



Distr.  
GENERAL

A/C.5/788  
14 October 1959  
RUSSIAN  
ORIGINAL: ENGLISH

Четырнадцатая сессия  
ПЯТЫЙ КОМИТЕТ  
Пункт 44

БЮДЖЕТНАЯ СМЕТА НА 1960 ФИНАНСОВЫЙ ГОД

Категории средств транспорта для персонала

Доклад Генерального Секретаря

1. В октябре 1958 года Пятый комитет признал (A/4061, пункт 9),<sup>1/</sup> что вопрос о категориях средств транспорта для персонала должен быть пересмотрен на четырнадцатой сессии Генеральной Ассамблеи на основе докладов, которые Генеральный Секретарь и Консультативный комитет по административным и бюджетным вопросам должны представить.
2. Все поездки служащих, производимые за счет Организации Объединенных Наций, могут быть отнесены к одной из следующих трех категорий, которые предусмотрены в бюджете (на 1960 год) в указанных ниже разделах:

Бюджетная смета на 1960 год

- |  |  |
|--|--|
| а) Путевые расходы при поездках по служебным делам                             | Раздел 8, глава I (Путевые расходы персонала при поездках на сессии); глава II (Путевые расходы по другим служебным командировкам) |
| б) Путевые расходы при поездках в отпуск на родину                             | Раздел 8, глава III  |
| в) Путевые расходы при назначении на службу, переводе и окончании срока службы | Раздел 7, глава III (i)  |

<sup>1/</sup> Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тринадцатая сессия, Приложения, пункт 43 повестки дня.

71 стр.

3. В настоящее время для поездок разрешаются следующие типы удобств:

а) Путевые расходы при поездках по **служебным делам**

- i) Поездки на самолет. При поездках по служебным командировкам служащим всех классов (с соблюдением указанных ниже исключений) разрешается пользоваться стандартными удобствами в первом классе. В зависимости от обстоятельств, должностным лицам в классе вице-секретаря разрешается пользоваться спальными местами. С недавнего времени для трансатлантических полетов разрешаются стандартные удобства в первом классе (но не "де-люкс") на реактивных самолетах. Нормально полеты в Европе совершаются только туристическим классом. При групповых поездках служащих на конференции, если обстоятельства дают для этого основание, поездки организуются либо путем зафрахтования самолета, либо путем предоставления стандартных удобств ниже первого класса, поскольку это возможно. Этот порядок был применен в 1959 году в связи с сессиями Экономической комиссии для Азии и Дальнего Востока в Бродбиче (Австралия), Экономического и Социального Совета в Мехико и Экономической комиссии для Латинской Америки в Панаме.
- ii) Поездки морем. Обычно поездки морем не разрешаются. В отдельных случаях разрешение может выдаваться в виде исключения. В таких случаях разрешаются удобства в первом классе по минимальным ставкам. Однако, с соблюдением требований службы, служащие могут предпочесть поездку морем, при условии, что все дополнительные расходы будут возмещены Организации и что разница во времени между поездкой на самолете и поездкой морем будет покрыта из годового отпуска.

/ ...

- iii) Поездки железной дорогой. Как общее правило, всем служащим разрешается пользоваться первым классом. Разрешаются следующие спальные места:  
В Северной Америке: для класса вице-секретаря - салон; для классов Д-2 и Д-1 - одиночное спальное отделение; для классов С-5 и ниже - малое спальное купе. В Европе: для классов Д-1 и выше - одиночные спальные купе; для классов С-5 и ниже - двойное спальное купе.
- в) Путевые расходы при поездках в отпуск на родину
- i) Поездки на самолетах. Для служащих в классах Д-1 и выше - стандартные удобства в первом классе. Для служащих в классах С-5 и ниже - туристический класс (или "экономичный" класс, когда нет туристического класса) при полетах продолжительностью менее шестнадцати часов и первый класс при полетах продолжительностью свыше шестнадцати часов. Служащим, путешествующим туристическим классом или "экономичным" классом, разрешается иметь излишек багажа, уравнивающий их с первым классом.
- ii) Поездки морем. Первый класс по минимальным ставкам для служащих в классах Д-1 и выше. Второй (каютный) класс или его эквивалент для служащих в классах С-5 и ниже.
- iii) Поездки железной дорогой. Так же как при поездках по служебным делам.
- с) Путевые расходы при назначении на службу, переводе и окончании срока службы
- i) Поездки на самолетах. Стандартные удобства в первом классе для всех служащих.
- ii) Поездки морем. Первый класс по минимуму для всех служащих.
- iii) Поездки железной дорогой. Как при поездках по служебным делам.

4. В то время как Положения о персонале Организации Объединенных Наций предусматривают, что условия и определения для целей оплаты расходов по поездкам сотрудников устанавливаются Генеральным Секретарем, вопрос о категориях транспортных средств дважды изучался комитетами экспертов Генеральной Ассамблеи. В 1949 году Комитет экспертов по системе окладов, надбавок и отпусков высказал мнение (A/C.5/331, пункт 100), что "было бы более сообразно с достоинством и положением Организации, чтобы такие сотрудники [старшие сотрудники и сотрудники промежуточных рангов] во время официальных командировок ездили в первом классе, а не были принуждены пользоваться вторым классом (или его эквивалентом), как это практикуется в настоящее время, когда имеются места во втором классе". Пятый комитет постановил, однако, по рекомендации Консультативного комитета (A/1313, пункты 59 и 60),<sup>2/</sup> что вопрос об удовлетворении нужд Организации должен по-прежнему оставаться на усмотрении Генерального Секретаря. Второй случай произошел в 1956 году, когда Комитет по пересмотру окладов высказал мнение (A/3209, пункт 277), что "практика различных организаций влечет за собой в некоторых отношениях чрезмерные расходы и что можно достигнуть существенных сбережений, не усложняя излишне эти правила", и что для многих поездок в известных частях мира сотрудники в рангах ниже директора и главного сотрудника могут разъезжать во втором классе. Пятый комитет согласился с этим мнением (A/3558, пункт 121)<sup>3/</sup> и с параллельной рекомендацией Консультативного комитета (A/3505, приложение)<sup>3/</sup> относительно того, что Генеральный Секретарь должен подготовить пересмотренные правила о разъездах, рассчитанные на сбережения в расходах по разъездам в 1957 году.

---

2/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятая сессия, Дополнение № 7А.

3/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, одиннадцатая сессия, Приложения, пункт 51 повестки дня.

5. Генеральный Секретарь, как в 1956 году,<sup>4/</sup> так и в 1957 году,<sup>5/</sup> занял ту позицию, что установление категорий средств транспорта для поездок, являясь одним из элементов общей системы окладов и надбавок, должно явиться предметом предварительных консультаций между участвующими организациями с целью достижения максимального возможного единообразия норм. По его мнению, в этом вопросе нельзя было достигнуть значительных сбережений путем дальнейшего понижения норм, применимых к международным служащим.

6. В соответствии с этим, с того времени были проведены консультации со специализированными учреждениями. Конкретный вопрос о категориях средств транспорта и способах транспорта при разъездах сотрудников Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений рассматривался на сессии 1959 года Консультативного комитета по административным вопросам на основе доклада, представленного Международной организацией гражданской авиации о практике организаций и некоторых министерств иностранных дел в отношении уровня расходов, времени, зачитываемого для поездок, и категорий средств транспорта. Из этого доклада вытекало, что категории средств транспорта, предоставляемые Организацией Объединенных Наций для сотрудников в официальных командировках или в поездках для отпуска на родину, ни в коем случае не являются более высокими, а очень часто значительно ниже, чем категории, предусматриваемые большинством правительств государств-членов Организации в отношении служащих их министерств иностранных дел.

7. В этой связи следует отметить, что категории средств транспорта, ныне предоставляемые при поездках в отпуск на родину, являются результатом прогрессивного понижения норм по сравнению с первыми днями

---

4/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, одиннадцатая сессия, Пятый комитет, 585-е заседание.

5/ Там же, двенадцатая сессия, Пятый комитет, 638-е заседание.

существования Организации Объединенных Наций. Это обстоятельство все более и более тревожит персонал Организации. В 1946 году сотрудники без различия рангов имели право на поездку в первом классе как на пароходах, так и на самолетах. В 1947 году эта практика была пересмотрена и сотрудники рангом ниже главного сотрудника должны были разъезжать на пароходах во втором (каютном) классе или в соответствующем ему классе, а на самолетах между Нью-Йорком и Западной Европой - в третьем (туристическом) классе. Нормы поездок на самолетах во многих случаях еще более понизились, ввиду общего понижения уровня удобств в туристическом классе.

8. Консультативный комитет по административным вопросам также уделил особое внимание проблемам, созданным введением реактивных самолетов и тенденцией среди пассажирских воздушных линий к замене существующих первого и туристического классов классами "де-люкс" и "экономичным". Комитет считал, что каждая организация должна решать эти проблемы в свете своих собственных потребностей в поездках, либо по командировкам либо в отпуск на родину, и что вряд ли возможно пытаться согласовать различную практику при существующих обстоятельствах. Он решил вернуться к этому вопросу в будущем, когда можно будет иметь более ясную картину положения в области поездок реактивными самолетами и в области расценки поездок воздушными линиями.

9. Расходы по разъездам, предусмотренные в разделах 8 и 7, включают суммы, уплачиваемые в качестве суточных во время отсутствия из места службы. Можно воспользоваться этими суммами для целей сравнительного анализа категорий средств транспорта. В том, что касается примерно 90 процентов персонала, ставки суточных значительно ниже ставок для посторонних членов комитетов экспертов, разъезжающих за счет Организации Объединенных Наций, причем разница в большинстве случаев колеблется между 30 и 40 процентами, а в некоторых случаях достигает даже 50 процентов.

/ ...

10. В свете вышесказанного Генеральный Секретарь полагает, что дальнейший пересмотр категорий средств транспорта должен быть отложен до того, как воздушные линии закончат переход к поездкам реактивными самолетами и основной процесс консолидации типов различных классов и проездных цен. Надо полагать, что это произойдет в течение ближайших двух лет.

-----