

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 2407/92 НА СЪВЕТА

от 23 юли 1992 година

за лицензиране на въздушни превозвачи

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност и в по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията¹,

като взе предвид становището на Европейския парламент²,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет³ и

като има предвид, че е от съществено значение да се изгради въздушнотранспортна политика за вътрешния пазар след периода, който изтича на 31 декември 1992 година, както се предвижда в член 8а на Договора;

като има предвид, че вътрешният пазар ще представлява зона без вътрешни граници, в която ще се осигурява свободното движение на стоки, хора, услуги и капитал;

като има предвид, че прилагането на принципа за свободното извършване на услуги във въздушнотранспортния сектор трябва да бъде съобразено със специфичните особености на този сектор;

като има предвид, че в Регламент (ЕИО) № 2343/90 на Съвета от 24 юли 1990 година за достъпа на превозвачи до маршрути по редовни въздушни линии, изпълнявани в рамките на Общността, и за разпределението на пътническия капацитет между въздушните превозвачи, по редовни въздушни линии между държавите-членки⁴, Съветът реши да приеме за изпълнение не по-късно от 1 юли 1993 г. общи правила, определящи лицензирането на въздушни превозвачи;

като има предвид, че е необходимо да се даде разумен срок на държавите-членки до 1 януари 1993 г. за прилагането на настоящия регламент;

като има предвид, че е целесъобразно да се определят изисквания на основата на равнопоставеност по отношение на местоположението и контрола на дадено предприятие, кандидатстващо за лиценз;

¹ ОВ С 258, 4.10.1991 г., с.2

² ОВ С 125, 18.5.1992 г., с.140

³ ОВ С 169, 6.7.1992 г., с.15

⁴ ОВ L 217, 11.8.1990 г., с. 8

като има предвид, че за да се осигурят надеждни и адекватни услуги, е необходимо да се гарантира, че въздушният превозвач по всяко време оперира при спазване на солидно икономическо и високо равнище на безопасност;

като има предвид, че с оглед защитата на потребителите и другите заинтересовани страни, е важно да се гарантира, че въздушните превозвачи са застраховани в достатъчна степен срещу рисковете при отговорност;

като има предвид, че в рамките на вътрешния пазар въздушните превозвачи трябва да могат да използват въздухоплавателни средства, притежавани където и да е в Общността, без да се предрежават отговорностите на лицензиращата държава-членка по отношение на техническата годност на превозвача;

като има предвид, че също така трябва да могат да се вземат на лизинг въздухоплавателни средства, регистрирани извън Общността, за кратък период от време или при изключителни обстоятелства, при условие, че стандартите за безопасност са еквивалентни на тези, които се прилагат в Общността;

като има предвид, че процедурите по издаване на лицензи на въздушни превозвачи трябва да бъдат прозрачни и прилагани на основата на равнопоставеност,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Настоящият регламент определя изискванията за издаване и поддържане на валидни лицензи от държавите-членки по отношение на въздушни превозвачи, установени в Общността.

2. Настоящият регламент не се отнася за превоза по въздуха на пътници, пощенски пратки и/или товари, извършван чрез безмоторни въздухоплавателни средства и/или свръхлеки въздухоплавателни средства с моторна тяга, а също и за местни полети, които не включват превоз между различни летища. По отношение на тези дейности се прилага националното законодателство за оперативните лицензи, ако има такова, както и правото на Общността и националното законодателство относно свидетелствата за авиационни оператори (АОС).

Член 2

За целите на настоящия регламент:

а) "предприятие" е всяко физическо лице, всяко юридическо лице, независимо дали реализира или не печалба, или всеки официален орган, независимо дали има или няма собствена юридическа правосубектност или не;

б) "въздушен превозвач" е предприятие за въздушен транспорт с валиден оперативен лиценз;

в) "оперативен лиценз" е разрешително, издадено от държавата-членка, отговорна за дадено предприятие, позволяващо му да извършва превоз по въздуха на пътници, пощенски пратки и/или товари, както е посочено в оперативния лиценз, срещу възнаграждение и/или наем;

г) "свидетелство за авиационен оператор" (АОС) е документ, издаден на едно предприятие или на група предприятия от компетентните власти на държавите-членки, който потвърждава, че въпросният оператор притежава професионалните способности и организация за осигуряване на безопасна експлоатация на въздухоплавателните средства за авиационните дейности, посочени в сертификата;

д) "бизнес план" е подробно описание на планираните от въздушния превозвач търговски дейности за въпросния период от време, особено по отношение на развитието на пазара и инвестициите, които ще се правят, включително и финансовите и икономическите последици от тези дейности;

е) "управленски отчет" е подробен разчет за приходите и разходите за въпросния период от време, включително и разбивка по свързани с въздушния транспорт дейности и други дейности, а също така и по парични и непарични елементи;

ж) "ефективен контрол" е придобиване на права, сключване на договори или други начини, които поотделно или заедно и с оглед на съществуващите фактически обстоятелства и приложимия закон дават възможност за пряко или непряко упражняване на решаващо влияние върху определено предприятие, чрез

а) придобиване правото на ползване върху цялото или върху част от имуществото на предприятието;

б) придобиване на права, включително и въз основа на договори, които осигуряват възможността за решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятието или по друг начин осигурят възможността за решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието.

Член 3

1. Без да се накърнява член 5, параграф 5, държавите-членки не издават оперативни лицензи или не поддържат тяхната валидност, ако не са спазени изискванията на този регламент.

2. Предприятие, което отговаря на изискванията на настоящия регламент, има право да получи оперативен лиценз. Този лиценз сам по себе си не предоставя никакви права на достъп до определени маршрути или пазари.

3. Без да се предрешава разпоредбата на член 1, параграф 2, нито едно предприятие, установено в Общността, няма право да извършва превоз по въздуха на пътници, пощенски пратки и/или товари на територията на Общността срещу заплащане и/или под наем, докато предприятието не получи съответния оперативен лиценз.

Оперативен лиценз

Член 4

1. Държава-членка издава издава оперативен лиценз на предприятие, когато:

а) неговото основно място на дейност и седалище, ако има такова, се намират в тази държава-членка; и

б) неговата основна дейност е въздушен транспорт самостоятелно или съвместно с друга търговска експлоатация на въздухоплавателни средства или ремонт и техническото обслужване на въздухоплавателни средства.

2. Без да се предпришават споразумения и конвенции, страна по които е Общността, предприятието е собственост и продължава да е собственост пряко или чрез мажоритарно участие на държавите-членки или на граждани на държавите-членки. По всяко време то се контролира ефективно от такива държави или такива граждани.

3. а) Въпреки разпоредбите на параграфи 2 и 4, въздушни превозвачи, които вече са признати в приложение I на Регламент (ЕИО) на Съвета № 2343/90 и Регламент (ЕИО) № 294/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. за извършване на товарни въздушнотранспортни услуги между държавите-членки⁵, запазват техните права по силата на тези и свързаните регламенти дотолкова, доколкото те изпълняват другите задължения в този регламент и продължават да бъдат контролирани пряко или непряко от същите трети страни и/или от граждани на същата трета страна като онези, които са упражнявали такъв контрол по време на приемането на този регламент. Този контрол може да се прехвърли на държавите-членки и/или на граждани от държавите-членки по всяко време.

б) Възможността за купуване или продаване на акции по алинея а) не се отнася за граждани, които имат значително дялово участие във въздушен превозвач на трета страна.

4. Всяко предприятие, което пряко или непряко има контролиращо дялово участие във въздушен превозвач, следва да отговаря на изискванията на параграф 2.

5. Въздушният превозвач трябва по всяко време, при поискване, да може да докаже на държавата-членка, отговаряща за оперативния лиценз, че спазва изискванията на този член. По молба на държавата-членка Комисията проверява изпълнението на изискванията на този член и ако е необходимо, взема решение.

Член 5

1. Предприятие за въздушен транспорт, което кандидатства за получаване на оперативен лиценз за първи път, трябва да може да докаже до разумно удовлетворение на компетентните власти на лицензиращата държава-членка, че:

а) може да изпълни по всяко време своите настоящи и потенциални задължения, определени чрез реалистични предположения, за период от 24 месеца от началото на дейността; и

б) може да посрещне своите постоянни и оперативни разходи от дейността, съгласно своя бизнес план и определени при реалистични предположения, за период от три месеца от началото на дейността, без да взема предвид каквито и да са приходи от дейността.

⁵ ОВ, L 36, 8.2.1991 г., стр.1

2. За целите на параграф 1, всеки кандидат за лиценз представя бизнес план за най-малко първите две години на дейност. Бизнес планът посочва подробно и финансовите връзки на кандидата с други търговски дейности, в които участва пряко или чрез свързани предприятия. Кандидатът за лиценз представя и цялата съществена информация, в частност данните, споменати в част А на приложението.

3. Въздушният превозвач уведомява предварително лицензиращия орган относно планове за: обслужване на нова редовна или нередовна линия до континент или район в света, които преди не са били обслужвани; промени в типа или броя на използваните въздухоплавателни средства или съществени промени в мащабите на неговата дейност. Въздушният превозвач уведомява предварително и за планирани сливания или придобивки и съобщава на лицензиращия орган в срок до четиринадесет дни за всякакви промени в собствеността върху всеки отделен акционерен дял, който представлява 10 или повече процента от общия акционерен капитал на въздушния превозвач или на неговото дружество-майка или основна холдингова компания. По смисъла на този параграф представянето на дванадесет месечен бизнес план два месеца преди началото на периода, за който той се отнася, е достатъчно с оглед на промените в текущите операции и/или в обстоятелствата, които са включени в този бизнес план.

4. Ако лицензиращият орган прецени, че промените, за които е уведомен по силата на параграф 3, ще окажат значително въздействие върху финансите на въздушния превозвач, то органът изисква представяне на изменен бизнес план, включващ въпросните промени и обхващащ най-малко период от 12 месеца, считано от началната дата за неговото изпълнение, а също така и цялата съществена информация, включително и данните, посочени в част Б от приложението, за да прецени дали въздушният превозвач може да изпълни своите настоящи и потенциални задължения през въпросния период от дванадесет месеца. Лицензиращият орган взема решение по изменения бизнес план не по-късно от три месеца след като цялата необходима информация му е била предоставена.

5. Лицензиращият орган може по всяко време и при всички случаи, когато са налице ясни признаци, че съществуват финансови проблеми за лицензиращия от него въздушен превозвач, да оцени финансовото състояние на превозвача и може временно да преустанови или да отнеме лиценза, ако вече не е убеден, че въздушният превозвач може да изпълни своите настоящи и потенциални задължения за период от дванадесет месеца. Лицензиращият орган може също така да издаде временен лиценз за периода на извършване на финансова реорганизация на въздушния превозвач при условие, че безопасността не застрашена.

6. Въздушният превозвач предоставя на лицензиращия орган всяка финансова година, своевременно, заверените отчети, отнасящи се за предходната финансова година. По всяко време, при поискване от лицензиращия орган, въздушният превозвач предоставя информацията, подходяща за целите на параграф 5, и в частност, данните, които са посочени в част В от приложението.

7. а) Параграфи 1, 2, 3, 4 и 6 на този член не се прилагат за въздушни превозвачи, чиято дейност е свързана изключително с експлоатация на въздухоплавателни средства с по-малко от 10 тона максимално излетно тегло и/или по-малко от 20 места. Такива въздушни превозвачи трябва по всяко време да могат да демонстрират, че техният нетен капитал е най-малко 80 000 екю или, при поискване от

страна на лицензиращия орган, да предоставят информацията, подходяща за целите на параграф 5. Независимо от това, държава-членка може да приложи изискванията на параграфи 1, 2, 3, 4 и 6 към лицензирани от нея въздушни превозвачи, които оперират по редовни линии или чийто оборот надхвърля 3 милиона ескю годишно.

б) Комисията, след консултации с държавите-членки, може, според потребностите, да увеличи стойностите, посочени в точка а), ако икономическото развитие прави подобно решение необходимо. Тази промяна се публикува в *Официален вестник на Европейските общности*.

в) Всяка държава-членка може да отнесе решението на Комисията до Съвета в срок до един месец. Съветът с квалифицирано мнозинство, може, в изключителни случаи, да вземе различно решение в едномесечен срок.

Член 6

1. В случаите, когато компетентните органи на държава-членка при издаване на лиценз изискват доказателство, че лицата, които постоянно и ефективно ръководят дейността на предприятието, са с добра репутация и че не са били обявявани в несъстоятелност или не им е бил спиран или отнеман лиценз в резултат на сериозно професионално нарушение или наказателно правонарушение, то тази държава-членка приема представените документи по отношение на граждани на други държави-членки, издадени от компетентните органи в държавата-членка по произход или държавата-членка, от която идват чуждите граждани, като достатъчно доказателство, че тези изисквания са изпълнени.

В случаите, когато компетентните органи на държавата-членка по произход или на държавата-членка, от която идва чуждият гражданин, не издават посочените в първата алинея документи, тези документи се заменят с клетвена декларация, или, когато в държави-членки не се правят клетвени декларации - с тържествена декларация на заинтересованото лице пред компетентен съдебен или административен орган или, ако е уместно, пред нотариус или професионален орган със съответната квалификация на държавата-членка по произход или на държавата-членка, от която идва лицето; подобен орган или нотариус издава сертификат, удостоверяващ автентичността на клетвената или официалната декларация.

2. Компетентните органи на държавите-членки могат да изискват документите и сертификатите, посочени в параграф 1, да бъдат представени не по-късно от три месеца след датата на тяхното издаване.

Член 7

Въздушният превозвач застрахова отговорността си в случаи на злополуки – в частност, по отношение на пътници, багаж, товари, пощенски пратки и трети страни.

Член 8

1. Държава-членка изисква от лицензираните от нея въздушни превозвачи да имат на свое разположение един или повече въздухоплавателни средства, собствени или на лизинг, независимо, че собствеността върху въздухоплавателно средство не е условие за издаване или поддържане валидността на оперативен лиценз.

2. а) Без да се накърнява параграф 3, въздухоплавателните средства, използвани от въздушния превозвач, трябва да бъдат регистрирани, по усмотрение на държавата-членка, издаваща оперативния лиценз, в нейния национален регистър или в рамките на Общността.

б) Ако договор за лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в Общността, се счита за приемлив по смисъла на член 10, държавата-членка няма да изисква регистриране на това въздухоплавателно средство в нейния собствен регистър, ако това ще наложи структурни промени във въздухоплавателното средство.

3. В случай на краткосрочни договори за лизинг с цел посрещане на временни нужди на въздушния превозвач или в други изключителни обстоятелства, държавата-членка може да се откаже от изискването на параграф 2, а).

4. При прилагане на параграф 2, а) държавата-членка, съгласно приложимите закони и правила, включително и тези, свързани с удостоверяване на летателната годност, вписва в своя национален регистър, без дискриминиращи такси и забавяне въздухоплавателно средство, собственост на граждани на други държави-членки, както и прехвърлени права от регистрите на въздухоплавателните средства на други държави-членки. Освен обичайната регистрационна такса не се налагат други такси за прехвърляне на въздухоплавателни средства..

Свидетелство за авиационен оператор (АОС)

Член 9

1. Издаването и валидността на оперативен лиценз по всяко време зависи от притежаването на валидно АОС, определящо дейностите по оперативния лиценз и отговарящо на критериите по съответния регламент на Съвета.

2. До приемане на посочения в параграф 1 регламент на Съвета, се прилагат националните правила, свързани със свидетелството за авиационен оператори или еквивалентен документ за сертифициране на оператори за въздушен транспорт.

Член 10

1. С цел гарантиране на стандартите за безопасност и отговорност, въздушен превозвач, който използва въздухоплавателно средство от друго предприятие или предоставя въздухоплавателно средство на друго предприятие, трябва да получи предварително одобрение за такова действие от съответния лицензиращ орган. Условието за одобрението съставляват част от договора за лизинг между страните.

2. Държава-членка одобрява договори за отдаване на лизинг на въздухоплавателни средства с екипаж на въздушен превозвач, на когото е издала оперативен лиценз, само ако стандартите за безопасност, еквивалентни на въведените по член 9, са спазени.

Общи разпоредби

Член 11

1. Оперативният лиценз е валиден дотогава, докато въздушният превозвач спазва задълженията по настоящия регламент. Държава-членка може да предвиди преразглеждане една година след издаване на нов оперативен лиценз и на всеки пет години след това.

2. Когато въздушен превозвач прекрати дейността си за шест месеца или не започне дейност шест месеца след издаване на оперативен лиценз, отговорната държава-членка решава дали оперативният лиценз трябва да бъде представен отново за одобрение.

3. По отношение на лицензирани от тях въздушни превозвачи държавите-членки решават дали оперативните лицензи трябва да се представят отново за одобрение в случай на промяна в един или повече елементи, оказващи влияние върху правноорганизационната форма на предприятието и, в частност, в случай на сливане или вливане на предприятия. Въпросният въздушен превозвач(и) може да продължи своята (своите) дейност(и), освен ако лицензиращият орган не реши, че безопасността е застрашена и изложи причините.

Член 12

Държава-членка отнема правото на въздушен превозвач да задържи оперативния си лиценз, в случай, че срещу въздушния превозвач е открито производство по неплатежоспособност или подобно производство, ако компетентният орган в държавата-членка е убеден, че липсва реалистична перспектива за задоволително финансово оздравяване в рамките на разумен срок.

Член 13

1. Всяка заинтересована държава-членка прави процедурите по издаване на оперативни лицензи публични и информира Комисията.

2. Всяка заинтересована държава-членка взема решение по дадено заявление за лиценз колкото е възможно по-скоро, но не по-късно от три месеца след представянето на цялата необходима информация, като отчита всички налични данни. Решението се съобщава на кандидатстващото за лиценз предприятие с въздушен транспорт. При отказ се посочват причините за това.

3. Предприятие, чието заявление за оперативен лиценз е отхвърлено, може да отнесе въпроса до Комисията. Ако Комисията сметне, че изискванията на този регламент не са изпълнени, тя излага становището си по правилното тълкуване на регламента без да накърнява член 169 от Договора.

4. Решенията на държавите-членки да издадат или да отхвърлят оперативни лицензи се публикуват в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 14

1. За да изпълни задълженията си по смисъла на член 4, Комисията може да получи цялата необходима информация от заинтересованите държави-членки, като също така осигури предоставянето на информация от страна на въздушни превозвачи, лицензирани от тези страни.

2. Когато поисканата информация не се предостави в рамките на срока, определен от Комисията или се предостави в непълна форма, Комисията изисква предоставяне на информацията чрез решение, адресирано до заинтересованата държава-членка. Решението посочва конкретно каква информация е необходима и определя подходящ срок за нейното предоставяне.

3. Ако необходимата по смисъла на параграф 2 информация не се предостави в определения срок или ако въздушният превозвач не е доказал че отговаря на изискванията на член 4, Комисията незабавно информира държавите-членки относно ситуацията, освен в случаи на особени обстоятелства. До получаване на известие от Комисията, че е осигурена документация, която да показва изпълнението на въпросните изисквания, държавите-членки могат да спрат всякакви права за достъп до пазара, на които въздушният превозвач има право по силата на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за достъпа на въздушни превозвачи на Общността до въздушни маршрути в рамките на Общността⁶.

Член 15

В допълнение към правилата на настоящия регламент, въздушният превозвач следва да се съобразява с изискванията на националното законодателство, съвместимо със законодателството на Общността.

Член 16

Независимо от член 3, параграф 1, оперативните лицензи, които са в сила в държава-членка към датата на влизане в сила на регламента, остават валидни при условията на законите, на чиято основа са били издадени, за максимален срок от една година, с изключение на случая по член 4, параграф 1, б), за който се прилага максимален срок от три години; за посочените срокове въздушните оператори, които притежават подобни лицензи, вземат необходимите мерки за спазване на всички изисквания на настоящия регламент. За целите на настоящия член се счита, че превозвачите, притежаващи оперативни лицензи, включват и превозвачи, законно опериращи с валидно АОС към датата на влизане в сила на този регламент, но непритежаващи такива лицензи.

Настоящият член не накърнява член 4, параграфи 2, 3, 4 и 5 и член 9, с изключение на това, че въздушни превозвачи, които са оперирали по силата на освобождаване преди влизането в сила на този регламент, могат да продължат да правят това за един период не по-дълъг от максималните периоди, определени по-горе, в очакване на запитвания от държавите-членки за съвместимостта на дейността им с член 4.

Член 17

Държавите-членки се консултират с Комисията преди приемането на законовите, подзаконови и административни разпоредби в изпълнение на този регламент. Те съобщават на Комисията всички мерки, които са били приети.

Член 18

⁶ Виж страница 8 на *Официален вестник*.

1. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при изпълнението на този регламент.

2. Поверителна информация, получена при прилагането на този регламент, представлява професионалната тайна.

Член 19

Настоящият регламент влиза в сила на 1 януари 1993 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 23 юли 1992 година

За Съвета:

Председател

J. CORE

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък на летищата от категория I

БЕЛГИЯ:	Брюксел – Завентем
ДАНИЯ:	Летищната система на Копенхаген
ГЕРМАНИЯ:	Франкфурт – Рейн/Майн
	Дюселдорф – Лохаузен
	Мюнхен
	Летищната система на Берлин
ИСПАНИЯ:	Палма де Майорка
	Мадрид – Бараяс
	Малага
	Лас Палмас
ГЪРЦИЯ:	Атина – Хелиникон
	Солун – Македония
ФРАНЦИЯ:	Летищната система на Париж
ИРЛАНДИЯ:	Дъблин
ИТАЛИЯ:	Летищната система на Рим
	Летищната система на Милано
ХОЛАНДИЯ:	Амстердам – Шифол
ПОРТУГАЛИЯ:	Лисабон
	Фаро
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ:	Летищната система на Лондон
	Лутън

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък на летищните системи

ДАНИЯ:	Копенхаген – Каструп/Роскилде
ГЕРМАНИЯ:	Берлин – Тегел/Шьонефелд/Темпелхоф
ФРАНЦИЯ:	Париж – Шарл де Гол/Орли/Бурже Лион – Брон – Сатолас
ИТАЛИЯ:	Рим – Фиумicino/Чиампино Милано – Линате/Малпенса/Бергамо (Орио ал Серио) Венеция – Тесера/Тревизо
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ:	Лондон – Хийтроу/ Гатуик/Стансед

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Тълкуване, упоменато в член 15

Според условията на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2343/90, въздушният превозвач Сканеър, изграден и организиран като Scandinavian Airlines System, трябва да се разглежда по същия начин, като въздушния превозвач Scandinavian Airlines System.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Информация за използване във връзка с член 5 за финансовата годност на въздушни превозвачи

А. Информация, която трябва да се предоставя от кандидатстващ за първи път от гледна точка на финансова пригодност

1. Последния управленски отчет и, ако е налице, управленския отчет за предходната финансова година, заверен от одитор.
2. Прогнозен балансов отчет за следващите две години, включващ данни за печалбата и загубите.
3. Основата за прогнозираните размери на разходите и приходите върху такива елементи, като горива, тарифи и цени, заплати, поддръжка, амортизация, разлики в обменния курс на валутата, летищни такси, застраховки и т.н. Прогнози за трафика/приходите.
4. Подробности за началните разходи, направени през периода от подаване на заявлението за лицензиране до започване на операциите и обяснение за предлаганите начини за финансиране на тези разходи.
5. Подробна информация за съществуващите и планираните източници за финансиране.
6. Подробна информация за акционерите, включително тяхната националност и вида акции, които притежават, както и учредителните договори. Ако е част от група предприятия – информация за взаимоотношенията между тях.
7. Разчети за прогнозираните парични потоци и ликвидни планове за първите две години на дейност.
8. Подробна информация за финансирането на закупуването /лизинга на самолети, включително и условията на договора при случай на лизинг.

Б. Информация, която трябва да се представи за оценка на постоянната финансова годност на притежателите на лицензи, които планират промени в техните структури или дейности със значителни последици за техните финанси

1. Ако е необходимо, последният управленски балансов отчет и заверения отчет за предходната финансова година.

2. Точни подробности за всички предлагани промени, например, промени в типа на услугата, предлагано сливане или вливане, промени в акционерния капитал, промени на акционерите и т.н.
3. Прогнозен балансов отчет с разчети за печалбата и загубата за текущата финансова година, включително и всички предлагани промени в структурата или дейностите, които оказват значително влияние върху финансите.
4. Минали и прогнозирани размери на разходите и приходите върху такива елементи, като горива, тарифи и цени, заплати, поддръжка, амортизация, разлики в обменния курс на валутата, летищни такси, застраховки и т.н. Прогнози за трафика/приходите.
5. Разчети за планираните парични потоци и ликвидни планове за следващата година, включително и всички предлагани промени в структурата или дейностите със значително влияние върху финансите.
6. Подробности за финансирането на закупуването/лизинга на самолети, включително и условията на договора при случай на лизинг.

В. Информация, която трябва да се предостави за оценка на постоянната финансова пригодност на сегашните притежатели на лицензи

1. Заверените отчети не по-късно от 6 месеца след края на отчетния период и, ако е необходимо, последният управленски балансов отчет.
2. Прогнозен балансов отчет с разчети за печалбата и загубата за следващата финансова година.
3. Минали и планирани размери на разходите и приходите върху такива елементи като горива, тарифи и цени, заплати, поддръжка, амортизация, разлики в обменния курс на валутата, летищни такси, застраховки и т.н. Прогнози за трафика/приходите.
4. Разчетите за планираните парични потоци и ликвидни планове за следващата година.