



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ
АССАМБЛЕЯ



Distr.
GENERAL

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

Тридцать седьмая сессия
Пункты 103 и 107 повестки дня

БЮДЖЕТ ПО ПРОГРАММАМ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД
1982-1983 ГОДОВ

ОБЪЕДИНЕННАЯ ИНСПЕКЦИОННАЯ ГРУППА

Организация и методы служебных поездок

Замечания Генерального секретаря

Генеральный секретарь имеет честь препроводить членам Генеральной Ассамблеи свои замечания по докладу Объединенной инспекционной группы, озаглавленному "Организация и методы служебных поездок" (A/37/357 и Corr.1).

Замечания Генерального секретаря

1. Генеральный секретарь с интересом изучил обстоятельный доклад Объединенной инспекционной группы (ОИГ) по вопросу об организации и методах служебных поездок (A/37/357 и Corr.1). Учитывая влияние путевых расходов на бюджет Организации Объединенных Наций, он с удовлетворением отмечает, что многие из содержащихся в докладе рекомендаций совпадают с уже предпринятыми им инициативами и он приветствует этот актуальный обзор данного вопроса. Совершенно очевидно, что, с учетом недавних изменений в области перевозок, доклад ОИГ представляет собой конструктивный и своевременный вклад в дело пересмотра существующих методов организации поездок и выплаты соответствующих пособий персоналу.

2. При создании в Нью-Йорке Централных учреждений Организации Объединенных Наций было образовано транспортное управление, которое было укомплектовано служащими Организации Объединенных Наций и которому было поручено заниматься всеми вопросами заказа билетов, паспортами, визами и смежными делами. В то время большинство межконтинентальных поездок осуществлялось морским путем, и в Лондоне и Париже были созданы отделения-филиалы. Через несколько лет стало

82-30605

/...

очевидно, что такой способ является необоснованно дорогостоящим, и после проведения широкого обследования возможных вариантов было принято решение заключить соглашение с одним из крупных транспортных агентств, которое занималось бы организацией бронирования мест и заказа билетов. Такой подход позволял высвободить средства в связи с расходами на персонал, который ранее осуществлял эти функции, и ограничить работу транспортного отделения Организации Объединенных Наций оформлением, в свете правил о персонале и финансовых правил Организации Объединенных Наций, выплаты пособий на путевые расходы, получением виз и выдачей проездных пропусков. Эти функции в основном и сохранились у транспортного отделения Организации Объединенных Наций.

3. В последующие годы в ряде случаев поручалось проведение исследований для анализа существующего порядка на предмет возможного улучшения положения. Эти мероприятия включали установление контактов с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и с Международной ассоциацией воздушного транспорта (МАВТ) в попытке добиться для Организации Объединенных Наций по сути дела статуса транспортного агентства, с тем чтобы комиссионные, выплачиваемые транспортному агентству, выплачивались непосредственно Организации Объединенных Наций. Эти попытки не были успешными. Между тем определенные положения законов страны пребывания жестко ограничивали условия, при которых транспортные агенты могут оказывать транспортные услуги через отделение-филиал, расположенное в здании клиента. Цель этих положений заключалась в том, чтобы исключить возможность получения Организацией, на основе открытой конкуренции, других вариантов помимо рамок существующих соглашений с транспортным агентом, обслуживающим Организацию Объединенных Наций в Центральных учреждениях.

4. Изменения в законах страны пребывания в 1978 году, а также в регламенте МАВТ за последние несколько лет привели к изменению этой ситуации, и Организация получила возможность введения альтернативного порядка по истечении срока действия контракта с агентом в январе 1982 года. Ввиду необходимости тщательного изучения таких вариантов, а также с учетом проведения ОИГ исследования, было решено продлить контракт еще на один год.

5. Были тщательно изучены различные варианты, которые изложены ОИГ, в том числе: заключение нового соглашения с транспортным агентством, создание внутриорганизационного транспортного отделения и создание собственного транспортного агентства, принадлежащего Организации Объединенных Наций.

6. Что касается содержащейся в докладе ОИГ рекомендации 2 о том, что Организации Объединенных Наций следует заключить внутриорганизационное соглашение о перевозках, то необходимо отметить, что приблизительно три года тому назад Комитет гражданской авиации (КГА) Соединенных Штатов дал согласие на создание отделения внутриорганизационных операций. По существу внутриорганизационное подразделение

/...

представляет собой отделение-филиал, полностью принадлежащее транспортному агентству, признанному Аэронавигационной конференцией (АВ). Оно расположено в здании клиента и оказывает этому клиенту весь комплекс услуг транспортного агентства. Авиалинии, гостиницы и другие подразделения по обслуживанию перевозок выплачивают комиссионные внутриорганизационному агенту. Хотя большинство внутренних авиалиний Соединенных Штатов ограничило объем выплачиваемых внутриорганизационным агентам комиссионных сборов тремя процентами, МАВТ в настоящее время разрешает выплату комиссионных за международные воздушные перевозки в размере приблизительно восемь процентов.

7. Главный аспект внутриорганизационных правил АК, который представляет интерес для Организации Объединенных Наций, заключается в том, что внутриорганизационному агенту разрешено возмещать понесенные клиентом расходы при организации перевозок в сотрудничестве с агентом. Сюда могут входить расходы по автоматизации, содержанию средств связи, а также оклады и дополнительные выплаты работникам клиента, которые занимаются вопросами организации перевозок. Агентству разрешено возмещать клиенту ту долю расходов на служащих, которая соответствует тому времени, которое служащий уделяет работе в связи с перевозками, если стороны не используют в качестве основы для возмещения расходов количество проданных билетов, их стоимость в долларах или полученные комиссионные.

8. В своем докладе ОИГ дает отдельные расчетные цифры по доходу, который можно было бы получить в результате введения внутриорганизационной операции. Так как в основе этих расчетов лежит ряд допущений, а также данные, которые считаются неполными, представляется правильным рассматривать расчеты расходов и экономии лишь как ориентировочный показатель возможных результатов. Точная оценка будет зависеть от конкретных условий и контракта. Однако здесь важно отметить мнение ОИГ о том, что введение внутриорганизационной операции может принести значительные финансовые выгоды; другие источники подтверждают это мнение. Необходимо указать на то, что составленный Инспектором расчет экономии и издержек дает общую цифру по Организации Объединенных Наций Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Детскому фонду Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ), и есть все основания полагать, что ПРООН и ЮНИСЕФ будут добиваться отдельного учета и начисления кредита по их бюджетам пропорционально их доли путевых расходов.

9. В свете этой оценки было признано желательным как и в 1981 году предпринять шаги, направленные на изменение существующего порядка осуществления перевозок. Перевозчикам было сообщено об этом путем публичного уведомления; ожидаются ответы от квалифицированных агентов относительно их заинтересованности. По получении предварительных данных о профессиональной, финансовой и прочей квалификации заинтересованных компаний будет составлен краткий список агентов, которые предлагают наиболее выгодные условия. В качестве следующего шага у

/...

компаний, выбранных для конечного рассмотрения, будут запрошены детальные и конкретные предложения. Хотя внутриорганизационная операция представляется самой подходящей альтернативой существующему порядку, не исключаются и другие варианты, такие как соглашения с коммерческими транспортными агентствами или другие выгодные варианты в плане обслуживания и экономии для Организации. Среди последних можно выделить совместное соглашение с транспортным агентством и воздушным перевозчиком, что сейчас специально прорабатывается. Однако следует принять во внимание то обстоятельство, что политика таких органов, как МАВТ и АК, законы правительств и экономическое положение транспортных агентств и авиалиний меняются столь быстро, что возможно необходимо оставить открытым вариант использования нескольких методов осуществления перевозок.

10. При подготовке документов для получения предложений со стороны транспортных агентств Секретариату оказывала помощь независимая фирма, имеющая специальный опыт в области перевозок и связанного с ними законодательства. Аналогичный опыт специалистов будет использован и для оценки заключительных предложений. С учетом значимости этого проекта и его финансовых последствий ожидается, что обзор предложений и переговоры о заключении нового соглашения будет завершен не раньше января 1983 года. Тем временем было условлено, что до принятия решения относительно характера операции в Центральном учреждении следует по-прежнему использовать существующую практику в крупных зарубежных отделениях и начать постепенный процесс в других местах на основе накопленного опыта, особенно в Нью-Йорке, учитывая при этом, что то, что возможно, осуществимо или законно в одном месте, может не быть приемлемым в другом.

11. Что касается содержащейся в докладе ОИГ рекомендации 4 относительно создания транспортного агентства, полностью принадлежащего Организации Объединенных Наций и управляемого ею, то было признано, что в настоящее время для применения подобного подхода существует ряд трудностей; однако, согласно рекомендации Инспектора, этот вопрос будет вновь рассмотрен в будущем, и любая появившаяся возможность такого применения в Соединенных Штатах будет активно прорабатываться. Помимо вопроса о том, будет ли вступление в подобное коммерческое предприятие совместимо с целями Организации Объединенных Наций - предприятие, которое по своему определению должно осуществлять 80 процентов своих операций с представителями широких слоев населения и давать им свободный доступ в здание Организации Объединенных Наций, - была получена информация относительно того, что регламенты АК и МАВТ, препятствовавшие до сих пор заключению такого соглашения, по-прежнему остаются в силе. Известно, что эти регламенты в настоящее время рассматриваются КГА и, если они не будут объявлены недействительными, возможность действенного функционирования собственного транспортного агентства представляется весьма отдаленной.

12. В докладе ОИГ также содержится ряд других предложений об улучшении практики перевозок, по которым даны следующие замечания.

/...

а) Разнообразие авиационных тарифов и классов

13. В пункте 100 и рекомендации 5 своего доклада ОИГ указывает, что Организация Объединенных Наций не всегда добивалась наименьших подходящих расценок, что давало выгоду транспортному агентству. Хотя отдельные случаи подобного рода, возможно, и имели место, Сектор организации поездок в Центральных учреждениях добросовестно выполнял положения Организации Объединенных Наций в отношении перевозок и устанавливал в целом самые дешевые тарифы на основе данных об официальном маршруте, получаемых от направляющего подразделения. Прилагаются и прилагались все усилия по использованию экскурсионных и других льготных тарифов там, где это не противоречит проездным нормам, установленным в рамках Правил о персонале. Транспортному агенту не разрешается превышать норму, установленную Сектором организации поездок Организации Объединенных Наций, и поэтому полученные тарифы являются результатом совместных усилий. На будущее предполагается, что любое новое договорное соглашение должно включать положение, по которому агент будет гарантировать наименьший тариф, что будет выборочно проверяться для обеспечения соблюдения такой гарантии.

б) Переговоры с авиалиниями о предоставлении благоприятных ставок за большой объем перевозок

14. Инспектор отмечает, что Организация Объединенных Наций, как, вероятно, и другие международные организации, закупает значительное количество мест у ограниченного числа авиалиний, и что в тех странах, где это позволяют установленные правила, можно было бы договариваться с авиалиниями о предоставлении скидки в зависимости от объема операций с ними. Это предложение заслуживает внимания и будет изучено. Такие прямые переговоры с авиалиниями не должны ограничиваться гарантированием определенного объема, а могли бы включать такие возможности, как заблаговременная закупка мест или бронирование мест в гостиницах у гостиничных компаний, связанных с авиалиниями. В то же время следует отметить, что необходимо учитывать то, будет ли авиалиния предоставлять Организации Объединенных Наций льготные тарифы и выплачивать к тому же комиссионные по этим тарифам внутриорганизационному транспортному агенту Организации Объединенных Наций. Поэтому при льготных тарифах может возникнуть вопрос, будет ли внутриорганизационный агент заниматься бронированием, выдачей билетов и т.д. для поездок, по которым не выплачиваются комиссионные. Если нет, то расходы по выполнению этой работы могут лечь непосредственно на Организацию Объединенных Наций. Необходимо также учитывать, будет ли приемлемо уделять предпочтение одной или нескольким авиалиниям, принимая во внимание интерес, проявляемый государствами-членами к диверсификации закупок Организации Объединенных Наций на международной основе.

/...

с) Оптовая закупка билетов

15. Это предложение, которое требует оценки возможных поездок за определенный период времени и оптовой предварительной закупки билетов на эти поездки, также открывает интересные возможности и будет изучено. Инспектор считает, что в результате такой предварительной закупки билетов Организация Объединенных Наций может добиться скидки, которая превысит потерю процентов от средств, которые были бы вложены, если бы они не были выплачены авиакомпаниям за предварительную закупку билетов. Такая практика потребует координации с соответствующими отделами Секретариата, поскольку здесь необходимо исходить из того, что главная выгода для авиакомпаний в предоставлении скидки состоит в том, чтобы заранее получить плату за расходы по перевозке и использовать эту сумму для капиталовложений. Тем самым вопрос вновь возвращается к тому, на что обращает внимание Инспектор: превышает ли скидка тот процент, который можно было бы получить, если бы выплата осуществлялась не предварительно, а спустя 30 или более дней после поездки? В данном случае необходимо будет произвести анализ условий предоставления авиакомпаниями льготных тарифов, которые бывают довольно жесткими.

д) Скидки для правительств

16. Инспектор отмечает, что многие правительства получают от национальных авиакомпаний значительные скидки за перевозку государственных служащих и что путем так называемых "правительственных заказов" скидки также предусматриваются для особых категорий пассажиров, таких как моряки и священники. За предыдущие 25 лет Организация Объединенных Наций время от времени изучала этот способ экономии средств на поездках, однако в каждом из таких случаев это не давало успешных результатов. Этот вопрос является главным образом вопросом политики правительства, и в связи с этим Генеральный секретарь приветствовал бы позитивный отклик государств-членов на рекомендацию Инспектора в поддержку принципа распространения преимуществ "правительственных заказов" на лиц, которые осуществляют поездки по линии Организации Объединенных Наций, такие, как делегаты, сотрудники, консультанты и эксперты, направленные в командировку.

/...

е) Сотрудничество между учреждениями

17. Хотя в докладе ОИГ содержатся конкретные предложения только в отношении Организации Объединенных Наций, в нем обращается внимание на возможную экономию, которую можно получить на основе кооперации международных организаций в вопросах, связанных с поездками. Это такая область деятельности, в которой коллективные действия могут привести к позитивным результатам. Поэтому опыт в отношении предложений, изложенных в предыдущих пунктах настоящего доклада, будет передан членам Административного комитета по координации (АКК).

18. Рекомендации 6 и 7 доклада ОИГ касаются норм проезда при официальных деловых поездках служащих Организации Объединенных Наций, при поездках делегаций на совещания и поездках консультантов. Текущая политика и практика Организации регулируется резолюцией 32/198 Генеральной Ассамблеи от 21 декабря 1977 года с внесенными поправками в раздел X резолюции 35/217 от 17 декабря 1980 года. В пункте 2а резолюции 32/198, с внесенными в нее поправками, устанавливаются те лица, которые имеют право на поездки первым классом для всех поездок; в пункте 2b указывается, что лица, ранее имевшие право на проезд первым классом в соответствии с предыдущими резолюциями Ассамблеи, включая заместителей Генерального секретаря и помощников Генерального секретаря, имеют право на проезд первым классом лишь в тех случаях, когда продолжительность конкретного полета превышает девять часов (самым прямым и экономичным маршрутом); и в пункте 2с предусматривается, что оплата Организацией Объединенных Наций путевых расходов во всех других случаях ограничивается наименьшей стоимостью проезда самолетом, установленной на регулярной основе, или ее эквивалентом на признанных средствах общественного транспорта на самых коротких и самых прямых маршрутах.

19. Во исполнение пунктов 2b и 2с резолюции 32/198 Организация установила норму на проезд не по первому классу, определив ее как стоимость проезда экономическим классом с возможным использованием экскурсионных тарифов при их наличии, и не позволяет сотрудникам выбирать способ проезда в том случае, если стоимость превышает норму, установленную в соответствии с положением о "наименьшей стоимости проезда самолетом". После принятия резолюции 32/198 многие авиалинии ввели дополнительный класс, находящийся между первым и экономическим классом, например, "деловой класс" или "клубный класс", - что, как отметил Инспектор, сделало проезд в экономическом или третьем классе этих авиалиний гораздо более трудным как стандартной нормы проезда при официальных поездках и более изнурительным физически.

20. Как отмечено в пункте 22 доклада ОИГ, "снижение качества обслуживания в экономическом классе до качества туристического класса" привело к тому, что организации системы Организации

/...

Объединенных Наций вынуждены рассматривать возможность использования класса, стоящего непосредственно ниже первого класса, для служебных поездок. Как далее отмечено в докладе, каждая организация осуществляет свой собственный подход к использованию промежуточного класса с учетом имеющейся у нее гибкости в рамках соответствующих директив различных руководящих органов. Принимая во внимание положения резолюции 32/198, Организация Объединенных Наций не считает, что у нее есть такая гибкость, помимо возможности сделать исключения в отдельных случаях по обоснованным и веским причинам, чтобы разрешить проезд полным экономическим или "деловым" классом при наличии более низкого тарифа, без учета физических удобств пассажира.

21. Что касается системы в целом, то в исследовании, проведенном Консультативным комитетом по административным вопросам (ККАВ), показано, что в случае использования полного экономического или "делового" класса для поездок при полете продолжительностью четыре часа или дольше вместо использования какого-либо применимого более низкого тарифа, в том числе экскурсионных тарифов, общие расходы по этим официальным поездкам увеличатся в целом на 3,7 процента (в основе этой оценки лежат расходы по фактическим поездкам за период в один год). Что касается Организации Объединенных Наций, то дополнительные расходы исчисляются приблизительно в 2,9 процента. Процентное увеличение расходов по отдельным организациям колеблется в зависимости от того, в каких масштабах в настоящее время осуществляется проезд их сотрудников в полном экономическом классе, по каким маршрутам проезд осуществляется наиболее интенсивно и какие авиалинии используются наиболее часто. Хотя в докладе ОИГ не приводится конкретная информация в отношении практики различных организаций в рамках системы Организации Объединенных Наций, исследование ККАВ показало, что в практике существуют заметные различия и что ряд организаций в некоторых случаях разрешает использование "делового" класса.

22. Большинство организаций, принимающих участие в обзоре, считает желательным утвердить проезд по полному экономическому классу (в отличие от "туристического" или "экскурсионного класса) или "деловому" классу, когда не требуется доплаты, в качестве нормы официальных деловых поездок сотрудников организаций. Однако на практике ККАВ сделал вывод о невозможности принятия единой политики в существующих условиях неодинаковости финансовых последствий и/или директив, установленных некоторыми руководящими органами.

23. В пункте 23 доклада ОИГ Инспектор указывает, что ввиду дополнительной стоимости использования класса, стоящего непосредственно ниже первого класса, в качестве общей нормы, он не может одобрить изменение в правилах о поездках, которое бы привело к существенному увеличению расходов. Однако, с другой стороны, он признает обоснованность сделанных ККАВ замечаний относительно преимуществ для

/...

Организации при предоставлении таких норм, то есть гибкость маршрута, удобства в самолете и повышение работоспособности сотрудников по приезде на место. Учитывая, видимо, два эти соображения, Инспектор в пункте 23 доклада излагает условия, при которых можно разрешать проезд классом непосредственно ниже первого, не вызывая, по его мнению, общего увеличения размера прямых и косвенных транспортных расходов. Эти условия можно вкратце изложить следующим образом:

а) для поездки продолжительностью более четырех часов, которая приходится на официальный праздник или конец недели;

б) в том случае, когда сотрудник не воспользовался, по крайней мере, одним из дней отдыха, которые ему обычно полагаются;

с) в том случае, когда продолжительность поездки может быть уменьшена, по крайней мере, на один рабочий день в результате того, что сотрудник может начать выполнение своих обязанностей непосредственно после прибытия;

д) в том случае, когда в наличии имеются лишь места в "деловом" классе;

е) заместители Генерального секретаря, помощники Генерального секретаря и делегаты должны использовать бизнес-класс, когда он имеется, во время всех поездок;

ф) когда стоимость бизнес-класса является такой же, как и стоимость экономического класса.

/...

24. Что касается пунктов d и f, то они уже являются частью текущей практики Организации, причем в том, что касается пункта f, это зависит от отсутствия или нецелесообразности использования экскурсионных расценок. Применение мер a, b и c приведет к возникновению административных трудностей в вопросе регулирования поездок и контроля за ними и не обеспечит экономии, достаточной для того, чтобы компенсировать разницу между стоимостью бизнес-класса и самого экономичного класса поездки. В настоящее время большинство официальных служебных поездок уже осуществляется в конце недели в целях сокращения общей продолжительности миссий; также по этой же причине командированные лица часто не используют остановок для отдыха; более того, экономия на оплате ежедневных суточных пособий в таких случаях будет, как правило, меньше, чем дополнительная стоимость использования бизнес-класса на большинстве маршрутов. В любом случае, исходя из соображений как здоровья командированных лиц, так и эффективности их деятельности в момент прибытия, в ходе длинных поездок необходимо делать остановки для отдыха и/или адаптации к переменам во временных зонах, не обращая внимания на тип применяемых норм проезда.

25. В отношении пункта e, касающегося использования бизнес-класса для всех поездок заместителей Генерального секретаря и помощников Генерального секретаря, в резолюции 32/198 уже были ограничены права этих должностных лиц, вместо использования первого класса для всех поездок они имеют право пользоваться первым классом только в тех случаях, когда продолжительность полета превышает девять часов или более. Применение этой рекомендации Инспектора не обеспечит существенной экономии, равно как и не будет соответствовать рангу и представительским обязанностям соответствующих должностных лиц, учитывая практику большинства государств-членов в отношении должностных лиц, занимающих сопоставимые должности. По этой причине Генеральный секретарь считает, что эти должностные лица должны по-прежнему иметь право на пользование первым классом в случаях, когда продолжительность полета превышает девять часов, и классом, непосредственно следующим за первым классом, для полетов продолжительностью менее девяти часов или меньше.

26. В заключение Генеральный секретарь с удовлетворением отмечает, что в докладе ОИГ содержатся важные выводы, касающиеся определения норм проезда при официальных поездках. После тщательного рассмотрения различных вариантов более льготных процедур некоторых других организаций в общей системе Организации Объединенных Наций и необходимости сведения до минимума любых дополнительных расходов Генеральный секретарь считает, что необходимо осуществить некоторые улучшения в нынешних процедурах. Он считает, что не будет нецелесообразным или излишним установить норму использования класса, непосредственно следующего после первого, в качестве обычной нормы для официальных поездок с учетом необходимости дальнейшего использования нынешней практики применения экскурсионных тарифов в отношении поездок персонала

/...

для обслуживания или участия в конференциях, семинарах или других совещаниях соответствующих органов, если продолжительность этих совещаний позволяет использовать такие тарифы. Это будет способствовать осуществлению давнишней цели сведения до минимума расходов на проведение таких совещаний. Что касается других поездок, разрешаемых в соответствии с Правилами о персонале, таких как поездки при первоначальном назначении и прекращении службы, в отпуск и в связи с пособием на образование, то по-прежнему будет действовать существующая политика предоставления права на оплату "самого дешевого авиационного тарифа".

27. Этот подход, по мнению Генерального секретаря, является целесообразным с точки зрения увязывания норм проезда с продолжительностью конкретного полета. Это связано с административными трудностями, которые возникали при применении правила о продолжительности полета в девять часов к поездкам ограниченного числа лиц, упомянутых в пункте 2b резолюции 32/198, такие трудности существенно возрастут, если применять это правило к более крупным группам.

28. Поэтому Генеральный секретарь предлагает применять следующие процедуры в отношении норм проезда:

a) заместители Генерального секретаря, помощники Генерального секретаря и другие лица, упомянутые в пункте 2b в резолюции 32/198, по-прежнему должны иметь право на проезд первым классом, когда продолжительность конкретного полета превышает девять часов, и классом, непосредственно следующим за первым, во время всех остальных полетов;

b) члены персонала ниже категории помощника Генерального секретаря должны иметь право на проезд классом, непосредственно следующим за первым классом, во время официальных служебных поездок, за исключением поездок, касающихся обслуживания или участия в конференциях, семинарах и других совещаниях установленных органов, когда продолжительность заседания позволяет применять экскурсионные тарифы;

c) для других поездок членов персонала, разрешаемых в соответствии с Правилами о персонале, такие поездки, как поездки при первоначальном назначении, переезде с одного официального места службы на другое, при прекращении службы, в отпуск и при поездках в связи с пособием на образование, необходимо чтобы это право основывалось на положениях резолюции 32/198, а именно оплаты наименьшей стоимости проезда самолетом, установленной на регулярной основе, или ее эквивалента на признанных средствах общественного транспорта на самых коротких и самых прямых маршрутах;

d) поездки других лиц, как правило, должны осуществляться классом, непосредственно следующим за первым.

/...

29. Что касается процедур поездок (рекомендация 8), то Инспектор рекомендует включить в процедуры Организации Объединенных Наций контроль за поездками обоснование продолжительности каждой официальной служебной поездки, представляемое на рассмотрение начальников департаментов, и проведение последующих выборочных проверок в свете отчета о миссии. Также предлагается представлять начальникам департаментов информацию в отношении предполагаемых прямых и косвенных расходов, связанных с каждой поездкой, обоснование маршрута и наименее дорогостоящие варианты поездки. Нынешние процедуры Организации Объединенных Наций, касающиеся поездок, в том виде, в каком они содержатся в документе ST/SGR/181, предусматривают контроль начальников отделов за всеми планами поездок и последующую проверку служебных поездок со стороны Бюджетного отдела. Предполагается осуществить пересмотр этих процедур в свете рекомендаций, содержащихся в докладе ОИГ.

30. Инспектор также рекомендует упростить процедуру рассмотрения требований о возмещении расходов по поездкам (рекомендации 9 и 10). Среди предлагаемых мер следует отметить отмену этой процедуры для всех поездок, совершаемых в соответствии с Правилами о персонале (такие поездки, как поездки при первоначальном назначении, при переводе в другое место службы, при прекращении службы, в отпуск и в связи с пособием на образование) и для простых служебных поездок небольшой продолжительности. Хотя Инспектор и не дает определение того, что следует понимать под простой поездкой, он отмечает, что в 1981 году было осуществлено порядка 7 000 небольших поездок. Учитывая, что эти рекомендации связаны с большим отходом от текущей финансовой и административной практики Организации, целесообразно осуществить подробный анализ разницы между предполагаемой стоимостью поездки и суммами, фактически выплаченными в прошлом, в отношении каждого различного типа рассматриваемых поездок, с тем чтобы определить возможность применения рекомендуемых Инспектором упрощенных процедур для некоторых или всех видов предлагаемых поездок. Такое исследование будет проведено.

31. В заключение, что касается рекомендации 11, то АКК обратился с просьбой к ККАВ рассмотреть поднятые в докладе ОИГ межучрежденческие проблемы.
