



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
17 February 2011
Russian
Original: English

Шестидесят пятая сессия

Пункт 143 предварительной повестки дня

**Административные и бюджетные вопросы финансирования операций
Организации Объединенных Наций по поддержанию мира**

Воздушные операции Организации Объединенных Наций

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Практика предоставления надлежащих и эффективных услуг воздушной поддержки и авиаперевозок в интересах миротворческих миссий и специальных политических миссий Организации Объединенных Наций с помощью как военных летательных аппаратов государств-членов, так и арендуемых воздушных судов коммерческих авиаперевозчиков продолжает играть важную роль в деле выполнения предусмотренных мандатами Советом Безопасности целей для полевых миссий Организации Объединенных Наций. Чтобы задействовать свои авиасредства, Организации Объединенных Наций приходится решать серьезные оперативные проблемы, связанные с большой протяженностью расстояний, физической и моральной изношенностью объектов инфраструктуры, военными аспектами и масштабами существующих потребностей в логистической поддержке. В своей деятельности миротворческие миссии продолжают опираться на воздушный транспорт как на важное средство обеспечения непрерывной поддержки своих операций и деятельности во исполнение обязательств Организации Объединенных Наций по удовлетворению жизненно важных потребностей и условий безопасности миротворцев и сотрудников Организации Объединенных Наций. Секретариат принял ряд мер, направленных на улучшение своей стратегии закупок для воздушных операций, основанных, в частности, на применении более совершенной методологии прогнозирования потребностей, и продолжает усилия по встраиванию своих воздушных перевозок в контекст осуществляемой глобальной стратегии полевой поддержки.

Авиационный парк Организации Объединенных Наций увеличился со 104 самолетов, с помощью которых оказывалась поддержка 15 миссиям в 2000–2001 годах, до 257 самолетов, с помощью которых оказывалась поддержка



20 полевым миссиям в 2010–2011 годах. Прямые оперативные расходы, связанные с выполнением этого обязательства, увеличились в разы под воздействием целого ряда внешних факторов — не только в связи с увеличением парка самолетов, но и в связи с ростом цен на топливо и количества операций, которым оказывалась поддержка. В ответ на высказанную государствами-членами озабоченность тем, что воздушная поддержка должна быть эффективной и безопасной, а расходы контролируемы, в настоящем докладе представлен всеобъемлющий анализ воздушных операций Организации Объединенных Наций с учетом стратегического замысла глобальной стратегии полевой поддержки и ряда связанных с этим инициатив, направленных на повышение эффективности и снижение затрат. Создан надежный режим управления рисками, который позволяет обеспечивать соблюдение применимых стандартов авиационной безопасности, качества и эффективности выполненной работы и осуществлять общее руководство программой использования авиационных средств в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций и на местах. Секретариат подготовил обзор хода выполнения сроков и условий писем-заказов, в соответствии с которыми государства-члены предоставляют свои воздушные суда, с тем чтобы проверить, что усилия государств-членов по выделению авиационных средств на нужды миротворческих миссий Организации Объединенных Наций, компенсируются должным образом. Им были проверены также договоренности с другими учреждениями Организации Объединенных Наций по вопросу развития сотрудничества в сфере обеспечения воздушных операций.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	4
II. Обзор воздушных операций	4
III. Стратегия перспективного планирования и закупок	6
A. Определение потребностей в воздушных судах	8
B. Процедура закупок авиационных услуг	11
C. Методология закупок	12
IV. Управление глобальным авиационным парком Организации Объединенных Наций	13
A. Стратегический подход	13
B. Секции воздушных перевозок и управления перевозками в Центральных учреждениях	15
C. Глобальный центр обслуживания в Бриндизи	15
D. Объединенный центр управления транспортом и перевозками	18
E. Воздушные операции полевых миссий	20
V. Военные летательные аппараты, предоставляемые Организации Объединенных Наций на условиях письма-заказа	21
VI. Авиационные стандарты, качество, производительность и авиационная безопасность	22
A. Авиационные стандарты Организации Объединенных Наций	23
B. Программа обеспечения качества воздушных перевозок Департамента полевой поддержки	24
C. Регистрация поставщиков-операторов воздушных судов	24
D. Профессиональная подготовка и повышение квалификации авиационных специалистов	25
E. Авиационная безопасность	26
VII. Выводы	27
Приложения	
I. Авиационный парк Департамента полевой поддержки	29
II. Рост расходов на содержание авиапарка Департамента полевой поддержки	30
III. Статус военной авиации в миротворческих операциях	31
IV. Авиационно-техническая консультативная группа Организации Объединенных Наций: круг ведения	32
V. Перечень авиаперевозчиков, утвержденный Департаментом полевой поддержки	34

I. Введение

1. Настоящий доклад представляется во исполнение резолюции 64/269 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея одобрила выводы и рекомендации Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам, содержащимся в его докладе (A/64/660), включая просьбу в отношении подготовки всеобъемлющего доклада о воздушных перевозках (пункт 55).

2. Практика предоставления надлежащих и эффективных услуг воздушной поддержки и авиаперевозок в интересах миротворческих миссий и специальных политических миссий Организации Объединенных Наций с использованием как военных летательных аппаратов государств-членов, так и арендуемых воздушных судов коммерческих авиаперевозчиков продолжает играть важную роль в выполнении санкционированных Советом Безопасности целей в рамках полевых миссий Организации Объединенных Наций. Воздушная поддержка помогает обеспечивать непрерывность материально-технических поставок в период перевода операций по поддержанию мира в политические миссии и нередко является единственным видом транспорта и снабжения для специальных политических миссий, оторванных от остального мира. В докладе содержится всеобъемлющий анализ проводимых в настоящее время операций Организации Объединенных Наций по обеспечению воздушных перевозок и решению связанных с ними вопросов. В нем описывается также общий подход к проблемам управления, который уже взят на вооружение для дальнейшего совершенствования услуг по осуществлению воздушных перевозок в контексте глобальной стратегии полевой поддержки, осуществляемой Департаментом полевой поддержки.

II. Обзор воздушных операций

3. Департамент полевой поддержки внедрил передовые методы в практику использования авиационных средств и на живом примере продемонстрировал принципы повышения эффективности и отдачи от оперативных расходов при обслуживании миссий. В настоящее время самолетный парк, летающий под флагом Организации Объединенных Наций, обслуживает 12 миротворческих миссий и 8 специальных политических миссий. Его сегмент, занятый перевозками на долгосрочной контрактной основе, увеличился со 104 воздушных судов, поддерживавших деятельность 15 миссий в 2000 году, до 257 воздушных судов (включая 71 летательный аппарат с неподвижным крылом, из которых 3 аппарата работают на основании письма-заказа, и 186 вертолетов, из которых 82 машины работают на основании письма-заказа), поддерживавших деятельность 20 миссий в 2010 году. В этот период с участием миссий было перевезено около 4,6 миллионов пассажиров. Что касается стратегических операций по переброске воинских контингентов с помощью авиации, подряжаемой на основе краткосрочных чартеров, писем-заказов и существующих договоренностей по использованию воздушных судов на долгосрочной основе, то в 2009–2010 годах было перевезено 240 178 миротворцев и 13 892 тонны груза и оборудования (см. приложение I).

4. В соответствии с утвержденными бюджетами на воздушные перевозки по обслуживанию миротворческих миссий за период с 1 июля 2009 года по 30 июня 2010 года было израсходовано в общей сложности 927,37 млн. долл.

США на поддержку миссий Департамента операций по поддержанию мира и еще 76,08 млн. долл. США — на поддержку политических миссий. Расходы на ротацию воинских контингентов с использованием воздушных судов, арендуемых на краткосрочной чартерной основе и писем-заказов, и воздушных судов Организации Объединенных Наций, арендуемых на долгосрочной контрактной основе, составили 153,1 млн. долл. США в 2009–2010 годах. В силу действия ряда внешних факторов, не имеющих отношения к увеличению числа воздушных судов и поддерживаемых миссий, прямые оперативные расходы, связанные с оказанием воздушной поддержки (см. приложение II), выросли многократно.

5. Заметно увеличились расходы, в частности за последние пять лет, на лизинг или аренду летательных аппаратов, авиационное топливо и вспомогательное обслуживание, причем эта тенденция, по всей видимости, продолжится. Возникли сложности с арендой воздушных судов на коммерческом рынке, поскольку авиаперевозчики выражают озабоченности условиями безопасности, в которых приходится работать миссиям Организации Объединенных Наций. Вместе с тем упорядочение рынка, международная финансовая конъюнктура и конкурирующие рыночные инструменты на внутригосударственных рынках подогрели интерес к работе по контрактам Организации Объединенных Наций со стороны новых коммерческих игроков. Параллельно с этим полномасштабная рабочая группа проводит обзор и анализ возможностей, способных повысить привлекательность условий, предлагаемых Организацией Объединенных Наций государствам-членам с целью более широкого привлечения их услуг по предоставлению военных летательных аппаратов и авиационных специалистов.

6. В последние годы увеличились расходы на закупку авиационного топлива, что создает значительные финансовые трудности в связи с использованием чартерных воздушных судов на долгосрочной основе по условиям лизинговых соглашений. Поэтому на первый план выходит задача повышения эффективности использования такого топлива как одна из ключевых составляющих стратегических инициатив Департамента полевой поддержки и одна из основных целей глобального подхода, связанного с использованием Стратегического центра воздушных операций в Бриндизи. Миротворческие миссии должны играть активную роль в усилиях по выявлению передовой практики в отрасли, в частности в связи с использованием парка летательных аппаратов с неподвижным крылом. Однако следует отметить, что и вертолеты, работающие в трудных условиях на пределе технических возможностей, не отличаются экономичностью с точки зрения расхода топлива, поэтому улучшить ситуацию на этом направлении можно за счет эксплуатации более современных моделей воздушных судов на средней и долгосрочной основе.

7. В соответствии с рекомендациями Управления служб внутреннего надзора, подготовленными в ходе проведенной им ревизии воздушных операций, Департамент полевой поддержки обязался обобщить свои стратегические инициативы по использованию авиации в виде комплексной всеобъемлющей стратегии использования авиации для оказания поддержки операциям по поддержанию мира, которая будет окончательно готова в начале 2011 года и затем сопоставлена, в соответствующих случаях, с целями и задачами глобальной стратегии полевой поддержки.

III. Стратегия перспективного планирования и закупок

8. Авиационные средства, необходимые Организации Объединенных Наций для осуществления воздушных операций, приобретаются для каждой миссии отдельно с учетом их соответствующих бюджетов, утверждаемых для каждой миссии в обоснование ее мандата. После приобретения и развертывания воздушных судов руководство миссии обязано организовать их оптимальное использование, равно как и обеспечивать безопасность, качество и эффективность работы воздушных перевозчиков и авиационно-технического персонала на протяжении всего срока действия соответствующих коммерческих контрактов и писем-заказов. Озабоченности законодательных органов по поводу частотности использования поступивших в распоряжение миссий воздушных судов принимаются во внимание и устраняются на всесторонней основе. Департамент полевой поддержки осуществляет общее планирование и приобретение воздушных судов в стратегических целях, призванных обеспечить эффективность и экономию масштаба путем обмена определенными типами воздушных судов между миссиями при одновременном обеспечении полного удовлетворения конкретных потребностей каждой из них. Подобная форма стратегического управления, которая включает совместное использование миссиями авиационных средств, целиком соответствует Финансовым положениям и правилам Организации Объединенных Наций и не подрывает бюджетные основы миссий. Затраты, сопряженные с использованием того или иного воздушного судна для оказания поддержки другой миссии, полностью возмещаются миссией, получившей поддержку. Для эффективной координации воздушных операций, которые проводит Организация Объединенных Наций, требуется надежная система планирования, способная выявлять потребности на самом раннем этапе и своевременно приобретать воздушные суда для осуществления перевозок на стратегических направлениях, особенно в периоды кризисов и в связи с возникновением острых потребностей в миссиях в тех случаях, когда воздушные суда, летающие под флагом Организации Объединенных Наций, недоступны или не подходят для выполнения той или иной задачи.

9. На стратегическом уровне Секция воздушных перевозок Департамента полевой поддержки отвечает за контроль над глобальными аспектами расходования бюджетных средств и осуществление программ воздушных операций с точки зрения оперативной эффективности, безопасности, стандартов качества и результатов работы. Для проведения воздушных операций Организации Объединенных Наций при осуществлении мероприятий по поддержанию мира Секция воздушных перевозок обеспечивает политические рамки и стратегическое руководство по вопросам планирования и утверждает ежегодные представления бюджетов на проведение воздушных операций миссиями и отчеты миссий о проделанной работе. Для принятия решений об оперативном использовании авиационных средств используется потенциал Департамента полевой поддержки по оперативному и точному анализу данных о применении воздушных судов.

10. Что касается потребностей в операциях с применением военной авиации, то Департамент операций по поддержанию мира, действуя в координации с Департаментом полевой поддержки, планирует необходимую стратегию действий, с тем чтобы потребности миротворческих сил в военных контингентах удовлетворялись с учетом наличия и возможностей подразделений военной

авиации и летательных аппаратов стран, предоставляющих военные контингенты. Департамент полевой поддержки следит за тем, чтобы военная и гражданская авиация оперативно подключалась на уровне миссий к решению задач военно-авиационной поддержки, которые ставят командующие силами, и чтобы оптимально использовались военные летательные аппараты вспомогательного назначения по условиям писем-заказов, которыми Организация обменивается со странами, предоставляющими военные контингенты, через миссии, использующие вертолеты вспомогательного назначения. В зависимости от складывающихся оперативных условий и требований может быть использована также и военная авиация с оружием на борту; но присутствие такой авиации в месте событий потребует постоянного наличия военного потенциала и сдерживающих средств. Эти вопросы были рассмотрены в докладе Генерального секретаря Специальному комитету по операциям по поддержанию мира за 2010 год (A/64/768), и их обсуждение будет продолжено в контексте нового документа под названием «Новый горизонт», который будет представлен Департаменту операций по поддержанию мира в 2011 году. Хотя по условиям письма-заказа военная авиация использовалась строго для оказания поддержки мандату той или иной конкретной миссии, в последнее время были продемонстрированы такие качества, как гибкость и оперативность, например, в связи с готовностью размещения военных авиационных подразделений и самолетов при Миссии Организации Объединенных Наций по стабилизации в Демократической Республике Конго (МООНСДРК), Миссии Организации Объединенных Наций в Судане (МООНВС) и Операции Организации Объединенных Наций в Кот-д'Ивуаре (ООНКИ) с разрешения соответствующих стран, предоставляющих войска.

11. Находящийся в Центральном учреждении Департамент полевой поддержки осуществляет планирование и исполнение стратегических операций в связи с масштабными перемещениями персонала и снаряжения военных подразделений и сил гражданской полиции, включая их развертывание, ротацию и репатриацию. Он организует также переброску принадлежащих Организации Объединенных Наций грузов в связи с развертыванием, передислокацией и выводом миротворческих сил и оценивает все стратегические (глобальные) потребности в перемещениях сил и средств в миссии и из миссий, определяет виды используемого транспорта, средства транспорта, которые будут использоваться, и координирует все эти передвижения. Для осуществления перевозок по воздуху Секция управления перевозками может воспользоваться коммерческими воздушными судами, арендуемыми по краткосрочным чартерным контрактам, воздушными судами Организации Объединенных Наций, взятыми в аренду на условиях долгосрочных чартерных контрактов, или государственными коммерческими или военными самолетами стран по условиям писем-заказов, которыми Организация Объединенных Наций обменивается с государствами-членами. При выполнении данной задачи Департамент полевой поддержки координирует свои действия с руководством постоянных представительств при Организации Объединенных Наций, с командованием военных и полицейских сил стран, предоставляющих контингенты войск и полиции, с персоналом отделов по операциям военно-полицейских контингентов Департамента операций по поддержанию мира, с сотрудниками по закупкам Департамента по вопросам управления, с персоналом Департамента операций по поддержанию мира и Департамента полевой поддержки, а также с военно-административным персоналом полевых миссий.

12. Об услугах воздушных перевозок, связанных с выполнением конкретных задач, можно договариваться на условиях соглашений об оказании технических услуг другими учреждениями Организации Объединенных Наций, прежде всего со Всемирной продовольственной программой (ВПП), в рамках которых имеющийся у них потенциал может использоваться в зависимости от того или иного случая. Примерами такого сотрудничества являются недавно проведенные краткосрочная операция по переброске грузов по воздуху с целью разгрузки перегруженного терминала в районе смешанной операции Африканского союза-Организации Объединенных Наций в Дарфуре (ЮНАМИД) и специальная кратковременная воздушная поддержка для специализированных политических миссий, в частности на Кипре, которые невозможно было быстро обслужить с помощью авиапарка сил по поддержанию мира. Кроме того, на уровне региона или миссии можно организовывать при необходимости специальное обслуживание с использованием средств воздушного транспорта, в том числе для оказания помощи наземным техническим и медицинским службам. В принципе, переброска по воздуху очень большого объема грузов может потребоваться лишь на какой-то короткий промежуток времени, когда приходится перебрасывать конкретный груз по воздуху в связи с возникновением безотлагательной необходимости.

A. Определение потребностей в воздушных судах

13. Коммерческие контракты или письма-заказы являются объектом полномасштабного правомерного процесса и находятся в полном соответствии с потребностями размещенных контингентов войск, предусматриваемых в ежегодных бюджетах, посвященных подготовке конкретных миссий. По каждому коммерческому сегменту, в частности по вертолетам вспомогательного назначения средней дальности, планирование строится на основе конкретно выявленных потребностей, призванных обеспечивать необходимые усилия, направленные на достижение целей миссии, указанных в ее мандате. Воздушная поддержка используется в основном для эвакуации больных, раненых и пострадавших, для проведения военных и полицейских операций, для осуществления логистических поставок, для перевозки пассажиров и грузов, для патрулирования и ведения разведки, для проведения поисково-спасательных операций и для установления специальной связи.

14. Для выработки более широкого определения глобальных потребностей Организации Объединенных Наций в авиации и определения стратегической цели выполнения комплексного подхода к использованию авиации необходимо дать широкое определение потребностям в отдельных летательных аппаратах для миссий и для различного обслуживания в виде следующих трех независимых категорий и связанных с ними оперативных задач:

а) стратегические потребности в межконтинентальном воздушном мосте (глобальная ротация войск, доставка пассажиров и грузов Организации Объединенных Наций);

б) региональные потребности в воздушном мосте между миссиями (ротация войск внутри Африки, доставка пассажиров и грузов Организации Объединенных Наций, спецсвязь и полеты высокопоставленных представителей, эвакуации людей по медицинским показаниям);

с) штатные оперативные потребности на уровне миссии (эвакуация раненых и пострадавших и медицинская эвакуация, военно-полицейские операции, доставка пассажиров и грузов Организации Объединенных Наций, поиск и спасание, гуманитарные цели.

15. По каждой миротворческой миссии ежегодно представляемые проекты бюджетов будут отражать эти потребности с учетом количества, типа и категории воздушных судов, расходов на лизинг, прогнозируемых потребностей в летных часах по каждому летательному аппарату и сметных расходов на соответствующее топливо и аэронавигационные средства в бюджетном году. По каждой специальной политической миссии следует исходить из того, что каждой из них будет оказываться поддержка миротворческими миссиями в рамках размещенных у них авиасредств в тех случаях, когда это возможно исходя из географической близости и с учетом анализа затрат и выгод. В подобных случаях расходы миротворческих миссий на авиацию возмещает специальная политическая миссия. Если данная миссия располагается в изолированном месте, то в бюджете предусматривается статья на штатное привлечение авиации и соответствующего персонала. Позднее в настоящем докладе будут подробно проанализированы условия, оправдывающие использование каждого летательного аппарата.

16. В пределах компетенции миссии можно также определить три особых случая оказания ей воздушной поддержки, которые могут потребовать специальных решений и мероприятий по закупкам, а также связанных с этим расходов. Во-первых, в случае потери воздушного судна поисково-спасательная операция является согласно положениям соответствующей международной конвенции обязанностью принимающей страны. Вместе с тем, если данная страна такими средствами не располагает, Организация Объединенных Наций привлекает специальные вертолеты для проведения общепринятых операций с воздуха. Во-вторых, ночные полеты вертолетов ограничиваются чрезвычайными операциями, поскольку ночные полеты сопряжены с повышенным риском, обусловленным малой высотой полетов над землей. Но даже проведение таких операций зависит от дополнительных, смягчающих факторы риска обстоятельств, которые учитывает данная миссия. Для обеспечения гарантированного потенциала медицинской эвакуации и эвакуации раненых и пострадавших в реальных ночных условиях привлекается узкоспециализированная техника ночного видения, с помощью которой можно оказывать круглосуточную помощь миротворцам и персоналу Организации Объединенных Наций. В-третьих, возможность осуществлять эвакуацию раненых и пострадавших в простых и специально оборудованных средствах требуется от всех типов воздушных судов, арендуемых для операций Организации Объединенных Наций. Вместе с тем вполне возможно, что этот базовый потенциал необходимо будет дополнить специальными командами врачей медицины катастроф или санитарных самолетов в зависимости от уровня развития медицинской инфраструктуры на местах.

17. С учетом ставящихся задач определяются основные принципы, лежащие в основе глобального комплексного подхода к вопросам планирования и закупок, а именно:

а) воздушные суда, используемые для установления стратегических межконтинентальных и региональных воздушных мостов между миссиями

(например, реактивные самолеты для перевозки пассажиров и грузов, самолеты типа «Геркулес» С-130, магистральные воздушные суда, высокоскоростные самолеты для связи и тяжелые вертолеты), должны использоваться миссией именно на совместных началах, с тем чтобы можно было оптимизировать использование предварительно запланированных и маршрутных рейсов;

b) для обеспечения специальных оперативных потребностей, в том числе специальных полетов для руководства Организации и всех полетов между миссиями для оказания поддержки; должны сводиться к минимуму прямые оперативные расходы на основе анализа затрат и выгод имеющихся вариантов и дискретного выбора воздушных судов для выполнения поставленных задач;

c) обеспечение глобальной эффективности затрат средств и расходов топлива путем более рационального использования ограниченных летных средств на основе анализа спроса;

d) повышение нормы использования воздушного парка и оптимизации использования его отдельных сегментов на основе анализа в реальном режиме времени, проводимого с соответствующей частотностью, и периодического обзора, в том числе проектирование бюджета до конца финансового периода.

18. Концепции глобального использования авиационного парка и оптимизации его сегментов и «веерный» принцип оказания услуг являются «краеугольными камнями» нынешнего стратегического подхода Департамента полевой поддержки к проблеме обеспечения воздушной поддержкой миротворческих операций во всех регионах. В результате создания Стратегического центра управления воздушными операциями в Глобальном центре обслуживания в Бриндизи удалось лучше наладить функционирование компонента летных операций в рамках действующей стратегии. С созданием Объединенного центра управления транспортом и перевозками в Региональном центре обслуживания в Энтеббе появилась возможность усилить компонент планирования в рамках данной стратегии и уделять пристальное внимание региональному совокупному спросу на пассажирские и грузовые перевозки и переброску войск и повысить уровень прогнозирования запросов, с тем чтобы принимать осознанные решения в отношении вида транспорта, которым надлежит воспользоваться. В тех случаях, когда выбирается вариант воздушных транспортных перевозок, Центр поможет повысить коэффициент использования и загрузки стратегических воздушных судов за счет представления необходимых ресурсов для осуществления эффективного планирования региональных маршрутов полетов для предметных миссий.

19. Под оптимизацией авиационного парка понимается обеспечение соответствия грузоподъемности и возможностей воздушных судов конкретным требованиям Организации Объединенных Наций с учетом различий в полученных от Совета Безопасности мандатах, географии районов операций и запросов Организации Объединенных Наций на полеты в любое данное время и в любом месте. В итоге концепцию оптимизации авиационного парка можно определить как «соответствие габаритов воздушных судов запросам Организации Объединенных Наций», причем приоритет отдается использованию правильного по габаритам и гибкого авиационного парка при оптимальных затратах средств. Задача оптимизации сегмента по составу необходимого количества воздушных судов является трудной, но выполнимой благодаря усилению потенциала планирования, который обеспечивает Объединенный центр управления транспор-

том и перевозками в Энтеббе и приобретению и разработке программного обеспечения «Система управления воздушным транспортом».

20. Сегмент авиапарка по своему составу непосредственно связан с «веерным» принципом. Прежде всего, Центральные учреждения Организации Объединенных Наций в координации с миссиями определяют региональные узловые пункты (точнее, аэропорты и аэродромы), на которые будут нацеливаться логистические операции стратегического характера. Такие пункты должны иметь возможность принимать более крупные воздушные суда в случае обслуживания стратегических воздушных перевозок. И уже оттуда будут расходиться региональные «лучики», на которых будут работать меньшие по размеру воздушные суда тактического назначения — они-то и будут летать непосредственно в районы деятельности миссий. Такой подход позволяет размеренно подходить к авиационным инфраструктурным потребностям, связанным с нуждами развития и технического обслуживания.

21. Использование авиапарка в глобальном смысле требует реализации мер по максимизации и оптимизации использования ограниченного числа стратегических воздушных судов и ограниченного числа более крупных тактических воздушных судов, включая тяжелые вертолеты.

22. Такие концепции планирования применяются на стратегическом уровне при определении размера авиапарка на уровне Центральные учреждений Организации Объединенных Наций, на стратегическом и тактическом уровнях в Стратегическом центре управления воздушными операциями и Объединенном центре управления транспортом и перевозками при разработке графиков и планирования оптимальных маршрутов для отдельных воздушных судов и на оперативном уровне в районах деятельности миссий при разработке графика полетов.

В. Процедура закупок авиационных услуг

23. Секция воздушных перевозок Департамента полевой поддержки является рабочим органом для взаимодействия со всеми коммерческими и подрядными услугами по использованию летательных аппаратов с неподвижным крылом и вертолетов по условиям письма-заказа на долговременной чартерной основе. Миссии не имеют права вступать в подрядные отношения или договоренности на условиях письма-заказа с какой бы то ни было авиакомпанией, если только речь не идет о чрезвычайной ситуации, да и то только после согласования с Секцией воздушных перевозок и с разрешения Отдела материально-технического обеспечения и Отдела закупок.

24. Процедура закупок услуг на воздушные перевозки проводится в несколько этапов, включая определение потребностей и их обоснование, процедуру конкурсных торгов, техническую оценку, анализ бюджета, обзоры, проводимые Комитетом по контрактам в Центральные учреждения, и ее одобрение Департаментом по вопросам управления. Для приобретения авиационных услуг и для оценки предложений, полученных в ответ на запросы о заключении долгосрочных чартерных соглашений, Департамент полевой поддержки использует следующие процедуры и критерии.

а) Департамент полевой поддержки проверяет мандат миссии, план поддержки миссии и замысел операций и оценивает уровень требуемой поддержки, а затем определяет специальные оперативные требования, в частности в связи с проведением поисково-спасательных операций на основе круглосуточной готовности, эвакуацией раненых и пострадавших и медицинской эвакуацией, проведением ночного патрулирования и наблюдения, выбросом десанта и т.д. Такой анализ выполняется авиационными специалистами во взаимодействии с персоналом миссий по вопросам материально-технического обеспечения и обслуживания авиационной техники. Миссия должна будет дать обоснование потребностям в авиационных средствах для выполнения мандатных целей, основанных на соответствующей резолюции или резолюциях Совета Безопасности;

б) оцениваются производительность и технические спецификации воздушных судов. В авиационной отрасли необходимо получить подтверждение о том, что данные воздушные суда обладают надлежащими техническими характеристиками, позволяющими им выполнять необходимые задачи миссии в лимитированных условиях. Учитываются эксплуатационные ограничения по таким параметрам, как высота и дальность полета аппарата, температура окружающей среды, производительность одномоторных летательных аппаратов и минимальная взлетно-посадочная полоса;

в) во взаимодействии с Отделом бюджета и финансирования полевых операций дается оценка бюджетных потребностей на предмет гарантированного финансирования; и совместно с Отделом закупок Департамента по вопросам управления организуются мероприятия по закупкам;

г) после успешного подписания контракта воздушное судно и его экипаж проходят процедуру уяснения задач миссии с целью гарантировать, что стандарты авиационной безопасности и эксплуатации воздушного судна соблюдены и что воздушный перевозчик выполнил договорные положения и готов к работе в воздухе по заданию миссии;

е) условия долгосрочного воздушного чартерного соглашения (контракта) проверяются в консультации с Отделом закупок Департамента по вопросам управления и Секцией воздушных перевозок на предмет уточнения оперативных и договорно-административных вопросов, относящихся к области управления выполнением договорных положений на эффективной основе.

С. Методология закупок

25. Департамент полевой поддержки и Отдел закупок Департамента по вопросам управления вместо запроса котировок цен стали применять такой метод закупок, как запрос предложений. Этот метод обеспечит большую гибкость в ходе закупок, что позволит добиваться большей отдачи от средств, вкладываемых в проведение воздушных операций в течение всего срока действия контрактов на основе положительного сопоставления различных аспектов рабочих характеристик летательных аппаратов в ходе оценки представленных оферт. Уже объявлен первый опытный запрос предложений на заключение долгосрочного воздушного чартера в категории широкофюзеляжных дальнемагистральных пассажирских самолетов. Следующий запрос предложений в связи с закупкой высокоскоростного летательного сегмента для связи будет объявлен в

начале 2011 года. Департамент полевой поддержки совместно с Отделом закупок выступает с инициативой замены методики проведения торгов с запросом котировок на методику запроса предложений по всем категориям требований, связанных с воздушными перевозками, в течение 2011 года на постепенной основе. Уроки, извлеченные из экспериментальных проектов, будут включены в свод новых требований с целью улучшения процедуры закупок.

26. Структура расходов, которая в настоящее время принята в Организации Объединенных Наций, гарантирует продавцу не летные часы, а скорее фиксированную ставку выплат за аренду воздушного судна и экипажа на протяжении всего срока действия контракта и оплату каждого часа летного времени по сниженной ставке. В основе краткосрочных воздушных чартерных соглашений для ротации воинских контингентов и транспортировки грузов лежит чаще используемый в этой отрасли принцип «все включено» (самолет, экипаж, техническое обслуживание и страхование), в соответствии с которым оплата начисляется из расчета летного времени. Переход на методологию запроса предложений потребует пересмотра применяемой в настоящее время структуры расходов, с тем чтобы обеспечить ее действенность и соответствие действующей в отрасли передовой практике в зависимости от случая.

IV. Управление глобальным авиационным парком Организации Объединенных Наций

A. Стратегический подход

27. Департамент полевой поддержки осуществляет свою программу авиационной поддержки на глобальной основе из Центральных учреждений, на которые ложится ответственность за разработку политики, планирование и осуществление надзорных функций в отношении всех воздушных операций и стратегической переброски персонала и грузов Организации Объединенных Наций и в Стратегическом центре воздушных операций в Бриндизи, на который ложится ответственность за повседневное обслуживание глобальных воздушных операций. Кроме того, данные о совокупном запросе, поступающем из Объединенного центра управления транспортом и перевозками в Региональном центре обслуживания, будут использоваться в процессе решения вопросов стратегического управления в Центральных учреждениях Организации Объединенных наций и в системе эффективного управления операциями в Стратегическом центре воздушных операций в Бриндизи. Руководство миссий по-прежнему отвечает за эффективную и безопасную эксплуатацию авиационных средств и за обеспечение необходимой поддержки с воздуха. Предполагается, что эти инициативы позволят снизить общий объем расходов по эксплуатации нынешнего и будущего авиационного парка и одновременно обеспечат более эффективное и оперативное обслуживание миссий, что уже было подтверждено тем уровнем гибкости и оперативности, которые проявила Организация, когда потребовалось своевременно направить чрезвычайно важную поддержку в виде дополнительных воздушных судов и операций по доставке людей и грузов для Миссии Организации Объединенных Наций по стабилизации обстановки в Гаити в связи с произошедшим там разрушительным землетрясением и уже совсем недавно в ходе оперативного развертывания авиационного парка Организации Объединенных наций для передислокации персонала мис-

сии, отвечающей за проведение Операции Организации Объединенных Наций в Кот-д'Ивуаре.

28. Для того чтобы точно оценить объем чистых затрат и выгод от применения данного подхода для государств-членов, чрезвычайно важно разработать соответствующие эталоны и основные соответствующие авиационные показатели, с помощью которых измеряется эффективность полученных результатов. Доклады о ходе работы и ежегодные доклады будут содержать оценки полученной эффективности, которая будет достигнута в основном за счет сокращения числа стратегических авиационных средств и проводимых ими полетов, за счет максимального использования существующих стратегических и тактических воздушных средств и усилий по оказанию поддержки и сокращению глобальных расходов на авиационное топливо. Основной акцент сделан на создание необходимой инфраструктуры для проведения воздушных операций, разработки эксплуатационных процедур без негативного воздействия на процедуру воздушной поддержки, оказываемой по запросу существующих миротворческих миссий.

29. В настоящее время осуществляется ряд конкретных дополняющих программ мер, целью которых является повышение эффективности эксплуатации, создание авиационного парка «правильного размера» и сокращение связанных с этим расходов, в том числе:

а) подготовка всеобъемлющего обзора существующего парка воздушных судов Департамента полевой поддержки, оценка мер рационализации с точки зрения полученной отдачи и затраченных средств для всей авиационной сети и определение оптимальных конфигураций авиапарков;

б) осуществление установленных «веерных» сетей в масштабе миссий и регионального авиационного звена в восточной части Африки;

в) осуществление новых маршрутных структур с целью достижения эффективного использования авиасредств и дальнейшего углубления глобальной концепции их использования;

г) разработка глобального подхода и понимания стратегической задачи рационального использования авиационного топлива;

д) создание технического потенциала и подготовка кадров, имеющих большое значение для успешного планирования и рационального использования такого широко разветвленного и сложного хозяйства, каким является современный парк самолетов;

е) приобретение необходимых офисных технологий (система управления воздушными перевозками), имеющих важное значение для цели рационализации административных процедур, мониторинга происходящих процессов в режиме реального времени и сокращения расходов;

ж) рассмотрение предложений об использовании новейших высоких технологий для выполнения задач по наблюдению, с тем чтобы минимизировать необходимость проведения в этой связи полетов самолетов с наблюдателями на борту.

30. Предполагается, что эти меры позволят улучшить использование авиационного парка и оптимизировать авиационный сегмент с целью сокращения об-

ших эксплуатационных расходов на осуществление программы воздушных операций путем дозированного сокращения размера авиапарка и чистого налета часов, что должно привести к сокращению соответствующих затрат на приобретение авиационного топлива.

В. Секции воздушных перевозок и управления перевозками в Центральном учреждении

31. Секция воздушных перевозок, которая входит в состав Отдела материально-технического обеспечения Департамента полевой поддержки, отвечает за выполнение специальных функций в связи с управлением авиационным парком и представляет высшему руководству консультативные заключения и технический опыт по вопросам использования авиации, а также по вопросам политики, процедур и стратегии осуществления воздушных операций в целях оказания поддержки миссиям. Секция несет ответственность за осуществление комплексной стратегии авиационной поддержки для миротворческих миссий в увязке с глобальной стратегией полевой поддержки, включая разработку «дорожной карты» по вопросам планирования, подготовки кадров и укомплектования полевых миссий Организации Объединенных Наций авиационными средствами и квалифицированным персоналом при осуществлении полномасштабного управленческого надзора. Секция воздушных перевозок не только занимается вопросами приобретения воздушных судов, но и координирует и санкционирует все вопросы передислокации воздушных судов на временной или долгосрочной основе между миссиями. Примером эффективности и гибкости такого управленческого подхода является использование воздушных судов Миссии Организации Объединенных Наций в Центральноафриканской Республике и Чаде, которые находились там по условиям действующих коммерческих контрактов и которые были в основном переброшены на поддержку Миссии Организации Объединенных Наций в Судане и Миссии Организации Объединенных Наций по стабилизации в Демократической Республике Конго, где внезапно возникла острая потребность в авиации. В результате не пришлось прибегать к длительной и потенциально дорогостоящей новой процедуре приобретения авиационных средств, в то время как контракты на те средства, которые станут ненужными, были своевременно прекращены. Кроме того, Секция управления перевозками планирует перейти к использованию оптимального сочетания существующих стратегических воздушных судов Организации Объединенных Наций, воздушных судов, фрахтуемых на краткосрочной основе, потенциал ВПП и широкофюзеляжных дальнемагистральных пассажирских самолетов для выполнения стратегических воздушных операций по переброске грузов и ротации военных контингентов и в результате получить реальную экономию в структуре общих расходов.

С. Глобальный центр обслуживания в Бриндизи

32. На настоящий момент один из ключевых элементов системы управления воздушными перевозками — Стратегический центр управления воздушными операциями — передан в распоряжение Глобального центра обслуживания в Бриндизи. Второй элемент предлагается передать (с одобрения Генеральной Ассамблеи) в распоряжение Группы по обслуживанию аэродромов и аэропор-

тов в связи с необходимостью решения вопросов глобальных потребностей в авиационной инфраструктуре и связанным с этим использованием модульных подходов. Третьим элементом является предусматриваемая система управления воздушным транспортом, в которую будут загружаться полетные данные, которые будут отсылать в автоматическом режиме создаваемая глобальная система отслеживания полетов в Стратегическом центре управления воздушными операциями. После создания системы этот элемент будет передан в Глобальный центр обслуживания.

1. Стратегический центр управления воздушными операциями

33. Стратегический центр управления воздушными операциями в настоящее время функционирует на круглосуточной основе, оказывая поддержку глобальным воздушным операциям, проводимым Организацией Объединенных Наций. Планирование и анализ затрат и выгод всех специальных воздушных операций и полетов с целью оказания воздушной поддержки осуществляется непосредственно по принципу получения максимальной отдачи от затраченных средств. Активное отслеживание и мониторинг ведутся в отношении 90 процентов воздушных судов Организации Объединенных Наций, занятых пассажиро- и грузоперевозками и полетами между миссиями. В настоящее время рассматриваются вопросы соблюдения технических стандартов в отношении остальных воздушных судов, летающих по условиям письма-заказа или чартерного контракта, и к июню 2011 года предполагается наладить полномасштабное отслеживание действий авиапарка по всем маршрутам.

34. К конкретным функциям Стратегического центра управления воздушными операциями, связанным с оперативным управлением авиационными средствами Организации Объединенных Наций по условиям долгосрочного чартера, относятся:

а) осуществление от имени Департамента полевой поддержки оперативного управления стратегическими воздушными перевозками за пределами районов деятельности миссий и между ними и специальными рейсами для высокопоставленных лиц в координации с Центральными учреждениями Организации Объединенных Наций и штаб-квартирами миссий;

б) обеспечение того, чтобы те авиационные средства Организации Объединенных Наций, которые привлечены к проведению стратегических воздушных операций, использовались в соответствии с концепцией глобального применения авиации;

в) акцент на прикрепление к каждой задаче подходящих авиационных средств с учетом существующей конфигурации, расходов и эксплуатационной эффективности.

35. Ответственность за процедуры постановки задач перед авиапарком Организации Объединенных Наций в связи с осуществлением полетов между миссиями и за пределами миссий и связанная с этим ответственность за отслеживание стратегических полетов авиапарка в режиме реального времени была делегирована Стратегическому центру управления воздушными операциями, которому поручено обеспечивать максимальное использование стратегических авиационных средств без ущерба для существующих мероприятий по оказанию поддержки миссиям. Возможности для оперативного решения задач с ис-

пользованием «общих» средств для проведения региональных, межмиссионных и глобальных воздушных операций поддержки вкупе с возможностью осуществлять мониторинг тенденций использования этих воздушных судов в режиме реального времени имеют большое значение для усилий по достижению эффективности.

2. Система управления воздушными перевозками

36. В ответ на рекомендации Комиссии ревизоров, касающиеся укрепления системы мониторинга данных для обеспечения полноты и точности авиационных данных, Департамент полевой поддержки поставил перед собой первоочередную задачу разработать и внедрить электронную систему управления воздушными перевозками в целях содействия глобальному управлению воздушными операциями. Процедура торгов для приобретения коммерческой платформы завершилась безрезультатно. Учитывая тот факт, что трудности управления глобальным сложным хозяйством, каковым является авиапарк, и одновременного обеспечения соблюдения Финансовых положений и правил Организации Объединенных Наций значительно возросли, Секретариат ведет активные поиски альтернативного решения.

3. Группа по обслуживанию аэродромов и аэропортов

37. Авиационная инфраструктура в районах деятельности миссий нередко находится в крайнем запустении или вообще в нерабочем состоянии. Будут предприняты все усилия для того, чтобы обеспечить соблюдение минимума международных стандартов, а обновление инфраструктуры будет проводиться только в тех случаях, когда необходимо будет обеспечивать безопасность полетов и эффективно проводить воздушные операции Организации Объединенных Наций, поскольку серьезные недостатки в этих вопросах представляют собой угрозу полетам и негативно воздействуют на перспективы выполнения мандата той или иной миссии. Вновь учрежденная Группа по обслуживанию аэродромов и аэропортов в составе Секции воздушных перевозок, которую предлагается перевести в Бриндизи в 2011–2012 годах, выполняет роль платформы, с которой оказывается помощь миссиям в управлении службами воздушной и наземной поддержки для обеспечения потребностей полевых миссий в аэродромах и аэропортах и предоставляется поддержка при подготовке генеральных планов размещения аэропортов и вертолетных площадок и программ ремонта аэродромов. Состав соответствующих запасов средств стратегического развертывания, в частности модульных систем, позволяющих быстро создавать недорогие наземные объекты авиационной инфраструктуры, например, переносные осветительные системы и т.д., будет более эффективно определяться в контексте модульной концепции.

38. Технический экспертный опыт и требуемая по международным правилам сертификация объектов, которую проводит Международная организация гражданской авиации (ИКАО) по условиям Соглашения об управленческих услугах, подписанного с Организацией Объединенных Наций в 2009 году, будет служить большим подспорьем в осуществлении инфраструктурных проектов, которые могут потребоваться, и обеспечит соблюдение минимального набора спецификаций. Группа по обслуживанию аэродромов и аэропортов обязана обеспечить:

- a) генеральный план развития аэродромного хозяйства для каждой миссии;
- b) помощь в приобретении оборудования для системы управления воздушным движением и оборудования связи, навигации и наблюдения, инженерных работ, а также другого оборудования и других услуг, в налаживании условий безопасности, наземной обработки грузов, подъездных путей, услуг диспетчеров, которые могут потребоваться для начала работы миссии;
- c) помощь в приобретении аэронавигационного оборудования и связанных с ним инструкций по безопасности;
- d) оценку, строительство или восстановление аэродромов и вертолетных площадок;
- e) управление и контроль за исполнением авиационных проектов, требующих международной сертификации по условиям Соглашения об управленческих услугах с ИКАО.

39. Выполнение соглашений об осуществлении проектов в соответствии с Соглашением об управленческих услугах позволило завершить два важных проекта Миссии Организации Объединенных Наций в Судане (международная стоянка для самолетов Организации Объединенных Наций) и модернизация аэродрома и стоянки для самолетов в Миссии Организации Объединенных Наций в Судане и Смешанной операции Африканского союза-Организации Объединенных Наций в Дарфуре. Благодаря такой модернизации аэродромов будет обеспечено соблюдение эксплуатационных требований и требований авиационной безопасности в условиях укрепления режима общей безопасности и обеспечения непрерывной поддержки.

D. Объединенный центр управления транспортом и перевозками

40. В соответствии с резолюцией 64/269 Генеральной Ассамблеи, в которой была одобрена глобальная стратегия полевой поддержки, Департамент полевой поддержки официально учредил Объединенный центр управления транспортом и перевозками в рамках Регионального центра обслуживания в Энтеббе в целях оказания поддержки самым крупным полевым миссиям в центральной и восточной частях Африки, получающим помощь от Департамента полевой поддержки. Его основной задачей является обеспечение полной интеграции транспортных услуг и перевозок и обеспечение их эффективного функционирования за счет использования смешанных перевозок на основе анализа запланированных операций и спроса в режиме реального времени.

41. Основным направлением деятельности Центра станет обеспечение комплексного планирования переброски личного состава и грузов между миссиями в Африке с использованием всех имеющихся транспортных средств.

42. Если основным направлением деятельности Стратегического центра управления воздушными операциями в Бриндизи является повышение эффективности эксплуатации воздушных судов Организации Объединенных Наций при выполнении специальных стратегических запросов на осуществление воздушных перевозок и полетов между миссиями в целях поддержки, то повышение эффективности, которое предстоит обеспечить Объединенному центру

управления транспортом и перевозками, будет достигаться, с другой стороны, за счет более целенаправленного анализа спроса с помощью методологии планирования запросов на региональной основе в комплексе, позволяющей определять структуру и состав стратегического авиапарка и обеспечивать дальнейшую оптимизацию соответствующих авиапарков миссий регионального значения.

43. 15 января 2010 года было начато испытание регионального графика полетов между миссиями, получающими авиационную поддержку. Для формирования регионального графика полетов Объединенному центру управления транспортом и перевозками были переданы два среднемагистральных пассажирских самолета. Эти же воздушные суда использовались для проведения региональной ротации воинского контингента в Африке в то время, когда они были свободны от выполнения своей основной задачи-поддержки полевых миссий.

44. С помощью этих воздушных судов по маршрутам между миссиями региона в период по 30 сентября 2010 года было перевезено 35 048 пассажиров, включая военно-полицейский контингент, военных наблюдателей, гражданских лиц и других лиц, представлявших учреждения Организации Объединенных Наций. Благодаря этим воздушным судам, координировались региональные полеты, с тем чтобы можно было удовлетворять спрос на дальние перелеты, и это принесло экономию средств на сумму приблизительно 27 млн. долл. США за счет отказа от двух дальнемагистральных самолетов, одного регионального самолета и одного транспортного самолета большой грузоподъемности.

45. С помощью двух версий программного обеспечения, известных как e-MOP и e-CARGO («Глобальные запросы через электронную сеть на доставку пассажиров и грузов»), планируется обеспечить незамедлительный и эффективный доступ к этому виду транспорта для всех работающих в миссии сотрудников Организации Объединенных Наций, в том числе для стран, предоставляющих военные и полицейские контингенты, и для военных наблюдателей. Эта услуга поможет укрепить роль Объединенного центра управления транспортом и перевозками в каждой миссии в части планирования транспортных операций.

46. 30 сентября 2010 года Объединенный центр управления транспортом и перевозками был переведен в распоряжение Регионального центра обслуживания в Энтеббе. В июле 2011 года Департамент полевой поддержки проведет обзор с целью подведения итогов накопленного опыта в решении вопросов регионального объединения спроса, ассоциируемого с ним прогнозирования и установления региональных графиков полетов. В соответствующих докладах будут представлены разработанные для этого эталонные показатели.

47. В первом анализе затрат и выгод, представленном государствам-членам в рамках глобальной стратегии полевой поддержки (A/64/633), выгоды от создания Объединенного центра определены в размере приблизительно 47 млн. долл. США. Эта экономия была достигнута благодаря сокращению числа авиационных средств в регионе как следствие улучшения планирования транспортных операций, организации маршрутов между миссиями и определения правильного размера авиационного парка. Этот анализ ограничивался лишь стратегическими воздушными судами, которые входят в состав авиационного парка Организации Объединенных Наций, а именно: самолетами Боинг-737/MD-83, ИЛ-76, С-130 и CRJ. В этот аналитический обзор были вклю-

чены тяжелые вертолеты МИ-26, поскольку стоят они дорого и их использование регламентируется конкретными задачами. Кроме того, успешное урезание авиационных средств позволило сократить свыше 36 000 тонн выбросов двуокиси углерода, что составляет приблизительно 11 процентов от общего объема выбросов парниковых газов, приходящихся на авиацию, используемую для проведения операций по поддержанию мира.

Е. Воздушные операции полевых миссий

48. В каждой миротворческой миссии, в которой размещены авиационные средства, создается Секция воздушных перевозок под руководством главного сотрудника по воздушному транспорту. За все аспекты проведения воздушных операций Секция несет ответственность перед Директором Отдела поддержки миссий. Если структура миссии предусматривает штатное подразделение комплексного вспомогательного обслуживания, то Секция воздушных перевозок подчиняется начальнику такой службы. В состав Секции входят три группы: Группа по воздушным операциям, Группа по обслуживанию аэродромов и аэропортов и Группа по соблюдению технических норм. Функции и обязанности этих групп подробно объясняются в руководстве по авиаперевозкам, подготовленном Департаментом полевой поддержки и Департаментом операций по поддержанию мира.

49. Развернутые в полевых миссиях воздушные суда Организации Объединенных Наций должны выполнять следующие оперативные и административные задачи по запросу той или иной миссии на оказание ей поддержки в выполнении ее мандата, замысла воздушных операций и плана поддержки:

- a) эвакуация раненых и пострадавших и медицинская эвакуация и полеты с чрезвычайными заданиями;
- b) специальные рейсы для доставки высокопоставленных лиц по связи и проведению переговоров;
- c) миссии, связанные с деятельностью подразделений гражданской полиции и сил Организации Объединенных Наций по поддержанию мира, и чрезвычайные миссии;
- d) ротация личного состава сил;
- e) логистическая поддержка по доставке должностных лиц и дипломатов и грузов миссий;
- f) оказание поддержки рейсам, совершаемым в различные миссии;
- g) свобода передвижения для персонала миссий;
- h) другие задания, указанные в контракте, письме-заказе или соглашении о предоставлении услуг на безвозмездной основе;
- i) миротворческим миссиям Организации Объединенных Наций также поручается оказывать другим учреждениям и фондам Организации Объединенных Наций поддержку в связи с доставкой персонала в пункты назначения по воздуху. Существующие концепции и процедуры предусматривают выполнение таких требований либо с учетом наличия свободных мест, либо использования целиком зафрахтованного самолета, возмещения связанных с этим

расходов и решения вопросов, связанных со страхованием ответственности перед третьей стороной.

50. В полевых миссиях Главный сотрудник по воздушному транспорту служит гарантией того, что получаемые запросы на выполнение полетов должным образом санкционированы с учетом возможностей приданного воздушного судна и его экипажа и практически осуществимы в рамках действующей оперативной обстановки в контексте первичной цели, в соответствии с которой авиационные средства Организации Объединенных Наций должны использоваться с учетом факторов безопасности, эффективности и отдачи. Секция воздушных перевозок следит за тем, чтобы концептуальные и руководящие принципы Департамента полевой поддержки соблюдались во всех вопросах, связанных с применением авиации, соблюдением договорных положений воздушными операторами и персоналом контингентов военной авиации и чтобы достигались качество и эффективность действий в соответствии с программой обеспечения качества работы авиации, принятой Департаментом полевой поддержки. Во всех решениях, касающихся проведения воздушных операций, обязательно учитываются вопросы управления эксплуатационными рисками.

V. Военные летательные аппараты, предоставляемые Организации Объединенных Наций на условиях письма-заказа

51. Организация Объединенных Наций может в рамках обеспечения воздушной поддержки миротворческим миссиям задействовать военные самолеты государств-членов для решения конкретных задач военного характера и оказания транспортных услуг с учетом применимого мандата Совета Безопасности. К типичным военным задачам конкретного характера относятся оказание непосредственной поддержки с воздуха разворачиваемым на земле воинским формированиям, демонстрация силы, патрулирование, ведение наблюдения, доставка и эвакуация военных контингентов и эвакуация раненых и пострадавших, медицинская эвакуация и поисково-спасательные операции. Военные вертолеты вспомогательного назначения призваны обеспечивать мобильность наземных сил. Если средства авиации не участвуют в военных операциях, то их можно дополнительно привлекать для обеспечения авиационной поддержки действиям коммерческих воздушных перевозчиков в ходе выполнения задачи по обеспечению максимального использования сил и средств на основании письма-заказа.

Усиление существующих положений письма-заказа и приобретение в будущем военно-воздушных средств

52. В развитие моего доклада Специальному комитету по операциям по поддержанию мира (A/64/768), вышедшего в 2010 году, в настоящее время проводится обзор условий и положений писем-заказов в рамках Департамента полевой поддержки и Департамента операций по поддержанию мира с целью обеспечить, чтобы положения этих документов отвечали современным требованиям и надлежащим образом соответствовали изменяющимся мандатам миссий. Такой важный вопрос, как возмещение правительствам их затрат по согласованным тарифам и с учетом других платежей в соответствии с принятыми в этой

связи меморандумами о взаимопонимании, является в настоящее время предметом обзора, который проводят рабочая группа Департамента полевой поддержки и Департамента операций по поддержанию мира в консультации с государствами-членами. Цель этого обзора — обеспечить, чтобы соответствующие положения непосредственно касались реальных расходов и обеспечивали справедливую компенсацию правительствам их расходов за оказанные услуги. Параллельно с этим объединенная группа сотрудников Департамента полевой поддержки и Департамента операций по поддержанию мира изучает и анализирует вопрос использования военной авиации с точки зрения налета часов и оперативной готовности развернутых в миссиях самолетов на основании письма-заказа. Эта группа сотрудников прорабатывает данный вопрос на местах с учетом оценки существующих условий в каждой миссии, руководствуясь целью решить проблему недоиспользования и обоснования присутствия каждого авиационного средства с учетом потребностей, существующих в силах по поддержанию мира.

53. В связи с обеспокоенностью нехваткой приблизительно 50 военных вертолетов вспомогательного назначения в составе миротворческих миссий рабочая группа, в работе которой принимает участие Управление по военным вопросам, входящее в состав Департамента операций по поддержанию мира, и Департамент полевой поддержки, прорабатывает вопрос о том, что необходимо сделать для того, чтобы действующие условия допускали и поощряли участие государств-членов в предоставлении дорогостоящих военных авиационных средств в распоряжение сил Организации Объединенных наций по поддержанию мира. Рабочая группа представит свой доклад высшему руководству в феврале 2011 года (см. приложение III).

VI. Авиационные стандарты, качество, производительность и авиационная безопасность

54. Воздушные операции в рамках миссий проводятся в неоднозначных и непростых условиях, причем для целей оказания поддержки государства-члены обеспечивают как гражданскую авиацию в лице коммерческих воздушных перевозчиков, так и военную авиацию. Подготовленное Департаментом полевой поддержки и Департаментом операций по поддержанию мира Руководство по авиационным перевозкам совместно с Авиационными стандартами Организации Объединенных Наций и Постоянно действующими инструкциями для деятельности миссий образуют авиационно-правовой режим, которым руководствуется в своей деятельности Департамент полевой поддержки. Все вместе эти нормативные документы служат четким ориентиром для деятельности по стандартизации различий между применимыми авиационными правилами и предлагают готовые процедуры для использования авиационных средств Департамента полевой поддержки и Департамента операций по поддержанию мира, если в каком-либо государстве отсутствуют правовые основы для регулирования вопросов использования авиации в тех или иных случаях. Кроме того, вышеупомянутое Руководство содержит процедуры и практические наставления для использования авиационных средств в соответствии с установленными правилами, директивами и процедурами Организации Объединенных Наций. Пользоваться Руководством надлежит совместно с приложением 6 к Международной конвенции о гражданской авиации (Чикагской конвенции) в

части, касающейся работы коммерческих операторов, авиационными стандартами для воздушных перевозок Организации Объединенных Наций и Руководством по закупкам Организации Объединенных Наций.

55. Хотя каждая миссия Организации Объединенных Наций является уникальной, для всех миссий обязательны следующие два базовых требования: во-первых, всегда и во всех случаях соблюдать правила безопасности полетов; во-вторых, при выполнении поставленных в мандате задач должны неизменно соблюдаться летные стандарты и процедуры Департамента операций по поддержанию мира и Департамента полевой поддержки в соответствии с действующей системой управления рисками.

56. Для коммерческих операторов применимыми являются Авиационные стандарты и рекомендованная практика международной гражданской авиации и Авиационные стандарты Организации Объединенных Наций для воздушных перевозок в рамках операций по поддержанию мира и гуманитарных операций. Применимые стандарты для военных самолетов, используемых на основании письма-заказа, определяются соответствующими национальными воинскими уставами. Однако и военные, и коммерческие операторы должны подчиняться применимым правилам принимающей страны и затем действовать в полном соответствии с оперативной обстановкой в районе операций по поддержанию мира и, следовательно, должны соблюдать концептуальные и руководящие положения и требования Руководства по авиационным перевозкам Департамента полевой поддержки/Департамента операций по поддержанию мира, постоянно действующих инструкций для деятельности миссий и Руководства по авиационной безопасности Департамента полевой поддержки/Департамента операций по поддержанию мира.

А. Авиационные стандарты Организации Объединенных Наций

57. Департамент полевой поддержки и ВПП при содействии ИКАО проводят совместные заседания в рамках авиационно-технической консультативной группы. Эта группа разработала общие авиационные стандарты Организации Объединенных Наций для воздушных перевозок в рамках операций по поддержанию мира и гуманитарных операций, целью которых является обеспечение безопасности полетов, смягчение рисков для Организации и персонала Организации Объединенных Наций, а также оказание содействия взаимодействию родственных учреждений, участвующих в обеспечении авиационной поддержки (см. приложение IV). В ходе доработки второй версии Авиационных стандартов Организации Объединенных Наций ИКАО подтвердила, что эти стандарты полностью соответствуют Международным стандартам и рекомендованной практике ИКАО. ИКАО разделяет точку зрения Объединенной инспекционной группы (ОИГ) в отношении необходимости повышения статуса Авиационных стандартов в рамках системы Организации Объединенных Наций. В связи с этим я обращаюсь к Генеральной Ассамблее с просьбой принять к сведению версию 2 общих авиационных стандартов и мое намерение принять их официально.

В. Программа обеспечения качества воздушных перевозок Департамента полевой поддержки

58. Непреложным требованием Программы обеспечения качества воздушных перевозок, осуществлением которой занимается Департамент полевой поддержки, является соблюдение обязательных авиационных стандартов в ходе выполнения воздушных операций Организации Объединенных Наций. Это позволяет старшему руководству Организации Объединенных Наций и руководителям миссий быть уверенными в том, что гражданские перевозчики, работающие по контрактам, и военно-авиационные подразделения и контингенты будут соблюдать требуемые стандарты при проведении воздушных операций. За вопросы управления и исполнения этой программы отвечает Секция воздушных перевозок, которой помогают Военно-оперативное отделение и специалисты по вопросам соблюдения авиационно-технических стандартов на уровне миссий.

59. Все компоненты авиационного парка проходят активную инспекцию в соответствующем объеме и с необходимой частотностью, как того требуют передовые методы практической работы в военно-промышленной отрасли. Если стандарты качества, эксплуатации техники и безопасности полетов не соблюдаются и если эти случаи обнаруживаются в ходе активного мониторинга, периодических ревизий или анализа тенденций, обнаруженных в ходе оценок работы миссий, то должны безотлагательно приниматься меры по исправлению отмеченных недостатков, связанных с несоблюдением стандартов, с целью добиться выполнения надлежащих требований.

60. Программа обеспечения качества авиационных средств предусматривает оценку режима работы с целью определить, насколько точно соблюдаются обязательные стандарты. Обычно в поле зрения постоянного мониторинга в рамках программы попадают сведения о квалификационных данных и опыте работы экипажей самолетов в соответствии с требованиями Организации Объединенных Наций, уровень должной подготовки в соответствии с предъявляемыми экипажу требованиями (например, ночные полеты), оперативное соответствие процедурам, применимым правилам и положениям Организации Объединенных Наций и должный уровень регулярно проводимых регламентных работ, призванных обеспечить готовность воздушных судов к выполнению задач в соответствии с предполетными требованиями.

С. Регистрация поставщиков-операторов воздушных судов

61. Регистрация предлагающих свои услуги поставщиков-операторов воздушных судов на предварительном этапе отбора является составной частью Программы обеспечения качества авиационных средств, осуществляемой Департаментом полевой поддержки. Все воздушные операторы, пожелавшие принять участие в конкурсных торгах Организации Объединенных Наций на предоставление услуг по осуществлению авиационных перевозок, должны зарегистрироваться в Департаменте полевой поддержки и Департаменте по вопросам управления для того, чтобы попасть в базу данных поставщиков, которая находится в ведении Отдела закупок. Процедура регистрации поставщиков начинается с оценки потенциальных воздушных операторов, включая тактико-технические оценки их авиационных средств, которые дает Секция воздушных

перевозок, и проверку их финансовой и коммерческой репутации, которую проводит Отдел закупок.

62. Критерии, регулирующие проведение технических оценок, периодически пересматриваются с целью проверки их соответствия международным стандартам и общим авиационным стандартам Организации Объединенных Наций для воздушных перевозок в рамках операций по поддержанию мира и гуманитарных операций, и не так давно Секция воздушных перевозок осуществила обзор формата оценки авиационных чартерных услуг на основе оперативно-технических критериев.

63. Прежде чем вручить будущему воздушному оператору какой-либо контракт на выполнение требуемых услуг, Департамент полевой поддержки проводит ревизию и инспекцию авиационных средств такого оператора с целью уточнения их производственных возможностей. Совершаемые с этой целью поездки являются важной составной частью упомянутой программы, цель которых гарантировать регистрацию и получение контрактов на оказание авиационных чартерных услуг Организации Объединенных Наций только «добросовестным» воздушным операторам. В 2009–2010 годах предварительную квалификационную проверку и регистрацию прошли 23 заявки воздушных перевозчиков, 10 из которых проходят процедуру технической оценки, в то время как другие 13 заявок не сумели преодолеть технические нормативы Организации Объединенных Наций (см. приложение V).

D. Профессиональная подготовка и повышение квалификации авиационных специалистов

64. Первостепенное значение для проведения воздушных операций Организации Объединенных Наций имеет профессиональная подготовка авиационных специалистов, организуемая с целью поддержания их квалификации на самом высоком уровне и обеспечения ее соответствия передовой практике в сфере авиационных перевозок по целому ряду летных и транспортных дисциплин.

65. Секция воздушных перевозок разрабатывает и распространяет среди всех полевых миссий стандартную программу подготовки и аттестации авиационных специалистов, которая является обязательной для всех перевозчиков. Целью этого документа, который обновляется на ежегодной основе, является обеспечение стратегических авиационных целей и приоритетов Департамента полевой поддержки. В нее включены пять компонентов, а именно: курс начальной подготовки, курс для авиационных менеджеров, обучение на рабочем месте, переподготовка и специальная авиационная подготовка.

66. В 2009/10 финансовом году курсы подготовки авиационных специалистов были организованы как в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, так и в полевых миссиях. На них занимались 600 участников, которые осваивали в общей сложности 74 специализированных курса обучения. Всем сотрудникам категории специалистов и руководителям старшего звена на местах рекомендуется проходить как минимум один из таких курсов в обязательном порядке каждые два года или даже, что приветствуется, ежегодно.

67. Один из основных элементов поддержки глобальной стратегии полевой поддержки в части развития людских ресурсов является задача по определе-

нию требуемого минимума авиационного персонала для того, чтобы миссия могла стартовать, а также задача по составлению списков прошедших проверку авиационно-технических специалистов.

Е. Авиационная безопасность

68. Требование авиационной безопасности для Организации Объединенных Наций имеет первостепенное значение. Само собой разумеется, что такое требование предусматривает четкое определение возможных угроз для авиации, оценку связанных с этим рисков и осуществление надлежащих мер по снижению рисков для проводимых миротворческих воздушных операций до приемлемого уровня, установленного для каждого вида операций, или ниже этого уровня.

69. Для решения всех вопросов, связанных с авиационной безопасностью, в рамках Секретариата Организации Объединенных Наций и на местах была создана формальная структура по вопросам авиационной безопасности, которая непосредственно подчиняется руководству старшего звена Департамента по операциям по поддержанию мира и Департамента полевой поддержки. В Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций существует Секция авиационной безопасности, которая входит в структуру Канцелярии Директора Отдела материально-технического обеспечения в Департаменте полевой поддержки. Сотрудники Секции проводят регулярный мониторинг проводимых Департаментом операций по поддержанию мира и Департаментом полевой поддержки с целью мониторинга соблюдения правил авиационной безопасности, разрабатывает концепции и руководящие принципы в этой области и обеспечивает техническую поддержку действующим на местах структурам по обеспечению авиационной безопасности.

70. В миссии организуются регулярные визиты для оценки ситуаций, по итогам которых готовятся доклады с рекомендациями, направленными на улучшение работы миссий и укрепление мер безопасности. В качестве одного из ключевых показателей эффективности работы Секция авиационной безопасности предложила использовать процентную долю выполненных рекомендаций по вопросам безопасности после каждого такого посещения. За 2008/2009 год такой показатель соблюдения мер безопасности составил в целом 59 процентов, за 2009/2010 год — 74 процента, и на 2010/2011 год он запланирован на контрольной отметке в 85 процентов.

71. Старшее руководство Департамента полевой поддержки поддерживает политику информирования обо всех авиационных происшествиях на местах, и чтобы делалось это в открытой и профессиональной манере, не опасаясь каких-либо санкций, что позволяет делать объективный анализ и выработать эффективные рекомендации. В результате этой положительной инициативы и других принятых мер по обеспечению авиационной безопасности коэффициент происшествий на 10 000 летных часов снизился с 0,30 в 2005 году до 0,08 в 2009 году. Все мероприятия, которые Департамент полевой поддержки принимает в связи с авиационной безопасностью, обобщаются в ежегодном докладе Секции авиационной безопасности, который заместитель Генерального секретаря от имени Департамента полевой поддержки рассылает полевым миссиям.

72. В миссиях сотрудники по вопросам авиационной безопасности проводят различные мероприятия в рамках собственных программ авиационной безопасности, целью которых является проверка фактов ослабления режима авиационной безопасности, о которых сообщалось или которые наблюдались; анализ результатов расследований авиационных происшествий; и определение надлежащих мер по снижению уровня рисков. Инициативный характер этих мероприятий способствует тому, что все воздушные операции миссий, в том числе с применением военной авиации, проводятся после выполнения надлежащей процедуры управления рисками с учетом потенциальных опасностей и с применением адекватных мер по смягчению возможных последствий.

73. В соответствии с Руководством по авиационным перевозкам Департамента полевой поддержки каждый из действующих экипажей воздушных судов еще до начала выполнения полета гражданского или военного воздушного судна или серии таких полетов обязан заполнить специальный формуляр, констатирующий его оценку авиационных рисков. В целях дальнейшего расширения концепции управления эксплуатационными рисками руководители Департамента операций по поддержанию мира и Департамента полевой поддержки приняли в апреле 2008 года концептуальную директиву об управлении эксплуатационными авиационными рисками и представили соответствующие руководящие принципы по претворению этой директивы в жизнь. Конечной целью этих нормативных документов является обнаружение симптомов опасности и обусловленных ими рисков на самом раннем этапе, и своевременное проведение соответствующих мер по снижению уровня рисков.

74. Процедура управления эксплуатационными рисками влечет за собой принятие решений на всех управленческих уровнях миссии в ходе планирования и осуществления полетов в поддержку операций миссии, включая управление процессом внесения изменений применительно к воздушным операциям. Руководитель миссии обязан отчитываться перед заместителем Генерального секретаря, возглавляющего Департамент операций по поддержанию мира, о соблюдении процедур управления авиационными рисками, находящимися в компетенции его или ее миссии, и в конечном итоге несет ответственность за принимаемые решения в ходе процесса управления рисками, связанные с использованием авиационных ресурсов миссии.

75. Установленные принципы и структуры авиационной безопасности обеспечивают всеобъемлющий режим авиационной безопасности для полевых операций Организации Объединенных Наций. Осуществление процесса управления эксплуатационными рисками позволит добиться новых достижений в области авиационной безопасности в ходе операций Организации Объединенных Наций по поддержанию мира.

VII. Выводы

76. Секретариат Организации Объединенных Наций подтверждает свою неизменную приверженность принципам повышения эффективности и снижения объемов затрат при проведении воздушных операций без ущерба для той поддержки, которая оказывается полевым миссиям, или для безопасности персонала и миротворческих сил Организации Объединенных Наций, работающих в полевых миссиях.

Меры, которые надлежит принять Генеральной Ассамблее

77. Просьба к Генеральной Ассамблее принять к сведению настоящий доклад и версию 2 общих авиационных стандартов Организации Объединенных Наций для воздушных перевозок в рамках операций по поддержанию мира и гуманитарных операций и мое намерение принять их официально.

Приложение I

Авиационный парк Департамента полевой поддержки

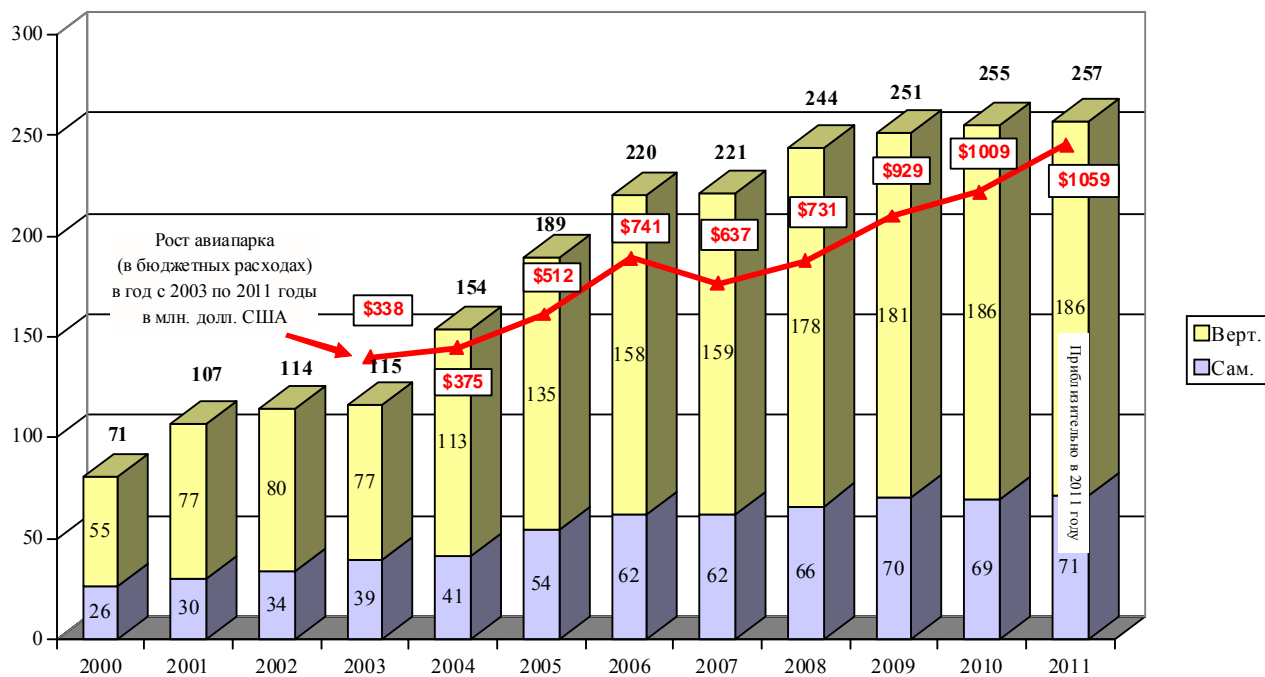
(По состоянию на 30 сентября 2010 года)

<i>Миссия</i>	<i>Коммерческие самолеты</i>	<i>Коммерческие вертолеты</i>	<i>Письмо-заказ самолеты</i>	<i>Письмо-заказ вертолеты</i>	<i>Итого</i>
ОПООНБ	–	1	–	–	1
МИНУРКАТ	9	6	–	7	22
МООНРЗС	3	3	–	–	6
МООНСГ	1	4	1	6	12
МООНСДРК	20	24	2	24	70
ОООНКИ	3	5	–	3	11
МООНСА	4	4	–	–	8
МООНСИ	1	–	–	–	1
ЮНАМИД	10	30	–	5	45
ВСООНК	–	–	–	3	3
ВСООНЛ	–	1	–	7	8
ОПООНСЛ	–	1	–	–	1
МООНЛ	3	5	–	11	19
МООНН	–	1	–	–	1
МООНВС	11	15	–	16	42
ИМООНТ	2	4	–	–	6
ЮНОВА	1	–	–	–	1
Всего	68	104	3	82	257

Сокращения: ОПООНБ — Объединенное представительство Организации Объединенных Наций в Бурунди; МИНУРКАТ — Миссия Организации Объединенных Наций в Центральноафриканской Республике и Чаде; МООНРЗС — Миссия Организации Объединенных Наций по проведению референдума в Западной Сахаре; МООНСГ — Миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Гаити; МООНСДРК — Миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Демократической Республике Конго; ОООНКИ — Операция Организации Объединенных Наций в Кот-д’Ивуаре; МООНСА — Миссия Организации Объединенных Наций по содействию Афганистану; МООНСИ — Миссия Организации Объединенных Наций по оказанию содействия Ираку; ЮНАМИД — Смешанная операция Африканского союза-Организации Объединенных Наций в Дарфуре; ВСООНК — Вооруженные силы Организации Объединенных Наций по поддержанию мира на Кипре; ВСООНЛ — Временные силы Организации Объединенных Наций в Ливане; ОПООНСЛ — Объединенное представительство Организации Объединенных Наций по миростроительству в Сьерра-Леоне; МООНЛ — Миссия Организации Объединенных Наций в Либерии; МООНН — Миссия Организации Объединенных Наций в Непале; МООНВС — Миссия Организации Объединенных Наций в Судане; ИМООНТ — Интегрированная миссия Организации Объединенных Наций в Тиморе-Лешти; ЮНОВА — Отделение Организации Объединенных Наций для Западной Африки.

Приложение II

Рост расходов на содержание авиапарка Департамента полевой поддержки



Приложение II

Статус военной авиации в миротворческих операциях

	<i>МИНУРКАТ</i> (7)	<i>МООНСГ</i> (6)	<i>МООНСДРК</i> (20 + 4)	<i>ООНКИ</i> (3)	<i>ЮНАМИД</i> (5)	<i>ВСООНК</i> (3)	<i>ВСООНЛ</i> (6)	<i>МООНЛ</i> (8 + 3)	<i>МООНВС</i> (10)	<i>Итого</i>
Аргентина	–	2	–	–	–	3	–	–	–	5
Бангладеш	3	–	6	–	–	–	–	–	–	9
Чили	–	4	–	–	–	–	–	–	–	4
Эфиопия	–	–	–	–	5 с вооружением	–	–	–	–	5
Гана	–	–	–	3	–	–	–	–	–	3
Индия	–	–	10 + 4 с вооружением	–	–	–	–	–	–	14
Италия	–	–	–	–	–	–	4	–	–	4
Пакистан	–	–	–	–	–	–	–	–	6	6
Российская Федерация	4	–	–	–	–	–	–	–	4	8
Южная Африка	–	–	2	–	–	–	–	–	–	2
Испания	–	–	–	–	–	–	2	–	–	2
Украина	–	–	–	–	–	–	–	8 + 3 с вооружением	–	11
Уругвай	–	–	2	–	–	–	–	–	–	2
Всего	7	6	24	3	5	3	6	11	10	75

Сокращения: МИНУРКАТ — Миссия Организации Объединенных Наций в Центральноафриканской Республике и Чаде; МООНСГ — Миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Гаити; МООНСДРК — Миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Демократической Республике Конго; ООНКИ — Операция Организации Объединенных Наций в Кот-д'Ивуаре; ЮНАМИД — Смешанная операция Африканского союза-Организации Объединенных Наций в Дарфуре; ВСООНК — Вооруженные силы Организации Объединенных Наций по поддержанию мира на Кипре; ВСООНЛ — Временные силы Организации Объединенных Наций в Ливане; МООНЛ — Миссия Организации Объединенных Наций в Либерии; МООНВС — Миссия Организации Объединенных Наций в Судане.

Приложение IV

Авиационно-техническая консультативная группа Организации Объединенных Наций: круг ведения

A. Задача

Авиационно-техническая консультативная группа содействует мерам по снижению уровня рисков, связанных с проведением системой Организации Объединенных Наций воздушно-транспортных операций гражданской авиации.

B. Состав

Авиационно-техническая консультативная группа является межучрежденческим органом, в состав которого входят авиационные специалисты из Департамента полевой поддержки Организации Объединенных Наций и Всемирной продовольственной программы (ВПП) и представитель Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в качестве консультанта.

Постоянными членами Авиационно-технической консультативной группы являются:

1. начальники Секции воздушных перевозок каждой из организаций;
2. начальники Секций авиационной безопасности каждой из организаций;
3. один консультант ИКАО, назначаемый в соответствии с теми задачами, которые решает Группа.

Председатель Группы может приглашать на заседания и других экспертов по мере необходимости.

C. Круг ведения

1. Консультировать систему Организации Объединенных Наций по вопросам эксплуатации авиации и авиационной безопасности.
2. Периодически рассматривать общие авиационные стандарты и процедуры Организации Объединенных Наций и вносить в них изменения с учетом сложившихся реальностей и необходимости приведения их в соответствие с международными стандартами безопасности и эксплуатационными требованиями.
3. Делать периодический обзор хода соблюдения авиационных стандартов.
4. Делать обзор опасностей, влияющих на воздушно-транспортные операции системы Организации Объединенных Наций, в том числе на результаты расследования несчастных случаев и предлагать соответствующие меры по снижению уровня связанных с этим рисков, способствующие в конечном итоге повышению безопасности для организуемых операций.
5. Делать периодические обзоры и давать консультативные заключения по поводу общих процедур, применяемых для обслуживания средств воздушного

транспорта и для обеспечения безопасности, авиационно-технических соглашений по вопросу укрепления взаимодействия между Департаментом полевой поддержки и ВПП.

6. Рассматривать результаты ревизий, проводимых третьими сторонами с целью проверки авиапарка ДПП и ВПП и выполнения правил авиационной безопасности, и давать заключения о применимости таких рекомендаций к системе Организации Объединенных Наций в целом.

7. Содействовать распространению среди членов системы Организации Объединенных Наций в целом информации об эксплуатации и безопасности авиационных средств и личной безопасности для обслуживающего их персонала.

8. Разрабатывать и рассматривать критерии оценки рисков, ассоциируемых с использованием сотрудниками системы Организации Объединенных Наций для официальных поездок услуг как чартерных, так и регулярных авиаперевозчиков на условиях письма-заказа.

9. Обмениваться самыми последними данными и сведениями, относящимися к Международной организации гражданской авиации (стандарты и рекомендованная практика, правила аэронавигационного обслуживания).

10. Делать консультативные заключения и осуществлять любые другие меры, помогающие укреплять взаимодействие между Департаментом полевой поддержки и ВПП, операции по обслуживанию воздушного транспорта и систему управления авиационной безопасностью.

D. Заседания

4.1. Заседания Авиационно-технической консультативной группы проходят под председательством Департамента полевой поддержки или ВПП, которые сменяют друг друга каждые два года.

4.2. Каждая из соответствующих организаций назначает Председателя из числа своих постоянных членов Группы.

4.3. Заседания Авиационно-технической консультативной группы проводятся не менее одного раза в год. Заседания созывает Председатель.

4.4. Регулярные заседания проводятся в штаб-квартире ИКАО в Монреале.

Приложение V

Перечень авиаперевозчиков, утвержденный Департаментом полевой поддержки

	<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
1	748 Air Services	Кения	C208, HS748 (только грузо- вые, эвакуация раненых, боль- ных и постра- давших)	14 октября 2010 года		
2	Abakan Avia	Российская Федерация	IL76	2 июня 2004 года	22630	137837
3	Aer Arann	Ирландия	ATR-42/300, ATR-72- 200/500	5 мая 2010 года		
4	Aero Services Corpo- rate	Франция	Оперативная спецсвязь — турбовинтовой самолет	21 июня 1999 года	18438	126793
5	Aero Services Execu- tive	Франция	A319CJ	18 марта 2002 года	18438	126793
6	Aeronorte Trans- portes Aeros	Португалия	B06	2 июня 2005 года	24321	113080
7	Aeropetservices 224FU	Российская Федерация	IL76, A124	19 февраля 2003 года	20551	отсутствует
8	Air Blue	Пакистан	A320, A321	13 июня 2005 года	24255	110465
9	Airline Rostvertol- Avia Cosed joint stock company	Российская Федерация	Mi-26T	27 сентября 2010 года		
10	Air Europa	Испания	B763, B734, B738	14 апреля 2005 года	6340	126455/167086
11	Air Italy S.p.a	Италия	B737, B757, B767	1 сентября 2009 года	29394	156412
12	Air Mediterranee	Франция	A321, A320	21 декабря 2007 года	27804	135386
13	Air Urga	Украина	AN24, AN26	15 марта 2004 года	3504	126965

<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
14 Airwork (NZ) Limited	Новая Зеландия	AS50, AS55, BK17, F27, B732	7 июля 2003 года	21378	отсутствует
15 AJT Air International	Российская Федерация	IL86	29 января 2001 года	18114	отсутствует
16 Aliven S.R.L.	Италия	C56X, C25A, C500, LJ35	23 марта 2004 года	22469	105815
17 Alliance Airlines	Австралия	F28	16 января 2007 года	отсутствует	131155
18 ALS Limited	Кения	C182, C206, BE20, CN35, B190, AT42, AS50	1 апреля 2004 года	22856	126377
19 Alta Flights (Charters), Inc	Канада	C402, C414, D228, BE20, PSW4	15 апреля 2003 года	21076	отсутствует
20 AMC Aviation	Египет	A310, MD83	12 октября 1998 года	7486	отсутствует
21 Arkia Israeli Airlines	Израиль	B757, AT72	12 октября 1998 года	21456	отсутствует
22 Asiana Airlines	Республика Корея	B744, B763, B734, A321	5 сентября 2001 года	17289	135974
23 Askari Aviation	Пакистан	C421, ALO3	23 декабря 2002 года	20488	132735
24 Astral Aviation Limited	Кения	AN12	11 июня 2004 года	22871	105237
25 Atlant-Soyuz Airlines	Российская Федерация	IL76, T154, IL86	16 апреля 1999 года	3617	139979
26 Atlas Air, Inc.	Соединенные Штаты Америки	B747	29 января 2002 года	18107	отсутствует
27 Atruvera	Российская Федерация	MI26, IL76	17 июня 2002 года	18090	отсутствует
28 Avialeasing Aviation Co	Узбекистан	IL76	2 февраля 2000 года	13627	отсутствует
29 Aviation Assistance	Дания	B190, BE30, BE20	28 июня 2004 года	3630	отсутствует
30 Aviation International Support	Кения	B06, AS50, DHC5	28 июля 2004 года	23295	107724
31 Aviacon Zitotrans Air Company	Российская Федерация	IL76TD	4 мая 2010 года		

<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
32 Azerbaijan Airlines	Азербайджан	IL76	24 сентября 2002 года	отсутствует	отсутствует
33 Balmoral Central Contract	Южная Африка	BE20	3 апреля 2003 года	16961	отсутствует
34 Base 4 Aviation (Pty) Ltd	Южная Африка	B06, B407, ALO3, B105	4 сентября 2003 года	отсутствует	отсутствует
35 Benair	Дания	L410, C550, B06	3 июня 2003 года	22889	отсутствует
36 Blue Panorama Airlines	Италия	B734	18 ноября 2002 года	отсутствует	отсутствует
37 Bradley Airservices — First Air	Канада	B727, B737, C130, AT42	11 апреля 2005 года	24082	101423
38 Bristow Helicopters Ltd.	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	S61, S76, B214, B212	28 ноября 1994 года	2416	127263
39 Bulgaria Air Jsc	Болгария	A320-200	21 мая 2010 года		
40 C&G Charter cc T/A King Air Charter	Южная Африка	B190, BE20	1 июля 2009 года	30101	103839
41 Cargojet Airways Ltd	Канада	B727, B757, B767	28 апреля 2010 года		
42 Cargolux	Люксембург	B744	18 мая 2004 года	6032	106513
43 CHC Helicopters Africa	Южная Африка	S61	31 августа 2004 года	23167	108985
44 CHC Helicopters International Inc.	Канада	B212, S76, S61, S92	15 февраля 2007 года	22679	отсутствует
45 Climber Air A/S	Дания	AT42, AT72, CL60	13 января 2003 года	отсутствует	отсутствует
46 CMC Aviation LTD	Кения	DHC8-100/300	30 апреля 2010 года		
47 Comav (Pty.) Ltd.	Намибия	C208, C310, F406, B190, C500	18 марта 2004 года	22835	отсутствует
48 Coulson Aircrane	Канада	S61, B06	1 сентября 2005 года	отсутствует	отсутствует
49 Dalavia Far East Airlines	Российская Федерация	IL62, T154, AN24, AN26	30 июля 2001 года	17374	отсутствует

<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер поставщика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
50 DAS Air Cargo	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	DC10	21 января 2003 года	отсутствует	отсутствует
51 Denim Air BV	Нидерланды	F27, DH8C	14 декабря 2006 года	26437	131726
52 Domodedovo Airlines	Российская Федерация	YK42, IL62, IL96	3 сентября 2003 года	21990	127424
53 Eagle Helicopters	Соединенные Штаты Америки	AS50	13 марта 2001 года	отсутствует	отсутствует
54 East African Safari Air	Кения	G159, F28, L410, B757	29 сентября 2003 года	21527	отсутствует
55 Economica Oy Aircons	Финляндия	PA42	12 сентября 2003 года	отсутствует	отсутствует
56 Egypt Air	Египет	B747, B777, A340, A300, A321, B737	19 декабря 2001 года	3944	136005
57 El Al	Израиль	B747, B767, B757, B737	21 июня 1999 года	отсутствует	отсутствует
58 Emercom	Российская Федерация	IL76, MI8	20 августа 2002 года	19223	отсутствует
59 Ethiopian Airlines	Эфиопия	B767, B757, B707, AT42, C130, FK50, DHC5, DHC6	4 января 2001 года	14703	159342
60 Eurasia Airlines	Российская Федерация	AN12, T154, IL86	11 июня 2002 года	19139	отсутствует
61 Euroatlantic Airways	Португалия	B737	29 августа 2001 года	17255	отсутствует
62 Eurocypria	Кипр	B738	16 мая 2005 года	24212	127919
63 Evergreen Helicopters, Alaska	Соединенные Штаты Америки	B205, B212, AS50, BK17, B105, B06, C212, LJ35	29 июня 2007 года	27950	141332
64 Evergreen Helicopters, ORE	Соединенные Штаты Америки	B212, B06, ALO3	7 декабря 1994 года	2632	106918
65 Evergreen Intl Airlines	Соединенные Штаты Америки	B747	30 июня 1995 года	7576	101478

<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
66 Everett Charter Aviation	Кения	BK117	1 июля 2009 года	30347	162585
67 Executive Transport Airways	Канада	S61	1 сентября 2005 года	отсутствует	118377
68 Executive Turbine	Южная Африка	B190, BE20, BE9L, AT42, SH36, LJ35	12 мая 2005 года	24231	112212
69 FAI Rent-a-Jet	Германия	C550, LJ35, LJ55	19 декабря 2003 года	21924	105149
70 Farnair	Швейцария	A300, F27, SH36, L410	17 июня 1995 года	отсутствует	138171
71 Federal Air	Южная Африка	C208	1 февраля 1995 года	2643	отсутствует
72 Foxair SPA	Италия	P180	7 июля 2003 года	отсутствует	отсутствует
73 Free Bird Airlines	Турция	MD83	3 сентября 2003 года	21751	127909
74 G5 Executive AG	Швейцария	GLF5, E135	3 сентября 2003 года	21428	127752
75 Georgian Airways	Грузия	YK40, B737, CL 600-2B19	14 сентября 2006 года	26053	116023
76 Hamburg International	Германия	B737-700, A319-111/112	12 августа 2001 года	18082	отсутствует
77 Heli Air Services	Болгария	MI8, L410	21 октября 1998 года	11135	127738
78 Heli Niugini	Папуа — Новая Гвинея	BK17, B06	27 сентября 2001 года	18385	отсутствует
79 Helicopteros Del Soreste	Испания	B412	26 декабря 2006 года	13772	101794
80 Helicopters (NZ) Ltd.	Новая Зеландия	B06, B212, AS50	19 июня 2003 года	21154	127788
81 Heliportugal	Португалия	AS365N	25 февраля 2010 года	—	—
82 Hevi Lift	Папуа — Новая Гвинея	B212, B06, AS50, BE20	16 июля 1998 года	15802	отсутствует
83 Iberworld Airlines SA	Испания	A330, A320	15 февраля 2007 года	30125	138534
84 Icelandair ehf	Исландия	B757	24 февраля 2010 года		167295

<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
85 Pavia Airlines	Российская Федерация	IL76	29 июля 2002 года	19679	отсутствует
86 Jet Club	Швейцария	GLF5, GLF4, C56X	29 января 2002 года	отсутствует	отсутствует
87 Jetflight Oy Wihuri Aviation	Финляндия	FA20, CL60	3 апреля 2003 года	18243	отсутствует
88 Jordan Aviation	Иордания	B737, B707	12 сентября 2003 года	21455	отсутствует
89 Kalitta Airlines	Соединенные Штаты Америки	B747	16 августа 2002 года	19302	165068
90 Khoriv Avia	Украина	MI8	22 марта 2004 года	22398	отсутствует
91 Kirov Avia	Российская Федерация	AN26, T134	30 декабря 1997 года	10207	отсутствует
92 Komiaviatrans State Enterprise	Российская Федерация	MI26, MI8, MI2	23 июня 2005 года	16153	отсутствует
93 Korean Air	Республика Корея	B744, A332	16 июня 2001 года	2861	139699
94 Lan Chile	Чили	A340, B767, A320	11 июня 2004 года	22848	отсутствует
95 Lauda Air	Австрия	B767, B737	16 июня 2005 года	2883	отсутствует
96 Linhas Aereas de Mozambique (LAM)	Мозамбик	B737, C212	19 ноября 2001 года	4250	отсутствует
97 Lloyd Helicopter Services Ltd.	Австралия	S76, AS32, B212, B06, B412	7 декабря 1999 года	12173	126571
98 London Executive Aviation Ltd.	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	PA34, PA36, C550, C560	31 октября 2003 года	22362	отсутствует
99 Lotus Air	Египет	A320	23 июня 2005 года	17001	отсутствует
100 LTU Lufttransport	Германия	A332, A333, A321, A320	28 мая 2004 года	24018	отсутствует
101 Luxor Air	Египет	MD83	26 марта 2003 года	20979	отсутствует
102 Malaysian Airlines System	Малайзия	B737	30 октября 2002 года	отсутствует	отсутствует

	<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
103	Mex-Mocambique Expresso	Мозамбик	C212, BE20	18 марта 2003 года	отсутствует	отсутствует
104	Miami Air Interna- tional	Соединенные Штаты Америки	B734, B738	9 января 2007 года	6048	136499
105	Midwest Airlines	Египет	A310	1 июня 2000 года	14705	106227
106	Motor Sich JSC	Украина	AN12, AN24, YK42, AN74	11 марта 2004 года	15738/29207	126892
107	Murray Air	Соединенные Штаты Америки	DC86	25 апреля 2002 года	25779	127685
108	National Airways Corporation	Южная Африка	BE20	1 июня 1995 года	29696	163906
109	National Helicopters Inc.	Канада	B212	11 января 2005 года	23238	106366
110	Naturelink Aviation	Южная Африка	BE20, BE30, B190, E110	14 декабря 2006 года	26480	126183
111	Nefteyugansk	Российская Федерация	MI8	5 января 1998 года	12112	отсутствует
112	Netjets	Соединенные Штаты Америки	B737	30 июня 2005 года	30307	123675
113	Niznheartovskia	Российская Федерация	Mi-8P, Mi-8AMT	26 апреля 2010 года		
114	Occitania-Octavia	Франция	F28, B190, FA50, F900, HS25	9 августа 2001 года	16851	отсутствует
115	Omni Air Intl	Соединенные Штаты Америки	DC10, B757	30 июня 1995 года	6102	109463
116	Orient Thai Airlines	Таиланд	B747, L101	3 сентября 2003 года	21429	115317
117	Pacific Helicopter Pty Ltd.	Папуа — Новая Гвинея	B212, B06, AS50, H500	13 декабря 1999 года	отсутствует	115033
118	Pacific Helicopter Tours, Inc.	Соединенные Штаты Америки	S61, B212, B222, B06, UH1, H369	9 июня 2004 года	22973	106313
119	Pakistan International Airlines	Пакистан	B747, A306, A310, B737, F27, DHC6	7 марта 2003 года	21311	отсутствует
120	Pearl Aviation	Австралия	BE20, C550, ASTR, SA227	28 июня 2004 года	24237	108499

<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхожде- ния</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
121 Phoenix Aviation Limited	Кения	C550	2 ноября 2010 года		
122 Polet	Российская Федерация	A124	25 июня 1998 года	13499	168814
123 Privat Air SA	Швейцария	B757, B733, B737, GLF4	7 июля 2003 года	22874	отсутствует
124 Royal Aviation Inc.	Канада	B757, B737	17 декабря 1999 года	13498/16798	отсутствует
125 Royal Jordanian	Иордания	A342, A310, A321, A320, EMB170, EMB 190	19 декабря 2000 года	12771	отсутствует
126 Russian Sky Airlines	Российская Федерация	IL86, T154, IL62, IL76	18 мая 2006 года	23827	отсутствует
127 Safair Operations Pty Ltd.	Южная Африка	L382	1 ноября 2009 года	30379	166408
128 San Joachin Helicopters	Соединенные Штаты Америки	B212, UH1, B06	1 апреля 2004 года	отсутствует	отсутствует
129 Shanghai Airlines	Китай	B767, B757, B737, CRJ1	1 октября 2002 года	19654	отсутствует
130 Shar Ink.	Российская Федерация	AN74, MI8, YK42	13 мая 2005 года	24186	114601
131 Silk Way Airlines	Азербайджан	IL76, AN12	10 марта 2005 года	23931	112603
132 Skol Airline LLC	Российская Федерация	MI-171, Mi-8AMT, MI26	1 октября 2009 года	30301	155455
133 Skyservice Airlines INC	Канада	A320, B757	19 января 2010 года		
134 Smartlynx	Латвия	A320	1 июля 2009 года	30107	164134
135 Solenta	Южная Африка	B190, AT42, C208	19 ноября 2004 года	отсутствует	104911
136 Starlite Aviation (Pty) Ltd.	Южная Африка	SA 330J (до по- сещения этого объекта)	27 сентября 2010 года		31827
137 Swiftair	Испания	B727, MD83, AT42, AT72	4 сентября 2003 года	21575	127363

	<i>Официальное наименование провайдера авиауслуг</i>	<i>Страна происхождения</i>	<i>Лицензия оператора Тип летательного аппарата</i>	<i>Дата окончания технической оценки</i>	<i>Номер постав- щика ООН</i>	<i>Номер на портале UNGM</i>
138	Tajikistan Airlines (Rename Tajik Air)	Таджикистан	T134, T154, YK40, AN24, AN26, AN28, MI8	16 августа 2002 года	18570	отсутствует
139	Titan Airways	Соединенное Королевство Великобрита- нии и Северной Ирландии	B733, B462, AT42	23 сентября 2002 года	20340	отсутствует
140	Transcapital Air Ltd.	Канада	DHC7	13 апреля 2001 года	отсутствует	отсутствует
141	Twin Jet Aircraft	Соединенное Королевство Великобрита- нии и Северной Ирландии	A319	30 августа 2002 года	19865	отсутствует
142	Ukrainian Helicopters	Украина	MI8	12 октября 2006 года	10731	129918
143	UTair Aviation	Российская Федерация	MI26, MI8, T134, T154	9 октября 1995 года	20392	126729
144	Uzbekistan Airways	Узбекистан	IL76, IL86, IL62, T154	15 апреля 2002 года	отсутствует	отсутствует
145	Vim Avia	Российская Федерация	B752	6 июня 2006 года	25739	124909
146	Vladivostok Air (Avia)		T154, YK40, MI8, KA32	22 марта 2004 года	22433	отсутствует
147	Vostok Aviation	Российская Федерация	MI8	28 июня 2001 года	16631/22433	108501
148	Voyageur Airways Ltd.	Канада	DHC8, DHC7, BE20	20 апреля 2002 года	7623	116403
149	Zimex Aviation	Швейцария	B190, BE20	17 июня 1995 года	3448	162887

<i>Условные обозначения</i>		
<i>Кат.</i>	<i>Описание</i>	<i>Критерии</i>
H1	Легкий вертолет	Максимально допустимая взлетная масса ≤ 4 т
H2	Средний вертолет	Максимально допустимая взлетная масса ≥ 4 т или ≥ 10 пассажиров
H3	Тяжелый вертолет	Максимально допустимая взлетная масса ≥ 9 т
F1	Одномоторный	
F2	Легкий турбовинтовой	≤ 19 пассажиров
F3	Средний турбовинтовой	$20 \leq x \leq 89$ пассажиров
F4	Тяжелый турбовинтовой	≥ 90 пассажиров
F5	Оперативная спецсвязь (реактивный самолет)	≤ 10 пассажиров
F6	Легкий реактивный самолет	≤ 19 пассажиров
F7	Средний реактивный самолет	$20 < x \leq 199$ пассажиров
F8	Тяжелый реактивный самолет	$200 < x \leq 299$ пассажиров
F9	Широкофюзеляжный	≥ 300 пассажиров
F10	Средний грузовой	< 40 т
F11	Тяжелый грузовой	$40\text{т} \leq x < 100$ т
F12	Сверхтяжелый грузовой	≥ 100 т