक राय राख्न सक्ने अवस्था देखिन आउँदैन। अतः निजहरुको आरोपित कसुरमा वदनियतपूर्ण संलग्नता रहेको पुष्टि हुन आएन। तसर्थ यी प्रतिवादीहरु **निमा नुरु शेर्पा तथा मुक्तिराम पाण्डेले प्रस्तुत मुद्दाबाट सफाई पाउने ठहर्छ।**

४४. **प्रतिवादीहरु जीवन प्रकाश सिटौला तथा अच्युतराज पहाडीको हकमा विचार गर्दा** निज दुवै प्रतिवादीहरु निगमका संचालक समितिका सदस्य रहेको देखिन्छ। आरोप पत्रमा निजहरुलाई प्रस्तावदाताको स्वार्थ अनुकुल सम्झौताका सम्पूर्ण सर्तहरु तय गरी गराई Sales and Purchases Agreement मा समावेश गरी/गराई हानि नोक्सानी पुर्याएको भन्ने रहेको देखिन्छ। मिसिलबाट निजहरुको भूमिका SPA तयार गर्नमा रहेको देखिन्छ। तर संचालक समितिको निर्णयबाट MOU अन्तिम भैसकेपछि मात्र उक्त SPA तयार गरिएको देखिन्छ। AAR तथा निगम विच सम्पन्न भएको MOU संचालक समितिले नै समर्थन गरिसकेपछि SPA तयार गरिएको देखिन्छ। मिसिल सामेल SPA अध्ययन गर्दा SPA मा MOU कै व्यहोरा र शर्त उल्लेख भएको पाइन्छ। यसरी संचालक समितिले स्वीकार गरिसकेको MOU लाई यी प्रतिवादीहरुले ईन्कारी गर्न सक्ने अवस्था देखिँदैन। आरोप पत्रको पृष्ठ १९८ मा बादीले नै मिति २०७३।१०।१४ मा MOU मा रहेको शर्तहरुले नै निगमलाई दायित्व सृजना गरिसकेको भनी निस्कर्ष गरेको समेत देखिन्छ। यसबाट सोही MOU पछि भएका कार्यहरु MOU अनुरुप नै तयार गरेको SPA मा निजहरुको वदनियत रहेको भन्न मिलेन। निजहरु उपरको आरोप दावी प्रमाणबाट पुष्टि हनु नआएकोले यी प्रतिवादीहरु **जीवन प्रकाश सिटौला तथा अच्युतराज पहाडीले सफाई पाउने ठहर्छ।**

४५. **प्रतिवादीहरु रामहरी शर्मा सेढाँई, जनकराज कालाखेती र प्रभाश कुमार कर्माचार्यको हकमा विचार गर्दा** प्रतिवादी रामहरी शर्मा सेढाई निगमको संस्थागत् विभागमा निर्देशक, जनकराज कालाखेती वाणिज्य विभागका निर्देशक तथा प्रतिवादी प्रभाश कुमार कर्माचार्य ईन्जिनियरिङ्ग विभागमा कार्यरत रहेको देखिन्छ। आरोप पत्रमा यी प्रविवादीहरुले विमान खरिद उपसमिति र प्रस्ताव मूल्याङ्कन उपसमितिमा रही बदि्नयतपूर्वक विमानको प्राविधिक स्पेसिफिकेशनका आधार र सोलाई मापन गर्ने स्पष्ट नर्म्स/मापदण्ड नखुलाई RFP Document तयार गरेको; खरिद गरिने विमानको प्राविधिक स्पेसिफिकेशनका Parameters/Standards/Required Values नखुलाई/खाली छोडेको; RFP Document मा प्रस्तावहरुको Evaluation and Qualification Criteria नतोकेको; RFP Document मा प्रस्तावदातालाई निर्देशन र खरिद सम्झौताका सामान्य एवं विशेष सर्त समावेश नगरेको कारण वार्ता तथा MOU को चरणमा प्रस्तावदाताले आफ्ना शर्तहरु समावेश गराउन पाएको भन्ने नै रहेको पाईयो।

४६. निज प्रतिवादीहरुले यस अदालतमा बयान गर्दा समितिमा रही तोकिएको कार्य गरेको हो भनी स्वीकारसम्म गरेको देखिन्छ। आरोपित कसूरका सम्बन्धमा भने ईन्कारी गरी व्यहोरा लेखाएको पाईन्छ। प्रतिवादीहरु रामहरि शर्मा सेढाई र जनकराज कालाखेतीले व्यवस्थापनबाट जिम्मेवारी

तोकिए बमोजिम RFP मस्यौदा उपसमिति, RFP खोल्ने र मुल्याङ्कन उपसमिति, MOU Negotiation Sub-committee (रामहरी शर्मा सेढाई बाहेक) समेतमा रही काम गरेको देखिन्छ।

४७. RFP खोल्ने र मुल्याङ्कन उपसमितिको कार्य सम्बन्धमा हेर्दा प्रतिवादीमध्येका रमेश बहादुर शाहको संयोजकत्वमा यी प्रतिवादीहरु समेतको ११ सदस्यीय उपसमिति बनेको देखिन्छ। मिसिल सामेल उक्त समितिको २०१६ डिसेम्बर १७ (२०७३।९।२) को प्रतिवेदन हेर्दा RFP सूचना मुताविक दर्ता हुन आएका ११ वटा प्रस्तावमध्ये एउटा प्रस्तावमा ईन्जिनको मात्र प्रस्ताव भएको हुँदा मूल्यांकन नगरी १० वटा प्रस्तावको मूल्यांकन भएको देखिन्छ। यस क्रममा प्रतिवेदनले प्राप्त प्रत्येक प्रस्तावहरुका तथ्यहरु प्रस्तुत गर्दै प्रस्तावहरुमा भिन्दाभिन्दै प्यारामिटरहरुमा मुल्य राखिएको crew size, consumables/materials जस्ता क्राईटेरियाका मूल्य अस्पष्ट (ambiguous) भएकोले तुलना गर्न नसकिएको भन्ने उल्लेख गर्दै RFP को प्रकरण ५:१ मा RFP स्वीकार वा अस्वीकार गर्न सक्ने सम्पूर्ण अधिकार निगममा रहेको स्मरण गराएको समेत देखिन्छ। सो कार्यबाट बदनियत रहेको भन्न मिल्ने देखिंदैन। उक्त मूल्याङ्कन प्रतिवेदन आफैमा अन्तिम भएको पनि देखिंदैन। यो प्रतिवेदन महाप्रवन्धक समक्ष पेश भएपछि व्यवस्थापन (प्रतिवादी सुगतरत्न कंसाकार) ले आफ्नो राय तथा सिफारिस उल्लेख गरी २०७३।९।१४ मा प्रतिवेदन दिएको व्यहोरा मिसिल सामेल उक्त प्रतिवेदनबाट देखिन्छ।

४८. उक्त २०७३।९।१४ को प्रतिवेदन सम्बन्धमा संचालक समितिले पुनः दशवटा प्रस्तावहरु मध्ये सारभूत रुपमा प्रभावग्राही भएका र नभएका प्रस्तावहरु यकिन गर्न आवश्यक गृहकार्य गरी व्यवस्थापनले आगामी बैठकमा पेश गर्ने गरी मिति २०७३।९।१७ मा निर्णय गरेको देखिन्छ। त्यसपछि पुनः मिति २०७३।९।१८ मा व्यवस्थापनका तर्फबाट प्रतिवादी सुगतरत्न कंसाकारले नै सारभूत रुपमा प्रभावग्राही ६ वटा प्रस्तावहरु मध्ये न्यूनतम् मूल्य कबोल गर्ने AARP Corp को प्रस्तावलाई मिति २०७३।९।१४ मा व्यवस्थापनले संचालक समिति समक्ष पेश गरेको एजेण्डा बमोजिम स्वीकृत गर्न एवं निर्णयको लागि पुनः अनुरोध गरी भनी संचालक समिति समक्ष एजेण्डा पेश गरेको देखिन्छ।

४९. सोही एजेण्डाका सन्दर्भमा प्रतिवादी शंकर प्रसाद अधिकारीको अध्यक्षतामा बसेको संचालक समितिको मिति २०७३।१०।३ मा बसेको बैठकले "निगमको अधिकतम हितलाई ध्यानमा राखी Escalation clause को अधिकतम सीमा व्यवस्थापनले सिफारिस गरे बमोजिम २.७६९९ प्रतिशतमा नबढ्ने गरी कायम गर्ने" "AAR Corp ले पेश गरेको प्राविधिक र आर्थिक प्रस्ताव स्वीकृत गर्ने र आशयपत्र (Letter of Intent) जारी गर्न व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिने" निर्णय भएको देखिन्छ। यसरी RFP खोल्ने र मुल्याङ्कन उपसमितिले पेश गरेको प्रतिवेदनले पेश भएका प्रस्तावहरुमा उल्लेख भएका तथ्यहरु प्रस्तुत गर्दै Price escalation को कारणबाट समेत कायम हुन सक्ने जम्मा मूल्य हिसाब गरी अन्तिममा स्वीकार गर्ने वा अस्वीकार गर्ने आधार सहित व्यवस्थापन समक्ष पेश गरेको प्रतिवेदनमा व्यवस्थापनले आफ्नो तर्फबाट निस्कर्ष सहित पेश गरेको प्रतिवेदनलाई उक्त संचालक समितिको बैठकले अन्तिमता दिएको पाइन्छ। यस अवस्थामा उक्त RFP खोल्ने र मुल्याङ्कन उपसमितिमा रहेका व्यक्तिहरुको निर्णायक भूमिका रहेको भन्न मिल्ने अवस्था देखिन आएन। यसबाट आफूलाई व्यवस्थापनले दिएको कार्यादेश अनुरुप प्रस्तुत भएका प्रस्तावहरुका

तथ्य प्रस्तुत गर्दै स्वीकार गर्ने वा अस्वीकार गर्न सक्ने विकल्प सहित प्रतिवेदन पेश गर्ने यी प्रतिवादीहरुको आरोपित कसुरमा बदनियत रहेको भन्न मिलेन।

५०. अब MOU Negotiation Sub-committee को प्रतिवेदन अध्ययन गर्नु पर्ने हुन आयो। वस्तुतः विमानको MTOW, Price escalation, Period of delivery जस्ता विषयमा निर्णय गर्ने चरण नै यहि समझदारी पत्र तयारीका लागि वार्ताको चरण हो। यिनै विषयहरु नै माथि ठहरेको नोक्सानीका लागि प्रमुख आधार विन्दु भएको समेत देखिन्छ। तर मिसिल सामेल MOU Negotiation Sub-committee को २२ जनवरी २०१७ (२०७३।९।१७) को प्रतिवेदन हेर्दा यस उपसमितिले वार्ता पश्चात आफ्नो कुनै निश्चित निर्णय दिएको पाईदैन।

५१. प्रतिवेदनको Outcome of meeting and Recommendation मा " The matters, as referred to in the following clauses are the ones for which no understanding could be reached, therefore, as per the mandate of draft MOU approved from NAC Board subcommittee, it is recommended for the submission of the differences below to the NAC Board sub-committee wherever deemed necessary for its approval" भनी वार्तामा नमिलेका कुराहरुलाई आफूहरुले राखेको प्रस्ताव र अर्को पक्ष AAR Corp ले राखेको अडान जस्ताको तस्तै उल्लेख गरी आवश्यक निर्णयका लागि संचालक समितिको उपसमिति समक्ष पेश गरेको देखिन्छ। वार्ता आफैमा एउटा प्रकृयासम्म हो। निर्णय होईन। उक्त विवादित विषयमा व्यवस्थापनको तर्फबाट प्रतिवादी सुगतरत्न कंसाकारले आफ्नो राय सहितको प्रतिवेदन पेश गरेपछि प्रतिवादी शिशिर कुमार ढुगांनाको संयोजकत्वमा बसेको समितिबाट मिति २०७३।१०।९ मा MTOW २३० कायम गरी MOU सम्पन्न गर्न व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिने निर्णय भएको हुँदा यस उपसमितिको कार्य आफैमा बदनियतपूर्ण रहेको भन्न मिलेन। यसैपनि बादी आफैले यस वार्ता उपसमितिका सदस्य मध्येका युवराज अधिकारीका हकमा मुद्दा नचल्ने भनी निर्णय गरेको देखिन्छ। यसबाट RFP बनाउने, RFP खोल्ने र मुल्याङ्न गर्ने र MOU Negotiation गर्ने कार्यमा सहभागी भएको भन्ने मात्र आधारमा यी प्रतिवादीहरु रामहरी शर्मा सेढाँई, जनकराज कालाखेती र प्रभाश कुमार कर्माचार्यको बदनियत पूर्ण संलग्नता देखिन आएन। निज प्रतिवादीहरुले आरोपित कसुरबाट सफाई पाउने ठहर्छ।

५२. यसैगरी प्रतिवादीहरु गणेश बहादुर चन्द, कर्ण बहादुर थापा र सुवास रिजाल हकमा विचार गर्दा प्र गणेश बहादुर चन्द निगमका तत्कालीन निर्देशक रहेको, कर्ण बहादुर थापा का.मु. निर्देशक एवं प्र क्याप्टेन सुवास रिजाल नि. निर्देशकको हैसियतमा विमान खरिद उपसमितिमा रही RFP को प्रारम्भिक मस्यौदा तयार गरेको देखिन्छ। उक्त उपसमिति गठन हुँदा खास गरी विनियमावलीको विनियम २३६ को उपविनियम (१) को (क) को प्रयोजनको लागि अध्ययन उपसमिति गठन गरिएकोमा RFP मस्यौदा समेत बनाउन व्यवस्थापनबाट निर्देशन भए अनुरुप मस्यौदा गरी पेश गरेको देखिन्छ। निजहरुले पेश गरेको लिखत आफैमा पूर्ण RFP नभई RFP को ढांचा मात्र रहेको देखिन्छ। उक्त तथ्य व्यवस्थापनका प्रमुख व्यक्ति प्रतिवादी सुगतरत्न कंसाकारले पेश गरेको मिति २०७३।९।१४ को प्रतिवेदनबाट समेत पुष्टि हुन्छ। यसरी प्रस्तुत ढांचालाई परिमार्जन गरी व्यवस्थापन हुँदै संचालक समितिले अन्तिमता दिएको अवस्थामा निज प्रतिवादीहरुको बदनियत रहेको भन्न मिलेन। निज प्रतिवादीहरुले आरोपित कसुरबाट सफाई पाउने ठहर्छ।

५३. अर्का प्रतिवादीहरु निगमका तत्कालीन नायब महाप्रबन्धक रमेश बहादुर शाह, तत्कालीन निमित्त निर्देशक तथा हाल बरिष्ठ क्याप्टेन रविन्द्र कुमार शेरचन, तत्कालीन का.मु. निर्देशक रविन्द्र श्रेष्ठ, तत्कालीन का.मु. निर्देशक तथा हाल निर्देशक उपेन्द्र पौडेल, तत्कालीन उपनिर्देशक तथा हाल निर्देशक श्रवण रिजाल, तत्कालीन निमित्त उपनिर्देशक पारस पौडेल, तत्कालीन निमित्त उपनिर्देशक तथा हाल निर्देशक उमेश पौडेल र तत्कालीन निमित्त उपनिर्देशक तथा हाल उपनिर्देशक बृहतमान तुलाधरको हकमा विचार गर्दा आरोप पत्रमा प्रस्ताव मूल्याङ्कन उपसमितिमा रही बदनियतपूर्वक AAR Corp ले Disclimer मा समावेश गरेका सर्तहरु तथा Price Escalation समेतका शर्तहरुलाई स्वीकार गरी Non-responsive रहेको AAR Corp को प्रस्ताव स्वीकृतिको लागि सिफारिस गरे गराएको भन्ने नै मूल दावी गरिएको पाईन्छ। निजहरु संलग्न रहेको RFP खोल्ने र मुल्याङ्कन गर्ने उपसमिति (RFP Opening & Evaluation Sub-Committee) को कार्यमा बदनियत भएको देखिन नआएको निस्कर्ष माथिकै प्रकरणहरुमा भैसकेको हुँदा यहाँ पुनरावृत्ति गर्न परेन। तसर्थ यी प्रतिवादीहरुले आरोपित कसुरबाट सफाई पाउने ठहर्छ।

५४. अब विमान आपूर्तिकर्ता/प्रस्तावदाता कम्पनी मध्ये **President, International Supply Chain, AAR Corp Inc.USA** एवं बेलायती नागरिक **Mr.Deepak Sharma, Hifly X Ireland Limited** का **Director** एवं **German Aviation Capital Germany/Singapore** का प्रतिनिधि जर्मनी नागरिक **Mr.Christian Nuehlen, German Aviation Capital Germany** का **Finance Director** एवं **Romania & Moldova** का नागरिक **Mr. Oleg Calistru , M/S AAR International INC. USA** र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति **Mr. John M. Holmes, President and CEO, M/S German Aviation Capital GMBM Germany** र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति **Ms. Ana Topa, Managing Director, M/S Hi Fly Transporte Aereos SA (Hi Fly Airlines) Portugal** र उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति **Mr. Paulo Mirpuri, President, M/S Hifly X Ireland Limited Ireland** तथा उक्त कम्पनी मुख्य व्यक्ति **Mr. Gerald Thornton, Director** र **Mr.Christian Nuehlen, Director** तथा **M/S Norton Rose Fulbright LLP Germany** तथा उक्त कम्पनीको मुख्य व्यक्ति **Mr. Markus Radbruch, Head of Aviation** र **Mr. Ralf Springer, Senior Consultant** को हकमा विचार गर्दा यी प्रतिवादीहरु उपर मतियार भई सोही ऐनको दफा २३ को प्रावधान बमोजिम सोही ऐनको दफा २२ बमोजिमको मतियारको कसुरजन्य कार्य गरेको भन्ने आरोप रहेको देखिन्छ। माथि विश्लेषण भए बमोजिम बदनियतपूर्वक Price Escalation तथा MTOW 230 tons विमान आपूर्ति गरी गराई सो बापत MTOW 242 tons कै मूल्य भुक्तानी दिए लिएको कार्यबाट निगमलाई हानि हुने गरी जम्मा अमेरिकी डलर १३,३८८,१०९.६० (एक करोड तेत्तिस लाख अठासी हजार एक सय नौ दशमलव साठी अमेरिकी डलर) अर्थात रु.१,४७१,०८५,४८२।८५ (अक्षेरुपि एक अर्ब सत्चालिस करोड दश लाख पचासी हजार चारसय बयासी रुपैयाँ पचासी पैसा मात्र) बढी भुक्तानी भएको तथ्य स्थापित भैसकेकोछ। यी प्रतिवादीहरुका हकमा मिति २०८१।१।२४ र मिति २०८१।२।२१ मा राष्ट्रिय दैनिक The Rising Nepal मा सूचना प्रकाशन गरी म्याद जारी भएको देखिन्छ। तर तोकिएको म्यादमा आफ्नो सफाई दिन यी प्रतिवादीहरु कोही पनि यस अदालतमा उपस्थित भएको देखिंदैन।

५५. यो खरिद कारोबारको क्रममा यी प्रतिवादीहरुको संलग्नतामा पनि विवाद रहेन। तर उक्त रु रु.१,४७१,०८५,४८२।८५ हानीनोक्सानी बदनियतपूर्वक गरिएको भनी माथि ठहर भैसकेको छ। उल्लिखित रकम यिनै प्रतिवादीहरु रहेका आपूर्तिकर्ता र Consortium Partner रहेकोमा विवाद रहेन। यसबाट यी प्रतिवादीहरुको माथि कसूर कायम भएका प्रतिवादीहरुसंग बदनियतपूर्ण मिलोमतो रही मतियारको कसूरदार भएको देखियो। तर आरोप पत्रमा **AAR International INC. USA, German Aviation Capital GMBM Germany, Hi Fly Transporte Aereos SA (Hi Fly Airlines) Portugal, M/S Hifly X Ireland Limited Ireland, Norton Rose Fulbright LLP Germany** लाई समेत प्रतिवादी कायम गरिएको पाईन्छ। यी प्रतिवादीहरु प्राकृतिक व्यक्ति नभई कानूनी व्यक्ति भएको देखिन्छ। मुलुकी अपराध संहिता, २०७४ को दफा ३० ले जसले कसूर सम्बन्धी काम गरेको हो सोही व्यक्ति र त्यस्तो व्यक्ति किटान नगरिएकोमा संचालक प्रवन्ध संचालक महाप्रबन्धक र त्यस्तो व्यक्ति पनि किटान नगरिएकोमा कार्यकारी प्रमुखले आपराधिक दायित्व व्यहोर्नु पर्नेछ भन्ने व्यवस्था भएको हुँदा कानुनी व्यक्तिको रुपमा रहेका यी कम्पनीका हकमा कसूरको दायित्व बहन गराउन मिलेन। आरोप पत्रमा उल्लिखित कम्पनीका मुख्य जिम्मेवार किटान गरिएका प्रतिवादीहरुको नै कसुरमा दायित्ववान हुने देखिन आयो।

५६. तसर्थ माथि ठहरे बमोजिम भ्रष्टाचार निवारण ऐन, २०५९ को दफा ८ को उपदफा (१) को देहाय (क), (घ) र (ञ) को कसूरमा दफा ८ को उपदफा (१) बमोजिम मुख्य कसूरदारलाई भएको सजाय सरह सोही ऐनको दफा २२ को प्रतिबन्धात्मक वाक्यांश बमोजिम यी प्रतिवादीहरु **Mr.Deepak Sharma, Hifly X Ireland Limited का Mr.Christian Nuehlen, Mr. Oleg Calistru, Mr. John M. Holmes, Ms. Ana Topa, Mr. Paulo Mirpuri, Mr. Gerald Thornton, र M/S Hifly X Ireland Limited Ireland का Mr. Christian Nuehlen** लाई प्रतिवादीहरु शंकर प्रसाद अधिकारी, शिशिर कुमार ढुङ्गाना र बुद्धि सागर लामिछानेलाई ठहर भए बमोजिम नै जनही एक वर्ष छ महिना कैद र बिगो बमोजिम जरिवाना रु.१२,२५,९०,४५६।९० हुने तथा निजहरुबाट जनही बिगो रु.१२,२५,९०,४५६।९० असुल उपर हुने समेत ठहर्छ। उल्लेख भएदेखि बाहेकका हकमा वादी दावी नपुग्ने ठहर्छ।

५७. **प्रतिवादीहरु Mr. Markus Radbruch, र Mr. Ralf Springer का हकमा निजहरुले विवादित खरिद प्रक्रियामा प्रत्यक्ष वा परोक्ष संलग्न रही कार्य गरेको देखिन नआएको र निगम र AAR Corp का बिचमा खरिद वापतको रकम भूक्तानी गर्ने क्रममा Escrew Agent को रुपमा रहेको सम्म देखिंदा निजहरु उपरको आरोप दावी प्रमाणबाट पुष्टी हुन आएन। आरोपित कसूरबाट सफाई पाउने ठहर्छ।**

५८. प्रस्तुत मुद्दाको बहसको क्रममा विद्वान न्यायाधिवक्ताबाट यस मुद्दाका प्रतिवादी दिपक शर्माले अमेरिकाको कोलम्बिया जिल्लाको डिपार्टमेण्ट अफ जस्टिसमा अनुसन्धान भएको United States v. Deepak Sharma भएको मुद्दामा गरिएको सौदावाजीको सम्झौता (Plea bargaining agreement) को प्रिण्ट प्रति पेश गरेको तथा सो सम्बन्धमा ईजलासबाट अध्ययन गर्दा सम्बन्धित मुद्दाको तथ्य सम्बन्धी सूचना समेत https://www.justice.gov/criminal/criminal-fraud/fcpa/case/united-states-v-deepak-sharma मा राखिएको पाईन्छ। उक्त दस्तावेजमा निज दिपक शर्मा उपर AAR Corp ले निगमसंग दुईवटा वाईड वडी विमान खरिद सम्बन्धी बोलपत्र प्रास गर्न निगमका अधिकारीलाई

रिसवत दिएको (Bribery) कसूरको आरोप लगाईएकोमा निज प्रतिवादीले उक्त आरोपलाई उल्लिखित सौदावाजी सम्झौतामा २०२४ जुलाई १७ मा हस्ताक्षर गरी स्वीकार गरेको देखिन्छ। सो सम्बन्धमा तत्काल छुट्टै अनुसन्धान गरी आवश्यक कारवाही बढाउन अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगमा लेखि पठाउने समेत ठहर्छ।

५९. अन्त्यमाः

संक्षिप्त टिप्पणी

नेपाल वायुसेवा निगम विश्वभर नेपाल राष्ट्रको गौरव फैलाउने राष्ट्रिय ध्वजावाहकको अविभावक संस्था हो। यस गौरवमय संस्थासंगै स्थापित भएका थाइल्याण्ड लगायतका राष्ट्रिय ध्वजावाहकहरुले उडान मार्गमा स्थापित गरेको ख्याति जस्तै नेपालको हवाई निगमले पनि ख्याति हासिल गर्नुपर्छ भन्ने चाहना प्रत्येक नेपालीहरुको हृदयको ढुकढुकीमा स्पन्दित भैरहेको हुन्छ। तर राष्ट्रिय गौरवको प्रतिकको रुपमा रहेको निगमले सधै घाटाको व्यापार गर्नुपर्ने विवसताबाट गुज्रिरहेको बिडम्वनापूर्ण स्थिति रहेको छ। सरकारी स्वामित्वमा रहेर मुलुकको पर्यटन बिकास मार्फत राज्यको ढुकुटीमा समेत योगदान गर्ने र नेपाल राष्ट्रलाई एउटा समृद्ध राष्ट्रको रुपमा विश्व सामु उभ्याई नेपाललाई विश्वभर चिनाउने पवित्र उदेश्य सफल तुल्याउन यस संस्थाका बहाकहरुले इमान्दारिता र पवित्र आत्मकासाथ दायित्व बहन गर्नुपर्ने कुरामा दुईमत हुन सक्दैन। तर प्रस्तुत मुद्दाको तथ्य जस्तै भित्र भित्रै हुने आर्थिक अनियमितता र भ्रष्टचारजन्य कार्यहरुले गर्दा संस्थाको उन्नयनमा अवरोध सिर्जना गरी अन्तत मुलुकलाई नै पछि पार्ने कार्य हुन जान्छ। त्यस्ता कार्यहरुलाई नियन्त्रण गर्न कसुरमा संलग्न जो कोहिलाई कानुनको दायरामा ल्याई दण्डित गरिनु पर्दछ। भ्रष्टाचार जन्य कार्यको नियन्त्रणका लागि राज्यका सम्बद्ध अन्य निकायले जस्तै संविधान र कानुनले सुम्पिएको जिम्मेवारी बहन गर्नु यस अदालतको समेत दायित्व भएकोले प्रस्तुत मुद्दामा मिसिल संलग्न तथ्य प्रमाण र कानुनको आधारमा प्रतिव्यक्ति प्रति कसुरको दृष्टिकोणबाट निष्कर्षमा पुगिएको छ। माथि कसुर र सजाय ठहर भएका प्रतिवादीहरुले बदिनयतपूर्वक र मिलेमतोमा नेपाल वायुसेवा निगमलाई हानि नोक्सानी पुऱ्याएको कारणबाट अझै पनि निगमको सुधार र बिकास मात्र होइन राष्ट्रिय ध्वजावहाकको आसातित प्रतिष्ठा स्थापित गर्न अवरोधहरु रहेको देखिन्छ। यस परिपेच्छेमा नेपाल सरकारले गम्भिरतापूर्वक निगरानी राखी उक्त निगमको व्यवस्थापनलाई स्रोत, साधन र इमान्दार एवं सक्षम जनशक्ति उपलब्ध गराई आगामी दिनमा पनि बिमान खरिद कार्यमा व्यवस्थापन पक्षलाई पूर्ण जिम्मेवार बनाई निगमको परियोजनाहरु सुचारु राख्न नेपाल सरकारको ध्यानाकर्षण गराउन यो इजलास उपयुक्त ठान्दछ।

सदस्य | सदस्य | अध्यक्ष

इति सम्वत् २०८१ साल मंसिर महिना २० गते रोज ५ शुभम्.....................................।