

dr Agnieszka Wilczyńska-Strawa¹
Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie
Wydział Zarządzania i Dowodzenia
Katedra Zarządzania Lotnictwem Cywilnym

Podstawowa terminologia i typologia w zakresie obsługi naziemnej dla potrzeb zarządzania w porcie lotniczym

Basic typology and terminology related to ground handling for the services of management at the airport

Streszczenie: W niniejszej publikacji zaprezentowano podstawową terminologię i typologię w zakresie obsługi naziemnej dla potrzeb zarządzania w porcie lotniczym, która została wyodrębniona na podstawie przeprowadzonej analizy treści ustawy Prawo lotnicze² oraz jej aktu wykonawczego, tj. rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 roku w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych³. Dokonana została charakterystyka podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym z uwzględnieniem obowiązków wynikających z realizowanej działalności. W uzupełnieniu do prezentowanej analizy dotyczącej uprawnień do świadczenia obsługi naziemnej sporządzony został wykaz kategorii usług obsługi naziemnej oraz działań realizowanych w ramach poszczególnych kategorii. Omówione zostały warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury lotniska przez podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, w tym głównie zasady ustalania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz opłat za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury.

Słowa kluczowe: obsługa naziemna, zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy, firmy świadczące obsługę naziemną, kategorie usług obsługi naziemnej, scentralizowana infrastruktura

Abstract: The present publication presents basic terminology and typology related to the ground handling services needs of management at the airport, based on the analysis of the content of the Act of 3 July 2002 – Aviation Law and its implementing act, i.e. the regulation of the Minister of Transport, the Construction and Maritime Economy of 19 November 2013 on the ground handling services at the airports. This publication contains descriptions of suppliers of the ground handling services at the airports, taking into account the obligations which arise in the course of these activities. In addition to the presented analysis regarding authorization to provide the ground handling services, a list of categories of the ground handling services and the activities carried out within the particular categories was drawn up. The publication discussed the conditions of access and usage of the airport infrastructure by the suppliers of the ground handling services, including the main rules of setting and collecting charges for access to devices and the airport area as well as charges for centralized airport infrastructures.

Keywords: ground handling, airport operator, air carrier, ground handling companies, categories of ground handling services, centralized airport infrastructure

¹ Adres do korespondencji: Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie, Wydział Zarządzania i Dowodzenia, Katedra Zarządzania Lotnictwem Cywilnym, ul. Aleja Generała Antoniego Chruściela „Montera” 103, 00-910 Warszawa, e-mail: a.wilczynska@akademia.mil.pl;

² Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, (Dz.U. z 2017 r. poz. 959 i 1089), ilekroć w treści artykułu jest mowa o ustawie to należy rozumieć przez to ustawę Prawo lotnicze.

³ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych, (Dz.U. z 2013 r. poz. 1378), zwane dalej „rozporządzeniem”.

Wstęp

W rozumieniu ustawy Prawo lotnicze, portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych⁴. Prof. E. Zabłocki uznając potrzebę doprecyzowania wskazanej w ustawie definicji podaje, że portem lotniczym jest lotnisko, ale wraz z obiektami i urządzeniami oraz obsługą naziemną przystosowanymi do przewozów lotniczych (pasażerów, bagażu, towarów, poczty)⁵. Rozszerzona definicja terminu port lotniczy akcentuje potrzebę właściwego przygotowania tego elementu infrastruktury punktowej transportu lotniczego do pełnionej funkcji. Każdy port lotniczy został wyposażony w rozbudowaną infrastrukturę, użytkowaną w podziale na strefę zastrzeżoną, dostępną dla statków powietrznych oraz strefę naziemną, ogólnodostępną, które łącznie zapewniają ciągłość prowadzenia podstawowej działalności. Działalność portu lotniczego obejmuje realizację następującego zakresu czynności: zabezpieczenia materiałowo-technicznego przylatujących statków powietrznych, zabezpieczenia nawigacyjnego i lotniskowego statków powietrznych wykonujących operacje startu i lądowania, a także naziemną obsługę pasażerów i ładunków⁶. Skala prowadzonej działalności oraz wielkość infrastruktury portu lotniczego są zależne od wielkości obsługiwanego ruchu lotniczego pasażerskiego i towarowego.

Zagadnienia dotyczące funkcjonowania obsługi naziemnej w porcie lotniczym są istotnym tematem do rozważań naukowych. Niewątpliwie ciągłość działalności portu lotniczego jest uzależniona od koordynacji i realizacji operacji oraz usług naziemnych, stąd wynika łatwość powiązania obsługi naziemnej z jakością funkcjonowania transportu lotniczego. Jednocześnie efektywna i bezpieczna obsługa naziemna w porcie lotniczym wnosi istotny wkład w skuteczne wykorzystanie lotniczej infrastruktury transportowej⁷. Zapewnienie sprawnej i fachowej obsługi naziemnej w efekcie przyczynia się do redukcji kosztów i czasu operacji dla linii lotniczych, co jak się wydaje jest efektem sprawnego i efektywnego zarządzania.

Istnieje potrzeba wskazania znaczenia obsługi naziemnej portu lotniczego dla transportu lotniczego poprzez dokonanie charakterystyki poszczególnych zagadnień związanych z prowadzeniem i wykonywaniem tej działalności przez podmioty uprawnione do obsługi przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych, poczynając od kwestii teoretycznych.

Dla potrzeb niniejszego artykułu za przedmiot rozważań przyjęto kwestie terminologii i typologii w zakresie funkcjonowania obsługi naziemnej w porcie lotniczym w kontekście zarządzania w przedmiotowym porcie lotniczym. Celem przeprowadzonych badań, tj. przeprowadzonej analizy dokumentów prawnych, było usystematyzowanie wiedzy na temat podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym. Wobec tak zarysowanego celu badań podjęto próbę odpowiedzi na poniższą listę pytań:

⁴ Ustawa, art. 2 pkt 17.

⁵ E. Zabłocki, *Lotnictwo cywilne. Lotnictwo służb porządku publicznego. Klasyfikacje, funkcje, struktury, operacje*, Warszawa: Akademia Obrony Narodowej, 2006, s. 15.

⁶ J. Liwiński, *Działalność polskich portów lotniczych w 2011 roku*, Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC, 2011, s. 2.

⁷ Dyrektywa Rady nr 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 272 z 25.10.1996), s. 2.

- jakie typy podmiotów są uprawnione do świadczenia obsługi naziemnej w porcie lotniczym i jaki są wobec nich stawiane wymogi formalne?
- jakie kategorie usług i czynności są realizowane w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych?
- jakie są warunki wykorzystywania infrastruktury portu lotniczego do prowadzenia działalności przez podmioty uprawnione do świadczenia obsługi naziemnej?

Poznanie i uporządkowanie teorii dotyczącej świadczenia obsługi naziemnej jest niezbędne dla potrzeb efektywnego zarządzania w porcie lotniczym. Na tej teoretycznej podstawie prowadzone będą dalsze, przyszłe rozważania o zarządzaniu, jako „konstruowaniu rzeczywistości z dostępnych zarządzającemu elementów: pomysłów, ludzi i relacji między nimi, instytucji formalno-prawnych, środków materialnych (maszyn, urządzeń, budynków, materiałów, wyrobów gotowych itp.) i pieniężnych, a także praw do dysponowania nimi”⁸. Działania będą zmierzały do realizacji czterech podstawowych funkcji zarządzania w tym obszarze, tj. planowania, organizowania, kierowania oraz kontrolowania.

Wśród dostępnej literatury niewiele jest publikacji odnoszących się do kwestii związanych z zarządzaniem podmiotami realizującymi obsługę naziemną w porcie lotniczym⁹. Dostrzeżona luka stała się pobudką do podjęcia dalszych badań w tym obszarze.

Uprawnienia do świadczenia obsługi naziemnej w porcie lotniczym

Wskazane zostały podmioty, które mogą świadczyć usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym, tj.: zarządzający lotniskiem, przewoźnicy lotniczy, przedsiębiorcy oraz podmioty, które wykonują obsługę naziemną w ramach działalności prowadzonej na swoją rzecz. Kolejno dokonano klasyfikacji podmiotów według kryterium obowiązku uzyskiwania zezwolenia na prowadzenie przedmiotowej działalności i dokonano wstępnej ich charakterystyki.

Grupa I: podmioty posiadające obowiązek uzyskiwania zezwolenia na świadczenie obsługi naziemnej

Zasadniczo wykonywanie działalności gospodarczej na lotnisku użytku publicznego¹⁰ w zakresie obsługi naziemnej statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku realizowane na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych wymaga uzyskania zezwolenia¹¹ (tak samo jest w przypadku

⁸ Koźmiński A.K., *Zarządzanie*, [w:] A.K. Koźmiński, W. Piotrowski (red.), *Zarządzanie. Teoria i praktyka*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 1996, s. 130.

⁹ Zob. dużą wartość naukową dla przedstawienia zakresu działalności agentów handlingowych w czasie obsługi naziemnej statków powietrznych w porcie lotniczym jest artykuł: T. Compa, *Obsługa statków powietrznych w porcie lotniczym*, „Logistyka” 2013, nr 6.

¹⁰ Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy, za lotnisko użytku publicznego uważa się lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.

¹¹ Ustawa, art. 173 ust. 1 pkt 2.

działalności gospodarczej prowadzonej w zakresie zarządzania lotniskiem¹²). O zezwolenie na prowadzenie obsługi naziemnej może ubiegać się:

- zarządzający lotniskiem – podmiot, którego zadaniem jest administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego, a także koordynacja i kontrola działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym lub w danym systemie portowym, wykonywane w zależności od sytuacji oddzielnie lub w powiązaniu z inną działalnością¹³; dla zarządzającego lotniskiem zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej może być wydane łącznie z zezwoleniem na zarządzanie lotniskiem;
- przewoźnik lotniczy – podmiot, który jest uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych (podstawa uprawnienia jest różna, dla polskich przewoźników lotniczych – koncesja, dla obcych przewoźników lotniczych – akt właściwy organu obcego państwa¹⁴);
- agent obsługi naziemnej - przedsiębiorca wykonujący dla przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych jedną lub więcej kategorii usług¹⁵.

W rozporządzeniu określono, jakie elementy formalne powinien zawierać wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej przez agenta obsługi naziemnej oraz wykaz dokumentacji, którą należy dołączyć do składanego wniosku. Zezwolenie w drodze decyzji administracyjnej wydaje, odmawia jego wydania oraz cofa Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zezwolenie jest udzielane na czas oznaczony, tj. nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat¹⁶. W kontekście omawiania kwestii formalnych warto podkreślić, że obsługa naziemna statków powietrznych wykonywana na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie obsługi materiałów niebezpiecznych oraz zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe poza obowiązkiem posiadania zezwolenia podlega certyfikacji¹⁷.

Zezwolenie jest udzielane przedsiębiorcy spełniającemu wymagania dotyczące zdolności finansowej, bezpieczeństwa urzędów i osób, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej¹⁸. Zarządzający lotniskiem, agenci obsługi naziemnej i przewoźnicy lotniczy świadczący usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym, w którym roczna wielkość ruchu wynosi co najmniej 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów są zobowiązani:

- prowadzić odrębną rachunkowość dotyczącą działalności w zakresie obsługi naziemnej,
- zapewnić odpowiedni poziom usług, a także bezpieczeństwa, ochrony urzędów, statków powietrznych, wyposażenia oraz osób,
- zapewnić odpowiedni poziom ubezpieczenia oraz ochrony środowiska.

¹² Ustawa, art. 173 ust. 1 pkt 1.

¹³ Rozporządzenie, § 2 pkt 3.

Warto dodać, że zarządzający portem lotniczym wykonujący obsługę naziemną jest zobowiązany nie subwencjonować działalności związanej z obsługą naziemną z wpływów, które osiąga z pełnienia funkcji zarządzającego lotniskiem (patrz. Ustawa, art. 178 ust. 2).

¹⁴ Ustawa, art. 2 pkt 16.

¹⁵ Rozporządzenie, § 2 pkt 4.

¹⁶ Zezwolenie dla przedsiębiorcy wybranego w drodze konkursu jest udzielane na okres nie dłuższy niż 7 lat.

¹⁷ Ustawa, art. 160 ust. 3 pkt 4 lit. a i b, z wyjątkiem wykonywanej przez przewoźników lotniczych obsługi naziemnej własnych statków powietrznych i ładunków.

¹⁸ Ustawa, art. 177 ust. 3.

Zezwolenie na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie obsługi naziemnej w porcie lotniczym może zostać przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego cofnięte lub może zostać zmieniony jego zakres¹⁹.

Grupa II: podmioty, których obowiązek uzyskiwania zezwolenia na świadczenie obsługi naziemnej nie dotyczy

Z obowiązku posiadania zezwolenia zwolnieni są przewoźnicy wykonujący obsługę naziemną własnych statków powietrznych²⁰, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty oraz podmioty wykonujące obsługę naziemną w ramach działalności prowadzonej na swoją rzecz²¹.

Agenci obsługi naziemnej oraz przewoźnicy lotniczy wykonujący własną obsługę naziemną statków powietrznych mają swobodny dostęp do świadczenia przedmiotowej działalności. Zastrzega się jednak, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego²² oraz zarządzający portem lotniczym²³ mogą wprowadzić ograniczenia w liczbie podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich. Ograniczenia można zastosować również w przypadku liczby przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną statków powietrznych, załóg, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty na zasadach określonych w ustawie²⁴. Zarządzający lotniskiem o wprowadzanych ograniczeniach informuje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz dokonuje wyboru przedsiębiorcy mającego świadczyć usługi obsługi naziemnej na podstawie kryteriów obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących.

Podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych, jako organizacja o charakterze społeczno-techniczny w zarządzaniu

Podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich to przykład organizacji tworzonej przez elementy społeczne: cele i zadania, ludzi oraz elementy techniczne: strukturę formalną oraz wyposażenie i technikę. Każdy z wymienionych składników stanowi mniejszy podzbiór, i tak:

- cele i zadania, to m.in.: misja, „wiązka celów”, „drzewo celów” oraz zadania;
- ludzie, to m.in. kwalifikacje, umiejętności, predyspozycje, motywacja, stosunki międzyludzkie;

¹⁹ Szerz. Uzyskaj zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej, <https://www.biznes.gov.pl/opisy-procedur/-/proc/332-zezwolenie-na-obsluge-naziemna>, 1.01.2018 r.

²⁰ Zob. definicję własnej obsługi naziemnej w rozporządzeniu § 2 pkt 5.

²¹ Ustawa, art. 173 ust. 1a pkt 1 i 2.

²² Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wprowadzić wskazane ograniczenie dla podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, w portach lotniczych, w których w poprzedzającym roku wprowadzenia ograniczenia roczna wielkość ruchu jest równa lub większa niż 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton towarów (patrz. Ustawa, art. 176b ust. 2 pkt 1).

²³ Zarządzający portem lotniczym może wprowadzić wskazane ograniczenie dla podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, w pozostałych portach lotniczych (poza portami lotniczymi, w których ograniczenia wprowadza Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego), mając na celu optymalizację zarządzania portem lotniczym (patrz. Ustawa, art. 176b ust. 2 pkt 2).

²⁴ Patrz. Ustawa, art. 176b ust. 3 pkt 1 i 2.

- struktura formalna, to m.in. hierarchia, schemat organizacyjny, zakres czynności, instrukcje;
- wyposażenie i technika, to m.in. know-how, wytwarzanie i przetwarzanie danych²⁵.

Funkcjonowanie podmiotów uprawnionych do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich należy rozpatrywać w środowiskowym kontekście zarządzania. Organizacja (tu rozumiana, jako przedsiębiorstwo) funkcjonuje w ramach pewnego otoczenia zewnętrznego i jego dwóch warstw: otoczenia ogólnego i celowego i jest zależna od warunków oraz sił tworzących jej otoczenie wewnętrzne. Otoczenie ogólne tworzą wymiary: ekonomiczny, technologiczny, socjokulturowy, prawno-polityczny oraz międzynarodowy, a otoczenie celowe: konkurenci, klienci, dostawcy, sojusznicy strategiczni, regulatorzy, związki zawodowe i właściciele²⁶.

Wskazanie teoretycznych podstaw funkcjonowania podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na potrzeby osób trzecich w ramach otoczenia wewnętrznego i zewnętrznego organizacji stanowi podstawę do prowadzenia przyszłych badań w kontekście funkcjonowania tych podmiotów na rynku.

Zakres usług obsługi naziemnej

Znajomość zakresu usług obsługi naziemnej jest istotna dla dalszych rozważań na temat przyszłości i kierunków doskonalenia tej działalności. Jak podaje Komisja Europejska, za wynikami prezentowanymi przez EUROCONTROL²⁷, jakość i wydajność usług w portach lotniczych wymaga poprawy, w związku z faktem, iż znakomita większość opóźnień w transporcie lotniczym jest generowana na etapie postoju w porcie lotniczym.

Wydawane zezwolenie dla podmiotu uprawnionego dotyczy konkretnej kategorii usług obsługi naziemnej lub rodzajów usług w poszczególnych kategoriach. Zezwolenie wydawane jest na podstawie złożonego wniosku oraz uiszczonej opłaty lotniczej, której wysokość jest uzależniona od kategorii, w ramach której wykonywana jest dana usługa naziemna w porcie lotniczym. Są to zarówno usługi podstawowe, jak i usługi o charakterze technicznie zaawansowanym. Dla zobrazenia szerokiego zakresu działań, jakie mogą realizować podmioty uprawnione do świadczenia obsługi naziemnej w porcie lotniczym na rzecz linii lotniczych, kategorie usług i poszczególne czynności w ramach nich świadczone zostały przedstawione w postaci tabeli (tab. 1).

²⁵ K. Bolesta-Kukułka, *Świat organizacji*, [w:] A. K. Koźmiński, W. Piotrowski (red.), *Zarządzanie. Teoria i praktyka*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 1996, s. 46.

²⁶ R. W. Griffin, *Podstawy zarządzania organizacjami*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 2000, s. 102.

²⁷ Patrz. MEMO/11/857: Europejskie porty lotnicze: wyzwania w perspektywie roku 2030, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-857_pl.htm, 1.01.2017 r.

Tabela 1. Kategorie usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych

Kat.	Wykaz usług	Rodzaj usług
1.	Obsługa w zakresie administracji naziemnej i nadzoru	<ul style="list-style-type: none"> • reprezentacja i kontakty z władzami lokalnymi lub innymi instytucjami, regulowanie płatności w imieniu przewoźnika lotniczego lub innego użytkownika statku powietrznego oraz zapewnienie pomieszczeń biurowych dla jego przedstawicieli; • kontrola załadowania, przyjmowanie wiadomości i telekomunikacja; • obsługa, przechowywanie i administracja urządzeń ładunkowych; • inne czynności nadzoru przed, w czasie i po zakończeniu lotu oraz inne czynności administracyjne na żądanie przewoźnika lotniczego lub innego użytkownika statku powietrznego.
2.	Obsługa pasażerów	<ul style="list-style-type: none"> • wszelka pomoc świadczona pasażerom przylatującym, odlatującym, przesiadającym się, w tym sprawdzanie biletów i dokumentów podróży, rejestrowanie bagażu i przemieszczanie go do sortowni.
3.	Obsługa bagażu	<ul style="list-style-type: none"> • obsługa naziemna bagażu na terenie sortowni, jego sortowanie, przygotowywanie go do odlotu, załadowywanie i wyładowywanie z urządzeń służących do przemieszczania go ze statku powietrznego do sortowni i w drugą stronę, jak również transport bagażu z sortowni na teren odbioru bagażu.
4.	Obsługa towarów i poczty	<ul style="list-style-type: none"> • w zakresie ładunków: fizyczna obsługa wywozu, transferu i przywozu, obsługa w zakresie związanych z tym dokumentów, procedur celnych i stosowania procedury bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności; • w zakresie poczty: fizyczna obsługa poczty przylatującej lub odlatującej, obsługa w zakresie związanych z tym dokumentów i stosowanie procedury w zakresie bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.
5.	Obsługa płytowa	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem*; • pomoc w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń*; • łączność między statkiem powietrznym i podmiotem wykonującym usługi w części lotniczej portu lotniczego*; • załadunek i rozładunek statku powietrznego, w tym zapewnienie i obsługę odpowiednich urządzeń, jak również transport załogi i pasażerów między statkiem powietrznym i terminalem, transport bagażu między statkiem powietrznym i terminalem; • dostarczenie i obsługę właściwych urządzeń do uruchamiania silników; • holowanie statku powietrznego przed startem i po lądowaniu, jak również zapewnienie urządzeń odpowiednich do tego celu; • transport do statku powietrznego, załadowanie na statek powietrzny i wyładowanie ze statku powietrznego żywności i napojów. <p>(* - o ile usługi te nie są wykonywane przez służbę ruchu lotniczego lub zarządzającego portem lotniczym)</p>
6.	Obsługa statków powietrznych	<ul style="list-style-type: none"> • czyszczenie statku powietrznego na zewnątrz i wewnątrz, czyszczenie toalet i zaopatrywanie w wodę; • chłodzenie i ogrzewanie kabiny, usuwanie śniegu i lodu, odladzanie statku powietrznego; • ponowne zaopatrzenie kabiny w odpowiednie wyposażenie, przechowywanie tego wyposażenia.
7.	Obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe	<ul style="list-style-type: none"> • organizację i wykonywanie czynności tankowania i roztankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrola jakości i ilości dostaw paliwa; • neutralizację resztek materiałów napędowych.

8.	Obsługa w zakresie utrzymania statków powietrznych	<ul style="list-style-type: none"> • rutynowe czynności dokonywane przed lotem; • nierutynowe czynności wykonywane na żądanie przewoźnika lotniczego lub innego użytkownika statku powietrznego; • obsługę administracyjną oraz dostarczanie części zapasowych i odpowiedniego sprzętu; • występowanie o rezerwację lub rezerwowanie odpowiedniego miejsca do parkowania lub hangaru.
9.	Obsługa w zakresie operacji lotniczych i czynności administracyjnych związanych z załogą	<ul style="list-style-type: none"> • przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu; • pomoc podczas lotu, w tym przekazywanie nowych poleceń, jeżeli jest to potrzebne; • czynności po wykonaniu lotu; • czynności administracyjne związane z załogą.
10.	Transport naziemny	<ul style="list-style-type: none"> • organizację i realizację przewozu załogi, pasażerów, bagażu, ładunków między różnymi terminalami w tym samym porcie lotniczym, z wyłączeniem jednak przewozu między statkiem powietrznym i innym punktem znajdującym się w granicach tego samego portu lotniczego; • każdy specjalny transport wykonywany na żądanie przewoźnika lotniczego lub innego użytkownika statku powietrznego.
11.	Obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych w żywność i napoje (catering)	<ul style="list-style-type: none"> • utrzymywanie kontaktów z dostawcami i zarządzanie administracyjne; • przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania; • czyszczenie tego sprzętu; • przygotowanie i dostawa sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 r.

Obsługa naziemna w porcie lotniczym obejmuje szeroki zakres czynności o charakterze pomocniczym w stosunku do wykonywania przewozów lotniczych, świadczonych na rzecz przewoźników lotniczych na terenie portu lotniczego²⁸. Często w kontekście obsługi naziemnej używane jest sformułowanie proces obsługi pasażerów, samolotów i bagażu w porcie lotniczym, co podkreśla, że jest to zbiór czynności, wzajemnie ze sobą powiązanych, następujących w ustalonej kolejności po sobie, których realizacja jest niezbędna dla zapewnienia bezpieczeństwa i wysokiej jakości usług lotniczych.

Ceny za świadczenie poszczególnych usług obsługi naziemnej mogą być negocjowane. W praktyce na dużych lotniskach działalność prowadzi większa liczba agentów obsługi naziemnej, co skutecznie zabezpiecza linie lotnicze przed windowaniem cen na zbyt wysokie poziomy przez tych usługodawców. W przypadku lotnisk mniejszych, zarządzający lotniskiem stara się prowadzić obsługę naziemną lub jest z nią powiązany, co jest gwarantem ustanowienia rozsądnych cen²⁹.

Jakość obsługi naziemnej świadczonej w porcie lotniczym determinuje czas i koszt obsługi samolotu. Podkreśla się, iż obsługa naziemna powinna być zorganizowana na zasadach równego traktowania przedsiębiorców świadczących tę obsługę oraz obsługiwanych użytkowników portu lotniczego, którzy mają prawo swo-

²⁸ MEMO/11/857: Europejskie porty lotnicze: wyzwania w perspektywie roku 2030, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-857_pl.htm, 1.01.2017 r.

²⁹ Patrz: J. Sztucki, *Organizacja systemu komunikacji lotniczej w Polsce*, [w:] J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac, M. Szczelina (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław: Wydawnictwo Naukowe Dolnośląska Szkoła Wyższa, 2011, s. 22.

bodnego wyboru podmiotu, który będzie świadczył na ich rzecz obsługę naziemną, z zastrzeżeniem, że podmiot ten jest do prowadzenia takiej działalności uprawniony.

Zarządzanie urządzeniami i przestrzenią lotniska dla zapewnienia obsługi naziemnej w porcie lotniczym

Zarządzający portem lotniczym udostępnia agentom obsługi naziemnej, przewoźnikom lotniczym oraz innym użytkownikom statków powietrznych scentralizowaną infrastrukturę, urządzenia i powierzchnie lotniska. Infrastruktura scentralizowana obejmuje głównie następujące elementy:

- jednolity system odpraw pasażerów i bagażu wraz z wyposażeniem tego systemu,
- taśmociągi służące do transportu bagażu wewnątrz terminalu portu lotniczego,
- instalacje dostawy wody pitnej i odprowadzania ścieków,
- płyty przeznaczone do odladzania samolotów wraz z systemem utylizacji odpadów powstających w wyniku odladzania,
- pomieszczenia sortowania bagażu wraz z taśmociągami dla bagaży pasażerów odlatujących i przylatujących,
- centralny system dystrybucji paliwa,
- system łączności naziemnej,
- system informacji lotniskowej³⁰.

Listę elementów i urządzeń wchodzących w skład infrastruktury scentralizowanej portu lotniczego opracowuje zarządzający portem lotniczym w postaci wykazu³¹ oraz niezwłocznie po jego ogłoszeniu przekazuje go Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Udostępnianie elementów infrastruktury scentralizowanej powinno odbywać się w sposób umożliwiający agentom obsługi naziemnej, przewoźnikom lotniczym oraz innym użytkownikom statków powietrznych wykonywanie działalności, przy jednoczesnym umożliwieniu prowadzenia efektywnej i uczciwej konkurencji oraz zapewnieniu bezpiecznego i prawidłowego funkcjonowania portu lotniczego. Zarządzający portem lotniczym może pobierać opłaty³² za użytkowanie infrastruktury scentralizowanej oraz za dostęp do powierzchni i urządzeń lotniska. Opłaty takie są ustalane na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów³³. Zestawienie wysokości opłat wraz z zasadami ich pobierania i naliczania oraz uzasadnieniem ich pobierania zarządzający portem lotniczym przekazuje i ogłasza Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, agentom obsługi naziemnej, przewoźnikom lotniczym oraz innym użytkownikom statków powietrznych. Co najmniej raz w roku zarządzający portu lotniczego przeprowadza konsultacje z komitetem przewoźników lotniczych – jeśli w danym porcie lotniczym,

³⁰ Rozporządzenie, § 33 ust. 1.

³¹ W związku z zapisem § 33 ust. 3 rozporządzenia zarządzający portem lotniczym jest zobowiązany do publikacji na stronie internetowej lotniska wykazu elementów i urządzeń wchodzących w skład scentralizowanej infrastruktury.

³² W przypadku, gdy dostęp do urządzeń portowych uzasadnia fakt wprowadzenia opłat.

³³ Szczegóły ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury scentralizowanej oraz za dostęp do powierzchni i urządzeń lotniska zostały opisane w rozporządzeniu, rozporządzenie, § 36 ust. 3.

taki komitet został powołany – oraz ze wszystkimi agentami obsługi naziemnej w sprawie wysokości opłat i warunków użytkowania scentralizowanej infrastruktury oraz powierzchni i urządzeń lotniska. Podczas konsultacji omawia się również plany inwestycyjne o dużej skali, które mogą determinować zmiany w wysokości opłat za użytkowanie.

Podsumowanie

Obsługa naziemna w porcie lotniczym, choć uznawana za pomocniczą wobec prowadzonej działalności lotniczej, jest fundamentem efektywnego transportu lotniczego. Jakość usług naziemnych dostarczanych przez podmioty w porcie lotniczym wpływa bezpośrednio na bezpieczeństwo każdej operacji lotniczej, stąd dbałość w doborze agentów obsługi naziemnej i konieczność uzyskiwania przez te podmioty zezwoleń i certyfikatów. Uogólniając zezwolenie na prowadzenie obsługi naziemnej zobowiązane są posiadać podmioty świadczące taką działalność na rzecz osób trzecich. Z obowiązku posiadania zezwolenia zwolnieni są przewoźnicy lotniczy w ramach prowadzenia własnej obsługi naziemnej oraz podmioty wykonujące obsługę naziemną w ramach działalności prowadzonej na swoją rzecz. Prawodawca określił szczegółowe warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, a także warunki jakie musi spełniać ubiegający się o nie podmiot. Zakres usług prowadzonych w ramach obsługi naziemnej jest szeroki, został opisany w postaci załącznika do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 roku w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych. Podmioty świadczące obsługę naziemną dla zapewnienia właściwej jakości i wysokiego poziomu bezpieczeństwa usług wykorzystują scentralizowaną infrastrukturę, urządzenia i powierzchnię lotniska.

Przedstawienie podstawowej terminologii i typologii w zakresie świadczenia obsługi naziemnej stanowi otwarcie dla cyklu rozważań służącemu określeniu roli i znaczenia obsługi naziemnej w zapewnianiu bezpieczeństwa transportu lotniczego. Cel ten planuje się osiągnąć etapowo, poprzez:

- uściślenie na bazie dostępnej literatury aparatury pojęciowej dotyczącej obsługi naziemnej w porcie lotniczym;
- zaprezentowanie danych dotyczących przeznaczenia, zakresu realizowanych zadań i sposobów organizacji podmiotów świadczących obsługę naziemną oraz ich roli w zapewnianiu najwyższych standardów bezpieczeństwa i jakości obsługi pasażerów w transporcie lotniczym
- analizę otoczenia dalszego i bliższego podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym;
- ocenę zasadności funkcjonowania koncepcji zarządzania przez jakość w obsłudze naziemnej w kontekście zapewniania bezpieczeństwa transportu lotniczego
- promowanie i upowszechnianie rozwiązań projakościowych służących utrzymywaniu standardów bezpieczeństwa w działalności podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym;

- wskazanie możliwych kierunków doskonalenia jakości działań podmiotów świadczących obsługę naziemną na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego.

Bibliografia

- Compa T., *Obsługa statków powietrznych w porcie lotniczym*, „Logistyka” 2013, nr 6.
- Dyrektywa Rady nr 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 272 z 25.10.1996).
- Europejskie porty lotnicze: wyzwania w perspektywie roku 2030, MEMO/11/857, Bruksela, 1.12.2001 r.
- Griffin R.W., *Podstawy zarządzania organizacjami*, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2000.
- Koźmiński A.K., Piotrowski W., *Zarządzanie. Teoria i praktyka*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 1996.
- Liwiński J., *Działalność polskich portów lotniczych w 2011 roku*, Warszawa, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC, 2011.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych (Dz.U. z 2013, poz. 1378).
- Sztucki J., Gąsior M., Zając G., Szczelina M., *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław, Wydawnictwo Naukowe Dolnośląska Szkoła Wyższa, 2011.
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2002 Nr 130 poz. 1112).
- Zabłocki E., *Lotnictwo cywilne. Lotnictwo służb porządku publicznego. Klasyfikacje, funkcje, struktury, operacje*, Warszawa, Akademia Obrony Narodowej, 2006.

Strony internetowe

- www.biznes.gov.pl: Uzyskaj zezwolenie na wykonywanie usług obsługi naziemnej, <https://www.biznes.gov.pl/opisy-procedur/-/proc/332-zezwolenie-na-obslugu-naziemna>.
- www.europa.eu: MEMO/11/857: Europejskie porty lotnicze: wyzwania w perspektywie roku 2030, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-857_pl.htm