



Assemblée générale

Distr. générale
17 février 2011
Français
Original : anglais

Soixante-cinquième session
Point 143 de l'ordre du jour
Aspects administratifs et budgétaires
du financement des opérations de maintien
de la paix des Nations Unies

Opérations aériennes de l'ONU

Rapport du Secrétaire général

Résumé

L'appui et les transports aériens, appropriés et performants, destinés aux opérations de maintien de la paix comme aux missions politiques spéciales, au moyen d'appareils militaires des États Membres et d'avions affrétés auprès de transporteurs aériens, sont essentiels à la réalisation des tâches que le Conseil de sécurité a confiées aux missions des Nations Unies sur le terrain. L'ONU est aux prises avec les dures réalités opérationnelles qui conditionnent l'exploitation de ses moyens aériens : aire géographique étendue, délabrement des infrastructures, en elles-mêmes insuffisantes, aspects militaires, et ampleur des besoins en matière de soutien logistique. Les missions sont encore et toujours tributaires des transports aériens pour prêter sans relâche un appui critique aux opérations et assurer, comme elles en ont le devoir, la sûreté et la sécurité des soldats de la paix et des personnels des Nations Unies. Le Secrétariat a pris des mesures visant à améliorer la stratégie relative à l'acquisition de biens et services nécessaires aux opérations aériennes; il s'est notamment doté de moyens permettant de mieux prévoir les besoins, et il a continué à intégrer la flotte dans le cadre de la stratégie globale d'appui aux missions.

La flotte aérienne de l'ONU, qui, en 2000/01, comptait 104 appareils pour 15 missions, se compose en 2010/11 de 257 appareils desservant 20 missions. Le coût d'exploitation direct en a augmenté de manière exponentielle, ce qui s'explique par divers facteurs externes autres que la simple expansion, la hausse du prix des carburants et le nombre accru d'opérations servies. Le Secrétariat, conscient du souci des États Membres d'assurer un appui aérien effectif et sûr tout en maîtrisant les coûts, présente ici une analyse approfondie des opérations aériennes sous l'angle de la stratégie globale d'appui aux missions et de diverses autres initiatives, afin d'en améliorer l'efficacité et la rentabilité. Il a mis en place un solide régime de gestion



des risques en vue d'assurer la conformité aux normes de sécurité, de qualité et d'efficacité des opérations aériennes et d'encadrer la gestion du programme d'appui aérien tant au Siège que sur le terrain. Il a entrepris de revoir les clauses de la lettre d'attribution par laquelle les États Membres mettent des appareils à la disposition de l'Organisation, l'objet étant de rémunérer équitablement la fourniture de moyens aériens aux fins des opérations de maintien de la paix. Enfin, il a revu les arrangements conclus avec d'autres organismes des Nations Unies afin d'intensifier la coopération en matière d'exécution des opérations aériennes.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	4
II. Aperçu des opérations aériennes	4
III. Planification stratégique et stratégie d'obtention de moyens aériens	5
A. Détermination des besoins en appareils	7
B. Procédure d'obtention de services aériens	10
C. Modalités d'approvisionnement	11
IV. Gestion de la flotte à l'échelle mondiale	12
A. Approche stratégique	12
B. Services du Siège : Section des transports aériens et Section du contrôle des mouvements	13
C. Pôle services centralisés	14
D. Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements	16
E. Opérations aériennes des missions sur le terrain	17
V. Appareils militaires mis à la disposition de l'ONU en vertu d'une lettre d'attribution	18
VI. Normes, qualités et performances en matière d'opérations aériennes et sécurité aérienne	19
A. Normes aéronautiques des Nations Unies	20
B. Programme d'assurance qualité du transport aérien du Département de l'appui aux missions	20
C. Agrément des prestataires de services de transport aérien	21
D. Formation des spécialistes du transport aérien	22
E. Sécurité aérienne	22
VII. Conclusions	24
Annexes	
I. Flotte aérienne du Département de l'appui aux missions au 30 septembre 2010	25
II. Augmentation des coûts de la flotte aérienne du Département de l'appui aux missions	26
III. Aéronefs militaires affectés au maintien de la paix	27
IV. Mandat du Groupe consultatif technique de l'aviation de l'ONU	28
V. Liste des compagnies de transport aérien agréées par le Département de l'appui aux missions	30

I. Introduction

1. Le présent rapport fait suite à la résolution 64/269 de l'Assemblée générale, dans laquelle celle-ci fait siennes les conclusions et recommandations que le Comité consultatif a formulées dans son rapport, y compris pour ce qui est de prier le Secrétaire général d'élaborer un rapport d'ensemble sur les opérations aériennes (A/64/660, par. 55).

2. L'appui et les transports aériens, appropriés et performants, destinés aux opérations de maintien de la paix comme aux missions politiques spéciales, au moyen d'appareils militaires des États Membres et d'avions affrétés auprès de transporteurs aériens, sont essentiels à la réalisation des tâches que le Conseil de sécurité a confiées aux missions des Nations Unies sur le terrain. L'appui aérien est le garant de la poursuite du soutien logistique au cours de la période où une opération de maintien de la paix se transforme en mission politique; c'est d'ailleurs souvent le seul moyen de transport vers les missions politiques spéciales dans des régions isolées et la seule manière d'en assurer le soutien logistique. Le présent rapport offre une analyse approfondie des opérations aériennes de l'ONU et des questions apparentées. Il expose l'approche retenue pour gérer ces opérations et en améliorer l'exécution dans le cadre de la stratégie globale d'appui aux missions énoncée par le Département de l'appui aux missions.

II. Aperçu des opérations aériennes

3. Le Département de l'appui aux missions se conforme aux pratiques optimales établies par le secteur de l'aviation concernant l'exploitation de moyens aériens que l'ONU acquiert; il est parvenu à réaliser des économies et il a obtenu des gains d'efficacité en matière d'exécution des services prêtés aux missions. À l'heure actuelle, 12 opérations de maintien de la paix et 8 missions politiques spéciales reçoivent un appui aérien de la flotte de l'ONU. Les appareils sont obtenus au moyen de contrats d'affrètement d'une durée plus longue qu'auparavant, et leur nombre a augmenté; en effet, alors qu'en 2000/01, la flotte comptait 104 appareils pour 15 missions, elle dessert, en 2010/11, 20 missions au moyen de 257 appareils (71 avions dont 3 mis à disposition au titre de lettres d'attribution, et 186 hélicoptères dont 82 par lettre d'attribution). Au cours de cette période, plus de 4,6 millions de passagers ont été transportés pour le compte des missions. Pour le seul exercice 2009/2010, les mouvements stratégiques militaires opérés par voie aérienne – à l'aide d'appareils affrétés pour une période de courte durée ou au titre de lettres d'attribution, ou encore mis à la disposition des missions sur le long terme – ont concerné 240 178 soldats de la paix et 13 892 tonnes de matériel et marchandises (voir l'annexe I).

4. Le montant cumulé des enveloppes budgétaires des opérations aériennes de l'ONU pour l'exercice allant du 1^{er} juillet 2009 au 30 juin 2010 s'établit à 927,37 millions de dollars pour les opérations relevant du Département des opérations de maintien de la paix, à quoi s'ajoute un montant de 76,08 millions de dollars au titre des missions politiques spéciales. Toujours en 2009/10, la relève des contingents au moyen d'appareils affrétés pour des périodes de courte durée ou au titre de lettres d'attribution, ou encore mis à la disposition des missions sur le long terme a coûté 153,1 millions de dollars. Le coût d'exploitation direct lié aux opérations aériennes a augmenté de manière exponentielle (voir l'annexe III), ce qui

s'explique par divers facteurs externes autres que la simple expansion de la flotte et le nombre accru d'opérations desservies.

5. Depuis cinq ans en particulier, le coût de la location simple ou en crédit-bail des appareils, le prix des carburants et les dépenses liées à l'appui auxiliaire ont nettement augmenté, et cette tendance devrait se poursuivre. L'offre d'appareils se raréfie sur le marché, les transporteurs aériens s'inquiétant des conditions de sécurité dans lesquelles se déroulent les missions de l'ONU. Toutefois, la rationalisation des marchés, le contexte financier international et la concurrence sur les marchés intérieurs font que nombre de nouveaux acteurs privés s'intéressent aux opérations aériennes de l'ONU. Parallèlement, un groupe de travail procède à l'analyse approfondie des possibilités d'aménager les clauses des lettres d'attribution, l'objet étant d'amener les États Membres à mettre à la disposition de l'Organisation davantage d'appareils militaires et de contingents dotés de moyens aériens.

6. La hausse, depuis quelques années, du prix des carburants d'aviation fait peser une lourde charge financière sur l'exploitation d'appareils affrétés sur le long terme au moyen d'un crédit-bail. L'amélioration du rendement des carburants est au cœur des initiatives stratégiques prises par le Département de l'appui aux missions, et c'est aussi l'un des principaux objectifs de l'approche globale qui sous-tend les activités du Centre des opérations aériennes de Brindisi. Les missions doivent activement s'attacher à contrôler la consommation de carburants grâce à des pratiques optimales établies dans ce secteur, notamment pour ce qui est des avions. Il est à noter toutefois que les hélicoptères, qui sont exploités au maximum de leurs capacités dans des conditions difficiles, sont eux aussi gourmands en carburant, mais le déploiement de nouveaux modèles à moyen ou long terme devrait permettre d'améliorer la situation.

7. Comme le Bureau des services de contrôle interne l'a recommandé dans son audit des opérations aériennes, le Département de l'appui aux missions a entrepris de regrouper ses diverses initiatives stratégiques en une stratégie unique des opérations aériennes de l'ONU, qui sera prête au début 2011 et sera conforme, selon qu'il conviendra, aux buts et objectifs de la stratégie globale d'appui aux missions.

III. Planification stratégique et stratégie d'obtention de moyens aériens

8. Les appareils destinés aux opérations aériennes de l'ONU sont obtenus séparément pour chaque mission en fonction du budget approuvé pour chacune d'elles. Une fois ces appareils déployés, le chef de la mission répond de leur exploitation ainsi que de la sûreté, de la qualité et de l'efficacité des transporteurs et des contingents dotés de moyens aériens conformément aux clauses des contrats d'affrètement et des lettres d'attribution. Les préoccupations des organes délibérants concernant le taux d'utilisation des appareils sont consignées et les questions y relatives sont parfaitement prises en compte. Le Département de l'appui aux missions assure de manière stratégique la planification de la flotte et l'obtention des appareils, l'objet étant de réaliser des gains d'efficacité et d'opérer des économies d'échelle grâce au partage de certains appareils par plusieurs missions, sans que cela se fasse au détriment des besoins propres à chaque mission. Cette gestion stratégique, par laquelle, notamment, les moyens aériens sont partagés par plusieurs

missions, est strictement conforme au Règlement financier et aux règles de gestion financière de l'ONU et elle n'entame en rien l'intégrité des budgets de chaque mission. En effet, les dépenses afférentes à l'exploitation d'un appareil par une autre mission sont intégralement remboursées par cette dernière. La bonne coordination des opérations aériennes de l'ONU exige une puissante capacité de planification permettant de cerner rapidement les besoins et d'obtenir promptement des moyens stratégiques de transport aérien; ceci vaut spécialement lorsque surgit une crise où lorsqu'il faut renforcer les moyens de la mission et que la flotte de l'ONU soit ne suffit pas, soit n'est pas adaptée à la situation.

9. Au niveau stratégique, la Section des transports aériens du Département de l'appui aux missions est chargée de superviser, pour l'ensemble des missions, les aspects budgétaires et programmatiques des opérations aériennes, notamment pour ce qui est de l'efficacité opérationnelle, de la sûreté, des normes de qualité et des résultats. Elle définit le cadre général et les orientations en matière de planification stratégique des opérations aériennes d'appui aux missions de maintien de la paix, elle vérifie le bien fondé des propositions budgétaires y relatives présentées par les missions et elle analyse les rapports d'exécution. Les moyens dont le Département de l'appui aux missions dispose pour analyser rapidement et correctement les données relatives à l'exploitation des appareils permettent de prendre des décisions judicieuses concernant leur déploiement.

10. S'agissant des opérations aériennes d'ordre militaire, le Département des opérations de maintien de la paix assure, en coopération avec le Département de l'appui aux missions, la planification stratégique requise pour satisfaire les besoins des missions touchant la mise à disposition ainsi que les capacités d'appareils et d'unités militaires dotées de moyens aériens par les pays fournissant des contingents. Le Département de l'appui aux missions s'assure que les moyens aériens militaires et civils sont intégrés dans chaque mission de manière à répondre aux besoins des commandants des forces; il s'emploie à optimiser l'exploitation des appareils utilitaires obtenus des pays fournissant des contingents, en confiant des missions aux hélicoptères polyvalents. Il est possible d'exploiter aussi des appareils militaires de combat, si la cadence des opérations et les exigences opérationnelles le permettent; il est à noter toutefois que la présence de ce type d'appareil sur le théâtre des opérations constitue une force militaire permanente à effet dissuasif. J'ai analysé ces questions dans le rapport que j'ai établi en 2010 à la demande du Comité spécial des opérations de maintien de la paix et je les examinerai plus avant en 2011 dans le cadre du document officieux du Département des opérations de maintien de la paix intitulé « A New Partnership Agenda: Charting a New Horizon for United Nations Peacekeeping ». Jusqu'à récemment, les appareils militaires mis à disposition au titre d'une lettre d'attribution ont été exploités uniquement pour l'exécution du mandat d'une mission donnée; toutefois, le redéploiement d'appareils et d'unités dotés de moyens aériens militaires auprès de la Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo (MONUSCO), de la Mission des Nations Unies au Soudan (MINUS) et de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI) sous l'autorité des pays fournissant des contingents concernés a fait la preuve que l'on pouvait étendre la marge de manœuvre et améliorer la rapidité des interventions.

11. Au Siège, le Département de l'appui aux missions planifie et exécute les mouvements à l'échelle mondiale, notamment pour ce qui est du déploiement, de la relève et du départ des contingents militaires et des personnels de la police civile et

des envois de matériels. Il s'occupe également des mouvements du matériel appartenant à l'ONU (déploiement, redéploiement et retrait); il analyse à l'échelle mondiale tous les mouvements stratégiques à destination ou en provenance des missions dont il a la responsabilité; il décide du mode de transport ainsi que des moyens à mettre en œuvre; enfin, il assure la coordination de tous ces mouvements. En ce qui concerne les mouvements aériens, la Section du contrôle des mouvements peut affréter des avions commerciaux pour une courte période, des appareils de l'ONU pour des périodes plus longues ou encore des avions civils ou militaires mis à disposition par les États Membres au titre de lettres d'attribution. Le Département de l'appui aux missions coopère à cet effet avec les représentants des missions permanentes auprès de l'ONU, avec les autorités militaires et policières des pays fournissant des effectifs militaires ou de police, ainsi qu'avec les fonctionnaires de la Division militaire et de la Division de la police du Département des opérations de maintien de la paix, de la Division des achats du Département de la gestion, du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions, comme avec les personnels d'administration et personnels militaires des missions sur le terrain.

12. Des services de transport aériens destinés à des tâches spécifiques peuvent être obtenus auprès d'autres organismes des Nations Unies, notamment le Programme alimentaire mondial (PAM), au moyen d'un accord de prestation de services techniques, ces moyens étant exploités occasionnellement. On citera en exemple, récemment, le transport de fret à court terme destiné à rattraper les retards enregistrés par la MINUAD, ainsi qu'un appui aérien spécial, également à court terme, pour certaines missions politiques spéciales, par exemple à Chypre, pour lesquelles la flotte de l'ONU n'était pas vraiment adaptée. Par ailleurs, il est possible d'obtenir au niveau régional ou à celui des missions, et selon les besoins, des services en rapport avec les transports aériens tels que des services de manutention au sol ou des services d'évacuation par avion sanitaire. En principe, les avions cargo lourds ne sont affrétés que pour de courtes périodes, lorsqu'il s'agit d'assurer des transports lourds prioritaires qui ne peuvent se faire que par avion.

A. Détermination des besoins en appareils

13. Les contrats d'affrètement auprès de transporteurs privés tout comme les lettres d'attribution font l'objet d'une procédure de justification rigoureuse et ils doivent concorder avec les ressources demandées dans le projet de budget annuel de la mission concernée. Pour chaque groupe d'appareils affrétés auprès d'opérateurs privés, par exemple les hélicoptères polyvalents, les hypothèses de planification se fondent sur les besoins expressément recensés en vue d'aider la mission à s'acquitter de son mandat. Les opérations aériennes concernent essentiellement les évacuations sanitaires primaires et secondaires, les opérations militaires ou de police, les opérations de logistique et celles de recherche et de sauvetage, ainsi que les vols de passagers, de fret, de patrouille ou de reconnaissance, et les liaisons spéciales.

14. Pour faciliter la définition élargie des besoins de l'ONU en moyens aériens, ainsi que la réalisation de l'objectif stratégique d'intégration de la flotte, on classe les besoins en moyens et services aériens en trois catégories et tâches opérationnelles :

a) Transports aériens stratégiques long-courriers (relève des contingents au niveau mondial, transport de passagers et de fret de l'ONU);

b) Transports moyen-courriers régionaux entre missions (relève des contingents sur le continent africain, transport de passagers et de fret de l'ONU, liaisons spéciales, déplacements de personnalités et évacuations sanitaires secondaires);

c) Transports dans la zone de la mission (évacuations sanitaires primaires et secondaires, opérations militaires et de police, transport de passagers et de fret de l'ONU, opérations de recherche et sauvetage, loisirs).

15. Le projet de budget annuel de chaque opération de maintien de la paix doit rendre compte de ces besoins et préciser le nombre, le type et la catégorie des appareils, le coût du crédit-bail, le nombre d'heures de vol prévues pour chaque appareil et les prévisions de dépenses relatives aux carburants et à la navigation aérienne. En ce qui concerne les missions politiques spéciales, on part du principe que l'appui à apporter à chacune d'elles se fera au moyen des capacités déployées auprès des opérations de maintien de la paix, chaque fois que la situation géographique le permet et que l'analyse des coûts-avantages en confirme le bien fondé. Dans ce cas, la mission politique spéciale rembourse à l'opération de maintien de la paix les dépenses occasionnées par l'exploitation de l'appareil. Lorsque la mission est basée dans une région isolée, on envisage une enveloppe budgétaire spéciale pour obtenir un appareil qui ne desservira que la mission et l'on s'assurera les services d'équipages à cet effet. On trouvera exposée plus loin et en détail l'analyse générale requise pour justifier chaque acquisition.

16. Il est trois cas spéciaux d'appui aérien pour lesquels il peut être nécessaire de prévoir l'obtention de moyens dédiés ainsi que des ressources prévues à cette fin, y compris pour ce qui est des dépenses connexes. En premier lieu, les opérations de recherche et sauvetage en rapport avec la perte d'un appareil incombent, aux termes de la Convention internationale y relative, au pays d'accueil. Là où le pays concerné ne dispose pas de moyens appropriés, l'ONU affrète un hélicoptère spécialisé, qui sera utilisé pour les opérations aériennes ordinaires. Deuxièmement, les hélicoptères n'effectuent des vols de nuit qu'en cas d'urgence car ces vols de faible altitude présentent de grands risques dans l'obscurité. Avant de les autoriser, la mission prend aussi en considération d'autres facteurs susceptibles d'atténuer ces risques. Pour être sûr que les opérations d'évacuation sanitaire primaire et secondaire de nuit sont viables, on s'emploiera à obtenir, chaque fois que possible, des appareils dotés de matériel de vision nocturne, l'objet étant de pouvoir porter secours aux soldats de la paix et aux personnels des Nations Unies à toute heure du jour et de la nuit. Troisièmement, tous les appareils doivent être en mesure d'effectuer des évacuations sanitaires. Toutefois, à ces moyens de base doivent parfois s'ajouter des équipes médicales d'urgence ou des avions sanitaires, si les installations médicales sur place ne sont pas suffisantes.

17. Au vu des tâches qui doivent être accomplies, les principes généraux qui sous-tendent l'approche globale intégrée en matière de planification et d'affrètement sont les suivants :

a) Les appareils utilisés pour les transports aériens stratégiques long-courriers et moyen-courriers (par exemple, les avions à réaction pour transport de passagers et de fret, les Hercules C130, les avions à réaction pour vols régionaux,

les avions à réaction pour liaisons rapides et les hélicoptères lourds) doivent être partagés par plusieurs missions, afin d'obtenir un taux d'exploitation maximal pour les vols réguliers ou prévus d'avance;

b) Pour les opérations ponctuelles, y compris les vols spéciaux organisés pour les hauts responsables de l'ONU et tous les vols d'appui entre deux missions, on procèdera à une analyse coûts-avantages des diverses possibilités et des divers appareils afin de réduire au maximum le coût d'exploitation direct;

c) L'exploitation plus efficace d'un nombre moindre d'appareils, déterminée par l'analyse de la demande, permettra d'opérer des économies et de rationaliser l'utilisation de carburant;

d) L'analyse en temps réel, à des intervalles adéquats, ainsi que l'examen périodique de la situation et l'établissement de projections budgétaires jusqu'à la fin de l'exercice permettront d'optimiser l'exploitation de la flotte et des différents groupes d'appareils.

18. L'exploitation de la flotte à l'échelle mondiale, l'optimisation des groupes d'appareils et la mise en place d'une base logistique principale sont interdépendantes, et elles sont au cœur de la stratégie du Département de l'appui aux missions en matière de prestation d'un appui aérien aux opérations de maintien de la paix dans le monde entier. L'ouverture du Centre des opérations aériennes auprès du Pôle services centralisés à Brindisi a favorisé l'exécution de l'élément opérations aériennes de la stratégie. La création du Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements au Centre d'appui régional à Entebbe favorise celle de l'élément planification améliorée; de plus, elle vise à centraliser, au plan régional, les projections concernant les mouvements de passagers civils et militaires et de fret, réguliers ou prévus d'avance, afin que l'on puisse mieux décider du mode de transport adéquat. S'il est décidé que le transport par voie aérienne est le meilleur moyen de procéder, le Centre de contrôle intégré se charge de fournir les données permettant de planifier au mieux les vols régionaux et, partant, d'optimiser l'exploitation de l'appareil utilisé à des fins stratégiques ainsi que sa capacité d'emport.

19. L'optimisation des groupes d'appareils passe par l'adaptation de leur capacité d'emport et de leurs caractéristiques aux besoins particuliers de l'ONU, découlant des divers mandats que lui confie le Conseil de sécurité, des différents théâtres d'opérations et de la demande en un lieu ou un moment donné. L'optimisation de la flotte revient de fait à déterminer de manière correcte les appareils qui correspondent à ces besoins, la priorité revenant à l'exploitation, au meilleur rapport qualité-prix, d'une flotte redimensionnée et adaptable. S'il est certes difficile de déterminer la meilleure combinaison pour ce qui est des groupes d'appareils, cela n'est plus impossible depuis que le Centre de contrôle intégré d'Entebbe dispose de moyens de planification améliorés et que l'on a développé un progiciel de gestion des transports aériens.

20. La composition des groupes d'appareils est en rapport direct avec le concept de base logistique principale. En substance, les services du Siège désignent, en collaboration avec les missions, des plates-formes régionales (qui sont les aéroports ou aérodromes les plus importants) sur lesquelles se concentreront les efforts stratégiques en matière de logistique. Ces plates-formes rendent plus aisés l'exploitation d'appareils lourds et stratégiques. Elles s'accompagnent d'un réseau

d'installations régionales secondaires, d'où partent les appareils de moindre envergure pour les transports tactiques vers les zones des missions. Il est ainsi possible d'envisager de manière réfléchie les besoins en infrastructures aériennes en fonction de l'évolution de la flotte et des opérations de maintenance.

21. Envisagée à l'échelle mondiale, l'optimisation de la flotte suppose que l'on exploite au maximum et de façon optimale un nombre moindre d'appareils stratégiques et d'appareils tactiques de plus grande envergure, y compris des hélicoptères lourds.

22. Ces principes de planification sont utilisés au niveau stratégique pour planifier la flotte au Siège, au niveau stratégique et tactique pour établir, s'agissant de certains appareils, les horaires de vols et le meilleur itinéraire au Centre des opérations aériennes de Brindisi et au Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements d'Entebbe, et au niveau opérationnel pour établir les horaires de vols dans la zone de la mission.

B. Procédure d'obtention de services aériens

23. La Section des transports aériens du Département de l'appui aux missions est chargé de tous les affrètements aériens (avions et hélicoptères) de longue durée auprès d'entreprises privées ou au titre de lettres d'attribution. Les missions ne sont habilitées à conclure des contrats d'affrètement auprès d'opérateurs privés ou au titre de lettres d'attribution qu'en cas d'urgence et ce après avoir consulté la Section des transports aériens et obtenu l'aval de la Division du soutien logistique et de la Division des achats.

24. La procédure relative aux affrètements aériens comporte plusieurs étapes : détermination et justification des besoins, appel à la concurrence, évaluation technique, analyse budgétaire, examen par le Comité des marchés du Siège et approbation du Département de la gestion. Le Département de l'appui aux missions retient les critères et procédures ci-après pour les contrats d'affrètement aérien et l'évaluation des réponses aux appels d'offres concernant des affrètements pour une période de longue durée :

a) Le Département de l'appui aux missions passe en revue le mandat de la mission, le plan de soutien logistique de la mission et le concept général d'opérations; il analyse les moyens nécessaires; il détermine les besoins opérationnels spéciaux, tels que ceux en rapport avec les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que d'évacuation sanitaire primaire et secondaire 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, les vols de patrouille et d'observation de nuit, et les largages. Cette analyse est réalisée par des spécialistes de l'aviation, en concertation avec le personnel des services logistiques et aériens des missions. La mission doit prouver que les moyens aériens demandés lui serviront à s'acquitter de la tâche que le Conseil de sécurité lui a confiée dans ses résolutions;

b) Les caractéristiques et spécifications techniques des appareils demandés font l'objet d'une évaluation. Les constructeurs aériens doivent confirmer que l'appareil est en mesure de se conformer aux critères de fonctionnement imposés par la mission, notamment l'altitude et la température, la portée de vol, la performance en monomoteur et la longueur de piste minimum;

c) Les prévisions de dépenses font l'objet d'un examen et l'on s'assure, en concertation avec la Division du budget et des finances, de la disponibilité des fonds; les opérations d'approvisionnement sont lancées en collaboration avec la Division des achats du Département de la gestion;

d) Après adjudication du marché, l'appareil et son équipage doivent satisfaire aux procédures d'acceptation de la mission; il s'agit de s'assurer que tout est conforme aux normes de sécurité aérienne et de performance, que le transporteur a respecté les clauses du marché et qu'il est prêt à entreprendre des opérations aériennes pour le compte de la mission;

e) Les clauses de l'accord d'affrètement de longue durée ont été remaniées à l'issue de consultations avec la Division des achats du Département de la gestion et avec la Section des transports aériens, de sorte à prendre en compte certains aspects opérationnels et administratifs en vue de mieux gérer les marchés.

C. Modalités d'approvisionnement

25. Le Département de l'appui aux missions et la Division des achats du Département de la gestion procèdent actuellement au remplacement de l'appel d'offres par une invitation à soumissionner. Cette modalité assure une plus grande marge de manœuvre lorsqu'il s'agit d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix pour toute la durée du marché car elle permet de pondérer les différents paramètres de performance des soumissions. Une invitation à soumissionner a été lancée à titre expérimental en vue de l'affrètement sur le long terme d'un gros-porteur long-courrier pour le transport de passagers. La prochaine opération d'approvisionnement par invitation à soumissionner concernera, au début 2011, le groupe des avions à réaction de liaison à vitesse de croisière élevée. Le Département de l'appui aux missions préconise, en collaboration avec la Division des achats, le remplacement progressif, en 2011, de l'appel d'offres par l'invitation à soumissionner pour les approvisionnements concernant tous les types de transport aérien. Les enseignements tirés des invitations à soumissionner lancées à titre expérimental seront pris en compte pour améliorer la procédure d'approvisionnement.

26. La structure de coûts actuellement retenue par l'ONU ne permet pas de garantir au fréteur un nombre d'heures de vol donné; par contre, un montant fixe est garanti, qui couvre l'appareil et son équipage pour la durée du contrat, ainsi que le remboursement de chaque heure de vol accomplie, à un tarif réduit. Les contrats d'affrètement de courte durée conclus pour assurer la relève des contingents et le transport de fret se basent sur la structure de coûts (par heure de vol) la plus courante dans le secteur de l'aviation, laquelle inclut l'appareil, l'équipage, la maintenance et les frais d'assurance. Le recours à l'invitation à soumissionner exige que l'on revoie la structure de coûts en vigueur afin de s'assurer qu'elle est conforme aux pratiques optimales pertinentes dans ce secteur.

IV. Gestion de la flotte à l'échelle mondiale

A. Approche stratégique

27. Le programme d'appui aérien du Département de l'appui aux missions est administré à l'échelle mondiale par les services du Siège – lesquels sont chargés des orientations générales ainsi que de la planification et de la supervision de toutes les opérations aériennes et mouvements stratégiques – et par le Centre des opérations aériennes de Brindisi, auquel incombe la responsabilité de toutes les opérations aériennes ordinaires de l'ONU dans le monde. De plus, les données sur la demande totale communiquées par le Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements du Centre régional de services contribueront à la gestion stratégique par les services du Siège ainsi qu'à la bonne gestion des opérations au Pôle services centralisés de Brindisi. Les hauts responsables des missions demeurent chargés de la gestion efficace et sûre des moyens aériens et de la prestation de l'appui aérien requis. Ces initiatives visent à réduire le coût global de l'exploitation de la flotte aérienne aussi bien actuelle que prévue, tout en assurant l'exécution rapide et efficace de services aux missions. En témoignent l'adaptabilité et la rapidité d'intervention de l'ONU lorsqu'il s'est agi de déployer très vite des appareils et des moyens de transport aérien supplémentaires auprès de la Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti (MINUSTAH) à la suite du séisme qui a ravagé ce pays, ou encore auprès de l'ONUCI pour en transférer le personnel.

28. Il est indispensable d'élaborer des critères métrologiques et des indicateurs clefs des résultats pour évaluer le rapport coûts-avantages de cette approche à l'intention des États Membres. Les rapports intérimaires et les rapports annuels d'exécution renfermeront une estimation des gains d'efficacité, lesquels découleront en grande partie de la diminution du nombre d'appareils stratégiques ainsi que des vols effectués, de l'exploitation maximale des moyens de transport stratégique, tactique et d'appui actuellement déployés, et, enfin, de la diminution des dépenses de carburant d'aviation à l'échelle mondiale. On s'est attaché à mettre en place les infrastructures et procédures opérationnelles requises sans porter atteinte à l'appui aérien nécessaire aux opérations de maintien de la paix en cours.

29. Des dispositions complémentaires concernant des aspects programmatiques donnés sont en cours d'exécution, qui visent à améliorer l'efficacité opérationnelle, à dimensionner la flotte de manière optimale et à réduire les dépenses connexes. Il s'agit en particulier des mesures suivantes :

a) Réalisation d'une étude approfondie de la flotte actuelle relevant du Département de l'appui aux missions, d'une analyse de l'impact et du coût de la rationalisation de l'ensemble du réseau aérien, et de la recherche de la configuration optimale de la flotte;

b) Mise en place de plates-formes logistiques accompagnées d'un réseau d'installations secondaires dans la zone de chaque mission, ainsi que d'une plate-forme régionale de liaison en Afrique de l'Est;

c) Mise en service d'itinéraires nouveaux, l'objet étant d'utiliser au mieux les moyens aériens afin de progresser dans l'application du concept d'exploitation de la flotte à l'échelle mondiale;

d) Mise en œuvre d'une vision globale de la gestion stratégique des carburants et appréhension des enjeux y relatifs;

e) Perfectionnement des compétences techniques indispensables à la bonne planification et à la gestion efficace d'une flotte complexe dispersée de par le monde;

f) Acquisition des systèmes informatisés requis (comme le progiciel de gestion des transports aériens) pour rationaliser les opérations, observer la situation en temps réel et réduire les coûts;

g) Étude de solutions technologiques de dernière génération en matière de surveillance, de sorte à restreindre le recours à des appareils de surveillance pilotés.

30. Les mesures ci-dessus devraient permettre d'améliorer l'exploitation de la flotte et d'optimiser les groupes d'appareils. Il s'agit de réduire globalement les dépenses de fonctionnement du programme relatif aux opérations aériennes au moyen d'une diminution modérée du nombre d'appareils et du nombre net d'heures de vol, ce qui permettra de réduire les dépenses liées au carburant d'aviation.

B. Services du Siège : Section des transports aériens et Section du contrôle des mouvements

31. La Section des transports aériens, qui relève de la Division du soutien logistique du Département de l'appui aux missions, assume la fonction spécialisée de gestion de la flotte; de plus, elle prête conseils et avis techniques aux hauts responsables pour tout ce qui touche aux transports aériens, et elle établit les orientations générales, les procédures et les directives relatives à l'appui aérien aux missions. Il lui incombe de mettre en œuvre la stratégie intégrée relative aux opérations aériennes d'appui au maintien de la paix dans le droit fil de la stratégie globale d'appui aux missions, y compris pour ce qui est des orientations concernant la planification, la formation et la dotation en moyens aériens et en personnels qualifiés des missions sur le terrain, ainsi que le contrôle de la gestion. Elle coordonne et autorise tous les affrètements d'appareils et leur redéploiement d'une mission à une autre, que ce soit à titre provisoire ou dans la durée. L'efficacité de ce mode de gestion et la marge de manœuvre qu'elle autorise ont été démontrées lors de la réduction des activités de la Mission des Nations Unies en République centrafricaine et au Tchad (MINURCAT), les appareils affrétés auprès d'opérateurs privés ayant été largement redéployés vers la MINUS et la MONUSCO, qui en avaient besoin à ce moment-là. L'on a ainsi évité des opérations d'approvisionnement longues et possiblement onéreuses et l'on a, à cette occasion, rapidement mis un terme à des contrats d'affrètements d'appareils dont on n'aura plus besoin. La Section du contrôle des mouvements, pour sa part, envisage de combiner de manière optimale l'exploitation d'appareils stratégiques actuellement déployés, d'appareils affrétés pour une courte durée, de moyens aériens du PAM et d'un gros porteur long-courrier affrété sur le long terme pour le transport stratégique et la relève des contingents; ceci permettrait d'obtenir des gains d'efficacité sur l'ensemble des dépenses.

C. Pôle services centralisés

32. À ce jour, seul un élément fondamental de la gestion des opérations aériennes, le Centre des opérations aériennes, a été délocalisé auprès du Pôle services centralisés de Brindisi. Un deuxième élément devrait, si l'Assemblée générale en décide ainsi, être transféré : il s'agit du Groupe des aérodromes et des aérogares; ce transfert permettrait d'envisager à l'échelle mondiale les besoins en infrastructures aéroportuaires et la modularisation connexe. On envisage aussi de transférer un troisième élément, le progiciel de gestion des transports aériens, qui exploitera des données de vols automatiquement recueillies par le système mondial de localisation qui doit entrer en service au Centre des opérations aériennes de Brindisi; ce transfert aura lieu dès que le système aura été obtenu.

1. Centre des opérations aériennes de Brindisi

33. Le Centre des opérations aériennes de Brindisi, qui fonctionne actuellement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, apporte, à l'échelle mondiale, un appui aux opérations aériennes de l'ONU. La planification et l'analyse des coûts-avantages de tous les transports aériens et vols d'appui ponctuels permettent d'obtenir directement des gains de rentabilité. Il est à noter que 90 % des appareils effectuant des transports de passagers et de fret ainsi que des transports entre deux missions font activement l'objet d'une localisation et d'un contrôle permanent en vol. Les questions relatives à la conformité technique des autres appareils obtenus au titre de lettres d'attribution ou de contrat d'affrètement sont prises en considération et l'on compte que tous les appareils feront l'objet d'une localisation d'ici à juin 2011.

34. Les fonctions spécifiques du Centre des opérations aériennes sont les suivantes :

a) Contrôler pour le compte du Département de l'appui aux missions les mouvements aériens stratégiques, ceux qui s'effectuent hors de la zone des missions et ceux qui s'effectuent entre les missions, ainsi que les vols spéciaux organisés pour des personnalités importantes, en coordination avec les services du Siège et le quartier général des missions;

b) Veiller à ce que les appareils déployés pour les transports stratégiques soient exploités dans le respect des principes définis par le Secrétariat en matière d'exploitation de la flotte au niveau mondial;

c) Assurer l'affectation d'appareils appropriés à chaque tâche, en tenant compte des gains d'efficacité possibles au niveau de la configuration, des coûts et des opérations.

35. L'affectation des appareils pour les vols entre deux missions et hors de la zone de la mission, ainsi que les opérations de localisation en temps réel de la flotte d'appareils stratégiques ont été déléguées au Centre des opérations aériennes de Brindisi; il s'agit de maximiser l'exploitation des moyens stratégiques sans pour autant porter atteinte à l'appui aux missions. Il est indispensable, si l'on veut obtenir des gains d'efficacité, de relier l'affectation opérationnelle des moyens aériens partagés aux fins de l'appui aérien régional, intermissions et mondial au suivi en temps réel de l'exploitation de ces moyens.

2. Progiciel de gestion des transports aériens

36. Le Comité des commissaires aux comptes ayant recommandé que l'on améliore les systèmes de contrôle des données afin que les données aériennes soient complètes et exactes, le Département de l'appui aux missions a accordé la priorité au développement et à la mise en service d'un progiciel de gestion des transports aériens qui facilitera la gestion des opérations aériennes à l'échelle mondiale. Les opérations d'achat d'une plate-forme auprès d'entreprises privées n'ont pas donné de résultats satisfaisants. Étant donné les difficultés toujours plus grandes que pose la gestion d'une flotte intégrée à l'échelle mondiale dans le respect du Règlement financier et des règles de gestion financière de l'ONU, le Secrétariat s'emploie activement à trouver une autre solution.

3. Groupe des aérodromes et des aéroports

37. Dans les zones d'opération des missions, les infrastructures aéroportuaires sont souvent dégradées, voire hasardeuses. Tout sera mis en œuvre pour les mettre aux normes internationales minimales. La modernisation des infrastructures ne sera entreprise que lorsqu'elle sera absolument nécessaire pour assurer la sécurité des vols et que l'efficacité des opérations aériennes risque d'être compromise, ou bien là où des défauts posent un danger et font obstacle à l'exécution des tâches confiées à la mission. Le Groupe des aérodromes et des aéroports, nouvellement créé au sein de la Section des transports aériens et qui devrait être transféré à Brindisi en 2011/12, aide les missions à gérer les services d'appui aériens et terrestres requis pour satisfaire leurs besoins en pistes et en terminaux aériens; de plus, il prend part à la planification générale des aéroports et héliports ainsi qu'aux programmes de remise en état des aérodromes. La composition des stocks stratégiques pour déploiement rapide, notamment les systèmes modulaires qui permettent de déployer rapidement et rentablement des infrastructures au sol – par exemple des appareillages mobiles d'éclairage – sera mieux prise en compte dans le cadre de la modularisation.

38. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) met à la disposition de l'ONU, en vertu d'un accord de prestation de services de gestion conclu en 2009, des connaissances techniques spécialisées et des services de certification. Ceci sera fort utile pour les travaux d'infrastructures qui pourraient devoir être réalisés, et l'on sera assuré que les normes minimales seront respectées. Le Groupe des aérodromes et des aéroports se chargera des tâches suivantes :

- a) Élaboration d'un plan directeur de construction d'un aérodrome pour chaque mission;
- b) Prestation d'une assistance pour l'acquisition de matériel de gestion du transport aérien et de communication/navigation/surveillance, ainsi que d'autres matériels et services concernant les travaux de construction, la sécurité, la manutention au sol, les aires de trafic et les exploitants aériens, qui pourraient être requis pour le démarrage d'une mission;
- c) Prestation d'une assistance pour l'acquisition de matériel aéronautique et des fiches de sécurité connexes;
- d) Évaluation des sites d'aérodromes et d'héliports, ainsi que travaux de construction ou de remise en état;

e) Gestion et supervision de chantiers pour lesquels une certification internationale est requise, au moyen de l'accord de prestation de services de gestion conclu avec l'OACI.

39. Parmi les chantiers d'importance menés à bien au titre de l'accord de prestation de services de gestion conclu avec l'OACI, on citera deux chantiers à la MINUS (aire internationale de trafic de l'ONU) ainsi que la remise en état des aéroports et aires de trafic de la MINUS et de la MINUAD. La rénovation des aéroports permet de mieux satisfaire les normes opérationnelles et de sécurité et d'assurer la continuité de l'appui.

D. Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements

40. Donnant suite aux dispositions de la résolution 64/269, par laquelle l'Assemblée générale a approuvé la stratégie globale d'appui aux missions, le Département de l'appui aux missions a établi le Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements auprès du Centre régional de services à Entebbe, qui prête appui aux missions les plus importantes d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Est relevant du Département. Il s'agit essentiellement d'assurer des services intégrés de transport et de mouvement de sorte à obtenir des gains d'efficacité concernant le transport multimodal, grâce à l'analyse, en temps réel ou prévisionnelle, des mouvements et de la demande.

41. Le Centre de contrôle intégré s'occupera essentiellement de la planification intégrée des mouvements de personnel et de matériel entre les missions basées en Afrique, en exploitant tous les moyens de transport disponibles.

42. Si le Centre des opérations aériennes de Brindisi s'emploie essentiellement à obtenir des gains d'efficacité au niveau de l'exploitation des appareils déployés pour les transports stratégiques ponctuels et les vols d'appui entre deux missions, les gains réalisés par le Centre de contrôle intégré découlent d'une analyse mieux ciblée de la demande; la planification intégrée des besoins au plan régional détermine l'assemblage et la composition de la flotte et optimise davantage l'exploitation de la flotte court-courrier de chaque mission.

43. Depuis le 15 janvier 2010, de nouveaux horaires de vol entre les missions sont testés à l'échelle régionale. Deux avions moyen-courriers pour le transport de passagers ont été dévolus à cette fin au Centre de contrôle intégré, et ces appareils, lorsqu'ils n'effectuent pas de vols d'appui aux missions, servent aussi à la relève des contingents sur le continent africain.

44. Au 30 septembre 2010, ces appareils avaient transporté 35 048 passagers (effectifs des contingents et de la police, observateurs militaires, civils et personnels des organismes des Nations Unies) entre les missions de la région. Leur mise en commun, destinée à coordonner les vols régionaux en réponse à la demande de vols long-courriers, a permis d'opérer des économies à hauteur de quelque 27 millions de dollars, résultant de la suppression de deux avions long-courriers, un appareil effectuant des vols régionaux et un avion cargo lourd.

45. Les demandes électroniques de transport de passagers et de fret (formules e-MOP et e-CARGO) permettront de contacter immédiatement tous les personnels des missions, y compris les responsables de pays fournissant des contingents et des

unités de police et les observateurs militaires. On s'emploie à étendre les attributions des centres mixtes de contrôle des mouvements de chaque mission concernant la planification des mouvements.

46. Le Centre de contrôle intégré des transports et des mouvements a été transféré le 30 septembre 2010 au Centre régional de services d'Entebbe. Le Département de l'appui aux missions examinera en juillet 2011 les données d'expérience résultant de l'agrégation de la demande à l'échelle régionale, de la prévision connexe de la demande et de la mise en œuvre de nouveaux horaires des vols régionaux. Des critères météorologiques seront élaborés et présentés dans les rapports d'exécution correspondants.

47. Selon l'analyse coûts-avantages communiquée aux États Membres, à titre préliminaire, dans le cadre de la stratégie globale d'appui aux missions (voir A/64/633), les avantages que présente la création du Centre de contrôle intégré se chiffrent à quelque 47 millions de dollars. Ces économies résultent de la diminution du nombre d'appareils au niveau régional, du fait d'une meilleure planification des mouvements, ainsi que du partage de la flotte par plusieurs missions et de son redimensionnement. L'analyse ne concernait que les appareils destinés aux transports stratégiques (B 737/MD 83, IL 76, C 130 et CRJ ainsi que les hélicoptères lourds de type MI 26, dans la mesure où l'affrètement de ces derniers est onéreux et que leur exploitation ne concerne que des tâches spécifiques). Il est à noter par ailleurs que le redimensionnement de la flotte s'accompagnera d'une réduction des émissions de dioxyde de carbone équivalant à plus de 36 000 tonnes, soit environ 11 % du total des émissions de gaz à effet de serre produites par l'ensemble des opérations aériennes au titre du maintien de la paix.

E. Opérations aériennes des missions sur le terrain

48. Il est créé, auprès de chaque mission disposant de moyens aériens, une section des transports aériens, placée sous la supervision du chef des transports aériens. La section rend compte au chef ou au directeur de l'appui à la mission de toutes les questions relatives aux opérations aériennes. Dans les missions de grande envergure, pour lesquelles existe une section des services d'appui intégrés, la section des transports aériens est placée sous l'autorité du chef des services d'appui intégrés, et elle comporte trois groupes : le groupe des opérations aériennes, le groupe des aéroports et des aéro-gares et le groupe de la conformité technique. Les tâches et attributions de ces groupes sont énoncées précisément dans le Manuel des opérations aériennes produit par le Département de l'appui aux missions et le Département des opérations de maintien de la paix.

49. Les appareils déployés auprès d'une mission sur le terrain doivent porter appui, aux niveaux opérationnel et administratif, à l'exécution du mandat de la mission, du concept général d'opérations et du plan de soutien logistique de la mission, et servir à assurer :

- a) Les évacuations sanitaires primaires et secondaires et les vols d'urgence;
- b) Les déplacements de personnalités aux fins de liaison et de négociation;
- c) Les missions opérationnelles et d'urgence de la police civile des Nations Unies et des forces de maintien de la paix;

- d) La relève des contingents;
- e) Le soutien logistique (transport des personnels en voyage officiel et des diplomates ainsi que du fret);
- f) Les vols d'appui à diverses missions;
- g) La liberté de circulation des personnels de la mission;
- h) L'appui à d'autres missions au titre de contrats d'affrètement, lettres d'attribution et accords de prestation de services bénévoles qui ont été conclus;
- i) Le transport des personnels des organismes et fonds des Nations Unies, tâche attribuée aux missions de maintien de la paix. Les directives et procédures en vigueur prévoient que ces transports peuvent s'effectuer sur des vols réguliers (en fonction des places disponibles) ou sur des appareils affrétés à cette fin; elles visent de plus le remboursement des dépenses encourues et la responsabilité civile.

50. Dans les missions sur le terrain, le chef des transports aériens s'assure que toute demande de transport aérien reçue est dûment autorisée, que le transport peut être effectué par l'appareil et l'équipage désignés et qu'il est possible dans les conditions opérationnelles actuelles; pour ce faire, il tient particulièrement compte du fait que l'objectif premier est d'assurer une exploitation sûre, efficace et rentable des moyens aériens. La Section des transports aériens veille au respect des directives et orientations générales du Département de l'appui aux missions touchant tous les aspects du transport aérien, des contrats avec les opérateurs et arrangements avec les unités aériennes des contingents, ainsi que des dispositions du programme d'assurance de la qualité du Département concernant la qualité des services fournis et leur performance. Toute décision relative aux transports aériens doit tenir compte de la gestion des risques opérationnels.

V. Appareils militaires mis à la disposition de l'ONU en vertu d'une lettre d'attribution

51. Les États Membres mettent à la disposition de l'ONU des appareils militaires pour prêter appui aux opérations de maintien de la paix concernant certaines tâches d'ordre militaire ainsi que des transports, en fonction du mandat que le Conseil de sécurité a confié à chaque mission. On entend par tâche d'ordre militaire le soutien aérien rapproché aux unités déployées sur le terrain, la démonstration de force, les vols de patrouille et d'observation, le déploiement et le retrait des troupes ainsi que les opérations d'évacuation sanitaire primaire et secondaire et celles de recherche et de sauvetage. Les hélicoptères de transport militaire servent principalement à assurer la mobilité des forces terrestres; toutefois, comme ils font partie du matériel d'une mission, ils peuvent servir, lorsqu'ils ne sont pas utilisés dans des opérations militaires, pour compléter les moyens de soutien aérien affrétés auprès d'opérateurs privés afin de maximaliser leur exploitation au titre de la lettre d'attribution.

Remaniement des dispositions des lettres d'attribution en cours et obtention de moyens aériens militaires dans l'avenir

52. Donnant suite au rapport que j'ai établi à la demande du Comité spécial des opérations de maintien de la paix en 2010 (A/64/768), le Département de l'appui aux missions et le Département des opérations de maintien de la paix réexaminent les clauses des lettres d'attribution afin de s'assurer que les prescriptions demeurent pertinentes et adéquates compte tenu de l'évolution des mandats des missions concernées. Un groupe de travail composé de fonctionnaires des deux départements examine, en consultation avec les États Membres, l'importante question du remboursement, à ces derniers, des frais encourus, notamment pour ce qui est des tarifs convenus et de leur corrélation avec d'autres dépenses remboursables aux termes des mémorandums d'accords connexes. Il s'agit de faire en sorte que ces dispositions soient en relation directe avec les dépenses effectives en temps réel et de rembourser équitablement aux pays concernés les services qu'ils prêtent. Parallèlement, une équipe composée elle aussi de fonctionnaires des deux départements étudie la question de l'exploitation des appareils militaires obtenus en vertu d'une lettre d'attribution (nombre d'heures de vol et disponibilité opérationnelle). Cette équipe poursuit une opération d'évaluation menée sur place auprès de chaque mission, l'objet étant de remédier à la sous-exploitation des moyens aériens et de confirmer que chaque appareil correspond bien aux besoins de la force concernée.

53. En ce qui concerne le fait que l'on aurait besoin d'une cinquantaine d'hélicoptères polyvalents de plus, le groupe de travail, examine, avec la participation du Bureau des affaires militaires du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions, les moyens de remanier les clauses des lettres d'attribution de telle sorte que les États Membres puissent s'engager à fournir des moyens aériens de valeur aux fins du maintien de la paix. Le groupe de travail rendra compte de ces questions aux hauts responsables en février 2011 (voir l'annexe III).

VI. Normes, qualités et performances en matière d'opérations aériennes et sécurité aérienne

54. En mission, les opérations aériennes se déroulent dans des cadres très spécifiques et contraignants puisque les États Membres fournissent aussi bien les transporteurs aériens civils commerciaux que l'appui aérien militaire. Le Manuel des opérations aériennes du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions ainsi que les normes de sécurité aérienne de l'ONU et les procédures opérationnelles permanentes de la mission constituent le cadre réglementaire en matière d'aéronautique du Département de l'appui aux missions. À eux deux, ces textes offrent un guide très sûr pour harmoniser les différents règlements aéronautiques en vigueur et offrent aux opérations aériennes du Département de l'appui aux missions et du Département des opérations de maintien de la paix des procédures quand il n'existe aucun organisme étatique de réglementation. De plus, le Manuel propose des procédures et pratiques pour gérer le matériel aérien conformément aux règlements, directives et procédures de l'ONU. Il convient de l'utiliser conjointement avec l'annexe 6 de la Convention de Chicago

de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'exploitation commerciale des aéronefs, avec les normes de sécurité aérienne de l'ONU et le Manuel des achats de l'ONU.

55. Si chaque mission des Nations Unies est différente, deux principes de base s'imposent : d'abord, la sécurité des vols ne saurait être mise en péril; ensuite, dans la poursuite des objectifs conformes au mandat défini, les normes et procédures de vol du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions doivent être observées à tout moment dans le cadre établi de gestion des risques.

56. Les normes aéronautiques que doivent appliquer les opérateurs commerciaux sont les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les normes aéronautiques de l'ONU applicables au transport aérien du maintien de la paix et des opérations humanitaires. En ce qui concerne les appareils militaires opérant au titre d'une lettre d'attribution, les normes sont définies en fonction du règlement militaire des pays fournisseurs de troupes. Les opérateurs militaires comme les opérateurs commerciaux doivent toutefois se conformer aux règlements en vigueur dans le pays hôte et sont en outre tenus de coordonner pleinement leur action dans le cadre opérationnel du maintien de la paix et donc de se conformer à la ligne de conduite, aux indications et aux impératifs inscrits dans le Manuel des opérations aériennes et le Manuel de sécurité aérienne du Département de l'appui aux missions et du Département des opérations de maintien de la paix, ainsi qu'aux procédures opérationnelles permanentes de la mission.

A. Normes aéronautiques des Nations Unies

57. Le Département de l'appui aux missions et le PAM, avec l'assistance de l'OACI, siègent au sein du Groupe consultatif technique de l'aviation. Celui-ci a défini les normes aéronautiques de l'ONU pour promouvoir la sécurité aérienne, réduire les risques pour l'Organisation et son personnel ainsi que pour contribuer à l'interopérabilité entre institutions du système des Nations Unies qui apportent un soutien aérien (voir annexe IV). Lors de l'établissement de la version 2 de ces normes, l'OACI a confirmé qu'elles concordaient pleinement avec ses normes et pratiques recommandées. Elle a estimé, en accord avec le Corps commun d'inspection, qu'il convenait de donner aux normes aéronautiques de l'ONU une place plus importante au sein du système des Nations Unies. Par conséquent, je demande à l'Assemblée générale de bien vouloir prendre note de la version 2 des normes de sécurité aérienne de l'ONU et de mon intention de les promulguer.

B. Programme d'assurance qualité du transport aérien du Département de l'appui aux missions

58. Le respect des normes aéronautiques en vigueur pour les opérations aériennes des Nations Unies est un impératif du programme d'assurance qualité du transport aérien du Département de l'appui aux missions. Il s'agit de faire en sorte que les hauts responsables de l'ONU et les chefs de mission s'assurent que les normes requises sont bien respectées lors des opérations aériennes en cours tant par les transporteurs aériens avec lesquels des contrats ont été passés que par les contingents et unités aériennes militaires. Le programme est géré et exécuté par la

Section des transports aériens en coordination avec le service des opérations militaires et avec des spécialistes du contrôle des normes techniques et de l'assurance qualité du transport aérien au niveau de la mission.

59. Toutes les composantes aériennes sont strictement vérifiées à l'échelon approprié et avec la fréquence voulue conformément aux bonnes pratiques industrielles et militaires. Lorsque des normes de qualité ou de sécurité et des normes opérationnelles ne sont pas respectées et que ces manquements sont repérés à l'occasion de contrôles actifs ou d'audits périodiques ou par une analyse des tendances des études de performance de la mission, des mesures correctives doivent être prises pour remédier à la situation, assorties d'un calendrier réaliste pour que les normes requises puissent être appliquées.

60. Le programme d'assurance qualité du transport aérien prévoit un système d'évaluation de la performance pour vérifier que les normes en vigueur sont bien respectées, voire le sont au-delà du minimum requis. De manière générale, le suivi continu des activités au titre du programme porte sur les qualifications et l'expérience des équipages compte tenu des normes de l'ONU, sur la formation spéciale actualisée de l'équipage (pour voler de nuit, par exemple), la conformité opérationnelle avec les procédures, règles et règlements applicables de l'ONU et l'état d'entretien des appareils, la question étant de savoir si la maintenance est assurée de façon à garantir leur navigabilité.

C. Agrément des prestataires de services de transport aérien

61. La sélection préalable des prestataires de services de transport aérien est prévue dans le programme d'assurance qualité du transport aérien du Département de l'appui aux missions. Tous les prestataires de transport aérien qui souhaitent participer à des appels d'offres de l'ONU doivent avoir reçu l'agrément du Département de l'appui aux missions et du Département de la gestion avant de pouvoir figurer dans la base de données que tient la Division des achats. La sélection commence par une évaluation des prestataires potentiels, avec notamment des bilans techniques et opérationnels effectués par la Section des transports aériens ainsi qu'un examen financier et commercial et une enquête de réputation par la Division des achats.

62. Les critères de réalisation de l'évaluation technique sont régulièrement revus pour les aligner sur les normes internationales et les normes de sécurité aérienne de l'ONU; en outre la Section des transports aériens a récemment revu les critères d'évaluation en matière d'affrètement d'aéronefs.

63. Le Département de l'appui aux missions procède à une inspection/audit pour déterminer si un éventuel prestataire de services de transport aérien est capable de s'acquitter des services demandés avant qu'un contrat ne lui soit accordé. Ces visites constituent un élément essentiel du programme visant à s'assurer que seuls les prestataires de services de transport aérien dignes de ce nom sont sélectionnés et engagés par contrat à offrir des services aériens aux Nations Unies. En 2009/10, 23 transporteurs aériens ont été présélectionnés et retenus, 10 candidatures font encore l'objet d'une évaluation technique et 13 autres transporteurs aériens n'ont pas satisfait aux normes techniques de l'ONU (voir annexe V).

D. Formation des spécialistes du transport aérien

64. Il est essentiel pour le bon déroulement des opérations aériennes des Nations Unies que les spécialistes du transport aérien maintiennent des compétences du plus haut niveau et aient une bonne connaissance des meilleures pratiques de l'industrie dans un grand nombre de disciplines aéronautiques et logistiques.

65. La Section des transports aériens élabore et fait circuler dans toutes les missions le programme normalisé de formation et de certification aéronautiques que tous les spécialistes du transport aérien doivent avoir suivi. Ce document, mis à jour chaque année, est conçu pour réaliser les objectifs et priorités stratégiques en matière de transport aérien du Département et regroupe cinq composantes : formation de base, cours de gestion de flotte aérienne, formation en cours d'emploi, formation périodique et formation aéronautique spécialisée.

66. Au cours de l'exercice financier 2009/10, une formation aéronautique a été organisée au Siège de l'ONU comme dans les missions, et 600 participants ont pu suivre 74 cours spécialisés. Tous les administrateurs et fonctionnaires de rang élevé de la catégorie du Service mobile sont tenus de suivre un stage au moins tous les deux ans, et de préférence tous les ans.

67. Une des tâches principales du pilier « ressources humaines » de la stratégie globale d'appui aux missions est de définir l'effectif minimum de personnel de transport aérien nécessaire pour assurer le démarrage d'une mission et d'établir des listes de spécialistes du transport aérien dont les compétences techniques ont été vérifiées.

E. Sécurité aérienne

68. La sécurité aérienne est une priorité essentielle pour les Nations Unies. Par définition, elle suppose une identification claire des dangers aéronautiques rencontrés, une évaluation des risques connexes et la mise en œuvre de mesures appropriées d'atténuation des risques pour faire en sorte que les opérations aériennes de maintien de la paix se déroulent, pour chaque type d'opération, à un niveau de risque acceptable, voire inférieur encore.

69. Une structure officielle de sécurité aérienne a été constituée au Secrétariat de l'ONU et hors Siège pour pouvoir répondre à tous les problèmes de sécurité aérienne; elle relève de la direction du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'aide aux missions. La Section de la sécurité aérienne au Siège de l'ONU fait partie du Bureau du Directeur de la Division du soutien logistique du Département de l'appui aux missions. Elle procède régulièrement à des contrôles de sécurité des opérations aériennes en mission du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions, élabore des politiques et directives et apporte un appui technique aux structures de sécurité aérienne hors Siège.

70. Les visites d'évaluation régulières effectuées dans les missions donnent lieu à un rapport où figurent des recommandations sur les améliorations à apporter aux procédures et à la situation de la mission en matière de sécurité. La Section de la sécurité aérienne a introduit comme indicateur principal de résultat le pourcentage des recommandations de sécurité qui ont été suivies d'effet après chaque visite. En

2008/2009, le taux d'ensemble était de 59 %, en 2009/2010 de 74 %, et l'objectif pour 2010-2011 est d'atteindre 85 % des recommandations.

71. La direction du Département de l'appui aux missions encourage une culture de notification qui ne soit pas liée à des sanctions, de sorte que tous les incidents liés aux transports aériens puissent être signalés sans entraves et de façon professionnelle pour permettre une analyse objective et la formulation de recommandations efficaces. Grâce à cette conception positive et à d'autres initiatives dans le domaine de la sécurité, le taux d'accidents pour 10 000 heures de vol est passé de 0,30 en 2005 à 0,08 en 2009. Toutes les activités du Département de l'appui aux missions en matière de sécurité aérienne sont consignées dans le rapport annuel de la Section de la sécurité aérienne que le Secrétaire général adjoint à l'appui aux missions diffuse dans toutes les missions.

72. Dans les missions, les spécialistes de la sécurité aérienne s'acquittent de diverses activités en fonction du programme de sécurité aérienne de la mission, l'objectif étant d'identifier les risques signalés et observés, d'analyser les résultats des enquêtes réalisées à la suite d'incidents aériens et de déterminer les mesures d'atténuation des risques qu'il convient d'adopter. Du fait de la nature préventive de ces activités, toutes les opérations aériennes de la mission, y compris les activités militaires, sont menées à la suite d'un processus adéquat de gestion des risques qui prend en compte les risques potentiels et applique les mesures d'atténuation appropriées.

73. Conformément au Manuel des opérations aériennes du Département de l'appui aux missions, un formulaire d'évaluation des risques aériens doit obligatoirement être rempli par l'équipage avant tout vol ou toute série de vols civils ou militaires. Pour renforcer encore le concept de gestion des risques opérationnels, les responsables du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions ont approuvé en avril 2008 la Directive sur la gestion des risques opérationnels aériens et ont adopté les directives d'application y relatives. Ces documents d'orientation ont pour objectif final de permettre de repérer rapidement les dangers et risques correspondants et de prendre sans tarder des mesures propres à atténuer ces risques.

74. La gestion des risques opérationnels est un processus décisionnel, auquel sont associés tous les cadres de la structure d'une mission lors de la préparation et de l'exécution des vols d'appui, notamment pour la gestion des changements à apporter éventuellement aux opérations aériennes. Le chef de mission est responsable de l'application des procédures de gestion des risques aériens dans sa mission et il en rend compte au Secrétaire général adjoint à l'appui aux missions; il est en fin de compte responsable des décisions prises dans le cadre du processus de gestion des risques liés à l'utilisation des moyens aériens de la mission.

75. Les politiques et structures en place en matière de sécurité aérienne permettent de disposer d'un système global de sécurité aérienne pour les opérations des Nations Unies. La mise en œuvre du processus de gestion des risques opérationnels fera encore progresser la sécurité aérienne des opérations de maintien de la paix des Nations Unies.

VII. Conclusions

76. Le Secrétariat de l'ONU reste déterminé à renforcer l'efficacité opérationnelle et la rationalité économique de la conduite des opérations aériennes sans amoindrir l'appui fourni aux missions ni la sûreté et la sécurité du personnel de l'Organisation et des soldats de la paix déployés sur le terrain.

Décision que l'Assemblée générale est appelée à prendre

77. L'Assemblée générale est appelée à prendre note du présent rapport et de la version 2 des normes aéronautiques applicables au transport aérien du maintien de la paix et des opérations humanitaires, ainsi que de mon intention de les faire adopter.

Annexe I

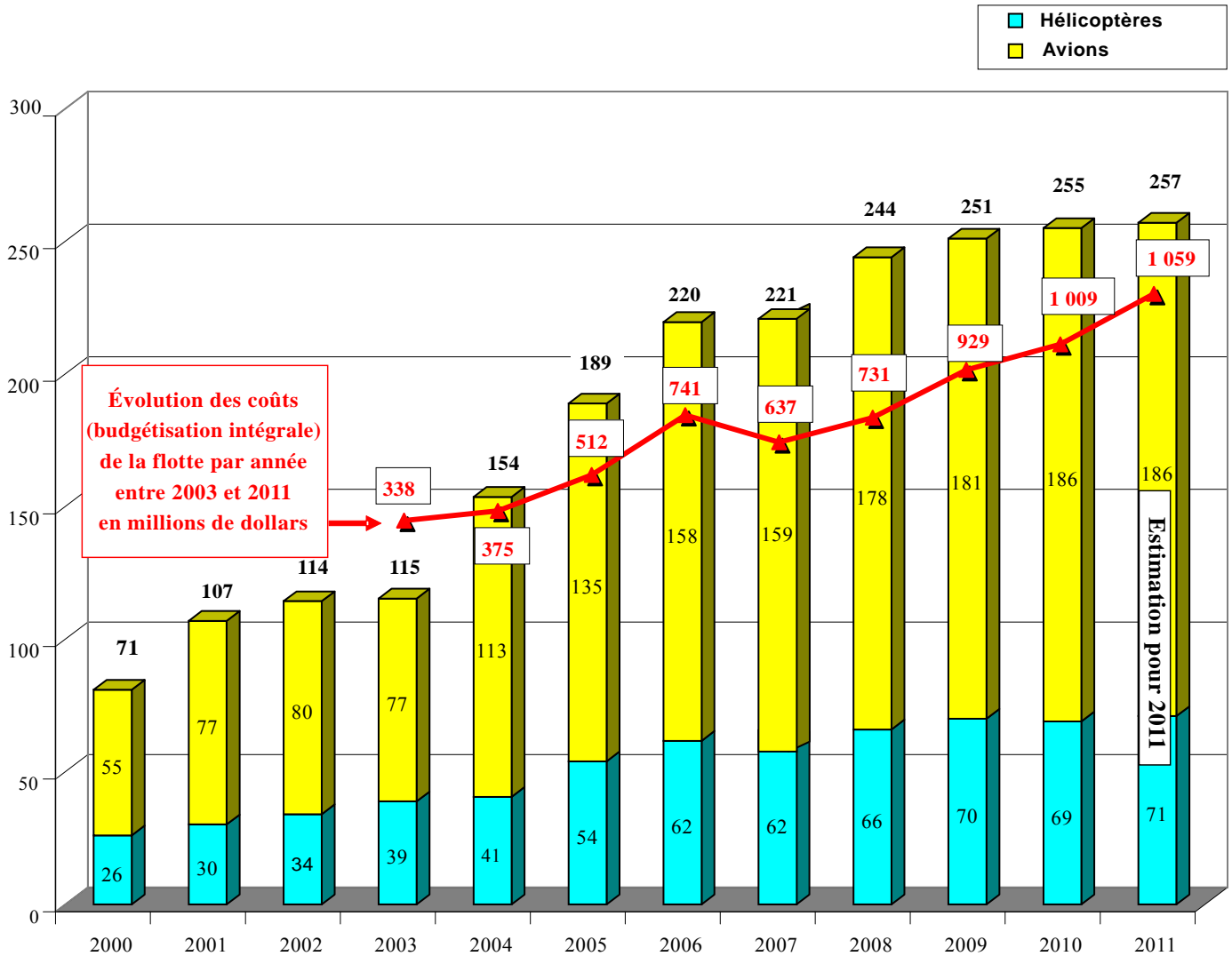
Flotte aérienne du Département de l'appui aux missions au 30 septembre 2010

Mission	Commercial		Lettre d'attribution		Total
	Avions	Hélicoptères	Avions	Hélicoptères	
BINUB		1			1
BINUCSIL		1			1
BRSAO	1				1
FINUL		1		7	8
MANUA	4	4			8
MANUI	1				1
MINUAD	10	30		5	45
MINUL	3	5		11	19
MINUNEP		1			1
MINURCAT	9	6		7	22
MINURSO	3	3			6
MINUS	11	15		16	42
MINUSTAH	1	4	1	6	12
MINUT	2	4			6
MONUSCO	20	24	2	24	70
ONUCI	3	5		3	11
UNFICYP				3	3
Total	68	104	3	82	257

Abbreviations : BINUB, Bureau intégré des Nations Unies au Burundi; BINUCSIL, Bureau intégré des Nations Unies pour la consolidation de la paix en Sierra Leone; BRSAO, Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest; FINUL, Force intérimaire des Nations Unies au Liban; MANUA, Mission d'assistance des Nations Unies en Afghanistan; MANUI, Mission d'assistance des Nations Unies pour l'Iraq; MINUAD, Opération hybride Union africaine-Nations Unies au Darfour; MINUL, Mission des Nations Unies au Libéria; MINUNEP, Mission des Nations Unies au Népal; MINURCAT, Mission des Nations Unies en République centrafricaine et au Tchad; MINURSO, Mission des Nations Unies pour l'organisation d'un référendum au Sahara occidental; MINUSTAH, Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti; MINUS, Mission des Nations Unies au Soudan; MINUT, Mission intégrée des Nations Unies au Timor-Leste; MONUSCO, Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo; ONUCI, Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire; UNFICYP, Force des Nations Unies chargée du maintien de la paix à Chypre.

Annexe II

Augmentation des coûts de la flotte aérienne du Département de l'appui aux missions



Annexe III

Aéronefs militaires affectés au maintien de la paix

	<i>MINURCAT</i> (7)	<i>MINUSTAH</i> (6)	<i>MONUSCO</i> (20 + 4)	<i>ONUCI</i> (3)	<i>MINUAD</i> (5)	<i>UNFICYP</i> (3)	<i>FINUL</i> (6)	<i>MINUL</i> (8 + 3)	<i>MINUS</i> (10)	Total
Afrique du Sud	–	–	2	–	–	–	–	–	–	2
Argentine	–	2	–	–	–	3	–	–	–	5
Bangladesh	3	–	6	–	–	–	–	–	–	9
Chili	–	4	–	–	–	–	–	–	–	4
Espagne	–	–	–	–	–	–	2	–	–	2
Éthiopie	–	–	–	–	5 armées	–	–	–	–	5
Fédération de Russie	4	–	–	–	–	–	–	–	4	8
Ghana	–	–	–	3	–	–	–	–	–	3
Inde	–	–	10 + 4 armées	–	–	–	–	–	–	14
Italie	–	–	–	–	–	–	4	–	–	4
Pakistan	–	–	–	–	–	–	–	–	6	6
Ukraine	–	–	–	–	–	–	–	8 + 3 armées	–	11
Uruguay	–	–	2	–	–	–	–	–	–	2
Total	7	6	24	3	5	3	6	11	10	75

Abréviations : MINURCAT, Mission des Nations Unies en République centrafricaine et au Tchad; MINUSTAH, Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti; MONUSCO, Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo; ONUCI, Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire; MINUAD, Opération hybride Union africaine-Nations Unies au Darfour; UNFICYP, Force des Nations Unies chargée du maintien de la paix à Chypre; FINUL, Force intérimaire des Nations Unies au Liban; MINUL, Mission des Nations Unies au Libéria; MINUS, Mission des Nations Unies au Soudan.

Annexe IV

Mandat du Groupe consultatif technique de l'aviation de l'ONU

A. Mission

Le Groupe consultatif encourage les mesures visant à réduire les risques liés aux opérations de transport aérien civil du système des Nations Unies

B. Composition

Le Groupe consultatif technique de l'aviation est un groupe interinstitutions qui rassemble des spécialistes de l'aéronautique du Département de l'appui aux missions de l'ONU et du Programme alimentaire mondial (PAM), ainsi que de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à titre consultatif.

Sont membres permanents du Groupe consultatif :

1. Le chef de la section des transports aériens de chaque organisation;
2. Le chef de la section de la sécurité aérienne de chaque organisation;
3. Un conseiller désigné de l'OACI conformément aux objectifs du Groupe consultatif.

Le Président du Groupe peut inviter d'autres experts selon que de besoin.

C. Mandat

1. Conseiller le système des Nations Unies en ce qui concerne les questions opérationnelles et de sécurité liées aux transports aériens.
2. Revoir périodiquement et modifier les normes aéronautiques de l'ONU applicables au transport aérien du maintien de la paix et des opérations humanitaires ainsi que les procédures y relatives pour s'assurer de leur pertinence et de leur compatibilité avec les normes internationales de sécurité et les besoins opérationnels.
3. Examiner périodiquement l'état de mise en œuvre des normes aéronautiques de l'ONU.
4. Examiner les risques qui ont un impact sur les opérations de transport aérien du système des Nations Unies, notamment les conclusions des enquêtes sur les accidents, et proposer des mesures pertinentes pour atténuer les risques y relatifs, réduisant ainsi la vulnérabilité de l'Organisation.
5. Examiner régulièrement les procédures communes en matière de services de transport aérien et de sécurité et les accords techniques en ce domaine et formuler des avis à ce sujet pour améliorer l'interopérabilité du Département de l'appui aux missions et du PAM.
6. Examiner les conclusions des audits menés par des organismes tiers sur les transports aériens et la sécurité aérienne du Département de l'appui aux missions et

du PAM et formuler des avis sur l'applicabilité des recommandations au système des Nations Unies dans son ensemble.

7. Faciliter la circulation des informations en matière d'opérations, de sécurité et de sécurité aérienne entre les membres du système des Nations Unies dans son ensemble.

8. Élaborer et examiner des critères d'évaluation des risques liés au recours tant à des appareils affrétés qu'à des vols réguliers aux termes de contrats d'affrètement pour des opérations aériennes s'agissant des voyages en mission de membres du personnel d'organisations du système des Nations Unies.

9. Faire connaître les derniers progrès et évolutions en matière d'aviation civile (normes et pratiques recommandées, procédures pour les services de la navigation aérienne, appareils de guidage).

10. Conseiller et entreprendre toute activité qui tende à améliorer l'interopérabilité entre le Département de l'appui aux missions et le PAM en ce qui concerne les opérations aériennes et la gestion de la sécurité aérienne.

D. Réunions

1. Les réunions du Groupe consultatif sont présidées en alternance tous les deux ans par le Département de l'appui aux missions et par le PAM.

2. Chacune de ces deux organisations désigne un président parmi ses membres permanents.

3. Le Groupe consultatif se réunit au moins deux fois par an. Les réunions sont convoquées par le président.

4. Les réunions ordinaires se tiennent au siège de l'OACI à Montréal.

Annexe V

Liste des compagnies de transport aérien agréées par le Département de l'appui aux missions

<i>Informations sur les transporteurs aériens</i>					
<i>Désignation officielle du fournisseur de services aériens</i>	<i>Pays d'origine</i>	<i>Type d'appareil approuvé au titre de contrats d'affrètement</i>	<i>Date de réalisation de l'évaluation technique</i>	<i>Numéro de fournisseur ONU</i>	<i>Numéro UNGM</i>
1	748 Air Services	Kenya	C208, HS748 (fret seulement, EVASAN primaire/secondaire)	14 oct. 2010	
2	Abakan Avia	Fédération de Russie	IL76	2 juin 2004	22630 137837
3	Aer Arann	Irlande	ATR-42/300, ATR-72-200/500	5 mai 2010	
4	Aero Services Corporate	France	Liaison grande vitesse – TBA	21 juin 1999	18438 126793
5	Aero Services Executive	France	A319CJ	18 mars 2002	18438 126793
6	Aeronorte Transportes Aeros	Portugal	B06	2 juin 2005	24321 113080
7	Aeropetservices 224FU	Fédération de Russie	IL76, A124	19 févr. 2003	20551 néant
8	Air Blue	Pakistan	A320, A321	13 juin 2005	24255 110465
9	Airline Rostvertol-Avia Cosed joint stock company	Fédération de Russie	Mi-26T	27 sept. 2010	
10	Air Europa	Espagne	B763, B734, B738	14 avril 2005	6340 126455/167086
11	Air Italy S.p.a	Italie	B737, B757, B767	1 ^{er} sept. 2009	29394 156412
12	Air Méditerranée	France	A321, A320	21 déc. 2007	27804 135386
13	Air Urga	Ukraine	AN24, AN26	15 mars 2004	3504 126965
14	Airwork (NZ) Limited	Nouvelle-Zélande	AS50, AS55, BK17, F27, B732	7 juillet 2003	21378 néant
15	AJT Air International	Fédération de Russie	IL86	29 janv. 2001	18114 néant
16	Aliven S.R.L.	Italie	C56X, C25A, C500, LJ35	23 mars 2004	22469 105815
17	Alliance Airlines	Australie	F28	16 janv. 2007	néant 131155
18	ALS Limited	Kenya	C182, C206, BE20, CN35, B190, AT42, AS50	1 ^{er} avril 2004	22856 126377
19	Alta Flights (Charters), Inc	Canada	C402, C414, D228, BE20, PSW4	15 avril 2003	21076 néant
20	AMC Aviation	Égypte	A310, MD83	12 oct. 1998	7486 néant
21	Arkia Israeli Airlines	Israël	B757, AT72	12 oct. 1998	21456 néant

Informations sur les transporteurs aériens

<i>Désignation officielle du fournisseur de services aériens</i>	<i>Pays d'origine</i>	<i>Type d'appareil approuvé au titre de contrats d'affrètement</i>	<i>Date de réalisation de l'évaluation technique</i>	<i>Numéro de fournisseur ONU</i>	<i>Numéro UNGM</i>
22 Asiana Airlines	République de Corée	B744, B763, B734, A321	5 sept. 2001	17289	135974
23 Askari Aviation	Pakistan	C421, ALO3	23 déc. 2002	20488	132735
24 Astral Aviation Limited	Kenya	AN12	11 juin 2004	22871	105237
25 Atlant-Soyuz Airlines	Fédération de Russie	IL76, T154, IL86	16 avril 1999	3617	139979
26 Atlas Air, Inc.	États-Unis d'Amérique	B747	29 janv. 2002	18107	néant
27 Atruvera	Fédération de Russie	MI26, IL76	17 janv. 2002	18090	néant
28 Avialeasing Aviation Co	Ouzbékistan	IL76	2 févr. 2000	13627	néant
29 Aviation Assistance	Danemark	B190, BE30, BE20	28 juin 2004	3630	néant
30 Aviation International Support	Kenya	B06, AS50, DHC5	28 juillet 2004	23295	107724
31 Aviacon Zitotrans Air Company	Fédération de Russie	IL76TD	4 mai 2010		
32 Azerbaijan Airlines	Azerbaïdjan	IL76	24 sept. 2002	néant	néant
33 Balmoral Central Contract	Afrique du Sud	BE20	3 avril 2003	16961	néant
34 Base 4 Aviation (Pty) Ltd	Afrique du Sud	B06, B407, ALO3, B105	4 sept. 2003	néant	néant
35 Benair	Danemark	L410, C550, B06	3 juin 2003	22889	néant
36 Blue Panorama Airlines	Italie	B734	18 nov. 2002	néant	néant
37 Bradley Airservices – First Air	Canada	B727, B737, C130, AT42	11 avril 2005	24082	101423
38 Bristow Helicopters Ltd.	Royaume-Uni	S61, S76, B214, B212	28 nov. 1994	2416	127263
39 Bulgaria Air Jsc	Bulgarie	A320-200	21 mai 2010		
40 C&G Charter cc T/A King Air Charter	Afrique du Sud	B190, BE20	1 ^{er} juillet 2009	30101	103839
41 Cargojet Airways Ltd	Canada	B727, B757, B767	28 avril 2010		
42 Cargolux	Luxembourg	B744	18 mai 2004	6032	106513
43 CHC Helicopters Africa	Afrique du Sud	S61	31 août 2004	23167	108985
44 CHC Helicopters International Inc.	Canada	B212, S76, S61, S92	15 févr. 2007	22679	néant
45 Climber Air A/S	Danemark	AT42, AT72, CL60	13 janv. 2003	néant	néant
46 CMC Aviation LTD	Kenya	DHC8-100/300	30 avril 2010		

Informations sur les transporteurs aériens

	<i>Désignation officielle du fournisseur de services aériens</i>	<i>Pays d'origine</i>	<i>Type d'appareil approuvé au titre de contrats d'affrètement</i>	<i>Date de réalisation de l'évaluation technique</i>	<i>Numéro de fournisseur ONU</i>	<i>Numéro UNGM</i>
47	Comav (Pty.) Ltd.	Namibie	C208, C310, F406, B190, C500	18 mars 2004	22835	néant
48	Coulson Aircrane	Canada	S61, B06	1 ^{er} sept. 2005	néant	néant
49	Dalavia Far East Airlines	Fédération de Russie	IL62, T154, AN24, AN26	30 juillet 2001	17374	néant
50	DAS Air Cargo	Royaume-Uni	DC10	21 janv. 2003	néant	néant
51	Denim Air BV	Pays-Bas	F27, DH8C	14 déc. 2006	26437	131726
52	Domodedovo Airlines	Fédération de Russie	YK42, IL62, IL96	3 sept. 2003	21990	127424
53	Eagle Helicopters	États-Unis d'Amérique	AS50	13 mars 2001	néant	néant
54	East African Safari Air	Kenya	G159, F28, L410, B757	29 sept. 2003	21527	néant
55	Economica Oy Aircons	Finlande	PA42	12 sept. 2003	néant	néant
56	Egypt Air	Égypte	B747, B777, A340, A300, A321, B737	19 déc. 2001	3944	136005
57	El Al	Israël	B747, B767, B757, B737	21 juin 1999	néant	néant
58	Emercom	Fédération de Russie	IL76, MI8	20 août 2002	19223	néant
59	Ethiopian Airlines	Éthiopie	B767, B757, B707, AT42, C130, FK50, DHC5, DHC6	4 janv. 2001	14703	159342
60	Eurasia Airlines	Fédération de Russie	AN12, T154, IL86	11 juin 2002	19139	néant
61	Euroatlantic Airways	Portugal	B737	29 août 2001	17255	néant
62	Eurocypria	Chypre	B738	16 mai 2005	24212	127919
63	Evergreen Helicopters, Alaska	États-Unis d'Amérique	B205, B212, AS50, BK17, B105, B06, C212, LJ35	29 juin 2007	27950	141332
64	Evergreen Helicopters, ORE	États-Unis d'Amérique	B212, B06, ALO3	7 déc. 1994	2632	106918
65	Evergreen Intl Airlines	États-Unis d'Amérique	B747	30 juin 1995	7576	101478
66	Everett Charter Aviation	Kenya	BK117	1 ^{er} juillet 2009	30347	162585
67	Executive Transport Airways	Canada	S61	1 ^{er} sept. 2005	néant	118377
68	Executive Turbine	Afrique du Sud	B190, BE20, BE9L, AT42, SH36, LJ35	12 mai 2005	24231	112212
69	FAI Rent-a-Jet	Allemagne	C550, LJ35, LJ55	19 déc. 2003	21924	105149
70	Farnair	Suisse	A300, F27, SH36, L410	17 juin 1995	néant	138171
71	Federal Air	Afrique du Sud	C208	1 ^{er} févr. 1995	2643	néant

Informations sur les transporteurs aériens

<i>Désignation officielle du fournisseur de services aériens</i>	<i>Pays d'origine</i>	<i>Type d'appareil approuvé au titre de contrats d'affrètement</i>	<i>Date de réalisation de l'évaluation technique</i>	<i>Numéro de fournisseur ONU</i>	<i>Numéro UNGM</i>
72 Foxair SPA	Italie	P180	7 juillet 2003	néant	néant
73 Free Bird Airlines	Turquie	MD83	3 sept. 2003	21751	127909
74 G5 Executive AG	Suisse	GLF5, E135	3 sept. 2003	21428	127752
75 Georgian Airways	Géorgie	YK40, B737, CL 600-2B19	14 sept. 2006	26053	116023
76 Hamburg International	Allemagne	B737-700, A319-111/112	12 août 2001	18082	néant
77 Heli Air Services	Bulgarie	MI8, L410	21 oct. 1998	11135	127738
78 Heli Niugini	Papouasie-Nouvelle-Guinée	BK17, B06	27 sept. 2001	18385	néant
79 Helicopteros Del Soreste	Espagne	B412	26 déc. 2006	13772	101794
80 Helicopters (NZ) Ltd.	Nouvelle-Zélande	B06, B212, AS50	19 juin 2003	21154	127788
81 Heliportugal	Portugal	AS365N	25 févr. 2010		
82 Hevi Lift	Papouasie-Nouvelle-Guinée	B212, B06, AS50, BE20	16 juillet 1998	15802	néant
83 Iberworld Airlines SA	Espagne	A330, A320	15 févr. 2007	30125	138534
84 Icelandair ehf	Islande	B757	24 févr. 2010		167295
85 Ilavia Airlines	Fédération de Russie	IL76	29 juillet 2002	19679	néant
86 Jet Club	Suisse	GLF5, GLF4, C56X	29 janv. 2002	néant	néant
87 Jetflight Oy Wihuri Aviation	Finlande	FA20, CL60	3 avril 2003	18243	néant
88 Jordan Aviation	Jordanie	B737, B707	12 sept. 2003	21455	néant
89 Kalitta Airlines	États-Unis d'Amérique	B747	16 août 2002	19302	165068
90 Khoriv Avia	Ukraine	MI8	22 mars 2004	22398	néant
91 Kirov Avia	Fédération de Russie	AN26, T134	30 déc. 1997	10207	néant
92 Komiaviatrans State Enterprise	Fédération de Russie	MI26, MI8, MI2	23 juin 2005	16153	néant
93 Korean Air	République de Corée	B744, A332	16 janv. 2001	2861	139699
94 Lan Chile	Chili	A340, B767, A320	11 juin 2004	22848	néant
95 Lauda Air	Autriche	B767, B737	16 juin 2005	2883	néant
96 Linhas Aereas de Mozambique (LAM)	Mozambique	B737, C212	19 nov. 2001	4250	néant
97 Lloyd Helicopter Services Ltd.	Australie	S76, AS32, B212, B06, B412	7 déc. 1999	12173	126571

Informations sur les transporteurs aériens

<i>Désignation officielle du fournisseur de services aériens</i>	<i>Pays d'origine</i>	<i>Type d'appareil approuvé au titre de contrats d'affrètement</i>	<i>Date de réalisation de l'évaluation technique</i>	<i>Numéro de fournisseur ONU</i>	<i>Numéro UNGM</i>
98 London Executive Aviation Ltd.	Royaume-Uni	PA34, PA36, C550, C560	31 oct. 2003	22362	néant
99 Lotus Air	Égypte	A320	23 juin 2005	17001	néant
100 LTU Lufttransport	Allemagne	A332, A333, A321, A320	28 mai 2004	24018	néant
101 Luxor Air	Égypte	MD83	26 mars 2003	20979	néant
102 Malaysian Airlines System	Malaisie	B737	30 oct. 2002	néant	néant
103 Mex-Mocambique Expresso	Mozambique	C212, BE20	18 mars 2003	néant	néant
104 Miami Air International	États-Unis d'Amérique	B734, B738	9 janv. 2007	6048	136499
105 Midwest Airlines	Égypte	A310	1 ^{er} juin 2000	14705	106227
106 Motor Sich JSC	Ukraine	AN12, AN24, YK42, AN74	11 mars 2004	15738/29207	126892
107 Murray Air	États-Unis d'Amérique	DC86	25 avril 2002	25779	127685
108 National Airways Corporation	Afrique du Sud	BE20	1 ^{er} juin 1995	29696	163906
109 National Helicopters Inc.	Canada	B212	11 janv. 2005	23238	106366
110 Naturelink Aviation	Afrique du Sud	BE20, BE30, B190, E110	14 déc. 2006	26480	126183
111 Nefteyugansk	Fédération de Russie	MI8	5 janv. 1998	12112	néant
112 Netjets	États-Unis d'Amérique	B737	30 juin 2005	30307	123675
113 Niznhevtovskia	Fédération de Russie	Mi-8P, Mi-8AMT	26 avril 2010		
114 Occitania-Octavia	France	F28, B190, FA50, F900, HS25	9 août 2001	16851	néant
115 Omni Air Intl	États-Unis d'Amérique	DC10, B757	30 juin 1995	6102	109463
116 Orient Thai Airlines	Thaïlande	B747, L101	3 sept. 2003	21429	115317
117 Pacific Helicopter Pty Ltd.	Papouasie-Nouvelle-Guinée	B212, B06, AS50, H500	13 déc. 1999	néant	115033
118 Pacific Helicopter Tours, Inc.	États-Unis d'Amérique	S61, B212, B222, B06, UH1, H369	9 juin 2004	22973	106313
119 Pakistan International Airlines	Pakistan	B747, A306, A310, B737, F27, DHC6	7 mars 2003	21311	néant
120 Pearl Aviation	Australie	BE20, C550, ASTR, SA227	28 juin 2004	24237	108499
121 Phoenix Aviation Limited	Kenya	C550	2 nov. 2010		

Informations sur les transporteurs aériens

<i>Désignation officielle du fournisseur de services aériens</i>	<i>Pays d'origine</i>	<i>Type d'appareil approuvé au titre de contrats d'affrètement</i>	<i>Date de réalisation de l'évaluation technique</i>	<i>Numéro de fournisseur ONU</i>	<i>Numéro UNGM</i>
122 Polet	Fédération de Russie	A124	25 juin 1998	13499	168814
123 Privat Air SA	Suisse	B757, B733, B737, GLF4	7 juillet 2003	22874	néant
124 Royal Aviation Inc.	Canada	B757, B737	17 déc. 1999	13498/16798	néant
125 Royal Jordanian	Jordanie	A342, A310, A321, A320, EMB170, EMB190	19 déc. 2000	12771	néant
126 Russian Sky Airlines	Fédération de Russie	IL86, T154, IL62, IL76	18 mai 2006	23827	néant
127 Safair Operations Pty Ltd.	Afrique du Sud	L382	1 ^{er} nov. 2009	30379	166408
128 San Joachin Helicopters	États-Unis d'Amérique	B212, UH1, B06	1 ^{er} avril 2004	néant	néant
129 Shanghai Airlines	Chine	B767, B757, B737, CRJ1	1 ^{er} oct. 2002	19654	néant
130 Shar Ink.	Fédération de Russie	AN74, MI8, YK42	13 mai 2005	24186	114601
131 Silk Way Airlines	Azerbaïdjan	IL76, AN12	10 mars 2005	23931	112603
132 Skol Airline LLC	Fédération de Russie	MI-171, Mi-8AMT, MI26	1 ^{er} oct. 2009	30301	155455
133 Skyservice Airlines INC	Canada	A320, B757	19 janv. 2010		
134 Smartlynx	Lettonie	A320	1 ^{er} juillet 2009	30107	164134
135 Solenta	Afrique du Sud	B190, AT42, C208	19 nov. 2004	néant	104911
136 Starlite Aviation (Pty) Ltd.	Afrique du Sud	SA 330J (dans l'attente de l'inspection du site)	27 sept. 2010		31827
137 Swiftair	Espagne	B727, MD83, AT42, AT72	4 sept. 2003	21575	127363
138 Tajikistan Airlines (rebaptisé Tajik Air)	Tadjikistan	T134, T154, YK40, AN24, AN26, AN28, MI8	16 août 2002	18570	néant
139 Titan Airways	Royaume-Uni	B733, B462, AT42	23 sept. 2002	20340	néant
140 Transcapital Air Ltd.	Canada	DHC7	13 avril 2001	néant	néant
141 Twin Jet Aircraft	Royaume-Uni	A319	30 août 2002	19865	néant
142 Ukrainian Helicopters	Ukraine	MI8	12 oct. 2006	10731	129918
143 UTair Aviation	Fédération de Russie	MI26, MI8, T134, T154	9 oct. 1995	20392	126729
144 Uzbekistan Airways	Ouzbékistan	IL76, IL86, IL62, T154	15 avril 2002	néant	néant
145 Vim Avia	Fédération de Russie	B752	6 juin 2006	25739	124909
146 Vladivostok Air (Avia)	Fédération de Russie	T154, YK40, MI8, KA32	22 mars 2004	22433	néant
147 Vostok Aviation	Fédération de Russie	MI8	28 juin 2001	16631/22433	108501
148 Voyageur Airways Ltd.	Canada	DHC8, DHC7, BE20	20 avril 2002	7623	116403
149 Zimex Aviation	Suisse	B190, BE20	17 juin 1995	3448	162887

<i>Légende</i>		
<i>Catégorie</i>	<i>Description</i>	<i>Critères</i>
H1	Hélicoptère léger	MTOW \leq 4T
H2	Hélicoptère moyen	MTOW \geq 4T ou \geq 10 passagers
H3	Hélicoptère lourd	MTOW \geq 9T
F1	Monomoteur	
F2	Turbo léger	\leq 19 passagers
F3	Turbo moyen	$20 \geq x \leq 89$ passagers
F4	Turbo lourd	≥ 90 passagers
F5	Liaison ultrarapide (avion à réaction)	≤ 10 passagers
F6	Avion à réaction léger	≤ 19 passagers
F7	Moyen porteur	$20 < x \leq 199$ passagers
F8	Gros porteur	$200 < x \leq 299$ passagers
F9	Très gros porteur	≥ 300
F10	Avion-cargo moyen	$< 40T$
F11	Avion-cargo gros porteur	$40T \leq x < 100T$
F12	Avion-cargo très gros porteur	$\geq 100T$