



ORGANIZÁCIE POSKYTUJÚCE SLUŽBY POZEMNÉHO ODBAVENIA LIETADIEL, CESTUJÚCICH, BATOŽINY A NÁKLADU (GND HDL) A ICH CERTIFIKÁCIA V SR

Katarína Kováčiková
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina

Denis Kontárová
Letové prevádzkové služby
Slovenskej republiky, štátny podnik
Ivanská cesta 93
823 07 Bratislava

Abstract

The aim of this article is to introduce the agenda of aircraft ground handling in terms of current and future legislation basis, where the first chapter of the article focuses on the reasons that led to the need for a new (EU) regulation on ground handling. Following this, the objectives as well as respective parts of the regulation are described. The second chapter examines the current state and development of legislation in the Slovak Republic and worldwide by looking at organizations that are trying to contribute to the issue. By comparing the requirements of the IGOM (IATA) manual and the draft Regulation (EU), differences and variations in the approach to dealing with the issue of ground handling are identified. The output of the work is the procedures and requirements for obtaining a ground handling organization certificate in the Slovak Republic and an assessment of the benefits of the new (EU) ground handling regulation.

Keywords

Ground handling, EASA, Regulation, Certification

1. Úvod

Služba pozemného vybavenia lietadiel, cestujúcich, batožiny a nákladu (ďalej len GH - pozemná obsluha lietadiel) je oblasť letectva, ktorá zahŕňa množstvo rôznych činností vykonávaných v krátkom časovom slede v tesnej blízkosti lietadla viacerými subjektami naraz, predstavujúc tak významný bezpečnostný aspekt. Organizácie poskytujúce služby GH ponúkajú prevádzkovateľom lietadiel širokú škálu služieb v priestoroch letísk aj mimo nich [1].

GH je významnou a v súčasnosti takmer jedinou neregulovanou súčasťou leteckého priemyslu, ktorá je zároveň vystavená vysokej miere konkurencie a komerčného tlaku. K výzve zvýšenia úrovne prevádzkovej bezpečnosti prispievajú mnohé aspekty - nárast množstva pozemných obslužných zariadení používaných pri procesoch GH, kratšie časy pre pozemnú obsluhu (turn-arounds) alebo aj vysoká fluktuácia personálu. Pozemná prevádzka na odbavovacích plochách sa stáva čoraz zložitejšou v dôsledku nárastu objemu leteckej dopravy a rozšírenia počtu poskytovateľov služieb GH, okrem iného aj v dôsledku početných požiadaviek stanovených leteckými prevádzkovateľmi alebo prevádzkovateľmi letísk [1].

Kritický rozmer bezpečnosti činností služieb GH sa prejaví, keď pri poskytovaní týchto služieb dôjde k chybám: tieto chyby môžu viesť k poškodeniu lietadla alebo iného zariadenia na zemi, k zraneniam alebo dokonca k smrti osôb na zemi alebo v extrémnom prípade k nehode lietadla [1].

Vzhľadom na významný vplyv činností pozemnej obsluhy na bezpečnosť letov Európska únia, uznávajú potrebu vytvoriť a udržiavať podmienky pre bezpečnú leteckú dopravu od začiatku procesu až do jeho konca, rozšírila rozsah pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva aj na oblasť činností súvisiacich so službami pozemnej obsluhy lietadiel. Týmto rozšírením rozsahu pôsobnosti základného nariadenia sa

organizácie poskytujúce služby GH formálne uznávajú ako samostatná zainteresovaná strana v oblasti bezpečnosti letectva, ktorá je zahrnutá medzi oblasti letectva dôležité z hľadiska bezpečnosti a regulované na úrovni Európskej únie [1].

2. Problematika pozemnej obsluhy

Pre potreby tohto článku je základným odrazovým dokumentom návrh nariadenia (EÚ) pre pozemnú obsluhu lietadiel, EASA AMC a GM. Toto nariadenie by malo vyjsť do platnosti do konca roka 2024 a zároveň ovplyvní nariadenia Komisie (EÚ) č. 139/2014 (ADR) a nariadenie Komisie (EÚ) č. 2022/1645. Návrh nariadenia je dielom oddelenia leteckej prevádzky Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva [2].

Dôvodov pre vznik nového nariadenia (EÚ) o pozemnej obsluhu lietadiel je viacero, medzi hlavné však patria absencia jednotných a harmonizovaných postupov pre výkon dozoru a tiež potreba vyriešiť nedostatky spojené najmä s kultúrou bezpečnosti a ohlasovaním udalostí v prostredí pozemnej obsluhy lietadiel súvisiacich s bezpečnosťou. Štatistiky hlásení o udalostiach s vplyvom na bezpečnosť zaznamenané v databáze Európskeho centrálného archívu (ECR) Európskej komisie pre všetky oblasti letectva od roku 2015 odhalili viacero faktov, na základe ktorých je možné vidieť nedostatočnú úroveň bezpečnostných požiadaviek kladených na činnosti GH [2].

Predkladaný návrh má niekoľko konkrétnych cieľov:

- vytvoriť rovnaké podmienky pre poskytovanie služieb GH a organizácie, ktoré ich poskytujú na letiskách v rozsahu pôsobnosti základného nariadenia;
- zabezpečiť základ pre bezpečné poskytovanie služieb pozemnej obsluhy lietadiel stanovením harmonizovaných požiadaviek na systém riadenia pre organizácie poskytujúce služby GH vrátane systému riadenia bezpečnosti;

- poskytnúť právny rámec na podporu organizácií poskytujúcich služby GH popri rozvoji a podpore kultúry bezpečnosti;
- umožniť rozvoj účinných rozhraní na zmierňovanie bezpečnostných rizík vyplývajúcich z činností poskytovaných organizáciami GH, prevádzkovateľmi lietadiel a prevádzkovateľmi letísk vrátane výmeny informácií dôležitých z hľadiska bezpečnosti;
- zabezpečiť minimálne normy a požiadavky na odbornú prípravu a výcvik personálu, ktorý bude vykonávať činnosti GH zamerané na udržanie jeho trvalej odbornej spôsobilosti;
- znížiť počet auditov vykonávaných u organizácií GH, ktoré v súčasnosti realizujú najmä prevádzkovatelia lietadiel, dozorné orgány alebo odborné združenia (IATA) v rámci aktuálnych požiadaviek a
- vytvoriť spoločný systém pre príslušné orgány na výkon dohľadu nad organizáciami GH a ich činnosťami (s osobitným dôrazom na tzv. „kooperatívny“ dohľad; tj. dohľad nad organizáciami, ktoré poskytujú služby GH vo viacerých členských štátoch) a do budúcnosti poskytnúť základ pre vytvorenie konceptu dohľadu založeného na princípoch „rizikovosti“ (kedy sa dohľad (audit) plánuje v súvislosti s prioritami vo vzťahu k identifikovaným rizikovým oblastiam a nie „plošne“) [2].

2.1. Legislatívne požiadavky

Vo väčšine členských štátov EASA je v súčasnosti jediným regulačným rámcom pre príslušné orgány na vykonávanie priameho dohľadu nad organizáciami GH smernica 96/67/ES o pozemnej obsluhu uverejnená v roku 1996, ktorá má iný rozsah pôsobnosti - reguluje prístup organizácií GH na trh určitých letísk. Smernica o GH je transponovaná do vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov odlišným spôsobom. V dôsledku toho existujú rôzne orgány zodpovedné za overovanie vykonávania smernice o GH a v niektorých štátoch sa príslušné orgány zodpovedné za dohľad nad bezpečnosťou na tomto monitorovaní alebo overovaní vôbec nepodieľajú. Smernica o GH bola určená na reguláciu prístupu na trh, nie na reguláciu bezpečnosti činností GH, hoci v niektorých členských štátoch sa vnútroštátne právne predpisy transponujúce smernicu o GH do určitej miery vzťahujú na bezpečnosť činností, keďže chýbajú vhodnejšie právne nástroje na dohľad nad bezpečnosťou. Členské štáty využívajú aj ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke a nariadenia (EÚ) č. 139/2014 o letiskách na vykonávanie nepriameho dohľadu nad činnosťami GH prostredníctvom požiadaviek na zmluvné služby, ktoré sa vzťahujú na prevádzkovateľov lietadiel, resp. prevádzkovateľov letísk [2].

2.1.1. ICAO

Vzhľadom na chýbajúcu celoeurópsku legislatívu, na trhu s pozemnou obsluhou pôsobí viacero organizácií, ktoré majú rozdielny dosah na jej fungovanie. Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len ICAO – International Civil Aviation Organization) zodpovedá za stanovenie noriem a pravidiel týkajúcich sa civilného letectva. Má široký medzinárodný dosahom, kedy sú členské štáty ICAO povinné implementovať

dané nariadenia do svojich vnútroštátnych právnych systémov. Hlavné dokumenty ICAO sú normy a odporúčané postupy (SARPS) obsiahnuté v 19 prílohách – Annexoch. Za zmienku stojí, že zatiaľ neexistuje žiadny návrh na zmenu a doplnenie Annexu 19 (*Safety Management*), ktorý by vyžadoval povinnosť zaviesť SMS aj pre poskytovateľov služieb GH. Neexistuje ani návrh, ktorý by od členských štátov vyžadoval, aby GH zahrnuli do svojho programu dohľadu, ale len, aby monitorovali (zahrnutím GH do svojho štátneho bezpečnostného programu) výkonnosť činností GH v ich štátoch v oblasti bezpečnosti. Dohľad nad organizáciami GH teda zostáva v kompetencii jednotlivých štátov [3].

Organizácia ICAO zriadila pracovnú skupinu pre pozemnú obsluhu v rámci panelu pre projektovanie a prevádzku letísk, aby preskúmala otázky bezpečnosti, efektívnosti a štandardizácie súvisiace s pozemnou obsluhou a určila stav a budúce potreby ustanovení ICAO v súvislosti s pozemnou obsluhou na letiskách. Pracovná skupina ICAO vypracovala návrh príručky pre prevádzku GH, ktorý bol koncom roka 2019 uverejnený ako dokument Doc 10121 Ground Handling Manual. Zámerom príručky ICAO Doc 10121 je venovať sa službám pozemnej obsluhy, ktoré tvoria neoddeliteľnú súčasť leteckého systému a priamo prispievajú k bezpečnosti letov a prevádzky letísk. Obsah tejto príručky poskytuje usmernenia pre všetky zainteresované strany zapojené do GH lietadiel, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť prevádzky. Dokument spája prevádzku GH a zásady SMS s cieľom zdôrazniť bezpečnostné zlepšenia v celom systéme pre GHSP, ako aj prevádzkovateľov letísk a letiskových spoločností. Poskytuje tiež usmernenie pre štáty, ktoré im má pomôcť pri začleňovaní GH do ich štátnych bezpečnostných programov [4].

2.1.2. IATA

IATA pôsobí ako sprostredkovateľ a líder v odvetví štandardizácie pozemnej obsluhy. Napriek tomu, že nevykonáva priamu reguláciu, nepublikuje priamo záväzné pravidlá ani neposkytuje služby, jej úsilie prispieva k štandardizovaným a bezpečným postupom pozemnej obsluhy v celom leteckom priemysle, k zlepšeniu efektívnosti a kvality služieb pozemnej obsluhy pre letecké spoločnosti a cestujúcich a udržateľnejšej budúcnosti pre prevádzku pozemnej obsluhy. Bez ohľadu na to, že pravidlá, ktoré vydáva, nie sú plošne aplikované ani právne záväzné na úrovni zákona, leteckí dopravcovia, ktorí sú jej, členom ich uplatňujú. Aj vzhľadom na počet členov v organizácii v súčasnosti na trhu s pozemnou obsluhou neexistuje subjekt, ktorý by mal väčší dosah ako IATA [5].

V prvom rade IATA vypracováva normy a osvedčené postupy, ktoré následne poskytuje subjektom po celom svete. Globálne normy a ich dôsledné uplatňovanie sú základom bezpečnej a efektívnej pozemnej prevádzky. IATA kontinuálne vyzýva odvetvie pozemnej obsluhy, aby urýchlilo celosvetové prijatie Príručky pozemnej prevádzky IATA (ďalej len IGOM - IATA Ground Operations Manual) s cieľom zabezpečiť celosvetovú prevádzkovú konzistenciu a bezpečnosť. IATA tiež vyzýva vlády, aby vo svojich regulačných rámcoch pre dohľad uznali bezpečnostný audit IATA pre pozemnú prevádzku (ďalej len ISAGO – IATA Safety Audit for Ground Operations). To prinesie významné výhody vrátane harmonizácie osvedčených postupov, zavedenia systému riadenia bezpečnosti (SMS) zo strany prevádzkovateľov pozemnej obsluhy a zníženia počtu

duplicitných auditov. Rozvoj dlhodobých stratégií a investícií je kľúčom k udržateľnej pozemnej prevádzke [6].

2.1.3. *Legislatíva Slovenskej republiky*

Na Slovensku neexistujú osobitné právne predpisy upravujúce služby pozemnej obsluhy. Súčasný stav legislatívy na Slovensku upravuje Smernica rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe na trh služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva. Tato smernica bola transponovaná do slovenského právneho poriadku ale nezaobrá sa prevádzkovo-organizačnými aspektami organizácií poskytujúcich služby GH, na ktoré sa v článku sústredíme [7]

Zákon č. 143/1998 Z.z., známy aj ako letecký zákon, je základný právny predpis, ktorý upravuje leteckú činnosť na Slovensku. Jeho cieľom je zabezpečiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť leteckej prevádzky, ako aj ochranu životného prostredia a práva cestujúcich. Čo sa týka prepojenia tohto zákona a pozemnej obsluhy lietadiel, zákon v § 32 o prevádzkovaní letísk a leteckých pozemných zariadení uvádza, že držiteľ povolenia na prevádzkovanie letiska je oprávnený poskytovať služby na vybavenie cestujúcich a nákladu a pozemnú obsluhu lietadiel. Ďalej aj v § 37, ktorý pojednáva o licenciách tuzemských leteckých dopravcov stanovuje, že držiteľ licencie je oprávnený okrem iného poskytovať služby na vybavenie cestujúcich a nákladu a pozemnú obsluhu lietadiel. V leteckom zákone je poskytovanie služieb na vybavenie cestujúcich a nákladu a pozemnú obsluhu lietadiel vymedzené ako iné podnikanie v civilnom letectve, pokiaľ nie je poskytované držiteľom povolenia na prevádzkovanie letiska a držiteľom licencie na vykonávanie leteckej dopravy. Hlbšie sa zákon problematikou poskytovanie GH nezaobrá [8].

Desiata časť leteckého zákona pojednáva o štátnej správe v civilnom letectve. Orgánmi štátnej správy na Slovensku sú Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a Dopravný úrad. Dopravný úrad v súčasnej dobe vykonáva štátny odborný dozor organizácií poskytujúcich služby GH, ktoré sú radené ako iné podnikanie v civilnom letectve v súlade s leteckým zákonom [8].

V súčasnej dobe všetky medzinárodné letiská na Slovensku sami ponúkajú a vykonávajú služby pozemnej obsluhy lietadiel, a teda audity (dohľad) u nich vykonáva Dopravný úrad. Tento fakt je prepojený na smernicu 96/67/ES - hlavným dôvodom je, že ani jedno z 3 slovenských letísk, ktoré majú pravidelnú leteckú dopravu, nedosahuje ročne viac ako 2 milióny cestujúcich na linkách komerčnej leteckej dopravy alebo 50 000 ton nákladu. Spomínanými letiskami sú letisko Bratislava, Poprad-Tatry a Košice [7].

Na najväčšom slovenskom letisku v Bratislave pôsobí 8 leteckých spoločností, ktoré obsluhujú pravidelné letecké spojenia. Týmito spoločnosťami sú Ryanair, Wizz Air, Pegasus Airlines, Air Cairo, Air Montenegro, Aegean Airlines, Corendon Airlines a Smartwings. Podľa oficiálneho zoznamu leteckých spoločností, ktoré sú aktuálnymi členmi IATA, je členmi 6 z týchto spoločností. Výnimkou sú Wizz Air a letecká spoločnosť s najväčším počtom leteckých spojení z bratislavského letiska – Ryanair. Vyplýva z toho, že 75% leteckých spoločností s pravidelnými letmi z letiska Bratislava sa riadi nariadeniami IATA a sú auditované podľa certifikátu ISAGO, čomu sú na letisku prispôbené aj prevádzkové postupy. Do akej miery teda

ovplyvní tieto zaužívané postupy príchod nového nariadenia z dielne EASA? [9][10]

3. **Porovnanie požiadaviek na výkon činností GND HDL**

V Príručke pozemnej prevádzky IATA (IGOM) sú uvedené požiadavky na vykonávanie činností súvisiacich s pozemnou obsluhou. Tieto požiadavky zahŕňajú vymedzenie noriem pozemnej obsluhy pre letecké spoločnosti a poskytovateľov pozemných služieb s cieľom zabezpečiť bezpečné, účinné a efektívne vykonávanie činností pozemnej obsluhy. V IGOM sa stanovujú minimálne normy určené leteckým priemyslom na zníženie nákladov a prevádzkovej zložitosti, požiadaviek na odbornú prípravu, zranení a škôd spôsobených na zemi. Slúži ako referenčný nástroj pre audity ISAGO a poskytuje rámec na dodržiavanie priemyselných noriem a osvedčených postupov v oblasti služieb pozemnej obsluhy [11][12].

EASA navrhla celoeurópske predpisy pre prevádzku pozemnej obsluhy, kde je cieľom navrhovaných predpisov zvýšiť bezpečnosť, kybernetickú ochranu a konzistentnosť činností pozemnej obsluhy na letiskách EÚ. Navrhovanými nariadeniami sa zavedie štruktúrovanejší proces dohľadu nad organizáciami pozemnej obsluhy prostredníctvom príslušných orgánov, čím sa zníži potreba viacnásobných auditov a umožní sa efektívnejšie pridelovanie zdrojov. Kľúčové aspekty navrhovaných nariadení zahŕňajú požiadavky, aby organizácie dodržiavali normy EÚ prostredníctvom uplatňovania prevádzkových postupov, odvetvových noriem a osvedčených postupov. To zahŕňa systém riadenia, kultúru bezpečnosti, odbornú prípravu zamestnancov, programy údržby zariadení pozemnej obsluhy a dôsledné podávanie správ a riešenie bezpečnostných problémov [13][14].

Súčasťou nariadenia budú aj tzv. GM a AMC, ktoré majú ešte viac upresniť a pomôcť s výkladom požiadaviek a uľahčiť tak ich implementáciu. Usmerňovacie materiály (GM) v letectve zohrávajú kľúčovú úlohu pri poskytovaní praktických rád, odporúčaní a osvedčených postupov, ktoré pomáhajú zainteresovaným stranám v odvetví pri dosahovaní súladu a dodržiavaní bezpečnostných noriem. Tieto materiály sú základnými odkazmi pre jednotlivcov a organizácie pôsobiace v leteckom priemysle a ponúkajú podrobné informácie o vykonávaní predpisov a noriem stanovených regulačnými orgánmi. Prijateľné spôsoby dosiahnutia zhody (AMC) v letectve sú nezáväzná stanoviská, ktoré vydávajú regulačné agentúry s cieľom definovať spôsoby, ako môžu subjekty dosiahnuť súlad so základnými požiadavkami. Tieto prostriedky poskytujú usmernenie, ako splniť regulačné normy a zabezpečiť bezpečnosť leteckej prevádzky. Nie sú povinné, ale slúžia subjektom ako cenné nástroje na zosúladienie ich činností s regulačnými normami a na zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti a dodržiavania predpisov v leteckom priemysle. Vo všeobecnosti platí úzus, že ak sa organizácia bude riadiť postupmi uvedenými v GM/AMC, bude toto považované za splnenie príslušnej požiadavky nariadenia. Cieľom je vytvorenie unifikovanej schémy požiadaviek pre systém organizácie a systém riadenia daných spoločností, či už sa jedná o prevádzkovateľov letísk, prevádzkovateľov lietadiel alebo poskytovateľov navigačných služieb. EASA sa navrhovaným nariadením nesnaží priniesť nové požiadavky a postupy ako GH vykonávať. Aj naďalej by sa malo spoliehať na pokračujúce používanie priemyselných noriem a osvedčených postupov z dielne IATA. EASA pri vytváraní návrhu nariadenia pracovala práve so zdrojmi ako je IGOM, AHM, s výročnou bezpečnostnou

správou IATA ale aj postupmi certifikácie ISAGO. Takisto EASA konzultovala s IATA ako združením prevádzkovateľov lietadiel. V tejto kapitole bude dôležité zistiť, ako sa navrhované prepisy odchyľujú od predpisov, ktoré sa nachádzajú v príručke IGOM [15].

Vybranými aktivitami, ktorých požiadavky sa budú porovnávať a zároveň sú súčasťou pozemnej obsluhy lietadiel, sú plnenie a vypúšťanie lietadla palivom a odlet lietadla (aircraft departure).

3.1. Porovnanie požiadaviek na plnenie a vypúšťanie lietadla palivom od IATA a EASA

V príručke IGOM tieto požiadavky vieme nájsť v kapitole 3, ktorá sa vo všeobecnosti zaoberá bezpečnosťou lietadiel a ich obsluhou. V návrhu nariadenia sa problematika rieši v prílohe IV o prevádzkových požiadavkách na služby pozemnej obsluhy (GH.OPS). V podčasti o odbavovaní lietadla je vedená ako GH.OPS.315 [16][17].

Kapitola zaoberajúca sa plnením a vypúšťaním paliva sa v príručke IGOM začína vysvetlením pojmu bezpečnostnej zóny pri plnení, náskrom príkladu týchto zón pre vrťulové aj prúdové lietadlo, pre lepšie pochopenie personálom a popisom, čomu by sa personál mal vyhnúť a nevykonávať, aby nebola ohrozená bezpečnosť. Ďalšia podkapitola popisuje postup v prípade, že príde k úniku paliva a následne rieši, ako postupovať pri plnení alebo vyprázdňovaní lietadla, ak sú na palube pasažieri. Konkrétne postupy sú popísané stručne a jasne, aby neprišlo k nedorozumeniu z hľadiska ich nepochopenia [16].

GH.OPS.315 o plnení a vyprázdňovaní paliva v lietadle na začiatku popisuje kto môže túto aktivitu vykonávať, za čo je poskytovateľ zodpovedný a aké požiadavky musí dodržiavať, aby bola zachovaná bezpečnosť. Prijateľné spôsoby preukázania zhody (AMC) následne popisujú spoločné postupy subjektov prítomných pri GH na zabezpečovanie znižovania rizík spojených s plnením a vyprázdňovaním, aká by mala byť komunikácia a interakcia medzi nimi a spomenuté je aj plnenie a vyprázdňovanie lietadla s pasažiermi na palube. Ďalšie AMC rozoberá úlohy a výcvik vedúceho plnenia. Usmerňovacie materiály hovoria o odporúčaných pokynoch pri plnení a vyprázdňovaní lietadla – podľa akých ďalších dokumentov alebo noriem a pokynov sa môže postupovať a ako by sa mali tieto postupy zosúladiť medzi všetkými zainteresovanými subjektami. Na konci sa ešte hovorí o rozhraní povinností medzi organizáciou GH, prevádzkovateľom lietadla a prevádzkovateľom letiska [17][18].

Ako možno vidieť, požiadavky, s ktorými prichádza EASA, sú rozsiahlejšie než to, čo vieme k plneniu/vyprázdňovaniu nájsť v príručke IGOM. Zatiaľ čo IGOM popisuje presný postup ako v daných situáciách postupovať, EASA prináša dodatočné usmernenia. Podobnosti sa dajú nájsť v časti, kde je popisované plnenie/vyprázdňovanie paliva s pasažiermi na palube - obe zdôrazňujú potrebu voľného priechodu v prípade núdze. Na konci tejto podkapitoly v IGOM je v krátkosti spomenuté odvolanie sa na prevádzkové postupy leteckej spoločnosti týkajúce sa plnenia, ako aj miestne letiskové a regulačné požiadavky. EASA sa tomuto venuje viac v jednom z GM, kde hovorí o tom, ako je prevádzkovateľ lietadla povinný poskytnúť svoje postupy organizácii GH, ktorá bude vykonávať plnenie/vyprázdňovanie a ako je prevádzkovateľ letiska zodpovedný za stanovenie postupov a zabezpečenie ich

dodržiavania. Opäť je vidieť, ako bol tento priemyselný štandard zobrať a širšie rozvinutý, aby sa zabezpečila vyššia miera bezpečnosti [16][17][18].

3.2. Porovnanie požiadaviek IATA a EASA pri odlete lietadla

IGOM pojednáva o odlete lietadla v štvrtej kapitole, ktorá sa už netýka bezpečnosti na rampe ale *turn-around* aktivít lietadla. Kapitola má 9 podkapitol, kde odlet lietadla je šiestou v poradí (4.6). V návrhu nariadenia EÚ sa odlet lietadla rozoberá v prílohe IV, podčasti 4 – *turn-around* lietadla. Odlet lietadla nesie označenie GH.OPS.435 [16][17].

Pri porovnávaní požiadaviek pri odlete lietadla je možné si všimnúť viacero podobností, a teda je vidieť, kde EASA takmer doslova prebrala priemyselný štandard od IATA. V prvej časti AMC od EASA popisuje ako zmierniť bezpečnostné riziká pri činnostiach pred odletom a tieto činnosti kopírujú postup, ktorý popisuje IATA v príručke IGOM. Ďalšie činnosti spojené s odletom lietadla, ktoré sú vymenované v danom AMC sú taktiež v skratke preklopené z IGOM [16][17][18].

Čo sa týka navrhovaného GM (Informovanosť o iných organizáciách zapojených do činností spojených s odletom lietadla), dá sa z neho pochopiť dôraz na stanovenie rozhraní medzi rôznymi organizáciami zapojenými do činností súvisiacich s odletom lietadla, čo je práve doména, ktorej sa EASA venuje postupne v celom návrhu nariadenia. Na druhej strane sa v príručke IGOM spomína len komunikácia s letovou posádkou, príručka teda nerieši výmenu informácií s inými stranami, ktoré sú zainteresované do daných činností [16][17][18].

Ak si porovnáme, akým spôsobom EASA postupovala pri vytváraní požiadaviek na plnenie/vyprázdňovanie lietadiel, a ako postupovala pri činnostiach súvisiacich s odletom lietadiel, môžeme vidieť pomerne veľký rozdiel. Zatiaľ čo pri plnení/vyprázdňovaní vytvárala dodatočné usmernenia, aby sa zabezpečila vyššia úroveň bezpečnosti, pri odlete lietadla len stručne popisuje vykonávané činnosti. Je teda jasne viditeľné užšie prepojenie s príručkou IGOM a prijatie požiadaviek IATA ako priemyselného štandardu, ktorý sa bude aj naďalej uplatňovať [16][17][18].

4. Metodika a metódy skúmania

Prvým cieľom článku je oboznámiť čitateľa s problematikou pozemnej obsluhy a dôvodom potreby navrhovania nariadenia (EÚ) o pozemnej obsluhu. Druhým cieľom je analýza súčasnej legislatívy vo svete a na SR s cieľom uceliť obraz na danú problematiku. Ďalším stanoveným cieľom je zhrnúť a doplniť postupy a požiadavky pre získanie osvedčenia organizáciami GH v SR. Hlavnými zdrojmi článku sú navrhované nariadenia (EÚ) o pozemnej obsluhu, stanovisko EASA (Opinion No 01/2024), príručka IGOM od IATA a ďalšie relevantné internetové zdroje zaoberajúce sa oblasťou pozemnej obsluhy.

5. Postupy a požiadavky pre získanie osvedčenia organizácie GND HDL v SR

Pre získanie osvedčenia na výkon činností GH v súlade s nariadením EU musí príslušný subjekt predložiť vyplnené vyhlásenie a dokumenty tak, ako sú uvedené v ORGH.GEN.105, prostredníctvom ktorých doloží plnenie požiadaviek (a spôsobu

ich plnenia) uvedených v jednotlivých prílohách nariadenia. Organizácia GH je zodpovedá za bezpečné poskytovanie služieb v súlade s viacerými požiadavkami. Požiadavky musia byť v súlade s nariadením po jeho publikácii, s nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktami, v súlade s vyhlásením danej organizácie, v súlade s požiadavkami a postupmi pre miestnu prevádzku, ktoré sú obsiahnuté v letiskovej príručke a v neposlednom rade v súlade s prevádzkovými pokynmi a postupmi prevádzkovateľa lietadla, ktorému poskytuje služby GH [19].

Organizácia GH si musí vypracovať *príručku pozemnej prevádzky* (GOM) a vykonávať svoju činnosť v súlade s ňou. Organizácia poskytujúca služby GH už má prevádzkovú príručku podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012 alebo letiskovú príručku podľa nariadenia (EÚ) č. 139/2014 ako súčasť svojho systému riadenia, potom stačí, aby svoju príručku zmenila a doplnila o prvky špecifické pre GH. Nové nariadenie teda od subjektov, ktoré už na trhu pôsobia, neočakáva vypracovanie všetkých postupov od nuly ale len doplnenie fungujúcich postupov novými alebo dodatočnými [19].

Organizácia GH musí vypracovať a zaviesť *systém riadenia*, ktorý je škálovateľný podľa typu činností, veľkosti organizácie a prevádzkového kontextu, aby riadila bezpečnostné riziká, usilovala sa o neustále zlepšovanie tohto systému a zabezpečila podporu kultúry bezpečnosti v rámci svojej organizácie. Súčasťou požiadaviek je aj vypracovávanie výročných správ o činnosti, ktoré majú pomôcť dozornému orgánu pri posudzovaní výkonnosti organizácie a tým k predĺženiu cyklu dohľadu [19].

Organizácia GH predloží príslušnému orgánu riadne vyplnené vyhlásenie vrátane prílohy pre každé letisko, na ktorom poskytuje služby. Príslušnému orgánu predloží dokumenty GOM a zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody používaných pri GH, pokiaľ možno v elektronickej podobe, v lehote spoločne dohodnutej s príslušným orgánom po predložení vyhlásenia a všetky aktualizácie v dostatočnom predstihu pred inšpekciou dohľadu alebo auditom príslušného orgánu. Zámerom vyhlásenia je, aby organizácia GH potvrdila svoje povinnosti vyplývajúce z platných bezpečnostných predpisov a že je držiteľom všetkých potrebných povolení, ktoré môžu vyžadovať miestne alebo vnútroštátne orgány na dodržiavanie iných platných požiadaviek, informovala príslušný orgán o existencii organizácie GH a umožnila príslušnému orgánu plniť jeho povinnosti v oblasti dohľadu [19].

Organizácia GH musí vytvoriť systém dokumentov a záznamov ako súčasť svojho systému riadenia. Organizácia GH zabezpečí, aby boli všetky dokumenty a záznamy prístupné zamestnancom, ktorí ich potrebujú na služobné účely alebo pre orgány, kedykoľvek je to potrebné. Organizácia GH musí zabezpečiť, aby boli zamestnanci pred vykonávaním pridelených úloh riadne vyškolení a preukázali svoju spôsobilosť v konkrétnych povinnostiach. Organizácia GH musí mať ako súčasť svojho systému riadenia postup, ktorým zabezpečí, aby pozemné obslužné zariadenia (GSE) používané na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy. Organizácia GH v rámci svojho systému riadenia musí vypracovať a vykonávať program údržby s cieľom udržiavať systémy a vybavenie potrebné na poskytovanie služieb GH v takom prevádzkovom stave, ktorý neohrozuje bezpečnosť osôb, lietadiel a iných vozidiel alebo vybavenia, pravidelnosť a efektívnosť prevádzky [19].

Organizácia GH môže začať prevádzku na letisku, ak oznámila svoju činnosť príslušnému orgánu, informovala prevádzkovateľa letiska o svojom zámere začať poskytovať služby na tomto letisku a uzavrela s týmto prevádzkovateľom letiska formálnu dohodu v súlade s nariadením (EÚ) 139/2014. Súčasťou nariadenia (EÚ) bude aj vzor vyhlásenia, ktoré potrebné predložiť dozornému orgánu. Zjednodušene, po splnení všetkých požiadaviek a zavedení príslušných postupov vykoná organizácii GH dozorný orgán certifikačný audit, na ktorom vyhodnotí splnenie požiadaviek o udelí osvedčenie [19].

5.1. Príprava na prijatie navrhovaného nariadenia v SR

S cieľom zistiť súčasný stav prípravy na prijatie nového nariadenia z dielne EASA sme kontaktovali divíziu civilného letectva Dopravného úradu SR. Podľa nového nariadenia by mal Dopravný úrad pôsobiť ako príslušný orgán zodpovedný za dohľad nad organizáciami poskytujúcimi služby GH na slovenských letiskách, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2018/1139 a za prijímanie deklarácií od týchto organizácií. Dopravnému úradu bol prostredníctvom e-mailovej komunikácie zaslaný dotaz, ktorý obsahoval dve otázky:

- Ako pristupuje slovenský dozorný orgán ku prechodnému obdobiu (*transition period*), ktorá by mala byť 3 roky, prípadne 5 rokov od účinnosti tohto nariadenia, kedy bude prvýkrát auditovať organizácie poskytujúce GH. Bude dozorný orgán využívať maximum tohto času alebo je už prípadne plán auditov, ktoré budú vykonávané?
- Ako sa bude slovenský dozorný úrad stavať k akceptácii GH organizácie, ktorá už bude auditovaná podľa certifikátu ISAGO vzhľadom na fakt, že EASA *rules* budú vychádzať z *industry standards*, ktoré stoja na základe od IATA.

V dotaze sme nežiadali finálne stanovisko, cieľom bolo sa informovať, či v súčasnej dobe už prebiehajú jednania ohľadom pripravovaného nariadenia.

Odpoveď od Dopravného úradu: „Dopravný úrad v súčasnej dobe vykonáva štátny odborný dozor organizácií vykonávajúce pozemnú obsluhu lietadiel tzv. iné podnikanie v civilnom letectve v súlade s kompetenciami a ustanoveniami § 45 a § 49 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Nakoľko však nové nariadenie Komisie pre pozemnú obsluhu lietadiel nebolo ešte oficiálne uverejnené v Európskom úradnom vestníku (bol len vy publikovaný Opinion No 01/2024) Dopravný úrad je len v prípravnej fáze a to nastavením národnej legislatívy (zmena leteckého zákona a príslušných právnych predpisov) až po zmene/aktualizácii národnej legislatívy bude Dopravný úrad nastavovať ostatné procesy ako aj proces auditovania GH organizácií v súlade snovým nariadením. V novom nariadení pre GH organizácie je jasne uvedené dokedy a ako formou majú GH organizácie predkladať tzv. Vyhlásenia (*Declaration*) a príslušné dokumenty ako aj dokedy dozorný orgán má vykonať audit u daných organizácií. Zároveň by som Vás chcela informovať, že Dopravný úrad nebude suplovať IATA pri certifikácii GH organizácii podľa ISAGO aj napriek tomu, že nové GH nariadenie vychádza ako uvádzate: z *industry standards*, ktoré stoja na základe od IATA.“

Z odpovede od Dopravného úradu vyplýva, že v súčasnej dobe nie je pozornosť zameraná na prípravu prijatia navrhovaného

nariadenia. Dá sa predpokladať, že po jeho prijatí Dopravný úrad bude krok po kroku postupovať podľa nariadenia, keďže bude záväzné.

6. Záver

Nové navrhované nariadenie (EÚ) o pozemnej doprave so sebou prináša množstvo zmien. Pri používaní priemyselných noriem a osvedčených postupov na dosiahnutie súladu s nariadením by organizácia mala zabezpečiť, aby spĺňali kritériá bezpečnosti a kvality. Organizácia GH by mala identifikovať a zdokumentovať odchýlky od použitých odvetvových noriem. Ak sa to považuje za relevantné, mala by vypracovať posúdenie bezpečnostných rizík týchto odchýlok. Používanie priemyselných noriem a interných kontrol dodržiavania predpisov - organizácia GH by mala uplatňovať svoju funkciu monitorovania súladu s cieľom zabezpečiť nepretržité dodržiavanie tohto nariadenia pri používaní odvetvových noriem a osvedčených postupov na dodržiavanie nariadenia. Pri používaní poskytovateľa služieb tretej strany na overenie súladu s odvetvovými normami by si organizácia GH mala naďalej uvedomovať, že súlad s odvetvovými normami a osvedčenými postupmi preukázaný prostredníctvom odvetvových auditov tretej strany automaticky nezaručuje súlad s vykonávacími predpismi [19].

Situácia teda pôsobí tak, že zatiaľ čo bude certifikácia od EASA povinná na základe nariadenia, ktoré by malo vyjsť do platnosti do konca roka 2024, certifikát ISAGO bude aj naďalej dôkazom používania postupov a noriem, ktoré sú preukázateľne osvedčené. Dozornému orgánu, ktorý bude poverený certifikovať organizácie GH v krajine svojho pôsobenia, by mohlo zjednodušiť rozhodovanie o udelení osvedčenia aj fakt, že ak organizácia dlhodobo dokáže spĺňať požiadavky IATA, je to predpokladom na riadne spĺňanie požiadaviek od EASA. Aj keď sa v prípade Slovenska Dopravný úrad vyjadril, že nebude suplovať IATA pri certifikácii organizácie GH podľa ISAGO (čo sa koniec koncov od neho ani neočakáva), mohol by tento certifikát brať do úvahy aspoň z vyššie uvedeného pohľadu.

Nakoniec bolo nutné zhrnúť postupy a požiadavky, ktoré bude musieť organizácia poskytujúca služby GH splniť, aby mohla byť certifikovaná podľa nového nariadenia (EÚ). Požiadavky ako predloženie vyhlásenia príslušnému orgánu, požiadavky na riadenie, výcvik personálu, dokumentácia a pod. sa budú týkať plošne všetkých organizácií v Európskej únii. Je teda len otázkou času, kedy sa ukáže, či sa na základe nového nariadenia zlepšila bezpečnosť pri vykonávaní činností spojených s pozemnou obsluhou, keďže práve to je jedným z hlavných dôvodov prípravy nového nariadenia.

Referencie

- [1] European Union Aviation Safety Agency (2024). Annex to EASA Opinion No 01/2024. Online. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/139245/en>. [citované 2024-02-27]
- [2] European Union Aviation Safety Agency (2024). Opinion No 01/2024. Online. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/139247/en>. [citované 2024-02-27]
- [3] European Union Aviation Safety Agency (2024). Notice of Proposed Amendment 2023-106. Online. Dostupné na:

<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/139240/en>. [citované 2024-04-05]

- [4] International Civil Aviation Organization (2019). Doc 10121 Manual on Ground Handling. First Edition. Published under the authority of Secretary General. ISBN 978-92-9258-821-2. [citované 2024-04-11]
- [5] International Air Transport Association (2024). Airlines. Online. Dostupné na: <https://www.iata.org/en/youandiata/airlines/>. [citované 2024-04-17]
- [6] International Air Transport Association (2024). Ground Operations. Online. Dostupné na: <https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/ground-operations/>. [citované 2024-04-11]
- [7] Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách spoločenstva
- [8] Zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [9] BTS AERO (2024). Letecké spoločnosti. Online. Dostupné na: <https://www.bts.aero/lety/letecke-spolocnosti/>. [citované 2024-04-17]
- [10] International Air Transport Association (2024). Airline list. Online. Dostupné na: <https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/>. [citované 2024-04-17]
- [11] International Air Transport Association (2024). IATA Ground Operations Manual (IGOM). Online. Dostupné na: <https://www.iata.org/en/publications/store/iata-ground-operations-manual/>. [citované 2024-03-22]
- [12] International Air Transport Association (2024). IGOM Implementation and Standardized Procedures. Online. Dostupné na: <https://www.iata.org/en/training/courses/igom-implementation-standardization/tapp41/en/>. [citované 2024-03-22]
- [13] Airways Mag (2024). EASA EU Wide Regulation for Safer Ground Handling. Online. Dostupné na: <https://www.airwaysmag.com/easa-eu-wide-regulation-safer-ground-handling>. [citované 2024-03-22]
- [14] Regional Gateway (2024). EASA's EU-wide ground handling regulation to increase safety and security. Online. Dostupné na: <https://www.regionalgateway.net/easas-eu-wide-ground-handling-regulation-to-increase-safety-and-security/>. [citované 2024-03-22]
- [15] European Union Aviation Safety Agency (2024). Acceptable Means of Compliance and Guidance Materials. Online. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials>. [citované 2024-03-22]
- [16] International Air Transport Association (2023). IATA Ground Operations Manual. Edition 12. [citované 2024-03-22]

- [17] European Union Aviation Safety Agency (2024). ANNEX 1 to NPA 2023-106. Online. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/139235/en>. [citované 2024-02-10]
- [18] European Union Aviation Safety Agency (2024). Draft AMC and GM to the Regulation. Online. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/139255/en>. [citované 2024-02-10]
- [19] European Union Aviation Safety Agency (2024). ANNEX 1 to NPA 2023-106. Online. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/139235/en>. [citované 2024-02-10]