



NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA
GENERAL



Distr.
GENERAL

A/C.5/788
14 octubre 1959
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

Decimocuarto período de sesiones
QUINTA COMISION
Tema 44 del programa

PROYECTO DE PRESUPUESTO PARA EL EJERCICIO ECONOMICO DE 1960

Normas establecidas para los viajes del personal

Informe del Secretario General

1. En octubre de 1958, la Quinta Comisión acordó (A/4061, párr. 9)^{1/} que la cuestión de las normas establecidas para los viajes del personal debería ser revisada por la Asamblea General en su decimocuarto período de sesiones, basándose en los informes que habrían de presentarle el Secretario General y la Comisión Consultiva en Asuntos Administrativos y de Presupuesto.
2. Todos los viajes que emprenden los funcionarios a expensas de las Naciones Unidas entran en una de las tres categorías siguientes, por cuyo concepto se ha hecho una consignación presupuestaria (para 1960) en las secciones indicadas:

Proyecto de Presupuesto para 1960

- | | |
|--|--|
| a) Viajes en comisión de servicio | Sección 8, capítulo I (viajes del personal para asistir a reuniones); capítulo II (otros viajes en comisión de servicio) |
| b) Viajes en uso de licencia para visitar el país de origen | Sección 8, capítulo III |
| c) Viajes por motivos de nombramiento, traslado y rescisión de nombramientos | Sección 7, capítulo III, partida 1) |

1/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimotercer período de sesiones, Anexos, tema 43 del programa.

3. Las condiciones de viaje actualmente autorizadas son las siguientes:

a) Viajes en comisión de servicio

- i) Viajes por vía aérea: Los funcionarios de todas las categorías (con las excepciones que se señalan más adelante) tienen derecho a hacer en primera clase los viajes en comisión de servicio. Pueden autorizarse las literas, cuando las circunstancias lo justifiquen, para los funcionarios de la categoría de Subsecretarios. Hace poco se han autorizado vuelos en primera clase (no de lujo) en avión a retropropulsión para los viajes trasatlánticos. Los viajes por el interior del continente europeo se hacen normalmente en clase turista. Cuando se trata de grupos de funcionarios cuyo viaje se debe a la celebración de una conferencia, y siempre que las circunstancias lo justifiquen, se contratan vuelos especiales o se hacen otros arreglos. Obteniendo pasajes inferiores a los de primera clase, en la medida en que ello es factible. Así se hizo para los períodos de sesiones que celebraron en 1959 la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente en Broadbeach (Australia), el Consejo Económico y Social en la Ciudad de México y la Comisión Económica para América Latina en la ciudad de Panamá.
- ii) Viajes por vía marítima: Normalmente no se autoriza el viaje por vía marítima, aunque en casos especiales puede aprobárselo a título excepcional. En estos casos se conceden las condiciones mínimas de la primera clase. No obstante, si las necesidades del servicio no lo impiden, los funcionarios pueden viajar por mar cuando así lo desean, siempre y cuando se le reembolsen a la Organización los gastos extraordinarios que ello represente, y la diferencia entre la duración del viaje por vía aérea y por vía marítima se carga a las vacaciones anuales del funcionario.
- iii) Viajes por ferrocarril: Por regla general, se le concede el viaje en primera clase a todo el personal.

El derecho a coche cama se concede de la manera siguiente:

Para viajar por América del Norte: funcionarios de la categoría de Subsecretarios, un compartimiento; categorías D-2 y D-1, camarote individual; categoría P-5 e inferiores, cabina. Para

/...

viajar por Europa: categoría D-1 y superiores, camarote individual; categoría P-5 e inferiores, camarote para dos personas.

- b) Viajes en uso de licencia para visitar el país de origen
- i) Viajes en avión: Para el personal de la categoría D-1 y categorías superiores, pasaje ordinario de primera clase. Para el personal de la categoría P-5 y categorías inferiores, pasaje de clase turista (o clase económica cuando no haya clase turista) para los vuelos de menos de 16 horas de duración, y pasaje de primera clase para los vuelos de más de 16 horas. Al personal que viaja en las clases turista o económica se le concede un subsidio por exceso de equipaje equivalente al que rige para los vuelos de primera clase.
 - ii) Viajes por mar: Pasaje mínimo de primera clase para el personal de la categoría D-1 y categorías superiores. Pasaje de clase cabina o equivalente para el personal de la categoría P-5 y categorías inferiores.
 - iii) Viajes por ferrocarril: Igual que para los viajes en comisión de servicio.
- c) Viajes por razón de nombramiento, traslado o cese en el servicio
- i) Viajes en avión: Pasaje ordinario de primera clase para todo el personal.
 - ii) Viajes por mar: Pasaje mínimo de primera clase para todo el personal.
 - iii) Viajes por ferrocarril: Igual que para los viajes en comisión de servicio.

4. Aunque el Reglamento del Personal de las Naciones Unidas estipula que las condiciones y definiciones para el pago de gastos de viaje de los funcionarios han de ser determinados por el Secretario General, en dos ocasiones diferentes hubo comités de expertos de la Asamblea General que estudiaron la cuestión de las normas relativas a los viajes. En 1949 el Comité de Expertos en materia de Sueldos, Subsidios y Licencias expresó la opinión (A/C.5/331, párrafo 100) de que "sería más compatible con la dignidad y la posición de la Organización que estos funcionarios, [de los grados superiores e intermedios] al efectuar viajes en comisión de servicio, viajen en primera clase y no en segunda clase (o su equivalente) según se hace actualmente siempre que puedan obtenerse dichos pasajes".

No obstante, por recomendación de la Comisión Consultiva (A/1313, párrafos 59 y 60)^{2/}, la Quinta Comisión decidió que debía dejarse en manos del Secretario General, como lo estaba en aquel momento, el determinar la forma en que deban satisfacerse las necesidades de la Organización. Se presentó la segunda ocasión cuando, en 1956, el Comité encargado de estudiar el Régimen de Sueldos, Subsidios y Prestaciones sugirió (A/3209, párrafo 277) que "la práctica de las diversas organizaciones es indebidamente costosa en algunos aspectos, y que podrían obtenerse economías apreciables sin complicar demasiado el régimen," y que en muchos viajes que se realizan por determinadas partes del mundo, el personal de categoría inferior a la de Director y Oficial Mayor podría muy bien viajar en segunda clase. La Quinta Comisión coincidió con esa sugerencia (A/3558, párrafo 121)^{3/} y con una recomendación paralela de la Comisión Consultiva (A/3505, anexo)^{3/} en el sentido de que el Secretario General debería preparar una revisión de normas relativas a los viajes, de forma que en 1957 se pudiese efectuar economías en el total de los gastos de viaje.

5. Tanto en 1956^{4/} como en 1957^{5/} el Secretario General adoptó el criterio de que la fijación de normas relativas a los viajes era asunto que requería previas consultas entre las organizaciones participantes, pues se trataba de uno de los componentes del régimen común de sueldos y prestaciones, con el fin de lograr el máximo de uniformidad posible en las normas. A su modo de ver, había poco margen para realizar economías apreciables rebajando aún más las normas que rigen para los funcionarios internacionales.

6. En consecuencia, desde entonces se han celebrado consultas con los organismos especializados. La cuestión concreta de las clases de pasaje y del modo de viajar del personal de las Naciones Unidas y de los organismos especializados fue examinada en el período de sesiones de 1959 de la Comisión Consultiva en Asuntos Administrativos y de Presupuesto, tomando como base un informe presentado por la Organización de Aviación Civil Internacional sobre las prácticas seguidas por

2/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, Quinto período de sesiones, Suplemento No. 7A.

3/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, Undécimo período de sesiones, Anexos, tema 51 del programa.

4/ Ibid., Quinta Comisión, 585a. sesión.

5/ Ibid., Duodécimo período de sesiones, Quinta Comisión, 638a. sesión.

las organizaciones y por determinados servicios exteriores con respecto al costo, tiempo de viaje concedido y clase de pasaje. Se ha puesto de relieve que las condiciones de viaje establecidas por las Naciones Unidas para su personal, bien sea para los viajes en comisión de servicio o para los viajes en uso de licencia para visitar el país de origen, en ningún caso son más generosas y en muchos casos son notablemente inferiores a las que la mayoría de los Estados Miembros concede a los funcionarios de su servicio exterior.

7. Cabe señalar a este respecto que los tipos de pasajes actualmente autorizados para los viajes en uso de licencia para visitar el país de origen representan una mengua progresiva de esos tipos desde los días iniciales de las Naciones Unidas. Esto es motivo de creciente preocupación para el personal. En 1946, los miembros del personal, sin distinción de categoría, estaban autorizados a viajar en primera clase ya fuera por mar o por aire. En 1947, estos tipos de pasajes fueron modificados de suerte, que los miembros del personal de categoría inferior a la de Oficial Mayor, debían viajar en clase "cabina" o su equivalente cuando se tratase de viajes por mar, y en clase "turista" cuando se tratase de viajes en avión entre Nueva York y la Europa occidental. Esos tipos de viaje aéreo han sufrido en muchos casos una nueva mengua como resultado de la reducción de las condiciones correspondientes a la clase "turista".

8. La Comisión Consultiva en Asuntos Administrativos y de Presupuesto prestó especial atención a los problemas creados por la implantación de servicios aéreos en aparatos a retropropulsión y por la tendencia de las líneas aéreas comerciales de reemplazar las clases "primera" y "turista" existentes por las clases denominadas "de lujo" y "económica". La Comisión reconoció que cada organización tuvo que hacer frente a estos problemas según sus peculiares necesidades en lo concerniente a los viajes de su personal, bien en cumplimiento de funciones oficiales o bien en uso de licencia para visitar el país de origen, y llegó a la conclusión de que era casi imposible lograr uniformidad en las prácticas dadas las condiciones que actualmente prevalecen. Convino en volver a ocuparse de esta cuestión más adelante cuando se tuviese una perspectiva más clara de las condiciones imperantes en lo relativo a los viajes en aviones a retropropulsión y a la política de precios de las compañías aéreas.

9. En los gastos de viaje que se sufragan con arreglo a las secciones 8 y 7 se incluyen las cantidades correspondientes a las dietas pagaderas durante los

/...

períodos de ausencia de los funcionarios de su lugar de destino. A los efectos de un análisis comparativo de las normas de viaje, pueden razonablemente tenerse en cuenta estos pagos. En lo que respecta quizá al 90% del personal, los tipos de dietas son apreciablemente inferiores a las autorizadas para los miembros independientes de comités de expertos que viajan por cuenta de las Naciones Unidas. La diferencia en la mayoría de los casos oscila entre el 30% y el 40%, y en algunos casos llega al 50%.

10. Habida cuenta de lo que antecede, el Secretario General cree que para proceder a una nueva revisión de los tipos de pasaje habría que esperar el momento en que se haya generalizado entre el personal el viaje en aviones a retropropulsión y en que las compañías aéreas hayan efectuado de modo más firme y uniforme las adaptaciones fundamentales en las diferentes clases de servicio y precios de los pasajes. Es razonable presumir que esto ocurrirá dentro de los dos años próximos.
