

# **PROTCOLE D'ACCORD 1988–1991**

## ***PREAMBULE***

1 - Le service public de la navigation aérienne devra faire face, au cours des trois prochaines années, à une augmentation du trafic aérien, tant pour les vols utilisant les aérodromes français que pour les vols internationaux utilisant l'espace aérien de la France.

Dans ce contexte, les personnels des corps techniques de la navigation aérienne –techniciens de l'aviation civile, officiers contrôleurs de la circulation aérienne, électroniciens de la sécurité aérienne, ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile et ingénieurs de l'aviation civile- assureront dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité les missions de service public qui leur sont confiées.

À cette fin, les dispositions du présent protocole d'accord prévoient des améliorations significatives en matière d'effectifs, de conditions de travail, de formation, de rémunération et de déroulement de carrière.

2 - Ces dispositions qui s'inscrivent dans le cadre de la fonction publique intéressent tous les corps dont elles soulignent la solidarité et la complémentarité. Elles s'inscrivent dans une stratégie de développement et de modernisation de notre service public de la navigation aérienne reposant sur le renforcement de la qualification et de la formation, l'évolution des méthodes et de l'organisation du travail, l'intensification de la concertation et du dialogue social.

3 - Par la conclusion du présent protocole d'accord, les signataires manifestent leur volonté d'apporter aux usagers, de façon durable et dans les meilleures conditions de régularité et de sécurité, les prestations qu'ils sont en droit d'attendre d'un service public.

## ***CHAPITRE 1***

### ***ADAPTER LES EFFECTIFS À L'ÉVOLUTION DU TRAFIC***

#### Article 1

Le niveau des effectifs des corps techniques de la navigation aérienne tiendra compte de l'évolution du trafic, des progrès techniques enregistrés dans le secteur et de leurs conséquences sur l'organisation du travail, et sur les besoins en formation continue.

#### Article 2

Les corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, de techniciens de l'aviation civile, d'électroniciens de la sécurité aérienne et d'ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ne seront pas soumis, pendant les trois prochaines années, à la règle du gel des emplois appliquée dans la fonction publique : les agents quittant ces corps seront donc remplacés.

### Article 3

Sous réserve des dispositions de l'article 1, il sera procédé à la création :

- de 100 emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, par an sur les trois prochaines années
- de 20 emplois de techniciens de l'aviation civile, par an sur les trois prochaines années,
- de 10 emplois d'ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, par an sur les trois prochaines années.

Pour les trois prochaines années, les effectifs d'électroniciens de la sécurité aérienne seront stabilisés.

### Article 4

Les dispositions prévues aux articles 1, 2 et 3 entreront en application à partir de 1989.

Pour 1989, le recrutement des techniciens de l'aviation civile interviendra dès le mois de janvier.

### Article 5

Le dispositif de gestion prévisionnelle des emplois, des carrières et des qualifications prévu à l'article V.3 du présent protocole d'accord aura notamment pour objet de préciser chaque année le nombre souhaitable d'emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, de techniciens de l'aviation civile, d'ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile et d'électroniciens de la sécurité aérienne. Les travaux réalisés dans ce cadre feront l'objet d'un avis communiqué au Ministre des Transports et de la Mer.

## ***CHAPITRE II*** ***LA QUALIFICATION AU SERVICE DE LA QUALITÉ ET DE LA SÉCURITÉ***

### Article 1

Les concours des nouveaux corps d'électroniciens de la sécurité aérienne et d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne seront ouverts à partir de 1990 aux titulaires d'une formation d'un niveau au moins égal à deux années d'études après le baccalauréat.

### Article 2

Les candidats qui auront satisfait aux épreuves du nouveau concours l'électroniciens de la sécurité aérienne prévu à l'article 1, recevront une formation initiale alternée de 30 mois comportant une partie théorique qui ne sera pas inférieure à 6 mois. Les modalités d'accès à la qualification d'électronicien ne sont pas modifiées. Les modalités pratiques de mise en œuvre de cette formation initiale alternée seront arrêtées après avis de la commission permanente de prospective prévue à l'article V.3 du présent protocole d'accord.

### Article 3

Les candidats qui auront satisfait aux épreuves du nouveau concours d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, prévu à l'article 1, recevront une formation initiale alternée de 30 mois comportant une partie théorique qui ne sera pas inférieure à 12 mois. Les modalités d'accès à la qualification de contrôleur ne seront pas modifiées. La formation pratique sera principalement effectuée dans des aérodromes et des centres de contrôle. Les modalités

pratiques de mise en œuvre de cette formation initiale alternée seront arrêtées après avis de la commission permanente de prospective prévue à l'article V.3 du présent protocole d'accord.

#### Article 4

Les contrôleurs directement chargés de donner des instructions en temps réel aux pilotes devront justifier du maintien de leur qualification.

Le maintien d'un contrôleur à un poste de contrôle est subordonné à une évaluation triennale de sa qualification, reposant sur :

- la pratique de 300 heures effectives de contrôle au cours de la dernière année, ou de 300 heures effectives de contrôle en moyenne sur les deux dernières années,
- des tests de connaissance théorique dont une partie du contenu sera définie nationalement,
- la participation effective à un programme adapté de formation continue en anglais.

Cette évaluation doit permettre de déterminer si le niveau de qualification de chaque contrôleur est compatible avec l'exercice du contrôle et le conduire, le cas échéant, à suivre les actions de formation continue nécessaires.

Elle est effectuée sous la responsabilité des chefs d'équipe ou chefs de quart.

Les modalités pratiques de mise en œuvre de cette procédure d'évaluation seront arrêtées avant la fin de l'année 1989. Elles seront examinées dans le cadre de la Commission de Suivi prévue à l'article V.4 du présent protocole d'accord.

#### Article 5

Afin de permettre à l'ensemble des agents (techniciens de l'aviation civile, électroniciens de la sécurité aérienne, officiers contrôleurs de la circulation aérienne, ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile) de satisfaire à l'obligation de formation continue, l'organisation du dispositif de formation continue sera rénovée et décentralisée et les programmes de formation seront actualisés et complétés.

Un bilan d'évaluation des programmes de formation sera réalisé chaque année.

#### Article 6

Le corps des électroniciens de la sécurité aérienne sera classé par décret en catégorie A de la fonction publique.

#### Article 7

À titre transitoire, le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne sera classé par décret en catégorie A.

Avant la fin de l'année 1989, le Gouvernement déposera un projet de loi portant fusion des corps d'OCCA et d'OCCCA en un nouveau corps de catégorie A dont le dernier grade correspondra aux indices de l'actuel corps des OCCCA. (majoré dans le présent protocole d'accord).

## **CHAPITRE III**

### **AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'EMPLOI DE RÉMUNÉRATION ET DE CARRIÈRE**

#### Article 1

Pour les IEEAC, un plan de transformation d'emplois, conforme au tableau figurant en annexe 1, sera mis en œuvre afin que l'ancienneté moyenne dans le 1<sup>er</sup> grade des ingénieurs qui accèdent au principalat soit maintenue à 12 ans après la titularisation.

Ce plan de repyramidage permettra également la promotion au 2<sup>ème</sup> grade d'IEEAC, des ingénieurs issus du recrutement interne des corps techniques de l'aviation civile avant leur départ en retraite.

Les OCCA et les ESA chefs de groupe de maintenance nommés IEEAC seront reclassés en fonction de leur ancienneté au 10<sup>ème</sup> ou au 11<sup>ème</sup> échelon du grade d'ingénieur. Ils percevront, après leur titularisation, la rémunération qu'ils percevaient dans leur corps d'origine tant qu'elle sera supérieure à celle qui leur serait servie en tant qu'ingénieur.

#### Article 2

Les promotions dans le corps des IAC seront facilitées par le relèvement à 50 % de la proportion du recrutement interne, partagé pour moitié entre concours interne et examen professionnel.

#### Article 3

La durée des services exigée pour se présenter à la sélection professionnelle pour l'accès au corps des IAC et des IEEAC sera ramenée de 12 à 10 ans de services effectifs.

#### Article 4

Pour les ESA, il sera créé, en remplacement des emplois fonctionnels, un grade de chef de groupe de maintenance.

Pourront accéder à ce 4<sup>ème</sup> grade d'ESA, par voie d'inscription au tableau d'avancement :

- par sélection, par voie d'examen professionnel, les ESA/P âgés d'au moins 40 ans ayant suivi des stages de formation continue et qui soit ont exercé pendant 15 ans au moins des fonctions correspondant à la qualification technique supérieure, soit ont exercé pendant 7 ans au moins des fonctions correspondant à la qualification technique supérieure, et tiennent, en outre, certaines fonctions,
- au choix, les ESA/P classés au 7<sup>ème</sup> échelon et âgés d'au moins 55 ans

#### Article 5

Pourront accéder au dernier grade du nouveau corps d'OCCA, par inscription au tableau d'avancement :

- par sélection par voie d'examen professionnel, les officiers contrôleurs principaux de la circulation aérienne, âgés d'au moins 35 ans, au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de recrutement, ayant exercé pendant 12 ans au moins, les fonctions correspondant à la qualification maximale de contrôle des centres de la circulation aérienne et qui ont accompli des stages de formation continue et exercé des fonctions définies par arrêté du Ministre des transports et de la mer,
- au choix, les officiers contrôleurs principaux de la circulation aérienne ayant atteint le 9<sup>ème</sup> échelon de leur grade et qui, soit comptent au moins 23 années de service public dont 12 ans d'exercice de la qualification maximale de contrôle des centres, soit sont âgés d'au moins 50 ans au 31 décembre de l'année de recrutement.

Les OCCA/1 en fonction dans les aéroports de famille II et III pourront accéder au grade principal, s'ils remplissent les conditions suivantes :

- soit 45 ans au moins et 5 ans d'exercice de qualification de contrôleur d'approche,
- soit 15 ans d'exercice de la qualification de contrôleur d'approche.

Ces dispositions complètent les dispositions existantes.

#### Article 6

L'échelonnement indiciaire des corps d'OCCA d'OCCCA, d'ESA et de TAC, sera modifié conformément au tableau figurant en annexe 2.

#### Article 7

Pour les TAC, un plan de transformation d'emploi figurant en annexe 3, sera mis en œuvre. Celui-ci permettra de maintenir dans les trois prochaines années, les conditions actuelles de franchissement de grade : ceux qui ont les qualifications correspondantes, seront promus au grade de technicien supérieur après une durée moyenne de service de 7 ans dans le 1<sup>er</sup> grade, et au grade de chef technicien après une durée moyenne de service de 8 ans dans le 2<sup>ème</sup> grade. Les techniciens supérieurs qui ne possèdent pas la qualification de chef technicien seront promus à ce grade, 6 mois avant leur départ à la retraite.

#### Article 8

La prime d'activité, perçue notamment par les IEEAC, sera revalorisée de façon à ce que le taux moyen de cette prime soit porté de 25 % à 42 % du traitement brut, dans la limite du plafond correspondant à l'indice majoré 687, selon l'échéancier de 3 ans figurant en annexe 4.

#### Article 9

Pour les IEEAC, les primes de haut niveau et de haute technicité seront fusionnées en une seule prime dont le mode de calcul sera celui appliqué actuellement pour la prime de haut niveau. Cette prime égale à 20 % de la prime d'activité, sera revalorisée compte-tenu des dispositions prises pour la prime d'activité. Le nombre des bénéficiaires passera à 130. Les conditions de mise en œuvre de ces dispositions seront examinées dans le cadre du Comité de suivi prévu à l'article V.4. du présent protocole d'accord, notamment la liste des postes ouvrant droit à cette prime et son adéquation avec le nombre des bénéficiaires prévus. La prime de haut niveau et la prime informatique ne pourront se cumuler.

#### Article 10

Pour les corps d'OCCA, d'OCCCA, d'ESA, de TAC, le montant de la prime d'exploitation sera, en 1989, augmentée de 15 % et revalorisé uniformément de 400 F. Il sera, ensuite, augmenté en 1990 et 1991 de, respectivement, 10 % et 5%, compte tenu du mécanisme actuel de réévaluation.

#### Article 11

Le régime indemnitaire des ESA sera modifié par application à ceux-ci de la catégorie A de la prime d'exploitation conformément au schéma suivant :

- A2 : technicien non spécialisé,
- A3 : technicien spécialisé exerçant une qualification technique, électronicien occupant un emploi d'instructeur en formation à l'ENAC ou dans un centre du SFACT, électronicien exerçant des fonctions d'assistant d'ingénieur non Q.T.S.,
- A4 : électronicien possédant et exerçant une qualification technique supérieure, électronicien exerçant des fonctions d'adjoint d'ingénieur, d'instructeurs à l'ENAC ou dans un centre national du SFACT, ou de chef de section spécialisé,
- A5 : électronicien exerçant des fonctions de chef de groupe de maintenance (1), d'instructeur régional, d'instructeur expert à l'ENAC, d'instructeur technique du SFACT .

(1) Pour la prime de technicité, les chefs de groupe de maintenance seront classés au niveau 5.

## Article 12

Pour la prime d'exploitation, les OCCA et les TAC actuellement en catégorie B seront reclassés en catégorie A, à degré équivalent.

## Article 13

Une indemnité spéciale de qualification sera versée aux contrôleurs (OCCA, OCCCA, TAC) chargés de donner en temps réel des instructions aux pilotes et exerçant la qualification maximale de contrôle du centre. Elle sera calculée par référence au niveau 5 de la prime de technicité :

- 100 % de cette prime pour les premiers contrôleurs
- 85 % pour les contrôleurs d'approche qualifiés radar,
- 70 % pour les contrôleurs d'approche non radar et les contrôleurs d'aérodrome.

Cette indemnité sera versée de façon progressive sur deux ans : 70 % la première année, la totalité à partir de la 2<sup>ème</sup> année. Elle sera conservée pendant trois ans après le renouvellement de la qualification.

En cas de non renouvellement à la suite de l'évaluation prévue à l'article II.4 du présent protocole d'accord, un délai supplémentaire de 6 mois, porté à un an en cas de raison médicale, sera accordé aux contrôleurs concernés afin d'entreprendre les actions correctives nécessaires.

Les contrôleurs justifiant de 16 ans d'exercice de la qualification maximale de contrôle des centres et ayant perçu pendant au moins un an l'indemnité spéciale de qualification, conservent le bénéfice de cette indemnité.

L'indemnité spéciale de qualification sera attribuée à compte de 1989.

Les conditions pratiques de mise en œuvre de l'indemnité spéciale de qualification seront examinées dans le cadre de la commission de suivi prévue à l'article V.4 du présent protocole d'accord.

Pour l'attribution de la prime de technicité, les TAC seront classés, à qualification correspondante, au même niveau que les OCCA et les ESA conformément au schéma suivant :

- TAC stagiaire : niveau 2
- TSAC : niveau 3
- TSAC : niveau 4
- CTAC : niveau 5

Les TAC et TSAC ayant depuis un an respectivement la qualification de TSAC et de CTAC sont classés au niveau immédiatement supérieur.

**ANNEXE 1**  
**CORPS DES INGÉNIEURS DES ÉTUDES ET DE**  
**L'EXPLOITATION DE L'AVIATION CIVILE**  
**PLAN DE TRANSFORMATIONS D'EMPLOIS BUDGÉTAIRES**

ANNÉE	RÉFÉRENCE 1988	RÉFÉRENCE 1989	RÉFÉRENCE 1990	RÉFÉRENCE 1991
* Transformations				
* IPEEAC	231	+74	+18	+15
* IPEEAC ordinaires	484	-75	-8	-5
* Créations nettes (ou suppression)		-1	+10	+10
* Effectifs budgétaires				
* IPEEAC	231	305	323	338
* IEEAC	484	409	401	396
	-----	-----	-----	-----
TOTAL	715	714	724	734
- % de principaux	32,3 %	42,7 %	44,6 %	46 %

**ANNEXE 2-1**  
**ECHELONNEMENT INDICIAIRE (IM)**  
**OCCA**

2 <sup>ème</sup> CLASSE		1 <sup>ère</sup> CLASSE		OCCA/P		OCCA/CHEF	
Actuel	Prévu	Actuel	Prévu	Actuel	Prévu	Actuel	Prévu
1 <sup>°</sup> 330	337	1 <sup>°</sup> 341	348				
2 <sup>°</sup> 351	358	2 <sup>°</sup> 358	365				
3 <sup>°</sup> 366	373			1 <sup>°</sup> 367	374		
4 <sup>°</sup> 376	383			2 <sup>°</sup> 380	387		
5 <sup>°</sup> 390	397	3 <sup>°</sup> 384	391				
6 <sup>°</sup> 403	410			3 <sup>°</sup> 406	413		
		4 <sup>°</sup> 407	414				
		5 <sup>°</sup> 423	430				
7 <sup>°</sup> 425	432			4 <sup>°</sup> 431	438		
		6 <sup>°</sup> 441	448				

8° 443	450			5° 453	460		
9° 461	468	7° 458	465	6° 468	475	1° 468	475
		8° 482	489	7° 492	499	2° 503	510
		9° 506	513	8° 516	523	3° 521	528
				9° 548	555	4° 547	554
						5° 567	574
						6° 587	594
						7° 610	617

**ANNEXE 2-2**  
**ÉCHELONNEMENT INDICIAIRE (IM)**  
**ESA**

2 <sup>ème</sup> CLASSE		1 <sup>ère</sup> CLASSE		PRINCIPALAT		CHEF DE GROUPE DE MAINTENANCE	
Actuel	Prévu	Actuel	Prévu	Actuel	Prévu	Actuel	Prévu
1° 330	337						
		1° 341	348				
2° 341	348						
3° 353	360						
4° 366	373			1° 367	374		
		2° 374	381				
5° 376	383						
6° 390	397			2° 394	401		
7° 403	410	3° 403	410	3° 421	428		
8° 425	432	4° 430	437				
9° 443	450	5° 445	452	4° 447	454		
10° 461	468	6° 470	477	5° 478	485		
				6° 505	512		
		7° 506	513			1° 547	554
				7° 548	555	2° 568	575
						3° 588	595
						4° 610	617

**ANNEXE 2-3**  
**ÉCHELONNEMENT INDICIAIRE (IM)**  
**TAC**

TECHNICIEN		TECHNICIEN SUPÉRIEUR		CHEF TECHNICIEN	
Actuel	Prévu	Actuel	Prévu	Actuel	Prévu
1 <sup>e</sup> 261	261				
2 <sup>e</sup> 269	269				
3 <sup>e</sup> 278	278				
4 <sup>e</sup> 289	289				
		1 <sup>e</sup> 295	295		
5 <sup>e</sup> 298	298				
6 <sup>e</sup> 309	309			1 <sup>e</sup> 322	322
7 <sup>e</sup> 323	323				
		2 <sup>e</sup> 325	335		
8 <sup>e</sup> 335	335			2 <sup>e</sup> 346	346
9 <sup>e</sup> 348	348				
		3 <sup>e</sup> 350	360		
10 <sup>e</sup> 370	370				
		4 <sup>e</sup> 376	386	3 <sup>e</sup> 376	386
11 <sup>e</sup> 387	387				
		5 <sup>e</sup> 402	412		
12 <sup>e</sup> 403	403			4 <sup>e</sup> 403	440
		6 <sup>e</sup> 423	433	5 <sup>e</sup> 430	440
		7 <sup>e</sup> 447	447		
				6 <sup>e</sup> 456	465
				7 <sup>e</sup> 480	480

**ANNEXE 3**  
**PLAN DE TRANSFORMATION D'EMPLOIS BUDGETAIRES**  
**DES**  
**TECHNICIENS DE L'AVIATION CIVILE**

ANNEE	RÉFÉRENCE 1988	RÉFÉRENCE 1989	RÉFÉRENCE 1990	RÉFÉRENCE 1991
Transformations				
* CTAC	145	+9	+15	+40
* TSAC	255	+102	+111	+74
* TAC	711	-165	-106	-94
Créations nettes (ou suppressions)		-54	+20	+20
Effectifs budgétaires				
* CTAC	145	154	169	109
*TSAC	255	357	468	542
*TAC	711	546	440	346
	-----	-----	-----	-----
TOTAL	1111	1057	1077	1097

%	1988	1989	1990	1991
TS/TACC + TS	26,4	39,5	51,5	61
CT/TAC + TS + CT	13	14,6	15,7	19,1

## **ANNEXE 4**

### **IEEAC**

### **REVALORISATION DE LA PRIME D'ACTIVITÉ**

Évolution de la prime d'activité en pourcentage de traitement brut plafonné à l'indice 687.

	88	89	90	91
TAUX	25 %	33 %	37 %	42 %

## **CHAPITRE IV**

### **MODERNISER LES METHODES ET L'ORGANISATION DU TRAVAIL**

#### Article 1

En raison de la spécificité du métier de contrôleur aérien et, des conditions particulières d'exercice de cette profession, l'organisation du travail dans les centres régionaux de la navigation aérienne est centrée autour de la notion d'équipe. Cette forme d'organisation du travail retenue par la quasi totalité des pays, répond notamment à la nécessité de transmettre, d'entretenir et de développer des savoir-faire professionnels indispensables à l'exercice de la qualification de contrôleur.

#### Article 2

L'équipe est l'unité de base qui structure l'organisation du travail des officiers contrôleurs de la circulation aérienne en fonction d'un cycle de vacances qui détermine les horaires de travail des contrôleurs dans le cadre des dispositions réglementaires aujourd'hui applicables qui prévoient notamment des modulations selon les périodes de fort ou de faible trafic.

Dans les CRNA et les aérodromes d'Orly et de Roissy, la durée hebdomadaire du travail des contrôleurs aériens est en moyenne sur l'année de 32 heures. Elle peut dépasser 32 heures, dans la limite de 36 heures, pendant une ou des périodes ne dépassant pas au total 4 mois par an.

### Article 3

L'affirmation du rôle de l'équipe dans les centres régionaux de la navigation aérienne doit se combiner avec la nécessité de rechercher la meilleure adéquation entre les effectifs de contrôleurs réellement opérationnels et la demande de trafic.

La comptabilité entre la réaffirmation du rôle de l'équipe et la nécessité de répondre à la demande du trafic sera obtenue dans les CRNA par la fixation d'une plus grande amplitude de la durée de travail de l'équipe (sans que cela remette en cause l'amplitude maximale de la durée individuelle de présence) grâce à une modulation des prises de postes par fraction d'équipes (sans que cela conduise à une individualisation des horaires).

### Article 4

Dans ce cadre, la grille prévisionnelle d'armement des unités de contrôle, établie actuellement dans chaque centre en fonction du trafic prévu, sera réajustée régulièrement après avis des CTP locaux pour tenir compte du trafic constaté et des dernières hypothèses relatives à son évolution et pour répondre à la nécessité de rechercher le meilleur ajustement possible entre les effectifs opérationnels et la demande de trafic. Ces ajustements s'opèreront conformément aux dispositions réglementaires existantes.

### Article 5

Le nombre des contrôleurs constituant une équipe est aujourd'hui variable selon les centres. Cette souplesse qui correspond aux spécificités de chaque centre doit être conservée.

Cette souplesse doit se combiner avec la volonté d'assurer à tout moment et dans les meilleures conditions le service public de la navigation aérienne.

Les ouvertures de secteur tiendront compte de la nécessité d'un écoulement correct du trafic et devront donc s'adapter en fonction du nombre de personnes disponibles constituant l'équipe, et non pas en fonction d'une grille prédéterminée d'ouverture de secteurs.

### Article 6

Lorsque cela s'avère nécessaire dans les CRNA ou dans les aérodromes seront mises en œuvre des procédures de régulation définissant au niveau national les rôles respectifs des CRNA (responsables de salle), de la CORTA (régulateur) et des aérodromes.

### Article 7

Un premier bilan d'application de ces orientations sera établi par la DGAC, dans le courant du mois de mai 1989.

Ce bilan fera l'objet d'un examen dans le cadre de la commission permanente de prospective. Cet examen sera suivi d'un avis transmis au Ministre.

Un second bilan sera établi à la fin de l'année 1989.

## **CHAPITRE V**

# **LE DIALOGUE SOCIAL AU SERVICE DE LA MODERNISATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

### Article 1

Au-delà des concertations organisées dans le cadre normal des comités techniques paritaires, le travail de réflexion sur la modernisation de la navigation aérienne engagé pour la préparation de ce protocole d'accord se poursuivra selon des modalités spécifiques. Les commissions prévues aux articles 2, 3 et 4 seront réunies avant la fin de l'année 1988.

### Article 2

Il est créé à titre temporaire et pour une durée d'un an, un comité de concertation associant les syndicats des personnels techniques de la navigation aérienne et les représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Ce comité a pour mission de rechercher des solutions aux problèmes posés par :

- l'extension du Budget annexe de la navigation aérienne aux départements d'Outre-Mer,
- les modalités d'application des règles relatives au service minimum en cas de grève,
- les normes médicales spécifiques applicables aux contrôleurs,
- la définition des fonctions que doivent et peuvent occuper les personnels des différents corps techniques de la navigation aérienne, notamment les techniciens de l'aviation civile et les électroniciens de la sécurité aérienne,
- le développement des activités sociales.

### Article 3

Il est créé un Comité Permanent de Prospective associant les syndicats représentant les personnels techniques de la navigation aérienne et les représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile, et présidé par une personnalité extérieure.

Ce comité a une mission particulière de réflexion sur l'avenir de la navigation aérienne. Ses travaux porteront notamment sur les questions suivantes :

- la gestion prévisionnelle des emplois, des qualifications et des carrières ; dans ce cadre, l'évolution des fonctions des techniciens de l'aviation civile et des électroniciens fera l'objet d'une attention particulière ; de même sera examinée la situation des agents contractuels,
- l'organisation de la formation initiale et continue,
- les enjeux de la construction européenne pour la navigation aérienne et ses personnels,
- l'examen des conditions de changement de catégorie des aérodromes ; (les projets actuellement en cours concernant plusieurs aérodromes feront l'objet d'un examen particulier en vue de leur aboutissement dans les meilleurs délais).

Pour la réalisation de ces travaux, le comité s'appuiera sur l'ensemble des rapports existants ou en cours d'élaboration et sur les réflexions menées dans le cadre de la préparation du projet DGAC. Des études complémentaires pourront être demandées notamment au Centre d'Etude et de Recherche sur l'Emploi et les Qualifications et à l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail.

#### Article 4

Il est créé pour une période de 3 ans un comité de suivi de l'accord associant les organisations syndicales signataires de l'accord et des représentants du Ministre des Transports et de la Mer. Ce comité se réunira tous les deux mois. Il aura pour fonction de suivre l'application de l'accord et d'examiner toutes difficultés d'interprétation qui pourraient surgir. Dans ce cadre, les projets de textes réglementaires ou législatifs résultant de l'application du présent accord lui seront soumis pour avis.

#### Article 5

Dispositions diverses :

1. Le Ministre des Transports et de la Mer confiera à une personnalité extérieure une mission d'expertise sur :
  - la restructuration des maintenances
  - les conditions d'une modernisation effective des bureaux de piste
  
2. la situation des contrôleurs de la CORTA sera l'objet d'un examen particulier notamment dans le cadre de la recherche d'une meilleure coordination technique au plan européen.