

## 31992R2407

### **Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei**

*Gazzetta ufficiale n. L 240 del 24/08/1992 pag. 0001 - 0007*

*edizione speciale finlandese: capitolo 7 tomo 4 pag. 0116*

*edizione speciale svedese/ capitolo 7 tomo 4 pag. 0116*

REGOLAMENTO (CEE) N. 2407/92 DEL CONSIGLIO del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione(1) ,

visto il parere del Parlamento europeo(2) ,

visto il parere del Comitato economico e sociale(3) ,

considerando che è importante definire, entro il 31 dicembre 1992, una politica dei trasporti aerei per il mercato interno, in conformità del disposto dell'articolo 8 A del trattato;

considerando che il mercato interno consiste in uno spazio senza frontiere interne in cui è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che nell'applicare al settore dei trasporti aerei il principio della libertà di prestare servizi occorre tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri(4) , il Consiglio ha deciso di adottare norme comuni per l'abilitazione dei vettori aerei, da applicarsi entro e non oltre il 1o luglio 1992;

considerando tuttavia che è necessario concedere agli Stati membri un margine di tempo ragionevole, fino al 1o gennaio 1993, per l'applicazione del presente regolamento;

considerando che è importante definire requisiti non discriminatori quanto alla sede e al controllo di un'impresa candidata all'abilitazione;

considerando che per garantire un servizio sicuro e adeguato occorre assicurare che i vettori aerei operino sempre su solide basi economiche e a un elevato livello di sicurezza;

considerando che, ai fini della tutela degli utenti e delle altre parti interessate, è importante garantire che i vettori aerei siano sufficientemente assicurati agli effetti dei rischi di responsabilità civile;

considerando che, nell'ambito del mercato interno, i vettori aerei dovrebbero poter utilizzare aeromobili di proprietà di soggetti di qualsiasi Stato membro della Comunità fatte salve le responsabilità dello Stato membro che rilascia la licenza per quanto riguarda l'idoneità tecnica del vettore aereo;

considerando che si dovrebbero anche poter noleggiare aeromobili immatricolati fuori della Comunità per breve termine o in circostanze eccezionali, purché le norme di sicurezza siano equivalenti a quelle applicabili nella Comunità;

considerando che le procedure per il rilascio delle licenze ai vettori aerei dovrebbero essere trasparenti e non discriminatorie,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Il presente regolamento riguarda i requisiti per il rilascio e il mantenimento da parte degli Stati membri delle licenze d'esercizio relative ai vettori aerei stabiliti nella Comunità.
2. Il trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci effettuato mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, nonché i voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi non sono soggetti alle disposizioni del presente regolamento. A tali operazioni si applicano le disposizioni legislative nazionali relative alle licenze d'esercizio, se esistono, e le disposizioni comunitarie e nazionali relative al certificato di operatore aereo (COA).

## Articolo 2

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) impresa, qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;
- b) vettore aereo, un'impresa di trasporto aereo munita di licenza d'esercizio valida;
- c) licenza d'esercizio, un'abilitazione, rilasciata dallo Stato membro responsabile a un'impresa, che consente di effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, secondo le modalità indicate nell'abilitazione stessa;
- d) certificato di operatore aereo (COA), un documento rilasciato a un'impresa o a un gruppo di imprese dalle autorità competenti degli Stati membri in cui si dichiara che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare l'esercizio dei suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel documento stesso in condizioni di sicurezza;
- e) piano economico, una descrizione dettagliata delle attività commerciali che il vettore aereo intende svolgere nel periodo in questione, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo del mercato e gli investimenti da effettuare, comprese le implicazioni economiche e finanziarie di tali attività;
- f) conti di gestione, un'esposizione dettagliata delle entrate e dei costi per il periodo in questione, comprendente una scomposizione in attività legate al trasporto aereo e altre attività, nonché in elementi pecuniari e non pecuniari;
- g) controllo effettivo, un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente, e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, segnatamente:
  - a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;
  - b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa.

## Articolo 3

1. Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 5 gli Stati membri non rilasciano né mantengono in vigore le licenze d'esercizio nei casi in cui non siano rispettate le prescrizioni del presente regolamento.
2. Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente regolamento ha il diritto al rilascio della licenza d'esercizio. La licenza non conferisce di per sé il diritto d'accesso a rotte o mercati specifici.
3. Fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 2, le imprese stabilite nella Comunità non sono ammesse ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci nel territorio della Comunità, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.

## Licenza d'esercizio

## Articolo 4

1. Uno Stato membro non rilascia una licenza di esercizio a un'impresa a meno che:

- a) abbia il principale centro di attività e, se esiste, la propria sede sociale in tale Stato membro e

b) la sua attività principale consista nel trasporto aereo, esclusivamente oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili, ovvero riparazione e manutenzione di aeromobili.

2. Fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità è parte contraente, l'impresa dev'essere e rimanere di proprietà, direttamente o attraverso una partecipazione di maggioranza, degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati membri. Il controllo effettivo sull'impresa dev'essere sempre esercitato da questi Stati o da questi cittadini.

3. a) In deroga ai paragrafi 2 e 4, i vettori aerei già riconosciuti nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90 e nell'allegato del regolamento (CEE) n. 294/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, relativo all'esercizio dei servizi aerei per il trasporto di merci tra Stati membri(5), conservano i diritti stabiliti dal presente regolamento e dai regolamenti connessi nella misura in cui soddisfano le altre prescrizioni del presente regolamento e continuano ad essere controllati, direttamente o indirettamente, dai medesimi paesi terzi e/o cittadini degli stessi paesi terzi che esercitavano siffatto controllo all'atto dell'adozione del presente regolamento. Tale controllo, tuttavia, può essere trasferito in qualsiasi momento agli Stati membri e/o ai cittadini dei medesimi.

b) Le possibilità di acquisto e di vendita di azioni di cui alla lettera a) non riguardano i cittadini che abbiano un significativo interesse in un vettore aereo di un paese terzo.

4. Qualsiasi impresa che, direttamente o indirettamente, abbia una partecipazione di controllo in un vettore aereo deve soddisfare le prescrizioni del paragrafo 2.

5. A richiesta, il vettore aereo dev'essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento allo Stato membro responsabile della licenza d'esercizio che soddisfa le prescrizioni del presente articolo. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione esamina la conformità ai requisiti del presente articolo e, se necessario, adotta una decisione.

#### Articolo 5

1. Un'impresa di trasporto aereo richiedente cui viene rilasciata per la prima volta una licenza d'esercizio deve essere in grado di dimostrare in modo sufficientemente convincente alle autorità competenti dello Stato membro che rilascia la licenza:

a) di poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;

b) di poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.

2. Ai fini del paragrafo 1, il richiedente presenta un piano economico per almeno i primi due anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i dati di cui all'allegato, parte A.

3. I vettori aerei notificano in anticipo alle rispettive autorità abilitanti i programmi relativi a: attivazione di un nuovo servizio di linea o non di linea verso un continente o una regione del mondo che non erano precedentemente serviti; cambiamenti del tipo o numero di aeromobili utilizzati o mutamenti sostanziali della portata della loro attività. Essi notificano inoltre in anticipo eventuali fusioni o acquisizioni previste, e notificano entro quattordici giorni all'autorità che rilascia la licenza qualsiasi cambiamento di proprietà di una quota azionaria che rappresenti il 10 % o più del capitale complessivo del vettore aereo o della sua società madre o della società che in ultima istanza lo controlla. La presentazione di un piano economico di dodici mesi con un anticipo di due mesi rispetto al periodo a cui si riferisce costituisce una notifica sufficiente a norma del presente paragrafo ai fini dei cambiamenti delle operazioni in atto e/o degli elementi inclusi in detto piano economico.

4. Qualora le autorità che rilasciano la licenza ritengano che i cambiamenti notificati ai sensi del paragrafo 3 abbiano significative ripercussioni sulle finanze del vettore aereo, richiedono la presentazione di un piano economico riveduto che riporti detti cambiamenti e abbracci un periodo di almeno dodici mesi dalla data di attuazione, nonché tutte le informazioni pertinenti, compresi i dati di cui all'allegato, parte B, al fine di valutare se il vettore può far fronte ai suoi impegni effettivi e potenziali durante detto periodo di dodici mesi. Le autorità che rilasciano la

licenza adottano una decisione sul piano economico riveduto entro tre mesi dalla data in cui hanno ricevuto tutte le informazioni necessarie.

5. Le autorità che rilasciano la licenza possono in qualsiasi momento, e comunque ogniqualvolta risulti chiaramente che un vettore aereo da esse abilitato si trova in difficoltà finanziarie, valutare le sue prestazioni dal punto di vista finanziario e possono sospendere o revocare la licenza qualora giungano alla conclusione che tale vettore non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi. Le autorità che rilasciano la licenza possono anche rilasciare una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore aereo, purché non sussistano pericoli per la sicurezza.

6. Ad ogni esercizio finanziario i vettori aerei devono presentare alle autorità che rilasciano la licenza senza indebito ritardo i propri bilanci certificati relativi all'anno finanziario precedente. In qualsiasi momento, a richiesta delle autorità abilitanti, ogni vettore aereo deve fornire le informazioni pertinenti ai fini del paragrafo 5 e, in particolare, i dati previsti dall'allegato, parte C.

7. a) Le disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2, 3, 4 e 6 del presente articolo non si applicano ai vettori aerei che esercitano la loro attività unicamente con aeromobili di MTOW (peso massimo al decollo) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Detti vettori devono essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento che il loro capitale netto è pari ad almeno 80 000 ecu o di fornire, a richiesta dell'autorità che rilascia la licenza, le informazioni pertinenti ai fini del paragrafo 5. Tuttavia gli Stati membri possono applicare le disposizioni dei paragrafi 1, 2, 3, 4 e 6 ai vettori aerei da essi abilitati che effettuano servizi di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di ecu all'anno.

b) La Commissione può, previa consultazione degli Stati membri, aumentare secondo opportunità i valori di cui alla lettera a), se gli sviluppi economici indicano la necessità di una tale decisione. Questa modificazione deve essere pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

c) Ogni Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione entro il termine di un mese.

#### Articolo 6

1. Se le autorità competenti di uno Stato membro richiedono per il rilascio della licenza di esercizio alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato la presentazione di prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazione di fallimento, o sospendono o revocano la licenza in caso di gravi mancanze professionali o di condanne per delitti penali, detto Stato membro accetta quale prova sufficiente per i cittadini di altri Stati membri la presentazione di documenti rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro di origine o di provenienza dai quali risulti che tali requisiti sono soddisfatti.

Se le autorità competenti dello Stato membro di origine o di provenienza non rilasciano i documenti di cui al primo comma, tali documenti sono sostituiti da una dichiarazione giurata - o, negli Stati membri in cui tale forma di dichiarazione non è contemplata, da una dichiarazione solenne - prestata dall'interessato dinanzi ad un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, dinanzi ad un notaio o a un organo professionale qualificato dello Stato membro di origine o di provenienza, che rilascerà un attestato comprovante la suddetta dichiarazione giurata o solenne.

2. Le autorità competenti degli Stati membri possono esigere che i documenti o attestati di cui al paragrafo 1 siano presentati non oltre tre mesi dalla data del loro rilascio.

#### Articolo 7

I vettori aerei devono essere assicurati in materia di responsabilità in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.

#### Articolo 8

1. Ai fini della concessione o del mantenimento della licenza d'esercizio non deve essere prescritta come condizione la proprietà di aeromobili, ma uno Stato membro può prescrivere, per quanto riguarda i vettori aerei da esso abilitati, che abbiano a disposizione uno o più aeromobili, siano essi di loro proprietà oppure impiegati in base a qualsiasi tipo di contratto di utilizzazione (leasing).

2. a) Fatto salvo il paragrafo 3, gli aeromobili utilizzati da un vettore sono immatricolati, a scelta dello Stato membro che rilascia la licenza d'esercizio, nel suo registro nazionale o nella Comunità.

b) Se ai sensi dell'articolo 10 un contratto di locazione (leasing) per un aeromobile immatricolato nella Comunità è stato ritenuto accettabile, uno Stato membro non impone l'immatricolazione dello stesso aeromobile nel proprio registro se ciò richiede cambiamenti strutturali dell'aeromobile.

3. Uno Stato membro può accordare deroghe alle disposizioni del paragrafo 2, lettera a) nel caso di contratti di locazione di breve durata atti a soddisfare esigenze temporanee del vettore aereo oppure in circostanze eccezionali.

4. Fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, comprese quelle relative al certificato di navigabilità, nell'applicazione del paragrafo 2, lettera a) uno Stato membro accetta di immatricolare nel suo registro nazionale senza richiedere il pagamento di diritti discriminatori e senza indugio gli aeromobili di proprietà di cittadini di altri Stati membri e i trasferimenti dai registri aeronautici di altri Stati membri. Oltre alle normali spese di immatricolazione non viene applicato alcun diritto per il trasferimento di un aeromobile.

Certificato di operatore aereo (COA)

#### Articolo 9

1. Il rilascio e la validità, in qualsiasi momento, di una licenza di esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate dalla licenza d'esercizio e che sia conforme ai criteri stabiliti dal pertinente regolamento del Consiglio.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento del Consiglio di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda la certificazione degli operatori nel settore del trasporto aereo si applicano le normative nazionali relative al COA o a titoli equivalenti.

#### Articolo 10

1. Ai fini di assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza e di responsabilità il vettore aereo che utilizzi un aeromobile di un'altra impresa o che fornisca un aeromobile a un'altra impresa deve ottenere la preventiva approvazione per le operazioni dalle competenti autorità che rilasciano la licenza. Le condizioni dell'approvazione sono inserite nel contratto di locazione stipulato tra le parti.

2. Uno Stato membro approva i contratti di noleggio con equipaggio stipulati da un vettore aereo a cui ha rilasciato una licenza d'esercizio solo se le norme di sicurezza equivalenti a quelle prescritte dall'articolo 9 sono rispettate.

Disposizioni generali

#### Articolo 11

1. La licenza d'esercizio resta valida finché il vettore aereo soddisfa le prescrizioni del presente regolamento. Tuttavia gli Stati membri possono prevedere che la licenza d'esercizio sia oggetto di revisione un anno dopo il rilascio, e successivamente ogni cinque anni.

2. Qualora un vettore aereo abbia sospeso l'attività per sei mesi o non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza d'esercizio, lo Stato membro responsabile decide se la licenza d'esercizio debba formare oggetto di una richiesta di conferma.

3. Gli Stati membri decidono se le licenze d'esercizio che hanno rilasciato a vettori aerei debbano formare oggetto di una richiesta di conferma nel caso di cambiamenti di uno o più elementi che influiscono sulla situazione giuridica dell'impresa e, in particolare, nel caso di fusioni o acquisizioni dell'impresa stessa. Il vettore aereo (i vettori aerei) in questione può (possono) continuare l'attività a meno che un'autorità che rilascia la licenza ritenga, precisando i motivi della sua decisione, che sussistano pericoli per la sicurezza.

#### Articolo 12

Uno Stato membro non permette ad un vettore aereo di mantenere la licenza d'esercizio laddove contro detto vettore siano in corso procedimenti per insolvenza o di natura analoga, se l'autorità competente di tale Stato membro ha la convinzione che non sussista una prospettiva realistica di ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro limiti di tempo ragionevoli.

#### Articolo 13

1. Le procedure per il rilascio di una licenza d'esercizio sono rese pubbliche dallo Stato membro interessato e la Commissione ne viene informata.
2. Lo Stato membro interessato decide sulla richiesta quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite tutte le informazioni necessarie, tenendo conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili. La decisione viene comunicata all'impresa richiedente. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.
3. Qualsiasi impresa la cui richiesta di licenza d'esercizio sia stata respinta può rinviare la questione alla Commissione. Qualora la Commissione riscontri che le prescrizioni del presente regolamento non sono state rispettate, si pronuncia sulla retta interpretazione del regolamento senza pregiudizio dell'articolo 169 del trattato.
4. Le decisioni prese dagli Stati membri in merito al rilascio o al ritiro delle licenze d'esercizio sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

#### Articolo 14

1. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite ai sensi dell'articolo 4, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri interessati, che assicurano anche che i vettori aerei a cui rilasciano la licenza forniscano informazioni.
2. Qualora l'informazione richiesta non sia fornita entro il termine stabilito dalla Commissione o, qualora fornita, sia incompleta, la Commissione sollecita mediante una decisione trasmessa allo Stato membro interessato l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.
3. Se l'informazione richiesta in base al paragrafo 2 non viene fornita entro il termine stabilito o se il vettore aereo non ha altrimenti dimostrato di soddisfare i requisiti dell'articolo 4, la Commissione, a meno che sussistano circostanze eccezionali, informa immediatamente tutti gli Stati membri della situazione. Fino al momento della notifica da parte della Commissione dell'avvenuto ricevimento della documentazione che comprovi la conformità a tali requisiti, uno Stato membro può sospendere i diritti di accesso al mercato derivanti al vettore dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie(6) .

#### Articolo 15

Oltre alle norme fissate dal presente regolamento, i vettori aerei sono anche tenuti a rispettare le disposizioni della legislazione nazionale compatibili con la legislazione comunitaria.

#### Articolo 16

In deroga all'articolo 3, paragrafo 1 le licenze d'esercizio valide in uno Stato membro alla data di entrata in vigore del presente regolamento restano valide, fatte salve le disposizioni legislative in base alle quali sono state rilasciate, per un periodo massimo di un anno, ad eccezione del caso contemplato all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), per cui è previsto un periodo massimo di tre anni, durante detti periodi i vettori aerei titolari di tali licenze adotteranno tutte le iniziative necessarie per conformarsi ai requisiti del presente regolamento. Ai fini del presente articolo il concetto di vettore titolare di una licenza d'esercizio si intende comprendere i vettori che alla data di entrata in vigore del presente regolamento operano legittimamente con un COA valido ma non detengono una siffatta licenza.

Il presente articolo non pregiudica quanto disposto dall'articolo 4, paragrafi 2, 3, 4 e 5, e dall'articolo 9, fermo restando che i vettori aerei operanti in virtù di deroghe prima dell'entrata in vigore del presente regolamento possono proseguire la loro attività per un periodo comunque non superiore ai periodi massimi succitati in attesa che gli Stati membri ne esaminino la conformità all'articolo 4.

#### Articolo 17

Prima di adottare disposizioni legislative, regolamentari o amministrative in applicazione del presente regolamento, gli Stati membri consultano la Commissione e la informano in merito alle misure che intendono adottare.

#### Articolo 18

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento.
2. Le informazioni riservate ottenute in applicazione del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

#### Articolo 19

Il presente regolamento entra in vigore il 1o gennaio 1993.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1992.

Per il Consiglio Il Presidente J. COPE

- (1) GU n. C 258 del 4. 10. 1991, pag. 2.
- (2) GU n. C 125 del 18. 5. 1992, pag. 140.
- (3) GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 15.
- (4) GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 8.
- (5) GU n. L 36 dell'8. 2. 1991, pag. 1.
- (6) Vedi pagina 8 della presente Gazzetta ufficiale.

#### ALLEGATO

INFORMAZIONI PREVISTE NEL CONTESTO DELL'ARTICOLO 5 SULL'IDONEITÀ FINANZIARIA DEI VETTORI AEREI A. Informazioni che un nuovo richiedente deve fornire dal punto di vista dell'idoneità finanziaria 1. La più recente contabilità relativa alla gestione interna e, se disponibili, i bilanci certificati dell'anno finanziario precedente.

2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei due anni seguenti.
3. La base delle previsioni di spesa e i dati relativi alle entrate per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
4. Informazioni dettagliate sui costi d'avviamento sostenuti nel periodo trascorso fra l'introduzione della domanda e l'inizio dell'attività, nonché un'illustrazione delle previste modalità di finanziamento di detti costi.
5. Informazioni dettagliate sulle fonti di finanziamento esistenti e previste.
6. Informazioni dettagliate sugli azionisti, compresa la loro nazionalità, il tipo di azioni disponibili, nonché il loro statuto. Nel caso di raggruppamenti di imprese, si richiedono informazioni sui loro reciproci rapporti.
7. Proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi due anni d'esercizio.
8. Informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di aeromobili; in caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.

B. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria di vettori aerei abilitati che intendano modificare la loro struttura o le loro attività con significative ripercussioni finanziarie 1. Se necessario, il più recente conto d'esercizio interno e i bilanci certificati del precedente anno finanziario.

2. Precise informazioni dettagliate su tutti i cambiamenti previsti, per esempio cambiamento del tipo di servizio, progetti di acquisizione o fusione, modifiche concernenti il capitale azionario e gli azionisti, ecc.
3. Un bilancio programmatico contenente il conto profitti e perdite per l'anno finanziario in corso, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività che comportino significative ripercussioni finanziarie.

4. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.

5. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività aventi significative ripercussioni finanziarie.

6. Informazioni dettagliate sul finanziamento di acquisto/leasing di aeromobili; nel caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.

C. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria dei vettori aerei abilitati 1. I bilanci certificati al più tardi sei mesi dopo la fine del periodo in questione e, se necessario, il più recente conto d'esercizio interno.

2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dell'anno successivo.

3. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.

4. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente.