



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
9 March 2012
Russian
Original: English

Шестьдесят шестая сессия
Пункт 134 повестки дня
Бюджет по программам на двухгодичный
период 2012–2013 годов

Предложения по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом

Доклад Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам

I. Введение

1. Консультативный комитет по административным и бюджетным вопросам рассмотрел доклад Генерального секретаря о предложениях по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом (A/66/676). Доклад был представлен Генеральным секретарем во исполнение раздела IV резолюции 65/268 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея просила Генерального секретаря представить доклад об осуществлении этой резолюции, в том числе мер, изложенных в приложении к ней, и о практических шагах, предпринятых для повышения эффективности и результативности использования в Организации Объединенных Наций ресурсов, выделяемых на проезд воздушным транспортом. В ходе рассмотрения доклада Комитет встречался с представителями Генерального секретаря, которые давали дополнительные сведения и разъяснения.

2. Консультативный комитет напоминает, что нормы проезда воздушным транспортом в Организации Объединенных Наций регулируются резолюциями и решениями Генеральной Ассамблеи, включая резолюцию 42/214; пункт 14 раздела IV резолюции 53/214; раздел IV резолюции 60/255; раздел XV резолюции 62/238; раздел II резолюции 63/268; раздел IV резолюции 65/268 и решение 57/589. В своем докладе Генеральный секретарь предлагает ряд мер в порядке отклика на просьбу Генеральной Ассамблеи о повышении эффективности и результативности использования ресурсов, выделяемых на проезд воздушным транспортом. В докладе также приводится информация о координировании вопросов проезда воздушным транспортом в рамках всей системы Организации Объединенных Наций, об использовании начисляемых частым пасса-



жирам бонусных миль для оплаты официальных поездок, об отслеживании связанных с коммерческими авиаперевозками расходов в Секретариате, о внедрении модуля оформления поездок по линии проекта общеорганизационного планирования ресурсов «Умоджа» и о делегировании полномочий на предоставление исключений, разрешающих проезд на самолете первым классом.

II. Общие замечания

3. Консультативный комитет особо отмечает, что ресурсы, выделяемые на официальные поездки, следует вдумчиво использовать в интересах Организации. Поэтому Комитет подчеркивает, что, прежде чем санкционировать официальную поездку как способ реализации порученных мероприятий, следует всесторонне разобрать ее затратоэффективность и то, как продолжительное отсутствие на штатном рабочем месте скажется на производительности, выяснив при этом, нельзя ли использовать взамен другие формы представленности и способы связи (см. также пункты 24–26 ниже).

4. Хотя в докладе Генерального секретаря приводится серия предложений в порядке отклика на просьбу Генеральной Ассамблеи, Консультативный комитет не в полной мере удовлетворен качеством этого доклада. Комитету особенно досадно, что доклад не содержит достаточных данных и детального анализа, которые способствовали бы лучшему пониманию излагаемых мер, и он отмечает, что ряд предложений не проработан надлежащим образом.

5. Консультативный комитет вновь подчеркивает, что все предложения, представляемые Генеральным секретарем Генеральной Ассамблее, должны непременно сопровождаться четкой аргументацией, призванной обосновать их и тем самым облегчить принятие решения. Если говорить конкретно о предложениях по эффективному и рациональному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом, то следовало, с одной стороны, представить четкую информацию о сбережении расходуемых средств, а с другой — ясно показать потенциальное воздействие с точки зрения производительности персонала, траты или экономии рабочего времени и эффективного выполнения порученных задач. Комитет считает, что в интересах оценки полномасштабных последствий вводимых мер Генерального секретаря следует просить представить Генеральной Ассамблее на ее шестьдесят седьмой сессии первоначальный доклад, а затем регулярно докладывать ей о том, как каждая из таких мер отражается на сбережении расходуемых средств, на трате или экономии рабочего времени, а также на производительности и на эффективном выполнении порученного.

6. Из-за недостаточной подробности доклада Консультативному комитету пришлось многократно обращаться к представителям Генерального секретаря за дополнительной информацией, чтобы оценить достоинства каждой из предлагаемых мер. При составлении своих заключений и рекомендаций, которые приводятся в нижеследующих пунктах, Комитет учел предоставленную ему дополнительную информацию. Однако в некоторых случаях представители Генерального секретаря уведомляли Комитет об

отсутствии запрашиваемой информации; это относилось, в частности, к данным об общих расходах на поездки воздушным транспортом по всей системе Организации Объединенных Наций. В этой связи Комитет напоминает, что ранее Генеральная Ассамблея с озабоченностью отметила отсутствие сводных и всеобъемлющих данных о поездках воздушным транспортом по всей системе Организации Объединенных Наций (резолюция 65/268, раздел IV, пункт 11).

III. Рекомендации по конкретным предложениям

Бонусные мили для часто летающих пассажиров

7. Генеральная Ассамблея постановила рассмотреть в ходе первой части своей возобновленной шестьдесят шестой сессии вопрос о системе, которая позволит сотрудникам Организации Объединенных Наций предоставлять данные о бонусных милях для часто летающих пассажиров, накапливаемых ими в результате совершения официальных поездок воздушным транспортом (резолюция 65/268, раздел IV, пункт 15). Ассамблея просила также Генерального секретаря обновить соответствующую административную инструкцию, предписав сотрудникам накапливать и, по возможности, использовать присуждаемые часто летающим пассажирам бонусные мили для оплаты официальных поездок и не тратить бонусные мили для часто летающих пассажиров, накапливаемые в результате совершения официальных поездок, для оплаты личных поездок (там же, приложение, пункт 2(e)). Ассамблея просила далее Генерального секретаря продолжать, руководствуясь пунктом 3 раздела II резолюции 63/268, изучение всех возможных вариантов, включая использование бонусных миль для часто летающих пассажиров, накопленных сотрудниками в результате совершения официальных поездок, для приобретения билетов, а в надлежащих случаях — для повышения класса проезда (там же, пункт 2(f)).

8. Из раздела IV доклада Генерального секретаря Консультативный комитет отмечает, что был проведен всеобъемлющий обзор потенциального использования бонусных («премиальных») миль, начисляемых частым пассажирам, для оплаты официальных поездок по линии Организации Объединенных Наций. По итогам этого обзора был сделан вывод, что Организация Объединенных Наций не сумеет получить никакой экономии от введения официальной программы, при которой такие бонусные мили использовались бы для оплаты официальных поездок, а напротив, может понести при этом значительные дополнительные расходы (A/66/676, пункт 64). **Консультативный комитет принимает вывод Генерального секретаря, но, учитывая меняющийся характер методов, практикуемых индустрией авиаперевозок, рекомендует вместе с тем Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря продолжать отслеживать удачные нововведения этой индустрии в данной области.**

9. В связи со сделанным по итогам обзора выводом о том, что официальная программа использования премиальных миль, начисляемых частым пассажирам, не реализуема, Генеральный секретарь предлагает вместо этого изменить административную инструкцию об официальных поездках, предписав всем сотрудникам Организации Объединенных Наций не использовать для оплаты личных поездок никакие премиальные мили, накопленные за частые перелеты

по официальным делам от имени Организации, и рекомендовав всем должностным лицам Организации Объединенных Наций использовать, когда это возможно, премиальные мили, накопленные за частые перелеты по официальным делам от имени Организации, для оплаты официальных поездок (см. A/66/676, пункты 5 и 87).

10. Поинтересовавшись, насколько обязательным станет исполнение этих двух предложений, Консультативный комитет был проинформирован, что можно будет предписать сотрудникам предоставлять Организации сведения об имеющихся у них личных счетах, на которые начисляется бонус за частые перелеты, взяв за образец требования действующей в Организации Объединенных Наций программы раскрытия финансовой информации. Комитету сообщили также, что поголовное отслеживание таких счетов будет делом нереальным и что вместо этого Организации придется полагаться на выборочные эпизодические проверки, проводимые Управлением служб внутреннего надзора.

11. **Консультативный комитет признает, что добиться строгого исполнения изложенных выше мер непросто. Комитет также отмечает сделанный по итогам всеобъемлющего обзора вывод о том, что авиакомпании не станут сообщать Организации данные о накопленных милях, поскольку это явилось бы нарушением законов о соблюдении конфиденциальности информации (A/66/676, пункт 53(d)). Наряду с этим Комитет отмечает, что осуществление мер в указанном Генеральным секретарем порядке не повлечет никаких финансовых затрат для Организации и позволит добиться некоторой экономии. По этим причинам Комитет видит смысл в том, чтобы предписать всем сотрудникам Организации Объединенных Наций не использовать для личных поездок никакие мили, начисленные им за частые перелеты при выполнении официальных функций от имени Организации, и рекомендовать всем должностным лицам Организации Объединенных Наций использовать, когда это возможно, такого рода бонусные мили для совершения официальных поездок. Комитет считает, что Организация может рассчитывать на честность сотрудников в использовании миль, набранных благодаря официальным поездкам.**

Заблаговременное приобретение билетов

12. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря обновить соответствующую административную инструкцию, предписав сотрудникам, когда это возможно, приобретать билеты как минимум за две недели до поездки (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(e)). В пунктах 6 и 88 своего доклада Генеральный секретарь заявляет, что всем начальникам управлений и департаментов поручено следить за тем, чтобы начиная с 1 июня 2012 года все процедуры оформления поездок сотрудников, следующих по ооновским делам, завершались за 16 дней до начала официальной поездки. Таким образом, данное предложение уже осуществляется.

13. Поинтересовавшись объяснением этого 16-дневного порога, Консультативный комитет был информирован, что после изучения вариантов заблаговременного приобретения билетов обнаружилось, что скидки, даваемые при их покупке заранее, реальнее всего получить за 14 дней до вылета. Было сочтено, что еще два дня потребуется на оформление и выдачу билетов, и поэтому предложенный в итоге срок составляет 16 дней. Комитету также сообщили, что

бронирование за три месяца носило бы очень сковывающий характер, ограничивая количество возможных последующих изменений. Вернуть деньги, внесенные за такие билеты, зачастую невозможно, что увеличивает риск, возникающий для Организации в случае изменений. Кроме того, было разъяснено, что приобретение билетов за две недели позволит воспользоваться большинством льготных авиатарифов.

14. Консультативный комитет твердо убежден, что важными факторами в деле эффективного и результативного использования ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом, являются улучшение планирования официальных поездок, заблаговременное бронирование и своевременное приобретение билетов. Признавая, что по функциональным причинам определенные официальные поездки невозможно спланировать и оформить заблаговременно, Комитет считает, что есть и другие, не в одночасье планируемые мероприятия (например, крупные конференции и совещания), для которых сроки и уровень участия известны заранее. Загодя можно, как правило, спланировать и поездку в отпуск на родину: сотрудники могут в некоторых случаях предпочесть не оформлять заявку на паушальную выплату, и тогда билет будет приобретаться им Организацией за ту сумму, которая определяется применимым классом проезда воздушным транспортом. Комитет считает, что в таких случаях заблаговременное бронирование и приобретение билетов становится реальным и что Генерального секретаря следует просить активно прорабатывать вопрос о том, чтобы такие формальности завершались до наступления оговоренного 16-дневного срока. Комитет также рекомендует просить Генерального секретаря следить за тем, чтобы необоснованные изменения в заранее забронированной поездке не приветствовались и чтобы все изменения утверждались соответствующим должностным лицом, санкционирующим поездку (см. также пункт 26 ниже).

Онлайновое бронирование

15. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря изучить вариант онлайнного бронирования (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(f)). В пункте 7 своего доклада Генеральный секретарь указывает, что после проведенного консультантом обзора в действующий контракт с пассажирским агентством включено требование о возможности бронирования через Интернет и что в апреле 2012 года планируется начать поэтапное внедрение такого бронирования. Кроме того, возможность бронирования через Интернет предусмотрена рабочими процессами модуля оформления поездок в системе «Умоджа». Генеральный секретарь заявляет далее, что бронирование через Интернет возможно не на все ооновские маршруты, большинство из которых по-прежнему требует бронирования вручную и участия квалифицированных агентов.

16. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован, что со 2 апреля 2012 года вступит в силу подписанный с поставщиком услуг новый контракт, который обойдется на 6 процентов дешевле нынешнего. Что касается дальнейшего использования бронирования вручную через квалифицированных агентов, то Комитету в ответ на его запрос сообщили, что на данном этапе инструменты онлайнного бронирования недостаточно искусны для того, чтобы с их помощью можно было составить многоэтапный маршрут или воспользоваться льготными авиатарифами. **Консультативный комитет рас-**

считывает, что Генеральный секретарь доложит об экономии и эффективности, достигнутых благодаря осуществлению этой меры, в том числе продемонстрировав прямую связь между снижением стоимости контракта с поставщиком услуг и использованием онлайн-бронирования, проявляющуюся в виде уменьшения востребованности услуг по организации поездок. Констатируя озвученные в докладе ограничивающие факторы, Комитет рекомендует просить Генерального секретаря держать в поле зрения вариант, предусматривающий полномасштабное бронирование по Интернету в контексте внедрения «Умоджи», и позднее доложить Генеральной Ассамблее по этому вопросу.

Нормы проезда воздушным транспортом

17. В пункте 10 своей резолюции 65/268 Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря представить предложения относительно условий, при которых сотрудники уровня ниже помощника Генерального секретаря могут осуществлять проезд бизнес-классом. В пунктах 8 и 89 своего доклада Генеральный секретарь предлагает, чтобы для сотрудников и членов комитетов и групп был сохранен класс проезда, следующий непосредственно за первым, при совершении перелетов, продолжительность которых превышает девять часов. Для всех других пассажиров, в том числе консультантов и индивидуальных подрядчиков, он предлагает установить требование проезда экономическим классом, если только Генеральным секретарем не будет определено иное с учетом обстоятельств конкретного пассажира (т. е. медицинских показаний и интересов Организации).

18. Что касается консультантов и индивидуальных подрядчиков, то Консультативный комитет напоминает, что под ними понимается вполне отчетливая, по определению, категория персонала, привлекаемого на разовой основе и на оговоренный непродолжительный период в качестве специалистов такого профиля, который в Организации не представлен или который нерентабельно, как считается, содержать у себя на постоянной основе. Поэтому расходы в связи с профессиональными услугами, оказываемыми Организации консультантами и индивидуальными подрядчиками, оплачиваются комплексно, по ставке, которая покрывает затраты на выполнение ими своих функций по контракту, включая официальные поездки. **Вследствие этого Консультативный комитет не имеет возражений против такой меры, как установление экономкласса в качестве нормы проезда воздушным транспортом для консультантов и индивидуальных подрядчиков, если только с учетом обстоятельств конкретного пассажира (т. е. медицинских показаний и интересов Организации) Генеральным секретарем не предусматривается иное.**

19. Что касается предложения о приписывании к экономклассу всех других пассажиров, то, как отмечает Консультативный комитет, в докладе Генерального секретаря не хватает конкретной информации о том, какие типы пассажиров будут включены в столь широко сформулированное понятие. После того как Комитет поинтересовался объемом понятия «все другие пассажиры», его снабдили следующим списком: заявитель, член домохозяйства, консультант, практикант, стажер, участник заседания, субподрядчик, доброволец, представитель правительства, представитель наименее развитых стран, военный наблюдатель, полицейский наблюдающий, медицинский персонал, предоставляемый правительством гражданский персонал, предоставляемый правительством военный

персонал, привлекаемый по контракту международный персонал, эксперт (кроме экспертов высокого уровня) и советник. Комитету также сообщили, что в Секретариате Организации Объединенных Наций больше не существует категории «привлекаемый по контракту международный персонал». Меры, касающиеся консультантов, практикантов и субподрядчиков, разбираются Консультативным комитетом в пунктах 18 и 37 настоящего доклада. **Консультативный комитет отмечает, что Генеральный секретарь не предлагает никакого обоснования того, почему занесенным в этот список «другим пассажирам» полагаются иные нормы проезда, чем сотрудникам и членам комитетов и групп. Притом что в пункте 89 своего доклада Генеральный секретарь, резюмируя свое предложение, касается только консультантов и индивидуальных подрядчиков, Комитет считает, что если Генеральный секретарь рассчитывает в будущем применять предлагаемую им меру не только к категориям «Консультанты» и «Индивидуальные подрядчики», то нужно представить Генеральной Ассамблее четкий анализ по каждой из перечисленных выше категорий персонала.**

20. Что касается предложения Генерального секретаря о сохранении девятичасового порога для поездок бизнес-классом, то в ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован, что оправданность такого порога — в том, что он позволяет достигать оптимального баланса между экономией средств Организации и соображениями эффективности, если учитывать, что пользование воздушным транспортом обусловлено выполнением официальной функции, а не личными предпочтениями и что большое количество поездок совершается в выходные дни и в ночное время, а условия в пункте назначения зачастую сопряжены с неудобствами. Комитету сообщили далее, что Генеральный секретарь принял во внимание и то, что практикуется другими международными организациями. **Консультативный комитет не полностью убеждает аргументы Генерального секретаря в пользу сохранения данного порядка или его утверждение о том, что девять часов — это именно тот момент, с которого наступает оптимальный баланс между экономией и соображениями эффективности. Не возражая в настоящее время против сохранения этого порядка, Комитет рекомендует просить Генерального секретаря вернуться к изучению этого вопроса и доложить по нему Генеральной Ассамблее на ее шестьдесят седьмой сессии в контексте первоначального доклада, упомянутого в пункте 5 выше.**

Суточные

21. Генеральный секретарь предлагает выплачивать суточные с первого дня прибытия должностных лиц в место назначения и по последнюю ночь их пребывания в этом конкретном месте служебной командировки (упразднив при этом выплату суточных за время, проведенное в полете), если только подтверждающими документами (такими, как счета за гостиницу) не будет доказано, что ими были понесены расходы в связи с ранним вселением в гостиницу или поздним выселением из нее (A/66/676, пункты 9 и 90). Это предложение делается исходя из того, что за время, проведенное в полете, должностные лица никаких расходов не несут.

22. Поинтересовавшись ролью Комиссии по международной гражданской службе в установлении ставок суточных, Консультативный комитет был проинформирован о том, что Комиссия определяет методологию для установления

ставок суточных, а также рассчитывает и публикует ставки для всех мест. Комитету сообщили далее, что, хотя эти ставки применяются всеми организациями общей системы, у отдельно взятых организаций действует разный порядок их применения для конкретных сценариев.

23. В ответ на запрос Консультативного комитета ему сообщили также о том, какова прогнозируемая экономия от реализации этого предложения. Если исходить из того, что из Центральных учреждений совершается ориентировочно 6800 официальных поездок за рубеж, а ставка суточных составляет в среднем 200 долл. США, то можно рассчитывать, что ликвидация выплаты суточных за ночи, проведенные на борту самолета, приведет к экономии в объеме приблизительно 1 360 000 долл. США. **В свете предоставленного разъяснения Консультативный комитет не возражает против этой меры.**

Альтернативы поездкам воздушным транспортом

24. Генеральный секретарь предлагает включить в пересмотренную административную инструкцию об официальных поездках положение, требующее от руководителей программ удостоверить, что до утверждения любой официальной поездки были должным образом рассмотрены такие альтернативные методы достижения цели конкретной поездки, как телефонная конференцсвязь, видеоконференцсвязь или веб-трансляция (см. A/66/676, пункты 11 и 91). В этой связи Консультативный комитет напоминает, что в контексте рассмотрения им предлагаемого бюджета по программам на двухгодичный период 2012–2013 годов он выразил надежду на то, что будут по-прежнему предприниматься усилия для использования, где это возможно, видеоконференционных и других электронных средств связи, и высказал мнение, что для сокращения потребности в поездках следует максимально использовать сотрудников, назначенных в места службы либо в соседние региональные или субрегиональные отделения (см. A/66/7, пункт 104).

25. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован, что до выдачи билетов о предлагаемом удостоверении будет сообщаться начальнику или сотруднику административной канцелярии соответствующего департамента. Комитету также сообщили, что определение того, нельзя ли использовать такие альтернативные методы, следует отнести к компетенции руководителей основных программ. Кроме того, в большинстве управлений и департаментов планы поездок утверждаются на уровне директора, помощника Генерального секретаря или заместителя Генерального секретаря.

26. **Консультативный комитет подчеркивает, что главный критерий при санкционировании официальных поездок должен состоять в том, необходима ли для осуществления мандата встреча лицом к лицу. Если нет, то следует прибегать к альтернативным методам. В связи с этим Комитет рекомендует требовать, чтобы, прежде чем утверждать любые официальные поездки, руководители программ удостоверяли, что альтернативные методы, такие как телефонная конференцсвязь, видеоконференцсвязь или веб-трансляция, не будут эффективными и что поэтому поездка необходима.**

Вид транспорта, сроки и класс проезда

Другие средства транспорта

27. Генеральный секретарь предлагает включить в административную инструкцию об официальных поездках положение, поощряющее использование других методов транспортировки, которые могут быть благоприятными для окружающей среды и при этом не приводить к увеличению стоимости поездки (A/66/676, пункты 12 и 92(a)). В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован, что сейчас в Организации Объединенных Наций при совершении официальных поездок обычным видом транспорта является воздушный, но есть три маршрута (Нью-Йорк-Вашингтон, Женева-Париж и Брюссель-Париж), которые удобно преодолевать поездом. Комитету также сообщили, что средняя стоимость поездки из Женевы и обратно по железной дороге составляет 454 швейцарских франка, а по воздуху — 530 швейцарских франков. Авиамаршрут «Нью-Йорк-Вашингтон» обойдется в будний день примерно в 500 долл. США, а такой же железнодорожный — от 300 до 400 долл. США. **Своего суждения относительно экологических последствий этой меры Консультативный комитет вынести не в состоянии, однако он выступает за использование иных видов транспорта, когда оно возможно, затрагивая эффективно и не увеличивает время в пути.**

Самый прямой и экономичный маршрут

28. Нынешняя политика в отношении поездок предусматривает, что обычным маршрутом для всех официальных поездок должен являться самый прямой и экономичный маршрут. Генеральный секретарь предлагает исключить из этого положения термин «самый прямой», чтобы организовывать поездки по официальным делам с использованием альтернативных маршрутов, в том числе рейсов с пересадкой вместо беспосадочных, в тех случаях, когда может быть получена значительная экономия, если при этом суммарная продолжительность запланированных посадок для смены самолетов или иных целей увеличится не более чем на четыре часа (A/66/676, пункты 13 и 92(b)). В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован, что данное предложение позволило бы Организации Объединенных Наций обязывать к выбору, когда это возможно, рейсов с пересадками вместо более дорогих беспосадочных рейсов, прилагая при этом все усилия к уменьшению неудобств для пассажира путем ограничения времени, дополнительно проводимого в пути, четырьмя часами. В ответ на свой запрос Комитет был информирован также, что замена выражения «самый прямой и экономичный маршрут» выражением «самый экономичный и прямой маршрут» произвела бы такой же эффект, как и предложение Генерального секретаря: словосочетание «самый экономичный» станет тогда преобладать над словосочетанием «самый прямой», но при этом сохранится принцип, согласно которому прямой маршрут предпочтительнее слишком витиеватых, могущих отразиться на производительности сотрудников.

29. **Консультативный комитет помнит о необходимости баланса между экономией расходов средств и производительностью персонала. Принимая идею о том, что поездка должна совершаться в первую очередь по «самоу экономичному» маршруту, Комитет вместе с тем считает параметр «самый прямой» значимым фактором при рассмотрении маршрута официальной поездки. По этим причинам Комитет считает, что замена**

выражения «самый прямой и экономичный маршрут» выражением «самый экономичный и прямой маршрут» будет достаточной, чтобы приоритет отдавался достижению экономии, и тем самым позволит выбирать альтернативные маршруты, в том числе с пересадками вместо беспосадочных, когда это может принести существенную экономию, при условии что общая продолжительность запланированных остановок для смены самолетов или в иных целях не превышает четырех часов.

Совмещение поездки в служебную командировку с поездкой в отпуск на родину или с поездкой для посещения семьи

30. Генеральный секретарь предлагает в тех случаях, когда поездка в служебную командировку совмещается с поездкой в отпуск на родину или с поездкой для посещения семьи, установить для проезда воздушным транспортом на протяжении всего маршрута, включая участок, связанный с поездкой в служебную командировку, такой же класс, который установлен для поездки в отпуск на родину или для посещения семьи (т.е. экономический класс), и использовать самые низкие тарифы независимо от продолжительности конкретной поездки (см. A/66/676, пункты 14 и 92(c)). **Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

Продолжительность перелета на каждом участке маршрута

31. В настоящее время класс проезда определяется по суммарной продолжительности перелета на всех участках маршрута до данного пункта назначения при условии, что длительность официальных остановок в пути не превышает одного дня. Генеральный секретарь предлагает определять класс проезда воздушным транспортом для каждой поездки отдельно и исходя из продолжительности перелета на каждом участке в отдельности, если только поездка до конечного пункта назначения не возобновляется и не продолжается в тот же день (A/66/676, пункты 15 и 92(d)).

32. По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что в соответствии с действующими правилами разрешается суммировать время перелета на участках поездки, связанных со служебными командировками, с тем чтобы получить право на проезд бизнес-классом, если такие перелеты прерываются одной остановкой на ночь или на менее длительный срок. Например, сейчас поездка из Нью-Йорка в Брюссель и обратно с одной официальной остановкой в Женеве дает право на проезд бизнес-классом, если поездка продолжается в течение одного дня после приезда в место каждой официальной остановки. Согласно новому предложению нормой проезда в связи с такой поездкой будет проезд экономическим классом, поскольку продолжительность перелета на каждом участке такой официальной поездки (продолжительность на всех участках составляет менее девяти часов) будет рассчитываться отдельно. Комитет был далее проинформирован о том, что в результате реализации этого предложения предполагается добиться экономии средств за счет изменения класса проезда с бизнес-класса на экономический класс, что было подтверждено на двух примерах поездок с остановками на ночь: поездки в оба конца с вылетом после остановки на следующий день после прилета по маршруту Нью-Йорк-Лондон-Найроби (3745 долл. США) и по маршруту Нью-Йорк-Париж (2775 долл. США). Комитет был также проинформирован о том, что если поездка до окончательного места назначения продолжается в тот

же день, то время перелета на участках маршрута, связанных со служебной командировкой, может суммироваться, с тем чтобы получить право на проезд бизнес-классом.

33. С учетом вышеизложенной информации Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.

Продолжительность стыковки

34. Генеральный секретарь отмечает, что в настоящее время при определении нормы проезда воздушным транспортом в суммарную продолжительность перелета по конкретному маршруту включается время стыковок между рейсами в количестве до четырех часов. Генеральный секретарь предлагает сократить максимальную продолжительность стыковок, учитываемых при исчислении суммарной продолжительности поездки, до двух часов (A/66/676, пункты 16 и 92(e)). По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что сокращение допускаемой для учета продолжительности стыковок при расчете общей продолжительности перелета с четырех до двух часов позволит уменьшить число случаев, в которых разрешается проезд бизнес-классом. Комитет был далее проинформирован о том, что при таком подходе обеспечивается справедливый баланс, поскольку учитывается, с одной стороны, что продолжительные поездки зачастую состоят из нескольких частей и что поездка завершается только после завершения перелета на всех участках, а с другой стороны, что при достаточно длительном времени ожидания не возникает дополнительного стресса. Это правило будет применяться в тех случаях, когда поездка в окончательное место назначения возобновляется или продолжается в тот же день. **С учетом вышеизложенного пояснения Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

Поездки, связанные с мероприятиями по учебной подготовке и повышению квалификации

35. Генеральный секретарь предлагает установить экономический класс в качестве нормы проезда воздушным транспортом для всех должностных лиц, совершающих поездку в связи с участием в мероприятиях по учебной подготовке и повышению квалификации (A/66/676, пункты 17 и 92(f)). Для поездок должностных лиц в связи с участием в таких мероприятиях в качестве инструкторов или в порядке исполнения своих служебных обязанностей класс проезда будет устанавливаться по обычной схеме определения нормы проезда.

36. Консультативный комитет отмечает, что понятия «учебная подготовка» и «повышение квалификации» определены в бюллетене Генерального секретаря ST/SGB/2009/9 и что они относятся ко всем мероприятиям по профессиональной подготовке, проводимым в Организации. В ходе рассмотрения Комитетом предлагаемого бюджета по программам на двухгодичный период 2012–2013 годов Генеральный секретарь, по запросу, сообщил, что административная инструкция в отношении поездок пересматривается, с тем чтобы предусмотреть в ней, что сотрудники, участвующие в учебных мероприятиях, финансируемых Управлением людских ресурсов, будут летать экономическим классом независимо от продолжительности поездок. Комитет приветствовал эту инициативу (см. A/66/7, пункт 105).

37. **Консультативный комитет не возражает против того, чтобы установить экономический класс в качестве нормы проезда воздушным транспортом для всех должностных лиц, совершающих поездки в связи с участием в учебных мероприятиях, и против того, чтобы класс проезда для должностных лиц, совершающих поездки в связи с участием в таких мероприятиях в качестве инструкторов или в порядке исполнения своих служебных обязанностей, устанавливался по обычной схеме определения нормы проезда.**

Поездки лиц, сопровождающих эвакуируемых

38. Генеральный секретарь также предлагает установить экономический класс в качестве нормы проезда для лиц, сопровождающих эвакуируемых (A/66/676, пункты 18 и 92(g)). По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что данное предложение касается медицинской эвакуации набираемых на международной основе сотрудников и членов их семей и набираемых на местной основе сотрудников и соответствующих членов их семей в связи с необходимостью оказания экстренной медицинской помощи в случаях, когда имеется серьезная угроза жизни и когда адекватная помощь не может быть оказана в имеющихся местных медицинских учреждениях. Сопровождающим может быть врач или медицинская сестра, которые уполномочены сопровождать данное лицо, или, в определенных случаях, член семьи. В случае смерти сопровождающему лицу может быть разрешена поездка для участия в похоронах и/или для сопровождения останков.

39. Генеральный секретарь предлагает установить экономический класс в качестве нормы проезда для сопровождающих, с тем чтобы они могли находиться в одном салоне с эвакуируемыми, которых они сопровождают (A/66/676, пункт 18). По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что обычным классом проезда воздушным транспортом в связи с медицинской эвакуацией является экономический класс, хотя фактический класс проезда определяется по рекомендации медицинского сотрудника Организации Объединенных Наций или врача медицинского пункта Организации Объединенных Наций. **С учетом данного разъяснения Консультативный комитет рекомендует, чтобы сопровождающие летали в салоне того же класса, что и эвакуируемые, которых они сопровождают.**

Добровольное понижение класса проезда с бизнес-класса до экономического класса повышенной комфортности

40. Генеральный секретарь также предлагает предусмотреть положение, предусматривающее поощрение добровольного понижения класса проезда с бизнес-класса до экономического класса повышенной комфортности или обычного экономического класса (A/66/676, пункты 19 и 92(h)). Далее предлагается, чтобы Организация рассмотрела возможность покрытия расходов на проезд экономическим классом повышенной комфортности в тех случаях, когда сотрудник добровольно соглашается на понижение класса обслуживания с более высокого на более низкий. Консультативный комитет отмечает, что такое положение позволит департаментам совершать больше официальных поездок при наличии того же объема ресурсов на финансирование поездок. **С учетом этого Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры, в том числе против варианта, предусматривающего рассмотрение Органи-**

заций возможности покрытия расходов на проезд экономическим классом повышенной комфортности.

Время на проезд, за исключением поездки в отпуск на родину и поездки для посещения семьи

Периоды отдыха по прибытии в пункт назначения

41. Генеральный секретарь предлагает впредь предоставлять периоды отдыха (12 часов по прибытии в данный пункт назначения) только в случае проезда экономическим классом, когда продолжительность поездки превышает 6 часов. В качестве обоснования указано, что должностным лицам, совершающим поездки в салоне класса, следующего непосредственно за первым, обеспечивается определенный уровень комфорта, который позволяет им являться на службу в разумный срок (4 часа) с момента прибытия в данный пункт назначения (A/66/676, пункты 20 и 93(a)). По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что Генеральный секретарь считает, что лица, совершающие поездки продолжительностью более 6 часов в салоне экономического класса, и лица, которые добровольно соглашаются понизить класс проезда, когда продолжительность перелета превышает 9 часов, не имеют того же уровня комфорта, который обеспечивается пассажирам в салоне бизнес-класса, и поэтому им будет разрешено являться на службу в течение 12 часов (вместо 4 часов) после прибытия в пункт назначения. **Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

Отмена промежуточных остановок для отдыха

42. Генеральный секретарь предлагает отменить промежуточные остановки для отдыха и тем самым снизить расходы на выплату суточных, которые пришлось бы выплачивать за время таких остановок для отдыха (A/66/676, пункты 21 и 93(b)). По его запросу, Консультативный комитет был проинформирован о том, что в соответствии с действующей политикой в отношении поездок разрешается делать однодневную остановку для отдыха в течение официальных поездок, общая продолжительность перелета на каждом участке которых превышает 16 часов. Например, в случае поездки сотрудников из Бангкока в Нью-Йорк, когда продолжительность перелета составляет не менее 20 часов, они могут просить предоставить им однодневную остановку для отдыха в пути. Комитет был далее проинформирован о том, что на практике большинство сотрудников не пользуется возможностью для остановки для отдыха. Более того, сотрудники, совершающие такие продолжительные поездки, имеют право на проезд в салоне бизнес-класса, в котором обеспечиваются настолько комфортные условия, что необходимости в остановке для отдыха нет. Комитет был также проинформирован о том, что реализация этого предложения позволит получить возможную экономию средств за счет снижения расходов на выплату суточных. **Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

Время на проезд в случае поездки в отпуск на родину или поездки для посещения семьи

Время на проезд в связи с использованием варианта выплаты паушальной суммы

43. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря изучить варианты наиболее эффективного использования системы паушальных выплат (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(f)). Консультативный комитет отмечает, что в соответствии с действующей политикой предусматривается предоставление времени на проезд на все поездки в отпуск на родину или поездки для посещения семьи. Комитет был проинформирован о том, что для каждой поездки продолжительностью менее 10 часов будет предоставляться время на проезд в количестве одного дня, для каждой поездки продолжительностью 10 часов и более, но менее 16 часов, — в количестве двух дней и для каждой поездки продолжительностью 16 часов и более — в количестве трех дней, благодаря чему уменьшится число дней ежегодного отпуска, необходимых для поездок в отпуск на родину или для посещения семьи. Комитет был также проинформирован о том, что Генеральный секретарь хочет обеспечить, чтобы сотрудники всегда использовали ежегодный отпуск, когда они выбирают вариант, предусматривающий паушальную выплату.

44. В связи с этим Генеральный секретарь предлагает предоставлять время на проезд только тем сотрудникам, которые фактически получают авиабилет от Организации. Таким образом, для поездок, совершаемых с использованием варианта, предусматривающего паушальную выплату, время на проезд предоставляться не будет, поскольку этот вариант, как правило, используется взамен всех льгот, связанных с конкретной поездкой (A/66/676, пункты 22 и 94(a)). По его запросу Комитет был проинформирован о том, что в настоящее время, когда сотрудники выбирают вариант, предусматривающий паушальную выплату, они тем самым отказываются от определенных установленных нормативных выплат, получаемых при использовании обычной процедуры, предусматривающих, в частности, оплату авиабилета, выплату суточных за время в пути, оплату терминальных расходов, оплату сверхнормативного и несопровождаемого багажа. По мнению Генерального секретаря, включение времени на проезд в число льгот, от которых в этом случае отказываются сотрудники, является обоснованным. Любое время на проезд, связанное с поездкой в отпуск на родину или поездкой для посещения семьи, будет вычитаться из ежегодного отпуска. **С учетом данных разъяснений Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

Сокращение предоставляемого времени на проезд до фактического количества календарных дней

45. Генеральный секретарь предлагает сократить предоставляемое на проезд время в связи с поездкой в отпуск на родину или для посещения семьи и обратно до фактического количества календарных дней, затрачиваемых на проезд по утвержденному маршруту (A/66/676, пункты 23 и 94(b)). **Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

Паушальная выплата

Терминология, используемая в связи с определением размера паушальной выплаты

46. Генеральный секретарь предлагает в разделе административной инструкции в отношении официальных поездок, посвященном определению размера паушальной выплаты, фразу «75 процентов от полного тарифа на проезд экономическим классом» заменить фразой «75 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом», предлагаемого наименее дорогостоящим авиаперевозчиком, выполняющим регулярные рейсы (A/66/676, пункты 24 и 95(a)). Консультативный комитет отмечает, что это предложение сделано для того, чтобы привести терминологию, используемую в административной инструкции в отношении официальных поездок, в соответствие с терминологией, используемой в отрасли авиаперевозок.

47. По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что термин «полный тариф на проезд экономическим классом» был выбран во время введения системы паушальных выплат для отражения использования тарифа на авиабилеты без ограничений в отношении заблаговременного приобретения, остановки в пути или других ограничений авиаперевозчиков, который ранее обозначался как тариф на проезд воздушным транспортом класса “Y”. Было отмечено, что с тех пор структура цены и обозначение изменились и что предлагаемый термин «наименее ограничительный тариф на проезд экономическим классом» будет точнее отражать сегодняшнюю структуру цены и поэтому позволит занимающимся поездками подразделениям, которым поручено определять суммы паушальных выплат, использовать наименее ограничительный тариф, даже если он не обозначен как тариф класса “Y” или как полный тариф на проезд экономическим классом. Комитет был далее проинформирован о том, что предполагается, что это изменение никоим образом непосредственно не скажется на фактических суммах паушальных выплат, размер которых определяется Организацией, и что оно призвано просто уточнить тип тарифов, используемых для расчета указанных выплат.

48. С учетом данного разъяснения и заверения представителей Генерального секретаря в том, что реализация упомянутого предложения не скажется на фактических суммах паушальных выплат, Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.

Расширение использования паушальных выплат

49. Генеральный секретарь предлагает распространить использование варианта, предусматривающего паушальную выплату, на поездки при первоначальном назначении, переводе или назначении в другое место службы и рассчитывать размер такой выплаты исходя из того, что она должна составлять 75 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом (A/66/676, пункты 25 и 95(b)). **С учетом предоставленной информации, которая отражена в пунктах 46 и 47 выше, и в соответствии с его позицией в отношении системы паушальных выплат, выраженной в пункте 48 выше, Консультативный комитет не возражает против принятия этой меры.**

IV. Прочие вопросы

Отслеживание расходов

50. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря предложить механизм, позволяющий эффективно отслеживать в Секретариате все расходы, сопряженные с коммерческими воздушными перевозками (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(a)). В его докладе Генеральный секретарь отмечает, что в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, отделениях вне Центральных учреждений и в региональных комиссиях такие расходы напрямую учитываются в системе ИМИС и фиксируются с достаточной степенью детализации. Однако отмечается, что в миротворческих миссиях и в большинстве специальных политических миссий используется прикладная система «Sun», которая не позволяет отслеживать расходы на поездки воздушным транспортом с достаточно подробной разбивкой по категориям, т.е. в более подробной разбивке, чем по статьям расходов. Ожидается, что внедрение системы «Умоджа» позволит надлежащим образом отслеживать и классифицировать все расходы на поездки воздушным транспортом (A/66/676, пункты 66 и 67). В этой связи Консультативный комитет напоминает, что в его докладе об информационно-коммуникационных технологиях он выразил мнение, что государствам-членам должны быть даны заверения в том, что проект «Умоджа» будет осуществлен в соответствии с пересмотренными сроками (см. A/66/7/Add.1, пункт 11). **Консультативный комитет ожидает получение дополнительной информации по данному вопросу после внедрения системы «Умоджа».**

Система «Умоджа»

51. Генеральная Ассамблея просила также Генерального секретаря в первоочередном порядке внедрить связанный с поездками модуль системы «Умоджа», с тем чтобы облегчить и лучше регулировать всю относящуюся к поездкам деятельность Организации Объединенных Наций, включая сбор необходимых данных для заключения глобальных контрактов с авиакомпаниями и их альянсами (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(c)). В его докладе Генеральный секретарь отмечает, что систему «Умоджа» предполагается полностью ввести в действие в 2015 году, при этом весь модуль поездок, включая функции подачи заявок на поездки, планирования поездок и учета путевых расходов, предполагается ввести в действие в 2014 году (см. A/66/676, пункты 68–71). В этой связи Комитет напоминает, что в его докладе об информационно-коммуникационных технологиях он выразил мнение, что государствам-членам должны быть даны заверения в том, что система «Умоджа» будет внедрена в соответствии с пересмотренными сроками (см. A/66/7/Add.1, пункт 11). **Консультативный комитет ожидает получение дополнительной информации по данному вопросу после внедрения системы «Умоджа».**

Делегирование полномочий на предоставление в порядке исключения разрешений на проезд первым классом

52. В пункте 8 своей резолюции 65/268 Генеральная Ассамблея отметила увеличение числа исключений, санкционируемых Генеральным секретарем на основании резолюции 42/214, и просила Генерального секретаря прилагать все усилия к тому, чтобы предоставление таких исключений регулировалось более

четко. Генерального секретаря просили также ввести ряд четких и всеобъемлющих руководящих принципов, призванных лучше регламентировать предоставление в порядке исключения разрешений на повышение класса проезда воздушным транспортом, в частности, ограничивающих такое повышение, если оно производится по медицинским причинам, бизнес-классом, не затрагивая при этом случаев экстренной медицинской необходимости (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(d)).

53. В его докладе Генеральный секретарь поясняет, что к числу обстоятельств, в которых делаются исключения, относятся: а) медицинские показания; б) отсутствие свободных мест в установленном классе проезда и необходимость выезда сотрудника в определенный день; в) пассажир считается видным деятелем; г) пассажир считается известной на международном уровне личностью и безвозмездно оказывает свои услуги Организации; е) пассажиру по завершении полного рабочего дня предстоит совершить перелет, с тем чтобы приступить к работе сразу же по прибытии в место назначения (A/66/676, пункт 73). Генеральный секретарь также отмечает, что даже с учетом случаев наличия медицинских показаний число случаев повышения класса проезда до первого класса весьма ограничено: с 2009 года отмечен только один такой случай. По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что в период с 1 июля 2010 года по 31 декабря 2011 года было сделано 31 исключение, ни одно из которых не было сделано по медицинским соображениям или для сотрудника, которому предстояло совершить перелет по завершении полного рабочего дня и приступить к работе сразу же по прибытии в место назначения. **Консультативный комитет продолжит рассмотрение данного вопроса в контексте двухгодичного доклада Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом, представляемого в соответствии с решением 57/589 и резолюцией 63/268 Генеральной Ассамблеи.**

Закупки

54. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря обеспечить, чтобы процесс заключения всех контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом осуществлялся в полном соответствии со следующими общими принципами закупочной деятельности, установленными в положении 5.12 Финансовых положений: а) максимальная рентабельность затрат; б) справедливость, добросовестность и транспарентность; в) реальный международный конкурс; г) интересы Организации Объединенных Наций, — и обеспечить, чтобы этот процесс предусматривал вариант присуждения контракта сразу нескольким подрядчикам, что позволит повысить конкуренцию между выбранными поставщиками (резолюция 65/268, пункт 6).

55. По запросу в отношении мер, принятых по просьбе Генеральной Ассамблеи, касающейся использования нескольких подрядчиков, Консультативный комитет был проинформирован о том, что Генеральный секретарь принял это во внимание при проведении последнего конкурса на заключение с агентством путешествий контракта на оказание соответствующих услуг в Центральных учреждениях. Было отмечено, что запрос предложений на предоставление услуг по управлению поездками, опубликованный в январе 2010 года, содержал положения, четко предусматривающие предлагаемый Организацией вариант заключения договора с несколькими поставщиками, если такой вариант обеспечит максимальную рентабельность затрат. Комитет был далее проинформи-

рован о том, что при рассмотрении предложений, представленных участвующими в этом конкурсе поставщиками, Секретариат отметил, что использование одного агентства путешествий считается в данной отрасли оптимальным методом как в частном, так и в государственном секторах. Поскольку в любом контракте на предоставление услуг агентства путешествий в настоящее время предусматривается, что корпоративный клиент оплачивает все расходы, понесенные агентством, в случае заключения договора с несколькими агентствами, Организации придется покрывать расходы каждого агентства путешествий на обеспечение его функционирования, в том числе расходы, связанные с использованием глобальных систем бронирования билетов, оплатой услуг агентов, арендой помещений, использованием телекоммуникационных систем и административной поддержкой. Таким образом, в случае присуждения контракта нескольким подрядчикам возникновение дополнительных расходов приведет к увеличению общей стоимости контракта для Организации Объединенных Наций, но не даст каких-либо ощутимых выгод.

56. Кроме того, по запросу в отношении стоимости контракта с поставщиком Консультативный комитет был проинформирован о том, что общая стоимость услуг агентства путешествий, предоставленных в Центральных учреждениях в 2011 году Организации Объединенных Наций, Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Управлению Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов и Фонду Организации Объединенных Наций в области народонаселения (ЮНФПА), составила 2 978 977 долл. США, а в 2012 году, по оценке, составит 2 802 246 долл. США. Комитет был далее проинформирован о том, что эти данные свидетельствуют о сокращении расходов на 6 процентов, или на 176 731 долл. США, при этом количество бронирований поездок из Нью-Йорка, сделанных агентством путешествий Организации Объединенных Наций, увеличилось на 6,6 процента. Согласно информации, предоставленной представителями Генерального секретаря, сокращение расходов на 6 процентов обусловлено тем, что агенты переехали из помещений Организации Объединенных Наций в более дешевые помещения. Была получена также определенная экономия за счет повышения эффективности благодаря тому, что службы агентства, обслуживающие ПРООН, ЮНФПА, Управление Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов, Структуру Организации Объединенных Наций по вопросам гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин (Структура «ООН-женщины») и Секретариат Организации Объединенных Наций, размещены в одном здании за пределами Центральных учреждений.

57. Консультативный комитет придерживается мнения о том, что с учетом объема соответствующих расходов Генеральной Ассамблее следует просить Генерального секретаря изучить другие эффективные с точки зрения затрат варианты закупки услуг на организацию поездок воздушным транспортом, принимая во внимание также опыт других организаций.

Проведение проверки Управлением служб внутреннего надзора

58. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря поручить Управлению служб внутреннего надзора провести всеобъемлющую проверку всей деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, и соответствующей практики (резолюция 65/268, пункт 12). По его запросу Консультатив-

ный комитет был проинформирован о том, что начало проведения Управлением служб внутреннего надзора всеобъемлющей проверки деятельности, связанной с поездками, было запланировано на февраль 2012 года. **Комитет ожидает получения результатов проверки, проведенной Управлением служб внутреннего надзора.**

Координация

59. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря содействовать улучшению координации в рамках всей системы Организации Объединенных Наций в вопросах поездок воздушным транспортом, в том числе путем обращения к опыту таких существующих органов, как Межучрежденческая сеть оформления поездок (резолюция 65/268, приложение, пункт 2(b)). Генеральный секретарь отмечает, что Межучрежденческая сеть оформления поездок изучила возможность заключения глобальных соглашений с авиаперевозчиками и пришла к выводу, что заключение таких соглашений, как представляется, не является эффективным с точки зрения затрат. Вместо этого организации системы Организации Объединенных Наций задействуют свою коллективную покупательную способность для получения от авиаперевозчиков скидок (A/66/676, пункты 26–40).

Консультации с другими структурами и персоналом

60. Консультативный комитет попросил дать разъяснения в отношении сферы применения изменений к существующим правилам в отношении поездок воздушным транспортом. Комитет был проинформирован о том, что решения Генеральной Ассамблеи имеют обязательную силу для тех организаций общей системы Организации Объединенных Наций, которые применяют Положения и правила о персонале Организации Объединенных Наций, если не предусмотрено иное. Комитет исходит из такого понимания, что Правила о персонале составлены в консультации со всеми организациями, которые применяют Положения и правила о персонале. В связи с этим Комитет хотел бы также напомнить, что Генеральная Ассамблея подчеркнула важность содержательного и конструктивного диалога между персоналом и администрацией, в частности по вопросам, связанным с людскими ресурсами, и призвала обе стороны активизировать усилия по преодолению разногласий и возобновить процесс консультаций (резолюция 63/250, раздел I, пункт 2). **Консультативный комитет надеется, что это будет обеспечено.**