

# سياسة البرنامج للطيران



المشاوره غير الرسمية الثالثة

20 يناير/كانون الثاني 2023

برنامج الأغذية العالمي  
روما، إيطاليا

## موجز تنفيذي

- 1- أدت الحروب الجديدة، والنزاعات التي لم تجد حلاً لها، وأزمة المناخ العالمية، والأوبئة، والصدمات الاقتصادية المتكررة، إلى زيادة معدلات الجوع وسوء التغذية وارتفاع عدد الأشخاص الذين يحتاجون إلى المساعدة الإنسانية. ويكتسي عمل البرنامج في مجال الوصول إلى الأشخاص المتأثرين بالكوارث والصدمات والنزوح أهمية أكثر من أي وقت مضى.
- 2- ويتمثل جزء أساسي من ولاية البرنامج لتقديم الأغذية وغيرها من أشكال المساعدة لمن هم في أمس الحاجة إليها في توفير خدمات للنقل الجوي الآمن والموثوق للمجتمع الإنساني. ويستخدم البرنامج خدمات النقل الجوي في تقديم المساعدة الإنسانية منذ أكثر من أربعة عقود، وهو يقدم هذه الخدمات للمجتمع الإنساني الأوسع منذ عام 2004. وقد نمت نظم البرنامج ومهاراته وقدرته على الاستجابة في مجال خدمات النقل الجوي في حالات الطوارئ، مما زاد من قدرة النظام الإنساني على الوصول إلى السكان الموجودين في أماكن هشة ونائية.
- 3- وقد أوصى مراجع الحسابات الخارجي للبرنامج، في تقريره لعام 2019 عن خدمات النقل الجوي، بأنه نظراً لأهمية الطيران بالنسبة للأمم المتحدة والمجتمع الإنساني، وما يرتبط به من مخاطر وطرائق للتمويل، فإنه يتعين إعداد سياسة لعمليات الطيران يوافق عليها المجلس التنفيذي. والغرض من وثيقة السياسة هذه هو تحديد نطاق ولاية البرنامج في مجال النقل الجوي، ويتضمن ذلك أيضاً تنسيق مهام الرحلات الجوية سواء للمجتمع الإنساني أو للبرنامج نفسه أو لأطراف ثالثة (خدمات جوية قصيرة الأجل أو مخصصة)، ومعايير إدراج المنظمات غير الحكومية كمستفيدة من هذه الخدمات، والعلاقة بين دائرة الطيران ووحدة سلامة الطيران في البرنامج، وختاماً قواعد التمويل المطبقة على هذا النشاط.
- 4- وعليه، تركز سياسة الطيران، وهي سياسة تركز على مبادئ العمل الإنساني<sup>1</sup> والتزام البرنامج بتقديم خدمات مشتركة لجميع الجهات الإنسانية الفاعلة. كما تعرض السياسة أهداف البرنامج في علاقة بمجال الطيران. ويتضمن ذلك تقديم خدمات جوية مشتركة ومتخصصة وعند الطلب للمجتمع الإنساني الأوسع وللشركاء الأساسيين مثل كيانات الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية والمجتمع الدبلوماسي. وستعمل السياسة أيضاً كميسر للعلاقة بين أصحاب المصلحة في مجال النقل الجوي والعمل الإنساني في سياق الاستعداد للطوارئ والاستجابة لها؛ وتعزيز نظم وقدرات النقل الجوي على المستويين الإقليمي والوطني. كما تصف السياسة دور عوامل التمكين الأساسية - وهي الشراكات والتمويل المستدام والقوة العاملة عالية الأداء وسريعة الحركة - في تحقيق أهدافها وتحديد الخطوات التالية المتعلقة بتنفيذها ورصدها.

## المقدمة والسياق

- 5- يواجه العالم تحديات غير مسبوقة، ولا يسير العالم على المسار الصحيح في القضاء على الجوع وأهداف التنمية المستدامة الستة عشر الأخرى. فقد بلغت الاحتياجات الإنسانية مستويات لم يشهدها العالم من قبل، وهي مدفوعة بالنزاعات وأزمة المناخ والعواقب الاجتماعية الاقتصادية بسبب جائحة فيروس كورونا 2019 (كوفيد-19). ويُعتبر النقل الجوي في بعض الأحيان شريان الحياة الوحيد المتاح لتقديم المساعدة الإنسانية ونقل الجهات الفاعلة الإنسانية إلى أماكنها. ويساعد التأثير العالمي للبرنامج في مجال القيادة في الاستجابة لحالات الطوارئ وشركائه القوية والمساعدة في ضمان إيصال الإمدادات الإنسانية مثل الغذاء والمواد الطبية والمأوى.
- 6- وقد ألزمت الخطة الاستراتيجية للبرنامج للفترة 2022-2025 وحملة الأمين العام لإصلاح منظومة الأمم المتحدة الإنمائية البرنامج بتعزيز وتوسيع قدرته على مساعدة الجهات الفاعلة الإنسانية والإنمائية لتصبح أكثر كفاءة وفعالية. وسيواصل البرنامج إدارة دائرة الأمم المتحدة لخدمات النقل الجوي للمساعدة الإنسانية (دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية)، المعترف بها على نطاق واسع كخدمة مشتركة بالغة الأهمية توفر نقل المسافرين والبضائع في الحالات الإنسانية. كما يقدم البرنامج خدمات الطيران المتخصصة وعند الطلب، بما في ذلك الخدمات الجوية للنقل والشحن والإنزال والإجلاء والخدمات الثنائية المخصصة، لشركائه في الأمم المتحدة والجهات الفاعلة الإنسانية والإنمائية الأخرى. وبالاستفادة من شبكته من منظمات

<sup>1</sup> البرنامج. 2004. "المبادئ الإنسانية" (WFP/EB.A/2004/5-C).

الطيران والمتخصصين. ويدعم البرنامج البنية التحتية للطيران على المستويات الوطنية والإقليمية ويعزز معايير سلامة وأمن الطيران الوطنية والمحلية.

7- ويلتزم البرنامج، على خلفية الحاجة العالمية غير المسبوقة والحالات المتزايدة التعقيد، بالعمل مع شركائه لضمان عدم تخلف أحد عن الركب وتقديم خدمات طيران سريعة الحركة تنقيد بمعايير السلامة الدولية. كما يلتزم البرنامج باستخدام آليات تمويلية مرنة وبتوسيع قاعدة المانحين لضمان قدرته على مواصلة العمليات والوصول إلى المحتاجين.

8- ويواصل البرنامج العمل في بيئات ديناميكية غير آمنة تتغير فيها باستمرار الاحتياجات الإنسانية ووسائل تلبيتها، مما يتطلب من دائرة الطيران في البرنامج التكيف والابتكار بصورة مستدامة وفعالة. ولذا فإن إدارة المخاطر الفعالة والكافية تشكل عنصرا دائما في عملية صنع القرار. وتماشيا مع سياسة إدارة المخاطر المؤسسية للبرنامج لعام 2018، صُممت عمليات إدارة مخاطر الطيران في البرنامج لتوفير الهيكل والاتساق والشفافية في اتخاذ القرارات المتصلة بالمخاطر عبر جميع خدمات الطيران التي يديرها البرنامج ومكاتبه الميدانية. وهي توفر إطارا يمكن من تحديد جميع المخاطر - الاستراتيجية والتشغيلية والائتمانية والمالية - وتقييمها وإدارتها بما يتفق مع مستوى تقبل المنظمة للمخاطر. وتشمل الأدوات المستخدمة إدارة سجل المخاطر على المستوى الميداني واعتماد نهج الرصد المستمر وعقد اجتماعات منتظمة لمنتدى إدارة مخاطر الطيران على مستوى المقر. وضمانا للمساءلة عن اتخاذ الإجراءات ومعالجة المخاطر بوصفها عنصرا أساسيا من عناصر المبادئ التوجيهية لإدارة مخاطر الطيران في البرنامج، فإن عملية تصعيد المخاطر عبر النظام الهرمي محددة جيدا وهي جزء لا يتجزأ من وظائف الطيران اليومية.

9- وفي البيئات الشديدة الخطورة، تستخدم دائرة الطيران في البرنامج نظام الإخطار الإنساني لإبلاغ الجهات الفاعلة بشأن الرحلات الجوية من خلال مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، أو عندما تكون قدرة مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية محدودة، من خلال وحدة التفاعل الإنساني العسكري في البرنامج. وللتصدي لمخاطر أمن الطيران، تشارك الخدمة بنشاط في التنسيق المدني - العسكري بشأن العمليات الإنسانية مع القوات العسكرية الموجودة في المكان. وعادة ما يُنفذ هذا التنسيق من خلال قسم التنسيق المدني - العسكري التابع لمكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، والذي تتوفر لديه القدرات والعمليات اللازمة. وحيث توجد حاجة إلى استجابة أقوى، و/أو حيث قد يتطلب الأمر آلية تنسيق إضافية في العملية الجوية، تُدعم دائرة الطيران في البرنامج من جانب وحدة التفاعل الإنساني العسكري، التي تعمل عند محور العمل الإنساني والتنمية والأمن وتكفل مشاركة البرنامج مع القوات العسكرية والجماعات المسلحة بطريقة مبدئية أثناء عمليات الإغاثة الإنسانية. وعلى وجه التحديد، تعمل الوحدة مع دائرة الطيران لضمان شفافية عملية الإخطار وتلبيتها لاحتياجات البرنامج لتفادي التضارب فيما يتعلق بالعمليات العسكرية لأطراف النزاع. وهذا ينطوي على استخدام آليات الحوار والتنسيق بين مختلف أصحاب المصلحة العسكريين والمدنيين والأمنيين والإنسانيين، إلى جانب العلاقات القائمة مسبقا، والهدف النهائي هو تلبية المتطلبات التشغيلية للبرنامج.

### الغرض من السياسة

10- تحدد هذه السياسة الرؤية والأهداف والمبادئ والشراكات التي تُوَطر عمليات دائرة الطيران في البرنامج وخدمات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية وتصف الإطار الناظم لحوكمة الطيران. وترتكز السياسة على مبادئ العمل الإنساني والتزام البرنامج بتقديم خدمات طيران مشتركة لجميع الجهات الإنسانية الفاعلة. كما تصف دور عوامل التمكين الأساسية - وهي الشراكات والتمويل المستدام والقوة العاملة عالية الأداء وسريعة الحركة - في تحقيق أهداف السياسة، وتحدد الخطوات التالية المتعلقة بتنفيذها ورصدها. وتماشيا مع ولايته كمزود الملاذ الأخير، لا يتمثل دور البرنامج في الحل محل القطاع التجاري، بل في سد الفجوات في سوق النقل التجاري. ومن الأهمية بمكان أن البرنامج ملتزم بإعطاء الأولوية لنقل جميع العاملين في مجال العمل الإنساني وتقديم المساعدة.

11- وكان البرنامج، في دورة يونيو/حزيران 2003 للجنة الإدارية الرفيعة المستوى التابعة لمجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق، قد قبل المسؤولية عن إدارة جميع العمليات الجوية الإنسانية وغيرها من عمليات الأمم المتحدة (باستثناء عمليات حفظ السلام) اعتبارا من 1 يناير/كانون الثاني 2004. وفي يوليو/تموز 2003، وقع المدير التنفيذي للبرنامج

مذكرة قرار، بناء على توصيات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن عمليات الطيران وإدارة السلامة، موافقا بذلك على إعادة تنظيم دائرة الطيران في البرنامج لتمكينها من الوفاء بمسؤولياتها. وأُعتب ذلك في ديسمبر/كانون الأول 2003 إصدار تعميم المدير التنفيذي (ED2003/008) الذي أنشئ بموجبه حسابٌ خاص لخدمات الطيران.

12- وللسياسة أربعة أهداف:

- ◀ عرض الأهداف والمبادئ والشراكات التي تُؤطر عمليات الطيران؛
- ◀ وصف إطار الحوكمة والمساءلة وإعداد التقارير الخاص بالطيران؛
- ◀ وصف طموحات البرنامج في مجال الطيران الإنساني، والتي تشمل تقديم خدمات مشتركة، من قبيل الخدمات التي تقدمها دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية، لمجتمع العمل الإنساني، وتقديم الخدمات المتخصصة وعند الطلب للشركاء؛ وتيسير التنسيق والتواصل بين أصحاب المصلحة في مجال الطيران والعمل الإنساني في سياق الاستجابة للطوارئ؛ وتعزيز نظم وقدرات الطيران على المستويات الإقليمية والوطنية؛
- ◀ وصف عوامل التمكين الأساسية (مثل الشراكات والتمويل المستدام والقوة العاملة عالية الأداء وسريعة الحركة) التي تساعد على ضمان استدامة أنشطة الطيران في البرنامج واستمرار تقديم المساعدة الإنسانية في الظروف الصعبة.

## المبادئ

13- هذه السياسة متوائمة تماما مع المبادئ المنصوص عليها في الخطة الاستراتيجية للبرنامج للفترة 2022-2025، بما في ذلك مبادئ العمل الإنساني المتمثلة في الإنسانية والنزاهة والحياد والاستقلال التشغيلي. وهي تلتزم أيضا بالاعتقاد القائل بأن أنشطة البرنامج ينبغي أن تتكيف مع الظروف والاحتياجات القطرية.

### معايير الطيران الدولية ومعايير الأمم المتحدة

14- تلتزم دائرة الطيران في البرنامج بتقديم خدمات النقل الجوي التي تفي بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات التي توصى باتباعها،<sup>2</sup> ومعايير الأمم المتحدة للطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية،<sup>3</sup> ولوائح هيئات الطيران المدني الوطنية في البلدان التي تعمل فيها. ويشمل ذلك مشاركة البرنامج النشطة في فريق الأمم المتحدة الاستشاري التقني لشؤون الطيران، الذي أنشئ لتعزيز التدابير التي تقلل من مستوى المخاطر المرتبطة بعمليات حفظ السلام وعمليات النقل الجوي للمساعدة الإنسانية.<sup>4</sup>

### معايير وممارسات التيسير

15- على النحو المنصوص عليه في "الملحق 9 لاتفاقية الطيران المدني الدولي بشأن التيسير"،<sup>5</sup> تيسر الحكومات المضيفة دخول الطائرات المشاركة في رحلات الإغاثة التي تقوم بها المنظمات الدولية المعترف بها من قبل الأمم المتحدة - أو التي تُنفذ بالنيابة عن هذه المنظمات - وتتخذ جميع التدابير الممكنة لضمان تشغيل رحلات الإغاثة تلك بشكل آمن. والمقصود بهذه الرحلات تلك التي تُنفذ استجابة للكوارث<sup>6</sup> التي تعرّض صحة الإنسان أو البيئة لخطر كبير، ولحالات الطوارئ المماثلة التي تتطلب مساعدة الأمم المتحدة. وتبدأ هذه الرحلات في أسرع وقت ممكن بعد الحصول على اتفاق مع الحكومة المضيفة، أو الحكومة المستقبلة

<sup>2</sup> منظمة الطيران المدني الدولي. 2006. *Doc 7300/9 Convention on International Civil Aviation*.

<sup>3</sup> الأمم المتحدة. 2012. *United Nations Aviation Standards for Peacekeeping and Humanitarian Air Transport Operations*.

<sup>4</sup> *United Nations*. 2011. Administrative and budgetary aspects of the financing of the United Nations peacekeeping operations *air operations – Report of the Secretary-General (A/65/738)*.

<sup>5</sup> منظمة الطيران المدني الدولي. 2017. *International Standards and Recommended Practices – Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation: Facilitation*، الطبعة الخامسة عشرة.

<sup>6</sup> إطار عمل هيوغو 2005-2015. بناء قدرة الأمم والمجتمعات على الصمود في مواجهة الكوارث.

في حالة العمليات العابرة للحدود، وتؤكد الاتفاقات الأساسية التي توقع عليها الحكومات والبرنامج في البلدان التي يعمل فيها البرنامج أن البرنامج مكلف بتشغيل الرحلات الجوية الإنسانية في هذه البلدان.

### الاستدامة البيئية

16- يبنى البرنامج رؤية خطة التنمية المستدامة لعام 2030 وهدف بلوغ عالم خالٍ من الجوع من خلال تنمية مستدامة منصفة اجتماعياً ومسؤولة بيئياً. وعملاً على الحد من الأثر السلبي لعملياته على البيئة والأشخاص الذين يعتمدون عليها، يلتزم البرنامج بإدراج الاستدامة في جميع أنشطته، بما في ذلك خدمات الطيران التي يقدمها. والغرض من برنامج البيئة والاستدامة التابع لدائرة الطيران في البرنامج هو تفعيل التزام البرنامج بتحسين البيئي المستمر وتقليل البصمة الكربونية لخدمات الطيران التي يديرها، بما يتماشى مع السياسة البيئية للبرنامج.<sup>7</sup>

17- ويحدد هذا البرنامج وينفذ مبادئ وأهداف وتدابير خاصة بالطيران تهدف إلى تقليل الأثر البيئي الناتج عن توفير خدمات النقل الجوي. وسيعمل البرنامج عن كثب مع الشركاء التقنيين والتشغيليين الخارجيين والداخليين لتحديث البرنامج مع تطور الظروف. والبرنامج مبني على ثلاثة مسارات للعمل:

◀ مسار "نحن نقيس"، ويتألف من إنشاء العمليات واعتماد المنهجيات الملائمة لتحديد المخاطر البيئية وقياس الأثر البيئي لأنشطة البرنامج في مجال الطيران؛

◀ مسار "نحن نخفّض"، ويتألف من تحديد وتنفيذ ورصد التدابير التي تهدف إلى تقليل البصمة البيئية الإجمالية لأنشطة البرنامج في مجال الطيران؛

◀ مسار "نحن نعوض"، ويتألف من تحديد المساءلة والتعويض عن الأثر البيئي لأنشطة البرنامج في مجال الطيران من خلال اتخاذ إجراءات إيجابية تدعم مشروعات حماية البيئة والمناخ.

18- وإدراكاً من البرنامج لمسؤوليته تجاه البيئة العالمية، يضع السيطرة على الأثر البيئي وحماية البيئة كموضوعين أساسيين لعملياته وأنشطته. وتواصل دائرة الطيران في البرنامج، كجزء لا يتجزأ من سلاسل الإمداد التابعة للبرنامج، العمل مع منظمة الطيران المدني الدولي، واتحاد النقل الجوي الدولي، وسلطات الطيران المدني، وشركات الطيران التجارية وشركات النقل الجوي المتعاقد معها من أجل تحقيق تلك الأهداف من خلال الدعوة وفي عملياتها على حد سواء.

19- وتسعى دائرة الطيران في البرنامج جاهدة إلى تعزيز التزامها وتوسيع خبرتها في المسائل البيئية، وتوقيع اتفاقات مع الشركاء التقنيين في مجال الطيران، والمشاركة في حملات الدعوة المستدامة لوقود الطيران استعداداً لاستخدام وقود الطيران المستدام في المستقبل من جانب شركات النقل الجوي التي يتعاقد معها البرنامج. وتشارك الدائرة في اجتماعات المائدة المستديرة المتعلقة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي كجزء من حزمة من التدابير التي تشمل تشغيل طائرات أخف وزناً وأكثر كفاءة وطائرات تعمل بالهيدروجين والكهرباء، وتنفيذ التحسينات التشغيلية واستخدام وقود الطيران المستدام. وستظل دائرة الطيران في البرنامج تعمل مع مقدمي خدمات القطاع الخاص لضمان الوصول إلى أحدث التكنولوجيات والمعرفة بها.

20- ووضعت مؤشرات أداء بيئية رئيسية لقياس مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات التي يستأجرها البرنامج. وتقرن دائرة الطيران في البرنامج وتحلل وتقيس البيانات التشغيلية التي تسترشد بها الإدارة في اتخاذ القرارات التشغيلية والاستراتيجية، باستخدام مؤشرات الأداء الرئيسية التالية:

◀ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أسطول الطائرات العالمي الذي يستأجره البرنامج؛

◀ إجمالي الانبعاثات لكل راكب - كيلومتر.

21- وتقوم اللجان المختلفة المشاركة في مشتريات الطيران (انظر الفقرات 38-41) بجمع وتخزين البيانات الحيوية عن الأثر البيئي لكل طائرة مستخدمة من أجل دعم اتخاذ القرار. ولتلبية متطلبات الحد من البصمة البيئية، يتعين على مشغلي الخدمات الشركاء

<sup>7</sup> البرنامج، 2017، السياسة البيئية. (WFP/EB.1/2017/4-B/Rev.1).

لدائرة الطيران في البرنامج التخفيف من الأثر البيئية عالية المخاطر من خلال اعتماد نظام إدارة بيئية يحدد إجراءات التخفيف المتخذة أو التي يتعين اتخاذها من أجل التصدي لتلك الآثار.

22- وتدرج البيانات الإحصائية ذات الصلة بالأثر البيئي لعمليات الطيران في التقرير السنوي لدائرة الطيران في البرنامج، إلى جانب تحليل الاتجاهات وقائمة بإجراءات التخفيف المتخذة.

#### الاستعداد لحالات للطوارئ

23- يستخدم البرنامج إطارا للاستعداد والاستجابة للطوارئ<sup>8</sup> ويعطي البرنامج الأولوية لسرعة التحرك في عملياته في بيئات كثيرًا ما تكون شديدة الصعوبة وفي بعض الأحيان سريعة التغيير، مع الحفاظ على معايير صارمة فيما يتعلق بالسلامة الجوية. ويساعد نهج الاستعداد لحالات الطوارئ على ضمان الاستجابة الفعالة من خلال أدوات مترسخة وتخطيط قائم على السيناريوهات الممكنة، بما في ذلك قدرة محسنة وموزعة إستراتيجيا من الطائرات، مع الحد الأدنى من الوقت اللازم للنشر، تدعمها قوى عاملة مؤهلة. كما يستلزم ذلك العمل بشكل وثيق مع شركاء الطيران والعمل الإنساني لإنشاء أطر تنظيمية للطوارئ - حسب الاقتضاء - لتمكين نقل الجهات الفاعلة الإنسانية والإمدادات في حالات الطوارئ بصورة فعالة وفي الوقت المناسب.

#### أهلية الوصول وتقديم خدمة تتمحور حول العميل

24- يلتزم البرنامج بالوفاء باحتياجات عملائه بهدف مساعدة الجهات الفاعلة الإنسانية والإنمائية لتصبح أكثر كفاءة وفعالية. ويعتمد البرنامج معايير الصناعة إلى أقصى حد ممكن، ويقدم خدمة موثوقة، ويلبي شواغل العملاء، ويقلل من إجراءات المعاملات.

25- ويقبول الولاية التي منحتها اللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالإدارة، والمسؤولية عن إدارة جميع العمليات الجوية الإنسانية "وغيرها" التابعة للأمم المتحدة، فإن البرنامج يسهل، عن طريق نظام تحديد أولويات الركاب (المفصل في الفقرتين 44 و45)، الوصول المتكافئ إلى خدمات النقل الجوي الدولي لجميع المنظمات المشاركة في التدخلات الإنسانية المنقذة للأرواح، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر المنظمات غير الحكومية الدولية والوطنية ووكالات الأمم المتحدة وصناديقها وبرامجها والمجتمع الدبلوماسي.

#### إدماج منظور الإعاقة

26- وفقا لالتزام البرنامج بتعزيز إدماج الإعاقة في جميع أنشطته،<sup>9</sup> ستكفل دائرة الطيران في البرنامج احترام حقوق واحتياجات الركاب ذوي الإعاقة. وسيتم ذلك من خلال التنفيذ الفعال والمتسق لضمان إمكانية الوصول للركاب ذوي الإعاقة وذوي الاحتياجات الخاصة الإضافية.

27- وستعمل دائرة الطيران في البرنامج مع مقدمي الخدمات من أجل:

- ◀ ضمان أن يصبح إدماج منظور الإعاقة عنصرا متكاملًا تمامًا في جميع خدمات الطيران التي يقدمها من خلال بناء ثقافة شاملة للجميع؛
- ◀ تحديد وإزالة الحواجز التي تحول دون توظيف واستبقاء الأشخاص ذوي الإعاقة وتعزيز ثقافة مكان عمل تستند إلى الممارسات العادلة التي تحمي حقوق هؤلاء الأشخاص في أن يعاملوا بكرامة واحترام وأن يتمتعوا بشروط وأحكام توظيف متساوية؛
- ◀ تيسير السفر الجوي من خلال صياغة إرشادات وإجراءات تفصيلية إضافية تضمن احترام خصوصية الأفراد.

<sup>8</sup> البرنامج، 2017. سياسة الاستعداد للطوارئ- تعزيز استعداد البرنامج للطوارئ من أجل تقديم استجابة فعالة. (WFP/EB.2/2017/4-B/Rev.1).

<sup>9</sup> البرنامج، 2020. خارطة الطريق لإدماج منظور الإعاقة في البرنامج (2020-2021). (WFP/EB.2/2020/4-B).

## الحماية من الاستغلال والانتهاك الجنسيين

28- تمشيا مع سياسة البرنامج، تلتزم دائرة الطيران في البرنامج بدعم سياسة عدم التسامح مطلقا فيما يتعلق بالاستغلال والانتهاك الجنسيين<sup>10</sup> كجزء من الجهود المستمرة التي تبذلها جميع البعثات الإنسانية والإنمائية وبعثات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية. ويلتزم البرنامج بدعم المبادئ الأساسية الستة التي وضعتها اللجنة الدائمة المشتركة بين الوكالات المتعلقة بالاستغلال والانتهاك الجنسيين،<sup>11</sup> ويتعين على جميع الموظفين والشركاء في دائرة الطيران في البرنامج اتباع هذه المبادئ والتصرف وفقا لأعلى معايير النزاهة المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة، والمعايير ومدونات السلوك ذات الصلة والنظامان الإداري والأساسي للموظفين.

## حماية البيانات الشخصية

29- تقوم دائرة الطيران في البرنامج، بصفتها مراقبا للبيانات، بجمع ومعالجة حجم كبير من البيانات الشخصية لجميع الركاب وأصحاب البيانات المعنيين بالعمليات الجوية الإنسانية للبرنامج. وتعد حماية البيانات الشخصية أمرا ضروريا، وتلتزم دائرة الطيران في البرنامج بضمان أعلى مستوى من الحماية لجميع العملاء والمستخدمين لخدماتها الجوية على نحو يتسق مع المعايير والممارسات المعترف بها دوليا والحقوق الأساسية للأفراد ومجموعات الأفراد، بما في ذلك مبادئ الأمم المتحدة لحماية البيانات الشخصية والخصوصية.<sup>12</sup>

## إطار الحوكمة

30- بتوجيه عام من المجلس التنفيذي وبارشادات المدير التنفيذي ومجموعة قيادة البرنامج، سيستمر إطار الحوكمة القائم في ضمان أعلى معايير سلامة الطيران وأمنه وجودته في خدمات النقل الجوي. ويشتمل الإطار على آليات خارجية وداخلية توفر الإشراف الاستراتيجي على أنشطة الطيران والمشتريات والامتثال للوائح ومعايير السلامة الدولية.

## الإطار التنظيمي لسلامة الطيران في البرنامج

31- يشمل الإطار التنظيمي لسلامة الطيران في البرنامج سياسات ومعايير وممارسات<sup>13</sup> تضمن أعلى مستوى من السلامة والامتثال في دائرة الطيران ووحدة سلامة الطيران وجميع الوحدات والأنشطة المتعلقة بالطيران في المقر والمكاتب الإقليمية والمكاتب القطرية.

32- ويتألف الإطار التنظيمي لسلامة الطيران من العناصر التالية:

- ◀ السياسات والأهداف المستندة إلى النظام الأساسي واللائحة العامة للبرنامج، ومعايير الأمم المتحدة للطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية، ومعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسة التي توصى باتباعها؛
- ◀ معايير وإجراءات متكاملة تهدف إلى تحسين سلامة الطيران والحفاظ عليها، بما يتماشى مع البرنامج الحكومي للسلامة لدى منظمة الطيران المدني الدولي وإطار المنظمة لنظام إدارة السلامة والمعايير الدولية والممارسات التي توصى باتباعها؛
- ◀ الإدارة المتكاملة للمخاطر - أي تحديد المخاطر وتقييمها وإدارتها بصورة منهجية على النحو المبين في سياسة إدارة المخاطر المؤسسية للبرنامج لعام 2018<sup>14</sup> - لضمان استيفاء البرنامج لمتطلبات الأداء التنظيمية والمتعلقة بالسلامة.

<sup>10</sup> البرنامج، 2014. تدابير خاصة للحماية من الاستغلال والانتهاك الجنسيين. تعميم المدير التنفيذي OED2014/020 المؤرخ 15 ديسمبر/كانون الأول 2014.

<sup>11</sup> اللجنة الدائمة المشتركة بين الوكالات، 2019. المبادئ الأساسية الستة المتعلقة بالاستغلال والانتهاك الجنسيين.

<sup>12</sup> مجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق، 2018. المبادئ المتعلقة بحماية البيانات الشخصية والخصوصية.

<sup>13</sup> "دليل النقل الجوي ودليل سلامة الطيران ودليل وحدة سلامة الطيران.

<sup>14</sup> "البرنامج، 2018. سياسة إدارة المخاطر المؤسسية لعام 2018". (WFP/EB.2/2018/5-C).

### فريق الأمم المتحدة الاستشاري التقني لشؤون الطيران

33- يتلقى الإطار التنظيمي الدعم من فريق الأمم المتحدة الاستشاري التقني لشؤون الطيران، وهو فريق مشترك بين الوكالات يجتمع مرتين في السنة لاستعراض التعديلات على معايير الأمم المتحدة للطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية، ويكفل الامتثال لمعايير السلامة الدولية والمتطلبات التشغيلية. كما يروج الفريق الاستشاري للتدابير الرامية إلى خفض مستوى المخاطر المرتبطة بعمليات النقل الجوي المدني لمنظومة الأمم المتحدة. والأعضاء الدائمون في الفريق الاستشاري هم إدارة الدعم التشغيلي والبرنامج، وكذلك منظمة الطيران المدني الدولي بصفة استشارية. ومن بين أمور أخرى، يتمثل دور الفريق الاستشاري فيما يلي:

- ← إساءة المشورة لمنظومة الأمم المتحدة بشأن المسائل التشغيلية بالطيران والمسائل المتعلقة بسلامته؛
- ← القيام دوريا باستعراض وتعديل معايير الأمم المتحدة للطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية ضمانا لتوافقها مع معايير السلامة الدولية وأو المتطلبات التشغيلية؛
- ← الاستعراض الدوري لتنفيذ معايير الأمم المتحدة للطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية؛
- ← استعراض توصيات السلامة واقتراح الإجراءات للتخفيف من المخاطر وتقليل تعرض المنظمة؛
- ← الاستعراض الدوري للإجراءات المشتركة لخدمات النقل الجوي وإدارة السلامة.
- ← استعراض نتائج المراجعات الخارجية لإدارة الدعم العملياتي وعمليات دائرة الطيران في البرنامج؛
- ← تيسير تبادل المعلومات التشغيلية والمتعلقة بالسلامة والأمن بين أصحاب المصلحة في الأمم المتحدة؛
- ← تقديم المشورة والاضطلاع بالأنشطة التي تعزز قابلية التشغيل البيئي بين إدارة الدعم التشغيلي ودائرة الطيران في البرنامج.

### مجلس سلامة الطيران في البرنامج

34- مجلس سلامة الطيران هو مجلس استشاري مسؤول عن استعراض القضايا المتعلقة بسلامة عمليات الطيران في البرنامج وتقديم المشورة بشأنها. ويترأسه نائب المدير التنفيذي، إدارة سلسلة الإمداد وحالات الطوارئ، الذي يعمل بصفة "الرئيس التنفيذي الخاضع للمساءلة"<sup>15</sup> والمسؤول أمام المدير التنفيذي عن سلامة عمليات الطيران في البرنامج. ويجتمع مجلس سلامة الطيران مرتين في السنة، أو حسب طلب الرئيس. ويشمل أعضاء مجلس سلامة الطيران مديري الشعب وخبراء الطيران المخصصين من منظمة الطيران المدني الدولي ومؤسسة سلامة الطيران، وفقا لمذكرة قرار المدير التنفيذي المعمول بها.<sup>16</sup> وتعمل وحدة سلامة الطيران كأمانة لمجلس سلامة الطيران وتشرف على تنفيذ توصياته.

35- ويتمثل دور مجلس سلامة الطيران في إساءة المشورة بشأن ما يلي:

- ← سياسات الطيران ومسائله الاستراتيجية في البرنامج؛
- ← سياسة السلامة لدائرة الطيران في البرنامج؛
- ← دور وحدة سلامة الطيران ووظائفها؛
- ← تمويل وحدة سلامة الطيران ونفقاتها؛
- ← أداء السلامة في دائرة الطيران في البرنامج؛
- ← المخاطر العالية الأثر التي تمثلها دائرة الطيران في البرنامج.

<sup>15</sup> مصطلحات منظمة الطيران المدني الدولي.

<sup>16</sup> مذكرة قرار المدير التنفيذي. (02.08.19) AA56032 الصادرة في 22 يوليو/تموز 2019.



## لجنة النقل الجوي في البرنامج

36- يرأس لجنة النقل الجوي في البرنامج مدير شعبة عمليات سلسلة الإمداد. وتعد الاجتماعات مرتين على الأقل في السنة. ونظراً لأن بنود المناقشة قد تتطلب اهتمام مجلس سلامة الطيران، فإن اجتماعات لجنة النقل الجوي تُعقد قبل اجتماعات المجلس. وتشمل عضوية اللجنة موظفين من مكتب الشؤون القانونية للبرنامج ووحدة المخاطر والتأمين ووحدة سلامة الطيران ودائرة الطيران.

37- وتستعرض لجنة النقل الجوي الأمور التالية وتقدم توصيات بشأنها:

← أعمال وإجراءات ومبادئ التعاقد في مجال النقل الجوي؛

← تقييمات الأداء وتقارير التقييم؛

← المواد الإرشادية الخاصة بالنقل الجوي.

## المشتريات

38- بالنظر إلى طبيعة العمليات الإنسانية والحاجة إلى الاستجابة بسرعة لحالات الطوارئ، ستحتفظ دائرة الطيران في البرنامج في المقر بوظيفة مركزية لتعاقد الطائرات لجميع أنواع الخدمات المقدمة من خلال إدارة قائمة لمشغلي الطائرات والوسطاء الجويين المعتمدين مسبقاً من قبل وحدة سلامة الطيران باعتبارهم مؤهلين تقنياً ومسجلين، وفقاً لمتطلبات معايير الأمم المتحدة للطيران لعمليات النقل الجوي لأغراض حفظ السلام ولأغراض إنسانية، ومتمتعين بموقع استراتيجي يمكنهم من تقديم خدمات النقل الجوي في الوقت المناسب.

39- وتجري عملية تقييم صارمة للعروض الواردة من شركات النقل الجوي التجارية، تتطوي على تحليل تقني ومالي مفصل، واستعراض تقييمات أداء شركات النقل الجوي التجارية، واستعراض قضايا الامتثال والسلامة المرتبطة بالناقلين الجويين التجاريين المحتملين وبمناطق العمليات. ويضمن النظام الإلكتروني لتقديم العروض<sup>17</sup> عملية شراء قوية للأصول الجوية ووظائف الطيران المساعدة مثل الوقود وخدمات المناولة الأرضية بالإضافة إلى الامتثال للمتطلبات والإجراءات، بما في ذلك ما يتعلق بالسرية والأمن وفصل المهام.

40- ويدمج البرنامج حساسية الوقت في إجراءات شراء خدمات النقل الجوي، بما يضمن أفضل قيمة مقابل المال، ومعايير السلامة والجودة والاستدامة في تلبية متطلبات المجتمع الإنساني.

41- وتقوم لجنة عقود النقل الجوي بتقييم جميع العروض وبصياغة التوصيات بناء على العناصر التالية:

← الوثائق التقنية للطائرات وللمشغلين الجويين؛

← مشورة وحدة سلامة الطيران بشأن امتثال المشغل الجوي والآثار المتعلقة بالسلامة والمرتتبة على تشغيل نوع معين من الطائرات في البيئة التي ستستخدم فيها؛

← الاعتبارات البيئية؛

← الاعتبارات المالية.

## الخدمات التي تقدمها دائرة الطيران في البرنامج

42- يلتزم البرنامج بتقديم خدمات الطيران للمنظمات الإنسانية والإنمائية في حالات الطوارئ الإنسانية، وخدمات نقل المسافرين والبضائع، لكيانات الأمم المتحدة الأخرى، والمنظمات غير الحكومية، والمؤسسات المالية الدولية، والشركاء الآخرين.

وستستمر أنشطة البرنامج على المستوى القطري في تنفيذ طرائق الخدمة الرئيسية مثل دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية والخدمات المتخصصة وعند الطلب؛ وتعزيز نظم الطيران الوطنية والمحلية؛ وتدابير تعزيز الاستدامة البيئية.<sup>18</sup>

#### عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية

- 43- يُضطلع بافتتاح وإغلاق أي عملية ميدانية جوية تابعة لدائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية بناء على طلب منسق الأمم المتحدة للشؤون الإنسانية، استناداً إلى تقييم تقني صارم يُجرى بالتشاور الوثيق مع المجتمع الإنساني والمنظمات المانحة ومع مراعاة أن دور الدائرة ليس استبدال القطاع التجاري، بل سد الثغرات في سوق النقل التجاري.
- 44- ويتمثل الهدف الأساسي للعمليات الميدانية الجوية التابعة لدائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية في توفير خدمات نقل جوي آمنة وكفؤة وفعالة للجهات الفاعلة الإنسانية والإنمائية، وتيسير تنفيذ المشروعات الإنسانية وضمان الوصول إلى السكان المتضررين في المناطق التي يصعب الوصول إليها.
- 45- وبناء على الولاية التي منحها اللجنة الإدارية الرفيعة المستوى، قبل البرنامج بالكامل المسؤولية والسلطة لإدارة عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية بفعالية، وتحقيق مستوى مقبول من السلامة وأمن الطيران والحفاظ عليه. ويلتزم البرنامج بتعزيز خدمة جوية إنسانية مشتركة شاملة للجميع من خلال إشراك مستخدمي المساعدة الإنسانية ومجتمع المانحين في عمليات صنع القرار على المستوى القطري.

#### إطار حوكمة دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية

##### اللجان التوجيهية لدائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية

- 46- هناك لجنة توجيهية لإرشاد كل عملية قطرية تجريها دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية. والغرض من اللجنة هو الاستعراض وتقديم التوجيه العام بشأن التشغيل السلس لعمليات الدائرة. وتجتمع اللجنة عادة كل ثلاثة أشهر، ومرتين على الأقل في كل سنة تقويمية، ما لم تستدع الحاجة الملحة استعراض الاستراتيجية التشغيلية، أو بذل جهود لجمع الأموال أو تغيير في السياسة. ويتألف كل لجنة منسق الأمم المتحدة للشؤون الإنسانية في البلد المعني وبشترك في رئاستها الممثل القطري للبرنامج. ويتألف أعضاء اللجنة التوجيهية من ممثلين عن كل من الكيانات التالية: وكالات الأمم المتحدة وصناديقها وبرامجها، والمنظمات غير الحكومية، ومجتمع المانحين. وتوجه اللجنة عمليات الدائرة في المجالات التالية:

← طرائق تمويل الدائرة (استرداد التكاليف والخدمة المجانية) ورسوم استرداد التكاليف؛

← شبكات الدائرة والجهات التي سيجري النقل الجوي إليها؛

← أهلية المنظمات لاستخدام الخدمة الجوية؛

← مجالات الأولوية للخدمات والتكاليف ذات الصلة؛

← استعراض سياسات الحكومة المضيفة بشأن النقل الجوي للمساعدة الإنسانية؛

← الدعوة وتعبئة الموارد لاستدامة الخدمة.

- 47- ولا تتخذ اللجنة التوجيهية قرارات إلا بشأن المسائل الإدارية والسياساتية. أما القرارات المتعلقة بمسائل عمليات الطائرات والسلامة وأمن الطيران فتتخذها الدائرة وحدها، استناداً إلى مبادئها التوجيهية الخاصة بالعمليات والسلامة وأمن الطيران.

- 48- وتخضع كل عملية قطرية لدائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية للمساءلة أمام لجناتها التوجيهية. ويشمل ذلك تقديم تقارير دورية عن المسائل التشغيلية والمالية وخدمة العملاء، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر لمحة عامة على حركة

<sup>18</sup> تبين سياسة البرنامج لعام 2005 بشأن الخروج من حالات الطوارئ متى يُنهى البرنامج استجابة للطوارئ وكيف يتم ذلك.

الركاب والبضائع، والوجهات التي يتم تقديمها، وتركيبية الأسطول، ومساهمات الجهات المانحة واسترداد التكاليف، ونتائج استقصاءات العملاء والشكاوى.

#### لجان مجموعة مستخدمي دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية

49- بالإضافة إلى اللجنة التوجيهية لدائرة الأمم المتحدة، يتم إنشاء لجنة لمجموعة مستخدمي الدائرة كجزء من كل عملية قطرية تجريها الدائرة. ويترأس لجنة مجموعة المستخدمين رئيس الدائرة وتضم في عضويتها ممثلين عن المنظمات المؤهلة لاستخدام خدماتها. والغرض من مجموعة المستخدمين هو تعزيز مصالح المستخدمين فيما يتعلق بحركة المسافرين والبضائع في منطقة العمليات تلبية لاحتياجات المجتمع الإنساني. وتعمل لجنة مجموعة المستخدمين لدائرة النقل الجوي للمساعدة الإنسانية على تحسين الخدمات التي تقدمها الدائرة من خلال ما يلي:

- ◀ إدراج أفضليات المستخدمين في القرارات المتعلقة بحركة المسافرين والبضائع؛
- ◀ التحليل الدوري للمتطلبات التشغيلية لتنفيذ خدمات الدائرة؛
- ◀ تقاسم المعلومات المتعلقة بجودة الخدمة وتفصيل الحجوزات والجدول الزمني ومتطلبات التخليص والتكاليف ذات الصلة.

#### المساءلة في عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية

50- تلتزم دائرة الطيران في البرنامج بتحقيق أعلى معايير المساءلة. وهذا يعني تحسين نظام إدارة الأداء لتحقيق الاستخدام الأكثر فعالية وكفاءة للموارد، وإجراء الرصد لتوليد الأدلة اللازمة لصنع القرار ودعم الإبلاغ الفعال على مستوى المشروعات والإبلاغ المؤسسي. وتُعد الكفاءة قيمة أساسية لدائرة الطيران في البرنامج وقد اكتسبت أهمية حاسمة متزايدة عندما يكون التمويل متاح غير كافٍ لمساعدة الأعداد المتزايدة من الأشخاص الذين يواجهون الجوع. وتوضح دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية التنفيذ الفعال لخدماتها الإنسانية، والذي يُقاس من خلال مؤشرات الأداء الرئيسية التي تشتمل على خلاصة استراتيجية من المؤشرات التشغيلية والمالية، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

- ◀ إجمالي عدد الركاب المنقولين؛
- ◀ نسبة المستخدمين الراضين عن الخدمات المقدمة؛
- ◀ عدد المنظمات التي تستخدم بنشاط خدمات الدائرة؛
- ◀ عدد عمليات الإجلاء الطبي والأمني المنفذة؛
- ◀ عدد الجهات/مواقع الخدمة التي تُقدم فيها الخدمات؛
- ◀ التكلفة لكل راكب - كيلومتر؛
- ◀ النسبة المئوية للحجوزات المنجزة.

#### المبادئ الإنسانية

51- في جميع الظروف، يظل العمل الإنساني للبرنامج قائماً على الحاجة ووفقاً للمبادئ الإنسانية المتمثلة في الإنسانية والحياد والنزاهة والاستقلالية. وستلتزم كل عملية من عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية بالكامل بالمبادئ الإنسانية:

- ◀ لا يُقبل إلا الركاب الذين يسافرون في مهام إنسانية على متن رحلات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية؛
- ◀ لا يجوز استخدام أي تمويل من الجهات المانحة الإنسانية لنقل فئات استثنائية من الركاب؛
- ◀ لا يُسمح بنقل الأفراد بالزّي الرسمي والأفراد الذين يرتدون الزي العسكري ونقل الأسلحة النارية أو الأسلحة.

## تمويل دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية

52- على المستوى القطري، يتم تمويل عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية من خلال الخطط الاستراتيجية القطرية. وستستمر اللجان التوجيهية للدائرة في تحديد طرائق تمويل عمليات الدائرة، بما في ذلك ما يتعلق باسترداد التكاليف (الرسوم المفروضة على المنظمات لنقل الركاب أو البضائع). ويتمثل دور اللجان في تعزيز المستخدمين للملكية المشتركة، وهي وجه مهم من جوانب الخدمات المشتركة. وفي حين أن المساهمات المقدمة من الحكومات المانحة والمنظمات الحكومية الدولية والصناديق متعددة الأطراف هي المصدر الرئيسي لتمويل عمليات الدائرة، فإن استرداد التكاليف سيستمر في توفير التمويل التكميلي والمساعدة في تعزيز استخدام الخدمة لتلبية الاحتياجات الإنسانية الأساسية.

53- وستمكن آلية التمويل المركزية للبرنامج المنظمة من تلقي المساهمات المخصصة لعمليات الدائرة مركزيا، وذلك نظرا لمرونته في علاقة بتخصيصها في الخطة الاستراتيجية المؤقتة. وبعاد تخصيص الأموال لميزانيات الحافظة القطرية فيما يتعلق بعمليات الطيران في بداية الأزمات الإنسانية، مما يعزز القدرة على التنبؤ والسرعة في الاستجابة لحالات الطوارئ.

### رسوم استرداد التكاليف

54- هناك ثلاثة نماذج رئيسية لتمويل الدائرة:

◀ استرداد التكلفة بالكامل: يتم تمويل تكلفة العملية بالكامل من مستخدمي الخدمة. ويشمل ذلك جميع التكاليف التشغيلية بالإضافة إلى التكاليف الأخرى المتعلقة بالموظفين والخدمات والمعدات والمرافق واللوجستيات والدعم الإداري.

◀ استرداد جزئي للتكاليف: يتم تغطية تكلفة عملية ما جزئيا من مساهمات الجهات المانحة، مع إيرادات إضافية يتم توليدها من خلال رسوم استرداد التكاليف المطبقة على مؤسسات المستخدمين للخدمات المقدمة. ويهدف نموذج تمويل استرداد التكاليف الجزئي إلى:

- تعزيز المواقف المسؤولة من جانب منظمات المستخدمين تجاه الخدمة المشتركة وتقليل عدد حالات عدم الحضور؛
- تحسين جودة الخدمة والوصول الإنساني من خلال الاستخدام الأمثل للأصول الجوية؛
- معالجة النقص في التمويل عندما لا تكون المنظمات المانحة قادرة على تغطية جميع تكاليف تقديم خدمات الطيران داخل البلد.

◀ ممولة بالكامل من المانحين: يتم تغطية التكلفة الإجمالية لعملية ما من مساهمات المانحين فقط.

55- يجب أن تطبق جميع عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية نموذج تمويل لاسترداد التكاليف. وينبغي أن تنتقل العمليات المنشأة حديثا، في أقرب وقت ممكن، من نموذج تمويل ممول بالكامل من الجهات المانحة إلى نموذج تمويل لاسترداد التكاليف. ويتطلب إنشاء نظام لاسترداد التكاليف وقتا، ولن تكون المنظمات الإنسانية العاملة في عمليات الطوارئ المعلنة حديثا قد رصدت ميزانية لتكاليف النقل الجوي، حيث إنها لم تُعرف بعد. ولذلك، ستطبق عملية دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية المنشأة حديثا، في بداية حالة الطوارئ، وبالتنسيق مع منسق الشؤون الإنسانية والمجتمع الإنساني ومجتمع المانحين، نمودجا لتقدير التكاليف يمول بالكامل من الجهات المانحة، عادة لأول 120 يوما، وبعد ذلك، إذا استمرت الحاجة إلى عملية الدائرة، ينبغي أن تنتقل إلى نموذج تمويل قائم على استرداد التكاليف.

56- وستجري الدائرة تحليلا دوريا للتمويل والأداء والجوانب الإنسانية للعمليات، استنادا في جزء إلى تحليل عدم حضور الركاب لتحديد أسعار استرداد التكاليف المناسبة لكل فئة من فئات الركاب.

### استعراض أسعار استرداد التكلفة والأرصدة المرحلة

57- بما أن آليات التمويل تستند إلى مزيج من مساهمات المانحين واسترداد التكاليف، فإن كلا من رسوم استرداد التكاليف وأرصدة التمويل تتطلب رقدا مستمرا لضمان الاستخدام الفعال للموارد وتوافر الأموال من أجل توفير الوصول الأمثل إلى العاملين في المجال الإنساني فضلا عن الاستدامة المستمرة للعمليات. وتستعرض كل عملية من عمليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي

للمساعدة الإنسانية الأسعار المحددة سنويا وتحفظ، كحد أدنى، برصيد مُرحل لمدة ثلاثة أشهر للسنة التالية، وتقدم تقرير بذلك إلى اللجنة التوجيهية.

58- وتطلب الأسعار المقترحة لاسترداد التكاليف إجراءات للتنسيق والموافقة والإبلاغ تؤكد على الدور الحاسم للجنة التوجيهية في علاقة بتنفيذ نظام استرداد التكاليف، وتنتظر في العوامل التالية، مع العلم بأنه يمكن طلب أسعار مختلفة من أنواع مختلفة من المنظمات ووكالات الأمم المتحدة وصناديقها وبرامجها والمنظمات غير الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية المحلية وأعضاء المجتمع الدبلوماسي:

← عوامل التمويل؛

← العوامل الإنسانية؛

← عوامل الأداء؛

← عوامل عدم الحضور.

59- وتطلب دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية وضع مشروعات بنية تحتية واسعة النطاق لدعم سلطات الطيران المدني والمطارات الوطنية في المناطق التي تعمل فيها، رهنا بموافقة اللجنة التوجيهية على المستوى القطري واستخدام الأموال من المصادر المنفصلة عن مصادر التمويل المعتادة للدائرة.

#### نظام تحديد أولويات الركاب

60- سعى البرنامج إلى تلبية جميع طلبات المسافرين لأسباب إنسانية المؤهلين، والمقدمة على أساس أسبقية الحضور في كل فئة من فئات الأولوية. ولتفعيل ذلك، تم إنشاء نظام تحديد أولويات الركاب التالي:

← تظل الأولوية الأولى لعمليات النقل الطارئة أو الإجراء مثل عمليات الإجراء الطبي والأمني.

← الأولوية الثانية هي سفر موظفي المنظمات غير الحكومية المسجلة ووكالات الأمم المتحدة وصناديقها وبرامجها، مع منح أولوية أعلى للاستجابات الإنسانية المنقذة للأرواح. وستُعطى أولوية أعلى لنقل الأفراد المشاركين في أنشطة المستوى 1 من الأهمية الحيوية للبرامج، يليهم المشاركين في المستوى 2 ثم المشاركين في المستوى 3.

← الأولوية الثالثة هي سفر موظفي السفارات وأعضاء السلك الدبلوماسي والبنك الدولي والمؤسسات المالية الأخرى المسجلة.

61- وتعزيزا لبيئة سفر آمنة، وتحسينا لفعالية وكفاءة الخدمة وزيادة أموال استرداد التكاليف، يجوز للبرنامج، بالتنسيق مع اللجان التوجيهية، إنشاء نظم استثنائية لتخصيص المقاعد الخالية غير المحجوزة للفئات الركاب التالية. ولن يُستخدم تمويل دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية لدعم نقل الركاب في هذه الفئات، وعليهم دائما السفر على أساس استرداد التكاليف بالكامل:

← الأعضاء من غير الأفراد المعتمدين من منظمات المستخدمين المسجلين، مثل المعالين والشركاء المنفذين والعاملين في وسائل الإعلام؛

← المسؤولين الحكوميين الوطنيين: قد تطلب منظمات المستخدمين المسجلين من الدائرة الإنسانية استيعاب المسؤولين الحكوميين الوطنيين الذين يضطلعون بدور بالغ الأهمية في تنفيذ مشروعاتهم الإنسانية في بلد العمليات؛

← اللاجئين والمشردون داخليا، فقط فيما يتعلق بمشروعات مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين والمنظمة الدولية للهجرة؛

← أفراد طاقم المشغلين الجويين المتعاقد معهم الذين يسافرون لأغراض تناوب الطاقم.

62- وسيحترم البرنامج المبادئ الإنسانية وسيبذل العناية الواجبة في طلب الإذن وإدارة طلبات السفر الاستثنائية هذه. وسيتم تيسير هذه الطلبات على أساس استرداد التكاليف بالكامل.

#### استراتيجية الخروج وتكوين الأسطول

63- بالنظر إلى الطبيعة المؤقتة لخدمة النقل الجوي المشتركة وتوافقها الوثيق مع غايات أهداف التنمية المستدامة، يجب أن تجري كل عملية من عمليات الدائرة استعراض سنوي لرصد الظروف الموضوعية المطلوبة من أجل الحفاظ على تقديم الخدمات المشتركة على المستوى القطري. ويستند الاستعراض إلى الركائز الثلاث التالية:

- ◀ استعراض سوق النقل الجوي التجاري في بلد العملية ووسائل السفر البديلة؛
- ◀ تقييم أداء خدمات الدائرة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر شبكات الركاب والبضائع والطلبات المقابلة وأسطول الطائرات؛
- ◀ ملاحظات أصحاب المصلحة.

64- ويجب أن تقدم كل عملية من عمليات الدائرة هذا الاستعراض ونتائجه التي تشمل مستوى الخدمة المطلوبة بتركيبة الأسطول المقابل، إلى مكتب البرنامج القطري ذي الصلة ورئيس دائرة الطيران في البرنامج واللجنة التوجيهية ذات الصلة للمصادقة عليها على أساس سنوي.

#### خدمات ثنائية عند الطلب

65- تدعو الخطة الاستراتيجية للبرنامج للفترة 2022-2025 إلى توسيع نطاق تقديم الخدمات، سواء المحددة في الولاية أو عند الطلب، لتحسين كفاءة وفعالية المجتمعات الإنسانية والإنمائية. وتشمل هذه الخدمات خدمات النقل الجوي المخصصة للجهات الفاعلة الإنسانية والإنمائية (كيانات الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية والجهات المانحة) ونقل البضائع على الصعيدين العالمي والقطري.

66- وقد تطلب المنظمات الإنسانية من البرنامج تقديم خدمات النقل الجوي الثنائية عند الطلب. وتُقدم هذه الخدمات تحت رعاية خارطة الطريق الاستراتيجية لسلسلة الإمداد في البرنامج للفترة 2022-2025، بناء على الحضور الميداني للبرنامج ومعرفته بالسوق وخبرته وحجمه وبما يتفق تماما مع المبادئ الإنسانية.

67- وتُمول الخدمات الثنائية عند الطلب بالكامل من الشريك الطالب، ويجري تقييمها والإبلاغ عنها بناء على إطار النتائج المؤسسية للبرنامج ومؤشرات الأداء الإضافية على النحو الذي يطلبه الشريك الطالب.

#### خدمات النقل الجوي المخصصة

68- يُمول البرنامج بالكامل خدمات النقل الجوي المتخصصة مثل عمليات النقل الجوي والإنزال الجوي لتوصيل الأغذية أثناء عمليات الطوارئ وخدمات الشحن الجوي المقدمة كجزء من مساهمة البرنامج في هدف التنمية المستدامة 2، ويجري الإبلاغ عنها من خلال آليات مؤسسية.

69- وبالإضافة إلى عمليات نقل الأغذية، تقدم دائرة الطيران في البرنامج خدمات النقل الجوي للبضائع لدعم التدخلات الإنسانية وتلبية متطلبات الطيران الطارئة والممتدة. واختارت اللجنة الدائمة المشتركة بين الوكالات البرنامج، بسبب خبرته في مجال اللوجستيات الإنسانية، يكون الوكالة الرائدة لمجموعة اللوجستيات ويكون بمثابة "مزود الملاذ الأخير" في تقديم خدمات لوجستية مشتركة عندما تعيق الثغرات الحرجة الاستجابة الإنسانية. وعند الضرورة، ستقوم مجموعة الخدمات اللوجستية بتنسيق وتيسير الوصول إلى الخدمات اللوجستية المشتركة للشركاء الإنسانيين، بما في ذلك النقل الجوي للبضائع للإغاثة التي يقدمها البرنامج وفقا لأولويات الإنسانية التي وضعها فريق الأمم المتحدة القطري أو منسق الشؤون الإنسانية.

70- وكجزء من أنشطة سلسلة الإمداد التي يضطلع بها البرنامج، تطلب المكاتب القطرية للبرنامج العمليات الجوية لدائرة الطيران في البرنامج وتنفذ وفقا لإجراءات سلسلة الإمداد في البرنامج.<sup>19</sup> وتُكفل فعالية هذه الخدمات وكفاءتها من حيث التكلفة من خلال تقييمات داخلية تحدد أنسب وسائل النقل بناء على المتطلبات التشغيلية، وتوازن بين السرعة والمرونة والموثوقية والتكلفة لكل نوع من أنواع النقل. وينبغي أن توفر وسيلة أو وسائل النقل المختارة حلا أمثل يأخذ في الاعتبار طبيعة البضائع المراد نقلها، وإلحاح الحاجة وتقليل التكلفة إلى أدنى حد. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن الوسيلة الأنسب قد لا تكون الخيار الأقل تكلفة.

## أهداف على المستوى العالمي

### تعزيز نظم الطيران وقدراته على الصعيدين الإقليمي والوطني

71- يستفيد البرنامج من خبرته وحضوره وشرائكه لتعزيز نظم وقدرات الطيران على الصعيدين الإقليمي والوطني. ونظرا لواقع السياقات الإنسانية المتمثل في أن معايير السلامة والأمن الوطنية أو المحلية كثيرا ما تكون أقل من المستوى الأمثل، فإن استجابة البرنامج وأنشطته ستدعم حلول طيران أكثر استدامة كلما كان ذلك ممكنا. ورهنا بالسياق، يمكن أن يشمل ذلك بناء وإصلاح المدرجات ومباني المطارات، والتدريب على السلامة والأمن، وإدخال التكنولوجيا الجديدة.

72- كما يواصل البرنامج التعاون مع أصحاب المصلحة في القطاع مثل منظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي، وكذلك مع سلطات الطيران المدني الوطنية والمشغلين والموردين المحليين، بشأن تطوير الأطر التنظيمية ووضع الإجراءات وإدارة المخاطر في البلدان الهشة التي توجد فيها فجوات.

73- وسيكون الهدف من هذا التعاون هو إنشاء وتنفيذ حلول لتحديات الوصول الجوي الإنساني وتقديم حلول مستدامة طويلة الأجل للسلطات المضيفة في مختلف المجالات الاستراتيجية، ولا سيما لضمان الوصول إلى المطارات ومهابط الطائرات البعيدة للعاملين في المجال الإنساني واللوجستيات. ومن خلال التعاون، سيسعى البرنامج إلى:

- ◀ تعزيز السلامة العامة للطيران المدني من خلال زيادة قدرات الدولة في الرقابة؛
- ◀ زيادة قدرة الملاحة الجوية وكفاءتها، وذلك بالدرجة الأولى عن طريق تحسين أداء البنية التحتية ونظم الملاحة الجوية في المطارات؛
- ◀ تعزيز قدرات أمن الطيران المدني وتيسير أمن الطيران في مهابط الطائرات والمطارات البعيدة؛
- ◀ دعم قطاع الطيران المدني في بلدان المشروع في جميع الأنشطة البيئية المتعلقة بالطيران، بما يتفق مع سياسات وممارسات حماية البيئة.

### العمل كميسر في مجال الاستجابة الإنسانية

74- سيعزز البرنامج دوره في الاستجابة لحالات الطوارئ من خلال تعزيز تنفيذ إطار تعاون شامل بين الحكومات والمنظمات الإقليمية والمجتمع الإنساني وأصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني الدولي من خلال توفير الممارسات الرئيسية لتنفيذ تدابير الاستعداد والاستجابة الفعالة. وسيسهل البرنامج تدفق الاتصالات الفعال بين أصحاب المصلحة، وتحديد القضايا التشغيلية في الوقت المناسب ومعالجة الفجوة بين الاحتياجات الإنسانية والقدرات التشغيلية في حالات الطوارئ.

75- وتعزيزا للاستجابة الفعالة لحالات الطوارئ وتجنب ازدواجية الجهود، سيقود البرنامج جهودا لتعزيز الحوار المستمر على الصعيدين العالمي والقطري بين أصحاب المصلحة في مجال الطيران الإنساني مثل الجسر الجوي للمساعدة الإنسانية التابع للاتحاد الأوروبي، واللجنة الدولية للصليب الأحمر، ومنظمة Mission Aviation Fellowship، والشركاء في مجال تكنولوجيا الطيران والاتصالات.

<sup>19</sup> دليل خدمات النقل واللوجستيات في البرنامج.

## عوامل التمكين الأساسية

76- من شأن عوامل التمكين الأساسية - الشركات والتمويل المستدام والقوة العاملة عالية الأداء وسريعة الحركة - أن تزيد من قدرة البرنامج على تحقيق أهدافه في مجال الطيران. وتتماشى هذه العوامل مع عوامل التمكين المحددة في الخطة الاستراتيجية للبرنامج للفترة 2022-2025، مما يضع سياسة الطيران ضمن إطار مؤسسي أوسع نطاقاً للبرنامج.

### الشركات

77- تركز حوكمة البرنامج وعملياته على وجود شركات فعالة ذات مصداقية، تشمل فيما تشمله الحكومات، وكيانات الأمم المتحدة الأخرى، والمنظمات غير الحكومية، والمؤسسات المالية الدولية، والأوساط الدبلوماسية والجهات المانحة والقطاع الخاص. وتبقى شبكة المنظمات غير الحكومية الواسعة شريكا بالغ الأهمية للبرنامج في تقديم الخدمات المشتركة، فالبرنامج يعتمد على مشاركة المنظمات غير الحكومية في آليات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية لضمان الكفاءة والإنصاف في الخدمات المشتركة وإعطاء الأولوية فيها للعمل الإنساني. ومن شأن إضفاء الصفة المحلية والدور النشط المتزايد للسلطات والمجتمع المدني على المستويين الوطني والمحلي أن يتيحا الفرصة للبرنامج لأداء دور تمكيني، وتقديم المشورة التقنية وتعزيز القدرات الوطنية والمحلية في مجال استجابة الخدمات الجوية في حالات الطوارئ. وتم تحديد الشركات باعتبارها أحد عوامل التمكين الرئيسية في الخطة الاستراتيجية للبرنامج للفترة 2022-2025، وهي تضطلع بدور حاسم في عمليات دائرة الطيران في البرنامج.

78- وستساعد الشراكة والتنسيق مع مقدمي خدمات النقل الجوي للمساعدة الإنسانية الآخرين مثل الصليب الأحمر الدولي، ومنظمة أطباء بلا حدود، ومنظمة Mission Aviation Fellowship وشركة PACTEC، على تحسين أوجه التآزر وتعزيز التنسيق في تقديم الخدمات.

79- كما يلتزم البرنامج بالعمل الاستراتيجي والتقني المنتظم مع منظمات الطيران الدولية والهيئات التنظيمية ومقدمي خدمات النقل الجوي للمساعدة الإنسانية. وستستمر الشركات مع منظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي ووكالة الاتحاد الأوروبي لسلامة الطيران ومؤسسة سلامة الطيران، في المساعدة على ضمان جودة وسلامة أنشطة الطيران في البرنامج. وسيستخدم البرنامج الشركات لتعزيز قدرته على الاستجابة من خلال تبادل المعرفة والوصول إلى المهارات والابتكار في القطاع؛ وعلى سبيل المثال، أجرى اتحاد النقل الجوي الدولي استعراضا للإجراءات الداخلية للبرنامج بشأن التعاقد على الطائرات وتقييم السوق، وساعد في تحسينها.

### التمويل المستدام

80- يهدف البرنامج إلى ضمان تمويل يمكن التنبؤ به من خلال تعزيز آليات التمويل المرنة وتوسيع قاعدة الجهات المانحة<sup>20</sup> وتمويل عمليات البرنامج الجوية من خلال الخطط الاستراتيجية القطرية وآلية الطيران المركزية للبرنامج والحساب الخاص بالطيران لدى البرنامج. ويتمثل الغرض من الحساب في إدارة التكاليف التي تُعزى إلى خدمات المقر والعمليات المخصصة وتوفير التمويل المؤقت لحالات الطوارئ.

81- إن الغرض من الحساب الخاص للطيران هو إدارة التكاليف المنسوبة إلى خدمات المقر والعمليات المخصصة وتوفير التمويل المرحلي لحالات الطوارئ. ومنذ إنشاء الحساب، تمت تغطية تكاليف الأنشطة الممولة من الحساب الخاص للطيران من خلال رسوم استرداد تكاليف الإدارة المستردة من عملاء الطيران.

82- ويستدعي الطلب المتزايد على خدمات دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية تقييم نموذج التمويل الحالي بهدف التأكد مما إذا كان كافيا لتفادي أو تخفيف مخاطر تعليق العمليات بسبب القيود على توفير الموارد. وبالإضافة إلى جهود جمع الأموال المحلية، سينشئ البرنامج آلية تمويل مركزية لتلقي المساهمات المخصصة لأنشطة دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية غير الموجهة إلى خطط استراتيجية قطرية محددة. وسيؤدي هذا النهج الجديد إلى زيادة المرونة في تخصيص

<sup>20</sup> "البرنامج. 2019. استراتيجية الشركات مع القطاع الخاص وتعبئة الأموال منه (2020-2025)". (WFP/EB.2/2019/4-A/Rev.1).



التمويل والاستجابة الأسرع للاحتياجات العاجلة. وسيقم النموذج أيضا من تخصيصات تمويلية تكون أحسن توقيتا ويمكن التنبؤ بها وفعالة استجابة للأزمات الإنسانية المفاجئة. ولن تحل آلية التمويل المركزية محل الجهود المحلية لجمع الأموال أو الدعوة. بل على العكس من ذلك، ستستفيد العمليات من مزيج من المساهمات الموجهة لأنشطة دائرة الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية في إطار الخطط الاستراتيجية القطرية، بينما تكون مؤهلة للمساهمات المخصصة بيسر والتي يتم تلقاها على المستوى العالمي.

### القوة العاملة عالية الأداء وسريعة الحركة

83- تمشيا مع سياسة البرنامج لشؤون العاملين،<sup>21</sup> ستشكل دائرة الطيران في البرنامج قوتها العاملة وتديرها وتطورها لضمان قدرتها على تلبية الطلبات المتغيرة للبيئات المعقدة التي تعمل فيها. ولتوفير قوة عاملة سريعة الحركة أهمية حيوية للعمل في البيئات الإنسانية ودعم ولاية المنظمة، والتي تتطلب عمليات متخصصة مثل عمليات الإنزال الجوي والإجلاء الطبي والأمني. وسواصل البرنامج الاستثمار في قوة عاملة متنوعة وملتزمة وماهرة وعالية الأداء يتم اختيارها على أساس الجدارة. كما تشمل الأولويات فرص التعلم والتدريب للتطوير المهني والحصول على المعرفة والدروس المستفادة وتبادلها.

84- ويعتمد الطيران الإنساني المستدام والأمن والمأمون على توافر موظفين ومشرفين ومديرين يتمتعون بالتأهيل والكفاءة لتخطيط العمليات المعقدة وبعثات دائرة الأمم المتحدة على الصعيد العالمي، ولتنسيق هذه العمليات والبعثات وإدارتها وتشغيلها والاستمرار بها والإشراف عليها. ونظرا لأن موظفي الطيران يضطلعون بدور حاسم في تمكين دائرة الطيران في البرنامج من الاستجابة بفعالية لحالات الطوارئ المفاجئة، فإن من الضروري التأكد من أن تتمتع القوة العاملة فيها بالمهارات والكفاءات التي تتناسب مع بيئة العمل. وتيسر دائرة الطيران في البرنامج ذلك من خلال خطط التوظيف والتدريب الفعالة التي تغطي إدارة المواهب والاحتفاظ بها وتخطيط التعاقب. وستعمل الدائرة، بالإضافة إلى ذلك، على توسيع مجموعات المهارات واجتذاب المواهب الجديدة من القطاع لضمان أن تتوفر لديها مجموعة سريعة الحركة من المتخصصين في مجال الطيران، مع الحفاظ على التمثيل الجغرافي العادل والتوازن بين الجنسين.

### توليد الأدلة

85- تمشيا مع الاستراتيجية المؤسسية وعلى مستوى الشعب، ستسعى دائرة الطيران في البرنامج إلى إحراز تقدم في جمع البيانات وتحليلها من أجل اتخاذ قرارات قائمة على الأدلة. وستستخدم منصات المتعلقة بالبيانات المؤسسية، مثل DOTS، وأداة إدارة الأداء، وأداة التقييم القياسية لمستوى الرصد والتنفيذ من أجل تعزيز إمكانية الوصول إلى البيانات التشغيلية. وبمجرد تحديد تغيير كبير أو فرصة أو تهديد أو خطر في بيئة التشغيل، ستتمكن الدائرة من الوصول إلى جميع البيانات ذات الصلة وتحليلها لاتخاذ قرارات تستند إلى الأدلة الظرفية.

### حلول النقل الجوي المبتكرة للمساعدة الإنسانية

86- يدعم البرنامج تطوير نظم الطائرات الموجهة عن بعد وحلول تسليم البضائع الخاصة بنظم الطائرات بدون طيار، مما سيعزز قدرات النقل الجوي مع تقليل مستوى المخاطر المرتبطة بعمليات النقل الجوي للمساعدة الإنسانية. وقد أقام البرنامج شراكات استراتيجية مع شركات تصنيع المناطيد الرائدة، مما سيعزز قدراته على الاستجابة من خلال نقل جوي أكثر مراعاة للبيئة وأكثر كفاءة، وبيسر تبادل المعرفة والاستفادة من الابتكارات والوصول إلى المواهب في صناعة الطيران.

87- وقد أنشأ البرنامج إطار<sup>22</sup> للتشغيل الآمن والمأمون لنظم الطائرات بدون طيار من جانب موظفي البرنامج، بما يكفل الامتثال للمعايير الدنيا لعمليات هذه النظم وتكليف إدارة تسليم بضائع هذه النظم إلى دائرة الطيران في البرنامج، بما يتماشى مع الممارسات الدولية في صناعة الطيران، وإدارة بيانات هذه النظم وعمليات الربط بشعبة التكنولوجيا، مع التوجيه التقني من دائرة الطيران في البرنامج حسب الاقتضاء.

<sup>21</sup> "البرنامج. 2021. سياسة شؤون العاملين في البرنامج". (WFP/EB.A/2021/5-A).

<sup>22</sup> استخدام الطائرات المسيّرة في الأزمات الإنسانية والعمليات الأخرى. (تعميم المدير التنفيذي (OED2017/006).

88- وسيواصل البرنامج استكشاف فرص إقامة شركات استراتيجية تعزز قدرات الاستجابة من خلال تبادل المعرفة، والاستفادة من الابتكارات والوصول إلى المواهب في الصناعة، وتعزز إبراز صورة البرنامج وتوسع نطاق دعوته للحصول على الموارد.

### التنفيذ

89- سيتحقق تنفيذ سياسة عمليات الطيران من خلال إدارة التغيير على مستويين:

◀ تحت قيادة الإدارة العليا، يضمن مدير سلاسل الإمداد ورئيس دائرة الطيران اتخاذ الإجراءات اللازمة على مستوى المقر والمستوى الإقليمي لتفعيل العوامل التمكينية الأساسية وتحقيق الأهداف.

◀ تعتبر دائرة الطيران في البرنامج مسؤولة عن استعراض وثائق السياسات والتوجيهات والخطط التشغيلية ذات الصلة لضمان توافرها المعياري والتشغيلي مع سياسة عمليات الطيران الجديدة. وعلى سبيل المثال، سيضمن البرنامج أن العناصر ذات الصلة من سياسة عمليات الطيران مدرجة في دليل النقل الجوي، وهو وثيقة توجيهية داخلية للموظفين العاملين في عمليات النقل الجوي في البرنامج، وتغطي المعايير واللوائح والممارسات الموصى باتباعها.

90- وستقوم دائرة الطيران في البرنامج بتعميم سياسة عمليات الطيران في مقر البرنامج ومكاتبه الإقليمية ومكاتبه القطرية وعلى الشركاء والمانحين لضمان فهمهم لأهداف الدائرة ومبادئها وإطار الحوكمة الخاص بها، وشراكاتها، وأنشطتها. وسيغطي تنفيذ السياسة من خلال عمليات التخطيط والميزنة الحالية لدى البرنامج.

### الرصد والإبلاغ والتقييم

91- يستند رصد تنفيذ السياسة والإبلاغ عنه إلى مؤشرات الأداء الرئيسية المحددة كجزء من إطار النتائج المؤسسية للبرنامج و عملية تخطيط الأداء السنوية.

92- وسيجري مكتب التقييم تقييماً مستقلاً للسياسة في فترة ما بين أربع وست سنوات بعد اعتمادها بغية تقييم استمرار ملاءمة السياسة وفعاليتها وتنفيذها وما إذا كان ينبغي تحديثها.