

SÉNAT

2° SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 juin 1964.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires sociales (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE, relatif à certains personnels de la navigation aérienne,

Par M. ROGER LAGRANGE,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Roger Menu, président ; André Plait, André Dulin, Jean-Louis Fournier, vice-présidents ; Marcel Lambert, François Levacher, Louis Roy, secrétaires ; Emile Aubert, Marcel Audy, Lucien Bernier, Raymond Bossus, Joseph Brayard, André Bruneau, Robert Burret, Omer Capelle, Mme Marie-Hélène Cardot, MM. Marcel Darou, Francis Dassaud, Baptiste Dufeu, Adolphe Dutoit, Lucien Grand, Paul Guillaumot, Louis Guillou, Jacques Henriot, Roger Lagrange, Arthur Lavy, Francis Le Basser, Marcel Lemaire, Bernard Lemarié, Paul Lévêque, Robert Liot, Henry Loste, Georges Marie-Anne, André Méric, Léon Messaud, Eugène Motte, Alain Poher, Joseph de Pommery, Alfred Poroi, Eugène Romaine, Charles Sinsout, Robert Soudant, Mme Jeannette Vermeersch, M. Raymond de Wazières.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2° législ.) : 897, 950 et in-8° 214.

Sénat : 259 (1963-1964).

Mesdames, Messieurs,

Notre Commission des Affaires sociales n'a pu délibérer sur le projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne que dans la journée du jeudi 18 juin. Le débat devant le Sénat ayant lieu quelques jours seulement après cette délibération, votre rapporteur vous prie de l'excuser de ne vous présenter qu'un rapport fort incomplet, et se permet de vous renvoyer, pour une connaissance plus approfondie du problème, au rapport présenté par M. La Combe, devant l'Assemblée Nationale (A. N. n° 950).

Pudiquement intitulé « Projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne », ce projet traite de deux problèmes fort dissemblables : dans son titre I^{er}, du retrait du droit de grève à certains personnels de la navigation aérienne, et, dans son titre II, des améliorations de carrière accordées à certaines catégories de personnels de la navigation aérienne.

Il est regrettable que deux questions qui, à notre avis ne devraient pas être liées, figurent dans un même projet, ce qui laisse supposer que les améliorations parfaitement justifiées et de longue date réclamées par l'ensemble du personnel de la navigation aérienne ne sont accordées qu'en contrepartie de la suppression du droit de grève.

Le présent rapport se limitera à l'examen des questions de principe : retrait du droit de grève posé par le titre I^{er}, classement du personnel prévu par le titre II.

RETRAIT DU DROIT DE GREVE

Ce retrait découle des dispositions de l'article 2 stipulant que « toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires », et de l'article 1^{er} (dernier alinéa) prévoyant que les statuts spéciaux des officiers contrôleurs et des électroniciens de la sécurité aérienne, pourront déroger aux dispositions de l'ordonnance du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires.

Le retrait du droit de grève aux personnels visés dans l'article 2 est une décision d'une extrême gravité en soi, mais encore aggravée dans le projet, par le fait que toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires.

Il convient donc d'examiner avec attention les motifs qui peuvent être invoqués en faveur de la suppression du droit de grève.

Réglementation existante.

La Constitution de 1958, par référence à celle de 1946, affirme que le « *droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent* ».

Il faut bien constater que dans le passé, le Parlement et le Gouvernement ont souvent hésité à prendre des initiatives pour réglementer le droit de grève dans les services publics. Cette attitude s'explique sans doute par le fait que ledit droit étant la pierre de touche des régimes démocratiques, le pouvoir exécutif aussi bien que le pouvoir législatif — et cela d'autant plus qu'ils étaient plus fermement attachés à la démocratie — ont généralement répugné, en temps de paix, à le supprimer, voire même à le limiter.

Ne pouvant mettre le droit de grève directement en cause, les Gouvernements ont eu recours, en cas de conflits, à la réquisition en s'appuyant, d'abord sur la loi de 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre, puis sur l'ordonnance du 7 janvier 1959 sur l'organisation de la défense.

Mais il existe néanmoins nombre de lois, décrets et circulaires interdisant ou limitant l'exercice du droit de grève dans les services publics. Il s'agit :

1° De la loi du 27 décembre 1947 visant les compagnies républicaines de sécurité, de la loi du 28 septembre 1948 visant le personnel de police et de l'ordonnance du 6 août 1958 visant les gardiens de prison, qui toutes interdisent au personnel considéré de recourir à la grève :

2° De la jurisprudence du Conseil d'Etat qui, dans l'ensemble, reconnaît que les Ministres, dans des circonstances données, peuvent interdire l'exercice du droit de grève aux agents qui, par leurs fonctions, participent à l'action gouvernementale ou dont la présence est nécessaire « *à la continuité des services publics indis-*

pensables à la sécurité des personnes et des biens, au fonctionnement des liaisons officielles et des activités essentielles à la vie de la Nation » ;

3° Des mesures spéciales prévues à l'encontre de diverses catégories de personnels placées sous la tutelle du Ministre des Travaux publics et des Transports et leur interdisant de recourir à la grève ;

4° De la loi du 31 juillet 1963 qui concerne les modalités de la grève dans l'ensemble des services publics, et institue, entre autres mesures, un préavis de cinq jours avant la cessation collective du travail.

Exposé critique du projet de loi.

A l'appui de sa thèse, le Gouvernement invoque dans l'exposé des motifs du projet de loi, trois raisons essentielles :

1° Assurer la sécurité aérienne ;

2° Observer les obligations découlant de la convention de Chicago ;

3° Maintenir en état de fonctionnement les services nécessaires à la défense nationale.

1° En ce qui concerne **la sécurité aérienne**, il convient d'observer qu'elle est, en tout état de cause, assurée, puisque l'obligation du préavis de cinq jours permet, dans les premières heures qui suivent sa notification, l'envoi d'avis aux navigateurs aériens des nations signataires de la convention internationale relative à l'aviation civile du 7 décembre 1944. Le Gouvernement est donc parfaitement en mesure d'avertir, plusieurs jours à l'avance, les pays étrangers que la France ne sera pas en état d'accueillir les aéronefs étrangers sur les aérodromes où le personnel de la navigation aérienne est en grève.

Si donc les pouvoirs publics, pour des raisons de prestige national, tardaient à prendre une telle décision, la responsabilité d'incidents aériens éventuels serait à imputer au Gouvernement et non au personnel qui se met en grève après l'expiration du préavis.

2° S'il est vrai que parmi tous les pays signataires de **la convention de Chicago**, la France se trouve être le seul pays où la grève des personnels de la navigation aérienne soit permise,

j'observe que cette situation tient généralement au fait que le droit de grève n'est pas reconnu à la fonction publique dans les autres pays. Malgré cette interdiction des cessations collectives du travail, des grèves n'en éclatent pas moins. C'est ainsi que le « Courrier aérien » du 2 juin 1964 annonce que 1.000 contrôleurs britanniques du trafic aérien doivent entrer en grève le 25 juillet pour appuyer leurs revendications pour de meilleures conditions de travail.

La rupture des engagements internationaux constituerait donc un argument des plus sérieux si des grèves n'éclataient pas également dans des pays où elles sont cependant interdites. Il convient de remarquer qu'il s'agit tout au plus de cessation de travail pendant un temps limité, dont les pays étrangers sont informés et peuvent tirer les conséquences en détournant leurs aéronefs vers d'autres pays.

3° Quant à l'argument selon lequel les grèves des services chargés d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, en même temps qu'elles affectent les vols des aéronefs civils, paralysent le trafic des avions militaires, apportant ainsi des obstacles graves dans le domaine de la **défense nationale**, il apparaît quelque peu spécieux. S'il est vrai en effet que la grève paralyse le trafic aérien des avions militaires de transport, par contre, les avions opérationnels poursuivent leurs activités, car ils demeurent inconnus, même en temps normal, de l'infrastructure civile. On a certes objecté qu'il existe des installations mixtes qui servent à la fois aux civils comme aux militaires. C'est le cas de l'aérodrome de Bordeaux et du radar de Satolas, mais il convient d'observer que, sur l'initiative des délégués syndicaux de Bordeaux, le personnel en grève a accepté de continuer à assumer le trafic militaire de cet aérodrome. En outre, lors des grèves, la raréfaction du trafic aérien permet à l'importante infrastructure militaire de mieux régler la circulation de ses propres appareils.

Le prestige de la France, nos activités touristiques ou autres ne pourraient vraiment souffrir que si la grève des personnels de la navigation aérienne devenait un fait coutumier. Ceci n'est pas le cas et ne peut l'être que si les Gouvernements restent sourds aux légitimes revendications de ces personnels.

Le problème fondamental est donc bien de répondre à leur attente en améliorant leur situation, comme le fait partiellement le titre II du projet de loi, mais sans lier cette question au retrait du droit de grève.

C'est l'exercice de ce droit qui permet aujourd'hui aux agents de la navigation aérienne, après des années de lutte, d'espérer une revalorisation de leurs traitements et de leurs retraites.

Privés de cette arme, ils ne pourront compter que sur le bon vouloir de la puissance publique, mais l'expérience, surtout récente, n'est absolument pas de nature à les rassurer.

Ne convient-il pas d'observer, enfin, que, comme ce fut le cas dans un passé assez proche, lorsque les institutions furent mises en péril, le Gouvernement sollicita et obtint l'appui populaire que lui apportèrent sans réserve les travailleurs en grève ?

*
* *

La Commission des Affaires sociales du Sénat a été unanime à considérer que le retrait du droit de grève à certains personnels de la navigation aérienne ne pouvait être admis, compte tenu de l'attitude générale du personnel et des armes dont disposent déjà les pouvoirs publics (préavis, réquisition) pour assurer la sécurité aérienne et les besoins de la défense nationale.

De même, elle estime que des sanctions prises en dehors des garanties disciplinaires, comme le prévoit l'article 2, sont à exclure formellement. **Elle préconise, au contraire, des procédures de conciliation et d'arbitrage propres à résoudre les conflits collectifs du travail.** Ces procédures devront être fixées par les statuts spéciaux, après avis des organisations syndicales les plus représentatives. Cette méthode, en réservant la décision finale au Gouvernement, s'inspire de la méthode retenue par la création de la Commission Massé lors de la grève des mineurs au début de l'année 1963. Elle semble la seule susceptible d'apporter une solution aux problèmes toujours délicats que posent les conditions de rémunération et de travail dans la fonction publique.

AMELIORATION DE LA SITUATION DES PERSONNELS

Comme l'indique fort bien le rapport de notre collègue, Monsieur le député La Combe « *le projet de loi a voulu reconnaître la haute qualification de ces personnels en leur donnant des avantages de carrière spéciaux dans le cadre de la fonction publique* ».

C'est ainsi que l'article 1^{er} prévoit leur regroupement dans deux corps particuliers, celui des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et celui des électroniciens de la sécurité aérienne qui seront dotés, tous les deux, de statuts spéciaux pouvant déroger aux dispositions du statut général des fonctionnaires.

L'article 3 prévoit que ces personnels sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement. Cette procédure permettra une juste revalorisation de ces indices de traitement sans pour autant provoquer de graves perturbations dans d'autres corps de la fonction publique, les intéressés n'étant plus assimilés à des catégories qui auraient pu, à leur tour, revendiquer des améliorations indiciaires similaires.

En outre, les articles 5 à 8 prévoient, mais en faveur des seuls membres du nouveau corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, un certain nombre de mesures en matière de limite d'âge et de retraite, de classement dans le corps de la catégorie B (Service actif) et de prise en compte des services accomplis en dehors de la métropole. En effet, en raison de la nature des services qu'ils accomplissent — services qui nécessitent une excellente aptitude physique, des réflexes et un esprit de décision rapides mais qui entraînent une usure physique et une fatigue nerveuse intense — ces personnels se voient accorder une limite d'âge spéciale (55 ans) et, par dérogation aux dispositions de l'article L 4 du Code des Pensions civiles et militaires de retraite, la possibilité d'obtenir une pension d'ancienneté lorsqu'ils atteignent l'âge de 50 ans, à condition toutefois d'avoir accompli vingt-cinq ans de service, dont quinze ans au moins dans un emploi actif ou dans un emploi assimilé à la catégorie B.

En outre, pour la liquidation de leur pension, ils bénéficient d'une bonification égale au cinquième de la durée des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité, sans toutefois que cette bonification puisse excéder cinq années.

De plus, un effet rétroactif est donné à ces dispositions puisque les services rendus par les intéressés, en qualité de techniciens de la navigation aérienne, depuis le 1^{er} janvier 1948, sont considérés comme services actifs de la catégorie B et un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles les services accomplis depuis le 1^{er} janvier 1948 soit outre-mer, soit à l'étranger au titre de la coopération technique pourront être considérés comme services actifs.

Enfin, l'article 9 décide que les dispositions ainsi prévues prendront effet à dater du 1^{er} janvier 1964, ce qui permettra aux intéressés de bénéficier rétroactivement des avantages qui leur sont accordés.

Votre Commission des Affaires sociales, sans méconnaître l'intérêt des avantages ainsi accordés à certains personnels de la navigation aérienne, estime regrettable le classement du personnel en deux catégories différentes ne bénéficiant pas des mêmes avantages de rémunération alors que l'ensemble des agents de la navigation aérienne était jusqu'alors traité de la même façon, ce qui semblait normal puisqu'ils devaient satisfaire aux mêmes exigences de recrutement et poursuivaient des études analogues.

EXAMEN EN COMMISSION

Compte tenu de ces considérations générales, votre Commission des Affaires sociales a examiné le texte du projet de loi votée par l'Assemblée Nationale et a décidé à l'unanimité des votants de vous proposer l'adoption de neuf amendements.

Par ces amendements, la Commission a voulu marquer :

a) Son hostilité à la suppression du droit de grève pour les personnels de la navigation aérienne ;

b) Son désir que soient organisées, après avis des organisations syndicales, des procédures de conciliation et d'arbitrage propres à résoudre les conflits collectifs du travail ;

c) Sa volonté de voir accorder les mêmes avantages aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne et aux électroniciens de la sécurité aérienne.

TABLEAU COMPARATIF

Projet de loi.

TITRE PREMIER

Article premier.

En raison des sujétions et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou tours de contrôle à grand trafic, qui constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'une part, les personnels chargés d'assurer l'entretien des installations d'aide à la navigation aérienne dans certains services de maintenance régionaux et dans les services de maintenance des grands aéroports qui constituent le corps des électroniciens-installateurs de la navigation aérienne, d'autre part, sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat.

Ces statuts peuvent déroger aux dispositions de l'ordonnance du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires.

Art. 2.

Les statuts spéciaux des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens-installateurs de la navigation aérienne ne pourront porter atteinte au libre exercice du droit syndical.

Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers

Texte adopté par l'Assemblée Nationale.

TITRE PREMIER

Article premier.

En raison des...

... qui constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne, d'autre part, sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat, après consultation du comité technique paritaire intéressé.

Conforme.

Art. 2.

Les statuts...

... et des électroniciens de la sécurité aérienne ne pourront...

... droit syndical.

Toute cessation..

Texte proposé par votre Commission.

TITRE PREMIER

Article premier.

Les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou aéroports constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne. Les personnels chargés des équipements techniques d'aide à la navigation aérienne constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne.

Les techniciens de la navigation aérienne chargés de l'instruction et de la formation des personnels visés ci-dessus seront intégrés dans l'un de ces deux corps selon la nature de leurs tâches.

En raison des sujétions spéciales et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, les personnels visés au premier alinéa sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat, après avis du comité technique paritaire intéressé.

Supprimé.

Art. 2.

Conforme.

« Ils fixeront, après avis des organisations syndicales les plus représentatives, les procédures de conciliation

Projet de loi.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Texte proposé
par votre Commission.

contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens-installateurs de la navigation aérienne, pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires.

... circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne, pourra...

et d'arbitrage propres à résoudre les conflits collectifs du travail.»

... disciplinaires.

Toutefois, la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires.

Supprimé.

Art. 3.

Art. 3.

Art. 3.

Les personnels visés à l'article premier ci-dessus sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement.

Conforme.

Les personnels visés...

... indices de traitement, identiques pour les deux corps.

Art. 4.

Art. 4.

Art. 4.

Les statuts des corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'électroniciens-installateurs de la navigation aérienne fixent notamment les conditions dans lesquelles sont désignés les centres, organismes, tours de contrôle, services de maintenance et aéroports visés à l'article premier de la présente loi.

Les statuts...

Supprimé.

... circulation aérienne et d'électroniciens de la sécurité aérienne fixent...

... présente loi.

TITRE II

TITRE II

TITRE II

Art. 5.

Art. 5.

Art. 5.

La limite d'âge des officiers contrôleurs de la circulation aérienne est fixée à cinquante-cinq ans. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4 du Code des pensions civiles et militaires de retraite, le droit à la pension d'ancienneté est acquis aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne qui ont atteint l'âge de cinquante ans et qui ont accompli vingt-cinq ans de service dont quinze au moins dans un emploi de la partie active ou dans un emploi assimilé à la catégorie B dans les conditions prévues aux articles 7 et 8 de la présente loi.

Conforme

La limite d'âge des personnels visés à l'article premier ci-dessus est fixée à cinquante-cinq ans. Par dérogation...

... contrôleurs de la circulation aérienne et aux électroniciens de la sécurité aérienne qui ont atteint...

(Le reste sans changement.)

Projet de loi.

Art. 6

Les officiers contrôleurs de la circulation aérienne bénéficient d'une bonification pour la liquidation de leur pension égale au cinquième de la durée des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité, sans que toutefois ladite bonification puisse excéder cinq années.

Art. 7.

A titre exceptionnel, les services rendus par les officiers contrôleurs de la circulation aérienne en qualité de technicien de la navigation aérienne depuis le 1^{er} janvier 1948 sont considérés comme service actif (catégorie B) *sous réserve qu'ils répondent aux normes qui seront retenues en application des articles premier et 4 de la présente loi.*

Art. 8.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application du présent titre. Il fixera notamment les conditions dans lesquelles les services accomplis outre-mer depuis le 1^{er} janvier 1948, soit par les techniciens de la navigation aérienne, soit par les officiers contrôleurs de la navigation aérienne pourront être considérés comme service actif (catégorie B).

Art. 9.

La présente loi prendra effet du 1^{er} janvier 1964.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Art. 6.

Conforme.

Art. 7.

Conforme.

Art. 8.

Conforme.

Art. 9.

Les avantages prévus par la présente loi en faveur des personnels concernés prennent effet à dater du 1^{er} janvier 1964.

Texte proposé
par votre Commission.

Art. 6.

Les personnels visés à l'article premier ci-dessus bénéficient d'une bonification...

(Le reste sans changement.)

Art. 7.

A titre exceptionnel les services rendus par les personnels visés à l'article premier ci-dessus en qualité de technicien de la navigation aérienne depuis le 1^{er} janvier 1948 sont considérés comme service actif (catégorie B).

Art. 8.

Un règlement...

... soit par les officiers contrôleurs de la navigation aérienne, soit par les électroniciens de la sécurité aérienne pourront être considérés comme service actif (catégorie B).

Art. 9.

Les avantages...

... faveur des personnels visés à l'article premier ci-dessus prennent effet à dater du 1^{er} janvier 1964.

Votre Commission des Affaires sociales vous demande de modifier le texte voté par l'Assemblée Nationale en adoptant les amendements suivants :

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou *aérodromes* constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne. Les personnels chargés des *équipements techniques d'aide* à la navigation aérienne constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne.

Les techniciens de la navigation aérienne chargés de l'instruction et de la formation des personnels visés ci-dessus seront intégrés dans l'un de ces deux corps selon la nature de leurs tâches.

En raison des sujétions spéciales et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, les personnels visés au premier alinéa sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat, après *avis* du comité technique paritaire intéressé.

Art. 2.

Amendement : Remplacer les deux derniers alinéas de cet article par les dispositions suivantes :

Ils fixeront, après avis des organisations syndicales les plus représentatives, les procédures de conciliation et d'arbitrage propres à résoudre les conflits collectifs du travail.

Art. 3.

Amendement : Compléter cet article par les dispositions suivantes :

..., identiques pour les deux corps.

Art. 4.

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 5.

Amendement : Rédiger comme suit le début de cet article :

La limite d'âge *des personnels visés à l'article premier ci-dessus* est fixée à cinquante-cinq ans. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4 du Code des pensions civiles et militaires de retraite, le droit à la pension d'ancienneté est acquis aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne *et aux électroniciens de la sécurité aérienne* qui ont atteint l'âge de cinquante ans... (*Le reste sans changement.*)

Art. 6.

Amendement : Rédiger ainsi cet article :

Les personnels visés à l'article premier ci-dessus bénéficient... (*Le reste sans changement.*)

Art. 7.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

A titre exceptionnel, les services rendus par *les personnels visés à l'article premier ci-dessus* en qualité de technicien de la navigation aérienne depuis le 1^{er} janvier 1948 sont considérés comme service actif (catégorie B).

Art. 8.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application du présent titre. Il fixera notamment les conditions dans lesquelles les services accomplis Outre-Mer depuis le 1^{er} janvier 1948, soit par les techniciens de la navigation aérienne, soit par les officiers contrôleurs de la circulation aérienne, *soit par les électroniciens de la sécurité aérienne* pourront être considérées comme service actif (catégorie B).

Art. 9.

Amendement : Remplacer le mot :

... concernés...

par les mots :

... visés à l'article premier ci-dessus...

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

TITRE PREMIER

Article premier.

En raison des sujétions et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou tours de contrôle à grand trafic, qui constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'une part, les personnels chargés d'assurer l'entretien des installations d'aide à la navigation aérienne dans certains services de maintenance régionaux et dans les services de maintenance des grands aéroports qui constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne, d'autre part, sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat, après consultation du comité technique paritaire intéressé. Ces statuts peuvent déroger aux dispositions de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires.

Art. 2.

Les statuts spéciaux des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne ne pourront porter atteinte au libre exercice du droit syndical.

Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires.

Toutefois, la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires.

Art. 3.

Les personnels visés à l'article premier ci-dessus sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement.

Art. 4.

Les statuts des corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'électroniciens de la sécurité aérienne fixent notamment les conditions dans lesquelles sont désignés les centres, organismes, tours de contrôle, services de maintenance et aéroports visés à l'article premier de la présente loi.

TITRE II

Art. 5.

La limite d'âge des officiers contrôleurs de la circulation aérienne est fixée à 55 ans. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4 du Code des pensions civiles et militaires de retraite, le droit à la pension d'ancienneté est acquis aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne qui ont atteint l'âge de 50 ans et qui ont accompli vingt-cinq ans de service dont quinze au moins dans un emploi de la partie active ou dans un emploi assimilé à la catégorie B dans les conditions prévues aux articles 7 et 8 de la présente loi.

Art. 6.

Les officiers contrôleurs de la circulation aérienne bénéficient d'une bonification pour la liquidation de leur pension égale au cinquième de la durée des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité, sans que toutefois ladite bonification puisse excéder cinq années.

Art. 7.

A titre exceptionnel, les services rendus par les officiers contrôleurs de la circulation aérienne en qualité de technicien de la navigation aérienne depuis le 1^{er} janvier 1948 sont considérés

comme service actif (catégorie B) sous réserve qu'ils répondent aux normes qui seront retenues en application des articles premier et 4 de la présente loi.

Art. 8.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application du présent titre. Il fixera notamment les conditions dans lesquelles les services accomplis outre-mer depuis le 1^{er} janvier 1948, soit par les techniciens de la navigation aérienne, soit par les officiers contrôleurs de la navigation aérienne pourront être considérés comme service actif (catégorie B).

Art. 9.

Les avantages prévus par la présente loi en faveur des personnels concernés prennent effet à dater du 1^{er} janvier 1964.