



Distr.
GENERAL

A/51/302
22 August 1996
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Пятьдесят первая сессия
Пункт 143 предварительной повестки дня*

ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
УПРАВЛЕНИЯ СЛУЖБ ВНУТРЕННЕГО НАДЗОРА

Записка Генерального секретаря

В соответствии с резолюцией 48/218 В от 29 июля 1994 года Генеральный секретарь имеет честь препроводить для сведения Генеральной Ассамблеи прилагаемый доклад о ревизии управления глобальными программами страхования грузов и автотранспортных средств Организации Объединенных Наций, представленный ему заместителем Генерального секретаря по службам внутреннего надзора. Генеральный секретарь согласен с рекомендациями, содержащимися в настоящем докладе.

* A/51/150.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Доклад Управления служб внутреннего надзора о ревизии
управления глобальными программами страхования грузов
и автотранспортных средств

РЕЗЮМЕ

А. Краткое изложение результатов

В настоящем докладе содержится краткая информация о проведенной Управлением служб внутреннего надзора (УСВН) ревизии управления двумя страховыми программами Организации Объединенных Наций, которые имеют особое значение для деятельности по поддержанию мира, а именно: глобальный полис страхования грузов, который страхует перевозки Организации Объединенных Наций на общую сумму более 100 млн. долл. США в год, и глобальный полис страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств перед третьими лицами, который обеспечивает страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в связи с эксплуатацией примерно 20 000 принадлежащих Организации Объединенных Наций и воинским контингентам автотранспортных средств во всем мире.

Ревизия подтвердила, что эти глобальные программы страхования являются эффективным средством защиты Организации от непредвиденных убытков. Однако существует ряд областей управления этими полисами, в которых необходимо внести улучшения, с тем чтобы сократить расходы и обеспечить эффективные и согласованные процедуры страхования.

Основные выводы сводятся к следующему:

Глобальный полис страхования грузов

- ни Департаментом по вопросам администрации и управления, ни Департаментом операций по поддержанию мира не утверждены официальные директивные указания в отношении того, какие виды грузовых перевозок Организации Объединенных Наций подлежат или не подлежат страхованию, и в результате решения о страховании перевозок имущества между миссиями по поддержанию мира принимаются в каждом отдельном случае без четких директивных указаний;

- в Департаменте операций по поддержанию мира отсутствует четкое разграничение полномочий и ответственности в отношении принятия решений о страховании;

- отсутствуют какие-либо официальные процедуры заключения договоров о страховании или подачи страховых исков;

- зачастую состояние груза перед отправкой и после получения должным образом не регистрируется;

- самострахование могло быть одним из эффективных с точки зрения затрат вариантов в случае перевозки грузов Организации Объединенных Наций, однако Организацией этот вариант в прошлом серьезно не рассматривался.

Глобальный полис страхования автотранспортных средств

- изменения в размере автопарка миссий по поддержанию мира зачастую брокеру не сообщаются, в результате чего имеет место переплата или недоплата страховых премий;

- контроль за перераспределением автотранспортных средств между миссиями является недостаточным, и требования отчетности зачастую не выполняются, в результате чего данные/... об автопарке являются неполными и неточными;

- имели место случаи двойного страхования автотранспортных средств миссий по поддержанию мира;

1. ВВЕДЕНИЕ

1. Отдел ревизии и консультирования по вопросам управления Управления служб внутреннего надзора недавно провел ревизию двух основных страховых полисов Организации Объединенных Наций, которые имеют особое значение для деятельности по поддержанию мира, а именно: глобального полиса страхования грузов и глобального полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств перед третьими лицами.

2. Организация Объединенных Наций имеет глобальный полис страхования грузов с консорциумом андеррайтеров с 1989 года. Действие этого полиса было недавно продлено на период с 1 апреля 1995 года по 31 марта 1998 года, и премия составляет приблизительно 1 млн. долл. США в год. Этот полис покрывает все воздушные, наземные и морские грузовые перевозки домашнего имущества/личных вещей, а также имущества Организации Объединенных Наций, о которых сообщается страховому брокеру. Этот полис также охватывает перевозки, совершаемые Организацией Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО) и Ближневосточным агентством Организации Объединенных Наций для помощи палестинским беженцам и организации работ (БАПОР).

3. Глобальный полис страхования ответственности владельца автотранспортных средств перед третьими лицами охватывает весь автопарк Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений по всему миру (включая принадлежащие Организации Объединенных Наций и контингентам автотранспортные средства в миссиях по поддержанию мира). Этот полис предусматривает покрытие на случай чрезмерного ущерба/различия в состоянии в тех случаях, когда приобретается страхование на месте, и первичное (или "с первого доллара") страховое покрытие в тех случаях, когда страхование на месте не используется. Текущий полис действует с 1993 года. Недавно он был возобновлен на период с 1 июня 1996 года по 1 июня 1997 года и охватывает примерно 20 000 автотранспортных средств при общей сметной страховой премии в размере около 4,7 млн. долл. США в год.

4. В ходе ревизии ставилась задача определить, насколько эффективно и действительно используются в операциях по поддержанию мира эти глобальные программы страхования грузов и гражданской ответственности владельца автотранспортных средств перед третьими лицами, и а) удовлетворяют ли существующие административные процедуры и механизмы страхования потребностям страхования в случае операций по поддержанию мира; б) отвечают ли они соответствующим финансовым положениям и правилам и административным инструкциям; и с) обеспечивают ли они достаточный уровень внутреннего контроля. Ревизия проводилась в период с июня по ноябрь 1995 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

5. Ревизия предусматривала изучение политики, административных процедур и руководящих указаний, а также механизмов страхования, используемых Секцией страхования, исков и компенсации Управления по планированию программ, бюджету и счетам, группами перевозок и экспедирования грузов Отдела закупок и перевозок Управления конференционного и вспомогательного обслуживания и Службой материально-технического обеспечения и связи Отдела управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения Департамента операций по поддержанию мира.

II. ГЛОБАЛЬНАЯ ПРОГРАММА СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ

A. Отсутствие директивных указаний по страхованию грузов Организации Объединенных Наций

6. Ревизия показала, что ни Управлением по вопросам администрации и управления, ни Департаментом операций по поддержанию мира не утверждены директивные указания в отношении того, какие виды грузовых перевозок Организации Объединенных Наций подлежат или не подлежат страхованию по глобальному полису страхования грузов. В ходе ревизии было также отмечено, что руководители подразделений в Отделе управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения и в Отделе закупок и перевозок не могли дать уверенного ответа на вопрос о том, каков размер ответственности Организации Объединенных Наций при перевозках принадлежащего контингентам имущества и имеет ли Организация "страховой интерес" в этих перевозках.

7. Из-за отсутствия директивных указаний решения о страховании перевозимого имущества операций по поддержанию мира принимаются Отделом управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения в каждом отдельном случае. В этой связи в ходе ревизии было отмечено, что за период с декабря 1993 года по начало 1995 года из Операции Организации Объединенных Наций в Сомали II (ЮНОСОМ II) было перевезено в различные миссии по поддержанию мира и на Базу материально-технического обеспечения Организации Объединенных Наций в Бриндизи, Италия, имущество общей стоимостью свыше 135 млн. долл. США. Однако без какого-либо продуманного решения со стороны Отдела управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения страховое покрытие для этих грузов приобретено не было.

Рекомендация Управления служб внутреннего надзора:

Чтобы обеспечить эффективные и согласованные процедуры страхования грузов Организации Объединенных Наций, Управление служб внутреннего надзора рекомендует создать при Управлении по планированию программ, бюджету и счетам целевую группу для разработки официальных директивных указаний по страхованию грузов Организации Объединенных Наций, и после разработки эти директивные указания следует включить в Руководство по управлению полевыми операциями. (AP/95/058/001)

8. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения и Управление конференционного и вспомогательного обслуживания согласились с этими выводами и рекомендациями. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения указал на то, что Управление по правовым вопросам за прошедшее время вынесло заключение о том, что Организация Объединенных Наций действительно имеет "страховой интерес" в перевозках принадлежащего контингентам имущества. Управление по планированию программ, бюджету и счетам также сообщило, что предварительное обсуждение вопроса о создании целевой группы уже проведено и что оно согласилось играть руководящую роль при разработке официальных директивных указаний по страхованию перевозок.

B. Отсутствие надлежащей основы для заключения договоров о страховании и подачи исков в случае потери или порчи имущества операций по поддержанию мира

9. Надлежащая основа для заключения договоров о страховании и подачи исков в случае потери или порчи имущества, перевозимого между миссиями по поддержанию мира, отсутствует. Ревизия

показала, что в рамках Отдела управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения не установлено четкое распределение обязанностей или ответственности в связи с принятием решений о страховании и не существует никаких официальных процедур заключения договоров о страховании или подачи страховых исков.

10. Зачастую миссия-отправитель перед отправкой в порту должным образом не регистрирует состояние имущества, передаваемого из одной миссии по поддержанию мира в другую. Также имеют место значительные задержки с подготовкой миссиями-получателями отчетов о получении и проверке грузов. В результате, если полученное имущество повреждено, невозможно выяснить, было ли оно повреждено до, во время или после перевозки. Управление служб внутреннего надзора считает, что, хотя исключительные обстоятельства (например, война, общественные беспорядки, грабежи и т.д.) могут усложнить проверку состояния имущества до погрузки, при правильном заблаговременном планировании миссии по поддержанию мира должны обеспечивать должную упаковку грузов и подготовку соответствующих грузовых документов в большинстве ситуаций, связанных с ликвидацией миссий.

Рекомендация Управления служб внутреннего надзора:

Департамент операций по поддержанию мира должен установить четкое разграничение ответственности в вопросах страхования в рамках Отдела управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения и всех миссий по поддержанию мира. При таком разграничении ответственности миссиям по поддержанию мира следует также поручить обеспечивать, чтобы:

а) состояние имущества, направляемого в другие миссии, регистрировалось миссией-отправителем до погрузки (особенно в тех случаях, если это имущество страхуется);

б) миссия-получатель без задержек готовила отчеты о получении и проверке груза.
(АР/95/058/002)

11. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения, Управление по планированию программ, бюджету и счетам и Управление конференционного и вспомогательного обслуживания согласились с выводами и рекомендациями ревизии. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения также согласился с тем, что для представления в будущем большего числа страховых исков миссии по поддержанию мира должны более активно заниматься проверкой состояния грузов и представлением отчетности. Однако он отметил, что это повлечет за собой увеличение расходов на обработку соответствующей документации и что в рамках общего обзора политики в этом вопросе необходимо провести оценку предполагаемых выгод.

С. Рабочие процедуры страхования могли бы быть улучшены

12. Подготовкой ежемесячного списка грузов Организации Объединенных Наций, подлежащих страхованию, и обработкой страховых исков, связанных с этими грузами, занимаются два разных подразделения Отдела закупок и перевозок, которые на время проведения ревизии находились в двух разных зданиях и входили в две разные секции: в Группу экспедирования грузов, которая ежемесячно направляет брокеру список всех грузов, подлежащих страхованию (транзитный страховой отчет), и в Группу перевозок, которая отвечает за обработку и представление исков страховщику. Разделение этих двух функций создало необходимость в дополнительной координации и может быть причиной трудностей, с которыми сталкиваются подразделения Организации Объединенных Наций при страховании грузов и подаче исков.

Рекомендация Управления служб внутреннего надзора:

Управлению конференционного и вспомогательного обслуживания следует объединить в рамках одного подразделения Отдела закупок и перевозок функции, связанные с подготовкой ежемесячного отчета о грузах Организации, и функции, связанные с обработкой исков. (АР/95/058/003)

13. Управление конференционного и вспомогательного обслуживания в связи с этим сообщило, что данная рекомендация будет принята во внимание при реорганизации Отдела закупок и перевозок, которая проводится, среди прочего, в связи с выполнением рекомендаций Группы экспертов высокого уровня по закупкам.

Д. Выделение средств на страхование грузов

14. Ревизия показала, что договоры о страховании некоторых грузов миссии по поддержанию мира не заключались из-за неясностей в механизме выделения средств для страхования грузов. Было отмечено, что Группа экспедирования грузов отказывалась страховать грузы, поскольку к просьбам о страховании не прилагался документ о прочих обязательствах. В ряде случаев Служба материально-технического обеспечения и связи Отдела управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения затем просила Службу финансового управления и поддержки того же Отдела выделить средства для страхования грузов, однако, как представляется, в ответ на эти просьбы никаких мер не принималось. В результате некоторые грузы, которые миссии по поддержанию мира хотели застраховать, не страховались. Получив информацию о такой ситуации, Служба финансового управления и поддержки издала постоянно действующий документ о прочих обязательствах для покрытия расходов на грузовые перевозки и смежных расходов всех миссий по поддержанию мира, на основании которого Группа экспедирования грузов может в настоящее время покрывать страховые расходы по просьбе полевых миссий или Службы материально-технического обеспечения и связи.

Рекомендация Управления служб внутреннего надзора:

Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения следует уточнить процедуру выделения средств для страхования грузов в инструкциях по страхованию грузов, которые должны быть изданы, а также рассмотреть вопрос о выделении отдельного счета для ассигнований на покрытие расходов по страхованию грузов, с тем чтобы улучшить контроль над этими расходами. (АР/95/058/004)

15. Отдел согласился с этой рекомендацией и сообщил, что процедуры выделения средств для страхования грузов уже уточнены.

Е. Для грузов Организации Объединенных Наций следует рассмотреть вариант самострахования

16. Ревизоры отметили, что, хотя многие правительства и крупные организации предпочитают самостраховать или не страховать грузовые отправления, чем покупать коммерческий страховой полис, Секция страхования, исков и компенсации рассмотрением вариантов самострахования как одной из возможных альтернатив нынешней политике страхования перевозок имущества Организации серьезно не занималась.

17. В попытке оценить целесообразность самострахования ревизоры изучили показатели общего соотношения размеров премий/убытков по глобальному полису страхования грузов. В ходе ревизии

выявилось, что за период с 1990 по 1994 год Организация Объединенных Наций выплатила в виде премий по всей программе 7,9 млн. долл. США, в то время как убытки составили 4 млн. долл. США (уровень убыточности 51 процент за вычетом административных расходов страховщика). Уровень убыточности при страховании перевозок имущества Организации (исключая грузы ЮНИДО и БАПОР) был еще ниже: в виде премий было выплачено 4,3 млн. долл. США, в то время как убытки составили менее 0,7 млн. долл. США (уровень убыточности 16 процентов). Эти данные говорят о том, что самострахование могло быть выгодной альтернативой в случае грузов Организации Объединенных Наций.

18. Одна из причин, по которым самострахование не считалось практичным вариантом, заключалась в том, что в случае крупного бедствия (например, если затонет судно) убытки могут быть очень большими. В этой связи ревизоры отметили, что страховая стоимость грузов Организации Объединенных Наций за период с 1990 по 1994 год превысила 700 млн. долл. США. Поэтому Управление служб внутреннего надзора согласно с тем, что страховая стоимость грузов действительно является одним из решающих факторов при любом решении вопроса о самостраховании. Однако потенциальные последствия убытков для годовых финансовых ресурсов Организации можно было бы сократить путем создания страхового резервного фонда. Кроме того, Организация Объединенных Наций могла бы рассмотреть вариант частичного самострахования путем приобретения страхового покрытия на случай чрезмерных убытков, когда сама Организация Объединенных Наций будет нести ответственность до определенной долларовой суммы, а страховщик будет отвечать за любые убытки, превышающие эту сумму. При альтернативном варианте можно было бы принять политическое решение страховать лишь дорогие в долларовом выражении грузы на случай полной потери. При таком подходе не потребуется вносить какие-либо изменения в действующую в настоящее время политику в области страхования.

Рекомендация Управления служб внутреннего надзора:

Прежде чем принимать решение о возобновлении страхового полиса на грузовые перевозки, администрации следует провести оценку целесообразности самострахования или частичного самострахования в качестве одной из альтернатив приобретению коммерческого страхования для грузов Организации Объединенных Наций и довести свои выводы и рекомендации по данному вопросу до сведения директивных органов. (АР/95/058/005)

19. Управление по планированию программ, бюджету и счетам ответило, что данный вопрос является сложным и его можно было бы увязать с работой целевой группы по страхованию грузов (см. пункт 8 выше). Соглашаясь с тем, что самострахование, в ретроспективе, могло бы дать финансовую экономию, Управление по планированию программ, бюджету и счетам в то же время заявило, что неустойчивое финансовое положение Организации Объединенных Наций требовало проведения стратегии, исключаящей риск.

20. Управление служб внутреннего надзора согласно с тем, что целевая группа при Управлении по планированию программ, бюджету и счетам могла бы быть приемлемым форумом для изучения вопроса о целесообразности и эффективности системы самострахования грузов Организации Объединенных Наций. Оно также продолжает считать, что результаты этого исследования следует сообщить директивным органам. В этой связи Управление служб внутреннего надзора отмечает, что многие грузы Организации прежде не страховались, и поэтому система самострахования будет по крайней мере обеспечивать упорядоченный процесс принятия решений для защиты от потенциально высоких убытков в отличие от прошлой практики, когда грузы в одних случаях страховались, а в других не страховались, поскольку не было каких-либо официальных директивных указаний. Кроме того, Управление служб внутреннего надзора полагает, что система

самострахования исключит большое число исков на мелкие суммы и тем самым значительно сократит административную нагрузку в связи с обработкой исков.

III. ГЛОБАЛЬНАЯ ПРОГРАММА СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ

А. Недостатки в системе контроля и учета изменений в размере автопарков приводили к переплате и недоплате премий

21. Общее число автотранспортных средств, подлежащих страхованию в каждой миссии, и соответствующие страховые премии определяются в начале каждого периода действия полиса. Страховой полис предусматривает последующую корректировку размера премий в течение периода своего действия лишь в тех случаях, если: а) количество автотранспортных средств увеличивается или уменьшается более чем на 5 процентов в миссии, имеющей первичное покрытие; б) количество автотранспортных средств увеличивается или уменьшается более чем на 5 процентов в рамках общего числа автотранспортных средств, застрахованных от чрезмерного ущерба/различия в состоянии; или с) новая миссия, которой требуется первичное покрытие, имеет на начальном этапе своего создания более 25 автотранспортных средств в течение более 30 дней.

22. С февраля 1994 года Департамент операций по поддержанию мира располагает системой контроля для учета изменений в размере своих автопарков, которая требует корректировки премий. При этой системе миссии по поддержанию мира ежемесячно сообщают Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения данные о количестве своих автотранспортных средств, а Отдел в свою очередь информирует Секцию страхования, исков или компенсации, с тем чтобы та обеспечила, если необходимо, корректировку размера премии с брокером. Однако ревизия показала, что системы внутреннего контроля как в Отделе управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения, так и в Секции страхования, исков и компенсации являются недостаточными, и установленные процедуры отчетности миссиями по поддержанию мира зачастую не соблюдаются. В результате имели место случаи переплаты и недоплаты премий страховому брокеру.

23. Ревизия обнаружила ряд недостатков в системе контроля Отдела управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения, включая следующие:

а) не все миссии по поддержанию мира представляют данные на регулярной основе даже в тех случаях, когда их автопарк значительно изменяется, а Отдел не всегда реагирует на случаи непредставления миссиями таких данных. Например, во время действия очередного страхового полиса с 1 июня 1994 года по 31 мая 1995 года две миссии не представили никаких отчетов, а две другие миссии представили лишь по одному отчету о размере своих автопарков, даже несмотря на то, что такие отчеты необходимо представлять ежемесячно;

б) информации, представляемой Отделом Секции страхования, исков и компенсации, зачастую недостаточно. Во многих отчетах не проводится различие между используемыми и неисправными автотранспортными средствами; в число грузовиков зачастую включаются прицепы, не требующие дополнительного страхового покрытия; и до июня 1995 года в отчеты включалось передвижное оборудование, не охватываемое страхованием. Например, в июле 1995 года Отдел информировал Секцию страхования, исков и компенсации о том, что в районе действия Миротворческих сил Организации Объединенных Наций находится в общей сложности 16 964 автотранспортных средства, в то время как ревизорская проверка этих данных показала,

что в районе миссии находилось лишь 12 793 автотранспортных средства, подлежащих страхованию (представленные Отделом данные включали прицепы и автотранспортные средства, подлежащие списанию) 1/;

с) Секция страхования, исков и компенсации не располагала достаточной информацией о планируемых сокращениях количества автотранспортных средств на этапе ликвидации миссий по поддержанию мира, а также графиком сокращения автопарка для использования в целях планирования потребностей в страховании.

24. В системе контроля Секции страхования, исков и компенсации также были отмечены следующие недостатки:

а) Секция 23 ноября 1994 года была информирована Отделом управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения о том, что по состоянию на 31 октября 1994 года в районе действия ЮНОСОМ II насчитывается 2854 пассажирских автомобиля, автобуса и грузовика и что ряд контингентов начал сокращать свои автопарки. На тот момент Организация Объединенных Наций выплачивала страховые премии за 3774 автомобиля, автобуса и грузовика. Несмотря на сокращение общей численности автопарка ЮНОСОМ II более чем на 5 процентов, Секция не информировала брокера, как это предусматривалось полисом, с целью корректировки размера премий;

б) Секция не сообщила брокеру об увеличении автопарка Миссии Организации Объединенных Наций по оказанию помощи Руанде на 449 процентов в течение действия очередного полиса в 1994/95 году (на начало периода, охватываемого полисом, числилось 321 автотранспортное средство, а к декабрю 1994 года это число возросло до 1442) и об увеличении автопарка Миссии Организации Объединенных Наций в Гаити в период действия того же полиса на 19 процентов.

25. В результате отмеченных выше недостатков в системе контроля и учета брокерам не сообщалось о ряде колебаний (увеличении или уменьшении более чем на 5 процентов) размера автопарков миссий по поддержанию мира в целях корректировки премий, как это предусматривалось полисом. В ряде случаев количество автотранспортных средств занижалось, и, следовательно, имела место недоплата премий. В других случаях выплачивались премии за автотранспортные средства, подлежащие списанию, прицепы, которые не требуют отдельного страхового покрытия, и автотранспортные средства, отправляемые на Базу материально-технического снабжения Организации Объединенных Наций для хранения. Однако из-за ограниченного характера данных о размере автопарков и об изменении количества автотранспортных средств фактические суммы недоплаты или переплаты определить не удалось.

Рекомендации Управления служб внутреннего надзора:

Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения следует обеспечить, чтобы все миссии по поддержанию мира на ежемесячной основе направляли в Секцию страхования, исков и компенсации Управления по планированию программ, бюджету и счетам соответствующие данные о своих автопарках.
(АР/95/058/011)

Секции страхования, исков и компенсации следует тщательно следить за всеми изменениями размера автопарков и своевременно уведомлять брокера о любых изменениях, требующих корректировки премий. (АР/95/058/012)

Что касается ликвидации миссий в будущем, то Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения следует заблаговременно представлять в Секцию страхования, исков и компенсации графики сокращения количества автотранспортных средств, с тем чтобы соответственно информировать брокера о запланированном сокращении автопарков. (АР/95/058/013)

Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения совместно с Секцией страхования, исков и компенсации следует определить фактические суммы переплаты и недоплаты страховой компании за период с середины 1993 года, соответственно рассчитаться с брокером и, если имела место переплата, получить возмещение. (АР/95/058/014)

26. Как Управление по планированию программ, бюджету и счетам, так и Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения признали, что в системы внутреннего контроля за автопарком миссий по поддержанию мира, от управления парком до страховой отчетности, необходимо внести улучшения. Оба подразделения договорились работать вместе в целях выверки выплачиваемых премий с брокером с должным учетом имеющихся пробелов и неточностей в соответствующих данных о размере автопарков. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения также отметил, что его Группа по наземным перевозкам в будущем обеспечит, чтобы миссии по поддержанию мира четко контролировали ситуацию и ежемесячно отчитывались по количеству принадлежащих Организации Объединенных Наций и контингентам автотранспортных средств, и будет совместно с Секцией страхования, исков и компенсации заниматься планированием сокращения числа автотранспортных средств на этапе ликвидации миссий. Однако Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения подчеркнул, что в настоящее время вопросами, связанными с более чем 20 000 принадлежащих Организации Объединенных Наций и контингентам автотранспортных средств, на постоянной основе занимается лишь один сотрудник категории специалистов.

27. Управление по планированию программ, бюджету и счетам отметило, что Секция страхования, исков и компенсации начала регулярно представлять данные об автопарках брокеру, который приветствует такой подход и рассматривает его в качестве одной из составных частей процесса выверки размера премий. Управление по планированию программ, бюджету и счетам сообщило, что из-за отсутствия надежных и своевременных данных по передаче автотранспортных средств из одной миссии в другую с брокером и страховщиком была достигнута договоренность о том, что при передаче автотранспортных средств из существующей миссии по поддержанию мира в недавно созданную миссию, для которой еще не установлены ставки покрытия "с первого доллара", за переданными автотранспортными средствами сохраняется прежнее страховое покрытие. Такой механизм подразумевал, что премии выплачивались за время перевозки и основывались на том, где первоначально были застрахованы автотранспортные средства (годовые ставки премий значительно отличаются от страны к стране). Поэтому Управление по планированию программ, бюджету и счетам признало, что подобная договоренность вовсе не является идеальной, однако отметило, что с улучшением контроля и учета размера автопарков премии должны будут выплачиваться лишь в тех случаях, когда автотранспортные средства эксплуатируются (а не когда хранятся или перевозятся из одной миссии в другую).

28. Управление служб внутреннего надзора с признательностью отмечает, что Секция страхования, исков и компенсации начала регулярно представлять данные об автопарках брокеру и занялась совместно с Отделом управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения работой по выверке премий. Управление служб внутреннего надзора также признает,

что Отдел принял меры по улучшению системы контроля за автопарками миссий по поддержанию мира.

В. Недостаточные данные о страховых исках

29. Ревизия показала, что ни Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения, ни Секция страхования, исков и компенсации не ведут учета страховых исков, поданных в страховую компанию на месте миссиями по поддержанию мира. Единственные имеющиеся статистические данные об убытках готовятся брокером на основе статистических данных, представляемых самой страховой компанией. Поскольку Секция страхования, исков и компенсации информируется миссиями по поддержанию мира лишь об особо сложных и/или оспариваемых исках, она не в состоянии подтвердить точность этих статистических данных. В этой связи мы были также информированы ревизором-резидентом Контрольной миссии Организации Объединенных Наций в Анголе (КМООНА III) о том, что Миссия не ведет даже базы данных об исках по гражданской ответственности перед третьими лицами.

30. Таким образом, централизованный контроль над урегулированием исков на местах отсутствует. В результате Секция страхования, исков и компенсации не располагает своими собственными данными об имеющихся исках по программе, на которой основывается расчет уровня убыточности, который в свою очередь служит основой для определения размера новых премий при возобновлении полиса. Она также не в состоянии дать общую оценку качества услуг, оказываемых страховщиком.

Рекомендации Управления служб внутреннего надзора:

Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения следует обеспечить, чтобы все миссии по поддержанию мира вели соответствующую базу данных об исках третьих лиц и своевременно сообщали о любых недостатках в качестве услуг страховщика или его местных агентов в Секцию страхования, исков и компенсации; а Секции следует периодически проверять с миссиями по поддержанию мира точность информации об исках, сообщаемой страховой компанией. (АР/95/058/015,016)

31. Управление по планированию программ, бюджету и счетам согласилось провести с соответствующими миссиями по поддержанию мира на экспериментальной основе проверку информации об исках, сообщаемой страховой компанией. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения в связи с этим сообщил, что, прежде чем он сможет соответствующим образом инструктировать полевые миссии в отношении рекомендаций ревизоров, ему необходимо провести консультации с Секцией страхования, исков и компенсации в отношении той информации, которая требуется для создания такой базы данных.

С. Двойное страхование автотранспортных средств Контрольной миссии Организации Объединенных Наций в Анголе

32. Аудиторская проверка показала, что КМООНА III приобретала местное страховое покрытие для своих автотранспортных средств, в то время как Организация Объединенных Наций уже выплачивала премии за покрытие "с первого доллара" в рамках глобального страхового полиса.

33. КМООНА III застраховала 213 автотранспортных средств из своего автопарка в местной страховой компании с общей годовой премией в размере примерно 35 000 долл. США. До июня 1995 года Организация Объединенных Наций располагала страховым покрытием "со второго доллара" для автопарка КМООНА в рамках глобального страхового полиса, и местное страхование

эффективно сочеталось с этим покрытием. Однако с учетом низких пределов страховой ответственности, обеспечиваемой полисом КМООНА, Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения впоследствии решил приобрести с 1 июня 1995 года покрытие "с первого доллара" в рамках глобального полиса. Глобальное страхование было повышено до покрытия "с первого доллара", однако местный страховой полис не был расторгнут, в результате чего имело место двойное страхование.

34. Подобный факт говорит об отсутствии координации между Миссией и Отделом управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения. Поэтому Управление служб внутреннего надзора рекомендовало, чтобы Отдел безотлагательно предложил КМООНА III отказаться от двойного страхования своих автотранспортных средств. Отдел сообщил, что КМООНА III было предложено уточнить условия своего местного страхования и, если оно еще действует, отказаться от него в ближайшее по возможности время в пользу покрытия "с первого доллара" в рамках глобального полиса.

D. Высокий уровень страховой убыточности в Миротворческих силах
Организации Объединенных Наций

35. Обзор статистических данных о страховых убытках показал, что 71 процент всех исков и 80 процентов общего объема убытков в течение действия полиса в 1994/95 году приходится на МСООН, в то время как их автопарк составляет лишь примерно 32 процента от общего числа автотранспортных средств, застрахованных по этому полису. Аналогичным образом 69 процентов всех исков и 64 процента общего объема убытков в течение действия полиса в 1993/94 году приходилось на МСООН, в то время как автопарк Миссии составлял менее 25 процентов от общей численности автотранспортных средств Организации Объединенных Наций.

36. С учетом такого страхового опыта страховщик значительно поднял на текущий страховой период ставки премий для автотранспортных средств МСООН (которые без того были самыми высокими в рамках полиса). Кроме того, такой негативный опыт в плане убыточности сказался и на общей структуре премий по всей страховой программе. В этой связи ревизоры были информированы ревизором-резидентом Миротворческих сил Организации Объединенных Наций о том, что Миссией принят ряд мер по сокращению числа аварий с автотранспортными средствами. Однако на время проведения нашей ревизии Отделом управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения и Секцией страхования, исков и компенсаций еще не было начато никакого расследования, и Миротворческим силам Организации Объединенных Наций не было предложено провести обзор страховых исков и представить разъяснения в отношении высокого уровня убыточности или определить, каким образом можно было бы сократить число аварий.

Рекомендация Управления служб внутреннего надзора:

Секции страхования, исков и компенсации следует наладить контроль над убытками по искам в будущем в миссиях по поддержанию мира и соответствующим образом информировать Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения о любых аномально высоких уровнях убыточности с целью проведения им дальнейшего расследования. (AP/95/058/019)

37. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения и Управление по планированию программ, бюджету и счетам разделяют выраженную ревизорами обеспокоенность в связи с высоким уровнем убыточности в МСООН. Управление по планированию программ, бюджету и счетам сообщило, что Секция страхования, исков и компенсации

договорилась со страховщиком о периодическом обобщении и представлении данных о "крупных" убытках и будет представлять эту информацию Отделу управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения. Отдел управления полевыми операциями и материально-технического обеспечения сообщил, что согласно существующей практике ответственность за безопасную эксплуатацию автотранспортных средств несут полевые миссии и что у него нет оснований считать, что Миротворческие силы Организации Объединенных Наций менее ответственно подходили к выполнению своих обязательств, чем другие миссии.

IV. ВЫВОДЫ

38. Организация Объединенных Наций постоянно подвержена различного рода рискам, которые могут вести к убыткам и ответственности для Организации. Чтобы защитить себя от таких рисков, администрация приобрела ряд коммерческих страховых полисов, которые сокращают ее открытую позицию по рискам или закрывают ее. Проведенная Управлением служб внутреннего надзора ревизия управления двумя крупными программами страхования грузов и автотранспортных средств подтвердила, что такие страховые полисы являлись для Организации Объединенных Наций эффективным способом приобретения глобального страхового покрытия. Тем не менее существует много областей, в которых административные процедуры использования этих полисов могли бы быть улучшены, с тем чтобы сократить расходы и обеспечить последовательные и согласованные процедуры страхования. Администрация в целом согласилась выполнить рекомендации Управления служб внутреннего надзора по улучшению административных процедур использования программ страхования, и это должно привести к улучшению системы страхования и экономии средств для Организации.

Карл Т. ПАШКЕ
Заместитель Генерального секретаря
по службам внутреннего надзора

Примечание

1/ На время проведения ревизии данные о количестве автотранспортных средств, привезенных в район миссии Силами быстрого реагирования, отсутствовали.
