

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CEE) N° 2407/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant les licences des transporteurs aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant qu'il importe de mettre en place, d'ici au 31 décembre 1992, une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que l'application du principe de la libre prestation des services au secteur des transports aériens doit se faire compte tenu des spécificités de ce secteur;

considérant que, par son règlement (CEE) n° 2343/90, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres ⁽⁴⁾, le Conseil a décidé d'adopter les règles communes relatives à la délivrance de licences aux transporteurs aériens de manière à ce qu'elles soient mises en œuvre au plus tard le 1^{er} juillet 1992;

considérant, toutefois, qu'il convient de donner aux États membres un délai raisonnable, jusqu'au 1^{er} janvier 1993, pour l'application du présent règlement;

considérant qu'il importe de fixer des critères non discriminatoires en ce qui concerne le lieu d'établissement et le contrôle des entreprises qui demandent une licence;

considérant que, en vue d'assurer des services fiables et adéquats, il convient de faire en sorte que les transporteurs aériens opèrent à tout moment selon des critères de sécurité élevés et de saine gestion économique;

considérant que, pour des raisons tenant à la protection des usagers et des autres parties concernées, il importe que les transporteurs aériens aient une couverture suffisante pour les risques encourus;

considérant que, dans le marché intérieur, les transporteurs aériens doivent pouvoir utiliser des appareils dont le propriétaire est établi n'importe où dans la Communauté, sans préjudice des responsabilités de l'État membre qui délivre les licences en ce qui concerne les capacités techniques du transporteur;

considérant qu'il doit également être possible de louer des appareils immatriculés en dehors de la Communauté pour une courte période ou dans des circonstances exceptionnelles, pour autant que les normes de sécurité soient équivalentes à celles applicables dans la Communauté;

considérant que les procédures de délivrance de licences aux transporteurs aériens doivent être transparentes et non discriminatoires,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Le présent règlement concerne les critères de délivrance et de maintien en vigueur, par les États membres, des licences d'exploitation aux transporteurs aériens établis dans la Communauté.

⁽¹⁾ JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 2.

⁽²⁾ JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 140.

⁽³⁾ JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

⁽⁴⁾ JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

2. Le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports ne relèvent pas du présent règlement. Ces activités relèvent de la législation nationale pour ce qui est des licences d'exploitation et de la législation communautaire et nationale pour ce qui est du certificat de transporteur aérien (AOC).

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) *entreprise*: une personne physique, une personne morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou bien un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;
- b) *transporteur aérien*: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité ;
- c) *licence d'exploitation*: un document délivré par l'État membre compétent à une entreprise l'autorisant à effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret selon les mentions figurant dans la licence;
- d) *certificat de transporteur aérien (AOC)*: un document délivré à une entreprise ou à un groupe d'entreprises par les autorités compétentes des États membres attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées;
- e) *plan d'entreprise*: une description détaillée des activités commerciales prévues par le transporteur aérien durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'il compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ces activités;
- f) *compte de gestion*: une description détaillée des recettes et des dépenses pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers;
- g) *contrôle effectif*: une relation constituée par des droits, des contrats ou de tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
 - a) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
 - b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise.

Article 3

1. Sans préjudice de l'article 5 paragraphe 5, les États membres ne délivrent pas ou ne maintiennent pas en vigueur des licences d'exploitation dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.
2. Toute entreprise satisfaisant aux conditions fixées dans le présent règlement peut obtenir une licence d'exploitation. Cette licence ne confère en soi aucun droit d'accès à des liaisons ou marchés spécifiques.
3. Sans préjudice de l'article 1^{er} paragraphe 2, aucune entreprise établie dans la Communauté n'est autorisée à effectuer à titre onéreux des transports aériens de passagers, de courrier et/ou de fret, à moins que la licence d'exploitation appropriée ne lui ait été délivrée.

Licence d'exploitation

Article 4

1. Un État membre ne délivre de licence d'exploitation à une entreprise que si:
 - a) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés dans cet État membre
et
 - b) son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs.
2. Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants.
3. a) Sans préjudice des paragraphes 2 et 4, les transporteurs aériens qui ont déjà été agréés à l'annexe I des règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres ⁽¹⁾, conservent leurs droits au titre du présent règlement et d'autres règlements associés tant qu'ils satisfont aux autres obligations qui leur sont imposées par le présent règlement et qu'ils demeurent contrôlés directement ou indirectement par les mêmes pays tiers et/ou les ressortissants du même pays tiers que ceux qui exerçaient ce contrôle au moment de l'adoption du présent règlement. Toutefois, ce contrôle peut, à tout moment, être transféré à des États membres et/ou des ressortissants d'États membres.

(1) JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

- b) Les possibilités d'achat et de vente de participations au titre du point a) ne concernent pas les ressortissants d'un pays tiers qui ont un intérêt important dans un transporteur aérien d'un pays tiers.
4. Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 2.

5. Sur demande, un transporteur aérien doit pouvoir prouver, à tout moment, à l'État membre responsable de la licence d'exploitation qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent article. La Commission, agissant à la demande d'un État membre, vérifie le respect des conditions prévues au présent article et arrête, le cas échéant, une décision.

Article 5

1. Toute entreprise de transport aérien demandant une licence d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer de manière suffisamment convaincante aux autorités compétentes de l'État membre qui délivre les licences qu'il sera à même:

- a) de faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes

et

- b) d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.

2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe.

3. Tout transporteur aérien notifie préalablement à l'autorité qui délivre les licences des projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de leurs activités. Il notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat et notifie dans les quatorze jours à l'autorité qui délivre les licences tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble

du capital du transporteur aérien ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort. La soumission, deux mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise.

4. Si l'autorité qui délivre les licences estime que les changements notifiés conformément au paragraphe 3 ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B de l'annexe, pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois. L'autorité qui délivre les licences prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

5. Les autorités qui délivrent les licences peuvent, à tout moment, et en tout cas lorsqu'il apparaît clairement qu'un transporteur aérien, auquel elles ont délivré une licence, a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elles peuvent suspendre ou retirer la licence si elles n'ont plus la certitude que le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Les autorités qui délivrent les licences peuvent aussi délivrer une licence temporaire pendant la restructuration financière du transporteur aérien, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

6. À chaque exercice financier et sans retard indu, les transporteurs aériens doivent fournir aux autorités qui délivrent leurs licences les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. À tout moment, à la demande des autorités qui délivrent les licences, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5 et, en particulier, les données visées à la partie C de l'annexe.

7. a) Les paragraphes 1 à 4 et le paragraphe 6 ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des appareils d'un poids maximal au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à 80 000 écus ou de fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5, à la demande des autorités qui délivrent les licences. Un État membre peut, néanmoins, appliquer les paragraphes 1 à 4 et le paragraphe 6 aux transporteurs aériens auxquels il a délivré une licence et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions d'écus.

- b) La Commission, après avoir consulté les États membres, peut augmenter, le cas échéant, les montants visés au point a), si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision. Cette modification est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.
- c) Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans le délai d'un mois.
2. a) Sans préjudice du paragraphe 3, les appareils utilisés par un transporteur aérien sont immatriculés, au choix de l'État membre qui délivre la licence d'exploitation, soit sur son registre national, soit dans la Communauté.
- b) Si un contrat de location (lease agreement) portant sur un appareil immatriculé dans la Communauté est réputé acceptable aux termes de l'article 10, un État membre n'exige pas que cet appareil soit immatriculé sur son propre registre si cette immatriculation impose des modifications structurelles audit appareil.

Article 6

1. L'autorité compétente d'un État membre qui, en vue de la délivrance d'une licence d'exploitation, exige des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise la production de preuves relatives à l'honorabilité ou l'absence de faillite, ou bien qui suspend ou retire la licence en cas de faute professionnelle grave ou d'infraction pénale, accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.

Lorsque les documents visés au premier alinéa ne sont pas délivrés par les autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance, ils sont remplacés par une déclaration sous serment — ou, dans les États membres où un tel serment n'existe pas, par une déclaration solennelle — faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre d'origine ou de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.

2. Les autorités compétentes des États membres peuvent exiger que les documents ou attestations visés au paragraphe 1 n'aient pas, lors de leur production, plus de trois mois.

Article 7

Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

Article 8

1. L'octroi ou le maintien d'une licence d'exploitation n'est pas subordonné à la possession d'appareils, mais un État membre exige des transporteurs auxquels il a délivré une licence qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs appareils en propriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location (lease agreement).

3. Un État membre peut accorder des dérogations à la condition visée au paragraphe 2 point a) dans le cas de contrats de location de courte durée (short term lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires des transporteurs aériens ou dans des circonstances exceptionnelles.

4. Aux fins de l'application du paragraphe 2 point a), un État membre accepte, sous réserve des lois et des règlements applicables, notamment ceux qui concernent le certificat de navigabilité, l'inscription sur son registre national, sans droits discriminatoires ni retard, d'appareils appartenant à des ressortissants d'autres États membres et les transferts à partir des registres d'autres États membres. Aucun droit discriminatoire n'est dû pour les transferts d'appareils en plus du droit normal d'immatriculation.

Certificats de transporteur aérien

Article 9

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes par la licence d'exploitation et conforme aux critères fixés dans le règlement pertinent du Conseil.

2. En attendant l'entrée en vigueur du règlement visé au paragraphe 1, les réglementations nationales relatives à la licence de transporteur aérien ou à tout autre titre équivalent concernant la certification des transporteurs sont d'application.

Article 10

1. En vue de respecter les normes de sécurité et de responsabilité, un transporteur aérien qui utilise un appareil d'une autre entreprise ou cède un appareil à une autre entreprise obtient l'autorisation préalable de l'autorité qui délivre les licences. Les conditions dont cette autorité assortit son autorisation font partie du contrat de location (lease agreement) conclu entre les deux parties.

2. Les États membres n'approuvent pas les contrats de location (lease agreement) avec équipage conclus avec un transporteur auquel ils ont délivré une licence d'exploitation, à moins que des normes de sécurité équivalentes à celles imposées au titre de l'article 9 ne soient respectées.

Dispositions générales

Article 11

1. Les licences d'exploitation restent valables aussi longtemps que le transporteur aérien remplit les obligations prévues par le présent règlement. Toutefois, les États membres peuvent en imposer le réexamen au terme de la première année suivant la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, et tous les cinq ans par la suite.

2. Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence d'exploitation, l'État membre responsable décide s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément.

3. Les États membres décident, à l'égard des transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence d'exploitation, s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément, en cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle. Les transporteurs aériens en cause peuvent poursuivre leurs activités, à moins que l'autorité qui délivre les licences d'exploitation ne décide, en motivant sa décision, que la sécurité est compromise.

Article 12

Un transporteur aérien contre lequel une procédure en insolvabilité ou une autre procédure similaire est engagée, n'est pas autorisé par un État membre à conserver sa licence d'exploitation, si l'organisme compétent de cet État membre est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Article 13

1. Les procédures de délivrance de licences d'exploitation sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

2. L'État membre concerné statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont il dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires lui ont été soumises. Il communique sa décision à l'entreprise demanderesse. Tout refus doit être motivé.

3. Une entreprise dont la demande de licence d'exploitation a été rejetée peut soumettre son cas à la Commission. Si la Commission estime que les conditions du présent règlement n'ont pas été respectées, elle se prononce sur l'interprétation correcte du présent règlement, sans préjudice de l'article 169 du traité.

4. Les décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

1. Pour l'accomplissement de ses tâches prévues à l'article 4, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres concernés; ceux-ci veillent également à ce que les transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence fournissent des informations.

2. Lorsque les informations requises ne sont pas fournies dans le délai imparti par la Commission ou sont fournies de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.

3. Si les informations requises au titre du paragraphe 2 ne sont pas fournies dans le délai imparti ou si le transporteur aérien n'a pas démontré par ailleurs qu'il satisfait aux exigences prévues à l'article 4, la Commission, sauf circonstances particulières, informe aussitôt tous les États membres de la situation. Les États membres peuvent, jusqu'à ce que la Commission leur ait notifié que les informations ont été fournies, pour démontrer qu'il est satisfait aux exigences en question, suspendre tout droit d'accès au marché auquel le transporteur aérien peut prétendre au titre du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires⁽¹⁾.

Article 15

Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire.

Article 16

Nonobstant l'article 3 paragraphe 1, les licences d'exploitation en vigueur dans un État membre à la date d'entrée en vigueur du présent règlement restent en vigueur, sous réserve des lois sur la base desquelles elles ont été délivrées, pendant une durée maximale d'un an, à l'exception du cas prévu à l'article 4 paragraphe 1 point b), pour lequel cette durée maximale est portée à trois ans, au cours de laquelle les transporteurs aériens qui détiennent ces licences mettent tout en œuvre pour se conformer aux prescriptions du présent règlement. Aux fins du présent article, les transporteurs qui détiennent une licence d'exploitation sont réputés comprendre les transporteurs exerçant légitimement leurs activités avec un certificat de transporteur aérien en cours

⁽¹⁾ Voir page 8 du présent Journal officiel.

de validité (AOC) à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, mais qui ne détiennent pas de licence d'exploitation.

Le présent article ne porte pas atteinte à l'article 4 paragraphes 2, 3, 4 et 5, ni à l'article 9; toutefois, les transporteurs aériens qui exercent leurs activités au titre d'exemptions préalables à l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer à le faire pendant une durée qui ne peut excéder la durée maximale prévue ci-dessus, en attendant les résultats des enquêtes des États membres sur leur compatibilité avec l'article 4.

Article 17

Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à la mise en œuvre du

présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils lui communiquent toutes les dispositions adoptées.

Article 18

1. Les États membres et la Commission coopèrent pour la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

Article 19

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1993.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

Par le Conseil

Le président

J. COPE

ANNEXE

INFORMATIONS NÉCESSAIRES AUX FINS DE L'ARTICLE 5 RELATIF À LA CAPACITÉ FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

- A. Informations à fournir par un transporteur qui demande une licence pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière**
1. Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.
 2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les deux années suivantes.
 3. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
 4. Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.
 5. Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.
 6. La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.
 7. La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
 8. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.
- B. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités ayant des incidences importantes sur leur situation financière**
1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
 2. Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.
 3. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.
 4. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
 5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés ayant des incidences financières importantes.
 6. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.
- C. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence**
1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
 2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.
 3. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que prix du carburant, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
 4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante.