

Décret

Générale

colonial

Décret n° du 13 avril 1939. portant adaptation aux colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat placés sous l'autorité du Ministre des colonies, de la loi du 25 mars 1936 sur le statut du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Ministère
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication
13 avril 1939

Numéro JO
n° 510 du 31/05/1939

Date du numéro
31 mai 1939

VISAS

Le Président de la République française, Vu la loi du 25 mars 1936 fixant le statut du personnel navigant de l'aéronautique civile et notamment son article 29 et dernier

Sur le rapport du Ministre de l'air et du Ministre des colonies,

TEXTE INTÉGRAL

TITRE PREMIER PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

CHAPITRE 1er Art, 1er, — La qualité de personnel navigant de l'aéronautique civile est attribuée au personnel dont le contrat d'engagement prévoit l'affectation d'une façon habituelle : a) Au commandement et à la conduite des aéronefs : b) Au service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche de l'appareil.

Art. 2

— Nul ne peut faire partie du personnel navigant de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur l'un des registres spéciaux du ministère de l'air correspondant aux catégories énumérées ci-dessus, et dont la teneur est fixée par décret,

Art. 3

— Pour être inscrit sur ces registres d'inscription, il devra être satisfait aux conditions suivantes : 1° Être de nationalité française ; 2° Être âgé au plus de trente ans révolus ; 3° Pour les catégories a) et b) prévues à l'article 1er, être titulaires des brevets et licences correspondant aux aptitudes des candidats. La limite d'âge de trente ans prévue ci-dessus ne sera pas opposable aux membres du personnel qui formuleront une demande d'inscription avant le 1er janvier 1940. Ceux d'entre eux qui seront âgés de plus de trente ans devront justifier d'un séjour minimum d'un an aux colonies et de la possession d'un contrat d'engagement avec une entreprise de navigation aérienne exclusivement coloniale, Les membres du personnel navigant des catégories 4) et b) désirant être inscrits devront adresser au chef de la colonie (service de l'aéronautique civile) un dossier constitué par les pièces suivantes : 1° Un extrait de leur acte de naissance ; 2° L'indication du numéro, de la date et de la nature de leurs brevets et licences ; 3° Le bulletin n° 3 de leur casier judiciaire ; 4° Deux photographies d'identité. Il sera délivré à toute personne inscrite un livret individuel attestant son inscription au registre et énumérant les brevets dont elle est titulaire. Art, 4, — Sauf

l'exception prévue à l'article 18, nul ne peut être admis à l'un des emplois énumérés à l'article 6 du présent statut, s'il n'est muni du livret prévu à l'

article 3

Art. 5

— Toutefois, les étrangers pourront être admis à occuper certains des emplois énumérés à l'article 6 dans les cas et aux conditions prévus par les conventions passées avec les Etats étrangers.

CHAPITRE II Des emplois de l'aéronautique civile.

Art. 6

— Les différents emplois qui peuvent être confiés au personnel de l'aéronautique civile sont les suivants : 1° Personnel affecté au commandement et à la conduite des aéronefs : a) Commandant de bord ; b) Capitaine ; c) Lieutenant ; d) Pilote de ligne ; e) Pilote d'essais et de réception ; f) Pilote instructeur ; g) Pilote d'avions particuliers et de travail aérien ; h) Navigateur supérieur ; 2° Personnel affecté au service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche de l'appareil : a) Officier radiotélégraphiste ; b) Radiotélégraphiste ; c) Premier mécanicien ; d) Mécanicien.

Art. 7

— Pour occuper les emplois énumérés ci-dessus, le personnel devra être titulaire des diplômes correspondants délivrés par le Ministre de l'air ou par le chef de la colonie, étant entendu que pour occuper l'emploi de commandant de bord, il devra être justifié du diplôme de capitaine, de lieutenant ou de pilote de ligne. Au cas où plusieurs pilotes feraient partie de l'équipage, le commandement du bord sera attribué en principe et sauf indication de la lettre de service, au plus ancien dans le grade le plus élevé. Les pilotes titulaires du brevet de transport public et de la licence correspondante, mais qui ne possèdent pas l'un des diplômes énumérés ci-dessous, ne pourront être utilisés que comme pilote en second. Les conditions de délivrance des différents diplômes sont les suivantes : 1° Personnel affecté au commandement et à la conduite des aéronefs : a) Capitaine : être âgé de vingt-cinq ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de pilote de transport public, du brevet supérieur de navigateur et de la licence correspondante, avoir accompli 500.000 kilomètres comme pilote sur les lignes aériennes ; b) Lieutenant : être âgé de vingt-trois ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de pilote de transport public, du brevet élémentaire de navigateur aérien et de la licence correspondante, avoir effectué 300.000 kilomètres comme pilote sur les lignes aériennes ; c) Pilote de ligne : être âgé de vingt et un ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de transport public, du brevet élémentaire de navigateur aérien et de la licence correspondante, avoir effectué 50.000 kilomètres comme pilote en second sur les lignes aériennes ; d) Pilote d'essais et de réception : être âgé de vingt ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de transport public et du brevet élémentaire de navigateur aérien, avoir accompli 900 heures de vol comme seul pilote à bord ; e) Pilote moniteur : être âgé de vingt-trois ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de transport public ou du brevet de moniteur ; f) Pilote d'avion particulier et de travail aérien : être âgé de vingt et un ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de transport public et du brevet de navigateur élémentaire ; g) Navigateur supérieur : être âgé de vingt et un ans au minimum, être titulaire du brevet de navigateur supérieur et de la licence correspondante ; 2° Personnel affecté au service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche de l'appareil : a) Officier radiotélégraphiste : être âgé de vingt et un ans au minimum, être titulaire de la licence de 1^{er} classe d'opérateur radiotélégraphiste d'aéronef ou pour les situations acquises de la licence de 2^e classe portant la mention spéciale prévue par la décision du Ministre de l'air du 28 décembre 1935 ; avoir accompli 2.000 heures de vol pendant lesquelles 250.000 kilomètres auront été effectués sur les lignes aériennes ; b) Radiotélégraphiste : être titulaire de la licence de 2^e classe d'opérateur radiotélégraphiste d'aéronef ; c) Premier mécanicien : être âgé de vingt et un ans au minimum, être titulaire du brevet et de la licence de mécanicien d'aéronef et avoir accompli 1.000 heures de vol sur une ligne aérienne ; d) Mécanicien : être titulaire du brevet de mécanicien d'aéronef. Les membres du personnel navigant désirant obtenir un des diplômes prévus ci-dessus devront adresser au chef de la colonie (Service de l'aéronautique civile) les pièces justifiant de l'accomplissement des conditions fixées pour exercer l'emploi qu'ils désirent occuper. En ce qui concerne la délivrance aux

membres du personnel navigant en activité avance la publication du présent décret des diplômes correspondant à leur emploi actuel, le conseil de discipline prévu au titre IV statuera sur pièces. TITRE II DE L'ÉQUIPAGE

Chapitre Ier Du commandement.

Art. 8

— Le commandant de bord est le chef de l'équipage, Il à autorité sur toutes les personnes embarquées, Il assume le commandement de l'aéronef pour tout ce qui concerne les manœuvres et la direction, Il a la faculté de débarquer, à une escale intermédiaire, toute personne, parmi l'équipage ou les passagers qui, par son attitude ou son état de santé, constitue un danger pour la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. Le commandant est le consignataire de l'aéronef, il représente les intérêts de l'armateur et il est responsable du chargement et de l'exécution des instructions générales ou particulières, Art, 9, — Partout où il n'existe pas de représentant de l'armateur, le commandant, même sans mandat spécial, a la faculté : a) De procéder aux achats nécessaires à l'accomplissement du voyage entrepris : b) D'effectuer par les moyens du bord ou de faire effectuer les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer son voyage dans un délai rapproché : c) De prendre toutes les dispositions et d'effectuer toutes les dépenses en vue d'assurer la sauvegarde du chargement ; d) D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux alinéas a, b, c du présent article : e) D'embaucher du personnel supplémentaire pour l'achèvement du voyage et de le congédier. Art. 10, — Le commandant ne peut, sans mandat spécial, vendre l'aéronef ni le grever d'hypothèques ou d'autres droits réels,

Art. 11

— Le départ de l'aéronef ne peut être décidé qu'avec l'accord du commandant.

Art. 12

Dans le cas où l'aéronef ferait escale dans une localité où sévit une maladie infectieuse et à caractère contagieux, le commandant prendra les mesures prophylactiques nécessaires.

CHAPITRE II De la composition de l'équipage,

Art 13

— L'équipage se compose de toutes les personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol, y compris le commandant. Art, 14, — La composition de l'équipage est établie par l'armateur, en conformité avec les règlements en vigueur eu égard au type de l'aéronef, au parcours qu'il doit effectuer et à la nature du trafic auquel il est affecté,

Art. 15

— Le commandement des aéronefs doit être assuré par les personnes qui y sont expressément habilitées aux termes du présent décret et des règlements concernant la navigation aérienne.

Art. 16

— En cas de décès ou d'empêchement du commandant, le commandement à bord de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu du premier atterrissage, suivant l'ordre hiérarchique établi par l'armateur, A défaut d'autres dispositions prises par l'armateur, l'autorité française aéronautique ou consulaire, du lieu du premier point d'escale prendra toutes mesures utiles. TITRE III DE L'ENGAGEMENT

CHAPITRE I Du contrat d'engagement,

Art. 17

— Dans les colonies où il n'existe pas de conventions collectives du travail, les conditions d'engagement seront fixées par arrêté du chef de la colonie après consultation des organisations professionnelles intéressées. Si l'employé n'est pas affilié au

tous de prévoyance de l'aéronautique commerciale, l'employeur s'engagera à contracter une assurance en sa faveur auprès d'une compagnie agréée par l'administration; cette assurance devra offrir à l'intéressé des garanties non inférieures à celles prévues pour le fonds de prévoyance de l'aéronautique commerciale, Art. 18, — A l'étranger et par exception à l'article 4 lorsqu'il sera indispensable de remplacer une partie de l'équipage les contrats d'engagement y relatifs ne pourront être établis qu'avec l'assentiment de l'autorité consulaire et ne pourront se prolonger au delà du temps nécessaire à l'achèvement du voyage, Ledit personnel devra être possesseur des Lrevets d'aptitude prévus par les conventions internationales ou à défaut, de brevets valables suivant la loi nationale d'engagement. Le personnel engagé dans ces conditions ne fera pas partie du personnel navigant de l'aéronautique civile. Art. 19, — Le contrat individuel d'engagement à durée déterminée et dont l'échéance survient au Cours du Voyage est prorogé jusqu'à l'achèvement du voyage. Le contrat individuel d'engagement à durée indéterminée résilié en cours du voyage prend fin, soit à l'expiration de la période de délai congé, soit à l'achèvement du voyage si cet achèvement exige un temps dépassant la durée du délai-congé. L'armateur a cependant la faculté de débarquer le personnel engagé à une escale intermédiaire à condition que son existence et son rapatriement puissent être assurés dans des conditions satisfaisantes, Dans ce cas également, le contrat sera prorogé jusqu'à ce que son rapatriement ait été effectué dans les conditions indiquées à l'

article 20

Art. 20, — Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit er, cours de voyage et hors de la métropole sera rapatrié aux frais de l'armateur jusqu'au lieu d'engagement, Ce rapatriement pourra être effectué par la voie des airs.

Art. 21

— Au cas où les membres de l'équipage d'un aéronef seraient faits prisonniers en cours d'exécution du service, la durée de leur contrat d'engagement sera prolongée jusqu'à In fin de leur captivité. A défaut d'entente préalable, l'employeur devra verser pendant la durée de la captivité, à la femme, aux enfants, aux ascendants directs ou à toute personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes de son traitement moyen des douze mois précédents et des primes acquises précédemment et non encore versées.

Art. 22

Les membres de l'équipage d'un acronef ne sont pas tenus d'assurer à bord un service autre que celui pour lequel ils sont engagés, saut toutefois dans le cas de nécessité dont le commandant décidera Art. 23, — Indépendamment des biens qui, aux termes du code de procédure civile et des lois spéciales à cet égard, ne peuvent faire l'objet d'une saisie ou d'une mise en gages, ne pourront être ni saisis ni mis en gages pour quelque cause que ce soit : a) L'équipement du personnel navigant nécessaire au service de bord: b) Les instruments et les autres objets appartenant au personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession. Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux et pharmaceutiques et frais de rapitriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

CHAPITRE II De l'incapacité temporaire, de la retraite et des emplois réservés, Art. 24, — En cas d'incapacité de travail résultant de blessure ou de maladie d'un membre du personnel navigant en cours d'exécution de son contrat, celui-ci, à défaut de conventions spéciales, a droit, pendant la durée de l'incapacité, à une indemnité journalière égale à une journée de son salaire fixe, majorée des indemnités coloniales normalement perçues par l'intéressé : cette indemnité est due pendant cent vingt jours au plus. En cas d'incapacité résultant d'un accident de travail, l'intéressé peut bénéficier soit de l'indemnité prévue à l'alinéa précédent, soit de l'indemnité prévue par la réglementation locale sur les accidents du travail, le régime le plus favorable étant en définitive appliqué et les frais médicaux et pharmaceutiques restant en tout état de cause à la charge de l'armateur. Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel de l'intéressé. Art. 25, — Lorsque les cas d'incapacité prévus à l'article 24 atteignent l'un des membres de l'équipage d'un aéronef à l'étranger, l'armateur est tenu de déposer auprès de l'autorité consulaire, d'une part, une provision destinée à couvrir les sommes auxquelles l'intéressé à droit aux termes de l'article 24, autre part, la somme nécessaire à son rapatriement. Dans les localités où il n'existe pas d'autorité consulaire, l'armateur fera admettre le malade ou le blessé dans un hôpital où tout autre établissement approprié en déposant les sommes susindiquées, Les conditions du présent article seront fixées, à défaut

de convention collective de travail, dans le contrat d'engagement, en ce qui concerne les entreprises qui exploitent une ligne survolant un territoire étranger, Art, 26. — Sous réserve qu'ils satisfont aux conditions fixées par le règlement d'administration publique pris en exécution de l'article 26 de la loi du 25 mars 1936, les membres du personnel navigant des colonies pourront prétendre aux emplois obligatoirement réservés prévus par ledit article, et, dans les mêmes conditions, certains emplois seront réservés à la colonie aux titulaires de brevets de l'aéronautique civile ayant passé dans cette colonie un contrat d'engagement avec des entreprises aériennes locales, Le nombre et la nature de ces emplois seront fixés par arrêté local. De toute façon, l'emploi de chef d'escale ne pourra être accordé, à titre d'emploi réservé, qu'à des membres du personnel navigant titulaires du brevet de pilote de transport public et ayant exercé cette fonction pendant cinq ans au moins. TITRE IV DISPOSITIONS FINALES Art, 27. — Un conseil de discipline, dont la constitution et le fonctionnement sont fixés par décret, siège au ministère de l'air. Il a pour rôle d'émettre des avis sur la radiation temporaire ou définitive du registre du personnel navigant des membres reconnus coupables de fautes contre l'honneur, de fautes professionnelles, ou d'inobservation des obligations édictées par le présent statut. Les avis du conseil de discipline concernant personnel défini à l'article 3 (5° alinéa) sont transmis dans un délai de quinze jours au Ministre de l'air qui statue, après accord du Ministre des colonies, Le conseil pourra être saisi par le Ministre de l'air, le Ministre des colonies, l'employeur où l'intéressé, Il sera constitué de la manière suivante : 1° Deux membres pris chez les employeurs ; 2° Deux membres pris parmi le personnel navigant à grade où emploi égal. Ces membres seront désignés par le Ministre de l'air après avis du Ministre des colonies et pris pour chaque cas sur deux listes établies chaque année, l'une par les employeurs, l'autre par le personnel navigant. Le conseil sera présidé par le directeur de l'aéronautique civile du Ministère de l'air, ou son représentant.

Art. 28

— Les membres du personnel navigant en activité avant la promulgation du présent décret, conserveront, dans les différentes catégories, les prérogatives et avantages de leur situation acquise. Art, 29. — Les Ministres de l'air et des colonies sont chargés de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française et inséré aux Bulletins officiels du Ministère de l'air et du Ministère des colonies.

ALBERT LEBRUN. Par le Président de la République : **Le Ministre de l'air, Guy La Chambre, Le Ministre des colonies, Georges MANDEL.**