ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. David Žatečka

Požadavky pro vznik handlingové společnosti

Diplomová práce

2019

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
Fakulta dopravní
děkan
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K621 .....**Ústav letecké dopravy**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. David Žatečka

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – PL – Provoz a řízení letecké dopravy

Název tématu (česky): **Požadavky pro vznik handlingové společnosti**

Název tématu (anglicky): The Requirements for Establishing a Handling Company

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Uvedení struktury handlingové společnosti
- Účel handlingové společnosti a její funkce
- Proces odbavení letadla
- Handlingové společnosti na českých letištích
- Proces schválení handlingové společnosti ÚCL
- Požadavky a potřebné dokumenty
- Praktický příklad společnosti Air Bohemia a.s.

Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Operational Manual Air Bohemia a.s.
IATA handling manual
Handling manual ČSA
Legislativa Evropské Unie, AMC GM Aerodromes

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Štepán Matouš**
doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **28. července 2017**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **28. května 2019**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

L. S.

doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí
Ústavu letecké dopravy

doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. David Žatečka
jméno a podpis studenta

V Praze dne 3. prosince 2018

Poděkování

Zde bych rád poděkoval svému vedoucímu diplomové práce Ing. Štěpánovi Matoušovi, dále pak Doc. Ing. Bc. Jakubovi Hospodkovi Ph.D. kteří mi ochotně poskytli rady a pomoc při zpracování této práce. Dále děkuji své rodině a přítelkyni za podporu při mém studiu na Fakultě dopravní. Velký dík patří pracovníkům Úřadu pro civilní letectví, kteří ochotně spolupracovali na vyřízení žádosti a poskytnutí informací, které obohatily tuto práci.

Prohlášení

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 28. května 2019 podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

POŽADAVKY PRO VZNIK HANDLINGOVÉ SPOLEČNOSTI

diplomová práce
květen 2019
Bc. David Žatečka

Abstrakt

Tato práce poskytuje ucelený pohled a informace o postupu pro úspěšné schválení žádosti o provozování odbavovacích služeb na letištích v České republice, které pomohou k zefektivnění takového procesu z pohledu žadatele.

První část je věnována právnímu základu a pojmům spojených s různými druhy obchodních společností, které jsou důležité pro pochopení následujících částí práce. Další část se týká problematiky provozu handlingových služeb na letišti a vysvětlení úkonů spojených s technickým odbavením letadla, při čemž je kladen důraz na názornost použitím fotodokumentace z reálného odbavení letadla na letištní stojánce.

Praktická část se zabývá všemi náležitostmi, které jsou od žadatele požadovány v procesu schválení poskytování handlingových služeb. Konkrétní příklad je demonstrován prostřednictvím společnosti Air Bohemia a.s., která o tyto služby žádala a kde výsledkem celého procesu bylo jejich úspěšné schválení. V práci jsou použity reálné dokumenty v takové formě, v jaké byly poskytnuty schvalujícímu orgánu – Úřadu pro civilní letectví. Poslední kapitola využívá vybrané metody finanční analýzy, které slouží k posouzení finanční způsobilosti podniku k poskytování palivových služeb. Tato analýza slouží jako základ pro predikci ekonomiky provozu, kdy při odhalení vzniklých problémů byly navrženy způsoby řešení pro zlepšení.

Jelikož o provozování těchto služeb může žádat více druhů právních subjektů, jsou v průběhu práce nastíněny rozdíly a způsoby postupu při odlišnostech, které z tohoto důvodu mohou nastat. Celá práce tak tvoří univerzální nástroj pro budoucí žadatele o provozování handlingových služeb umožňující bezproblémové provedení žádostí až po její schválení z hlediska formální i obsahové. V neposlední řadě také poskytuje náhled do finanční bilance při poskytování handlingových služeb.

Abstract

This thesis delivers a comprehensive insight and information about a step by step process of successful approval of request for operating of handling services at airports in Czech Republic, which brings substantial efficiency to such process for future applicants.

The theoretical part covers legal basis and terms regarding various commercial companies which are necessary to understand the following text. Furthermore, the thesis covers various aspects of operating handling services at airports, including detailed explanation of all steps connected to the technical aircraft handling, accompanied by authors pictures taken during aircraft handling on a stand.

Practical part takes into account all necessary steps required from an applicant in the process of approval to provide handling services. Practical example is demonstrated throughout a company Air Bohemia, a.s., which successfully applied for operating of such services. Author uses real documentation in a form provided to an approving authority – Civil Aviation Authority Czech Republic. The very last chapter uses certain methods of financial analysis, which is the base for prediction of future financial aspects of providing the fuelling services by Air Bohemia company. It may serve as a tool to discover weaknesses of the business and to enhace overal profits.

The thesis serves as a generic instrument for various legal entities applying to provide handling services and allows smooth application processing all the way to its final approval. Furthermore, it provides basic insight to financial aspects of providing handling services.

Klíčová slova

Handlingová společnost, požadavky pro vznik, technické odbavení letadla, pozemní odbavení, povolení pro poskytování paliva, Air Bohemia a.s., finanční analýza

Key words

Handling Company, Requirements for Establishing, Handling Process, Aircraft Ground Handling, Approval for Refueling Services, Air Bohemia a.s., Financial Analysis

Obsah

Úvod **12**

1 Legislativní základ právního podnikání **14**

1.1 Vymezení pojmů právního podnikání 15

1.2 Vznik obchodní společnosti 17

1.3 Druhy obchodních společností 17

2 Handlingová společnost na letišti **19**

2.1 Obchodní odbavení 20

2.2 Technické odbavení 21

2.3 Legislativní rámec schvalování handlingových společností 31

2.4 IATA Airport Handling Manual 32

2.4.1 IATA Ground Operations Manual 32

2.5 Handlingové společnosti v ČR 33

2.5.1 Czech airlines handling 33

2.5.2 Menzies Aviation 34

3 Proces schválení provozu handlingové společnosti **35**

3.1 Společnost Air Bohemia a.s. 35

3.1.1 Právní forma a struktura společnosti 36

3.1.2 Flotila, oblast a druh provozu 38

3.2 Legislativní rámec žádostí o provoz handlingových služeb 40

3.3 Druhy žádostí 41

4 Požadavky kladené na žadatele o schválení **42**

4.1 Přílohy a dodatky k žádosti B 46

4.1.1 Dokumenty ověřující věrohodnost žadatele 46

4.1.2 Pojištění odpovědnosti při provozování činnosti 52

4.1.3 Dohoda s provozovatelem letiště 58

4.1.4 Zařízení a prostředky 59

4.1.5 Technická způsobilost 61

4.1.6 Finanční způsobilost 66

4.1.7 Podnikatelský plán ... 69
4.1.8 Správní poplatek ... 70
4.1.9 Vyrozumění rozhodnutí poštou ... 70
4.2 Odlišnosti v žádostech A a C ... 73
5 Technicko-finanční analýza provozu společnosti ... 74
5.1 Horizontální analýza a vybrané ukazatele ... 75
5.1.1 Horizontální analýza pasiv ... 75
5.1.2 Horizontání analýza aktiv ... 77
5.1.3 Míra zadluženosti ... 78
5.1.4 Likvidita ... 79
5.2 Finanční analýza poskytování odbavovacích služeb dle žádosti B ... 81
5.3 Způsoby navýšení zisku z poskytování paliva ... 82
Závěr ... 84
Použitá literatura ... 86
Seznam obrázků, diagramů a schémat ... 90
Seznam tabulek ... 92
Seznam grafů ... 93
Seznam příloh ... 94
Příloha 1 ... 95
Tělo žádosti B ... 95
Příloha 2 ... 99
Struktura žádosti B v podobě podání pro ÚCL ... 99
Příloha 3 ... 102
Dodatek k žádosti B – technická způsobilost ... 102
Příloha 4 ... 106
Sumarizace aktiv a pasiv 2012-2017 – zdroj dat pro analýzu ... 106

Seznam použitých zkratek

A-CDM	Airport Collaborative Decision Making	Letištní koordinace
APU	Auxiliary Power Unit	Záložní jednotka energie
ATC	Air Traffic Control	Řízení letového provozu
AVGAS	Aviation Gasoline	Letecký benzín
CC	Cabin Crew	Palubní průvodčí
DC	Direct Current	Stejnosměrný proud
FC	Flight Crew	Letová posádka - piloti
FMC	Flight Management Computer	Palubní počítač
FO	First Officer	První důstojník
GNSS	Global Navigation Satelite System	Globální navigační družicový systém
GPU	Ground Power Unit	Pozemní zdroj energie
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IFR	Instrument Flight Rules	Postupy letu podle přístrojů
JET-A1	Jet fuel	Palivo pro turbínové motory
LPH	Aviation Fuel	Letecké pohonné hmoty
SGHA	Standard Ground Handling Agreement	Standard pro poskytování služeb pozemního odbavení letadla
SPZ	Licence Plate	Státní poznávací značka
TOBT	Target Off Block Time	Předpokládaný čas vyjetí letadla ze stojánky
TSAT	Target Strat Up Time	Předpokládaný čas spouštění motorů letadla

TWR	Control Tower	Řídící věž na letišti
TWY	Taxiway	Pojížděcí dráha
ÚCL	Civil Aviation Authority Czech Republic	Úřad pro civilní letectví
USD	American Dollar Currency	Americký Dollar
VDGS	Visual Docking Guidance System	Naváděcí system pro příjezd letadla na stojánku
VFR	Visual Flight Rules	Pravidla letu za vidu
VHF	Very High Frequency	Velmi krátké vlny

Úvod

Téma, kterým se diplomová práce zabývá se týká procesu schvalování handlingové společnosti, respektive schválení činnosti poskytování odbavovacích služeb na letištích v České republice. Tento proces byl vybrán z důvodu potřeby společnosti Air Bohemia a.s. (dále jen Air Bohemia) poskytovat odbavovací služby letadlům na letišti Mnichovo Hradiště. Celý proces schválení trval poměrně dlouhou dobu, hlavně z důvodu nedostupnosti návodu nebo přesného způsobu postupu při prokazování způsobilosti pro účely schválení poskytování těchto služeb, který by měl žadatel uplatnit. Z toho plyne potřeba vytvoření materiálu na celý tento proces určený pro budoucí žadatele mající formu uceleného popisu a rad pro úspěšné splnění všech podmínek ať už z formálního nebo obsahového hlediska. Jeho přínosem by také měla být snadnější orientace v celé problematice handlingových společností, a hlavně zkrácení času nutného pro úspěšné schválení a získání povolení k poskytování handlingových služeb. Dále je kladen důraz na různé možnosti, které při schvalovacím procesu mohou nastat, což přispívá k univerzálnosti použití práce pro více právních forem a typů žadatelů. Téma je aktuální z důvodu nárůstu soukromé aero-taxi dopravy vyžadující větší flexibilitu, kterou mohou zajišťovat právě i menší letiště, jako je například Mnichovo Hradiště. Pro tyto lety jsou menší letiště výhodné hlavně z hlediska menšího provozu, proto není nutná rezervace letištních slotů a je tak pouze na zákazníkovi, kdy požaduje let provést. Dalším důvodem je zjednodušená celní a bezpečnostní kontrola, kdy všechny tyto faktory přispívají ke zkrácenému pobytu cestujícího na letišti před letem. K tomu, aby tyto menší letiště a handlingové společnosti mohly generovat zisk z poskytování služeb aero-taxi letům, potřebují povolení od Úřadu pro civilní letectví.

Pro pochopení propojenosti požadavků a výstupů, které jsou od žadatele potřeba bude sloužit první část práce. Tento právní základ poskytne nejdůležitejší znalosti, které se přímo týkají textu a pojmů vyskytujících se v práci. Jedná se o vysvětlení pojmů právního podnikání, druhů obchodních společností, forem právních subjektů a jejich vlivu na odlišnosti při zpracování žádosti.

Jelikož společnost Air Bohemia usiluje o povolení k provozování handlingových služeb na letišti Mnichovo Hradiště, druhá kapitola bude věnována handlingové společnosti na letišti jako takové, úkonům, kterým se věnuje a příkladu odbavení letadla na stojánce při konkrétním letu s důrazem na jeho časový průběh při porovnání různě dlouhých časových harmonogramů odbavení. Popis těchto činností bude pojat více z praktického hlediska, na základě zkušeností autora, platných postupů a názornosti z hlediska fotodokumentace z reálného provozu. Poskytne také základní přehled o společnosti Air Bohemia, jejího provozu a struktuře.

Cílem čtvrté kapitoly práce je provedení celou žádostí pro schválení odbavení letadla na letišti, vysvětlení všech potřebných částí, jejího složení a postupné probrání jednotlivých požadavků kladených na žádatele. Tyto požadavky jsou primárně zakotvené v zákoně o civilním letectví 49/1997 sb., Hlava II Letecké služby, díl 5. Konkrétní náležitosti požadavků jsou pak definovány ÚCL. Snahou práce je také poskytnout návod, jakým způsobem je nutné schvalujícímu orgánu poskytnout všechny potřebné materiály. Jelikož je těchto dokumentů velké množství, bude každá samostatná část rozdělena do podkapitol, kde budou jako příklady uváděny konkrétní dokumenty použité společností Air Bohemia pro účely žádosti. Protože žádost musí mít určitou formální strukturu a úpravu, bude k práci připojena celá žádost jako příloha, aby byla patrná její celistvá forma, ve které by se měla doručit schvalujícímu orgánu – tedy Úřadu pro civilní letectví. Cílem poslední kapitoly je vytvoření finanční analýzy a zhodnocení ekonomiky provozu společnosti s výhledem do budoucnosti při poskytování požadovaných odbavovacích úkonů, vyhodnocení jejich ziskovosti nebo ztrátovosti a poskytnutí řešení v případě prodělečného provozu.

Práce si celkově klade za úkol zpřehlednění celého tématu zavádění handlingových služeb, z důvodu poměrně nepřehledné aktuální situace při procesu jejich schvalování. Cílem je také úspěšné podání žádosti pro poskytování paliva společností Air Bohemia a udělení souhlasu Úřadem pro civilní letetcví k poskytování těchto služeb na letišti Mnichovo Hradiště.

1 Legislativní základ právního podnikání

Pro správné pochopení fungování jednotlivých podnikatelských subjektů je potřeba jejich správná a přesná definice. Odlišnosti, které různé druhy subjektů přináší vzhledem ve věci žádání o povolení provozování handlingových služeb budou podrobněji uvedeny v dalších částech práce. Tato kapitola bude především věnována obecnému popisu všech subjektů, které v České republice mohou existovat a procesu jejich vzniku. Tyto definice jsou zakotveny v následujících zákonech České republiky:

- Zákon o obchodních korporacích

Tento dokument se věnuje zákonné úpravě pěti druhů obchodních společností:

a) veřejné obchodní společnosti,
b) komanditní společnosti,
c) společnosti s ručením omezeným,
d) akciové společnosti,
e) družstev. [5]

- Živnostenský zákon

Plný název je zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, který v České republice upravuje podmínky a udržitelnost živnostenského podnikání. Definuje živnost jako soustavnou činnost provozovanou samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem. [3]

- Občanský zákoník

Občanský zákoník 89/2012 Sb. upravuje majetkové vztahy fyzických a právnických osob, majetkové vztahy mezi těmito osobami a státem, jakož i vztahy vyplývající z práva na ochranu osob, pokud tyto občanskoprávní vztahy neupravují jiné zákony. [1]

- Zákoník práce

Upravuje převážnou část českého individuálního pracovního práva. Nynější zákoník práce je znám pod číslem 262/2006 Sb., který nabyl účinnosti 1.1.2017.

a) upravuje právní vztahy vznikající při výkonu závislé práce mezi zaměstnanci a zaměstnavateli = vztahy pracovněprávní,

b) upravuje rovněž právní vztahy kolektivní povahy,

c) zapracovává příslušné předpisy Evropské unie,

d) upravuje právní vztahy před vznikem pracovněprávních vztahů podle bodu a),

e) upravuje některá práva a povinnosti zaměstnavatelů a zaměstnanců při dodržování režimu dočasně práce neschopného pojištěnce podle zákona o nemocenském pojištění a některé sankce za jeho porušení.

- Zákon o účetnictví

Tento zákon stanoví v souladu s právem Evropské unie rozsah a způsob vedení účetnictví, požadavky na jeho průkaznost a podmínky předávání účetních záznamů pro potřeby státu. [1,2,3,4]

1.1 Vymezení pojmů právního podnikání

Pro pochopení právní podstaty je potřeba znát a rozumnět jednotlivým „aktérům“ právního podnikání, popřípadě jaké rozdíly mohou nastat při schvalování provozování činnosti pozemního odbavení letadel na letišti. Vybrané subjekty pro tuto diplomovou práci a jejich definice jsou zakotvené v legislativě České republiky.

Fyzická osoba

Dle Právnického slovníku od autorů Hendrych a kol. je správná definice fyzické osoby následující *„Fyzická osoba je jedním ze dvou typů právních subjektů. Na rozdíl od právnické osoby jde o tzv. přirozenou osobu, F. je každý člověk. Právní subjektivita F. vzniká narozením a končí smrtí, přičemž určité její aspekty se projevují již v prenatálním stavu a trvají i po smrti (např. ochrana osobnosti)“.* Způsobilost k právním úkonům má například omezení ve věku fyzické osoby nebo může být vztažena a omezena k její kvalifikaci. V případě nezletilosti fyzické osoby se volí její zákonný zástupce (např. rodič). Důležitou podmínkou z hlediska povolení provozování pozemního odbavení letadel je, že pokud je žadatelem fyzická osoba, musí splňovat minimální věkovou hranici 21 let. [1,9]

Právnická osoba

„Na rozdíl od fyzických osob, které byly historicky považovány za jediné přirozené subjekty právních vztahů, jsou P. umělé právní útvary, odvozené od osob fyzických a zásadně vybavené právními způsobilostmi adekvátními osobám fyzickým“, jak uvádí Hendrych a kol. v Právnickém slovníku. Právnickou osobou může být: sdružení fyzických nebo právnických osob, účelová sdružená majetku, jednotky územní samosprávy nebo jiné subjekty, o kterých tak stanoví zákon. Právnickou osobou je například i obchodní společnost Air Bohemia, o které tato práce pojednává. V případě že právnická osoba žádá o provozování pozemního odbavení letadel, musí osoby tvořící její statutární orgán splňovat podmínku 18 let, způsobilost k právním úkonům a bezúhonnost. [1,9]

Statutární orgán

Je kolektivní (výbor) nebo individuální (předseda) orgán oprávněný k jednání jménem právnické osoby. Je to z důvodu toho, že právnická osoba jako organizovaný (umělý) útvar nemůže žít právním „životem“, vstupovat do právních vztahů a právně jednat, aniž by tak za ni činily k tomu oprávněné osoby fyzické (př.: podepsání smlouvy – podepisuje fyzická osoba – generální ředitel, nikoliv společnost). Podrobnosti jako složení, ustanovování, pravomoci jednotlivých osob orgánu jsou zakotvené ve stanovách nebo jiné zakladatelské smlouvě dané korporace. [1,9,5]

Představenstvo

Představenstvo je statutární orgán řídící činnost akciové společnosti nebo družstva. Za představenstvo jedná navenek předseda nebo místopředseda. Představenstvo rozhoduje o všech záležitostech společnosti jménem společnosti. Dále také zajišťuje správné vedení účetnictví, předkládá účetní uzávěrky apod. Pokud neurčí stanovy jinak, mělo by mít představenstvo 3 členy, kteří si volí svého předsedu. [1,9]

Valná hromada

Je to nejvyšší orgán obchodní společnosti, skrze který mohou společníci, akcionáři, resp. vlastníci (protože jich může být až 50) prosazovat své zájmy v rámci vnitřního i vnějšího chodu. Váhy jednotlivých společníků mohou být rozdílné dle výše jejich podílu ve společnosti. Valná hromada nemá svou právní subjektivitu, stejně tak jako jiné orgány společnosti je projevem vnitřní organizační struktury. [1,9,5]

Dozorčí rada

Dozorčí rada je kontrolním a revizním orgánem právnické osoby. Tento orgán se zřizuje zejména u akciových společností a společností s ručením omezeným. Dle zákona o obchodních korporacích se dozorčí rada zřizuje u akciových společností povinně a pokud není rozhodnuto jinak, má minimálně 3 členy. [1,9,5]

Podnikání

Dle Právnického slovníku od Hendrych a kol. je podnikání definováno následovně: *„Podnikání (§ 2 odst. 1 ObchZ) je činnost, kterou provádí podnikatel samostatně, vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku. Uvedené znaky musí být v konkrétním případě splněny všechny. Absence některého z nich má za následek, že činnost nelze považovat za P. Soustavnost nelze ztotožňovat s nepřetržitostí a trvalostí. Bude proto z tohoto hlediska P. činnost provozovaná i sezónně nebo v určitých, byť nepravidelných intervalech.“* [1,9,5]

1.2 Vznik obchodní společnosti

Pro vznik obchodní společnosti je potřeba vytvoření společenské smlouvy nebo zakladatelské listiny v případě, že zakladatel je pouze jeden. Podpisy na těchto smlouvách musí být úředně ověřeny a u s.r.o. a a.s. musí mít zakladetelský dokument podobu notářského zápisu.

Tento zápis musí obsahovat předmět úkonu, místo, den, měsíc a rok úkonu, sídlo, jméno a příjmení notáře, osobní údaje o účastnících a zástupcích a prohlášení účastníků, zda jsou způsobilí právním k úkonům apod.

Jedním z prvních důležitých kroků při vzniku obchodní společnosti je získání podnikatelského oprávnění, pokud je založena za účelem dosažení zisku. To, že má fyzická nebo právnická osoba živnostenské oprávnění lze poznat z výpisu živonostenského rejstříku vydaného živnostenským úřadem na základě žádosti statutárního orgánu společnosti. Toto živnostenské oprávnění vzniká až dnem zápisu do obchodního rejstříku. Od této doby je společnost právnickou osobou, která dle definice v kapitole 1.1. může nabývat práva a povinnosti, být účastníkem různých řízení a jednat pod vlastním jménem. Do devadesáti dnů od založení společnosti musí dodat žádost na zápis do obchodního rejstříku k rejstříkovému soudu.

Co se týče povinností společnosti po zapsání do obchodního rejstříku, je zde několik důležitých kroků. Prvním krokem je zaregistrování zaměstnanců u správy sociálního zabezpečení a u zdravotních pojišťoven, a to do osmi dnů od zapsání do rejstříku. Dále pak do třiceti dnů zaregistrování společnosti u finančního úřadu. [7]

1.3 Druhy obchodních společností

Tato kapitola se věnuje stručnému popisu, právní a majetkové charakteristice druhů obchodních společností z kapitoly 1. Definice vychází ze zákona 90/2012 Sb., o obchodních korporacích.

Prvním druhem je **veřejná obchodní společnost** („veř. obch. spol.“ nebo „v.o.s.“). Tento subjekt musí splňovat angažovanost alespoň dvou osob, které se ve společnosti účastní na jejím podnikání nebo správě majetku, za dluhy ručí společně a nerozdílně. V případě, že je společníkem právnická osoba, práva a povinnosti musí vykonávat jí pověřený zmocněnec, kterým může být pouze osoba fyzická. O interních záležitostech se rozhoduje jednomyslně. Pro vznik této společnsoti není povinnost pro společníky skládat základní kapitál, zisk se rozděluje mezi společníky rovným dílem. [5,6,8]

Dalším druhem je **komanditní obchodní společnost** („kom. spol.“ nebo „k.s.“). Tato společnost se liší od ostatních v rovnosti postavení společníků. Alespoň jeden společník ručí za závazky společnosti omezeně (komandista) a alespoň jeden společník ručí neomezeně

(komplementář). Komandisté ručí za závazky společnosti do výše svého vkladu zapsaného do obchodního rejstříku a komplementáři ručí neomezeně celým svým majetkem. Statutárním orgánem jsou zde pouze komplementáři. [5,6,8]

Společnost s ručením omezeným („spol. s.r.o.“, nebo „s.r.o.“) může na rozdíl od předchozích subjektů založit i jedna právnická nebo fyzická osoba, maximálně však 50. Společníci za dluhy společnosti ručí společně a nerozdílně do výše svých nesplacených vkladů, v jaké nesplnili vkladové povinnosti podle stavu zapsaného v obchodním rejstříku v době, kdy byli vyzváni k plnění. Podíl společníka se určuje pod poměru jeho vkladu na tento podíl připadající k výši základního kapitálu. [5,6,8]

Dalším druhem je **akciová společnost** (a.s.), což je případ společnosti Air Bohemia a.s. (dále jako Air Bohemia), o které tato práce pojednává. Pro tento subjekt je typické rozvržení základního kapitálu na určitý počet akcií. Akcionáři mají ve společnosti stejné podmínky, společnost za své závazky odpovídá celým svým majetkem. Orgány akciové společnosti jsou valná hromada, představenstvo a dozorčí rada – tyto orgány budou blíže popsány v jiné kapitole. K založení takové společnosti je potřeba přijetí stanov. Ten, kdo stanovy přijal a podílí se na úpisu akcií, je zakladatelem. Stanovy obsahují předmět podnikání, výši základního kapitálu, počet, druh akcií apod. [5,6]

Posledním druhem je **družstvo**. Je to společenství neomezeného počtu osob, založené za účelem vzájemné podpory svých členů nebo třetích osob, případně i za účelem podnikání. Minimální počet členů je tři. Firma nese označení „družstvo“. [5,6,8]

2 Handlingová společnost na letišti

Provoz handlingových společností spojují zájmy hned několika subjektů na letišti, mimo vlastních zájmů hanglingových společností poskytovat své služby co nejvyššímu počtu leteckých dopravců za co nejvýhodnějších podmínek, tak i zájem leteckých dopravců o co nejkvalitnější a finančně výhodný handling jejich letadel. Pro provozovatele letiště je velmi důležité, aby handlingová společnost vykonávala své služby v co nejvyšší kvalitě a v potřebném časovém rozmezí, což je nutné pro hladký a bezproblémový chod letiště. Tyto služby jsou prováděny samostatnými handlingovými společnostmi, leteckými společnostmi nebo jejich kombinací jak na stanovištích v terminálu, tak i přímo na provozních plochách letiště. Seskupení těchto služeb závisí na velikosti a strategii provozu letiště. Na letištích můžeme pozorovat jednu nebo i více sobě si konkurujících handlingových společností, které mohou nabízet odlišné služby v oblasti kvality i druhů úkonů při odbavení letadla. Činnost takových společností spočívá v obchodním a technickém odbavení (Airplane Ground Handling). V následující tabulce číslo 2.1 jsou shrnuty činnosti takových společností dle stanoviště provedení úkonu.

Tabulka 2.1: Jednotlivé činnosti handlingové společnosti [Zdroj: 10, vlastní úprava]

Terminál • kontrola zavazadel • doprava zavazadel • odbavení cestujících • přestupující cestující • přeprava cestujících s omezením hybnosti, postižením • nakládání letadla – vyvážení • security • cargo
Provozní plochy letiště • Služby na stojánce (gatu): dohled ramp agenta, dohled nad boardováním cestujících, nad naložením letadla, asistence při vytlačování letadla, při startu motorů, stálá kontrola bezpečnosti pohybu a provozu letadla na zemi, dokud se nehýbe pod vlastní silou. • Údržba na stojánce: opravy závad, plnění palivem, kontrola pneumatik a podvozku, pozemní zdroj, deicing, antiicing – odmrazování, servis toalet, doplnění vody, pravidelná a nepravidelná údržba, úklid vnitřku letadla, oken pilotní kabiny apod. • Služby na palubě letadla: catering, údržba kabinového interiéru, změna konfigurace sedaček. • Vnější služby: schody k letadlu, nákladní vozy s cateringem a nákladem, nakladače pošty, vybavení, kufrů apod.

2.1 Obchodní odbavení

Termínem obchodní odbavení je myšlena manipulace a úkony spojené s odbavením cestujících, zavazadel a zboží. Nejedná se pouze o tyto procesy ale i komunikaci mezi jednotlivými stanovišti společnosti, příprava dokumentace a například i vyúčtování provedených služeb. Patří sem odbavovací proces, ať už elektronické odbavení po internetu, nebo osobní na přepážce check-in v terminálu. Součástí je bezpečnostní a pasová kontrola cestujících před jejich vstupem do vyhrazeného bezpečnostního prostoru (SRA). V případě společnosti Air Bohemia je zatím obchodní odbavení v plném rozsahu mimo její schopnosti, což souvisí i s letištěm, kde své služby provozuje a kde k takovému procesu odbavení cestujích nemůže fyzicky docházet. Proto bude tato kapitola ponechána velice stručná. [10,11,12]

2.2 Technické odbavení

Technickým odbavením chápeme soubor činností, které jsou velice specializované a musí být prováděny odborně vyškoleným personálem k zajištění bezproblémového procesu při průletu letadla na letišti. O kvalitě technického odbavení rozhoduje profesionalita personálu, kvalita technického vybavení a spolupráce mezi jednotlivými složkami, jak v rámci společnosti, tak i mezi provozními složkami na celém letišti.

Před deregulací letecké dopravy si na svých domácích letištích hlavně ve Spojených státech zajišťovaly letecké společnosti handlingové služby samy. Na mnoho letištích v Evropě byly tyto služby provozovány letištními handlingovými společnostmi (např.: letiště ve Frankfurtu a mnoho dalších). Po deregulaci a liberalizaci trhu Evropská Unie zavedla nařízení zavedení minimálně dvou více handlingových společností na letiště a tento trend se promítl do celého světa. Výhodu pak měly společnosti, operujících na více letištích (např.: SwissPort, Pandair, Menzies apod.), které mohly lépe plánovat využití zaměstnanců, a hlavně také vybavení, které nebylo zbytečně duplicitní, což přispívá k vyšší flexibilitě při nečekaných opravách apod. Základním dokumentem, který má celosvětovou platnost je IATA Airport Handling Manual, o kterém bude pojednáno v kapitole 2.4. [10,11,12]

Pro demonstraci činnosti handlingové společnosti byl pro práci použit konkrétní příklad na letu Smartwings a.s. z Prahy (LKPR) na španělské Tenerife (GCTS) letounem Boeing 737-8 MAX. Letová doba byla 4 h 49 mina bylo spotřebováno 10,3 tuny paliva. Příjezd na stojánku byl v 1615 Z a odjezd 1710 Z, tedy čas strávený na stojánce byl 55 minut.

Příprava na technické odbavení letadla začíná při přijetí odjednávky na handlingové služby od letecké společnosti, kde se přípravy se liší dle typu letadla, počtu cestujích, speciálních požadavků, kategorie požární ochrany letadla apod. Samotné technické odbavení letadla při příletu začíná navedením letadla na přidělenou stojánku. To může být provedeno způsobem signálů od takzvaného „ramp marshallera“, který ručními signály udává pokyny pilotovi letadla k tomu, aby letadlo bylo manévrováno přesně na pozici stání. Dalším modernejším způsobem je navádění letadla pomocí Visual Docking Guide Systém (VDGS). Tento systém pracuje na optickém principu a udává pilotovi grafické pokyny při přijíždění na stojánku. Na obrázku č. 2.1 můžeme vidět jak marshallera dávajícího ruční signály, tak VDGS, které však v době našeho příjezdu na stojánku nebylo v provozu.

Obrázek 2.1: Pohled z pilotní kabiny při příjezdu letadla na stojánku [Zdroj: autor]

Stojánka je prohlédnuta ramp agentem a již se čeká na příjezd letadla. Po tomto kroku začíná samotné technické odbavení letadla dle tabulky č. 2.1, které je pro letadlo vyžadované nebo si letecká společnost zaplatila. Dalším v dnešní době důležitým krokem je připojení pozemního zdroje (GPU) a topení/klimatizace, aby bylo možné vypnout palubní pomocný zdroj energie (APU – obrázek 2.6) a omezit tím tak hlučnost letadla. Na obrázku 2.2 je patrný ovládací panel v pilotní kabině elektrického zásobování systémů letadla, na kterém vidíme modře rozsvícené tablo „GRD POWER AVAIL“, což znamená, že k letadlu je připojen pozemní zdroj elektrické energie, který vyhovuje standardům letadla. Na obrázcích 2.3. a 2.4 vidíme, jak takové připojení vypadá z vnější strany přídě letadla.

Obrázek 2.2: Indikace zdrojů elektrické energie v pilotní kabině [Zdroj: autor]

Obrázek 2.3: Kabely GPU připojené k letadlu [Zdroj: autor]

Obrázek 2.4: Zevní panel pro připojení GPU a sluchátek pozemního personálu [Zdroj: autor]

Obrázek 2.5: Nástupní most s klimatizacním potrubím (žlutá) [Zdroj: autor]

Obrázek 2.6: Pomocná energetická jednotka „APU“ v zádi letadla [Zdroj: autor]

Aby tyto úkony na sebe logicky a časově navazovali, musí být určen harmonogram, který pomůže efektivnímu plánování odbavení letadla na provozní ploše letiště. To je zejména důležité pro minimalizaci času letadla stráveného na zemi a jeho efektivnější využití, což na sebe váže růst zisků leteckých provozovatelů. Tyto harmonogramy se mohou lišit u každé společnosti dle typu letadla a délky plánovaného letu. Jako příklad uvádím časový plán průletu (turnaround) letadla typu B737/A320 charterové společnosti v krátké a dlouhé verzi (45 minut a 60 minut). Na diagramu č. 2.7 je znázorněn téměř nějkratší možný harmonogram. V levé části obrázku jsou úkony prováděné personálem pozemního odbavení, tak i posádkou letadla. Tento harmonogram středních dopravních letadel (kapacita okolo 150 cestujících) je splnitelný pouze za podmínek menšího počtu cestujích a při bezchybnosti a zpoždění jednotlivých úkonů. Napomoci tomu může plnění paliva s cestujícími na palubě, které ale vyžaduje speciální postup pro případ vzniku požáru, který spočívá v pohotovosti hasičského vozu přímo u letadla, monitorování plnění paliva posádkou (jeden z pilotů monitoruje plnění paliva z venku, druhý je v pilotní kabině), otevřených vstupních dveří letadla a umožněnému výstupu cestujících z letada (schody, gate). Při plnění s cestujícími na palubě nesmí být zapnutý trasparent „Připoutejte se“, nicméně každá společnost má pro tento případ své postupy – v diagramu označeno šedě s hvězdičkou.

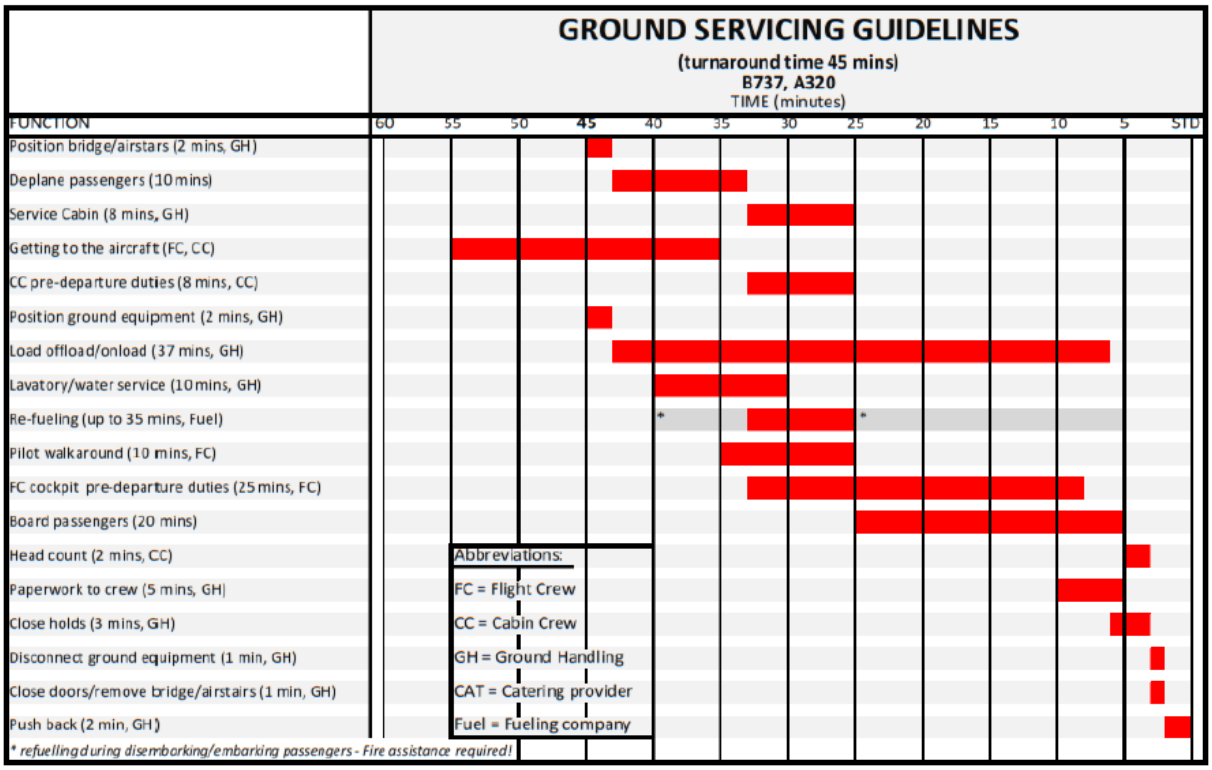


Diagram 2.7: Harmonogram odbavení letadla 45 minut [Zdroj: 14]

V levé části obrázku jsou úkony prováděné personálem pozemního odbavení Ground Handling (GH), tak i posádky letadla (Flight Crew – FC + Cabin Crew – CC). Hodnoty na vodorovné ose nabývají pětiminutových rozstupů až do plánovaného času dokončení vytlačování letadla ze stojánky. Tento harmonogram je reálný za podmínek bezchybovosti provozu, a ne zcela naplněné kapacity letadla cestujícími.

První událostí, která se do tohoto „turnaround“ času nepočítá je příchod posádky do letadla. Samotné odbavení letadla a časový interval začíná po jeho příjezdu na stojánku a vypnutí motorů, pilotem je zhasnut výstražný antikolizní maják, který dává na vědomí pozemnímu personálu, že motory jsou vypnuty a mohou se přiblížit k letadlu. Pohyb nástupního mostu „gatu“ k letadlu (v případě stojánky bez gatu je to příjezd a přistavení schodů pro cestující) společně s umístěním pozemního vybavení k letadlu (připojení GPU) je první věcí, kterou handlingová společnost fyzicky zajišťuje. Na oba tyto úkony jsou vyhrazeny 2 minuty a mohou probíhat téměř souběžně.

Další fáze začíná při zahájení vykládání/nakládání zavazadel a výstupu cestujících. Pro nakládku a vykládku zavazadel je dostatečné časové rozpětí, s ničím tento úkon totiž nekoliduje, počítá tedy až se 37 minutami využitelného času k této činnosti. Výstup cestujících je aproximován na 10 minut, to je ale v praxi při maximální obsazenosti letadla je téměř nemožné. V tuto dobu je možné provést i vyprázdnění toalet a vody, pokud je potřeba. To se

však většinou při kratších letech provádí pouze na domovské základně. Následující obrázky 2.8 až 2.11 jsou spojené s touto fází technického odbavení.

Obrázek 2.8: Přistavení nástupního mostu k předním dveřím letadla [Zdroj: autor]

Obrázek 2.9: Přistavení mobilních schodů k zadním dveřím letadla [Zdroj: autor]

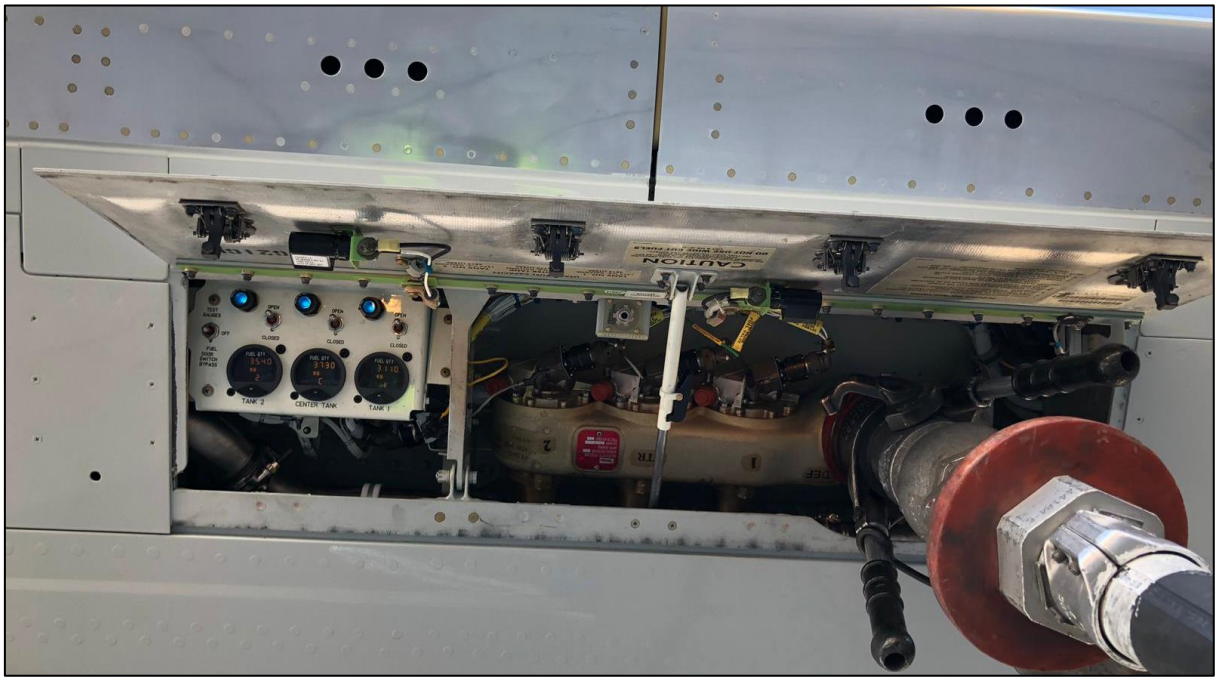
Obrázek 2.10: Vozíky určené k převozu vyložených kufrů do terminálu, v pozadí autobus pro cestující a mobilní schody [Zdroj: autor]

Obrázek 2.11: Pohyblivý pás k přesunu zavazadel z letadla na pojízdné vozíky z obrázku 2-9 [Zdroj: autor]

Poté, co cestující vystoupí, jeden z pilotů musí vykonat povinnou předletovou prohlídku letadla, kdy zjišťuje stav letadla, kontroluje, zda se na letadle neobjevily nějaké nové defekty nebo k nim nedošlo při přistání. Kontrola zahrnuje opotřebení pneumatik, brzd a celkového zevního stavu draku letadla. Na tuto činnost je vyhrazeno 10 minut. Po vykonání prohlídky je dle sjednaného servisu plnění paliva nutné palivo plnit manuálními spínači v křídle letadla (např. v případě Boeingu 737) a kontrolovat jeho průběh nebo palivář provede plnění sám (spínače ovládání toku paliva do nádrží v letadle můžeme vidět na obrázku 2.13, modrá kontrolka znamená otevřený ventil do příslušné nádrže, každá nádrž má vlastní indikaci množství paliva v kilogramech). Logicky z toho vyplývá, že když je postup plnění samotným pilotem nutný, prodlužuje se tím strávený čas, který pilot musí být na provozní ploše, zatímco by mohl

vykonávat přípravu letu v pilotní kabině. Celá situace se dá urychlit tím, že se provede plnění paliva s cestujícími na palubě, které byly nastíněny v textu výše.

Obrázek 2.12: Palivový vůz (napojení palivové hadice z podzemních zásobníků paliva) [Zdroj: autor]



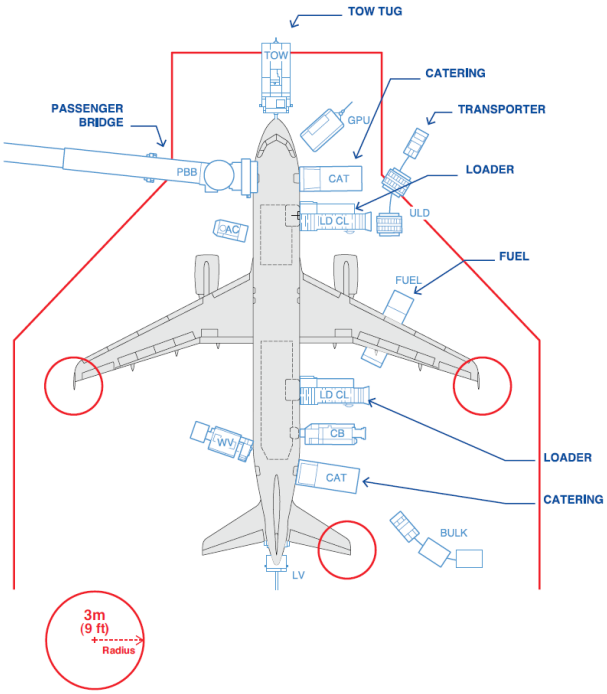
Obrázek 2.13: Panel ovládání plnění paliva v křídle letadla [Zdroj: autor]

Další část průletu letadla je věnována přípravě a úklidu kabiny cestujících, která by měla trvat maximálně 8 minut, co že v mnoha případech nemožné, pokud je kabina cestujích výrazněji znečištěna. Pro delší lety je v harmonogramu vyhrazený čas na doplnění cateringu do letadla (obrázek 2.15). Celých 25 minut je pak věnováno pro připravu pilotní kabiny piloty, kteří musí nakonfigurovat letadlové systémy pro odlet, připravit trať letu a zadat potřebná data do palubního počítače (FMC – obrázek 2.14).

Obrázek 2.14: Trať zadaná v FMC [Zdroj: autor]

Obrázek 2.15: Zvedací nákladní automobil pro doplnění cateringu do zadní galley [Zdroj: autor]

Po doplnění paliva je obvykle zahájen nástup cestujích do letadla. Na boarding je vyhrazeno 20 minut. Při boardingu probíhají stále přípravy pilotní kabiny, nakládka zavazadel a závěrečné předávání provozní dokumentace (loadsheet – hmotnosti a vyvážení letadla, loading info – naložení letadla zavazadly). Po boardingu se ve většině destinací provádí počítání cestujících, pokud souhlasí počet cestujících s počtem, který je na loadsheetu, mohou se zavírat všechna dveře letadla, odpojit pozemní vybavení, odpojit nástupní most apod. Po dokončení těchto všech úkonů a připojení vytlačovacího auta je letadlo připraveno ke spouštění motorů a povolení k letu. Celkové uspořádání pozemních zařízení při technickém odbavení letadla je na obrázku 2.16. Samozřejmě toto rozložení se liší dle typu letadla a servisu, který letadlo potřebuje.



Obrázek 2.16: Uspořádání pozemních prostředků při technickém odbavení letadla [Zdroj: 18, upraveno]

Celý proces technického odbavení má na starosti Ramp Handling Agent dohlížející na správnost, a také harmonogram úkonů spojených s odbavením letadla při odletu, průletu nebo příletu letadla. Jeho činnost je nepostradatelná pro správný chod celého odbavení a také v případě řešení nepravidelností v provozu, má kontakty na všechny složky letiště a je tak schopný vzájemné koordinace a případně vzájemné pomoci mezi složkami. V posledních letech je také velmi důležitá slotová koordinace. Sloty slouží k zefektivnění provozu, zabránění přehlcení kapacity letištních provozních ploch a letových cest. Ramp Agent upravuje předpokládaný čas spouštění motorů (TSAT) a popřípadě i (TOBT), tak aby letadlo bylo v tomto čase opravdu připraveno. Všechny tyto procesy koordinace patří do takzvaného Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), který přináší zefektivnění využití letištních zařízení a navýšení tak jeho kapacity. [11]

Pro srovnání můžeme na diagramu 2.17 vidět průlet pro dálkové lety, kde je čas průletu nastavený o 30 minut déle, tedy na 75 minut.

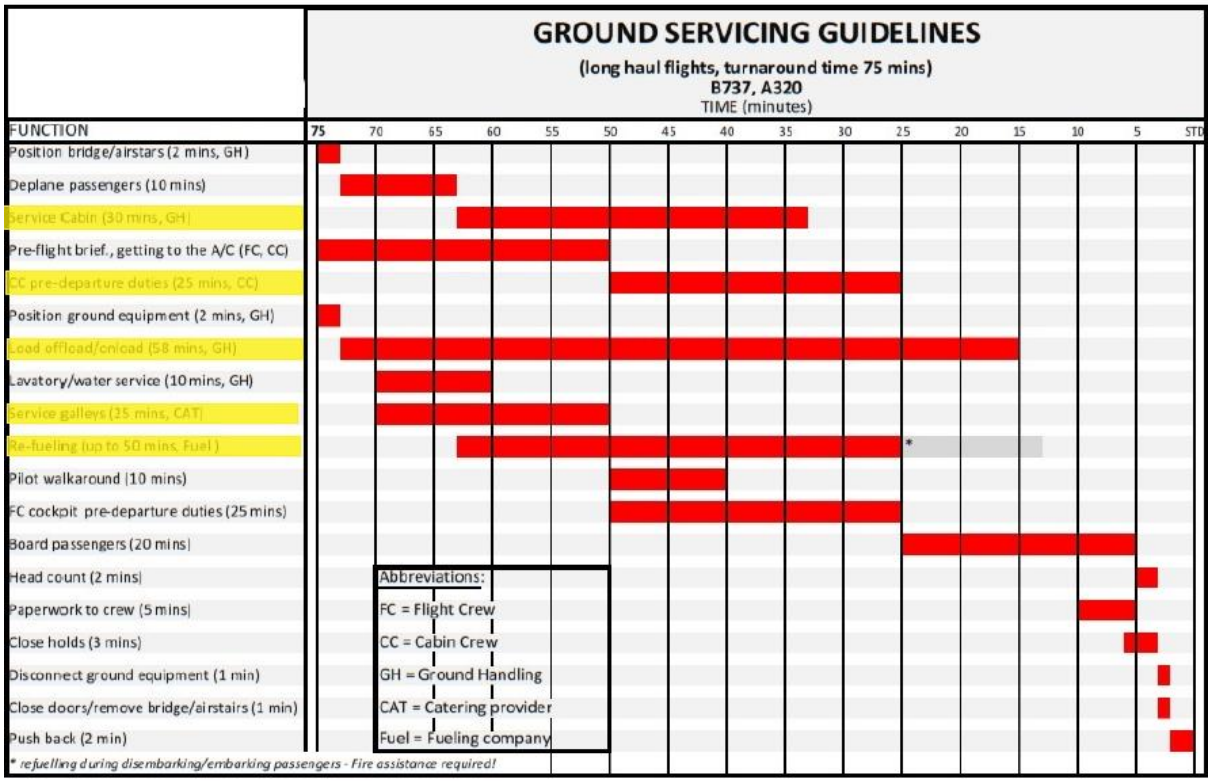


Diagram 2.17: Harmonogram odbavení letadla 75 minut [Zdroj: 14, vlastní úprava]

Z hramonogramu je patrné, že úkony, které se dají považovat za konstantní bez ohledu na to, o jaký typ letadla se jedná a také jak dlouhý let bude vykonán, zůstanou na stejné časové úrovni, jako v případě scénaře odbavení letadla v limitu 45 minut. Jedná se o přepravu posádky do letadla, umístění pozemního vybavení a nástupního mostu k přijíždícímu letadlu, přípravu kabiny piloty, obchůzka letadla pilotem apod.

V případě dlouhého letu je potřeba na vykonání určitých úkonu delší doba – tyto úkony jsou v obrázku 2.2 znázorněny žlutě. Po dlouhých letech je často kabina cestujících velmi znečištěna, proto je potřeba na její uklid vyhradit více času. V porovnáních těchto dvou konkrétních případů je rozdíl 22 minut, tudíž celkový čas pro úklid kabiny je 30 minut.

S delším uklidem kabiny souvisí také delší doba potřebná pro přípravu kabiny palubními průvodčími, tento čas je prodloužen o 17 minut, tedy na 25 minut. Jedná se o kontrolu všeho nouzouvého vybavení a takzvaný security search (prohledání stanovených míst v kabině cestujích, zda se na palubě nenachází cizí předmět, například výbušnina apod.).

Charakteristikou dlouhých letů je často maximálně obsazená kapacita letadla včetně zavazadlového prostoru. Při takových letech je potřeba na nakládku a vykládku zavazadel přiblžně o 20 minut déle, tedy celkově se počítá až s jednou hodinou pro tento úkon.

Dalším rozdílem oproti krátkým letům je potřeba doplnění většího objemu cateringu pro cestující a posádku. Většinou na delších letech je podle normy potřeba poskytnout více jídla pro posádku a jídlo je nabízeno i cestujícím buď k zakoupení, nebo je to součástí servisu letecké společnosti. Čas pro cateringovou společnost je stanoven na 25 minut, se kterým se v harmonogarmu 45 min průletu nepočítá.

Poslední odlišností obou harmonogramů je plnění letadla palivem. Logicky čím delší let, tím více paliva je potřeba doplnit. V případě klasického plnění na velkých letištích pro typ Boeing 737 je nutné doplnit na delší lety trvající okolo 5 h 15 tun paliva. Běžné plnění jedné tuny paliva trvá 2 minuty. Tudíž naplnění 15 tun, bude trvat nejméně 30 minut. V případě průletu 75 minut se počítá až s 50 minutami, kde je dostatečný prostor pro další úkony spojené s plněním jako přistavení cisterny a připojení plnící hadice k letadlu. Čas uvolněný pro plnění je prodloužen o 15 minut oproti kratšímu průletu.

2.3 Legislativní rámec schvalování handlingových společností

Na území České republiky se jakékoli úkony spojené s civilním letectví vykonávájí dle zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví. V oblasti civilního letectví funguje jako národní regulátor Ministerstvo dopravy ČR (MDČR). Protože si MDČR ponechalo jen pravomoci v oblastech uplatnění širších zájmů jako je udělování povolení k provozování činností souvisejících s civilní dopravou, odsouhlasování mezinárodních dohod apod., pověřilo Úřad pro civilní letectví ČR (ÚCL) ve věcech více odborných. Tyto činnosti jsou uvedeny v zákoně 49/1997 Sb. § 89 a týkají se oblastí, jako je například licencování letového personálu, ověřování letové způsobilosti letadel, dohled nad plněním povinností dopravce, rozhodování o statutu letiště a o povolení k jeho provozování, dále pak schvalování a v neposlední řadě udělování povolení k provozu handlingových společností, což je předmětem této práce. Úřad pro civilní letectví, jakožto vrchní instance ve schvalování leteckých provozovatelů slouží pro kontrolu všech mezinárodních standardů, ať už zakořeněných v nařízeních Evropské komise, nebo jiných mezinárodních doporučených postupech a materiálech od organizací jako jsou IATA nebo ICAO. Pro jednoduchý přehled státní správy civilního letectví a propojenosti související legislativy poslouží schéma číslo 2.18. [11]

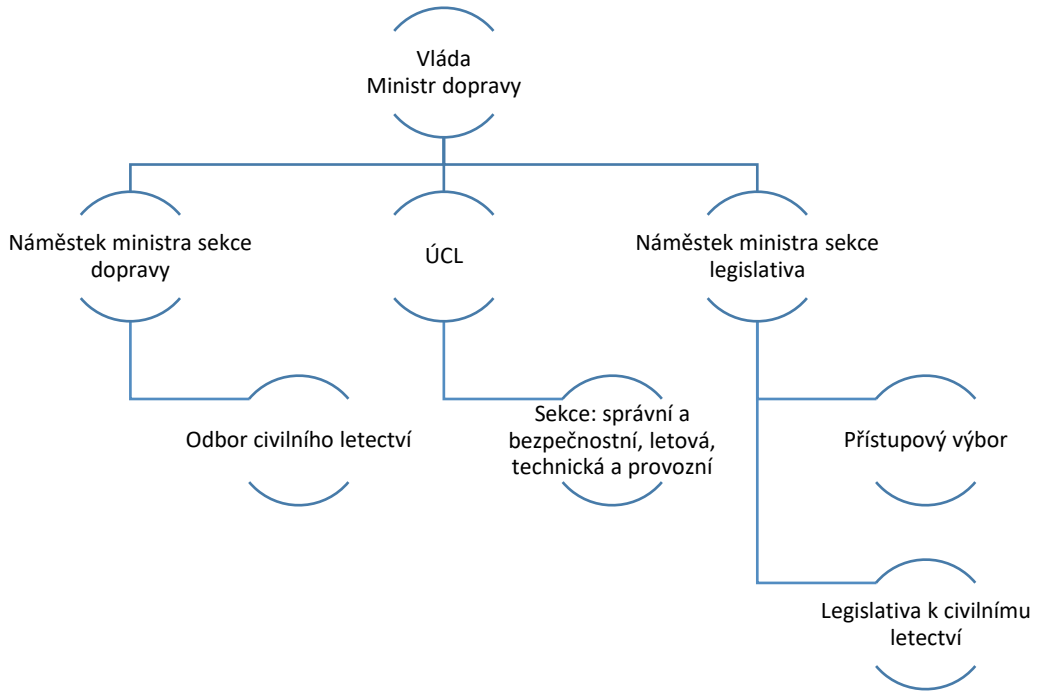


Schéma 2.18: Schéma subjektů státní správy civilního letectví [Zdroj: 10, vlastní úprava]

Schvalování handlingových společností má na starosti provozní sekce ÚCL a jeho oddělení provozovatelů. Obecně se regulace a schvalování odbavovacích služeb řídí dle zákona 49/1997 Sb., Hlava II Letecké služby, díl 5 – „Služby při odbavovacím procesu na veřejném letišti“. Ten stanoví, že tyto služby může nabízet a poskytovat se souhlasem úřadu právnická

nebo fyzická osoba, dále pak letecký dopravce nebo provozovatel letiště. Definuje také podmínky pro žadatele oprávnění poskytování handlingových služeb. Tyto požadavky jsou podrobně probrány v kapitole 3.4. [8,11]

2.4 IATA Airport Handling Manual

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA – International Air Transport Association) je nevládní mezinárodní organizace sdružující letecké dopravce založená v Havaně 19. května roku 1945. Předchůdcem této organizace byla International Air Traffic Association, která existovala již od srpna 1919 a měla podobný cíl jako nynější IATA. Dnes IATA sdružuje 290 leteckých společností což znamená 82 % z celkového objemu leteckého provozu (údaj z 22-11-2018). Hlavními cíly této organizace je vytvoření koordinace a zavedení určitých postupů pro sjednocení úkonů týkajících se letecké dopravy, vytvoření jednotnosti, bezpečnosti a hospodárnosti letecké dopravy. Aplikace postupů IATA je například právě v oblasti poskytování handlingových služeb při odbavení letadla – IATA proto vytvořila Airport Handling Manual (AHM), kterým harmonizuje jednotlivé provozní postupy. AHM byl přijat jako materiál pro harmonizaci provozních předpisů používaných leteckými dopravci, který nám v podstatě říká, co je třeba vykonávat, manuál dále definuje:

- postupy pro provozní zprávy, vyúčtování poplatků apod,
- návody, formuláře (vzory) provozní dokumentace,
- procesy, postupy a organizace technického odbavení letadla.

Tento dokument byl sestaven za pomoci všech složek, kterých se odbavení letadla týká, jako jsou například: techničtí specialisté, handlingové společnosti a letiště. [11,15,19]

2.4.1 IATA Ground Operations Manual

Zatímco AHM pouze definuje, co je třeba dělat, doplňkový dokument IATA Ground Operations Manual (GOM) poskytuje návod jakým způsobem činnosti provádět. Obsahuje informace o úkonech pozemního odbavení letadla pro letecké společnosti a poskytovatele handlingových služeb. Každá společnost by měla mít svůj vlastní, který obsahuje specifické informace vzhledem k místnímu provozu a požadavkům. Dává tak návod pozemnímu personálu a konkrétně obsahuje:

- Odbavení cestujících (security, přílet, odlet, transit, speciální kategorie cestujících a pokyny pro manipulaci s nimi apod, časové limity dané společnosti pro boarding apod.).
- Odbavení zavazadel (kabinová zavazadla, odbavená zavazadla, zacházení s nimi – nakládka/vykládka).

- Odbavení a manipulace s nákladem a poštou (rozložení nákladu, zajištění proti pohybu, speciální náklady apod.).
- Odbavení letadla – postupy (bezpečnost stojánky letadla, ochraná pásma v blízkosti letadla při zapnutých motorech, bezpečnostní oblast okolo letadla, kde se nesmí nacházet pozemní vybavení, kontrola plochy od cizích předmětů, instrukce pro pohyb motorizovaných pozemních prostředků, schodů, servis toalet, bezpečnostní postupy při plnění palivem, uspořádání stojánky letadla, rozestavení výstražných kuželů pod konci křídel, před motory apod., postup při plnění palivem s cestujícími na palubě, pozice umístění špalků pod podvozek letadla, ruční signály navádění na stojánku a komunikace s pilotem, umístění GPU, pokyny pro náklad zavazadel a jejich upevnění, popis kontroly prostoru a letadla před vytlačováním ze stojánky, úkony při vytlačování ze stojánky).
- Náklad a vyvážení – požadavky a postupy při stanovení hmotností a vyvážení.
- Dohled nad úkony a bezpečnost.

Jedná se tedy celkově o popis, jakým způsobem by měly být činnosti spojené s odbavením letadel a cestujících vykonávany. Specifické informace pro konkrétní společnosti jsou též zakomponovány v tomto manuálu. Jedná se například o informační systémy, kde jsou zadány požadavky pro cestující (speciální kategorie, speciální catering apod.) nebo pro naložení letadla. K těmto tzv. intrasystémům mají handlingové společnosti určitý přístup, kde mohou zjišťovat důležité informace spojené s odbavením letadla a požadavky společnosti. Instrukce pro pozemní personál mohou obsahovat:

- požadavky společnosti na personál a na jejich výcvik,
- informace o letenkách společnosti,
- informace spojené s cateringem a nakládáním s ním,
- specifické úkony na provozní ploše u letadla,
- pokyny spojené s tankováním letadla apod. [11,15,19]

2.5 Handlingové společnosti v ČR

Na území České republiky působí několik handlingových společností, jedná se však většinou o subjekty, které vznikly jako letištní společnosti, tedy pouze místní působnosti. Na letišti Václava Havla nalezneme i případ handlingové společnosti s celosvětovou působností.

2.5.1 Czech airlines handling

České aeroliniie, a.s. jakožto letecká společnost měla svou vlastní divizi odpovědnou za handling letadel ČSA ale i jiných zákazníků působících na letišti Václava Havla v Praze. Společnost funguje již od roku 1923. Zajišťuje pozemní služby obchodního a technického

odbavení letadel, nyní průměrně odbaví 65 000 letadel a 5 milionů cestujících za rok. Mimo jiné se věnuje i provozu obecného letectví (general aviation). Do služeb poskytovaných v rámci obchodního odbavení patří odbavení cestujících a zavazadel, asistence speciálním cestujícím, VIP salonky apod. Další službou je prodej letenek, rezervací a reklamace zavazadel. [20]

Služby technického odbavení nabízí společnost pro téměř všechna letadla, která se na letišti Václava Havla mohou vyskytovat. Jedná se o předletovou přípravu letadla, supervizi při úkonech spojených s odbavením letadla (hmotnost a vyvážení, nakládka, vykládka, spouštění motorů, vytlačování ze stojánky apod.). Dalšími službami jsou servis toalet, odmrazování letadel, mobilní mechanizační prostředky, úklid interiéru letadel a tankování pohonnými hmotami. [20]

2.5.2 Menzies Aviation

Koncem roku 2018 přešly České aeroliie na handlingové služby společnosti Menzies, stejně jako doposud tyto služby využíval jejich vlastník Smartwings, a.s. Společnost byla založena mužem jménem John Mnezies žijícím v letech 1808 až 1879. Menzies Aviation plc jakožto divize společnosti John Menzies plc sídlíci ve Skotsku je jedním z neznámějších a největších světových poskytovatelů odbavení letadel a handlingových služeb.

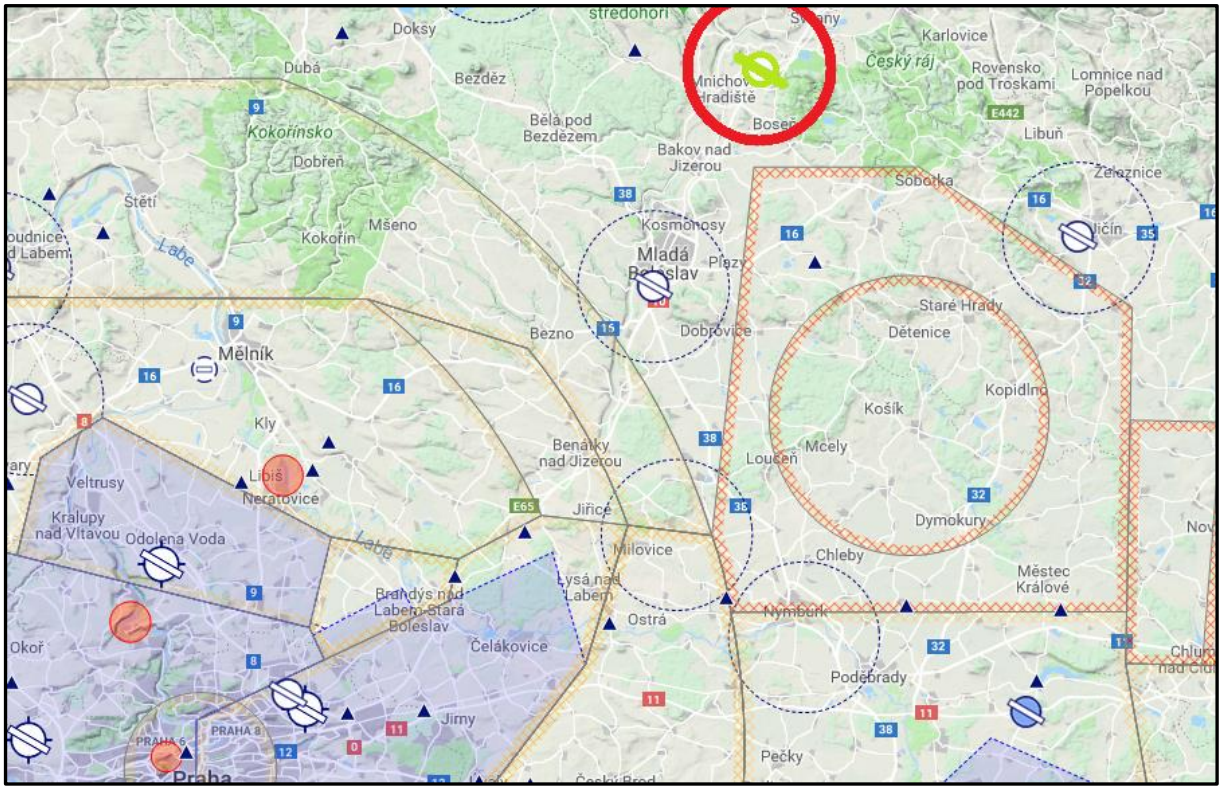
Česká divize Menzies Aviation (Czech) s.r.o. poskytuje své služby na letišti Václava Havla již od roku 1991, původně však pod jiným názvem a vlastníkem než dnešní Menzies Aviation. Původně se handlingová společnost jmenovala Czech Airhandling, poté Czech Ogden Airhandling a v roce 2000 se tento subjekt stal součástí Menzies Aviation. [21,22]

3 Proces schválení provozu handlingové společnosti

Tato část práce je věnována praktickému případu schválení provozování handlingové společnosti. Konkrétně se jedná o schválení provozu handlingových služeb již existující leteckou společností Air Bohemia, která sídlí na letišti v Mnichově Hradišti. Jelikož jsou služby spojené s manipulací s letadly velmi kontrolované a jsou na ně kladeny přísné požadavky, je potřeba doložit a dokázat technickou a finanční způsobilost k poskytování těchto služeb. Následující kapitoly jsou zpřehledněním celé problematiky, příkladem a návodem, co je nutné pro založení takové činnosti splnit, prokázat a jak se v této věci při odlišnostech orientovat.

3.1 Společnost Air Bohemia a.s.

Společnost Air Bohemia existuje od 1. srpna 1996 vedená u Krajského soudu v Ústí nad Labem. Společnost sídlí v Liberci, ale svou činnost provozuje převážně na letišti Mnichovo Hradiště (LKMH) v Ústeckém kraji na severu Čech. Poloha letiště v kontextu středních Čech je patrná z obrázku 3.1 (označeno zeleně v červeném kruhu).



Obrázek 3.1: Poloha letiště Mnichvoo Hradiště LKMH [Zdroj: 23]

Česká republika má dostatek mezinárodních letišť pro uspokojení leteckého provozu, v každé části ČR je jedno mezinárodní letiště schopné pojmout dostačující objem provozu pro daný region. Pro západ je to letiště Karlovy Vary, pro jih České Budějovice a pro východ Ostrava a Brno. Severní Čechy však takové letiště postrádají, i když kupní síla a objem dopravy nebude

nijak markantní, najdou se zde zákazníci s bydlištěm v severních Čechách, kteří by uvítali možnost cestovat právě z letiště Mnichovo Hradiště. Tím, že je letiště menší, jsou zjednodušeny procesy bezpečnostních kontrol, příjezdu na letiště, usnadněné parkování apod. Všechny tyto faktory urychlující pobyt cestujících na letišti před letem přispívají k cílení na provoz soukromých aero-taxi letů.

Dalším potenciálem jsou levnější přistávací poplatky pro menší letadla a letadla soukromé obchodní dopravy, kde je právě cílem splečnosti Air Bohemia poskytovat profesionální služby v oblasti odbavení letadel. Letiště je také vhodně umístěno vzhledem k případné zastávce letadel pro doplnění paliva. Letiště zároveň slouží jako báze pro výcvik nových pilotů nejen společnosti Air Bohemia.

Velkým nedostatkem letiště je, že zatím nemá schválený provoz letadel dle přístrojů (IFR). Letiště má statut veřejného mezinárodního s provozem letadel ve dne a za vidu (VFR). Pokud tedy provoz, který chce odletět nebo přiletět na toto letiště, musí splňovat podmínky VFR a ve dne, proto je tímto z části provoz omezen. Podmínky letu za vidu nastávají v případě, že meteorologická dohlednost je 5 km a více, výška základny oblačnosti je minimálně tak, aby splňovala let nad terénem – což je minimálně 500 ft (tedy asi 150 m). Pokud tyto podmínky nejsou dodrženy, provoz nemůže přilétat ani odlétat z takového letiště. Provoz pouze za VFR také může působit problém při příletu kombinovaných letů, kdy je potřeba z pravidel IFR přejít na VFR, což meteorologické podmínky nemusí vždy umožňovat, postup v takovém případě je jen jediný možný, a to divertovat na záložní letiště příletu, kde jsou publikované postupy dle přístrojů a přistání umožňují přístání i v takovýchto podmínkách nebo lepší meteorologické podmínky. Vhodným záložním letištěm pro LKMH může být dle meteorologických podmínek například Letiště Praha (LKPR) nebo Drážďany (EDDC). Již v minulosti byly pro LKMH vypracovány postupy pro přiblížení podle přístrojů hlavně s využitím GNSS, které by značně zjednodušily provoz na tomto letišti a zvýšily tak jeho potenciál. Nicméně vybudování pozemních zařízení jako jsou světelné naváděcí řady apod. je velmi nákladné a zatím se nevyplatí i když je tato záležitost častou komplikací.

3.1.1 Právní forma a struktura společnosti

Právní forma tohoto subjektu je akciová společnost, která má v obchodním rejstříku zapsané tyto činnosti:

- výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona,
- provozování letecké obchodní dopravy,
- provozování leteckých prací,
- provozování letecké činnosti pro vlastní potřebu.

Struktura společnosti Air Bohemia je znázorněna na schématu číslo 3.2. Tato struktura musí splňovat zákonné požadavky o obchodních korporacích.

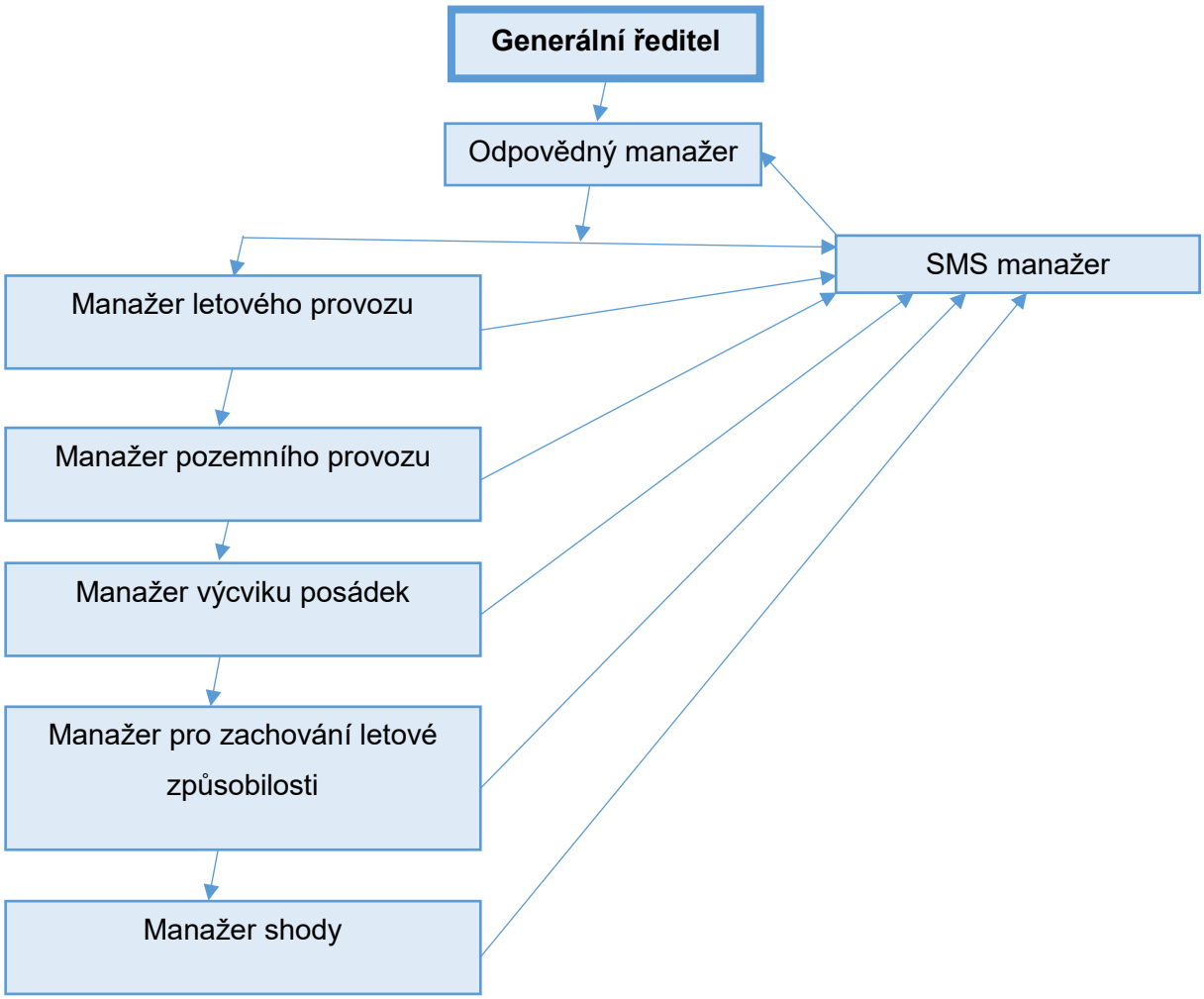


Schéma 3.2: Struktura společnosti Air Bohemia [Zdroj: 17, vlastní úprava]

Každý z těchto postů má svá práva a povinnosti, které dohromady tvoří celek schopný samostatného fungovní při zajištění standardů požadovaných zákonem. Každá společnost má tyto prvky popsány v dokumentech k tomu určených, v případě leteckých společností je to „Operational Manual – Part A“. Je to jedna ze čtyř příruček nazvaných „Operational Manual A až D“. Část „A“ je obecná, popisuje tedy společnost jako takovou, její strukturu, pravidla letu a provozu pro personál, podle kterých společnost provozuje svou činnost. Část „B“ obsahuje specifické informace, jak vykonávat různé posty a funkce ve společnosti – v případě pilotů to znamená „Operational procedures“, tedy standardní postupy, úkony a callouty pro létání sloužící k harmonizaci postupů všech pilotů ve společnosti. Část „C“ se nazývá „tratě a letiště“, kde se dozvíme informace o oblasti působení společnosti a o specifikách provozu na různých letištích. Poslední část „D“ je nazvána „výcviková“, kde jsou popsány postupy při výcviku personálu a požadavky na jejich způsobilost.

Co se týče organizace pozemního provozu, za jeho bezchybný chod je zodpovědný „Manažer pozemního provozu (Ground handling manager)“. Ten je odpovědný za obsah dokumentů spojených s pozemním odbavením letadel, za jejich aktuálnost, skladování a správnost. Musí zajistit to, aby celý provoz byl bezpečný, ekonomicky stabilní. Stará se o zajištění objednaných služeb a dohlíží na to, aby byly vykonávány v přijatelném standardu společnosti, v souladu s provozním řádem a bezpečnostními postupy letiště a všechny další činnosti, které si druhá strana od handlingové společnosti objednala a vyžaduje. Důležitým úkolem granound handling managera je také sledování změn přepisů, nařízení a požadavků zákazníků handlingové společnosti. V poslední řadě dohlíží nad předáním aktuálních dokumentů na paluby letadel, ať už v papírové nebo elektronické formě.

3.1.2 Flotila, oblast a druh provozu

Společnost Air Bohemia disponuje v současné době stroji kratšího až středního doletu určenými pro privátní aerotaxi a ambulantní lety. V roce 2018 byl novým přírůstkem do flotily privátní jet Cessna Citation Excel C560XL (obrázek 3.3). Tento letoun umožňuje největší dolet z flotily a to přibližně 3500 km a se svou cestovní rychlostí okolo 800 km/h je tak nejlepší volbou pro ty, co se potřebují dostat dále v co nejkratší době. Jeho kapacita je 9 osob cestujících, pro které je v kabině vytvořen absolutní komfort. Navíc na tomto letounu je nasazena na všechny lety jedna palubní průvodčí.

Obrázek 3.3: Cessna Citation Excel C560XL [Zdroj: 24]

Další nejpočetnější skupinou ve flotile jsou americké turbovrtulové stroje Piper PA-42 Cheyenne III, které jsou ekonomicky výhodné jak pro společnost, tak i zajímavé pro zákazníky. Výhodou těchto letounů je možnost přistání na velmi krátkých nebo nezpevněných přistávacích drahách. S těmito letadly společnost provozuje aerotaxi lety a ambulantní lety

a nově také přepravu lidských ostatků. Kapacita pro cestující je 7, a při průměrné rychlosti 700 km/h dokáže uletět přibližně 3000 kilometrů. Jeden kus z těchto letounů je výkonější verze a to 400 LS, má o něco vyšší cestovní rychlost a dostup (obrázek 3.4). Společnost působila na různých bázích v Evropě, kde provozovala svou činnost. Častou bází bylo Řecko, Athény (LGAV). Z této báze se provozovalo aerotaxi po řeckých ostrovech a také často ambulantní lety s pacienty – pro tyto lety bylo potřeba změnít konfiguraci letada, kdy letadlo bylo schopné převést až dva pacienty na speciálních lehátkách se tříčlenným lékařským doprovodem. Podobnou činnost společnost provozovala na letišti Milano Linate (LIML) v Itálii a nyní je bází pro podobné lety Gyor (LHPR) v Mad'arsku.

Obrázek 3.4: Piper PA-42-1000 Cheyenne 400LS [Zdroj: 25]

3.2 Legislativní rámec žádostí o provoz handlingových služeb

Základy legislativního rámce schvalování handlingových spoečností byly zmíněny v kapitole 2.3. Detailněji vešekeré úkony pozemního odbavení a jejich schválení spadá pod zákon o civilním letectví 49/1997 Sb. blíže pak oddíl číslo 5 definuje podmínky pro schválení takového provozovatele handlingových služeb. Je zde také definováno, za jakých podmínek právě Úřad pro civilní letectví může vydat oprávnění pro provozování těchto služeb. Primárním cílem ÚCL není pouze kontrola zákonem daných požadavků, ale i kontrola dodržení všech požadavků provozovatele letiště na poskytovatele odbavovacích služeb (tj. například dopravní řád letiště apod.).

Paragraf § 49 b toho oddílu definuje, že poskytovaní odbavovacích služeb pro cizí potřeby může provádět právnická nebo fyzická osoba včetně leteckého dopravce nebo provozovatele letiště za předpokladu udělení souhlasu od ÚCL.

Podmínky, které je nutné splnit pro získání povolení k provozování odbavovacích služeb, jsou popsány v paragrafu § 49 c. Příklady a způsoby jakými lze tyto zákonné požadavky doložit budou uvedeny v následujících kapitolách. Žádost pro povolení se podává písemně na oddělení ÚCL leteckých provozovatelů ve formě stanovené prováděcím předpisem. Žadatel musí prokázat, že je fyzickou osobou s trvalým pobytem v ČR, nebo v případě osoby právnické se dokazuje, že tato osoba sídlí v ČR. V případě fyzické osoby jako žadatele je nutné, aby tato osoba dosáhla věku minimálně 18 let, byla plně způsobilá k právním úkonům, což se dá doložit čestným prohlášením. Dalším důležitým, požadavkem je právní bezúhonnost a odborná způsobilost. Další požadavek se týká technického vybavení – je třeba doložit takzvanou „technickou způsobilost“, kde žadatel dokazuje, že má dostatek strojů a vybavení k bezpečnému provádění ruzných úkonů, o které si žádá a hodlá poskytovat. Handlingová společnost musí být krytanvůči škodám, které by mohly vzniknout z poskytování služeb, a proto musí mít sjednané pojištění za tyto škody do určitého stanoveného pojistného plnění. Společnost musí být také finančně způsobilá k provozování odbavovacích služeb. Přesné náležitosti písemné žádosti o udělení souhlasu, podrobnosti o způsobu prokázání finančního zajištění odbavovacích služeb a náležitosti rozhodnutí o udělení souhlasu stanovuje prováděcí předpis.

Paragraf § 49 d hovoří o bezúhonosti. Bezúhoná osoba je ta, která nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin související s poskytováním odbavovacích služeb nebo není podezření, že osoba vykoná trestný čin související s těmito službami. Důkaz bezúhonnosti se dá chápat ve formě výpisu z evidence Rejstříku trestů.

Paragraf § 49 k definuje podmínky udělování souhlasů na základě výberového řízení k poskytování odbavovacích služeb pro cizí potřeby na konkrétním letišti.

Odborná způsobilost žadatele může být prokázána dokladem o ukončeném vysokoškolském vzdělání v oblasti ekonomie, v oblasti technických věd a technologií nebo oblasti práva a dokladem o praxi po dobu nejméně tří let činnosti v oboru civilního letectví. Tímto dokladem praxe může být v našem případě působení ve společnosti jako pilot apod. [8]

3.3 Druhy žádostí

Protože provádění handlingových služeb na letišti je poměrně široká oblast úkonů, jsou tyto činnosti rozděleny do třech oblastí, co se týče procesu jejich schvalování. Je to z toho důvodu, že jde o velmi odlišné činnosti z hlediska vybavení, technologie provádění a požadavků kladených na žadatele. V každé z těchto žádostí je potřeba doložit finanční způsobilost, technickou způsobilost a mnoho dalších údajů potřebných k zaevidování společnosti a povolení jejího provozu. Každá žádost má své náležitosti, které ÚCL vyžaduje, je proto nutné splnit formu a obsah dokladů požadovaných v rámci schvalovacího procesu. Pro získání formulářů žádostí bylo potřeba kontaktovat zodpovědnou osobu z oddělení provozovatelů na ÚCL. Po získání těchto formulářů je třeba začít s tvorbou a sběrem potřebných dokumentů apod. O tom konkrétněji v dalších kapitolách.

V textu práce budou jako příklad uvedeny kontrétní dokumenty a jako přílohy pak celé žádosti a dodatky, které byly pro proces schvalování handlingové činnosti společnosti Air Bohemia použity.

Hlavním cílem společnosti Air Bohemia bylo dosažení schválení poskytování paliva pro letadla na letišti LKMH – tedy žádost B. Jako sekundární cíl je schválení odbavení cestujících na tomto letišti. Přehled všech tří žádostí je patrný ze schématu 3.5.

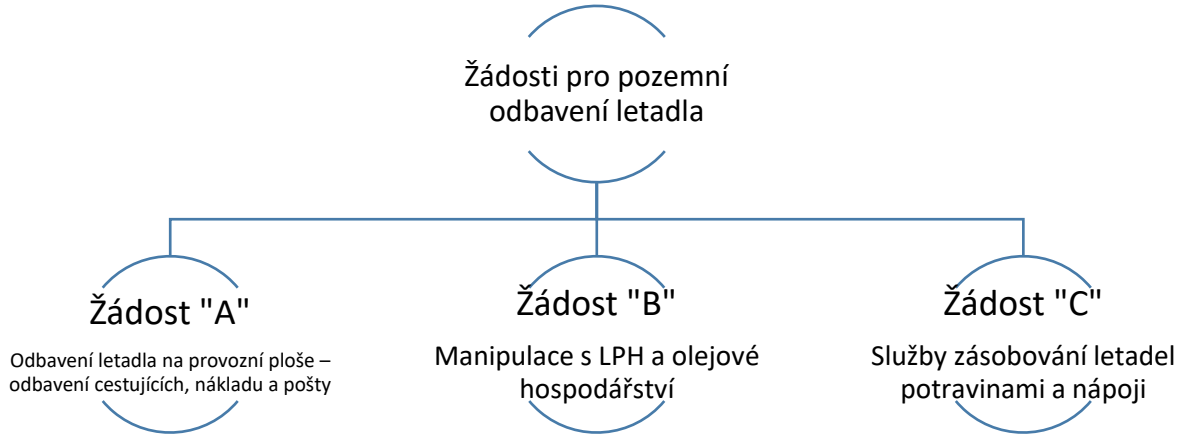


Schéma 3.5: Žádosti pro schválení výkonu pozemního odbavení letadla – druhy [Zdroj: autor]

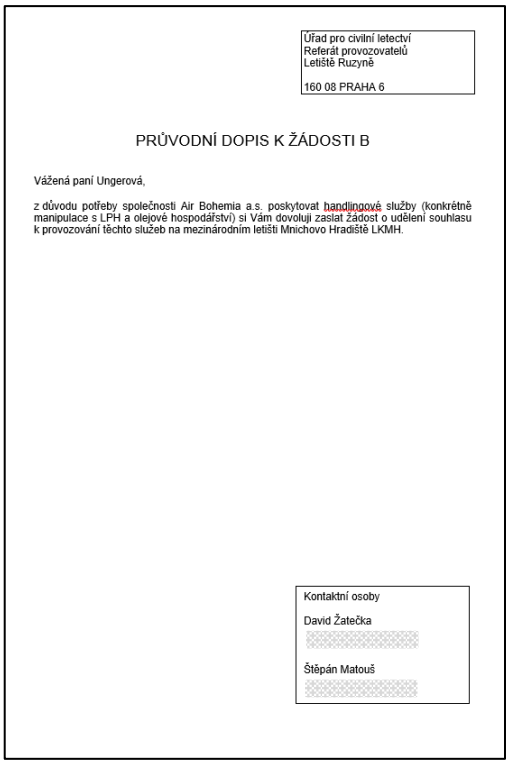
4 Požadavky kladené na žadatele o schválení

Protože prioritou společnosti Air Biohemia a.s. je poskytování paliva zákazníkům, bude v této kapitole probrána žádost týkající se poskytování LPH a olejů. Žádost „B“ spadající pod činnosti odbavení letadla na provozních plochách letiště se konkrétně týká manipulace s leteckými pohonými hmotami a olejového hospodářství. Pod těmito pojmy si můžeme představit v první řadě poskytování paliva a oleje zákazníkům na letišti, dále pak jeho skladování. Dalším bodem je přeprava těchto hmot od stáčiště (místo, kde je palivo uskladněno nebo je čerpáno do mobilního prostředku k převozu) směrem na stojánku k letadlu, kde bude palivo doplněno.

Žádost B má celkem 4 stránky, které obsahují základní informace, nejdůležitější jsou pak přílohy a doklady, které je nutno k žádosti přiložit. Žadatel (fyzická nebo právnická osoba) vyplní a předloží žádost na adresu Úřadu pro civilní letectví sídlící v Praze. Žádost je potřeba předložit v jednom originálním vyhotovení, pokud se jedná o první podání takové žádosti, v případě prodloužení je třeba dodat pouze jedno vyhotovení. Veškeré dokumenty přiložené k žádosti musí být originály nebo ověřené kopie. V opačném případě je žádost pozastavena a ÚCL si vyžádá nápravu. V následujících podkapitolách budou posány jednotlivé prvky žádosti s konkrétními příklady a návodem na vyhotovení.

Průvodní dopis

Žádost musí obsahovat průvodní dopis, který slouží k prvnímu kontaktu s orgánem, kterému je žádost adresována. Měl by sloužit pro uvedení příslušného pracovníka úřadu do situace, ve které se žádající subjekt nachází, jaké záměry má a o co přesně žádá. Měl by být formulován stručně a jasně, s jasnými cíly a požadavky. Musí obsahovat adresáta a dále pak kontaktní osoby žadatele. Forma průvodního dopisu zvolená společností Air Bohemia je patrná z obrázku č. 3.6. Tento průvodní dopis by měl uvést celý svazek žádosti a dodat jí tak celistvost – je vůbec první stranou svazku žádosti.



Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

PRŮVODNÍ DOPIS K ŽÁDOSTI B

Vážená paní Ungerová,

z důvodu potřeby společnosti Air Bohemia a.s. poskytovat handlingové služby (konkrétně manipulace s LPH a olejové hospodářství) si Vám dovoluji zaslat žádost o udělení souhlasu k provozování těchto služeb na mezinárodním letišti Mnichovo Hradiště LKMH.

Kontaktní osoby

David Žatečka

Štěpán Matouš

Obrázek 4.1: Průvodní dopis k žádosti „B“ [Zdroj: autor]

Žádost

Samotná žádost obsahuje informace, kdo žádá, o co žádá a přesnější specifikace plánovaného provozu a datum jeho zahájení. Záhlaví žádosti je patrné z obrázku č. 4.2.

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.

Obrázek 4.2: Záhlaví žádosti „B“ [Zdroj: materiály ÚCL, upraveno]

Prvním bodem jsou údaje o žadateli. Žadatelem dle zákona může být fyzická nebo právnická osoba. Průběh schvalování žádosti vzhledem k těmto dvou možnostem se navzájem neliší až na to, že v případě že o povolení žádá fyzická osoba musí splňovat minimální věkovou hranici 21 let. Žádost poměrně jasně vede v tom, co je od žadatele vyžadováno vzhledem k žadatelově právním statutu. V případě společnosti Air Bohemia, je žadatelem právnická

osoba s obchodním jménem Air Bohemia, sídlící v Liberci. Dalšími potřebnými údaji jsou kontaktní osoby a jejich telefoní čísla, fax apod. Statutární orgán právnické osoby musí být starší 18 let, způsobilý k právním úkonům a bezúhonný. Jako další informace v oblasti pozemního odbavení letadel je možno poskytnout VHF frekvenci s volacím znakem, na které by probíhala radiová komunikace například s přilétavajícím letadlem, kde by toto letadlo sdělilo speciální požadavky ještě před přistáním a zefektivnilo a pomohlo přípravám pozemní handlingové společnsoti na jeho přílet. Společnost Air Bohemia zatím takovou frekvenci v radiovém spektru VHF přidělenou nemá.

Dalším údajem je právní forma žadatele. V případě společnosti Air Bohemia, jak vyplívá z názvu, se jedná o akciovou společnost. Právní forma žadatele nemá na proces schválení téměř žádný vliv. Stejně tak může žádat fyzická osoba nebo třeba společnost s ručením omezeným. Odlišnost můžeme najít akorát v dokumentech, které jsou potřeba k dokázání schopnosti vykonávat tyto služby. V našem případě akciové společnosti má svého zástupce individuální (předseda) orgán určený k jednání za právnickou osobu. Údaje o této osobě jsou potřeba v žádosti uvést. Je zde také nutno uvést, jaká práva má uvedený člen vzhledem k jednání za společnost. V našem případě je jediným členem představenstva Ing. Štěpán Matouš, který má veškeré pravomoci při jednání – jedná samostatně. Dále musí být stanovena osoba odpovědná za provoz, v našem případě je to opět Ing. Štěpán Matouš. K oboum těmto osobám je potřeba dodat výpis z rejtříku trestů, ověřená kopie o ukončení vzdělání a doklad o praxi v oboru. Náležitosti všech těchto dokumentů budou probrány v následující části práce.

Další částí žádosti je specifikace místa činnosti. Zde se uvádí informace o místě provozu, v našem případě je Letiště Mnichovo Hradiště (ICAO: LKMH), kde společnost Air Bohemia sídlí. Režim poskytování služeb může být regionální, nebo jako v tomto případě mezinárodní.

Hlavním bodem žádosti je specifikace rozsahu a druhu činnosti. Zde se uvádí plánované činnosti, o které společnost usiluje a ke kterým bude dokládat potřebné dokumenty tak, aby dokázala že je technicky a finančně tyto služby zajistit s požadovanou mírou bezpečnosti. V případě společnosti Air Bohemia byly předmětem žádosti tyto následující činnosti:

- organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání leteckých pohonných hmot,
- transport leteckých pohonných hmot z oblasti stáčiště k letadlu a zpět,
- skladování leteckých pohonných hmot,
- skladování a manipulace s oleji a ostatními technickými kapalinami.

Pokud je požadovanou činností plnění paliva, je potřeba specifikovat, zda bude plnění prováděno samospádem (plnící pistolí) nebo tlakově. Air Bohemia je schopna samospádného plnění. Podrobnosti výkonu těchto činností jsou posány v následujících kapitolách, hlavně pak

v kapitole týkající se pojištění odpovědnosti za škody spojenými s provozováním této činnosti, protože pro sjednání takového pojištění bylo nutné vymezit objem a technologické postupy, které bude Air Bohemia při své činnosti využívat.

Další částí je výčet technických zařízení k poskytování odbavovacích služeb, respektive těch služeb, které hodlá společnost poskytovat. V našem případě je to činnost transportu a plnění LPH z oblasti stáčiště k letadlu a zpět. Pro uskladnění pohonných hmot je potřeba dokázat že objekt, nebo cisterna, kde se palivo skladuje je technicky způsobilé a společnost ho má právo využívat. Pro každý prostředek je potřeba uvést jeho plný název (značka), status (stav vlastnictví – možnosti: vlastní, nájemní smlouva apod.) a indikace jakým dokladem je doložen vlastnický vztah společnosti k tomuto prostředku (např: technický průkaz, kupní smlouva nebo smlouva o rozdělení společnosti). Na následujícím obrázku č. 4.3 je konkrétní příklad ze žádosti společnosti Air Bohemia.

3.3 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb:

♦ Činnost: *transport a plnění LPH z oblasti stáčiště k letadlu a zpět:*

Typ	Status	Doklad
Autocisterna Praga V3S (Avgas 100LL 3000 litrů kapacita)	**vlastní**	**smlouva o rozdělení společnosti**
Autocisterna Tatra 138 (JET A1 12000 litrů kapacita)	**vlastní**	**smlouva o rozdělení společnosti**

Obrázek 4.3: Seznam prostředků k provozování činnosti [Zdroj: vlastní, žádost B]

Poslední částí jsou doplňující údaje. Sem patří plánovaná provozní doba, která je v případě provozu Air Bohemia pondělí až pátek od 0700 do 1500 UTC s možností provozu mimo tuto dobu, pakliže zákazník oznámí svůj požadavek na handlingové služby 24 hodin dopředu. Posledními body jsou informace, zda má budoucí handlingová společnost smlouvu s provozovatelem letiště, tato smlouva je zvlášť důležitá a může ovlivnit celý proces schvalování. Je nutné, aby byl s provozem budoucí handlingové společnosti provozovatel letiště detailně seznámen a s takovýmto provozem souhlasil a byly jasně vymezeny úkony, které bude společnost na konkrétním letišti provádět a také zda jsou například v souladu s provozním řádem a plánem letiště. Žádost uzavírá požadavek na uhrazení správního poplatku. Ten se hradí na účet ÚCL a bez kterého nemůže být vydáno stanovisko úřadu, ať už kladné nebo záporné. Celá žádost podaná společností Air Bohemia je k nahlédnutí v přílohách číslo 1 a 2. Celkový přehled všech dokladů a příloh k žádosti B je uvedený níže:

- Doklad 1: ověřená kopie o právní formě žadatele,
- Doklad 2: v případě právnické osoby výpis z obchodního rejstříku,
- Doklad 3: výpis z trestního rejstříku,
- Doklad 4: ověřená kopie diplomu nebo vysvědčení,
- Doklad 5: doklad o době praxe,

- Doklad 6: kopie pojistných smluv,
- Doklad 7: smlouva s provozovatelem letiště,
- Příloha 1: seznam zařízení a prostředků společně s vlastnickými právy,
- Příloha 2: bezpečnostní směrnice (již se nepožaduje),
- Příloha 3: doklady o odborné způsobilosti zaměstnanců,
- Příloha 4: doplňující doklady,
- Příloha 5: finanční způsobilost,
- Příloha 6: inkasa a platby,
- Příloha 7: ověřená kopie pojistky.

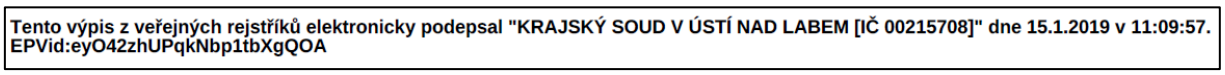
Do přílohy 4 se zařadí ostatní dokumenty a vyjádření, pokud jsou potřeba. Jedná se o vyjádření institucí nebo subjektů, kterých se činnost handlingové společnosti může týkat. Jedná se například o vyjádření od hasičského sboru, odboru životního prostředí apod.

4.1 Přílohy a dodatky k žádosti B

Pro úspěšné vyřízení žádosti a schválení provozu handlingové společnosti je nutné doložit všechna tvrzení a údaje vyplněné ve formuláři žádosti. K této žádosti je tedy nutné připojit přílohy a dokumenty, které jsou úřadem požadovány. V této kapitole budou představeny konkrétní dokumenty, které společnost Air Bohemia musela ÚCL doložit. Některé z dodatků žádosti budou k nahlédnutí v celé podobě v přílohách práce.

4.1.1 Dokumenty ověřující věrohodnost žadatele

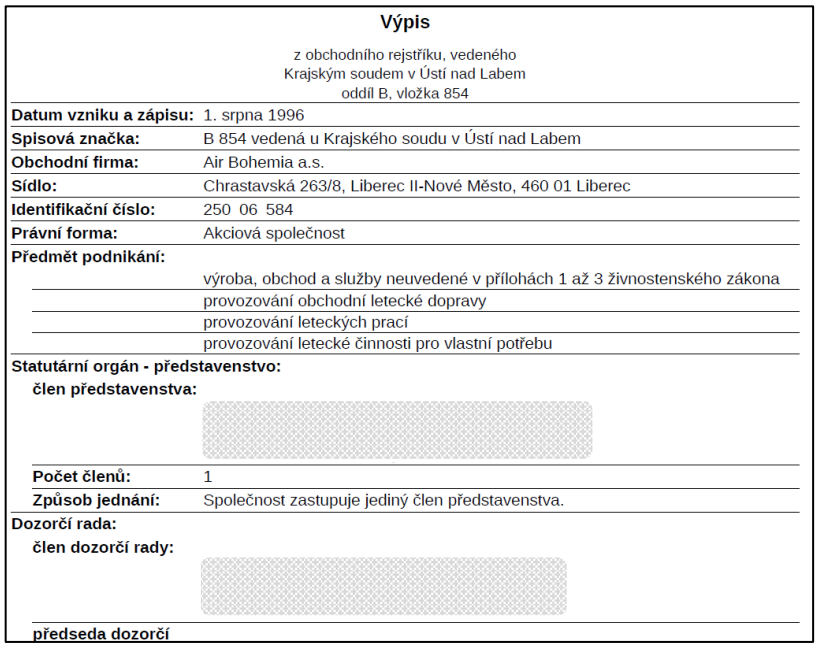
Mezi tyto dokumenty patří ověřené kopie nebo originály materiálů, které dokazují požadovaná kritéria kladená na subjekt žádající o povolení provozovat technické odbavení na letišti. Prvním dokumentem je doložení právní formy žadatele. Touto formou může být již exitující společnost, jako v případě Air Boemia a.s. – tedy právnická osoba, nebo i osoba fyzická. Statutární orgán osoby právnické bude v tomto případě jednat pod jménem společnosti. Právní forma Air Bohemia je akciová společnost. Pro prokázání této společnosti nyní postačuje elektronicky podepsaný veřejně dostupný výpis z obchodního rejstříku z portálu justice.cz. Elektronické podepsání je indikováno následujícím způsobem uvedeným v záhlaví elektronického dokumentu patrným z obrázku č. 4.4.



Obrázek 4.4: Elektronické podepsání výpisu z obch. rejstříku [Zdroj: 26]

Samotný dokument může být ve formě výpisu platných nebo jako výpis úplný. Vzájemně se liší obsahem informací, kdy v případě výpisu platných je uveden pouze aktuální stav vlastnických poměrů a údajů jako jsou: předmět podnikání, předsedové a členové

představenstva, dozorčí rady, akcionářů a základního kapitálu. V případě úplného výpisu je ve všech údajích uvedena historie a změny. Náhled formy výpisu platných je patrný z obrázku číslo 4.5.



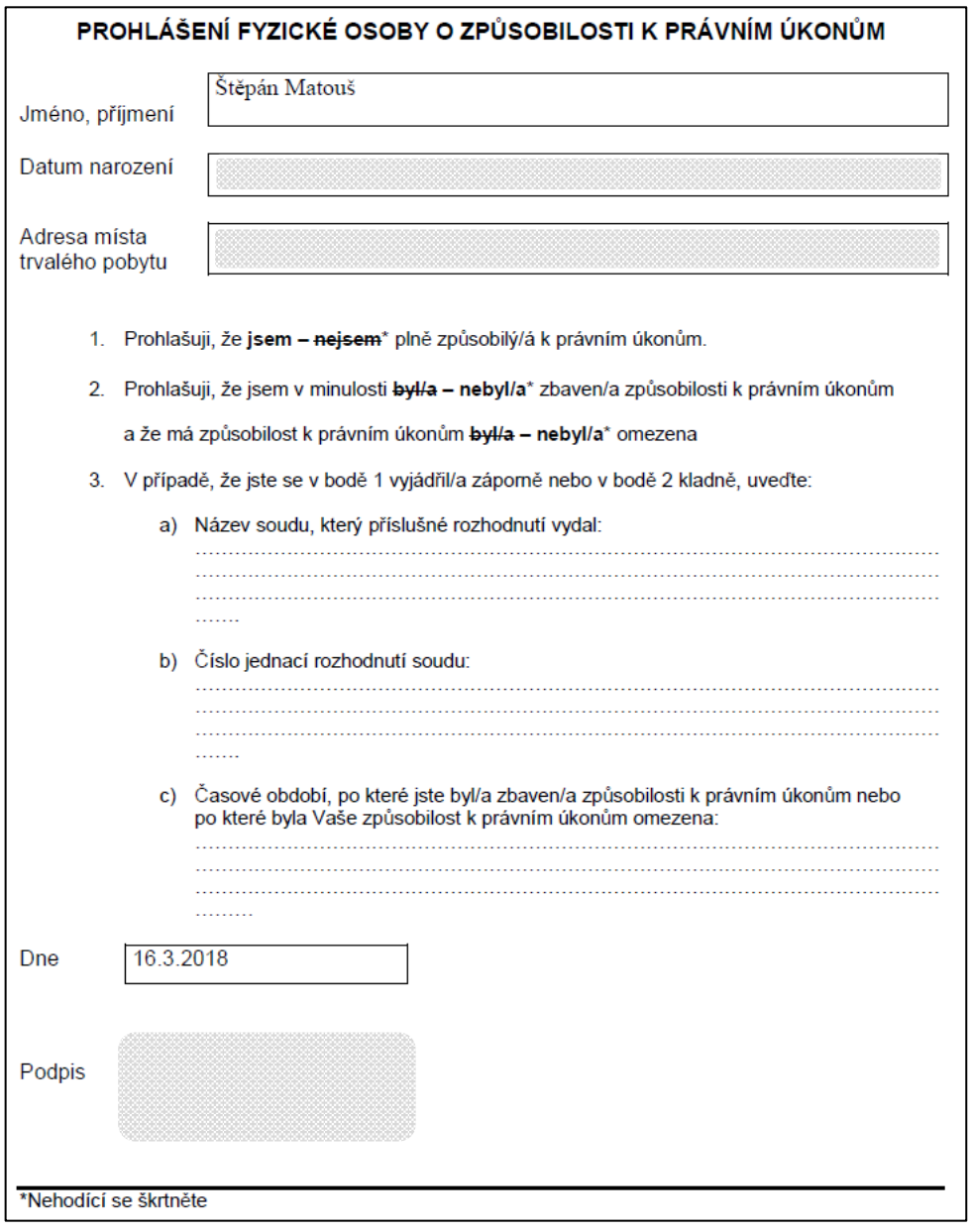
Výpis

z obchodního rejstříku, vedeného
Krajským soudem v Ústí nad Labem
oddíl B, vložka 854

Datum vzniku a zápisu:	1. srpna 1996
Spisová značka:	B 854 vedená u Krajského soudu v Ústí nad Labem
Obchodní firma:	Air Bohemia a.s.
Sídlo:	Chrastavská 263/8, Liberec II-Nové Město, 460 01 Liberec
Identifikační číslo:	250 06 584
Právní forma:	Akciová společnost
Předmět podnikání:	
	výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona
	provozování obchodní letecké dopravy
	provozování leteckých prací
	provozování letecké činnosti pro vlastní potřebu
Statutární orgán - představenstvo:	
člen představenstva:	
Počet členů:	1
Způsob jednání:	Společnost zastupuje jediný člen představenstva.
Dozorčí rada:	
člen dozorčí rady:	
předseda dozorčí	

Obrázek 4.5: Náhled výpisu platných z obchodního rejtříku ČR společnsoti Air Bohemia [Zdroj: 26]

Dále musí být tento subjekt způsobilý k právním úkonům, bezúhonný a alespoň jeden člen i odborně způsobilý. Tyto požadované prvky se dokládají následujícím způsobem. Způsobilost k právním úkonům se dokládá čestným prohlášením ve stanoveném formátu, který poskytuje pro vyplnění ÚCL. Obsahuje údaje fyzické osobě, která je statutárním zástupcem v případě žádosti právnické osoby. Potřebné údaje jsou: jméno, datum narození, adresa trvalého bydliště fyzické osoby, informace, že FO je způsobilá k právním úkonům, že v minulosti nikdy nebyla zbavena ani omezena této způsobilosti, datum a podpis. Forma takového prohlášení je patrná z obrázku č. 4.6. Je důležité, aby se údaje o statutárním zástupci společnosti uvedeným v obchodním rejtříku a dokemnty poskytnutými Úřadu pro civilní letectví shodovaly v aktuálnosti a konkrétní osobě. V případě jejich nesouladu není možné pokračovat ve vyřizování podané žádosti.



PROHLÁŠENÍ FYZICKÉ OSOBY O ZPŮSOBILOSTI K PRÁVNÍM ÚKONŮM

Jméno, příjmení: Štěpán Matouš

Datum narození:

Adresa místa trvalého pobytu:

1. Prohlašuji, že **jsem – ~~nejsem~~*** plně způsobilý/á k právním úkonům.
2. Prohlašuji, že jsem v minulosti **~~byl/a~~ – nebyl/a*** zbaven/a způsobilosti k právním úkonům a že má způsobilost k právním úkonům **~~byl/a~~ – nebyl/a*** omezena
3. V případě, že jste se v bodě 1 vyjádřil/a zápomě nebo v bodě 2 kladně, uveďte:
   a) Název soudu, který příslušné rozhodnutí vydal: .....
   b) Číslo jednací rozhodnutí soudu: .....
   c) Časové období, po které jste byl/a zbaven/a způsobilosti k právním úkonům nebo po které byla Vaše způsobilost k právním úkonům omezena: .....

Dne: 16.3.2018

Podpis:

*Nehodící se škrtněte

Obrázek 4.6: Prohlášení FO o způsobilosti k právním úkonům [Zdroj: materiály ÚCL, vlastní]

Další záležitostí je dokázání bezúhonnosti fyzické osoby, respektive v případě právnické osoby všech statutárních osob. V obou případech je ale výsledkem výpis z trestního rejstříku dotyčné fyzické osoby, který je možno získat na kontaktních místech veřejné správy Czech Point nacházejících se na některých pobočkách České pošty ale i samostatně. Podoba takového výpisu je na obrázku č. 4.7, tento dokument je potřeba odevzdat v rámci podání žádosti ne staří než 6 měsíců od data jejího podání v originálním znění nebo ověřené kopii. Součástí ověřené kopie samozřejmě musí být sumarizace a jméno pověřeného úředníka, který tuto kopii vydal.

ČESKÁ REPUBLIKA * REJSTŘÍK TRESTŮ * 140 66 PRAHA 4 * SOUDNÍ 1
TELEFON: +420 244 006 111 * FAX: +420 244 006 260 * E-mail: rejstrik@rejtr.justice.cz

0240972201

Číslo žádosti: 240972201
Žádost doručena: 19.10.2017 14:07:58
Zpracováno: 19.10.2017 14:07:58
Počet záznamů v ČR: 0 (nula)
Počet příloh: 0 (nula)

Na žádost osoby s údaji níže uvedenými se vydává:

VÝPIS Z EVIDENCE REJSTŘÍKU TRESTŮ FYZICKÝCH OSOB

Osobní údaje:
Jméno:
Příjmení:
Rodné příjmení:
Datum narození / rodné číslo:
Pohlaví:
Místo / okres narození:
Stát narození:
Státní občanství:

Obsah evidence Rejstříku trestů České republiky:

Nejsou žádné informace o odsouzení dotyčné osoby

Konec obsahu evidence Rejstříku trestů České republiky.

Konec sestavy

ČESKÁ REPUBLIKA * REJSTŘÍK TRESTŮ 75

Kulaté razítko a podpis

Případně nepřesné údaje ihned sdělte na shora uvedenou adresu, aby mohlo být okamžitě provedeno přeřešení. Tento dokument nestačí k prokazování totožnosti fyzické osoby.

Strana 1 z 1

Obrázek 4.7: Výpis z trestního rejstříku statutárního zástupce za společnost Air Bohemia [Zdroj: vlastní]

Dalším dokumentem souvisejícím s požadavkem zákona o civilním letectví 49/1997 Sb., blíže také žádosti B je prokázání odborné způsobilosti jak žadatele, tak osoby odpovědné za provoz. Tato osoba, pokud není určena, je statutárním zástupcem právnické osoby nebo v případě fyzické osoby je to žadatel – žadatel a osoba odpovědná za provoz se tedy mohou shodovat. V obou případech je nutno předložit alespoň od jednoho člena představenstva společnosti, jak již bylo zmíněno, doklad o ukončeném vysokoškolském vzdělání v oblasti ekonomie, technických věd a technologií nebo oblasti práva. V našem případě je žadatelem i osobou odpovědnou za provoz držitel diplomu z Českého vysokého učení technického – Fakulty dopravní. Podmínka technických věd je tedy splněna a stačí doložit

ověřenou kopii vysokoškolského diplomu. Náhled ověřené kopie použitého diplomu je na obrázku č. 4.8.

ČESKÁ REPUBLIKA

Vysoká škola ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Číslo diplomu [redacted] č. [redacted]

VYSOKOŠKOLSKÝ DIPLOM

Štěpán Matouš

(jméno a příjmení)

narozen(a) dne [redacted] v [redacted] okres [redacted]

ukončil(a) studium vykonáním státní závěrečné zkoušky a získal(a) vysokoškolské vzdělání v magisterském studijním programu

dopravní inženýrství a spoje

studijní obor provoz a řízení letecké dopravy

Podle § 46 odst. 4 písm. a) zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách se mu (jí) uděluje akademický titul

inženýr

ve zkratce Ing.

V Praze dne 27. června 2005

L.S.

rektor vysoké školy

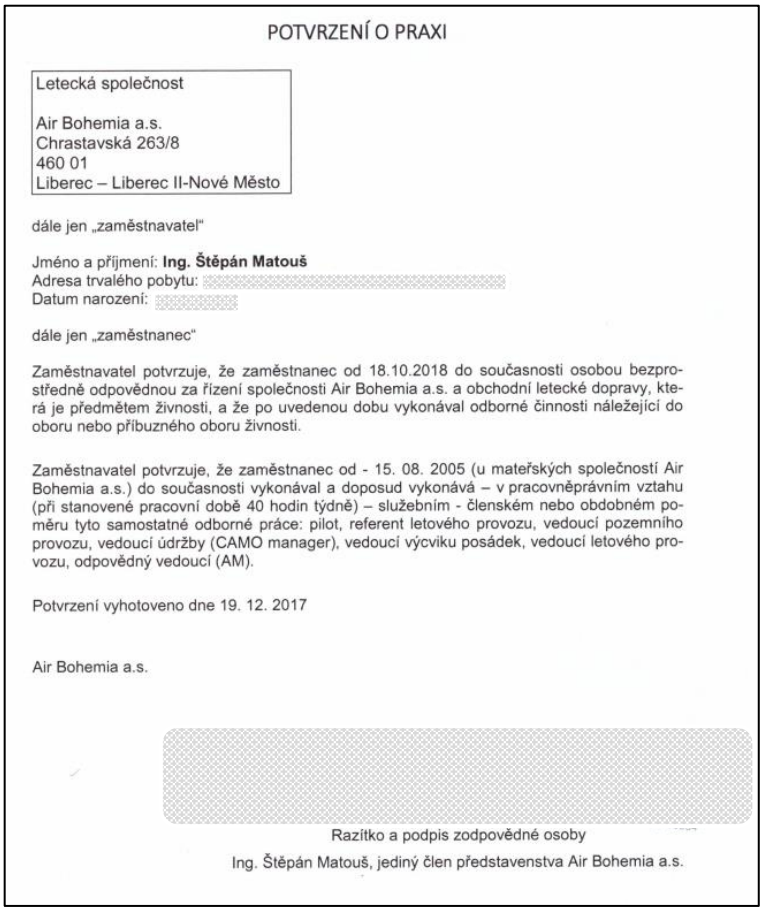
děkan fakulty

VSP/2524

Obrázek 4.8: Ověřená kopie vysokoškolského diplomu použitého v žádsti [Zdroj: Ing. Štěpán Matouš]

Aby byly požadavky vzhledem ke zkušenostem a vědomostem v oboru kompletní, požaduje se od žadatele doklad o praxi v oboru civilního letectví. Opět v případě právnické osoby se tento dokument požaduje alespoň od jednoho člena představenstva. Praxe musí trvat po dobu nejméně tří let. Takovým dokladem může být potvrzení od zaměstanavatele, že dotyčná osoba vykonávala práci spojenou s civilním letectvím. Forma takového dokumentu není přesně dána, pro účel této konkrétní žádosti byla vytvořena v následujícím znění, patrným na obrázku č. 4.9. Měla by obsahovat hlavičku s názvem zaměstanavatele fyzické osoby, jeho sídlem a popřípadě kontaktem. Další částí je jméno, adresa trvalého pobytu a datum narození osoby, která potvrzení o praxi potřebuje. Potvrzení o praxi musí obsahovat část popisující vztah zaměstanavatele k zaměstanci (typ pracovněprávního vztahu, počet pracovních hodin týdně apod.), vykonávanou funkci a po jakou dobu jí u tohoto zaměstanavatele FO vykonávala. Posledními údaji jsou datum vyhotovení dokladu, podpis, popřípadě razítko odpovědné osoby v této věci. Jelikož v našem případě je FO zároveň vlastníkem a generálním ředitelem společnosti Air Bohemia, potvrzení o praxi bylo podepsánou stejnou osobou jako pro kterou bylo vydáno. Jako další doložení výkonu práce v oboru letectví je pilotní průkaz a zdravotní způsobilost fyzické osoby můžeme doložit opět ověřenou kopií zdravotního osvědčení vydávaného pověřeným medicínským stanovištěm – „Medical Certificate Class 1“ (dle Part MED z nařízení Evropské komise) – tato zdravotní způsobilost nelze nahradit čestným prohlášením. Poslední částí je informace o způsobu bezpečnostního a odborného školení

personálu zapojeného do odbavovacích služeb. V případě společnosti Air Bohemia zajišťuje toto školení jednou za rok externí firma D&M s.r.o., IČ 28711301.



POTVRZENÍ O PRAXI

Letecká společnost

Air Bohemia a.s.
Chrastavská 263/8
460 01
Liberec – Liberec II-Nové Město

dále jen „zaměstnavatel"

Jméno a příjmení: **Ing. Štěpán Matouš**
Adresa trvalého pobytu:
Datum narození:

dále jen „zaměstnanec"

Zaměstnavatel potvrzuje, že zaměstnanec od 18.10.2018 do současnosti osobou bezprostředně odpovědnou za řízení společnosti Air Bohemia a.s. a obchodní letecké dopravy, která je předmětem živnosti, a že po uvedenou dobu vykonával odborné činnosti náležející do oboru nebo příbuzného oboru živnosti.

Zaměstnavatel potvrzuje, že zaměstnanec od - 15. 08. 2005 (u mateřských společností Air Bohemia a.s.) do současnosti vykonával a doposud vykonává – v pracovněprávním vztahu (při stanovené pracovní době 40 hodin týdně) – služebním - členském nebo obdobném poměru tyto samostatné odborné práce: pilot, referent letového provozu, vedoucí pozemního provozu, vedoucí údržby (CAMO manager), vedoucí výcviku posádek, vedoucí letového provozu, odpovědný vedoucí (AM).

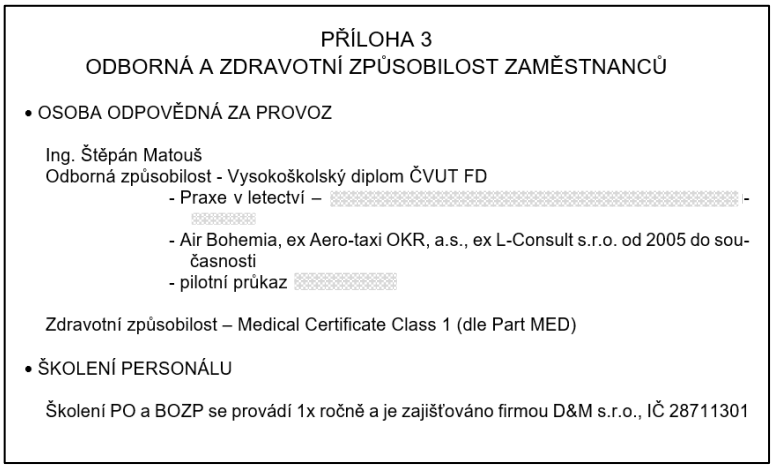
Potvrzení vyhotoveno dne 19. 12. 2017

Air Bohemia a.s.

Razítko a podpis zodpovědné osoby
Ing. Štěpán Matouš, jediný člen představenstva Air Bohemia a.s.

Obrázek 4.9: Potvrzení o praxi fyzické osoby v oboru [Zdroj: autor]

Shrnutí odborné a zdravotní zpsůobilosti zaměstnanců a dotyčných osob, u kterých je toto potřeba doložit, se v žádosti zařazuje do části „Příloha 3". Za tento list se v rámci hotové žádosti zařadí všechny zmíněné dokumenty. Způsob takového výstupu je patrný z obrázku č. 4.10.



PŘÍLOHA 3
ODBORNÁ A ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST ZAMĚSTNANCŮ

• OSOBA ODPOVĚDNÁ ZA PROVOZ

Ing. Štěpán Matouš
Odborná způsobilost - Vysokoškolský diplom ČVUT FD
- Praxe v letectví –
- Air Bohemia, ex Aero-taxi OKR, a.s., ex L-Consult s.r.o. od 2005 do současnosti
- pilotní průkaz

Zdravotní způsobilost – Medical Certificate Class 1 (dle Part MED)

• ŠKOLENÍ PERSONÁLU

Školení PO a BOZP se provádí 1x ročně a je zajišťováno firmou D&M s.r.o., IČ 28711301

Obrázek 4.10: Příloha 3 - shrnutí odborné a zdravotní způsobilosti zaměstanců [Zdroj: vlastní]

4.1.2 Pojištění odpovědnosti při provozování činnosti

Dle požadavků ÚCL a relevantního zákona o poskytování odbavovacích služeb na letišti, musí být žatadatel chráněn pojistnou smlouvou, která se bezprostředně týká úkonů, které hodlá žadatel na letišti poskytovat a provozovat. Výše pojistného krytí vůči škodám způsobeným touto činností musí odpovídat předpokládanému objemu úkonů, typu provozované činnosti, velikosti obsluhovaných letadel a zařízení. K přesnému poskytnutí krytí za škody způsobené provozovatelem je potřeba mnoho údajů, které se doplňují k typům činností uvedených v bodech 1-36 Přílohy č. 4 s názvem „Charakteristika jednotlivých druhů služeb a činností, kterými se zajišťuje jejich poskytování – Technické odbavení letadla (odbavení letadla na provozní ploše)“ k vyhlášce 108/1997 Sb. uvedených níže. Zahrnují služby pokryté ve všech možných žádostech A až C, pro účely společnosti Air Bohemia postačovaly prozatím pojistit hlavně ty, které se týkají hospodaření s palivem. Nicméně pro budoucí záměry a cíle společnosti byly pojištěny i jiné činnosti. Pro úspěšné sjednání bylo třeba co nejpřesnějšího vymezení těchto činností, které bude společnost Air Bohemia poskytovat. Úkony zahrnující tyto činnosti se týkají bodů 1 až 12 vyjima bodu 10, 19 až 36 vyjima bodu 20, 29, 30. Pro každý bod je v závorce uveden skutečný stav a technologický postup platný pro společnost Air Bohemia. Z těchto bodů a upřesňujících informací je stanoveno pojistné krytí, v našem případě sjednané na dobu 12 měsíců. Jedná se o následující:

1. nakládka a vykládka letadla, včetně poskytnutí a provozování vhodných prostředků (v tomto případě se jedná o ruční nakládku a vykládku letadel, v případě že je potřeba například vysokozdvižný vozík, musí se povolat externí frmou),
2. doprava posádky a cestujících mezi letadlem a terminálem (převoz posádky a cestujících je provdeden pomocí letištního auta s SPZ a platným technickým průkazem na vzdálenosti přibližně 200 m),
3. doprava zavazadel mezi letadlem a terminálem (vzdálenost, postup a prostředky pro převoz jsou stejné jako v případě přepravy posádky a cestujících),
4. komunikace mezi letadlem a vnějšími dodavateli služeb (jedná se o komunikaci s externími firmami, které poskytují služby jako jsou například přistavení taxi při příletu letadla, poskytování ubytovacích služeb apod.),
5. poskytování a provozování vhodných zařízení pro start motorů letadel (Air Bohemia a.s. může poskytovat pozemní elektrický zdroj o napětí 28 V DC s maximálním špičkovým proudem 2500 A),
6. poskytování a provozování vhodných zařízení pro pohyb letadel při příletu a odletu - tažení a tlačení letadla (Air Bohemia disponuje jendím zařízením GetJet 18000, jedná se o ruční zařízení s elektrickým pohonem, v případě malých letadel je přemisťování provedeno ručně),

7. vnější a vnitřní čištění letadla (zajišťuje Air Bohemia svými zaměstnanci ale i externí firmou dle situace),
8. služby vztahující se k toaletám a vodě (Air Bohemia poskytuje pouze vnitří čištění záchodů, k odčerpání odpadu nemá prostředky),
9. vybavení kabiny vhodnými hygienickými potřebami a jejich skladování,
10. odstraňování sněhu a ledu, odledování letadla (Air Bohemia ani letiště nemá prostředky pro odmrazování letadel),
11. odbavení cestujících a jejich zavazadel,
12. odbavování cestujících jakéhokoliv druhu při příletu, odletu, přesunu nebo tranzitu, včetně kontroly cestovních dokladů (Air Bohemia v tomto případě pouze zprostředkovává tutu službu v případě žádosti zákazníka, bezpečnostní kontrolu cestujících a zavazadel provádí pracovníci letiště, odbavení pak celní pracovníci a pasové služby Cizinecká policie a celníci),
13. registrace zavazadel a jejich přeprava do oblasti třídění,
14. 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,
15. doprava zavazadel z oblasti třídění do oblasti výdeje,
16. odbavení nákladu a pošty,
17. fyzické manipulace spojené s vývozem, dovozem nebo transferem,
18. odbavení příslušných dokladů a celní postupy,
19. realizace bezpečnostních postupů dohodnutých mezi stranami nebo vyžádaných okolnostmi (jde o hlídání letadla přes noc v hangáru nebo i před hangárem, dle požadavku zákazníka),
20. fyzické odbavení RFS kamionů jako náhradní letecké dopravy v dovozu a vývozu,
21. zásobování letadla potravinami a nápoji (jedná se o zprostředkování nebo nákup cateringu pro letadla oldlétající z LKMH, tato činnost může být kryta v rámci standardní neletecké pojistné smlouvy – zásoby v majetku),
22. nákup surovin za účelem výroby občerstvení na paluby letadel (podobně jako bod 21.),
23. skladování potravin a nápojů (jedná se o krátkodobé skladování od doby přivezení cateringu na letiště do odletu letadla),
24. výroba občerstvení na paluby letadel (pro vlastní potřebu Air Bohemia catering na paluby letadel vyrábí, pro externí zákazníky catering zprostředkovává od jiných specializovaných firem),
25. nákup hotových výrobků za účelem zásobování letadel potravinami (podobně jako bod 21.),

26. skladování hotových výrobků (v tomto případě se jedná pouze o krátkodobé skladování, maximálně několik hodin),
27. kompletace občerstvení (pouze doplnění například balených vod k zakoupenému cateringu od externí firmy),
28. skladování kompletovaného občerstvení (krytí zaručeno v rámci standardní neletecké pojistné smlouvy – zásoby v majetku),
29. expedice,
30. transport, nakládka a vykládka,
31. likvidace odpadů spojených s uvedenou činností (v tomto případě je uvedená činnost likvidace zbytků po cateringu a jiných odpadů vzniklých za letu),
32. manipulace s leteckými pohonnými hmotami a oleji (vychází z činnosti poskytování paliva a olejů pro letadla, při kterém proškolený personál manipuluje s těmito tekutinami – jedná se o manipulaci a poskytování paliva typu JET A1 a AVGAS 100, v případě olejů je to Epson BP 2810, Aeroshell),
33. organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání leteckých pohonných hmot (Air Bohemia provádí pouze čerpání paliva, kdy z vlastního skladu – cisterny poskytuje palivo podle potřeby zákazníka),
34. transport leteckých pohonných hmot z oblasti stáčiště k letadlu a zpět (tato záležitost je blíže popsána v dalších kapitolách, jedná se o převoz cisternou od jejího stanoviště u hangáru k letadlu, převoz maximálně 10 000 litrů na vzdálenost 200 m),
35. skladování leteckých pohonných hmot (viz. bod 33.),
36. skladování a manipulace s oleji a ostatními technickými kapalinami (skladnování olejů je provozováno v krytých prostorech s ohledem na bezpečnostní postupy). [27, vlastní]

Všechny tyto informace jsou v podstatě technologické postupy použité společností Air Bohemia při provozování handlingové činnosti. To ale není vše, pro správné pojistné krytí je potřeba dalších doplňujích informací uvedených níže.

Zájmem pojišťovny je také znát, jaký objem různých úkonů je plánovaný v nejbližší době (většinou myšleno v domlouvaném pojištovacím období, v našem případě rok 2019). První takovou informací z hlediska poskytování paliva je objem poskytovaného paliva pro rok 2019. Air Bohemia plánuje a předpokládá poskytnutí 200 000 litrů paliva oběmi cisternami, které má k dispozici. To vše bude zajištěno celkovým počtem 6 zaměstanců, ať už se bude jednat o poskytovaní paliva, úklid apod. Předpokládný počet letadel využívajících služeb Air Bohemia je stanoven na 100 za rok s předpokladem lineárního růstu v dalších letech. Nejvyužívanější služba bude plnění letadel palivem.

Handlingové společnosti mohou poskytovat své služby v rámci článku 8 SGHA (Standard Ground Handling Agreement), kdy se s provozovateli a zákazníky o handlingovou činnost uzavírá smlouva o poskytování handlingových služeb dle podmínek SGHA, kde by tyto smlouvy stanovily limit pro odpovědnost za škodu způsobenou na cizím letadle ve výši jeho sjednané havarijní spoluúčasti, respektive maximálně 1 500 000 USD. Dalšími možnostmi je například dle IATA 1993, IATA 1998/2003. Tyto smlouvy jsou vzhledem k prozatímnímu plánovanému objemu činností společnosti Air Bohemia nadhodnocené, proto společnost v těchto režimech nepracuje a se zákazníky dohaduje konkrétní podmínky, pojištění sjednává na obecné újmy na majetku úměrné objemu, velikosti a ceně obsluhovaných letadel. Poskytování cateringu, čištění letadle stejně jako poskytování paliva nespadá v našem případě pod žádné mezinárodní standardy ale maximálně pod smlouvy mezi společností Air Bohemia a externí společností. Dalšími údaji, které ovlivní potřebnou výši pojistného krití je, zda je zaveden a určen krizový plán pro uvedené činnosti, kontrola osob poskytující catering apod. Typ letadel, které bude společnost obsluhovat se nedá přesně určit, ale díky fyzickým vlastnostem letiště LKMH se dá určit největší možný typ letadla, který by mohl být obsluhován. Jedná se o stroj vlastněný společností Air Bohemia – Cessna Citation Excel C560XL. Jeho technické parametry a kapacita jsou popsány v jedné z předchozích kapitol.

Dalšími vstupy jsou plánované obraty, a právě co nejkonkrétnější typy letadel, které budou spadat pod služby společnosti. Předpokládaný obrat na rok 2019 je 1 000 000 Kč, kde hlavními odbavovanými typy budou PA-42, PC-12, C56X. U čištění letadel v případě činnosti Air Bohemia se předpokládá obrat pouze okolo 40 000 Kč a počet odbavených cestujících mířící z nebo do LKMH je předpokládaný na přibližně 800 osob. V případě dodávky cateringu pro lety je předpokládáno s obratem 600 000 Kč. V případě paliva se předpokládá, že v roce 2019 bude celkem naskladněno 200 000 litrů paliva při obratu okolo půl milionu korun českých.

Výstupem všech těchto proměnných, které je třeba definovat, je výše pojistného krytí a spoluúčasti. V konkrétním případě společnosti Air Bohemia v poskytování handlingových služeb při podmínkách uvedených výše byla určena pojistná částka ve výši **1,5 mil EUR** (30 mil Kč) se spoluúčastí **50 000 Kč**. Dalším údajem je, v jakých oblastech toto pojistné krytí platí, v tomto případě je krytí platné na území České republiky kromě bodu C. který platí mezinárodně. Cena takového pojištění činí přibližně 75 000 Kč ročně. Detaily a forma pojistného certifikátu pro tuto činnost je patrná z obrázku číslo 4.11.

RENOMIA

INSURANCE CERTIFICATE

(To whom it may concern)

This is to certify, that
Air Bohemia a.s.
Chrastavská 263/8, Liberec II-Nové Město, 460 01 Liberec, ID No.: 25006584
(„Policyholder/Insured")

and
Travelers Syndicate Management
Exchequer Court | 33 St. Mary Axe, London, EC3A 8AG
(„Insurer")

concluded the **Insurance Policy** No. B1149AL24602018/004 with following scope of cover:

Period of insurance	**23.4.2018 – 22.4.2018** both days inclusive Local Standard Time
Insured Risk	**Airport Ground Handling Operation**
Insured Operating Address	**International Airport Mnichovo Hradiste, Czech Republic (LKMH)**
Type of insurance	Aviation Products (Incl. Grounding), Premises, Hangarkeepers Liability Insurance, subject: Section A - **Aviation Premises and Completed Legal Liability** limited EUR 1 500 000 (any one occurrence) Section B - **Hangarkeepers Legal Liability** limited to EUR 1 500 000 (any one occurrence) Section C - **Products Legal Liability** limited to EUR 1 500 000 (any one occurrence and in the annual aggregate in respect of Bodily Injury and Property Damage Liability)
Territorial scope of cover	Section A and B Czech Republic; but worldwide in respect of Section C
Additional Insured	-

Subject to the Policy Terms, „48FLY00001" Conditions, Limitations and Exclusions.

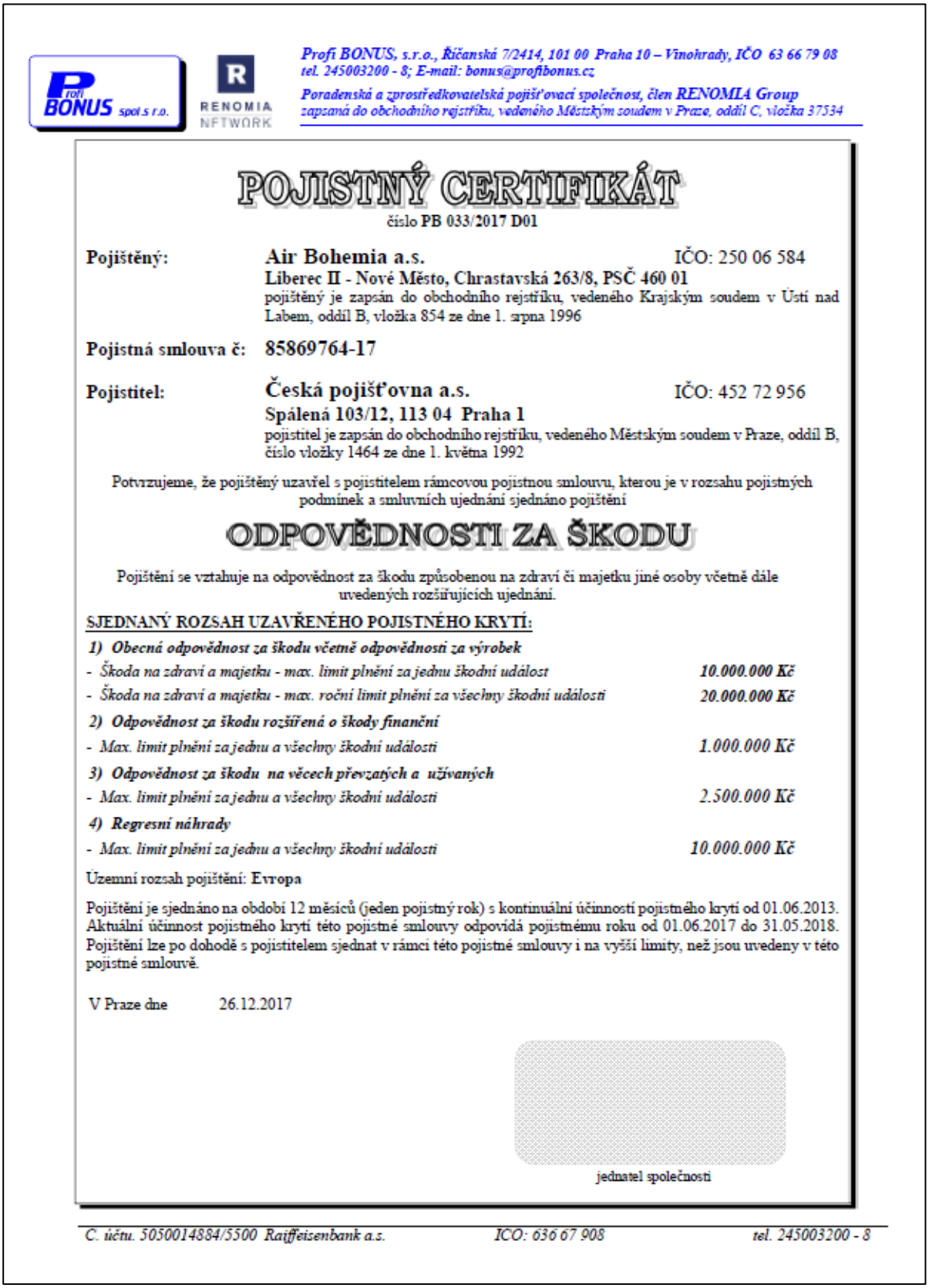
This certificate is issued upon the request of the Insured and it is in force at this time.

RENOMIA, a. s.
as the Authorized broker

Head of Aviation Department
Prague, 23.4.2018

Obrázek 4.11: Pojistný certifikát pro poskytování handlingových služeb [Zdroj: materiály Air Bohemia]

Úřadu pro civilní letectví bylo dále nutno doložit, že je Air Bohemia kryta i více všeobecným pojištěním dalších služeb, které poskytuje (obrázek 4.12). Pojištění odpovědnosti za škody způsobené odbavováním letadla na provozní ploše letiště je specifické pojištění zřizované kvůli velmi odlišným úkonům, která přináší jiná rizika než běžný provoz.



Profi BONUS, s.r.o., Říčanská 7/2414, 101 00 Praha 10 – Vinohrady, IČO 63 66 79 08
tel. 245003200 - 8; E-mail: bonus@profibonus.cz
Poradenská a zprostředkovatelská pojišťovací společnost, člen RENOMIA Group
zapsaná do obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 37534

POJISTNÝ CERTIFIKÁT

číslo PB 033/2017 D01

Pojištěný: Air Bohemia a.s. IČO: 250 06 584
Liberec II - Nové Město, Chrastavská 263/8, PSČ 460 01
pojištěný je zapsán do obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 854 ze dne 1. srpna 1996

Pojistná smlouva č: 85869764-17

Pojistitel: Česká pojišťovna a.s. IČO: 452 72 956
Spálená 103/12, 113 04 Praha 1
pojistitel je zapsán do obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, číslo vložky 1464 ze dne 1. května 1992

Potvrzujeme, že pojištěný uzavřel s pojistitelem rámcovou pojistnou smlouvu, kterou je v rozsahu pojistných podmínek a smluvních ujednání sjednáno pojištění

ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU

Pojištění se vztahuje na odpovědnost za škodu způsobenou na zdraví či majetku jiné osoby včetně dále uvedených rozšiřujících ujednání.

SJEDNANÝ ROZSAH UZAVŘENÉHO POJISTNÉHO KRYTÍ:

1) Obecná odpovědnost za škodu včetně odpovědnosti za výrobek	
- *Škoda na zdraví a majetku - max. limit plnění za jednu škodní událost*	*10.000.000 Kč*
- *Škoda na zdraví a majetku - max. roční limit plnění za všechny škodní události*	*20.000.000 Kč*
2) Odpovědnost za škodu rozšířená o škody finanční	
- *Max. limit plnění za jednu a všechny škodní události*	*1.000.000 Kč*
3) Odpovědnost za škodu na věcech převzatých a užívaných	
- *Max. limit plnění za jednu a všechny škodní události*	*2.500.000 Kč*
4) Regresní náhrady	
- *Max. limit plnění za jednu a všechny škodní události*	*10.000.000 Kč*

Územní rozsah pojištění: **Evropa**

Pojištění je sjednáno na období 12 měsíců (jeden pojistný rok) s kontinuální účinností pojistného krytí od 01.06.2013. Aktuální účinnost pojistného krytí této pojistné smlouvy odpovídá pojistnému roku od 01.06.2017 do 31.05.2018. Pojištění lze po dohodě s pojistitelem sjednat v rámci této pojistné smlouvy i na vyšší limity, než jsou uvedeny v této pojistné smlouvě.

V Praze dne 26.12.2017

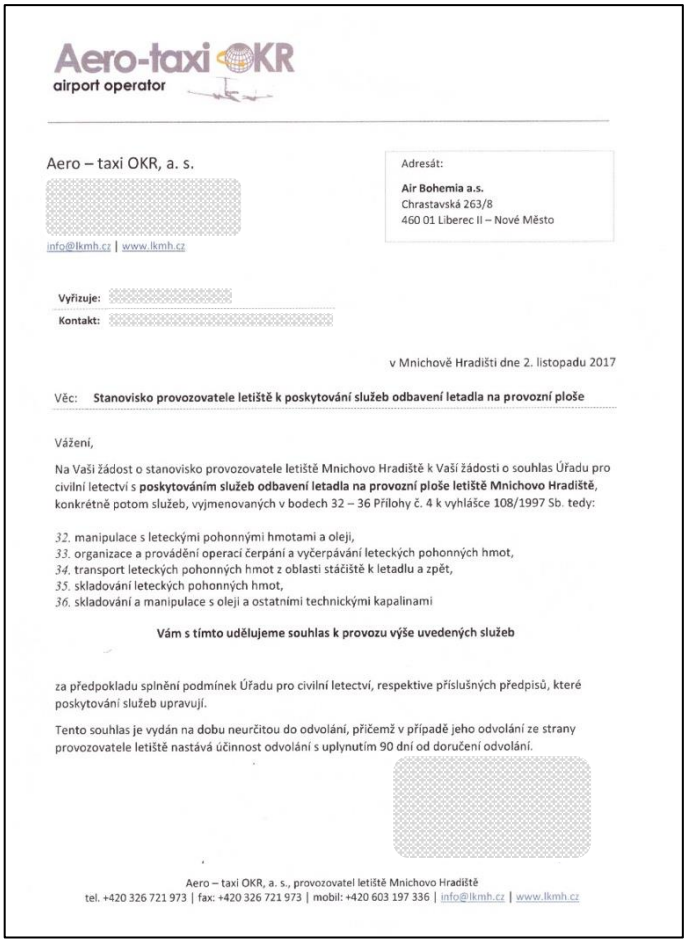
jednatel společnosti

C. účtu. 5050014884/5500 Raiffeisenbank a.s. *IČO: 636 67 908* *tel. 245003200 - 8*

Obrázek 4.12: Pojištění společnosti Air Bohemia [Zdroj: materiály Air Bohemia]

4.1.3 Dohoda s provozovatelem letiště

Pro uspokojení všech tří stran, tzn.: provozovatele letiště, žadatele o poskytování handlingových služeb a letištěm, kde se budou tyto služby poskytovat, je potřeba získání a předložení ÚCL dohodu mezi provozovatelem letiště a handlingovou společností. Tato dohoda může být ve formě stanoviska provozovatele letiště mající určité náležitosti. Dokládá se v rámci žádosti jako doklad číslo 7 – „kopie smlouvy (předběžné písemné dohody) s provozovatelem letiště“. K vydání stanoviska musí žádající společnost kontaktovat provozovatele letiště a požádat ho o vydání takového dokumentu, popřípadě předložit jeho návrh k potvrzení a podepsání. Stanovisko musí obsahovat celý název provozovatele letiště a adresáta, kontak na vyřizující osobu a datum. Poté musí být uvedena „věc“, ke které se stanovisko vztahuje. V tomto případě se jedná o „Stanovisko provozovatele letiště k poskytování služeb odbavení letadla na provozní ploše“. Obsah takového stanoviska by měl mít jasné vymezení, k čemu se souhlas udává. V našem případě pro získání oprávnění poskytování paliva se tohoto týkají body 32 až 36 přílohy číslo 4 k vyhlášce 108/1997 Sb. – obrázek č. 4.13. Poslední částí stanoviska musí být vyjádření souhlasu s výše uvedenými činnostmi a doba platnosti tohoto souhlasu, popřípadě podmínky jeho ukončení.



Aero-taxi OKR
airport operator

Aero – taxi OKR, a. s.

[redacted]

info@lkmh.cz | www.lkmh.cz

Adresát:
Air Bohemia a.s.
Chrastavská 263/8
460 01 Liberec II – Nové Město

Vyřizuje: [redacted]
Kontakt: [redacted]

v Mnichově Hradišti dne 2. listopadu 2017

Věc: **Stanovisko provozovatele letiště k poskytování služeb odbavení letadla na provozní ploše**

Vážení,

Na Vaši žádost o stanovisko provozovatele letiště Mnichovo Hradiště k Vaší žádosti o souhlas Úřadu pro civilní letectví s **poskytováním služeb odbavení letadla na provozní ploše letiště Mnichovo Hradiště**, konkrétně potom služeb, vyjmenovaných v bodech 32 – 36 Přílohy č. 4 k vyhlášce 108/1997 Sb. tedy:

32. manipulace s leteckými pohonnými hmotami a oleji,
33. organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání leteckých pohonných hmot,
34. transport leteckých pohonných hmot z oblasti stáčiště k letadlu a zpět,
35. skladování leteckých pohonných hmot,
36. skladování a manipulace s oleji a ostatními technickými kapalinami

Vám s tímto udělujeme souhlas k provozu výše uvedených služeb

za předpokladu splnění podmínek Úřadu pro civilní letectví, respektive příslušných předpisů, které poskytování služeb upravují.

Tento souhlas je vydán na dobu neurčitou do odvolání, přičemž v případě jeho odvolání ze strany provozovatele letiště nastává účinnost odvolání s uplynutím 90 dní od doručení odvolání.

[redacted]

Aero – taxi OKR, a. s., provozovatel letiště Mnichovo Hradiště
tel. +420 326 721 973 | fax: +420 326 721 973 | mobil: +420 603 197 336 | info@lkmh.cz | www.lkmh.cz

Obrázek 4.13: Stanovisko provozovatele letiště [Zdroj: materiály Aero-taxi OKR a.s.]

4.1.4 Zařízení a prostředky

První přílohou k žádosti „B“ je výčet zařízení a prostředků, které bude společnost bezprostředně pro svou činnost využívat. V případě této žádosti se jedná o zařízení používané k převozu, uskladnění a čerpání leteckého paliva. Konkrétní výčet těchto zařízení je patrný z obrázku 4.3 v předchozí podkapitole. Pro splnění požadavků ÚCL je třeba, aby z obrázků bylo vidět, že cisterny jsou správně barevně a symbolově označeny. Společnost Air Bohemia disponuje dvěmi cisternami střední kapacity. První z nich slouží pro palivo (Avgas 100LL) do pístových leteckých motorů, je to samopojízdná autocisterna Praga V3S s kapacitou 3 000 litrů – obrázek 4.14.

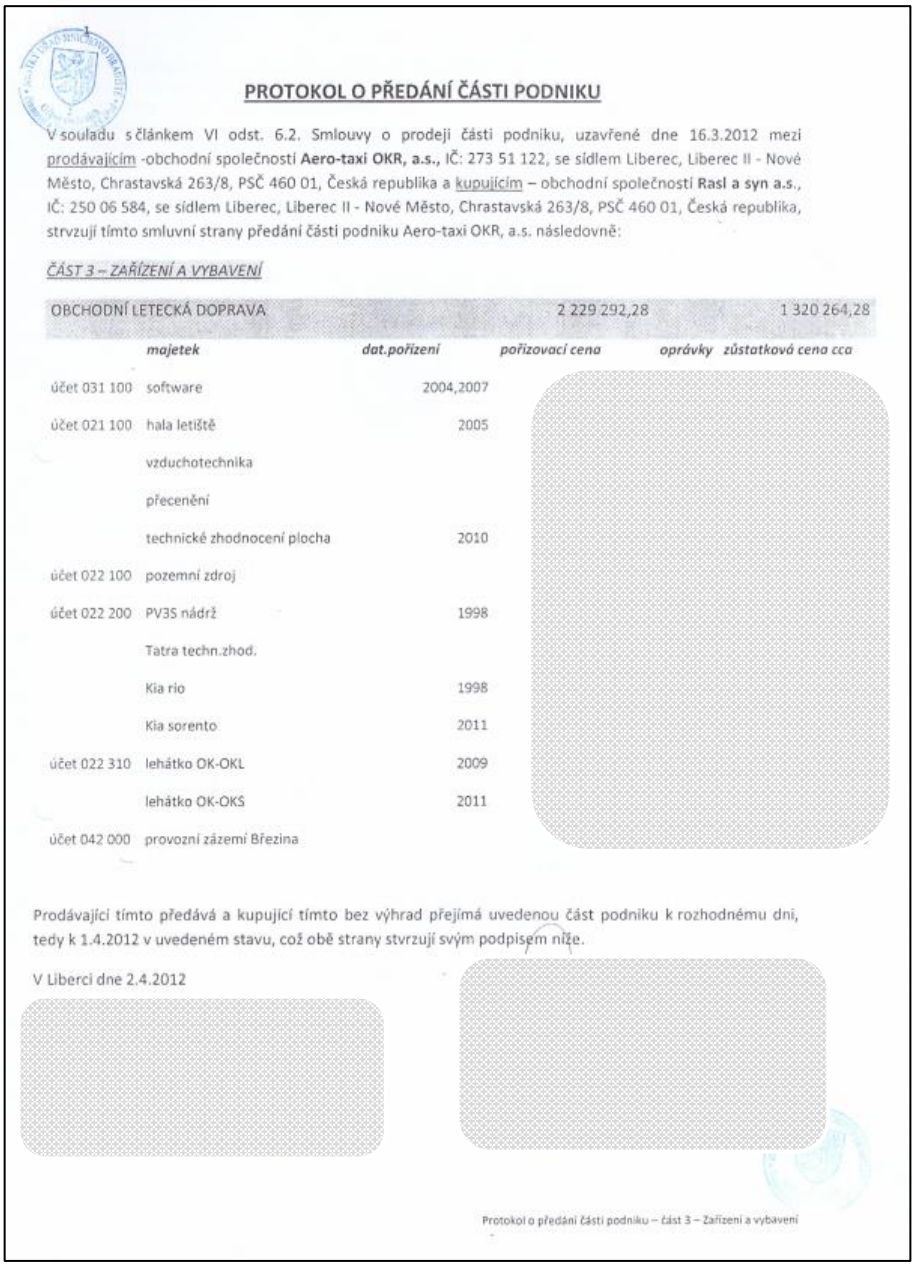
Obrázek 4.14: Autocisterna Praga V3S [Zdroj: autor]

Obrázek 4.15: Autocisterna Tatra 138 [Zdroj: autor]

Stejně jako první autocisterna spadá i tato do majetku Air Bohemia – status je tedy vlastní. Jedná se o autocisternu Tatra 138 na obrázku číslo 4.15. Ta je určená pro palivo typu JET A1 pro turbínové motory. Kapacita této autocisterny je 120000 litrů.

Doložit technickou způsobilost a vlastnický vztah je možno technickým průkazem od vozidla, smlouvou o pronájmu, smlouvou o koupi apod. V případě technického průkazu je vlastnický vztah uveden přímo na něm, ve smlouvě o pronájmu je uvedený pronajímatel, kdy provozovatel nemá k zařízení vlastnické právo, ale může ho pro tuto činnost využívat. V našem případě probíhalo dokládání u obou cisteren skrze smlouvu o rozdělení společnosti, kdy byl majetek již zaniklé společnosti převeden pod novou – tím se nabyla vlastnická práva cisterny ve prospěch společnosti Air Bohemia Konkrétní dokument doložení ÚCL je na obrázku číslo 4.16. Tento protokol slouží jako doklad k již platné smlouvě o prodeji části pdoniku z určitého dne, pro přehled položek, které se v rámci předání podniku transformují pod majetek společnosti druhé. Protokol by měl obsahovat odkaz na platnou smlouvu, které se týká, dále zůčastněné strany tohoto procesu a dále seznam dotyčných zařízení a vybavení.

Z protokolu je patrné, že tato smouva byla uzavřena jetšě dříve, než společnosti Air Bohemia existovala. Předávající společnost je Aero-taxi OKR a.s. a příjemcem je předchůdce společnosti Air Bohemia, a to Rasl a syn a.s. Nicméně je smluvně ošetřeno a dalo by se v případě pochyb dokázat, že majetek předaný společnosti Rasl a syn a.s. náleží Air Bohemia.



PROTOKOL O PŘEDÁNÍ ČÁSTI PODNIKU

V souladu s článkem VI odst. 6.2. Smlouvy o prodeji části podniku, uzavřené dne 16.3.2012 mezi prodávajícím -obchodní společností **Aero-taxi OKR, a.s.**, IČ: 273 51 122, se sídlem Liberec, Liberec II - Nové Město, Chrastavská 263/8, PSČ 460 01, Česká republika a kupujícím – obchodní společností **Rasl a syn a.s.**, IČ: 250 06 584, se sídlem Liberec, Liberec II - Nové Město, Chrastavská 263/8, PSČ 460 01, Česká republika, strvzují tímto smluvní strany předání části podniku Aero-taxi OKR, a.s. následovně:

ČÁST 3 – ZAŘÍZENÍ A VYBAVENÍ

OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA			2 229 292,28		1 320 264,28
	majetek	*dat.pořízení*	*pořizovací cena*	*oprávky*	*zůstatková cena cca*
účet 031 100	software	2004,2007			
účet 021 100	hala letiště	2005			
	vzduchotechnika				
	přecenění				
	technické zhodnocení plocha	2010			
účet 022 100	pozemní zdroj				
účet 022 200	PV3S nádrž	1998			
	Tatra techn.zhod.				
	Kia rio	1998			
	Kia sorento	2011			
účet 022 310	lehátko OK-OKL	2009			
	lehátko OK-OKS	2011			
účet 042 000	provozní zázemí Březina				

Prodávající tímto předává a kupující tímto bez výhrad přejímá uvedenou část podniku k rozhodnému dni, tedy k 1.4.2012 v uvedeném stavu, což obě strany stvrzují svým podpisem níže.

V Liberci dne 2.4.2012

Protokol o předání části podniku – část 3 – Zařízení a vybavení

Obrázek 4.16: Protokol o předání části podniku [Zdroj: materiály Air Bohemia]

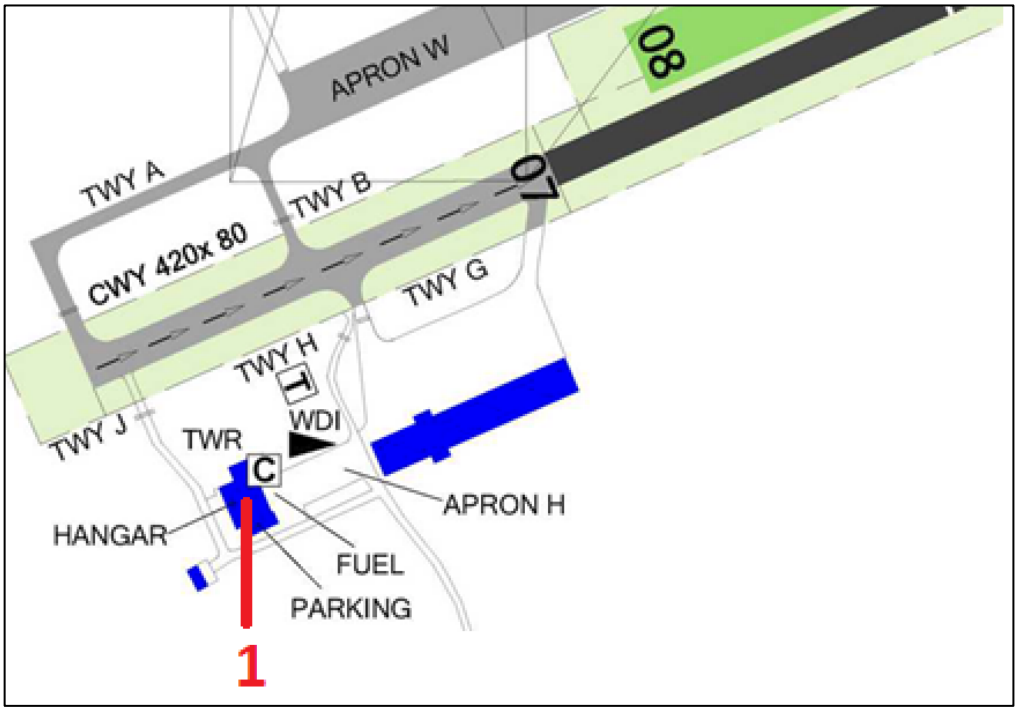
4.1.5 Technická způsobilost

Technická způsobilost pro tankování letadel nezahrnuje pouze výčet a vlastnický vztah k prostředkům, které se k této činnosti budou používat, ale i způsob a technologický postup, jaký je uplatňován. V této záležitosti byl k žádosti připojen dodatek s názvem „Technická způsobilost pro tankování letadel“, který obsahuje informace o tom, jak a jakými prostředky bude plnění letadel na letišti Mnichovo Hradiště realizováno. Ucelený dokument připojený k žádosti je k dispozici v příloze práce číslo 3. Stejným způsobem by se dokládala technická způsobilost k poskytování obavení cestujících, nákladu a pošty a také manipulaci s cateringem. Jde o to, popsat jakými prostředky a jakým zpsůobem bude společnost vykonávat činnosti, kterých se žádost týká.

Forma tohoto dokumentu není pevně stanovena, avšak obsahem dodatku by měl být ucelený přehled, jak společnost hodlá svou činnost plnění letadel provozovat. V první řadě je nutné uvést, kde bude společnost své služby provozovat, nejen na jakém letišti ale také s bližším určením místa provozu. Jaké technické prostředky a vybavení pro svou činnost společnost má (tyto prostředky se uvádí v žádosti v bodě 3.3 a vlastnická práva k nim se dokazují v dokumentech popsaných předchozí podkapitolou). Místa, kde se budou tyto prostředky pohybovat ať už pro plnění letadel, nebo pro další činnosti pozemního odbavení letadla, kde budou tyto prostředky parkovány nebo skladovány. Je třeba také naznačit, jaký a kolik personálu bude stroje a prostředky obsluhovat a jakým způsobem budou k tomuto výkonu práce oprávěni a poučeni. Další informací, kterou je třeba úvest bývá údaj o údržbě zařízení (například o technických prohlídkách apod.) – jak často a jakým způsobem jsou tyto kontroly prováděny.

Konkrétní přiklad dodatku je uveden níže. Společnost Air Bohemia plánuje své služby poskytovat v objemu, který nevyžaduje nejmodernější techniku a velký objem personálu. Je to také dané omezením typů letadel, které může obsluhovat a také z důvodu menšího provozu, který je pro regionální letiště typický.

Sídlem společnosti Air Bohemia je budova označena číslem 1 na obrázku 4.17. Tato budova je zároveň hangárem, kde jsou odstavena letadla vlastněná společnsotí ale i jiná. Obrázkem je výřez z pozemní mapy letiště LKMH publikované prostřednictvím Letecké informační služby ČR pod názvem „VFR Manual“, tato mapa byla použita pro názorné zobrazení polohy základny společnosti a později také k vymezení pohybu plnících cisteren od stačiště k letadlu. Cílem těchto schémat je prokázání, že společnost má zázemí a má kde skladovat k činnosti potřebné prostředky a zařízení. K přesnějšímu dokreslení situace je nutné připojit fotodokumentaci podobně jako níže.



Obrázek 4.17: Sídlo společnosti Air Bohemia na letišti LKMH [Zdroj: 28 - upraveno]

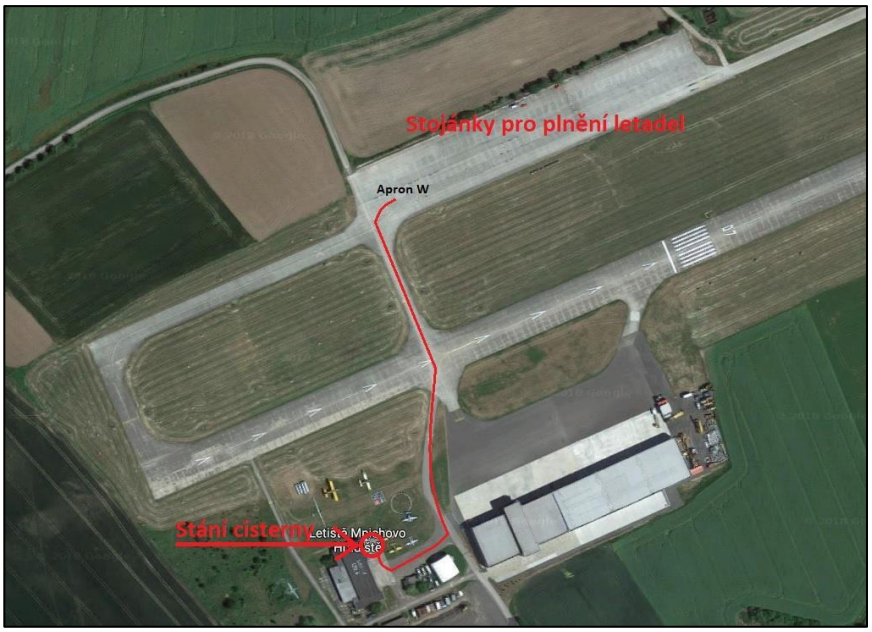
Na tomto obrázku je v podstatě vyobrazeno vše z letiště, mimo výřez obrázku pokračuje pouze přistávací a pojížděcí dráha – pro popis handlingové činnosti na LKMH proto tedy plně postačuje tento výřez.

Hangár spojený s budovou číslo 1, je určený také jako stání pro hasičský sbor letiště LKMH. Obě cisterny pro plnění paliva mají stání vymezeno před hangárem, ve kterém je společnost Air Bohemia v pronájmu (pokud by cisterny stály na pozemku, který nevlastní žádající společnost, může si ÚCL vyžádat písemné povolení majitele plochy pro stání těchto cisteren). Stání obou cisteren a aut používaných při odbavení letadel je patrné z obrázku číslo 4.18.

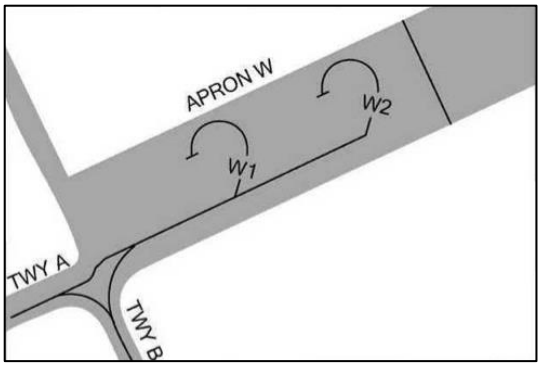
Obrázek 4.18: Stání cisteren před hangárem (vlevo šedo-červený hangár, uprostřed cisterny) [Zdroj: autor]

Další částí prokázání technologických postupů při plnění je popis cesty cisterny od stáčiště k letadlu za účelem plnění palivem. To se v našem konkrétním případě provádí ze stanoviště stání cisteren, popsaného výše, před plochu „APRON H“ před hangárem (obrázek č. 4.19), dále přes pojížděcí dráhu „TWY H“, po překřížení dráhy 07/25 pokračuje cisterna po pojížděcí dráze B „TWY B“ na stojánku „APRON W“, kde se plnění letadel palivem vykonává. Celý průběh cesty cisterny a po stejné cestě i návratu a detailního schématu stojánek na „APRONU W“ je patrné z obrázku číslo 4.20 a 4.21.

Obrázek 4.19: Apron H a TWY H [Zdroj: autor]



Obrázek 4.20: Stání cisterny a její cesta k místu plnění letadel [Zdroj: 32 – vlastní úprava]



Obrázek 4.21: Detailní rozložení stojánek letadel na stojánce „W“ [Zdroj: 28 - výřez]

4.1.6 Finanční způsobilost

Prokazování finanční způsobilosti schvalujícímu orgánu, kterým je v našem případě ÚCL, je potřebné pro řádné zahájení a správy podniku tak, aby podnikatel při poskytování odbavovacích služeb v letecké dopravě v průběhu ročního účetního období byl vždy schopen dostát svým finančním závazkům. Způsoby prokázání takové finanční zpsůobilosti jsou uvedeny ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997, o civilním letectví. Tyto způsoby se mohou lišit podle toho, zda je společnost účetní jednotkou, tj. vede daňovou evidenci, nebo účetní jednotkou – vede účetnictví. Předpokládá se, že handlingová společnost bude účetní jednotkou, tím pádem je prokazování finanční způsobilosti omezeno na dokazování doklady uvedenými níže. Jelikož o povolení k provozovaní odbavovacích služeb může žádat i fyzická osoba, v prokazování finanční způsobilosti se mohou vyskytnout určité rozdíly.

Pod pojmem finanční způsobilost chápeme určitý vstupní majetek (kapitál) v případě osoby právnické (Air Bohemia), v případě osoby fyzické se jedná o dokázání čistého obchodního majetku. Další důležitou částí je podnikatelský plán na první dva roky provozu služeb při odbavovacím procesu na letišti. O podnikatelském plánu bude pojednáno v další podkapitole.

Dalším prvkem prokazování je podrobný rozpočet na roční účetní období, ve kterém by měly být výnosy a náklady uvedeny a odděleny dle druhu činnosti při odbavovacím procesu na letišti.

Poslední částí je doložení účetní závěrky za předcházející rok, nebo pokud není k dispozici tak poslední závěrku společně s přílohou v plném rozsahu včetně peněžních toků. Účetní závěrka představuje soubor finančních výkazů, které účetní jednotka sestavuje za účetní období k rozvahovému dni. Tato závěrka vypovídá celkově o finanční pozici, výkonnosti a změnách ve finanční pozici účetní jednotky a dává tak schvalujícímu orgánu přehled o finanční důvěryhodnosti žadatele. Pokud má společnost zpracované různé finanční analýzy, je vhodné je spolu se závěrkami předložit ÚCL, neboť tyto analýzy mají vysokou vypovídající hodnotu. V případě, že právnická osoba je vzniklá nově, doložení tohoto dokumentu se od ní samozřejmě nepožaduje.

V žádosti jsou tyto dokumenty zařazeny do přílohy číslo 5 a 6. Pro přehled slouží formulář poskytovaný ÚCL (obrázek číslo 4.22), kde žadatel vyplní základní finanční informace a k tomu doloží potřebné přílohy.

Příloha č. 5 k žádosti o udělení souhlasu k poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti

Prokázání a doložení finančního zajištění k poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti

---

Obchodní jméno právnické osoby(žadatele): Air Bohemia a.s.

IČ právnické osoby (žadatele): 25006584

Žadatel musí být finančně způsobilý zajistit poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti v rozsahu, který je uveden v její žádosti o udělení souhlasu k poskytování těchto služeb, tedy že

a) **její čistý obchodní majetek ke dni podání žádosti činí:**

1. základní jmění právnické osoby činí
3. suma splacených peněžních vkladů společníků právnické osoby činí
4. vlastní jmění právnické osoby činí
4. rezervní fond právnické osoby činí

b) **objem dalších dostupných (disponibilních) finančních prostředků ke dni podání žádosti činí:**

1. finanční prostředky na účtu vedeného u peněžního ústavu celkově činí **4 055 tis.**
2. úvěr poskytnutý peněžním ústavem celkově činí **0,-**.

Všechny údaje uvedené v této žádosti i přílohách musejí být úplné a pravdivé.

Úmyslně neúplně nebo nepravdivě uvedené údaje nebo údaje zatajené v souvislosti s touto žádostí nebo jejími přílohami zakládají skutkovou podstatu přestupku ve smyslu § 21 odst.1 písm. b), příp. c) zák. č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, na který se vztahují sankce ve smyslu § 11 a násl. téhož zákona.

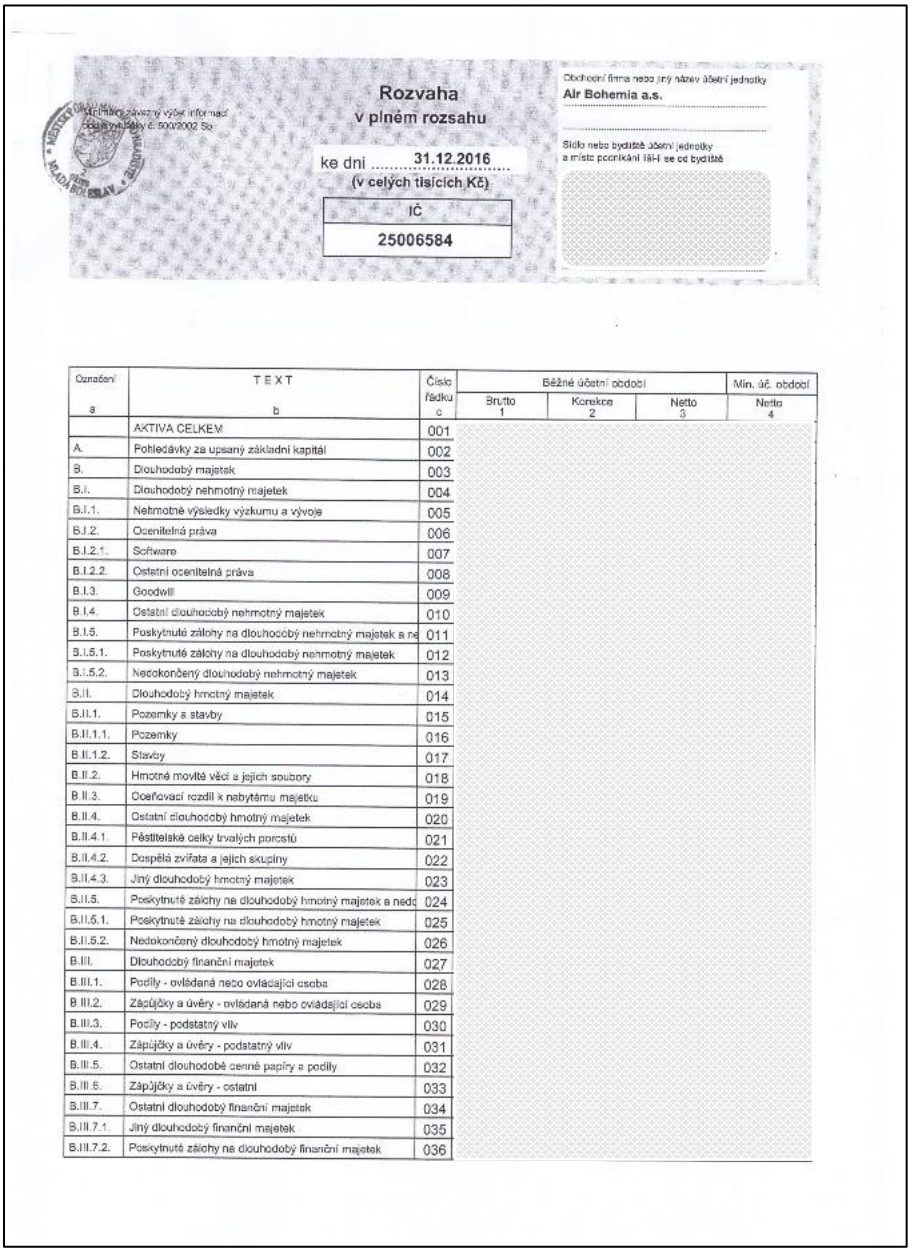
Ing. Štěpán Matouš

.....

Jméno a příjmení

vlastnoruční podpis

Obrázek 4.22: Finanční způsobilost – formulář [Zdroj: materiály ÚCL]



Rozvaha
v plném rozsahu

ke dni 31.12.2016
(v celých tisících Kč)

IČ
25006584

Obchodní firma nebo jiný název účetní jednotky
Air Bohemia a.s.

Sídlo nebo bydliště účetní jednotky
a místo podnikání fyzické osoby, pokud se od bydliště

Označení a	TEXT b	Číslo řádku c	Běžné účetní období Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Min. úč. období Netto 4
	AKTIVA CELKEM	001				
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002				
B.	Dlouhodobý majetek	003				
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	004				
B.I.1.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	005				
B.I.2.	Ocenitelná práva	006				
B.I.2.1.	Software	007				
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	008				
B.I.3.	Goodwill	009				
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	010				
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a ne	011				
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012				
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	013				
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	014				
B.II.1.	Pozemky a stavby	015				
B.II.1.1.	Pozemky	016				
B.II.1.2.	Stavby	017				
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	018				
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	019				
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	020				
B.II.4.1.	Pěstitelské celky trvalých porostů	021				
B.II.4.2.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	022				
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	023				
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedo	024				
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	025				
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	026				
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	027				
B.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba	028				
B.III.2.	Zápůjčky a úvěry - ovládaná nebo ovládající osoba	029				
B.III.3.	Podíly - podstatný vliv	030				
B.III.4.	Zápůjčky a úvěry - podstatný vliv	031				
B.III.5.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	032				
B.III.6.	Zápůjčky a úvěry - ostatní	033				
B.III.7.	Ostatní dlouhodobý finanční majetek	034				
B.III.7.1.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	035				
B.III.7.2.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	036				

Obrázek 4.23: Rozvaha v plném rozsahu [Zdroj: materiály Air Bohemia]

Na obrázku 4.23 je konkrétní příklad části rozvahy v plném rozsahu společnosti Air Bohemia, která byla poskytnuta ÚCL. Jelikož v době žádosti byla k dispozici pouze za rok 2016, ÚCL si vyžádalo dodání nové, jakmile bude k dispozici rozvaha za rok 2017. Rozvaha je dokument o majetku, která má vypovídající hodnotu. Můžeme z ní vyčíst majetkové poměry ve společnosti k určitému dni. Funkcí rozvahy je uspořádání a zpřehlednění majetku a jeho vyjádření v penězích. Druhotnou, leč důležitou funkcí rozvahy je porovnání více období, kde můžeme vyčíst hospodaření společnosti. Rozboru společnosti Air Bohemia je věnována kapitola číslo 5. Rozvaha má dvě části, a to aktiva a pasiva. Aktiva představují majetek společnosti. Jedná se o konkrétní věci, jako například: peníze, zásoby, stroje apod. Pasiva

představují zdroje financování majetku a v podstatě popisují, jak společnost přišla k aktivům. [29]

4.1.7 Podnikatelský plán

Aby měl schvalující orgán představu, jaké plány má budoucí handlingová společnost, dokládá se spolu s finanční způsobilostí i podnikatelský plán. Formální struktura by měla vypadat následovně. První částí je titulní strana, kde bude uveden adresát – v našem případě je toto ji splněno tím, že žádost nese titulní stranu a podnikatelský plán je v žádosti pouze jako příloha číslo 4 – Doplňující dokumenty a přílohy.

Další částí je shrnutí, kde je nutné popsat jakou činnost, z jakého důvodu, komu a kde bude služba společnosti poskytována. Pro lepší představu je dobré doplnit výhled činnosti a její vývoj na několik let dopředu. ÚCL v tomto případě požaduje výhled na 2 roky dopředu.

Uvedení právní formy žadatele a vlastníků společnosti, stejně jako jejich zkušeností je další důležitou součástí. Zde by mělo být jasné, kdo za provoz bude zodpovědný a jaká bude jeho hlavní činnost i vzhledem k geopolitické situaci regionu. Tato činnost je již dostatečně popsána v části „Technická způsobilost“ a proto není nutné v tomto případě se v podnikatelském plánu dále v této záležitosti rozvíjet. Pokud by tento podnikatelský plán byl předkládán samostatně, měl by obsahovat ještě další částí, jako jsou například časový harmonogram, kde by byl popis časového sledu provozování činnosti, tedy odbavení letadla. Popis konkurence – nastínění situace na konkrétním letišti, zda se na ní nachází již existující konkurenční handlingová společnost, co popřípadě zrovna tato nová společnost může nabídnout nového apod. Dalšími částmi mohou být personální záležitosti, finanční plány, rizika provozu a další. [30]

Konkrétní příklad zkráceného podnikatelského plánu, který postačuje pro splnění požadavků žádosti B je uveden níže.

„*Společnost Air Bohemia po schválení ÚCL poskytující handlingové služby na letišti LKMH Mnichovo Hradiště bude poskytovat služby spojené s odbavením letadla, cestujících a manipulací s leteckými pohonnými hmotami a oleji. Vznik této činnosti je podmíněný, jak potřebou poskytovat služby vlastním letadlům společnosti Air Bohemia při soukromých a ambulantních letech z/do LKMH, tak poskytnutí potřebných služeb letadel, které potřebují doplnění paliva apod.*

Zakladatelem podniku je Ing. Štěpán Matouš s předpokladem začátku činnosti handlingových služeb ke konci roku 2018. Hlavním smyslem této činnosti je umožnění provozu letadel na letišti Mnichovo Hradiště a otevření tak severočeského regionu obchodní letecké dopravě se všemi službami, které obchodní letecká doprava vyžaduje.“ (Autor, 2018, Žádost B elektronický dokument)

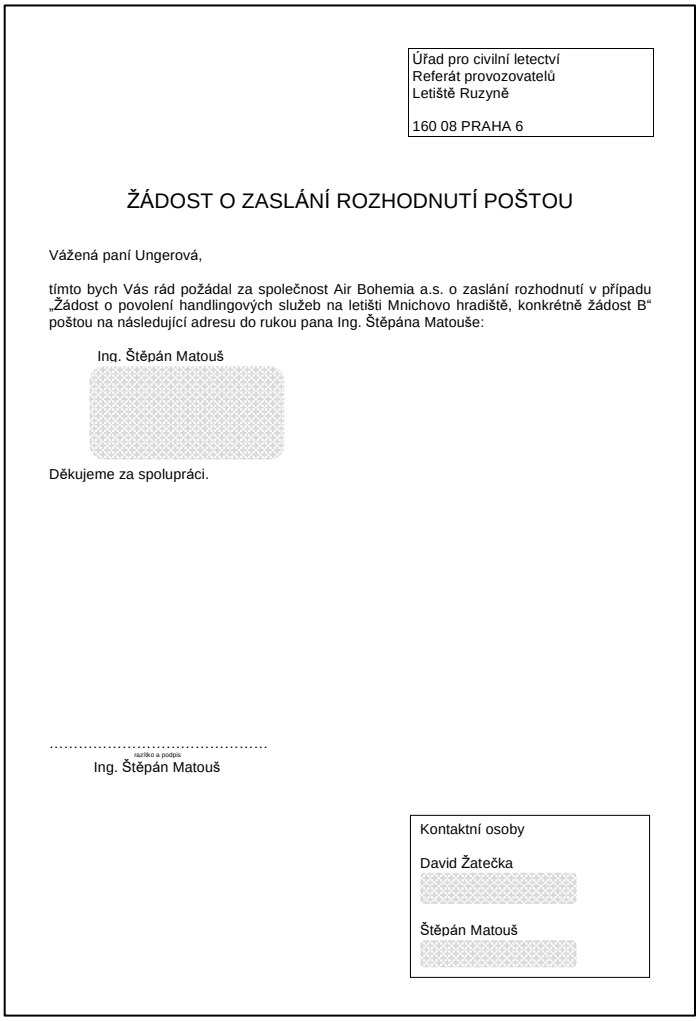
4.1.8 Správní poplatek

Pro to, aby Úřad pro civilni letectví mohl vydat stanovisko, respektive rozhodnutí ve věci, je nutné zaplatit poplatek za správní řízení. Úřad pro civilní letectví v tomto případě postupuje podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších předpisů, který obsahuje informace o způsobu placení poplatků, jak a kým jsou vybírány nebo jejich případné vrácení apod. Obsahuje také přílohu „Sazebník“, kde jsou částky za konkrétní správní úkony. [33]

V případě žádosti o povolení k provozování odbavovacích služeb na letišti je možné platit bankovním převodem nebo složenkou (dokladem je kopie útržku složenky). Protože částka za tento úkon převyšuje 5000 Kč nejde platit hotově na pokladně ÚCL nebo kolkovými známkami. V případě hrazení správního poplatku převodem na bankovní účet se platba provede dle pokynů na webových stránkách ÚCL v sekci „Úřední deska ÚCL – Správní poplatky za úkony prováděné Úřadem pro civilní letectví“. Po zadání příkazu k platbě je potřeba dodat v rámci žádosti kopii výpisu z účtu o zaplacení dané částky. V případě správního poplatku pro povolení provozování odbavovacích služeb je částka stanovena na 20000 Kč spadající do kategorie „Provozování letiště – mezinárodní veřejné“. [34]

4.1.9 Vyrozumění rozhodnutí poštou

Schvalující úřad musí mít jasné instrukce od žadatele, jak má toto rozhdnutí vydat. Je proto nutné, aby žadatel v rámci žádosti uvedl, jakým způsobem chce rozhodnutí převzít. V případě Air Bohemia bylo předání rozhodnutí provedeno poštou na adresu uvedenou v žádosti. Způsob, kterým se tento způsob do žádosti uvádí je patrný z obrázku č. 4.24. Dokument týkající se téhle záležitosti by měl obsahovat adresáta, věc – kde bude uveden způsob vyrozumění žadatele o výsledku správního řízení, oslovení s instrukcemi ke zvolenému druhu předání a kontaktní osoby a adresa žadatele s jeho podpisem.



Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

ŽÁDOST O ZASLÁNÍ ROZHODNUTÍ POŠTOU

Vážená paní Ungerová,

tímto bych Vás rád požádal za společnost Air Bohemia a.s. o zaslání rozhodnutí v případu „Žádost o povolení handlingových služeb na letišti Mnichovo hradiště, konkrétně žádost B“ poštou na následující adresu do rukou pana Ing. Štěpána Matouše:

Ing. Štěpán Matouš

Děkujeme za spolupráci.

razítko a podpis
Ing. Štěpán Matouš

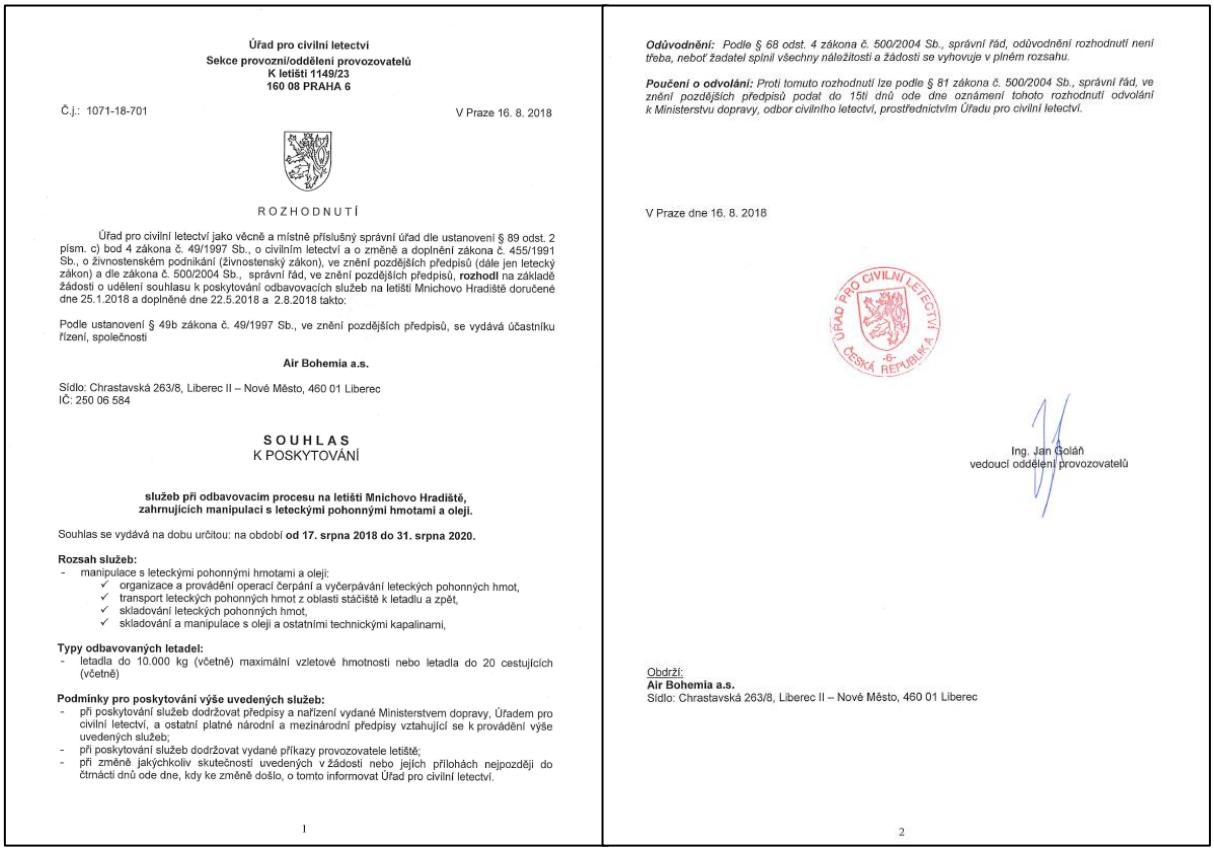
Kontaktní osoby

David Žatečka

Štěpán Matouš

Obrázek 4.24: Žádost o zaslání rozhodnutí poštou [Zdroj: materiály Air Bohemia]

Výsledek celého řízení je dodání rozhodnutí ve věci žádosti o provozování handlingových služeb na letišti pro konkrétního žadatele. Náležitosti, které rozhodnutí o udělení souhlasu k poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti musí mít, jsou zakotveny ve vyhlášce č. 108/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon 49/1997 Sb., paragraf § 16 d. Ten říká, že rozhodnutí musí obsahovat náležitosti jako jsou název letiště, kde budou služby poskytovány, datum, od kdy tyto služby budou poskytovány, dobu, na jakou je souhlas udělen, přesné vymezení druhů služeb, pro které je žadatel povolen, jejich rozsah a posledním údajem jsou typy odbavovaných letadel [35]. Konkrétní souhlas udělený společnosti Air Bohemia a.s je na obrázku číslo 4.25. Povolení se vztahuje na odbavovací služby – manipulace s leteckými pohonnými hmotami a oleji, konkrétněji specifikovanými na obrázku č. 4.25, prováděné společností Air Bohemia výhradně pouze na letišti LKMH Mnichovo Hradiště. Služby může společnost poskytovat pro letadla do maximální vzletové hmotnosti 10000 kg nebo pro letadla s kapacitou maximálně 20 cestujících. [35]



Úřad pro civilní letectví
Sekce provozní/oddělení provozovatelů
K letišti 1149/23
160 08 PRAHA 6

Č.j.: 1071-18-701

V Praze 16. 8. 2018

ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví 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, **rozhodl** na základě žádosti o udělení souhlasu k poskytování odbavovacích služeb na letišti Mnichovo Hradiště doručené dne 25.1.2018 a doplněné dne 22.5.2018 a 2.8.2018 takto:

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

Air Bohemia a.s.

Sídlo: Chrastavská 263/8, Liberec II – Nové Město, 460 01 Liberec
IČ: 250 06 584

SOUHLAS
K POSKYTOVÁNÍ

služeb při odbavovacím procesu na letišti Mnichovo Hradiště, zahrnujících manipulaci s leteckými pohonnými hmotami a oleji.

Souhlas se vydává na dobu určitou: na období **od 17. srpna 2018 do 31. srpna 2020.**

Rozsah služeb:
- manipulace s leteckými pohonnými hmotami a oleji:
  - ✓ organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání leteckých pohonných hmot,
  - ✓ transport leteckých pohonných hmot z oblasti stáčiště k letadlu a zpět,
  - ✓ skladování leteckých pohonných hmot,
  - ✓ skladování a manipulace s oleji a ostatními technickými kapalinami,

Typy odbavovaných letadel:
- letadla do 10.000 kg (včetně) maximální vzletové hmotnosti nebo letadla do 20 cestujících (včetně)

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 Úřad pro civilní letectví.

1

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, ve znění pozdějších předpisů podat do 15ti dnů ode dne oznámení tohoto rozhodnutí odvolání k Ministerstvu dopravy, odbor civilního letectví, prostřednictvím Úřadu pro civilní letectví.*

V Praze dne 16. 8. 2018

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ -6- ČESKÁ REPUBLIKA

Ing. Jan Golán
vedoucí oddělení provozovatelů

Obdrží:
Air Bohemia a.s.
Sídlo: Chrastavská 263/8, Liberec II – Nové Město, 460 01 Liberec

2

Obrázek 4.25: Souhlas k poskytování handlingových služeb pro Air Bohemia na letišti LKMH [Zdroj: materiál ÚCL]

Po skončení této doby je nutné dodat podklady k prodloužení jeho platnosti. Pro prodloužení není potřeba dodávat originál celé žádosti ale pouze potřebné dokumenty v jednom vyhotovení. Na toto prodloužení je potřeba doložit aktuální formu následujících dokumentů, které reflektují aktuální stav a změny. Jedná se o výpis z obchodního rejstříku, aktuální finance – nová rozvaha apod., prodloužené pojištění odpovědnopsti z kapitoly 4.12 a případně doložit změny v technické způsobilosti (změna strojů, cisteren apod.). Dále je nutno k těmto aktuálním dokumentům připojit kolek v hodnotě 2000 Kč, pak bude při splnění všech podmínek povolení prodlouženo na další 3 roky. Naopak dokládat se nemusí například ověření vzdělání a podnikatelský plán. Pokud v době platnosti certifikátu dojde ke změně, společnost musí neprodleně nejpozději do čtrnácti dnů kontaktovat Úřad pro civilní letectví, referát provozovatelů.

4.2 Odlišnosti v žádostech A a C

Jak již bylo zmíněno v textu, pro účely schválení provozování handlingových služeb slouží tři typy žádostí, které mají odlišné prvky úkonů pozemního odbavení. Hlavním cílem Air Bohemia je poskytování palivových služeb, tudíž předmětem práce byl popis náležitostí žádosti B – Manipulace s LPH a olejové hospodářství. Na této žádosti byl vysvětlen postup a popis, jak je z formálního a obsahového hlediska vhodné splnit všechny její náležitosti. Ostatní žádosti, blíže popsané v kapitole 3.3, se od žádosti B liší z formálního hlediska minimálně. Rozdíly však nastanou v rovině obsahové. Nicméně proces dokazování způsobilosti bude na stejném principu.

Žádost A se zabývá odbavením letadla na provozní ploše, odbavením cesrtujících, nákladu a pošty. Do budoucna má Air Bohemia za cíl splnění náležitostí i této žádosti. Co se týče ověření věrohodnosti žadatele, platí zde stejná pravidla a požadavky jako u žádosti B, které jsou popsány na začátku kapitoly 4. Patří sem zde opět výpis z rejstříku trestů, ověřené kopie o ukončeném vzdělání, doklad o praxi v oboru apod. Rozdíl nastává ve specifikaci činností, které by společnost prováděla. Zde je potřeba definovat druhy odbavení, jaké typy letadel (z hlediska počtu cestujících a maximální vzletové hmotnosti), maximální výšku prahu dveří letadla apod. Dále je potřeba přesnějších informací, jedná se například o to, zda bude prováděna doprava posádky a cestujících od letadla k terminálu a další. Ke všem těmto činnostem, bude muset společnost, podobně jako je uvedeno u žádsoti B v kapitole 4.1.5, popsat a dokázat, že pro požadované činnosti splňuje technickou a finanční způsobilost. Nedílnou součástí je také výčet všech technických prostředků pro výkon čiností. Náležitosti dokázání vlastnického vztahu jsou stejné jako v případě žádosti B. Správní poplatek za vedení řízení v této věci je stejný u každé ze tří žádostí pro poskytování odbavovacích služeb.

V případě žádosti C je situace téměř identická jako u ostatních. Jedná se o služby zásobování letadel potravinami a nápoji. V tomto případě Air Bohemia sprostředkovává cateringové služby externí firmou, tudíž pro tuto činnost nepotřebuje schválení. Prvotní část dokazování důvěryhodnosti žadatele apod. bude totožná se situací v žádosti B. Nejdůležitější rozdíly budou opět v dokazování způsobilosti, nyní ale pro případné vytváření jídla, jeho skladování a poskytování do letadel.

Ačkoli každá ze žádostí A až C má svá specifika, struktura a jejich náležitosti se velice vzájemně podobají, proto lze na základě kapitoly 4 vytvořit jakoukoli z nich.

5 Technicko-finanční analýza provozu společnosti

Pro potřeby společnosti Air Bohemia byla zpracována technicko-finanční analýza k oveření stávající a budoucí finanční stability společnosti k provozování odbavovacích služeb dle žádosti B. Cílem analýzy je odhalit, zda je společnost dostatečně stabilní a má kapacitu na to, aby mohla handlingové služby poskytovat. Analýza posuzuje data a vztahy, které vycházejí zejména z finančních výkazů tvořící účetní závěrku (rozvaha, výkaz zisků a ztrát) a příloh k účetní uzávěrce. Rozvaha a její položky byly stručně popsány v kapitole číslo 4.1.6. Do predikce budoucího stavu pak přispívají také všechny interní informace společnosti, jako předpokládané trendy, dlouhodobá zkušenost apod. Finanční analýza vychází zejména z minulých dat, ta jsou ale předpokladem pro úspěšnou predikci stavu budoucího. Díky výstupům z této analýzy je možné upravit objem plánovaného poskytování služeb tak, aby docházelo k efektivnímu využití pracovních sil a výrobních prostředků. [36, 37]

Pro účely společnosti Air Bohemia byly použity pouze ty analytické metody a ukazatele, které jsou pro predikci ekonomičnosti provozu potřeba a mají vypovídající hodnotu. Jedná se především o horizontální finanční analýzu spadající do analýzy extenzivních (absolutních) ukazatelů, likviditu a zadluženost. Pro získání relevantních dat, je potřeba dostatečně dlouhé zkoumané období, vzájemná srovnatelnost údajů v rámci časové posloupnosti a zároveň je nutné vyloučit náhodné vlivy, které mohly vývoj určitým způsobem ovlivnit. Změny jednotlivých položek budou zkoumány z pohledu rozdílové a relativní analýzy. Zpracované rozvahy z jednotlivých let tvoří přílohu číslo 4. Pro analýzu bylo vybráno rozmezí od roku 2012, od kdy společnost působí pod obchodním názvem Air Bohemia a.s. [36, 37]

Základní parametry a informace o společnosti Air Bohemia byly definovány v kapitole 3.1. Pro dokreslení personální situace ve společnosti, byla sestavena tabulka číslo 5.1 počtu zaměstnanců od roku 2012.

Tabulka 5.1: Počet zaměstnanců společnosti Air Bohemia a.s. 2012 až 2017 [Zdroj: materiály Air Bohemia a.s.]

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet zaměstnanců	10	10	10	15	15	14

Z tohoto vývoje počtu zaměstnanců je patrné, že do roku 2014 byly počty stejné, od roku 2015 je pak nárůst kontantní. V roce 2018 roste počet zaměstnanců, hlavně z důvodu zvýšení objemu letecké dopravy společnosti a s tím plynoucí i potřeby leteckých dispečerů.

5.1 Horizontální analýza a vybrané ukazatele

Horizontální metoda patří do kategorie analýz absolutních ukazatelů. Ta pracuje s konkrétními informacemi dostupnými z účetních závěrek, rozvah a výkazu zisků a ztrát. Některé z těchto dokumentů jsou veřejně dostupné na webu justice.cz, v podobě, jaké společnostem ukládá zákon. Tato metoda zkoumá procentní i absolutní změny jednotlivých prvků v čase. V tomto konkrétním případě je cíl vyhodnotit finanční a produkční schopnost společnosti Air Bohemia v letech 2012 až 2017 a pomocí zjištěného trendu predikovat a odhadnout, zda bude provoz handlingových služeb možný. Možnou nevýhodou této metody je, že ve značné míře pouze popisuje změny ve vývoji, ale neprozradí nám nic o příčinách těchto změn. Pro pochopení těchto změn je potřeba mít náhled do interních dokumentů a poměrů společnosti. Pokud známe vše potřebné, je možné upozornit na problémy, které analýza odhalila a podniknout tak nutné kroky pro jejich zlepšení do budoucnosti. [36, 37]

Horizontální finanční analýza tedy popisuje vývoj jednotlivých položek aktiv a pasiv v čase. Sledované změny jsou buď pozitivní (nárůst položky v čase) nebo negativní (pokles položky v čase). Prostředkem této analýzy jsou bazické nebo řetězové indexy. Bazické indexy používají jako referenční položku základní období, vůči kterému se porovnávají všechny roky následující. Pro horizontální finanční analýzu společnosti Air Bohemia byly použity řetězové indexy. To znamená, že budou porovnávány dvě období po sobě následující. [36, 37, 38]

5.1.1 Horizontální analýza pasiv

V tabulce 5.2 níže je uvedena horizontální analýza pasiv, která vychází z rozvah společnosti Air Bohemia z let 2012 až 2017, jejich sumarizace je uvedena v příloze číslo 4. Tabulka 5.2 je horizontální analýza za použití absolutní změny a tabulka 5.3 užívá procentní metodu.

Tabulka 5.2: Horizontální absolutní analýza hlavních složek pasiv [Zdroj: výpočty autora na základě zpracovaných dat]

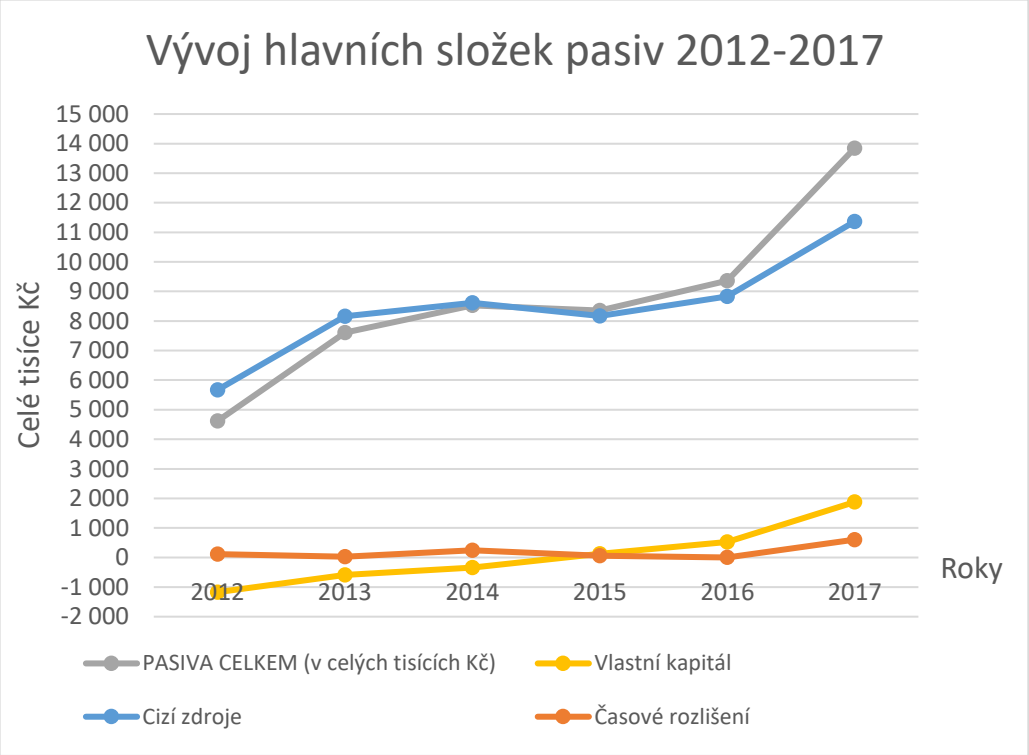
PASIVA	Absolutní změny [v celých tis. Kč]					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
∑ Pasiva	4543	2 990	918	-167	1 003	4 486
Vlastní kapitál	-1 012	580	255	460	399	1 354
Cizí zdroje	5 430	2 496	454	-449	666	2 529
Časové rozlišení	119	-86	209	-178	-62	603

Tabulka 5.3: Horizontální procentní analýza hlavních složek pasiv [Zdroj: výpočty autora na základě zpracovaných dat]

PASIVA	Relativní změny [%]					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
∑ Pasiva	6223,3%	64,8%	12,1%	-2,0%	12,0%	47,9%
Vlastní kapitál	606,0%	-49,5%	-43,1%	-136,5%	324,4%	259,4%
Cizí zdroje	2272,0%	44,0%	5,6%	-5,2%	8,2%	28,6%
Časové rozlišení	N/A	-72,3%	633,3%	-73,6%	-96,9%	30150,0%

Největší nárust všech složek pasiv byl za rok 2012, z důvodu nekompletních dat z roku 2011. Proto pro naši analýzu nejsou tato data relevantní. Další vývoj celkových pasiv je celkově rostoucí, kdy k jedinému poklesu růstu došlo v roce 2015, a to o 2 % vzhledem k roku 2014. V případě vlastního kapitálu zaznamenáváme každoroční růst, k největšímu absolutnímu nárůstu o 1 354 tis. Kč došlo v roce 2017. Cizí zdroje vykazují růst téměř ve všech obdobích, kromě roku 2015, kdy klesly o 449 tis. Kč. Ty tvoří hlavní složku pasiv společnosti Air Bohemia.

Pro přehledné znázornění vývoje pasiv a jejich složek slouží graf číslo 5.1. Z něj můžeme vyčíst, že hlavní složkou pasiv společnosti Air Bohemia v letech 2012 až 2017 jsou cizí zdroje. Ty v první polovině období vynahrazovaly záporný stav vlastního kapitálu, od roku 2014 se hodnoty vlastního kapitálu pohybovaly v kladných hodnotách. Růst cizích zdrojů i vlastního kapitálu měl za následek progresivní růst celkového objemu pasiv až do roku 2017.



Graf 5.1: Vývoj pasiv 2012 až 2017 [Zdroj: vlastní výpočty autora na základě rozvah společnosti Air Bohemia]

5.1.2 Horizontání analýza aktiv

Níže je uvedena horizontální analýza aktiv, která vypovídá o majetkové situaci a poměrech ve společnosti Air Bohemia v letech 2012 až 2017. Stejně jako horizontální analýza pasiv v předchozí podkapitole, vychází ze sumarizace rozvah společnosti Air Bohemia, která je dostupná v celém znění v příloze číslo 4. V tabulce číslo 5.4 pozorujeme vývoj z hlediska absolutních změn a v tabulce číslo 5.5 pomocí procentních změn, v obou případech pak za použití řetězových indexů.

Tabulka 5.4: Horizontální absolutní analýza hlavních složek aktiv [Zdroj: výpočty autora na základě zpracovaných dat]

AKTIVA	Absolutní změny					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
∑ Aktiva	4543	2990	918	-167	1003	4486
Dlouhodobý majetek	1813	-177	-206	-526	-144	821
Obježná aktiva	2470	3170	1104	367	778	3132
Časové rozlišení	260	-3	20	-8	369	533

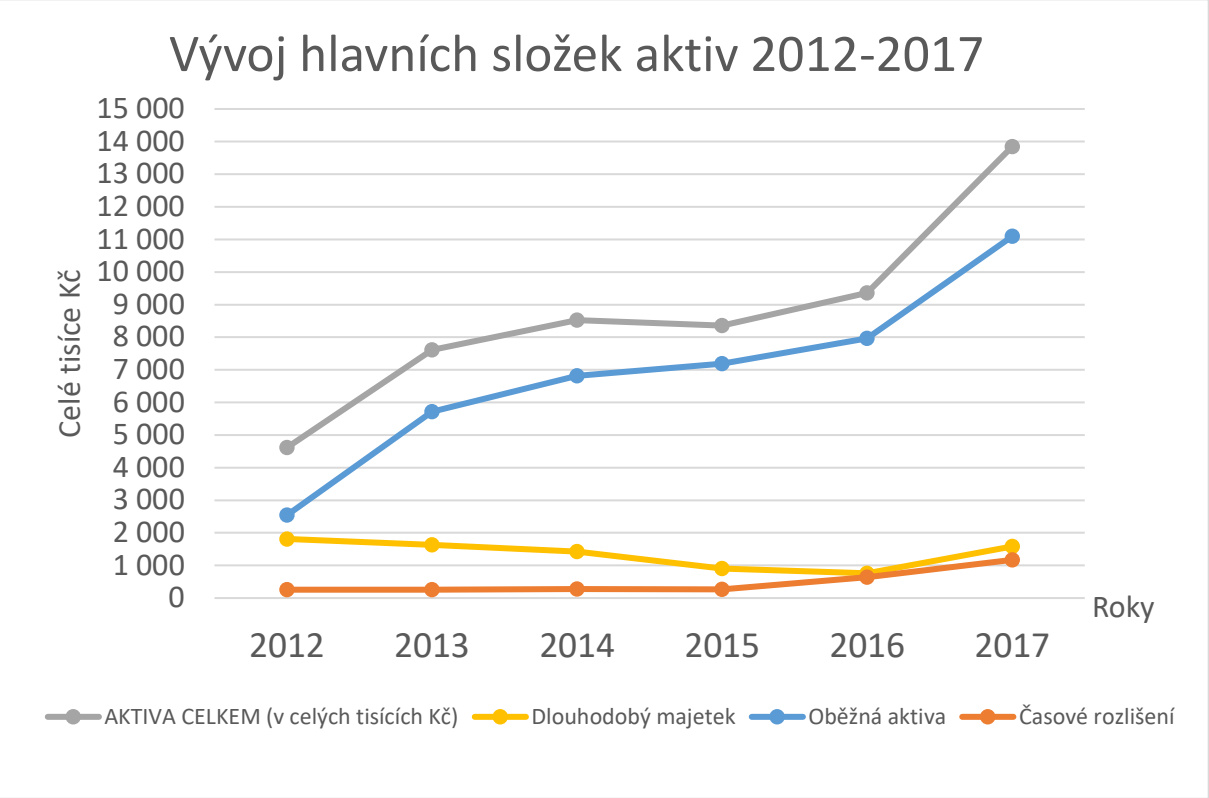
Tabulka 5.5: Horizontální procentní analýza hlavních složek aktiv [Zdroj: výpočty autora na základě zpracovaných dat]

AKTIVA	Relativní změny					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
∑ Aktiva	6223,3%	64,8%	12,1%	-2,0%	12,0%	47,9%
Dlouhodobý majetek	N/A	-9,8%	-12,6%	-36,8%	-15,9%	108,0%
Obježná aktiva	3383,6%	124,7%	19,3%	5,4%	10,8%	39,3%
Časové rozlišení	N/A	-1,2%	7,8%	-2,9%	137,2%	83,5%

Z výše uvedené analýzy je patrné, že až na nepatrný pokles v roce 2015 o 167 tis. Kč (pouhé 2 % oproti roku 2014) docházelo k růstu celkových aktiv společnosti. Při růstu každý rok dosáhly aktiva nejvyšší hodnoty v roce 2017 a to 13 846 tis. Kč.

Dlouhodobý majetek byl ve všech letech tvořen pouze majetkem hmotným. Dlouhodobý majetek zaznamenával od roku 2012 každoroční pokles průměrně o 264 tis. Kč, kdy v roce 2017 došlo k jeho navýšení na 1 581 tis. Kč v důsledku nabytí movité věci – to znamenalo nárůst o 108 % oproti roku 2016.

Oběžná aktiva byla ve společnosti Air Bohemia každý sledovaný rok převážně tvořena krátkodobými pohledávkami. Každý sledovaný rok zaznamenal jejich celkový nárůst, největší pak v letech 2013 a 2017. Přehledný vývoj aktiv je patrný z grafu 5.2.



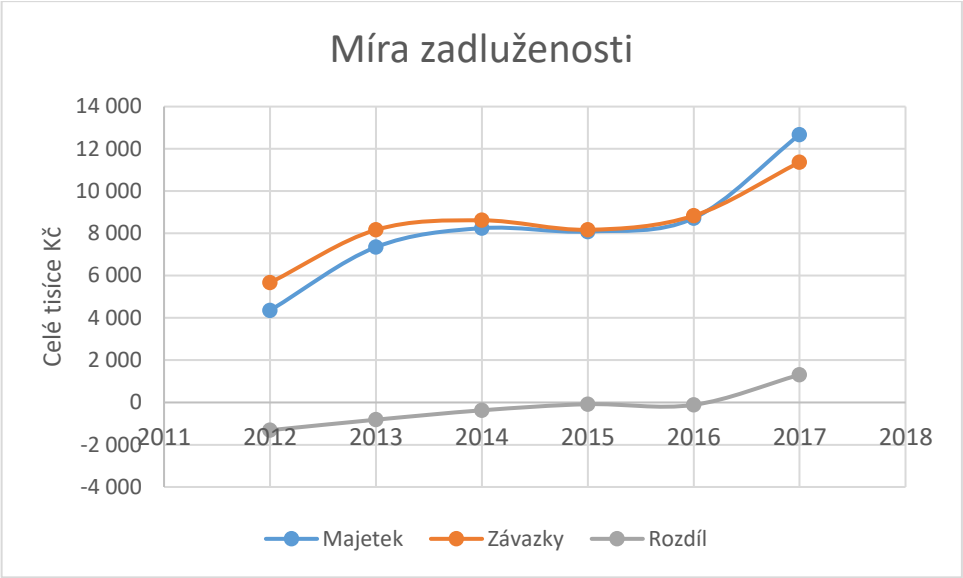
Graf 5.2: Vývoj aktiv 2012 až 2017 [Zdroj: vlastní výpočty autora na základě rozvah společnosti Air Bohemia]

5.1.3 Míra zadluženosti

Pokud se chceme podívat obecně na to, zda má společnost Air Bohemia kladný vývoj z hlediska zadluženosti, musíme porovnat její majetek se závazky. Je to ukazatel, který vypovídá, jakou mírou je schopna společnost krýt majetek vlastními zdroji. Z tabulky číslo 5.6 a grafu 5.3 můžeme vyčíst kladný vývoj v tomto směru, tudíž má Air Bohemia dobré předpoklady finanční schopnosti pro poskytování přidaných služeb dle žádosti B. [36, 37]

Tabulka 5.6: Vývoj míry zadluženosti [Zdroj: výpočty autora na základě rozvah Air Bohemia]

Míra zadluženosti	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Majetek	4 356	7 349	8 247	8 088	8 722	12 675
Závazky	5 669	8 165	8 619	8 170	8 836	11 365
Rozdíl = vlastní kapitál	**-1 313**	**-816**	**-372**	**-82**	**-114**	**1 310**



Graf 5.3: Graf míry zadluženosti společnosti Air Bohemia v letech 2012 až 2017 [Zdroj: výpočty autora dle rozvah Air Bohemia]

5.1.4 Likvidita

Pro účely práce a predikce schopnosti Air Bohemia poskytovat odbavovací služby dle žádosti B, byl vybrán ekonomický ukazatel likvidity. Ten nám pomůže definovat, zda je společnost finančně způsobilá uspokojit své věřitele. V podstatě vyjadřuje to, kolikrát oběžná aktiva pokrývají krátkodobé závazky. Teoreticky to znamená, kolikrát je podnik schopen uspokojit své věřitele, kdyby proměnil všechna oběžná aktiva v hotovost. Pokud je schopna společnost hradit krátkodobé závazky v čase z aktiv, které jsou k tomu určeny, nikoli například prodejem dlouhodobého majetku, naznačuje to, že je pro věritele důvěryhodná. Obecně se předpokládá, že je společnost schopná v hrazení svých závazků, pokud se hodnoty likvidit pohybují nad číslem 1. Doporučené hodnoty běžné likvidity se pohybují v rozmezí 1,5 až 2,0 a u pohotové likvidity od 1 do 1,5. Hodnoty likvidit jsou důležité z pohledu bank nebo investorů, kteří do společnosti vkládají kapitál nebo například využívají její služby. Hodnoty běžné a pohotové likvidity společnosti Air Bohemia v letech 2012 až 2017 byly vypočteny dle vztahů (1) a (2),

$$Běžná\ likvidita = \frac{oběžná\ aktiva}{krátkodobé\ závazky} \tag{1}$$

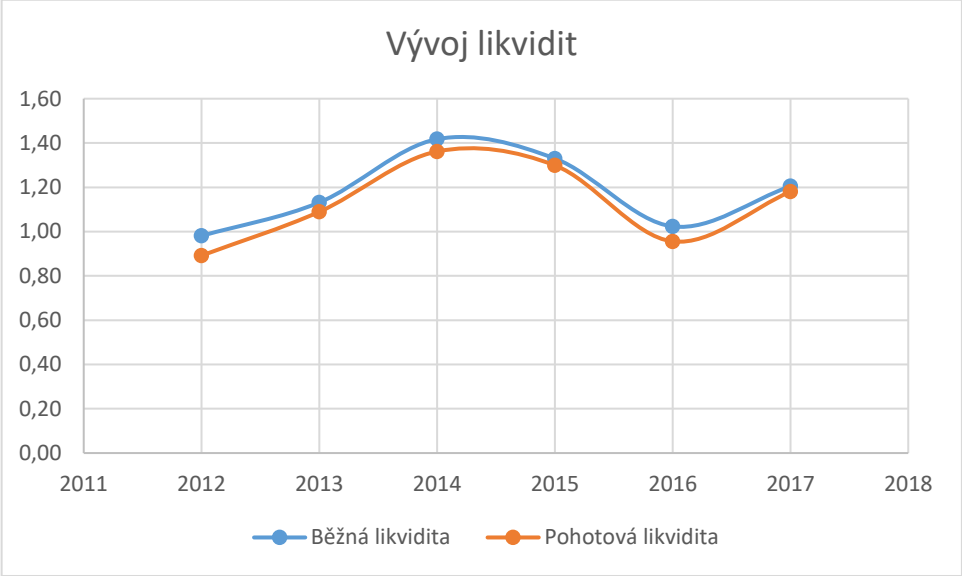
$$Pohotová\ likvidita = \frac{(oběžná\ aktiva - zásoby)}{krátkodobé\ závazky} \tag{2}$$

kde jednotky dosazovaných prvků jsou tisíce Kč, výsledek je pak bezrozměrná veličina. Pro vývoj ve společnosti platí, že hodnoty pohotové likvidity jsou stabilně každý rok přibližně o tři desetiny nižší, to poukazuje na vhodné využití zásob a jejich konstantní rozložení do každého

roku, avšak hodnoty běžné likvidity jsou mírně pod optimální hranicí ve všech letech. V případě dalšího poklesu tohoto ukazatele to naznačuje možnost potřeby získání určitého vnějšího financování pro pokrytí splatných závazků. Hlavní rozdíl pohotové od běžné likvidity je odečet zásob, jelikož prodej (přeměna na aktiva) zásob nemusí vždy znamenat okamžitý zisk (malá poptávka po konkrétním druhu zboží/materiálu, dlouhý proces prodeje apod.), který by mohl pokrýt závazky, jako se počítá v případě běžné likvidity. Konkrétní hodnoty jsou uvedeny v tabulce číslo 5.7 a graficky zpracovány v grafu číslo 5.4. [36, 37, 38]

Tabulka 5.7: Ukazatele likvidity [Zdroj: výpočty autora na základě rozvah Air Bohemia]

Likvidita	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Běžná likvidita	0,98	1,13	1,42	1,33	1,02	1,20
Pohotová likvidita	0,89	1,09	1,36	1,30	0,96	1,18



Graf 5.4: Grafický vývoj likvidit v období 2012 až 2017 [Zdroj: výpočty autora dle rozvah Air Bohemia]

5.2 Finanční analýza poskytování odbavovacích služeb dle žádosti B

Aby společnost Air Bohemia mohla poskytovat palivo letadlům jak ve své flotile, ale i cizím zákazníkům, musí k těmto službám mít povolení od ÚCL (dle kapitoly 4). Kromě vlastních zásob paliva a poskytování paliva vlastní flotile, je benefitem také zisk z činnosti poskytování paliva, kterou nyní může nabízet všem zákazníkům, kteří odpovídají povolení uděleném ÚCL. Pro účely společnosti Air Bohemia byla sestavena analýza ziskovosti provozu poskytování paliva s předpokládanými hodnotami výtoče pohonných hmot. Analýza také odhaduje, přibližný počet letadel, které bude potřeba odbavit, aby byla tato činnost zisková. Jak již bylo uvedeno v kapitole 5.1, společnost má dobré finanční předpoklady pro poskytování těchto služeb do budoucna.

V následující tabulce číslo 5.8 jsou vyjmenovány roční a měsíční náklady v Kč přímo spojené s poskytováním palivových služeb. Do těchto nákladů patří náklady na personál, provoz a amortizace palivových cisteren, pojištění pro tyto služby apod.

Tabulka 5.8: Položky nákladů pro poskytování palivových služeb [Zdroj: materiály Air Bohemia]

Náklady [Kč]	Pojištění	Personál	Provoz cisterny pro JET A1	Provoz cisterny pro AVGAS	Cena paliva – nákup JET A1	Cena paliva – nákup AVGAS
Roční náklady	75 000	480 000	14 400	4 800	679 680	435 600
Měsíční náklady	6 250	40 000	1200	400	56 640	36 300
Celkové roční náklady	**1 689 080**					
Celkové měs. náklady	**140 790**					
Celkové měs. náklady bez nákupu paliva	**47 850**					

První položkou je pojištění sjednané pro případy způsobené škody při plnění letadel palivem. Částka za pojištění sjednané na jeden rok je 75 000 Kč. Položka personál zahrnuje průměrný plat zaměstnanců a školení potřebné pro jejich pozici. V případě amortizace cisteren a nákladů na jejich technickou údržbu se počítá s 0,4 Kč na vytočený litr. Tato částka musí být promítnuta v ceně prodávaného paliva společností Air Bohemia. Proto, aby bylo možné sestavit přibližné výnosy nebo ztráty z této činnosti, byla stanovena průměrná výtoč obou poskytovaných typů paliva následovně:

- AVGAS – 1 000 litrů měsíčně,
- JET A1 – 3 000 litrů měsíčně.

Při této výtoči jsou celkové měsíční náklady včetně nákupu paliva 140 790 Kč. Bez nákupu paliva jsou celkové měsíční náklady na provozování poskytování paliva 47 850 Kč. Minimálně tuto částku je potřeba pokrýt, aby poskytování paliva nebylo prodělečné. Celkové částky výkupu a prodeje paliv v objemu uvedeném výše vycházejí z aktuálních cen z počátku roku 2019 v tabulce číslo 5.9.

Tabulka 5.9: Prodejní a výkupní cena paliva [Zdroj: interní materiály Air Bohemia]

Cena paliva [Kč/l]	PRODEJ	VÝKUP	MARŽE
AVGAS 100	42,35	36,30	6,05
JET A-1	24,20	18,88	5,32

Z dat uvedených výše lze dle vztahu (3) spočítat přibližnou a předpokládanou finanční bilanci provozu poskytování paliva společností Air Bohemia na letišti Mnichovo Hradiště.

$$\begin{aligned} Bilance\ [Kč] = {} & (měsíční\ výtoč\ JET\ A1 * marže\ JET\ A1) \\ & + (měsíční\ výtoč\ AVGAS * marže\ AVGAS) \\ & - (měsíční\ náklady\ na\ provoz) \end{aligned} \tag{3}$$

Po dosazení do vztahu (3) dostáváme:

$$\begin{aligned} Bilance\ [Kč] &= (3000 * 5{,}32) + (1000 * 6{,}05) - (6250 + 40000 + 1200 + 400) \\ &= 15960 + 6050 - 47850 = \mathbf{-37940\ Kč} \end{aligned}$$

Z výpočtu je patrné, že v začátcích provozu poskytování paliva se počítá se zápornou bilancí o částce 37 940 Kč za měsíc. Jelikož poskytování paliva není jedinou činností společnosti Air Bohemia, bude muset být tato činnost dotována ze zisku z ostatních aktivit. Nicméně pro společnost Air Bohemia je nutnost mít toto povolení pro zajištění služby plnění paliva zejména svým letadlům operujících z letiště Mnichovo Hradiště. Proto tato činnost není ani určena primárně k tvorbě zisku.

5.3 Způsoby navýšení zisku z poskytování paliva

Pro to, aby bylo poskytování paliva výdělečné, je zapotřebí podniknout určitá opatření. Nejpravděpodobnějšími a nejúčinnějšími kroky pro zvýšení zisku by bylo zvýšení marže na vytankovaný litr paliva nebo zvýšení výtoče. Ostatní parametry jako je pojištění a náklady na personál považujeme za neměnné.

První možností je zvýšení výtoče, ve vztahu uvedeno jako *x*. Předpokladem je, že výtoč AVGAS *(0,33 x)* bude přibližně třetinová vzhledem k výtoči JET A1 (*x*). Modelový příklad se

zabývá tím, aby alespoň měsíční náklady ve výši 47 850 Kč byly pokryty prodejem paliva. V tomto případě potřebujeme, aby levá strana vztahu (3) - bilance byla nulová. Z toho vyplývá:

$$0 = (x * 5{,}32) + (0{,}33x * 6{,}05) - (47850)$$

$$0 = 5{,}32x + 1{,}9965x - (47850)$$

$$0 = 7{,}3165x - (47850)$$

$$7{,}3165x = 47850$$

$$\boldsymbol{x = 6\,540\ l}$$

$$\boldsymbol{0{,}33x = 2\,158\ l}$$

Výsledky jsou (JET A1) = 6 540 litrů a (AVGAS) = 2 158 litrů. To znamená, že pro to, aby zisk z prodeje paliva alespoň pokryl náklady s tím spojené, je potřeba zvýšit prodej obou paliv přibližně na dvojnásobnou hodnotu oproti předpokladu. Pro představu, kolik letadel by bylo nutné v tomto případě odbavit a poskytnout jim palivo, bylo stanoveno, že průměrná výtoč pro jednoho zákazníka (letadlo) bude v případě paliva AVGAS 100 litrů a JET A1 500 litrů. Z toho vyplývá, že pro pokrytí nákladů by bylo potřeba odbavit přibližně celkem 35 letadel za měsíc.

Druhou možností je zvýšení marže na prodej paliva za předpokládaných výtočí. To ale může mít za následek pokles zákazníků. Jaký z těchto dvou způsobů bude implementován bude rozhodnuto až po delším provozu poskytování palivových služeb. Ve druhém způsobu snížení ztrátovosti provozu se budeme zabývat jakou nejmenší marži na palivu můžeme stanovit tak, aby byla bilance provozu neutrální. Dle aktuální cenové situace předpokládáme, že marže na palivo JET A1 (y) je vyšší než na palivo AVGAS (*0,*88y), přibližně se počítá s rozdílem 88 % výše marže pro JET A1. Opět potřebujeme, aby se levá strana rovnala 0. Po dosazení do vztahu (3):

$$0 = (3000 * y) + (1000 * 0{,}88y) - (47850)$$

$$47850 = 3000y + 880y$$

$$3880y = 47850$$

$$\boldsymbol{y = 12{,}33\ K}\text{č}$$

$$\boldsymbol{0{,}88y = 10{,}85\ K}\text{č}$$

Z výpočtů je patrné, že marže pro paliva by musely být poměrně vysoké, což by mělo za následek zhoršení konkurenceschopnosti a menší zájem o palivové služby. Marže na JET A1 by musela být alespoň 12,33 Kč a na palivo AVGAS 10,85 Kč. To znamená přibližně dvojnásobné navýšení.

Závěr

Obsahem diplomové práce je problematika schválení provozování odbavovacích služeb na letištích v České republice. Úvod teoretické části se zabývá přehledným uvedením do legislativního základu potřebného pro pochopení vzájemných vztahů problematiky schvalování odbavovacích služeb a také jednotlivých částí práce. Pro názorné vysvětlení, jakými činnostmi se handlingová společnost zabývá, slouží další část. V té jsou probrány všechny úkony, které společnost vykonává při pozemním odbavení letadla na stojánce. Pro autentičnost a praktický pohled na celou problematiku byl výklad doplněn o fotodokumentaci pořízenou autorem při letu Boeingem 737 MAX 8 z Prahy na ostrov Tenerife.

Problematika schvalování odbavovacích služeb na letištích ČR byla vybrána z důvodu stále narůstajícího objemu privátní letecké dopravy, která má za druhotný následek vyšší poptávku o odbavovací služby i na menších mezinárodních letištích České republiky. Tato aktuální situace vedla k potřebě vytvoření materiálu, který tvoří praktická část práce. Díky tomuto materiálu mohou i menší letiště a handlingové společnosti úspěšně požádat o poskytování služeb, ze kterých pak mohou generovat zisk. Přínosem je bezproblémové sestavení a splnění všech náležitostí žádosti. Pro teoretickou i praktickou část bylo čerpáno z vlastních zdrojů autora, odborných publikací, materiálů společnosti Air Bohemia a.s. a platné legislativy ČR ve spolupráci s pracovníky ÚCL.

Hlavním dosaženým cílem práce bylo schválení provozování handlingových služeb pro společnost Air Bohemia a.s. sídlící na letišti v Mnichově Hradišti. Výsledkem celého procesu bylo udělení souhlasu k poskytování paliva a olejového hospodářství v celém rozsahu, který byl požadován. Při procesu schválení byly autorem shromaždovány a vytvořeny potřebné dokumenty pro účely žádosti, mnohdy ve spolupráci s pracovníky ÚCL zajišťující jejich správnost. Protože žádost byla schválena, má práce možnost poskytnout relevantní materiál vypovídající hodnoty pro další potenciální žadatele. Pro univerzálnost práce byly v průběhu nastíněny doporučené postupy a možnosti, které mohou nastat z důvodu odlišnosti právní podstaty žadatele. Názornosti pak bylo dosaženo použitím konkrétních materiálů, které byly použity společností Air Bohemia a.s. pro účely žádosti. Některé citlivé informace musely být utajeny, nicméně pro obsahovou podstatu a princip práce nemá utajení těchto informací žádný vliv. Celé tělo žádosti, její vyhotovení a technická způsobilost byly zařazeny do samostatných příloh na konec práce.

Poslední kapitola slouží ke zhodnocení finanční způsobilosti společnosti k poskytování handlingových služeb. Byla použita horizontální finanční analýza, která pracuje s údaji z ročních finančních závěrek společnosti. Porovnává vývoj pasiv a aktiv, kdy v případě společnosti Air Bohemia tento vývoj vykazuje stabilní bilanci a růst vlastního kapitálu. Byly

vybrány také ukazetele zadluženosti a likvidity. Ty vykazují rovněž pozitivní výsledky vzhledem k hospodaření společnosti. Míra zadluženosti v letech 2012 až 2017 klesá a v roce 2017 zaznamenává kladná čísla. Z hlediska likvidity se její hodnoty pohybují v optimálním rozmezí. Společnost je tedy schopná uspokojit své věřitele a působí navenek důvěryhodně. Z této anlýzy lze vyvodit závěr, že společnost Air Bohemia má předpoklady k úspěšnému provozu handlingových služeb dle žádosti B. Pro ověření ziskovosti provozu těchto služeb do začátku provozu, byla sestavena analýza odhalující ztrátovost provozu. Proto byly navrženy a vypočítány způsoby, jak ztráty zmírnit. Prvním způsobem je navýšení předpokládané výtoče paliva, a to na minimálně na dvojnásobnou hodnotu. Bylo by tedy potřeba odbavit přibližně 35 letadel za měsíc místo předpokládaných šestnácti. Druhým způsobem je navýšení marže také na dvojnásobnou hodnotu, aby nebyly služby poskytování paliva ztrátové.

Celkově má text povahu uceleného materiálu sloužícího žadatelům pro úspěšné schválení odbavovacích služeb na letištích v ČR a přehledně podává vzájmené vztahy v problematice handlingových společností. Poskytuje také náhled do finanční analýzy podniku a poskytuje možná řešení v případě ztrátovosti. Tyto znalosti mohou využít nejen budoucí žadatelé o tyto služby, ale například i zaměstanci handlingových společností a studenti leteckých oborů.

Použitá literatura

[1] AION CS, s.r.o – Zákony pro lidi. In *Zákon občanský zákoník* [online]. [cit. 2018-09-25]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89.

[2] AION CS, s.r.o – Zákony pro lidi. In *Zákon zákoník práce* [online]. [cit. 2018-09-25]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89.

[3] AION CS, s.r.o – Zákony pro lidi. In *Zákon o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)* [online]. [cit. 2018-09-25]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89.

[4] Business info.cz – In *Základy firemního práva* [online]. [cit 2018-09-25]. Dostupné z: https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/zaklady-firemniho-prava-ppbi-111677.html#!&chapter=2.

[5] AION CS, s.r.o – Zákony pro lidi. In *Zákon o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích)* [online]. [cit. 2018-09-25]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89.

[6] Altaxo. In *Typy obchodních společností* [online]. [cit 2018-10-10]. Dostupné z: https://www.altaxo.cz/zacatek-podnikani/zalozeni-spolecnosti/typy-obchodnich-spolecnosti.

[7] Altaxo. In *Vznik společnosti* [online]. [cit 2018-10-19] Dostupné z: https://www.altaxo.cz/zacatek-podnikani/zalozeni-spolecnosti/zalozeni-spolecnosti-vs-vznik-spolecnosti.

[8] Beck-online - Judikatura. In *Zákony*. [online]. [cit 2018-07-10]. Dostupné online po přihlášení z: https://www.beck-online.cz/bo/index.seam.

[9] Beck-online – HENDRYCH a kolektiv, Právnický slovník. In *Právnický slovník, 3.vydání, 2009* [online]. [cit. 2018-11-05]. Dostupné po přihlášení z: https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembqhfpw64zrguxha4tbozxgsy3lmfpw643pmjqq&groupIndex=0&rowIndex=0.

[10] Norman J. ASHOFRD. In *Airport Operations*. The McGraw Hill Companies, Inc.Third Edition, ISBN 978-0-07-177584-7.

[11] Ladislav BÍNA, Jindřich PLOCH. In *PROVOZOVÁNÍ LETECKÉ DOPRAVY A LOGISTIKA*. AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o, Brno 2014. ISBN 978-80-7402-855-7.

[12] Jiří PRŮŠA a kolektiv. In *LETECKÁ DOPRAVA*. Gaudeamus 2002, ISBN 80-7041-543-6.

[13] N.E.L SHANKS FSyl, A.L.W. BRADLEY BEng. In *CHECKED BAGGAGE SCREENING*. *Professional Engineering Publishing 2004. ISBN 1 86058 428 4.*

[14] Travel Service a.s. In *Company Operational Manual – Part A - General, REV 57 2016* [cit 2018-11-20]. Dostupné po přihlášení z: https://app.smartwings.net/efa/mod/login/authenticate/.

[15] IATA. In *The Founding of IATA* [online], [cit. 2018-11-22]. Dostupné z: https://www.iata.org/about/pages/history.aspx.

[16] ÚCL CZ. In *Organizační struktura* [online], [cit. 2018-11-21]. Dostupné z: http://www.caa.cz/urad/organizacni-struktura-1.

[17] Air Bohemia In *Company Operational Manual – Part A – General* [cit. 2018-11-23].

[18] P. FEWTRELL, In *Quantified Risk Assesment of Aircraft Fuelling Operations,* Final issue 2000 [online], [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: http://www.hse.gov.uk/research/crr_pdf/2000/crr00288.pdf.

[19] IATA. In *Ground Operations* [online], [cit. 2018-11-28]. Dostupné z: https://www.iata.org/whatwedo/ops-infra/ground-operations/Pages/index.aspx.

[20] Czech Airlines Handling. In *Odbavení letadel Letiště Praha* [online], [cit. 2018-29-11]. Dostupné z: https://www.czechairlineshandling.com/handlingove-sluzby/odbaveni-letadel.

[21] John Menzies plc. In *Our* history, [cit. 2018-29-11]. Dostupné z: http://www.johnmenziesplc.com/about-us/our-history/#.

[22] Menzies. In *O nás* [online], [cit. 2018-01-12]. Dostupné z: http://www.menziescargo.cz/o-nas.

[23] Air Quest NG. In *Map* [online], [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: http://www.airquest.cz/map.

[24] Jet Photos. In *Photos of OK-AST* [online], [cit. 2018-18-12]. Dostupné z: https://www.jetphotos.com/photo/8880545.

[25] Jet Photos. In *Photos of OK-OKS* [online], [cit. 2018-18-12]. Dostupné z: https://www.jetphotos.com/photo/8433454.

[26] Ministerstvo spravedlnosti. In *Veřejný resjtřík a Sbírka listin* [online], [cit. 2019-15-01]. Dostupné z: *https*://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=593397&typ=PLATNY.

[27] Beck-online - Judikatura. In *Zákony – Vyhláška č. 108/1997 Sb*. [online]. [cit 2018-07-10]. Dostupné online po přihlášení z: https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzhe3v6mjqhaxha4rufuyq.

[28] Řízení letového provozu ČR, s.p., In *VFR Manual* [online], [cit. 2019-29-01]. Dostupné z: http://lis.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkmh_text_cz.html.

[29] Účetníček. In *Rozvaha – jak porozumnět aktivům a pasivům* [online], [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: http://www.ucetnicek.cz/article/show/195.

[30] Jobs.cz. In *15 kroků, jak sepsat podnikatelský plán* [online], [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: https://www.jobs.cz/poradna/15-kroku-jak-sepsat-podnikatelsky-plan/.

[31] Beck-online - Judikatura. In *Zákon o správních poplatcích 634/2004 Sb*. [online]. [cit 2018-06-02]. Dostupné online po přihlášení z: https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqga2f6nrtgqwtcmbz.

[32] Google.com. In Google Maps [online], [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: https://www.google.cz/maps.

[33] Beck-online - Judikatura. In *Zákony – Zákon o správních poplatcích 634/2004 Sb*. [online]. [cit 2019-20-01]. Dostupné online po přihlášení z: https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqga2f6nrtgqwtcmbz&groupIndex=0&rowIndex=0.

[34] Úřad pro civilní letectví. In *Správní poplatky za úkony prováděné Úřadem pro civilní letectví.* [online]. [cit. 2019-25-01]. Dostupné z: http://www.caa.cz/urad/spravni-poplatky-za-ukony-provadene-uradem-pro-civilni.

[35] Beck-online - Judikatura. In *Zákony – Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb*. [online]. [cit 2019-20-01]. Dostupné online po přihlášení z: https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzhe3v6mjqhawtcma&groupIndex=0&rowIndex=0.

[36] Adriana KNÁPKOVÁ, Drahomíra PAVELKOVÁ, Karel ŠTEKER. In *FINANČNÍ ANALÝZA*. Grada Publishing, a.s., Druhé vydání, Praha 2013. ISBN 978-80-247-7679-8.

[37] Ing. Petra RŮČKOVÁ, Ph.D. In *FINANČNÍ ANALÝZA – METODY, UKAZATELE, VYUŽITÍ V PRAXI*. Grada Publishing, a.s., 5. aktualizované vydání, Praha 2015. ISBN 978-80-247-5534-2.

[38] Management Mnaia.cz, In *Finanční analýza (Financial Analysis)* [online]. [cit. 2019-02-03]. Dostupné z: https://managementmania.com/cs/financni-analyza.

[39] BusinessInfo.cz, In *Techniky a metody finanční analýzy* [online]. [cit. 2019-05-03]. Dostupné z: https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/techniky-a-metody-financni-analyzy-3384.html.

Seznam obrázků, diagramů a schémat

Obrázek 2.1: Pohled z pilotní kabiny při příjezdu letadla na stojánku 22
Obrázek 2.2: Indikace zdrojů elektrické energie v pilotní kabině 22
Obrázek 2.3: Kabely GPU připojené k letadlu 22
Obrázek 2.4: Zevní panel pro připojení GPU a sluchátek pozemního personálu 22
Obrázek 2.5: Nástupní most s klimatizacním potrubím (žlutá) 23
Obrázek 2.6: Pomocná energetická jednotka „APU“ v zádi letadla 23
Diagram 2.7: Harmonogram odbavení letadla 45 minut 24
Obrázek 2.8: Přistavení nástupního mostu k předním dveřím letadla 25
Obrázek 2.9: Přistavení mobilních schodů k zadním dveřím letadla 25
Obrázek 2.10: Vozíky určené k převozu vyložených kufrů do terminálu, v pozadí autobus pro cestující a mobilní schody 25
Obrázek 2.11: Pohyblivý pás k přesunu zavazadel z letadla na pojízdné vozíky z obrázku 2-9 25
Obrázek 2.12: Palivový vůz (napojení palivové hadice z podzemních zásobníků paliva) [Zdroj: autor] 26
Obrázek 2.13: Panel ovládání plnění paliva v křídle letadla 26
Obrázek 2.14: Zvedací nákladní automobil pro doplnění cateringu do zadní galley 27
Obrázek 2.15: Trať zadaná v FMC 27
Obrázek 2.16: Uspořádání pozemních prostředků při technickém odbavení letadla 28
Diagram 2.17: Harmonogram odbavení letadla 75 minut 29
Schéma 2.18: Schéma subjektů státní správy civilního letectví 31
Obrázek 3.1: Poloha letiště Mnichvoo Hradiště LKMH 35
Schéma 3.2: Struktura společnosti Air Bohemia 37
Obrázek 3.3: Cessna Citation Excel C560XL 38
Obrázek 3.4: Piper PA-42-1000 Cheyenne 400LS 39
Schéma 3.5: Žádosti pro schválení výkonu pozemního odbavení letadla – druhy 41
Obrázek 4.1: Průvodní dopis k žádosti „B“ 43
Obrázek 4.2: Záhlaví žádosti „B“ 43
Obrázek 4.3: Seznam prostředků k provozování činnosti 45
Obrázek 4.4: Elektronické podepsání výpisu z obch. rejstříku 46
Obrázek 4.5: Náhled výpisu platných z obchodního rejtříku ČR společnsoti Air Bohemia 47
Obrázek 4.6: Prohlášení FO o způsobilosti k právním úkonům 48
Obrázek 4.7: Výpis z trestního rejstříku statutárního zástupce za společnost Air Bohemia 49
Obrázek 4.8: Ověřená kopie vysokoškolského diplomu použitého v žádsti 50
Obrázek 4.9: Potvrzení o praxi fyzické osoby v oboru 51

Obrázek 4.10: Příloha 3 - shrnutí odborné a zdravotní způsobilosti zaměstanců 51
Obrázek 4.11: Pojistný certifikát pro poskytování handlingových služeb 56
Obrázek 4.12: Pojištění společnosti Air Bohemia 57
Obrázek 4.13: Stanovisko provozovatele letiště 58
Obrázek 4.14: Autocisterna Praga V3S 59
Obrázek 4.15: Autocisterna Tatra 138 60
Obrázek 4.16: Protokol o předání části podniku 61
Obrázek 4.17: Sídlo společnosti Air Bohemia na letišti LKMH 63
Obrázek 4.18: Stání cisteren před hangárem (vlevo šedo-červený hangár, uprostřed cisterny 64
Obrázek 4.19: Apron H a TWY H 64
Obrázek 4.20: Stání cisterny a její cesta k místu plnění letadel 65
Obrázek 4.21: Detailní rozložení stojánek letadel na stojánce „W“ 65
Obrázek 4.22: Finanční způsobilost - formulář 67
Obrázek 4.23: Rozvaha v plném rozsahu 68
Obrázek 4.24: Žádost o zaslání rozhodnutí poštou 71
Obrázek 4.25: Souhlas k poskytování handlingových služeb pro Air Bohemia na letišti LKMH 72

Seznam tabulek

Tabulka 2.1: Jednotlivé činnosti handlingové společnosti 20
Tabulka 5.1: Počet zaměstnanců společnosti Air Bohemia a.s. 2012 až 2017 74
Tabulka 5.2: Horizontální absolutní analýza hlavních složek pasiv 75
Tabulka 5.3: Horizontální procentní analýza hlavních složek pasiv 76
Tabulka 5.4: Horizontální absolutní analýza hlavních složek aktiv 77
Tabulka 5.5: Horizontální procentní analýza hlavních složek aktiv 77
Tabulka 5.6: Vývoj míry zadluženosti 78
Tabulka 5.7: Ukazatele likvidity 80
Tabulka 5.8: Položky nákladů pro poskytování palivových služeb 81
Tabulka 5.9: Prodejní a výkupní cena paliva 82

Seznam grafů

Graf 5.1: Vývoj pasiv 2012 až 2017 76
Graf 5.2: Vývoj aktiv 2012 až 2017 78
Graf 5.3: Graf míry zadluženosti společnosti Air Bohemia v letech 2012 až 2017 79
Graf 5.4: Grafický vývoj likvidit v období 2012 až 2017 80

Seznam příloh

Příloha 1 – Tělo žádosti B……..……95

Příloha 2 – Struktura žádosti B pro podání ÚCL……99

Příloha 3 – Dodatek k žádosti B – Technická způsobilost……..102

Příloha 4 – Sumarizace rozvah 2012-2017 Air Bohemia…...……...…....106

Příloha 1

Tělo žádosti B

Tento dokument je poskytován ÚCL pro účely vyplnění žadatelem.

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 Právnická 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: **Air Bohemia a.s.**

Sídlo: **Liberec - Liberec II-Nové Město, Chrastavská 263/8**
PSČ:
Telefon: [redacted] E-mail: **info@airbohemia.cz**
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: .....

2.2 - 1

1.3 Právní forma: **Akciová společnost**

1.4 Identifikační číslo organizace (IČO): **25006584**

1.5 Údaje o všech statutárních zástupcích právnické osoby

Jméno a příjmení: **Ing. Štěpán Matouš**

Narozen: Rodné číslo

Trvalý pobyt:

PSČ:

Státní příslušnost: **Česká**

Telefon: Fax: ----------

Rozsah oprávnění jednat za právnickou osobu:

Jediný člen představenstva společnosti, jedná samostatně

.....

.....

(v případě nedostatku místa použijte volný list jako přílohu)

Podpisový vzor:

Doklad od všech statutárních osob: *- výpis z rejstříku trestů (§ 49c)*
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 a příjmení: **Ing. Štěpán Matouš**

Narozen: Rodné číslo:

Trvalý pobyt: PSČ:

Státní příslušnost: **Česká** 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)

2.2 - 2

2. Specifikace místa činnosti

2.1 Letiště provozování služeb při odbavovacím procesu:
Letiště Mnichovo Hradiště

2.2 Režim poskytování služeb: **mezinárodní**

3. Specifikace rozsahu a druhu činnosti

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

X organizace a provádění operací čerpání a vyčerpávání LPH

X transport LPH z oblasti stáčiště k letadlu a zpět

X skladování LPH

X 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:

X plnění samospádem (plnící pistolí)

plnění tlakové

3.3 Technická zařízení k poskytování odbavovacích služeb:

♦ Činnost: *transport a plnění LPH z oblasti stáčiště k letadlu a zpět:*

Typ	Status	Doklad
Autocisterna Praga V3S **(Avgas 100LL 3000 litrů kapacita)**	**vlastní**	**smlouva o rozdělení společnosti**
Autocisterna Tatra 138 **(JET A1 12000 litrů kapacita)**	**vlastní**	**smlouva o rozdělení společnosti**

4. Doplňující údaje

4.1 Plánovaná provozní doba (čas UTC)
MON-FRI 0700-1500 UTC, jinak O/R 24 h dopředu

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:

.....

2.2 - 3

Pojištění odpovědnosti podnikatele a právnických osob, sjednané pro případ právním předpisem stanovené povinnosti nahradit škodu či újmu při ublížení na zdraví nebo usmrcení vzniklou jinému, sjednané u České pojišťovny a.s., Spálená 75/16, 113 04 Praha 1, pojistné plnění s limitem 10 000 tis.Kč.

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

4.4 Datum plánovaného zahájení provozu (v příp. nového žadatele): **01. 10. 2017**

5. Správní poplatek
(potvrzení o zaplacení správního poplatku)

V Mnichově Hradišti

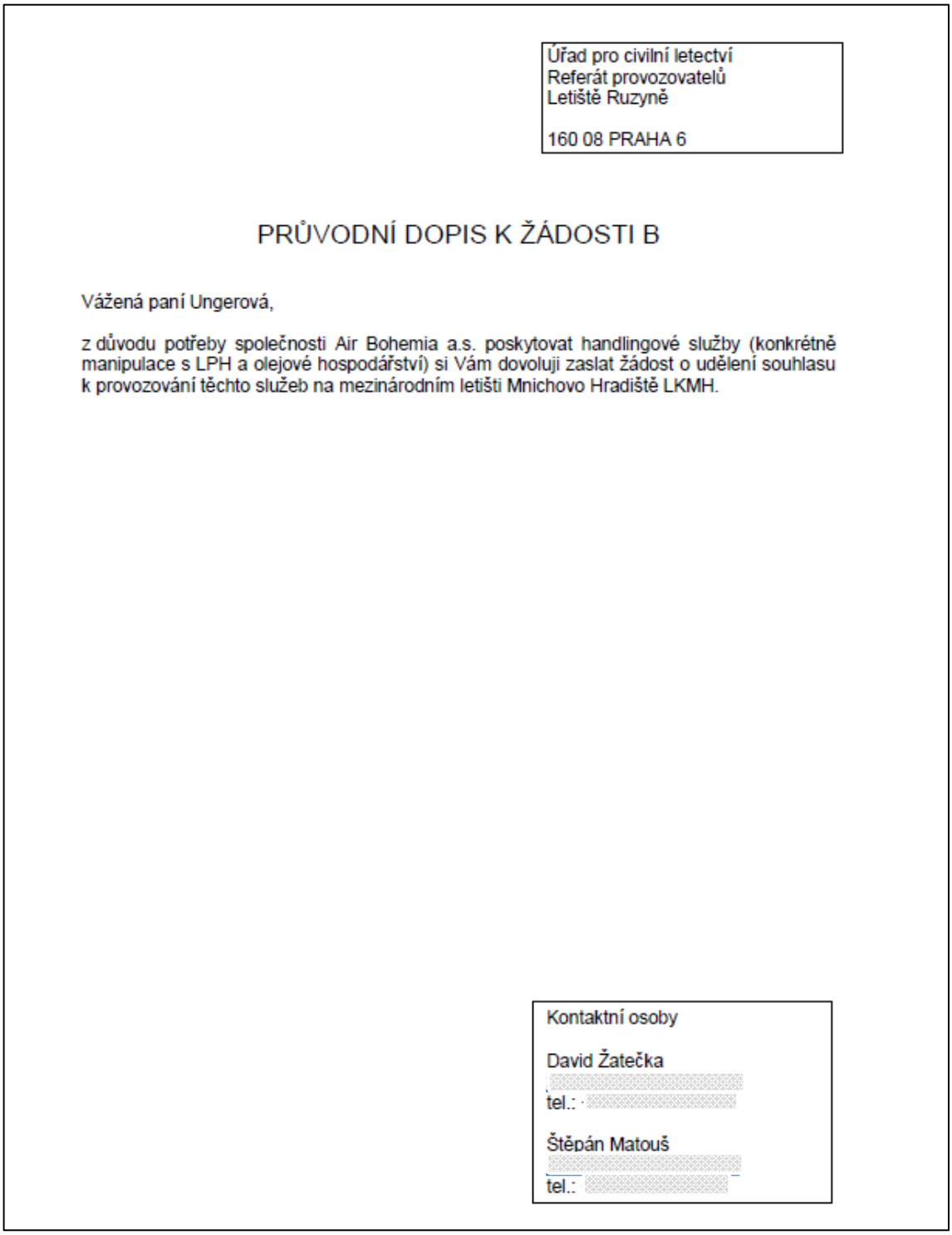
Dne 22.8.2017

razítko a podpis žadatele

Příloha 2

Struktura žádosti B v podobě podání pro ÚCL

V této formě by se měla podat žádost B na oddělení leteckých provozovatelů ÚCL. Pro účely práce je zde uvedená verze, kde jsou jednotlivé přílohy a doklady seřazeny hned za sebou. Pro reálné použití je lepší dát každou položku na samostatnou stránku a za tuto stránku přiložit konkrétní dokumenty. Tělo žádosti B (příloha 1) bude přiloženo samostatně.



Úřad pro civilní letectví
Referát provozovatelů
Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

PRŮVODNÍ DOPIS K ŽÁDOSTI B

Vážená paní Ungerová,

z důvodu potřeby společnosti Air Bohemia a.s. poskytovat handlingové služby (konkrétně manipulace s LPH a olejové hospodářství) si Vám dovoluji zaslat žádost o udělení souhlasu k provozování těchto služeb na mezinárodním letišti Mnichovo Hradiště LKMH.

Kontaktní osoby

David Žatečka
tel.:

Štěpán Matouš
tel.:

PŘÍLOHA 1
SEZNAM ZAŘÍZENÍ A PROSTŘEDKŮ + DOKLADY

♦ Činnost: *transport a plnění LPH z oblasti stáčiště k letadlu a zpět:*

Typ	Status	Doklad
Autocisterna Praga V3S (Avgas 100LL 3000 litrů kapacita)	vlastní	smlouva o rozdělení společnosti
Autocisterna Tatra 138 (JET A1 12000 litrů kapacita)	vlastní	smlouva o rozdělení společnosti

PŘÍLOHA 3
ODBORNÁ A ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST ZAMĚSTNANCŮ

- OSOBA ODPOVĚDNÁ ZA PROVOZ

  Ing. Štěpán Matouš
  Odborná způsobilost - Vysokoškolský diplom ČVUT FD
  - Praxe v letectví –
  - Air Bohemia, ex Aero-taxi OKR, a.s., ex L-Consult s.r.o. od 2005 do současnosti
  -

  Zdravotní způsobilost – Medical Certificate Class 1 (dle Part MED)

- ŠKOLENÍ PERSONÁLU

  Školení PO a BOZP se provádí 1x ročně a je zajišťováno firmou D&M s.r.o., IČ 28711301

PŘÍLOHA 4
DOPLŇUJÍCÍ DOKLADY A PŘÍLOHY

- PODNIKATELSKÝ PLÁN

Společnost Air Bohemia a.s. po schválení ÚCL poskytující handlingové služby na letišti LKMH Mnichovo Hradiště bude poskytovat služby spojené s odbavením letadla, cestujících a manipulací s leteckými pohonnými hmotami a oleji. Vznik této činnosti je podmíněný jak potřebou poskytovat služby vlastním letadlům společnosti Air Bohemia a.s. při soukromých a ambulantních letech z/do LKMH, tak poskytnutí potřebných služeb letadel, které potřebují doplnění paliva apod.

Zakladatelem podniku je Ing. Štěpán Matouš s předpokladem začátku činnosti handlingových služeb k začátku roku 2018. Hlavním smyslem této činnosti je umožnění provozu letadel na letišti Mnichovo Hradiště a otevření tak severočeského regionu obchodní letecké dopravě se všemi službami, které obchodní letecká doprava vyžaduje.

PŘÍLOHA 5
FINANČNÍ ZPŮSOBILOST

PŘÍLOHA 6
INKASA A PLATBY

PŘÍLOHA 7
OVĚŘENÁ KOPIE POJISTKY

Příloha 3

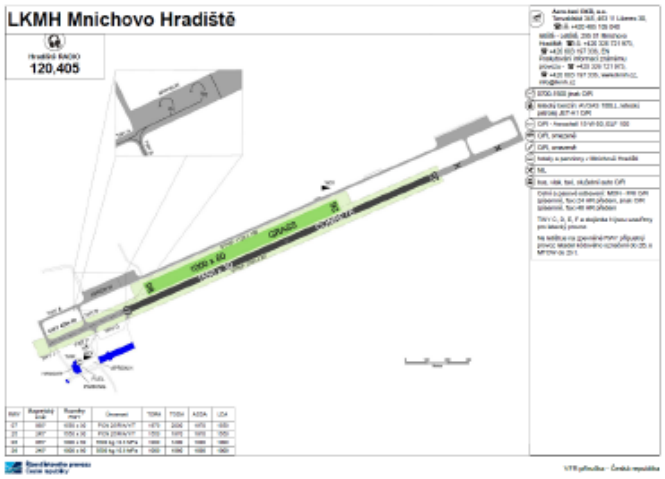
Dodatek k žádosti B – technická způsobilost

Tento dokuemnt byl vytvořen za účelem prokázání technické způsobilosti pro poskytování paliva letadlům. Dodatek byl k žádosti zařazen jako samostatná příloha.

Technická způsobilost pro tankování letadel

Dodatek k žádosti B

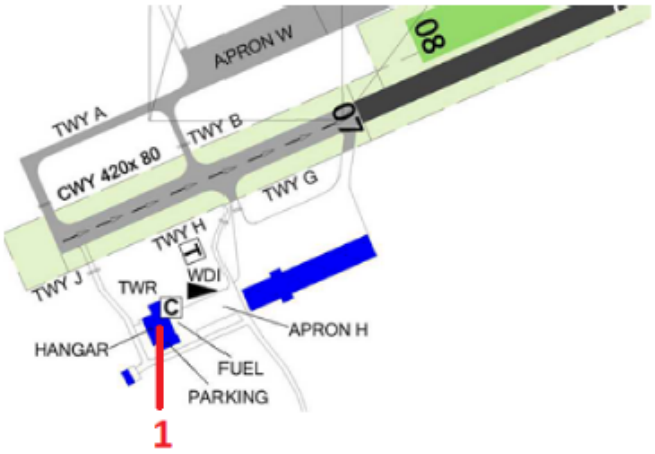
Air Bohemia a.s.



Obrázek 0-1: Situační plánek LKMH

Společnost Air Bohemia sídlí v budově označení číslem 1 (Obrázek 0-2). Tento hangár také slouží pro stání hasičského vozu. Cisterny pro plnění paliva a letadel mají stání před hangárem, ve kterém je Air Bohemia v pronájmu (možno doložit vyjádření souhlasu letiště ke stání cisteren). Cisterna s palivem se bude pohybovat dle potřeby zákazníka dle toho, kde bude letadlo zastaveno ke stání. Konkrétněji, výjezd cisterny se provádí ze stání před hangárem nejčastěji na apron W (schéma pohybu cisterny na obrázku 1-1). Cisternu obsluhuje proškolený palivář, který je zároveň proškolený hasič. Jednou za rok absolvuje školení BOZP. Tento odborný personál je držitelem řidičského oprávnění na potřebnou skupinu.

Technické průkazy auta nemají, protože se nepohybují na veřejných komunikacích, interně však dochází k revizím, čištění a cejchování počítadel apod.



Obrázek 0-2: Detail prostoru s hangáry

Popis způsobu dopravy paliva k letadlu na provozních plochách LKMH

Obrázek 0-1: Satelitní snímek detailu s hangáry

STÁNÍ A CESTA CISTEREN K PLNĚNÍ LETADEL

Obrázek 0-2: Stání cisteren na provozních plochách LKMH před hangárem

CESTA K PLNĚNÍ LETADEL

Stání cisteren je vedle hangáru 1 se souhlasem provozovatele letiště. Cesta cisterny k plnění letadel se bude uskutečňovat z jejich stání přes zpěvnění APRON H, dále přes TWY H s křižováním dráhy 07 a přes TWY B se cisterna dostane na APRON W, kde bude zajištěno plnění palivem pro zákazníka. Na obrázku 0-3 můžeme vidět APRON H a TWY H.

Obrázek 0-3: APRON H a TWY H

Technická část:

Cisterny používané k plnění letadel budou

Autocisterna Praga V3S (Avgas 100LL 3000 litrů kapacita)	Vlastní - smlouva o rozdělení společnosti (viz žádost B)
Fotografie Autocosterna Praga V3S se nachází v pravých částech obou fotografií.	
Autocisterna Tatra 138 (Avgas 100LL 3000 litrů kapacita)	Vlastní - smlouva o rozdělení společnosti (viz žádost B)
Fotografie	

Příloha 4

Sumarizace aktiv a pasiv 2012-2017 – zdroj dat pro analýzu

Tabulka 4: Sumarizace rozvah z let 2012-2017 pro společnosti Air Bohemia – AKTIVA [Zdroj: materiály Air Bohemia, úprava autor]

Označe-ní	AKTIVA	Číslo řádku	Účetní období					
			2012	2013	2014	2015	2016	2017
	AKTIVA CELKEM (v celých tisících Kč)	1	**4 616**	**7 606**	**8 524**	**8 357**	**9 360**	**13 846**
A	Pohledávky za upsaný základní kapitál	2						
B	***Dlouhodobý majetek***	3	**1 813**	**1 636**	**1 430**	**904**	**760**	**1 581**
B.I	**Dlouhodobý nehmotný majetek**	4						
B.I.1.	Zřizovací výdaje	5						
B.I.2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	6						
B.I.3.	Software	7						
B.I.4.	Ocenitelná práva	8						
B.I.5	Goodwill	9						
B.I.6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	10						
B.I.7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	11						
B.I.8	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	12						
B.II.	**Dlouhodobý hmotný majetek**	13	**1 813**	**1 636**	**1 430**	**904**	**760**	**1 581**
B.II.1.	Pozemky	14						
B.II.2.	Stavby	15	453	425	396			
B.II.3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	16	491	384	248	160		1 197
B.II.4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	17						
B.II.5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	18						
B.II.6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	19						
B.II.7	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	20	277	277	277	277	277	
B.II.8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	21	277	277	277	277	277	
B.II.9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	22	592	550	509	467	426	384
B.III	**Dlouhodobý finanční majetek**	23						
B.III.1.	Podíly - ovládaná osoba	24						
B.III.2	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	25						
B.III.3	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	26						
B.III.4.	Půjčky a úvěry	27						
B.III.5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	28						
B.III.6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	29						

B.III.7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	30						
C.	***Oběžná aktiva***	31	**2 543**	**5 713**	**6 817**	**7 184**	**7 962**	**11 094**
C.I.	**Zásoby**	32	**231**	**213**	**267**	**167**	**525**	**225**
C.I.1.	Materiál	33	231	213	267	167	276	225
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	34					249	
C.I.3.	Výrobky	35						
C.I.4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	36						
C.I.5.	Zboží	37						
C.I.6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	38						
C.II.	**Dlouhodobé pohledávky**	39						
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	40						
C.II.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	41						
C.II.3.	Pohledávky - podstatný vliv	42						
C.II.4.	Pohledávky za společníky, členy družstva a za účastníky sdruž,	43						
C.II.5	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	44						
C.II.6.	Dohadné účty aktivní	45						
C.II.7.	Jiné pohledávky	46						
C.II.8.	Odložená daňová pohledávka	47						
C.III.	**Krátkodobé pohledávky**	48	**2 040**	**4 769**	**5 390**	**6 628**	**6 727**	**8 076**
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	49	636	3 746	4 589	5 767	4 802	6 866
C.III.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	50						
C.III.3.	Pohledávky - podstatný vliv	51						
C.III.4.	Pohledávky za společníky, členy družstva a za účastníky sdruž.	52						
C.III.5.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	53						
C.III.6.	Stát - daňové pohledávky	54	122	655	167			
C.III.7.	Krátkodobé poskytnutné zálohy	55	96	97	476	84	432	36
C.III.8.	Dohadné účty aktivní	56	81	173	54	628	463	220
C.III.9.	Jiné pohledávky	57	1105	98	104	149	1 030	954
C.IV.	**Krátkodobý finanční majetek**	58	**272**	**731**	**1 160**	**389**	**710**	**2 793**
C.IV.1.	Peníze	59	49	15	54	57	16	40
C.IV.2.	Účty v bankách	60	223	7 316	1 106	332	694	2 753
C.IV.3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	61						
C.IV.4.	Pořizovaný krátkodobý finanční majetek	62						
D.I.	**Časové rozlišení**	63	**260**	**257**	**277**	**269**	**638**	**1171**
D.I.1.	Náklady příštích období	64	260	192	277	269	638	982
D.I.2.	Komplexní náklady příštích období	65						
D.I.3.	Příjmy příštích období	66		65				189

Tabulka 5: Sumarizace rozvah z let 2012-2017 pro společnosti Air Bohemia – PASIVA [Zdroj: materiály Air Bohemia, úprava autor]

Označení	PASIVA	Číslo řádku	Účetní období					
			2012	2013	2014	2015	2016	2017
	PASIVA CELKEM (v celých tisících Kč)	67	**4 616**	**7 606**	**8 524**	**8 357**	**9 360**	**13 846**
A.	***Vlastní kapitál***	68	**-1 172**	**-592**	**-337**	**123**	**522**	**1 876**
A.I.	**Základní kapitál**	69	**32 201**	**32 201**	**32 201**	**32 201**	**32 201**	**1 876**
A.I.1.	Základní kapitál	70	32 201	32 201	32 201	32 201	32 201	32 201
A.I.2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly	71						
A.I.3.	Změny základního kapitálu	72						
A.II.	**Kapitálové fondy**	73	**9**	**9**	**9**	**9**	**9**	9
A.II.1.	Emisní ážio	74						
A.II.2.	Ostatní kapitálové fondy	75	9	9	9		9	9
A.II.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	76						
A.II.4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách spol.	77						
A.II.5.	Rozdíly z přeměn společností	78						
A.III.	**Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku**	79	**336**	**336**	**365**			
A.III.1.	Zákonný rezervní fond/nedělitelný fond	80	336	336	365			
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	81						
A.IV.	**Výsledek hospodaření minulých let**	82	**-32 712**	**-33 718**	**-33 168**	**-32 547**	**-32 087**	**-31 688**
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	83						
A.IV.2.	Neuhrazená ztráta minulých let	84	-32712	-33718	-33168	-32547	-32087	-31 688
A.V.	**Výsledek hospodaření běžného účetního období**	85	**-1 006**	**580**	**256**	**460**	**399**	**1 354**
B.	**Cizí zdroje**	86	**5 669**	**8 165**	**8 619**	**8 170**	**8 836**	**11 365**
B.I.	**Rezervy**	87						
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních předpisů	88						
B.I.2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	89						
B.I.3.	Rezerva na daň z příjmů	90						
B.I.4.	Ostatní rezervy	91						
B.II.	**Dlouhodobé závazky**	92	**3076**	**3116**	**2597**	**1866**	**1055**	**2155**
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	93						
B.II.2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	94						
B.II.3.	Závazky - podstatný vliv	95						
B.II.4.	Závazky ke společníkům, členům družstva	96	3076	3116	2597	1866	1055	1055
B.II.5.	Dlouhodobě přijaté zálohy	97						
B.II.6.	Vydané dluhopisy	98						
B.II.7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	99						

B.II.8.	Dohadné účty pasivní	100						
B.II.9.	Jiné závazky	101						1100
B.II.10.	Odložený daňový závazek	102						
B.III.	**Krátkodobé závazky**	103	**2 593**	**5 049**	**4 810**	**5 402**	**7 781**	**9210**
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	104	1 600	3 537	2 872	3 431	4 752	5465
B.III.2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	105						
B.III.3.	Závazky - podstatný vliv	106						
B.III.4.	Závazky ke společníkům, členům družstva	107						1055
B.III.5.	Závazky k zaměstnancům	108	165	248	531	484	430	650
B.III.6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdrav. poj.	109	92	146	195	211	180	278
B.III.7.	Stát - daňové závazky a dotace	110			-20	16	177	239
B.III.8.	Krátkodobé přijaté zálohy	111	329	541	535	528	1 323	807
B.III.9.	Vydané dluhopisy	112						
B.III.10.	Dohadné účty pasivní	113	180	515	180	588	635	663
B.III.11.	Jiné závazky	114	227	62	517	144	284	82
B.IV.	**Bankovní úvěry a výpomoci**	115			**1212**	**902**		
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	116						
B.IV.2.	Krátkodobé bankovní úvěry	117			1212	902		1026
B.IV.3.	Krátkodobé finanční výpomoci	118						
C.I.	**Časové rozlišení**	119	**119**	**33**	**242**	**64**	**2**	**605**
C.I.1.	Výdaje příštích období	120	119	33	99	64	2	281
C.I.2.	Výnosy příštích období	121			143			324