



## LES DOCUMENTS DE TRAVAIL DU SÉNAT

*Série LÉGISLATION COMPARÉE*

### LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

*Ce document constitue un instrument de travail élaboré à l'intention des Sénateurs par la Division des études de législation comparée du Service des Études juridiques. Il a un caractère informatif et ne contient aucune prise de position susceptible d'engager le Sénat.*



**SERVICE DES  
ÉTUDES  
JURIDIQUES**

---

Le 6 décembre 2002

**Division des Études de  
législation comparée**

## **LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS**

### **Sommaire**

	Pages
<b>NOTE DE SYNTHÈSE.....</b>	1
<b>DISPOSITIONS NATIONALES</b>	
Allemagne .....	5
Danemark .....	9
Espagne .....	11
Italie.....	15
Pays-Bas.....	17
Royaume-Uni .....	19





SERVICE DES  
ÉTUDES  
JURIDIQUES

---

Division des Études de  
législation comparée

## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

**En France, le contrôle aérien civil incombe à un service public administratif géré par l'État. Il est en effet assuré par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.**

Au sein de la DGAC, la Direction de la navigation aérienne (DNA) définit les orientations, établit la réglementation et contrôle son application. À l'intérieur de la DNA, le Service du contrôle du trafic aérien (SCTA) est le responsable opérationnel du système de contrôle.

Les contrôleurs aériens, auparavant « officiers contrôleurs de la navigation aérienne », sont devenus « ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne » depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989. Ils sont **fonctionnaires** et leur statut est précisé par le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990. Ils ne peuvent exercer leurs fonctions au-delà de l'âge de 57 ans. Au 1<sup>er</sup> janvier 2002, il y avait 4 113 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Les réflexions sur le « ciel unique européen » conduisent à s'interroger sur le statut des contrôleurs aériens dans les pays membres de l'Union européenne. C'est pourquoi la présente étude traite, d'une part, de l'organisation du contrôle aérien civil et, d'autre part, du statut des contrôleurs

(rémunération, durée du travail, régime des congés annuels et âge de la retraite) dans plusieurs pays européens, **l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.**

Cet examen fait apparaître que :

**– dans tous les pays étudiés, le contrôle aérien est assuré par une entité spécialisée disposant de la personnalité morale ;**

**– le statut des contrôleurs aériens prend en compte les contraintes de la fonction.**

**1) Dans tous les pays étudiés, le contrôle aérien est assuré par une entité spécialisée disposant de la personnalité morale**

*a) La séparation des activités de réglementation et de prestation de service*

La réglementation du transport aérien relève directement du ministère chargé des transports en Allemagne, en Espagne et aux Pays-Bas. Les autres pays, le Danemark, l'Italie et le Royaume-Uni, ont confié cette mission à un établissement public plus ou moins autonome, mais placé sous l'autorité du même ministère.

**En revanche, tous les pays étudiés ont récemment séparé les activités de réglementation du transport aérien de celles de prestation des services de contrôle et confié ces dernières à un organisme *ad hoc*.**

*b) Le statut de l'entité chargée du contrôle aérien*

• Le contrôle aérien est assuré par une **personne morale de droit public au Danemark, en Espagne et aux Pays-Bas.**

En Espagne et aux Pays-Bas, la structure juridique adoptée est comparable à celle de l'établissement public français, tandis que l'entité danoise chargée du contrôle aérien dispose de prérogatives limitées. Elle ne peut par exemple pas contracter d'emprunts.

La transformation de l'établissement néerlandais en société anonyme est envisagée.

• Le contrôle aérien est assuré par une **société de droit privé en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni.**

Le transfert de la responsabilité du contrôle aérien à une société de droit privé est récent : il remonte à 1993 en Allemagne, à 1996 au Royaume-Uni et à 2001 en Italie.

**En Allemagne et en Italie, la société responsable du contrôle aérien est entièrement détenue par l'État. En revanche, au Royaume-Uni, l'État a cédé en 2001 51 % de ses participations : 46 % à un consortium de sept compagnies aériennes britanniques et 5 % au personnel. L'État a conservé un droit de veto sur les décisions les plus importantes.**

## **2) Le statut des contrôleurs aériens prend en compte les contraintes de la fonction**

Dans tous les pays étudiés, les **rémunérations** des contrôleurs aériens sont élevées : ainsi, la rémunération brute mensuelle totale d'un contrôleur aérien débutant est généralement de l'ordre de 4 000 à 5 000 €. Cette rémunération inclut plusieurs primes, qui compensent notamment les horaires irréguliers, le travail de nuit et les heures supplémentaires, devenues structurelles dans presque tous les pays.

Hors heures supplémentaires, la **durée hebdomadaire du travail** varie entre 30 et 39 heures. Elle inclut des temps de repos, nécessaires pour garantir la vigilance maximale pendant les périodes opérationnelles.

La durée des **congés annuels**, très variable d'un pays à l'autre, tient souvent compte de l'ancienneté. Elle est comprise entre 24 et 45 jours.

En revanche, dans tous les pays, **l'âge de la retraite**, est assez bas par rapport à celui des autres salariés. Il est généralement fixé à 55 ans, ce qui n'exclut par ailleurs pas la possibilité d'une retraite anticipée.



## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

### ALLEMAGNE

#### 1) L'organisation du contrôle aérien

**Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993, le contrôle aérien est assuré par DFS (*Deutsche Flugsicherung*, c'est-à-dire Sécurité de la navigation aérienne allemande), une société de droit privé dont les capitaux sont détenus par l'État fédéral.**

DFS emploie environ 5 400 personnes, parmi lesquelles **1 700 contrôleurs aériens**.

Comme elle emploie plus de 2 000 salariés, DFS a un conseil de surveillance de composition paritaire. Présidé par un représentant du ministère des Transports, le conseil de surveillance comprend par ailleurs :

- deux autres représentants du même ministère ;
- deux représentants du ministère de la Défense ;
- un représentant du ministère des Finances ;
- six membres du personnel, dont deux représentants des syndicats.

En cas d'égalité des voix, celle du président est prépondérante.

**DFS a remplacé l'Office fédéral pour la sécurité de la navigation aérienne**, personne morale de droit public qui avait été instituée en 1954 et qui employait un grand nombre de fonctionnaires, dont le statut était considéré comme inadapté aux activités du contrôle aérien. L'Office fédéral pour la sécurité de la navigation aérienne n'était responsable que de la gestion du contrôle aérien, car l'établissement des règles relatives au transport aérien relevait, et continue à relever, de la compétence du ministère chargé des transports.

La création de DFS a nécessité une révision constitutionnelle et une modification de la loi de 1922 sur le transport aérien.



L'alinéa premier de l'article 87 de la Loi fondamentale, relatif au contrôle aérien énonce désormais : « *L'administration de la navigation aérienne est assurée par une entité fédérale. Une loi fédérale en détermine la forme juridique, de droit public ou de droit privé.* »

En application de cette disposition constitutionnelle, la loi fédérale sur les transports aériens a été modifiée en 1992 : le nouvel article 31b a permis au ministre des Transports de transférer, par décret ne requérant pas l'accord du Bundesrat, la responsabilité de toutes les activités relevant du contrôle aérien à une société à responsabilité limitée (1) intégralement détenue par l'État fédéral.

## **2) Le statut des contrôleurs aériens**

Les contrôleurs aériens sont salariés de droit privé de DFS. Leurs conditions de travail sont déterminées par **accord collectif**.

### *a) La rémunération*

La rémunération mensuelle brute totale (c'est-à-dire incluant les primes) d'un contrôleur aérien débutant est en moyenne de 5 000 € par mois. Au bout d'une dizaine d'années, elle est de 8 000 €. Les primes représentent 20 à 45 % de l'ensemble.

### *b) La durée du travail*

La durée hebdomadaire du travail varie selon les fonctions exercées **entre 33,5 et 36 heures**. Elle peut inclure des périodes de repos et correspond donc à un temps de travail effectif compris entre 27 et 36 heures.

L'insuffisance des effectifs (2) entraîne le recours fréquent aux heures supplémentaires.

### *c) Les congés annuels*

**Tous les salariés de DFS ont droit à 32 jours de congés par an, mais les contrôleurs aériens bénéficient d'une journée en plus.**

Par ailleurs, des jours de **congés supplémentaires** sont octroyés en contrepartie du **travail de nuit** (un jour pour 100 heures de travail de nuit) et d'autres **contraintes**, comme le caractère particulièrement exposé de certains postes.

(1) Contrairement à la SARL française, la SARL allemande ressemble beaucoup à la société anonyme. Ainsi, le nombre d'associés n'est pas limité. Comme c'est une structure légère, qui permet une grande liberté statutaire, elle est très employée, y compris par des entreprises de grande taille.

(2) Le président de l'association allemande des contrôleurs aériens estime qu'il manque actuellement 150 contrôleurs.

*d) L'âge de la retraite*

Aux termes de la loi du 23 juillet 1992 relative au transfert des fonctionnaires et des salariés de droit privé employés par l'Office fédéral pour la sécurité de la navigation aérienne, l'âge de la retraite des contrôleurs aériens est fixé à **55 ans**.

Cependant, il peut être repoussé de deux ans lorsque d'impérieux besoins de service le justifient. Inversement, il est possible d'anticiper de trois années l'âge de la retraite. La pension de retraite est alors réduite de 3,6 % par année d'anticipation. En pratique, **les contrôleurs aériens prennent de plus en plus fréquemment leur retraite à l'âge de 52 ans**.



## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

### DANEMARK

#### 1) L'organisation du contrôle aérien

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, le contrôle aérien est assuré par NAVIAIR, qui résulte du démembrement de SLV (*Statens Luftfartsvæsen*, c'est-à-dire Service aéronautique national). Instituée en 1938 comme direction du ministère des Transports, SLV a été érigée en personne morale de droit public en 1986. À l'instar de la Direction générale de l'aviation civile en France, jusqu'à son démembrement en 2001, SLV gérait le contrôle aérien et établissait les règles régissant le transport aérien. Désormais, SLV n'assume plus que la seconde de ses missions initiales.

NAVIAIR est une personne morale de droit public placée sous l'autorité du ministre des Transports et disposant de prérogatives limitées : elle peut par exemple signer des contrats, mais non s'endetter ; elle a un directeur, qui assume la gestion courante, mais ne décide pas des grandes orientations.

En août 2000, la scission de SLV a fait l'objet d'un rapport d'un groupe de travail réunissant des représentants des ministères des Transports, de la Défense et des Finances, ainsi que de SLV. Pour ce qui concerne la structure juridique de l'entité chargée du contrôle aérien, le groupe de travail avait envisagé trois solutions :

- celle qui a été retenue, consistant à lui donner le même statut juridique que SLV ;
- la transformation, par voie législative, en une personne morale de droit public de la même catégorie que la poste ou la société de transport ferroviaire, c'est-à-dire disposant d'un patrimoine propre et dotée d'une certaine autonomie budgétaire ;
- la transformation, par voie législative également, en société anonyme.

NAVIAIR emploie 780 personnes, dont environ 40 % de contrôleurs aériens.

#### 2) Le statut des contrôleurs aériens

Environ 80 % des contrôleurs aériens ont le statut de fonctionnaires.

*a) La rémunération*

En début de carrière, la **rémunération mensuelle brute totale** des contrôleurs aériens s'élève à environ 33 000 couronnes (soit environ 4 500 €). Au bout de cinq ans, elle est de 46 000 couronnes (soit environ 6 200 €).

La rémunération brute se compose du salaire et de différentes primes, qui représentent presque l'équivalent du salaire.

*b) La durée du travail*

En théorie, la durée hebdomadaire du travail est identique à celle des autres salariés danois ; elle est donc de **37 heures**.

Cependant, en raison de l'insuffisance des effectifs, les contrôleurs aériens danois sont souvent conduits à faire des **heures supplémentaires**. La principale limitation apportée à la durée du travail des contrôleurs aériens porte sur le nombre de jours de travail consécutifs : il ne peut pas dépasser dix.

*c) Les congés annuels*

Les contrôleurs aériens ont droit à **25 jours** de congés payés chaque année. De plus, ils ont également droit à trois vendredis libres.

*d) L'âge de la retraite*

D'après **la loi de 1995 sur la retraite des contrôleurs aériens**, l'âge de la retraite est de **60 ans** (3). Cependant, les professionnels qui ont été en service actif pendant au moins quinze années après avoir atteint l'âge de 25 ans peuvent prendre leur retraite à un âge inférieur, déterminé par accord collectif. Cet âge a été fixé à **55 ans**.

En revanche, les autres contrôleurs aériens (ceux qui assurent des fonctions administratives ou d'instructeur, ou ceux qui n'ont pas suffisamment d'annuités) prennent leur retraite à 60 ans.

(3) Les fonctionnaires prennent en principe leur retraite à l'âge de 70 ans, mais ils ont la possibilité de prendre une retraite anticipée à partir de l'âge de 60 ans.

## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

### ESPAGNE

#### 1) L'organisation du contrôle aérien

Le décret 12/78 du 27 avril 1978 attribue au ministère de la Défense le contrôle de l'espace aérien espagnol, mais délègue cette fonction en temps de paix au ministère chargé des transports.

**Le contrôle aérien est assuré par la direction de la navigation aérienne (4) de l'AENA** (*Aeropuertos españoles y navegación aérea*), organisme créé par la loi 4/1990 du 29 juin 1990 et dont le statut a été précisé par le décret royal 905/1991 du 14 juin 1991.

Ce décret a érigé l'AENA est une **personne morale de droit public** rattachée au ministère chargé des transports, autonome dans sa gestion et disposant d'un patrimoine propre.

La loi d'avril 1997 relative à l'organisation et au fonctionnement général de l'État a classé les personnes morales de droit public en deux catégories : les « organismes autonomes » (*organismos autónomos*) et les « entités publiques gestionnaires » (*entidades públicas empresariales*). Les premiers, régis par le droit public, exercent des activités administratives, tandis que les secondes, relevant essentiellement du droit privé, ont des activités marchandes.

En application de la loi de 1997, **la loi du 30 décembre 1998** portant diverses mesures d'ordre fiscal et administratif **a transformé l'AENA en « entité publique gestionnaire », structure juridique comparable celle d'un établissement public industriel et commercial en France**. Les membres du conseil d'administration de l'AENA sont nommés par le ministre chargé des transports.

Avant la création de l'AENA, le contrôle aérien était confié à un service administratif, la Direction générale de l'aviation civile.

L'AENA emploie environ 1 850 contrôleurs aériens : 1 400 sont affectés à la régulation du trafic, les autres occupent des postes de gestion.

(4) L'autre direction de l'AENA est la direction des aéroports.

Les activités de réglementation sont assurées par la Direction générale de l'aviation civile.

## 2) Le statut des contrôleurs aériens

Les contrôleurs aériens sont **salariés de droit privé**. Leur statut est défini par la **convention collective** signée le 18 décembre 1998 par l'AENA et l'Union syndicale des contrôleurs aériens (USCA).

### *a) La rémunération*

Elle comprend un **salaires mensuel de base** auquel s'ajoutent **différents accessoires**, comme la prime d'ancienneté et la rémunération des heures supplémentaires. De plus, tous les contrôleurs perçoivent une gratification exceptionnelle en juin et en décembre. Cette gratification correspond au salaire de base augmenté de la prime d'ancienneté.

Le salaire mensuel de base d'un débutant est de l'ordre de 2500 €. Au bout de quelques années, il est de 3 500 €. Compte tenu des primes et des nombreuses heures supplémentaires, on estime que le revenu brut total correspond au double du salaire de base et qu'un contrôleur expérimenté gagne entre 7 000 et 10 000 € par mois.

### *b) La durée du travail*

La durée du travail dépend de l'organisation du temps de travail :

– les **contrôleurs aériens qui travaillent en équipe effectuent annuellement 1 200 heures de travail**, sans pouvoir dépasser 120 heures par mois ;

– les contrôleurs aériens qui ne travaillent pas en équipe, mais qui ont des horaires de travail ordinaires travaillent 37 heures 30 par semaine (7 heures 30 par jour pendant les cinq premiers jours de la semaine) ;

– les contrôleurs aériens occupant des postes où ils peuvent alterner les deux formes d'organisation, lorsqu'ils exercent leurs fonctions hors de la salle de contrôle, effectuent 30 heures de travail par semaine, à raison de six heures par jour, le matin ou l'après-midi. Ils prennent ensuite deux jours consécutifs de repos.

La convention collective dispose que les contrôleurs aériens ne peuvent pas effectuer plus de 80 heures supplémentaires par an, sauf cas de force majeure. En pratique, le manque de personnel oblige les contrôleurs aériens à effectuer environ 500 heures supplémentaires par an.

### *c) Les congés annuels*

La durée des congés annuels dépend également de l'organisation du temps de travail.

Elle est de **45 jours pour les contrôleurs qui travaillent en équipe ou selon le régime mixte**.

Elle est de 30 jours pour les autres, des jours supplémentaires étant accordés en fonction de l'ancienneté (un jour à partir de la vingtième année, puis un jour supplémentaire tous les cinq ans).

*d) L'âge de la retraite*

Les contrôleurs peuvent prendre leur retraite à partir de **55 ans**. Toutefois, s'ils le souhaitent, ils peuvent continuer à travailler après avoir atteint cet âge, à condition de remplir les conditions physiques et psychiques requises. La retraite est obligatoire à partir de **65 ans**.

Un **congé spécial** rétribué peut être accordé aux contrôleurs âgés de **52 ans**, ayant effectué trente années de service, dont au moins dix-sept sous le régime du travail en équipes.





## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

### ITALIE

#### 1) L'organisation du contrôle aérien

En 1982, année de sa démilitarisation, le contrôle aérien a été pris en charge par une structure administrative *ad hoc* dotée d'une comptabilité et d'une organisation propres, mais dépourvue de la personnalité morale, l'AAAVTAG (*Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*, c'est-à-dire Régie nationale pour l'assistance aux vols relevant du trafic aérien général).

La loi n° 665 du 21 décembre 1996 a supprimé l'AAAVTAG et transféré ses activités, son patrimoine et son personnel à l'ENAV (*Ente nazionale assistenza al volo*, c'est-à-dire Établissement national pour l'assistance aux vols), personne morale de droit public placée sous l'autorité du ministère des Transports et soumise au contrôle de la Cour des comptes.

Aux termes de la loi de 1996, l'ENAV devait être transformé en société par actions avant le 30 juin 1999. **La transformation en société par actions a eu lieu le 31 décembre 2000.** L'ENAV emploie environ 3 200 personnes, dont **1 600 contrôleurs aériens**.

Les activités de réglementation sont assurées par l'ENAC (*Ente nazionale aviazione civile*). Cet établissement public, qui résulte de la fusion de plusieurs organismes, parmi lesquels la Direction générale de l'aviation civile, a été créé par un décret du 25 juillet 1997. Ce texte le dote d'une grande autonomie, mais le place sous l'autorité du ministère des Transports et le soumet au contrôle de la Cour des comptes.

#### 2) Le statut des contrôleurs aériens

Les personnels de l'ENAV sont liés à leur employeur par des contrats de droit privé. Les conditions de travail sont donc déterminées à la fois par ces contrats et par les accords collectifs. La convention collective signée à la fin de l'année 1999 était valable jusqu'à la fin de l'année 2001. Un nouveau texte est en cours de négociation.

*a) La rémunération*

La rémunération mensuelle brute totale des contrôleurs aériens débutants est de l'ordre de 3 000 €. Elle est d'environ 5 000 € après dix années d'ancienneté et de 6 800 € après vingt années.

Les primes, en particulier celles qui sont versées pour compenser les heures supplémentaires, représentent environ le cinquième de cette somme.

*b) La durée du travail*

D'après la convention collective, les salariés de l'ENAV qui n'ont pas une activité directement opérationnelle sont astreints à 36 heures hebdomadaires, tandis que la durée hebdomadaire du travail des contrôleurs aériens est de **35 heures**, soit 30 heures de travail opérationnel.

Le contingent d'heures supplémentaires est limité à 120 par an.

*c) Les congés annuels*

La durée des congés annuels varie en fonction de l'ancienneté : elle est comprise **entre 25 et 45 jours**.

*d) L'âge de la retraite*

Il est de **60 ans, mais il est possible de prendre sa retraite dès l'âge de 55 ans en percevant une pension à taux plein**. Une retraite anticipée est possible avant l'âge de 55 ans. La pension de retraite est alors réduite de 3 % par année d'anticipation.

## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

### *PAYS-BAS*

#### **1) L'organisation du contrôle aérien**

Le contrôle aérien est assuré par **LVNL** (*Luchtverkeersleiding Nederland*, c'est-à-dire Contrôle de la navigation aérienne aux Pays-Bas).

Auparavant partie intégrante de la Direction générale de l'aviation civile au sein du ministère des Transports, l'instance chargée du contrôle aérien a été érigée en **personne morale de droit public** par la loi de 1992 sur le transport aérien (5), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

**LVNL est placé sous l'autorité du ministre des Transports. D'après la loi, le ministre dispose de pouvoirs de contrôle étendus sur LVNL.**

LVNL est dirigé par un conseil de surveillance et un directoire. La gestion quotidienne est assurée par le directoire, qui compte au plus trois membres, tous nommés par le ministre des Transports sur proposition du conseil de surveillance. Les six membres du conseil de surveillance sont également nommés par le ministre des Transports, mais ce pouvoir de nomination est surtout formel, dans la mesure où cinq des six nominations sont faites sur proposition du ministre de la Défense (pour un membre), des compagnies aériennes (pour deux membres), des aéroports (pour un membre) et du conseil de surveillance (pour un membre).

Selon la loi, le ministre approuve le budget, le programme pluriannuel et les redevances de LVNL, le conseil d'administration devant par ailleurs fournir au ministre un rapport annuel et lui communiquer toutes les informations dont il est susceptible d'avoir besoin.

**En pratique, LVNL jouit d'une très grande autonomie.**

En décembre 1999, dans une note sur l'avenir du transport aérien, le ministre des Transports a envisagé le **changement de statut de LVNL**, pour en faire une personne morale de droit privé. Un groupe de travail rassemblant des membres de la Direction générale de l'aviation civile et des représentants de LVNL étudie actuellement les différentes formules juridiques possibles. Il semble que l'on s'oriente vers la transformation de LVNL en société anonyme, à moins que le statut actuel ne soit maintenu, moyennant quelques adaptations.

(5) LVB lorsque la loi est entrée en vigueur. LVB est devenue LVNL en 1999.

## 2) Le statut des contrôleurs aériens

De nombreux éléments du statut des contrôleurs aériens sont fixés par **accord collectif**. Le dernier a été conclu en avril 2001 pour une durée de deux années.

### a) La rémunération

La rémunération mensuelle brute de base d'un débutant est de l'ordre de 4 200 €. À cette rémunération de base s'ajoutent différentes primes (l'indemnité de congés payés, ainsi que les primes pour horaires irréguliers ou pour travail pendant les jours fériés). L'ensemble des primes représente environ 15 % de la rémunération de base.

### b) La durée du travail

La durée hebdomadaire du travail des contrôleurs aériens est de **38 heures**.

### c) Les congés annuels

La durée minimale des congés annuels est fixée à **24 jours**. De plus, chaque contrôleur aérien a droit à **des jours de congés supplémentaires**, leur nombre variant avec l'âge de l'intéressé :

de 30 à 39 ans	1
de 40 à 44 ans	2
de 45 à 49 ans	3
de 50 à 54 ans	4

### d) L'âge de la retraite

L'âge normal de la retraite des contrôleurs aériens est de **55 ans**, mais nombreux sont ceux qui prennent une **retraite anticipée**.

## LE STATUT DES CONTRÔLEURS AÉRIENS

### ROYAUME-UNI

#### 1) L'organisation du contrôle aérien

En 1972, les missions de contrôle aérien et de réglementation du transport aérien ont été confiées à une agence, la CAA (*Civil Aviation Authority*).

Au sein de la CAA, le département chargé du contrôle aérien, *National Air Traffic Services* (NATS), a été transformé en société le 1<sup>er</sup> avril 1996.

Ensuite, en 2001, l'État a cédé 51 % de ses participations dans NATS : 46 % à un consortium de sept compagnies aériennes britanniques (British Airways, Virgin Atlantic, British Midland, EasyJet, Britannia, Monarch et Airtours) et 5 % au personnel. L'État a donc conservé 49 % du capital de NATS. En outre, grâce à sa « golden share », il dispose d'un **droit de veto** sur les décisions les plus importantes. Par ailleurs, la CAA continue à exercer les missions de réglementation du contrôle aérien.

#### 2) Le statut des contrôleurs aériens

##### a) La rémunération

La rémunération brute mensuelle d'un contrôleur aérien est de l'ordre de 3 000 £ (soit environ 4 800 €). Pour les titulaires des postes les plus exposés, elle peut atteindre 5 000 £ (soit environ 8 000 €)

##### b) La durée du travail

La durée hebdomadaire du travail des contrôleurs aériens est de **39 heures**.

##### c) Les congés annuels

La durée des congés annuels est de **40 jours si l'on inclut les jours fériés**.

*d) L'âge de la retraite*

L'âge normal de la retraite est de **60 ans**, mais, à condition d'avoir 25 années de service, il est possible de prendre une retraite anticipée à l'âge de **57 ans**.

SÉNAT : 15, rue de Vaugirard - 75291 PARIS Cedex 06  
Espace Librairie du Sénat : Tél. 01.42.34.21.21 - Fax 01.42.34.35.26  
Service des Études juridiques : Tél. 01.42.34.22.30 - Fax 01.42.34.38.40  
Internet : <http://www.senat.fr/europe>

ISSN 1263-1760

Prix :  
2,3 €