



Assemblée générale

Distr.
GÉNÉRALE

A/C.5/48/83
29 juillet 1994
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarante-huitième session
CINQUIÈME COMMISSION
Point 123 de l'ordre du jour

PROJET DE BUDGET-PROGRAMME POUR L'EXERCICE BIENNAL 1994-1995

Examen des frais de voyage et des indemnités connexes des
fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies

Rapport du Secrétaire général

INTRODUCTION

1. Dans sa décision 46/450 du 20 décembre 1991, l'Assemblée générale a fait siennes les remarques et observations faites par le Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires à propos du rapport du Secrétaire général sur les conditions de voyage par avion (A/C.5/46/3/Add.2). Dans son rapport du 5 décembre 1991 (A/46/748), le Comité consultatif a estimé qu'il fallait procéder à un réexamen de la question des conditions de voyage et que "dans un souci d'uniformité et de cohérence, il faudrait ... tenir compte, lors de ce réexamen, des pratiques adoptées par les autres éléments du système des Nations Unies". Dans la décision susmentionnée, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa quarante-septième session, "une étude/évaluation du système actuel ainsi que des propositions précises".

2. Comme suite à la demande susmentionnée, le Secrétaire général a présenté à l'Assemblée générale, à sa quarante-septième session, un rapport intitulé "Examen des frais de voyage et des indemnités connexes des membres des organes et organes subsidiaires et des fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies" (A/C.5/47/61). Dans ce rapport, qui portait essentiellement sur des questions relatives aux frais de voyage et indemnités connexes des membres des organes et organes subsidiaires, le Secrétaire général a déclaré que, soucieux de faire examiner la question des conditions de voyage du personnel à l'échelle interorganisations, en l'inscrivant à l'ordre du jour du Comité consultatif pour les questions administratives (Questions de personnel et questions administratives générales), il avait jugé préférable de reporter à la quarante-huitième session de l'Assemblée générale la présentation de recommandations relatives aux voyages des fonctionnaires des Nations Unies.

3. En conséquence, l'Assemblée générale a décidé, dans sa résolution 47/460 du 23 décembre 1992, de différer l'examen du rapport du Secrétaire général sur les

conditions de voyage des membres des organes et organes subsidiaires jusqu'à ce qu'elle soit également saisie de son rapport sur les conditions de voyage des fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies.

4. En plus des demandes qu'elle avait formulées précédemment et dont il est question ci-dessus, l'Assemblée générale a, à sa quarante-huitième session, prié le Secrétaire général de "lui présenter à sa session en cours des propositions concernant les dispositions et arrangements prévus pour les voyages et les indemnités connexes, en vue de faire un meilleur usage des ressources, compte tenu de la pratique des États Membres" (résolution 48/228 du 23 décembre 1993, sect. II, par. 3).

I. DISPOSITIONS ET RÈGLES RÉGISSANT ACTUELLEMENT LES CONDITIONS DE VOYAGE PAR AVION DES FONCTIONNAIRES DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

5. Les conditions de voyage des fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies ont été modifiées à de nombreuses reprises depuis 1958, date à laquelle les voyages par avion sont devenus la norme. La portée et la nature de ces modifications ainsi que les dates auxquelles elles sont intervenues sont indiquées dans un aperçu de l'évolution des règles régissant les conditions de voyage qui figure à l'annexe I du présent rapport.

6. Les conditions de voyage des fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies et des personnes voyageant pour le compte de l'Organisation, autres que les membres de ses organes et organes subsidiaires, sont régies par les dispositions de l'instruction administrative ST/AI/249/Rev.3, qui sont récapitulées ci-après.

7. En règle générale, les voyages par avion s'effectuent en classe économique, selon le tarif le moins coûteux régulièrement appliqué. Des conditions de voyage plus favorables peuvent être appliquées en fonction du rang du voyageur, de la durée du voyage et de son objet.

8. Les secrétaires généraux adjoints et les sous-secrétaires généraux, ainsi que, le cas échéant, les membres de leur famille concernés, voyagent "dans la classe immédiatement inférieure à la première classe lors d'un voyage en mission ou à l'occasion de la nomination, de la mutation, de la cessation de service, du congé dans les foyers ou d'une visite familiale, quelle que soit la durée du vol considéré".

9. L'Organisation paie les frais de voyage des fonctionnaires de rang inférieur à celui de sous-secrétaire général "selon le tarif aérien le moins coûteux régulièrement appliqué (ou son équivalent)". Ce n'est que lorsque la durée d'un vol dépasse neuf heures que les intéressés voyagent "dans la classe immédiatement inférieure à la première classe lors d'un voyage en mission". Quelle que soit la durée d'un vol particulier, l'Organisation paie les frais de voyage de ces fonctionnaires et des membres de leur famille concernés selon le tarif aérien le moins coûteux, lors des voyages à l'occasion du congé dans les foyers ou d'une visite familiale et des voyages au titre des études.

10. À l'occasion de missions ou de conférences, l'Organisation prend des arrangements de voyage en groupe à des tarifs spéciaux, dans une classe inférieure à celles indiquées aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus.

II. ÉTUDE COMPARÉE DES CONDITIONS DE VOYAGE PAR AVION

11. Comme suite à diverses décisions et recommandations de l'Assemblée générale et du Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires, le Secrétariat a entrepris d'étudier d'abord les conditions de voyage et les pratiques en vigueur dans le système des Nations Unies. À titre de première démarche, et afin de répondre au souci d'uniformité et de cohérence émis par le Comité consultatif, un questionnaire détaillé a été envoyé en juillet 1992 à 16 institutions spécialisées et organismes des Nations Unies.

12. Il a également été décidé, à l'époque, d'envoyer un questionnaire analogue à chaque mission permanente auprès de l'Organisation des Nations Unies ainsi qu'à 15 organisations intergouvernementales n'appartenant pas au système des Nations Unies.

13. Toutes les institutions spécialisées, sauf une, et toutes les organisations intergouvernementales ont répondu au questionnaire. Soixante-deux (environ 30 %) des missions permanentes y ont répondu.

A. Examen des conditions de voyage pratiquées par les États Membres

14. Comme suite aux questionnaires envoyés aux Missions permanentes dans le cadre de l'examen général des conditions de voyage demandé par l'Assemblée générale à sa quarante-sixième session, le Secrétariat a, conformément à la résolution 48/228 de l'Assemblée générale, demandé à un échantillon de 22 États Membres de lui communiquer "la toute dernière version des textes qui fixent les règles applicables aux fonctionnaires du Ministère des affaires étrangères de son gouvernement, selon la classe à laquelle ils appartiennent, en matière de déplacements en avion". Compte tenu du peu de temps qui s'écoulerait entre cette dernière demande formulée par l'Assemblée générale (23 décembre 1993) et la date prévue pour la reprise de la quarante-huitième session, il avait été décidé de n'adresser le questionnaire qu'à un échantillon représentatif d'États Membres comprenant les membres du Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires ainsi que les présidents des groupes régionaux.

15. Seules trois missions permanentes ont répondu suffisamment à temps à cette demande de renseignements pour que leurs réponses puissent être prises en considération dans le présent rapport. On ne peut donc tirer aucune conclusion fiable de cette récente enquête. Les réponses aux questions sont récapitulées à l'annexe V du présent rapport pour information seulement.

16. Il avait été très difficile de faire une synthèse des réponses données par une soixantaine d'États Membres au questionnaire précédent. Compte tenu des différences de rang et de grade des voyageurs et en l'absence d'une terminologie uniforme, il avait été presque impossible de procéder à une comparaison systématique des conditions appliquées par les différents États Membres selon le rang des fonctionnaires et de dégager des règles régissant les voyages qui pourraient être appliquées à l'Organisation des Nations Unies. Pour les mêmes

raisons, une comparaison des données fournies par les organisations intergouvernementales n'appartenant pas au système des Nations Unies et de celles communiquées par les organismes des Nations Unies avait été tout aussi problématique. Deux facteurs qui ont compliqué l'opération : le manque de précision dans la description des normes applicables et la diversité des unités administratives habilitées à approuver des dérogations.

17. Compte tenu des facteurs exposés dans les paragraphes ci-dessus, le résumé des réponses reçues des 62 missions permanentes, qui figure dans l'annexe IV du présent rapport, est très difficile à interpréter. On peut cependant affirmer que les conditions de voyage offertes aux fonctionnaires gouvernementaux varient énormément d'un État Membre à l'autre. Certains autorisent les hauts fonctionnaires à voyager en première classe et le reste en classe affaires, tandis que d'autres offrent le voyage en première classe à leurs hauts fonctionnaires et le voyage en classe économique au reste. Certains États Membres ont indiqué qu'ils ne font aucune distinction quant au grade, à la classe ou au rang du voyageur lorsqu'ils fixent les conditions de voyage.

18. Il est très difficile de déterminer, à partir des réponses, le niveau des fonctionnaires que les différents États Membres qualifient de "hauts fonctionnaires". Certains ont précisé que cette catégorie comprenait les ministres et, dans deux cas, même le président. D'autres faisaient figurer des fonctionnaires de rang sensiblement inférieur dans la catégorie des "hauts fonctionnaires". D'autres, encore, n'ont pas précisé quels étaient les fonctionnaires considérés comme des "hauts fonctionnaires". En outre, plusieurs États Membres ont indiqué que des conditions de voyage par avion uniques étaient applicables à tous les fonctionnaires quel que soit leur grade ou leur position. Ces États Membres n'ont pas précisé la portée et l'ampleur des dérogations accordées, rendant ainsi extrêmement peu fiable toute comparaison des conditions de voyage appliquées par les États Membres.

19. Aucune tendance précise ne se dégage des réponses en ce qui concerne le rôle que pourrait jouer la durée d'un vol dans la détermination de la classe dans laquelle les fonctionnaires sont autorisés à voyager. Certains États Membres ne tiennent pas compte de la durée du voyage, d'autres le font. Parmi ces derniers, on observe d'importantes différences quant au nombre d'heures de vol justifiant un voyage dans la classe supérieure. Un État Membre applique la règle des neuf heures actuellement suivie par l'Organisation des Nations Unies; tous les autres, sauf un, utilisent une durée de vol plus courte pour justifier un voyage dans la classe supérieure.

20. À part les renseignements qui figurent dans les résumés contenus dans les paragraphes qui précèdent et dans les annexes IV et V, on ne dispose pas, vu le nombre limité de réponses reçues à ce questionnaire, de données suffisantes pour pouvoir procéder à un examen exhaustif des conditions de voyage, "compte tenu de la pratique des États Membres".

B. Examen des conditions de voyage appliquées
par les organismes des Nations Unies

21. Les réponses reçues des institutions et organisations du système des Nations Unies au questionnaire initial qui leur avait été envoyé en 1992 comme

suite à la demande formulée par le Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires et par l'Assemblée générale, à sa quarante-sixième session, ont permis de réunir des renseignements très détaillés. Étant donné que la structure et la nomenclature des organisations en question se ressemblent, les données relatives aux conditions de voyage sont relativement faciles à interpréter, ce qui permet de présenter un rapport fiable sur les conditions de voyage en avion actuellement appliquées par les organismes des Nations Unies. La présente section du rapport se fonde sur les informations reçues des 15 organisations qui ont répondu au questionnaire sur les 16 auxquelles il avait été envoyé.

22. Bien que l'absence d'une politique commune soit manifeste, il est possible de discerner certaines analogies en ce qui concerne les conditions de voyage appliquées par les organisations considérées. La plupart d'entre elles offrent des conditions de voyage plus avantageuses à leurs hauts fonctionnaires (ceux dont le rang est équivalent à celui de secrétaire général adjoint et de sous-secrétaire général à l'Organisation des Nations Unies). Seules 3 des 15 organisations offrent à tous leurs fonctionnaires les mêmes conditions de voyage quelle que soit leur classe ou leur position. Presque toutes les organisations suivent la pratique de l'ONU qui consiste à accorder des conditions de voyage spéciales au chef de l'organisation.

23. Les conditions de voyage par avion offertes aux fonctionnaires de rang supérieur varient énormément d'une organisation à l'autre. Dans certaines organisations, ces fonctionnaires voyagent en première classe; dans d'autres, ils voyagent en classe affaires, quelle que soit la durée du vol. Dans d'autres organisations encore, les fonctionnaires en question voyagent en première classe, en classe affaires ou en classe économique, selon la durée d'un vol particulier. On trouvera à l'annexe II du présent rapport des détails concernant les conditions de voyage précises des fonctionnaires de rang supérieur des différentes organisations.

24. Les conditions de voyage par avion offertes aux fonctionnaires de la classe D-2 (directeur) et des classes inférieures varient, elles aussi, considérablement entre les 15 organisations. Toutefois, toutes les organisations, sauf trois, fixent les conditions de voyage en fonction de la durée d'un vol particulier. On observe d'importantes différences d'un organisme des Nations Unies à l'autre en ce qui concerne le nombre d'heures que doit durer un vol particulier pour que le fonctionnaire puisse voyager dans la classe supérieure. La durée varie de deux heures et demie à neuf heures. On trouvera à l'annexe III du présent rapport des détails concernant les conditions de voyage que les 15 organisations appliquent aux fonctionnaires de la classe D-2 et des classes inférieures.

25. Onze des 15 organisations exigent que les fonctionnaires de la classe D-2 et au dessous voyagent dans une classe inférieure lorsqu'il s'agit d'un voyage à l'occasion du congé dans les foyers ou d'une visite familiale. La classe inférieure est soit la classe économique soit le "tarif aérien le moins coûteux régulièrement appliqué". Les quatre organisations restantes offrent, à l'occasion du congé dans les foyers ou d'une visite familiale, les mêmes conditions que pour les autres voyages. Deux de ces quatre organisations ont adopté un système d'options qui permet au fonctionnaire de choisir lui-même la

fréquence de son congé dans les foyers (chaque année, tous les deux ans ou tous les trois ans), les conditions de voyage les plus avantageuses étant offertes aux fonctionnaires qui choisissent l'intervalle le plus long entre deux congés dans les foyers. Au paragraphe 5 du rapport qu'il a présenté à l'Assemblée générale à sa quarante-septième session (A/C.5/47/61), le Secrétaire général a indiqué que, soucieux de faire examiner la question des conditions de voyage à l'échelle interorganisations, il l'avait inscrite à l'ordre du jour du Comité consultatif pour les questions administratives (Questions de personnel et questions administratives générales), afin de veiller à l'uniformité et à la cohérence des conditions de voyage par avion préconisées par l'Assemblée générale.

27. Dès septembre 1993, le Comité consultatif a commencé à recueillir et à diffuser parmi ses organisations membres des renseignements détaillés sur les conditions de voyage par avion appliquées par chaque organisation.

C. Conclusions

28. Il ressort d'un examen des conditions de voyage par avion que les conditions applicables aux fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies sont généralement moins favorables que celles accordées aux fonctionnaires de rang comparable dans les autres organismes des Nations Unies. Cela est vrai en particulier des conditions de voyage offertes aux fonctionnaires de la classe D-2 et au-dessous. À l'ONU, les fonctionnaires de ces classes doivent voyager dans une classe inférieure à celle dans laquelle peuvent voyager les fonctionnaires de classe comparable de 11 des 15 autres organisations considérées. Les quatre autres organisations appliquent des conditions de voyage équivalentes à celles de l'ONU. Les conditions de voyage par avion offertes à cette catégorie de personnel sont les moins favorables au sein du système des Nations Unies.

29. Une comparaison des conditions de voyage offertes aux fonctionnaires de rang supérieur des organismes des Nations Unies donne des résultats analogues pour l'ONU. Dix des organisations étudiées offrent à leurs hauts fonctionnaires des conditions de voyage plus favorables que celles accordées à leurs homologues de l'ONU. Trois organisations offrent des conditions de voyage analogues à celles de l'ONU et deux organisations offrent des conditions légèrement moins favorables que celles pratiquées à l'ONU.

30. Comme indiqué plus haut, il est plus difficile de procéder à une comparaison des conditions de voyage offertes aux fonctionnaires des États Membres et celles appliquées au personnel de l'ONU. La classe et le rang des fonctionnaires, la classe dans laquelle le voyage peut s'effectuer et la durée des vols varient tant d'un État Membre à l'autre, parmi ceux qui ont répondu au questionnaire envoyé par le Secrétariat, qu'il est impossible d'établir un état comparatif uniforme des deux groupes. Toutefois, en général, il semble que les États Membres accordent à leurs hauts fonctionnaires des conditions de voyage plus avantageuses qu'à l'ONU. Les fonctionnaires de niveau intermédiaire voyagent généralement dans des conditions analogues et les fonctionnaires de niveau inférieur voyagent généralement dans une classe inférieure à celle autorisée pour les fonctionnaires de rang comparable des organismes des Nations Unies ou d'autres organisations internationales. Le Secrétariat a

également noté que la plupart des compagnies aériennes nationales surclassaient fréquemment les fonctionnaires de leur pays dans une classe supérieure à celle autorisée en vertu des normes officielles qui leur étaient applicables.

III. INCIDENCES D'UNE MODIFICATION ÉVENTUELLE DES CONDITIONS DE VOYAGE ACTUELLEMENT EN VIGUEUR

31. L'Assemblée générale et le Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires ayant demandé que les conditions de voyage soient harmonisées à l'échelle du système, que, compte tenu de la pratiques des États Membres, des propositions concernant les dispositions à prévoir pour les voyages soient présentées en vue de faire un meilleur usage des ressources, le Secrétariat a étudié les incidences financières d'une modification éventuelle des dispositions concernant la durée minimale d'un vol au-delà de laquelle les fonctionnaires seraient autorisés à voyager dans une classe différente.

32. Avant que l'Assemblée générale ne formule sa dernière demande, le Secrétariat tenait au Siège des statistiques relatives à la durée des vols selon les différentes destinations et les conditions de voyage autorisées. Des statistiques étaient également tenues concernant les frais de voyage au cas de modification de la durée minimale d'un vol au-delà de laquelle l'Organisation autorisait le voyage dans une classe supérieure. Les données recueillies par le Secrétariat sur les voyages autorisés, à l'échelle mondiale, à partir du Siège, font apparaître que les incidences financières d'une réduction ou d'un relèvement du nombre minimum d'heures de vol à partir duquel un fonctionnaire pourrait voyager dans la classe supérieure seraient minimales (moins de 5 % pour une augmentation ou une diminution d'une heure et moins de 10 % pour une augmentation ou une diminution de quatre heures).

33. Même si la classe économique devenait la norme pour tous les vols, une analyse des itinéraires empruntés par les fonctionnaires voyageant pour le compte de l'Organisation montre que ces itinéraires ne permettraient de faire qu'un usage minimal des tarifs réduits en classe économique, qui sont les seuls permettant de réaliser d'importantes économies. Pour la plupart des voyages en mission, les itinéraires comportent plusieurs vols successifs à destination de lieux très divers. Les tarifs aériens applicables à ces voyages sont construits sur la base d'une combinaison de tarifs pleins en classe économique pour des vols aller simple qui ne sont que légèrement inférieurs aux tarifs en classe affaires. En vertu des conditions de voyage actuellement en vigueur, bon nombre de voyages effectués par des fonctionnaires de l'ONU à destination de lieux pour lesquels de simples billets aller retour peuvent être utilisés relèvent déjà de la catégorie des tarifs aériens les moins coûteux (c'est notamment le cas des voyages transatlantiques). L'ONU est généralement en mesure d'utiliser des tarifs excursion avec achat anticipé qui sont souvent plus de 50 % moins chers que les billets à tarif plein en classe économique pour le même voyage.

34. Un autre groupe important de fonctionnaires qui voyagent pour le compte de l'ONU comprend ceux qui sont affectés à des missions de maintien de la paix ou à des missions politiques de l'ONU sur le terrain. La plupart de ces affectations durent six mois ou plus. La date effective du retour des fonctionnaires en question n'étant généralement pas connue d'avance et la plupart des billets d'avion à tarif réduit n'étant valables que pendant trois mois, la majorité des

fonctionnaires affectés à une mission reçoivent des billets aller simple pour lesquels des tarifs réduits ne sont généralement pas disponibles. La différence de prix entre les deux classes est d'ailleurs négligeable.

35. Si l'on tient compte de la nature de la plupart des billets achetés par l'ONU, le Secrétariat n'a négligé aucun effort pour négocier avec les transporteurs aériens des ristournes pour les destinations les plus fréquentes pour lesquelles des tarifs réduits ordinaires ne sont pas disponibles. Par exemple, dans le cas des voyages des nombreux fonctionnaires affectés à la Mission d'observation des Nations Unies en Afrique du Sud, les négociations avec plusieurs compagnies aériennes ont permis d'obtenir des ristournes de plus de 16 % sur les billets aller simple. Ces économies sont venues s'ajouter à celles déjà réalisées grâce aux accords conclus par le Siège avec 24 compagnies aériennes qui versent d'importantes primes à l'ONU lorsqu'elle fait voyager ses fonctionnaires sur leurs vols. Ces primes sont créditées en tant que recettes accessoires au budget ordinaire.

VI. RECOMMANDATIONS

36. Si les données relatives aux organismes des Nations Unies semblent justifier en partie une amélioration des conditions de voyage par avion applicables au sein du système, les éléments disponibles ne sont pas suffisamment convaincants pour qu'une recommandation dans ce sens puisse être faite à ce stade, d'autant que le Comité consultatif pour les questions administratives (Questions de personnel et questions administratives générales) est également saisi de la question de l'uniformisation des conditions de voyage à l'échelle du système. En outre, compte tenu des problèmes inhérents à une comparaison des conditions de voyage offertes par les États Membres et celles pratiquées par l'ONU, il serait difficile de faire une recommandation tendant à réviser, sur cette base, les conditions de voyage actuellement en vigueur à l'Organisation. En conséquence, le Secrétaire général ne tient pas, à ce stade, à recommander une révision des conditions de voyage par avion qui s'appliquent actuellement aux fonctionnaires de l'ONU.

37. Il convient de noter également que, conformément à l'alinéa b) de l'article 11 du statut de la Commission de la fonction publique internationale, "la Commission fixe ... le taux des indemnités et des prestations, autres que celles visées à l'alinéa c) de l'article 10 et des pensions, les conditions à remplir pour en bénéficier et les normes applicables aux voyages". Bien que la Commission n'ait jamais, quand au fond, examiné cette question à la demande de l'Assemblée générale, celle-ci voudra peut-être renvoyer la question des conditions de voyage des fonctionnaires des organisations appliquant le régime commun à la Commission, pour que celle-ci l'examine plus avant.

ANNEXE I

Évolution des règles régissant les conditions
de voyage par avion des fonctionnaires de
l'Organisation des Nations Unies

1. C'est au début de 1958 que l'avion est devenu la norme pour les voyages des fonctionnaires des Nations Unies en mission. À l'époque, les fonctionnaires voyageaient en première classe à l'occasion d'un voyage en mission. Pour les congés dans les foyers, les fonctionnaires de la classe D-1 et au-dessus étaient autorisés à voyager en première classe sur tous les itinéraires. Les fonctionnaires des classes inférieures voyageaient en classe touriste pour les voyages d'une durée de moins de 16 heures et en première classe pour les voyages d'une durée de 16 heures ou plus.

2. Au milieu de 1961, les conditions de voyage ont été modifiées et on a autorisé tous les fonctionnaires, quel que soit leur grade ou leur classe, de voyager en première classe lors des voyages en mission d'une durée de neuf heures ou plus. Pour les voyages d'une durée de moins de neuf heures, les fonctionnaires de la classe P-5 et au-dessus étaient autorisés à voyager en première classe, tandis que les fonctionnaires des classes inférieures voyageaient en classe économique. Les règles promulguées à l'époque donnaient aux chefs de bureau plus de latitude pour surclasser les voyageurs de la classe économique en première classe.

3. Au début de 1963, les conditions de voyage par avion ont été modifiées comme suit :

a) Secrétaires généraux adjoints et fonctionnaires de classe équivalente : première classe pour tous les types de voyage;

b) Fonctionnaires des classes D-2 et D-1 : première classe pour les voyages en mission;

c) Fonctionnaires des classes D-1 et au-dessous : classe économique ou touriste pour les voyages à l'occasion de la nomination, d'un changement du lieu d'affectation officiel, d'une mission de longue durée, de la cessation de service ou du congé dans les foyers.

4. Il convient de noter que cette modification des conditions de voyage a établi pour la première fois une distinction entre a) les voyages en mission et b) tous les autres voyages.

5. À compter de janvier 1966, tous les fonctionnaires ne pouvaient plus voyager qu'en classe économique ou touriste. Le Secrétaire général était toutefois autorisé à permettre à un fonctionnaire de voyager dans une classe supérieure à la classe économique ou touriste lorsque, à son avis, cela était dans l'intérêt de l'Organisation.

6. Une année plus tard, cette règle a été modifiée pour permettre aux secrétaires généraux adjoints et fonctionnaires de classe équivalente, pour tous les types de voyage, ainsi qu'aux fonctionnaires de la classe D-2, pour les

/...

voyages en mission, de voyager en première classe. Les fonctionnaires des classes D-2 voyageaient en classe économique ou touriste à l'occasion de tous les autres voyages (nomination, changement de lieu d'affectation officiel, mission de longue durée, cessation de service ou congé dans les foyers). Les fonctionnaires des classes D-1 et au-dessous continuaient à voyager en classe économique ou touriste, quel que soit le type de voyage.

7. Dans sa résolution 3198 (XXVIII) du 18 décembre 1973, l'Assemblée générale a décidé que le paiement par l'ONU des frais de voyage des fonctionnaires, toutes catégories de voyage confondues, se limiterait au coût du voyage en classe économique, sauf dans le cas du Secrétaire général, des secrétaires généraux adjoints et des sous-secrétaires généraux, sans toutefois préciser les conditions de voyage plus avantageuses qui s'appliquaient à ces hauts fonctionnaires. La résolution prévoyait également que, si des conditions particulières l'exigeaient, le Secrétaire général pouvait, s'il le jugeait à propos, autoriser le voyage en première classe.

8. Le 21 décembre 1977, l'Assemblée générale a adopté la résolution 32/198, par laquelle elle a décidé que, pour tous les fonctionnaires, l'Organisation paierait les frais de voyage selon le tarif aérien le moins coûteux régulièrement appliqué. Une exception a été faite au profit des secrétaires généraux adjoints et des sous-secrétaires généraux, qui pourraient voyager en première classe chaque fois que la durée d'un vol dépassait neuf heures (sauf pour les voyages au titre des études des enfants à charge). Le Secrétaire général était autorisé à faire des exceptions, s'il le jugeait à propos et si des circonstances impérieuses l'exigeaient, pour autoriser dans des cas spécifiques, le voyage en première classe.

9. Dans sa résolution 35/217 du 17 décembre 1980, l'Assemblée générale a étendu au Directeur général au développement et à la coopération économique internationale le bénéfice du voyage en première classe par avion. Toutes les autres dispositions sont demeurées inchangées.

10. En août 1983, les conditions de voyage par avion des secrétaires généraux adjoints et des sous-secrétaires généraux ont été modifiées comme suit : ils voyageraient désormais dans la classe immédiatement inférieure à la première classe, lorsque la durée du vol était inférieure à neuf heures. Pour les vols d'une durée supérieure à neuf heures, ces fonctionnaires voyageraient, comme précédemment, en première classe. Lorsqu'ils étaient chargés de représenter le Secrétaire général à l'occasion de certaines cérémonies ou qu'ils entreprenaient des missions dans le cadre de l'exercice des bons offices du Secrétaire général conformément à la Charte des Nations Unies et des résolutions pertinentes de l'Assemblée générale ou du Conseil de sécurité, ces fonctionnaires voyageraient en première classe, quelle que soit la durée des vols considérés. Lors du congé dans les foyers ou d'une visite familiale, ces fonctionnaires et les membres de leur famille concernés voyageraient dans la classe immédiatement inférieure à la première classe, quelle que soit la durée du vol considéré.

11. Les fonctionnaires de rang inférieur à celui de sous-secrétaire général et, le cas échéant, les membres des familles, voyageraient dans la classe immédiatement inférieure à la première classe lors d'un voyage en mission ou à l'occasion de la nomination, de la mutation ou de la cessation de service

lorsque la durée d'un vol particulier dépassait neuf heures. Pour les vols d'une durée inférieure, l'Organisation payait les frais de voyage des fonctionnaires selon le tarif aérien le moins coûteux régulièrement appliqué (ou son équivalent). Lors des voyages à l'occasion du congé dans les foyers ou d'une visite familiale, l'Organisation payait les frais de voyage des fonctionnaires en question et des membres de leur famille, selon le tarif le moins coûteux régulièrement appliqué (ou son équivalent), quelle que soit la durée du vol considéré.

12. Pour les voyages au titre des études, l'Organisation payait, comme précédemment, les frais de voyage des enfants à charge des fonctionnaires, selon le tarif aérien le moins coûteux régulièrement appliqué (ou son équivalent).

13. Avec effet au 1er janvier 1988, les conditions de voyage ont été modifiées comme suit : les secrétaires généraux adjoints et les sous-secrétaires généraux, ainsi que, le cas échéant, les membres de leur famille concernés, voyageraient désormais dans la classe immédiatement inférieure à la première classe lors d'un voyage en mission ou à l'occasion de la nomination, de la mutation, de la cessation de service, du congé dans les foyers ou d'une visite familiale, quelle que soit la durée du vol considéré. La faculté qu'avait le Secrétaire général, s'il le jugeait bon, d'autoriser le voyage en première classe demeurait inchangée.

14. Les conditions de voyage par avion sont demeurées inchangées pour les fonctionnaires de rang inférieur à celui de sous-secrétaire général et pour les membres de leur famille concernés et, dans le cas des voyages autorisés au titre des études, pour les enfants à leur charge.

15. Les conditions de voyage par avion qui sont entrées en vigueur le 1er janvier 1988, et qui sont récapitulées dans l'instruction administrative ST/AI/249/Rev.3 en date du 29 mars 1989, continuent de s'appliquer.

ANNEXE II

Conditions de voyage par avion des hauts fonctionnaires
des organismes des Nations Unies autres que l'ONU
(de grade équivalent à secrétaire général adjoint et
sous-secrétaire général

| <u>Conditions de voyage</u> | <u>Nombre d'organisations auxquelles la règle s'applique</u> |
|---|--|
| Première classe, sauf pour les voyages dans une région donnée, d'une durée de moins de 4 heures, ou pour les voyages à l'intérieur de l'Europe et dans la région de la Méditerranée | 1 |
| Première classe, sauf pour les vols à l'intérieur de l'Europe et dans la région de la Méditerranée, qui s'effectuent en classe affaires | 1 |
| Première classe pour le Directeur général adjoint et classe affaires pour les sous-directeurs généraux, quelle que soit la durée du vol | 1 |
| Première classe, sauf les voyages à l'intérieur de l'Europe, qui s'effectuent en classe affaires | 1 |
| Première classe : aucune restriction n'est mentionnée | 1 |
| Première classe si la durée du vol dépasse 9 heures, sinon classe affaires | 1 |
| Première classe si la durée du vol dépasse 9 heures, sinon classe économique | 1 |
| Classe affaires pour tous les vols, sauf ceux à destination de New York | 1 |
| Classe affaires, quelle que soit la durée du voyage* | 5 |
| Classe affaires si la durée du voyage dépasse 6 heures, sinon classe économique | 1 |
| Classe affaires si la durée du voyage dépasse 5 heures, sinon classe économique | 1 |

* S'applique actuellement aussi à l'Organisation des Nations Unies.

ANNEXE III

Conditions de voyage par avion des fonctionnaires des
classes D-2 et en dessous des organismes des Nations Unies
autres que l'ONU

| <u>Conditions de voyage</u> | <u>Nombre d'organisations auxquelles la règle s'applique</u> |
|---|--|
| Classe affaires pour tous les vols, quelle qu'en soit la durée | 2 |
| Classe affaires si la durée du voyage dépasse 8 heures et uniquement pour les missions de courte durée (ne dépassant pas trois jours) | 1 |
| Classe affaires si la durée du voyage dépasse 6 heures, sinon classe économique | 1 |
| Classe affaires si la durée du voyage dépasse 5 heures, sinon classe économique | 3 |
| Pour les fonctionnaires des classes D-1 et au-dessous, classe affaires si la durée du voyage dépasse 5 heures, sinon classe économique; pour les fonctionnaires de la classe D-2, première classe, sauf pour les voyages à l'intérieur de l'Europe, qui s'effectuent en classe affaires | 1 |
| Classe affaires pour les voyages dont la durée dépasse 2½ heures; classe économique pour les voyages à l'intérieur de l'Europe et à destination de lieux qui se situent à 2½ heures maximum du siège de l'organisation | 1 |
| Classe affaires pour tous les vols, sauf ceux à destination de New York | 1 |
| Tarif aérien le moins coûteux, sauf pour les vols dont la durée dépasse 9 heures, qui s'effectuent en classe affaires* | 4 |
| Classe économique, quelle que soit la durée du vol | 1 |

* S'applique actuellement aussi à l'Organisation des Nations Unies.

ANNEXE IV

Conditions de voyage par avion des fonctionnaires des États Membres

Note : Le présent résumé se fonde sur une analyse des réponses reçues en 1992 de 72 missions permanentes auprès de l'Organisation des Nations Unies. La partie A du résumé concerne 45 États Membres qui offrent à leurs fonctionnaires des conditions de voyage par avion qui diffèrent selon leur position ou leur grade. La partie B concerne 17 États Membres qui ont arrêté des conditions de voyage uniques applicables à tous les fonctionnaires quel que soit leur grade ou leur position. Dix des questionnaires retournés étaient incomplets ou n'ont pu, pour d'autres raisons, être pris en considération aux fins de l'analyse.

Partie A

Conditions de voyage fondées sur la position/le grade du voyageur

| <u>Conditions de voyage</u> | <u>Nombre d'États Membres auxquels la règle s'applique</u> |
|---|--|
| Hauts fonctionnaires : première classe; autres fonctionnaires : classe affaires (la durée du vol n'est pas prise en considération) | 5 |
| Hauts fonctionnaires : première classe si la durée du vol dépasse 2½ heures, classe affaires, si la durée du vol est inférieure à 2½ heures; autres fonctionnaires : classe affaires si la durée du vol dépasse 2½ heures, sinon classe économique | 1 |
| Fonctionnaires de rang supérieur : première classe; fonctionnaires de niveau intermédiaire : classe affaires; autres fonctionnaires : classe économique (la durée du vol n'est pas prise en considération) | 6 |
| Hauts fonctionnaires : première classe ou classe affaires, quelle que soit la durée d'un vol particulier; autres fonctionnaires : classe affaires pour les vols transatlantiques et pour ceux dont la durée dépasse 6 heures, sinon classe économique | 2 |
| Hauts fonctionnaires : première classe; autres fonctionnaires : classe économique (la durée du voyage n'est pas prise en considération) | 21 |
| Hauts fonctionnaires : classe affaires quelle que soit la durée du vol; autres fonctionnaires : classe affaires si la durée du vol dépasse 9 heures, sinon classe économique | 1 |
| Hauts fonctionnaires : classe affaires; autres fonctionnaires : classe économique (la durée du voyage n'est pas prise en considération) | 9 |

Partie B

Conditions de voyage applicables à tous les voyageurs,
quel que soit leur grade ou leur position

| <u>Conditions de voyage</u> | <u>Nombre d'États Membres auxquels la règle s'applique</u> |
|---|--|
| Classe affaires, quelle que soit la durée du vol | 4 |
| Classe affaires pour les vols d'une durée de 4 heures ou plus | 1 |
| Classe affaires pour les vols d'une durée de 7 heures ou plus | 1 |
| Classe affaires pour les vols d'une durée de 8 heures ou plus | 1 |
| Classe économique, quelle que soit la durée du vol | 10 |

ANNEXE V

Résumé des réponses reçues aux questionnaires de 1994

Conditions de voyage

États Membres

Première classe pour les ministres et les hauts fonctionnaires en mission, tous les autres voyageant en classe économique ("ces derniers sont parfois surclassés en classe affaires"); à l'occasion d'une nouvelle affectation : première classe pour les ministres et les hauts fonctionnaires et classe affaires pour tous les autres; à l'occasion du congé dans les foyers : première classe pour les ambassadeurs, classe affaires pour tous les autres. La durée du vol n'est pas mentionnée comme facteur de surclassement dans une classe supérieure.

A

Tous les fonctionnaires sont encouragés à voyager par le moyen de transport le moins coûteux; le pouvoir de décider de la classe à emprunter est délégué aux directeurs de programme et aux chefs de division; la même procédure s'applique pour les voyages à l'occasion du congé dans les foyers. Note : cet État Membre avait déclaré dans ses réponses au questionnaire précédent que tous les fonctionnaires voyageaient en classe affaires quel que soit la durée ou l'objet d'un voyage particulier.

B

La classe affaires est la norme pour tous les fonctionnaires; certains fonctionnaires, sous certaines conditions, voyagent en première classe ou en classe affaires, mais la seule condition précisée dans la réponse est que le vol doit durer plus de 14 heures.

C
