



NORMES APPLICABLES AUX VOYAGES

Cinquième rapport du Comité spécial du Conseil exécutif

1. Par la résolution EB37.R48 qu'il a adoptée à sa trente-septième session,¹ le Conseil exécutif a institué un Comité spécial, composé du Dr K. Evang, du Dr J. Watt et du Dr A. Benyakhlef, qui devait se réunir le lundi 2 mai 1966. Dans cette résolution, le Comité était notamment prié d'étudier la question des normes applicables aux voyages, pour donner suite aux discussions qui avaient déjà eu lieu au Conseil exécutif et dont il est rendu compte dans le rapport du Conseil sur le projet de programme et de budget pour 1967.²
2. Le Comité spécial s'est réuni le 2 mai 1966 au Palais des Nations. Le Dr J. Watt a été élu Président.
3. Pour l'examen de ce point, le Comité était saisi de deux rapports du Directeur général, qui sont reproduits dans les annexes A et B. Le Comité a noté que, d'après le rapport du Directeur général (annexe A), la question des "normes concernant les voyages aériens" avait été inscrite à l'ordre du jour de la vingt-septième session du Comité consultatif pour les Questions administratives (CCQA), tenue en mars 1966. Cet organisme l'avait examinée parce que, en réponse à une demande formulée en 1965 par le Comité consultatif de la Fonction publique internationale (CCFPI) à sa

¹ Actes off. Org. mond. Santé, 148, 30.

² Actes off. Org. mond. Santé, 149, 81, 84-85, paragraphes 7-16.

XIIIème session, le Comité administratif de Coordination (CAC) doit présenter un rapport à ce sujet au CCFPI lors de sa prochaine session, en juillet 1966. Le rapport établi par le CCQA et approuvé par le CAC est joint en appendice au rapport du Directeur général.

4. On peut voir, d'après ce rapport au CCFPI, que les organisations ont décidé de réaffirmer le principe selon lequel les normes applicables aux voyages des fonctionnaires internationaux doivent se fonder sur celles qui s'appliquent aux fonctionnaires nationaux de grade et de fonctions comparables. Compte tenu des données rassemblées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), les organisations (à l'exception d'une, qui a réservé sa position), ont estimé qu'une règle satisfaisante consisterait à appliquer aux fonctionnaires internationaux en mission officielle qui voyagent par avion sur d'assez longues distances : la 1ère classe pour les fonctionnaires à partir du grade de directeur (administrateur général) - soit D.1 et au-dessus - et la classe économique pour les autres membres du personnel. Pour les voyages relativement brefs, par exemple à l'intérieur de l'Europe, il a été unanimement admis que les directeurs devraient aussi voyager en classe économique (une organisation a néanmoins réservé sa position). D'autre part, les organisations ont jugé souhaitable que le CCFPI étudie la question des normes de voyage et émette des recommandations de façon à fournir la base d'une action uniforme.

5. Le paragraphe 3 du rapport au CCFPI expose de façon assez détaillée les décisions qui ont été prises à la vingtième session de l'Assemblée générale des Nations Unies en ce qui concerne les normes de voyage.

6. Le Comité spécial a aussi noté que le CCQA a envisagé sérieusement la possibilité de modifier la pratique actuelle consistant à accorder des périodes de repos, avant, après, ou pendant les voyages aériens de longue durée.

Toutefois, le CCQA a reconnu que les études que l'OMS pourrait entreprendre sur les aspects sanitaires des longs voyages aériens apporteraient peut-être des éléments susceptibles d'influer sur les décisions à prendre; aussi a-t-il décidé d'ajourner l'examen de la question. On trouvera à l'annexe B un bref rapport préliminaire du Directeur général intitulé : "Effets des longs voyages aériens sur la santé des passagers".

7. Dans la section 3 de son rapport reproduit à l'annexe A, le Directeur général précise la position de l'Organisation mondiale de la Santé. Il apparaît que les normes actuellement appliquées par l'OMS à ses fonctionnaires voyageant par avion coïncident avec les conclusions auxquelles sont arrivées les organisations et qui sont consignées dans le rapport au CCFPI. Ces normes ont été fixées en 1962 par l'OMS, qui a été la première organisation à les adopter. Le Comité spécial pense, comme le Directeur général, qu'il ne convient pas pour l'instant d'apporter des modifications quelconques aux normes applicables aux voyages aériens du personnel, mais qu'il faut attendre le résultat des délibérations du CCFPI, puis les consultations qui auront lieu entre organisations pour arriver à une pratique uniforme.

8. Le Comité spécial s'est aussi préoccupé des normes applicables aux voyages par avion des membres des comités d'experts et des groupes scientifiques, dont il est question au paragraphe 3.3 du rapport du Directeur général (annexe A). Pour les raisons exposées dans ce paragraphe, le Comité spécial partage l'opinion du Directeur général selon qui la pratique actuelle de l'Organisation à cet égard n'appelle aucune modification.

9. Au paragraphe 3.4 de son rapport (annexe A), le Directeur général rappelle les motifs qui, à l'origine, ont inspiré la pratique du remboursement par l'Organisation des frais de voyage d'un délégué à l'Assemblée mondiale de la Santé et

des membres du Conseil exécutif; il souligne que c'est là une question sur laquelle il appartient à l'Assemblée de la Santé de se prononcer. Sans vouloir formuler de recommandations, le Comité spécial a estimé devoir à ce propos appeler l'attention de la Dix-Neuvième Assemblée mondiale de la Santé sur deux différences importantes entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation mondiale de la Santé. En premier lieu, à l'Organisation des Nations Unies, les dispositions régissant les frais de voyage des délégations prévoient de rembourser à chaque Etat Membre les frais de voyage des membres de leur délégation, à concurrence de cinq personnes; l'OMS, en revanche, ne rembourse les frais que d'un seul délégué. En second lieu, les sessions de l'Assemblée générale des Nations Unies durent au moins trois mois, alors que les travaux des Assemblées mondiales de la Santé ne se prolongent pas au-delà de trois semaines.

10. Compte tenu des considérations qui précèdent, le Comité spécial recommande que la Dix-Neuvième Assemblée mondiale de la Santé adopte une résolution conçue dans le sens suivant :

"La Dix-Neuvième Assemblée mondiale de la Santé,

Ayant examiné les rapports du Directeur général et du Comité spécial du Conseil exécutif sur les normes applicables aux voyages;¹ et

Considérant que les normes de voyage du personnel seront étudiées en juillet 1966 par le Comité consultatif de la Fonction publique internationale,

PREND NOTE de ces rapports; et

PRIE le Directeur général de faire rapport sur l'évolution de la question au Conseil exécutif à sa trente-neuvième session."

¹ Document A19/AFL/16.

CONSEIL EXECUTIF

2 mai 1966

Trente-septième session

ORIGINAL : ANGLAIS

Comité spécialRAPPORT DU CONSEIL EXECUTIF SUR LE PROJET DE PROGRAMME ET DE BUDGET DE 1967
(NORMES CONCERNANT LES VOYAGES)Rapport du Directeur général1. Introduction

1.1 Au cours de son examen du projet de programme et de budget pour 1967, le Conseil exécutif a demandé et obtenu des précisions au sujet des normes que l'OMS applique en matière de voyages et sur la façon dont elles se comparent au régime que l'Organisation des Nations Unies a mis en vigueur à la suite des décisions prises par l'Assemblée générale à sa vingtième session. Les renseignements fournis au Conseil concernent aussi les répercussions qu'aurait, pour les prévisions budgétaires de 1967, l'adoption par les organes exécutifs et par le Directeur général de l'OMS de décisions semblables à celles prises par l'Assemblée générale des Nations Unies.¹

1.2 Le Conseil exécutif a d'autre part été informé que la question des normes concernant les voyages figurait à l'ordre du jour de la réunion du Comité consultatif pour les Questions administratives (CCQA) prévue pour le mois de mars 1966,¹ et c'est pourquoi il a décidé de renvoyer cette question à son Comité spécial² qui devait se réunir immédiatement avant la Dix-Neuvième Assemblée mondiale de la Santé, afin que ce comité puisse en poursuivre l'examen, compte tenu de la documentation fournie au CCQA et des résultats des délibérations de cet organe.

¹ Actes off. Org. mond. Santé, 149, 81, 84-85, paragraphes 7-16.

² Actes off. Org. mond. Santé, 148, 30 (résolution EB37.R48).

1.3 En outre, le Directeur général a fourni au Conseil quelques informations préliminaires concernant les études entreprises sur les effets des longs trajets aériens sur la santé des passagers et il a été convenu que toute la documentation qui pourrait être présentée à la Dix-Neuvième Assemblée mondiale de la Santé sur ce sujet devrait lui être transmise par l'intermédiaire du Comité spécial du Conseil. Un rapport préliminaire est présenté dans l'annexe B.

2. Rapport au Comité consultatif de la Fonction publique internationale (CCFPI)

2.1 Si la question des normes concernant les voyages aériens figurait à l'ordre du jour de la vingt-septième session du CCQA qui s'est tenue en mars 1966, c'est parce que le CCFPI avait noté en 1965, lors de sa XIIIème session, les divergences qui existaient dans la pratique suivie parmi les diverses organisations et qu'il avait exprimé l'espoir que "les organisations poursuivront leurs efforts en vue de réaliser une plus grande uniformité dans ce domaine et qu'elles seront en mesure de faire savoir au CCFPI, à sa prochaine session, que des progrès satisfaisants ont été enregistrés dans cette voie". Dans ces conditions, le CCQA a été appelé à présenter un rapport sur ce sujet pour la prochaine session du CCFPI, qui se tiendra en juillet 1966. En outre, les mesures prises par l'Assemblée générale des Nations Unies à sa vingtième session et les discussions qui ont eu lieu au Conseil exécutif de l'OMS à sa trente-septième session ont encore souligné la nécessité d'approfondir l'examen de cette question. On trouvera dans l'appendice ci-après le rapport que le CCQA a préparé à l'intention du CCFPI et que le CAC, à sa quarante et unième session, a approuvé pour qu'il soit soumis à cet organisme.

2.2 On verra, d'après ce rapport, que toutes les organisations reconnaissent qu'en principe les normes applicables aux voyages aériens des fonctionnaires internationaux doivent se fonder sur celles qui s'appliquent aux fonctionnaires nationaux de grade et de fonctions comparables. La dernière enquête faite par l'OACI a indiqué qu'une règle satisfaisante consisterait à appliquer aux fonctionnaires internationaux en mission officielle qui voyagent par avion sur d'assez longues distances : la lère classe pour les fonctionnaires à partir du grade de directeur (administrateur général) - soit D.1 et au-dessus - et la classe économique pour

les autres membres du personnel. Une organisation a émis une réserve, estimant que cette règle est satisfaisante pour les vols transatlantiques mais non pour les vols de plus longue durée. Pour les voyages relativement brefs, par exemple à l'intérieur de l'Europe, il a été unanimement admis que les directeurs devraient aussi voyager en classe économique. Une organisation a néanmoins fait une réserve, car elle pense que tous les fonctionnaires, à l'exception des directeurs généraux, devraient voyager en classe économique pour les trajets de brève durée.

2.3 Au CCQA, les discussions ont surtout porté sur les voyages officiels, car il est apparu que lorsqu'on serait arrivé à un accord sur ce point il serait possible de régler certaines questions connexes, telles que les voyages lors des congés dans les foyers, du recrutement, du rapatriement, etc. La question des périodes de repos a été examinée et l'on a cherché, en particulier, à mettre au point une formule plus simple selon laquelle chaque fonctionnaire devrait arriver à destination une journée complète avant d'assumer ses fonctions à la suite d'un voyage aérien de plus de neuf heures, les arrêts en route devant être supprimés. Toutefois, le CCQA a reconnu que les études que l'OMS pourrait entreprendre sur les aspects sanitaires des longs voyages aériens permettraient peut-être de mieux préciser la nature et la durée des trajets nécessitant ces périodes de repos et qu'en conséquence l'examen de cette question devait être ajourné.

2.4 Dans le rapport joint en appendice, où les mesures prises par l'Assemblée générale des Nations Unies à sa vingtième session sont décrites assez en détail, un point est nettement souligné, à savoir qu'en décidant de limiter le plafond du remboursement des frais de voyage des délégués et membres des comités et commissions aux tarifs de la classe économique, l'Assemblée générale n'a nullement visé à modifier les conditions dans lesquelles ces personnes ont effectivement droit à voyager, puisqu'il s'agit là de dispositions relevant des services nationaux intéressés.

2.5 Le rapport adressé au CCFPI souligne d'autre part qu'il est souhaitable que cet organisme étudie la question des normes de voyage et émette des recommandations de façon à fournir la base d'une action uniforme.

3. Position de l'Organisation mondiale de la Santé

3.1 Les conclusions auxquelles sont arrivées les organisations, ainsi qu'il est consigné dans le rapport du CCQA au CCFPI, coïncident avec les normes que l'OMS applique actuellement à ses fonctionnaires voyageant par avion, soit : trajet en première classe pour les directeurs et les fonctionnaires de grade supérieur (sauf à l'intérieur de l'Europe où les directeurs voyagent en classe économique) et trajet en classe économique pour les fonctionnaires de grade P.6 et au-dessous. Ces normes ont été fixées par l'OMS en 1962 et elle a donc été la première organisation à les appliquer.

3.2 Etant donné que le CCFPI a été invité à examiner cette question et à présenter des recommandations, et compte tenu également du fait qu'une organisation a émis une réserve quant à la façon d'appliquer le principe généralement accepté, le Directeur général ne propose pas, au stade actuel, d'adopter des modifications quelconques. Il estime qu'il faut d'abord attendre le résultat des délibérations du CCFPI, puis les consultations qui auront lieu entre organisations pour arriver à une pratique uniforme.

3.3 Comme le Directeur général l'avait fait observer au Conseil exécutif lors de sa trente-septième session, les membres des comités d'experts et des groupes scientifiques offrent leurs services gratuitement à l'Organisation, ne bénéficiant d'aucun traitement. Le fait de permettre à ces personnes de voyager en première classe n'est pas sans importance pour s'assurer de leur participation effective aux réunions : le plus souvent, en effet, elles pourraient difficilement disposer du temps supplémentaire qu'entraînerait pour elles la nécessité de se ménager une période de repos avant et après les réunions. Le Directeur général estime donc qu'il faudrait continuer d'offrir à ces experts de voyager en première classe.

3.4 Pour ce qui est du remboursement par l'Organisation des frais de voyage des chefs de délégation qui viennent assister à l'Assemblée de la Santé, ainsi que des membres du Conseil exécutif, c'est là une question sur laquelle il appartient à l'Assemblée mondiale de la Santé de se prononcer. On doit encore souligner, comme cela a été fait lors de la vingtième session de l'Assemblée générale des

Nations Unies que, quelle que soit la décision que pourra prendre l'Assemblée de la Santé en ce qui concerne la base des remboursements consentis par l'OMS, cette décision ne devrait pas, en principe, influencer sur les conditions dans lesquelles ces délégués ont effectivement droit à voyager, celles-ci étant du ressort des services nationaux intéressés. On notera cependant qu'à l'origine les dispositions qui avaient été arrêtées relativement au remboursement des frais de voyage d'un seul délégué avaient pour but d'assurer la représentation de tous les Membres de l'Organisation aux sessions de l'Assemblée mondiale de la Santé.¹ Au moment où cette question avait été débattue, l'avis unanime était que l'important était d'assurer la représentation de tous les Membres de l'OMS aux Assemblées de la Santé, et c'est cette intention qui avait inspiré la règle du remboursement d'un billet aller et retour en première classe. L'Assemblée de la Santé voudra donc peut-être examiner la question sous cet angle en se demandant si une mesure qui tendrait à ramener le taux de remboursement aux tarifs de la classe économique continuera à répondre effectivement au but dans lequel cet arrangement avait été conçu à l'origine.

¹ Actes off. Org. mond. Santé, 13, page 200 (procès-verbaux de la Commission des Questions administratives et financières).

Actes off. Org. mond. Santé, 21, page 226 (procès-verbaux de la Commission des Questions administratives et financières).

RAPPORT AU COMITE CONSULTATIF DE LA
FONCTION PUBLIQUE INTERNATIONALE¹

NORMES CONCERNANT LES VOYAGES AERIENS

Rapport établi par les organisations appartenant
au régime commun des Nations Unies

1. Dans son rapport sur les divergences dans l'application du régime commun (ICSAB/XIII/2), le Comité consultatif de la Fonction publique internationale (CCFPI) a noté que les organisations appartenant au régime commun des Nations Unies n'étaient pas parvenues à s'accorder sur les normes applicables aux voyages des fonctionnaires de tout grade. Il a présenté à ce sujet les observations suivantes :

"Le CCFPI estime que l'adoption de règles uniformes ne devrait se heurter à aucun obstacle dans ce domaine. Les fonctionnaires des diverses organisations sont de plus en plus souvent appelés à voyager ensemble pour s'occuper de projets communs. Les divergences qu'accusent les conditions de voyage non seulement sont difficiles à justifier mais encore ont sur le moral du personnel des répercussions fâcheuses, qui pourraient aisément être évitées et sur lesquelles les représentants de la FICSA ont appelé l'attention du CCFPI.

Le CCFPI espère que les organisations poursuivront leurs efforts en vue de réaliser une plus grande uniformité dans ce domaine et qu'elles seront en mesure de faire savoir au CCFPI, à sa prochaine session, que des progrès satisfaisants ont été enregistrés dans cette voie."

2. A l'époque où le CCFPI a présenté ce rapport (milieu de 1965), la mesure dans laquelle les organisations avaient un point de vue commun sur cette question s'exprimait dans le texte suivant, dont la rédaction remontait à 1963 :

En établissant des normes concernant les voyages des fonctionnaires internationaux, on devra tenir compte des conditions qui s'appliquent aux fonctionnaires nationaux occupant un rang et des fonctions comparables. . . . Cependant, les pratiques nationales sont variables et les données que l'OACI a obtenues de 42 pays montrent qu'il y a place pour de légitimes différences d'interprétation

¹ Traduction provisoire du Secrétariat de l'OMS.

en ce qui concerne le niveau exact auquel les organisations établiront la démarcation entre la première classe et la classe touristique ou économique dans les voyages aériens, bien que ce niveau paraisse, d'une façon générale, se situer vers le grade P.5.

Du moins en ce qui concerne les voyages aériens pour des missions officielles, l'avis général a été que le droit à voyager en première classe doit s'appliquer aux fonctionnaires ayant grade de directeur (administrateur général) et au-dessus. Sous réserve de certains accommodements consentis pour des vols de longue durée, l'avis de la majorité a également été que les fonctionnaires de grade P.4 et au-dessous devraient voyager en classe touristique.

3. Depuis que le CCFPI a présenté son rapport, et avant que les organisations aient eu l'occasion de reconsidérer la question, l'Assemblée générale des Nations Unies, à sa vingtième session, a pris des décisions qui auront pour résultat d'étendre l'emploi de la classe économique, tant pour les fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies que pour les membres des comités, etc., voyageant aux frais de l'Organisation des Nations Unies. On trouvera dans l'annexe 1 un exposé des circonstances dans lesquelles ces décisions ont été prises et de leur nature exacte. En résumé, on peut indiquer ici que les débats de la Cinquième Commission de l'Assemblée ont surtout été provoqués par une proposition émanant du Comité consultatif pour les Questions administratives et budgétaires (CCQAB), selon laquelle l'Organisation des Nations Unies ne devait rembourser aux Etats Membres, pour couvrir les frais de voyage de leurs représentants à l'Assemblée générale, que le prix du trajet par avion en classe touristique/économique entre les capitales des pays intéressés et New York. Après avoir accepté cette proposition, la Cinquième Commission s'est occupée des normes de voyage applicables aux fonctionnaires du Secrétariat et elle a recommandé que tous voyagent en classe économique "à l'exception du Secrétaire général et des fonctionnaires l'accompagnant et désignés par lui".¹ Par la suite, l'Assemblée générale a décidé en séance plénière qu'en ce qui concerne les membres des organes et organes subsidiaires de l'Organisation des Nations Unies, le remboursement des frais de voyage assumés par l'Organisation serait limité au prix du voyage effectué par avion en classe économique

¹ Rapport de la Cinquième Commission, A/6223.

ou dans des conditions équivalentes par un moyen de transport public reconnu. Elle a aussi approuvé la recommandation de la Cinquième Commission concernant le régime des voyages applicable aux fonctionnaires. Toutefois, aux termes du Règlement du Personnel, les conditions régissant les voyages des fonctionnaires sont fixées par le Secrétaire général, et ce dernier a émis sur ce point une réserve formelle en séance plénière. Il n'en a pas moins modifié les dispositions applicables aux voyages, en sorte qu'à partir du 1er janvier 1966 tous les fonctionnaires voyageront normalement en classe économique, sauf dans les cas spéciaux où l'intérêt de l'Organisation justifiera un régime plus favorable. En décidant de réduire le taux des remboursements pour les frais de voyage des délégués, l'intention n'était nullement de modifier les conditions dans lesquelles ces représentants sont effectivement autorisés à voyager puisque ces conditions continuent d'être fixées par les administrations nationales intéressées; c'est là un point qui a été nettement souligné au cours des débats de la Cinquième Commission.

4. Les organisations ont réexaminé la question en tenant compte des discussions précitées. Elles estiment judicieux les principes énoncés au paragraphe 2 ci-dessus, à savoir que les normes concernant les voyages des fonctionnaires internationaux doivent être fixées d'après celles qui s'appliquent aux fonctionnaires nationaux de rang comparable. La principale question qui se pose est de savoir où tracer la ligne de démarcation entre les fonctionnaires qui ont droit à voyager en première classe et ceux qui voyageront en classe économique. Les données réunies par l'OACI en 1963 auprès de quarante-deux Etats Membres - elles sont résumées à l'annexe 2 - ont incité le CAC à conclure que cette ligne devrait se situer aux environs du grade P.5. Comme des changements des normes nationales avaient pu se produire entre 1963 et 1966, l'OACI a voulu faire le point des pratiques actuelles en demandant des renseignements aux quarante-six Etats Membres qu'elle avait déjà interrogés en 1963. Au moment où le présent rapport a été rédigé (avril 1966), vingt-six Etats Membres avaient répondu à l'OACI : depuis 1963, cinq d'entre eux avaient adopté des normes un peu plus strictes tandis que deux avaient au contraire libéralisé les conditions applicables aux hauts fonctionnaires des affaires étrangères.

5. Si les vingt Etats qui n'ont pas encore répondu à l'OACI n'ont pas modifié leurs règles antérieures, il se confirmera qu'une nette majorité des Etats Membres font voyager en classe économique tous les Premiers Secrétaires et fonctionnaires de grades inférieurs, tandis qu'un peu moins des deux tiers des Conseillers ont droit à la première classe, au moins pour les longs trajets, tels que les voyages transatlantiques.

6. Si les réponses à venir confirment effectivement cette hypothèse, il apparaîtrait donc que, selon les normes appliquées à la majorité des fonctionnaires nationaux de rang comparable ou correspondant pour les voyages officiels d'assez longue distance, il conviendrait de prévoir le transport en première classe pour les directeurs et les administrateurs généraux et en classe économique pour les autres grades. Une organisation estime néanmoins que si cette règle paraît raisonnable pour ce qui concerne les voyages transatlantiques, il faudrait peut-être appliquer des conditions différentes pour les vols de plus longue durée. Dans le cas des trajets relativement courts, par exemple les déplacements entre capitales européennes (pour lesquels les compagnies aériennes n'offrent souvent que des places en classe économique), les organisations sont toutes d'avis que le voyage en classe économique devrait être la norme pour tous les fonctionnaires de grade D.2 et au-dessous. Une organisation considère que, dans ces cas, la classe économique devrait être la règle pour tous les fonctionnaires à l'exception du Directeur général.

7. On espère qu'il sera possible de donner de plus amples renseignements au CCFPI lorsqu'il se réunira à nouveau. On préparera des estimations de dépenses pour montrer quelles seraient les incidences financières du niveau le plus approprié - compte tenu de la situation actuelle - auquel devrait se situer la ligne de démarcation entre la première classe et la classe économique. Les organisations estiment que la formulation d'une action doit se fonder sur un examen de cette question par le CCFPI et sur des recommandations de ce comité.

8. Une fois que la question principale, qui est celle du régime applicable aux voyages en mission des fonctionnaires, aura été réglée, on pourra passer à l'examen de diverses questions connexes, en particulier celle des conditions de voyage à l'occasion des congés dans les foyers, du recrutement, du rapatriement, etc.

MESURES PRISES PAR L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES EN CE QUI CONCERNE
LES NORMES DE VOYAGE

1. En 1962, époque à laquelle aucun accord inter-organisations n'était intervenu en matière de conditions de voyage, l'OMS a adopté des règles plus strictes que toutes celles qui avaient été appliquées jusque-là par les autres organisations. Ces règles étaient les suivantes :

- a) pour tous les voyages aériens hors d'Europe (y compris à l'occasion des congés dans les foyers), les fonctionnaires voyagent :
 - i) D.2 et au-dessus, en première classe;
 - ii) P.6 (D.1) et au-dessous, en classe économique. Lorsque le voyage par avion dure neuf heures ou davantage, ces fonctionnaires ont le droit d'arriver à destination un jour entier avant d'assumer leurs fonctions;
- b) pour tous les voyages aériens à l'intérieur de l'Europe, les fonctionnaires de grade D.2 n'ont droit, comme les autres, qu'à la classe économique, la première classe étant réservée aux fonctionnaires hors catégorie.

2. Dans son rapport sur les prévisions budgétaires de l'ONU pour 1963, le Comité consultatif pour les Questions administratives et budgétaires (CCQAB) a recommandé (document A/5207, paragraphe 64) que l'Organisation des Nations Unies adopte les mêmes normes que l'OMS, ce qui permettrait d'économiser 443 000 dollars sur le budget. Quelques divergences d'opinions se sont manifestées au sein de la Cinquième Commission, bien que l'on ait reconnu que les normes de l'OMS étaient conformes à l'évolution constatée en matière de voyages internationaux. Il a finalement été décidé :

- a) de réduire le budget de \$443 000, mais
- b) de laisser au Secrétaire général le soin de fixer les normes de voyage, compte tenu des opinions exprimées devant la Cinquième Commission.

3. Dans son rapport de l'année suivante (A/5507), le CCQAB a expressément approuvé les mesures que le Secrétaire général avait prises à la suite de cette décision. Ces mesures étaient les suivantes :

- a) fonctionnaires voyageant en mission (à l'exclusion des congés dans les foyers) :
 - i) D.1 et au-dessus, première classe;
 - ii) F.5 et au-dessous, classe économique, avec des accommodements pour les vols de plus de neuf heures;
- b) fonctionnaires se rendant en congé dans les foyers : les fonctionnaires D.2 et D.1 n'ont droit qu'à la classe économique.

Dans son rapport de 1962 (A/5207), le CCQAB avait également signalé à l'Assemblée générale les économies que l'on pourrait réaliser si le nouveau régime des voyages dont il proposait l'application aux fonctionnaires était également adopté pour fixer le plafond du remboursement des frais de voyage des représentants et membres de commissions, comités et autres organes subsidiaires. L'Assemblée générale n'a pas relevé cette suggestion et, l'année suivante, le CCQAB l'a réitérée (document A/5507, paragraphe 100) en indiquant que l'Assemblée générale voudrait peut-être réexaminer la situation et décider si, eu égard non seulement à l'évolution du régime des voyages appliqué par les Etats Membres mais aussi à la situation financière critique de l'Organisation, "une dépense de près de 250 000 dollars, qui n'influe pas sur les travaux de l'Organisation, est véritablement justifiée".

5. Le rapport connexe de la Cinquième Commission (A/5681) montre que des avis divergents ont été exprimés sur cette question; le CCQAB a simplement été prié de faire à nouveau rapport à l'Assemblée générale lors de sa session suivante (la dix-neuvième) en formulant des recommandations précises.

6. Le rapport ainsi visé est contenu dans les paragraphes 55-62 du rapport du CCQAB (A/5807) sur le projet de budget pour 1965. Il résume les discussions qui ont

eu lieu en 1963 à la Cinquième Commission, souligne que la situation financière de l'Organisation a encore empiré et déclare que le CCQAB reste d'avis que le remboursement des frais de voyage des représentants ne doit se faire que sur la base des tarifs de la classe économique. Le rapport dit cependant ceci :

"Le Comité consultatif tient à bien préciser une fois de plus que cette proposition ne tend pas à obliger les représentants et membres des organes des Nations Unies à voyager dans telle ou telle classe, car c'est là une question qui n'est pas de sa compétence ...".

7. Du fait que l'Assemblée générale, à sa dix-neuvième session, n'a pas été en mesure d'établir ses commissions, l'examen de cette question n'a été repris qu'à sa vingtième session. C'est alors que la Cinquième Commission a approuvé la proposition tendant à limiter le remboursement aux tarifs de la classe économique. Au cours du débat, l'Inde a proposé un amendement selon lequel :

- a) pour chaque Etat Membre, les frais d'un seul représentant seraient remboursés sur la base du tarif aérien de la première classe;
- b) le même niveau serait également retenu pour le remboursement des frais de voyage des membres des commissions, etc., siégeant à titre individuel.

Le premier amendement a été repoussé par 27 voix contre 19, avec 28 abstentions. Le second amendement (qui aurait conservé aux membres du CCQAB leur droit à voyager en première classe) a été repoussé par 58 voix contre 14, avec 18 abstentions.

8. La Cinquième Commission a ensuite examiné le cas des fonctionnaires du Secrétariat. Le représentant du Secrétaire général, appuyé par le Comité consultatif, a fait valoir que le Secrétaire général devrait conserver une certaine faculté d'appréciation. Par exemple, si le Secrétaire général décidait d'envoyer un haut fonctionnaire en mission spéciale, il devrait pouvoir l'autoriser à voyager en première classe. Les représentants de plusieurs Etats Membres se sont opposés à cette idée en arguant de ce que, par son vote sur la question de voyages des délégués, la Cinquième Commission avait déjà nettement indiqué que le fait de voyager en classe économique n'entraînait aucune perte de prestige pour un fonctionnaire, quel que soit son rang.

Le représentant du Nigéria a présenté un amendement formel selon lequel le principe du voyage en classe économique devrait s'appliquer à tous les membres du Secrétariat "à l'exception du Secrétaire général et des fonctionnaires l'accompagnant et désignés par lui". Il a cependant souligné que cette disposition ne signifiait pas que tous les fonctionnaires accompagnant le Secrétaire général devaient voyager en première classe, cette latitude ne visant que ses conseillers immédiats. Il a aussi proposé que tous les fonctionnaires envoyés en mission spéciale voyagent en classe économique (voir procès-verbal, document A/C.5/SR.1072). Cette proposition a été adoptée par 64 voix contre 1, avec 11 abstentions. D'après certaines déclarations consignées au procès-verbal, il semble néanmoins que quelques représentants n'avaient peut-être pas compris exactement le sens de la proposition mise aux voix, laquelle avait été présentée oralement. A l'issue du vote, le représentant du Secrétaire général a émis une réserve au sujet de la position que pourrait adopter le Secrétaire général (celui-ci étant seul habilité, conformément au Statut du personnel, à modifier les dispositions de détail applicables aux voyages).

ANNEXE 2 DE L'APPENDICE

RESUME DES RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES VOYAGES AERIENS DES FONCTIONNAIRES
NATIONAUX DES AFFAIRES ETRANGERES ENVOYES EN MISSION (1963)

1. Quarante-deux pays¹ ont envoyé des renseignements à l'OACI. La base de référence a été le régime adopté pour les voyages transatlantiques et, sous ce rapport :

trois pays utilisaient la classe économique pour tous leurs fonctionnaires;
douze pays utilisaient la première classe pour tous leurs fonctionnaires;

trente-sept pays utilisaient la première classe pour le personnel des grades supérieurs et la classe économique pour les grades inférieurs, la ligne de démarcation tracée entre ces deux catégories étant variable.

2. Dans quelques cas, les conditions étaient plus strictes pour les trajets aériens relativement courts et plus libérales pour les longs trajets. L'ensemble des dispositions appliquées est résumé dans le tableau suivant :

Nombre de pays (sur 42) qui accordent le voyage aérien en première classe

Rang	Vols transatlantiques	Vols à l'intérieur de l'Europe	Autres vols
Ambassadeur	39	38	39
Conseiller	28	25	28
Premier secrétaire	19	18	21
Deuxième secrétaire	13	13	15
Troisième secrétaire	12	11	13

(Voir au paragraphe 4 du présent rapport les renseignements - encore incomplets - concernant les changements intervenus entre 1963 et 1966, tels qu'ils ressortent d'une nouvelle enquête.)

¹ Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Birmanie, Canada, Chili, Chine, Colombie, Corée, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Ethiopie, Finlande, Ghana, Grèce, Haute-Volta, Indonésie, Irlande, Islande, Israël, Japon, Liban, Luxembourg, Malaisie, Maroc, Nicaragua, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Soudan, Suède, Suisse, Tanganyika, Turquie, Venezuela, Viet-Nam, Yougoslavie.

CONSEIL EXECUTIF

2 mai 1966

Trente-septième session

ORIGINAL : ANGLAIS

Comité spécial

EFFETS DES LONG VOYAGES AERIENS SUR LA SANTE DES PASSAGERS

(Rapport préliminaire du Directeur général)

1. Introduction

Ce rapport préliminaire repose principalement sur un dépouillement des publications relatives à des études récentes; il s'agissait a) d'études effectuées dans des laboratoires de physiologie, b) d'études pratiques, c) d'études faites à l'occasion de transports militaires et d) d'observations prises sur des équipages de l'aviation civile.

On remarquera que ces études portent sur des vols effectués aussi bien en avions à réaction qu'en avions à hélices, lesquels ne sont pratiquement plus en service sur les longs parcours.

2. Principaux facteurs

Les répercussions des longs voyages aériens sur l'organisme humain sont dues à plusieurs facteurs, dont les principaux sont les suivants :

- a) Les décalages horaires que l'on subit dans les déplacements d'est en ouest, ou inversement, et l'adaptation de l'organisme à ces changements.
- b) Le passage d'un climat chaud à un climat froid, et inversement.
- c) L'influence de l'immobilisation relative, c'est-à-dire du fait que l'on conserve longtemps la position assise.
- d) Les autres conditions particulières régnant dans l'avion : bruit et vibrations, variations de la pression atmosphérique, faible teneur en humidité de l'air.

1) Les effets des décalages horaires. Parmi les problèmes à l'étude figure le rendement des équipages en fonction des heures de service. On étudie également le problème des cycles biologiques, des rythmes physiologiques nycthéméraux et des rythmes circadiens.

La Federal Aviation Agency (Etats-Unis d'Amérique) et plusieurs grandes compagnies aériennes, le Comité médical de l'Association du Transport aérien international (ATAI) et la Fédération internationale des Associations de Pilotes de Ligne étudient l'effet des décalages horaires sur le rendement des équipages et la fatigue due au vol. Des études systématiques sur les passagers sont en cours, mais leurs résultats ne sont pas encore connus.

Dans les déplacements longitudinaux, d'est en ouest ou inversement, le décalage horaire est d'une heure pour 15° . Il semble que certains effets : fatigue anormale, insomnie, faim, variations de la température du corps se fasse sentir après un décalage de quatre à six heures, par exemple dans un vol transatlantique d'est en ouest. Le rythme individuel correspondant à l'alternance du jour et de la nuit continue à se dérouler comme à l'ordinaire alors qu'il n'est plus du tout en harmonie avec l'horaire local. Aussi voit-on des voyageurs qui, la première nuit, vont se coucher indûment tôt - selon les normes locales - parce qu'ils sont très fatigués; il leur arrive de se réveiller au milieu de la nuit, ayant très faim, mais sans pouvoir obtenir un petit déjeuner. La seconde nuit, ils ont souvent du mal à trouver le sommeil et ce n'est en général que la troisième nuit qu'ils compensent ce déséquilibre; le troisième jour, ils se sentent mieux adaptés. Ainsi, pour un décalage de six heures dans les horaires locaux, il peut s'écouler un à trois jours avant qu'un voyageur soit suffisamment rétabli et apte au travail; l'adaptation physiologique complète peut demander plus longtemps. Beaucoup dépend aussi des facteurs psychologiques, par exemple du désir que l'on a de se mettre au travail et du stimulus que constitue la nouvelle ambiance.

Un repos de 24 heures avant la reprise du rythme normal de travail contribue à empêcher quelques-uns de ces effets. On a aussi suggéré que l'arrivant évite d'assister à des réunions importantes, soit durant les deux ou trois premières matinées lorsqu'il a effectué un long voyage en direction de l'est, soit durant les premières après-midi lorsqu'il a voyagé en direction de l'ouest. Il réduira ainsi l'état de fatigue et de somnolence dans lequel il risque de se trouver.

2) Des changements de climat extrêmement accusés peuvent se produire en l'espace de quelques heures lors des longs vols avec changement de latitude, par exemple de Moscou (50°N) à Accra (5°S), d'Anchorage (60°N) à Honolulu (20°N), ou de Vancouver (50°N) aux îles Canton, situées sur l'équateur. En ce qui concerne la température, on peut passer tout aussi rapidement de -30° à +40°; quant à l'humidité relative, qui est inférieure à 20 % à bord de l'avion, elle peut dépasser 90 % à l'arrivée. Enfin, le changement d'altitude peut provoquer des difficultés d'acclimatation, par exemple pour les voyageurs qui arrivent à La Paz, à Addis-Abéba ou à Mexico (altitudes 3600, 2500 et 2200 mètres respectivement).

Le brusque passage à un climat chaud a des effets sur la transpiration, la température du corps et la circulation du sang, ainsi que sur la capacité mentale. L'adaptation se fait progressivement; il semble qu'elle soit réalisée à 80 % au cours des quatre à sept premiers jours; elle est en général achevée au bout de deux semaines. La plus grande partie de l'adaptation à un climat chaud semble perdue après une absence d'un mois environ. Néanmoins, la réadaptation se fera ensuite plus facilement et plus vite si les séjours sont fréquents.

Le passage brusque à un climat froid exige évidemment une adaptation circulatoire, puisque l'organisme doit augmenter sa production de chaleur et diminuer ses pertes thermiques.

3) Le fait que, pendant les longs voyages aériens, le corps reste relativement immobile dans la position assise peut perturber la circulation sanguine dans les

membres inférieurs. On a observé une tendance à l'œdème des jambes à l'occasion de vols prolongés; cela risque de favoriser une thrombose ou une phlébite chez les sujets prédisposés. La forme et les dimensions des sièges sont donc importantes. Il faut pouvoir remuer les pieds et les jambes.¹

4) Le milieu à bord. Le confort et la sécurité des voyages aériens ont considérablement augmenté depuis l'entrée en service des avions à réaction, principalement pour les raisons suivantes : a) les temps de vol sont réduits, parce que les vitesses sont plus élevées; b) les bruits et vibrations sont moindres, surtout dans les compartiments de première classe, qui sont en général situés au plus loin des réacteurs; c) les remous d'air ont presque disparu du fait que les appareils volent à haute altitude; d) les cabines sont pressurisées et la pression n'est jamais inférieure à celle d'une altitude de 2400 m; e) la ventilation et la climatisation ont été améliorées. Cependant, la sécheresse de l'air aux hautes altitudes peut encore être gênante au cours de voyages prolongés.

3. Autres problèmes

Donnant suite à des recommandations du Comité médical de l'ATAI, quelques compagnies aériennes ont recueilli des données sur la fréquence des décès en vol. Toutefois, on n'a pas encore de réponses complètes aux questions posées à propos de la santé des voyageurs car aucune étude systématique n'a été faite sur le plan mondial.

¹ Selon les accords de l'ATAI, les normes suivantes ont été fixées :

Classe économique : L'espacement des sièges ne doit pas dépasser 34".

Première classe : L'espacement des sièges ne doit pas dépasser 42".

(Sur les lignes intérieures, cet espacement peut être compris entre 31 1/2 et 29"; il est prévu à 28 1/2" pour les aérobus.)

Classe économique : La largeur du siège ne doit pas dépasser 17"; couloir 16 1/2".

Première classe : La largeur des sièges est variable; couloir 18".

(Extrait de "Flight", International, 8 juillet 1965).

D'après le rapport du Comité médical de l'ATAI, portant sur 50 compagnies aériennes affiliées à l'Association, il y a eu en 1964 un décès de voyageur en vol pour 1 666 000 personnes transportées. On notera cependant qu'un transporteur a enregistré quatre décès en vol mais aussi seize décès provoqués par des crises cardiaques à l'aéroport avant l'embarquement. On ne possède pas de données sur les incidents éventuels, y compris les décès, après le vol. (par exemple, dans les 24 ou 48 heures suivantes).

Il faut noter enfin que, si l'on excepte les recherches de laboratoire et l'expérimentation pratique sur l'adaptation aux climats extrêmes, ainsi que les observations faites sur les pilotes et le personnel volant en général, peu de travaux de portée générale ont été effectués sur les passagers, notamment en ce qui concerne les différentes normes de confort en vol. Les renseignements disponibles ne permettent donc pas de tirer de conclusions fermes. Les problèmes que ne manquera pas de poser la mise en service d'avions de ligne supersoniques provoqueront certainement de nouvelles études sur cet important problème sanitaire.

ELEMENTS DE BIBLIOGRAPHIE RELATIVE AUX EFFETS DES LONGS VOYAGES AERIENS
SUR LA FATIGUE, LE SYNDROME D'ADAPTATION ET LA SANTE

- Bruener, H., Klein, K. E., Ruff, S. & Wegmann, H. M. (1965) Fatigue-Studies on Overseas Flights. Aerospace Medicine, vol. 36, No 6
- Burton, A. C. & Edholm, O. G. (1955) Man in a Cold Environment, Edward Arnold (éditeurs) Ltd., Londres
- Laverne, J. (1964) Rythme de vie et changements rapides de fuseaux horaires au cours des voyages aériens. La presse médicale, vol. 72, No 44
- Lee, Douglas, H. K. (1964) Heat and Cold Effects and their Control. Public Health Monograph No 72, US Department of Health, Education and Welfare, Washington
- Leithead, C. S. & Lind, A. R. (1964) Heat Stress and Heat Disorders, Cassell, Londres
- MacPherson, R. K. (1960) Physiological Responses to Hot Environments (Study in Singapore, 1948-1953) Medical Research Council Special Report Series No 298, Londres
- Marti-Ibanez, Félix (1955) Health and Travel. First International Symposium, New York
- Schaefer, Karl E. (1958) Man's Dependence on the Earthly Atmosphere. The Macmillan Company, New York
- Sells, S. B. & Berry, Charles A. (1961) Human Factors in Jet and Space Travel. The Ronald Press Company, New York
- Organisation mondiale de la Santé, Médecine et santé publique dans l'Arctique et l'Antarctique (1964) Cahiers de Santé publique No 18, OMS, Genève

WORLD HEALTH
ORGANIZATION

DIX-NEUVIEME ASSEMBLEE MONDIALE
DE LA SANTE

Point de l'ordre du jour
supplémentaire



ORGANISATION MONDIALE
DE LA SANTE

A19/AFL/16 Corr.1
6 mai 1966

FRANCAIS SEULEMENT

NORMES APPLICABLES AUX VOYAGES

Cinquième rapport du Comité spécial du Conseil exécutif

1. Annexe A, page 10, appendice :

Au paragraphe 2 :

3ème ligne : lire "paragraphe 44" au lieu de "paragraphe 64"

4ème ligne : lire "444 300 dollars" au lieu de "443 000 dollars".

2. Annexe B, page 3, sous 2) :

Ajouter à la fin du deuxième paragraphe la phrase suivante :

"Il est nécessaire d'étudier plus avant la question de l'adaptation des
fonctions psychologiques."