



第六十五届会议

临时议程 143

联合国维持和平行动经费筹措的  
行政和预算问题

## 联合国空中行动

### 秘书长的报告

#### 摘要

在实现安全理事会向联合国外地特派团授权的各项目标方面，通过利用会员国的军用飞机和商业包机为联合国维持和平特派团和政治特派团提供适当和有效的空中支助及空中运输服务仍然是一项重要的有利因素。联合国面临的行动条件具有挑战性，它不仅因为地理范围扩大而需要动用其航空资产，而且基础设施匮乏，要考虑到军事要素，而且需要的后勤支助规模还十分巨大。特派团继续依赖于使用空中运输来确保向维和行动提供不间断的重要支助，履行联合国对其维和人员及工作人员人身安全与保障方面的责任。秘书处已经采取措施，根据已改进的需求预测等信息，完善其空中行动的采购战略，并且继续将其机队行动纳入执行《全球外勤支助战略》的背景之中。

联合国机队已从 2000/2001 年度的 104 架飞机支助 15 个特派团增加到 2010/2011 年度的 257 架飞机支助 20 个外地特派团行动。除了机组规模扩大、燃油费增加和支助的行动数量增加之外，再加上各种外部因素，致使与这项承诺有关的直接运营成本成倍增加。会员国希望在控制成本的同时，必须保证提供安全和有效的空中支助，在注意到会员国的这一关切的同时，本报告还全面分析了联合国在《全球外勤支助战略》的战略背景之下的空中行动以及为提高效率和成效而采取的各种相关举措。为了确保遵守有关航空安全、质量和性能标准并且为联合国总部及外地办事处的航空方案管理提供总体指导，联合国已经实施了严格的



风险管理制度。秘书处已对会员国提供飞机的《协助通知书》中的条款和条件进行了审查，以确保会员国能够因为向联合国维持和平行动提供航空资产而得到适当的补偿。它还审查了与其他联合国机构所做的安排，以便在实施空中行动时加强合作。

## 目录

	页次
一. 导言 .....	4
二. 空中行动概况 .....	4
三. 战略规划和采购战略 .....	5
A. 对飞机需求的确定 .....	6
B. 空运服务的采购过程 .....	8
C. 采购方法 .....	9
四. 全球联合国机队的管理 .....	10
A. 战略方法 .....	10
B. 总部-空运科和调度科 .....	11
C. 布林迪西联合国后勤基地/全球服务中心 .....	11
D. 综合运输和调度中心 .....	13
E. 外地特派团空中作业 .....	14
五. 根据《协助通知书》提供给联合国的军用飞机 .....	15
六. 航空标准、质量、性能和航空安全 .....	15
A. 联合国航空标准(《联合国共同航空安全标准》) .....	16
B. 外勤支助部航空质量保证方案 .....	16
C. 航空公司供应商注册 .....	17
D. 航空专业人员的培养和训练 .....	17
E. 航空安全 .....	17
七. 结论 .....	19
附件	
一. 外勤支助部航空机队 .....	20
二. 外勤支助部航空机队不断上升的成本 .....	21
三. 军用飞机在维和行动中的地位 .....	22
四. 联合国航空技术咨询组：职权范围 .....	23
五. 外勤支助部的核定航空公司名单 .....	25

## 一. 导言

1. 本报告是根据大会第 64/269 号决议的要求提交的，大会在该决议认可了行政和预算问题咨询委员会在其报告(A/64/660)中所得出的结论和提出的建议，包括请求编写一份关于空中业务的全面报告(第 55 段)。

2. 在实现安全理事会向联合国外地特派团授权的各项目标方面，通过利用会员国的军用飞机和商业包机为联合国维持和平特派团和政治特派团提供适当和有效的空中支助及空中运输服务仍然是一项重要的有利因素。在从维持和平特派团向政治特派团过渡期间，空中支助能够提供不间断的后勤支助，并且对于孤立的政治特派团而言，空中支助往往是唯一的运输和后勤生命线。本报告对联合国空中运输业务活动及相关问题进行了全面分析。它概括介绍了目前在外勤支助部《全球外勤支助战略》背景下为进一步完善空中业务的服务提供方式而采取的全面管理办法。

## 二. 空中行动概况

3. 外勤支助部实施了航空业利用已购航空资产的最佳做法，在向特派团提供服务方面取得了明显的业务成效和效果。目前，有 12 个维持和平特派团和 8 个政治特派团得到悬挂联合国标志的飞机提供的支助。签订较长期合同的联合国机队已经从 2000 年支助 15 个特派团的 104 架飞机增加到 2010 年支助 20 个特派团的 257 架飞机(由 71 架固定翼飞机和 186 架直升机组成，其中有 3 架固定翼飞机和 82 架直升机是根据《协助通知书》租用的)。在此期间，跨各特派团运送的乘客多达 460 多万人。在利用短期包机、《协助通知书》和现有特派团长期资产实现战略部队调动方面，2009/2010 年期间共运送 240 178 名维和人员和 13 892 吨货物和设备(见附件一)。

4. 2009 年 7 月 1 日至 2010 年 6 月 30 日期间维持和平行动部特派团的核定维持和平空中运输预算累计金额为 9.2737 亿美元，政治特派团支助预算增加 7 608 万美元。2009/2010 年期间，利用短期包机、《协助通知书》和联合国长期飞机进行部队轮换的费用总额达到 1.531 亿美元。除了机队规模扩大及接受支助的特派团数量增加之外，再加上各种外部因素，致使与空中支助相关的直接运营成本(见附件二)成倍增加。

5. 特别是在过去 5 年里，飞机的租借费用、航空燃油和辅助支助费用明显上涨，并且可能会继续上涨。由于航空公司对联合国特派团行动的安全环境存在担忧，所以在商业市场租用飞机的可能性受到压力。但是，市场理性化、国际财政环境和国内市场的强烈竞争都使许多新的商业航空公司增加了对参与联合国空中业务的兴趣。同时，工作组正在进行一项全面审查和分析，目的是探讨如何完善联

联合国《协助通知书》的各项条款和条件，使之更加有利于会员国参与提供军用飞机及其航空特遣队。

6. 最近几年来，航空燃油成本上涨成为对依照租赁协议进行长期包机作业的重大财务限制。提高航空燃油的效率是外勤支助部各项战略举措的重要推动因素，是布林迪西空中业务战略中心全球办法的原则目标。各特派团应在监督采用行业最佳做法特别是在固定翼机队方面发挥积极作用。但有一点必须指出，由于直升飞机在不同作业环境中受到性能方面的限制，所以它的燃油效率不高，而从中长期角度来讲部署更新的飞机将会改善这一状况。

7. 根据监督厅在其空中业务审计中提出的建议，外勤支助部已经承诺将其战略航空举措并入一项全面的维持和平综合战略之中，该战略将在 2011 年初定案，并在必要时对照《全球外勤支助战略》的各项目标进行调整。

### 三. 战略规划和采购战略

8. 联合国空中业务的航空资产都是根据每个特派团的实际需要进行采购的，都需要在支助其任务授权过程中按照每个特派团的核定预算进行采购。在飞机完成采购和部署之后，特派团的领导部门对在相关商业合同和《协助通知书》有效期内充分利用其航空资产以及确保航空公司和航空特遣队的安全、质量和业绩负有责任。报告注意到各国立法机构对已部署飞机的利用率表示关切，并且对出现这一状况的原因进行了全面分析。为了实现使用效率和规模经济，外勤支助部从战略角度对其整个机队规划和采购策略进行管理，同时确保每个特派团的个别需求得到充分满足。这种战略管理包括对航空资产进行跨特派团利用，完全符合《联合国财务细则和条例》，并且未损害特派团预算的完整性。因使用飞机支助其他特派团而实际产生的费用可向接受支助的特派团全额报销。联合国航空业务的有效协调需要有强大的规划能力，只有这样才能确保查明需求和及时获得战略空运能力，特别是在危机时刻，才能确保在无法利用联合国机队或任务不适合联合国机队时满足特派团的巨大需求。

9. 从战略层面来讲，外勤支助部空运科对航空业务全球预算的业务效率、安全、质量标准 and 性能以及各种方案规划方面的问题负有监督职责。空运科为联合国开展维和航空业务提供政策框架和战略规划指导，并且审批特派团每年提交的航空业务预算和业绩汇报材料。外勤支助部拥有迅速和准确地分析飞机使用数据的能力将有助于就飞机部署问题做出决策。

10. 在军事航空业务要求方面，维持和平行动部与外勤支助部配合，提供战略规划，以确保在提供军事航空装备和部队派遣国飞机及其能力方面达到实施要求。外勤支助部保证，特派团一级的军事和民事航空行动一体化达到了部队指挥官对空中军事支助的要求，并通过特派团派出通用直升飞机的方式，充分利用与部队

派遣国签订的《协助通知书》管辖下的军事通用飞机。如果出于当前行动速度和紧急事件的需要，也可以使用武装军用飞机；但此种飞机的现场部署已经成为一种长期存在的军事能力和威慑。秘书长在 2010 年期间向维持和平行动特别委员会提交的报告(A/64/768)中谈到了这些问题，这些问题将在 2011 年期间在维持和平行动部的非正式文件“新地平线”中进一步阐述。尽管依照《协助通知书》部署军用飞机都是严格按照支助个别特派团的任务需求而部署的，但最近能够迅速向联刚特派团、联苏特派团和联科行动调派军事航空装备和飞机的行动表明，虽然这些行动得到了各自部队派遣国的授权，但也体现了联合国外勤支助的灵活性和反应能力。

11. 设在总部的支助部负责计划和执行全球战略调度，包括军事特遣队和民警部队人员和设备的部署、轮换和返回。它还安排联合国所拥有设备的部署、调整和撤回，并且分析进出受支助外地特派团的所有战略性(全球)调度需求，确定即将采用的运输方式、即将使用的运输资产，并且协调这些调度行动。如果是采用航空气调度，调度科可以根据短期包机协议使用商业包机、根据联合国长期租机协议使用联合国飞机或根据与会员国签订的联合国《协助通知书》使用会员国政府提供的商业飞机或军用飞机。在履行这项职责时，支助部与来自各国常驻联合国代表团的代表、部队/警察派遣国军事/警察总部的代表、维和部军事人员和民警司工作人员、采购管理部工作人员、维和部及支助部工作人员以及外地特派团的行政和军事人员进行协调。

12. 执行特殊任务的空运服务可通过与其他联合国机构签订的《技术服务协议》进行采购，其中最主要的是世界粮食计划署(粮食计划署)，视情况需要利用其现有能力。最近开展合作的例子包括为减少达尔富尔混合行动的货物积压而进行短期货物运输以及向无法迅速利用维和机队的塞浦路斯等政治特派团提供的特别短期航班支助。另外，包括地面搬运支助和救护飞机服务在内的专业空运服务也可根据需要在区域或特派团一级进行采购。原则上，运货量非常大的飞机只是短期租用，以便满足那些需要优先采用空运方式的特殊空运需求。

#### A. 对飞机需求的确定

13. 商业合同或《协助通知书》是完整正当程序的主体，符合年度特殊任务预算编制的实施要求。对于中型通用直升飞机等每一种商业机型而言，规划设想是基于已经查明的特殊需求，以做出为实现特派团授权任务所需要的努力。空中支助职责主要包括医疗运送/伤亡人员撤离、军事/警察行动、后勤行动、客运/货运航班、巡逻/侦查、探索和救援以及特殊联络航班。

14. 为了便于对联合国全球航空需求以及执行机队综合办法的战略目标进行比较广义的定义，从三个不同类别及其相关行动任务方面对个别特派团的飞机/服务需求进行了广义的定义，内容如下：

(a) 洲际战略空运需求(用于运送全球轮换部队、联合国客运/货运)；

(b) 特派团间区域空运需求(用于运送非洲境内的轮换部队、联合国客运/货运、特殊联络和贵宾航班、医疗运送/伤亡人员撤离)；

(c) 特派团间专业行动需求(用于医疗运送/伤亡人员撤离、军事/警察行动、联合国客运/货运、搜索和救援、福利)。

15. 每个维持和平特派团提交的年度预算材料将从飞机数量/机型/类别、租赁费用、每种资产的预期飞行时间以及相关燃油和预算年度内的航空成本估计额等方面反映这些需求。对于政治特派团而言，前提是在考虑地理邻近因素并对此种办法进行成本/好处分析的基础上根据维和特派团现有部署能力为每个政治特派团提供可能的支助。在此情况下，政治特派团将为维和特派团报销使用飞机的费用。如果是孤立的特派团，要在预算中考虑到提供专用飞机和工作人员可能性。本报告后面部分将详细介绍有关每种资产存在必要性的背景分析。

16. 可能需要专门的解决方案和采购以及涉及相关费用的特派团也可能会出现三种特殊情况的空中支助。第一种，如果飞机损失，则按照国际公约的规定，搜索和救援属于东道国的责任。然而，如果当地没有这方面的能力，则联合国应具备这方面的专业直升机能力，以便执行例行空中行动。第二种，直升机的夜间行动仅限于在紧急行动之中使用，原因是与夜间靠近地面飞行相关的风险增加。即便如此，这种行动也是由各特派团考虑了额外增加的风险因素之后来确定。为了保证拥有现实的夜间医疗运送/伤亡人员撤离能力，需要寻求高度专业化的夜视能力以便尽可能确保向联合国维和人员及工作人员提供 24 小时服务。第三种，参与联合国行动的所有机型都必须拥有医疗运送/伤亡人员撤离能力。但是，这种基本能力可能需要根据现行医疗机构基础设施的情况而得到专业紧急医疗救护队或空中救护服务的补充。

17. 鉴于所需执行的任务，支持在规划和采购方面采用全球综合办法的基本原则是：

(a) 洲际战略空运和特派团间区域空运所使用的飞机(例如，客运及货运喷气式飞机、大力神 C130 飞机、支线飞机、高速联络飞机和重型直升机)必须由特派团共享，以最大限度实现预先计划和定期航班的利用率；

(b) 特殊行动要求包括为组织的领导层提供特殊支助航班以及所有特派团之间的支助航班；通过对任务可选方案以及选择不连续飞机的成本进行成本/效益分析，最大限度减少直接运营成本；

(c) 通过在进行需求分析的基础上更有效地使用为数不多的资产，实现对全球成本和燃油的高效使用；

(d) 通过进行适当频率的实时分析和进行包括财政期末预算概算在内的定期审查，提高机队的利用率和机队部门之间的优先率。

18. 全球机队利用率、机队部门优化和“中心辐射”原则的概念都是相互依存的，是当前外勤支助部采取战略办法向全球维持和平行动提供空中支助的基础。在布林迪西的全球服务中心设立空中业务战略中心有利于执行该战略的航班行动部分。恩德培区域服务中心设立综合运输和调度中心便于加强该战略的规划部分，并将重点放在对乘客、部队和货物调度需求进行区域整合方面，加强需求预测，以便对所采用的运输方式做出选择。如果选择空中运输，则综合运输和调度中心将通过为目标特派团有效规划区域航班时刻表提出必要建议的方式，促进提高战略飞机的利用率和装载系数。

19. 机队部门优化涉及到飞机的承载能力和性能要匹配提供不同安全理事会授权的具体联合国要求、地理上不同的战区内作战地区和其邻近地区以及在特定时间和地点的联合国需求。机队优化可被概括为“机队规模要符合联合国的要求”，重点是用最少的钱建立起规模适当且灵活的机队。虽然建立拥有所需数量飞机的最佳机队组合具有挑战性，但通过提高由恩德培综合运输和调度中心提供的规划能力和采购/开发空运管理系统软件，目标是是可以实现的。

20. 机队的部门组成直接与“中心辐射”原则关联。从本质上讲，由联合国总部与各特派团协调，确定将要提供战略后勤引导的适当区域中心(比较重要的机场)。这些中心能够促进发展较大批量的战略空运资产。从这些中心辐射出去的是区域“辐条”，其中较小的战术飞机直接进入特派团的行动地区。这种做法有利于在发展需要和维修方面对航空基础设施需求采取有分寸的做法。

21. 全球意义上的机队利用包括实现最大限度和最佳利用数量较少的战略飞机和数量较多的战术飞机，包括重型直升机。

22. 从战略层面来讲，这些规划概念用于联合国总部机队规划，从战略/战术层面来讲，用于空中业务战略中心和综合运输和调度中心制定航班时刻表和选定资产的最优路线规划，从业务层面来讲，用于特派团行动区域内行动规划和制定航班时刻表。

## B. 空运服务的采购过程

23. 外勤支助部空运科是所有长期商业包机和《协助通知书》固定翼飞机以及直升机空运服务的倡导者。特派团无权签订与任何航空服务有关的商业合同或《协助通知书》，除非在紧急情况下且在与空运科协调并经后勤支助司和采购司授权之后才能签订。

24. 空运服务的采购过程分为几个步骤，包括查明需求和理由、招投标程序、技术评估、预算分析、总部合同委员会进行审查和管理部进行审批。外勤支助部在



采购航空服务以及对请求签订长期包机协议的答复进行评估时采用以下程序和标准：

(a) 外勤支助部审查特派团的任务、特派团支助计划、行动的概念，分析所需努力的程度，并决定每周 7 天每天 24 小时全天候搜索和救援、医疗运送/伤亡人员撤离、夜间巡逻和观察以及空投行动等特殊行动要求。这种分析是由航空专家与特派团后勤和航空人员协调进行的。特派团必须根据安全理事会有关决议为利用航空资产完成各项授权目标提供正当理由；

(b) 需要对飞机的性能和技术规范进行评估。需要向航空业证实，以确保飞机拥有足够的能力来满足所需要特派团性能限制因素。还要考虑海拔高度和温度、飞机航程、单发动机的性能和最低跑道性能标准等行动性能限制因素；

(c) 通过与外勤预算财务司进行协调，对预算需求进行评估，以确保有充足的资金可供利用；采购活动是由外勤支助部与管理部采购司共同开展；

(d) 顺利签订合同之后，要对飞机和机组人员进行一次特派团内部验收程序，以确保达到航空安全和性能标准，且航空公司愿意依照合同履行约定义务并愿意为特派团执行空中行动；

(e) 已经与管理部采购司和空运科协商，对长期包机租赁协议(合同)进行了修订，以便解决与有效管理合同有关的业务及合同行政管理问题。

## C. 采购方法

25. 外勤支助部与管理部采购司正在利用招标书采购法取代标书邀约采购法。这种方法将使采购拥有更大的灵活性，目的是在评价投标材料时积极考虑空运业务的不同性能特点，以便在整个合同期内实现少花钱多办事的目标。外勤支助部已经对宽体远程喷气式客机的长期包机招标书进行试点。下一步涉及招标书的采购活动将由高速联络喷气式飞机部门在 2011 年初启动。外勤支助部将与采购司合作，推动采购方法从标书邀约向招标书方式转变，以便在 2011 年逐步扩大到各类空运需求。从试点项目学到的经验教训将被纳入进一步完善采购程序的新要求之中。

26. 联合国当前采用的成本结构不保证飞机提供商的飞行时间，只是保证在合同有效期内采用定额方式报销飞机和机组人员的租借费用，并以减价方式补偿每个飞行小时的费用。用于运送轮换部队和调度货物的短期包机协议是采用行业内比较普遍的运行方式，包括每飞行小时的所有成本结构(飞机、机组、维修、保险)。采用招标书的方式将需要对当前采用的成本结构进行重新审查，以确保有效性且符合业界适用的最佳做法。

## 四. 全球联合国机队的管理

### A. 战略方法

27. 外勤支助部在总部执行其全球空运支助方案，总部负责所有联合国空运业务和战略调度的政策、规划和监督，而布林迪西空中业务战略中心负责全球日常空中业务。此外，来自区域支助中心的综合运输和调度中心的汇总需求数据将用于联合国总部战略管理程序和联合国后勤基地的有效业务管理。特派团领导仍然对航空资产的有效和安全管理以及提供安全和有效的服务负有责任。采取这些措施的目的是在向各特派团更有效和更快捷的空运服务的同时降低当前和预期航空机队的整体运营成本，在海地遭遇破坏性地震之后，本组织及时增派飞机和空运支助以及最近为撤离联科行动工作人员快速派出联合国飞机方面表现出了灵活和快捷的特点。

28. 为评价成效制定适当的指标和重要业绩指标对于评价会员国所采取措施的净成本/效益做法极其重要。进度和年度业绩报告将包含成效评估数据，提高成效主要依靠减少战略航空资产的数量、减少执行航班数量、最大限度利用现有战略/战术航空资产及支助成果，以及减少全球航空燃油支出。工作重点一直是在不对现有维和特派团所需空中支助造成不利影响的情况下，建立必要的行动基础设施和制定必要的业务程序。

29. 正在为提高业务效率、适当调整机队规模和降低相关成本而采取的特殊补充方案措施包括：

(a) 对现有外勤支助部机队进行一次全面审查；并对整个航班网络的合理化措施进行影响和成本分析；并且最优化机队配置；

(b) 在特派团内部建设规定的“中心辐射”网，在东部非洲建设区域航班互联网络；

(c) 执行新的路线结构，以便实现航空资产的高效使用，以期进一步执行机队利用的全球概念；

(d) 制定全盘方法，了解战略性燃油管理；

(e) 发展对极其分散和复杂的机队进行顺利规划和管理都至关重要的技术能力和技能；

(f) 取得必要的、对简化业务极其重要的后台技术(空运管理系统)，以期实现实时监控和降低成本；

(g) 考虑采用新型高科技解决方案对空运任务进行监督，从而最大限度减少在此方面对人工操作飞机的需求。

30. 根据预期，这些措施将会提高机队利用率，进一步优化机队部门，以期通过均衡地缩小机队规模和减少飞行时数，降低相关空运燃油成本，降低航空方案的总体运营成本。

## B. 总部-空运科和调度科

31. 空运科在外勤支助部后勤支助司负责机队管理专业职能，并就有关航空事宜向高级领导提供咨询意见和技术专业知识，并为特派团执行空中行动提供政策、程序和指导。空运科负责按照《全球外勤支助战略》执行统一的维持和平航空战略，包括规划路线图、培训以及联合国外地特派团配备航空资产、提供合格的工作人员和提供充分的管理监督。除了采购飞机之外，特派团之间所有临时或长期飞机调度都要由空运科进行协调和授权。这种管理方法的有效性和灵活性已经得到证明，中乍特派团部队缩编是其中的一个例子。在这次行动中，由于联苏特派团和联刚稳定团的需求同时激增，所以将部署在乍得的现有大部分商业合同包机调去支助联苏特派团和联刚稳定团。这避免了进行一场漫长且可能十分昂贵的采购活动，同时，即将成为多余的合同也会及时终止。此外，调度科(调度科)计划对现有联合国战略飞机、短期包机、世界粮食计划署的空运能力和长期宽体喷气式客机进行最佳组合，以便执行战略空运和部队轮换以及实现提高整体支出效率的目标。

## C. 布林迪西联合国后勤基地/全球服务中心

32. 到目前为止，空中业务战略中心作为空中业务管理的一个关键因素已经作为联合国后勤基地的全球服务中心投入使用。第二个因素必须得到联合国大会的批准，那就是拟议转移现有机场和航站楼股，以解决全球航空基础设施需求和相关模块化问题。第三个因素是设想之中的空运管理系统，它将利用来自空中业务战略中心全球航班跟踪执行系统的自动航班数据，一旦获得该系统，将会授权该系统投入使用。

### 1. 空中业务战略中心

33. 目前，空中业务战略中心向全球联合国空中行动提供每周 7 天每天 24 小时全天候支助服务。所有特殊空运和空中支助航班都要进行规划和成本/效益分析，以期直接提高支助成效。在参与客运和货物调度及特派团之间行动的所有联合国飞机当中，有 90%受到主动跟踪和监测。与利用《协助通知书》或包机合同租用的其余飞机有关的技术合规问题正在加以解决，对全部机队实行跟踪的目标预计将会在 2011 年 6 月实现。

34. 空中业务战略中心有关联合国长期包机行动管理问题的具体职能为：

(a) 外勤支助部与联合国总部及特派团总部进行协调，对战略性、特派团以外区域以及特派团之间的空中调度以及贵宾特殊航班进行全球业务管制；

(b) 确保上述因战略空运意图而部署的联合国飞机能够按照全球机队利用的概念加以利用；

(c) 在配置、成本和行动效率方面重点关注为每次任务调派适当的飞机。

35. 联合国与特派团间和特派团区域以外航班行动有关的任务分配职责以及对战略机队进行实时跟踪的相关职责已被授予空中业务战略中心，以便在不影响对各特派团的现有支助任务的情况下最大限度地利用战略空运资产。为了提高效率，不仅要拥有监测这些飞机实时使用状况的能力，同时还要在完成区域、特派团间和全球空运支助任务的时候能够“共享”空运资产。

## 2. 空运管理系统

36. 按照审计委员会有关加强其数据监测系统以确保航空数据完整性和准确性的建议，外勤支助部已将发展和执行电子空运管理系统作为一个优先事项，以便促进对空中业务进行全球管理。有关采购商业平台的采购程序已经完成，但没有取得令人满意的结果。鉴于在确保遵守《联合国财务细则和条例》的同时管理全球统一机队的复杂性大幅度增加，秘书处正在积极寻找替代解决方案。

## 3. 机场和航站楼股

37. 特派团行动区域内的基础设施往往遭到严重破坏或损坏。将尽一切努力，以确保达到最低国际标准，并且只有在对于确保飞行安全绝对必要且能够在有重大瑕疵对实现特派团的任务构成危害和不利影响时允许联合国有效开展空中行动的情况下才会进行基础设施升级改造。根据建议，空运科新设立的机场/航站楼股将在 2011/2012 年度转移到布林迪西，作为协助各特派团对外地特派团机场和航站楼的空中/地面支助服务需求进行管理的平台，并在机场/直升机降落地点总体规划和机场维修计划方面提供支持。涉及相关战略部署系统的问题，特别是那些能够快速部署便携式照明系统等具有成本效益的航空地面基础设施的模块化系统，将会在模块化背景下得到更有效的解决。

38. 由国际民用航空组织(民航组织)根据 2009 年与联合国签订的《管理服务协议》提供的专业技术知识和必要的国际认证将非常有助于建设可能需要的基础设施工程，并确保达到最低技术规范的要求。机场和航站楼股将：

(a) 为每个特派团提供《机场建设总体规划》；

(b) 协助采购那些对启动特派团工作可能必要的空中交通管理/通讯导航监视设备、机器维修及其他设备和服务、安全、地面搬运、停机坪、空中操作服务等；

(c) 协助采购导航设备和相关的安全数据表；

(d) 对机场和直升机着陆地点进行评估、施工或改建；

(e) 对根据与国际民用航空组织(民航组织)签订的《管理服务协议》需要国际认证的航空项目进行管理和监督。

39. 根据《管理服务协议》，《实施项目协议》已经允许完成在联苏特派团修建联合国国际停机坪以及改建联苏特派团和达尔富尔混合行动机场/停机坪的两个重要项目。通过进行改造，将使机场提高行动及安全要求，确保支助的连续性。

#### D. 综合运输和调度中心

40. 根据大会核准《全球外勤支助战略》的第 64/269 号决议，外勤支助部在恩德培区域服务中心正式设立综合运输和调度中心，用以在中部非洲和东非为外勤支助部支助的最大外地特派团提供支助。主要目标是提供完全一体化的运输和调度服务，以便在开展实时和预期调度及需求分析的基础上提高多种运输方式的效率。

41. 综合运输和调度中心的主要工作重点将放在如何利用所有可用运输资产以便实现非洲各特派团之间人员和货物调度的综合规划方面。

42. 鉴于空中业务战略中心/联合国后勤基地的首要工作重点是如何提高特殊战略空运需求和特派团之间支助飞行所使用的联合国飞机的利用效率，故提高效率的方式是要通过综合运输和调度中心对需求方进行更加集中的均衡分析，对促使形成战略机队规模及其组成要素的区域要求进行综合规划，从而进一步优化各自特派团短缺的机队。

43. 被支助特派团之间的区域航班时刻表已在 2010 年 1 月 15 日进行了试运行。两架中程客机被派到综合运输和调度中心，以便制定区域航班时间表。虽然向外地特派团提供支助不是它们的首要任务，但这两架飞机还是参与了在非洲地区进行的区域部队轮换行动。

44. 这两架飞机在非洲地区各特派团之间共运送了 35 048 名乘客，包括来自联合国机构的军事人员、警察、军事观察员、文职人员等，一直持续到 2010 年 9 月 30 日。由于这两架飞机被联合起来共同经营，以提供协调一致的区域航班服务，满足非洲地区远程调度的需要，以至于减少了两架远程飞机、一架区域飞机和一架重型货机，从而节省了约 2 700 万美元的费用。

45. 各特派团包括部队和警察派遣国、军事观察员在内的所有联合国工作人员都可以方便快捷地获得所谓的 e-MOP 和 e-CARGO 全球电子旅客和货物申请单；加强联合调度中心对各特派团正在实施的调度规划的作用。

46. 2010 年 9 月 30 日，综合运输和调度中心被移交给恩德培区域服务中心。在整合区域需求、相关需求预测和制定区域航班时刻表方面取得的经验将在 2011 年 7 月接受外勤支助部的审查。相关指标将在有关执行情况报告中加以阐述。

47. 在《全球外勤支助战略》(A/64/633)中向会员国提交的初次成本效益分析显示, 设立综合运输和调度中心最多可带来 4 700 万美元的好处。这些节余是由于加强了调度规划致使减少了区域航空资产、跨特派团使用和适当调整机队规模而产生的结果。这一分析只限于联合国机队中的战略飞机——B 737/MD 83、IL 76、C 130 和 CRJ 支线飞机。MI 26 重型直升机被列入审查范围, 因为它们的价格昂贵, 而且它们的用途仅限于特定任务。此外, 航空资产规模的顺利缩减还将减少 36 000 吨以上二氧化碳排放, 约占维和航空行动温室气体排放总量的 11%。

## E. 外地特派团空中作业

48. 在每个部署航空资产的维和特派团, 都设立了航空科, 由首席航空干事负责监督。航空科在所有航空业务方面向特派团支助主任负责。在设有综合支助事务处的复合特派团, 航空科接受综合支助事务主任领导, 且该科分为三个股, 航空业务股、航站楼股和技术合规股。这三个股的职能和职责将在外勤支助部/维和部航空手册中详细说明。

49. 部署在外地特派团的联合国飞机的任务是为特派团的任务授权、业务概念和特派团支助计划提供支助, 满足以下业务和行政要求:

- (a) 医疗运送/伤亡人员撤离和紧急航班;
- (b) 用于联络和谈判的贵宾特殊航班;
- (c) 民警和维和部队行动和紧急任务;
- (d) 部队轮换;
- (e) 以运送值班人员和外交人员以及任务货物方式提供后勤支助;
- (f) 为各种任务提供的支助航班;
- (g) 特派团工作人员的自由行动;
- (h) 在合同、《协助通知书》或无偿服务协议定义的其他任务;

(i) 另外, 联合国维和特派团还在空运工作人员方面被要求为其他联合国机构和基金提供支助。不论是订座或是包机, 现行政策和程序都涉及到收回相关成本和第三方责任问题。

50. 在外地特派团内部, 首席航空干事的职责是确保收到的航空任务申请得到适当授权, 与飞机及配备的机组人员的能力相符, 并且可以在确保安全、高效和有效使用联合国航空资产的首要目标的前提下适应行动环境。航空科的职责是确保在航空、航空公司与军事航空特遣队履行合同以及外勤支助部航空质量保证方案的质量和性能等所有方面使外勤支助部的政策和指导得到遵守。业务风险管理体现在与空中业务有关的所有决定之中。

## 五. 根据《协助通知书》提供给联合国的军用飞机

51. 联合国可以根据安全理事会的有关授权，租用会员国的军用飞机为维和特派团的特定军事任务提供空中支助服务及空中运输服务。典型的特定军事职责包括：为部署的地面军事单位提供近距离空中支援、展示武力、巡逻、观察、部队插入和提调、医疗运送和伤亡人员撤离以及搜索和救援。军用直升机在为地面部队提供机动性方面发挥作用。如果不参与军事行动，这些航空资产可为特派团的签约航空公司的航空支助活动提供补充，以期根据《协助通知书》条款实现最大限度地利用航空资产。

### 加强现有《协助通知书》条款及军事航空资产的未来采购

52. 我在2010年向维持和平行动特别委员会提交报告(A/64/768)，除此之外，《协助通知书》的条款和条件目前也在外勤支助部和维和部接受审查，目的是确保各项技术规范能够适应且完全满足不断发展的特派团任务的需要。外勤支助部/维和部工作组目前正在根据相关谅解备忘录，与会员国进行协商，以便审查向会员国政府支付费用的重要问题，包括商定费率以及与其他付款的关系，以便确保各项条款与即时费用直接相关并且为提供服务的会员国政府提供公平补偿。同时，维和部/外勤支助部联合小组也将从飞行时间和业务可用率角度对依据《协助通知书》部署的军用飞机利用率问题进行审查和分析。该联合小组正在继续对每个特派团进行现场评估，目的是解决利用率不足问题，并且对已部署的每一项资产进行“军力需求”方面的检查。

53. 为了解决维持和平特派团缺少近50架军用直升机问题，由军事厅/维和部和外勤支助部完全参与的工作组正在审议这一问题，以确保现有条款及条件能够允许和协助会员国致力于向联合国维持和平行动提供高价值的军事航空资产。该工作组将在2011年2月向高级管理层报告工作进展情况(见附件三)。

## 六. 航空标准、质量、性能和航空安全

54. 特派团在独特而严峻的环境中开展空中业务，由会员国提供民用商业航空公司和军用航空支助。维和部/外勤支助部航空手册与联合国航空标准(《联合国共同航空安全标准》)以及《特派团标准作业程序》一起，共同构成了外勤支助部航空管理制度。总之，它们为协调有关航空管理条例方面的分歧提供了明确指导，并在没有国家管理当局的地方适用外勤支助部/维和部航空业务程序。此外，该航空手册还根据各项既定的联合国条例、指示和程序，为管理空中资产提供程序和惯例。该手册将与国际民用航空组织(国际民航组织)《芝加哥公约》中有关商业航空公司的附件6、《联合国共同航空安全标准》以及《联合国采购手册》一起结合使用。

55. 虽然每个联合国特派团的任务都各不相同，但有两个基本前提都必须遵守：首先，飞行安全不能受到损害；其次，在执行授权任务时，必须在既定风险管理框架内始终遵守维和部/外勤支助部飞行标准和程序。

56. 商业航空公司的适用航空标准是《国际民用航空标准和建议措施》以及《联合国维持和平和人道主义空运业务共同航空标准》（《联合国共同航空安全标准》）。依照《协助通知书》租用的军用飞机适用的标准由各自部队派遣国的国内军事法规确定。但是，军用航空公司和商用航空公司必须遵守东道国的适用法规，而且必须在维持和平行动环境中统一行动，因此，必须遵守《外勤支助部/维和部航空手册》、《特派团标准作业程序》及《外勤支助部/维和部航空安全手册》的政策、指导和要求。

#### A. 联合国航空标准（《联合国共同航空安全标准》）

57. 外勤支助部和粮食计划署在民航组织协助下，在航空技术咨询组举行会议。为了促进航空安全，减少本组织和联合国人员的风险，以及为了便于参与提供航空支助的兄弟机构（见附件四）之间的协同能力，航空技术咨询组制定了《联合国共同航空安全标准》。民航组织在最终确定第二版《联合国共同航空安全标准》的版本时，证实该标准与《国际民用航空标准和建议措施》完全一致。对于联合国系统内需要提高《联合国共同航空安全标准》的地位问题，民航组织赞成联合检查组（联检组）的意见。因此，我请大会注意《联合国共同航空安全标准》第二版，我打算正式颁布这些标准。

#### B. 外勤支助部航空质量保证方案

58. 在联合国空中业务中遵守必要的航空标准是外勤支助部航空质量保证方案的必要条件。其目的是要让联合国高级管理人员和特派团领导相信，无论是民用签约航空公司，还是军用航空单位/特遣队，它们在当前空中业务中都满足必要的标准。该方案由军事业务处和航空技术合规和质量保证专家在特派团一级负责管理和实施。

59. 根据航空业界和军事最佳做法，所有航空部门都要接受适当规模和频率的评估。如果在积极监测、定期审核期间或在特派团业绩评价的趋势分析过程中发现没有遵守质量、业务和安全标准，则必须在可以行动的时限内采取纠正措施，以确保达到所要求的标准。

60. 航空质量保证方案采用了绩效评价制度，以确定必要的标准是否达到或超过。在通常情况下，对该方案之下的活动进行连续监测，目的是检验机组人员的资质和经验是否符合联合国要求，是否按照现有机组人员要求进行过充分的教训和训练（如夜间飞行），在业务方面是否遵守联合国各项程序及适用规则和条例，是否对飞机进行过充分的连续维护以满足适航要求。



### C. 航空公司供应商注册

61. 航空公司供应商注册资格预审程序是外勤支助部航空质量保证方案的一部分。所有寻求参与为联合国提供航空服务的竞投航空公司都必须在外勤支助部和管理部登记注册，然后被列入采购司的供应商数据库之中。供应商注册程序首先是对潜在航空公司进行评价，包括由空运科对航空公司进行技术和业务评估和由采购司进行财务、商业和信誉评估。

62. 开展技术评估所采用的标准会定期接受审查，以确定其是否符合国际标准和《联合国共同航空安全标准》，空运科最近修订了《包机服务技术和业务评价标准》的格式。

63. 开展外勤支助部航空审计/检查的目的是要在签订合同之前确定潜在航空公司提供必要服务的能力。这些访问是外勤支助部航空质量保证方案的一个重要组成部分，以确保只有“真正的”航空公司才能有资格进行登记注册和签约为联合国提供包机服务。在 2009/2010 年度，有 23 家航空公司接受资格预审和进行注册，有 10 家航空公司提出的申请正在接受技术评价，另有 13 家航空公司未达到联合国的技术要求(见附件五)。

### D. 航空专业人员的培养和训练

64. 接受航空专业培训和训练的目的是能够拥有最好的能力，并且确保采用航空和后勤各学科内的最佳做法，这对顺利开展联合国空中业务极其重要。

65. 空运科编写并向所有外地特派团散发所有航空专业人员所需的标准航空培训和认证方案。该方案是每年更新一次的文件，目的是实现外勤支助部的战略航空目标和优先事项，该方案由五个组成部分，包括初次培训、航空管理课程、在职培训、经常性培训和专业航空培训。

66. 联合国总部和外地特派团都在 2009/2010 财政年度开展了航空培训，共计开展 74 门专业课程，有 600 名学员参加培训。所有专业和高级外勤服务级工作人员都至少每两年参加一门课程培训，最好是每年一门课程。

67. 对启动特派团所需航空人员以及航空专家名单最低数量的确定是全球外勤支助战略人力资源支柱的基本组成部分。

### E. 航空安全

68. 航空安全对联合国至关重要。从定义来讲，它涉及到明确识别所遇到的航空危害、评价相关风险和执行适当的风险减缓措施，以确保在每一种行动的可接受风险级别及以下开展维持和平空中业务。

69. 为了处理所有与航空安全相关的问题，联合国秘书处和外地办事处设立了正式的航空安全机构，并向维持和平行动部和外勤支助部高级管理层负责。联合国总部航空安全科是外勤支助部后勤支助司主任办公室的一个组成部分。该科为维和部/外勤支助部外勤空中业务提供定期航空安全监督，制定政策和准则，并为外地办事处航空安全机构提供技术支持。

70. 在对特派团进行定期评估视察之后提交的报告中，载有旨在改进特派团各项程序和安全状况的建议。作为一个主要业绩指标，航空安全科引进了有关遵守每次视察所提安全建议的百分比制度。2008/2009 年度的总体主要业绩指标为 59%，2009/2010 年度为 74%，而 2010/2011 年度的目标定为 85%。

71. 外勤支助部高级管理层鼓励建设非惩罚性汇报文化，从而以公开和专业方式报告所有航空事件，以便进行客观分析和提出有效的建议。由于形成了这种积极的文化氛围和采取了其他安全措施，每 10 000 飞行小时的事故率从 2005 年的 0.30 下降到 2009 年的 0.08。外勤支助部所有与航空安全有关的活动都被编入航空安全科年度报告之中，由主管外勤支助部事务的副秘书长散发给所有外地特派团。

72. 特派团的航空安全干事按照特派团航空安全方案开展各项活动，旨在识别已经报告和注意的各种危害，分析航空事故调查的结果，并确保采取适当的风险缓解措施。主动开展这些活动的目的是确保包括军事活动在内特派团的所有空中业务都首先经过适当的风险管理程序，考虑到潜在危害并采用充分的缓解措施。

73. 根据《外勤支助部航空手册》的规定，当班机组人员必须在每次民用飞行或军事飞行或进行一系列飞行之前填写强制性《航空风险评估表》。为了进一步推广业务风险管理的概念，维持和平行动部的高级管理层和外勤支助部在 2008 年 4 月批准了《航空业务风险管理政策指示》，并且制定了相关的《政策实施细则》。这些政策文件的最终目标是要及早识别危害和相关风险，并及时执行适当的风险缓解措施。

74. 业务风险管理是一个决策程序，它在规划和执行特派团支助飞行期间涉及到特派团组织结构中的各级管理部门，包括对依据飞行业务需要进行适当变更的管理。特派团首长负责执行航空风险管理程序并向主管维和部事务的副秘书长负责，并最终对风险管理程序中所做出的与利用特派团航空资源有关的决定负责。

75. 已经制定的航空安全政策和已经设立的航空安全机构为联合国外勤行动提供了全面的航空安全制度。执行业务风险管理程序将为联合国维持和平行动的航空安全带来更大的好处。

## 七. 结论

76. 在不影响向外国特派团提供支助或驻外地特派团的联合国人员和维和人员的安全和保障的情况下，联合国秘书处仍将致力于在开展空中业务方面提高业务效率和成效。

### 大会将要采取的行动

77. 请大会注意该报告和第二版《联合国共同航空安全标准》，我打算颁布该标准。

## 附件一

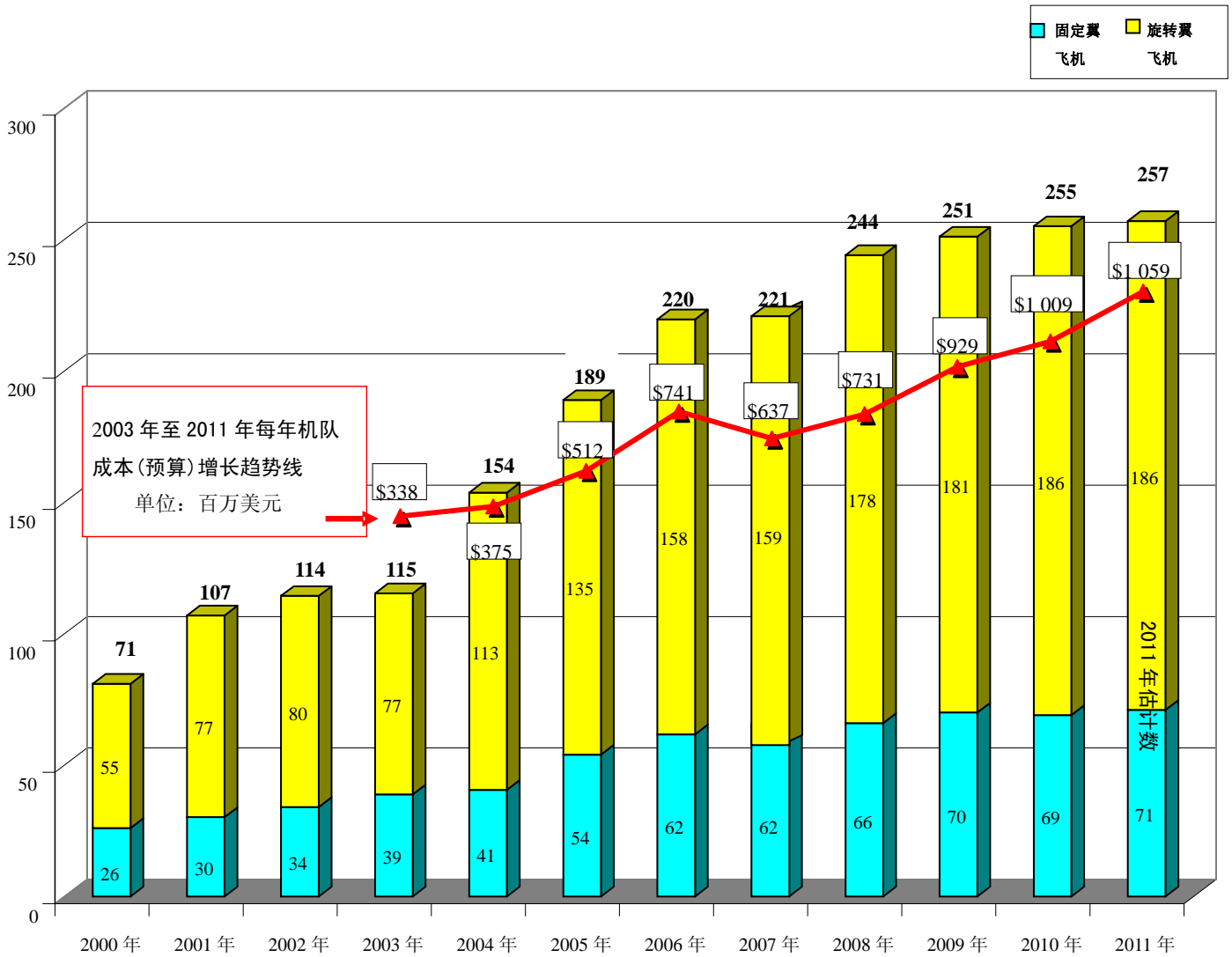
## 外勤支助部航空机队

2010年9月30日

特派团	商业固定翼 飞机	商业旋转翼 飞机	《协助通知书》 固定翼飞机	《协助通知书》 旋转翼飞机	总计
联布综合办	—	1	—	—	1
中乍特派团	9	6	—	7	22
西撒特派团	3	3	—	—	6
联海稳定团	1	4	1	6	12
联刚稳定团	20	24	2	24	70
联科行动	3	5	—	3	11
联阿援助团	4	4	—	—	8
联伊援助团	1	—	—	—	1
达尔富尔混合行动	10	30	—	5	45
联塞部队	—	—	—	3	3
联黎部队	—	1	—	7	8
联塞建和办	—	1	—	—	1
联利特派团	3	5	—	11	19
联尼特派团	—	1	—	—	1
联苏特派团	11	15	—	16	42
联合国东帝汶综合特派团	2	4	—	—	6
联合国西非办公室	1	—	—	—	1
<b>总计</b>	<b>68</b>	<b>104</b>	<b>3</b>	<b>82</b>	<b>257</b>

## 附件二

## 外勤支助部航空机队不断上升的成本



## 附件三

## 军用飞机在维和行动中的地位

	中乍特派团 (7)	联海稳定 (6)	联刚稳定团 (20+4)	联科行动 (3)	达尔富尔混合行动 (5)	联塞部队 (3)	联黎部队 (6)	联利特派团 (8+3)	联苏特派团 (10)	总计
阿根廷	—	2	—	—	—	3	—	—	—	5
孟加拉国	3	—	6	—	—	—	—	—	—	9
智利	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
埃塞俄比亚	—	—	—	—	5架武装飞机	—	—	—	—	5
加纳	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
印度	—	—	10+4架 武装飞机	—	—	—	—	—	—	14
意大利	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
巴基斯坦	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
俄罗斯联邦	4	—	—	—	—	—	—	—	4	8
南非	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
西班牙	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
乌克兰	—	—	—	—	—	—	—	8+3架 武装飞机	—	11
乌拉圭	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
<b>总计</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>75</b>

## 附件四

### 联合国航空技术咨询组：职权范围

#### A. 任务

航空技术咨询组的任务是促进采取措施，降低与联合国系统民用航空运输业务相关的风险级别。

#### B. 组成

航空技术咨询组是一个机构间工作组，由来自联合国外勤支助部和世界粮食计划署(粮食计划署)的航空专业成员组成，国际民用航空组织(民航组织)担任其顾问。

航空技术咨询组的长期成员：

1. 每个组织的运输科科长；
2. 每个组织的航空安全科科长，和；
3. 与航空技术咨询组各项目标相对应的指定民航组织顾问。

航空技术咨询组主席可根据实际邀请其他专家。

#### C. 职权范围

1. 在航空业务和安全方面为联合国系统提供咨询。
2. 定期审查和修正联合国共同航空标准(《联合国共同航空安全标准》)和程序，使之跟上时代发展的需要并与国际安全标准和业务要求保持一致。
3. 定期审查《联合国共同航空安全标准》的执行情况。
4. 对可能影响联合国系统空运业务的危害进行审查，包括事故调查的结果，并就如何降低相关风险提出相关建议，以便降低本组织面临的风险。
5. 定期审查并就空运服务和安全管理共同程序以及航空技术协议提出咨询意见，以便提高外勤支助部和粮食计划署之间的协同能力。
6. 审查第三方组织对外勤支助部或粮食计划署航空和航空安全进行审计的结果，并就所提建议对整个联合国系统的适用性提出咨询意见。
7. 促进整个联合国系统成员之间对业务、安全和航空安全信息的共享。
8. 制定和审查与联合国系统工作人员公务旅行使用特许和预定空中作业中心的相关风险评估的标准。

9. 共享国际民航航空领域内的最新事态发展和趋势(标准和建议做法、空中导航事务程序和指导材料)。

10. 就如何提高外勤支助部和粮食计划署之间的协同能力、开展空运服务业务、航空安全管理提出咨询意见和开展任何其他活动。

#### D. 会议

1. 航空技术咨询组会议由外勤支助部或粮食计划署担任主任，每两年轮换一次。

2. 每个组织从其常设成员当中指定一人担任主席。

3. 航空技术咨询组每年至少举行两次会议。会议由主席负责召集。

4. 例会在民航组织总部蒙特利尔举行。



## 附件五

## 外勤支助部的核定航空公司名单

	航班服务供应商的正式名称	原籍国	空中作业中心持有者 核准的机型	技术评估完成日期	联合国 供应商 ID	联合国 采购编号#
1	748 Air Services	肯尼亚	C208、HS748(只适用货运、 医疗运送/伤亡人员撤离)	2010年10月14日		
2	Abakan Avia	俄罗斯联邦	IL76	2004年6月2日	22630	137837
3	Aer Arann	爱尔兰	ATR-42/300、 ATR-72-200/500	2010年5月5日		
4	Aero Services Corporate	法国	高速联络机-TBA	1999年6月21日	18438	126793
5	Aero Services Executive	法国	A319CJ	2002年3月18日	18438	126793
6	Aeronorte Transportes Aeros	葡萄牙	B06	2005年6月2日	24321	113080
7	Aeropetservices 224FU	俄罗斯联邦	IL76、A124	2003年2月19日	20551	无
8	Air Blue	巴基斯坦	A320、A321	2005年6月13日	24255	110465
9	Airline Rostvertol-Avia Cosed joint stock company	俄罗斯联邦	Mi-26T	2010年9月27日		
10	Air Europa	西班牙	B763、B734、B738	2005年4月14日	6340	126455/167 086
11	Air Italy S.p.a	意大利	B737、B757、B767	2009年9月1日	29394	156412
12	Air Mediterranee	法国	A321、A320	2007年12月21日	27804	135386
13	Air Urga	乌克兰	AN24、AN26	2004年3月15日	3504	126965
14	Airwork (NZ) Limited	新西兰	AS50、AS55、BK17、F27、 B732	2003年7月7日	21378	无
15	AJT Air International	俄罗斯联邦	IL86	2001年1月29日	18114	无
16	Aliven S.R.L.	意大利	C56X、C25A、C500、LJ35	2004年3月23日	22469	105815
17	Alliance Airlines	澳大利亚	F28	2007年1月16日	无	131155
18	ALS Limited	肯尼亚	C182、C206、BE20、CN35、 B190、AT42、AS50	2004年4月1日	22856	126377
19	Alta Flights (Charters), Inc	加拿大	C402、C414、D228、BE20、 PSW4	2003年4月15日	21076	无
20	AMC Aviation	埃及	A310、MD83	1998年10月12日	7486	无
21	Arkia Israeli Airlines	以色列	B757、AT72	1998年10月12日	21456	无
22	Asiana Airlines	大韩民国	B744、B763、B734、A321	2001年9月5日	17289	135974
23	Askari Aviation	巴基斯坦	C421、AL03	2002年12月23日	20488	132735
24	Astral Aviation Limited	肯尼亚	AN12	2004年6月11日	22871	105237
25	Atlant-Soyuz Airlines	俄罗斯联邦	IL76、T154、IL86	1999年4月16日	3617	139979

	航班服务供应商的正式名称	原籍国	空中作业中心持有者 核准的机型	技术评估完成日期	联合国 供应商 ID	联合国 采购编号#
26	Atlas Air, Inc.	美利坚合众国	B747	2002年1月29日	18107	无
27	Atruvera	俄罗斯联邦	MI26、IL76	2002年1月17日	18090	无
28	Avialeasing Aviation Co	乌兹别克斯坦	IL76	2000年2月2日	13627	无
29	Aviation Assistance	丹麦	B190、BE30、BE20	2004年6月28日	3630	无
30	Aviation International Support	肯尼亚	B06、AS50、DHC5	2004年7月28日	23295	107724
31	Aviacon Zitotrans Air Company	俄罗斯联邦	IL76TD	2010年5月4日		
32	Azerbaijan Airlines	阿塞拜疆	IL76	2002年9月24日	无	无
33	Balmoral Central Contract	南非	BE20	2003年4月3日	16961	无
34	Base 4 Aviation (Pty) Ltd	南非	B06、B407、AL03、B105	2003年9月4日	无	无
35	Benair	丹麦	L410、C550、B06	2003年6月3日	22889	无
36	Blue Panorama Airlines	意大利	B734	2002年11月18日	无	无
37	Bradley Airservices - First Air	加拿大	B727、B737、C130、AT42	2005年4月11日	24082	101423
38	Bristow Helicopters Ltd.	大不列颠及北爱 尔兰联合王国	S61、S76、B214、B212	1994年11月28日	2416	127263
39	Bulgaria Air Jsc	保加利亚	A320-200	2010年5月21日		
40	C&G Charter cc T/A King Air Charter	南非	B190、BE20	2009年7月1日	30101	103839
41	Cargojet Airways Ltd	加拿大	B727、B757、B767	2010年4月28日		
42	Cargolux	卢森堡	B744	2004年5月18日	6032	106513
43	CHC Helicopters Africa	南非	S61	2004年8月31日	23167	108985
44	CHC Helicopters International Inc.	加拿大	B212、S76、S61、S92	2007年2月15日	22679	无
45	Climber Air A/S	丹麦	AT42、AT72、CL60	2003年1月13日	无	无
46	CMC Aviation LTD	肯尼亚	DHC8-100/300	2010年4月10日		
47	Comav (Pty.) Ltd.	纳米比亚	C208、C310、F406、B190、 C500	2004年3月18日	22835	无
48	Coulson Aircrane	加拿大	S61、B06	2005年9月1日	无	无
49	Dalavia Far East Airlines	俄罗斯联邦	IL62、T154、AN24、AN26	2001年7月30日	17374	无
50	DAS Air Cargo	大不列颠及北爱 尔兰联合王国	DC10	2003年1月21日	无	无
51	Denim Air BV	荷兰	F27、DH8C	2006年12月14日	26437	131726
52	Domodedovo Airlines	俄罗斯联邦	YK42、IL62、IL96	2003年9月3日	21990	127424
53	Eagle Helicopters	美利坚合众国	AS50	2001年3月13日	无	无
54	East African Safari Air	肯尼亚	G159、F28、L410、B757	2003年9月29日	21527	无

	航班服务供应商的正式名称	原籍国	空中作业中心持有者 核准的机型	技术评估完成日期	联合国 供应商 ID	联合国 采购编号#
55	Economica Oy Aircons	芬兰	PA42	2003年9月12日	无	无
56	Egypt Air	埃及	B747、B777、A340、A300、 A321、B737	2001年12月19日	3944	136005
57	El Al	以色列	B747、B767、B757、B737	1999年6月21日	无	无
58	Emercom	俄罗斯联邦	IL 76、MI8	2002年8月20日	19223	无
59	Ethiopian Airlines	埃塞俄比亚	B767、B757、B707、AT42、 C130、FK50、DHC5、DHC6	2001年1月4日	14703	159342
60	Eurasia Airlines	俄罗斯联邦	AN12、T154、IL86	2002年6月11日	19139	无
61	Euroatlantic Airways	葡萄牙	B737	2001年8月29日	17255	无
62	Eurocypria	塞浦路斯	B738	2005年5月16日	24212	127919
63	Evergreen Helicopters, Alaska	美利坚合众国	B205、B212、AS50、BK17、 B105、B06、C212、LJ35	2007年6月29日	27950	141332
64	Evergreen Helicopters, ORE	美利坚合众国	B212、B06、AL03	1994年12月7日	2632	106918
65	Evergreen Intl Airlines	美利坚合众国	B747	1995年6月30日	7576	101478
66	Everett Charter Aviation	肯尼亚	BK117	2009年7月1日	30347	162585
67	Executive Transport Airways	加拿大	S61	2005年9月1日	无	118377
68	Executive Turbine	南非	B190、BE20、BE9L、AT42、 SH36、LJ35	2005年5月12日	24231	112212
69	FAI Rent-a-Jet	德国	C550、LJ35、LJ55	2003年12月19日	21924	105149
70	Farnair	瑞士	A300、F27、SH36、L410	1995年6月17日	无	138171
71	Federal Air	南非	C208	1995年2月1日	2643	无
72	Foxair SPA	意大利	P180	2003年7月7日	无	无
73	Free Bird Airlines	土耳其	MD83	2003年9月3日	21751	127909
74	G5 Executive AG	瑞士	GLF5、E135	2003年9月3日	21428	127752
75	Georgian Airways	格鲁吉亚	YK40、B737、CL 600-2B19	2006年9月14日	26053	116023
76	Hamburg International	德国	B737-700、A319-111/112	2001年8月12日	18082	无
77	Heli Air Services	保加利亚	MI8、L410	1998年10月21日	11135	127738
78	Heli Niugini	巴布亚新几内亚	BK17、B06	2001年9月27日	18385	无
79	Helicopteros Del Soreste	西班牙	B412	2006年12月26日	13772	101794
80	Helicopters (NZ) Ltd.	新西兰	B06、B212、AS50	2003年6月19日	21154	127788
81	Heliportugal	葡萄牙	AS365N	2010年3月25日	—	—
82	Hevi Lift	巴布亚新几内亚	B212、B06、AS50、BE20	1998年7月16日	15802	无
83	Iberworld Airlines SA	西班牙	A330、A320	2007年2月15日	30125	138534
84	Icelandair ehf	冰岛	B757	2010年2月24日		167295

	航班服务供应商的正式名称	原籍国	空中作业中心持有者 核准的机型	技术评估完成日期	联合国 供应商 ID	联合国 采购编号#
85	Ilavia Airlines	俄罗斯联邦	IL76	2002年7月29日	19679	无
86	Jet Club	瑞士	GLF5、GLF4、C56X	2002年1月29日	无	无
87	Jetfligte Oy Wihuri Aviation	芬兰	FA20、CL60	2003年4月3日	18243	无
88	Jordan Aviation	约旦	B737、B707	2003年9月12日	21455	无
89	Kalitta Airlines	美利坚合众国	B747	2002年8月16日	19302	165068
90	Khoriv Avia	乌克兰	MI8	2004年3月22日	22398	无
91	Kirov Avia	俄罗斯联邦	AN26、T134	1997年12月30日	10207	无
92	Komiaviatrans State Enterprise	俄罗斯联邦	MI26、MI8、MI2	2005年6月23日	16153	无
93	Korean Air	大韩民国	B744、A332	2001年1月16日	2861	139699
94	Lan Chile	智利	A340、B767、A320	2004年6月11日	22848	无
95	Lauda Air	奥地利	B767、B737	2005年6月16日	2883	无
96	Linhas Aereas de Mozambique (LAM)	莫桑比克	B737、C212	2001年11月19日	4250	无
97	Lloyd Helicopter Services Ltd.	澳大利亚	S76、AS32、B212、B06、 B412、	1999年12月7日	12173	126571
98	London Executive Aviation Ltd.	大不列颠及北爱 尔兰联合王国	PA34、PA36、C550、C560	2003年10月31日	22362	无
99	Lotus Air	埃及	A320	2005年6月23日	17001	无
100	LTU Lufttransport	德国	A332、A333、A321、A320	2004年5月28日	24018	无
101	Luxor Air	埃及	MD83	2003年3月26日	20979	无
102	Malaysian Airlines System	马来西亚	B737	2003年10月30日	无	无
103	Mex-Mocambique Expresso	莫桑比克	C212、BE20	2003年3月18日	无	无
104	Miami Air International	美利坚合众国	B734、B738	2007年1月9日	6048	136499
105	Midwest Airlines	埃及	A310	2000年6月1日	14705	106227
106	Motor Sich JSC	乌克兰	AN12、AN24、YK42、AN74	2004年3月11日	15738/29207	126892
107	Murray Air	美利坚合众国	DC86	2002年4月25日	25779	127685
108	National Airways Corporation	南非	BE20	1995年6月1日	29696	163906
109	National Helicopters Inc.	加拿大	B212	2005年1月11日	23238	106366
110	Naturelink Aviation	南非	BE20、BE30、B190、E110、	2006年12月14日	26480	126183
111	Nefteyugansk	俄罗斯联邦	MI8	1998年1月5日	12112	无
112	Netjets	美利坚合众国	B737	2005年6月30日	30307	123675
113	Niznheartovskia	俄罗斯联邦	Mi-8P、Mi-8AMT	2010年4月26日		
114	Occitania-Octavia	法国	F28、B190、FA50、F900、 HS25	2001年8月9日	16851	无

	航班服务供应商的正式名称	原籍国	空中作业中心持有者 核准的机型	技术评估完成日期	联合国 供应商 ID	联合国 采购编号#
115	Omni Air Intl	美利坚合众国	DC10、B757	1995年6月30日	6102	109463
116	Orient Thai Airlines	泰国	B747、L101	2003年9月3日	21429	115317
117	Pacific Helicopter Pty Ltd.	巴布亚新几内亚	B212、B06、AS50、H500	1999年12月13日	无	115033
118	Pacific Helicopter Tours, Inc.	美利坚合众国	S61、B212、B222、B06、 UH1、H369	2004年6月9日	22973	106313
119	Pakistan International Airlines	巴基斯坦	B747、A306、A310、B737、 F27、DHC6	2003年3月7日	21311	无
120	Pearl Aviation	澳大利亚	BE20、C550、ASTR、SA227	2004年6月28日	24237	108499
121	Phoenix Aviation Limited	肯尼亚	C550	2010年11月2日		
122	Polet	俄罗斯联邦	A124	1998年6月25日	13499	168814
123	Privat Air SA	瑞士	B757、B733、B737、GLF4	2003年7月7日	22874	无
124	Royal Aviation Inc.	加拿大	B757、B737	1999年12月17日	13498/16798	无
125	Royal Jordanian	约旦	A342、A310、A321、A320、 EMB170、EMB 190	2000年12月19日	12771	无
126	Russian Sky Airlines	俄罗斯联邦	IL86、T154、IL62、IL 76	2006年5月18日	23827	无
127	Safair Operations Pty Ltd.	南非	L382	2009年11月1日	30379	166408
128	San Joachin Helicopters	美利坚合众国	B212、UH1、B06	2004年4月1日	无	无
129	上海航空公司	中国	B767、B757、B737、CRJ1	2002年10月1日	19654	无
130	Shar Ink.	俄罗斯联邦	AN74、MI8、YK42	2005年5月13日	24186	114601
131	Silk Way Airlines	阿塞拜疆	IL76、AN12	2005年3月10日	23931	112603
132	Skol Airline LLC	俄罗斯联邦	MI-171、Mi-8AMT、MI26	2009年10月1日	30301	155455
133	Skyservice Airlines INC	加拿大	A320、B757	2010年1月19日		
134	Smartlynx	拉脱维亚	A320	2009年7月1日	30107	164134
135	Solenta	南非	B190、AT42、C208	2004年11月19日	无	104911
136	Starlite Aviation (Pty) Ltd.	南非	SA 330J(实地视察前)	2010年9月27日		31827
137	Swiftair	西班牙	B727、MD83、AT42、AT72	2003年9月4日	21575	127363
138	Tajikistan Airlines (Rename Tajik Air)	塔吉克斯坦	T134、T154、YK40、AN24、 AN26、AN28、MI8	2002年8月16日	18570	无
139	Titan Airways	大不列颠及北爱尔兰 联合王国	B733、B462、AT42	2002年9月23日	20340	无
140	Transcapital Air Ltd.	加拿大	DHC7	2001年4月13日	无	无
141	Twin Jet Aircraft	大不列颠及北爱尔兰 联合王国	A319	2002年8月30日	19865	无
142	Ukrainian Helicopters	乌克兰	MI8	2006年10月12日	10731	129918
143	UTair Aviation	俄罗斯联邦	MI26、MI8、T134、T154、	1995年10月9日	20392	126729

	航班服务供应商的正式名称	原籍国	空中作业中心持有者 核准的机型	技术评估完成日期	联合国 供应商 ID	联合国 采购编号#
144	Uzbekistan Airways	乌兹别克斯坦	IL76、IL86、IL62、T154	2002年4月15日	无	无
145	Vim Avia	俄罗斯联邦	B752	2006年6月6日	25739	124909
146	Vladivostok Air (Avia)		T154、YK40、MI8、KA32	2004年3月22日	22433	无
147	Vostok Aviation	俄罗斯联邦	MI8	2001年6月28日	16631/22433	108501
148	Voyageur Airways Ltd.	加拿大	DHC8、DHC7、BE20	2002年4月20日	7623	116403
149	Zimex Aviation	瑞士	B190、BE20	1995年6月17日	3448	162887

## 图例

类型	说明	标准
H1	轻型直升机	最大起飞重量 $\leq 4$ 吨
H2	中型直升机	最大起飞重量 $\geq 4$ 吨或 $\geq 10$ 名乘客
H3	重型直升机	最大起飞重量 $\geq 9$ 吨
F1	单引擎	
F2	轻型涡扇发动机	$\leq 19$ 名乘客
F3	中型涡扇发动机	$20 \leq \times \leq 89$ 名乘客
F4	重型涡扇发动机	$\geq 90$ 名乘客
F5	高速联络机(喷气机)	$\leq 10$ 名乘客
F6	轻型喷气机	$\leq 19$ 名乘客
F7	中型喷气机	$20 < \times \leq 199$ 名乘客
F8	重型喷气机	$200 < \times \leq 299$ 名乘客
F9	宽体	$\geq 300$
F10	中型货机	$< 40$ 吨
F11	重型货机	$40 \text{ 吨} \leq \times < 100 \text{ 吨}$
F12	特重型货机	$\geq 100$ 吨