



## **Asamblea General**

Distr.  
GENERAL

A/C.5/46/3/Add.2  
19 de noviembre de 1991  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

Cuadragésimo sexto período de sesiones  
QUINTA COMISION  
Tema 106 del programa

### **PRESUPUESTO POR PROGRAMAS PARA EL BIENIO 1990-1991**

#### Condiciones de viaje por vía aérea

#### Informe del Secretario General

#### **Adición**

1. En el párrafo 4 de la sección XIII de su resolución 45/248 A, de 21 de diciembre de 1990, la Asamblea General pidió al Secretario General que estudiara la manera en que los descuentos y otros incentivos que ofrecen diversas líneas aéreas podrían utilizarse para que las Naciones Unidas obtuvieran economías y mejoraran las condiciones de viaje de los representantes de los Estados Miembros, los expertos que asisten a las reuniones de los órganos subsidiarios y el personal de la Secretaría sin necesidad de efectuar nuevos gastos.
2. A partir de 1985, las Naciones Unidas han concertado acuerdos con varias líneas aéreas en virtud de los cuales la Organización percibe descuentos mediante la acumulación de bonificaciones expresadas en millas o kilómetros que luego se convierten en pasajes gratuitos, así como acuerdos con otras líneas aéreas que ofrecen descuentos en forma de reembolsos en efectivo.
3. Sin embargo, las bonificaciones con pasajes gratuitos han causado considerables dificultades tanto a los viajeros como a la administración, debido a las restricciones impuestas a su uso. Al igual que los pasajes en vuelos chárter, estos pasajes son válidos para viajes entre dos puntos determinados y en general no autorizan cambios en el recorrido ni en las fechas de viaje. Muy a menudo sólo se puede viajar con estos pasajes en determinadas fechas, limitación que impide su uso en muchos casos. Además, sólo pueden utilizarse con las líneas aéreas que los emiten, es decir, no pueden ser endosados para viajar con otra línea aérea. Por otra parte, la experiencia de los últimos años ha mostrado que es muy difícil determinar y

controlar el kilometraje efectivo en concepto de bonificación o las sumas a que puede tener derecho la Organización, debido al complejo sistema de prorrateo entre diversas líneas aéreas cuando se utilizan varios porteadores en un mismo viaje. Por ello, el sistema de bonificaciones resulta engorroso y, en consecuencia, su uso y administración son onerosos. Por el contrario, los reembolsos en efectivo han permitido a la Organización hacer apreciables economías, como se indica en el párrafo 10 *infra*, pese a que los montos adeudados a la Organización son también difíciles de controlar.

4. El Secretario General celebró la petición de la Asamblea General respecto de la mejora de las condiciones de viaje, particularmente en vista de la calidad del servicio en clase económica que ha sido general estos últimos años. La baja del nivel de servicio en clase económica puede atribuirse, entre otras cosas, al uso más frecuente de tarifas con descuento y de vuelos chárter que atraen a grandes grupos de viajeros. La falta de espacio, el ruido excesivo y el servicio inadecuado, así como la falta de zonas de espera adecuadas en los aeropuertos que puedan utilizarse en caso de demoras o entre dos vuelos contribuyen a aumentar la fatiga causada por el viaje e impiden que el viajero en comisión de servicio aproveche eficientemente el tiempo de viaje.

5. En una reunión de los directores de los servicios médicos del sistema común de las Naciones Unidas celebrada en 1989 se examinaron las consecuencias para la salud de los viajes largos en clase económica. Se señaló que la combinación de espacio insuficiente para las piernas, la falta de actividad y la deshidratación extrañaban ciertos riesgos para la salud. En consecuencia, los directores de los servicios médicos recomendaron que todos los viajes por vía aérea de cinco horas o más de duración se hicieran en clase intermedia. En conversaciones celebradas en el marco del Comité Consultivo en Cuestiones Administrativas (Cuestiones de Personal y Cuestiones Administrativas Generales) (CCCA(PER)), varias organizaciones consideraron la posibilidad de aplicar la recomendación de los directores de los servicios médicos a todos los tipos de viaje (a saber, viajes oficiales en misión, viajes de nombramiento o reasignación, y viajes de vacaciones en el país de origen), con la excepción de los viajes relacionados con el subsidio de educación. Posteriormente varios organismos especializados de las Naciones Unidas han adoptado medidas para aumentar el uso de la clase intermedia en atención a esas consideraciones.

6. En cumplimiento de lo pedido por la Asamblea General en su resolución 45/248 A, se entablaron negociaciones con unas 15 de las principales líneas aéreas con que las Naciones Unidas tienen acuerdos de bonificación. Se propuso que los acuerdos existentes se modificaran con la devolución por parte de la Organización de los kilómetros acumulados a los efectos de la bonificación y la renuncia a futuras bonificaciones, a cambio de la reclasificación a clase intermedia de todos los viajes con tarifa de excursión y en clase económica. En todos los casos la respuesta fue negativa. Las líneas aéreas afirmaban, entre otras cosas, que no podrían asumir las pérdidas financieras que sufrirían si aceptaran la propuesta de las Naciones Unidas.

7. En tales circunstancias, el Secretario General estima que debe considerarse la posibilidad de modificar la definición del tiempo de viaje, en el marco de la norma de las nueve horas, para que incluya un período razonable para los trámites de embarque y desembarque. El tiempo que se necesita para ello no se tiene en cuenta en las normas de viaje actuales. Esta propuesta respondería en cierta medida a las inquietudes implícitas en el pedido de la Asamblea General respecto de la mejora de las condiciones de viaje.

8. Actualmente la mayor parte de las líneas aéreas suelen exigir que los trámites de embarque se inicien de dos a tres horas antes de la hora de salida. Ese tiempo se necesita para las verificaciones más estrictas que se llevan a cabo hoy en día en materia de seguridad, y los demás trámites previos al embarque. Análogamente, los trámites de desembarque y recuperación del equipaje llevan muchas veces hasta una hora. En consecuencia, si se incluye además el tiempo de viaje hacia y desde el aeropuerto, la duración total de un viaje aumenta por término medio, en cuatro horas o más para la salida y por lo menos dos horas para la llegada. Las demoras en las salidas de los vuelos aumentan aún más la duración total efectiva del viaje.

9. Teniendo en cuenta estas consideraciones, el Secretario General estima que para determinar la duración de un viaje se debería añadir en todos los casos una hora y media al tiempo programado de vuelo en concepto de trámites de embarque y una hora en concepto de trámites de desembarque y de desplazamiento hasta y desde el aeropuerto. Con esto aumentaría el uso de la clase económica y resultarían menos penosas las actuales condiciones de viaje en clase económica en los vuelos largos.

10. Las consecuencias financieras de la aplicación de esta propuesta en todos los lugares de destino se estiman provisionalmente en unos 930.000 dólares para el bienio 1992-1993. Hay que señalar al respecto que se prevé recibir durante el bienio reembolsos en efectivo de las líneas aéreas por un total de 800.000 dólares. Con arreglo a los procedimientos existentes, el monto total de dichos reembolsos se acreditará a la cuenta de ingresos diversos. Si la Asamblea General aprueba la presente propuesta, el Secretario General se propone informar acerca de los costos adicionales en ocasión del segundo informe sobre la ejecución del presupuesto para el bienio 1992-1993, en vista del carácter provisional de dichas estimaciones.

11. La presente propuesta podría aplicarse con carácter experimental durante dos años a partir del 1° de enero de 1992, con sujeción a la aprobación de la Asamblea General. El Secretario General presentaría un informe provisional sobre el experimento a la Asamblea General en su cuadragésimo séptimo período de sesiones.

-----

