

Distr.: General  
31 January 2012  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



الدورة السادسة والستون

البند ١٣٤ من جدول الأعمال

الميزانية البرنامجية لفترة السنتين ٢٠١٢-٢٠١٣

مقترحات لاستعمال الموارد المخصصة للسفر بالطائرة على نحو أكثر  
كفاءة وفعالية

تقرير الأمين العام

موجز

يُقدم هذا التقرير وفقا للجزء الرابع من قرار الجمعية العامة ٢٦٨/٦٥ المتعلق بمعايير تحديد درجات السفر بالطائرة، والذي طلبت فيه الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يقدم إليها في دورتها السادسة والستين المستأنفة تقريراً عن تنفيذ القرار، بما في ذلك التدابير المحددة في مرفق القرار، وعن الخطوات العملية المتخذة لتعزيز استعمال الموارد المخصصة للسفر بالطائرة في الأمم المتحدة بكفاءة وفعالية. ويقدم الأمين العام في هذا التقرير معلومات عن التدابير المتخذة لاستعمال الموارد المخصصة للسفر بالطائرة في الأمم المتحدة على نحو أكثر كفاءة وفعالية.



## أولا - مقدمة

١ - تحكم معايير تحديد درجات السفر بالطائرة في الأمم المتحدة مجموعة من القرارات والمقررات الصادرة عن الجمعية العامة، من بينها القرارات ٢١٤/٤٢ و ٢٤٨/٤٥ ألف و ٢١٤/٥٣<sup>(١)</sup> و ٢٦٨/٦٥، والمقررات ٥٥٥/٤٠ و ٤٤٢/٤٤ و ٤٥٠/٤٦ و ٥٨٩/٥٧. ويحدد الفصل السابع من النظام الأساسي لموظفي الأمم المتحدة والنظام الإداري المؤقت للموظفين العاديين في ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩ أيضا الظروف والشروط التي تدفع الأمم المتحدة بموجبها مصاريف السفر إلى الموظفين (ST/SGB/2009/7).

٢ - ويتناول هذا التقرير المسائل المتصلة بالأحكام التي تنظم سفر موظفي الأمم المتحدة. وترد في الفرع الثاني تدابير إصلاحية موصى بها تتعلق بمعايير تحديد درجات السفر بالطائرة لموظفي الأمم المتحدة. ويتعلق الفرع الثالث بتنسيق المسائل المتصلة بالسفر الجوي عبر منظومة الأمم المتحدة، ويتعلق الفرع الرابع باستخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر الجوي في مهام رسمية، ويتعلق الفرع الخامس بتتبع التكاليف المرتبطة بالسفر الجوي التجاري في الأمانة العامة، ويتعلق الفرع السادس بتنفيذ نموذج السفر في مشروع تخطيط الموارد في المؤسسة، نظام أوموجا، ويتناول الفرع السابع تفويض سلطة منح استثناءات من معايير تحديد درجات السفر بالطائرة. ويرد في الفرع الثامن موجز لتوصيات الأمين العام.

## ثانيا - توصيات بشأن الخطوات اللازمة لتعزيز فعالية وكفاءة استعمال الموارد المخصصة للسفر بالطائرة في الأمم المتحدة

٣ - طلبت الجمعية العامة في الفقرة ٢ (هـ) من مرفق القرار ٢٦٨/٦٥ إلى الأمين العام استكمال الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية (ST/AI/2006/4 و Amend.1 و 2) مع أخذ جملة أمور في الاعتبار، منها قرارات الجمعية العامة المتخذة في هذا الصدد والتطورات الأخيرة في مجال السفر بالطائرة مثل المنتجات الجديدة التي قدمتها شركات النقل الجوي والدرجات الجديدة للسفر بالطائرة وإدراج أحكام تتضمن تعليمات للموظفين بشأن: (أ) جمع النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة واستخدامها، كلما أمكن ذلك، لتمويل السفر في مهام رسمية؛ (ب) عدم استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة

(١) قررت الجمعية العامة في الفقرة ١٤ من الجزء الرابع من قرارها ٢١٤/٥٣ ضرورة منح رئيس الجمعية العامة سلطة تامة تخوله استخدام الأموال المرصودة في الميزانية من أجل مكتب الرئيس، بما في ذلك السفر.

من السفر بالطائرة في مهام رسمية لأغراض السفر الشخصي؛ (ج) شراء تذاكر السفر أسبوعين على الأقل قبل السفر، كلما أمكن ذلك.

٤ - ويقترح الأمين العام على الجمعية العامة التدابير الإصلاحية المحددة أدناه لتنظر فيها. فمن شأن هذه التدابير المساعدة في تعزيز فعالية وكفاءة استعمال الموارد المخصصة للسفر بالطائرة في الأمانة العامة من خلال تدابير إصلاحية بسيطة، وإن كانت مهمة، لا تؤثر إلا بشكل طفيف على المزايا والاستحقاقات الكلية للموظفين.

### استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة

٥ - يوصي الأمين العام بأن يُدرج في الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية حكم يوجه تعليمات لجميع موظفي الأمم المتحدة بـألا يستخدموا لأغراض السفر الشخصي أي نقاط محسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة اكتسبوها نتيجة أداء مهام رسمية باسم المنظمة. وعلاوة على ذلك، يشجع جميع موظفي الأمم المتحدة على أن يقوموا حيثما أمكن باستخدام النقاط التي اكتسبوها نتيجة أداء مهام رسمية باسم المنظمة في السفر في مهام رسمية. وفي الفرع الرابع من هذا التقرير، يجري استعراض جدوى وضع برنامج رسمي لاستخدام هذه النقاط في السفر في مهام رسمية.

### شراء تذاكر السفر مقدما

٦ - فيما يتعلق بمسألة شراء الأمم المتحدة لتذاكر السفر في مهام رسمية قبل موعد السفر بأسبوعين على الأقل، صدرت تعليمات إلى جميع رؤساء المكاتب والإدارات بكفالة الانتهاء من ترتيبات السفر قبل موعد السفر بـ ١٦ يوما.

### الحجز عن طريق الإنترنت

٧ - اتخذت الأمانة العامة خطوات لدمج إمكانية الحجز عن طريق الإنترنت في عمليات السفر الخاصة بها. وتحقيقا لهذه الغاية، قام أحد الخبراء الاستشاريين باستعراض جميع الرحلات المحجوزة وتذاكر السفر الصادرة في المقرر ودراسة إمكانية حجز هذه الرحلات باستخدام نظام على شبكة الإنترنت. وأدرج شرط استخدام أداة الحجز عن طريق الإنترنت في نطاق عقد وكالة السفر الحالي، ومن المقرر أن يبدأ التنفيذ التدريجي للحجز عن طريق الإنترنت في نيسان/أبريل ٢٠١٢. وتجدر الإشارة إلى أن الحجز عن طريق الإنترنت لا يصلح إلا لجزء من رحلات الأمم المتحدة، بينما سيظل من الضروري في غالبية الرحلات قيام

وكلاء مؤهلين بالحجز والتدخل اليدويين. وأُدججت أيضا إمكانية الحجز عن طريق الإنترنت في عمليات سير العمل في نموذج السفر في نظام أوموجا.

### معايير تحديد درجات السفر بالطائرة

٨ - عندما يؤذن بالسفر لغير الموظفين، من قبيل الخبراء الاستشاريين أو فرادى المتعاقدين أو أعضاء اللجان، تستند معايير تحديد درجات سفرهم بالطائرة حاليا إلى المعايير المعمول بها للموظفين. ويوصى بأن تظل درجة السفر الأدنى مباشرة من الدرجة الأولى في الرحلات الجوية التي تزيد مدتها على تسع ساعات هي الدرجة التي يسافر بها الموظفون وأعضاء اللجان والأفرقة الذين تزيد مدة رحلاتهم الجوية على تسع ساعات<sup>(٢)</sup>. أما المسافرون الآخرون، بمن فيهم الخبراء الاستشاريون وفرادى المتعاقدين، فسيُشترط سفرهم بالدرجة الاقتصادية ما لم يقرر الأمين العام خلاف ذلك مع أخذ ظروف المسافر في الاعتبار (أي الدواعي الصحية ومصالح المنظمة).

### نظام بدل الإقامة اليومي

٩ - يُستحق في الوقت الحالي دفع بدل إقامة يومي لموظفي الأمم المتحدة، حتى وإن كانوا على متن طائرة، اعتبارا من أول ليلة يغادرون فيها مكان الإقامة أو مركز العمل إلى آخر ليلة في مكان المهمة الرسمية. ونظرا إلى أن هؤلاء الموظفين لا يتحملون مصروفات مالية وهم على متن الطائرة، فإنه يوصى بالتوقف عن دفع بدل الإقامة اليومي أثناء الرحلة الجوية للأشخاص المأذون لهم بالسفر في مهمة رسمية باسم الأمم المتحدة. ويوصى بدفع بدل إقامة يومي إلى الموظفين اعتبارا من اليوم الأول الذي يصلون فيه إلى موقع المهمة الرسمية إلى آخر ليلة يقضونها في ذلك الموقع إلا إذا كانت هناك أدلة إثبات مستندية (فاتورة الفندق) تثبت تحملهم لمصروفات نتيجة تسجيل الدخول المبكر في الفندق أو الخروج المتأخر منه.

١٠ - ويحق في بعض الأحيان لأعضاء الأجهزة أو الأجهزة الفرعية العاملين بصفاتهم الشخصية، أو في حالات محددة بصفاتهم ممثلين لحكوماتهم، قبض مصروفات السفر وبدل الإقامة. وفي حين يقوم هؤلاء الأعضاء بحضور اجتماعات تُعقد بعيدا عن مكان إقامتهم أو مركز عملهم الاعتيادي، فإن بدل الإقامة اليومي يكون مستحق الدفع بمعدلات مكافئة للمعدلات القياسية لبدل الإقامة أثناء السفر المطبقة على مسؤولي الأمانة العامة، مضافا إليها نسبة ٤٠ في المائة. ولا تخضع هذه المعدلات للخفض بعد ٣٠ أو ٦٠ يوما.

(٢) ترد القواعد الخاصة التي تحكم دفع مصاريف السفر وبدلات الإقامة لأعضاء الأجهزة والأجهزة الفرعية التابعة للأمم المتحدة في الوثيقة ST/SGB/107/Rev.6 المؤرخة ٢٥ آذار/مارس ١٩٩١.

## الإذن بالسفر الرسمي

١١ - لا تشدد سياسة السفر الحالية على استخدام بدائل عن السفر الجوي. ويوصى بأن يدرج في الأمر الإداري المنقح بشأن السفر في مهام رسمية حكم يلزم مديري البرامج بالتصديق على أنه قد نُظر على النحو المناسب في إمكانية تحقيق الغرض من ذلك السفر عن طريق وسائل بديلة كالتداول بالهاتف أو بالفيديو أو البث الشبكي قبل الموافقة على أي سفر رسمي.

## وسيلة السفر وتاريخه ودرجته

١٢ - لا تأخذ سياسة السفر الحالية في الاعتبار العوامل البيئية عند تحديد وسيلة السفر، حتى في الحالات التي يمكن أن تتوافر فيها وسائل نقل بديلة قد ينتج عنها خفض في انبعاثات غازات الدفيئة مع تحقيق الأهداف المنشودة من السفر. وفي حين يوصى بأن يظل السفر الجوي هو وسيلة النقل العادية في المهام الرسمية، فإنه يوصى بأن يُدرج في استكمال الأوامر الإدارية بشأن السفر الرسمي حكم يشجع على استخدام وسائل نقل أخرى، يمكن أن تعود بالنفع على البيئة دون زيادة تكلفة السفر.

١٣ - وتنص سياسة السفر الحالية على أن يكون خط السير العادي لجميع أشكال السفر الرسمي هو أقصر الطرق وأكثرها اقتصاداً. ولا يستفيد هذا الحكم تحديداً من التحالفات وأوجه الترابط بين مختلف شركات الطيران. فعند إدارة السفر الجوي، يُنظر، على سبيل الأولوية، في أقصر الطرق التي قد لا تكون بالضرورة هي الأرخص تكلفة لرحلة معينة. وفي هذا الصدد، يُطلب من الجمعية العامة أن تنظر في حذف عبارة "أقصر" وأن تأذن للأمين العام بإدارة السفر في مهام رسمية باللجوء إلى طرق بديلة، بما في ذلك خدمة الرحلات غير المباشرة بدلا من الرحلة المباشرة، عندما يمكن تحقيق وفورات كبيرة، على ألا يتجاوز الوقت الإجمالي المخصص لفترات التوقف المقررة من أجل تغيير الطائرة أو أي أغراض أخرى مدة أربع ساعات.

١٤ - ويوصى في الحالات التي يُجمع فيها بين السفر لزيارة الأسرة والسفر في إجازة لزيارة الوطن أو لزيارة الأسرة أن يكون مستوى درجة السفر بالطائرة للرحلة كلها، بما في ذلك السفر في مهمة رسمية، هو مستوى درجة السفر الجوي للسفر في إجازة زيارة الوطن أو زيارة الأسرة وفقاً لأسعار تذاكر السفر الأقل تكلفة بغض النظر عن مدة الرحلة.

١٥ - ويتحدد في الوقت الحالي معيار درجة السفر لرحلة ما على أساس وقت الطيران الكلي لجميع أجزاء الرحلة إلى وجهة معينة بشرط عدم توقف الرحلة في محطات لأغراض رسمية لفترة تزيد على يوم. ويوصى بأن يتحدد معيار درجة السفر لكل رحلة بصورة

منفصلة وعلى أساس وقت الطيران لكل جزء من الرحلة على حدة إلا إذا استؤنف السفر أو استمر في نفس اليوم إلى الوجهة النهائية.

١٦ - وبموجب القواعد الحالية، تُدرج في وقت الطيران الكلي لرحلة ما فترة ترانزيت تصل إلى أربع ساعات عند تحديد معيار درجات السفر بالطائرة. ويوصى الأمين العام بأن تنظر الجمعية العامة في تخفيض الحد الأقصى لمدة الترانزيت من أربع ساعات إلى ساعتين في حساب وقت الرحلة الكلي.

١٧ - وكتدبير لتوفير التكاليف، يوصى بأن تكون الدرجة الاقتصادية هي درجة السفر بالطائرة لجميع الموظفين الذين يرتبط سفرهم بحضورهم كمشاركين في أنشطة التعلم والتطوير<sup>(٣)</sup>. أما الموظفون الذين يسافرون في إطار هذه الأنشطة بصفة معلّمين، أو كجزء من واجباتهم الرسمية، فيوصى بأن يستند تحديد درجة سفرهم إلى التحديد العادي لدرجات السفر.

١٨ - ولا تنص سياسة السفر الرسمي لدى المنظمة حالياً على معيار تحديد درجة السفر لأفراد الحراسة المرافقين للأشخاص الذين يتم إجلأؤهم. ويوصى بأن تكون الدرجة السياحية هي درجة السفر لأفراد الحراسة، حتى يمكن أن يجلسوا في نفس مقصورة الأشخاص الذين يرافقونهم ممن يتم إجلأؤهم.

١٩ - وحتى يتسنى استعمال المنتجات الجديدة التي تستحدثها شركات الطيران، يوصى بأن يشجع الأمر الإداري المنقح على انتهاز سياسة طوعية لخفض درجة السفر من درجة رجال الأعمال إلى الدرجة الاقتصادية الممتازة أو الاقتصادية العادية بدلا من قصر الاستحقاق على أقل سعر تذكرة سفر بالدرجة الاقتصادية. ويوصى بأن تنظر المنظمة في تغطية رسوم السفر بالدرجة الاقتصادية الممتازة إذا اختار الموظف المعني طوعا خفض درجة سفره من درجة خدمة أعلى.

### وقت السفر بخلاف إجازة زيارة الوطن وزيارة الأسرة

٢٠ - فيما يتعلق بمسألة وقت السفر بخلاف إجازة زيارة الوطن وزيارة الأسرة، يُطلب من الجمعية العامة قصر منح فترات الاستراحة (عند الوصول إلى وجهة معينة)، على السفر بالدرجة الاقتصادية عندما تستغرق الرحلة أكثر من ٦ ساعات. وفي هذه الحالات، لا يُطلب في العادة من موظفي الأمم المتحدة البدء في تنفيذ مهامهم في غضون ١٢ ساعة من وصولهم إلى وجهتهم. ويستند القيد المذكور أعلاه إلى أن الموظفين الذين يسافرون في الدرجة الأدنى

(٣) انظر ST/SGB/2009/9، الفرع ١-١، للاطلاع على تعريف التعلم والتطوير.

مباشرة من الدرجة الأولى يتمتعون بمستوى معين من الراحة يتيح لهم القدرة على الالتحاق بمكان العمل في غضون فترة زمنية معقولة (أربع ساعات) من وصولهم إلى وجهة معينة.

٢١ - وينبغي النظر في إلغاء محطات التوقف للاستراحة على طريق السفر. ونظرا إلى سرعة الطائرات الحديثة، قد يؤدي ذلك إلى تحقيق وفورات بتخفيف الحاجة إلى دفع بدل الإقامة اليومي الذي ينجم عن حالات التوقف تلك المخصصة للاستراحة.

### وقت السفر في إجازة زيارة الوطن والزيارة العائلية

٢٢ - تمنح السياسة العامة الحالية وقت سفر لجميع الرحلات المتعلقة بإجازات لزيارة الوطن أو زيارة الأسرة. فمن المستحسن قصر وقت السفر المقرر على الموظفين الذين يحصلون على تذاكر الطيران من المنظمة. وبالنسبة للسفر باستخدام خيار المبلغ المقطوع، فلا يُمنح أي وقت سفر إذ عادة ما يُستخدم هذا الخيار عوضا عن جميع الاستحقاقات المتعلقة بذلك السفر.

٢٣ - وإضافة إلى ذلك، ونظرا إلى سرعة الطائرات الحديثة، يوصى بأن تنظر الجمعية العامة في الحد من وقت السفر الممنوح (الأيام غير المقطوعة من الإجازة السنوية) لرحلات الذهاب والإياب على حد سواء في حالة زيارة الوطن أو زيارة الأسرة. وسيُمنح وقت السفر استنادا إلى أيام السفر التقويمية الفعلية، وذلك وفقا لطريق السفر المأذون به.

### المبلغ المقطوع

٢٤ - لا بد من موازنة المصطلحات المستخدمة في الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية مع المصطلحات التي تستخدمها شركات الطيران، وذلك في الفرع الوارد في الأمر الإداري بشأن تحديد المبلغ الذي يتعين دفعه للموظفين الذين يفضلون خيار المبلغ المقطوع. والجمعية العامة مدعوة إلى النظر في الاستعاضة عن جملة "نسبة ٧٥ في المائة من السعر الكامل لتذكرة سفر بالدرجة الاقتصادية" بجملة "نسبة ٧٥ في المائة من أقل سعر لبطاقة سفر بالدرجة الاقتصادية التقييدية" الذي تحدده شركة النقل الجوي الأقل تكلفة والمدرجة في جداول الطيران العالمية.

٢٥ - ولكي تستفيد المنظمة إداريا من استخدام خيار المبلغ المقطوع، تُلتَمَس موافقة الجمعية العامة على توسيع نطاق المبلغ المقطوع ليشمل السفر عند التعيين الأولي والنقل والانتداب. وعلى غرار جميع أنواع السفر الأخرى التي يقدم فيها خيار المبلغ المقطوع، فإن السفر عند التعيين الأولي، والنقل، والانتداب سيستند إلى نسبة ٧٥ في المائة من أقل سعر

لبطاقة سفر بالدرجة الاقتصادية التقييدية الذي تحدده شركة النقل الجوي الأقل تكلفة والمدرجة في جداول الطيران العالمية.

### ثالثاً - التنسيق في مسائل السفر الجوي على صعيد منظومة الأمم المتحدة بأسرها

٢٦ - طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام، في مرفق قرارها ٢٦٨/٦٥، تشجيع مزيد من التنسيق على صعيد منظومة الأمم المتحدة بأسرها فيما يتعلق بمسائل السفر بالطائرة، من خلال أمور منها الاستفادة من خبرات الهيئات القائمة مثل شبكة السفر المشتركة بين الوكالات، ومواصلة بحث ترتيبات بديلة لشراء خدمات السفر بالطائرة باستخدام القوة الشرائية الجماعية للأمم المتحدة.

٢٧ - واستجابة لذلك، بحثت شبكة السفر المشتركة بين الوكالات مرة أخرى إمكانية إبرام اتفاقات عالمية مع شركات الطيران داخل منظومة الأمم المتحدة. ودعت الشبكة، في أحدث اجتماع لها عقدته في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١، ممثلي تحالف رئيسي لشركات الطيران إلى مناقشة المتطلبات المتعلقة بإبرام اتفاقات عالمية مع شركات الطيران تشمل جميع مؤسساتها وصناديقها وبرامجها ووكالاتها.

٢٨ - وإضافة إلى ذلك، دأبت فرادى المنظمات على الاتصال مع شركات الطيران والتحالفات بشأن مسألة الاتفاقات العالمية المتعلقة بعمليات كل منها في جميع أنحاء العالم. وأتى هذا الجهد متابعاً لجهود سابقة بذلتها شبكة السفر وتحالفات رئيسية ثلاثة في عام ٢٠٠٣ لتقديم عروض اتفاقات عالمية مع شركات الطيران إلى منظومة الأمم المتحدة.

٢٩ - وكانت النتيجة في عام ٢٠٠٣ إبرام اتفاق عالمي مع إحدى شركات النقل الجوي الدولية المهيمنة يتضمن خصومات بنسبة تتراوح بين ١٠ و ١٥ في المائة على الأسعار المعلنة لتذاكر السفر. وكان يتعين حجز التذاكر من خلال الاتصال هاتفياً بشركة الطيران أو عبر وكالاتها على شبكة الإنترنت أو عبر عدد محدود من وكالات السفر وباستخدام بطاقة الائتمان الخاصة بالشخص أو بالمؤسسة. غير أنه بعد فترة سنتين ورغم الجهود الكبيرة التي بذلتها المؤسسات وكذلك شركة الطيران على الدعاية للاتفاق، لم يُعَ سَوى ١٠ تذاكر.

٣٠ - وبيّنت هذه الاستجابة المحدودة أنه بالرغم من أن الخصم المتفاوض عليه الذي تتراوح نسبته بين ١٠ و ١٥ في المائة على الأسعار المعلنة لتذاكر الطيران كان جيداً قياساً إلى الاتفاقات العالمية الأخرى التي أبرمتها كيانات المؤسسة مع شركات الطيران، فإنه غير قادر على المنافسة في سوق الأمم المتحدة حيث عادة ما يبلغ الخصم بموجب الاتفاقات المحلية نسبة تتراوح بين ١٠ و ٥٠ في المائة.



٣١ - وتبين أيضا أن كثيرا من مؤسسات الأمم المتحدة تقوم بشراء التذاكر بصورة فردية في كثير من الأسواق، الأمر الذي يؤدي إلى الحصول على أسعار غير معلنة لتذاكر الطيران أرخص من الأسعار المتاحة من خلال أنظمة التوزيع العالمية التي تستخدمها شركات الطيران.

٣٢ - وخلال الاجتماع الذي عقدته شبكة السفر في روما في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١، شدد أحد التحالفات الرائدة بين شركات الطيران على ضرورة توفر ما يلي قبل إبرام اتفاقيات عالمية مع شركات الطيران:

- جهة تفاوض وحيدة مع اتخاذ القرارات على الصعيد العالمي
- توافر بيانات السفر على الصعيد العالمي
- شبكة عالمية وموحدة لوكالات السفر
- شروط محددة وقابلة للإنفاذ بالنسبة للحصة السوقية
- حد أدنى من الضمانات بالنسبة للإيرادات
- إمكانية التكاليف باستخدام شركات النقل المتعاقد معها على خطوط محددة بصرف النظر عن السعر

٣٣ - ووجدت شبكة السفر أنه في حين يمكن استيفاء أول شرطين (أي جهة تفاوض وحيدة/اتخاذ القرارات على الصعيد العالمي، وتوافر بيانات السفر على الصعيد العالمي)، فإن الشروط المتبقية لا يمكن استيفاؤها ضمن منظومة الأمم المتحدة.

٣٤ - ومع مراعاة الخبرة المكتسبة من خلال الصفقة العالمية السابقة المعقودة مع إحدى شركات الطيران الكبرى والشروط التي حددتها التحالفات العالمية لتلك الاتفاقات مع شركات الطيران، لاحظت شبكة السفر أن القيود الحالية ليست مواتية للشروع في عقد صفقة في هذا الوقت. وبالنسبة للأمانة العامة للأمم المتحدة وحدها، فإن الهياكل الأساسية اللازمة لإدارة هذه الصفقات العالمية لن تتوفر لحين تطبيق نظام إداري داخلي موحد (أي نظام أوموجا)، في أقرب وقت ممكن.

٣٥ - غير أن مؤسسات الأمم المتحدة ما فتئت تحرز نجاحات كبيرة في التفاوض بشأن إبرام اتفاقات تنافسية للغاية مع شركات الطيران في الأسواق الإقليمية من خلال دمج مشتريات التذاكر لصناديق الأمم المتحدة وبرامجها العاملة في المنطقة نفسها. وتقوم جميع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة الموجودة في نيويورك بالتفاوض معاً في إبرام اتفاقات مع شركات الطيران باستخدام القوة الشرائية الجماعية للأمانة العامة للأمم المتحدة وبرنامج

الأمم المتحدة الإنمائي ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة، وصندوق الأمم المتحدة للسكان وغيرها من المنظمات الأصغر حجماً. وتتراوح نسبة الخصومات التي تحققت بين ١٠ وأكثر من ٥٠ في المائة من أسعار التذاكر المعلنة العادية وبمتوسط يبلغ ٢٩ في المائة. وهي تعتبر الأفضل في فئتها في كثير من الأسواق.

٣٦ - ومع مراعاة أن السفر الذي يقوم به موظفو المنظمات التي مقرها نيويورك يغطي ٦ ٦٠٠ أزواج من المدن سنوياً، فإن اتفاقات الخصم المبرمة مع أكثر من ٣٥ شركة نقل في نيويورك تضمن أوسع تغطية ممكنة من حيث الخصومات لشتى أنماط السفر. والخصومات التي تم التفاوض بشأنها نيابة عن المنظمات التي تقع مقارها في نيويورك، متاحة أيضاً لمنظمات أخرى تقع مقارها خارج نيويورك فيما يتعلق بسفر موظفيها انطلاقاً من الولايات المتحدة الأمريكية، بما فيها منظمة الصحة العالمية. وجميع تذاكر السفر التي تشتريها منظمة الصحة العالمية في جنيف لرحلات تنطلق من أمريكا الشمالية مشمولة بالخصومات التي تم التفاوض عليها في نيويورك، وهذا ما يعني في واقع الأمر توفير خصم عالمي لهذا الغرض.

٣٧ - وبالمثل، وفي جنيف، حقق الفريق المشترك بين المنظمات الدولية المعني بالمفاوضات مع شركات الطيران خصومات مجدية للغاية في سوق تفتقر إلى المنافسة القوية. ونتيجة لضم نفقات السفر التي تتكبدها ١٢ منظمة دولية تقع مقارها في جنيف، فافض الفريق على إبرام اتفاقات مع ٣٠ شركة وتحالفاً في مجال الطيران للحصول على خصومات تتراوح بين ١٥ و ٤٥ في المائة. ونظراً لأن ٥٠ في المائة من تذاكر السفر المشتراة في جنيف تتعلق برحلات تنطلق من خارجها، فقد تأكد الفريق من صلاحية عدد متزايد من الخصومات للسفر من جنيف وإليها فضلاً عن خطوط السفر الأخرى من نقطة إلى أخرى. وأدى هذا أيضاً إلى إبرام اتفاقات شبه عالمية، مما أتاح للصناديق والبرامج والوكالات المتخصصة التي تقع مقارها في جنيف الاستفادة من أسعار التذاكر المخفضة المتفاوض عليها لموظفيها المسافرين انطلاقاً من كثير من الأماكن خارج أماكن عملهم الرئيسية.

٣٨ - وتمثل جهد آخر موجه نحو استخدام القوة الشرائية العالمية للأمم المتحدة في الاستفادة المتبادلة من الخصومات والوكلاء من نيويورك وجنيف. ومن أجل تمديد ساعات العمل في جنيف حتى منتصف الليل، يقوم الفريق المشترك بين المنظمات الدولية المعني بالمفاوضات مع شركات الطيران بتمويل قدرة وكلاء السفر في المقر التي تدعم عمليات السفر في جنيف. وبإمكان الوكلاء استعمال خصومات شركات الطيران التي يتم التفاوض بشأنها في نيويورك للسفر انطلاقاً من أمريكا الشمالية أو من جنيف بما يكفل تطبيق أعلى مستوى من الخصومات على جميع الرحلات.

٣٩ - وتقوم مؤسسات الأمم المتحدة باستكشاف إمكانيات توسيع نطاق الاستخدام المتبادل بين المنظمات للاتفاقات المتعلقة بالخصومات التي تم التفاوض بشأنها مع شركات الطيران، وتعمل تلك المؤسسات حاليا في سياق شبكة السفر المشتركة بين الوكالات على إيجاد آليات إدارية بغية المضي في تحسين هذه الممارسة. واستحداث نموذج السفر في نظام أوموجا مقترنا بتوافر التذاكر الإلكترونية، سيتيح لمؤسسات الأمم المتحدة القيام بحجز رحلات السفر في مراكز العمل التي تقدم أقل تكلفة لمسارات سفر محددة.

٤٠ - ودأبت مؤسسات الأمم المتحدة على بحث الإمكانيات لكفالة توافر تذاكر السفر بأرخص الأسعار بالرغم من الطابع اللامركزي والمتنوع نسبيا الذي تتسم به السلطة المعنية باتخاذ القرارات وبشؤون الميزانية. وحاليا، فإن الاتفاقات العالمية مع الخطوط الجوية التي يمكن أن يتم التفاوض بشأنها لن تضيف أية تحسينات على الاتفاقات الموجودة بالفعل. وفي الواقع، إن اعتماد مستوى أدنى للخصم العالمي قد يؤدي إلى الحد من استعداد شركات النقل لمنح خصومات محلية مرتفعة.

#### رابعاً - استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة في السفر بالطائرة في السفر في مهام رسمية

٤١ - طُلب إلى الأمين العام في الفقرتين ٢ (هـ) و (و) من المرفق للقرار ٢٦٨/٦٥ جمع النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة واستخدامها، كلما أمكن ذلك، لتمويل السفر في مهام رسمية ولمواصلة بحث استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من سفر الموظفين في مهام رسمية لشراء تذاكر السفر ورفع درجتها عند الاقتضاء.

٤٢ - واستجابة لهذا الطلب، التمس الأمين العام مساعدة أحد الخبراء الاستشاريين المستقلين الذين يحظون باحترام بالغ في قطاع السفر لإجراء استعراض شامل لإمكانية تطبيق النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة في السفر بالطائرة في السفر في مهام رسمية ضمن برنامج الأمم المتحدة للسفر. وفي خطوة أولى، اتخذ الخبير الاستشاري، كنقطة مرجعية، سياسات الكيانات المعنية التي تمثل أساس المقارنة، وهي: (أ) البنك الدولي وصندوق النقد الدولي؛ (ب) مجموعة مختارة من الحكومات والدول الأعضاء؛ و (ج) شركات القطاع الخاص.

٤٣ - وأجري أيضا استقصاء للخطوط الجوية للوقوف على وجهات نظرها، واستعرض أثر استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة، على أنماط السفر في الأمم المتحدة ونسبة سفر الموظفين إلى سفر غير الموظفين. وقام الخبير الاستشاري بتقدير الوفورات المحتملة المقدمة من الشركة الوحيدة المتخصصة في تتبع تراكم النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة

من السفر بالطائرة لأغراض الأعمال التجارية واستخدام تلك النقاط في السفر في مهام رسمية (الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة). وأدرج أيضا في الاستعراض التقييم الذي أجرته وكالات السفر المتعاقدة مع الأمم المتحدة في المقر وفي جنيف للأثر الناجم عن تطبيق العملية التي تتبعها الشركة على عمليات السفر وتكاليفه.

## النقاط المرجعية

### صندوق النقد الدولي والبنك الدولي

٤٤ - أجرى الخبير الاستشاري استعراضا للجهود والتحليلات السابقة التي تناولت نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة التي قام بها صندوق النقد الدولي والبنك الدولي. ولدى المنظمتين أنماط للسفر الدولي تشمل مسارات معقدة تشبه أنماط السفر للأمم المتحدة. وعلى مدى أكثر من عقد نظر صندوق النقد الدولي والبنك الدولي كل على حدة في إلغاء نظام النقاط المحسوبة بالأميال من أجل التفاوض بشأن الحصول على خصومات أفضل من شركات النقل. ونظرا لتعقيدات الحصول على تذاكر على أساس نظام النقاط المحسوبة بالأميال، فقد قررنا عدم مراعاة النقاط في برامج السفر الخاصة بهما. وأقرت كلتا المنظمتين بأن ذلك سيكون صعبا من الناحية الإدارية وغير فعال من حيث التكلفة.

### مجموعة مختارة من الدول الأعضاء

٤٥ - طبقت حكومة الولايات المتحدة في عام ١٩٩٤ سياسة للاحتفاظ بالنقاط المحسوبة بالأميال المكتسبة من السفر في مهام رسمية، إلا أنها توقفت عن تطبيقها في عام ٢٠٠١. وفي رسالة إلى لجنة الإصلاح الحكومي في مجلس نواب الولايات المتحدة مؤرخة ٢٤ أيار/مايو ٢٠٠١ توجز نتائج أحد الاستعراضات الداخلية، أوصى مكتب المحاسبة الحكومية بأن تسمح الحكومة للموظفين بالاحتفاظ بالنقاط الخاصة بهم للأسباب التالية:

(أ) وجود صعوبات في تتبع وتطبيق نظام النقاط نظرا لما تراه الخطوط الجوية من أن النقاط من حق الشخص المسافر ومسائل الخصوصية المحيطة بالوصول إلى المعلومات المتعلقة بتراكم الأميال؛

(ب) وجود صعوبات عملية في إدارة البرنامج ومحدودية توافر الرحلات المتاحة على أساس نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة. وأشارت الوكالات الحكومية ومكتب المحاسبة الحكومية التي استطلعت آراؤها إلى أن النقاط لم تستخدم في كثير من الأحيان نظرا لعدم توافر الرحلات المتاحة على أساس هذا النظام؛

(ج) خطر ترتب أثر سلبي على مبلغ قدره ٢ بليون دولار من الخصومات التي تم التفاوض بشأنها مع الخطوط الجوية إذا طبقت الحكومة سياساتها بشكل أشد صرامة.

٤٦ - وحصل الخبير الاستشاري على معلومات من ممثلي دولتين عضوين آخرين بشأن سياسات حكومتيهما التي تقتضي استخدام نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة. وتمثل فيما يلي:

(أ) تقوم أغلب البرامج على نظام الشرف، ويفيد الأفراد عن الأميال التي يكتسبونها إلى إدارة داخلية مسؤولة عن تعقب واستعمال النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة. وتعذر على الخبير الاستشاري التأكد من مدى الجهد الإداري المبذول؛

(ب) تُستخدم النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في رفع درجات التذاكر إلى درجة رجال الأعمال، إذ لا تتوافر عموماً تذاكر مجانية بموجب نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة؛

(ج) أقرت بعض الدول الأعضاء التي أجريت معها مقابلات بأن أغلب رحلات السفر في مهام رسمية تتم على خطوط جوية واحدة، وهو ما يزيد من نسبة الرحلات المؤهلة لاستخدام نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة.

### القطاع الخاص

٤٧ - لا توجد شركات قطاع خاص كبيرة تُلزم باستخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في السفر الرسمي عالمياً. وخلال الثمانينات والتسعينات من القرن الماضي، بحثت شركات كثيرة إمكانية تأكيد الحقوق المتصلة بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة المكتسبة من السفر الرسمي، ولكن لم يُنفذ مثل تلك السياسة سوى القليل من الشركات. وفي عام ١٩٩٦، أفاد ٤ في المائة فقط من المستجيبين لاستقصاء السفر الرسمي الذي أجرته شركة أميريكان إكسپريس أنهم طالبوا بأميال، وكانت هذه النسبة أقل من ١ في المائة في عام ١٩٩٨. وقد رُفِع السؤال بعد ذلك من الاستقصاء.

٤٨ - وتنتمي الأمم المتحدة إلى مجموعات مرجعية تشمل إيه.بي.بي. (ABB)، وبوينغ (Boeing)، ودل (Dell)، وداو للمواد الكيميائية (Dow Chemical)، وهونيويل (Honeywell)، وجونسون وجونسون (Johnson & Johnson)، وميرك (Merck)، وفيليبس (Philips)، وريد إلسفير (Reed Elsevier)، وريو تينتو (Rio Tinto)، وسيمتر (Siemens)، وشركة كوكا كولا (Coca Cola Company)، وشركة التكنولوجيات المتحدة (United

Technologies Corporation)، والبنك الدولي. ولم يختَر أي من هؤلاء الشركاء المرجعيين استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في السفر الرسمي.

٤٩ - وخسرت الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة (انظر الفقرة ٤٣ أعلاه) عميلها الأكبر في عام ٢٠٠١ حينما نقحت حكومة الولايات المتحدة سياستها العامة. وكانت الشركة عازفة عن توفير بيانات عن العملاء، ولم تتمكن الدراسة من تأكيد مدى خبرتها خارج الولايات المتحدة.

٥٠ - وعملت شركة والمارت (Walmart) مع الشركة في الفترة من ١٩٩٤ إلى ٢٠٠٦. وقد أوقفت شركة والمارت برنامجها المتعلق بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بغية رفع المعنويات ومكافأة موظفيها على الوقت الشخصي الذي قضوه على الطريق. وأشارت والمارت إلى أن البرنامج حقق وفورات تبلغ زهاء ٣,٧٥ في المائة من حجم سفرها. بيد أنها لم تتمكن من تقديم معدل صاف للوفورات يشمل تكاليف الموظفين الداخليين الإضافيين لإدارة البرنامج. ولاحظ مدير شؤون السفر أنه قد يكون من الأصعب اليوم استخدام الأميال مقارنة بفترة سريان البرنامج لأن شركات الطيران خفضت قدراتها وصارت الرحلات المتاحة على أساس نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة خاضعة لقيود وقد تكون صعبة المنال.

### منظور شركات الطيران

٥١ - تستخدم شركات الطيران نمجا ذا شقين لزيادة حصتها في السوق. فهي تزود المنظمات بحافز على هيئة تخفيضات متفاوض عليها، وتشجع ولاءفرادى المسافرين عن طريق النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة وامتيازات مركز الصفوة.

٥٢ - ولم يتمكن الخبير الاستشاري من الحصول على موقف صارم من قبل أغلب شركات الطيران المفضلة لدى الأمم المتحدة استنادا إلى أسئلة افتراضية بشأن تأثير تغيير ما في السياسة يقتضي استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في السفر الرسمي. وكانت الطيران البريطانية أقل الشركات غموضا في موقفها، حيث ذكرت أن شروطها لا تبيح لأي جهة غير الشخص المسافر تحديد كيفية استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة. وقد وافق تحالف واحد مبدئيا على النظر في استبدال النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بصكوك موازنة الكربون، لكنه امتنع لاحقا عن مواصلة المسألة.

٥٣ - واستناداً إلى نتائج الاستقصاءات التالية، وإلى الخبرات المكتسبة من عوامل المقارنة المرجعية، توصل الخبير الاستشاري إلى استنتاج مفاده أن شركات الطيران ستكون عازفة عن تأييد برنامج تُلزم فيه منظمة المسافرين باستخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في السفر الرسمي:

(أ) خفضت شركات الطيران قدراتها في جميع الأسواق تقريباً لكي تزيد ربحيتها. ونتيجة لمعاملات الحمولة الأعلى على رحلاتها، تتوفر مقاعد أقل للحجوزات بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة. ولا تتوفر مقاعد النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة سوى في الرحلات التي لا يُتوقع لها أن تباع بالكامل بمعدلات الأسعار المعلنة؛

(ب) ليس لدى شركات الطيران حافز للتعاون مع سياسة سيكون من شأنها تفويض الأهداف الرئيسية لبرامجها المتعلقة بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة؛

(ج) تتمسك شركات الطيران بأن الشخص المسافر يمتلك النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة الخاصة به بغض النظر عن هوية مشتري التذكرة. وسوف يقتضي أي استخدام من قبل المنظمة الحصول على موافقة الفرد؛

(د) لن تكشف شركات الطيران عن البيانات بشأن الأميال المتراكمة للمنظمة إذ من شأن ذلك انتهاك القوانين المتعلقة بخصوصية البيانات؛

(هـ) قد تتجنب إحدى المنظمات المسائل المتعلقة بخصوصية البيانات عن طريق إنشاء حساب منفصل للنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة باسم المسافر لمراكمة النقاط المكتسبة من السفر في مهام رسمية. بيد أن شركات الطيران ليست راغبة في الربط بين الحسابين بحيث تفضي الأميال المتراكمة في كلا الحسابين إلى الإفادة من مركز الصفوة. ولذا، فسوف يجد الأفراد صعوبة أكبر في تحقيق مكاسب الإنتاجية التي يدرها مركز الصفوة، فضلاً عن تحقيق وفورات في التكاليف نتيجة لتجنب رسوم الوزن الزائد من خلال امتيازات الصفوة. والجدير بالذكر أن المسافرين المنتمين إلى الأمم المتحدة ممن يشاركون في بعض برامج النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة يتجنبون التكاليف الإضافية لرسوم الوزن الزائد بفضل مشاركتهم في برامج النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة؛

(و) ثمة نقاط كثيرة لا يتم استهلاكها أبداً، وبالتالي تستفيد شركات الطيران من "الكسر".

## التأثير المحتمل لتنفيذ برنامج جمع النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في الأمم المتحدة

### السياسة العامة

٥٤ - تبيح سياسة الأمم المتحدة الراهنة درجة رجال الأعمال عند السفر لمدة تزيد عن ٩ ساعات لجميع الموظفين، بينما يجوز للمسؤولين ذوي الرتب العالية السفر على درجة رجال الأعمال في جميع الرحلات. ويتم التصريح بإجمالي تكاليف السفر الجوي استناداً إلى أدنى أجر تذكرة للوصول إلى وجهة المهمة. ولا يُسمح بمراعاة برامج الولاء القائمة على النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في معايير اختيار الرحلة.

### أنماط السفر

٥٥ - نظرت الدراسة في بيانات وكالات السفر بشأن مقر الأمم المتحدة في نيويورك ومكتب الأمم المتحدة في جنيف. وتم الوقوف على ما يلي:

(أ) أنفق المقر ٥٤,٥ مليون دولار ومكتب الأمم المتحدة في جنيف ٢٠,٣ مليون دولار على تذاكر الطيران خلال فترة الاثني عشر شهراً الممتدة من ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ إلى ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١؛

(ب) كان نصف عدد السفريات على الأقل من المقر في نيويورك ومكتب الأمم المتحدة في جنيف على حد سواء بغرض مقابلة مشاركين وخبراء وأعضاء لجان لم يكن يُتوقع أن يشاركوا في برنامج إلزامي للنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة؛

(ج) تقدر وكالة السفر التي يتعاقد معها المقر أن ثمة ثلاثة إلى خمسة تغييرات في المتوسط لكل حجز قبل إصدار التذكرة.

### الوفورات المحتملة

٥٦ - في سياق الدراسة، قدمت بيانات عن الإنفاق في المقر ومكتب الأمم المتحدة في جنيف إلى الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة. وتوفر الشركة تقديرات أولية كجزء من عملية مبيعاتها، وكان بوسع الخبير الاستشاري الحصول على تقدير للوفورات دون الكشف عن هوية الأمم المتحدة. والجدير بالذكر في هذا الصدد أنه من مصلحة الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر



بالطائرة أن تطرح توقعات متفائلة لكي تمضي قدما بالمناقشات مع العميل الجديد المحتمل. ولا تكشف الشركة عن افتراضاتها أو منهجيتها خلال المناقشات الاستكشافية المبكرة.

٥٧ - أشارت الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة إلى أنها ستكون قادرة على استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في ٣ في المائة من مسارات رحلات الأمم المتحدة. واستند ذلك إلى خبرتها مع حكومة الولايات المتحدة قبل عام ٢٠٠١ وإلى بعض العملاء السابقين من القطاع الخاص.

٥٨ - وينبغي استعراض تقديرات الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة على ضوء ما يلي:

(أ) يشكل السفر الدولي ٩٥ في المائة من نفقات السفر التي تتحملها الأمم المتحدة. وأغلب سفريات عملاء الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة هي أساسا سفريات محلية داخل الولايات المتحدة؛

(ب) خفضت شركات الطيران قدراتها خلال العامين الماضيين وهي تراقب عدد مقاعدها المتوفرة بصرامة، ولا سيما خلال السفر في أوقات الذروة. وعلى الرغم من اختلاف هذه الأوقات باختلاف السوق، فإن المقاعد المجانية لقاء السفر المتكرر والمقاعد التي يمكن رفع درجتها على الرحلات الدولية من الولايات المتحدة وإليها في الفترة من حزيران/يونيه إلى آب/أغسطس يمكن أن تباع بالكامل مقدما قبل موعد السفر بشهور. وتسري تواريخ حجب إتاحة مثل هذه المقاعد أيضا خلال فترات الذروة. والافتراضات التي انطلقت منها الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بشأن توافر المقاعد المتاحة على أساس نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة لم تكن واضحة؛

(ج) لم يكن بوسع الخبير الاستشاري تأكيد الافتراضات بشأن مدى تغيير المسارات. واستنادا إلى أنماط الحجز الراهنة في الأمم المتحدة، فإن عددا كبيرا من التذاكر المجانية لا يلبى مقتضيات المسار الأخير وقد يكون من الضروري استبدالها بتذاكر مدفوعة، وهو ما يحذر من الوفورات؛

(د) لم يكن بوسع الخبير الاستشاري استكشاف قدرات الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في مجال تقديم الخدمات إلى مواقع الأمم المتحدة في بلدان غير الولايات المتحدة وسويسرا.

٥٩ - بناء عليه، فقد يتعين تخفيض تقديرات الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة للوفورات استنادا إلى العوامل التالية:

(أ) لدى الأمم المتحدة عدد كبير من مسارات الرحلات الدولية المعقدة التي تشمل شركات نقل متعددة. ويؤدي تقسيم المسار إلى تذكيرة بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بالنسبة لبعض أجزاء الطريق إلى زيادة السعر على الجزء من الرحلة الذي يتم قطعه على شركة طيران غير مندرجة في تحالف، وهو ما يحد من الوفورات بشكل كبير. وتستند افتراضات الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة إلى خبرتها مع شركات تتركز سفيانها بالأساس داخل الولايات المتحدة ومن نقطة إلى أخرى. ولا تشير الشركة إلى أي خبرة مع برامج كبرامج الأمم المتحدة التي تتسم بدرجة عالية من التعقيد وبطابع دولي كبير؛

(ب) وقد لا ينطبق أي برنامج للنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة على المسافرين من غير الموظفين، الذين يمثلون ٥٠ في المائة على الأقل من إجمالي النفقات في الأمم المتحدة؛

(ج) إذا كانت المسارات تتغير في المتوسط من ثلاث إلى خمس مرات، فثمة خطر واضح يتمثل في ألا تتوفر بسهولة مقاعد تناح على أساس نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة للسفر الرسمي الذي يقدم به موظف الأمم المتحدة.

### التكاليف المحتملة

٦٠ - سيتعين تقسيم عدد كبير من الرحلات إلى أجزاء قابلة لاستخدام نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة وأخرى تتم على شركات نقل غير مندرجة في تحالف، وهو ما سيقضي تقسيم أجرة السفر الشاملة وإصدار تذكيرة منفصلة. وتستنتج الدراسة أن التكلفة الإضافية لتلك التذاكر المقسمة سوف توازن زهاء ١٠ في المائة من الوفورات. وتستند رسوم الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة إلى الإبقاء على ٢٥ في المائة من إجمالي الوفورات المتحققة مقارنة بأدنى سعر تذكيرة في إطار السياسة المتعلقة بالسفر الرسمي، حسبما تحسبها وكالات السفر التي يتم التعاقد معها.

٦١ - ومن أجل التقييد بمقتضيات الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة، سيكون على الوكالات التي تتعاقد معها الأمم المتحدة إضافة موظفين اثنين إلى ثلاثة موظفين على الأقل في نيويورك وموظف واحد إلى موظفين اثنين في جنيف. بمعدل يبلغ ٧٥ ٠٠٠ دولار للشخص سنوياً. ويلزم توفير موظفين إضافيين للتعامل مع تسعيرات التذاكر وخيارات الطرق وحسابات الأسعار الإضافية استناداً إلى المسارات المحجوزة جزئياً باستخدام نظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة، مع وجود بعض الأجزاء غير مندرجة في تحالف ومحجوزة بأجر سفر متفاوض عليها أو معلنة.

## الآثار المالية

٦٢ - يوفر الجدول الوارد أدناه حساباً للآثار المالية المترتبة على تنفيذ برنامج لاستخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة لأغراض السفر الرسمي (بدولارات الولايات المتحدة):

إجمالي نفقات السفر الجوي (نيويورك وجنيف)	٢١٢ ٢٢٧ ٧٣ دولاراً
نفقات السفر الجوي لموظفي الأمم المتحدة (٥٠ في المائة من الإجمالي)	٦٠٦ ٦١٣ ٣٦ دولارات
التطبيق المحتمل لنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة على ٣ في المائة من الرحلات	٤٠٨ ١٠٩٨ دولارات
انخفاض الوفورات نتيجة للتذاكر المحجوزة متأخراً والتغييرات (٤٧ في المائة)	(٢٥٢ ٥١٦ دولاراً)
التكلفة الإضافية للتذاكر المقسمة (١٠ في المائة)	(٨٤١ ١٠٩ دولاراً)
رسم الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بمعدل ٢٥ في المائة من الوفورات	(٥٣٩ ١٤٥ دولاراً)
التكلفة الإضافية لوكالات السفر	(٢٢٥ ٠٠٠ دولاراً)
موظفو الأمم المتحدة الإضافيون (واحد في نيويورك وواحد في جنيف)	(١٧٠ ٠٠٠ دولاراً)
<b>المجموع</b>	<b>(٢٢٤ ٦٨ دولاراً)</b>

## عوامل أخرى

٦٣ - إذا اعتمدت الأمم المتحدة برنامجاً للنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة، فقد يتعين مراعاة عوامل أخرى على النحو التالي:

(أ) التغييرات في عملية الحجز والموافقة:

١' سوف تقوم وكالات السفر المتعاقد معها بحجز أدنى سعر متفاوض عليه ضمن السياسة العامة كالمعتاد، وستبرمج نظمها على أن تُقدم إلى الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة، المسارات المحتملة مقابل تلك النقاط فيما يجري حجزها وتغييرها من أجل مراجعتها بغرض تحقيق الوفورات المحتملة؛

٢' إذا كانت هناك فرصة لتحقيق وفورات على نفس مسار السفر، فإن الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة ستحجز المقاعد المتاحة وفق ذلك النظام وتخطر وكالة السفر المتعاقد معها بإلغاء الرحلات المدفوعة الأصلية؛

٣' إذا كانت فرصة الاستفادة بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة تقتضي تغيير المسار، فسوف تتصل الشركة المعنية بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بالمسافر قبل إجراء أي تغييرات؛

٤' ستحتاج عملية المراجعة الإضافية المتعلقة بالنقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة إلى وقت إضافي لعملية الموافقة. وقد يفضي ذلك إلى أسعار أعلى في الحالات التي تفرض فيها شركات الطيران حداً لوقت حجز التذاكر ويجري في النهاية رفض التذكرة الخاضعة لنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة بعد انقضاء الحد الزمني للسعر الأدنى؛

(ب) مخاطر تعطل رحلات السفر. التذاكر الخاضعة لنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة مقيدة للغاية وتوافرها محدود. وحينما تتغير الخطط خلال الطريق، يكون من غير المرجح توفر مقاعد تخضع لنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة في غضون فترة إخطار قصيرة؛

(ج) القضايا المحاسبية:

١' سيحتاج نظام المعلومات الإدارية المتكامل إلى إعادة تشكيله ليعكس الضرائب وغيرها من الرسوم المتعلقة بالتذاكر الخاضعة لنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة؛

٢' لن تكون رسوم الشركة المعنية بنظام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة قابلة للاسترداد في حالة التغيير أو الإلغاء، ولذا فسيتم إدراج تلك الرسوم ضمن إجمالي تكلفة الرحلة التي يجري تسويتها مع إذن السفر.

### الاستنتاجات والخطوات المقبلة

٦٤ - بناء على هذه الحقائق، خلص الاستعراض إلى أن المنظمة لا يمكن أن تحقق أي وفورات صافية بالأخذ ببرنامج يدير النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة في السفر بالطائرة ويستعملها في السفر في مهام رسمية. وفي الواقع، وعلى نحو ما يبينه الاستعراض الأولي المذكور أعلاه، قد يتسبب مثل هذا البرنامج في نفقات إضافية كبيرة.

## خامسا - تتبع التكاليف المرتبطة بالرحلات الجوية التجارية في الأمانة العامة

٦٥ - في الفقرة ٢ (أ) من مرفق القرار ٢٦٨/٦٥ طلبت الجمعية العام إلى الأمين العام تقديم مقترح بشأن آلية يمكن بها تتبع جميع التكاليف المرتبطة بالرحلات الجوية في الأمانة العامة بشكل فعال.

٦٦ - ويجري حاليا تسجيل تكاليف الرحلات الجوية مباشرة في نظام المعلومات الإدارية المتكامل في مقر الأمم المتحدة، وفي المكاتب الواقعة خارج المقر واللجان الإقليمية، وتُقرن بتفاصيل كافية. ولا يُسجّل إلا الجزء غير المادي من التكاليف في نظام المعلومات الإدارية المتكامل باستخدام وثائق مدفوعات القيمة المنخفضة التي لا توفر مستوى مماثلاً من التفاصيل. إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن بعثات حفظ السلام ومعظم البعثات السياسية الخاصة تستخدم تطبيقات نظام صن (Sun System) التي لا يمكنها تعقب تكاليف الرحلات الجوية في فئات مفصلة بما يكفي لتجاوز وجه الانفاق.

٦٧ - وأُدبجت بالكامل المتطلبات اللازمة لتتبع جميع التكاليف المرتبطة بالرحلات الجوية التجارية بشكل فعال في تصميم نموذج السفر في نظام أوموجا. ومن المتوقع أن يمكن تنفيذ نظام أوموجا في المقر والمكاتب الواقعة خارج المقر واللجان الإقليمية وبعثات حفظ السلام والبعثات السياسية الخاصة من تتبع جميع تكاليف الرحلات الجوية وتصنيفها بشكل ملائم.

## سادسا - تنفيذ نموذج السفر في نظام أوموجا

٦٨ - وصل مشروع أوموجا، على نحو ما هو موضح في التقرير المرحلي الثالث للأمين العام عن مشروع تخطيط الموارد في المؤسسة، نظام أوموجا (A/66/381)، إلى مرحلة حرجية في عام ٢٠١١ حيث انتقل من مرحلة التصميم إلى مرحلة البناء. ومن المتوقع الآن أن يجري تشغيل نظام أوموجا بالكامل في نهاية عام ٢٠١٥ بدلاً من عام ٢٠١٣ كما كان مقرراً في البداية. واستلزم التأخير إعادة حساب الجدول الزمني للمشروع، وأقرت اللجنة التوجيهية لمشروع أوموجا خطة التنفيذ المنقحة. ومن أجل دفع عجلة التقدم وتخفيف الآثار المترتبة على التأخير، سيجري الآن تشغيل نظام أوموجا على مراحل. ولكن سيكون للنهج المرحلي تأثير على الجدول الزمني لتشغيل نموذج السفر في نظام أوموجا.



## سابعاً - تفويض السلطة لمنح استثناءات من معايير تحديد درجات السفر بالطائرة

٧٢ - وفي قرارها ٤٢/٢١٤، اذنت الجمعية العامة للأمين العام بأن يمارس سلطته التقديرية في منح استثناءات للسماح بالسفر جواً بالدرجة الأولى على أساس كل حالة على حدة. ويمارس الأمين العام هذه السلطة التقديرية أيضاً وفقاً للفقرة ٥٠٤ من الأمر الإداري ST/AI/2006/4، متى وجدت ظروف خاصة تسوغ ذلك في رأي الأمين العام. وبموجب الأمر الإداري، تفوض إلى مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية سلطة منح الاستثناءات. وحوّل وكيل الأمين العام كذلك تفويض السلطة إلى مدير مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية بواسطة خطاب تفويض. ويُبلغ وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية على أساس مستمر بالاستثناءات من معايير تحديد درجات السفر بالطائرة المأذون بها بموجب القواعد المعمول بها.

٧٣ - وفي سياق ممارسة هذه السلطة، يراعي الأمين العام الظروف التالية:

- (أ) عندما تستلزم حالة طبية مستوى معين من الراحة لا يتوفر للمسافر وفقاً للاستحقاقات العادية. فتُحال هذه الحالات إلى مدير شعبة الخدمات الطبية لتقديم توصية بشأنها قبل أن يتخذ الأمين العام، أو أي شخص يفوضه، قراراً نهائياً. وتجدر الإشارة إلى أن التقدم في السن وحده، لا يُعتبر مبرراً كافياً للإذن بالاستثناء؛
- (ب) عندما لا تتوفر درجة السفر المعتادة ويكون مطلوباً من المسافر بسبب مقتضيات المهمة أن يسافر في تاريخ محدد. وكذلك عندما تكون تكلفة بدل الإقامة اليومي أثناء انتظار توافر أول مقعد أكبر من تكلفة السفر بالدرجة الأعلى؛
- (ج) عندما يعتبر المسافر شخصية مرموقة مثل رئيس دولة أو حكومة؛
- (د) عندما يعتبر المسافر شخصية دولية بارزة في المجال السياسي أو الإنساني أو الثقافي (أو غيره)، ويقدم خدماته للمنظمة دون مقابل؛
- (هـ) عندما يكون مطلوباً من المسافر، بعد أن يكون قد عمل يوماً كاملاً، السفر لاستئناف عمله مباشرة وفور وصوله إلى موقع عمل آخر. وعندما تنطوي هذه الحالات على رحلات شاقة، يُعتبر من المعقول منح المسافر درجة سفر توفر له أفضل شكل ممكن من أشكال الراحة أثناء السفر، أو توفر له أفضل الظروف التي تهيئه للعمل في أثناء الطيران أو توفر الميزتين معاً.

٧٤ - وصدر الأمر الإداري ST/AI/2006/4 لغرض تنفيذ مختلف قواعد النظام الإداري للموظفين ذات الصلة بمعايير تحديد درجات السفر بالطائرة والاستثناءات المتعلقة بها.

### الإجراءات

٧٥ - ينبغي أن يستكمل كل مسافر طلب الاستثناء من معايير تحديد درجات السفر بالطائرة، وأن يرسله إلى الموظف التنفيذي المعني في الإدارة أو المكتب، الذي ينظر في وجهة الطلب. فإذا استوفى الطلب الشروط، على النحو المبين أعلاه، يكمل الموظف التنفيذي الجزء ١ من الاستمارة ويحيلها إلى مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية الذي فوضت له سلطة النظر في الطلب واتخاذ قرار بشأنه.

٧٦ - أما بالنسبة إلى الطلبات المتعلقة بالحالة الطبية، فيرسل الموظف التنفيذي أولاً الاستثمارات إلى شعبة الخدمات الطبية ليُقدم توصية بشأنها، قبل أن يتخذ مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية قراراً نهائياً بشأنها نيابة عن الأمين العام.

٧٧ - وحالما يتلقى مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية الطلبات، تقوم دائرة تنسيق السياسات والرقابة بتحليلها على أساس كل حالة على حدة. وعند تحليل الطلبات، تراعي الدائرة عدة عوامل تتعلق على سبيل المثال لا الحصر بما يلي:

(أ) التحقق من توصيات شعبة الخدمات الطبية بشأن جميع القضايا التي تُعرض بناءً على أنها حالات طبية؛

(ب) التحقق من عدم توفر درجات السفر المعتادة للحالات التي يُدعى فيها أن الدرجات المعتادة غير متوفرة؛ وصياغة أي تحليلات للفوائد/التكاليف التي قد تكون مطلوبة (المفاضلة بين التكلفة الإضافية للسفر إن تم ترفيع درجة التذكرة والتكاليف الإضافية لبدل الإقامة اليومي)؛

(ج) استعراض المعلومات الشخصية للمسافر أو المعلومات الأساسية المتعلقة به بالنسبة للطلبات المقدمة على أساس أن المسافر شخصية مرموقة أو شخصية بارزة تقدم خدماتها دون مقابل. وفي هذه الحالة الأخيرة، قد يُلتمس الحصول على تفاصيل بشأن نوع الخدمة المقدمة (مثلاً تقديم محاضرة خلال إحدى الحلقات الدراسية للأمم المتحدة على أساس عدم رد التكاليف)؛

(د) استعراض ظروف محددة، مثل غرض المسافر أو دواعيه في الحالات التي يلتمس فيها الاستثناء على أساس كون الرحلة شاقة.



٧٨ - وبعد الانتهاء من تحليل الطلبات، تحيل دائرة التنسيق توصيتها مشفوعة بالطلب والوثائق ذات الصلة إلى مدير مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية، الذي تم تخويله سلطة الموافقة على هذه الطلبات نيابة عن وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية. ويقوم مدير مكتب وكيل الأمين العام قبل تقديم قراره النهائي، باستعراض توصيتي دائرة التنسيق وشعبة الخدمات الطبية، عند الاقتضاء، والموافقة على الطلب (أو رفضه) نيابة عن وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية. وفي جميع هذه الحالات التي يكون طلب الاستثناء فيها ليس واضحاً أو صريحاً، ينبغي التماس المشورة أو التوجيه أو التوضيح من وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية.

٧٩ - وباختصار، وفي إطار العملية الحالية، تشمل مستويات الاستعراض لكل استثناء ما يلي:

(أ) المكتب التنفيذي للإدارة التي يصدر منها الطلب؛

(ب) شعبة الخدمات الطبية (حسب الاقتضاء)؛

(ج) دائرة تنسيق السياسات والرقابة (ضمن مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية)؛

(د) مدير مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية؛

(هـ) وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية (حسب الاقتضاء).

٨٠ - وتراعي هذه المستويات لضمان الاستخدام السليم لموارد المنظمة، وتوفير الضوابط والموازن اللازمة، وضمان استجابة تتسم بالفعالية والكفاءة<sup>(٤)</sup>.

٨١ - وتجدر الإشارة إلى أنه يتعين ممارسة أقصى درجات الانضباط في منح هذه الاستثناءات حتى عند وجود حالة طبية وأن حالات رفع درجة التذكرة إلى الدرجة الأولى محدودة للغاية<sup>(٥)</sup>. ومن الناحية العملية، يمثل الأطباء في الأمم المتحدة لما ورد في ورقة الموقف التي اعتمدها جميع مديري الدوائر الطبية في النظام الموحد للأمم المتحدة في عام ٢٠٠٧، والتي تنص على أنه ليس ثمة فرق هام بين درجة رجال الأعمال والدرجة الأولى من حيث سلامة فرد يعاني من حالة طبية ما. ومع ذلك، لا يجوز إغلاق إمكانية رفع درجة التذكرة إلى الدرجة الأولى تماماً بما أن لكل حالة طبية ظروفها الخاصة.

(٤) الوقت الأقصى للبت في أي طلب هو ٧٢ ساعة.

(٥) لم تُسجل إلا حالة واحدة منذ عام ٢٠٠٩.

## النطاق

- ٨٢ - حسب الممارسة المعتادة، إن الوحدات التنظيمية التي يتعين عليها الالتزام بالأحكام المذكورة أعلاه هي تلك المذكورة في الوثيقة ST/SGB/2002/11.
- ٨٣ - وتجدر الإشارة إلى أنه لا يتعين على صناديق الأمم المتحدة وبرامجها ومعاهد البحث والتدريب وغيرها من كيانات الأمم المتحدة تقديم طلباتها إلا عند طلب الحصول على رفع درجة التذكرة إلى الدرجة الأولى.

## متطلبات الإبلاغ

- ٨٤ - في قرارها ٤٢/٢١٤، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يقدم تقارير سنوية إلى الجمعية العامة عن تنفيذ هذا القرار، يبين فيها جميع الاستثناءات التي منحت بموجب الفقرة ٣<sup>(٦)</sup> من القرار، والأسباب التي دعت إلى تلك الاستثناءات، وفي مقررها ٥٨٩/٥٧ الصادر في حزيران/يونيه ٢٠٠٣، طلبت الجمعية إلى الأمين العام أن يقدم إليها التقرير مرة كل سنتين، وأيدت الجمعية في قرارها ٦٣/٢٧٨ التوصيات الواردة في تقرير اللجنة الاستشارية لشؤون الإدارة والميزانية (A/63/715)، التي دعت، في جملة أمور، إلى أن تتضمن التقارير عن هذا الموضوع في المستقبل تحليلاً للاتجاهات التاريخية في عدد الاستثناءات، وتقديم تحليل للاتجاهات في العقد الماضي مشفوعاً بالتفسيرات الممكنة، حسب الاقتضاء.
- ٨٥ - وبوصفها الكيان المسؤول عن إعداد التقرير، طلبت إدارة الشؤون الإدارية من جميع الوحدات التنظيمية المدرجة في الوثيقة ST/SGB/2002/11 بأن تقدم تقارير فصلية. وتجري مقارنة التقارير بالإحصاءات المتعلقة بالاستثناءات الممنوحة التي يحتفظ بها مكتب وكيل الأمين العام للشؤون الإدارية (وتكاليف كل منها) لضمان تقديم معلومات أو أرقام دقيقة إلى الدول الأعضاء في التقارير عن السفر المقدمة كل سنتين.
- ٨٦ - كما لا ينبغي للصناديق والبرامج ومعاهد البحث والتدريب وغيرها من كيانات الأمم المتحدة تقديم تقارير فصلية إلا بشأن ما تمت الموافقة عليه من طلبات رفع درجة التذكرة إلى الدرجة الأولى.

(٦) بموجب الفقرة ٣ من قرارها ٤٢/٢١٤ أذنت الجمعية العامة للأمين العام بأن يمارس سلطته التقديرية لمنح استثناءات للسماح بالسفر بالدرجة الأولى على أساس بحث كل حالة على حدة.

## ثامنا - موجر التوصيات المقدمة من الأمين العام لتتظر فيها الجمعية العامة

النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة

٨٧ - يوصي الأمين العام بتعديل الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية لإصدار تعليمات إلى جميع الموظفين في الأمم المتحدة بألا يستخدموا، لأغراض السفر الشخصي أي نقاط محسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة اكتسبوها نتيجة قيامهم بمهام رسمية باسم المنظمة ولتشجيع جميع المسؤولين في الأمم المتحدة على استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة التي اكتسبوها نتيجة لقيامهم بمهام رسمية باسم المنظمة للسفر في مهام رسمية إذا كان ذلك ممكنا. وبما أنه قد ثبت أن الأخذ بنظام رسمي لاستخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة في السفر بالطائرة لأغراض السفر في مهام رسمية يولد تكاليف إضافية، فلا يوصى بتنفيذ مثل هذا البرنامج.

شراء تذاكر السفر مقدما

٨٨ - صدرت تعليمات لجميع رؤساء المكاتب والإدارات لضمان أن اعتبارا من ١ حزيران/يونيه ٢٠١٢ الانتهاء من جميع ترتيبات سفر الأفراد المسافرين باسم الأمم المتحدة ١٦ يوما قبل بدء أي سفر في مهام رسمية.

معايير تحديد درجات السفر بالطائرة

٨٩ - يوصي الأمين العام بأن تكون الدرجة الاقتصادية درجة السفر بالطائرة للخبراء الاستشاريين وفراى المتعاقدين.

نظام بدل الإقامة اليومي

٩٠ - يوصي الأمين العام بدفع بدل الإقامة اليومي من أول يوم وصول المسؤول إلى الموقع إلى آخر ليلة يقضيها المسؤول في ذلك الموقع المحدد للاضطلاع بالمهمة الرسمية إلا في حال أمكن دعم تكبد نفقات إضافية فعلية للإقامة (تسجيل دخول مبكر وما إلى ذلك) بأدلة إثبات مستندية.

### الإذن بالسفر في مهام رسمية

٩١ - يوصي الأمين العام بإدخال تعديل على الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية يُلزم مديري البرامج بالتصديق على أنه تم إيلاء الاعتبار الواجب لتحقيق الغرض من سفر ما عبر طرق بديلة مثل التداول بالهاتف أو الفيديو أو البث الشبكي قبل الموافقة على أي سفر.

### وسيلة السفر وتاريخه ودرجته

٩٢ - يوصي الأمين العام بإدخال التعديلات التالية على الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية ST/A1/2006/4 و Amend.1 و (2) لتقرها الجمعية العامة:

(أ) إدراج حكم يحث على استخدام وسائل النقل التي قد تكون مفيدة للبيئة دون الزيادة في تكلفة السفر؛

(ب) حذف عبارة "أقصر الطرق" في الفقرة ٤-٢ (ج) من الأمر الإداري والإذن للأمين العام بإدارة السفر في مهمة رسمية على أساس أقل الطرق تكلفة شريطة ألا يتجاوز الوقت الإجمالي لفترات التوقف المقررة لتغيير الطائرة أو غيرها من الأغراض مدة أربع ساعات؛

(ج) اعتماد الدرجة الاقتصادية كدرجة السفر للرحلة بأكملها عندما يتم الجمع بين السفر في مهمة رسمية واستحقاقات السفر (أي زيارة الوطن أو زيارة الأسرة)؛

(د) تحديد درجة السفر بالطائرة لكل رحلة بشكل مستقل وعلى أساس وقت الطيران لكل مرحلة من مراحل الرحلة على حدة ما لم يتم استئناف السفر أو مواصلته في نفس اليوم إلى الوجهة النهائية؛

(هـ) تقليص الحد الأقصى لفترة الترانزيت والذي يؤخذ في الاعتبار عند حساب المدة الإجمالية للرحلة من أربع ساعات إلى ساعتين؛

(و) اعتماد الدرجة الاقتصادية كدرجة السفر بالطائرة لجميع المسؤولين الذين يرتبط سفرهم بالمشاركة في أنشطة التعلم والتطوير؛

(ز) اعتماد الدرجة الاقتصادية كدرجة السفر بالطائرة لمرفقي الأشخاص الذين يتم إجلأؤهم؛

(ح) إدراج حكم يشجع على التخفيض الطوعي إلى الدرجة الاقتصادية الممتازة من الدرجة الأدنى مباشرة من الدرجة الأولى.

وقت السفر بخلاف إجازة زيارة الوطن أو زيارة الأسرة

٩٣ - يقترح الأمين العام على الجمعية العامة أن تنظر في:

(أ) قصر منح فترات الراحة عند الوصول إلى وجهة معينة على السفر بالدرجة الاقتصادية عندما تستغرق الرحلة أكثر من ٦ ساعات؛

(ب) إلغاء محطات التوقف للاستراحة على طريق السفر في مهام رسمية.

وقت السفر في إجازة زيارة الوطن أو زيارة الأسرة

٩٤ - يوصي الأمين العام الجمعية العامة بأن تنظر في:

(أ) إلغاء منح وقت سفر للموظفين الذين يختارون السفر لزيارة الوطن أو الأسرة باستخدام خيار المبلغ المقطوع؛

(ب) الحد من وقت السفر الممنوح (الأيام غير المقطوعة من الإجازة السنوية) للسفر ذهاباً وإياباً على حد سواء عند زيارة الوطن أو الأسرة بقصره على أيام السفر التقويمية الفعلية وذلك استناداً إلى طريق السفر المأذون به.

المبلغ المقطوع

٩٥ - يوصي الأمين العام الجمعية العامة بأن تنظر في:

(أ) تغيير في المصطلحات بحيث يستعاض عن ٧٥ في المائة من السعر الكامل لتذكرة سفر بالدرجة الاقتصادية "إلى" نسبة ٧٥ في المائة من أقل سعر لتذكرة سفر بالدرجة الاقتصادية التقييدية "حسب شركة النقل الجوي الأقل تكلفة والمدرجة في جداول الطيران العالمية، وذلك عند تحديد قيمة المبلغ المقطوع للسفر.

(ب) التوسع في استخدام خيار المبلغ المقطوع بحيث يشمل السفر عند التعيين الأولي والنقل والانتداب.