

Copies de licences de  
pilote pour une autorisation  
d'exploitation

**Deux exemples  
d'obstacles administratifs  
pour Swiss**

**Outre les conditions opérationnelles et structurelles que Crossair devait remplir pour pouvoir reprendre, sous le pavillon de Swiss, les vols long-courriers de Swissair, il lui fallut encore surmonter de nombreux obstacles formels d'ampleurs diverses. Deux exemples.**

Avec l'autorisation d'exploitation élargie et les concessions de routes, Crossair ne disposait que de la moitié du feu vert l'autorisant à exploiter les lignes de la défunte Swissair sous le nouveau nom de Swiss. La seconde moitié devait être obtenue sous la forme d'autorisations d'exploitation délivrées par les pays de destination. Force a été de constater que les différences pouvaient être considérables quant aux exigences à remplir par Crossair. Alors que la plupart des pays européens se contentèrent de recevoir une simple lettre de l'OFAC leur annonçant que Crossair était la nouvelle compagnie désignée par la Suisse pour exercer les droits de trafic convenus par les accords internationaux bilatéraux, d'autres pays demandèrent à en savoir un peu plus sur cette compagnie aérienne qui leur était inconnue.

Certains pays se sont satisfaits de la preuve que Crossair répondait aux normes des Autorités conjointes de l'aviation (Joint Aviation Authorities JAA) pour lui octroyer une licence de transporteur aérien (Air Operator Certificate, AOC). D'autres, en revanche, demandèrent plus d'informations. Ainsi, par exemple, l'autorité aéronautique d'un pays demanda, en plus de l'autorisation d'exploitation suisse et de la concession de route, un bilan des trois derniers exercices ainsi que des informations sur la limite de couverture de l'assurance responsabilité civile. En outre, Crossair dut lui présenter les copies de toutes les licences des pilotes auxquels elle prévoyait de confier des vols à destination de ce pays.

**Changement «volant»**

De même que toute automobile circulant sur la route doit être munie d'un permis de circulation, les avions ont besoin de différents documents officiels qui doivent toujours se trouver à bord. A l'instar du registre des véhicules tenu par les services cantonaux des automobiles, l'aviation civile connaît un registre matricule, dans lequel sont inscrits tous les aéronefs immatriculés en Suisse, du jet long-courrier au ballon à air chaud. Pour pouvoir utiliser les avions court et long-courriers de Swissair - 26 de chaque - au 31 mars, Crossair dut donc transférer les documents officiels dans les délais et faire inscrire ces avions sous son nom dans le registre matricule.

Cette opération qui, en théorie, semble être une procédure administrative simple, se révéla être en réalité une affaire foisonnant de détails extrêmement épineux. En effet, sur tous les documents - certificats d'assurance, procurations, contrats, attestations, autorisations et autres - il fallut changer de détenteur alors même que les avions continuaient à voler. On effectua donc un «changement volant» au sens propre du terme: l'OFAC remit préalablement à Crossair les documents modifiés en complément des anciens, afin que les machines puissent circuler réglementairement jusqu'au 30 mars sous le nom de Swissair puis, dès le 31 mars, sous l'emblème de Crossair.

Cependant, comme il n'était pas possible d'effectuer à l'avance le transfert dans le registre matricule, certains bureaux de l'OFAC se transformèrent en une véritable fourmilière le dernier week-end de mars. Le samedi soir, Crossair apporta à Berne les attestations et les formulaires nécessaires au changement de mains, et dont il fallut immédiatement vérifier l'intégralité. Le dimanche matin, on procéda au changement de détenteur pour chacun des avions. Au bout de 15 heures de laborieux travaux d'écriture et de copie, toutes les conditions administratives légales étaient enfin remplies pour que Crossair puisse envoyer partout dans le monde, sous le nom de Swiss, les 52 machines supplémentaires.

