



Генеральная Ассамблея

Шестдесят шестая сессия

Официальные отчеты

Distr.: General

25 May 2012

Russian

Original: English

Пятый комитет

Краткий отчет о 29-м заседании,

состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, в четверг, 15 марта 2012 года, в 10 ч. 00 м.

Председатель: г-н Томмо Монте (Камерун)

*Председатель Консультативного комитета по административным
и бюджетным вопросам:* г-н Келапиле

Содержание

Пункт 134 повестки дня: Бюджет по программам на двухгодичный период
2012–2013 годов (*продолжение*)

Нормы проезда воздушным транспортом (продолжение)

В настоящий отчет могут вноситься поправки. Поправки должны направляться за подписью одного из членов соответствующей делегации *в течение одной недели после даты издания* на имя начальника Секции редактирования официальных отчетов, комната DC2-750 (Chief, Official Records Editing Section, room DC2-750, 2 United Nations Plaza).

Поправки будут изданы после окончания сессии в отдельном для каждого комитета документе, содержащем только исправления.

12-26480X (R)



Просьба отправить на вторичную переработку



Заседание открывается в 10 ч. 05 м.

Пункт 134 повестки дня: Бюджет по программам на двухгодичный период 2012–2013 годов
(продолжение)

Нормы проезда воздушным транспортом
(продолжение) (A/66/676 и A/66/739)

1. **Г-н Сах** (исполняющий обязанности директора Департамента по вопросам управления), представляя доклад Генерального секретаря о предложениях по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом (A/66/676), говорит, что доклад, представленный в соответствии с просьбой Генеральной Ассамблеи, содержащейся в ее резолюции 65/268, состоит из восьми разделов. В первых семи разделах содержится информация о рекомендуемых реформенных мерах, касающихся норм проезда воздушным транспортом для должностных лиц Организации Объединенных Наций; о координировании вопросов проезда воздушным транспортом в рамках всей системы Организации Объединенных Наций; об использовании премиальных миль, начисляемых часто летающим пассажирам, для оплаты официальных поездок; об отслеживании расходов, связанных с коммерческими авиаперевозками; о внедрении модуля оформления поездок системы «Умоджа» и делегировании полномочий на предоставление исключений из установленных норм проезда воздушным транспортом. В последнем разделе приводится резюме рекомендаций Генерального секретаря, предлагаемых на рассмотрение Генеральной Ассамблеи.

2. Рекомендации основаны на выводах, сделанных по итогам проведенного Управлением людских ресурсов общего обзора материальных прав, связанных с поездками. В частности, что касается премиальных миль, накопленных часто летающими сотрудниками, то Генеральный секретарь рекомендует внести в административную инструкцию об официальных поездках поправку, включив в нее положение, предписывающее всем сотрудникам Организации Объединенных Наций не использовать никакие премиальные мили, накопленные часто летающими сотрудниками в результате совершения поездок по официальным делам от имени Организации, для оплаты личных поездок, и содержащее рекомендацию об использовании таких премиальных миль для оплаты официальных поездок.

3. Секретариат провел исследование, в ходе которого рассматривалась возможность создания официальной системы использования премиальных миль, накапливаемых часто летающими сотрудниками, для оплаты официальных поездок. Было проведено сравнительное исследование практики, существующей в Организации Объединенных Наций, и практики, используемой другими международными организациями, некоторыми государствами-членами и частным сектором; проведен анализ расходов на поездки в Нью-Йорке и Женеве и изучена возможность привлечения внешней организации для приобретения авиабилетов в обмен на бонусные мили, начисляемые часто летающим пассажирам. На основании результатов исследования в докладе делается вывод о том, что введение официального механизма использования бонусных миль для частых пассажиров в оплату официальных поездок не будет эффективным с точки зрения затрат, так как это не приведет к чистой экономии.

4. Что касается планирования поездок, то Генеральным секретарем был введен в действие процесс для обеспечения того, чтобы процедуры оформления поездок завершались за 16 дней до начала поездки. Этот шаг должен привести к тому, что Организация сможет предварительно приобретать авиабилеты по более низким тарифам. В апреле 2012 года будет введен в действие инструмент бронирования через Интернет, хотя бронирование мест через Интернет возможно только на часть маршрутов; в большинстве случаев по-прежнему будет требоваться бронирование вручную квалифицированными агентами.

5. В отношении норм проезда воздушным транспортом Генеральный секретарь рекомендует установить требование проезда экономическим классом для всех консультантов, индивидуальных подрядчиков и участников совещаний, за исключением членов комитетов и групп. В дополнение к этому следует прекратить выплату суточных за время, проведенное в полете. Что касается альтернатив поездкам воздушным транспортом, то Генеральный секретарь рекомендует ввести требование к руководителям программ удостоверять, что были должным образом рассмотрены такие альтернативные методы проведения совещаний, как видеоконференции. При определении вида транспорта следует также надлежащим образом учитывать экологические факторы, не допуская при этом увеличения стоимости поездок.

ки. Там, где это возможно, следует поощрять поездки альтернативными видами транспорта, как, например, железнодорожным транспортом, использование которых может сопровождаться более низкими выбросами парниковых газов.

6. Следует внести изменения в действующую политику в отношении выбора маршрута, уделяя первостепенное внимание выбору самого экономичного маршрута вместо самого прямого и экономичного маршрута, при условии, что это не приведет к несоразмерному увеличению продолжительности поездки. Цель этого шага заключается в том, чтобы учитывать преимущества, связанные с заключением альянсов между различными авиакомпаниями. В тех случаях, когда официальная поездка сочетается с поездкой в отпуск на родину, рекомендуется установить экономический класс в качестве класса проезда на протяжении всего маршрута.

7. Генеральный секретарь рекомендует ужесточить условия, при которых разрешается проезд бизнес-классом: класс проезда воздушным транспортом для каждого участка маршрута рекомендуется определять отдельно, если только поездка до конечного пункта назначения не возобновляется или не продолжается в тот же день. Кроме того, максимальную продолжительность стыковок, учитываемых при исчислении суммарной продолжительности перелета, следует сократить с четырех до двух часов. Рекомендуется отменить промежуточные остановки для отдыха, разрешенные после 16 часов полета.

8. Для поездок, связанных с участием в мероприятиях по учебной подготовке и повышению квалификации, следует установить экономический класс в качестве класса проезда воздушным транспортом, независимо от продолжительности полета. Следует также поощрять, там, где это возможно, практику добровольного понижения сотрудниками бизнес-класса до экономического класса повышенной комфортности или обычного экономического класса. Если сотрудники выбирают вариант паушальной выплаты при поездке в отпуск на родину или при поездке для посещения семьи, то рекомендуется также отменить предоставление времени на проезд, другими словами, это время не подлежит зачету в счет ежегодного отпуска. В целях совершенствования административных процессов Генеральной Ассамблее предлагается утвердить распространение варианта паушальной выплаты на поезд-

ки при первоначальном назначении, переводе и командировании.

9. Что касается координирования вопросов проезда воздушным транспортом в рамках всей системы Организации Объединенных Наций, то Межучрежденческая сеть оформления поездок, которая включает Секретариат, изучила возможность заключения глобальных соглашений с авиаперевозчиками и пришла к выводу, что такие соглашения, в конечном счете, не являются эффективными с точки зрения затрат. Однако организации системы Организации Объединенных Наций в некоторых местах службы, включая Нью-Йорк и Женеву, задействуют свою коллективную покупательную способность для получения скидок на авиабилеты. Было установлено, что соглашения о предоставлении скидок на поездки, предусматривающие вылет из Северной Америки или Европы, могут фактически распространяться на каждый из этих пунктов вылета и на многие другие маршруты. Таким образом, по сути это равносильно глобальной скидке.

10. В ответ на просьбу Генеральной Ассамблеи о создании механизма для отслеживания всех связанных с воздушными перевозками расходов, содержащуюся в пункте 2(а) приложения к резолюции 65/268, Управление по планированию программ, бюджету и счетам изучило этот вопрос. Для выполнения этой функции был разработан модуль оформления поездок в системе «Умоджа». Как указано в третьем очередном докладе Генерального секретаря о проекте общеорганизационного планирования ресурсов (A/66/381), полное осуществление проекта «Умоджа» намечено на 2015 год. Модуль оформления поездок является одним из важнейших компонентов второго этапа осуществления, известного как последующая фаза программы «Умоджа», и будет развернут в 2014 году.

11. Переходя к вопросу о делегировании полномочий на предоставление исключений из установленных норм проезда воздушным транспортом, оратор напоминает, что Генеральная Ассамблея в своей резолюции 42/214 уполномочила Генерального секретаря разрешать проезд на самолете первым классом в зависимости от каждого конкретного случая. Эти дискреционные полномочия делегируются канцелярии заместителя Генерального секретаря по вопросам управления. При осуществлении таких полномочий принимаются во внимание следующие обстоятельства: медицинские показания, которые могут требовать предоставления определенного

уровня удобства, не обеспечиваемого в том классе проезда, на который обычно имеет право данный пассажир; отсутствие свободных мест в установленном классе проезда; поездка сопряжена с утомительным перелетом; пассажир считается видным деятелем, например глава государства или правительства; или пассажир считается известной на международном уровне личностью и безвозмездно оказывает услуги Организации. Администрация почитала эти процедуры достаточными и поэтому не предложила внести в них какие-либо изменения.

12. **Г-н Келапили** (Председатель Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам), представляя соответствующий доклад Консультативного комитета (A/66/739), говорит, что в нем содержатся общие соображения и отдельные замечания по каждому предложению Генерального секретаря. Консультативный комитет подчеркивает, что ресурсы, выделяемые на официальные поездки, следует использовать разумно. Прежде чем санкционировать официальную поездку, следует в полной мере учитывать ее эффективность с точки зрения затрат и потенциальное влияние на производительность.

13. Консультативный комитет не в полной мере удовлетворен качеством доклада Генерального секретаря, в котором следовало представить информацию о воздействии предлагаемых мер с точки зрения сбережения расходов средств, потенциального влияния на производительность персонала, траты или экономии рабочего времени и эффективности выполнения мандатов. В этой связи, в целях оценки последствий любых вводимых мер, Консультативный комитет предлагает просить Генерального секретаря представить такую информацию в первоначальном докладе Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят седьмой сессии, а затем в следующих очередных докладах. Из-за недостаточной подробности доклада Генерального секретаря Консультативному комитету пришлось запрашивать значительный объем дополнительной информации, с тем чтобы оценить достоинства каждой из предлагаемых мер; эта информация отражена в его докладе и была учтена при составлении Комитетом его заключений и рекомендаций.

14. Консультативный комитет отметил, что отслеживание в Секретариате всех расходов, связанных с воздушными перевозками, зависит от осуществления проекта «Умоджа» и, в частности, от внедрения

модуля оформления поездок, который предполагается ввести в действие в 2014 году. Комитет продолжит рассмотрение вопроса о делегировании полномочий на предоставление в порядке исключения разрешений на проезд первым классом в контексте двухгодичного доклада Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом. Что касается вопроса о закупках, то Консультативный комитет предлагает просить Генерального секретаря изучить другие эффективные с точки зрения затрат варианты закупки услуг по организации поездок воздушным транспортом, принимая во внимание опыт других организаций. Консультативный комитет отмечает, что, в соответствии с просьбой Генеральной Ассамблеи, содержащейся в ее резолюции 65/268, Управление служб внутреннего надзора проведет всеобъемлющую проверку всей деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, и соответствующей практики; начало проведения проверки запланировано на февраль 2012 года.

15. Консультативный комитет затронул вопрос о взаимодействии с другими структурами и персоналом, подчеркивая необходимость проведения консультаций с другими организациями системы Организации Объединенных Наций, которых могут коснуться любые принятые меры. Комитет также напомнил о той важности, которую Генеральная Ассамблея придает конструктивному диалогу между персоналом и администрацией, и надеется, что такой диалог будет обеспечен.

16. **Г-н Бенмехиди** (Алжир), выступая от имени Группы 77 и Китая, говорит, что Группа приняла к сведению доклад Генерального секретаря и будет изучать содержащиеся в нем рекомендации. Публикование доклада Консультативного комитета с опозданием вызывает озабоченность, поскольку это отрицательно сказалось на возможности делегаций тщательно изучить рассматриваемые вопросы. Потребности Организации в области воздушных перевозок связаны с выполнением ее мандатов и должны постоянно регулироваться посредством более строгой подотчетности. Следует также предпринять дальнейшие усилия для унификации практики в области воздушных перевозок в рамках всей системы Организации Объединенных Наций. Группа с интересом ожидает плодотворного обсуждения этого вопроса и напоминает, что формулирование политики остается исключительной прерогативой Генеральной Ассамблеи.

17. **Г-н Либерман** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что обсуждение вопросов политики в отношении норм проезда воздушным транспортом дает возможность продвигать важнейшие составляющие программы реформ; эту цель должны разделять все, кто, в конечном счете, стремится к укреплению Организации. В своих докладах и Генеральный секретарь, и Консультативный комитет подчеркнули, что ресурсы, выделяемые на официальные поездки, должны использоваться разумно. Оратор положительно оценивает руководящую роль Генерального секретаря в деле представления рекомендаций относительно более экономного расходования средств на поездки воздушным транспортом, размер которых сейчас составляет 73 млн. долл. США. Изложенные в докладе меры следует осуществлять в кратчайшие сроки. В то время, когда так много людей во всем мире испытывают экономические трудности, персонал и государства — члены Организации Объединенных Наций должны подать надлежащий пример.

18. Делегация его страны считает, что для проведения совещаний следует более широко использовать достижения техники, что позволяет избегать больших расходов на поездки воздушным транспортом, хотя в то же время она признает, что технические средства не всегда могут заменить встречи лицом к лицу, которые имеют дополнительные преимущества. Однако в тех случаях, когда поездки неизбежны, ограниченные ресурсы Организации, выделяемые на поездки, должны использоваться более рационально и продуманно.

19. В докладе Генерального секретаря был выявлен ряд вызывающих беспокойство фактов, которые указывают на необходимость унификации норм проезда воздушным транспортом в Организации и в государствах-членах. Согласно докладу, изменения до выписки билетов вносятся в среднем по три-пять раз на каждое бронирование, а суточные выплачиваются должностным лицам Организации Объединенных Наций даже за время, проведенное в полете. Это лишь два вопиющих примера неоправданной практики, которую необходимо изменить. Кроме того, следует ограничить чрезмерное использование дорогостоящих и неэкономных поездок бизнес-классом и первым классом, с тем чтобы удовлетворять потребности Организации в поездках по более низкой стоимости. Государства-члены также должны более ответственно подходить к использо-

ванию ресурсов Организации Объединенных Наций для официальных поездок. Необходимо тщательно рассмотреть такую практику, как выплату суточных представителям государства-члена в размере, превышающем стандартную ставку суточных на 40 процентов.

20. Делегация его страны разделяет озабоченность Консультативного комитета по поводу отсутствия прозрачных данных о поездках воздушным транспортом по всей системе Организации Объединенных Наций. Для того чтобы добиться максимальной экономии, необходимо иметь полное представление о практике растрачивания ресурсов и злоупотреблениях во всех организациях системы Организации Объединенных Наций. Несмотря на обнадеживающие заверения в том, что система «Умджа» будет введена в действие в 2015 году, Генеральному секретарю, тем временем, настоятельно рекомендуется найти пути отслеживания общих расходов.

21. **Г-жа Сон Сун Юн** (Республика Корея), напоминая о неоднократных призывах Комитета к экономичному использованию ресурсов в период экономического кризиса, говорит, что делегация ее страны поддерживает рекомендации Генерального секретаря относительно поездок воздушным транспортом, которые согласуются с его призывом «делать больше при меньших затратах» в контексте инициативы по проведению реформы в Организации Объединенных Наций. В частности, делегация ее страны приветствует предложения о том, чтобы установить экономический класс в качестве нормы проезда воздушным транспортом для консультантов, индивидуальных подрядчиков и практикантов независимо от продолжительности перелета; упразднить выплату суточных за время, проведенное в полете; и предписать сотрудникам не использовать для личных поездок бонусные мили, накопленные в результате совершения частых поездок по официальным делам. Вместе с тем, предлагаемые меры по сокращению расходов на поездки воздушным транспортом не должны негативно влиять на производительность, эффективность работы или моральный дух персонала Организации Объединенных Наций. Необходимо выработать сбалансированный подход, приемлемый как для сотрудников, так и для государств-членов.

22. Для того чтобы государства-члены могли принимать решения, в докладе Генерального секретаря, как отметил Консультативный комитет, должны со-

держаться более подробные данные, в частности, дополнительный анализ того, как предлагаемые меры отражаются на сбережении расходуемых средств, на производительности и на эффективном выполнении мандатов. Кроме того, следует продолжать изучать практику в отношении поездок воздушным транспортом и нормы проезда, существующие в других международных организациях и в государствах-членах, имеющих различные уровни экономического развития.

23. **Г-н Онума** (Япония) говорит, что усилия, предпринимаемые Секретариатом с целью эффективного и экономичного использования ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом, заслуживают одобрения. Предлагаемые в докладе Генерального секретаря меры – это еще один шаг в правильном направлении. Делегация его страны приветствует предложение об изменении условий, при которых предоставляется разрешение на проезд бизнес-классом, и хотела бы знать, могут ли быть приняты дополнительные меры в этом направлении. Признавая, что было проведено подробное исследование относительно перспективы введения официальной программы использования премиальных миль, начисляемых частым пассажирам, для оплаты официальных поездок, оратор в то же время просит представить дальнейшие разъяснения по поводу возможности осуществления этой меры. Япония готова поделиться собственным опытом в решении вопросов, связанных с поездками, которые сейчас рассматриваются.

24. **Г-н Сах** (исполняющий обязанности директора Департамента по вопросам управления) выражает признательность Консультативному комитету за поддержку предложений, содержащихся в докладе Генерального секретаря, и говорит, что внесет разъяснения в любые неурегулированные технические вопросы в ходе неофициальных консультаций. Департамент по вопросам управления готов приступить к осуществлению любых мер, которые будут одобрены.

25. **Г-н Келапили** (Председатель Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам), отвечая на замечания, сделанные представителем Алжира от имени Группы 77 и Китая, говорит, что Консультативный комитет придает большое значение своевременной публикации его докладов, но в то же время считает крайне важным представлять информацию в достаточном объеме, для того чтобы оказывать

государствам-членам реальную помощь в процессе принятия решений. Хотя Консультативному комитету понадобилось дополнительное время, чтобы собрать необходимую информацию для рассматриваемого сейчас доклада, он будет по-прежнему принимать во внимание необходимость своевременного представления его докладов.

Заседание закрывается в 10 ч. 40 м.