

10

L'AVIATION CIVILE SUISSE

RAPPORT SUR LA SÉCURITÉ

09



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Sommaire

- 3 Éditorial
- 4 Invisible, impalpable, déplaisant
- 6 Le ciel, un espace limité
- 8 Redonner à l'aviation
- 9 Zurich-Allemagne: le mur du son
- 10 Turbulences sur les marchés
- 12 Rapport sur la sécurité 2009
- 26 Faits et chiffres
- 31 L'OFAC en bref

Éditeur/rédaction

Office fédéral de l'aviation civile 3003 Berne, www.ofac.admin.ch

Réalisation graphique

brenneisen communications, 4010 Bâle

Iconographie

OFAC

Impression

Druckerei Schwabe, 4132 Muttenz





Éditorial

L'histoire d'une réussite

L'horizon était vaste et sans limites lorsque les premiers avions sillonnaient le ciel suisse. Voler était alors une expérience réservée à une poignée de téméraires. Cent ans plus tard, ils sont plus de 100 000 à embarquer chaque jour à Genève, Zurich ou Bâle: hommes d'affaires à destination d'une capitale européenne ou vacanciers en route pour une île et ses plages de sable fin. De nombreux suisses ont aujourd'hui les moyens de voyager en avion et pour nombre d'entre eux il s'agit même d'une chose banale. Malgré quelques coups du sort comme la débâcle de Swissair, l'aviation suisse peut globalement être considérée comme l'histoire d'une réussite.

La médaille a cependant son revers. Le ciel suisse est actuellement le théâtre d'une foire d'empoigne. Compagnies aériennes, aviation d'affaires, forces aériennes, pilotes privés, hélicoptères, pilotes de planeurs, parapentistes, parachutistes: tous souhaitent disposer de leur coin de ciel. Dans ces conditions, contenter tout le monde tout en garantissant la sécurité du trafic aérien devient difficile. L'OFAC s'efforce néanmoins de faire en sorte que les différents usagers de l'espace aérien puissent cohabiter de manière harmonieuse et en toute sécurité.

Cela passe nécessairement par l'établissement de prescriptions et de normes. Malgré cela nous avons à cœur de maintenir la réglementation à sa plus simple expression et ceci en dépit de la densité du trafic, car toute nouvelle prescription n'est pas forcément synonyme d'amélioration de la sécurité. Bien que la réglementation soit de plus en plus déterminée à l'échelon supranational et que la marge d'influence des autorités de surveillance nationales se réduise, l'OFAC a fort bien réussi jusqu'à présent, du moins à ce qu'il me semble, à assurer un équilibre entre responsabilité individuelle et restrictions en matière aéronautique. L'histoire d'une réussite, en somme, que nous nous efforcerons de faire perdurer!

*Peter Müller,
directeur de l'OFAC*



Invisible, impalpable, déplaisant

Des centaines d'aéroports fermés, des milliers de vols annulés, des millions de passagers échoués: l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull a frappé par surprise et de plein fouet le trafic aérien en Europe. Le nuage de cendre, que le volcan a projeté à la mi-avril dans l'atmosphère, s'est propagé comme une traînée de poudre recouvrant en quelques jours d'un voile invisible, impalpable et déplaisant de vastes portions du continent.

Les autorités se sont alors retrouvées dans une situation inconfortable. On sait que les cendres volcaniques peuvent, suivant leur composition et leur densité, abraser le carénage des avions, obscurcir les capteurs externes ou anéantir les réacteurs. Les pilotes sont certes tenus de suivre des procédures standard pour le cas où ils rencontreraient un nuage de cendres volcaniques. Mais par contre, il n'existe aucune valeur limite internationalement reconnue et scientifiquement établie permettant de déterminer à partir de quelle concentration les cendres représentent un danger pour l'aviation. En conséquence, les autorités aéronautiques n'avaient pas le choix pour garantir la sécurité du trafic aérien, elles ont été contraintes de fermer les unes après les autres les espaces aériens nationaux au fur et à mesure de la progression du nuage.

Le 16 avril, l'OFAC décidait à son tour de fermer à minuit l'espace aérien suisse. S'en sont suivis trois jours d'intenses contacts et échanges d'informations avec les services suisses et étrangers spécialisés en météorologie, en physique, en aéronautique et en procédures de vol au terme desquels l'office a défini les conditions auxquelles le trafic aérien pouvait reprendre en Suisse. Des mesures sont ensuite venues confirmer que la densité en cendres du nuage ne représentait plus qu'un dixième de ce qu'elle était 48 heures auparavant. A cette même période, des vols tests de Swiss et des Forces aériennes ont été entrepris sans aucun constat de dommages externes ou internes sur les avions engagés. Différents vols tests, réalisés à l'étranger, ont aussi corroborés les résultats trouvés en Suisse.

Nonobstant le flux incessant d'informations et de renseignements échangés entre les pays au sujet du nuage de cendres, il a été impossible de coordonner la levée des restrictions au niveau européen. Les premiers pays ont rouvert leur espace aérien le 19 avril, d'autres le surlendemain seulement. Pour certains pays, la levée de l'interdiction de vol s'est basée sur des vols tests, tandis que d'autres ont utilisés des bases de calculs de la densité en cendres ou enfin ils ont suivi les indications fournies par les constructeurs de réacteurs.

Aussitôt le nuage de cendres dissipé, il est apparu aux yeux de tous qu'il fallait impérativement établir des directives européennes, si ce n'est mondiales, propres à garantir pour tous les pays des critères communs de décision afin d'éviter un nouveau chaos dans le ciel européen. L'Organisation de l'aviation civile internationale et la Commission européenne n'ont d'ailleurs pas tardé à mettre sur pied un groupe de travail chargé de développer des instruments adéquats, comme un système d'alerte précoce en cas d'éruption volcanique, la définition de valeurs limites ou le développement de méthodes de détection pour les cendres volcaniques. Il s'agit en fait de mettre sur pied une procédure harmonisée sur la base de données empiriques afin de permettre aux autorités d'évaluer le risque représenté par le nuage de cendres et ainsi de prendre une décision en connaissance de cause.

Dans un même esprit, l'UE souhaite donner un coup d'accélérateur au projet de Ciel unique européen afin d'améliorer la coordination entre les pays lors de situations exceptionnelles. L'OFAC s'engage depuis des années afin que la communauté internationale définisse un cadre général en matière de sécurité et de développement dans l'aviation. Dans ce sens, l'office ne peut que se rallier aux initiatives entreprises en apportant ses propres compétences.



Eyjafjallajökull

Le ciel, un espace limité

Il y a un siècle, une poignée d'hommes quittait pour la première fois le sol helvétique. L'aviation suisse était née. Le premier vol au dessus du lac de Saint-Moritz, celui à travers les Alpes, ou encore celui réalisé au dessus du lac Léman témoignent de cette volonté de conquête de la troisième dimension. A cette époque, l'espace aérien était sans limites et les pilotes semblaient jouir d'une liberté absolue. Et pourtant: de ces quelques vols de pionniers en 1910, on est passé vingt ans plus tard à 31 000 mouvements, puis à 450 000 mouvements en 1960 pour arriver en 2009 à 1,5 million de vols commerciaux et non commerciaux. Pour faire face à cette évolution, il a donc fallu établir au fil des ans des règles techniques mais aussi économiques. Sans une réglementation du ciel, il y a longtemps que le trafic aérien aurait atteint ses limites de fonctionnement.

L'aviation civile suisse est aujourd'hui intégrée au système aérien international. Elle applique les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), adopte les normes techniques et opérationnelles de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), participe au marché libéralisé du trafic aérien en Europe et est associée au projet européen de Ciel unique. L'aviation représente pour notre pays un acteur économique de premier plan qui permet de relier directement la Suisse avec de nombreuses destinations en Europe et dans le reste du monde. Elle génère une valeur ajoutée annuelle dépassant 25 milliards de francs et emploie plus de 170 000 personnes. L'aviation remplit aujourd'hui la fonction socio-économique que lui a assignée le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique de 2004.

Qu'en est-il des perspectives d'avenir? Comment l'aviation va-t-elle se développer? Quels défis aura-t-elle à relever? Vu la croissance ininterrompue du trafic aérien, il y aura bien un jour où, nonobstant les innovations et les progrès techniques, l'aviation se heurtera à certaines limites infranchissables. Même dans un ciel en apparence infini, l'espace est compté, surtout dans un petit pays comme la Suisse. L'utilisation de l'espace aérien fait d'ailleurs déjà l'objet de vives discussions. Transporteurs aériens, aviation d'affaires, avia-

tion de loisir, Forces aériennes: tous revendiquent un coin de ciel pour leurs activités. A cela s'ajoute le mécontentement grandissant face aux nuisances du trafic aérien: la population ne veut plus être incommodée à longueur de journée et aspire clairement au calme et à la tranquillité dans un monde où tout va toujours plus vite. Si des avions plus silencieux et de nouvelles procédures d'approche sont susceptibles d'améliorer la situation, ils ne sauraient suffire à apaiser le conflit.

Le débat autour de la mobilité, plus particulièrement celui autour de sa fonction, de ses formes, de ses caractéristiques, de ses coûts et de son rôle ne fait que commencer. Un difficile débat qui devra être mené aussi bien sur le plan technique que sur le plan politique. En sa qualité d'autorité de surveillance et de régulation, l'OFAC estime qu'il faudra à cet égard résoudre les questions suivantes:

- Comment maintenir, voire faire encore évoluer le niveau de sécurité élevé existant?
- De quelle manière renforcer les efforts de l'aviation en matière de protection de l'environnement?
- Comment instaurer, au niveau mondial, des conditions de concurrence identique?
- Par quels moyens la Suisse peut-elle influencer les réglementations internationales? Ou comment conserver une certaine autonomie afin de pouvoir tenir compte des particularités nationales de la Suisse (par exemple pour le vol en montagne)?
- Quel rôle la Confédération veut-elle jouer dans le système aérien suisse? Quel doit être son pouvoir d'intervention dans le domaine des infrastructures? Qu'est ce qui doit être géré par le secteur privé et par le secteur public?

Des réponses à ces questions dépend le futur cadre de l'aviation civile en Suisse, peut-être pas pour une décennie mais au moins pour quelques années.



100 ans d'aviation suisse

Redonner à l'aviation

Le 29 novembre 2009, 64,97% des votants ont approuvé une modification constitutionnelle qui change l'affectation du produit de l'impôt sur les carburants d'aviation. Une partie de ce produit – près de 60 millions de francs annuels n'ira désormais plus au trafic routier mais bénéficiera au trafic aérien. Déduction faite de la part revenant à la caisse fédérale, ce sont près de 40 millions de francs qui pourront ainsi être utilisés en faveur de l'aviation.

La moitié des fonds disponibles servira à promouvoir la sécurité aérienne, le reste se répartissant à parts égales entre les mesures de sûreté et les mesures environnementales. Les modalités de l'affectation des fonds sont réglées par la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire. Le Parlement traitera de la proposition du Conseil fédéral cet automne. La priorité sera accordée au soutien des services de navigation aérienne: le produit de l'impôt sur le kérosène servira à amortir le choc provoqué par les nouvelles réglementations internationales qui, en induisant une hausse des redevances de navigation aérienne, risquent d'alourdir la charge financière des aéroports.

Les Chambres fédérales ont par ailleurs approuvé la première révision partielle de la loi sur l'aviation qui traduit dans la législation les principes définis en 2004 par le Conseil fédéral dans le rapport sur la politique aéronautique. Ces principes visent à maintenir la sécurité de l'aviation suisse à un niveau élevé vis-à-vis des pays européens et à optimiser les liaisons aériennes vers les principales destinations internationales. Au chapitre de la régulation du marché, la révision introduit de nouvelles dispositions en matière de redevances aéroportuaires et de financement des services de navigation aérienne. Enfin, la loi prévoit que la Confédération compense temporairement les pertes de recettes enregistrées par Skyguide sur ses activités à l'étranger.



Oui, à 65%



Zurich-Allemagne: le mur du son

Le verdict est sans appel: le niveau des nuisances sonores provoqué par l'aéroport de Zurich sur territoire allemand est inférieur aux valeurs limites prévues tant par la législation suisse que par la législation allemande. La courbe de bruit des 60 décibels, seuil au-delà duquel des mesures anti-bruit doivent être prises, se trouve entièrement sur territoire suisse. Pour le dire autrement, les nuisances sonores provoquées par l'aéroport de Zurich en Allemagne ne sont pas comparables à celles constatées en suisse.

Telles sont les conclusions présentées en octobre 2009 par un groupe de travail germano-suisse chargé d'analyser les nuisances sonores sous la responsabilité des autorités aéronautiques civiles. L'analyse avait été ordonnée en 2008 par les gouvernements des deux pays afin de donner une base objective aux futures discussions relatives à l'utilisation de l'espace aérien allemand par le trafic en provenance et à destination de l'aéroport de Zurich. Actuellement, le matin et le soir, les vols sont soumis à certaines restrictions décrétées par l'Allemagne.

Fort de ces résultats, la Suisse a présenté à ses homologues de l'aviation civile ses vues sur une nouvelle réglementation viable du survol de l'Allemagne par les avions en provenance ou à destination de Zurich. Elles font l'objet de discussions avec les services allemands. Les deux parties souhaitent définir d'ici la fin de l'année les grands axes d'un futur arrangement contractuel.

Le cadre des discussions avec l'Allemagne est également déterminé par les trois variantes retenues à l'issue du processus du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Deux variantes se fondent sur le système de pistes existant, tandis que la dernière suppose d'allonger une piste à l'ouest et une piste au nord. Le Conseil fédéral désignera d'ici 2012 la variante qui servira de référence au développement futur de l'exploitation aéroportuaire.

Analyse des nuisances sonores

Turbulences sur les marchés

On s'en doutait depuis fin 2008: l'aviation n'échappe pas à la crise économique et financière qui redouble d'intensité et dont les turbulences ont influencé le travail de régulateur des marchés exercée par l'OFAC en 2009. A commencer par le contrôle de la capacité économique et financière des compagnies aériennes suisses que l'office effectue auprès de quelque 90 entreprises – des entreprises exploitant des lignes aériennes régulières à celles proposant des vols taxi en passant par celles qui effectuent des vols de plaisance.

L'office a dû intervenir auprès d'une bonne douzaine d'entreprises en difficulté, suivant de près la marche de leurs affaires et exigeant pour certains des mesures d'amélioration de leur santé financière comme par exemple un apport d'argent frais. Le contrôle économique et financier vise en premier lieu à empêcher que les compagnies aériennes, empêtrées dans des problèmes financiers, soient tentées de rogner sur la sécurité afin de se sortir de ce mauvais pas. Ce contrôle permet en outre aussi d'éviter les faillites sauvages où les passagers sont floués ou se retrouvent livrés à eux-mêmes.

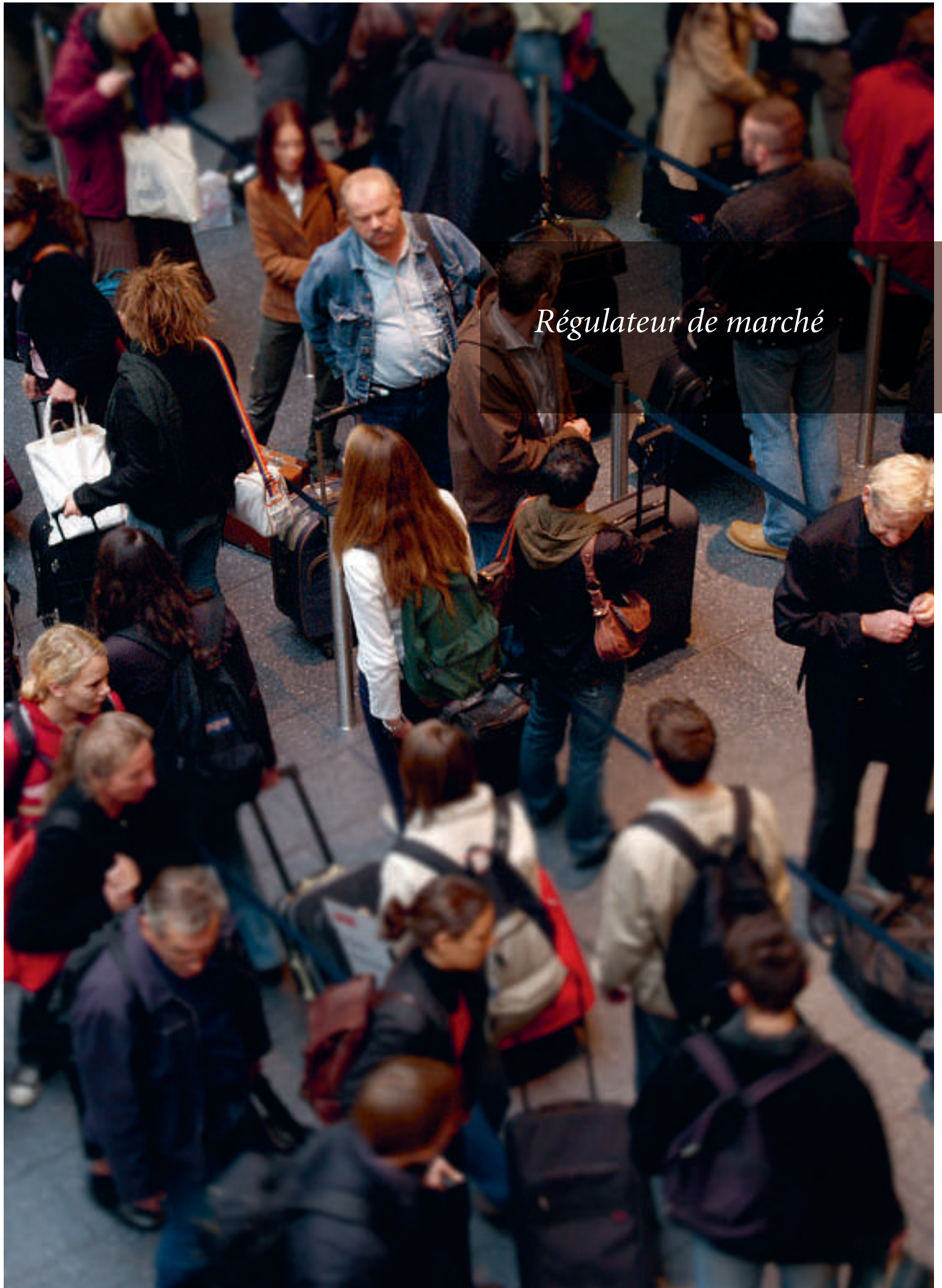
On soulignera à ce propos que les passagers aériens bénéficient depuis 2006 en Suisse des mêmes droits que dans l'Union européenne. Il incombe à l'OFAC de recueillir les plaintes en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important. Sur les quelque 1700 plaintes qu'il a reçues, l'office en a réglé près de 1400 en 2009. Par rapport à l'année précédente, le nombre de cas résolus a progressé, principalement pour deux raisons. D'une part, le service compétent de l'OFAC a davantage d'expérience, ce qui lui a permis de gagner du temps dans le traitement des plaintes; d'autre part, la majorité des compagnies aériennes joue le jeu en fournissant à l'OFAC tous les documents et informations néces-

saires au traitement des dossiers. La nouvelle réglementation européenne concernant les droits des passagers handicapés et à mobilité réduite est entrée en vigueur en Suisse le 1^{er} novembre 2009. Elle est le fruit d'une étroite collaboration entre les milieux de l'aviation et les organisations représentant les handicapés. Ici aussi, il incombe à l'OFAC de recueillir les plaintes en cas de violation de la législation.

Voici les principales initiatives de l'OFAC en 2009 en matière de régulation économique des aéroports et des services de navigation aérienne:

- modification des redevances aéroportuaires sur les aérodromes régionaux de Sion et de Samedan;
- entrée en vigueur de nouvelles redevances aéroportuaires (pour les passagers) sur les aéroports nationaux de Genève et de Zurich afin de financer les prestations d'assistance en faveur des passagers handicapés ou à mobilité réduite prévues par la nouvelle réglementation;
- approbation des redevances de route de Skyguide dans le cadre des procédures européennes prévues à cet effet.

De par sa surveillance sur les redevances des aéroports et du service de la navigation aérienne, l'OFAC a pour fonction d'empêcher ou pour le moins d'atténuer les dysfonctionnements du marché qui pourraient résulter d'une absence de concurrence. Son action comporte deux axes: la régulation des tarifs pour l'utilisation des infrastructures (redevances aéroportuaires et redevances de navigation aérienne) et l'établissement de règles pour l'utilisation coordonnée et non discriminatoire de ces mêmes infrastructures (comme l'attribution de créneaux horaires [slots] sur les aéroports).



Régulateur de marché

Faits et chiffres

Entreprises

	2006	2007	2008	2009
Entreprises du trafic de lignes	7	8	8	9
Entreprises sans trafic de lignes	105	104	93	84
Entreprises d'entretien	91	90	91	90
Écoles d'aviation	158	166	162	143
Entreprises de construction	12	12	12	12

Registre matricule des aéronefs

(avions à moteur répartis par poids)

	2006	2007	2008	2009
>5700 kg	248	260	285	293
2250-5700 kg	148	161	147	140
<2250 kg	1 497	1 492	1 468	1 436
Total	1 893	1 913	1 900	1 869

	2006	2007	2008	2009
Avions à moteur	1 893	1 913	1 900	1 869
Hélicoptères	284	290	307	320
Motoplaneurs	248	244	246	246
Planeurs	941	908	875	843
Ballons	445	447	427	397
Dirigeables	11	11	10	10
Total	3 822	3 813	3 765	3 685

Nombre de permis valides

	2006	2007	2008	2009
Pilotes privés	5 911	5 740	5 431	5 586
Pilotes professionnels	900	959	916	940
Pilotes de ligne	2 055	2 076	2 133	2 203
Pilotes d'hélicoptère	1 101	1 073	1 000	1 042
Pilotes de planeur	2 796	2 663	2 616	2 453
Pilotes de ballon	421	401	382	360
Validations de licences étrangères	5	11	12	11
Mécaniciens navigants	3	4	2	2
Radiotéléphonistes navigants	18	22	18	12
Personnel d'entretien	2 719	2 320	2 771	2 843

Aéroports

	2006	2007	2008	2009
Aéroports nationaux	3	3	3	3
Aéroports régionaux	10	10	10	10
Champs d'aviation	46	46	46	46
Champs d'aviation pour hélicoptères	23	23	23	23

Mouvements (vols de ligne et charter)

2006	187 425	220 714
2007	194 243	227 537
2008	199 039	231 904
2009	200 407	209 440

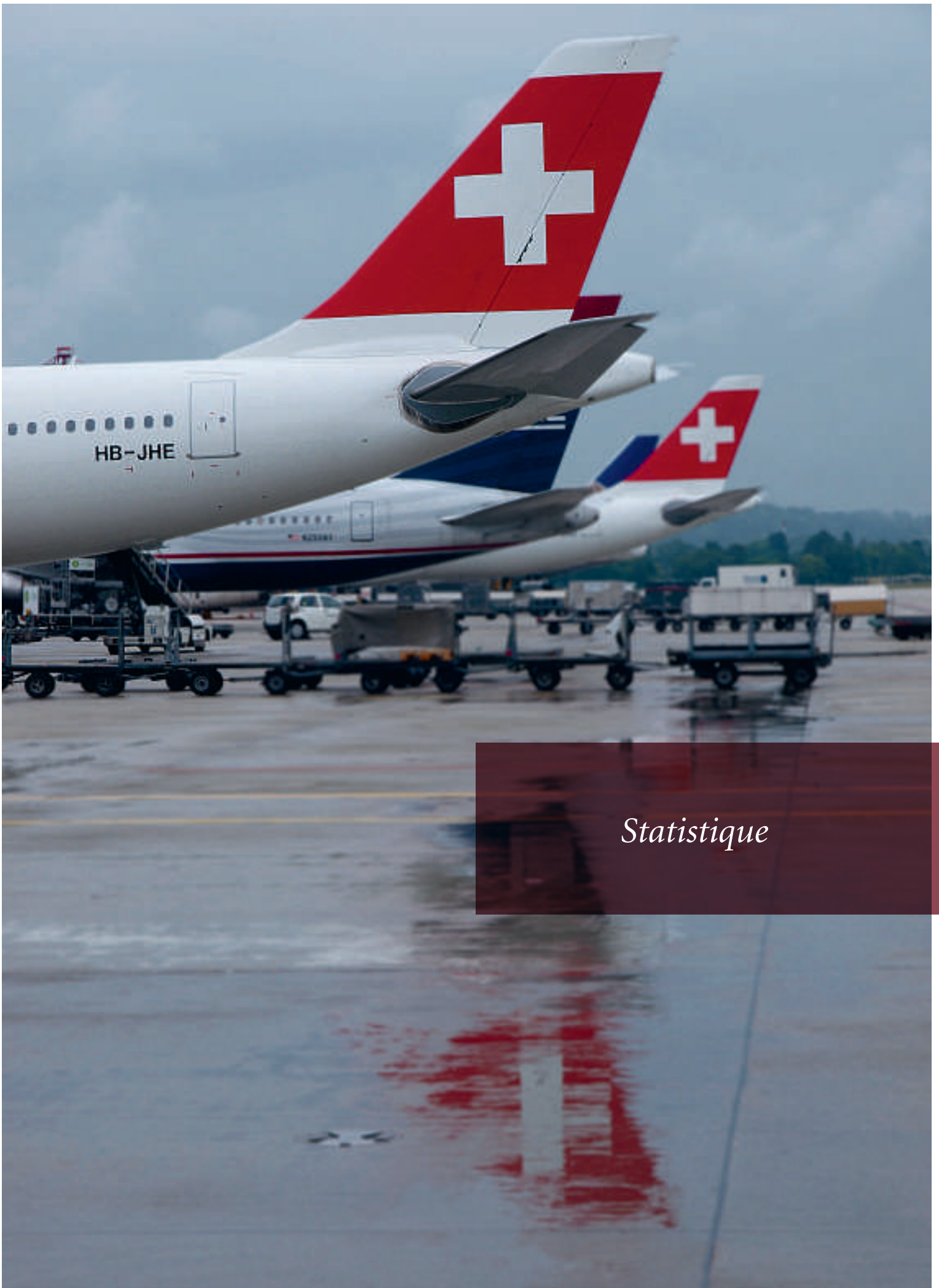
Passagers (vols de ligne et charter)

2006	16 651 989	17 240 252
2007	18 315 911	18 020 064
2008	19 543 845	18 686 024
2009	19 988 375	17 451 246

Fret et poste (en tonnes)

2006	196 614	141 974
2007	209 149	150 393
2008	218 632	133 927
2009	194 616	124 834

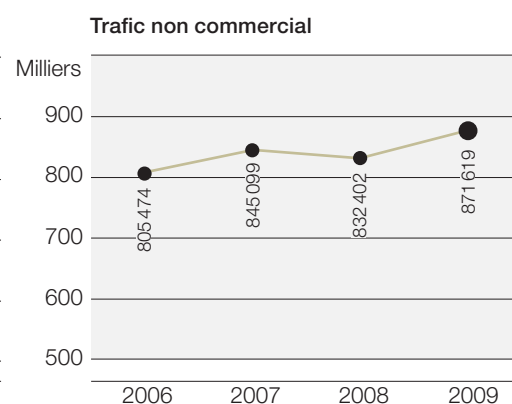
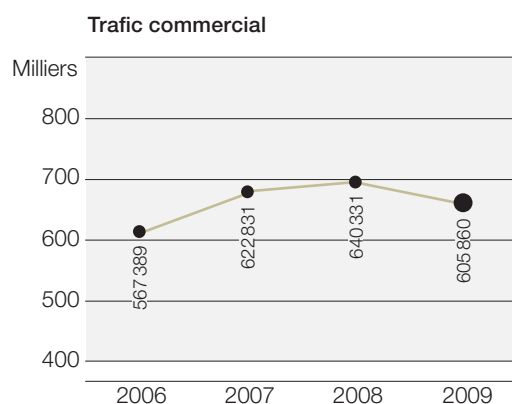
■ Entreprises suisses
■ Entreprises étrangères



Statistique

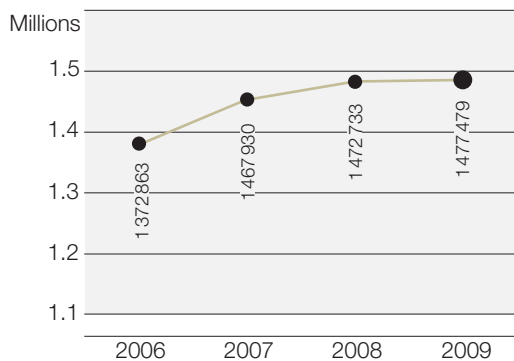
Vue d'ensemble des mouvements aériens

		2006				2007			
		Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers
Aéroports nationaux	Genève	144 233	32 475	176 708	9 905 743	157 884	32 129	190 013	10 840 321
	Zurich	237 682	22 923	260 605	19 348 638	242 827	25 501	268 328	20 772 983
	Basel-Mulhouse	73 972	12 848	86 820	3 996 048	73 309	12 693	86 002	4 247 050
	Total	455 887	68 246	524 133	33 250 429	474 020	70 323	544 343	35 860 354
Aérodromes régionaux	La Chaux-de-Fonds	1 255	11 122	12 377	6 398	1 193	10 073	11 266	6 293
	Les Eplatures								
	Ecuvillens	538	24 003	24 541	18 726	684	22 534	23 218	17 304
	Lausanne-La-Blécherette	1 748	32 843	34 591	15 814	1 914	35 548	37 462	18 588
	Sion	10 337	36 126	46 463	33 976	11 548	34 078	45 626	34 877
	Lugano Agno	9 434	11 657	21 091	193 943	9 268	14 486	23 754	196 241
	Bern-Belp	10 292	43 970	54 262	112 438	10 185	42 541	52 726	103 749
	Birrfeld	956	70 983	71 939	10 119	1 152	73 911	75 063	12 010
	Grenchen	2 070	62 364	64 434	42 330	2 424	65 815	68 239	47 170
	St.Gallen-Altenrhein	4 540	24 729	29 269	108 642	5 233	23 954	29 187	111 741
Champs d'aviation	Samedan	7 583	11 984	19 567	18 240	8 366	12 027	20 393	20 226
	Total	48 753	329 781	378 534	560 626	51 967	334 967	386 934	568 199
Champs d'aviation	Divers	62 749	407 447	470 196	214 231	96 844	439 809	536 653	247 777
	Total	62 749	407 447	470 196	214 231	96 844	439 809	536 653	247 777
Total général		567 389	805 474	1 372 863	34 025 286	622 831	845 099	1 467 930	36 676 330

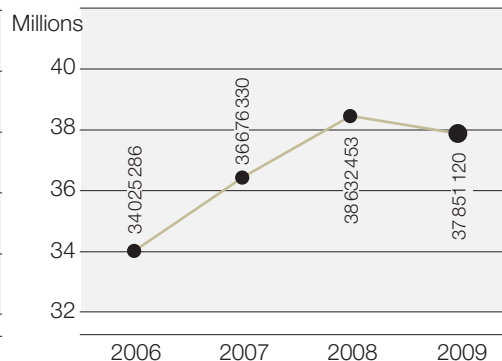


2008				2009			
Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers
160440	29717	190157	11430850	147094	25569	172663	11260944
250155	24742	274897	22133225	238411	23637	262048	21964842
71963	12207	84170	4245343	64782	12670	77452	3828474
482558	66666	549224	37809418	450287	61876	512163	37054260
1393	11362	12755	7446	1515	11012	12527	7834
515	21681	22196	15167	537	23520	24057	13639
1655	34563	36218	16583	2454	36414	38868	26387
11662	33942	45604	36437	11074	34206	45280	29253
8186	15811	23997	188824	8172	16904	25076	167124
10353	40161	50514	106715	9702	48145	57847	107138
1184	80162	81346	14604	1121	77290	78411	15676
2702	72257	74959	50149	2937	74330	77267	53052
5031	23009	28040	103107	4757	24448	29205	86117
9243	13272	22515	20033	8624	11822	20446	18958
51924	346220	398144	559065	50893	358091	408984	525178
105849	419516	525365	263970	104680	451652	556332	271682
105849	419516	525365	263970	104680	451652	556332	271682
640331	832402	1472733	38632453	605860	871619	1477479	37851120

Total des vols



Total des passagers



Energie et polluants

Consommation de carburant [t]

	1990*	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Carburant avitaillé en Suisse	1 054 448	1 540 307	1 136 348	1 152 388	1 203 868	1 289 152	1 382 835
Carburant consommé dans l'espace aérien suisse		513 678	487 723	496 760	530 522	563 693	557 774

Emissions [t]

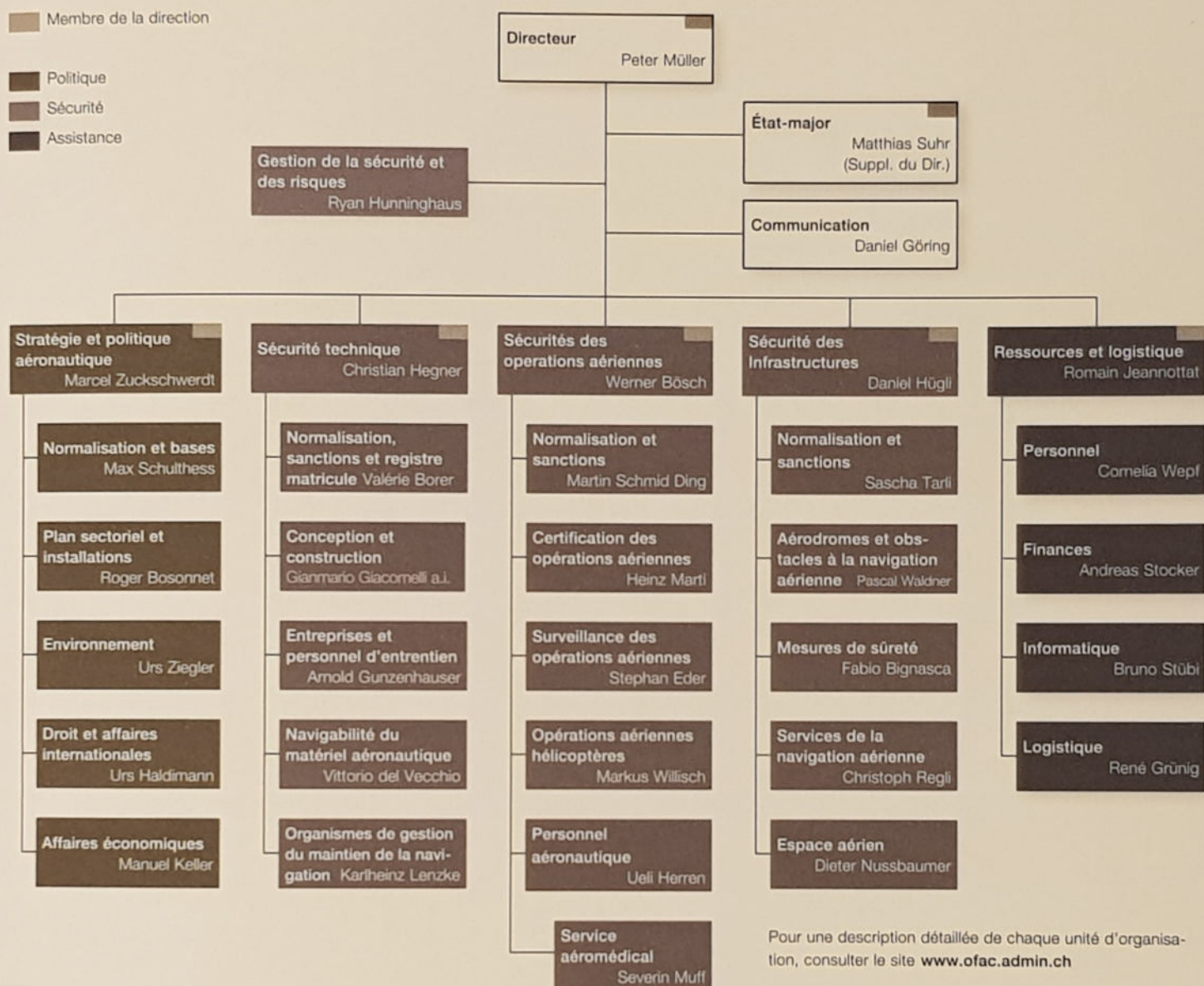
	1990*	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Dioxyde de carbone CO ₂	3 321 512	4 851 967	3 579 497	3 630 023	3 792 184	4 057 735	4 352 613
Oxydes d'azote NOx	12 549	18 470	13 693	13 952	14 579	16 096	17 653
Monoxyde de carbone CO	7 183	8 782	6 385	6 483	6 258	6 595	6 863
Hydrocarbures HC	991	905	702	707	713	771	789

Les émissions sont basées sur les quantités de carburant avitaillées en Suisse en une année.

* 1990 est l'année de référence fixée par le protocole de Kyoto.



L'OFAC en bref



Pour une description détaillée de chaque unité d'organisation, consulter le site www.ofac.admin.ch

L'OFAC

Effectif (temps plein) 2010: 256

Employés 2010: 278

Siège: Ittigen, Aéroport de Zurich

Budget 2010: 129,5 millions de francs

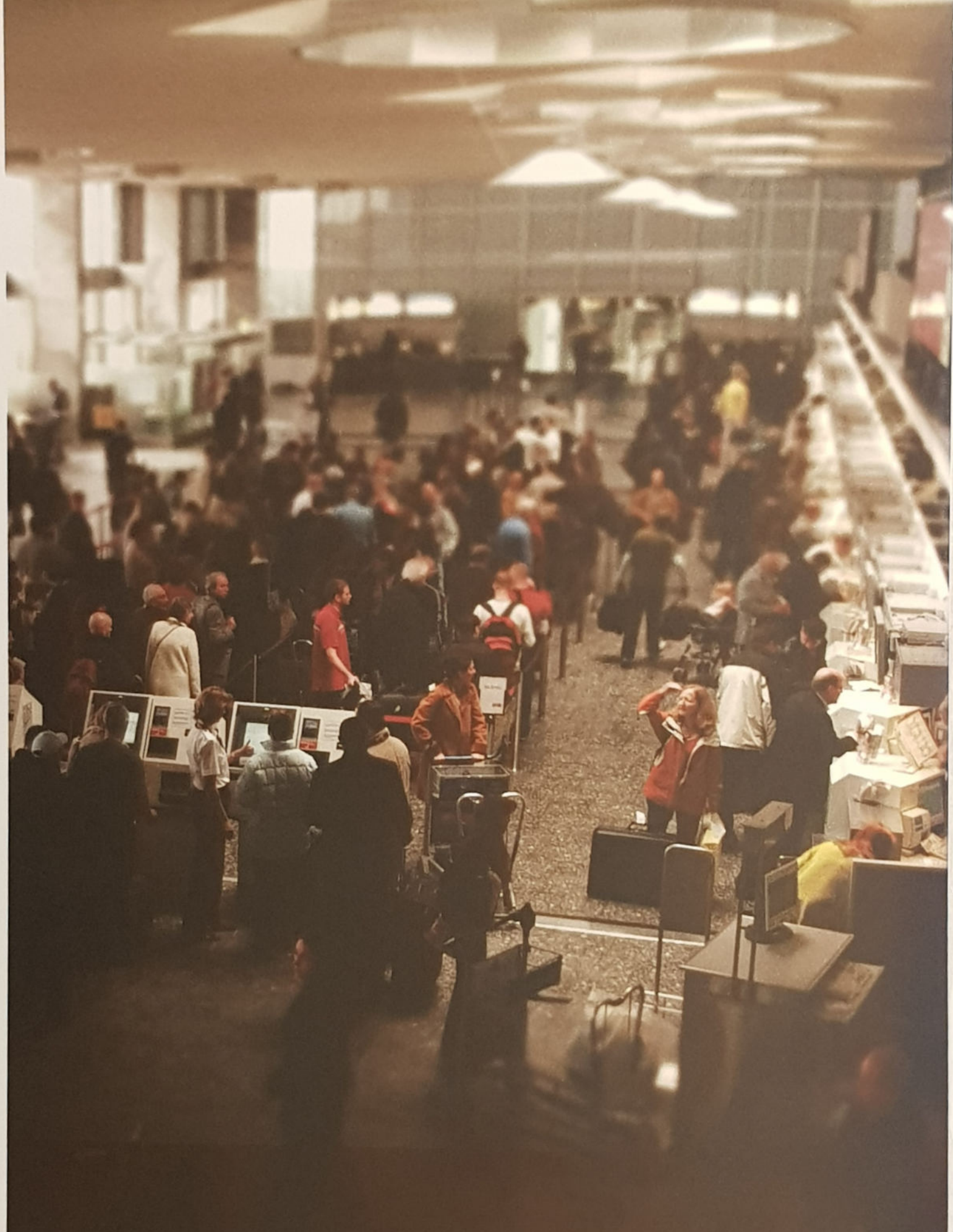
Recettes 2010: 12,2 millions de francs

Taux de couverture des coûts: 17 pourcent

L'office représente la Suisse auprès des organisations, organismes et projets suivants:

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), projet de «Ciel unique européenne» (Single European Sky), projet de «Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)», Autorités conjointes de l'aviation civile (JAA), Flight Safety Foundation

L'OFAC est certifié ISO 9001



OFAC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

CH-3003 Berne

T 031 325 80 39/40

www.ofac.admin.ch

8.10 2500 ISSN 1662-3312