

VŠB – Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Založení provozovatele odbavení letadel
Establishment of Aircraft Handling Operator

Student: Bc. Ondřej Bzonek
Vedoucí práce: Ing. Michal Červinka, Ph.D.

Ostrava 2016

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Ondřej Bzonek**
Studijní program: N2301 Strojní inženýrství
Studijní obor: 2301T003 Dopravní technika a technologie
Specializace: 40 Letecká doprava
Téma: **Založení provozovatele odbavení letadel
Establishment of Aircraft Handling Operator**
Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod do problematiky
2. Legislativní požadavky
3. Technické požadavky
4. Ekonomické aspekty projektu
5. Závěr

Seznam doporučené odborné literatury:

KAZDA, A. LETISKÁ, DESIGN A PREVÁDZKA. 328. Publikace, 1. vydání, Žilina: Vysoká škola dopravy a spojov v Žilině: Edičné stredisko VŠDS, 1995.

Zákon o civilním letectví - č. 49/1997 Sb.

PRUŠA, J., a kol. Svět letecké dopravy. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training s.r.o., 2015, 647 stran. ISBN 978-80-260-8309-2.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michal Červinka, Ph.D.**

Datum zadání: 11.12.2015

Datum odevzdání: 16.05.2016



doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry

doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty

Prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě

.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- byl jsem seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména §35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a §60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu §12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě

.....

podpis studenta

ANOTACE DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bzonek, O. Založení provozovatele odbavení letadel. Diplomová práce. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2016, 88 s. Vedoucí práce: Červinka, M.

Diplomová práce se zabývá problematikou založení společnosti poskytující služby pozemního odbavení na letišti a shrnuje legislativní, ekonomické a technické požadavky kladené na nově vznikající poskytovatele odbavovacích služeb.

Klíčová slova: Odbavení letadel, pozemní odbavení, odbavovací služby, handling, letiště, založení provozovatele odbavení

ANNOTATION OF DIPLOMA THESIS

Bzonek, O. Establishment of Aircraft Handling Operator. Diploma thesis. Ostrava: VSB – Technical University of Ostrava, 2016, 88 p. Thesis head: Červinka, M.

This diploma thesis deals with problems around establishing of aircraft handling operator and summarize legislative, economic and technical requirements for new-established handling services operator.

Key words: Aircraft handling, ground handling, handling services, airport, aircraft handler establishment

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu své diplomové práce Ing. Michalovi Červinkovi, Ph.D. za odbornou pomoc, teoretické i praktické rady a čas, který mi věnoval při jejím zpracování. Dále bych rád poděkoval pracovníkům handlingu Letiště Ostrava za umožnění pořízení fotografií jejich techniky a za odpovědi na mé podivné dotazy. Rovněž bych chtěl poděkovat paní Bc. Janě Šimečkové z Městského úřadu v Bílovci za ochotu a pomoc při řešení problematiky živností. A nakonec bych chtěl poděkovat vědě a chemickému průmyslu za pokrok, který umožnil syntetickou výrobu různých povzbuzujících prostředků, jako například instantní káva a energetické nápoje, které udržely funkční mé kognitivní funkce v situacích, kdy jsem je nejvíc potřeboval.

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	9
ÚVOD	10
CÍL PRÁCE	12
1 POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL	13
1.1 Obchodní odbavení	13
1.1.1 Odbavovací proces	13
1.1.2 Způsoby odbavení cestujících	15
1.1.3 Specifika odbavení privátních cestujících.....	16
1.2 Technické odbavení	17
1.2.1 Specifika odbavení privátních letů.....	20
2 LEGISLATIVNÍ POŽADAVKY	22
2.1 Potřebná živnostenská oprávnění.....	27
2.2 Pojištění odpovědnosti za škody	28
2.3 Postup vyplnění žádostí o udělení souhlasu.....	29
2.3.1 Postup vyplnění žádosti A.....	29
2.3.2 Postup vyplnění žádosti B.....	34
2.3.3 Postup vyplnění žádosti C.....	36
3 TECHNICKÉ POŽADAVKY	38
3.1 Technické požadavky na odbavení cestujících a zavazadel.....	38
3.2 Technické požadavky na odbavení letadel.....	45
3.3 IATA Handling manual.....	55
4 EKONOMICKÉ ASPEKTY PROJEKTU.....	57
4.1 Vstupní náklady na založení provozovatele odbavení	57
4.2 Fixní náklady.....	59
4.3 Variabilní náklady	61

4.4 Bod zvratu	63
ZÁVĚR	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	68
SEZNAM PŘÍLOH	71
Příloha A	I
Příloha B	VII
Příloha C	XI

SEZNAM ZKRATEK

ADS-B	Automatic Dependent Surveillance – Broadcast	Automatické závislé sledování – vysílání (nepřekládá se)
APU	Auxiliary power unit	Pomocná motorová jednotka
GPU	Ground power unit	Pomocný pozemní zdroj
H24	Hour 24	Provoz v režimu 24/7
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
LL	Low lead	Nízký obsah olova
TKS	Tecalemit Kilfrost Sheepbridge Stokes	Výrobce systému ochrany proti námraze (nepřekládá se)
UTC	Coordinated Universal Time	Světový koordinovaný čas
UTC+1		Středoevropský čas
ÚCL		Úřad pro civilní letectví
VHF	Very high frequency	Velmi krátké vlny

ÚVOD

Tématem mé diplomové práce je postup založení poskytovatele odbavovacích služeb na letišti. Téma jsem si zvolil, protože již rok pracuji na pozici dispečera a zároveň handlingového agenta u společnosti Fly Service. Společnost Fly Service vznikla pro potřeby majitele mateřské společnosti, která vlastnila původně jeden letoun a postupem času se flotila rozrostla na celkem tři letouny, dva Cirrusy SR22 a jeden Piper Meridian. Jelikož majitel společnosti často cestoval letadlem na obchodní jednání, rozhodl se založit společnost, která za něj bude řešit veškerou administrativu kolem jeho letounů, včetně naplánování letu, zajištění handlingu a připravení letadla k letu.

V nově zrekonstruovaných prostorech na letišti Leoše Janáčka vznikla společnost, která poskytuje letům svého majitele nadstandartní servis, odbavení letu a kompletní operační zázemí 24 hodin denně. Koncept společnosti oslovil společníky a ti se rozhodli spolupodílet na zakoupení letounu Piper Meridian, ale také obchodní partnery, kteří využívají leteckou přepravu jako rychlý a pohodlný způsob dopravy.

Z toho důvodu jsem se rozhodl zjistit, co vše je potřeba, aby se společnost mohla stát poskytovatelem odbavovacích služeb na vybraném letišti. Určit, jak je tento proces složitý a jestli je pro společnost realizovatelný. Má diplomová práce je tedy analýzou legislativních, technických a finančních požadavků kladených na nově vznikajícího provozovatele odbavovacích služeb a zároveň by měla sloužit jako pomocník všem, nejen společnosti Fly Service, kteří se rozhodnou získat souhlas k poskytování některého z různých druhů služeb při odbavovacím procesu (plnění palivem, odbavení letadel, zásobování potravinami).

V první části práce shrnu a popíšu obecně proces odbavení letadel a cestujících na běžném letu dopravního letadla, krátce popíši jednotlivé činnosti a technické prostředky při nich používané. Protože ve svém zaměstnání přicházím především do styku s privátním a všeobecným letectvím, věnuji dvě podkapitoly popisu specifických požadavků privátních cestujících na odbavení svých letů.

V další části práce se již budu věnovat požadavkům kladených na nově vznikající provozovatele. Nejdříve specifikuji legislativní požadavky, určím potřebná živnostenská oprávnění a pojištění odpovědnosti za škody. Stěžejní částí kapitoly je sestavení postupu

pro vyplnění žádostí o udělení souhlasu k poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti.

Ve třetí kapitole seznámím čtenáře podrobněji s technickými prostředky používanými při odbavovacím procesu, které jsem okrajově zmínil v první kapitole, včetně praktické ukázky a určení úskalí při použití konkrétních druhů technických prostředků, ať už při odbavení cestujících, tak při pozemním odbavení letadel.

Nakonec v poslední kapitole ukážu na příkladu společnosti Fly Service, jaké finanční nároky jsou kladeny na společnost poskytující odbavovací služby malým privátním letounům, stanovím potřebné vstupní náklady pro založení společnosti, měsíční režijní náklady, variabilní náklady na provoz a stanovím bod zvratu při poskytování jednoho druhu služeb.

CÍL PRÁCE

Cílem diplomové práce je shrnout požadavky, které jsou kladeny na osoby nebo společnosti, jenž se rozhodly založit provozovatele odbavení letadel a chtějí poskytovat služby pozemního odbavení letadel a cestujících. Rovněž by měla sloužit jako návod a pomocník při získávání všech potřebných povolení a souhlasů a při rozhodování, jaký typ služeb bude poskytován, v jakém rozsahu a za použití jakého vybavení. Práce by měla posloužit nejen zájemcům o poskytování pozemního odbavení, ale také společnostem se zájmem o služby plnění leteckými palivy, či zásobování palubním občerstvením.

1 POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL

V kapitole pozemní odbavení letadel obecně přiblížím, co obnáší odbavení letadel, hlavně dopravních, a cestujících na letišti. Vysvětlím, ze kterých činností se odbavení sestává, a okrajově nastíním, jaké technické prostředky se při odbavovacím procesu používají. Podrobněji se budu technickým prostředkům samostatně věnovat v kapitole 3 Technické požadavky.

Odbavovací procesy můžeme rozřadit do dvou skupin:

- obchodní odbavení,
- technické odbavení.

1.1 Obchodní odbavení

Do této kategorie lze zařadit vše, co souvisí s odbavením pasažérů, zboží a zavazadel. Nejedná se jen o samotný odbavovací proces, ale také je zde zahrnuto zasílání provozních zpráv, vyúčtování poplatků, zpracování a příprava dokumentace. Specifické nároky na odbavení letu jsou kladeny privátními cestujícími, kteří cestují malými soukromými letadly. Odbavování privátních letů se budu věnovat v samostatné podkapitole. [1,4]

1.1.1 Odbavovací proces

Jelikož je proces odbavení složen z několika činností, které na sebe navzájem navazují, je zajištěna plynulost celého procesu a přijatelný komfort pro cestující. Souběžně s odbavením probíhá zpracovávání údajů o počtu cestujících, hmotnosti nákladu, a tedy určení správného naložení a vyvážení letadla. Rovněž jsou sestavovány provozní zprávy, které jsou odesílány do cílových destinací nebo letišť, kde má letadlo technické mezipřistání. [1]

Odbavení cestujících a zavazadel:

Odbavovací přepážka je místem, kde přímo probíhá odbavení cestujících, a sice vážení zavazadel a umístění zavazadlového lístku (label). Současně jsou zkontrolovány letenky a další potřebné doklady. Po úspěšné kontrole všech

potřebných dokladů je cestujícímu vystavena palubní vstupenka. Pokud cestující pokračuje z cílové destinace letu do další destinace, je mu vystavena palubní vstupenka i do dalších destinací, aby nemusel absolvovat odbavovací proces znovu. [1,11]

Při **pasové kontrole** je cizineckou policií cestujícímu zkontrolován cestovní pas a ostatní doklady. Je důležité, aby doklady měly správné údaje a byly platné. Pokud to daná země vyžaduje, je potřeba mít vízum nebo povolení cestovat do země. V rámci Evropy jsou cestující rozděleni do dvou skupiny: tzv. Schengen a non-Schengen cestující. Při cestách v rámci schengenského prostoru není potřeba pasovou kontrolu vůbec absolvovat. [1,11]

Bezpečnostní kontrola slouží k osobní prohlídce pasažérů. Cestující procházejí přes detektory kovů. Příruční zavazadlo spolu s kovovými předměty (například mobilní telefon, opasek, hodinky) je zkontrolováno rentgenovým zařízením. Podle druhu letiště je kontrola provedena buď ihned po pasové kontrole, nebo před nástupem do letadla. [11]

Tranzitní hala a odletové čekárny - v odletové hale je již cestující připraven k letu a pouze čeká na svůj odlet. Během čekání je cestujícím v tranzitním prostoru na většině mezinárodních letišť k dispozici mnoho druhů obchodů, kaváren a dalších zařízení. Na tranzitní přepážce přepravní společnosti si mohou cestující zjistit informace a svém letu (odložení letu, číslo nástupní brány) a také jsou jim zde překontrolovány palubní vstupenky. [1,11]

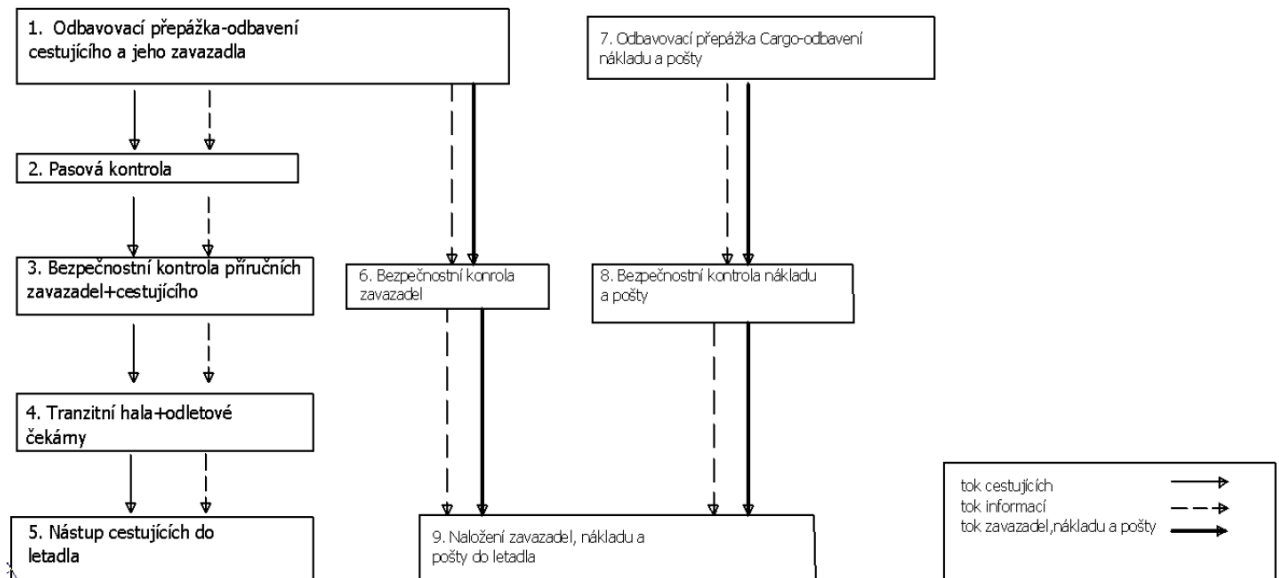
Nástup do letadla - před nástupem do letadla jsou cestujícím naposledy zkontrolovány palubní vstupenky (tím se zabrání, aby cestující nastoupili do nesprávného letadla). Počet odlétajících cestujících musí být shodný s počtem odbavených cestujících.

Bezpečnostní kontrola zavazadel je složena ze dvou kroků. Kontroly zapsaných a odbavených zavazadel, které cestující předají k rentgenové kontrole při odbavení, a kontroly nezapsaných zavazadel. [10]

Odbavovací přepážka Cargo - odbavení nákladu a pošty - zde probíhá příprava dokumentace pro odbavení daného nákladu, proclení, atd. [1]

Bezpečnostní kontrola nákladu a pošty - zde je využito opět rentgenového zařízení pro kontrolu zboží, v případě podezření na obsah nebezpečných předmětů také fyzické kontroly. [1,10]

Naložení zavazadel a pošty do letadla - samotná nakládka zavazadel a pošty do letadla. Je několik možností, jakým způsobem je náklad do letadla uložen. Buď volně, nebo na paletách, či do kontejnerů. Podrobněji se tímto tématem zabývám přímo v kapitole technické odbavení.[10,12]



Obrázek 1.1: Tok informací [3]

1.1.2 Způsoby odbavení cestujících

Samotné odbavení cestujících lze podle způsobu a použitých technologií rozdělit na čtyři základní typy:

- 1. Společné odbavení** – u tohoto typu odbavení si cestující může zvolit přepážku, u které bude odbaven. Samozřejmě vybírá z dostupných a otevřených přepážek. Cestující vyšších tříd by měli mít svou vlastní přepážku, která umožňuje jejich prioritní odbavení.[11]
- 2. Odbavení podle letu** – na rozdíl od předchozího způsobu odbavení, jsou u odbavení podle letu cestující rozřazeni k přepážkám, podle toho, kterým letem (linkou) letí. Každý let má předem přiřazenou jednu nebo více přepážek. Tento způsob odbavení je vhodný pro cestující, ale především pro personál, který má tak cestující již předem rozřazeny podle letů. Každá přepážka musí být označena cílovou destinací, číslem linky a letu, případně

leteckou společností. Rovněž je žádoucí mít zvláštní přepážku pro cestující letící v první třídě.[11]

3. **Odbavení u gatu** – tento způsob odbavení mohou použít pouze cestující, kteří již mají svá zavazadla odbavena (v hotelu, cestovní kanceláři), nebo mají pouze příruční zavazadlo (nízkonákladové linky) a mají vystaven palubní lístek.[11]
4. **Odbavení přes internet** – relativně nový způsob odbavení, který je prozatím použitelný pouze na vybraných letištích u některých společností. Je rozšířený hlavně u nízkonákladových aerolinek, protože cestující nízkonákladových letů mají zpravidla pouze příruční zavazadlo. Na stránce letecké společnosti je cestujícím vybrán příslušný let a místo v letadle (někdy za příplatek) a následně si vytisknou palubní lístek. Využitím tohoto druhu odbavení se často cestující vyhnou frontám při odbavování, čímž je zkrácen čas pročekaný na letišti.[11]

1.1.3 Specifika odbavení privátních cestujících

Zvláštní skupina s odlišnými požadavky na odbavení je tvořena cestujícími všeobecného letectví (general aviation) a tzv. business aviation. Jedná se o osoby cestující vlastními letadly se specifickými nároky na odbavení. Zpravidla požadují rychlé odbavení a vysoký standart služeb, za který jsou ochotni zaplatit. Rovněž je zřejmé, že z předchozích vyjmenovaných odbavovacích činností, se jich týkají jen některé. Ve většině případů je pouze provedena bezpečnostní kontrola cestujících a zavazadel a následně již transport k letadlu. Pokud mají cestující nebo posádky těchto letů nějakou dobu čekat v odletové hale, je z jejich strany požadován VIP salónek, kde mají možnost v klidu trávit čas, případně řešit pracovní záležitosti. Je velkou výhodou, je-li letiště vybaveno terminálem přímo určeným pro odbavení všeobecného a business letectví. Takový terminál bývá přímo uzpůsoben rozdílným požadavkům na odbavení, jež se stává díky tomu rychlé a pohodlné. Naopak jiná letiště se vůbec lety všeobecného a business letectví nezabývají, ani se nesnaží cestující tohoto typu jakkoliv marketingově oslovit. Ze zkušenosti však vím, že privátní cestující jsou ochotni platit vysoké částky za kvalitní služby, a proto by dle mého názoru neměla být tato skupina při návrhu handlingových služeb letiště opomíjena.

1.2 Technické odbavení

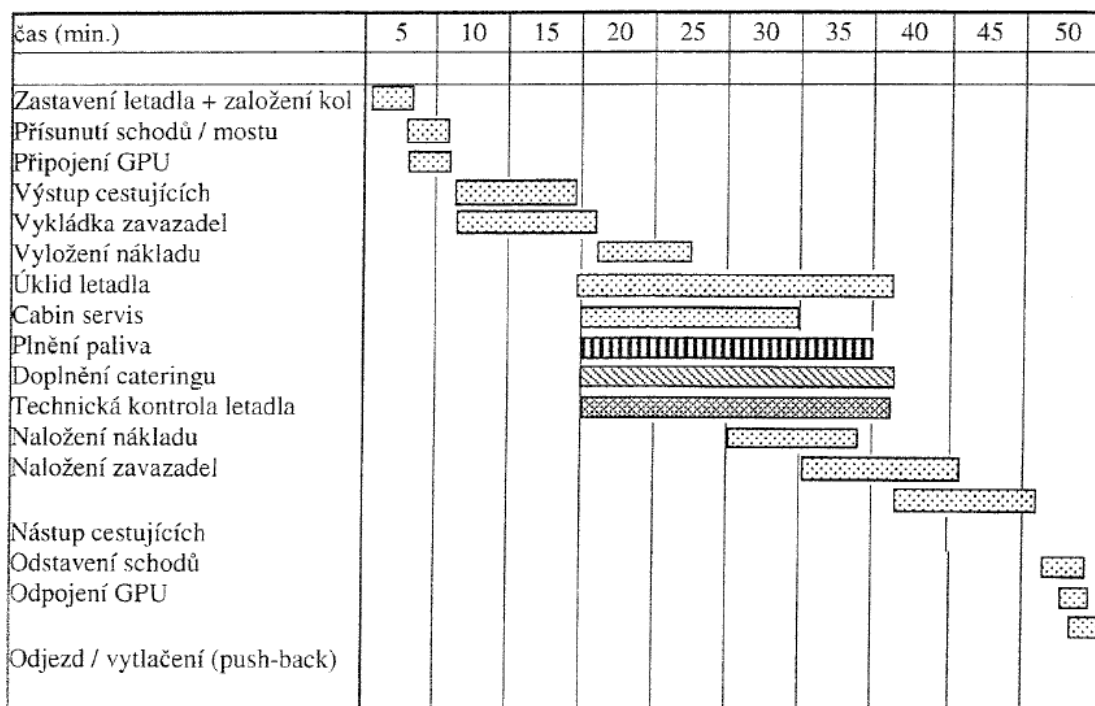
Technické odbavení zahrnuje operace související s fyzickým odbavením letadla, vykládkou/nakládkou letadla, nástupem/výstupem cestujících, plněním paliva a dalšími operacemi. Samotné technické odbavení lze rozdělit do několika, na sebe navazujících a někdy se překrývajících fází. K většině operací je potřeba specializovaných prostředků a vyškoleného personálu.

K procesu technického odbavení lze přistupovat ze tří základních pohledů:

1. Maximální využití vlastních prostředků a zařízení letadla.
2. Klasický přístup, kdy jsou využity letištní mobilní prostředky.
3. Využití odbavovacích ploch se zabudovaným vybavením bez mobilních prostředků. [1]

Je zřejmé, že každý způsob má svoje klady a zápory. Samozřejmě je možné kombinovat jednotlivé způsoby tak, aby bylo dosaženo optimálního a rychlého odbavení. Zvláště u nízkonákladových linek je dopravci tlačeno na handlingové společnosti, aby bylo odbavení provedeno co nejrychleji (například do 20 minut) a letadlo tak mohlo ihned letět, a tím bylo v maximální možné míře využito ke generování zisku. Využití těch či oněch prostředků ovlivňují následující faktory:

1. Typ linky (dlouhá nebo krátká)
2. Kapacita letiště
3. Využití stání pro letadla
4. Velikost odbavovaného letadla
5. Nejčastější rozsah technického odbavení [1,5]



Obrázek 1.2: Časový průběh odbavení letadla [5]

Stručný popis jednotlivých operací na odbavovací ploše:

1. **Příjezd letadla + založení kol:** na většině větších letišť jsou letadla naváděna pomocí vozidel FOLLOW ME a konečné navedení na stání pomocí vyškoleného pracovníka - signalisty (Marshall). Lépe vybavená letiště disponují systémem automatického navádění, jenž navádí letadlo směrově a vzdálenostně. Po zastavení a vypnutí motorů je letadlo zajištěno proti dalšímu pohybu podvozkovými klíny.[1]
2. **Přisunutí schodů/mostu:** Ke dveřím letadla jsou přisunuty mosty/schody umožňující pohodlné vystoupení cestujících. Nástupních prostředků je několik typů, jsou to: [1,12]
 - a) **Schody:** schodů může být několik druhů. Převážně menší letouny jsou vybaveny zpravidla vlastními schody. Dále se můžeme setkat s různými druhy pojízdných schodů - manuálně tlačné, tažené, nebo samohybné.
 - b) **Přepravní kabiny:** bývají na nákladních autech se zvedací nebo pevně nastavenou plošinou.
 - c) **Nástupní mosty:** mohou mít pohyblivou mostní konstrukci nebo statickou mostní konstrukci.

Každý z nástupních prostředků má své výhody a nevýhody. Jejich použití je tedy určeno nejen finančními prostředky, kterými při vybavování letiště provozovatel disponuje, ale také druhem a objemem provozu. Mezi hlavní výhody nástupních mostů patří vysoký komfort pro cestující a vysoká kapacita, na druhou stranu jsou nákladné na vybudování. Schody jsou naopak relativně levné, ale komfort pro cestující je nižší, hlavně nastupování a vystupování za zhoršených meteorologických podmínek je problematické. Na letiště s menším provozem jsou však naprosto dostatečné.

- 3. Připojení GPU:** Jednotka GPU (ground power unit) slouží jako pomocný pozemní zdroj energie pro stojící letadlo. Pomáhá snižovat hlukovou a emisní zátěž letiště a snižovat spotřebu paliva. Jednotek GPU je několik druhů podle velikosti odbavovaného letadla, anebo podle způsobu konstrukce. Může se jednat o mobilní vlečené/nesené zdroje, případně zdroje zabudované pod nástupním mostem.[1,12]
- 4. Výstup/nástup cestujících:** Výstup nebo nástup cestujících pomocí pojízdných schodů nebo nástupních mostů. Při použití nástupních mostů je proces vystupování rychlý a cestující pokračují plynule do letištního terminálu. Pokud jsou použity mobilní schody, jsou cestující nuceni překonat vzdálenost k letadlu pěšky přes letištní plochu. V případě delších vzdáleností k letadlu je vhodné přepravit cestující pomocí letištních autobusů. Zkrátí se tak čas potřebný pro nástup cestujících a rovněž je sníženo riziko, že některý z cestujících vstoupí do míst, kde je pohyb zakázán.[1]
- 5. Vykládka/nakládka zavazadel a nákladu:** Vykládání zavazadel probíhá zpravidla souběžně s výstupem cestujících. U některých menších letounů, kdy je nákladový prostor umístěn za sedadly cestujících, probíhá až po vystoupení cestujících z letadla. Samotný proces vykládky se liší podle toho, jestli je náklad v letadle umístěn volně nebo na paletách, či v kontejnerech. Vykládka volně loženého nákladu je provedena ručně s použitím dopravníkových pásů. Při vkládání palet nebo kontejnerů jsou využívány vysokozdvizné vozíky nebo nakládací plošiny. Se zavazadly je potřeba zacházet citlivě, avšak dostatečně rychle.[1,11,12]
- 6. Úklid letadla a palubní servis:** Tyto dvě činnosti spolu úzce souvisí a jsou prováděny současně. Interiér letadla je potřeba uklidit. Rozsah úklidu je určen

dopravcem (vysátí, výměna podhlavníků, atd.). Palubní servis zahrnuje doplnění pitné vody a odčerpání odpadní vody z toalet.[1,8]

7. **Plnění paliva:** Plnění paliva může být prováděno z mobilních prostředků (cisteren) nebo z hydrantového systému. Zatímco plnění z hydrantu je rychlejší, cisterna má výhodu ve své mobilitě a její schopnosti přijet kdekoliv na letišti a plnit letadla, která jsou umístěná i na vzdálenějších stanicích. Při plnění letadel během výstupu a nástupu cestujících je požadován požární dozor letištních hasičů.[1,25]
8. **Doplňkové služby:** Za určitých okolností mohou být dopravci požadovány další odbavovací služby. Může se jednat například o mytí nebo **odmrazování**. V zimních měsících může při delším stání letadla nebo při špatných povětrnostních podmínkách dojít k pokrytí letadla vrstvou sněhu či ledu. Tuto vrstvu je nutno před letem odstranit. Odmrazování je provedeno pomocí speciálních automobilů nebo plošin nástřikem odmrazovacích kapalin ve dvou fázích. V první fázi je odstraněn sníh z letadla pomocí nemrznoucích kapalin (de-ice) a v druhé fázi je proveden nástřik letounu hustou ochrannou nemrznoucí kapalinou zabráňující tvorbě námrazy, povlak je odtržen proudem vzduchu při vzletu letadla (anti-ice).

1.2.1 Specifika odbavení privátních letů

Je zřejmé, že stejně jako při odbavování cestujících letů business a všeobecného letectví, platí také u technického odbavení těchto letů určité odlišnosti. Pořadí činností zůstává stejné, některé z nich však není nutné nebo možné dělat, a naopak některé je potřeba dělat jinak. Například přistavení schodů se neprovádí, protože menší letadla bývají vybavena vlastními schody. Letadla všeobecného a business letectví většinou bývají parkována na odlehlejších stanicích, proto je vhodné cestující a posádky transportovat od letadla k terminálu pomocí vhodného dopravního prostředku. Pro tento účel jsou vhodné vícemístné dodávky.

Problémem v odbavování letů všeobecného letectví je absence unifikace konstrukce určitých letadlových celků. Tato skutečnost je nejvíce znatelná v případě, že je potřeba s letadlem manipulovat pomocí tahače. Každý z výrobců má vlastní způsob uchycení vlečné oje a poskytovatel odbavovacích služeb si tak buď musí pořídit několik různých tahačů pro v podstatě velmi podobné letadla, anebo od manipulace s malými

letadly úplně upustit a parkovat je tak, aby mohly opustit stání pomocí vlastních motorů. Alternativou je mít jeden tahač s několika různými nástavci alespoň pro nejčastěji odbavované typy letadel. S letadly o vzletové hmotnosti do zhruba 1,5 t lze manipulovat ručně pomocí jednoduché rukojeti. Pokud chce odbavovací společnost nabízet hangárovací prostory pro menší letadla, musí být vybavena odpovídajícími tahači, protože vjíždět a vyjíždět z hangáru pomocí motorů letadla není možné.

Stejně jako lze přepravu cestujících rozdělit na přepravu pomocí normálních a low-cost linek, tak i „malé“ letectví můžeme dělit podle podobného klíče. Lidé, kteří využívají letectví jako rychlou dopravu na obchodní jednání, jsou zpravidla ochotni platit za odbavovací služby, ale vyžadují vysoký komfort a prvotřídní kvalitu a rychlost služeb. Na druhou stranu existuje nemalé množství cestujících/pilotů, kteří chtějí platit za služby co nejméně, dokonce si je dělají sami, aby co nejvíce ušetřili. Poslední specifickou kategorií jsou výcvikové lety, kde je největší snaha stlačit ceny služeb na minimum.

Záleží na poskytovateli služeb, jestli se rozhodne oslovit cestující, kteří jsou ochotni platit za nadstandartní služby, nebo ponechá tuto kategorii letectví bez povšimnutí a lety všeobecného a business letectví bude odbavovat stejně a za stejných podmínek jako lety velkých dopravních letadel.

2 LEGISLATIVNÍ POŽADAVKY

Ve druhé kapitole se budu zabývat legislativními požadavky kladenými na společnost, která chce poskytovat služby při odbavovacím procesu. Přiblížím, jaké živnostenské oprávnění a pojištění odpovědnosti je potřeba mít, a hlavně jakým způsobem jsou vyplňovány žádosti o udělení souhlasu pro poskytování služeb při odbavovacím procesu.

Pro získání ucelené představy, jaké činnosti a služby patří do služeb pozemního odbavování, jsem do své diplomové práce vložil vybrané části konsolidovaného znění Směrnice rady Evropského společenství, ve které jsou tyto služby vyjmenovány a popsány z čeho se skládají. Směrnicí jsou rovněž stanoveny podmínky, za jakých může být na letišti omezen počet poskytovatelů odbavovacích služeb. Tyto podmínky by si měl důkladně nastudovat každý, kdo chce začít poskytovat odbavovací služby na letišti s malým počtem odbavených cestujících/nákladu, kde již operuje jiný provozovatel.

Výňatek z konsolidovaného znění Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství:

„Článek 2

Definice

d) "pozemním odbavováním" se rozumí služby poskytované na letišti uživatelům letiště, jak jsou popsány níže:

SEZNAM SLUŽEB POZEMNÍHO ODBAVOVÁNÍ

1. Pozemní správa a dozor zahrnují:

1.1 služby reprezentace a spolupráce s místními orgány nebo jinými osobami, vyplácení peněžních náhrad v zastoupení uživatele letiště a poskytování kancelářských prostor pro jejich zástupce,

1.2 kontrolu nákladu, předávání zpráv a telekomunikace,

1.3 manipulaci, skladování, údržbu a správu zařízení jednotkových nákladů,

1.4 veškeré ostatní dozorové služby před letem, během letu a po letu a veškeré ostatní správní služby požadované uživatelem letiště.

2. Odbavování cestujících zahrnuje veškeré druhy pomoci cestujícím při jejich příletu, odletu, tranzitu nebo přestupu včetně kontroly letenek a cestovních dokladů, registrace zavazadel a jejich přepravy do třídícího prostoru.

3. Odbavování zavazadel zahrnuje manipulaci se zavazadly v třídícím prostoru, jejich třídění, přípravu k odletu, nakládání na zařízení určené k jejich přemístování z letadla na třídící prostor a zpět a jejich vykládání z tohoto zařízení a přepravy zavazadel z třídícího prostoru do prostoru jejich vyzvedávání.

4. Manipulace s nákladem a poštou zahrnuje:

4.1 u nákladu: fyzickou manipulaci s vyváženým, převáženým a dováženým nákladem, manipulaci s příslušnými dokumenty, celní postupy a provádění veškerých záchovných postupů dohodnutých mezi stranami nebo vyžadovaných okolnostmi,

4.2 u pošty: fyzickou manipulaci s přicházející a odesílanou poštou, manipulaci s příslušnými dokumenty a provádění veškerých bezpečnostních postupů dohodnutých mezi stranami nebo vyžadovaných okolnostmi.

5. Manipulace na rampě zahrnuje:

5.1 řazení letadla na zemi při příletu a odletu za předpokladu, že tyto služby nejsou zajišťovány službou letového provozu,

5.2 pomoc při parkování letadla a zajišťování vhodných zařízení za předpokladu, že tyto služby nejsou zajišťovány službou letového provozu,

5.3 komunikaci mezi letadlem a poskytovatelem služeb na letištní ploše za předpokladu, že tyto služby nejsou zajišťovány službou letového provozu,

5.4 nakládání a vykládání letadla včetně zajišťování a obsluhování nezbytných prostředků a dopravu posádky a cestujících mezi letadlem a terminálem a dopravu zavazadel mezi letadlem a terminálem,

5.5 zajišťování a obsluhu vhodných prostředků pro startování motorů,

5.6 přemístování letadla při příletu a odletu, stejně jako zajišťování a obsluhu vhodných zařízení,

5.7 dopravu potravin a nápojů, jejich nakládání do letadla a vykládání z letadla.

6. Obsluha letadel zahrnuje:

- 6.1 vnější a vnitřní čištění letadla, obsluhu toalet a zásobníků na vodu,
- 6.2 chlazení a vyhřívání kabiny, odstraňování sněhu a ledu, odmrazování letadla,
- 6.3 úklid kabiny včetně jejího vhodného vybavení, skladování vybavení.

7. Manipulace s pohonnými hmotami a oleji zahrnuje:

- 7.1 organizování a provádění činností spojených s tankováním pohonných hmot a jejich vypouštěním, včetně skladování pohonných hmot a kontroly kvality množství dodávek pohonných hmot,
- 7.2 doplňování oleje a ostatních kapalin.

8. Údržba letadel zahrnuje:

- 8.1 běžnou obsluhu prováděnou před odletem,
- 8.2 obsluhu, která není běžná a je požadována uživatelem letiště,
- 8.3 zajišťování a správu náhradních dílů a vhodného vybavení,
- 8.4 vyžadování rezervace pro vhodné parkování nebo prostor hangáru pro provedení údržby.

9. Letové činnosti a správa posádky zahrnuje:

- 9.1 přípravu letu na odletovém letišti nebo na kterémkoliv jiném místě,
- 9.2 pomoc při příletu včetně nového odbavení, je-li třeba,
- 9.3 služby po skončení letu,
- 9.4 správu posádek.

10. Povrchová doprava zahrnuje:

- 10.1 pořádání a provádění dopravy posádky, cestujících, zavazadel, nákladu a pošty mezi různými terminály stejného letiště, vyjma dopravu mezi letadlem a kterýmkoliv jiným místem v obvodu stejného letiště,
- 10.2 veškerou zvláštní dopravu požadovanou uživatelem letiště.

11. Zásobovací služby zahrnují:

- 11.1 spolupráci s dodavateli a s jejich vedením,
- 11.2 skladování potravin a nápojů a vybavení nezbytného pro jejich přípravu,

11.3 čištění tohoto vybavení,

11.4 přípravu a dodávku tohoto vybavení a potravin.

e) "odbavováním vlastními silami" rozumí stav, kdy si uživatel letiště sám přímo zajišťuje jednu nebo více kategorií služeb pozemního odbavování a neuzavírá žádnou smlouvu jakéhokoliv druhu s třetí osobou pro poskytování těchto služeb; pro účely této definice není za třetí osobu mezi samotnými uživateli letiště považován uživatel, který:

- má většinový podíl u jiného uživatele nebo,
- kdy většinový podíl u obou drží jediný subjekt.

f) "poskytovatelem služeb pozemního odbavování" rozumí jakákoliv fyzická nebo právnická osoba poskytující třetím osobám jednu nebo více kategorií služeb pozemního odbavování.

Článek 6

Pozemní odbavování pro třetí osoby

1. Poskyvatelé služeb pozemního odbavování mají svobodný přístup na trh poskytování služeb pozemního odbavování třetím osobám na každém letišti, jehož roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu.
2. V případě letišť uvedených v odstavci 1 mohou členské státy omezit počet poskytovatelů oprávněných poskytovat tyto kategorie služeb pozemního odbavování:
 - odbavování zavazadel,
 - manipulace na rampě,
 - manipulace s pohonnými hmotami a oleji,
 - odbavování nákladu a pošty, co se týká fyzické manipulace s nákladem a poštou mezi letištním terminálem a letadlem při přiletu, odletu nebo v tranzitu.

Článek 18

Finanční podmínky pro udělení schválení

3. Podnik, který žádá o schválení, nesmí být v úpadkovém ani podobném řízení ani v konkursu.

4. Schvalovací orgán důkladně posoudí, zda podnik, který o schválení žádá, může prokázat, že:
 - a) může kdykoli dostát svým stávajícím a potenciálním závazkům podle realistických předpokladů po dobu 24 měsíců od zahájení provozu a
 - b) může pokrýt vlastní fixní i provozní náklady na provoz podle realistických předpokladů a v souladu se svým obchodním plánem po dobu tří měsíců od zahájení provozu bez ohledu na příjmy z provozu.
5. Pro účely posouzení podle odstavce 1 předloží každý žadatel ověřenou účetní závěrku za dva předchozí finanční roky.
6. Pro účely posouzení podle odstavce 1 předloží každý žadatel obchodní plán nejméně na první tři roky provozu. Obchodní plán obsahuje také podrobnosti o finančních vztazích žadatele k jakékoli jiné obchodní činnosti, které se žadatel přímo nebo prostřednictvím příbuzných podniků účastní. Žadatel také poskytne veškeré příslušné informace, zejména tyto údaje:
 - a) navrhovanou účetní rozvahu včetně výsledovky na následující tři roky;
 - b) odhad peněžního toku a plány likvidity na první tři roky provozu;
 - c) podrobné informace o financování nákupu/pronájmu vybavení, u pronájmu případně včetně podmínek jednotlivých smluv.“ [16]

System udělování povolení k poskytování služeb odbavení letadel je upraven **zákonem 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů**. V Hlavě II, Díl 5 je stanoveno, že odbavovací služby na veřejném letišti pro cizí potřebu mohou být poskytovány právnickou nebo fyzickou osobou, včetně leteckého dopravce a provozovatele letiště. Z nich pouze leteckým dopravcem mohou být tyto služby poskytovány pro vlastní potřebu. Situace, kdy jsou odbavovací služby poskytovány provozovatelem letiště, je poměrně častá a na menších letištích bývá provozovatel letiště většinou jediným poskytovatelem odbavovacích služeb. V zákoně je totiž stanoveno, že na letištích, na nichž se neodbaví více než tři miliony cestujících nebo 75 tisíc tun nákladu, může být počet poskytovatelů odbavovacích služeb **pro cizí potřeby** omezen na jednoho (zpravidla provozovatele letiště). Na letištích, kde je odbaveno více cestujících a nákladu, musí být nejméně dva poskytovatelé odbavovacích služeb, z nichž jeden může být provozovatelem letiště. [6]

Aby společnost mohla jako poskytovatel odbavovacích služeb žádat o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb, musí prostřednictvím písemné žádosti prokázat mimo jiné, že má technické zařízení k poskytování odbavovacích služeb, má sjednáno pojištění odpovědnosti za škody, disponuje dostatečnými finančními prostředky a její statutární zástupci jsou bezúhonní a odborně způsobilí. Odbornou způsobilostí se rozumí ukončené vysokoškolské vzdělání v oblasti ekonomie, v oblasti technických věd a technologií, anebo v oblasti práva. Současně je nutné doložit, že zodpovědné osoby a statutární zástupci vykonali tříletou praxi v řídicí činnosti v civilním letectví. Pokud dosáhli pouze středoškolského vzdělání ve výše uvedených oborech, musí doložit absolvovanou praxi v délce pěti let. [6]

Aby společnost získala souhlas k poskytování odbavovacích služeb na letišti, musí na Úřad pro civilní letectví, referát provozovatelů, dodat vyplněné **žádosti o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti**. Podle druhu plánovaných služeb podá žádost A, B nebo C, případně jejich libovolnou kombinaci. Služby spadající pod jednotlivé žádosti jsou:

- a) žádost A: odbavení letadel na provozní ploše, odbavení cestujících, nákladu a pošty,
- b) žádost B: Manipulace s LPH a olejové hospodářství,
- c) žádost C: Služby zásobování letadel potravinami a nápoji.

Prázdné formuláře žádostí jsou přiloženy v příloze této diplomové práce, jsou označeny jako Příloha A, Příloha B a Příloha C. Souhlas Úřadu pro civilní letectví (dále jen ÚCL) k poskytování odbavovacích služeb na Letišti Václava Havla je součástí diplomové práce jako příloha D.

2.1 Potřebná živnostenská oprávnění

Pro poskytování odbavovacích služeb je nutné, aby žadatel byl právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, musí mít odpovídající pojištění odpovědnosti za škody a souhlas k poskytování odbavovacích služeb od ÚCL a v neposlední řadě potřebuje mít vyřízené živnostenské oprávnění pro činnosti, které má v plánu vykonávat. Pojištění a souhlas ÚCL se budu věnovat v kapitolách 2.2 a 2.3. [6]

Pro poskytování služeb pozemního odbavení letadel, cestujících, zavazadel a pošty není potřeba zakládat žádnou specifickou živnost. Dle vyjádření živnostenského

úřadu v Kopřivnici a Krajského úřadu Moravskoslezského kraje v Ostravě nejsou odbavovací služby, tak, jak jsou definovány v zákoně o civilním letectví č. 49/1997 Sb., živností, a k jejich poskytování je pouze potřeba souhlas k poskytování odbavovacích služeb na letišti. Těmto souhlasům se věnuje v samostatné kapitole 2.3.

V případě, že chce společnost poskytovat službu plnění letadel leteckými palivy, potřebuje živnost volnou - Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona (obor 48 Velkoobchod a maloobchod).

Zdůvodnění paní Bc. Jany Šimečkové, odbor vnitra a živnostenský úřad Městského úřadu Bílovec:

„Podle ustanovení § 2 písm. a) zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon 311“), se pro účely tohoto zákona pohonnou hmotou rozumí motorový benzin, motorová nafta, zkapalněné ropné plyny, biopalivo nebo jiné palivo z obnovitelných zdrojů, směsné palivo, stlačený a zkapalněný zemní plyn, pokud jsou určeny k pohonu motoru vozidla nebo zvláštního vozidla.

Pokud se jedná o letecké pohonné hmoty a pohonné hmoty, které nejsou určeny k pohonu vozidla nebo zvláštního vozidla, nepodléhají zákonu 311, tudíž se nejedná o distribuci PHM.

Pohonnými hmotami pro leteckou dopravu jsou ve smyslu tohoto zákona letecký benzin čísla 2710 0026, jehož oktanové číslo (RON) není nižší než 100, tryskové palivo benzinového typu čísla 2710 0037 a tryskové palivo (petrolejového typu) čísla 2710 0051 kombinované nomenklatury, pokud jsou používány v letadle.“

2.2 Pojištění odpovědnosti za škody

Každý poskytovatel odbavovacích služeb na letišti je povinen mít sjednané pojištění odpovědnosti za škody vůči třetím osobám. Jelikož je letectví specifický obor, je většina běžných pojistek nastavena tak, že mají na škodní události týkající se letectví výluky v plnění. Při výběru pojistky je potřeba tuto skutečnost brát v úvahu a pečlivě studovat pojistné podmínky. Rovněž je nutné sjednat odpovídající výši plnění, protože v letecké dopravě mohou škody dosáhnout velmi snadno desítek miliónů. Je vhodné oslovit pojišťovnu, která se specializuje na pojišťování v letectví. V České republice to je například pojišťovna Allianz.

Výhodnější než přímé oslovení pojišťovny může být vyřízení pojistky přes brokera (zprostředkovatele), který má díky velkému objemu sjednávaných pojistných smluv u pojišťoven lepší podmínky a umí sjednat levnější pojistky s výhodnějšími podmínkami. Takovým zprostředkovatelem, jehož služeb společnost Fly Service často využívá, je Aélia Aviation insurance broker se sídlem v Ženevě.

Pojistky jsou brokerem sestavovány na míru podle potřeb společnosti s ohledem na poskytované služby a potenciální výši škod. Proto ve své práci nebudu uvádět příklad žádné pojistky, ani postup pro její získání, protože tento postup ani nelze stanovit. Společnost jednoduše osloví přímo pojišťovnu nebo brokera a ten již pomocí dotazníku nebo jiného způsobu zjistí požadavky klienta a sestaví nabídku, která se dále případně upraví, a následně dojde k samotnému podpisu smlouvy. Pojistky jsou sjednávány na jeden rok a placeny čtvrtletně.

2.3 Postup vyplnění žádostí o udělení souhlasu

V této kapitole se pokusím zpracovat a popsat postup, jakým by měly být vyplněny žádosti o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti tak, aby obsahovaly všechny náležitosti a byly úspěšně přijaty Úřadem pro civilní letectví. Body, u kterých je naprosto zřejmé, jakým způsobem mají být vyplněny (například bod 1.4 Identifikační číslo organizace), nebudu v postupech rozvádět a přeskočím je. Souhlas je vydáván na dobu 2, 3, nebo 7 let. Doba trvání souhlasu je upravena §49f a §49g zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zjednodušeně lze říci, že doba trvání souhlasu je určena množstvím odbavených cestujících a nákladu na daném letišti.

2.3.1 Postup vyplnění žádosti A

Žádost A je podána v případě, je-li provozovatelem odbavovacích služeb požadován souhlas k odbavování letadel na provozních plochách, odbavování cestujících, nákladu a pošty. Žádost musí být odeslána na adresu ÚCL, referát provozovatelů, doplněna o průvodní dopis stručně popisujícím základní skutečnosti, o které je žádáno. Součástí žádosti je seznam dokladů a příloh. Ke každému bodu žádosti je možné vytvořit samostatnou přílohu. Vytvoření přílohy je potřeba zřetelně označit poznámkou v textu žádosti. Za vyřízení žádosti je žadatel povinen zaplatit správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve výši 20 000 Kč. [18,19,20]

Údaje o žadateli

Podává-li žádost právnická osoba, vyplňuje bod 1.1. V případě fyzické osoby je vyplněn bod 1.2. V bodě 1.3 je uvedena právní forma osoby žadatele (obchodní společnost, státní podnik, fyzická osoba-podnikatel, atd.). VHF Freq. a volacím znakem se rozumí operační frekvence v leteckém pásmu a volací znak přidělený společnosti v zájmu zajištění plynulého, hospodárného a bezpečného leteckého provozu. Bod 1.5 vyplňuje **pouze právnická** osoba. V případě, že má organizace více statutárních zástupců, je vytvořena z volného listu příloha a u bodu 1.5 zapsána poznámka „viz příloha“. Údaje v žádosti musí být shodné s údaji v obchodním rejstříku, všemi statutárními zástupci je přiložen výpis z Rejstříku trestů ne starší než 3 měsíce. Navíc musí být alespoň jedním statutárním zástupcem doložena ověřená kopie vysvědčení nebo diplomu a doklad o praxi v řídicí činnosti v oboru civilního letectví (tři nebo pět let podle stupně dosaženého vzdělání) Nakonec je v bodě 1.6 uvedena osoba zodpovědná za provoz. Touto osobou je rovněž doložen výpis z Rejstříku trestů ne starší než 3 měsíce, ověřená kopie vysvědčení nebo diplomu a doklad o praxi v oboru (postačí čestné prohlášení). Není-li uvedena v bodě 1.6 osoba odpovědná za provoz, předpokládá se, že jí bude statutární zástupce právnické osoby nebo fyzická osoba – žadatel. [18,19]

Specifikace místa a druhu činnosti

Žadatel uvede plný název letiště, na kterém žádá o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb a režim poskytování služeb s ohledem na status letiště. V bodě 2.3 je zaškrtnut požadovaný rozsah činností, jedna nebo více. Ke každé zaškrtnuté činnosti, je žadatel povinen doplnit další údaje v bodech 3, 4 a 5 podle toho, o kterou činnost má zájem. [18,19]

Odbavení letadla na provozní ploše

V této části jsou specifikovány a upřesněny činnosti související s odbavením letadel na provozní ploše, které má žadatel v úmyslu poskytovat. V bodě 3.4 jsou zaškrtnuty konkrétní poskytované činnosti. K tomuto účelu je vytvořena **Přílohu 1** (případně vypsáno technické vybavení k bodu 3.5), ve kterém jsou uvedeny technické prostředky, kterými společnost disponuje, a současně musí být doložena práva k jejich užívání. Je nutné uvést všechna **důležitá** zařízení ovlivňující kvalitu nebo rozsah poskytovaných služeb. Právy k užívání se rozumí doklad o nabytí vlastnických práv (kupní smlouva, faktura, technický průkaz vozidla, či rozhodnutí o kolaudaci v případě

budov), případně nájemní smlouva. V případě nájmu jakéhokoliv vybavení musí být prokázáno, že společnost je odpovědná za technický stav zařízení a za škody vzniklé provozem (například uvedením těchto skutečností v příložené nájemní smlouvě). Prostředky v seznamu jsou řazeny podle pořadí požadovaných činností. Příklad, jak může příloha 1 vypadat, je uveden níže. [18,19]

Tabulka 2.1: Příklad Přílohy 1 v žádosti A [19]

Činnost: *nakládka a vykládka letadla, včetně poskytnutí a provozování vhodných prostředků*
Prostředky pro zajištění služeb:

Typ	Status	Doklad
Nakladač zavazadel Power Stow Rollertrack	vlastní	faktura
Mobilní schody Stinar SPS-3517	vlastní	kupní smlouva
Nástupní schody AERO 134	v nájmu	nájemní smlouva

Činnost: *doprava zavazadel mezi letadlem a terminálem*
Prostředky pro zajištění služeb:

Typ	Status	Doklad
Tahač na vozíky TLD JST-20	vlastní	kupní smlouva
Vozíky na zavazadla AERO 2900	vlastní	kupní smlouva

Činnost: *poskytování a provozování vhodných zařízení pro pohyb letadel při přiletu a odletu (tažení a tlačení letadla)*
Prostředky pro zajištění služeb:

Typ	Status	Doklad
Bezojový tahač TLD TMX-250	v nájmu	nájemní smlouva
Elektrický tahač Eagle eTT-12	vlastní	kupní smlouva
Ruční tahač pro letadla do 4 t MTOM	vlastní	faktura

Odbavení cestujících

Stejně jako u předchozího bodu jsou zaškrtnuty u bodu 4.1 druhy činností, pro něž je požadován souhlas. Do Přílohy 2 je doplněna další tabulka všech zařízení, které souvisí s požadovanou činností včetně specifikace majetkoprávního vztah k těmto prostředkům (nájem, vlastní). Samozřejmostí jsou opět doklady osvědčující majetkoprávní vztah (faktura, nájemní vztah). Pokud žadatel zvolí v bodě 4.1 činnost „odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při přiletu, odletu, přesunu nebo tranzitu, včetně kontroly cestovních dokladů“ musí u bodu 4.2 vypsát postup odbavení krok po kroku, napsat, které technické prostředky a jakým způsobem budou používány. Pokud je používán počítačový odbavovací systém, uvede žadatel tento počítačový systém včetně využívaného softwaru, (například SITA IBMS). Je-li v žádosti nedostatek místa pro úplný popis postupu odbavení, je nutno použít volný list jako přílohu a u bodu 4.2 zaznačit „viz příloha“. [18,19]

Odbavení nákladu a pošty

Tato část žádosti je vyplňována v případě, že má společnost zájem odbavovat náklad a poštu. Postup vyplnění je téměř totožný jako u části 3. V bodě 5.1 je zaškrtnuta kategorie letadel, pro kterou je žádáno schválení. S přihlédnutím k technickým možnostem společnosti, jako je maximální dosah nakládací plošiny či vysokozdvizného vozíku, je specifikován v bodě 5.2 nejvyšší typ letounu a v bodě 5.3 maximální výška prahu dveří nákladového prostoru odbavovaného letounu. U bodu 5.4 žadatel zaškrtně konkrétní činnosti, pro které je požadováno schválení. Následně musí v bodě 5.5 nebo Příloze 3 vypsát všechny technické prostředky ovlivňující kvalitu a rozsah poskytovaných služeb, včetně uvedení a doložení majetkoprávního vztahu společnosti k nim. [18,19]

Doplňující údaje

Šestá část slouží k poskytnutí doplňujících údajů o žadatelově plánovaném provozu. V bodě 6.1 je uvedena plánovaná provozní dobu v UTC časech. Plánuje-li žadatel provozní dobu „non-stop“, napíše pouze **H24**, v případě jiné pracovní doby ji přesně specifikuje. Pokud společnost plánuje mít jinou pracovní dobu v období platnosti středoevropského letního času, uvede tyto časy v závorce. Níže je uveden příklad pro provozní dobu od pondělí do pátku od 7:00 do 19:00 hodin místního času UTC+1. [18,19]

Příklad: MON-FRI 0600-1800 (0500-1700)

K bodu 6.2 doloží žadatel ověřenou kopii dokumentu o sjednaném pojištění odpovědnosti za škody. Je nutné uvést všechny druhy sjednaných pojištění včetně výše plnění. K bodu 6.3 doloží ověřenou kopii smlouvy s provozovatelem letiště upravující způsob poskytování služeb, ke kterým je požadovaný souhlas. V bodě 6.4 je uvedeno datum přepokládaného zahájení provozu. Pokud je již uvedená činnost společností provozována a je pouze žádáno o prodloužení, je uvedeno místo data zahájení „Pokračování v poskytování služeb“. Nakonec je potřeba doložit potvrzení a zaplacení správního poplatku. [18,19]

Přehled dokladů a příloh

Shrnutí všech dokladů a příloh [18,19]

Doklad 1 - doklad o právní formě osoby žadatele (ověřená kopie)

- Doklad 2 - v případě právnické osoby výpis z obchodního rejstříku (ne starší než 1 měsíc)
- Doklad 3 - výpisy z Rejstříku trestů ne starší než 3 měsíce (podle bodů 1.2 a 1.5)
- Doklad 4 - ověřená kopie diplomu nebo vysvědčení
- Doklad 5 - doklad o době praxe (nelze nahradit čestným prohlášením)
- Doklad 6 - kopie pojistných smluv
- Doklad 7 - kopie smlouvy (předběžné písemné dohody) s provozovatelem letiště
-
- Příloha 1 - seznam zařízení a prostředků podle bodu 3.4 spolu s doklady prokazující vlastnická popř. užívací práva k těmto zařízením
- Příloha 2 - seznam zařízení a prostředků podle bodu 4.1 spolu s doklady prokazující vlastnická popř. užívací práva k těmto zařízením
- Příloha 3 - seznam zařízení a prostředků podle bodu 5.4 spolu s doklady prokazující vlastnická popř. užívací práva k těmto zařízením
- Příloha 4 - doklad o odborné a zdravotní způsobilosti zaměstnanců
- Příloha 5 - finanční zajištění společnosti k poskytování služeb
- Příloha 6 - inkasa a platby
- Příloha 7 - další doplňující doklady, přílohy a vyjádření

V případě, že jsou k dispozici vyjádření orgánů a organizací, jejichž práva mohou být žádostí dotčena, jsou tyto vyjádření zařazeny do Přílohy 7. Možné dotčené orgány:

- provozovatel letiště,
- odbor životního prostředí místně příslušný k danému letišti (v případě, že v bodě 2.3 bylo zaškrtnuto „Odbavení letadla na provozní ploše“ nebo „Odbavení nákladu a pošty“),
- Krajská hygienická stanice místně příslušná k danému letišti (v případě, že v bodě 3.4 je zaškrtnuto „služby vztahující se k toaletám a vodě“ nebo „vnější a vnitřní čištění letadla“),

- Generální ředitelství cel ČR (v případě žádosti o schválení poskytování služeb v mezinárodním režimu),
- Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie Policejního prezidia ČR (v případě žádosti o schválení poskytování služeb v mezinárodním režimu).

Pokud jsou k dispozici dalšími dokumenty, o kterých se žadatel domnívá, že souvisí s žádostí, zařadí je do Přílohy 7. Všechny přiložené dokumenty musí být ověřené kopie nebo originály. [19]

V případě úspěšného schválení podané žádosti Úřadem pro civilní letectví obdrží žadatel Souhlas k poskytování služeb při odbavovacím procesu. Ukázka souhlasu je k nahlédnutí v přílohách této práce, jako příloha D.

2.3.2 Postup vyplnění žádosti B

Podobně jako v předchozí kapitole se zde pokusím vypracovat stručný a srozumitelný postup pro vyplnění žádosti B, která je podávána v případě, že má provozovatel zájem získat souhlas k manipulaci s leteckými palivy a oleji. Některé body v žádosti B jsou shodné s body v žádosti A. V takovém případě je nebudu příliš rozebírat a odkážu na předchozí kapitolu. Žádost je po vyplnění zaslána na Úřad pro civilní letectví, Referát provozovatelů, stejně jako předchozí žádost. Správní poplatek zůstává stejný, 20 000 Kč. [20,21,22]

Údaje o žadateli

Postup vyplňování je shodný s předchozí kapitolou. Pokud společnost podává současně více žádostí, jsou v bodech 1.1 až 2.2 identické údaje. [21]

Specifikace rozsahu a druhu činnosti

V bodě 3.1 jsou zaškrtnuty činnosti, pro které je požadován souhlas k poskytování. Také u této žádosti platí, že chce-li společnost vykonávat určitou činnost při odbavovacím procesu, musí disponovat odpovídajícím technickým vybavením uvedeným v Příloze 1, včetně určení a dokázání majetkoprávního vztahu společnosti k technickému prostředku. V případě, že je v bodě 3.1 zaškrtnuta činnost „organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání LPH“, je potřeba v bodě 3.2 specifikovat způsob provádění těchto operací. Plnění pistolí (samospádem) je používáno zpravidla pro

menší letadla a tlakové plnění je využíváno pro plnění středních a velkých dopravních letadel. [21,22]

Tabulka 2.2 Příklad Přílohy 1 v žádosti B [22]

Činnost: *organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání LPH*

Prostředky pro zajištění služeb:

Typ	Status	Doklad
Autocisterna Mercedes 2222 (čerpadlo ARU 2275 s filtrem Faudi Feinbau)	vlastní	technický průkaz
Autocisterna Mercedes 308D (čerpadlo s filtrem Warner Lewis HF-914)	vlastní	technický průkaz

Činnost: *transport LPH z oblasti stáčíště k letadlu a zpět*

Prostředky pro zajištění služeb:

Typ	Status	Doklad
Autocisterna Mercedes 2222 (podvozek Mercedes 2222, cisterna Otto Hermann)	vlastní	technický průkaz
Autocisterna Mercedes 308D (podvozek Mercedes 308D, nástavba Kroll D/SH/109 1T)	vlastní	technický průkaz

Doplňující údaje

V bodě 4.1 je uvedena plánovaná provozní doba v UTC časech. Specifika zapisování rozdílné doby během platnosti letního času jsou posána v předchozí kapitole. U služeb plnění leteckými palivy bývá relativně časté, že nejsou během nočních hodin poskytovány, ačkoliv je provoz letiště a handlingu H24. Zda společnost rozhodne se pro tuto variantu, záleží na hustotě nočního provozu. Možné je poskytovat služby plnění v noci mimo provozní dobu po předchozím objednání, například nejpozději dvě hodiny před koncem běžné provozní doby. Za prodloužení provozní doby je zpravidla účtován předem stanovený poplatek. Stejně jako u předchozí žádosti je nutné doložit, že má společnost sjednané pojištění odpovědnosti za škody způsobené poskytováním odbavovacích služeb včetně dokladu o zaplacení pojistného. Je uveden přesný rozsah sjednaného pojištění, adresa pojišťovny a výše plnění. Nakonec žadatel uvede datum plánovaného zahájení provozu a doloží smlouvu s provozovatelem letiště upravující způsob poskytování služeb. V neposlední řadě je nutné přiložit doklad o zaplacení správního poplatku 20 000 Kč. [21,22]

Přehled dokladů a příloh

Doklady 1 – 7 jsou shodné s doklady v žádosti A, rozdíly jsou pouze v přílohách. Přehled příloh je uveden níže. [22]

- Příloha 1 - seznam zařízení a prostředků (podle bodů 3.1 a 3.2) spolu s doklady, které prokazují vlastnická popř. užívací práva k těmto zařízením,
- Příloha 2 - schválená bezpečnostní směrnice pro manipulaci s požárně nebezpečnými látkami,
- Příloha 3 - doklad o odborné a zdravotní způsobilosti zaměstnanců (nelze nahradit čestným prohlášením),
- Příloha 4 - další doplňující doklady, přílohy a vyjádření,
- Příloha 5 - finanční zajištění společnosti k poskytování služeb,
- Příloha 6 - inkasa a platby,
- Příloha 7 - ověřená kopie pojistky.

V případě, že jsou k dispozici vyjádření orgánů a organizací, jejichž práva mohou být žádostí dotčena, jsou tato vyjádření zařazena do Přílohy 4. Na rozdíl od Žádosti A může být dalším dotčeným orgánem například živnostenský úřad. Veškeré přílohy a dokumenty musí být originál ověřené kopie. [21,22]

2.3.3 Postup vyplnění žádosti C

Poslední z žádostí o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti - Žádost C je potřebná pro získání souhlasu k poskytování služeb zásobování letadel potravinami a nápoji, tedy poskytování cateringu. Doručovací adresa, správní poplatky a postup vyplnění bodů 1.1 – 2.2 je shodný s předešlými žádostmi. Vyplnění zbytku žádosti je velmi podobné, budu se tedy věnovat hlavně odlišnostem s předchozími žádostmi. [23,24]

Specifikace rozsahu a druhu činnosti

V bodě 3.1 vyberu činnosti, pro které je požadován souhlas, a je-li v bodě 3.1 vybrána činnost „výroba občerstvení na paluby letadel“, musí žadatel v bodě 3.2 dále specifikovat, jaké konkrétní výrobky chce společnost na paluby letadel dodávat. Pokud zvolí v bodě 3.2 variantu „výrobky teplé kuchyně“, je nutné v bodě 3.3 dále specifikovat použitou výrobní technologii, způsob porcování, skladování a expedici. Stejně jako u předchozích žádostí platí, že ke každé činnosti zvolené v bodě 3.1 a 3.2 je potřeba uvést v Příloze 1 odpovídající technické zařízení potřebné pro vykonávání činnosti, včetně doložení majetkoprávního vztahu k těmto zařízením. Protože

je požadován souhlas k poskytování služeb, které manipulují s potravinami, musí být navíc doloženo, že společnost a její prostory splňují hygienické požadavky stanovené právními předpisy. Především se jedná o zákon č. 258/200 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně Díl 5 Hygienické požadavky na předměty běžného užívání. Příslušná schválení a posudky jsou přiloženy do Přílohy 2. [23,24]

Doplňující údaje

Postup vyplnění bodů 4.1 až 5 je shodný s předchozími žádostmi. [23,24]

Přehled dokladů a příloh

Doklady 1 – 7 jsou shodné s doklady v Žádosti A a B, rozdíly jsou pouze v přílohách. Přehled příloh je uveden níže. [24]

- Příloha 1 - seznam zařízení a prostředků (podle bodů 3.1 a 3.2) spolu s doklady, které prokazují vlastnická popř. užívací práva k těmto zařízením,
- Příloha 2 - schválení jednotlivých činností (podle bodů 3.1 a 3.2) od **Krajské hygienické stanice**,
- Příloha 3 - doklad o odborné a zdravotní způsobilosti zaměstnanců (nelze nahradit čestným prohlášením),
- Příloha 4 - další doplňující doklady, přílohy a vyjádření,
- Příloha 5 - finanční zajištění k poskytování služeb,
- Příloha 6 - inkasa a platby.

Disponuje-li žadatel vyjádřením dotčených organizací nebo orgánů stejných jako u Žádosti A, jsou tato vyjádření zařazena do Přílohy 4. Veškeré přílohy a dokumenty musí být originály nebo ověřené kopie. [24]

3 TECHNICKÉ POŽADAVKY

Pro úspěšné a kvalitní poskytování odbavovacích služeb je potřeba disponovat odpovídajícími technickými prostředky. Do této kategorie je zahrnuto vše od parkovacích klínů až po plnicí cisternu s palivem. V této kapitole se pokusím přiblížit, co znamená zákonem vágně zmíněné odpovídající technické vybavení. Požadované technické vybavení se liší podle odbavovaných typů letadel.

Kapitolu jsem rozdělil pro snazší přehlednost do dvou částí. V první části se budu věnovat požadavkům na odbavení cestujících od vstupu do letištní haly až po nastoupení do letadla, ve druhé části rozeberu prostředky používané při odbavování letadel od přistání k odletu. V kapitole si nedávám za cíl vytvořit vyčerpávající seznam absolutně všech potřebných prostředků používaných při odbavení letadel a cestujících, spíše chci přiblížit nejpoužívanější a stěžejní prostředky pro poskytování služeb.

3.1 Technické požadavky na odbavení cestujících

a zavazadel

Pro úspěšné a rychlé odbavení cestujících před letem je potřeba široká škála technického vybavení. V následující kapitole se pokusím nejdůležitější prostředky popsat, aby čtenáři této práce získali ucelenou představu, co vše je potřeba, pokud se společnost rozhodne založit provozovatele odbavení letadel na vybraném letišti.

Odbavovací přepážka

Plánuje-li společnost odbavovat lety velkých dopravních letadel, potřebuje dostatečně velký terminál schopný pojmout několik desítek až stovek cestujících čekajících na odbavení. Rovněž je potřeba dostatečné množství odbavovacích přepážek. Obecně platí, že pokud to finanční možnosti umožňují, je vhodné vybavit odletový terminál větším množstvím přepážek nebo alespoň přepážky situovat tak, aby bylo možné jejich počty do budoucna s rostoucím objemem přepravy navyšovat. Každá odbavovací přepážka musí být vybavena počítačem pro zapsání zavazadel, tiskárnou na zavazadlové lístky, případně váhou na zavazadla.



Obrázek 3.1: Odbavovací přepážka [11]

Kontrola zavazadel

Po zapsání a označení lístkem na přepážce pokračují zavazadla po válečkových nebo jiných dopravnících k bezpečnostní kontrole. Pro provedení úspěšné bezpečnostní kontroly je potřeba rentgen zavazadel. Rentgen je zpravidla schopen kontrolovat zavazadla z několika pohledů, což mu umožňuje účinně a úspěšně odhalovat hrozby. Pokud první rentgen vyhodnotí v zavazadle hrozbu, pošle zavazadlo k další kontrole, kde jsou snímky navíc prohlédnuty operátorem, který vyhodnotí jeho potenciální riziko.



Obrázek 3.2 Rentgen v třídírně zavazadel [10]

Vozíky na zavazadla

Poté, co zavazadla projdou bezpečnostní kontrolou, jsou pracovníky technického odbavení letadel naloženy na vozíky a dopraveny k letadlu. Typů vozíků na zavazadla je celá řada - otevřených, či uzavřených s plachtou. Zakryté vozíky se uplatní hlavně za zhoršených meteorologických podmínek, kdy chrání zavazadla před namoknutím. Ukázkou vozíku na zavazadla je možné shlédnout na obrázku 3.2.



Obrázek 3.2: Vozík na zavazadla s možností zakrytí plachtou

Tahač vozíků

Pro dopravu vozíků se zavazadly z třídírný zavazadel k letadlu je nutné vlastnit nebo mít v nájmu tahač. Tahače mohou být otevřené či s kabinou, poháněné elektřinou nebo spalovacím motorem. Pro který konkrétní typ se handlingové společnost rozhodne, záleží na celé řadě faktorů. Pokud jej potřebuje méně často, postačí elektrický, naopak při velkém vytížení je lepší spalovací motor, protože nehrozí vybití akumulátorů. Ať už je vybrán kterýkoliv z nabízených tahačů, je důležité, aby měl dostatek výkonu pro dopravení potřebného množství nákladu.



Obrázek 3.3: Malý tahač vozíků na zavazadla

Dopravník zavazadel

Poslední fází odbavení zavazadel je naložení (případně vyložení) zavazadel či pošty do nákladového prostoru letadla. Samotnou nakládku je možné provést několika způsoby. Nejméně náročný na techniku, ale nejvíce náročný na lidské zdroje a jejich svaly, je způsob nakládky, kdy jsou všechny kufry naloženy ručně. Pokud je k dispozici alespoň jednoduchý pásový dopravník, je možné nahradit několik pracovníků právě dopravníkem. Nakládka je i tak stále fyzicky náročná pro pracovníky, kteří si podávají a rovnají zavazadla v nákladovém prostoru. Nejméně fyzicky ale nejvíce finančně, co se týče pořizovacích nákladů, náročnou variantou je využití speciálního dopravníku Power stow® (obrázek 3.4). Jde o pásový dopravník vybavený v přední části systémem vysouvateľných válečků schopných natáčení do strany. Tento systém umožňuje dosáhnout s dopravníkem až do zadní části nákladového prostoru. Díky tomu pro nakládku zavazadel stačí uvnitř nákladového prostoru jen jeden člověk, který ovládá dopravník a pouze urovnává zavazadla.



Obrázek 3.4: Pásový dopravník na zavazadla Power stow®

Mobilní schody

Menší soukromá letadla a bízjety jsou zpravidla vybaveny vlastními schody, ale dopravní letadla až na výjimky nikoliv. Pro nástup odbavených cestujících jsou tedy nezbytné pojízdné schody (případně nástupní mosty) přistavené k letadlu. Schodů je opět několik druhů. Dle způsobu manipulace se dělí na tažené, jako nástavba vozidla nebo samohybné. Schody mohou být pevné nebo s proměnnou výškou, otevřené nebo nadstřešené. Na základě technických požadavků a finančních možností se odbavovací společnost rozhodne pro nejvhodnější variantu. Menším letištěm postačí několik kusů vlečných schodů s mikropojezdem (pojezd pro posledních deset metrů od vlečného prostředku k trupu letadla) s operační výškou 1,8 – 3,7 metru přičemž alespoň dvoje schody by měly být nadstřešené (obrázek 3.5) pro použití v silném větru, dešti nebo sněžení. Použitím zastřešených schodů se zvýší nejen komfort cestujících, ale hlavně jejich bezpečnost výrazným snížením rizika uklouznutí na mokřých otevřených schodech.



Obrázek 3.5: Kryté vlečené schody s mikropojedem

Transport cestujících

Posledním důležitým prostředkem pro odbavení cestujících potřebným v určitých situacích na větších letištích je letištní autobus (obrázek 3.6). Letištní autobus je používán, je-li nutné z nějakého důvodu letadlo zaparkovat dále od terminálu. Pro zkrácení času potřebného pro přesun cestujících nebo zabránění vzniku nebezpečné situace, kdy se část cestujících vydá nežádoucím směrem, je vhodné cestující naložit do autobusu a transportovat je od letadla k terminálu nebo naopak. Disponuje-li letiště pouze malou odbavovací plochou, kde není autobus potřeba, nebo když nemá společnost dostatek finančních prostředků na pořízení autobusu, je žádoucí mít k dispozici alespoň dodávku se sedmi až devíti sedadly (obrázek 3.7). Dodávka je obvykle využívána při převozu cestujících privátních a business letů, protože jejich letadla bývají většinou zaparkována dále od hlavního terminálu na bočním stání. Hlavně business požadují vysoký komfort služeb, dlouhé pěší přesuny jejich komfort neúměrně snižují.



Obrázek 3.6: Letištní nízkopodlažní autobus



Obrázek 3.7: Vícemístná dodávka pro transport cestujících [9]

3.2 Technické požadavky na odbavení letadel

V této kapitole se pokusím charakterizovat nejdůležitější technické prostředky používané při technickém odbavení letadel. Budou popsány v pořadí, v jakém jsou používány při odbavení letadla od příletu po odlet.

Automobil Follow me

Prvním technickým prostředkem používaným bezprostředně po přistání letadla je FOLLOW ME (=následuj mě) automobil. Auto Follow me slouží k navedení letadla na stání a především na větších letištích je použití tohoto prostředku obrovskou pomocí pro piloty. Follow me nemusí být vždy automobil, je možné k tomuto účelu využít jiných typů vozidel, například skútr, čtyřkolku a podobně. S trochou nadsázky lze říci, že jako Follow me může být použito i jízdní kolo, prostě cokoliv, co je schopno se dostatečně rychle pohybovat před pojíždějícím letadlem. Ve vozidle Follow me jede Marshall (signalista), který v poslední fázi vystoupí a provede konečné přesné navedení letadla na stání. Vozidlo Follow me (obrázek 3.8) má předepsanou barvu (černo – žlutá šachovnice) a musí být vybaveno majákem požadované svítivosti, ADS-B odpovídačem, radiostanicí.



Obrázek 3.8: Vozidlo Follow me (vpravo). Bílý klobouček je ADS-B odpovídač

Pozemní zdroje energie

Po přijetí letadla na stojánku je především u větších dopravních letounů nezbytné připojení ke zdroji elektrické energie GPU (obrázek 3.9) a ke zdroji vzduchu pro klimatizační jednotku (obrázek 3.10). Připojení těchto zdrojů umožňuje zapnout systémy osvětlení, klimatizace aj. bez nutnosti chodu leteckých motorů nebo pomocné pohonné jednotky APU. Tím je snížena spotřeba paliva a hluková a emisní zátěž letiště. Jak jsem již zmínil v kapitole 1.2 Technické odbavení, pomocné letištní zdroje mohou být součástí nástupních mostů, mohou být zabudovány v zemi, anebo mohou být ve formě pojízdných vlečených prostředků. Na méně vytížených letištích je výhodnější používání pojízdných zdrojů, naopak na velkých letištích vybavených nástupními mosty je výhodnější a jednodušší pro obsluhující personál využití zabudovaných prostředků. Avšak i takové letiště musí být vybaveno mobilními pozemními zdroji pro případy, kdy letadlo nemůže být z jakéhokoliv důvodu přistaveno na stání se zabudovanými zdroji.



Obrázek 3.9: Mobilní pozemní zdroj GPU s tahačem, který lze použít na tahání letadel



Obrázek 3.10: Mobilní generátor vzduchu pro klimatizační jednotku

Palubní servis

Nástupním schodům a dopravníkům na zavazadla byla věnována předchozí kapitola, k odbavení letadla jsou však potřebné i další prostředky. Po příletu je zpravidla vyžadováno doplnění zásob pitné vody, odčerpání odpadních vod z toalet, doplnění cateringu a uklizení paluby. Vyjmenované činnosti jsou souhrnně označeny jako palubní servis a jsou prováděny třemi různými technickými prostředky:

- zařízením pro obsluhu toalet,
- zařízením pro obsluhu pitnou vodou,
- vozem na doplnění cateringu.

Obsluha toalet a pitné vody

Zařízení pro obsluhu toalet (obrázek 3.11) může být vlečné nebo jako nástavba na nákladním automobilu. Slouží k odčerpání použité odpadní vody z toalet a k propláchnutí odpadního systému. Zařízení pro obsluhu pitnou vodou (obrázek 3.12) je podobné konstrukce jako zařízení pro obsluhu toalet. Opět může být vlečné nebo na podvozku nákladního automobilu a slouží k doplnění nádrží na pitnou vodu v letadle.

Je vybaveno nádrží na pitnou vodu, čerpadlem, hadicemi a vším potřebným pro obsluhu letadel. Samozřejmostí je výdejní vodoměr pro určení množství vydané vody.



Obrázek 3.11: Zařízení pro obsluhu toalet



Obrázek 3.12: Zařízení pro obsluhu pitnou vodou

Doplnění palubního občerstvení

Vůz pro doplňování palubního občerstvení (obrázek 3.13) je zpravidla nákladní automobil se speciální nástavbou, která je vybavena hydraulickým zvedacím systémem. Systém doplňování palubního občerstvení funguje tak, že automobil přijede k letadlu, dojde k zajištění proti převrácení pomocí hydraulických stojek a následně je zvednuta ke dveřím letadla celá nástavba obsahující zásoby palubního občerstvení, jež jsou následně doplňovány do kuchyně letadla. Plnění se tak stává pohodlným a rychlým. Otázkou však zůstává, zda je objem dopravy na daném letišti natolik velký a požadavky na doplnění cateringu od dopravců jsou natolik časté, aby se společnosti vyplatilo vůz v hodnotě až několika miliónů korun pořídit.



Obrázek 3.13: Vůz pro doplňování palubního občerstvení [8]

Plnění palivem

Jednou z posledních, respektive prvních činností při odbavení letadla je doplnění leteckého paliva podle požadavku kapitána letadla. V současné době se používají dva druhy leteckého paliva, Avgas 100LL a Jet-A1. Avgas je palivo podobné benzínu s nízkým obsahem olova (LL = Low Lead, tj. nízká obsah olova) používané v letadlech se zážehovými pístovými motory, tedy většinou v malých letadlech všeobecného letectví. Naopak Jet-A1 je palivo petrolejového typu složením podobné motorové naftě. Je používáno v letadlech s turbínovými motory a v některých typech vznětových pístových motorů pro malá letadla. Trendem poslední doby je úbytek letišť nabízejících plnění palivem Avgas 100LL. Z tohoto důvodu hledají někteří výrobci pístových letadel

alternativy, jako například výrobu motorů schopných spalovat palivo Jet-A1. Samotné plnění palivem je rozděleno na dva druhy podle způsobu plnění. Letadla mohou být plněna samospádem - pistolí, nebo tlakově. Tlakově bývají plněna velká dopravní letadla z důvodu úspory času. Doplnění paliva může být prováděno z pojízdné cisterny nebo pevného stojanu. Využití pevných, nejlépe samoobslužných, stojanů je vhodné především pro palivo Avgas na letištích s řídkým provozem, kdy využitím této metody šetříme náklady na personál. Naopak použití cisterny (obrázek 3.14) je spíše vhodné pro větší a rozlehlé letiště. Vzhledem k velmi široké škále letadel používajících palivo Jet, od velmi malých až po několikasetunová letadla je užitečné mít k dispozici dvě cisterny (obrázek 3.15) - jednu menší vybavenou pro plnění tlakem i pistolí pro obsluhu menších letadel a jednu větší s velkou kapacitou nádrže pro tlakové plnění velkých dopravních letadel. [25]



Obrázek 3.14: Cisterna pro plnění palivem Avgas 100LL pistolí



Obrázek 3.15: Cisterna pro tlakové plnění palivem Jet-A1

Generátor vzduchu pro startování

V běžných situacích je k nastartování turbínového motoru používán vzduch odebíraný z kompresoru pomocné jednotky APU. V případě poruchy jednotky nebo nedostatečného tlaku vzduchu se musí použít externí vzduchový startér. Vybavení externím vzduchovým startérem na letišti je na úvaze provozovatele (není nezbytný). Zjednodušeně se jedná o velký kompresor s velkoobjemovým vzdušníkem (obrázek 3.16), [12]



Obrázek 3.16: Externí vzduchový startér

Vlečení a vytlačení

Posledním technickým prostředkem využívaným při běžném odbavení letadla jsou tahače na letadla dodávaných ve velmi širokém spektru druhů. Liší se nejen velikostí, ale také způsobem tažení/vytlačení letadla. Některé tahače tahají letadlo pomocí ojítky, jiné zase manipulují letadlem tak, že zvednou přední podvozkovou nohu na integrovanou plošinu a pak s letadlem pojíždějí (obrázek 3.17). Tento způsob má oproti tažení za oji několik výhod. Zvednutím podvozkové nohy na integrovanou plošinu využíváme váhy letadla ke zvýšení tlaku působícího na kola tahače, čímž tím je dosažena lepší trakce a nižší prokluz kol. Druhou hlavní výhodou je jednodušší manévrování při tlačení letadla ocasem napřed. Při vytlačení letadla ocasem napřed za pomoci oje dochází k tomu, že se celá souprava letadla s tahačem „láme“ ve dvou bodech - v ose přední podvozkové nohy letadla a v místě připojení oje k tahači. Manévrování je pak složité a vyžaduje zkušeného řidiče s dobrým odhadem. Je dobré mít na letišti také k dispozici ruční tahače (obrázek 3.18) pro tahání malých letadel, hlavně v případě, chce-li provozovatel na letišti poskytovat ke krátkodobému či dlouhodobému pronájmu hangárovací prostory.



Obrázek 3.17: Bezojový tahač pro velká letadla [7]



Obrázek 3.18: Ruční tahač pro malá letadla (zhruba do 10t podle výkonu tahače)

Odmrazování

V zimních měsících může při vydatném sněžení nebo mrznoucím dešti vzniknout na stojících letadlech námraza nebo vrstva zmrzlého ledu a sněhu. Pokud k tomuto jevu dojde, letadlo nemůže bez řádného ošetření odstartovat. K odmrazení a ochraně letadla před vznikem další námrazy slouží odmrazovací vůz nebo jiný technický prostředek. Odmrazování se provádí na speciálních stáních, kde je kanalizace vyřešena tak, aby nedošlo ke kontaminaci odpadních vod nemrznoucí směsí. Stání by mělo být situováno co nejbližší vzletové dráze, aby se během dlouhého poježdění na velkých letištích znovu námraza nevytvořila. Odmrazování letadla je složeno ze dvou fází, přičemž provedení obou není v některých případech nutné. K této činnosti se zpravidla využívá automobil (obrázek 3.19) s nádržemi a plošinou (kabinou na pohyblivém rameni). Na plošině sedí pracovník, který ji ovládá a provádí nástřik nemrznoucích směsí. V první fázi je proveden nástřik letadla směsí rozpouštějící již vzniklou námrazu. Může se jednat o směs na glykolové nebo solné bázi. Přípravky na bázi soli však způsobují korozi, a proto se od jejich použití upouští. Pokud hrozí, že se začne opět tvořit námraza, než stihne letadlo vzlétnout, provede se druhý nástřik hustou směsí, která ulpí na letadle a vytvoří ochrannou vrstvu na potahu. Tato vrstva je pouze dočasná a je odtržena proudem vzduchu při rozjezdu letadla ke vzletu. Letadlo je tak do poslední chvíle chráněno před vznikem námrazy a během letu už využívá vlastních na zemi neúčinných mechanismů proti námraze.



Obrázek 3.19: Vůz pro odmrazování letadel

3.3 IATA Handling manual

Organizace IATA (International air transport association) je Mezinárodní sdružení leteckých dopravců, vzniklo v roce 1945 v Havaně. Cílem sdružení je zvyšování ekonomičnosti a bezpečnosti letecké dopravy a podpora vzájemné spolupráce leteckých společností. [14]

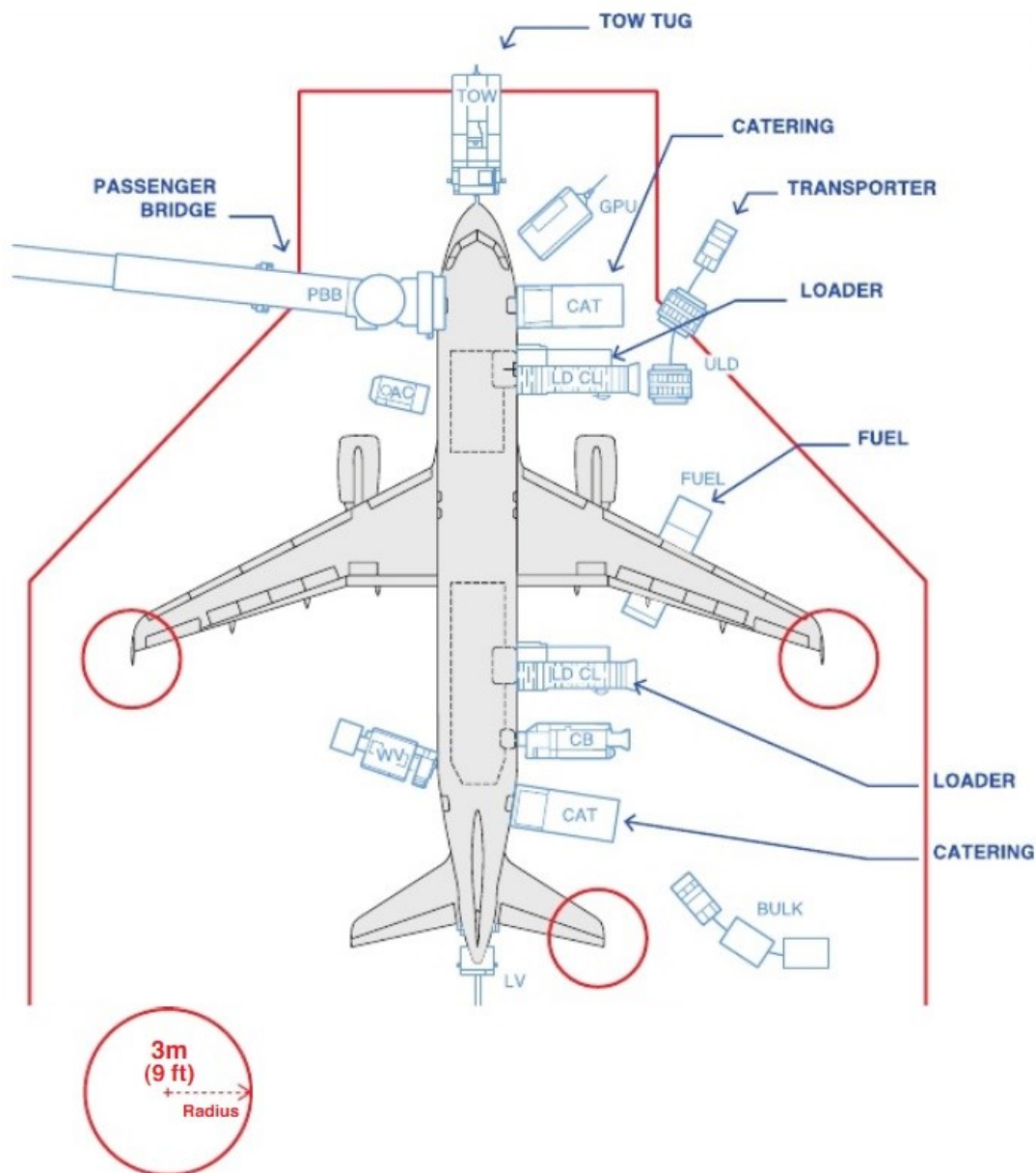
Sdružení IATA mimo jiné vydalo publikaci IATA Ground operations manual, ve které podrobně popisuje od A do Z všechny činnosti související s pozemním odbavením letadel, cestujících, nákladu a pošty. Do detailu rozebírá činnosti jako kontrola zavazadel, způsob nakládání a rozmístění zavazadel v letadle, plnění palivem, ale také například způsob umísťování kuželů kolem letadla, signály používané signalistou při navádění letadel, bezpečnostní opatření při všech odbavovacích činnostech, vzory formulářů a mnoho dalšího. Publikaci lze zakoupit za zhruba 600 amerických dolarů a určitě by neměla chybět mezi dokumenty společnosti zabývající se pozemním odbavením obchodních letů. [15]

4.4 Safety During Fueling/Defueling

4.4.1 Fueling Safety Zone

The Fueling Safety Zone (FSZ) is defined as an area of at least 3 meters in any direction from the centre-point of all fuel vent exits, refueling plugs, aircraft refueling ports, fuel hydrants, fuel hoses and fueling vehicles. This distance may be further increased as required by local airport or civil aviation regulations.

Example of safety zone for A320



IGOM-42

1ST EDITION, MARCH 2012

Obrázek 3.20: Ukázka z publikace IATA Handling manual [15]

4 EKONOMICKÉ ASPEKTY PROJEKTU

Ve čtvrté kapitole se budu zabývat ekonomickými aspekty založení poskytovatele odbavení letadel. Pokusím se stanovit náklady potřebné pro založení společnosti poskytující odbavovací služby letům všeobecného privátního letectví. Jako vzor mi poslouží společnost Fly Service působící na letišti Leoše Janáčka v Ostravě poskytující odbavovací služby a služby předletové přípravy pro mateřskou společnost pro její tři letouny. V omezené míře společnost Fly Service poskytuje odbavovací služby partnerským společnostem mateřské společnosti.

Hlavním cílem kapitoly je přiblížit čtenářům náklady na založení malé handlingové společnosti, ceny za základní technické vybavení a náklady na provoz společnosti. Rovněž se pokusím stanovit bod zvratu při poskytování jednoho druhu služeb, který jsem nazval „průměrná zakázka“. Co vše obsahuje jedna průměrná zakázka, přiblížím v podkapitole 4.4.

4.1 Vstupní náklady na založení provozovatele odbavení

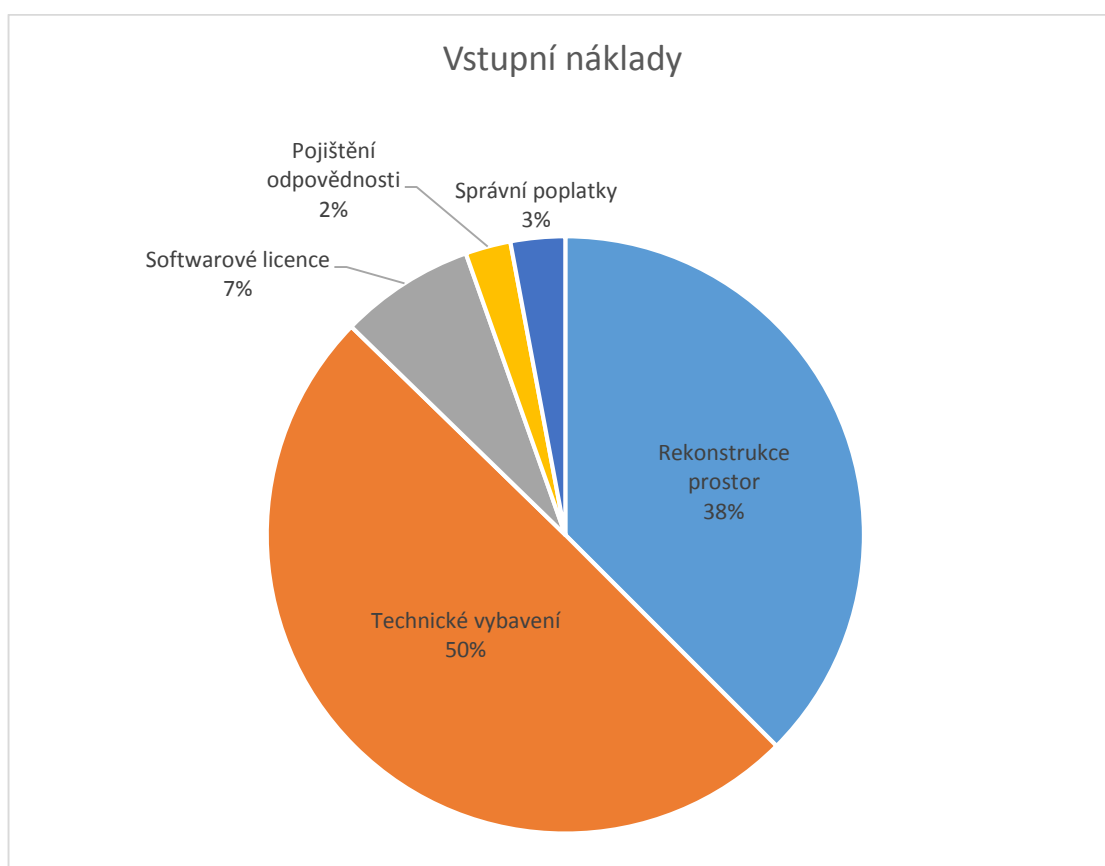
Pro založení společnosti a nákup nezbytného vybavení je nákladnou záležitostí. Především v případě založení společnosti odbavující velká dopravní letadla se mohou vyšplhat vstupní náklady do astronomických výšek. Jednou z možností, jak v takovém případě snížit vstupní náklady, může být nájem nejdražších prostředků namísto jejich koupě. Vše je však závislé na aktuální situaci a finančních možnostech společnosti. Některé prostředky je například možné pořídit za využití dotací Evropské unie. Já se budu zabývat vstupními náklady při založení relativně malé společnosti, která má dostatek financí pro nákup všech používaných prostředků i pro rekonstrukci najatých prostor. Cílem společnosti je poskytovat služby vysoké kvality, je proto nutné mít také dostatečně reprezentativní prostory. Vstupní náklady jsem sestavil do tabulky 4.1 a shrnul v grafu 4.1.

Tabulka 4.1: Přehled vstupních nákladů při založení společnosti

Vstupní náklady

Založení společnosti (podnikající fyzická osoba)	1 000 Kč
Správní poplatek ÚCL za souhlas	20 000 Kč
Vyřízení ID karet, povolení k vjezdu do SRA, atd.	5 000 Kč
Zakoupení čtyřkolky Yamaha Rhino	280 000 Kč
Zakoupení ručního tahače	70 000 Kč
Ojátko pro tahání P46T	6 000 Kč
Zakoupení 2 stolních počítačů	40 000 Kč
Zakoupení mobilního telefonu	3 000 Kč
Rekonstrukce prostor pro podnikání	330 000 Kč
Zakoupení radiostanice ICOM	8 700 Kč
Zakoupení vozíku na zavazadla	15 000 Kč
Zakoupení dalšího drobného majetku	10 000 Kč
Zakoupení ručního vysavače	5 500 Kč
Zakoupení softwaru	64 330 Kč
Platba pojištění odpovědnosti za 1. čtvrtletí	21 600 Kč
Vstupní náklady celkem	880 130 Kč

Graf 4.1: Vstupní náklady na založení společnosti



4.2 Fixní náklady

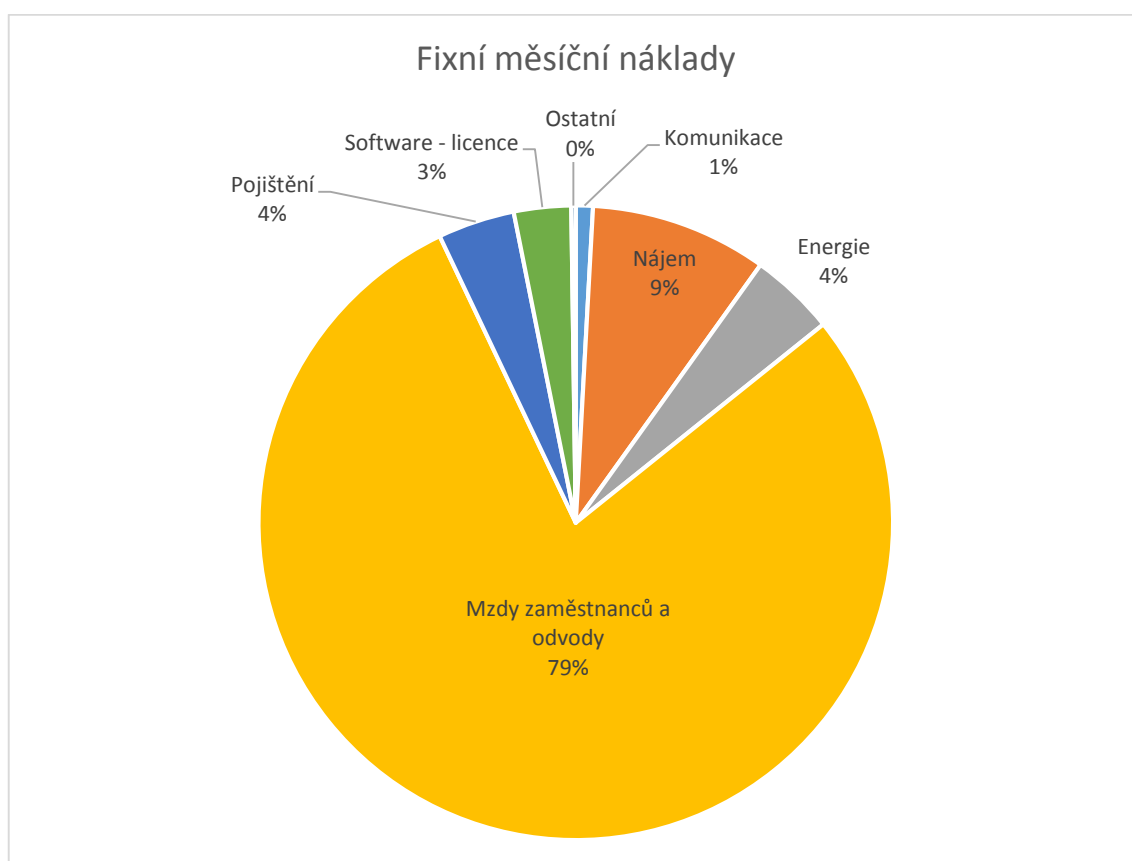
Mezi fixní náklady společnosti patří všechny náklady na provoz společnosti placené periodicky, nezávisle na objemu produkce nebo množství poskytovaných služeb. Mezi fixní náklady zahrnujeme mzdy zaměstnanců, nájmy prostor, platby za energie, komunikace a dále například pojistky, či softwarové licence. V tabulce 4.2 jsem rozepsal fixní měsíční náklady potřebné pro chod společnosti Fly Service. Celkové měsíční fixní náklady jsem stanovoval na částku 183 898 Kč.

Tabulka 4.2: Měsíční fixní náklady

Fixní režijní náklady

	ročně	čtvrtletně	měsíčně
Komunikace			
Internetové připojení			600 Kč
Mobilní volání a data			1 000 Kč
Nájem			
Nájem nebytových prostor (kancelář, VIP salonek)		13 800 Kč	4 600 Kč
Nájem hangáru		36 000 Kč	12 000 Kč
Energie			
Elektrická energie			2 000 Kč
Vodné a stočné			1 000 Kč
Topení			5 000 Kč
Mzdy zaměstnanců			
Dispečer/ handling agent			20 000 Kč
Dispečer/ handling agent			20 000 Kč
Vedoucí			35 000 Kč
Účetní			18 000 Kč
Recepční/uklízečka			15 000 Kč
Odvody za sociální a zdravotní pojištění			36 720 Kč
Pojištění			
Pojištění odpovědnosti za škody	86 400 Kč		7 200 Kč
Software - licence			
Účetní program	2 000 Kč		167 Kč
Program pro plánování letů Rocket Route	62 330 Kč		5 194 Kč
Ostatní			
ID karty, povolení k vjezdu do SRA, ...	5 000 Kč		417 Kč
Celkem			183 898 Kč

Graf 4.2: Měsíční fixní náklady



4.3 Variabilní náklady

Variabilní náklady jsou náklady odvíjející se od objemu produkce, v tomto případě množství a druhu poskytovaných služeb. Většinou se jedná o náklady na materiál, případně jiné zdroje.

Abych byl schopen úspěšně stanovit variabilní náklady a následně v další podkapitole bod zvratu, musím specifikovat hlavní druh činnosti a zjistit náklad a výnos z této činnosti. Jednou z páteřních činností společnosti Fly Service je poskytování odbavovacích služeb, služeb plánování letů a předletové přípravy pro letouny mateřské společnosti. Proto jsem jako hlavní činnost z pohledu generování výnosů stanovil soubor úkonů, které jsou vykonávány při běžné průměrné zakázce. Tato zakázka obsahuje úkony vykonávané při kompletním odbavení letadla mateřské společnosti během letu z Ostravy do cílové destinace vzdálené zhruba hodinu letu a jeho návrat zpět.

Průměrnou zakázku a činnosti vykonávané během ní jsem sestavil na základě vlastní zkušenosti po roční praxi u společnosti. Je zřejmé, že každá zakázka nezahrnuje

níže vyjmenované úkony, naopak jiné zakázky obsahují úkonů více nebo ve větším rozsahu.

Jedna průměrná zakázka zahrnuje:

- asistenci (handling) při odletu a při přiletu,
- prodej 2 litrů nemrznoucí směsi TKS,
- vytažení a zatažení letadla z hangáru,
- sestavení a podání letového plánu, vytisknutí briefingu, zajištění handlingu v destinaci,
- úklid letadla po letu,
- plnění letadla po letu,
- předletová kontrola,
- catering.

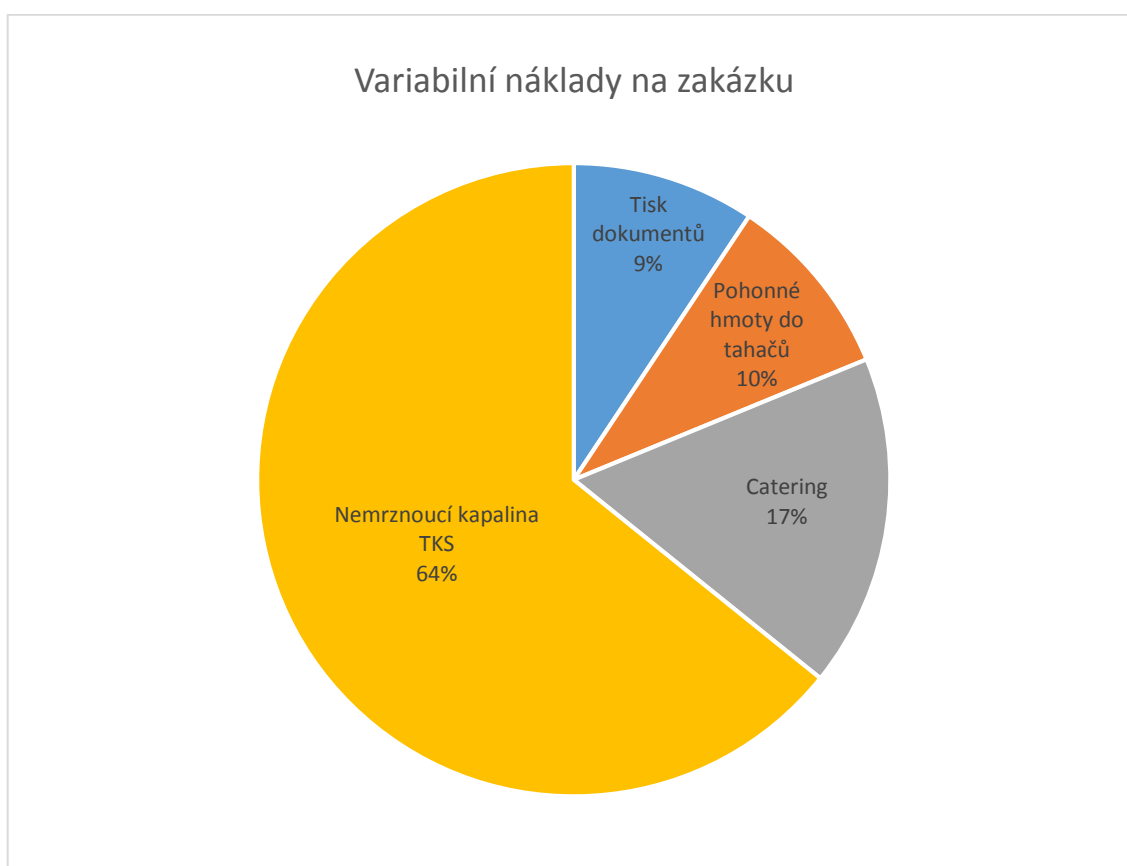
Některé z činností nevyžadují žádný dodatečný materiálový náklad při jejím vykonání (asistence, plnění, úklid, předletová kontrola). U ostatních služeb variabilní náklady jsou, byť relativně malé. Jde například o pohonné hmoty spotřebované při manipulaci s letadly pomocí tahače, náklady na tisk letových briefingů, nákup nemrznoucí kapaliny a nákup palubního občerstvení. Variabilní náklady na jednu průměrnou zakázku jsou uvedeny v tabulce 4.3 a grafu 4.3.

Tabulka 4.3: Variabilní náklady na jednu průměrnou zakázku

Variabilní náklady na průměrnou zakázku

Tisk dokumentů (30 listů, 1,65 Kč/list)	50 Kč
Pohonné hmoty do tahačů	50 Kč
Catering	90 Kč
Nemrznoucí kapalina TKS (2 litry, 170 Kč/litr)	340 Kč
Celkem	530 Kč

Graf 4.3: Variabilní náklady na průměrnou zakázku



4.4 Bod zvratu

Bod zvratu určuje měsíční množství zakázek (objem produkce), při nichž budou výnosy rovny celkovým nákladům, tj. zisk bude roven nule. Pokud bude měsíční množství zakázek menší než vypočítaná hodnota, dojde ke ztrátě. Naopak při vyšším objemu zakázek bude společnost generovat zisk, což je žádoucí. V počátcích podnikání je ztráta přijatelná, má-li objem zakázek rostoucí tendenci. V takovém případě je potřeba mít dostatek finančních prostředků pro dokrývání ztrát do doby, než počet zakázek dosáhne bodu zvratu. [13]

Variabilní náklady na průměrnou zakázku a činnosti v rámci zakázky prováděné jsem stanovil v předchozí podkapitole. Nyní zbývá určit výnos z průměrné zakázky. Ceny jednotlivých úkonů byly stanoveny opět na základě vlastní zkušenosti s přihlédnutím k délce trvání jednotlivých úkonů, jejich technické a odborné náročnosti a rovněž s přihlédnutím k ekonomické situaci na letišti. Ceny jednotlivých služeb a výnos z průměrné zakázky jsou uvedeny v tabulce 4.4.

Tabulka 4.4: Výnos z jedné průměrné zakázky

Výnos z průměrné zakázky

Činnost	množství	cena za množství	cena celkem
Asistence při odletu/příletu	2 ks	400 Kč	800 Kč
Vytažení/zatažení letadla do hangáru	2 ks	150 Kč	300 Kč
Podání letového plánu + briefing	2 ks	500 Kč	1 000 Kč
Doplnění nemrznoucí směsi TKS	2 litry	219 Kč	438 Kč
Úklid letadla	1 ks	150 Kč	150 Kč
Plnění palivem	1 ks	125 Kč	125 Kč
Předletová kontrola	1 ks	125 Kč	125 Kč
Catering	1 ks	190 Kč	190 Kč
Oznámení letu provozovateli	2 ks	50 Kč	100 Kč
Celkem za průměrnou zakázku			3 228 Kč

Výpočet bodu zvratu

Bod zvratu je pro lineární náklady a výnosy vypočítán jako podíl fixních nákladů a příjmu ze zakázky po odečtení fixních nákladů. Výsledek určuje právě takový objem produkce (množství zakázek), kdy se výnosy z poskytování služeb a prodeje výrobků rovnají celkovým nákladům potřebným pro tuto produkci. Při zvyšování produkce nad bod zvratu činnost generuje zisk. Výpočet je jednoduchý a zaznamenal jsem jej do tabulky 4.5.

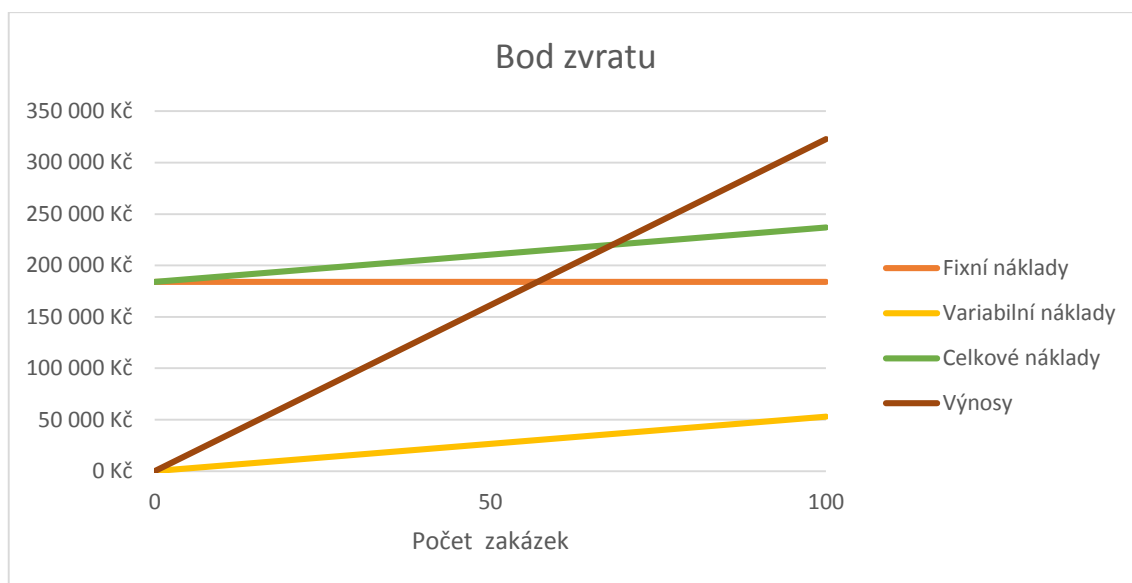
Tabulka 4.5: Výpočet bodu zvratu

Bod zvratu

FN = Fixní náklady
VN = Variabilní náklady
p = cena průměrné zakázky
Q = množství průměrných zakázek
FN = 183 898 Kč
VN = 530 Kč
p = 3 228 Kč
$Q = FN / (p - VN)$
Q = 68 zakázek měsíčně

Při výpočtu bodu zvratu jsem získal výsledek 68 zakázek měsíčně. Je to minimální měsíční objem zakázek v případě, že společnost nemá příjem z jiných činností, tak, aby začala dosahovat zisku. Jedná se o relativně velký počet zakázek, na který v současné době společnost Fly Service nedosáhne. Společnost však doplňuje nižší počet odbavených zakázek jinými činnostmi a službami - vede partnerské společnosti účetnictví, poskytuje administrativní služby apod. Díky tomu jsou výnosy společnosti dostatečné a není ve ztrátě.

Graf 4.1: Bod zvratu



ZÁVĚR

V diplomové práci jsem se zabýval legislativními, technickými a ekonomickými požadavky na nově vznikající subjekt poskytující služby při odbavovacím procesu na letišti. Sestavil jsem postup, jakým by měly být vyplněny žádosti zasílané na Úřad pro civilní letectví, a vyjmenoval jsem potřebné živnostenské oprávnění. Okrajově jsem se dotkl problematiky pojištění odpovědnosti za škody. Dále jsem specifikoval a krátce charakterizoval potřebné technické vybavení s ohledem na rozsah a druh poskytovaných služeb. V závěru jsem na příkladu společnosti Fly Service ukázal stanovení vstupních nákladů, režijních nákladů na chod společnosti a variabilních nákladů na jednu zakázku. Nakonec stanovil bod zvratu při jednom druhu poskytovaných služeb.

Hlavní úskalí při zakládání společnosti poskytující odbavovací služby vidím ve velmi vysokých vstupních nákladech, které i v případě odbavování malých letadel mohou dosahovat několika milionů korun. Splnění legislativních požadavků hodnotím jako méně náročnou část procesu. Nove vznikající společnosti však mohou mít problém se splněním požadavku na odbornou způsobilost s dostatečnou délkou praxe zodpovědných pracovníků.

Největším limitujícím faktorem vzniku nového poskytovatele odbavení letadel, cestujících nákladů a pošty je bezesporu možnost omezení počtu poskytovatelů odbavovacích služeb až na jednoho v případě malého počtu odbavených cestujících nebo nákladu. V České republice je tak na všech letištích kromě letiště Václava Havla redukován počet poskytovatelů handlingových služeb. Vstup nových subjektů na některé z ostatních velkých letišť je proto velmi komplikovaný, ne-li přímo nemožný. Na druhou stranu je například na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě znatelná snaha získat dalšího poskytovatele služeb plnění leteckými palivy. Současné monopolní postavení společnosti SHELL má totiž neblahý vliv na ceny paliv. Zájemce o poskytování těchto služeb se však musí připravit na silný odpor konkurence.

Určitou šanci na získání souhlasu ÚCL k poskytování služeb při odbavení letadel na provozních plochách mají dle mého názoru společnosti, které působí nebo mají v plánu působit na menších vnitrostátních letištích. Otázkou však zůstává rentabilita projektu, protože provoz na takových letištích je relativně malý a poplatky za služby nemohou být příliš vysoké.

Co se týče společnosti Fly Service, tak nebude v dohledné době usilovat o získání souhlasu k poskytování odbavovacích služeb, ačkoliv má dostatečné finanční prostředky a technické vybavení. Jelikož je počet odbavených cestujících na letišti Ostrava vzhledem ke kapacitě letiště malý, nebyl by pravděpodobně společnosti souhlas udělen. Společnost Fly Service tak bude i nadále poskytovat odbavovací služby pouze letounům majitele ve spolupráci s handlingem ostravského letiště.

Cíle mé diplomové práce byly splněny, přestože společnost Fly Service nebude provozovatelem odbavovacích služeb prozatím zakládat. Hlavním účelem práce bylo shrnout požadavky kladené na nově vznikající handlingovou společnost do ucelené publikace tak, aby sloužila jak návod a opora nejen společnosti Fly Service, ale všem subjektům, kterých se problematika týká.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ŠUMPELA, David. Technické odbavení letadel na letišti Brno-Tuřany. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství. Vedoucí bakalářské práce Ing. Petr Veselý. Brno, 2009. 34s.
- [2] Vozidlo na dodávku pitné vody do letadel. *Airport Ostrava* [online]. Ostrava: Letiště Ostrava, c2015. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vozidlo-na-dodavku-pitne-vody-do-letadel/>
- [3] *AIP of the CR* [online].
Dostupné z: < http://lis.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm>
- [4] POLÁKOVÁ, Nela. *Modelové srovnání klasického odbavení letadel s postupy CDM*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Vedoucí práce Ing. David Šourek, Ph.D.
- [5] VESELÝ, Petr. Kapacita nástupního gatu v závislosti na stání letadla. Praha, 2007. ČVUT Fakulta dopravní. Diplomová práce. 77 s.
- [6] ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů*. In: . 1997, ročník 1997, částka 17, číslo 49.
- [7] Towbarless pushback tractor. *Leoš Janáček Ostrava Airport* [online]. Ostrava: Letiště Ostrava, c2015. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-towbarless-pushback-tractor/>
- [8] Flying Food Delivers With Hybrid Truck. *Aviation Pros* [online]. Aviation Pros, c2012. Dostupné z: <http://www.aviationpros.com/article/10783222/flying-food-delivers-with-hybrid-truck>
- [9] Luxury Transportation Service for private or business transfer. *InterPlex: Orlando's Premier Luxury Transportation Services* [online]. Florida: Florida InterPlex, c2015. Dostupné z: <http://www.interplex.net/virtual/transportation/pages/fleet-sprinter-07.php>
- [10] Luggage gets a long ride with TSA at the airport. *Philly.com* [online]. Philadelphia: Philadelphia Media Network, PBC, c2015. Dostupné z:

http://articles.philly.com/2015-02-06/business/58843453_1_tsa-conveyor-belt-checked-bag

- [11] BUSINESS 07: Cestujeme letadlem (1). *Help For English* [online]. Vitware, 2011, ISSN 1803–8298. Dostupné z: <http://www.helpforenglish.cz/article/2011021701-business-07-cestujeme-letadlem-1>
- [12] Ranní špička na letišti: kolem jednoho letadla krouží až pět vozidel. *Technet* [online]. Praha: MAFRA, 2013. Dostupné z: http://technet.idnes.cz/stroje-na-letisti-0mi-/tec_technika.aspx?c=A131119_152319_tec_technika_sit
- [13] Bod zvratu: (Break Even Point). *Management mania* [online]. ManagementMania's Series of Management, c2013, ISSN 2327-3658. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/bod-zvratu>
- [14] The Founding of IATA. *IATA* [online]. International Air Transport Association (IATA), c2016. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>
- [15] *Airport Handling Manual: IATA Ground Operations Manual (IGOM)* [online]. Montreal—Geneva: International Air Transport Association, 2012. ISBN 978-92-9252-464-7. Dostupné z: <https://www.scribd.com/doc/130485099/AHM-IGOM-Feb2012-pdf>
- [16] EVROPSKÁ UNIE. Směrnice rady 96/67/ES: o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství. In: 36. 1996, číslo 272.
- [17] Dokumenty. *ABS Jets* [online]. Praha, c2014. Dostupné z: <http://absjets.cz/cs/dokumenty/dokumenty>
- [18] Žádost A o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti. *Úřad pro civilní letectví*. Praha, 2007. Poskytnuto elektronickou poštou panem Janem Golářem.
- [19] Pokyny k vyplnění a podání žádosti A o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb. *Úřad pro civilní letectví*. Praha, 2007. Poskytnuto elektronickou poštou panem Janem Golářem.
- [20] ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon o správních poplatcích*. In: . 2004, ročník 2004, 215/2004, číslo 634.

- [21] Žádost B o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti. *Úřad pro civilní letectví*. Praha, 2007. Poskytnuto elektronickou poštou panem Janem Golářem.
- [22] Pokyny k vyplnění a podání žádosti B o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb. *Úřad pro civilní letectví*. Praha, 2007. Poskytnuto elektronickou poštou panem Janem Golářem.
- [23] Žádost C o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti. *Úřad pro civilní letectví*. Praha, 2007. Poskytnuto elektronickou poštou panem Janem Golářem.
- [24] Pokyny k vyplnění a podání žádosti C o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb. *Úřad pro civilní letectví*. Praha, 2007. Poskytnuto elektronickou poštou panem Janem Golářem.
- [25] Pohonné hmoty pro leteckou dopravu. *Petroleum* [online]. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická, c2007-2016. Dostupné z: <http://www.petroleum.cz/vyrobky/jet.aspx>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Žádost A o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti

Příloha B – Žádost B o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti

Příloha C – Žádost C o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti

Příloha D – Ukázka Souhlasu k poskytování služeb při odbavovacím procesu

Příloha A – Žádost A o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti [18]

Žadatel - vyhotovení:
č.j.:
Datum:

Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

ÚCL - přijetí:
č.j.:
Datum:

160 08 PRAHA 6

A Ž Á D O S T

o udělení souhlasu k poskytování
odbavovacích služeb na letišti

ODBAVENÍ LETADLA NA PROVOZNÍ PLOŠE ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, NÁKLADU A POŠTY

ve smyslu § 45 odst. 2 písm. g), § 49b a následujících zákona č.49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

1. Údaje o žadateli

- 1.1 Právnícká osoba (*statutární orgán nebo člen statutárního orgánu – min. věk 18 let, plně způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu odborně způsobilý*)

Obchodní jméno:

Sídlo:

..... PSČ:

Telefon: E-mail:

Fax: Telex:

SITA: AFTN:

VHF freq.: MHz Volací znak:

- 1.2 Fyzická osoba (*min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá*)

Jméno:..... Rodné číslo:

Obchodní jméno:

Trvalý pobyt:
..... PSČ:

Místo podnikání:
..... PSČ:

Státní příslušnost:
Telefon:
Fax: Telex:
SITA: AFTN:
VHF freq.: MHz Volací znak:

1.3 Právní forma:

1.4 Identifikační číslo organizace (IČO):

1.5 Údaje o všech statutárních zástupcích právnické osoby

Jméno a příjmení:

Narozen: v Rodné číslo

Trvalý pobyt:

..... PSČ:

Státní příslušnost:

Telefon: Fax:

Rozsah oprávnění jednat za právnickou osobu:

.....
.....
.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

Podpisový vzor:



Doklady od všech statutárních osob: - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)

Doklady alespoň od jednoho člena statutárního orgánu:

- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)

- doklad o praxi v oboru (§ 49e)

1.6 Osoba odpovědná za provoz (byla-li stanovena): *(min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá)*

Jméno:..... Rodné číslo:

Trvalé bydliště: Adresa pracoviště:

.....
..... PSČ PSČ
Státní příslušnost:
Telefon:
Fax: Telex:
SITA: AFTN:

*Doklady osob – odpovědný zástupce : - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)
- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)
- doklad o praxi v oboru (§ 49e)*

2. Specifikace místa a druhu činnosti

2.1 Letiště provozování služeb při odbavovacím procesu:
.....

2.2 Režim poskytování služeb: vnitrostátní / mezinárodní *)

2.3 Zaškrtněte požadovaný rozsah činností:

- ODBAVENÍ LETADLA NA PROVOZNÍ PLOŠE
- ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH
- ODBAVENÍ NÁKLADU A POŠTY

3. Odbavení letadla na provozní ploše

3.1 Specifikujte typ:

- letadla do 10.000 kg (včetně) maximální vzletové hmotnosti nebo letadla do 20 cestujících (včetně)
- letadla nad 10.000 kg maximální vzletové hmotnosti

3.2 Uveďte nejvyšší typ letounu (critical aircraft):
.....

3.3 Uveďte maximální výšku prahu vstupních dveří (s ohledem na vaše technické prostředky):
.....

3.4 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- nakládka a vykládka letadla, včetně poskytnutí a provozování vhodných prostředků
- doprava posádky a cestujících mezi letadlem a terminálem
- doprava zavazadel mezi letadlem a terminálem

- komunikace mezi letadlem a vnějšími dodavateli služeb
- poskytování a provozování vhodných zařízení pro start motorů letadel
- poskytování a provozování vhodných zařízení pro pohyb letadel při přiletu a odletu (tažení a tlačení letadla)
- vnější a vnitřní čištění letadla
- služby vztahující se k toaletám a vodě
- vybavení kabiny vhodnými hyg. potřebami a jejich skladování
- odstraňování sněhu a ledu, odledování letadla
- jiné:

.....

.....

3.5 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....

.....

.....

.....

.....

4. Odbavení cestujících

4.1 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při přiletu, odletu, přesunu nebo tranzitu, včetně kontroly cestovních dokladů
- registrace zavazadel a jejich přeprava do oblasti třídění
- manipulace se zavazadly v oblasti třídění, při přípravě k odletu, při nakládce a vykládce ze zařízení, navrženého pro manipulace s nimi z letadla do oblasti třídění a naopak
- doprava zavazadel z oblasti třídění do oblasti výdeje
- jiné:

.....

.....

4.1.1 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....

.....

.....

.....

.....

4.2 Při volbě „odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při příletu, odletu, přesunu nebo tranzitu, včetně kontroly cestovních dokladů“ v bodě 4.1, popište postup odbavení a použité prostředky (počítačový odbavovací systém):

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

5. Odbavení nákladu a pošty

5.1 Specifikujte typ:

- letadla do 10.000 kg (včetně) maximální vzletové hmotnosti
- letadla nad 10.000 kg maximální vzletové hmotnosti

5.2 Uveďte nejvyšší typ letounu (critical aircraft):

.....

5.3 Uveďte maximální výšku prahu dveří nákladového prostoru (s ohledem na vaše technické prostředky):

.....

5.4 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- fyzické manipulace spojené s vývozem, dovozem nebo transferem
- odbavení příslušných dokladů a celní postupy
- realizace bezpečnostních postupů, dohodnutých mezi stranami, nebo vyžádané okolnostmi
- jiné:

.....
.....

5.5 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....

.....
.....
.....
.....

6. Doplnující údaje

6.1 Plánovaná provozní doba (čas UTC)

.....
.....

6.2 Doklad o sjednání pojištění odpovědnosti za škody z poskytování odbavovacích služeb a doklad o zaplacení pojistného:

Uvedte přesný rozsah sjednaného pojištění, adresu pojišťovacího ústavu a výši plnění:

.....
.....

6.3 Máte uzavřenu smlouvu s provozovatelem letiště: ano / ne *)

6.4 Datum plánovaného zahájení provozu (v příp. nového žadatele):

.....

7. Správní poplatek

(potvrzení o úhradě správního poplatku)

V

Dne

.....

razítko a podpis žadatele

*) nehodící se škrtněte

Příloha B – Žádost B o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti [18]

Žadatel - vyhotovení:

č.j.:

Datum:

ÚCL ČR - přijetí:

č.j.:

Datum:

Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

B Ž Á D O S T

o udělení souhlasu k poskytování
odbavovacích služeb na letišti

MANIPULACE S LPH A OLEJOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

ve smyslu § 45 odst. 2 písm. g), § 49a a následujících zákona č.49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

1. Údaje o žadateli

- 1.1 Právnícká osoba (*statutární orgán nebo člen statutárního orgánu – min. věk 18 let, plně způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu odborně způsobilý*)

Obchodní jméno:

Sídlo:

..... PSČ:

Telefon: E-mail:

Fax: Telex:

SITA: AFTN:

VHF freq.: MHz Volací znak:

- 1.2 Fyzická osoba (*min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá*)

Jméno:..... Rodné číslo:

Obchodní jméno:

Trvalý pobyt:
..... PSČ:

Místo podnikání:
..... PSČ:

Státní příslušnost:
Telefon:
Fax: Telex:
SITA: AFTN:
VHF freq.: MHz Volací znak:

1.3 Právní forma:

1.4 Identifikační číslo organizace (IČO):

1.5 Údaje o všech statutárních zástupcích právnické osoby

Jméno a příjmení:

Narozen: v Rodné číslo

Trvalý pobyt:

..... PSČ:

Státní příslušnost:

Telefon: Fax:

Rozsah oprávnění jednat za právnickou osobu:

.....
.....
.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

Podpisový vzor:



Doklady od všech statutárních osob: - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)

Doklady alespoň od jednoho člena statutárního orgánu:

- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)

- doklad o praxi v oboru (§ 49e)

1.6 Osoba odpovědná za provoz (byla-li stanovena): *(min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá)*

Jméno:..... Rodné číslo:

Trvalé bydliště: Adresa pracoviště:

.....
..... PSC PSC

Státní příslušnost:

Telefon:

Fax:

Telex:

SITA:

AFTN:

*Doklady osob – odpovědný zástupce : - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)
- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)
- doklad o praxi v oboru (§ 49e)*

2. Specifikace místa činnosti

2.1 Letiště provozování služeb při odbavovacím procesu:

.....

2.2 Režim poskytování služeb: vnitrostátní / mezinárodní *)

3. Specifikace rozsahu a druhu činnosti

3.1 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání LPH
- transport LPH z oblasti stáčiště k letadlu a zpět
- skladování LPH
- skladování a manipulace s oleji a ostatními technickými kapalinami
- jiné:

.....
.....

3.2 Při volbě varianty “organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání LPH“
v bodě 3.1 dále specifikujte:

- plnění samospádem (plnicí pistolí)
- plnění tlakové

3.3 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb:

.....
.....
.....
.....

4. Doplnující údaje

4.1 Plánovaná provozní doba (čas UTC)

.....
.....

4.2 Doklad o sjednání pojištění odpovědnosti za škody z poskytování odbavovacích služeb

a doklad o zaplacení pojistného.

Uveďte přesný rozsah sjednaného pojištění, adresu pojišťovacího ústavu a výši plnění:

.....
.....
.....

4.3 Máte smlouvu s provozovatelem letiště: ano / ne *)

4.4 Datum plánovaného zahájení provozu (v příp. nového žadatele):

.....

5. Správní poplatek

(potvrzení o zaplacení správního poplatku)

V

Dne

.....

razítko a podpis žadatele

*) nehodící se škrtněte

Příloha C – Žádost C o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti [18]

Žadatel - vyhotovení:

č.j.:

Datum:

ÚCL ČR - přijetí:

č.j.:

Datum:

Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

C Ž Á D O S T

o udělení souhlasu k poskytování
odbavovacích služeb na letišti

SLUŽBY ZÁSOBOVÁNÍ LETADEL POTRAVINAMI A NÁPOJI

ve smyslu § 45 odst. 2 písm. g), § 49a a následujících zákona č.49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

1. Údaje o žadateli

- 1.1 Právnícká osoba (*statutární orgán nebo člen statutárního orgánu – min. věk 18 let, plně způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu odborně způsobilý*)

Obchodní jméno:

Sídlo:

..... PSČ:

Telefon: E-mail:

Fax: Telex:

SITA: AFTN:

VHF freq.: MHz Volací znak:

- 1.2 Fyzická osoba (*min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá*)

Jméno:..... Rodné číslo:

Obchodní jméno:
Trvalý pobyt:
..... PSČ:
Místo podnikání:
..... PSČ:
Státní příslušnost:
Telefon:
Fax: Telex:
SITA: AFTN:
VHF freq.: MHz Volací znak:

1.3 Právní forma:

1.4 Identifikační číslo organizace (IČO):

1.5 Údaje o všech statutárních zástupcích právnické osoby

Jméno a příjmení:
Narozen: v Rodné číslo
Trvalý pobyt:
..... PSČ:
Státní příslušnost:
Telefon: Fax:

Rozsah oprávnění jednat za právnickou osobu:

.....
.....
.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

Podpisový vzor:



Doklady od všech statutárních osob: - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)

Doklady alespoň od jednoho člena statutárního orgánu:

- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)

- doklad o praxi v oboru (§ 49e)

1.6 Osoba odpovědná za provoz (byla-li stanovena): *(min. 21 let, plně způsobilá k právním úkonům, bezúhonná a odborně způsobilá)*

Jméno:..... Rodné číslo:

Trvalé bydliště:

Adresa pracoviště:

.....

..... PSČ PSČ

Státní příslušnost:

Telefon:

Fax:

SITA:

Telex:

AFTN:

Doklady osob – odpovědný zástupce : - výpis z rejstříku trestů (§ 49d)
- ověřená kopie o ukončeném vzdělání (§ 49e)
- doklad o praxi v oboru (§ 49e)

2. Specifikace místa činnosti

2.1 Letiště provozování služeb při odbavovacím procesu:

.....

2.2 Režim poskytování služeb: vnitrostátní / mezinárodní *)

3. Specifikace rozsahu a druhu činnosti

3.1 Specifikujte činnosti (s ohledem na vaše technické prostředky):

- nákup surovin za účelem výroby občerstvení na paluby letadel
- skladování potravin a nápojů
- výroba občerstvení na paluby letadel
- nákup hotových výrobků za účelem zásobování letadel potravinami
- skladování hotových výrobků
- kompletace občerstvení
- skladování kompletovaného občerstvení
- expedice
- transport, nakládka a vykládka
- likvidace odpadů spojených s uvedenou činností
- jiné:

.....

.....

3.2 Při volbě varianty „výroba občerstvení na paluby letadel“ v bodě 3.1 dále specifikujte:

- výrobky studené kuchyně
- výrobky teplé kuchyně
- výrobky cukrářské

výrobky pekařské

3.3 Při volbě varianty „výrobky teplé kuchyně“ v bodě 3.2 dále specifikujte použitou výrobní technologii, způsob porcování, způsob skladování a expedici:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3.4 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb

.....
.....
.....
.....

4. Doplnující údaje

4.1 Plánovaná provozní doba (čas UTC)

.....
.....

4.2 Doklad o sjednání pojištění odpovědnosti za škody z poskytování odbavovacích služeb a doklad o zaplacení pojistného:

Uveďte přesný rozsah sjednaného pojištění, adresu pojišťovacího ústavu a výši plnění:

.....
.....
.....

4.3 Máte smlouvu s provozovatelem letiště: ano / ne *)

4.4 Datum plánovaného zahájení provozu (v příp. nového žadatele):

.....

5. Správní poplatek

(doklad o zaplacení správního poplatku)

V

Dne

.....
razítko a podpis žadatele

*) nehodící se škrtněte

Příloha D – Ukázka Souhlasu k poskytování služeb [17]

Úřad pro civilní letectví
Sekce letová a provozní/referát provozovatelů
letiště Ruzyně
160 08 PRAHA 6

Č.j.: 895-14-301

V Praze 28. 4. 2014



ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL) jako věcně a místně příslušný správní úřad dle ustanovení § 89 odst. 2 písm. c) bod 4 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen letecký zákon) a dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, **rozhodí** na základě žádosti o prodloužení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti doručené dne 25. 3. 2014 a doplněné 16.4.2014 takto:

Podle ustanovení § 49b zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se vydává společnosti

ABS Jets, a.s.

Sídlo: Praha 6 - Ruzyně, K Letišti – Hangár C, PSČ 161 00
IČ: 271 63 628

SOUHLAS K POSKYTOVÁNÍ

**služeb při odbavovacím procesu na letišti Václava Havla Praha – areál Jih,
zahrnujících technické a provozní odbavení letadla na odbavovací ploše,
odbavení cestujících a jejich zavazadel.**

Souhlas se vydává na dobu určitou: na období **od 1. května 2014 do 30. dubna 2017.**

Rozsah služeb:

- technické a provozní odbavení letadla na odbavovací ploše:
 - ✓ nakládka a vykládka letadla, včetně poskytnutí a provozování vhodných prostředků,
 - ✓ doprava posádky a cestujících mezi letadlem a terminálem,
 - ✓ doprava zavazadel mezi letadlem a terminálem,
 - ✓ komunikace mezi letadlem a vnějšími dodavateli služeb,
 - ✓ poskytování a provozování vhodných zařízení pro pohyb letadel při přiletu a odletu (tažení a tlačení letadla),
 - ✓ vnější a vnitřní čištění letadla,
 - ✓ služby vztahující se k toaletám a vodě,
 - ✓ vybavení kabiny vhodnými hyg. potřebami a jejich skladování
- odbavení cestujících a jejich zavazadel:
 - ✓ odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při přiletu, odletu, přesunu nebo tranzitu,

Typy odbavovaných letadel:

- letadla do 10.000 kg (včetně) maximální vzletové hmotnosti nebo letadla do 20 cestujících (včetně)
- letadla nad 10.000 kg maximální vzletové hmotnosti

Podmínky pro poskytování výše uvedených služeb:


- při poskytování služeb dodržovat předpisy a nařízení vydané Ministerstvem dopravy, Úřadem pro civilní letectví, a ostatní platné národní a mezinárodní předpisy vztahující se k provádění výše uvedených služeb;
- při poskytování služeb dodržovat vydané příkazy provozovatele letiště;
- při změně jakýchkoliv skutečností uvedených v žádosti nebo jejích přílohách nejpozději do čtrnácti dnů ode dne, kdy ke změně došlo, o tomto informovat státní orgán vydávající rozhodnutí o udělení souhlasu k poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti.

Odůvodnění: Podle § 68 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, odůvodnění rozhodnutí není třeba, neboť žadatel splnil všechny náležitosti a žádosti se vyhovuje v plném rozsahu.

Poučení o odvolání: Proti tomuto rozhodnutí lze podle § 81 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád podat do 15ti dnů ode dne oznámení tohoto rozhodnutí odvolání k odboru civilního letectví Ministerstva dopravy prostřednictvím Úřadu pro civilní letectví.

V Praze dne 28. 4. 2014




Ing. Jan Golář
vedoucí referátu provozovatelů

Obdrží:

ABS Jets, a.s.

Sídlo: Praha 6 – Ruzyně, K Letišti – Hangár C, PSČ 161 00