



NATIONS UNIES
ASSEMBLEE
GENERALE



Distr,
GENERALE
A/C.5/788
14 octobre 1959
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Quatorzième session
CINQUIÈME COMMISSION
Point 44 de l'ordre du jour

PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1960

Conditions de voyage des fonctionnaires

Rapport du Secrétaire général

1. En octobre 1958, la Cinquième Commission a décidé (A/4061, paragraphe 9)^{1/} que la question des conditions de voyage des fonctionnaires serait examinée à la quatorzième session de l'Assemblée générale, sur la base de rapports que présenteraient le Secrétaire général et le Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires,

2. Les voyages que les fonctionnaires font aux frais de l'Organisation se répartissent entre les trois catégories suivantes et ont fait l'objet de demandes de crédits (pour 1960) dans les chapitres indiqués ci-après :

Projet de budget pour 1960

- | | |
|--|---|
| a) Voyages en mission | Chapitre 8, article premier (Frais de voyage du personnel envoyé à des sessions); article II (Frais de voyage du personnel en mission - abstraction faite des sessions) |
| b) Voyages pour le congé dans les foyers | Chapitre 8, article III |
| c) Voyages à l'occasion du recrutement des mutations ou de la cessation de service | Chapitre 7, article III i) |

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, treizième session, Annexes, point 43 de l'ordre du jour.

3. Les conditions de voyage actuellement autorisées sont les suivantes :

a) Voyages en mission

- i) Avion : Quel que soit leur grade, les fonctionnaires ont droit (sous réserve des exceptions énumérées ci-après) à la première classe standard quand ils voyagent en mission. Les fonctionnaires du rang de Sous-Secrétaire peuvent, dans certains cas, être autorisés à voyager en couchette. Les fonctionnaires voyageant en avion à réaction, ont récemment été autorisés à voyager en première classe standard (mais non en classe "de luxe"), pour la traversée de l'Atlantique. Normalement, les voyages en Europe ne se font qu'en classe touriste. Dans le cas de groupes de fonctionnaires qui se rendent à des conférences, et à condition que les circonstances le justifient, l'Administration affrète des avions ou prend d'autres arrangements pour faire voyager les intéressés dans des conditions inférieures à celles de la première classe, si la chose est faisable. Tel a été le cas pour les sessions de 1959 de la Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient (à Broadbeach, Australie), du Conseil économique et social (à Mexico) et de la Commission économique pour l'Amérique latine (à Panama).
- ii) Bateau : Normalement, les fonctionnaires ne sont pas autorisés à voyager en bateau. (Des dérogations peuvent être autorisées à titre exceptionnel; en pareil cas, les intéressés voyagent en première classe, au tarif minimum de cette classe.) Sous réserve des exigences du service, les fonctionnaires peuvent, cependant, voyager en bateau à condition que toute dépense supplémentaire qui en résulterait soit remboursée à l'Organisation et que la différence des délais de routes entre le voyage en avion et le voyage en bateau soit imputée sur le congé annuel des intéressés.
- iii) Chemin de fer : En règle générale, tous les fonctionnaires ont droit à la première classe.
Les fonctionnaires sont autorisés à voyager en wagon-lit dans les conditions suivantes :

Pour les voyages en Amérique du Nord : fonctionnaires du rang de Sous-Secrétaire, ~~compartiment~~-salon (compartiment); D-2 et D-1, compartiment à une seule personne; P-5 et au-dessous, compartiment à deux personnes. Pour les voyages en Europe : D-1 et au-dessus, compartiment à une personne; P-5 et au-dessous, compartiment à deux personnes.

b) Voyages pour le congé dans les foyers

i) Avion : Pour les fonctionnaires de la classe D-1 et au-dessus, première classe standard. Pour les fonctionnaires de la classe P-5 et au-dessous, classe touriste (ou classe économique quand il n'existe pas de classe touriste) pour les voyages de moins de 16 heures; première classe pour les voyages de plus de 16 heures. Les fonctionnaires qui voyagent en classe touriste ou en classe économique ont droit à un excédent de bagages, le total autorisé correspondant à la franchise accordée pour la première classe.

ii) Bateau : Pour les fonctionnaires de la classe D-1 et au-dessus, première classe, au tarif minimum de cette classe. Pour les fonctionnaires de la classe P-5 et au-dessous, classe cabine ou équivalent.

iii) Chemin de fer : Comme dans le cas des voyages en mission.

c) Voyages à l'occasion du recrutement, des mutations ou de la cessation de service

i) Avion : Première classe standard pour tous les fonctionnaires.

ii) Bateau : Première classe, au tarif minimum de cette classe, pour tous les fonctionnaires

iii) Chemin de fer : Comme dans le cas des voyages en mission.

4. Bien que le Statut du personnel de l'ONU prévoit que les conditions et les définitions régissant le paiement des frais de voyage des fonctionnaires seront établies par le Secrétaire général, la question des conditions de voyage a été étudiée par des comités d'experts de l'Assemblée générale en deux occasions. En 1949 d'abord, le Comité d'experts en matière de traitements et salaires, indemnités et congés a exprimé l'opinion (A/C.5/331, paragraphe 100) qu'"il serait plus compatible avec le prestige et la dignité de l'Organisation que ses

fonctionnaires [fonctionnaires des grades supérieurs et intermédiaires], lorsqu'ils sont en mission officielle, voyagent en première classe, plutôt qu'en deuxième classe (ou classe équivalente), ce qui est actuellement la règle chaque fois qu'il y a des places disponibles". Toutefois, sur la recommandation du Comité consultatif (A/1313, paragraphes 59 et 60)^{2/}, la Cinquième Commission a décidé que le Secrétaire général devait continuer à avoir la latitude voulue pour répondre aux besoins de l'Organisation. Puis en 1956, le Comité d'étude du régime des traitements a estimé (A/3209, paragraphe 277) "que la pratique suivie par les diverses organisations est trop onéreuse à certains égards, qu'il serait possible de réaliser des économies appréciables sans compliquer indûment le système en vigueur" et que, pour de nombreux déplacements dans certaines régions du monde, les fonctionnaires de rang inférieur à celui de Directeur ou d'Administrateur général pourraient fort bien voyager en deuxième classe. La Cinquième Commission a approuvé cette suggestion (A/3558, paragraphe 121)^{3/} ainsi qu'une recommandation analogue du Comité consultatif (A/3505, annexe)^{3/}, tendant à ce que le Secrétaire général établisse de nouvelles règles en matière de voyages afin de réaliser en 1957 des économies sur le total des frais de voyage.

5. En 1956^{4/} et à nouveau en 1957^{5/}, le Secrétaire général a exprimé l'avis que, comme les conditions de voyage constituaient l'un des éléments du régime commun des traitements et indemnités, leur adoption devait faire l'objet de consultations préalables entre les organisations participantes, de manière que l'on mette au point des normes aussi uniformes que possible. Selon lui, un nouvel abaissement des conditions de voyage applicables aux fonctionnaires internationaux ne permettrait guère de réaliser des économies substantielles.

2/ Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquième session, Supplément No 7A.

3/ Documents officiels de l'Assemblée générale, onzième session, Annexes, point 51 de l'ordre du jour.

4/ Ibid., Cinquième Commission, 585ème séance.

5/ Ibid., douzième session, Cinquième Commission, 638ème séance.

6. En conséquence, des consultations ont eu lieu depuis avec les institutions spécialisées. A sa session de 1959, le Comité consultatif pour les questions administratives a étudié la question des conditions et du mode de voyage des fonctionnaires de l'ONU et des institutions spécialisées, en se fondant sur un rapport de l'Organisation de l'aviation civile internationale relatif aux règles que les organisations et un certain nombre de services diplomatiques appliquent en ce qui concerne les frais de voyage, les délais de route et les conditions de voyage. Ce rapport montre que les conditions de voyage autorisées pour les fonctionnaires de l'ONU, qu'il s'agisse de missions ou de congés dans les foyers, loin de jamais être plus généreuses que celles que la plupart des gouvernements des Etats Membres consentent à leurs agents des services diplomatiques, sont dans de nombreux cas sensiblement inférieures.

7. Il y a lieu de relever à cet égard que les conditions de voyage actuellement fixées pour le congé dans les foyers traduisent un abaissement progressif des normes depuis la création de l'ONU. C'est là un fait qui n'est pas sans inquiéter de plus en plus le personnel. En 1946, tous les fonctionnaires, quel que fût leur grade, étaient autorisés à voyager en première classe, en bateau ou en avion. En 1947, ces règles ont été remaniées, et les fonctionnaires d'un grade inférieur à celui d'Administrateur principal, n'ont désormais plus eu droit qu'à la classe cabine (ou équivalent) pour tous les voyages en bateau et à la classe touriste pour les voyages en avion entre New York et l'Europe occidentale. Dans de nombreux cas, les fonctionnaires voyagent en avion dans des conditions encore inférieures, du fait de la suppression partielle de la classe touriste.

8. Le CCQA a également étudié de près les problèmes soulevés par la mise en service d'avions à réaction et par la tendance qu'ont les compagnies aériennes à remplacer la première classe et la classe touriste par une classe "de luxe" et une classe "économique". Le Comité a reconnu que chacune des organisations devait résoudre ces problèmes en tenant compte de la situation particulière où elle se trouve pour ce qui est des voyages de ses fonctionnaires en mission ou en congé dans les foyers et il a conclu qu'il n'était guère possible, dans les circonstances actuelles, de vouloir uniformiser la pratique suivie. Il a décidé de revenir ultérieurement sur cette question lorsqu'il sera possible de mieux discerner les conséquences de la mise en service des avions à réaction et de la politique tarifaire des compagnies aériennes.

9. Les frais de voyage inscrits aux chapitres 8 et 7 du budget comprennent certaines sommes correspondant aux indemnités journalières versées aux fonctionnaires qui se trouvent hors de leur lieu d'affectation. Lorsqu'on procède à une analyse comparative des conditions de voyage, il est normal de prendre ces versements en considération. Or, dans le cas de quelque 90 pour 100 des fonctionnaires considérés, le taux de l'indemnité journalière est sensiblement inférieur à celui dont bénéficient les membres indépendants de comités d'experts voyageant aux frais de l'ONU, la différence étant dans la plupart des cas de l'ordre de 30 et 40 pour 100 et atteignant parfois jusqu'à 50 pour 100.

10. Compte tenu de ce qui précède, le Secrétaire général estime qu'avant de procéder à un nouvel examen des conditions de voyage, il conviendrait d'attendre le moment où l'emploi des avions à réaction se sera généralisé et où les compagnies aériennes auront précisé et uniformisé leur système de classes et de tarifs. Il semble raisonnable de penser qu'il s'agirait d'un délai de deux ans.
