

Guía para la obtención y mantenimiento de licencias de explotación para prestación de servicios del transporte aéreo



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Primera edición, Sustituye a G-DSAOE-LEX-01.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (AIR OPERATOR CERTIFICATE)
DSA	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES
DSACPU	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PROTECCIÓN AL USUARIO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	OBJETO Y ALCANCE	6
2.1.	Objeto	6
2.2.	Alcance.....	6
3.	DEFINICIONES	7
4.	SOLICITUD DE LICENCIA DE EXPOTACIÓN	8
4.1.	Fase de solicitud.....	9
4.2.	Fase de actuaciones materiales	14
4.3.	Fase de dictamen técnico	15
4.4.	Fase de subsanación de discrepancias	15
4.5.	Fase de resolución	15
5.	MODIFICACIÓN DE LA LICENCIA DE EXPLOTACIÓN	15
6.	PLAN DE VIGILANCIA CONTINUADA	17
6.1.	General.....	17
6.2.	Fase de iniciación	18
6.3.	Fase de actuaciones materiales.....	18
6.4.	Fase de acta de inspección	19
6.5.	Fase de subsanación de discrepancias	19
6.6.	Recomendación de validez continuada	20
7.	SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y TEMPORALIDAD DE LA LICENCIA	21
8.	RENUNCIA	21
9.	ANEXO I – SOLICITUD DE ALTA	22
10.	ANEXO II – MODELO DE DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD	24
11.	ANEXO III – SOLICITUD DE MODIFICACIÓN	25
12.	ANEXO IV – CATEGORIANCIÓN DE DISCREPANCIAS	27
12.1.	Documentación societaria. Tipo de discrepancia, punto normativo y tipo de aprobación afectada.	27
12.2.	Documentación ecofin. Tipo de discrepancia, punto normativo y tipo de aprobación afectada.	28
13.	ANEXO V – GUÍA PARA CUMPLIMENTACIÓN DEL PLAN DE NEGOCIO	29
13.1.	Introducción.....	29



13.2.	Ámbito temporal.....	29
13.3.	Escenarios esperado y pesimista	29
13.4.	Modelo de negocio	29
13.5.	Descripción de las hojas de cálculo	30
13.6.	Ejemplos.....	32

1. INTRODUCCIÓN

Una licencia de explotación es una autorización, emitida por la Autoridad competente, por la que se permite a su titular prestar servicios aéreos (transportar por vía aérea pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración y/o pago de alquiler) en las condiciones que figuren en la autorización.

En el caso de España, la autoridad competente en materia de licencias de explotación (concesión, denegación, suspensión y revocación) es la Dirección de Seguridad de Aeronaves (en adelante, DSA) de AESA.

Las condiciones para la concesión y mantenimiento de una licencia de explotación están establecidas en el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (D.O.U.E. Nº L 293 de 24 de septiembre de 2008) y en la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos.

2. OBJETO Y ALCANCE

2.1. Objeto

El objeto de este documento es servir de guía y facilitar la elaboración de la documentación a presentar ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) para la solicitud de una licencia de explotación de transporte aéreo. Así como para conocer las actuaciones necesarias para la supervisión continuada de los requisitos exigidos para su concesión de cara a mantener la eficacia y validez de la licencia de explotación las condiciones para el mantenimiento de la licencia.

Por tanto, se establece la metodología para el inicio de los procedimientos de evaluación de las solicitudes de licencias de explotación y supervisión de las mismas, así como de las solicitudes de levantamiento de suspensión que recibirán el mismo tratamiento.

El Reglamento (CE) nº 1008/2008 distingue dos categorías de licencia de explotación en función de la masa máxima al despegue de la/s aeronave/s a operar y el número de asientos de la/s misma/s. La denominación de estas categorías se refleja en la OM TMA/105/2020.

Se considera categoría B en el caso de que las operaciones comerciales se lleven a cabo exclusivamente con aeronaves (aviones de ala fija o helicópteros) cuya masa máxima al despegue sea inferior a 10 toneladas o la capacidad de las mismas sea inferior a 20 asientos.

Si alguna de las aeronaves supera los parámetros anteriores las empresas deberán solicitar una licencia de explotación de categoría A.

2.2. Alcance

Este documento es aplicable a toda empresa que solicita y/o dispone de una licencia de explotación para la prestación de servicios aéreos de transporte.

3. DEFINICIONES

A continuación, se adjuntan algunas definiciones que ayudan a la comprensión del contenido del documento:

CONCEPTO	DEFINICIÓN
AUTORIDAD COMPETENTE PARA LA CONCESIÓN DE LICENCIAS	Autoridad de un Estado miembro con derecho a conceder, denegar, revocar o suspender una licencia de explotación con arreglo al capítulo II del Reglamento (CE) Nº. 1008/2008.
BALANCE DE SITUACIÓN	Informe financiero contable que refleja la situación económica y financiera de una empresa en un momento determinado.
CENTRO DE ACTIVIDAD PRINCIPAL	Domicilio social o sede social de una compañía aérea comunitaria en el Estado miembro a partir del cual se realizan las principales funciones financieras y el control operativo, incluida la gestión continua de aeronavegabilidad, de la compañía aérea comunitaria. (Reglamento (CE) Nº. 1008/2008).
CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO	Certificado expedido a una empresa en el que se acredite que el operador posee la capacidad profesional y la organización necesaria para garantizar la seguridad de las operaciones especificadas en el mismo, según se prevé en las disposiciones de Derecho comunitario aplicables o en la normativa nacional, según proceda. (Reglamento (CE) N. 1008/2008).
COMPAÑÍA AÉREA COMUNITARIA	Toda empresa que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II. (Reglamento (CE) Nº. 1008/2008).
CONTABILIDAD INTERNA O ANALÍTICA	Relación detallada de los ingresos y gastos de una compañía aérea durante el período en cuestión, que incluya un desglose entre las actividades relacionadas con el transporte aéreo y las demás, así como entre los elementos pecuniarios y no pecuniarios. (Reglamento (CE) Nº. 1008/2008).
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Informe financiero que muestra de manera ordenada y detallada la forma en que se obtuvo el resultado del ejercicio durante un período determinado. Desglosa los gastos e ingresos en distintas categorías y obtiene el resultado antes y después de impuestos.
CUENTAS ANUALES	<p>Las cuentas anuales son unos estados financieros que tienen por objeto permitir un conocimiento de la realidad económica y financiera de una empresa.</p> <p>Según el artículo 254 de la Ley de Sociedades de Capital:</p> <p>“1. Las cuentas anuales comprenderán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, un estado que refleje los cambios en el patrimonio neto el ejercicio, un estado de flujos de efectivo y la memoria.</p> <p>2. Estos documentos, que forman una unidad, deberán ser redactados con claridad y mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la sociedad, de conformidad con esta ley y con lo previsto en el Código de Comercio.</p> <p>3. La estructura y contenido de los documentos que integran las cuentas anuales se ajustará a los modelos aprobados reglamentariamente.”</p> <p>En la actualidad, los modelos reglamentarios son los establecidos en los Reales Decretos 1514/2007 de 16 de noviembre (“B.O.E. nº 278 de 20 de noviembre) y 1515/2007 de 16 de</p>

CONCEPTO	DEFINICIÓN
	noviembre (“B.O.E.” nº 279 de 21 de noviembre) por los que se aprueban el Plan General de Contabilidad y el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas empresas, respectivamente.
DRY LEASE (Acuerdo de arrendamiento de toma de aeronave sin tripulación)	Acuerdo entre empresas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendatario. (Reglamento (CE) Nº 1008/2008). En este caso hay un contrato de arrendamiento por el cual una empresa o compañía aérea (arrendador) proporciona una aeronave sin tripulación a la compañía aérea (arrendataria) para su explotación.
EMPRESA	Cualquier persona física o jurídica, con o sin fines de lucro, o cualquier organismo oficial dotado o no de personalidad jurídica propia.
LICENCIA DE EXPLOTACIÓN	Autorización concedida por la autoridad competente para la concesión de licencias a una empresa, por la que se le permite prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, correo o carga en las condiciones que figuren en la licencia. (Reglamento (CE) Nº. 1008/2008). La licencia faculta a la empresa a realizar servicios de transporte por vía aérea de pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración y/o pago de alquiler, en las condiciones que figuren en dicho documento.
LICENCIA DE CATEGORÍA A	Licencia que permite a sus titulares prestar servicios aéreos de transporte de pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, sin limitación en cuando a la masa máxima al despegue o a la capacidad de asientos de las aeronaves a operar.
LICENCIA DE CATEGORÍA B	Licencia que permite la explotación de servicios aéreos de pasajeros, de carga o de correo, a cambio de remuneración y/o pago de alquiler, exclusivamente con aeronaves de masa máxima al despegue inferior a 10 Tm. o menos de 20 asientos.
MOVIMIENTOS DE TESORERÍA	Informe financiero que recoge los movimientos de entradas y salidas de efectivo durante un período determinado.
PLAN DE NEGOCIO	Descripción detallada de las actividades comerciales previstas por la compañía aérea para el período en cuestión, en particular en lo relativo a la evolución del mercado que se espera y a las inversiones previstas, incluidas las implicaciones financieras y económicas de dichas actividades. (Reglamento (CE) Nº 1008/2008).
WET LEASE (Acuerdo de arrendamiento de toma de aeronave con tripulación)	Acuerdo entre compañías aéreas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendador. (Reglamento (CE) Nº 1008/2008). En este caso hay un contrato de arrendamiento de aeronave con tripulación por el cual una compañía (arrendador) proporciona servicios de transporte a otra compañía (el arrendatario). Si la aeronave, la tripulación, el mantenimiento, y el seguro es proporcionado por el arrendador se trata de un contrato particular de WET LEASE, denominado contrato ACMI.

4. SOLICITUD DE LICENCIA DE EXPOTACIÓN

Como criterio general para la emisión de estas autorizaciones, se aplicará lo requerido en el artículo 4 y siguientes del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad y en la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos.

4.1. Fase de solicitud

Se empleará como formulario de solicitud el F-DSAOE-LEX-01, publicado en la página web, e incluido en el Anexo I de esta guía.

El interesado, deberá presentar una solicitud de Licencia de Explotación de conformidad con el formulario previsto, para ello realizarán una Solicitud General a través de la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a la que adjuntarán el formulario junto con el resto de la documentación a aportar (dependiendo de si la solicitud de licencia es de categoría A o categoría B), dirigiendo dicha solicitud telemáticamente al Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo, perteneciente a la Dirección de Seguridad de Aeronaves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36, 40, 41 y 42 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La solicitud debe ser presentada por personal al que se le haya delegado convenientemente la capacidad de representación según los medios legalmente establecidos (ej. Apodera). La organización podrá informar a AESA de los representantes legales de los que dispone de acuerdo a lo indicado en el proceso de alta / modificación de usuarios de la DSA.

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/LISA/FrontController?cmd=ApartadosProceso&idProceso=730>

El plazo para resolver la solicitud será como máximo de 3 meses a contar desde la presentación de toda la documentación necesaria.

Junto con la solicitud, se deberá presentar una serie de documentación básica detallada en el formulario de solicitud.

Las diferentes tipologías de licencias y documentación adicional requerida para cada caso se relacionan en el Anexo I de la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos. El operador deberá entregar toda la documentación tanto básica como adicional para la tipología de la licencia objeto en su solicitud.

La documentación a adjuntar consistirá, **tanto para las Licencias de categoría A y B**, en la siguiente:

1. Memoria de la empresa.

Deberá poseer como mínimo el siguiente contenido:

- Denominación social y comercial, naturaleza jurídica, domicilio social, oficinas, locales e instalaciones con que cuenta para el desarrollo de su actividad. Órganos de gobierno, composición de los mismos, identidad de sus miembros.
- Organización, órganos de dirección, descripción de las funciones y responsabilidades encomendadas a cada uno de los cargos directivos, con identificación de las personas designadas para su desempeño.
- Capital social, relación de socios, con expresión de su nacionalidad y porcentajes de participación. En su caso, ampliaciones de capital, tanto las realizadas como las previstas, incluyendo importes, identidad de los suscriptores, nacionalidad de los mismos, porcentajes de participación y fechas. En caso de diferente tipo de acciones o participaciones, detallar los derechos de voto asociadas a cada una de ella.

- Si entre los accionistas figuran sociedades, se facilitará información sobre la propiedad de éstas (capital, socios, nacionalidad de los mismos, porcentajes de participación), y si la empresa formara parte de un grupo empresarial se aportará información detallada del grupo y de la relación existente entre las empresas que lo integran.
- Cuando las características del proyecto lo aconsejen, se podrá requerir a la empresa solicitante de la licencia de explotación información financiera sobre los socios.

2. Escrituras de constitución y estatutos sociales:

- Si fuese el caso, escrituras de ampliación/reducción de capital, de modificación del objeto social y cambios de razón social, inscritas en el Registro Mercantil.

3. Certificado de inscripción de la empresa en el registro mercantil:

- Certificado de inscripción en el Registro Mercantil emitido a fecha no anterior a tres meses respecto a la fecha de presentación de la solicitud. (En caso de reciente creación).

4. Declaraciones de honorabilidad profesional del personal directivo:

- Se considera como tal al personal de la empresa con facultades de dirección continuada y efectiva de las actividades de la misma (Órgano de administración, Gerente Responsable del AOC y Responsable CAMO). En el Anexo II se incluye un modelo de declaración, como ayuda, no es obligatorio presentar la declaración con el formato propuesto. En caso de existir indicios sobre la falta de veracidad de una declaración personal de honorabilidad profesional, AESA podrá requerir a la empresa solicitante de la licencia de explotación que acredite lo manifestado en la declaración, mediante certificados emitidos por los órganos administrativos competentes.
- Se entiende que poseen la condición de honorabilidad personal, las personas en quienes no concurra ninguna de las siguientes circunstancias:
 - Haber sido condenado, por sentencia firme, por delitos dolosos, en tanto no hayan obtenido la rehabilitación.
 - Haber sido condenado, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que la actividad a ejercer por la persona en la compañía aérea no tuviera relación directa con el delito cometido, durante el tiempo de duración de la condena.

5. Datos del certificado de operador aéreo (AOC):

- El solicitante deberá indicar el número y la fecha de emisión del certificado.
- En caso de que la empresa no hubiera obtenido todavía el AOC en el momento de presentar la solicitud de licencia, deberá facilitar información sobre la fecha en que ha solicitado dicho certificado, autoridad ante la cual se ha solicitado, así como sobre la situación en que se encuentra la tramitación del mismo en el caso de que dicha autoridad no sea AESA. Sin perjuicio de esa información, no podrá considerarse cumplido el requisito de posesión de un AOC hasta que su expedición haya tenido lugar.

6. Tipo, matrícula, número de serie y fecha de matriculación de la(s) aeronave(s):

Para la concesión de licencia de explotación es necesario como mínimo tener una aeronave matriculada e inscrita a nombre de la empresa solicitante de la licencia en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, ya sea en propiedad, arrendamiento o cualquier otro título inscribible.

Si al presentar la solicitud de licencia, la aeronave o aeronaves no estuvieran aún matriculadas e inscritas a nombre de la empresa, se facilitará entretanto el contrato, título o documento (preacuerdo, carta de intenciones) que acredite la disponibilidad de las aeronaves en la fecha prevista para el inicio de las operaciones, así como información detallada sobre la situación en que se encuentran los trámites de matriculación e inscripción de las aeronaves en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles.

7. Certificado de seguros de la flota, emitido por la entidad aseguradora: El certificado de seguros deberá contener necesariamente los datos relativos a la póliza(s) contratada(s): referencia de la póliza, nombre del asegurado, importe y período de cobertura, área geográfica, riesgos cubiertos, aeronaves, fecha de emisión.

En caso de que no se hubiera contratado todavía la póliza, se aportará información sobre la situación en que se encuentra la contratación de la cobertura de seguro. En cualquier caso, no podrá considerarse cumplido el requisito de seguro hasta que esté justificada la contratación del mismo mediante la aportación del correspondiente certificado, que deberá incluir expresamente que la cobertura cumple con Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos y modificaciones posteriores.

Además, **para las Licencias de categoría A** será necesario aportar:

8. Plan de negocio: El plan de negocio se basa en la confiabilidad razonable de que las actividades aeronáuticas se van a realizar con las suficientes garantías de calidad y continuidad de las operaciones.

a) Descripción de las actividades: El plan de negocio contendrá una descripción lo más detallada posible de las actividades de transporte aéreo comercial previstas para los tres primeros años desde el comienzo de la actividad.

b) Documentación económico-financiera: La empresa deberá presentar dos escenarios posibles del modelo de negocio a desarrollar:

1. El escenario esperado y

2. El escenario pesimista (no tan favorable como el anterior en el que se estima que alguna de las variables esperadas fallará con respecto a la estimación inicial que se ha realizado), que será el escenario objeto del análisis.

Para ello, la empresa deberá aportar:

- Contabilidad interna más reciente y, si se trata de una sociedad ya existente, cuentas anuales del último ejercicio económico, auditadas si existiera tal obligación.

Así como para cada escenario:

- Previsión de las Cuentas Anuales para los tres primeros ejercicios de operación. Las cuentas se estructurarán con arreglo al Plan General de Contabilidad vigente, según los modelos incluidos en los Reales Decretos 1514/2007 y 1515/2007, de 16 de noviembre.
- Cálculo de las cifras de ingresos y costes previstos desglosadas por meses, para los siguientes conceptos:
 - A. Ingresos mensuales.
 - A.1 Ingresos por servicios
 - A.2 Ingresos por venta a bordo
 - A.3 Ingresos financieros
 - A.4 Otros ingresos.
 - B. Costes variables/hora bloque/tipo de aeronave.
 - B.1 Tripulaciones técnicas
 - B.2 Tripulaciones auxiliares
 - B.3 Combustibles y aceites
 - B.4 Mantenimiento propio
 - B.5 Mantenimiento contratado
 - B.6 Ayudas a la navegación
 - B.7 Tarifas aeroportuarias
 - B.8 Tasas de aterrizaje (nacional e internacional)

 - B.9 Asistencia en tierra

 - B.10 Comida y servicio pasajeros

 - B.11 Tasa de seguridad
 - C. Costes fijos mensuales
 - C.1 Tripulaciones técnicas
 - C.2 Tripulaciones auxiliares
 - C.3 Mantenimiento propio
 - C.4 Alquiler aviones
 - C.5 Seguros
 - C.6 Ventas y reservas
 - C.7 Generales y de administración
 - C.8 Financieros
 - C.9 Tributos
 - C.10 Gastos primer establecimiento
 - C.11 Cursos de formación.

3. Además para el escenario pesimista, se debe aportar el cálculo de las cifras de ingresos y costes previstos desglosadas por meses, sin incluir los ingresos de los tres primeros meses de explotación.

- Costes iniciales previstos del periodo transitorio, tiempo comprendido entre la presentación de la solicitud y el comienzo de la operación. La empresa debe financiar los costes incurridos durante esta fase que pudiera prolongarse en el caso de retrasos en el comienzo de las operaciones. Por esta razón, el Reglamento 1008/2008 exige la explicación de cómo se van a financiar dichos costes, para garantizar una correcta solvencia financiera.
- Fuentes de financiación presentes y futuras, especificando modalidades y procedencia (bancos, entidades financieras, inversores, etc.).

En el caso de financiación ajena se aportará la documentación acreditativa de la misma (tipo y cantidad de financiación, vencimiento, garantías, etc.). Si la obtención de recursos externos procede de empresas del grupo, se facilitarán las condiciones pactadas y las garantías en caso de incumplimiento.

Deberá detallarse los mecanismos mitigadores de riesgos de impago en el caso de que el plan de negocio se desvíe sobre lo estimado inicialmente.

- Presupuesto de la cuenta de tesorería para los tres primeros ejercicios de operación, desglosada mes a mes y detallando cobros y pagos. Aeronaves que la empresa va a utilizar y la forma en las que pretende ponerlas a su disposición (detalle de la compra/arrendamiento de las aeronaves, términos y condiciones del contrato, etc.).

Para las Licencias de categoría B deberán aportar además de la documentación común:

9. Descripción de los servicios a operar.
10. Base (s) de operaciones.
11. Fecha prevista para el inicio de los servicios.
12. Demostrar que el capital neto de la empresa es como mínimo de 100.000 euros y facilitar, cuando se le exija, toda la documentación pertinente para su valoración.
13. A las compañías que solicitan licencia de explotación de Tipo B o su levantamiento (en caso de haber sido suspendida) que vayan a realizar transporte aéreo regular o prevén que su facturación superará los 3.000.000 de euros, se les podrá solicitar en lugar del punto 12 un plan de negocio que incluya:
 - a) Descripción de las actividades: El plan de negocio contendrá una descripción lo más detallada posible de las actividades de transporte aéreo comercial previstas para los tres primeros años desde el comienzo de la actividad.
 - b) Contabilidad interna más reciente y, si se trata de una sociedad ya existente, cuentas anuales del último ejercicio económico auditadas.

A estas compañías además se les podrá aplicar el apartado 1 del Art. 5 del Reglamento 1008/2008.

Podrá requerirse documentación adicional por los cambios normativos que surjan.

Para que todos los documentos aportados sean aceptados como válidos, deberán estar en vigor.

Los documentos relativos a la solicitud de Licencia de Explotación deben presentarse en castellano según lo prescrito en el art 15.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En el caso de presentarse estos documentos con textos en otros idiomas, se acompañará de una traducción de los mismos en castellano, junto con una declaración firmada por un representante del órgano de administración de la compañía asegurando la fiabilidad de la traducción.

AESA pone a disposición de los usuarios un modelo de tablas en MS-Excel© que facilita la introducción de los datos económico-financieros del plan de negocio, en el Anexo V se incluye una guía para su cumplimentación:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/licencias-de-explotacion>

Estas hojas son útiles para que las empresas solicitantes determinen si las hipótesis de su plan de negocio son factibles y así puedan valorar la probabilidad de éxito de su proyecto empresarial.

Si la documentación faltante o incorrectamente cumplimentada es alguna de las requeridas por el artículo 66 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y una vez concluido el plazo de subsanación sin que ésta se haya producido, se propondrá la resolución del procedimiento por desistimiento y se remitirá al solicitante escrito de resolución por desistimiento.

La licencia de explotación deberá someterse a aprobación de nuevo en caso de que una compañía aérea comunitaria:

- a) no haya iniciado sus operaciones en el plazo de seis meses desde la concesión de una licencia de explotación;
- b) haya interrumpido sus operaciones durante más de seis meses, o
- c) haya obtenido una licencia de categoría B y tenga intenciones de realizar operaciones con aeronaves de transporte de pasajeros de más de 19 asientos o cuya masa máxima al despegue sea superior a 10 toneladas. En este caso la licencia que debe solicitarse es Tipo A.
- d) haya dejado de cumplir las condiciones establecidas en las citadas disposiciones del Reglamento (CE) 1008/2008 y la licencia haya sido suspendida o revocada.

Igualmente, con respecto a las compañías aéreas a las que se le haya concedido una licencia de explotación, se decidirá si dicha licencia debe someterse a nueva aprobación, en caso de cambio de uno o más elementos que afecten a la situación jurídica de una compañía aérea, en especial en caso de fusión o adquisición. En este caso, dependiendo del tipo de cambio, se procederá como si se tratase de una solicitud de nueva licencia o como una modificación de licencia.

En el caso de que una compañía aérea quiera cambiar el tipo de Licencia de A a B, se tratará como una modificación de las condiciones por las que se concedió la licencia de acuerdo al punto 6 de esta guía.

4.2. Fase de actuaciones materiales

Una vez recibida la solicitud se comprobará que la compañía ha aportado toda la documentación requerida sin entrar en la evaluación detallada de la misma.

En el caso de que la documentación societaria y económico-financiera presentada sea suficiente para realizar una evaluación completa posterior, se comunicará por parte de SAETA al solicitante el acuse de recibo de la misma.

EVALUACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

El técnico analiza la documentación societaria y económica presentada por la Sociedad, verificando su idoneidad, esto es, que cumple con las condiciones para la concesión de la Licencia de Explotación y que sea solvente económica y financieramente en los siguientes 24 meses, es decir cumple con los requisitos del artículo 4 y del artículo 5, apartados 1,2 y 3 del Reglamento 1008/2008.

Observadas deficiencias, omisiones, o si de su examen se presentan dudas o contradicciones o fuera necesaria documentación complementaria a la remitida, se procederá a solicitar a la organización que envíe la información adicional correspondiente.

Una vez que el técnico recibe, las deficiencias u omisiones de información societaria y económica presentada por el solicitante, procede a validar de nuevo la documentación.

4.3. Fase de dictamen técnico

Se emitirán dos dictámenes técnicos, que tendrá por objeto exponer los resultados del análisis y evaluación detallada de la documentación presentada para obtener una licencia de explotación, uno por el personal técnico encargado de la evaluación de la parte societaria y otro por el personal técnico encargado de la supervisión económica y plan de negocio.

4.4. Fase de subsanación de discrepancias

Se remitirá el listado de discrepancias actualizado al solicitante indicando el plazo del que se dispone para subsanar. El plazo para resolver la solicitud quedará en suspenso hasta el efectivo cumplimiento del requerimiento o, en su defecto, por el transcurso del plazo concedido para la subsanación. Asimismo, se informará que, en caso de no subsanación, se procederá a la resolución del procedimiento, dando pie a recurso.

A petición del interesado, se podrá conceder una ampliación de los plazos establecidos.

4.5. Fase de resolución

Una vez analizada la documentación y subsanadas las discrepancias que se hayan podido determinar, se redactará la propuesta de resolución aceptando o rechazando la solicitud.

Validada la propuesta de resolución, se emitirá la resolución y, en su caso, la Licencia de Explotación, que serán notificadas al interesado, junto con la propuesta de plan de vigilancia continuada.

En los casos que las discrepancias no hayan sido subsanadas en el plazo debido, corresponderá la resolución negativa del procedimiento.

5. MODIFICACIÓN DE LA LICENCIA DE EXPLOTACIÓN

Cuando se produzcan algunas de las siguientes modificaciones que puedan afectar a la validez de las condiciones por las que se concedió la Licencia de Explotación:

- Cambio de Licencia de categoría A a categoría B.

- Cambios en el plan de negocio (ampliación o reducción significativa de flota, rutas, o nuevas operaciones en áreas geográficas distintas...).
- Cambios de propiedad y control (compraventa, escisión, concurso...).

Se deberán comunicar a AESA dichos cambios y se requerirán actuaciones diferentes según su tipología y complejidad.

Se empleará como formulario de modificación el F-DSAOE-LEX-02, publicado en la web de AESA, incluida en anexo III de esta guía.

El interesado, deberá presentar una solicitud de modificación de la Licencia de Explotación de conformidad con el formulario previsto, para ello realizarán una Solicitud General a través de la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a la que adjuntarán el formulario junto con el resto de la documentación a aportar (dependiendo del caso), dirigiendo dicha solicitud telemáticamente al Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo, perteneciente a la Dirección de Seguridad de Aeronaves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36, 40, 41 y 42 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La solicitud debe ser presentada por personal al que se le haya delegado convenientemente la capacidad de representación según los medios legalmente establecidos (ej. Apodera). La organización podrá informar a AESA de los representantes legales de los que dispone de acuerdo a lo indicado en el proceso de alta / modificación de organizaciones aeronáuticas.

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/LISA/FrontController?cmd=ApartadosProceso&idProceso=730>

Los documentos relativos a la solicitud de modificación de la Licencia de Explotación deben presentarse en castellano según lo prescrito en el art 15.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En el caso de presentarse estos documentos con textos en otros idiomas, se acompañará de una traducción de los mismos en castellano, junto con una declaración firmada por un representante del órgano de administración de la compañía asegurando la fiabilidad de la traducción.

El plazo para resolver la solicitud será como máximo de 3 meses.

Se evaluará la documentación aportada y, en caso de dudas o contradicciones o si fuera necesaria documentación complementaria a la remitida, se procederá a solicitar a la organización que envíe la información adicional correspondiente, indicando que dispondrá de un plazo de diez días hábiles para subsanar. El plazo para resolver la solicitud quedará en suspenso hasta el efectivo cumplimiento del requerimiento o, en su defecto, por el transcurso del plazo concedido para la subsanación. Asimismo, en caso de no subsanación, se procederá a la resolución del procedimiento, dando pie de recurso.

A petición del interesado, se podrá conceder una ampliación de los plazos establecidos.

Si la documentación faltante o incorrectamente cumplimentada es alguna de las requeridas por el artículo 66 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y una vez concluido el plazo de subsanación sin que ésta se haya producido, se propondrá

la resolución del procedimiento por desistimiento y se remitirá al solicitante escrito de resolución por desistimiento.

En el resto de los casos, que no sea debido a documentación faltante o incorrectamente cumplimentada, no subsanada en el plazo debido, correspondería la resolución negativa del procedimiento.

Una vez analizada la documentación, subsanadas las discrepancias que se hayan podido determinar, se emitirá resolución si la Licencia de Explotación debe ser revocada, suspendida o si debe someterse de nuevo a aprobación o a una concesión de licencia temporal según el tipo de modificación que se produzca.

Si no se ha comunicado resolución, se comunicará al interesado por oficio que el cambio no afecta a las condiciones por las que se concedió la Licencia de Explotación y no es necesario una nueva aprobación ni la presentación de un nuevo plan de negocio.

6. PLAN DE VIGILANCIA CONTINUADA

6.1. General

Después de la emisión con carácter indefinido de una Licencia de Explotación y con el objeto de asegurar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 1008/2008 y de la Orden TMA/105/2020, se establece un ciclo de vigilancia continuada sobre el operador aéreo con carácter general de 24 meses.

La frecuencia con la que se requerirá la documentación para cada una de las áreas de supervisión dependerá de la información disponible y resultado de anteriores inspecciones.

Se definen las siguientes áreas de supervisión:

1. Documentación societaria.

- a. Centro de Actividad principal: Coincide con la sede social, se revisará que no se haya producido ningún cambio de domicilio social en la compañía
- b. Aeronaves: Que dispongan efectivamente de una aeronave (toma de posesión efectiva).
- c. Propiedad y control (condición de compañía aérea comunitaria): Se comprobará que se cumplen las directivas de la Comisión Europea en cumplimiento del artículo 4 f) del Reglamento 1008/2008 y comprobación de titularidad real.
- d. Actividad principal: Debe ser el transporte aéreo y, en caso de realizar otra actividad, deberán disponer de contabilidad separada.
- e. Honorabilidad de cargos relevantes: Cuando se produzcan cambios que afecten a las personas con facultades de dirección continuada y efectiva de la compañía aérea (Órgano de administración, Director Responsable del AOC y Gerente Responsable

CAMO), se les exigirá la presentación de la declaración de honorabilidad profesional de acuerdo con el artículo 10 de la Orden TMA/105/2020 y el artículo 7 del Reglamento 1008/2008.

Los criterios para evaluar la honorabilidad son los establecidos en el capítulo 4.1, punto 4.1, del presente documento.

- f. Seguros: Se comprobará si el operador tiene el seguro vigente y con el alcance adecuado y si ha sido remitido, según la Orden TMA/105/2020 de 31 de enero 2020.
- g. Detectar cambios relevantes con repercusión financiera (procesos de fusión, cambios en la propiedad superiores al 10% en el capital social, nuevos proyectos operativos, apertura de rutas, incremento de flota...).

2. Requisitos de Mantenimiento Económico Financiero.

- a. Evaluar si existen indicios claros de la existencia de problemas financieros que pongan en peligro la seguridad de las operaciones.
- b. Evaluar que el operador pueda hacer frente en un periodo de doce meses a las obligaciones de pago que haya contraído o pueda contraer (Tipo A) y que dispone de capital neto de al menos 100.000€ (Tipo B)

6.2. Fase de iniciación

El PVC comunicado al operador aéreo establece las fechas de entrega y documentación a remitir.

Las actuaciones se iniciarán con una comunicación por escrito a la organización. En dicha comunicación se incluirá los integrantes del equipo de evaluación.

Durante esta fase el equipo de evaluación realizará las tareas de preparación para que la evaluación pueda ser lo más eficaz posible, revisando los resultados de evaluaciones previas, cambios que haya habido en la organización, procedimientos aplicables, etc.

En el caso de que la compañía aérea no haga entrega de dicha documentación en el periodo establecido, se emitirá un requerimiento de documentación.

En el caso de no hacer entrega de la documentación o recaiga en incumplimiento reiterativos en las entregas, se notificará a COAA y DESATI, pudiendo dar lugar a la incoación de un expediente sancionador.

6.3. Fase de actuaciones materiales

La fase de actuaciones materiales es realizada conforme a la evaluación documental descrita en esta guía.

Si durante la inspección se detectase una no conformidad, según se establece en el Reglamento (CE) 1008/2008 y/o Orden TMA/105/2020, que pueda caracterizarse de nivel grave, resumidas en el Anexo IV, Categorización de discrepancias, se emprenderá una acción inmediata para anular, limitar

o suspender, en función de la magnitud de la constatación, la licencia de explotación, a menos que el interesado haya emprendido una medida correctiva.

Finalizada la fase de actuaciones materiales, se procederá a la fase de Acta de Inspección.

6.4. Fase de acta de inspección

Finalizada la evaluación, el equipo de evaluación remite al solicitante la finalización de la fase de actuación material, el Acta de Inspección. En caso de existir discrepancias, se indicará su categorización y la fecha debida para su subsanación de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo IV de esta guía.

En caso de que existan discrepancias, se continua el proceso con la fase de subsanación. En caso de no existir discrepancias, se da por finalizada la actuación.

6.5. Fase de subsanación de discrepancias

El solicitante debe presentar a AESA un plan de acción aceptable para el equipo de la actuación, y posteriormente unas evidencias objetivas de la implementación del plan de acción para el cierre de las discrepancias abiertas.

Si las discrepancias han sido solucionadas satisfactoriamente, el equipo de evaluación enviará una Diligencia de Subsanación, con la fecha de subsanación.

En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser aprobada. En cualquier caso, las solicitudes de prórroga deberán tramitarse por el interesado antes de la finalización del plazo dado para la subsanación.

Si las discrepancias no han sido solucionadas en el plazo establecido, el equipo de evaluación notificará al solicitante la Diligencia de No Subsanación, con el listado de constataciones actualizado, indicando al solicitante que dispone de dos días para formular alegaciones, e informando de la resolución negativa dada la no subsanación.

Una vez finalizado el plazo de alegaciones, se procede de la siguiente manera:

- Si éstas son aceptadas, y permiten la subsanación de todas las discrepancias pendientes, se procederá como se indicó anteriormente para el caso de discrepancias subsanadas.
- Si éstas no son aceptadas, o no se han presentado en el plazo indicado, el equipo evaluador, junto con el jefe del Servicio (SAETA), valorarán las acciones que puedan proceder y propondrán las medidas que correspondan, entre las que cabe el inicio de un procedimiento de suspensión o revocación o conceder una licencia temporal. En el apartado de observaciones de la Diligencia de no subsanación se indicará cómo se ha desarrollado el proceso hasta llegar a la no subsanación, indicando las comunicaciones previas realizadas, las extensiones de plazo que se hayan efectuado, y cualquier otra información que ayude a valorar el desarrollo del proceso hasta ese punto.

6.6. Recomendación de validez continuada

Cada organización tendrá una fecha límite fijada para la recomendación de la validez continuada que coincide con la fecha de finalización del Plan de Vigilancia Continuada. Esta fecha se establece con un máximo intervalo de 24 meses desde la fecha de aprobación inicial de la organización.

Antes de la finalización de dicho periodo de 24 meses, el equipo de evaluación deberá comprobar:

1. Que se han evaluado todas las áreas a intervalos no superiores a 24 meses y que todas las discrepancias están cerradas o tienen un plan de acciones correctoras aceptado.
2. Que todas actuaciones están finalizadas por completo.
3. En el caso de que el desarrollo del PVC haya sido satisfactorio, completar un paquete de recomendación de validez continuada.

Una vez aprobada la validez continuada, se inicia un nuevo ciclo de vigilancia continuada de la LDE, que será comunicado al interesado.

Significar que se deberá realizar la recomendación de validez continuada con todas las discrepancias cerradas o para aquellas que estén abiertas, se contemple un plan de acciones correctoras aceptable.

7. SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y TEMPORALIDAD DE LA LICENCIA

La licencia de explotación tendrá carácter indefinido, y mantendrá su eficacia mientras la compañía aérea continúe cumpliendo los requisitos exigidos para su concesión.

En caso de incumplimiento de las condiciones exigidas para su concesión, se iniciará un procedimiento para la suspensión o revocación de la licencia, en el que se dará audiencia a la compañía interesada.

Cuando haya indicios claros de que existen dificultades financieras o si se ha iniciado un procedimiento de insolvencia o similar, SAETA realizará un profundo análisis de la situación financiera de la compañía aérea y, cuando así lo aconseje su resultado, en un plazo de tres meses, revisará la licencia de la compañía aérea y resolverá su suspensión o revocación, o bien, procederá a la concesión de una licencia temporal por doce meses, en tanto la compañía aérea lleva a cabo una reorganización financiera con un plan realista, siempre y cuando no se planteen riesgos de seguridad, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento 1008/2008.

8. RENUNCIA

De acuerdo a lo establecido en los artículos 84 y 94 de la Ley 39/2015, todo administrado podrá renunciar a sus derechos siempre y cuando no esté prohibido por el ordenamiento jurídico.

La renuncia supone la cancelación permanente de la Licencia de Explotación por parte de AESA, previa solicitud formal por escrito de parte de un representante legal de la compañía, que forme parte del órgano de administración de la empresa titular de la Licencia.

Mediante la renuncia, la compañía desiste de sus derechos y privilegios concedidos bajo la aprobación.

9. ANEXO I – SOLICITUD DE ALTA

CATEGORÍA DE LICENCIA SOLICITADA*	Categoría "A" <input type="checkbox"/>	Pasajeros <input type="checkbox"/>
	Categoría "B" <input type="checkbox"/>	Carga y correo <input type="checkbox"/>

Empresa solicitante		CIF	
Domicilio			
Población			
Provincia		Código Postal	
Tel.		Fax	
e-mail			

Datos del representante legal

1 ^{ER} Apellido		2 ^º Apellido	
Nombre			DNI
Población		Provincia	
Medio preferente para las comunicaciones	Correo Postal <input type="checkbox"/> Otros (especificar) <input type="checkbox"/> _____	Fax <input type="checkbox"/>	E-mail <input type="checkbox"/>

*Categoría A: Permiten a sus titulares prestar servicios aéreos de transporte de pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, sin limitación en cuanto a la masa máxima al despegue o a la capacidad en asientos de las aeronaves a operar

*Categoría B: Permiten a sus titulares prestar servicios aéreos de transporte de pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, exclusivamente con aeronaves cuya masa máxima al despegue es inferior a 10 Tm o que tengan menos de 20 asiento



La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA), como Responsable del Tratamiento de sus datos personales en cumplimiento de la Ley orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de derechos digitales y del *Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos* le informa, de manera explícita, que se va a proceder al tratamiento de sus datos de carácter personal obtenidos del **“SOLICITUD LICENCIA DE EXPLOTACIÓN”** para el tratamiento de *“Licencia de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo.”*, por lo tanto:

Para la finalidad de **“Gestión de licencias de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo.”**. El usuario no podrá negar su consentimiento por ser este una obligación legal, definida por la “Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas” y el *“Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.”*

Este tratamiento de datos de carácter personal se encuentra incluido en el Registro de Datos Personales de AESA.

La legalidad del tratamiento está basada en una obligación legal.

La información de carácter personal para la que ha facilitado el consentimiento será conservada mientras sea necesaria o no se ejerza su derecho de cancelación o supresión.

La información puede ser cedida a terceros para colaborar en la gestión de los datos de carácter personal, únicamente para la finalidad descrita anteriormente.

La categoría de los datos de carácter personal que se tratan son únicamente ***Datos identificativos (Nombre, Apellidos, Correo Electrónico, Dirección, Firma, Teléfono, etc.), Datos financieros y societarios (escrituras, acuerdos, nombramientos, etc.) y Datos relacionados con el documento presentado.***

De acuerdo con lo previsto en el citado *Reglamento General de Protección de Datos*, puede ejercitar sus derechos Acceso, Rectificación, Supresión, Portabilidad de sus datos, la Limitación u Oposición a su tratamiento ante el Delegado de Protección de Datos, dirigiendo una comunicación al correo dpd.aesa@seguridadaerea.es.

Para más información sobre el tratamiento de los datos de carácter personal pulse el siguiente [enlace:](https://www.seguridadaerea.gob.es/es/quienes-somos/normativa-aesa/proteccion-de-datos)

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/quienes-somos/normativa-aesa/proteccion-de-datos>

10. ANEXO II – MODELO DE DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD

D./D^a _____, con DNI/NIE _____, y domicilio en _____ CP _____ de la provincia de _____, actuando en nombre propio/en representación de _____, con NIF _____, y domicilio en _____ CP _____ de la provincia de _____, de conformidad con lo previsto en el art. 69.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

DECLARO BAJO MI RESPONSABILIDAD, PARA JUSTIFICAR EL CUMPLIMIENTO DEL REQUISITO DE HONORABILIDAD EXIGIDO A LOS TITULARES DE LICENCIAS DE EXPLOTACIÓN, SEGÚN LO DISPUESTO EN EL REGLAMENTO (CE) Nº 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 2008, SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN LA COMUNIDAD, QUE NO CONCURREN EN MI PERSONA NINGUNA DE LAS SIGUIENTES CIRCUNSTANCIAS:

1. Haber sido condenado, por sentencia firme, por delitos dolosos, sin que haya transcurrido el plazo para la rehabilitación.
2. Haber sido condenado, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, en el ejercicio de actividades de carácter aeronáutico sin que haya transcurrido el plazo de inhabilitación o suspensión.
3. Haber sido sancionado, por resolución firme, en los últimos 3 años por infracciones graves de carácter aeronáutico cometidas en el ejercicio de sus funciones o en los últimos 5 años por infracciones muy graves de carácter aeronáutico cometidas en el ejercicio de sus funciones.
4. Haber sido sancionado por la comisión en el periodo de un año de dos o más infracciones muy graves de carácter aeronáutico cometidas en el ejercicio de sus funciones en los 3 últimos años a contar desde el día siguiente al que adquiriera firmeza la última resolución considerada.
5. Haber sido sancionado, por resolución firme, por incumplimiento grave y reiterado de las normas fiscales, laborales o de Seguridad Social, en los últimos 5 años desde la comisión de la infracción

OTRO SI DECLARO:

6. Que conozco que la inexactitud o falsedad en cualquier dato o documento que acompaña a esta declaración responsable implicará la nulidad de lo actuado, impidiendo el ejercicio del derecho o actividad afectada, sin perjuicio de la obligación de restituir la situación jurídica al momento previo al reconocimiento del derecho y de las responsabilidades penales o de otro orden que en Derecho procedieren.

OTRO SI DECLARO:

7. Que Realizo la presente declaración a efectos del cumplimiento de los artículos 4 letra i), 7 y 8.1 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad,

OTRO SI DECLARO:

8. Que quedo obligado mientras perdure en el cargo que motiva esta declaración, a notificar con carácter inmediato cualquier cambio que se produzca que pudiera modificar la misma.

Y para que así conste y surta los efectos oportunos, firmo la presente en _____(Población), ____ de _____ de 20__ (Fecha)

EL INTERESADO,

Fdo.: _____

11. ANEXO III – SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

DATOS DEL SOLICITANTE

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL	<input type="text"/>				
NOMBRE COMERCIAL	<input type="text"/>				
NIF	<input type="text"/>				
DOMICILIO SOCIAL	<input type="text"/>				
CÓDIGO POSTAL	<input type="text"/>	POBLACIÓN Y PROVINCIA	<input type="text"/>	PAÍS	<input type="text"/>
TELÉFONO	<input type="text"/>	EMAIL	<input type="text"/>		

Marque la casilla sólo en caso de ser persona física y si quiere establecer su dirección anteriormente indicada como medio para comunicarse con esta administración por vía postal a efectos de notificaciones.

DATOS DEL REPRESENTANTE

NOMBRE	<input type="text"/>				
APELLIDOS	<input type="text"/>	NIF	<input type="text"/>		
DIRECCIÓN	<input type="text"/>				
CÓDIGO POSTAL	<input type="text"/>	POBLACIÓN Y PROVINCIA	<input type="text"/>	PAÍS	<input type="text"/>
TELÉFONO	<input type="text"/>	EMAIL	<input type="text"/>		

Autoriza a que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documento de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos.

De no dejar constancia del consentimiento para la consulta de los datos mediante el marcado con un "X" de la casilla inicial del párrafo anterior, deberá acompañarse fotocopia del Documento Nacional de Identidad o, en el caso de extranjeros, de la Tarjeta de Identidad de Extranjero, o de la tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión. En el caso de ciudadanos de la Unión Europea o de Estado al que se extienda por Convenio Internacional el régimen previsto para los anteriores, presentarán copia de su certificado de registro, al que deberán acompañar asimismo copia de su Documento Nacional de Identidad o pasaporte, documentos que deberán estar en vigor.

MODIFICACIÓN SOLICITADA

(SELECCIONE LA CAUSA DE MODIFICACIÓN, DETALLÁNDOLA EN EL CUADRO DE OBSERVACIONES)

(SELECCIONE LA CAUSA DE MODIFICACIÓN, DETALLÁNDOLA EN EL CUADRO DE OBSERVACIONES)

(SELECCIONE LA CAUSA DE MODIFICACIÓN, DETALLÁNDOLA EN EL CUADRO DE OBSERVACIONES)

OBSERVACIONES*

* Detalle las causas de la modificación solicitada.

DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA (Consígnese cada uno de los documentos aportados)*

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

** Se deberá presentar documentación que acredite la modificación solicitada. Si fuera necesaria documentación complementaria a la remitida, se procederá a solicitar a la compañía que envíe la información adicional correspondiente.*

12. ANEXO IV – CATEGORIZACIÓN DE DISCREPANCIAS

12.1. Documentación societaria. Tipo de discrepancia, punto normativo y tipo de aprobación afectada.

	ID	CATALOGO DE DISCREPANCIAS	CAT. DISCREPANCIAS	PUNTO NORMATIVO	TIPO DE APROBACIÓN AFECTADA
DOC. SOCIETARIA (Requisitos de Mantenimiento / PVC)	B.1	Falsedad documental	GRAVE	Ley 39/2015 Art. 28.7	A Y B
	B.2	AOC Suspendido o Revocado	GRAVE	Regl. 1008/2008 Art. 9.5	A Y B
	B.3	Cambio Centro Actividad Ppal. en España, sin notificar	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 a)	A Y B
	B.4	Cambio Centro Actividad Ppal. fuera de España, sin notificar	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 a)	A Y B
	B.5	Disposición de al menos un aeronave en propiedad o dry lease	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 c)	A Y B
	B.6 B.7	Comunicar cambios que afecten el cumplimiento de: más del 50% propiedad de la compañía y el control efectivo en Estados miembros o sus nacionales, salvo otro acuerdo	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 f)	A Y B
	B.8	Pérdida de la condición de compañía comunitaria al no cumplir con el requisito de propiedad y control	GRAVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 f)	A Y B
	B.9	Cambio de Actividad ppal. servicios aéreos, explotación o mantenimiento	GRAVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 d)	A Y B
	B.10	Honorabilidad de cargos relevantes	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 9.6	A Y B
	B.11	Seguro. No cumplir con las condiciones definidas en el 785/2004	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 h) y 11	A Y B
	B.12	No disponer del seguro obligatorio	GRAVE	Regl. 1008/2008 Art. 4 h) y 11	A Y B
	B.13	No informar/aportar el seguro obligatorio, cada vez que se modifiquen las condiciones de cobertura del mismo, incluidas nuevas fechas de vencimiento	LEVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 Art. 10	A Y B
	B.14	No comunicación de cambios relevantes con repercusión financiera procesos de fusión, adquisición	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 8.5 b) y Orden Ministerial TMA/105/2020 Art. 10 b)	A, B=A
	B.15	Cambios en la propiedad >10% en el Capital social de la cía. o de la matriz o última sociedad participada. Avisar pasados 14 días antelación o sin aviso	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 8.5 c) y Orden Ministerial TMA/105/2020 Art. 10.2 a)	A, B=A
	B.16	No comunicación de cambios relevantes con repercusión financiera, proyectos operativos, apertura de rutas, incremento de flota.	LEVE	Regl. 1008/2008 Art. 8.5 b) y Orden Ministerial TMA/105/2020 Art. 10 b)	A, B=A

12.2. Documentación ecofin. Tipo de discrepancia, punto normativo y tipo de aprobación afectada.

	ID	CATALOGO DE DISCREPANCIAS	CAT. DISCREPANCIAS	PUNTO NORMATIVO	TIPO DE APROBACIÓN AFECTADA
DOC. ECOFIN Requisito mantenimiento / PVC	D.1	No comunicación de las Cuentas Anuales Auditadas	GRAVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9	A Y B=A
	D.2	Retraso en la comunicación de las Cuentas Anuales Auditadas (si aplica) (con fecha posterior 31 de julio del ejercicio siguiente, con carácter general)	LEVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9	A Y B=A
	D.3	Desviaciones significativas entre los datos provisionales aportados y las Cuentas Anuales Auditadas.	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 8	A
	D.4	Denegación de opinión del auditor en el Informe de Auditoria de las Cuentas Anuales Auditadas	GRAVE	Regl. 1008/2008. art. 9.1 (Indicio de dificultades)	A
	D.5	Opinión negativa del auditor en el Informe de Auditoria de las Cuentas Anuales Auditadas	LEVE	Regl. 1008/2008. art. 9.1 (Indicio de dificultades)	A
	D.6	No Entrega Provisionales EEFF (Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias, Movimientos de tesorería y Plan de liquidez para el año siguiente).	LEVE	Regl. 1008/2008. Anexo I 3.2 y 3.4 Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9	A
	D.7	No Entrega de EEFF periódicos de acuerdo al PVC (Balance de situación, Cuenta de Pérdidas y Ganancias, Estados de flujo efectivo y Estado de cambio PN)	LEVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9.3 ap.C)	A
	D.8	No Entrega gastos e ingresos realizados (combustibles, tasas, salarios...)	LEVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9.3 ap.C)	A
	D.9	Envío EEFF en cualquier formato distinto a xbrl	LEVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9.5	A Y B
	D.10	Entrega archivo XBRL con errores	LEVE	Orden Ministerial TMA/105/2020 art. 9.5	A Y B
	D.11	No aportar documentación requerida por parte de la Autoridad para demostrar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos en el plazo dado	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 8	A Y B
	D.12	No aportar documentación requerida por parte de la Autoridad para demostrar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos	GRAVE	Regl. 1008/2008. Art. 8	A Y B
	D.13	Demostrar que el PN es > 100.000 euros	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 5.3	B
	D.14	Indicios que la compañía no puede hacer frente por un periodo de 12 meses a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer.	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 9.1	A Y A=B
	D.15	Compañía incurso en causa de disolución por pérdidas acumuladas	LEVE	Real Decreto Legislativo 1/2010 , Art. 363	A Y B
	D.16	Indicios claros de la existencia de problemas financieros	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 9.2	A Y B
	D.17	Inicio de procedimiento de insolvencia o similar	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 9.2	A Y B
	D.18	Indicios claros de existencia de problemas financieros o procedimientos de insolvencia o similar que pongan en peligro la seguridad de la operación.	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 9.1	A Y B
	D.19	No disponer de un Plan de viabilidad realista (en caso de dificultades financieras)	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 9.1	A Y B
	D.20	Incumplimiento del Plan de viabilidad en la concesión de Licencia de explotación temporal	LEVE	Regl. 1008/2008. Art. 9.1	A Y B

13. ANEXO V – GUÍA PARA CUMPLIMENTACIÓN DEL PLAN DE NEGOCIO

13.1. Introducción

Para la presentación del plan de negocio de una empresa que desea obtener la licencia de explotación, la documentación a aportar puede elaborarse rellenando las hojas de cálculo descargables desde la web de AESA.

13.2. Ámbito temporal

Las previsiones del plan de negocio de la empresa comprenderán el periodo desde la solicitud de licencia de explotación hasta el inicio de las operaciones (periodo transitorio de máximo 12 meses), junto con los tres primeros años de explotación.

Para el periodo transitorio, así como para los 2 primeros años de explotación, la información se aportará desglosada por meses. Para el tercer ejercicio de explotación, se enviará de forma agrupada como año N+3.

13.3. Escenarios esperado y pesimista

El solicitante deberá presentar un plan de negocio en que se contemplen dos escenarios: el esperado y el pesimista. Se presentarán dos archivos Excel, uno para cada escenario I que deberán cumplir los requisitos reglamentarios.

AESA realizará el análisis de las ratios económicos y consistencia de los escenarios considerando márgenes de error respecto a lo estimado como probable.

Se recomienda a los solicitantes que valoren la viabilidad de sus planes de negocio con responsabilidad e incorporen ciertos márgenes de seguridad que les pudieran permitir poder hacer frente a posibles imprevistos, tan comunes al inicio de cualquier actividad empresarial.

13.4. Modelo de negocio

Las hojas de cálculo están preparadas para dar cabida a los diferentes modelos de negocio utilizados en el sector, considerando tanto los modelos basados en la explotación de ruta/s (regulares o no) de comercialización propia, como la explotación de los servicios aéreos mediante arrendamientos en sus diferentes modalidades.

¹ *El escenario esperado es aquel considerado más probable en función de la información disponible a la fecha de elaboración del plan de negocio. El escenario pesimista es aquel no tan favorable como el anterior en el que se estima que alguna de las variables esperadas fallará con respecto a la estimación inicial. Esta situación menos positiva puede ocurrir porque los ingresos se vean mermados, los costes resulten superiores a lo esperado o una combinación de ambos. Además de lo anterior pudiera ocurrir el retraso o la cancelación de la apertura de alguna ruta planificada inicialmente.*

➤ **MODELO DE NEGOCIO BASADO EN EXPLOTACIÓN DE RUTA(S) DE VUELOS PROGRAMADOS DE COMERCIALIZACIÓN PROPIA:**

En este caso se requiere que el plan de negocio esté vertebrado según las rutas que se desean operar, determinando para cada una de ellas los ingresos y costes asociados. AESA estudiará la consistencia de todas las hipótesis elegidas para cumplimentar el plan de negocio, identificadas por ruta.

Este modelo corresponde al de una empresa cuyo plan de negocio consiste en el transporte de pasajeros y /o carga en rutas programadas cuyos **BILLETES** comercializa la propia compañía, bien directamente y/o a través de terceros.

Se solicitará que las empresas incorporen en su plan de negocio un estudio de mercado sobre los competidores que operan la misma ruta. En el caso de que no exista competencia en las rutas seleccionadas, se presentará un informe detallado en que se puedan apoyar las hipótesis del solicitante.

Las empresas que presenten un modelo de negocio de este tipo, rellenarán todas las **celdas con fondo color verde** de las siguientes hojas de cálculo del archivo Excel:

- **Balance + PyG;**
- **Periodo Trans;**
- **Hojas LR_Ruta_1 a LR_Ruta_5** (una hoja por cada ruta que se vaya a explotar).
Estas hojas contienen todos los costes variables asociados a cada ruta.

➤ **RESTO DE MODELOS DE NEGOCIO (WET LEASE, DRY, DAMP LEASE, ACMI, CHARTER, ETC.)**

Es el caso en el que un agente, tour-operador o compañía contrata los **SERVICIOS O VUELOS** de la compañía que solicita la licencia no siendo comercializados por ella.

En este caso., se completarán todas aquellas **celdas con fondo color verde y naranja** de las siguientes hojas de cálculo del archivo excel:

- **Balance + PyG;**
- **Periodo Trans.**

➤ **MODELO MIXTO (EXPLOTACIÓN DE RUTA/S + OTROS MODELO DE NEGOCIO):**

Se cumplimentarán todas las hojas anteriores.

- **Balance + PyG;**
- **Periodo Trans.**
- **Hojas LR_Ruta_1 a LR_Ruta_5** (una hoja por cada ruta que se vaya a explotar).

IMPORTANTE: –Sólo para este caso– Las celdas marcadas **con fondo color naranja** de la hoja del **Balance + PyG** se rellenarán con los datos relativos a los costes variables no asociados a la explotación de rutas con vuelos programados.

13.5. Descripción de las hojas de cálculo

A continuación, se detalla cada una de las hojas de cálculo:

➤ **Balance + PyG + Estado Tesorería.**

Esta hoja de cálculo se completará con los datos previstos en el plan de negocio relativos al balance de situación, la cuenta de pérdidas y ganancias y el estado de tesorería, una vez comenzada la explotación comercial.

IMPORTANTE: Los costes y los saldos de tesorería negativos serán introducidos con signo negativo.

➤ **LR Ruta 1 a 5.**

Estas hojas se componen de dos partes: La primera es la relativa a los resultados operacionales que la empresa espera obtener para la ruta y la segunda es la relativa a los principales competidores para cada una de las rutas que se van a operar.

La hoja de cálculo presenta además las principales ratios aeronáuticos que pueden servir para validar la consistencia de las hipótesis adoptadas en el plan de negocio.

Las hojas sólo se rellenarán para los modelos de negocio basados en la explotación de rutas programadas de comercialización propia o en el caso de la presentación de un modelo mixto. El archivo excel presenta la posibilidad de cumplimentar hasta cinco rutas, cada una de las cuales debe rellenarse en una hoja distinta.

En el caso de tener previsto operar más de cinco rutas durante los 36 primeros meses de explotación, se podrá solicitar un modelo de hoja de cálculo “ad hoc” para ese plan de negocio mediante el envío de un correo electrónico a la siguiente dirección: supervisionecofin.aesa@seguridadaerea.es.

Para rellenar esta(s) hoja(s) de cálculo se deben conocer los datos sobre la(s) ruta(s) a explotar: distancia en Km, aeronave(s) a utilizar, tripulación(es) necesaria(s), factores de ocupación, etc.

➤ **Ctas. Total.**

Esta hoja está bloqueada para que no se pueda escribir datos en ella.

Presenta el conjunto de los datos introducidos en las hojas anteriores, independientemente del modelo de negocio.

El plan de negocio tendrá en cuenta que la empresa deberá afrontar pagos los tres primeros meses de explotación con los recursos propios y/o ajenos que disponga al inicio de la actividad, y/o con la generación de ingresos no procedentes de la explotación.

➤ **Periodo TranS.**

En esta pestaña se introducirán los datos previstos desde que se solicita la licencia de explotación hasta que se inicia la actividad comercial (periodo transitorio). Este periodo no debería exceder de 12 meses y dispondrá de suficientes recursos (económicos, financieros, humanos y materiales) para la obtención del AOC (caso de no disponer del mismo).

13.6. Ejemplos

EJEMPLO 1: VUELOS PROGRAMADOS DE COMERCIALIZACIÓN PROPIA

“La compañía AEROEMPRESA, S.A. operará la ruta Madrid-Paris con dos aeronaves arrendadas modelo B737, comenzando la explotación con la primera aeronave e incorporando la segunda a los cuatro meses del inicio de la actividad.

La empresa comercializará los billetes a través de su página web y/o de terceros (agencias de viaje, etc.).

En el escenario esperado ha previsto un factor de ocupación inicial del 60%, alcanzando el 70% en el octavo mes y en el escenario pesimista un factor de ocupación inicial del 50% que aumentará hasta el 55% a partir del sexto mes.

La empresa estima incorporar las tripulaciones con anterioridad a la obtención de la licencia a fin de finalizar los cursos de entrenamiento.

Por último, la empresa prevé presentar ante AESA la solicitud el día uno de septiembre, al menos unos seis meses antes de la obtención de la licencia, para comenzar sus operaciones en la siguiente temporada de verano.”

Las pestañas **LR_Ruta_1 a LR_Ruta_5** se utilizarán para rellenar aquellos datos relativos a los ingresos y costes que sean directamente identificables por cada ruta operada. En este caso sólo se rellenará **LR_Ruta_1**, dado que su plan de negocio consiste en operar una única ruta (MAD-CDG).

Como en este caso la ruta MAD-CDG es operada por otras compañías aéreas, se debe realizar un análisis de la competencia, complementando las casillas en verde del análisis de la competencia con los dos operadores con más cuota de mercado en dicha ruta, a fin de comprobar que las hipótesis realizadas son realistas y acordes a la viabilidad del negocio.

Dentro de la pestaña **Balance + PyG** se rellenará los datos previstos del balance, cuenta de pérdidas y ganancias y tesorería. Las celdas en color naranja de la cuenta de pérdidas y ganancias no deberán cumplimentarse, ya que los costes variables relativos a la ruta se calcularán a partir de las pestañas asociadas a las rutas “LR_Ruta_1 a LR_Ruta_n” (En nuestro ejemplo **LR_Ruta_1**, MAD-CDG).

Finalmente, se rellenará la pestaña relativa al periodo transitorio (**Periodo Trans**) que incorpora los datos económicos (balance, cuenta de pérdidas y ganancias y tesorería) relativos a la empresa antes de comenzar la explotación comercial.

En los cálculos y en todas las hojas se tendrán en cuenta las fechas de incorporación de la plantilla, de las aeronaves, pagos de avales y tasas, así como el vencimiento de los plazos para los pagos por arrendamientos, etc. Así mismo, se considerarán todos los ingresos procedentes de cualquier fuente de financiación, así como las posibles inyecciones de tesorería previstas en su plan de negocio.

En todo caso, no deberán existir contradicciones entre el plan de negocio y las cifras detalladas en las hojas de cálculo.

EJEMPLO 2: OPERACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COMERCIALIZADOS POR TERCEROS

“La compañía AEROEMPRESA, S.A. operará con dos aeronaves arrendadas modelo B737, comenzando la actividad con una primera aeronave en el mes de diciembre e incorporando la segunda a los cuatro meses, coincidiendo con el inicio de la temporada

de verano. Prevé firmar un contrato de arrendamiento con tripulación en régimen ACMI con la compañía VUELA A PARIS, S.L, para volar de Madrid a Paris durante 1 año, desde el 1 de diciembre.

AEROEMPRESA, operará los vuelos de VUELA A PARIS, S.L. e ingresará por prestación de servicios 4.000 € por hora bloque, habiéndose garantizado un mínimo de 250 h por mes, y 4.500 € por cada hora que exceda de dicha cantidad, según consta en el preacuerdo que han firmado.

VUELA A PARIS, S.L. comercializará los billetes, no obteniendo AEROEMPRESA, S.A. ningún ingreso procedente de la venta de los mismos.

AEROEMPRESA, S.A. ha previsto la facturación de 250 h en temporada de invierno y de 350 h en temporada de verano (escenario esperado) y 250 h para todo el periodo en el escenario pesimista.

La empresa ha estimado incorporar las tripulaciones con anterioridad a la obtención de la licencia a fin de finalizar los cursos de entrenamiento.

Por último, la empresa considera presentar ante AESA la solicitud el día uno de junio, al menos unos seis meses antes de la obtención de la licencia, para comenzar sus operaciones el mencionado 1 de diciembre.”

Este ejemplo se aplica a los servicios operados en régimen de contrato ACMI en los que una compañía arrienda su aeronave con tripulación a otra para la operación de una ruta no comercializada por ella. El ejemplo también es aplicable a los casos en que un fletador (normalmente un tour-operador o un organizador de viajes) contrata la capacidad de la aeronave a la compañía aérea sin que ésta comercialice billetes o perciba ingresos por la venta de asientos.

En este supuesto se rellenarán las celdas marcadas en verde, así como aquellas en naranja de las pestañas de las hojas **Balance + PyG** y **Periodo Trans**. **En ella se consignarán tanto ingresos como costes fijos y variables.**

No se cumplimentarán las pestañas relativas a las rutas **LR_Ruta_1 a LR_Ruta_5**, ya que la compañía no comercializa billetes y, por consiguiente, no presenta costes variables asociados a la ruta que, en general, suelen correr a cargo del agente, tour-operador o compañía que comercializa los billetes.

Como en el primer caso, se registrarán en la pestaña relativa al periodo transitorio (**Periodo Trans**) que incorpora los datos económicos (balance, cuenta de pérdidas y ganancias y tesorería) los datos relativos a la empresa antes de comenzar la explotación comercial.

En los cálculos y en todas las hojas se tendrán en cuenta las fechas de incorporación de la plantilla, de las aeronaves, pagos de avales y tasas, así como el vencimiento de los plazos para los pagos por arrendamientos, etc. Así mismo, se considerarán todos los ingresos procedentes de cualquier fuente de financiación, así como las posibles inyecciones de tesorería previstas en su plan de negocio.

De la misma forma que en el primer caso, no deberán existir contradicciones entre el plan de negocio y las cifras detalladas en las hojas del archivo Excel.

EJEMPLO 3: MODELO MIXTO

“La compañía AEROEMPRESA, S.A. operará la ruta Madrid-Paris con una aeronave arrendada modelo B737 desde el 1 de diciembre, incorporando una segunda cuatro meses más tarde coincidiendo con el inicio de la temporada de verano, necesaria para

llevar a cabo desde el 1 de marzo el contrato ACMI con la compañía aérea VUELA A LONDRES, S.L por 1 año prorrogable.

Como principal línea de negocio, AEROEMPRESA, S.A. comercializará la ruta de Madrid a Paris vendiendo billetes a través de su página web y de terceros (agencias de viaje,...), esperando alcanzar un factor de ocupación inicial del 60%, y del 70% a partir del octavo mes en el escenario esperado; y del 50% y 55% en el sexto mes en el escenario pesimista.

Complementando su principal actividad, AEROEMPRESA operará los vuelos contratados por VUELA A LONDRES, S.L. e ingresará por prestación de servicios 4.000 € por hora bloque, habiéndose garantizado un mínimo de 250 h por mes, y 4.500 € por cada hora que exceda de dicha cantidad, según consta en el preacuerdo alcanzado. VUELA A LONDRES, S.L. comercializa los billetes Madrid-Londres, no obteniendo AEROEMPRESA, S.A. ningún ingreso procedente de la venta de los mismos.

AEROEMPRESA, S.A. ha previsto para dicho contrato facturar 250 h en temporada de invierno y de 350 h en temporada de verano (escenario esperado) y las 250 h contratadas para todo el periodo en el escenario pesimista.

La empresa ha estimado incorporar las tripulaciones con anterioridad a la obtención de la licencia a fin de finalizar los cursos de entrenamiento.

Finalmente, la empresa prevé presentar ante AESA la solicitud el día uno de junio, al menos unos seis meses antes de la obtención de la licencia, para comenzar sus operaciones el mencionado 1 de diciembre.”

Nos encontramos en el caso de una combinación de los ejemplos 1 y 2.

En este ejemplo se rellenarán tanto las celdas marcadas en verde como aquellas en naranja de las pestañas **Balance + PyG**, **Periodo Trans** y **LR_Ruta_1 a LR_Ruta_5**.

Cuando se rellenen las celdas marcadas en naranja de la pestaña **Balance + PyG** sólo se incorporarán aquellos costes variables no identificables por ruta, ya que, los que son atribuibles directamente a la ruta se registran en las pestañas correspondientes “**LR_Ruta_1 a LR_Ruta_5**”.

En lo relativo a los costes, se registrarán los variables atribuibles a la ruta MAD-CDG en la pestaña **LR_Ruta_1** mientras que los costes variables de la ruta MAD-LHT que AEROEMPRESA realiza bajo contrato de servicios en las celdas naranjas de la pestaña **Balance + PyG**.

En la pestaña **LR_Ruta_1** se cumplimentarán los datos relativos a los ingresos que sean directamente identificables a la ruta MAD-CDG operada, mientras que los ingresos atribuidos al contrato de servicios, así como cualquier otro ingreso de explotación no identificable con la ruta MAD-CDG se consignará en la pestaña de **Balance + PyG**.

En sus cálculos y en todas las hojas tendrá en cuenta las fechas de incorporación de la plantilla, fechas de incorporación de aeronaves, los pagos de avales, y vencimiento de plazos para los pagos por arrendamientos, pagos de tasas, etc. Así mismo tendrá en cuenta todos los ingresos procedentes de cualquier fuente de financiación, así como las posibles inyecciones a tesorería previstas en su plan de negocio.

Como en el resto de los casos, no deberán existir contradicciones entre el plan de negocio y las cifras detalladas en las hojas del archivo Excel.

IMPORTANTE: En cualquier caso, los costes fijos se anotarán siempre en la pestaña de “Balance + PyG”.

Doc. guía	TÍTULO
Anexo I	Solicitud de licencias de explotación de categoría “A” y categoría “B”. F-CAT-LEX-01
Anexo II	Solicitud de modificación F-CAT-LEX-02
Anexo III	Declaración de honorabilidad F-CAT-LEX-08
Anexo IV	Catálogo de discrepancias (versión pública)
Anexo V	Guía para cumplimentar el plan de negocio