



Distr.
GENERAL

A/37/357/Add.1
12 November 1982
ARABIC
ORIGINAL : ENGLISH



الأمم المتحدة
الجمعية العامة

الدورة السابعة والثلاثون
البندان ١٠٣ و ١٠٧ من جدول الأعمال

الميزانية البرنامجية لفترة السنتين ١٩٨٢ - ١٩٨٣

وحدة التفتيش المشتركة

تنظيم السفر الرسمي وأساليبه

تعليقات الأمين العام

يتشرف الأمين العام بأن يقدم إلى أعضاء الجمعية العامة تعليقاته على تقرير وحدة التفتيش
المشتركة المعنون "تنظيم السفر الرسمي وأساليبه" (A/37/357 و Corr.1).

تعليقات الأمين العام

- ١ - استعرض الأمين العام باهتمام التقرير المتعمق لوحدة التفتيش المشتركة بشأن موضوع تنظيم السفر الرسمي وأساليبه (Corr.1 9A/37/357) . ويسر الأمين العام أن يلاحظ ، واضعا في اعتباره أثر نفقات السفر على ميزانية الأمم المتحدة ، أن الكثير من التوصيات الواردة في التقرير تتطابق مع المبادرات التي اضطلع بها بالفعل ، ويرحب بهذا الاستعراض للموضوع الذي يجيء في الوقت المناسب . ويبدو بوضوح أن تقرير وحدة التفتيش المشتركة ، بالنظر الى التطورات التي حدثت مؤخرا في مجال السفر ، يشكل اسهاما بناء ، يأتي في حينه ، في اعادة تقييم الأساليب الحالية لاجراء ترتيبات السفر واستحقاقات الموظفين المتصلة بذلك .
- ٢ - وعندما انشئ مقر الأمم المتحدة في نيويورك أنشئ مكتب للسفر مجهز بموظفين تابعين للأمم المتحدة ، للاضطلاع بمهمة معالجة جميع المسائل المتعلقة بالحجز وجوازات السفر والتاشيرات وما يتصل بذلك من اجراءات . وقد كان معظم السفر بين القارات في ذلك الوقت عن طريق البحر ، وانشئت مكاتب فرعية في كل من لندن وباريس . وقد اتضح خلال سنوات قليلة ان هذا الترتيب كان مكلفا دون داع ، وبعد اجراء دراسة استقصائية واسعة عن البدائل المتاحة اتخذ قرارا بالتعاقد مع وكالة عالمية للسفر للقيام بالأعمال المتعلقة بترتيبات الحجز وشراء التذاكر . وبهذا أمكن توفير تكاليف الموظفين الذين كانوا يقومون بهذه الوظائف وقصر العمل الذي يؤديه مكتب السفر التابع للأمم المتحدة في القيام في ضوء القواعد الادارية والمالية لموظفي الأمم المتحدة ، بوضع استحقاقات السفر والحصول على التاشيرات واصدار جوازات السفر الخاصة بالأمم المتحدة . ولا تزال هذه اساسا مهام وحدة السفر بالأمم المتحدة .
- ٣ - وخلال السنوات التي أعقبت ذلك ، أجريت في عدد من المناسبات دراسات للترتيبات الساعده ، بتكليف من الأمم المتحدة ، بغية التحقق مما اذا كان من الممكن الحصول على أوضاع ذات ميزات اكبر . وقد شملت هذه الدراسات الاتصال بكل من منظمة الطيران المدني الدولي والرابطة الدولية للنقل الجوي سعيا للحصول للأمم المتحدة على ما كان سيكون عمليا مركز وكالة سفر ، لكي يتسنى أن تسؤل الى الأمم المتحدة مباشرة العملات التي تدفع لوكيل السفر . ولم تكمل اي من تلك الجهود بالنجاح وفي نفس الوقت ، فان بعض احكام قوانين البلد المضيف تقيد بشدة الظروف التي يمكن لوكلاء السفر في ظلها أن يقدموا خدمات سفر عن طريق مكتب فرعي يقع في مكان عمل العميل . وكان من أثر هذه الأحكام استبعاد امكانية حصول المنظمة ، عن طريق عملية المناقصات التنافسية ، على بدائل للترتيبات القائمة مع وكيل السفر الذي يخدم الأمم المتحدة في المقر .
- ٤ - وقد غيرت من هذه الحالة التعديلات التي ادخلت على قوانين البلد المضيف في عام ١٩٧٨ ، وكذا على لوائح الرابطة الدولية للنقل الجوي خلال السنوات القليلة الماضية ، وأصبح من الممكن للمنظمة أن تنظر في ارساء ترتيبات بديلة في الوقت الذي كان من المقرر فيه أن ينتهي أجل العقد المبرم مع الموكيل في كانون الثاني /يناير ١٩٨٢ . ولقد تقرر تمديد العقد سنة اضافية بسبب الحاجة الى اجراء دراسة دقيقة لهذه الترتيبات وبالنظر كذلك الى الدراسة التي تجريها وحدة التفتيش المشتركة .

٥ - وقد استعرضت بعناية الاختيارات المختلفة التي أجعلتها وحدة التفتيش المشتركة بما في ذلك : عقد اتفاق جديد مع وكالة للسفر ؛ وانشاء مكتب للسفر في مقر العمل ؛ وانشاء وكالة للسفر تملكها الامم المتحدة .

٦ - وفيما يتعلق بالتوصية ٢ من تقرير وحدة التفتيش المشتركة التي مفادها أنه ينبغي للأمم المتحدة أن تدخل في اتفاق يتعلق باجراء ترتيبات السفر في مقر العمل ، ينبغي الإشارة إلى أن مجلس الطيران المدني التابع للولايات المتحدة قد أن منذ نحو ثلاث سنوات ، باقامة عمليات داخل مقر العمل . والمكتب الذي يقام في مقر العمل هو أساسا مكتب فرعي تملكه كلية وكالة للسفر يعترف بها مؤتمر النقل الجوي ويوجد هذا المكتب في مقر العمل ويقدم الى هذا العميل كل الخدمات التي تقدمها وكالة للسفر وتدفع شركات الطيران ، والفنادق ، ومورد وخدمات السفر الأخرى العمولات للوكيل الموجود في مقر العمل . وبالرغم من أن معظم شركات الطيران الداخلي العاملة في الولايات المتحدة تحدد العمولات التي تدفع للوكلاء في مقر العمل بنسبة ٣ في المائة ، فان الرابطة الدولية للنقل الجوي تسمح حاليا بدفع عمولات للسفر الجوي الدولي بمعدل يبلغ نحو ٨ في المائة .

٧ - والجانب الأساسي الذي يهتم الأمم المتحدة في قواعد مؤتمر النقل الجوي الخاصة بالوكيل القائم في مقر العمل هو أنه يسمح للوكيل الموجود في مقر العمل بأن يسدد للعميل التكاليف التي يتحملها في عمل ترتيبات السفر بالتعاون مع الوكيل . وقد تشمل هذه تكاليف ادخال النظام الأوتوماتيكي ، وتكاليف الاتصالات ، والمعدات والعمولات الإضافية لموظفي العميل العاملين في ترتيبات السفر . ويسمح للوكالة بأن تسدد للعميل ذلك الجزء من التكاليف التي يتحملها رب العمل والتي تعزى الى الوقت الذي يكرسه رب العمل للأعمال المتعلقة بالسفر ، طالما أن الأطراف لا تستخدم ، كأساس للسداد ، عدد التذاكر المباعة أو قيمتها الدولارية أو العمولات المكتسبة .

٨ - وتقدم وحدة التفتيش المشتركة في تقريرها بعض تقديرات الدخل التي قد تنتج عن اقامة خدمة في مقر العمل . ونظرا لأن هذه التقديرات تبني على مجموعة متنوعة من الافتراضات وكذلك على بيانات معترف بأنها غير كاملة ، فمن المعتقد أن تقديرات المصروفات والوفورات ينبغي أن تعتبر مجرد مؤشرات على النتائج الممكنة . ولا بد للتقدير الدقيق أن يعتمد على وجود ترتيب معين وعقد . الا انه من المهم أن نلاحظ رأى وحدة التفتيش المشتركة القائل ان فوائد مالية كبيرة قد تتحقق من الخدمة داخل مقر العمل ؛ وتؤكد مصادر أخرى هذا الرأي . وتجب الإشارة الى أنه بالرغم من أن تقديرات الوفورات والمصروفات التي وضعها المفتش تقدم رقما اجماليا للأمم المتحدة ، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ، ومؤسسة الامم المتحدة لرعاية الطفولة ، فمن المعقول أن نتوقع ان يسعى برنامج الامم المتحدة الإنمائي واليونيسيف الى أن يكون لهما حساب منفصل لميزانيتهما ورصيد لهما يتناسب مع تكاليف السفر الخاصة بهما .

٩ - في ضوء هذا التقييم ، ورتي أنه من المستصوب الشروع ، كما حدث في عام ١٩٨١ ، في اتخاذ خطوات تؤدي الى اجراء مراجعة لترتيبات السفر الحالية . وقد أبلغت شركات الطيران بذلك عن طريق

اعلان عام ؛ وطلب من وكلاء مؤهلين الاعراب عن مدى اهتمامهم . وعند تلقي البيانات الأولية عن المؤهلات الفنية والمالية وغيرها من مؤهلات الشركات المهمة ستعد قائمة قصيرة بالوكلاء الذين يبدون انهم يقدمون أفضل الامكانات . وستكون الخطوة التالية هي طلب مقترحات تفصيلية ومحددة من الشركات المختارة للدراسة النهائية . وبالرغم من أن اقامة خدمة في مقر العمل يبدوا أكثر بدائل الترتيب العالي احتمالاً ، فلن تستبعد الاختيارات الاخرى - مثل عقد اتفاق مع وكالات تجارية للسفر - ، أو غير ذلك من الاختيارات التي تقدم ميزات من حيث الخدمة وتوفير أموال للمنظمة . ومن بين الاختيارات الأخيرة ، اجراء ترتيب مشترك مع وكالة للسفر وشركة للنقل الجوي ، وهي مسألة يجري عمل استقصاء خاص بشأنها . الا أنه ينبغي ادراك أن التغيير الذي يطرأ على سياسات هيئات مثل الرابطة الدولية للنقل الجوي ومؤتمر النقل الجوي ؛ وعلى لوائح الحكومات ، وعلى الأوضاع الاقتصادية في كل من أعمال وكالات السفر وشركات الطيران هو من السرعة بحيث انه قد يكون من الضروري ترك باب الاختيار مفتوحاً لاستخدام أكثر من طريقة واحدة لتدبير السفر .

١٠ - وقد استعانت الأمانة العامة في اعداد الوثائق التي تدعو وكالات السفر الى تقديم مقترحاتها ، بشركة مستقلة مؤهلة بصورة خاصة في مجال السفر والأنظمة المطبقة فيه . وسوف تستخدم خبرة فنيّة مشابهة في تقييم المقترحات النهائية . ونظراً لتشعب هذا المشروع وللآثار المالية المترتبة عليه ، فلا يتوقع أن يكتمل استعراض المقترحات والمفاوضات الخاصة بوضع ترتيب جديد قبل حلول كانون الثاني / يناير ١٩٨٣ . وفي نفس الوقت ، فقد تقرر أنه ينبغي ، لحين تحديد طبيعة الخدمة التي ستشتمل في المقرر ، أن تستمر الترتيبات القائمة حالياً في المكاتب الخارجية الرئيسية والاضطلاع بعملية تدريجية في المواقع الأخرى ، مع الاعتماد على الخبرة المكتسبة في نيويورك بوجه خاص ، ولكن مع مراعاة أن ما هو ممكن أو عملي أو قانوني في أحد المواقع قد لا يكون كذلك في موقع آخر .

١١ - وفيما يتعلق بالتوصية ٤ من تقرير وحدة التفتيش المشتركة بشأن انشاء وكالة للسفر تملكها الأمم المتحدة وتقوم بتشغيلها بمفردها ، من المتفق ان هناك صعوبات تعترض تطبيق منهج من هذا القبيل في الوقت الحاضر بيد أنه سيجرى استعراض هذه المسألة في المستقبل مثلما أوصى المفتش وستنتهز أي فرصة تسنح في المستقبل لتنفيذ هذه التوصية في الولايات المتحدة . وبصرف النظر عما اذا كان دخول الامم المتحدة في مشروع تجارى مثل هذا يتعارض مع اهدافها - وهو مشروع ينبغي بموجبه تعريفه ان يمارس ٨٠ في المائة من نشاطه مع أفراد الجمهور الذي ينبغي ان يتاح له الوصول بحرية الى مبنى الأمم المتحدة - فقد وردت معلومات تفيد أن لوائح مؤتمر النقل الجوي والرابطة الدولية للنقل الجوي التي حتى الآن حالت دون وضع مثل هذا الترتيب ما زالت نافذة . ومن المفهوم ان مجلس الطيران المدني يقوم حالياً باستعراض هذه اللوائح ، التي ما لم يعلن بطلانها ستكون امكانية انشاء وكالة للسفر يملكها زبائنها وتشغل على اساس قابل للبقاء امكانية بعيدة التحقيق .

١٢ - كما يتضمن تقرير وحدة التفتيش المشتركة عدداً من الاقتراحات الاخرى لتحسين ترتيبات السفر ، نقدم فيما يلي بعض التعليقات عليها :

(أ) تنوع أجور السفر الجوي ودرجاته

٣- في الفقرة ١٠٠ والتوصية ٥ من التقرير ، تشير وحدة التفتيش المشتركة الى ان الأمم المتحدة ربما تكون قد قصرت في جهودها للحصول على أقل الاجور الملائمة وان هذا احدث أثرا لصالح وكالة السفر . وبالرغم من احتمال ان تكون هناك امثلة منفصلة لوقوع احداث من هذا القبيل ، من البيـن ان وحدة السفر في المقر الرئيسي طبقت لوائح الامم المتحدة للسفر بكيفية تتميز بالمسؤولية وحددت بصفة مستمرة الأجور الأقل تكلفة استناد الى خطوط الرحلات الرسمية التي حصلت عليها من مكتب المنشأ فقد بذل كل جهد ممكن لاستخدام اجور الرحلات المخفضة والاجور الخاصة الأخرى فـي الحالات التي لا تتعارض فيها مع استحقاقات الموظفين بموجب النظام الاداري للموظفين . ولا يسمح لوكيل السفر بأن يتجاوز الاستحقاقات التي تأذن بها وحدة السفر للامم المتحدة ، ومن ثم تكـون الأجرة المحددة حصيلة جهد مشترك . وبالنسبة للمستقبل ، تتجه النية لادراج حكم في أى اتفاق تعاقدى جديد يضمن بمقتضاه وكيل السفر أقل أجر - وهو ضمان يخضع للمراجعة الفورية للحسابات لتأمين التقيد بهذا الحكم .

(ب) التفاوض بشأن تحديد أجور ملائمة مع شركات الطيران حول الحجم الكبير

١٤ - يذكر المفتشان الأمم المتحدة ، ومن المفترض أيضا المنظمات الدولية الأخرى ، تشتري كمية كبيرة من تذاكر الرحلات من عدد محدود من شركات الطيران ، وأنه قد يكون بالامكان التفاوض للحصول على خصم من شركات الطيران في البلدان التي تسمح لوائحها بذلك ، استنادا الى حجم الرحلات التي توكل اليها . وهذه الفكرة تستحق الاهتمام ، وستجرى متابعتها . وينبغي عدم قصر مثل هذه المفاوضات المباشرة مع شركات الطيران على ضمان حجم محدد ، بل يمكن أن تشمل امكانيات مثل شراء الحيز مقدما أو الربط بين ايجار الأماكن في الفنادق وبين الشركات المتبطنة بالخطوط الجوية . ويجب أن يلاحظ في نفس الوقت انه سيتمين النظر في مسألة ما اذا كان على خط الطيران ان يقدم اجرة مخفضة للأمم المتحدة وأن يدفع في نفس الوقت عمولة على تلك الاجرة الى وكيل سفر للأمم المتحدة يعمل داخل المقر . ولذا قد يشر سؤال ، بالنسبة لسفر مخفض من هذا القبيل ، عما اذا كان الوكيل داخل المقر سيقوم باجراء الحجز ويبيع التذاكر وما الى ذلك بصدد سفرا لا يتقاضى عمولة عنه . ولم تكن هذه هي الحالة ، سيصبح هذا العمل عندئذ بمثابة مصروفات مباشرة تتكبدها الأمم المتحدة . ومن الضروري أيضا النظر في ضوء الاهتمام الذي أبدته الدول الأعضاء في تنويع مشتريات الأمم المتحدة على أساس دولي ، فيما اذا كان من المقبول اعطاء الأفضلية لخط جوي واحد أو لقلعة من الخطوط الجوية .

(ج) شراء دفاتر تذاكر

١٥ - ان هذا الاقتراح الذي ينطوي على تقديرو الرحلات المحتملة خلال فترة من الزمن وشراء دفاتر تذاكر مقدما ، يطرح أيضا امكانيات شائعة وسيتابع بحثه . ويشير المفتشان الى أن من شأن شراء تذاكر السفر مسبقا على هذا النحو ان يتيح للأمم المتحدة الحصول على خصم يفوق خسارة الفائدة على الأموال التي كانت ستستثمر لو لم تدفع لخطوط الطيران قبل شراء التذاكر . ويستلزم ترتيب مثل هذا اجراء تنسيق مع مكاتب الأمانة العامة المعنية ، ان انه لا بد من افتراض ان الفائدة الرئيسية التي تجنيها شركة الطيران من اعطاء الخصم هو الحصول مقدما على المبلغ الذي يغطي تكاليف السفر والتالي استخدام المبلغ للاستثمار . وهكذا يعود السؤال يشر حول ما سبق ان اشار المفتشان اليه : هل يفوق الخصم الفائدة التي يمكن تحقيقها لو لم يتم الدفع مقدما قبل السفر وانما بعد ٣٠ يوما أو أكثر من السفر ؟ لذا ينبغي تقييم شروط الخصم التي تقدمها شركات الطيران والتي من المفهوم أنها صارمة للغاية .

(د) الخصوم الحكومية

١٦ - يذكر المفتشان حكومات عديدة تستفيد من خصوم كبيرة تمنح من شركات النقل الجوي القومية للموظفين الحكوميين وأن الخصوم تقدم أيضا عن طريق ما يسمى " طلبات حكومية " ، لفئات خاصة من

المسافرين ، مثل البحارة ورجال الدين . وفي بعض المناسبات ، حاولت الأمم المتحدة استكشاف هذا السبيل خلال الخمس وعشرين سنة الماضية لتحقيق وفورات من سفرياتها ، غير أن جهودها لم تصادف النجاح في كل مرة . ذلك ان المسألة في الأساس هي مسألة السياسات الحكومية . وسيرحب الأمين العام في هذا المجال بالحصول على رد ايجابي من الدول الأعضاء على توصية المفتش التي تؤيد مبدأ توسيع نطاق مزايا " الطلبات الحكومية " لتشمل الأشخاص الذين يطلب منهم السفر من أجل الأمم المتحدة ، مثل المندوبين وموظفي الأمم المتحدة والخبراء الاستشاريين والخبراء الموفدين في بعثات .

(هـ) التعاون فيما بين الوكالات

١٧ - وبالرغم من ان تقرير وحدة التفتيش المشتركة يقدم اقتراحات محددة الى الأمم المتحدة فقط ، فانه يوجه الاهتمام الى الوفورات المحتملة التي يمكن تحقيقها من خلال الاجراءات التعاونية فيما بين المنظمات الدولية التي تعمل معا في شؤون السفر . والحق ان هذا ميدان للنشاط يمكن للاجرامات الجماعية ان تحقق فيه نتائج ايجابية . ولذلك ، سيجرى تقاسم التجارب مع أعضاء لجنة التنسيق الادارية بشأن الاقتراحات الموجزة في الفقرات السابقة من هذا التقرير .

١٨ - تتصل التوصيتان ٦ و ٧ من تقرير وحدة التفتيش المشتركة بمستويات السفر لموظفي الأمم المتحدة الموفدين في مهمات رسمية ، وسفر المندوبين لحضور الاجتماعات ، وسفر الخبراء الاستشاريين . ويحكم سياسة المنظمة وممارساتها حاليا قرار الجمعية العامة ١٩٨/٣٢ المؤرخ في ٢١ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٧ ، حسبما عدله الجزء عاشر من القرار ٢١٧/٣٥ المؤرخ في ١٧ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٠ . وتحدد الفقرة ٢ (أ) من القرار ١٩٨/٣٢ ، بصيغتها المعدلة ، الأشخاص الذين يحق لهم السفر بالدرجة الأولى في جميع الرحلات . وتبين الفقرة ٢ (ب) أنه لا يحق السفر بالدرجة الأولى للأشخاص الذين كان لهم ذلك الحق سابقا بموجب قرارات سابقة للجمعية العامة ، بما في ذلك وكلاء الأمين العام ، والأمناء العاميين المساعدين ، إلا اذا كانت مدة رحلة جوية معينة تتجاوز تسع ساعات (بأكثر الطرق مباشرة واقتصادا) . وتنقضي الفقرة (ج) بأن ما تدفعه الأمم المتحدة من نفقات السفر في جميع الحالات الأخرى يقتصر على أقل ترتيبات أجور السفر الجوي كلفة بين الترتيبات التي تتبعها عادة شركات نقل جوي عامة معترف بها ، بأقصى الطرق المباشرة ، أو ما يعادل ذلك الترتيب .

١٩ - واعمالا للفقرتين ٢ (ب) و ٢ (ج) من القرار ١٩٨/٣٢ ، وضعت المنظمة استحقاقات السفر في الحالات التي لا ينطبق عليها السفر بالدرجة الأولى ، بالقياس بتكلفة الدرجة الاقتصادية مع مراعاة استخدام الأجر المخفضة متى كان ذلك متاحا وممكنا ، ولا تعطي المنظمة الموظفين حق اختيار شركة الطيران اذا زادت الكلفة على الاستحقاقات المسموح بها بموجب الحكم القاضي باستخدام " اكر ترتيبات أجور السفر الجوي اقتصادا " . ومنذ اعتماد القرار ١٩٨/٣٢ ، استحدث كثير من

شركات الطيران درجة سفر وسطى بين الدرجة الأولى والدرجة الاقتصادية مثل درجة رجال الأعمال أو درجة المنتدى كان من أثرها ، كما لاحظ المفتشون ، جعل السفر بالدرجة الاقتصادية أو الدرجة الثالثة في هذه الخطوط الجوية أكثر صعوبة بوصفها القاعدة القياسية للسفر الرسمي كما جعل هاتين الدرجتين أكثر ارهاقا من الناحية الجسمانية .

٢٠ - وكما لوحظ في الفقرة ٢٢ من تقرير وحدة التفتيش المشتركة ، فقد كان من شأن " تخفيض مستوى الدرجة الاقتصادية الى درجة سياحية " ان دفع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة الى النظر في امكان استخدام الدرجة التي تلي الدرجة الأولى مباشرة بالنسبة للمسافرين في مهمات رسمية . وكما ورد أيضا في التقرير ، تتبع كل مؤسسة النهج الخاص بها تجاه استخدام هذه الدرجة الوسطى مع مراعاة المرونة المتاحة لها بموجب التوجيهات ذات الصلة لمختلف مجالس الإدارة . ونظرا لأحكام القرار ١٩٨/٣٢ ، ترى الأمم المتحدة أنها لا تتمتع ، الا عن طريق استثناءات فردية تعسفية لظروف مخففة أو أسباب قاهرة ، بالمرونة التي تسمح بالسفر بالدرجة الاقتصادية أو درجة رجال الأعمال اذا اتيج السفر بدرجة أقل كلفة ، دون مراعاة الاعتبارات الخاصة براحة المسافر الجسمانية .

٢١ - والنسبة للنظام ككل ، تبين من دراسة اللجنة الاستشارية المعنية بالشؤون الإدارية أنه لو استخدم السفر بالأجر الكامل بالدرجة الاقتصادية أو درجة رجال الأعمال للرحلات الجوية التي تستغرق أربع ساعات أو أكثر بدلا من الأجر الأدنى السارية ، بما في ذلك الأجر السياحية المخفضة سيكون مجموع الزيادة في تكاليف السفر أكثر بحوالي ٣٧ في المائة مما هو مقرر له هذه المهمات الرسمية . (وضع هذا التقدير على أساس احتساب تكاليف البعثات الحقيقية خلال سنة واحدة) . وفي حالة الأمم المتحدة ، قدرت التكاليف الإضافية بنسبة ٢٩ في المائة تقريبا . وقد تباينت النسبة المئوية للزيادة للمنظمات تباينا كبيرا ، وفقا للمدى الذي يكون فيه سفر موظفيهم بالدرجة الاقتصادية الكاملة ، ووفقا لخطوط الرحلات التي تتعرض لأكبر ضغط ، ولشركات الطيران التي تستخدم أكثر من غيرها . وبالرغم من أن تقرير وحدة التفتيش المشتركة لم يقدم معلومات محددة عن ممارسات المؤسسات المختلفة في منظومة الأمم المتحدة ، فان دراسة اللجنة الاستشارية المعنية بالمسائل الإدارية تدل على أن هناك فوارق واضحة في الممارسة وان عددا من المؤسسات تجيز فعلا السفر في درجة رجال الأعمال في ظروف معينة .

٢٢ - ورأت معظم المنظمات المشتركة في الاستعراض أنه من المستصوب اعتماد أجر الدرجة الاقتصادية الكاملة (تميزا لها عن استخدام أجر الدرجة " السياحية " أو الدرجة المخفضة) أو درجة رجال الأعمال عندما تتاح الأخيرة دون دفع مبلغ تكميلي ، بوصفه قاعدة السفر الجوي في المهمات الرسمية التي يقوم بها موظفو المنظمات . بيد ان اللجنة الاستشارية المعنية بالمسائل الإدارية انتهت الى أنه لا يمكن ، من الناحية العملية ، اعتماد سياسة موحدة في الظروف الراهنة التي تتميز بتباين الآثار المترتبة على التكاليف و/أو التوجيهات الصادرة من بعض مجالس الإدارة .

٢٣ - وفي الفقرة ٢٣ من تقرير وحدة التفتيش المشتركة يبين المفتش أنه لا يمكنه ، بسبب التكلفة

الاضافية المترتبة على استخدام الدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى مباشرة ، بوصف ذلك استحقاقا عاما ، تأييد اجراء تغيير في قواعد السفر مما من شأنه أن ينطوى على زيادة كبيرة في التكاليف . غير انه سلم ، من جهة أخرى ، بصحة الملاحظات التي أبدتها اللجنة الاستشارية المعنية بالمسائل الادارية فيما يتعلق بالمزايا التي تعود على المنظمة من منح امكانية السفر بتلك الدرجة ، ألا وهي مرونة خط السير والراحة في الطائرة ، وتعزيز قدرة الموظفين على الاضطلاع بواجباتهم عند وصولهم . والظاهر أن المفتش قد راعى هذين الاعتبارين ، ان يصف في الفقرة ٢٣ من التقرير الشروط التي يمكن بمقتضاها الاذن بالسفر بالدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى مباشرة وذلك ، في رأيه ، دون حصول زيادة عامة في مجموع تكاليف السفر المباشرة وغير المباشرة ويمكن تلخيص هذه الشروط بايجاز كما يلي :

- (أ) السفر الذي تزيد مدته على أربع ساعات ويتم في يوم عطلة رسمية أو في عطلة نهاية الاسبوع ؛
(ب) اذا تنازل الموظفون عن يوم واحد على الأقل للراحة يكون من حقة عادة الحصول عليه ؛
(ج) اذا أمكن اختصار مدة الرحلة بمقدار يوم عمل واحد على الأقل نتيجة لبيد * الموظف واجباته عند وصوله ؛
(د) اذا لا تتوفر مقاعد الآ في درجة " رجال الأعمال " ؛
(هـ) ينبغي أن يسافر وكلاء الأمين العام ومساعد الأمين العام والمندوبون في درجة " رجال الأعمال " في جميع الرحلات ، عندما تكون هذه الدرجة متوفرة ؛
(و) اذا توفرت درجة " رجال الأعمال " بنفس تكلفة الدرجة الاقتصادية .

٢٤ - وفيما يتعلق بالفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) فهما بالفعل جزء من الممارسة الجارية في المنظمة رهنا ، في حالة الفقرة الفرعية (و) ، بعدم توفر أو تعذر الحصول على أجور الرحلات المخفضة . ومن شأن التدابير المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) أن تخلق صعوبات ادارية تتمثل في مراقبة السفر والسيطرة عليه وعدم تحقيق وفورات بقدر يسمح بتعويض الفارق الحاصل في التكاليف بين درجة " رجال الأعمال " وأكثر درجات السفر اقتصادا . وتتم معظم الأسفار في الأعمال الرسمية بالفعل في عطلات نهاية الاسبوع كجزء من الجهود المبذولة للحد من الطول الاجمالي للبعثات ؛ وكذلك فان المسافرين كثيرا ما يمتنعون عن التوقف للراحة أثناء الرحلات لنفس السبب ، فضلا عن ذلك فان الوفورات المحققة في مجال مدفوعات بدل الإقامة اليومي مثل هذه الحالات يكون عادة أقل من التكلفة الاضافية للسفر بدرجة " رجال الأعمال " على معظم الخطوط . وعلى أي حال ، ومراعاة لصحة المسافرين وكفايتهم على العمل عند الوصول ، ينبغي أن تتخلل الاسفار الطويلة المدة فترات استراحة و/أو تكيف للتغيرات في مناطق التوقيت المختلفة بصرف النظر عن مستوى درجة السفر المستخدمة .

٢٥ - وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (هـ) ، استخدام درجة "رجال الأعمال" لجميع أسفار وكلاء الأمين العام ومساعدى الأمين العام ، فان القرار ١٩٨/٣٢ قد سبق أن خفض استحقاقات هؤلاء الموظفين من الدرجة الأولى ، فيما يتعلق بجميع الأسفار ، الى الدرجة الأولى فيما يتعلق بالرحلات التي تستغرق تسع ساعات أو أكثر فقط . وليس من شأن هذه التوصية التي تقدم بها المفتش أن تحقق وفورات كبيرة أو أن تكون لائحة برتبة الموظفين المعنيين ومسؤولياتهم التمثيلية ، وذلك مراعاة لممارسات معظم الدول الأعضاء فيما يتعلق بالموظفين من ذوى مكانة مشابهة . ولهذا الأسباب ، يوصى الأمين العام انه ينبغي أن يظل من حق أولئك الموظفين السفر بالدرجة الأولى في الرحلات التي تزيد مدتها على تسع ساعات والدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى مباشرة بالنسبة الى الرحلات التي تدوم تسع ساعات أو أقل .

٢٦ - وختاماً يوجب الأمين العام بعرض تقريو وحدة التفتيش المشتركة للاعتبارات البارزة في تحديد مستوى درجة السفر التي ينبغي ان يؤخذ بها للسفر الرسمي . ويوصى الأمين العام ، بعد أن نظرت بامعان في مختلف الخيارات المتاحة والترتيبات الأقل تقييداً المعمول بها في بعض المنظمات الأخرى الأعضاء في النظام المشترك للأمم المتحدة والحاجة الى تخفيض التكاليف الإضافية الى الحد الأدنى ، انه ينبغي ادخال بعض التحسينات على الترتيبات الحالية . وهو لا يوصى انه من غير المعقول أو من الاسراف تحديد الدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى مباشرة بوصفها الاستحقاق العادى للسفر في المهام الرسمية ، باستثناء أن الممارسة المتبعة حالياً والمتبعة في استخدام أجور الرحلات المسخضة سيتواصل في حالة سفر الموظفين للخدمة أو المشاركة في المؤتمرات أو الحلقات الدراسية أو غير ذلك من اجتماعات الهيئات الدائمة ، اذا سمحت مدة تلك الاجتماعات باستخدام مثل هذه الأسعار . ومن شأن ذلك أن يكون متشعباً مع الهدف الموضوع منذ زمن طويل والقاضي بتخفيض تكاليف مثل هذه الاجتماعات الى الحد الأدنى . وفيما يتعلق ببقية الأسفار المأذون بها بموجب النظام الادارى للموظفين ، كالسفر عند التعيين ، والانتقال وانتهاء الخدمة واجازة زيارة الوطن ومنحة التعليم ، فسوف يستمر العمل بالسياسة الحالية القاضية بجعل الاستحقاق يقوم على أساس "أقل ترتيبات أجور السفر الجوى كلفة" .

٢٧ - وهذا النهج في رأى الأمين العام مفضل على ربط مستوى درجة السفر بمدى الرحلة . وهذا يستند الى الصعوبات الادارية التي سبق وان جوهت في تطبيق قاعدة "رحلة الساعات التسع" في حالات سفر العدد المحدود من الأشخاص الذين تشملهم الفقرة ٢ (ب) من القرار ١٩٨/٣٢ وهي حالات ستزداد زيادة كبيرة لو طبقت قاعدة الساعات التسع على مجموعة أكبر بكثير .

٢٨ - ويقترح الأمين العام بناءً على ذلك امكان تطبيق الترتيبات التالية فيما يتعلق بمستوى درجة السفر :

(أ) ان يظل من استحقاقات وكلاء الأمين العام ومساعدى الأمين العام والأشخاص الآخرين المشمولين بالفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ من القرار ١٩٨/٣٢ السفر بالدرجة الأولى

عندما تتجاوز مدة الرحلة تسع ساعات ، والدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى مباشرة بالنسبة الى جميع الرحلات الأخرى ؛

(ب) وان يكون من استحقاقات الموظفين دون رتبة مساعد الأمين العام السفر بالدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى عند قيامهم بمهام رسمية ، باستثناء السفر المتعلق بالخدمة أو المشاركة في المؤتمرات والحلقات الدراسية وغيرها من اجتماعات الهيئات الدائمة والتي تهر مدة اجتماعاتها استخدام أجور الرحلات ذات السعر المنخفض ؛

(ج) والنسبة للأسفار الأخرى للموظفين المأذون بها في النظام الإداري للموظفين ، كالسفر عند التعيين والانتقال وانتهاء الخدمة واجازة زيارة الوطن ومنحة التعليم ، أن يظل الاستحقاق قائما على أساس أحكام القرار ١٩٨/٣٢ ، أي على أساس أقل ترتيبات أجور السفر الجوي المتاح بانتظام كلفة ، أو ما يعادل ذلك ، وبواسطة شركة نقل عامة معترف بها ، عبر أقصر الخطوط وأكثرها مباشرة ؛

(د) وينبغي أن يكون سفر الأشخاص الآخرين عادة بالدرجة التي تأتي دون الدرجة الأولى مباشرة .

٢٩ - وفي موضوع اجراءات السفر (التوصية ٨) ، ويوصي المفتش بأن تشمل اجراءات الأمم المتحدة لمراقبة السفر مسوفاً لمدة كل رحلة تتم في مهمة رسمية لكي يستعرضه رؤساء الادارات ، وفحوصاً فورية لما بعد العودة من السفر في ضوء تقريو المهمة . ويقترح أيضا أن توفر المعلومات لرؤساء الادارات عن تقديرات التكلفة المباشرة وغير المباشرة لكل رحلة وعن مسوغ خطة الرحلة وأقل خطوط السفر البديلة كلفة . وتنص اجراءات الأمم المتحدة للسفر المعمول بها حالياً كما هي مبينة في الوثيقة ST/SGB/181 فعلا على استعراض رؤساء الادارات لجميع خطط السفر وعلى نظر شعبية الميزانية في السفر الرسمي بعد العودة من السفر . والنية معقودة على استعراض هذه الاجراءات في ضوء التوصيات الواردة في تقريو وحدة التفتيش المشتركة .

٣٠ - ويوصي المفتش أيضا بتبسيط اجراء المطالبة بنفقات السفر (التوصيتان ٩ و ١٠) . ومن بين التدابير التي يدعو اليها شطب الاجراء المطلوب لجميع الأسفار التي تتم بموجب النظام الإداري للموظفين (كالسفر عند التعيين ، والانتقال وانهاية الخدمة واجازة زيارة الوطن ومنحة التعليم) ، وللرحلات البسيطة في عمل رسمي القصير الأمد . ورغم عدم ايراد تعريف يشكل الرحلات البسيطة ، فان المفتش يشير الى أن نحو ٧٠٠٠ رحلة قصيرة قد تمت خلال عام ١٩٨١ . ونظرا الى أن هاتين التوصيتين قد يترتب عليهما حياض عن الممارسات المالية والإدارية الحالية فسي

المنظمة ، بيد و من المستصوب اجراء تحليل مفصل للفارق بين التكاليف المقدرة للسفر والمبالغ المسددة فعلا في الماضي بالنسبة الى كل نوع من مختلف أنواع السفر قيد البحث لتحديد ما اذا كان من الممكن اعتماد الاجراءات المبسطة التي يوصي بها المفتش في بعض أو جميع أنواع السفر المقترحة . وسوف يتم اجراء هذه الدراسة .

٣١ - وأخيرا ، وفيما يتعلق بالتوصية (١١) ، طلبت لجنة التنسيق الادارية من اللجنة الاستشارية المعنية بالمسائل الادارية أن تتابع المسائل ذات الاهتمام المشترك بين الوكالات الواردة في تقرير وحدة التفتيش المشتركة .
