



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Paris, le

04 MAI 2011

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Référence : DSAC/D 11 - 100

**Instruction**  
**relative aux conditions d'exercice de la surveillance continue des**  
**entreprises de transport aérien public par les autorités compétentes**

Afin de vérifier que les exigences de la réglementation applicable continuent d'être respectées suite à la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA), les autorités françaises compétentes de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) sont chargées, au titre de l'article L6411-1 du code des transports, d'effectuer des opérations de surveillance continue auprès des entreprises de transport aérien public.

Ces autorités compétentes sont :

- les services centraux et inter-régionaux de la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), nommés DSAC-Ec et DSAC/IR,
- le service d'État de l'Aviation civile de Polynésie française, SEAC-PF,
- les services de la direction de l'Aviation civile de Nouvelle-Calédonie, DAC-NC,
- le service de l'Aviation civile de Saint-Pierre et Miquelon, SAC-SPM.

La présente instruction détaille les conditions d'exercice de la surveillance continue réalisée par les inspecteurs habilités, agents de la DGAC en charge de cette surveillance.

Cette instruction ne concerne pas :

- les actes de surveillance réalisés par l'OSAC, dont les prérogatives sont définies dans son arrêté d'habilitation,
- les conditions de réalisation des contrôles réalisés par les inspecteurs de l'organisme de contrôle en vol (OCV), dits « contrôles OCV », organisme indépendant de la DSAC. Les suites à donner par l'exploitant aux contrôles OCV, dont le suivi est à la charge des inspecteurs habilités, font l'objet d'un paragraphe de la présente instruction.

Dans cette instruction, les références réglementaires sont applicables aux exploitants établis sur un territoire géographique de la DSAC. Des mesures similaires sont applicables aux exploitants établis dans une collectivité d'Outre-Mer dont les références non détaillées dans ce document sont disponibles auprès des services d'Outre-Mer compétents. Le paragraphe 2 fournit néanmoins les principales références techniques applicables dans les collectivités d'Outre-Mer.

L'annexe 1 présente les textes cités dans la présente instruction.

## SOMMAIRE

1.	Cadre juridique de réalisation des opérations de surveillance continue .....	2
2.	Référentiel applicable lors des opérations de surveillance continue .....	2
3.	Opérations de surveillance continue .....	3
4.	Notification des constatations lors des actions de surveillance .....	4
5.	Traitement des constatations relevées lors des actions de surveillance .....	5
6.	Notification des constatations lors des contrôles SANA.....	6
7.	Traitement des constatations relevées lors des contrôles SANA .....	6
8.	Traitement des constatations relevées lors des contrôles OCV .....	7
9.	Mesures éventuelles à l'encontre des entreprises de transport aérien public.....	8

\*\*\*

### 1. Cadre juridique de réalisation des opérations de surveillance continue

La réalisation des opérations de surveillance par les autorités compétentes repose sur les documents suivants :

- DOC 8335 de l'OACI – Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation – Chapitre 9,
- JAA Administrative and Guidance Material (JIP)- Part 2 OPS Procedures - Chapitre 5 Procedures for assessing the continued competence of an AOC holder, incluant l'appendice 5,
- Par anticipation, est également pris en considération, le projet des IR-OPS « Authority Requirements - AR GEN Section 3 - AR-GEN 300 Continuing oversight (AMC) et AR-GEN 305 Monitoring of activities ».

### 2. Référentiel applicable lors des opérations de surveillance continue

Le référentiel exigible de la part de l'autorité compétente dans le cadre du maintien en état de validité du CTA et applicable lors des opérations de surveillance continue est constitué des éléments suivants :

- les réglementations techniques,

- pour les exploitants opérant des avions et disposant d'un CTA dit OPS 1 : le règlement (CE) n°3922/91 modifié (dit EU-OPS ou OPS 1), l'instruction du 26 juin 2008 (dite IOPS) prise en application dudit règlement, l'arrêté du 25 mars 2008 prise en application dudit règlement ainsi que l'instruction du 25 mars 2008 prise en application de l'arrêté susnommé ainsi que tout texte auquel ces documents font référence en tant que base réglementaire.

Pour les exploitants établis dans une collectivité d'Outre-Mer, la réglementation technique applicable pour les CTA OPS 1 est l'arrêté du 13 septembre 2000 modifié dit OPS 1-T portant adaptation des dispositions de l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation des avions par une entreprise de transport aérien OPS 1 dans les pays d'Outre-Mer.

- pour les exploitants opérant des hélicoptères et disposant d'un CTA dit OPS 3 : l'arrêté du 21 mars 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (dit OPS 3), l'instruction du 21 mars 2011 prise en application dudit arrêté ainsi que tout texte auquel ces documents font référence en tant que base réglementaire.

Pour les exploitants établis dans une collectivité d'Outre-Mer, la réglementation technique applicable pour les CTA OPS 3 est l'arrêté du 25 février 1985 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien.

*Note : les exploitants disposant d'un CTA combiné OPS 1 et OPS 3 sont soumis aux deux alinéas ci-dessus, chacun applicable dans le domaine d'exploitation correspondant au type d'aéronef concerné.*

- pour les exploitants opérant des hélicoptères et disposant d'un CTA restreint dit OPS 3R : l'arrêté du 23 avril 2004 portant diverses dispositions en matière de transport aérien public au

moyen d'hélicoptères (dit OPS 3R) ainsi que tout texte auquel ces documents font référence en tant que base réglementaire.

- pour les exploitants opérant des ballons libres et disposant d'un CTA : *l'arrêté du 4 janvier 2011* relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres exploités par une entreprise de transport aérien ainsi que tout texte auquel ces documents font référence en tant que base réglementaire.

- Pour tous les exploitants, *l'arrêté du 22 décembre 2008* relatif à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité pour les entreprises de transport public et les organismes de maintenance ainsi que *l'instruction du 22 décembre 2008* prise en application de l'arrêté susnommé.
- le référentiel de l'exploitant répondant aux exigences de la réglementation.

### 3. Opérations de surveillance continue

Les opérations de surveillance continue réalisées par l'autorité compétente visent à s'assurer que les exigences de la réglementation applicable continuent d'être respectées suite à la délivrance d'un certificat de transporteur aérien.

Ciblées sur des thèmes de surveillance visant à couvrir tous les aspects de l'exploitation, elles n'ont pas pour objet la vérification systématique et exhaustive de l'intégralité des exigences réglementaires. Elles ne se substituent notamment pas aux contrôles réalisés par l'exploitant, qui est en premier lieu responsable de la conformité réglementaire des procédures mises en place.

La surveillance continue du certificat de transporteur aérien par l'autorité compétente s'articule notamment autour de quatre types d'actes de surveillance dont la réalisation et le suivi sont décrits dans ce document et assurés par des inspecteurs habilités :

- Des actes de surveillance programmés, au sol ou en vol, qui font l'objet d'un plan annuel,
- Des contrôles inopinés de surveillance, réalisés au sol au sein de l'entreprise,
- Des contrôles des documents adressés par l'exploitant à l'autorité,
- Des contrôles inopinés réalisés sur les aéronefs.

Lors des opérations de surveillance, l'exploitant doit être en mesure de démontrer à l'autorité compétente la satisfaction des exigences réglementaires.

Toute non-conformité constatée au référentiel identifié au cours d'une opération de surveillance continue conduit à la notification par l'autorité compétence d'une constatation suivant les termes du paragraphe 4 de la présente instruction.

En vertu de l'article L 6221-4 du code des transports, « les agents de l'État, ainsi que les organismes ou personnes que l'autorité administrative habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé. »

- **Programme de surveillance des entreprises de transport aérien public**

Chaque année, l'autorité compétente définit pour chaque entreprise de transport aérien public sous sa supervision un plan de surveillance. Ce plan présente les différents actes programmés de surveillance (au sol ou en vol) qu'elle prévoit de mener pendant l'année et les périodes auxquelles doivent avoir lieu ces actes.

Ce plan de surveillance est transmis à l'exploitant en vue de remarques éventuelles sur le calendrier proposé. Si l'exploitant émet des remarques, ce plan peut-être amendé. Dans le cas contraire, il est considéré comme confirmé et est mis en œuvre par l'autorité compétente.

En tant que de besoin, des actes de surveillance supplémentaires peuvent être programmés en cours d'année avec l'exploitant si une nécessité particulière a été identifiée par l'autorité compétente.

- **Contrôles inopinés au sein de l'entreprise**

Les contrôles inopinés au sol au sein de l'entreprise permettent de s'assurer de la qualité et de la conformité des opérations réalisées au jour le jour. Ces contrôles ne font pas l'objet d'un préavis auprès de l'entreprise. Ils peuvent être réalisés notamment au siège de l'exploitant, en escale ou bien chez un sous-traitant.

- **Contrôles sur document**

L'autorité compétente exerce une surveillance par échantillonnage de la satisfaction aux exigences réglementaires des documents adressés par l'exploitant à l'autorité. Ces documents comprennent notamment :

- les manuels en vigueur dont l'acceptation ou l'approbation de tout ou partie de leur contenu sont requises, ainsi que les amendements en vigueur à cette documentation,
- la correspondance adressée par l'exploitant en réponse à une requête de l'administration.

- **Contrôles inopinés réalisés sur les aéronefs**

Les contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs (contrôles SANA – *Safety Assessment of National Aircraft*) sont réalisés de manière inopinée par des inspecteurs habilités. L'objectif de ces contrôles est de vérifier au cours d'une escale, la conformité de l'exploitation d'un aéronef avec les règlements applicables et l'état technique apparent de l'aéronef. Sur demande de l'autorité compétente auprès des inspecteurs, ces contrôles peuvent être ciblés sur un aéronef particulier si des anomalies d'exploitation ont été préalablement identifiées.

Le commandant de bord, auquel l'inspecteur expose la nature du contrôle effectué, peut demander à consulter la carte professionnelle de l'inspecteur.

Les notifications et traitements des constatations effectuées lors d'un contrôle SANA font l'objet des paragraphes 6 et 7 de la présente instruction.

- **Constat de non-conformité réglementaire**

L'autorité compétente peut être amenée à identifier une non-conformité suite à un événement ou une information confirmée mettant en évidence un défaut de respect de la réglementation.

#### **4. Notification des constatations lors des actions de surveillance**

Si, au cours d'une opération de surveillance continue, l'autorité compétente constate une non-conformité au référentiel applicable, celle-ci sera identifiée selon la catégorisation suivante :

**- écart majeur :** constat de non-conformité nécessitant une action immédiate ou très rapide pour ne pas créer de situation potentiellement dangereuse.

**- écart :** constat de non-conformité non majeur.

Au cours d'un acte de surveillance, l'autorité compétente peut également être amenée à identifier des axes d'amélioration, qui seront qualifiés de la façon suivante :

**- remarque :** constat sur un point à améliorer.

## 5. Traitement des constatations relevées lors des actions de surveillance

- Cas des actes de surveillance programmés

Si, au cours d'un acte de surveillance programmé, des constatations sont relevées, l'autorité compétente entreprend les actions suivantes.

Après présentation orale à l'issue de la réalisation de l'acte de surveillance, les constatations relevées (écarts majeurs, écarts et remarques) sont confirmées par écrit à l'exploitant.

Toutes les constatations (écarts majeurs, écarts et remarques) appellent des réponses écrites argumentées de la part de l'exploitant. Seules les réponses concernant des écarts majeurs ou des écarts doivent être accompagnées de preuves de mise en œuvre ou de réalisation.

- pour les écarts majeurs :

L'autorité compétente notifie par écrit les écarts majeurs sous 3 jours ouvrés. L'exploitant est tenu de proposer des actions correctives ainsi qu'un échéancier de réalisation dans le délai fixé par l'autorité en fonction de l'urgence et dans tous les cas au plus tard 8 jours après notification.

Au plus tard 15 jours après notification, l'action corrective mise en œuvre doit permettre la résolution du problème immédiat de sécurité et la clôture de l'écart majeur.

Parallèlement à ces modalités, l'autorité compétente pourra toujours dans certains cas exiger des actions curatives immédiates ou apporter à l'exploitation toute limitation qu'elle juge nécessaire.

Dans le cas où une action à plus long terme, dépassant les délais acceptables de clôture d'un écart majeur, est nécessaire afin de résoudre la non-conformité, l'autorité compétente pourra, après clôture de l'écart majeur, notifier à l'exploitant un écart afin de suivre la mise en œuvre des mesures correctives permettant de supprimer définitivement la non-conformité. Son suivi sera assuré selon les modalités relatives aux écarts.

- pour les écarts et remarques :

L'autorité compétente notifie par écrit les écarts et les remarques sous 1 mois.

\* pour les écarts

Au plus tard 1 mois après notification, l'exploitant est tenu de fournir, écart par écart, une réponse comprenant une proposition d'actions correctives ainsi qu'un échéancier de réalisation.

Les délais de clôture des actions correctives proposées suite à des écarts se limitent à 3 mois après notification, éventuellement prolongeables jusqu'à 6 mois après notification si le type d'actions proposées par l'exploitant le justifie.

Écart par écart, l'autorité compétente juge si la proposition de réponse est acceptable ou non. En cas de refus, l'exploitant doit reprendre sa réponse et adresser une nouvelle proposition jusqu'à ce qu'elle soit jugée acceptable par l'autorité tout en respectant les délais de clôture débutant à la notification de l'écart.

À échéance, l'exploitant fournit les preuves de mise en œuvre ou de réalisation des actions correctives afin que l'autorité compétente puisse prononcer la clôture de l'écart.

La répétition d'écarts de même nature traduisant l'incapacité d'un exploitant à traiter un problème de manière générique ou la non-clôture d'un écart dans les délais acceptés pourra amener l'autorité compétente à notifier un écart majeur ou à prendre les mesures décrites au paragraphe 9.

\* pour les remarques

Au plus tard 1 mois après notification, l'exploitant est tenu de fournir, remarque par remarque, une réponse argumentée au constat formulé. Si l'autorité estime que la réponse n'est pas suffisamment argumentée ou appropriée, elle peut demander des compléments à l'exploitant.

Clôture de l'acte de surveillance : l'autorité compétente enregistre toutes les réponses et actions mises en œuvre pour clôturer une constatation (écart majeur, écart ou remarque). Lorsque toutes les constatations relatives à un acte de surveillance ont reçu des réponses adaptées, l'acte de surveillance est alors considéré comme clos.

- Cas des contrôles inopinés au sol

Si, au cours d'un contrôle inopiné au sein de l'entreprise, des constatations sont relevées, l'autorité compétente les confirme par écrit à l'exploitant et en assure le suivi selon la même procédure et les mêmes délais que pour les actes de surveillance programmés.

Toutefois, de par sa nature, la réalisation d'un contrôle inopiné au sol peut conduire l'autorité compétente à ne pas réaliser de réunion de clôture au cours de laquelle les auditeurs présentent les constats. En particulier, suivant les personnes présentes et disponibles au moment du contrôle, l'exploitant n'aura pas forcément été en mesure de fournir à l'autorité compétente tous les documents ou preuves demandés.

À ce titre, suite à la transmission du rapport, l'exploitant peut apporter des explications aux constats relevés, qui, accompagnées de preuves appropriées, peuvent conduire l'autorité compétente à classer le constat « sans suite » si ces preuves démontrent que les fondements du constat ne sont pas totalement exacts ou qu'elle n'a pas eu accès à l'ensemble des documents ou renseignements nécessaires au moment du contrôle.

- Cas des contrôles sur document

L'examen de documents en vigueur chez l'exploitant peut faire l'objet de constats si ces documents contreviennent au référentiel applicable. Leur classification, leur notification et leur suivi sont réalisés suivant les mêmes modalités que celles relatives aux actes de surveillance programmés.

## **6. Notification des constatations lors des contrôles SANA**

Pour chaque item de contrôle SANA, 3 catégories de constats par rapport au référentiel applicable ont été définies, en fonction de l'influence perçue sur la sécurité de l'aéronef et de ses occupants ou bien du non-respect d'exigences administratives essentielles :

- un écart de catégorie 1 est considéré comme ayant une faible influence sur la sécurité,
- un écart de catégorie 2 ayant une influence notable sur la sécurité, et
- un écart de catégorie 3 ayant une grande influence sur la sécurité.

Par ailleurs, une catégorie G a été définie et permet de reporter des remarques générales en terme de sécurité pour lesquelles aucun référentiel associé n'est applicable dans le cadre d'une inspection SANA.

## **7. Traitement des constatations relevées lors des contrôles SANA**

Le contrôle ne devrait pas retarder le départ de l'aéronef, à l'exception des cas où l'inspecteur habilité identifie un problème requérant:

- une action immédiate (écart de catégorie 3), ou
- une vérification additionnelle, notamment concernant la préparation des vols, la navigabilité de l'aéronef ou tout autre domaine lié directement à la sécurité.

Ces vérifications additionnelles comprennent notamment l'évaluation, par la compagnie, d'un défaut technique noté par l'inspecteur qui n'avait pas été précédemment identifié et évalué de manière appropriée par l'exploitant.

- Procédure de clôture du contrôle

À l'issue du contrôle, le commandant de bord est informé du résultat de l'inspection et des éventuelles constatations portées par l'inspecteur sur l'attestation de contrôle qui lui est remise.

L'exploitant peut, a posteriori, présenter ses observations au regard des constatations notifiées en adressant à l'autorité compétente un courrier accompagné de preuves. Si les arguments sont jugés recevables et démontrent qu'un écart identifié au cours du contrôle n'avait pas lieu d'être, cet écart pourra être revu en conséquence.

- Traitement d'un écart de catégorie 3

L'article L. 6221-3 du code des transports prévoit que, lorsque l'exploitation d'un aéronef présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

En cas de constatation d'un écart de catégorie 3, représentant un danger immédiat pour l'aéronef et ses occupants, une action immédiate (action corrective, restriction d'exploitation...) doit être réalisée avant le départ du vol et sera vérifiée par l'inspecteur habilité.

- Procédure d'immobilisation au sol d'un aéronef

Dans le cas où les écarts de catégorie 3 ne sont pas acceptés par le commandant de bord et qu'aucune action corrective n'est prévue avant le vol, l'inspecteur habilité réalisant le contrôle, par délégation de signature du ministre en charge de l'aviation civile, est en droit d'immobiliser l'aéronef conformément à l'article L. 6221-3 du code des transports.

L'aéronef ne pourra alors être autorisé au départ qu'après la prise d'actions immédiates (action corrective, restriction d'exploitation...) vérifiées par l'inspecteur habilité qui délivrera une nouvelle attestation de contrôle pour libérer l'aéronef.

- Traitement a posteriori réalisé au sein de la compagnie

En cas d'écart de catégorie 2 ou 3 constaté lors d'un contrôle SANA, l'exploitant reçoit a posteriori de la part de l'autorité compétente, le compte-rendu du contrôle.

Par ailleurs, lorsqu'un contrôle SANA met en évidence un manquement d'ordre systémique à la réglementation, il sera traité comme un écart réglementaire selon le paragraphe 4.

L'exploitant doit alors indiquer à l'autorité compétente les actions correctives et préventives qu'il compte mettre en œuvre en réponse aux constats.

## **8. Traitement des constatations relevées lors des contrôles inopinés en vol réalisés par l'Organisme du contrôle en vol (OCV)**

Les inspecteurs de l'organisme du contrôle en vol disposent de prérogatives les autorisant à réaliser des contrôles inopinés en vol ou au sol lors de séances au simulateur auprès des exploitants disposant d'un CTA français.

L'autorité compétente transmet à l'exploitant, tels qu'elle les a reçus de la part de l'OCV, les rapports de ces contrôles qui lui ont été directement adressés.

En fonction des résultats du contrôle, l'autorité compétente notifie à l'exploitant des constats suivant la classification décrite au paragraphe 4.

L'exploitant doit alors, sous des modalités identiques à celles précisées au paragraphe 5, fournir des réponses aux constats suivant leur nature. Après communication à l'exploitant, la DSAC adresse à l'OCV un rapport l'informant des suites données à ses constatations.

## 9. Mesures éventuelles à l'encontre des entreprises de transport aérien public

Si la conformité à la réglementation applicable n'est pas établie par l'exploitant dans les délais prescrits ou si des doutes sérieux subsistent quant à l'efficacité des actions correctives proposées, des mesures adaptées à la nature et à la gravité de la constatation peuvent être prises par l'autorité compétente à l'encontre de l'exploitant.

L'autorité compétente a ainsi la possibilité de :

- mettre l'exploitant sous surveillance renforcée

Cette mesure est prise sur le fondement de l'article L. 6411-1 du code des transports. Elle vise les cas de non respect des délais fixés pour la mise en place et la clôture des actions correctives ou en cas de récurrence de certains écarts. Elle implique un renforcement du plan de surveillance et des actions de contrôle associées. Elle fait l'objet d'une décision de mise en œuvre et de levée.

Conformément à l'article R. 611-3 du code de l'aviation civile, cette mesure s'accompagne, pour la période considérée, d'une majoration de la redevance dans la mesure où l'exploitant y est soumis.

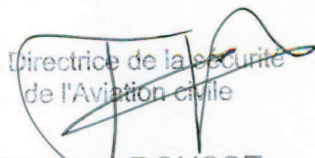
- limiter dans le temps ou dans son périmètre, suspendre ou retirer le certificat de transporteur aérien de l'exploitant.

Cette mesure est prise en application de l'article R. 330-12 du code de l'aviation civile. Elle vise les cas les plus graves d'écarts majeurs qui justifient une interruption partielle ou totale de l'exploitation, notamment l'évidence que l'exploitant n'est pas en mesure de mettre en place une structure capable d'éviter des écarts récurrents.

Les dispositions de la présente instruction feront l'objet d'une diffusion auprès de l'ensemble des entreprises françaises de transport aérien public.

Fait à Paris, le 04 MAI 2011

La directrice de la sécurité de l'Aviation civile

La Directrice de la sécurité  
de l'Aviation civile  
  
Florence ROUSSE



## Annexe 1 : textes de référence

R. 330-1-2 du code de l'aviation civile

« Le ministre chargé de l'aviation civile délivre les certificats de transporteur aérien.»

L6411-1 du code des transports

« Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'autorité administrative exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne dans les mêmes conditions que celles prévues par les articles L. 6221-1, L. 6221-3, L. 6221-4 et L. 6221-5. »

R. 611-3 du code de l'aviation civile

« Lorsque l'entreprise ne met pas en oeuvre dans les délais fixés les mesures de correction prescrites à la suite d'un contrôle, une majoration de 25 % est appliquée à la part de la redevance correspondant aux éléments qui font alors l'objet d'une surveillance renforcée, à compter du premier jour qui suit la décision d'exercer cette surveillance et jusqu'à la date de la décision qui y met fin. »

R. 330-12 du code de l'aviation civile

« Sans préjudice des sanctions pénales qui pourraient être infligées aux transporteurs aériens en vertu des lois et règlements en vigueur ainsi que des sanctions prévues aux articles L. 330-4 [L. 6432-1] et R. 330-20 du présent code, les mesures suivantes pourront être prises:

– suspension ou retrait du certificat de transporteur aérien par l'autorité qui l'a délivré conformément aux dispositions de l'article R. 330-12-1 lorsque les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées ou lorsque le transporteur utilise ses aéronefs sans se conformer aux dispositions des articles R. 133-1-1 et R. 330-1-1 et des arrêtés pris pour leur application;

Le certificat de transporteur aérien peut également être suspendu ou retiré par la même autorité et dans les mêmes conditions lorsque l'entreprise ne se conforme pas à ses obligations telles qu'elles résultent des articles R. 133-1-3, R. 133-4 et R. 133-4-1;

– suspension ou retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien par l'autorité qui l'a délivrée en application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 330-6-14 [L. 6411-1] lorsque les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus remplies.»