

Distr.: General  
17 February 2011  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



## الدورة الخامسة والستون

البند ١٤٣ من جدول الأعمال

الجوانب الإدارية والمتعلقة بالميزانية لتمويل  
عمليات الأمم المتحدة لحفظ السلام

## العمليات الجوية للأمم المتحدة

## تقرير الأمين العام

موجز

يظل تزويد بعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام والبعثات السياسية الخاصة بخدمات ملائمة وفعالة في مجال الدعم الجوي والنقل الجوي، باستخدام كل من الطائرات العسكرية التابعة للدول الأعضاء والطائرات التابعة لشركات الطيران التجارية، عاملاً رئيسياً يساعد على إنجاز الأهداف التي أسندها مجلس الأمن إلى بعثات الأمم المتحدة الميدانية. وتستخدم الأمم المتحدة عتادها الجوي في ظروف تشغيلية صعبة من حيث الامتداد الجغرافي، وتضعض الهياكل الأساسية وهامشيتها، والاعتبارات العسكرية، وحجم الاحتياجات في مجال الدعم اللوجستي. وما برحت البعثات تعتمد على استخدام النقل الجوي لضمان تزويد العمليات بالدعم الحيوي بلا انقطاع، وللوفاء بمسؤوليات الأمم المتحدة فيما يخص سلامة وأمن حفظة السلام والموظفين التابعين للأمم المتحدة. واتخذت الأمانة العامة تدابير لتحسين استراتيجية اقتناء عملياتها الجوية، بالاستناد إلى جملة أمور منها تحسين التنبؤ بالاحتياجات، وواصلت إدماج عمليات أسطولها في سياق تنفيذ استراتيجية تقدم الدعم الميداني على الصعيد العالمي.



وزاد حجم الأسطول الجوي للأمم المتحدة من ١٠٤ طائرات تدعم ١٥ بعثة في الفترة ٢٠٠٠/٢٠٠١ إلى ٢٥٧ طائرة تدعم ٢٠ عملية ميدانية في الفترة ٢٠١٠/٢٠١١. وارتفعت تكلفة التشغيل المباشرة المرتبطة بهذا الالتزام ارتفاعاً هائلاً بسبب طائفة متنوعة من العوامل الخارجية تضاف إلى الزيادة في حجم الأسطول وتكاليف الوقود وعدد العمليات المدعومة. ومراعاة لحرص الدول الأعضاء على ضمان فعالية وسلامة الدعم الجوي، مع ضبط التكاليف في الوقت نفسه، يتناول هذا التقرير العمليات الجوية للأمم المتحدة بالدراسة الشاملة في السياق الاستراتيجي لاستراتيجية تقدم الدعم الميداني على الصعيد العالمي، وطائفة من المبادرات ذات الصلة الرامية إلى معالجة مسألتَي الكفاءة وفعالية التكاليف. وأنشئ نظام قوي لإدارة المخاطر ضماناً للتمسك بالمعايير الواجبة التطبيق في مجال سلامة الطيران وجودته وأدائه، ولتوجيه الإدارة العامة لبرنامج الطيران في مقر الأمم المتحدة وفي الميدان. وأجرت الأمانة العامة استعراضاً لأحكام وشروط طلبات التوريد التي توفر الدول الأعضاء الطائرات بمقتضاها، مما يضمن تعويض الدول الأعضاء تعويضاً منصفاً نظير تزويد عمليات الأمم المتحدة لحفظ السلام بالعتاد الجوي. كما أُستعرضت الترتيبات المعقودة مع وكالات أخرى تابعة للأمم المتحدة لتعزيز التعاون في تنفيذ العمليات الجوية.

## المحتويات

## الصفحة

٤	أولا - مقدمة
٤	ثانيا - لمحة عامة عن العمليات الجوية
٦	ثالثا - التخطيط الاستراتيجي واستراتيجية الاقتناء
٨	ألف - تحديد الاحتياجات من الطائرات
١١	باء - عملية اقتناء الخدمات الجوية
١٢	جيم - منهجية المشتريات
١٣	رابعا - إدارة أسطول الأمم المتحدة الجوي على الصعيد العالمي
١٣	ألف - النهج الاستراتيجي
١٥	باء - قسم النقل الجوي وقسم مراقبة الحركة في المقر
١٥	جيم - مركز الخدمات العملية في برينديزي
١٨	دال - مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات
٢٠	هاء - العمليات الجوية للبعثات الميدانية
٢١	خامسا - الطائرات العسكرية المقدمة إلى الأمم المتحدة بموجب طلبات توريد
٢٢	سادسا - معايير الطيران، وجودة الطيران وأدأؤه، وسلامة الطيران
٢٣	ألف - معايير الطيران الخاصة بالأمم المتحدة
٢٤	باء - برنامج إدارة الدعم الميداني لضمان جودة الطيران
٢٤	جيم - تسجيل المشغلين الجويين ضمن البائعين
٢٥	دال - إعداد وتدريب أخصائيي الطيران
٢٦	هاء - سلامة الطيران
٢٧	سابعا - الاستنتاجات
٢٨	المرفقات
٢٨	الأول - الأسطول الجوي لإدارة الدعم الميداني
٢٩	الثاني - تزايد تكاليف الأسطول الجوي لإدارة الدعم الميداني
٣٠	الثالث - مركز الطائرات العسكرية في عمليات حفظ السلام
٣١	الرابع - اختصاصات فريق الأمم المتحدة الاستشاري التقني لشؤون الطيران
٣٣	الخامس - قائمة شركات الطيران المعتمدة لدى إدارة الدعم الميداني

## أولا - مقدمة

١ - يُقدّم هذا التقرير استجابة لقرار الجمعية العامة ٢٦٩/٦٤ الذي أقرت فيه الجمعية الاستنتاجات والتوصيات الواردة في تقرير اللجنة الاستشارية لشؤون الإدارة والميزانية (A/64/660)، ومن بينها الطلب الداعي إلى إعداد تقرير شامل عن العمليات الجوية (الفقرة ٥٥).

٢ - ويظل تزويد بعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام والبعثات السياسية الخاصة بخدمات ملائمة وفعالة في مجال الدعم الجوي والنقل الجوي، باستخدام كل من الطائرات العسكرية التابعة للدول الأعضاء والطائرات التابعة لشركات الطيران التجارية، عاملا رئيسيا يساعد على إنجاز الأهداف التي أسندتها مجلس الأمن إلى البعثات الميدانية. ويتيح الدعم الجوي استمرارية الدعم اللوجستي أثناء الانتقال من بعثات حفظ السلام إلى البعثات السياسية، وكثيرا ما يزود البعثات السياسية الخاصة في المناطق المعزولة بالخط الحيوي الوحيد للنقل واللوجستيات. ويدرس هذا التقرير بطريقة شاملة أنشطة الأمم المتحدة الجارية في مجال عمليات النقل الجوي وما يتصل بها من مسائل، ويوضح نهج الإدارة الشاملة المتبع للمضي في تحسين الخدمات المتعلقة بالعمليات الجوية في سياق استراتيجية تقديم الدعم الميداني على الصعيد العالمي التي تنتهجها إدارة الدعم الميداني.

## ثانيا - لمحة عامة عن العمليات الجوية

٣ - طبقت إدارة الدعم الميداني أفضل ممارسات صناعة الطيران فيما يتعلق باستخدام العتاد الجوي المقتنى، وحققت كفاءة وفعالية مؤكدين في تكاليف التشغيل لدى تقديم الخدمات إلى البعثات. وفي الوقت الحاضر، تتلقى ١٢ بعثة لحفظ السلام و ٨ بعثات سياسية خاصة دعما بطائرات تُشغّل تحت علم الأمم المتحدة. وزاد حجم الأسطول الجوي للأمم المتحدة، المستخدم على أساس تعاقدى طويل الأجل، من ١٠٤ طائرات تدعم ١٥ بعثة في عام ٢٠٠٠ إلى ٢٥٧ طائرة (تتألف من ٧١ طائرة ثابتة الجناحين منها ٣ طائرات ضُمت بموجب طلبات توريد، ومن ١٨٦ طائرة عمودية منها ٨٢ طائرة ضُمت بموجب طلبات توريد) تدعم ٢٠ بعثة في عام ٢٠١٠. وخلال هذه الفترة، جرى نقل ما يزيد على ٤,٦ ملايين راكب في إطار البعثات. وفيما يتعلق بالتحركات الاستراتيجية للقوات باستخدام الطائرات المستأجرة لأجل قصير، وطلبات التوريد، والعتاد المتاح للبعثات على أساس طويل الأجل، جرى نقل ١٧٨ ٢٤٠ من أفراد حفظ السلام و ١٣ ٨٩٢ طنا من البضائع والمعدات خلال الفترة ٢٠١٠/٢٠٠٩ (انظر المرفق الأول).

٤ - ووصل المجموع التراكمي لميزانيات النقل الجوي المعتمدة لحفظ السلام، خلال الفترة من ١ تموز/يوليه ٢٠٠٩ إلى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٠، إلى ٩٢٧,٣٧ مليون دولار لبعثات إدارة عمليات حفظ السلام، وإلى مبلغ إضافي قدره ٧٦,٠٨ مليون دولار لدعم البعثات السياسية. ووصلت قيمة عمليات تناوب القوات باستخدام الطائرات المستأجرة لأجل قصير، وطلبات التوريد، والطائرات المتاحة للأمم المتحدة على أساس طويل الأجل، إلى ١٥٣,١ مليون دولار في الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٠. وارتفعت التكلفة المباشرة المرتبطة بالدعم الجوي (انظر المرفق الثاني) ارتفاعاً هائلاً بسبب طائفة متنوعة من العوامل الخارجية تضاف إلى العوامل المرتبطة بزيادة حجم الأسطول وعدد البعثات المدعومة.

٥ - وخلال السنوات الخمس الماضية على وجه الخصوص، طرأت زيادة ملحوظة على تكاليف استئجار الطائرات لأجل طويلة أو قصيرة، ووقود الطائرات، والدعم المساعد، وهي زيادة ستتواصل على الأرجح. ووقعت ضغوط على توافر الطائرات في السوق التجارية من جراء قلق شركات الطيران إزاء البيئة الأمنية التي تعمل فيها بعثات الأمم المتحدة. غير أن أطرافاً تجارية جديدة كثيرة أبدت اهتماماً بالعمل من أجل الأمم المتحدة وذلك بسبب ترشيد الأسواق، وحالة البيئة المالية الدولية، والتنافس بين قوى السوق داخل الأسواق المحلية. وفي الوقت نفسه، يعكف فريق عامل على إجراء استعراض وتحليل كاملين لاستكشاف سبل تجعل أحكام طلبات التوريد الخاصة بالأمم المتحدة وشروطها أكثر مواتاة لمشاركة الدول الأعضاء بقدر أكبر في توفير الطائرات العسكرية ووحدات الطيران التابعة لها.

٦ - وتمثل الزيادة التي طرأت على تكلفة وقود الطيران في السنوات الماضية قيماً مالياً هاماً على تشغيل طائرات المستأجرة. بموجب ترتيبات الاستئجار الطويل الأجل. ويعد تحسين كفاءة الوقود دافعاً رئيسياً وراء المبادرات الاستراتيجية التي تقوم بها إدارة الدعم الميداني، وهدفاً أساسياً في النهج العالمي الذي يستعين بمركز العمليات الجوية الاستراتيجية في برينديزي. وللبعثات دور استباقي تؤديه من حيث اتباع أفضل ممارسات الصناعة، ولا سيما فيما يخص أسطول الطائرات الثابتة الجناحين. ولكن يجب ملاحظة أن الطائرات العمودية التي تعمل لأقصى حدودها التشغيلية في بيئات صعبة لا تكون مقتصدة في استهلاك الوقود، غير أن نشر طائرات جديدة في الأجل المتوسط إلى الطويل من شأنه أن يحقق تحسينات.

٧ - وعملاً بالتوصيات التي قدمها مكتب خدمات الرقابة الداخلية بعد مراجعته لحسابات العمليات الجوية، تعهدت إدارة الدعم الميداني بأن تدمج مبادراتها الاستراتيجية المتعلقة بالطيران في استراتيجية متكاملة وشاملة للطيران في مجال حفظ السلام، يُعزز الانتهاء

منها في أوائل عام ٢٠١١، وستجري مواءمة هذه الاستراتيجية، حسب الاقتضاء، مع غايات وأهداف استراتيجية تقديم الدعم الميداني على الصعيد العالمي.

### ثالثا - التخطيط الاستراتيجي واقتناء

٨ - يُقتنى العتاد الجوي للعمليات الجوية للأمم المتحدة لكل بعثة على حدة من الميزانية المعتمدة لكل منها من أجل دعم ولايتها. وبعد اقتناء الطائرات ونشرها، تتولى إدارة البعثة المسؤولية عن الاستخدام الكامل للعتاد الجوي، وعن سلامة الطائرات ووحدات الطيران وجودها وأدائها طوال الفترة التي تغطيها العقود التجارية وطلبات التوريد ذات الصلة. وتُراعى شواغل الهيئات التشريعية، المتعلقة بمعدلات استخدام الطائرات التي تم نشرها، وتُعالج هذه الشواغل بطريقة شاملة. وتدير إدارة الدعم الميداني بصورة استراتيجية عمليات التخطيط واقتناء العامة للأسطول بهدف تحقيق الكفاءة ووفورات الحجم من خلال اقتسام بعض الطائرات فيما بين البعثات، مع ضمان تلبية الاحتياجات الخاصة بكل بعثة تلبية كاملة في الوقت نفسه. وهذه الإدارة الاستراتيجية، التي تشمل تشارك البعثات في استخدام العتاد الجوي، تتفق اتفاقا كاملا مع النظام المالي والقواعد المالية للأمم المتحدة ولا تمس بسلامة ميزانيات البعثات. فالتكاليف المتكبدة نظير استخدام طائرة لدعم بعثة أخرى تسترد بالكامل من البعثة المدعومة. ويتطلب التنسيق الفعال للعمليات الجوية في الأمم المتحدة قدرة تخطيطية قوية لضمان التحديد المبكر للاحتياجات، واقتناء قدرة النقل الجوي الاستراتيجية في الوقت المناسب، وخاصة إبان الأزمات، وتلبية الاحتياجات المرتبطة بزيادة حجم البعثات عندما لا تتوافر طائرات من أسطول الأمم المتحدة أو لا تكون هذه الطائرات ملائمة للمهمة المعنية.

٩ - وعلى المستوى الاستراتيجي، يتولى قسم النقل الجوي بإدارة الدعم الميداني مسؤولية الإشراف على الجوانب العامة، البرنامجية والمتعلقة بالميزانية، لعمليات النقل الجوي، وذلك فيما يخص الكفاءة التشغيلية، والسلامة، ومعايير الجودة، والأداء. ويوفر قسم النقل الجوي ما يلزم لتنفيذ العمليات الجوية للأمم المتحدة المتعلقة بحفظ السلام من إطار للسياسة العامة ومن توجيهه في مجال التخطيط الاستراتيجي، ويصادق على الميزانية السنوية للعمليات الجوية للبعثات وعلى تقارير الأداء. وتساند قدرة إدارة الدعم الميداني على تحليل البيانات المتعلقة باستخدام الطائرات تحليلا سريعا ودقيقا اتخاذ القرارات المتصلة بعمليات نشر الطائرات.

١٠ - وفيما يتعلق باحتياجات العمليات الجوية العسكرية، توفر إدارة عمليات حفظ السلام، بالتنسيق مع إدارة الدعم الميداني، التخطيط الاستراتيجي ضمانا لتلبية احتياجات القوات فيما يخص توفير وحدات الطيران العسكري والطائرات التابعة للبلدان المساهمة بقوات وتحديد قدراتها. وتكفل إدارة الدعم الميداني أن يفي التكامل التشغيلي للطيران

العسكري والمدني على مستوى البعثات باحتياجات قادة القوات في مجال الدعم الجوي العسكري، وتضمن الاستخدام الأمثل للطائرات العسكرية المتعددة الأغراض، التي تقدمها البلدان المساهمة بقوات. بموجب طلبات التوريد، من خلال قيام البعثات بتحديد المهام المسندة إلى هذه الطائرات. ويمكن أيضا استخدام الطائرات العسكرية المسلحة، تبعا لأنساق ومتطلبات العمليات الجارية؛ غير أن وجود هذا النوع من الطائرات في المسرح يشكل قدرة عسكرية عاملة وراعية. وقد عولجت هذه المسائل في تقرير الأمين العام الذي قدم إلى اللجنة الخاصة المعنية بعمليات حفظ السلام خلال عام ٢٠١٠ (A/64/768)، وستعالج بصورة أوفى خلال عام ٢٠١١ في سياق الورقة غير الرسمية المعنونة "أفق جديد" التي تعدها إدارة عمليات حفظ السلام. وعلى الرغم من أن الطائرات العسكرية المشغلة بموجب طلبات توريد قد نشرت حصرا لدعم ولاية بعثات بعينها، فإن النشر السريع لوحدة الطيران العسكري والطائرات العسكرية، تحت سلطة كل بلد من البلدان المساهمة بقوات، قد أثبت في آونة أقرب عهدا مرونته وسرعة استجابته في إطار كل من بعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في جمهورية الكونغو الديمقراطية، وبعثة الأمم المتحدة في السودان، وعملية الأمم المتحدة في كوت ديفوار.

١١ - وتخطط إدارة الدعم الميداني وتنفيذ تحركات استراتيجية عالمية، من بينها نشر أفراد ومعدات الوحدات العسكرية ووحدات الشرطة المدنية وتناوبهم وإعادةهم إلى الوطن. كما ترتب حركة المعدات المملوكة للأمم المتحدة لدى نشرها وإعادة نشرها وسحبها، وتحلل كل متطلبات الحركة الاستراتيجية (العالمية) من البعثات الميدانية المدعومة وإليها، وتحدد أسلوب النقل الذي يتعين استخدامه، وعتاد النقل الذي سيجري استعماله، وتنسق هذه التحركات. وفيما يتعلق بالتحركات الجوية، قد يستعين قسم مراقبة الحركة بالطائرات التجارية. بموجب ترتيبات استئجار قصيرة الأجل، أو طائرات الأمم المتحدة المستأجرة لأجل طويل، أو الطائرات التجارية أو العسكرية التابعة لحكومات البلدان في إطار الترتيبات المعقودة مع الدول الأعضاء. بموجب طلبات التوريد الخاصة بالأمم المتحدة. وتنسق إدارة الدعم الميداني، في أدائها لهذا الدور، مع ممثلي البعثات الدائمة لدى الأمم المتحدة، والمقار العسكرية والشرطة في البلدان المساهمة بقوات/بأفراد شرطة، وموظفي الشعبة العسكرية والإدارية، وموظفي إدارة عمليات حفظ السلام وإدارة الدعم الميداني، والموظفين العسكريين والمدنيين في البعثات الميدانية.

١٢ - ويمكن شراء خدمات النقل الجوي المطلوبة لمهام محددة من خلال اتفاقات الخدمات التقنية المعقودة مع وكالات أخرى تابعة للأمم المتحدة، وعلى الأخص مع برنامج الأغذية

العالمي، فنستخدم القدرات المتاحة لديها عند توافرها. ومن الأمثلة على التعاون الذي تحقق مؤخرا العمليات القصيرة الأجل للنقل الجوي للبضائع بغية التخفيف من التأخر في شحن البضائع في إطار العملية المختلطة للاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة في دارفور، وكذلك الدعم الجوي الخاص القصير الأجل للبعثات السياسية الخاصة، في قبرص مثلا، التي ليس من السهل دعمها باستخدام أسطول حفظ السلام. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تُشترى، على المستوى الإقليمي أو على مستوى البعثة عند الضرورة، خدمات جوية متخصصة، تشمل دعم المناولة الأرضية وخدمات الإسعاف الجوي. ومن حيث المبدأ، لا تُقتنى طائرات نقل البضائع الكبيرة للغاية إلا لأجل قصير تلبية لاحتياج محدد تستوجب أولويته استخدام النقل الجوي.

## ألف - تحديد الاحتياجات من الطائرات

١٣ - تخضع العقود التجارية أو طلبات التوريد لعملية تحليل كاملة، وتتفق مع احتياجات القوة المحددة لدى إعداد الميزانية السنوية للبعثة المعنية. وفيما يخص كل فئة من الطائرات التجارية، كالطائرات العمودية المتوسطة المتعددة الأغراض، تستند افتراضات التخطيط إلى ما تم الوقوف عليه من احتياجات محددة يتطلبها الاضطلاع بالجهد اللازم لتحقيق الأهداف المسندة إلى البعثة. وتمثل أدوار الدعم الجوي أساسا في الإجلاء الطبي وإجلاء الجرحى، والعمليات العسكرية والشرطية، والعمليات اللوجستية، ورحلات نقل الركاب والبضائع، والقيام بالدوريات/الاستطلاع، والبحث والإنقاذ، ورحلات الاتصال الخاصة.

١٤ - وتيسيرا لوضع تعريف أوسع نطاقا لاحتياجات الأمم المتحدة العالمية في مجال الطيران، وتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في تنفيذ نهج متكامل إزاء الأسطول، تُحدد بصفة عامة احتياجات كل بعثة من البعثات من الطائرات/الخدمات وفقا للفئات الثلاث المتمايزة التالية ولما يرتبط بها من مهام تشغيلية:

(أ) الاحتياجات الاستراتيجية المتعلقة بالنقل الجوي العابر للقارات (لتنابو القوات على الصعيد العالمي، وعمليات الأمم المتحدة لنقل الركاب والبضائع)؛

(ب) احتياجات النقل الجوي الإقليمي فيما بين البعثات (لتنابو القوات داخل أفريقيا، وعمليات الأمم المتحدة لنقل الركاب والبضائع، ورحلات الاتصال الخاصة ورحلات كبار الشخصيات، والإجلاء الطبي)؛



(ج) الاحتياجات المتعلقة بالعمليات المتخصصة داخل البعثات (إجلاء الجرحى والإجلاء الطبي، العمليات العسكرية والشرطية، وعمليات الأمم المتحدة لنقل الركاب والبضائع، البحث والإنقاذ، والترويح).

١٥ - وفيما يخص كل بعثة لحفظ السلام، ستعكس هذه الاحتياجات في مشروع الميزانية السنوية، وذلك من حيث عدد ونوع وفئة الطائرات، وتكاليف الاستئجار، والاحتياج المتوقع من ساعات الطيران لكل طائرة، وتقدير ما يرتبط بذلك من تكاليف الوقود والملاحة الجوية في سنة الميزانية. أما فيما يخص البعثات السياسية الخاصة فيتمثل الافتراض المتوخى في دعم كل واحدة منها عن طريق القدرات القائمة المنشورة في بعثات حفظ السلام، متى كان ذلك ممكناً في ضوء القرب الجغرافي وتحليل تكاليف ومنافع هذا النهج. وفي هذه الحالات، تسدد البعثة الخاصة إلى بعثة حفظ السلام تكلفة استخدام الطائرات. وإذا كانت البعثة معزولة تُنظر في تضمين الميزانية اعتماداً يغطي تكاليف ما يلزم من طائرات وموظفين. ويتضمن هذا التقرير في موضع لاحق التحليل الأساسي المطلوب لتعليل كل قطعة عتاد.

١٦ - ويمكن أيضاً تحديد ثلاث حالات خاصة تتعلق بالدعم الجوي داخل البعثات قد تتطلب حلولاً خاصة وجهداً محدداً في مجال المشتريات وبيان ما لذلك من انعكاسات على التكاليف. وهذه الحالات هي أولاً، أن البحث والإنقاذ، في حالة فقدان طائرة، هما من مسؤولية البلد المضيف بموجب الاتفاقية الدولية ذات الصلة. ولكن عندما لا تتوافر هذه القدرة المحلية، تقتني الأمم المتحدة قدرة الطائرات العمودية المتخصصة هذه بغية القيام بالعمليات الجوية الاعتيادية. وثانياً، يقتصر استخدام الطائرات العمودية ليلاً على عمليات الطوارئ، بسبب ارتفاع المخاطر المرتبطة بالطيران ليلاً على مقربة من الأرض. وحتى في هذه الأحوال، ترهق تلك العمليات بعوامل إضافية تراعيها البعثات للتخفيف من المخاطر. وضمناً لتوافر قدرة واقعية على الإجلاء الطبي وإجلاء الجرحى ليلاً، يستعان حينما أمكن بقدرات عالية التخصص للرؤية الليلية. مما يكفل تغطية حفظة السلام والموظفين التابعين للأمم المتحدة على مدار الأربع والعشرين ساعة. وثالثاً، يتعين أن تكون كل أنواع الطائرات المستخدمة في عمليات الأمم المتحدة مزودة بقدرة على الإجلاء الطبي وإجلاء الجرحى. ولكن قد يتعين استكمال هذه القدرة الأساسية بأفرقة طبية أو بخدمات إسعافية متخصصة في حالات الطوارئ، تبعاً للهيكل الأساسية للمرافق الطبية القائمة.

١٧ - وبالنظر إلى المهام المطلوبة، تتمثل المبادئ الأساسية التي يستند إليها النهج العالمي المتكامل، على صعيد التخطيط والاقتناء، فيما يلي:

(أ) يجب أن تتقاسم البعثات الطائرات المستخدمة للنقل الجوي العابر للقارات وللنقل الجوي الإقليمي فيما بين البعثات (مثل الطائرات النفاثة المستخدمة لنقل الركاب والبضائع، وطائرات هيركيليس C130، والطائرات النفاثة المستخدمة على الصعيد الإقليمي، وطائرات الاتصال النفاثة العالية السرعة، والطائرات العمودية الثقيلة) من أجل تحقيق المستويات المثلى لاستخدام الرحلات الجوية المخططة مسبقاً والمجدولة المواعيد؛

(ب) فيما يخص الاحتياجات التشغيلية الخاصة بأغراض بعينها، بما فيها رحلات الدعم الخاصة لقيادة المنظمة وجميع رحلات الدعم فيما بين البعثات، يتم تقليل تكاليف التشغيل المباشرة من خلال تحليل تكاليف ومنافع الخيارات المتاحة واختيار الطائرة المناسبة لكل مهمة متوخاة؛

(ج) تحقيق وفورات عامة في التكاليف وفي استهلاك الوقود عن طريق استخدام طائرات أقل عدداً بمزيد من الفعالية على أساس تحليل الطلب؛

(د) زيادة استخدام الأسطول واختيار التشكيل الأمثل لفئات الأسطول عن طريق إجراء تحليل في الزمن الحقيقي بوتيرة ملائمة، وإجراء استعراض دوري يشمل توقعات الميزانية حتى نهاية الفترة المالية.

١٨ - ويعد مفهوم الاستخدام الشامل للأسطول، ومفهوم اختيار التشكيل الأمثل لفئات الأسطول، ومبدأ "محور التجميع ومسارات التوزيع" وثيقة الترابط وحجر الزاوية في النهج الاستراتيجي الذي تتبعه إدارة الدعم الميداني في الوقت الحاضر لدى تقديم الدعم الجوي لعمليات حفظ السلام على الصعيد العالمي. وقد يسرّ إنشاء مركز العمليات الجوية الاستراتيجية في مركز الخدمات العالمية ببرينديزي تنفيذ عنصر العمليات الجوية الاستراتيجية. ويسرّ إنشاء مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات في مركز الدعم الإقليمي بعنتيبي عنصر التخطيط المعزز في الاستراتيجية، ويركز على التجميع الإقليمي لحركة الركاب والقوات والبضائع، والتنبؤ بالطلب والطلب المسبق للاستئجار بذلك لدى اتخاذ القرارات المتعلقة بأسلوب النقل الذي يتعين استخدامه. وإذا كان النقل الجوي هو الخيار المنتقى، قام مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات بتسهيل التوسع في استخدام الطائرات الاستراتيجية وزيادة عامل الحمل الخاص بها، من خلال توفير المدخلات اللازمة لتخطيط جداول الرحلات الجوية الإقليمية للبعثات المعنية على نحو فعال.

١٩ - ويتعلق اختيار التشكيل الأمثل لفئات الأسطول بمواءمة طاقة الطائرات وقدرتها على الأداء مع الاحتياجات المحددة للأمم المتحدة، في ضوء تنوع الولايات الصادرة عن مجلس الأمن، واختلاف المسارح الجغرافية للعمليات، وطلب الأمم المتحدة في الزمان والمكان

المحددين. ويمكن تلخيص مسألة اختيار التشكيل الأمثل من الأسطول على أنها تعني مراعاة "حجم الطائرات الملائم لطلب الأمم المتحدة"، مع إيلاء الأولوية لتشغيل طائرات ملائمة الحجم وأسطول طائرات مرن، وذلك بأفضل قيمة مقابل الثمن. ويعد تحديد التشكيل الأمثل للأسطول، بالعدد المطلوب من الطائرات، أمرا صعبا ولكنه أمر يمكن تحقيقه بقدرة التخطيط المعززة التي يوفرها مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات في عنتبي، وباقتناء وتطوير برمجية نظام إدارة النقل الجوي.

٢٠ - ويرتبط تحديد تشكيل فئات الأسطول ارتباطا مباشرا بمبدأ "محور التجميع ومسارات التوزيع". ومن الناحية الجوهرية، يحدد مقر الأمم المتحدة، بالتنسيق مع البعثات، محاور التجميع الإقليمية الملائمة (أهم الموانئ الجوية والمطارات) التي سيوجه إليها الجهد اللوجستي الاستراتيجي. وبمقدور هذه المحاور أن تيسر استقبال عتاد النقل الجوي الأكبر حجما. وتطلق من هذه المحاور "مسارات التوزيع" الإقليمية، حيث تقوم طائرات تكتيكية أصغر حجما بتغذية مناطق عمليات البعثات مباشرة. ويسر هذا النهج اتباع أسلوب متوازن إزاء المتطلبات المتعلقة بالهياكل الأساسية للطيران فيما يخص الاحتياجات الإنمائية والصيانة.

٢١ - ويعني الاستخدام الشامل للأسطول تحقيق أقصى وأمثل استخدام لعدد أقل من الطائرات الاستراتيجية ومن الطائرات التكتيكية الكبيرة، بما فيها الطائرات العمودية المستخدمة للنقل الثقيل.

٢٢ - وتستخدم مفاهيم التخطيط هذه في تخطيط الأسطول، على المستوى الاستراتيجي في مقر الأمم المتحدة، وعلى المستوى الاستراتيجي والتكتيكي في مركز العمليات الجوية الاستراتيجية، وتستخدم في وضع الجداول وتخطيط المسارات المثلى للعتاد المنتقى في مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات، وتستخدم على المستوى التشغيلي في وضع جدول الرحلات الجوية في منطقة عمليات البعثات.

## باء - عملية اقتناء الخدمات الجوية

٢٣ - قسم النقل الجوي في إدارة الدعم الميداني هو المكتب المعني بجميع الخدمات الجوية للطائرات الثابتة الجناحين والطائرات العمودية المستأجرة لأجل طويل على أساس تجاري وبموجب طلبات التوريد. ولا يؤذن للبعثات بإبرام عقود تجارية أو بوضع ترتيبات تتعلق بطلبات التوريد لأي خدمات جوية إلا في حالات الطوارئ، وحتى في هذه الحالة لا يؤذن لها بذلك إلا بعد التنسيق مع قسم النقل الجوي والحصول على إذن من شعبة الدعم اللوجستي وشعبة المشتريات.

٢٤ - وتتضمن عملية اقتناء الخدمات الجوية عدة خطوات تشمل تحديد الاحتياجات وتعليلها، وعملية طرح مناقصة، والتقييم التقني، وتحليل الميزانية، وإجراء استعراضات على يد لجنة المقر للعقود، وموافقة إدارة الشؤون الإدارية. وتستخدم إدارة الدعم الميداني الإجراءات والمعايير التالية لدى اقتناء الخدمات الجوية ولدى تقييم الاستجابات لطلبات إبرام اتفاقات استئجار طويلة الأجل:

(أ) تستعرض إدارة الدعم الميداني ولاية البعثة، وخطة دعم البعثة، ومفهوم العمليات، وتحلل مستوى الجهد المطلوب، وتعين احتياجات التشغيل الخاصة، مثل البحث والإنقاذ على مدار الأربع والعشرين ساعة وطيلة أيام الأسبوع، وإجلاء الجرحى والإجلاء الطبي، والدوريات الليلية، وعمليات الاستطلاع والإنزال الجوية، وما إلى ذلك. ويجرى هذا التحليل على يد أخصائي الطيران بالتنسيق مع الموظفين المعنيين باللوجستيات والطيران في البعثة. ويجب أن تزود البعثة الطائرات بمسوغات تنفيذ ما تكلف به من أهداف بالاستناد إلى قرار مجلس الأمن ذي الصلة (أو قراراته ذات الصلة)؛

(ب) يُقَيِّم أداء الطائرات والمواصفات التقنية المطلوبة. ويلزم التأكد، لدى صناعة الطيران، من تمتع الطائرات بقدرة أداء تكفي لمراعاة العوامل التي تقتيد بها البعثة. وتُدرس حدود الأداء التشغيلي، مثل الارتفاعات، ودرجات الحرارة، ومدى الطائرات، وأداء الطائرات وحيدة المحرك، والمعايير الدنيا لأداء مدارج الطائرات؛

(ج) تُقَيِّم احتياجات الميزانية لضمان توافر تمويل كاف، عن طريق التنسيق مع شعبة الميزانية والمالية للعمليات الميدانية؛ ويُستهل نشاط المشتريات في ارتباط مع شعبة المشتريات بإدارة الشؤون الإدارية؛

(د) بعد منح العقود، تخضع الطائرات وأطقمها لعملية قبول داخل البعثة لضمان الوفاء بمعايير سلامة وأداء الطيران، وامتنال شركة الطيران للعقد واستعدادها لأداء العمليات الجوية للبعثة؛

(هـ) مراجعة اتفاق استئجار الطائرات لأجل طويل (العقد)، بالتشاور مع شعبة المشتريات بإدارة الشؤون الإدارية ومع قسم النقل الجوي، للوقوف على المسائل التشغيلية ومسائل التعاقد الإدارية التي تتعلق بإدارة العقود بكفاءة.

## جيم - منهجية المشتريات

٢٥ - تعكف إدارة الدعم الميداني وشعبة المشتريات بإدارة الشؤون الإدارية على الاستعاضة عن الدعوة لتقديم العطاءات بأسلوب في الشراء يقوم على طلب العروض. وتتيح هذه

المنهجية قدرا أكبر من المرونة في عمليات الاقتناء طوال مدة العقود من خلال الترحيح الإيجابي لخصائص الأداء المختلفة لدى تقييم العروض. وقد أُطلق بالفعل طلب العروض التجريبي لاستئجار طائرات لأجل طويل، وكان يتعلق بفترة طائرات الركاب العريضة الواسعة المدى. وستطلق في أوائل عام ٢٠١١ عملية المشتريات التالية التي يتعلق فيها طلب العروض بفترة طائرات الاتصال العالية السرعة. وتشجع إدارة الدعم الميداني، بالتعاون مع شعبة المشتريات، تغيير منهجية المشتريات تدريجيا في عام ٢٠١١ فتنحول من الدعوة لتقديم العطاءات إلى طلب العروض فيما يخص جميع فئات الاحتياجات في مجال النقل الجوي. وستدمج الدروس المستفادة من المشاريع التجريبية في المتطلبات الجديدة من أجل تحسين عملية المشتريات.

٢٦ - ولا يضمن هيكل التكاليف المستخدم في الأمم المتحدة في الوقت الحاضر ساعات طيران للبائع، لكنه يضمن سداد مبلغ ثابت نظير استئجار الطائرات والأطقم خلال مدة العقد، وسداد سعر منخفض عن كل ساعة طيران مستكملة. وتستند اتفاقات استئجار الطائرات لأجل قصير لأغراض تناوب القوات ونقل البضائع إلى هيكل التكاليف الجامع الأكثر شيوعا في الصناعة (الطائرة، والطاقم، والصيانة، والتأمين) عن كل ساعة طيران. وسيطلب الأخذ بطلب العروض إعادة النظر في هيكل التكاليف المطبق حاليا لضمان صلاحيته وتوافقه مع أفضل ممارسات الصناعة، حسب مقتضى الحال.

## رابعاً - إدارة أسطول الأمم المتحدة الجوي على الصعيد العالمي

### ألف - النهج الاستراتيجي

٢٧ - تنفذ إدارة الدعم الميداني برنامجها المتعلق بالدعم الجوي على أساس عالمي انطلاقاً من المقرر، الذي يعد مسؤولاً عن السياسة العامة والتخطيط والإشراف فيما يخص جميع العمليات الجوية والتحركات الاستراتيجية للأمم المتحدة، ومن مركز العمليات الجوية الاستراتيجية في برينديزي، الذي يتولى المسؤولية عن العمليات الجوية اليومية على الصعيد العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، ستساند البيانات المتعلقة بالطلب الإجمالي، المستقاة من مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات التابع لمركز الدعم الإقليمية، عملية الإدارة الاستراتيجية في مقر الأمم المتحدة، والإدارة الفعالة للعمليات في مركز الخدمات العالمية في برينديزي. وتظل قيادة البعثات مسؤولة عن الإدارة الفعالة والمأمونة للعتاد وعن تقديم الدعم الجوي المطلوب. ويُتوخى تنفيذ هذه المبادرات من أجل الحد من التكلفة العامة لتشغيل أسطول الطيران الحالي والمتوقع، إلى جانب القيام في الوقت نفسه بتزويد البعثات بخدمة أكثر كفاءة وأسرع استجابة، وهو أمر أوضحه مستوى مرونة وتجاوب المنظمة لدى نشرها في الوقت المناسب دعماً حاسماً إضافياً

بالطائرات والنقل الجوي لصالح بعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في هايتي في أعقاب الزلزال المدمر الذي أصاب هايتي، وأوضحه في آونة أقرب عهدا النشر السريع لطائرات الأمم المتحدة من أجل نقل الموظفين في إطار عملية الأمم المتحدة في كوت ديفوار.

٢٨ - ويعد وضع قياسات مناسبة ومؤشرات أداء رئيسية لقياس المكاسب الناتجة عن زيادة الكفاءة أمر أساسيا لتقييم ما للنهج المتبع من تكاليف ومنافع صافية بالنسبة للدول الأعضاء. وستتضمن التقارير المرحلية وتقارير الأداء السنوية تقديرات للمكاسب الناتجة عن زيادة الكفاءة، التي ستنشأ بدرجة كبيرة عن الانخفاض في عدد قطع العتاد الجوي الاستراتيجي، وفي عدد الرحلات الجوية المنفذة، بما يحقق أقصى استفادة من قطع العتاد الجوي الاستراتيجية والتكتيكية الموجودة ومن جهد الدعم القائم، وفي النفقات العامة المتعلقة بوقود الطائرات. وانصب التركيز على إنشاء الهياكل الأساسية اللازمة للعمليات، ووضع الإجراءات التشغيلية دون أن يؤثر ذلك سلبا على الدعم الجوي المطلوب لبعثات حفظ السلام القائمة.

٢٩ - وتتضمن التدابير البرنامجية المحددة الإضافية الجاري تنفيذها بهدف تعزيز الكفاءة التشغيلية، وتحديد الحجم المناسب من طائرات الأسطول، والحد من التكاليف ذات الصلة ما يلي:

(أ) إجراء استعراض شامل لأسطول الطائرات القائم التابع لإدارة الدعم الميداني، وتحليل أثر وتكلفة تدابير الترشيح فيما يخص الشبكة العامة للرحلات الجوية، وتحديد التشكيلات المثلى للأسطول؛

(ب) تنفيذ شبكات "محاوير التجميع ومسارات التوزيع" التي تم تحديدها في إطار البعثة، والوصلة الجوية البنينة الإقليمية في شرق أفريقيا؛

(ج) تنفيذ هياكل المسارات الجوية الجديدة من أجل تحقيق الاستخدام الكفء للعتاد بغية المضي في تنفيذ المفهوم العام لاستخدام الأسطول؛

(د) بلورة نهج وفهم شاملين للإدارة الاستراتيجية للوقود؛

(هـ) تنمية الكفاءات والمهارات التقنية ذات الأهمية الحيوية لتخطيط وإدارة أسطول طائرات معقد وواسع الانتشار بطريقة ناجحة؛

(و) اقتناء تكنولوجيايات الدعم المكتبي (نظام إدارة النقل الجوي) الجوهرية لترشيح العمليات بغية الاضطلاع بالرصد في الوقت الحقيقي والحد من التكاليف؛

(ز) النظر في الحلول التي توفرها التكنولوجيا المتقدمة الناشئة الجديدة لمهام المراقبة، مما يقلل إلى أدنى حد من الحاجة إلى قيام الطائرات المأهولة بهذا الدور.

٣٠ - وينتظر أن تحسن هذه التدابير استخدام الأسطول واختيار التشكيل الأمثل من فئات الأسطول بهدف الحد من تكاليف التشغيل العامة لبرنامج الطيران عن طريق خفض حجم الأسطول الجوي والعدد الصافي لساعات الطيران، مما يؤدي إلى تقليل التكاليف المرتبطة بوقود الطائرات.

## باء - قسم النقل الجوي وقسم مراقبة الحركة في المقر

٣١ - يتولى قسم النقل الجوي، التابع لشعبة الدعم اللوجستي بإدارة الدعم الميداني، المسؤولية عن الوظيفة المتخصصة المتعلقة بإدارة الأسطول الجوي، ويوفر المشورة والخبرة التقنيتين لكبار القيادات بشأن المسائل المتصلة بالطيران، وبشأن السياسات والإجراءات والتوجيهات الرامية إلى تنفيذ العمليات الجوية للبعثات. ويعد قسم النقل الجوي مسؤولاً عن تنفيذ استراتيجية الطيران المتكاملة في عمليات حفظ السلام، المتوافقة مع استراتيجية تقدم الدعم الميداني على الصعيد العالمي، بما في ذلك وضع خريطة طريق لتخطيط بعثات الأمم المتحدة الميدانية وتدريبها وتجهيزها بالعتاد الجوي والموظفين المؤهلين، والقيام بالإشراف الكامل على الإدارة. وبالإضافة إلى اقتناء الطائرات، يتولى قسم النقل الجوي تنسيق جميع عمليات إعادة النشر بين البعثات، وذلك بصفة مؤقتة أو على أساس طويل الأجل. ومن الأمثلة التي توضح فعالية ومرونة هذا النهج في الإدارة ما حدث لدى تصفية بعثة الأمم المتحدة في جمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد، حيث أعيد بدرجة كبيرة نشر الطائرات المستخدمة في تشاد بموجب العقود التجارية القائمة لدعم التزايد المتزامن للاحتياجات في بعثة الأمم المتحدة في السودان، وبعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وأدى هذا إلى تجنب عملية اقتناء جديدة طويلة يمكن أن تكون مكلفة، إلى جانب القيام في الوقت المناسب بإنهاء العقود المتعلقة بالعتاد الذي كان سيصبح فائضاً عن الحاجة. وبالإضافة إلى ذلك، يخطط قسم مراقبة التحركات لاستخدام تشكيل أمثل من طائرات الأمم المتحدة الاستراتيجية، والطائرات المستأجرة لأجل قصير، والقدرة المتاحة لبرنامج الأغذية العالمي، وطائرات الركاب العريضة المشغلة لأجل طويل، من أجل تنفيذ العمليات الاستراتيجية المتعلقة بالنقل الجوي وتناوب القوات وتحقيق مكاسب ناتجة عن زيادة الكفاءة في الإنفاق العام.

## جيم - مركز الخدمات العالمية في برينديزي

٣٢ - حتى الآن، جرى إلحاق عنصر رئيسي لإدارة العمليات الجوية، هو مركز العمليات الجوية الاستراتيجية، بمركز الخدمات العالمية في برينديزي. ويتمثل عنصر ثان، يرتكز بموافقة الجمعية العامة، في النقل المقترح لوحدة المطارات والمحطات الجوية القائمة، بغية معالجة

الاحتياجات من الهياكل الأساسية للطيران على الصعيد العالمي، ومعالجة ما يرتبط بذلك من مسائل تتصل بتنظيم تلك الهياكل في وحدات تجميعية. ويتمثل عنصر ثالث في نظام إدارة النقل الجوي المتوخى تطبيقه، الذي سيستخدم مدخلات آلية عن بيانات الرحلات الجوية مستمدة من تنفيذ نظام تتبع الرحلات الجوية على الصعيد العالمي في مركز العمليات الجوية الاستراتيجية، وسيُفوض استخدام النظام فور اقتنائه.

## ١ - مركز العمليات الجوية الاستراتيجية

٣٣ - يعمل مركز العمليات الجوية الاستراتيجية في الوقت الحاضر على مدار الأربع والعشرين ساعة طوال أيام الأسبوع دعماً لعمليات الأمم المتحدة الجوية على الصعيد العالمي. ويجري تخطيط جميع عمليات النقل الجوي المخصصة الغرض ورحلات الدعم الجوي وتحليل تكاليفها ومنافعها، بهدف تحقيق مكاسب ناتجة عن زيادة الكفاءة. ويجري على نحو نشط تتبع ورصد ٩٠ في المائة من تحركات طائرات الأمم المتحدة لنقل الركاب والبضائع، والعمليات المشتركة بين البعثات. وتعالج مسائل الامتثال التقني المتصلة ببقية الطائرات في إطار طلبات التوريد أو عقود الاستئجار، وينتظر أن يجري تتبع الأسطول بأكمله بحلول حزيران/يونيه ٢٠١١.

٣٤ - وتتمثل الوظائف المحددة لمركز العمليات الجوية الاستراتيجية في مجال إدارة طائرات الأمم المتحدة المستأجرة لأجل طويل فيما يلي:

(أ) قيام إدارة الدعم الميداني بممارسة المراقبة التشغيلية العالمية على جميع التحركات الجوية الاستراتيجية، والتحركات الجوية خارج مناطق البعثات، وفيما بين البعثات، وكذلك على الرحلات الخاصة لكبار الشخصيات بالتنسيق مع مقر الأمم المتحدة ومقار البعثات؛

(ب) ضمان استخدام طائرات الأمم المتحدة التي جرى نشرها للنقل الجوي الاستراتيجي وفقاً لمفهوم الاستخدام الشامل للأسطول؛

(ج) التركيز على تخصيص الطائرات المناسبة لكل مهمة من حيث التشكيل وكفاءة التكاليف والتشغيل.

٣٥ - وتفوض المسؤولية عن تحديد مهام ما تقوم به الأمم المتحدة من عمليات جوية فيما بين البعثات وخارج مناطق البعثات، وما يرتبط بذلك من مسؤولية عن تتبع الأسطول الجوي في الزمن الحقيقي، إلى مركز العمليات الجوية الاستراتيجية، بغية تعظيم استخدام العتاد الجوي الاستراتيجي دون المساس بالدعم المقدم إلى البعثات في الوقت الحاضر. ومن



الجوهري لتحقيق الكفاءة إتاحة تحديد المهام التشغيلية للطائرات "المتقاسمة" لأغراض الدعم الجوي الإقليمية والمشاركة بين البعثات والعالمية، مع ضمان القدرة في الوقت نفسه على رصد الاتجاهات المتعلقة باستخدام هذه الطائرات في الزمن الحقيقي.

## ٢ - نظام إدارة النقل الجوي

٣٦ - استجابة لتوصيات مجلس مراجعي الحسابات الداعية إلى تعزيز نظم رصد البيانات ضمانا لاكتمال بيانات الطيران ودقتها، أسندت إدارة الدعم الميداني أولوية لوضع وتنفيذ نظام إلكتروني لإدارة النقل الجوي من أجل تيسير الإدارة العالمية للعمليات الجوية. وقد اختتمت عملية الشراء الرامية إلى اقتناء برمجية تجارية دون التوصل إلى نتيجة مرضية. وبالنظر إلى الزيادة الكبيرة في تعقيد إدارة أسطول عالمي متكامل إلى جانب ضمان الامتثال للنظام المالي والقواعد المالية للأمم المتحدة، تسعى الأمانة العامة على نحو نشط إلى إيجاد حل بديل.

## ٣ - وحدة المطارات والمحطات الجوية

٣٧ - تتعرض الهياكل الأساسية للطيران في مناطق عمليات البعثات، في كثير من الأحيان، إلى التدهور أو الضرر الشديد. وسيبذل قصارى الجهد لضمان الوفاء بالمعايير الدولية الدنيا، وعدم الارتقاء بالهياكل الأساسية إلا عندما يكون ذلك ضروريا بصورة مطلقة لضمان سلامة الرحلات الجوية وللسماع بتنفيذ عمليات الأمم المتحدة الجوية بكفاءة حيثما شكلت أوجه القصور الهامة خطرا وأثرت سلبا على إنجاز ولاية البعثة. وتوفر وحدة المطارات والمحطات الجوية التابعة لقسم النقل الجوي، التي أنشئت حديثا والمقترح نقلها إلى برينديزي في الفترة ٢٠١١/٢٠١٢، منصة تساعد البعثات في إدارة خدمات الدعم الجوي والأرضي من أجل تغطية الاحتياجات الخاصة بمطارات البعثات الميدانية ومحطاتها الجوية وتوفير الدعم لبرامج التخطيط الأساسي للمطارات ومواقع هبوط الطائرات العمودية وإصلاح المطارات. وستعالج مسألة تشكيل طائرات النشر الاستراتيجي ذات الصلة، وخاصة النظم المؤلفة من وحدات تجميعية تسمح بالنشر السريع لهياكل أساسية أرضية جوية تتسم بفعالية التكليف، مثل نظم الإضاءة المحمولة، معالجة أكثر كفاءة في سياق التنظيم القائم على الوحدات التجميعية.

٣٨ - وستسدي الخبرة التقنية والمصادقة الدولية المطلوبة، التي توفرها منظمة الطيران المدني الدولي بموجب اتفاق الخدمات الإدارية المعقود مع الأمم المتحدة في عام ٢٠٠٩، مساعدة كبيرة في مشروعات الهياكل الأساسية المطلوبة، وتضمن الوفاء بالموصفات الدنيا. وستقوم وحدة المطارات والمحطات الجوية بما يلي:

- (أ) وضع خطة رئيسية لتنمية المطارات لكل بعثة؛
- (ب) المساعدة في المشتريات المتعلقة بمعدات إدارة الحركة الجوية/معدات الاتصالات والملاحة والمراقبة، والأشغال الهندسية وكذلك سائر المعدات والخدمات، والأمن، والمناولة الأرضية، والمدارج، وخدمات المشغلين الجويين اللازمة لبدء البعثات؛
- (ج) المساعدة في مشتريات معدات الملاحة الجوية، وما يتصل بذلك من تكوين صحائف بيانات السلامة؛
- (د) تقييم المطارات ومهابط الطائرات العمودية أو تشييدها أو إصلاحها؛
- (هـ) إدارة مشاريع الطيران التي تستلزم مصادقة دولية بموجب اتفاق الخدمات الإدارية المعقود مع منظمة الطيران المدني الدولي، والإشراف على هذه المشاريع.
- ٣٩ - وقد سمح تنفيذ المشاريع بموجب اتفاق الخدمات الإدارية بإتمام مشروعين كبيرين في إطار بعثة الأمم المتحدة في السودان (مدرج الأمم المتحدة الدولي) وإصلاح مطار/مدرج في إطار بعثة الأمم المتحدة في السودان والعملية المختلطة للاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة في دارفور. وسيتيح تحسين المطارات الوفاء بمتطلبات التشغيل والسلامة بطريقة مأمونة بقدر أكبر وسيكفل استمرارية الدعم.

## دال - مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات

- ٤٠ - أنشأت إدارة الدعم الميداني رسمياً، وفقاً لقرار الجمعية العامة ٢٦٩/٦٤ الذي وافق على استراتيجية تقديم الدعم الميداني على الصعيد العالمي، مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات في مركز الخدمات الإقليمية في عنتبي، دعماً لأكبر البعثات الميدانية التي تساندها إدارة الدعم الميداني في وسط وشرق أفريقيا. ويتمثل الهدف الرئيسي في توفير خدمات نقل وحركة متكاملة تكاملاً تاماً لتحقيق الكفاءة في متطلبات النقل المتعدد الأنماط، على أساس الحركة في الزمن الحقيقي والحركة المتوقعة وتحليل الطلب.
- ٤١ - وسيركز المركز أساساً على تحقيق التخطيط المتكامل لحركة الموظفين والبضائع فيما بين البعثات في أفريقيا باستخدام كل عتاد النقل المتاح.
- ٤٢ - وفي حين أن مركز العمليات الجوية الاستراتيجية في برينديزي يركز أساساً على تحقيق الكفاءة في الاستفادة من طائرات الأمم المتحدة المستخدمة في تغطية احتياجات النقل الجوي الاستراتيجي المخصص لأغراض بعينها وفي رحلات الدعم المشتركة بين البعثات، فإن المكاسب المتوخى إنجازها من خلال مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات ستتحقق عن

طريق تحليل أكثر تركيزاً على جانب الطلب من المعادلة، والتخطيط المتكامل للاحتياجات على أساس إقليمي. بما يصوغ شكل وتركيب الأسطول الاستراتيجي ويحقق مزيداً من الاستفادة من الأساطيل القصيرة المدى التابعة لكل بعثة من البعثات.

٤٣ - واعتباراً من ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠، أُختبر بصفة تجريبية جدول للرحلات الإقليمية بين البعثات المدعومة. وخصّصت طائرتا ركاب متوسطتا المدى لمركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات من أجل وضع جدول للرحلات الإقليمية. كما تستخدم هاتان الطائرتان في تناوب القوات على الصعيد الإقليمي داخل أفريقيا، عندما لا تكونان مكلفتين بأداء مهمتهما الأولية وهي توفير الدعم للبعثات الميدانية.

٤٤ - وحتى ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠ كانت هذه الطائرات قد نقلت ٣٥ ٠٤٨ راكبا، يضمون عسكريين وأفراد شرطة ومراقبين عسكريين وأفراداً مدنيين وغيرهم من الأفراد التابعين لوكالات الأمم المتحدة، بين البعثات في المنطقة. وحققت جميع هذه الطائرات لتوفير خدمات جوية منسقة على الصعيد الإقليمي من أجل تلبية الطلب على التحركات الطويلة المدى في المنطقة وفورات تبلغ نحو ٢٧ مليون دولار لأنه أتاح الاستغناء عن طائرتين طويلتي المدى وطائرة إقليمية وطائرة شحنات ثقيلة.

٤٥ - وستزود طلبات التحركات الإلكترونية العالمية للركاب والبضائع، المعروفة باسم تحركات الأفراد الإلكترونية وتحركات البضائع الإلكترونية، جميع موظفي الأمم المتحدة في البعثات، ويشمل ذلك البلدان المساهمة بقوات/بأفراد شرطة والمراقبين العسكريين، بفرص النفاذ الإلكتروني الفوري والكفاء؛ ويجري في الوقت الحاضر تعزيز دور المركز المشترك لمراقبة الحركة في كل بعثة من أجل تخطيط التحركات.

٤٦ - وفي ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠، تم تسليم مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات إلى مركز الخدمات الإقليمية في عنتبي. وستكون الخبرة المستمدة من تجميع الطلب على الصعيد الإقليمي، المرتبط بالتنبؤ بالطلب، وتنفيذ جداول الرحلات الإقليمية، موضع استعراض تجريه إدارة الدعم الميداني في تموز/يوليه ٢٠١١. وستُبيّن القياسات ذات الصلة في تقارير الأداء المعنية.

٤٧ - وقدّر التحليل الأولي للتكاليف والمنافع، الذي عرض على الدول الأعضاء في إطار استراتيجية تقديم الدعم الميداني على الصعيد العالمي (A/64/633)، المنافع الناشئة عن إنشاء مركز المراقبة المتكامل للنقل والتحركات بنحو ٤٧ مليون دولار. وتستند هذه الوفورات إلى تخفيض قطع العتاد الجوي في المنطقة نتيجة تحسين تخطيط التحركات، واستخدام العتاد فيما بين البعثات، واختيار الحجم الملائم للأسطول الجوي. وقد اقتصر هذا التحليل على الطائرات

الاستراتيجية للأسطول الجوي للأمم المتحدة - B/737/MD 83، و IL 76، و C 130، و CRJ. وأدرجت طائرات النقل الثقيل العمودية في الاستعراض لارتفاع ثمنها ولأن استخدامها يقتصر على مهام محددة. وبالإضافة إلى ذلك، سيسهم النجاح في تخفيض قطع العتاد الجوي في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بأكثر من ٣٦ ٠٠٠ طن أو بنحو ١١ في المائة من مجموع انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن العمليات الجوية المرتبطة بحفظ السلام.

## هاء - العمليات الجوية للبعثات الميدانية

٤٨ - في كل بعثة لحفظ السلام ينشر فيها عتاد جوي، يُنشأ قسم للطيران تحت إشراف كبير موظفي الطيران. ويكون هذا القسم مسؤولاً أمام رئيس أو مدير دعم البعثة عن جميع الجوانب المتعلقة بعمليات الطيران. وفي البعثات المعقدة التي يتضمن هيكلها قسماً لخدمات الدعم المتكامل، يتبع قسم الطيران رئيس خدمات الدعم المتكامل، ويتألف القسم من ثلاث وحدات هي وحدة العمليات الجوية، ووحدة المحطات الجوية، ووحدة الامتثال التقني. ويتضمن دليل الطيران الصادر عن إدارة الدعم الميداني/إدارة عمليات حفظ السلام شرحاً تفصيلياً لوظائف هذه الوحدات ومسؤولياتها.

٤٩ - وتُكلف طائرات الأمم المتحدة المنشورة في البعثات الميدانية بتلبية الاحتياجات التشغيلية والإدارية التالية في إطار دعم ولاية البعثة، ومفهوم العمليات، وخطة دعم البعثة:

- (أ) عمليات إجلاء الجرحى والإجلاء الطبي والرحلات الجوية في حالات الطوارئ؛
- (ب) الرحلات الجوية الخاصة لكبار الشخصيات لأغراض الاتصال والتفاوض؛
- (ج) المهمات التشغيلية والطائرة لقوات الشرطة المدنية وقوات لحفظ السلام؛
- (د) عمليات تناوب القوات؛
- (هـ) الدعم اللوجستي، في شكل نقل الأفراد المناوبين والدبلوماسيين، وبضائع البعثة؛
- (و) رحلات دعم المهمات المختلفة؛
- (ز) حرية تحرك موظفي البعثة؛
- (ح) المهمات الأخرى المبينة في العقد، أو طلب التوريد، أو اتفاق الخدمة المجانية.

(ط) كما يُطلب إلى بعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام أن تدعم وكالات وصناديق الأمم المتحدة الأخرى فيما يخص النقل الجوي للموظفين. وتتيح السياسات والإجراءات المطبقة تلبية الاحتياجات، سواء بإتاحة استخدام المقاعد الخالية أو استئجار طائرة بأكملها، ومعالجة ما يرتبط بذلك من مسائل تتعلق باسترداد التكاليف وبالمسؤولية المدنية.

٥٠ - وفي البعثات الميدانية، يضمن كبير موظفي الطيران أن يُؤذَن على النحو السليم بطلبات المهام الجوية، في إطار قدرات الطائرات والأطقم المخصصة للبعثة، وأن يتسنى إنجازها ضمن البيئة التشغيلية، في سياق الهدف الرئيسي المتمثل في ضمان استخدام العتاد الجوي استخداماً آموناً وكفئاً وفعالاً. ويكفل قسم الطيران التمسك بسياسات وتوجيهات إدارة الدعم الميداني في جميع المسائل المتعلقة بالطيران، وامتثال المشغلين الجويين ووحدات الطيران العسكري للعقود، ويضمن الجودة والأداء بموجب برنامج ضمان الجودة. وتُراعى إدارة المخاطر التشغيلية في جميع القرارات المتصلة بالعمليات الجوية.

## خامسا - الطائرات العسكرية المقدمة إلى الأمم المتحدة بموجب طلبات توريد

٥١ - تُشغّل الأمم المتحدة الطائرات العسكرية المقدمة من الدول الأعضاء لتقديم خدمات الدعم الجوي لبعثات حفظ السلام لدى أداء مهام عسكرية محددة، وتوفير خدمات النقل الجوي تبعاً للولايات الواجبة التطبيق الصادرة عن مجلس الأمن. وتشمل الأدوار العسكرية المحددة، من الناحية الاعتيادية، الدعم الجوي عن قرب للتشكيلات العسكرية المنشورة على الأرض، واستعراض القوة، والقيام بالدوريات، والمراقبة، وإنزال القوات وسحبها، وإجلاء الجرحى والإجلاء الطبي، والبحث والإنقاذ. وتقوم الطائرات العمودية العسكرية المتعددة الأغراض بدور في تمكين القوات البرية من سرعة التنقل. وعندما لا تكون هذه الطائرات مكلفة بعمليات عسكرية، يمكن استخدامها لاستكمال جهد الدعم الجوي الذي تقدمه شركات الطيران وفقاً لعقود تجارية، وذلك لتحقيق أقصى استفادة من الطائرات المقدمة بموجب أحكام طلبات التوريد.

## تحسين أحكام طلبات التوريد القائمة وعمليات الاقتناء المقبلة للعتاد الجوي العسكري

٥٢ - إلحاقاً بتقريره المقدم إلى اللجنة الخاصة المعنية بعمليات حفظ السلام في عام ٢٠١٠، تخضع أحكام وشروط طلبات التوريد في الوقت الحاضر للاستعراض داخل إدارة الدعم الميداني وإدارة عمليات حفظ السلام لضمان ارتباط المواصفات بالولايات المتطورة

للبعثات وملاءمتها لها. وتخضع في الوقت الحاضر المسألة الهامة المتعلقة ببرد التكاليف إلى الحكومات، التي تشمل الأسعار المتفق عليها والعلاقة بالمدفوعات الأخرى وفقا لمذكرات التفاهم ذات الصلة، للاستعراض على يد فريق عامل تابع لإدارة الدعم الميداني/إدارة عمليات حفظ السلام، بالتشاور مع الدول الأعضاء، لضمان ارتباط الأحكام ارتباطا مباشرا بالتكاليف في الزمن الحقيقي، وتعويض الحكومات عن الخدمات المقدمة تعويضا منصفا. وفي الوقت نفسه، تخضع مسألة استخدام الطائرات العسكرية، من حيث ساعات الطيران والتوافر التشغيلي للطائرات المنشورة في البعثة بموجب طلبات التوريد، للدراسة والتحليل على يد فريق مشترك بين إدارة عمليات حفظ السلام وإدارة الدعم الميداني. ويواصل الفريق تقييم كل بعثة على حدة في الموقع بهدف معالجة مسألة الاستخدام غير الكامل والمصادقة على نشر كل قطعة عتاد في ضوء احتياجات القوة.

٥٣ - ولدى معالجة الشواغل المتعلقة بانخفاض عدد الطائرات العمودية العسكرية المتعددة الأغراض بنحو ٥٠ طائرة في بعثات حفظ السلام، يُجري الفريق العامل، بمشاركة كاملة من مكتب الشؤون العسكرية في إدارة عمليات حفظ السلام وإدارة الدعم الميداني، مداولات لضمان أن تميز الأحكام والشروط وتساعد التزام الدول الأعضاء بتزويد عمليات الأمم المتحدة لحفظ السلام بعناد جوي عسكري عالي القيمة. وسيقدم الفريق العامل تقريرا إلى الإدارة العليا في شباط/فبراير ٢٠١١ (انظر المرفق الثالث).

## سادسا - معايير الطيران، وجودة الطيران وأداؤه، وسلامة الطيران

٥٤ - تنفذ العمليات الجوية للبعثات في بيئات فريدة وشاقة توفر فيها الدول الأعضاء دعما جويا من شركات الطيران التجارية ومن الطيران العسكري على حد سواء. ويشكل دليل الطيران الصادر عن إدارة عمليات حفظ السلام وإدارة الدعم الميداني، إلى جانب معايير الطيران الخاصة بالأمم المتحدة وإجراءات التشغيل الموحدة للبعثات، النظام التنظيمي للطيران الذي تتبعه إدارة الدعم الميداني. وتشكل هذه المواد معا التوجيهات النهائية التي يُهتدى بها لتوحيد الفوارق في لوائح الطيران الواجبة التطبيق، وتوفير إجراءات للعمليات الجوية التي تضطلع بها إدارة الدعم الميداني/إدارة عمليات حفظ السلام عند غياب هيئة رقابية حكومية. وبالإضافة إلى ذلك، يتضمن الدليل إجراءات وممارسات لإدارة العتاد الجوي وفقا للوائح الأمم المتحدة وتوجيهاتها وإجراءاتها المقررة. ويتعين استخدامه بالاقتران مع المرفق ٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) المتعلق بالمشغلين التجاريين، ومعايير الطيران الخاصة بالأمم المتحدة، ودليل المشتريات الخاص بالأمم المتحدة.

٥٥ - وعلى الرغم من اختلاف كل بعثة للأمم المتحدة عن الأخرى، يُتبع افتراضان أساسيان هما: أولاً، أنه لا يجوز المساس بسلامة الرحلات الجوية؛ وثانياً، أنه يجب، لدى تنفيذ الأهداف التي صدر بها تكليف، اتباع معايير وإجراءات إدارة عمليات حفظ السلام/إدارة الدعم الميداني في جميع الأوقات ضمن الإطار المحدد لإدارة المخاطر.

٥٦ - ومعايير الطيران الواجبة التطبيق فيما يخص المشغلين التجاريين هي القواعد القياسية والممارسات الموصى بها في مجال الطيران المدني الدولي، ومعايير الطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية الصادرة عن الأمم المتحدة. وتحدد الأنظمة العسكرية الوطنية لكل بلد مساهم بقوات المعايير الواجبة التطبيق بالنسبة للطائرات العسكرية التي يستعان بها. بموجب طلبات التوريد. غير أن كلا من المشغلين العسكريين والتجارين يجب أن يمثلوا لأنظمة البلد المضيف الواجبة التطبيق، ويجب كذلك أن يعملوا بطريقة متكاملة تماماً في البيئة التشغيلية لحفظ السلام، وأن يمثلوا من ثم للسياسات والتوجيهات والمتطلبات المبينة في دليل الطيران الصادر عن إدارة الدعم الميداني/إدارة عمليات حفظ السلام، وإجراءات التشغيل الموحدة للبعثات، ودليل سلامة الطيران الصادر عن إدارة الدعم الميداني/إدارة عمليات حفظ السلام.

## ألف - معايير الطيران الخاصة بالأمم المتحدة

٥٧ - تجتمع إدارة الدعم الميداني وبرنامج الأغذية العالمي، بمساعدة منظمة الطيران المدني الدولي، على هيئة الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران. وقد وُضع هذا الفريق معايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة، من أجل تعزيز سلامة الطيران، والتخفيف من المخاطر بالنسبة للمنظمة وموظفي الأمم المتحدة، وكذلك لتيسير إمكانية التشغيل المشترك بين الوكالات الشقيقة المعنية بتقديم الدعم في مجال الطيران (انظر المرفق الرابع). وقد أكدت منظمة الطيران المدني الدولي، لدى إنجاز النسخة ٢ من معايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة، أن المعايير تتفق اتفاقاً كاملاً مع القواعد القياسية والممارسات الموصى بها في مجال الطيران المدني الدولي. وتتفق منظمة الطيران المدني الدولي مع وحدة التفتيش المشتركة في رأيها المتعلق بضرورة إسناد مركز أعلى لمعايير الطيران المذكورة داخل منظومة الأمم المتحدة. وبناء على ذلك، أُطلب إلى الجمعية العامة أن تحيط علماً بالنسخة ٢ من معايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة، وبعزمها تعميم تلك المعايير.

## باء - برنامج إدارة الدعم الميداني لضمان جودة الطيران

٥٨ - يكفل برنامج إدارة الدعم الميداني لضمان جودة الطيران الامتثال لمعايير الطيران المطلوب توافرها في العمليات الجوية للأمم المتحدة. ويتمثل الهدف المتوخى من البرنامج في طمأنة الإدارة العليا في الأمم المتحدة وقيادات البعثات إلى أن شركات الطيران المدنية التي أبرم معها عقود ووحدات الطيران العسكري تفيان كلتاهما بالمعايير المطلوب توافرها في العمليات الجوية الجارية. ويتولى قسم النقل الجوي إدارة البرنامج وتنفيذه بالتنسيق مع فرع العمليات العسكرية وأخصائيي الامتثال التقني وضمان الجودة في مجال الطيران على مستوى البعثات.

٥٩ - وتُقيّم كل عناصر الطيران تقييماً نشطاً على النطاق الملائم وبالوتيرة المناسبة وفقاً لأفضل ممارسات الصناعة والممارسات العسكرية. وعند تبين عدم الامتثال لمعايير الجودة والتشغيل والسلامة والإشارة إلى ذلك خلال الرصد النشط، أو المراجعة الدورية، أو عن طريق تحليل الاتجاهات في إطار عمليات تقييم أداء البعثات، يجب اتخاذ إجراء تصويبي لمعالجة عدم الامتثال ضمن إطار زمني يمكن خلاله تنفيذ الإجراء المعني لضمان إنجاز المعيار المطلوب.

٦٠ - ويتضمن برنامج ضمان جودة الطيران نظاماً لتقييم الأداء يسمح بتحديد ما إذا كان يجري الوفاء بالمعايير المطلوبة أو يجري تجاوزها. ومن الناحية الاعتيادية، يتناول الرصد المستمر للنشاط بموجب البرنامج مواصفات الأطقم الجوية وخبراتها وفقاً لمتطلبات الأمم المتحدة، وكفاية التدريب وفقاً للمتطلبات الشائعة المتعلقة بالأطقم الجوية (مثل الطيران الليلي)، والامتثال التشغيلي لإجراءات الأمم المتحدة وقواعدها ونظمها الواجبة التطبيق، وكفاية الصيانة المستمرة التي تجرى للطائرات لتلبية متطلبات الصلاحية للطيران.

## جيم - تسجيل المشغلين الجويين ضمن البائعين

٦١ - تعد عملية التأهل الأولى المتعلقة بتسجيل المشغلين الجويين ضمن البائعين جزءاً من برنامج إدارة الدعم الميداني لضمان جودة الطيران. ويجب على جميع المشغلين الجويين الساعين إلى المشاركة في مناقصات الأمم المتحدة لتقديم الخدمات الجوية تسجيل أنفسهم لدى إدارة الدعم الميداني ولدى إدارة الشؤون الإدارية قبل أن يتسنى إدراجهم في قاعدة البيانات الخاصة بالبائعين التي تتعدها شعبة المشتريات. وتبدأ عملية تسجيل البائعين بتقييم للمشغلين الجويين المحتملين، يشمل عمليات تقييم تقنية وتشغيلية يجريها قسم النقل الجوي، واستعراضاً تجارياً واستعراضاً للسمعة تجريهما شعبة المشتريات.



٦٢ - وتُستعرض المعايير التي تحكم إجراء التقييم التقني بصفة دورية للوقوف على مدى الامتثال للمعايير الدولية وللمعايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة، وقد استعرض قسم النقل الجوي مؤخرًا نموذج معايير التقييم التقني والتشغيلي لخدمات الطائرات المستأجرة.

٦٣ - وتجري إدارة الدعم الميداني مراجعة وتفتيشًا لتحديد قدرات المشغل الجوي المحتمل على أداء الخدمات المطلوبة قبل منح أي عقد. وتعد هذه الزيارات جزءًا جوهريًا من البرنامج لضمان ألا يُسجّل سوى المشغلين الجويين المعتمدين وألا يتم التعاقد إلا معهم هم على تزويد الأمم المتحدة بخدمات جوية مستأجرة. وفي الفترة ٢٠٠٩/٢٠١٠، تأهلت بصفة أولية وسُجّلت ٢٣ شركة طيران، ويخضع ١٠ متقدمين للتقييم التقني، ولم تف ١٣ شركة طيران أخرى بالمتطلبات التقنية للأمم المتحدة (انظر المرفق الخامس).

## دال - إعداد وتدريب أخصائيي الطيران

٦٤ - يعد تدريب أخصائيي الطيران من أجل الحفاظ على مهاراتهم عند أعلى مستوى وضمان اطلاعهم على أفضل الممارسات التي تتبعها صناعة النقل في طائفة من فروع الطيران واللوجستيات أمرًا جوهريًا لأداء العمليات الجوية للأمم المتحدة.

٦٥ - ويضع قسم النقل الجوي ويعمم على كل البعثات الميدانية برنامج التدريب والاعتماد الموحد في مجال الطيران الذي يجب أن يجتازه جميع أخصائيي الطيران. وترمي هذه الوثيقة، التي تُحدّث بصفة سنوية، إلى تحقيق الأهداف والأولويات الاستراتيجية للإدارة في مجال الطيران، وتتألف من خمسة عناصر هي التدريب الأولي، ومقرر مديري الطيران، والتدريب أثناء العمل، والتدريب المتكرر، والتدريب المتخصص في مجال الطيران.

٦٦ - وفي السنة المالية ٢٠٠٩-٢٠١٠ تم تيسير التدريب في مجال الطيران وذلك في كل من مقر الأمم المتحدة والبعثات الميدانية، فجرى تنظيم ما مجموعه ٧٤ دورة تدريبية متخصصة حضرها ٦٠٠ مشارك. ويُلمَز جميع الموظفين المهنيين وكبار موظفي الخدمات الميدانية بأن يحضروا على الأقل دورة كل عامين، ويفضل أن يحضروا دورة كل عام.

٦٧ - ويعد تحديد العدد الأدنى من موظفي الطيران المطلوبين لبدء البعثات، وكذلك سجلات أخصائيي الطيران المحازين تقنيا، جزءًا جوهريًا من قاعدة الموارد البشرية التي تنهض عليها استراتيجية تقدم الدعم الميداني على الصعيد العالمي.

## هاء - سلامة الطيران

٦٨ - تتسم سلامة الطيران بأهمية فائقة للأمم المتحدة. وينطوي ذلك، بحكم التعريف، على التحديد الواضح لأخطار الطيران المصادفة، وتقييم ما يرتبط بها من مخاطر، وتنفيذ تدابير ملائمة للحد من المخاطر، لضمان الاضطلاع بالعمليات الجوية لحفظ السلام بالمستويات المقبولة من المخاطر لكل نوع من العمليات، أو بمستويات من المخاطر أدنى.

٦٩ - وأنشئ هيكل رسمي لسلامة الطيران في الأمانة العامة للأمم المتحدة وفي الميدان من أجل معالجة جميع المسائل المتصلة بسلامة الطيران، وهو مسؤول أمام إدارة عمليات حفظ السلام والإدارة العليا في إدارة الدعم الميداني. ويعد قسم سلامة الطيران في مقر الأمم المتحدة جزءاً جوهرياً من مكتب مدير شعبة الدعم اللوجستي التابعة لإدارة الدعم الميداني. ويوفر القسم إشرافاً منتظماً في مجال سلامة الطيران على العمليات الجوية الميدانية لإدارة عمليات حفظ السلام/إدارة الدعم الميداني، ويضع السياسات والمبادئ التوجيهية، ويقدم الدعم التقني إلى الهياكل المعنية بسلامة الطيران في الميدان.

٧٠ - ويُضطلع بزيارات تقييم منتظمة إلى البعثات، يتلوها وضع تقرير يتضمن توصيات ترمي إلى تحسين إجراءات البعثة وموقفها في مجال السلامة. واستحدث قسم سلامة الطيران مؤشر أداء رئيسياً يتمثل في النسبة المئوية التي تحدد في كل زيارة لمدى امتثال توصيات السلامة، وهي نسبة تحدد في كل زيارة. وكان مؤشر الأداء الرئيسي العام يبلغ ٥٩ في المائة في الفترة ٢٠٠٨/٢٠٠٩، ويبلغ ٧٤ في المائة في الفترة ٢٠٠٩/٢٠١٠، أما الهدف المتوخى للفترة ٢٠١٠/٢٠١١ فقد حُدد بنسبة امتثال قدرها ٨٥ في المائة.

٧١ - وتشجع الإدارة العليا في إدارة الدعم الميداني ثقافة إبلاغ غير عقابية تتمثل في الإبلاغ عن جميع أحداث الطيران بطريقة مفتوحة ومهنية تسمح بالتحليل الموضوعي وبصياغة توصيات فعالة. وبفضل هذه الثقافة الإيجابية ومبادرات السلامة الأخرى، انخفضت نسبة الحوادث لكل ١٠ ٠٠٠ ساعة طيران من ٠,٣٠ في عام ٢٠٠٥ إلى ٠,٠٨ في عام ٢٠٠٩. ويتم تجميع كل الأنشطة المتعلقة بسلامة الطيران في التقرير السنوي لقسم سلامة الطيران الذي يوزعه وكيل الأمين العام للدعم الميداني على كل البعثات الميدانية.

٧٢ - ويضطلع الموظفون المعنيون بسلامة الطيران في البعثات بأنشطة متنوعة وفقاً لبرنامج سلامة الطيران الخاص بالبعثة بهدف تحديد الأخطار التي تم الإبلاغ عنها ومراقبتها، وتحليل النتائج المستمدة من التحقيقات في أحداث الطيران، ووضع التدابير الملائمة لتخفيف المخاطر. ويكفل الطابع الاستباقي لهذه الأنشطة الاضطلاع بجميع العمليات الجوية للبعثات،

بما في ذلك الأنشطة العسكرية، بعد تنفيذ عملية سليمة لإدارة المخاطر ومراعاة الأخطار المحتملة وتطبيق تدابير التخفيف الوافية.

٧٣ - ووفقاً لدليل الطيران الخاص بإدارة الدعم الميداني، يجب أن يملأ الطاقم الجوي القائم بالتشغيل استمارة إلزامية لتقييم مخاطر الطيران قبل كل رحلة أو مجموعة رحلات مدنية أو عسكرية. وعملاً على المضي في توسيع نطاق مفهوم إدارة المخاطر التشغيلية، أقرت إدارة عمليات حفظ السلام وإدارة الدعم الميداني في نيسان/أبريل ٢٠٠٨ توجيه السياسة العامة بشأن إدارة المخاطر التشغيلية للطيران، واستحدثت المبادئ التوجيهية لتنفيذ السياسة العامة. ويتمثل الهدف النهائي لوثائق السياسة العامة هذه في إتاحة التحديد المبكر للأخطار وما يرتبط بها من مخاطر محتملة، والقيام في الوقت المناسب بتنفيذ التدابير الملائمة للتخفيف من المخاطر.

٧٤ - وتمثل إدارة المخاطر التشغيلية عملية لصنع القرار تشارك فيها جميع المستويات الإدارية في هيكل البعثة أثناء تخطيط وتنفيذ الرحلات الجوية المتعلقة بدعم البعثة. بما في ذلك إدارة التغيير عند الاقتضاء في عمليات الرحلات الجوية. ويعد رئيس البعثة مسؤولاً عن تنفيذ إجراءات إدارة مخاطر الطيران في بعثته، ويُسأل عن ذلك أمام وكيل الأمين العام لعمليات حفظ السلام، وهو مسؤول في نهاية المطاف عن القرارات المتخذة في عملية إدارة المخاطر المرتبطة باستخدام موارد الطيران الخاصة بالبعثة.

٧٥ - وتوفر السياسات والهياكل القائمة المتعلقة بسياسات الطيران نظاماً شاملاً لسلامة الطيران فيما يخص العمليات الميدانية للأمم المتحدة. وسيفضي تنفيذ عملية إدارة المخاطر التشغيلية إلى تحقيق مزيد من المكاسب في مجال سلامة الطيران في عمليات الأمم المتحدة لحفظ السلام.

## سابعاً - الاستنتاجات

٧٦ - تظل الأمانة للأمم المتحدة ملتزمة بتحقيق كفاءة التشغيل والتكاليف في الاضطلاع بالعمليات الجوية، دون المساس بالدعم المقدم إلى البعثات الميدانية أو بسلامة وأمن الموظفين وحفظة السلام التابعين للأمم المتحدة المنشورين في البعثات الميدانية.

### الإجراءات المطلوب من الجمعية العامة اتخاذها

مطلوب من الجمعية العامة أن تحيط علماً بالتقرير وبالنسخة ٢ من معايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة وباعتزامي تعميم تلك المعايير.

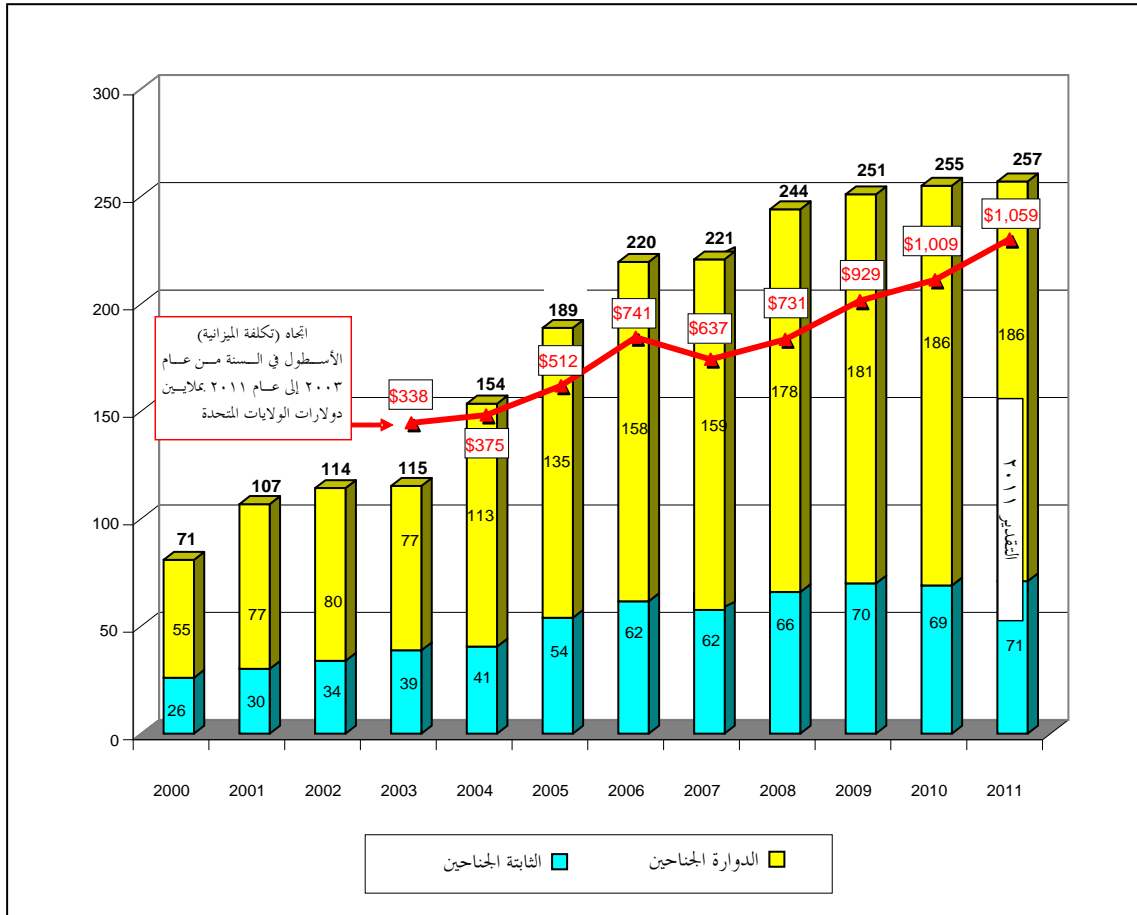
## المرفق الأول

## الأسطول الجوي لإدارة الدعم الميداني

٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠

البيعة	الطائرات التجارية الثابتة الجناحين	الطائرات التجارية ذات الأجنحة الدوارة الثابتة الجناحين	طلبات توريد الطائرات ذات الأجنحة الدوارة	طلبات توريد الطائرات المجموع
مكتب الأمم المتحدة في بوروندي	١			١
بعثة الأمم المتحدة في جمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد	٩	٦	٧	٢٢
بعثة الأمم المتحدة للاستفتاء في الصحراء الغربية	٣	٣		٦
بعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في هايتي	١	٤	٦	١٢
بعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في جمهورية الكونغو الديمقراطية	٢٠	٢٤	٢٤	٧٠
عملية الأمم المتحدة في كوت ديفوار	٣	٥	٣	١١
بعثة الأمم المتحدة لتقديم المساعدة إلى أفغانستان	٤	٤		٨
بعثة الأمم المتحدة لتقديم المساعدة إلى العراق	١			١
العملية المختلطة للاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة في دارفور	١٠	٣٠	٥	٤٥
قوة الأمم المتحدة لحفظ السلام في قبرص			٣	٣
قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان	١		٧	٨
مكتب الأمم المتحدة المتكامل لبناء السلام في سيراليون	١			١
بعثة الأمم المتحدة في ليبيريا	٣	٥	١١	١٩
بعثة الأمم المتحدة في نيبال	١			١
بعثة الأمم المتحدة في السودان	١١	١٥	١٦	٤٢
بعثة الأمم المتحدة المتكاملة في تيمور - ليشتي	٢	٤		٦
مكتب الأمم المتحدة في غرب أفريقيا	١			١
<b>المجموع</b>	<b>٦٨</b>	<b>١٠٤</b>	<b>٨٢</b>	<b>٢٥٧</b>

## تزايد تكاليف الأسطول الجوي لإدارة الدعم الميداني



## المرفق الثالث

## مركز الطائرات العسكرية في عمليات حفظ السلام

المجموع	بعثة الأمم المتحدة في ليبيا	بعثة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان	قوة الأمم المتحدة لحفظ السلام في قبرص	العملية المختلطة للاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة في دارفور	عملية الأمم المتحدة في كوت ديفوار	بعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في جمهورية الكونغو الديمقراطية	بعثة الأمم المتحدة لتحقيق الاستقرار في هايتي	بعثة الأمم المتحدة في جمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد	الأرجنتين
(١٠)	(٣+٨)	(٦)	(٣)	(٥)	(٣)	(٤+٦٠)	(٦)	(٧)	
٥			٣				٢		الأرجنتين
٩						٦		٣	بنغلاديش
٤							٤		شيلي
٥				٥ طائرات مسلحة					إثيوبيا
٣					٣				غانا
١٤						١٠ + ٤ طائرات مسلحة			الهند
٤		٤							إيطاليا
٦	٦								باكستان
٨	٤							٤	روسيا
٢						٢			جنوب أفريقيا
٢		٢							إسبانيا
١١	٣ + ٨ طائرات مسلحة								أوكرانيا
٢						٢			أوروغواي
٧٥	١٠	١١	٦	٣	٥	٣	٢٤	٦	المجموع

## المرفق الرابع

### اختصاصات فريق الأمم المتحدة الاستشاري التقني لشؤون الطيران

#### ألف - المهمة

يعزز الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران التدابير الرامية إلى خفض مستوى المخاطر المرتبطة بعمليات النقل الجوي لمنظومة الأمم المتحدة.

#### باء - التكوين

الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران هو فريق مشترك بين الوكالات يتألف من أخصائيي طيران من إدارة الدعم الميداني بالأمم المتحدة ومن برنامج الأغذية العالمي، وتشارك فيه منظمة الطيران المدني الدولي بصفة استشارية.

والأعضاء الدائمون في الفريق هم:

- ١ - رئيس قسم النقل الجوي في كل منظمة
- ٢ - رئيس قسم سلامة الطيران في كل منظمة
- ٣ - مستشار تعيينه منظمة الطيران المدني الدولي وفقاً لما تقتضيه أهداف الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران.

ويجوز لرئيس الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران أن يدعو عند الضرورة خبراء آخرين.

#### جيم - الاختصاصات

- ١ - إسداء المشورة إلى منظومة الأمم المتحدة بشأن المسائل المتعلقة بتشغيل الطيران وسلامته.
- ٢ - استعراض معايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة والإجراءات ذات الصلة وتعديلها، بصفة دورية، لضمان توافقها واتساقها مع معايير السلامة ومتطلبات التشغيل الدولية.
- ٣ - استعراض حالة تنفيذ معايير الطيران الموحدة للأمم المتحدة، بصفة دورية.
- ٤ - استعراض الأخطار التي تؤثر على عمليات النقل الجوي لمنظومة الأمم المتحدة، بما في ذلك نتائج التحقيقات في الحوادث، واقتراح إجراءات سديدة للتخفيف من المخاطر المعنية، مما يقلل من ثم من تعرض المنظمتين لها.

- ٥ - استعراض الإجراءات المشتركة لخدمة النقل الجوي وإدارة السلامة والاتفاقات التقنية المتعلقة بالطيران وإسداء المشورة بشأنها، بصفة دورية، من أجل تعزيز إمكانية التشغيل المشترك بين إدارة الدعم الميداني وبرنامج الأغذية العالمي.
- ٦ - استعراض نتائج عمليات المراجعة التي تجريها منظمات أخرى لشؤون الطيران ولسلامة الطيران في إدارة الدعم الميداني وبرنامج الأغذية العالمي، وإسداء المشورة بشأن إمكانية تطبيق التوصيات على منظومة الأمم المتحدة ككل.
- ٧ - تيسير تبادل المعلومات المتعلقة بالتشغيل والسلامة والأمن بين أعضاء منظومة الأمم المتحدة بأسرها.
- ٨ - وضع واستعراض معايير لتقييم المخاطر المرتبطة بالاستعانة بكل من حاملي شهادات المشغلين الجويين للطائرات المستأجرة والمنتظمة الجداول لأغراض السفر الرسمي لموظفي منظومة الأمم المتحدة.
- ٩ - تبادل المعلومات عن أحدث التطورات والاتجاهات في مجال الطيران المدني الدولي (القواعد القياسية والممارسات الموصى بها، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، والمواد التوجيهية).
- ١٠ - إسداء المشورة والقيام بأي أنشطة أخرى تعزز إمكانية التشغيل المشترك بين إدارة الدعم الميداني وبرنامج الأغذية العالمي، وعمليات خدمات النقل الجوي، وإدارة سلامة الطيران.

#### دال - اجتماعات الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران

- ١ - ترأس إدارة الدعم الميداني أو برنامج الأغذية العالمي الاجتماعات بالتناوب كل سنتين.
- ٢ - تعين كل منظمة من المنظمتين رئيساً من بين الأعضاء الدائمين.
- ٣ - يجتمع الفريق الاستشاري التقني لشؤون الطيران مرتين في السنة على الأقل. وتعد الاجتماعات بدعوة من الرئيس.
- ٤ - تعقد الاجتماعات العادية في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.



## المرفق الخامس

## قائمة شركات الطيران المعتمدة لدى إدارة الدعم الميداني

بيانات شركات الطيران						
رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية	
		١٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠	C208, HS748 (نقل بضائع) فقط، إجلاء الجرحى/ الإجلاء الطبي	كينيا	748 Air Services	١
١٣٧٨٣٧	٢٢٦٣٠	٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٤	IL76	الاتحاد الروسي	Abakan Avia	٢
		٥ أيار/مايو ٢٠١٠	ATR-42/300, ATR-72- 200/500	أيرلندا	Aer Arann	٣
١٢٦٧٩٣	١٨٤٣٨	٢١ حزيران/يونيه ١٩٩٩	اتصال عالي السرعة - TBA	فرنسا	Aero Services Corporate	٤
١٢٦٧٩٣	١٨٤٣٨	١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢	A319CJ	فرنسا	Aero Services Executive	٥
١١٣٠٨٠	٢٤٣٢١	٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٥	B06	البرتغال	Aeronorte Transportes Aeros	٦
لا شيء	٢٠٥٥١	١٩ شباط/فبراير ٢٠٠٣	IL76, A124	الاتحاد الروسي	Aeropetservices 224FU	٧
١١٠٤٦٥	٢٤٢٥٥	١٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٥	A320, A321	باكستان	Air Blue	٨
		٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠	Mi-26T	الاتحاد الروسي	Airline Rostvertol- Avia Cosed joint stock company	٩
١٦٧٠٨٦/١٢٦٤٥٥	٦٣٤٠	١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٥	B763, B734, B738	إسبانيا	Air Europa	١٠
١٥٦٤١٢	٢٩٣٩٤	١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩	B737, B757, B767	إيطاليا	Air Italy S.p.a	١١
١٣٥٣٨٦	٢٧٨٠٤	٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧	A321, A320	فرنسا	Air Mediterranee	١٢
١٢٦٩٦٥	٣٥٠٤	١٥ آذار/مارس ٢٠٠٤	AN24, AN26	أوكرانيا	Air Urga	١٣
لا شيء	٢١٣٧٨	٣ تموز/يوليه ٢٠٠٣	AS50, AS55, BK17, F27, B732	نيوزيلندا	Airwork (NZ) Limited	١٤
لا شيء	١٨١١٤	٢٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١	IL86	الاتحاد الروسي	AJT Air International	١٥
١٠٥٨١٥	٢٢٤٦٩	٢٣ آذار/مارس ٢٠٠٤	C56X, C25A, C500, LJ35	إيطاليا	Aliven S.R.L.	١٦
١٣١١٥٥	لا شيء	١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧	F28	أستراليا	Alliance Airlines	١٧
١٢٦٣٧٧	٢٢٨٥٦	١ نيسان/أبريل ٢٠٠٤	C182, C206, BE20, CN35, B190, AT42, AS50	كينيا	ALS Limited	١٨

## بيانات شركات الطيران

رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية	
لا شئ	٢١٠٧٦	١٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٣	C402, C414, D228, BE20,PSW4	كندا	Alta Flights (Charters), Inc	١٩
لا شئ	٧٤٨٦	١٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨	A310, MD83	مصر	AMC Aviation	٢٠
لا شئ	٢١٤٥٦	١٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨	B757, AT72	إسرائيل	Arkia Israeli Airlines	٢١
١٣٥٩٧٤	١٧٢٨٩	٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١	B744, B763, B734, A321	جمهورية كوريا	Asiana Airlines	٢٢
١٣٢٧٣٥	٢٠٤٨٨	٢٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢	C421, ALO3	باكستان	Askari Aviation	٢٣
١٠٥٢٣٧	٢٢٨٧١	١١ حزيران/يونيه ٢٠٠٤	AN12	كينيا	Astral Aviation Limited	٢٤
١٣٩٩٧٩	٣٦١٧	١٦ نيسان/أبريل ١٩٩٩	IL76, T154, IL86	الاتحاد الروسي	Atlant-Soyuz Airlines	٢٥
لا شئ	١٨١٠٧	٢٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢	B747	الولايات المتحدة الأمريكية	Atlas Air, Inc.	٢٦
لا شئ	١٨٠٩٠	١٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢	MI26, IL76	الاتحاد الروسي	Atruvera	٢٧
لا شئ	١٣٦٢٧	٢ شباط/فبراير ٢٠٠٠	IL76	أوزبكستان	Avialeasing Aviation Co	٢٨
لا شئ	٣٦٣٠	٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٤	B190, BE30, BE20	الدانمرك	Aviation Assistance	٢٩
١٠٧٧٢٤	٢٣٢٩٥	٢٨ تموز/يوليه ٢٠٠٤	B06, AS50, DHC5	كينيا	Aviation International Support	٣٠
		٤ أيار/مايو ٢٠١٠	IL76TD	الاتحاد الروسي	Aviacon Zitotrans Air Company	٣١
لا شئ	لا شئ	٢٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢	IL76	أذربيجان	Azerbaijan Airlines	٣٢
لا شئ	١٦٩٦١	٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٣	BE20	جنوب أفريقيا	Balmoral Central Contract	٣٣
لا شئ	لا شئ	٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	B06, B407, ALO3, B105	جنوب أفريقيا	Base 4 Aviation (Pty) Ltd	٣٤
لا شئ	٢٢٨٨٩	٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٣	L410, C550, B06	الدانمرك	Benair	٣٥
لا شئ	لا شئ	١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢	B734	إيطاليا	Blue Panorama Airlines	٣٦
١٠١٤٢٣	٢٤٠٨٢	١١ نيسان/أبريل ٢٠٠٥	B727, B737, C130, AT42	كندا	Bradley Airservices - First Air	٣٧
١٢٧٢٦٣	٢٤١٦	٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤	S61, S76, B214, B212	المملكة المتحدة	Bristow Helicopters Ltd.	٣٨
		٢١ أيار/مايو ٢٠١٠	A320-200	بلغاريا	Bulgaria Air Jsc	٣٩

بيانات شركات الطيران						
رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية	
١٠٣٨٣٩	٣٠١٠١	١ تموز/يوليه ٢٠٠٩	B190, BE20	جنوب أفريقيا	C&G Charter cc T/A King Air Charter	٤٠
		٢٨ نيسان/أبريل ٢٠١٠	B727, B757, B767	كندا	Cargojet Airways Ltd	٤١
١٠٦٥١٣	٦٠٣٢	١٨ أيار/مايو ٢٠٠٤	B744	لكسمبرغ	Cargolux	٤٢
١٠٨٩٨٥	٢٣١٦٧	٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٤	S61	جنوب أفريقيا	CHC Helicopters Africa	٤٣
لا شئ	٢٢٦٧٩	١٥ شباط/فبراير ٢٠٠٧	B212, S76, S61, S92	كندا	CHC Helicopters International Inc.	٤٤
لا شئ	لا شئ	١٣ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣	AT42, AT72, CL60	الدانمرك	Climber Air A/S	٤٥
		٣٠ نيسان/أبريل ٢٠١٠	DHC8-100/300	كينيا	CMC Aviation LTD	٤٦
لا شئ	٢٢٨٣٥	١٨ آذار/مارس ٢٠٠٤	C208, C310, F406, B190, C500	ناميبيا	Comav (Pty.) Ltd.	٤٧
لا شئ	لا شئ	١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥	S61, B06	كندا	Coulson Aircrane	٤٨
لا شئ	١٧٣٧٤	٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠١	IL62, T154, AN24, AN26	الاتحاد الروسي	Dalavia Far East Airlines	٤٩
لا شئ	لا شئ	٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣	DC10	المملكة المتحدة	DAS Air Cargo	٥٠
١٣١٧٢٦	٢٦٤٣٧	١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦	F27, DH8C	هولندا	Denim Air BV	٥١
١٢٧٤٢٤	٢١٩٩٠	٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	YK42, IL62, IL96	الاتحاد الروسي	Domodedovo Airlines	٥٢
لا شئ	لا شئ	١٣ آذار/مارس ٢٠٠١	AS50	الولايات المتحدة الأمريكية	Eagle Helicopters	٥٣
لا شئ	٢١٥٢٧	٢٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	G159, F28, L410, B757	كينيا	East African Safari Air	٥٤
لا شئ	لا شئ	١٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	PA42	فنلندا	Economica Oy Aircons	٥٥
١٣٦٠٠٥	٣٩٤٤	١٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١	B747, B777, A340, A300, A321, B737	مصر	Egypt Air	٥٦
لا شئ	لا شئ	٢١ حزيران/يونيه ١٩٩٩	B747, B767, B757, B737	إسرائيل	El Al	٥٧
لا شئ	١٩٢٢٣	٢٠ آب/أغسطس ٢٠٠٢	IL76, MI8	الاتحاد الروسي	Emercom	٥٨
١٥٩٣٤٢	١٤٧٠٣	٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١	B767, B757, B707, AT42, C130, FK50, DHC5, DHC6	إثيوبيا	Ethiopian Airlines	٥٩

## بيانات شركات الطيران

رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية	
لا شئ	١٩١٣٩	١١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢	AN12, T154, IL86	الاتحاد الروسي	Eurasia Airlines	٦٠
لا شئ	١٧٢٥٥	٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠١	B737	البرتغال	Euroatlantic Airways	٦١
١٢٧٩١٩	٢٤٢١٢	١٦ أيار/مايو ٢٠٠٥	B738	قبرص	Eurocypria	٦٢
١٤١٣٣٢	٢٧٩٥٠	٢٩ حزيران/يونيه ٢٠٠٧	B205, B212, AS50, BK17, B105, B06, C212, LJ35	الولايات المتحدة الأمريكية	Evergreen Helicopters, Alaska	٦٣
١٠٦٩١٨	٢٦٣٢	٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤	B212, B06, ALO3	الولايات المتحدة الأمريكية	Evergreen Helicopters, ORE	٦٤
١٠١٤٧٨	٧٥٧٦	٣٠ حزيران/يونيه ١٩٩٥	B747	الولايات المتحدة الأمريكية	Evergreen Intl Airlines	٦٥
١٦٢٥٨٥	٣٠٣٤٧	١ تموز/يوليه ٢٠٠٩	BK117	كينيا	Everett Charter Aviation	٦٦
١١٨٣٧٧	لا شئ	١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥	S61	كندا	Executive Transport Airways	٦٧
١١٢٢١٢	٢٤٢٣١	١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥	B190, BE20, BE9L AT42, SH36, LJ35	جنوب أفريقيا	Executive Turbine	٦٨
١٠٥١٤٩	٢١٩٢٤	١٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣	C550, LJ35, LJ55	ألمانيا	FAI Rent-a-Jet	٦٩
١٣٨١٧١	لا شئ	١٧ حزيران/يونيه ١٩٩٥	A300, F27, SH36, L410	سويسرا	Farnair	٧٠
لا شئ	٢٦٤٣	١ شباط/فبراير ١٩٩٥	C208	جنوب أفريقيا	Federal Air	٧١
لا شئ	لا شئ	٧ تموز/يوليه ٢٠٠٣	P180	إيطاليا	Foxair SPA	٧٢
١٢٧٩٠٩	٢١٧٥١	٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	MD83	تركيا	Free Bird Airlines	٧٣
١٢٧٧٥٢	٢١٤٢٨	٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩	GLF5, E135	سويسرا	G5 Executive AG	٧٤
١١٦٠٢٣	٢٦٠٥٣	١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦	YK40, B737, CL 600- 2B19	جورجيا	Georgian Airways	٧٥
لا شئ	١٨٠٨٢	١٢ آب/أغسطس ٢٠٠١	B737-700, A319- 111/112	ألمانيا	Hamburg International	٧٦
١٢٧٧٣٨	١١١٣٥	٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨	MI8, L410	بلغاريا	Heli Air Services	٧٧
لا شئ	١٨٣٨٥	٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١	BK17, B06	باوا غينيا الجديدة	Heli Niugini	٧٨
١٠١٧٩٤	١٣٧٧٢	٢٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦	B412	إسبانيا	Helicopteros Del Soreste	٧٩
١٢٧٧٨٨	٢١١٥٤	١٩ حزيران/يونيه ٢٠٠٣	B06, B212, AS50	نيوزيلندا	Helicopters (NZ) Ltd.	٨٠
		٢٥ شباط/فبراير ٢٠١٠	AS365N	البرتغال	Heliportugal	٨١

## بيانات شركات الطيران

رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية	
لا شئ	١٥٨٠٢	١٦ تموز/يوليه ١٩٩٨	B212, B06, AS50, BE20	بايوا غينيا الجديدة	Hevi Lift	٨٢
١٣٨٥٣٤	٣٠١٢٥	١٥ شباط/فبراير ٢٠٠٧	A330, A320	إسبانيا	Iberworld Airlines SA	٨٣
١٦٧٢٩٥		٢٤ شباط/فبراير ٢٠١٠	B757	آيسلندا	Icelandair ehf	٨٤
لا شئ	١٩٦٧٩	٢٩ تموز/يوليه ٢٠٠٢	IL76	الاتحاد الروسي	Illavia Airlines	٨٥
لا شئ	لا شئ	٢٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢	GLF5, GLF4, C56X	سويسرا	Jet Club	٨٦
لا شئ	١٨٢٤٣	٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٣	FA20, CL60	فنلندا	Jetflight Oy Wihuri Aviation	٨٧
لا شئ	٢١٤٥٥	١٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	B737, B707	الأردن	Jordan Aviation	٨٨
١٦٥٠٦٨	١٩٣٠٢	١٦ آب/أغسطس ٢٠٠٢	B747	الولايات المتحدة الأمريكية	Kalitta Airlines	٨٩
لا شئ	٢٢٣٩٨	٢٢ آذار/مارس ٢٠٠٤	MI8	أوكرانيا	Khoriv Avia	٩٠
لا شئ	١٠٢٠٧	٣٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧	AN26, T134	الاتحاد الروسي	Kirov Avia	٩١
لا شئ	١٦١٥٣	٢٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٥	MI26, MI8, MI2	الاتحاد الروسي	Komiaviatrans State Enterprise	٩٢
١٣٩٦٩٩	٢٨٦١	١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١	B744, A332	كوريا الجنوبية	Korean Air	٩٣
لا شئ	٢٢٨٤٨	١١ حزيران/يونيه ٢٠٠٤	A340, B767, A320	شيلي	Lan Chile	٩٤
لا شئ	٢٨٨٣	١٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٥	B767, B737	أستراليا	Lauda Air	٩٥
لا شئ	٤٢٥٠	١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١	B737, C212	موزمبيق	Linhas Aereas de Mozambique (LAM)	٩٦
١٢٦٥٧١	١٢١٧٣	٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩	S76, AS32, B212, B06, B412,	أستراليا	Lloyd Helicopter Services Ltd.	٩٧
لا شئ	٢٢٣٦٢	٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣	PA34, PA36, C550, C560	المملكة المتحدة	London Executive Aviation Ltd.	٩٨
لا شئ	١٧٠٠١	٢٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٥	A320	مصر	Lotus Air	٩٩
لا شئ	٢٤٠١٨	٢٨ أيار/مايو ٢٠٠٤	A332, A333, A321, A320	ألمانيا	LTU Luftransport	١٠٠
لا شئ	٢٠٩٧٩	٢٦ آذار/مارس ٢٠٠٣	MD83	مصر	Luxor Air	١٠١
لا شئ	لا شئ	٣٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢	B737	ماليزيا	Malaysian Airlines System	١٠٢
لا شئ	لا شئ	١٨ آذار/مارس ٢٠٠٣	C212, BE20	موزمبيق	Mex-Mocambique Expresso	١٠٣
١٣٦٤٩٩	٦٠٤٨	٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧	B734, B738	الولايات المتحدة الأمريكية	Miami Air International	١٠٤

## بيانات شركات الطيران

رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية
١٠٦٢٢٧	١٤٧٠٥	١ حزيران/يونيه ٢٠٠٠	A310	مصر	Midwest Airlines ١٠٥
١٢٦٨٩٢	/١٥٧٣٨ ٢٩٢٠٧	١١ آذار/مارس ٢٠٠٤	AN12, AN24, YK42, AN74	أوكرانيا	Motor Sich JSC ١٠٦
١٢٧٦٨٥	٢٥٧٧٩	٢٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٢	DC86	الولايات المتحدة الأمريكية	Murray Air ١٠٧
١٦٣٩٠٦	٢٩٦٩٦	١ حزيران/يونيه ١٩٩٥	BE20	جنوب أفريقيا	National Airways ١٠٨ Corporation
١٠٦٣٦٦	٢٣٢٣٨	١١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٥	B212	كندا	National ١٠٩ Helicopters Inc.
١٢٦١٨٣	٢٦٤٨٠	١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦	BE20, BE30, B190, E110,	جنوب أفريقيا	Naturelink ١١٠ Aviation
لا شئ	١٢١١٢	٥ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨	MI8	الاتحاد الروسي	Nefteyugansk ١١١
١٢٣٦٧٥	٣٠٣٠٧	٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٥	B737	الولايات المتحدة الأمريكية	Netjets ١١٢
لا شئ	١٦٨٥١	٢٦ نيسان/أبريل ٢٠١٠	Mi-8P, Mi-8AMT	الاتحاد الروسي	Niznheartovskia ١١٣
لا شئ	١٦٨٥١	٩ آب/أغسطس ٢٠٠١	F28, B190, FA50, F900, HS25	فرنسا	Occitania-Octavia ١١٤
١٠٩٤٦٣	٦١٠٢	٣٠ حزيران/يونيه ٢٩٩٥	DC10, B757	الولايات المتحدة الأمريكية	Omni Air Intl ١١٥
١١٥٣١٧	٢١٤٢٩	٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	B747, L101	تايلند	Orient Thai ١١٦ Airlines
١١٥٠٣٣	لا شئ	١٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩	B212, B06, AS50, H500	بايوا غينيا الجديدة	Pacific Helicopter ١١٧ Pty Ltd.
١٠٦٣١٣	٢٢٩٧٣	٩ حزيران/يونيه ٢٠٠٤	S61, B212, B222, B06, UH1, H369	الولايات المتحدة الأمريكية	Pacific Helicopter ١١٨ Tours, Inc.
لا شئ	٢١٣١١	٧ آذار/مارس ٢٠٠٣	B747, A306, A310, B737, F27, DHC6	باكستان	Pakistan ١١٩ International Airlines
١٠٨٤٩٩	٢٤٢٣٧	٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٤	BE20, C550, ASTR, SA227	أستراليا	Pearl Aviation ١٢٠
		٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠	C550	كينيا	Phoenix Aviation ١٢١ Limited
١٦٨٨١٤	١٣٤٩٩	٢٥ حزيران/يونيه ١٩٩٨	A124	الاتحاد الروسي	Polet ١٢٢
لا شئ	٢٢٨٧٤	٧ تموز/يوليه ٢٠٠٣	B757, B733, B737, GLF4	سويسرا	Privat Air SA ١٢٣
لا شئ	/١٣٤٩٨ ١٦٧٩٨	١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩	B757, B737	كندا	Royal Aviation ١٢٤ Inc.

## بيانات شركات الطيران

رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية
لا شئ	١٢٧٧١	١٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	A342, A310, A321, A320, EMB170, EMB 190	الأردن	Royal Jordanian ١٢٥
لا شئ	٢٣٨٢٧	١٨ أيار/مايو ٢٠٠٦	IL86, T154, IL62, IL76	الاتحاد الروسي	Russian Sky ١٢٦ Airlines
١٦٦٤٠٨	٣٠٣٧٩	١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩	L382	جنوب أفريقيا	Safair Operations ١٢٧ Pty Ltd.
لا شئ	لا شئ	١ نيسان/أبريل ٢٠٠٤	B212, UH1, B06	الولايات المتحدة الأمريكية	San Joachin ١٢٨ Helicopters
لا شئ	١٩٦٥٤	١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢	B767, B757, B737, CRJ1	الصين	Shanghai Airlines ١٢٩
١١٤٦٠١	٢٤١٨٦	١٣ أيار/مايو ٢٠٠٥	AN74, MI8, YK42	الاتحاد الروسي	Shar Ink. ١٣٠
١١٢٦٠٣	٢٣٩٣١	١٠ آذار/مارس ٢٠٠٥	IL76, AN12	أذربيجان	Silk Way Airlines ١٣١
١٥٥٤٥٥	٣٠٣٠١	١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩	MI-171, Mi-8AMT, MI26	الاتحاد الروسي	Skol Airline LLC ١٣٢
		١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠	A320, B757	كندا	Skyservice Airlines ١٣٣ INC
١٦٤١٣٤	٣٠١٠٧	١ تموز/يوليه ٢٠٠٩	A320	لاتفيا	Smartlynx ١٣٤
١٠٤٩١١	لا شئ	١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤	B190, AT42, C208	جنوب أفريقيا	Solenta ١٣٥
٣١٨٢٧		٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠	SA 330J (في انتظار القيام بزيارة ميدانية)	جنوب أفريقيا	Starlite Aviation ١٣٦ (Pty) Ltd.
١٢٧٣٦٣	٢١٥٧٥	٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣	B727, MD83, AT42, AT72	إسبانيا	Swiftair ١٣٧
لا شئ	١٨٥٧٠	١٦ آب/أغسطس ٢٠٠٢	T134, T154, YK40, AN24, AN26, AN28, MI8	طاجيكستان	Tajikistan Airlines ١٣٨ (أعيد تسميتها (Tajik Air
لا شئ	٢٠٣٤٠	٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢	B733, B462, AT42	المملكة المتحدة	Titan Airways ١٣٩
لا شئ	لا شئ	١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠١	DHC7	كندا	Transcapital Air ١٤٠ Ltd.
لا شئ	١٩٨٦٥	٣٠ آب/أغسطس ٢٠٠٢	A319	المملكة المتحدة	Twin Jet Aircraft ١٤١
١٢٩٩١٨	١٠٧٣١	١٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٦	MI8	أوكرانيا	Ukrainian ١٤٢ Helicopters
١٢٦٧٢٩	٢٠٣٩٢	٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥	MI26, MI8, T134, T154,	الاتحاد الروسي	UTair Aviation ١٤٣
لا شئ	لا شئ	١٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٢	IL76, IL86, IL62, T154	أوزبكستان	Uzbekistan Airways ١٤٤
١٢٤٩٠٩	٢٥٧٣٩	٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٦	B752	الاتحاد الروسي	Vim Avia ١٤٥

## بيانات شركات الطيران

رقم المورد للأمم المتحدة في السوق العالمية	رقم تعريف البائع للأمم المتحدة	تاريخ إنجاز التقييم التقني	حامل شهادة المشغل الدولي نوع الطائرات المعتمدة	بلد المنشأ	الاسم الرسمي لبائع خدمة الرحلات الجوية
لا شئ	٢٢٤٣٣	٢٢ آذار/مارس ٢٠٠٤	T154, YK40, MI8, KA32		Vladivostok Air ١٤٦ (Avia)
١٠٨٥٠١	/١٦٦٣١ ٢٢٤٣٣	٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠١	MI8	الاتحاد الروسي	Vostok Aviation ١٤٧
١١٦٤٠٣	٧٦٢٣	٢٠ نيسان/أبريل ٢٠٠٢	DHC8, DHC7, BE20	كندا	Voyageur Airways ١٤٨ Ltd.
١٦٢٨٨٧	٣٤٤٨	١٧ حزيران/يونيه ١٩٩٥	B190, BE20	سويسرا	Zimex Aviation ١٤٩

## شرح الرموز

المعايير	الوصف	الفئة
MTOW ≤ 4T	طائرة عمودية خفيفة	H1
MTOW ≥ 4T or ≥ 10 pax	طائرة عمودية متوسطة	H2
MTOW ≥ 9T	طائرة عمودية ثقيلة	H3
	طائرة وحيدة المحرك	F1
≤ 19 pax	طائرة ذات محرك عنفي خفيف	F2
20 ≥ x ≤ 89 pax	طائرة ذات محرك عنفي متوسط	F3
≥ 90 pax	طائرة ذات محرك عنفي ثقيل	F4
≤ 10 pax	طائرة اتصال عالي السرعة (طائرة نفائثة)	F5
≤ 19 pax	طائرة نفائثة خفيفة	F6
20 < x ≤ 199 pax	طائرة نفائثة متوسطة	F7
200 < x ≤ 299 pax	طائرة نفائثة ثقيلة	F8
≥ 300	طائرة عريضة	F9
< 40T	طائرة شحنات متوسطة	F10
40T ≤ x < 100T	طائرة شحنات ثقيلة	F11
≥ 100T	طائرة شحنات شديدة الثقل	F12