



Distr.
GENERAL

A/49/952
4 August 1995
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Сорок девятая сессия
Пункт 107 повестки дня

БЮДЖЕТ ПО ПРОГРАММАМ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 1994-1995 ГОДОВ

Обзор норм оплаты путевых расходов и связанных с этим других выплат
членам органов и вспомогательных органов и сотрудникам
Организации Объединенных Наций

Нормы проезда воздушным транспортом

Доклад Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Консультативный комитет рассмотрел три доклада Генерального секретаря: об обзоре норм оплаты путевых расходов и связанных с этим других выплат сотрудникам Организации Объединенных Наций (A/C.5/48/83), об обзоре норм оплаты путевых расходов и связанных с этим других выплат членам органов и вспомогательных органов и сотрудникам Организации Объединенных Наций (A/C.5/48/14) и о нормах проезда воздушным транспортом (A/C.5/48/3). В ходе обсуждения данного вопроса Комитетом представители Генерального секретаря предоставили Комитету дополнительную информацию.

II. ОБЗОР НОРМ ОПЛАТЫ ПУТЕВЫХ РАСХОДОВ И СВЯЗАННЫХ С ЭТИМ
ДРУГИХ
ВЫПЛАТ СОТРУДНИКАМ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

2. В пунктах 1-4 своего доклада, содержащегося в документе A/C.5/48/83, Генеральный секретарь предоставляет справочную информацию по вопросу о нормах оплаты путевых расходов и связанных с этим других выплат сотрудникам Организации

Объединенных Наций; согласно этим данным Генеральный секретарь представил Генеральной Ассамблее на ее сорок седьмой сессии доклад (А/С.5/47/61), который был посвящен вопросам, касающимся норм оплаты путевых расходов и связанных с ними других выплат членам органов и вспомогательных органов. В своем докладе Генеральный секретарь отметил, что предпринимаются усилия для рассмотрения вопроса о нормах проезда сотрудников на межучрежденческой основе посредством включения его в повестку дня Консультативного комитета по административным вопросам и что в этой связи он считает целесообразным отложить представление рекомендаций относительно поездок сотрудников до сорок восьмой сессии Ассамблеи. В своем решении 47/460 Генеральная Ассамблея согласилась с предложением Генерального секретаря. В дополнение к своим прежним просьбам Генеральная Ассамблея в своей резолюции 48/228 просила Генерального секретаря представить в ходе сорок восьмой сессии предложения относительно ассигнований и соответствующих механизмов в связи с предоставлением услуг по организации поездок и расходами на поездки в целях более эффективного использования ресурсов с учетом практики, существующей в государствах-членах.

3. В разделе I (пункты 5-10) своего доклада (А/С.5/48/83) Генеральный секретарь кратко излагает нынешние положения и правила о нормах проезда воздушным транспортом сотрудников Организации Объединенных Наций. Комитет отмечает, что, как следует из пунктов 7, 8 и 9 доклада, хотя базовой нормой проезда воздушным транспортом является проезд экономическим классом по наименьшей стоимости, установленной на регулярной основе, могут применяться и более высокие нормы в зависимости от должностного положения сотрудника, продолжительности и цели поездки. Заместители Генерального секретаря и помощники Генерального секретаря и в соответствующих случаях подпадающие под это правило члены их семей имеют право на проезд "классом, непосредственно предшествующим первому, при поездках в связи с командировками, при назначении на службу, переводе и окончании срока службы, отпуске на родину и поездками для посещения семьи, независимо от продолжительности конкретного полета". Сотрудники ниже уровня помощника Генерального секретаря имеют право на проезд "по наименьшей стоимости проезда самолетом, установленной на регулярной основе, или ее эквиваленту", и лишь в тех случаях, когда продолжительность полета превышает девять часов, проезд обеспечивается "классом, непосредственно предшествующим первому, при поездках в связи с командировками". Комитет считает, что Генеральному секретарю следует пересмотреть девятичасовой порог с учетом всех соответствующих факторов, и результаты обзора вместе с относящимися к данному вопросу предложениями следует включить в следующий доклад Генерального секретаря о нормах проезда.

4. Комитет отмечает, что, хотя формулировка "наименьшая стоимость проезда самолетом, установленная на регулярной основе, или ее эквивалент" является, по всей видимости, довольно объективным критерием определения норм проезда воздушным транспортом, выражение "класс, непосредственно предшествующий первому", оставляет, по мнению Комитета, слишком большие возможности для толкования того, какие именно нормы проезда воздушным транспортом могут иметься в виду, особенно если учитывать, что различные перевозчики предлагают самые разные нормы проезда. Поэтому Комитет рекомендует Генеральному секретарю изучить данный вопрос с целью нахождения более объективного критерия определения норм проезда воздушным транспортом вместо используемой в настоящее время формулировки "класс, непосредственно предшествующий первому".

5. В ответ на свой запрос Комитет получил информацию о том, что с 1982 года контракт на предоставление услуг транспортного агентства в Центральных учреждениях (включая Программу развития Организации Объединенных Наций и Детский фонд Организации Объединенных Наций) трижды заключался по итогам конкурентных торгов. Последний раз в 1993 году Организация наняла известного консультанта по транспортным вопросам для составления объявления о принятии предложения, в котором были изложены строгие требования относительно поддающихся измерению

стандартов деятельности и предусматривалось, что предложения должны обязательно включать предполагаемый бюджет транспортного агентства для более глубокого понимания финансовых аспектов, чтобы обеспечить для Организации максимальную финансовую выгоду. По итогам торгов контракт на предоставление услуг транспортного агентства был заключен с компанией "Американ экспресс". Секретариат заключил соглашения о предоставлении скидок со стоимости билетов при большом объеме заказов приблизительно с 23 авиаперевозчиками, услугами которых при служебных командировках своих сотрудников Организация пользуется весьма часто. Кроме того, с перевозчиками были также достигнуты договоренности о скидках для групповых поездок в связи с командировками, участием в конференциях и т.д.

6. Вместе с тем Консультативный комитет считает, что имеются возможности для дальнейшего совершенствования регулирования вопросов, связанных с путевыми расходами. Консультативный комитет надеется, что Генеральный секретарь рассмотрит варианты применения различных новаторских методов сотрудничества с авиаперевозчиками, таких, как, например, применение "урезанных тарифов", с целью повышения эффективности затрат, связанных с организацией поездок.

7. Консультативный комитет напоминает, что в своей резолюции 49/216 от 23 декабря 1994 года Генеральная Ассамблея утвердила рекомендации, содержащиеся в докладе Комиссии ревизоров 1/, и просила Генерального секретаря продолжать внимательно контролировать издержки и выгоды схемы единовременных субсидий для Организации, в том числе провести анализ размера поощрительной выплаты сотрудникам наличными по нынешней 75-процентной процедуре, и внести все необходимые коррективы, с тем чтобы исключить возможность злоупотреблений при использовании этой схемы. Консультативный комитет напоминает, что в соответствии с информационным циркуляром ST/IC/1990/13 от 19 марта 1990 года сотрудникам было разрешено вместо использования установленных норм оплаты путевых расходов и связанных с этим выплат при отпуске на родину, поездках в связи с учебой и посещением семьи самим заниматься оформлением авиабилетов и организацией поездок и получать единовременную субсидию, эквивалентную 75 процентам стоимости проезда полным экономическим классом регулярным рейсом наименее дорогого авиаперевозчика.

8. В ответ на запрос Консультативному комитету сообщили, что в соответствии с циркуляром ST/IC/1900/13/Amend.4 от 5 января 1995 года действие схемы единовременных субсидий в связи с отпуском на родину, посещением семьи и учебой было распространено на все такие поездки, начинающиеся до 31 декабря 1995 года. Кроме того, группа по обзору действия схемы единовременных субсидий (в составе представителей различных подразделений Секретариата) рекомендовала принять пересмотренные процедуры учета с целью продолжения сбора данных по единой форме. Любое решение относительно будущего данной схемы, которое будет принято в конце 1995 года, будет основываться на результатах анализа данных, собранных в Центральных учреждениях и различных отделениях в других странах. Консультативный комитет намерен внимательно изучить действие схемы единовременных субсидий на основе информации о результатах обзора, которая будет предоставлена Генеральным секретарем до конца 1995 года.

III. ОБЗОР НОРМ ОПЛАТЫ ПУТЕВЫХ РАСХОДОВ И СВЯЗАННЫХ С ЭТИМ
ДРУГИХ
ВЫПЛАТ ЧЛЕНАМ ОРГАНОВ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ И
СОТРУДНИКАМ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

9. В разделе II (пункты 11-30) своего доклада (A/C.5/48/83) Генеральный секретарь проводит сравнительный анализ норм проезда в государствах-членах и в системе Организации Объединенных Наций. Консультативный комитет отмечает, что согласно пунктам 36 и 37 доклада

Генеральный секретарь не предлагает проведения какого бы то ни было пересмотра нынешних норм проезда воздушным транспортом сотрудников Организации Объединенных Наций; Генеральный секретарь предположил также, что Генеральная Ассамблея может счесть целесообразным передать вопрос о путевых расходах сотрудников общей системы Организации Объединенных Наций Комиссии по международной гражданской службе для его дальнейшего рассмотрения. Хотя Консультативному комитету и известно, что в общей системе отсутствуют общие нормы путевых расходов, он считает, что КМГС может проделать в этой связи полезную работу, результаты которой будут рассмотрены различными директивными органами. Консультативный комитет отмечает также, что вопросу о путевых расходах будет посвящен доклад Объединенной инспекционной группы, который будет издан в 1995 году.

10. В докладе Генерального секретаря об обзоре норм оплаты путевых расходов и связанных с этим других выплат членам органов и вспомогательных органов и сотрудникам Организации Объединенных Наций (A/C.5/48/14) содержится обновленная информация, дополняющая более ранний доклад Генерального секретаря по данному вопросу (A/C.5/47/61 и Corr.1). В приложениях I и II к более позднему докладу Генерального секретаря приводится обновленный перечень вспомогательных органов, члены которых имеют право на покрытие путевых расходов и получение суточных в связи с участием в заседаниях. В этом контексте Консультативный комитет напоминает о своем выводе, изложенном в пункте 8 своего доклада, который содержится в документе A/46/748, о том, "что здесь по-прежнему есть нерешенные проблемы, касающиеся устранения несоответствий в области выплаты суточных членам определенных подразделений и вспомогательных органов". Комитет отмечает, что эти несоответствия не были устранены. Комитет напоминает также, что Генеральный секретарь в пункте 54 своего более раннего доклада (A/C.5/47/61) сделал ряд предложений в целях устранения несоответствий между существующими положениями, касающимися путевых расходов.

11. Кроме того, в пункте 55 документа A/C.5/47/61 Генеральный секретарь предположил, что Генеральная Ассамблея может счесть целесообразным:

- a) рассмотреть свои предыдущие решения, касающиеся сумм, которые выделяются для оплаты проезда представителей в функциональных комиссиях Экономического и Социального Совета, назначенных непосредственно своими правительствами;
- b) предоставить разъяснение в отношении оплаты путевых расходов членов Комиссии по предупреждению преступности и уголовному правосудию;
- c) рассмотреть вопрос об исключительных льготах для оплаты путевых расходов представителей наименее развитых и других развивающихся стран.

12. В пункте 9 документа A/C.5/48/14 Генеральный секретарь предложил также Генеральной Ассамблее рассмотреть на ее сорок восьмой сессии вопрос об оплате путевых расходов представителей в Комиссии по устойчивому развитию.

13. Комитет напоминает, что, согласно его рекомендации, любое решение Генеральной Ассамблеи о распространении принципа возмещения путевых расходов только представителям наименее развитых стран, участвующим в работе сессий Генеральной Ассамблеи, на вспомогательные органы Генеральной Ассамблеи и Экономического и Социального Совета должно применяться лишь по отношению к органам, члены которых участвуют в заседаниях в качестве

представителей своих правительств 2/. Консультативный комитет подтверждает эту свою рекомендацию.

IV. НОРМЫ ПРОЕЗДА ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

14. В соответствии с резолюцией 44/442 Генеральной Ассамблеи от 21 декабря 1989 года, разделом XIII резолюции 45/248 А Генеральной Ассамблеи от 21 декабря 1990 года и резолюцией 45/450 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 1991 года доклад Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом (А/С.5/48/3) охватывает период с 1 июля 1992 года по 30 июня 1993 года и содержит информацию о всех расходах Организации Объединенных Наций на поездки первым классом, а также информацию о совещаниях с участием видных деятелей, которым в виде исключения был разрешен проезд воздушным транспортом первым классом.

15. В таблицах 2 и 3 доклада Генерального секретаря приводятся сводные данные с разбивкой по категориям о количестве исключений, сделанных соответственно в течение нынешнего и предыдущего отчетных периодов; как указывалось в пункте 10 доклада, отмечалось "значительное сокращение числа санкционированных исключений, а также связанных с ними дополнительных расходов". За рассматриваемый период, т.е. с 1 июля 1992 года по 30 июня 1993 года, Генеральный секретарь санкционировал 66 поездок первым классом и 69 поездок бизнес-классом в порядке исключения в отношении норм проезда; общая сумма дополнительных расходов, понесенных в результате таких исключений, составила 149 553 долл. США по сравнению с суммой в размере 201 373 долл. США в предыдущем отчетном периоде.

16. Консультативный комитет с удовлетворением отмечает уменьшение общего количества исключений и общей суммы связанных с ними расходов в течение периода с 1 июля 1992 года по 30 июня 1993 года, хотя при этом он указывает, что количество исключений в отношении поездок бизнес-классом увеличилось за тот же период с 58 до 69, а соответствующие расходы в результате таких исключений также возросли с 34 566 долл. США до 37 556 долл. США. По запросу Комитета ему были предоставлены следующие обновленные сводные данные о просьбах санкционировать исключения в отношении норм проезда воздушным транспортом в период с 1 июля 1991 года по 30 июня 1994 года:

	<u>1991-1992</u> годы	<u>1992-1993</u> годы	<u>1993-1994</u> годы <u>a/</u>
<u>Первый класс</u>			
Просьбы удовлетворены	114	68	33
Просьбы не удовлетворены	2	2	5
Просьбы отозваны	<u>4</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
Итого	120	70	39
<u>Бизнес-класс</u>			
Просьбы удовлетворены	58	75	56
Просьбы не удовлетворены	1	4	8
Просьбы отозваны	<u>8</u>	<u>0</u>	<u>2</u>
Итого	67	79	66
<u>Совокупные данные</u>			
Просьбы удовлетворены	172	143	89
Просьбы не удовлетворены	3	6	13
Просьбы отозваны	<u>12</u>	<u>0</u>	<u>3</u>
Всего	<u>187</u>	<u>149</u>	<u>105</u>

a/ Не учтены случаи санкционирования поездок *ex post facto*.

Как следует из таблицы, количество исключений в отношении поездок первым классом уменьшилось, количество исключений в отношении поездок бизнес-классом уменьшилось в течение 1993-1994 годов, но осталось практически на уровне 1991-1992 годов, хотя количество неудовлетворенных просьб в этой категории увеличилось с одной в 1991-1992 годах до четырех в 1992-1993 годах и восьми в 1993-1994 годах. Комитет отмечает, что в данных за 1993-1994 годы не учтены случаи санкционирования поездок *ex post facto*. Консультативный комитет не видит убедительных доводов в пользу предоставления исключений *ex post facto*, и поэтому он рекомендует прекратить такую практику.

17. На основании данных таблицы 2 документа A/C.5/48/3 Комитет отмечает, что в период с 1 июля 1992 года по 30 июня 1993 года около половины (64) из общего количества исключений (135) было предоставлено видным деятелям. Анализ Комитетом перечня видных деятелей, содержащегося в приложении III к документу A/C.5/48/3, выявил необходимость установления четких критериев определения понятия "видный деятель". Комитет считает, что критерии должны применяться к отдельным лицам, а не к группам лиц.

18. Консультативный комитет напоминает также, что он рекомендовал довести до сведения всех видных деятелей, путевые расходы которых покрываются Организацией, информацию о нормах проезда, установленных в резолюции 42/214 Генеральной Ассамблеи, и что он высказывал также

мнение, согласно которому, не возражая в принципе против предоставления исключений, Комитет выражал надежду, что при их санкционировании будет проявляться осмотрительность и изучаться каждый конкретный случай. Комитет подтверждает свою вышеизложенную рекомендацию.

19. В отношении исключений, предоставляемых по медицинским соображениям или в связи с пожилым возрастом, Комитет рекомендует предпринять усилия по дальнейшему уменьшению количества таких исключений, поскольку, во-первых, лица с ухудшенным состоянием здоровья должны работать и/или совершать поездки, по мнению Комитета, только в самых исключительных обстоятельствах; в таком случае основа для повышения класса проезда до бизнес-класса или первого класса представляется Комитету неясной. Во-вторых, пожилой возраст сам по себе не может считаться достаточным основанием для санкционирования исключений; Консультативный комитет в этой связи отмечает, что в настоящее время отсутствует какой-либо возрастной порог для предоставления исключений.

20. Кроме того, Комитет считает, что имеются возможности для совершенствования планирования поездок, что может привести к уменьшению количества исключений, обусловленных отсутствием свободных мест в установленном классе проезда. У Комитета нет уверенности в том, что свободные места в установленном классе проезда отсутствовали на многих маршрутах, перечисленных в приложении II к документу A/C.5/48/3, и особенно на таких маршрутах, как Амман-Лондон, Амман-Женева, Нью-Йорк-Мехико и Женева-Нью-Йорк. Поэтому Комитет рекомендует продолжить существенное сокращение количества исключений, обусловленных отсутствием свободных мест в установленном классе проезда воздушным транспортом, особенно на весьма оживленных международных маршрутах.

Примечания

1/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок девятая сессия, Дополнение № 5 (A/49/5).

2/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 7 (A/43/7/Add.8), пункт 8.
