UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách http://easa.europa.eu.

Datum aktualizace tohoto dokumentu: 15. 6. 2026

Rozhodnutí výkonného ředitele

2025/006/R

ze dne 7. července 2025

kterým se vydává následující:

1. vydání Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k příloze (Část ARGH) prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23

„AMC a GM k Části ARGH – 1. vydání“

— – —

„Pozemní odbavení – požadavky na úřady“

VÝKONNÝ ŘEDITEL AGENTURY EVROPSKÉ UNIE PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ (EASA),

s ohledem na nařízení (EU) 2018/1139[1], a zejména na čl. 76 odst. 3 a čl. 104 odst. 3 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Přijatelné způsoby průkazu (AMC) jsou nezávazné normy vydané agenturou EASA, které osoby a organizace používají k prokázání souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

(2) Poradenský materiál (GM) je nezávazný materiál vydaný agenturou EASA, který pomáhá objasnit význam aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů a který se používá na podporu výkladu nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

(3) Agentura EASA je povinna, v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139, reflektovat na stav techniky a osvědčené postupy v oblasti letectví, přičemž bere v úvahu celosvětové zkušenosti v letectví a vědecký a technický pokrok v příslušných oblastech.

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.08.2018, s. 1) (http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

(4) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/23[2] stanovuje požadavky na příslušné úřady, pokud jde o dozor nad službami pozemního odbavení a organizacemi, které je poskytují na letištích, na něž se vztahují smlouvy Evropské unie.

V této souvislosti agentura EASA shledala potřebu vydat nový soubor AMC a GM pro usnadnění implementace prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23.

(5) Agentura EASA v souladu s čl. 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 6 postupu EASA pro předpisovou činnost[3] v roce 2022 v širokém rozsahu konzultovala obsah tohoto rozhodnutí se zúčastněnými stranami a připravila AMC a GM s přihlédnutím k připomínkám obdrženým v rámci konzultace[4].

(6) Agentura EASA v souladu s čl. 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 6 postupu EASA pro předpisovou činnost konzultovala v roce 2023 obsah tohoto rozhodnutí se svými poradními orgány a zvážila obdržené připomínky,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

AMC a GM k příloze (Část ARGH) prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23 se tímto stanovují v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem následujícím po dni jeho zveřejnění v *Úřední publikaci* agentury EASA.

Použije se od 27. března 2028.

V Kolíně nad Rýnem dne 7. července 2025

Za Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví

Výkonný ředitel

Florian GUILLERMET

---

[2] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/23 ze dne 19. prosince 2024, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, pokud jde o požadavky na dozor nad službami pozemního odbavení a organizacemi, které je poskytují (Úř. věst. L, 2025/23, 07.03.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/23/oj).

[3] Agentura EASA je povinna dodržovat strukturovaný proces tvorby předpisů, jak vyžaduje čl. 115 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139. Tento proces byl přijat správní radou agentury EASA a označuje se jako „postup pro předpisovou činnost“. Viz rozhodnutí správní rady č. 01-2022 ze dne 2. května 2022 o postupu, který má agentura EASA uplatňovat při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a dalších podrobných specifikací, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“), a kterým se zrušuje rozhodnutí správní rady č. 18-2015 (EASA MB Decision No 01-2022 on the Rulemaking Procedure, repealing MB Decision 18-2015 (by written procedure) | EASA (europa.eu)).

[4] Dokumenty o vypořádání připomínek (CRD) Comment Response Documents | EASA (europa.eu).

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k příloze (Část ARGH) k prováděcímu nařízení Komise (EU) 2025/23

1. vydání

7. července 2025[1]

[1] Datum vstupu tohoto vydání v platnost viz rozhodnutí výkonného ředitele 2025/006/R v Úřední publikaci agentury EASA.

OBSAH

AMC A GM K PŘÍLOZE (ČÁST ARGH) K PROVÁDĚCÍMU NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/23 5

Hlava GEN – OBECNÉ POŽADAVKY 5

AMC1 ARGH.GEN.100 Příslušný úřad 5

PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ODPOVĚDNÝ ZA PŘIJETÍ PROHLÁŠENÍ 5

GM1 ARGH.GEN.115 Dokumentace dozoru 5

DOSTUPNOST DOKUMENTACE 5

AMC1 ARGH.GEN.120 Způsoby průkazu 5

ALTERNATIVNÍ ZPŮSOBY PRŮKAZU (ALTMOC) 5

AMC1 ARGH.GEN.125(b) Informace, které mají být poskytnuty Agentuře 6

VÝMĚNA INFORMACÍ VÝZNAMNÝCH Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI S AGENTUROU 6

GM1 ARGH.GEN.125(b) Informace, které mají být poskytnuty Agentuře 6

VÝZNAM POJMU „INFORMACE VÝZNAMNÉ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI VYCHÁZEJÍCÍ Z HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ“ 6

GM2 ARGH.GEN.125(b) Informace, které mají být poskytnuty Agentuře 6

DOPORUČENÝ OBSAH PRO ZÁVĚREČNÉ BEZPEČNOSTNÍ ANALÝZY 6

AMC1 ARGH.GEN.135(e) Okamžitá reakce na bezpečnostní problém 7

INFORMACE PRO DOTČENÉ PROVOZOVATELE LETADEL 7

Hlava MGM – SYSTÉM ŘÍZENÍ 8

AMC1 ARGH.MGM.200 Systém řízení 8

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA 8

GM1 ARGH.MGM.200 Systém řízení 8

ORGANIZACE A OBECNÁ POLITIKA 8

AMC1 ARGH.MGM.200(a)(1) Systém řízení 9

ZDOKUMENTOVANÉ POLITIKY A POSTUPY 9

AMC2 ARGH.MGM.200(a)(1) Systém řízení 9

OBSAH POSTUPŮ 9

GM1 ARGH.MGM.200(a)(1) Systém řízení 10

INFORMACE ROZLOŽENÉ DO VÍCE DOKUMENTŮ 10

GM1 ARGH.MGM.200(a)(2) Systém řízení 10

DOSTATEČNÉ MNOŽSTVÍ PERSONÁLU 10

GM1 ARGH.MGM.200(a)(3) Systém řízení 12

ZAŘÍZENÍ A KANCELÁŘSKÉ PROSTORY 12

AMC1 ARGH.MGM.200(a)(4) Systém řízení 12

PROCES SLEDOVÁNÍ SOULADU 12

AMC1 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 12

PŘEDPOKLADY PRO INSPEKTORY POZEMNÍHO ODBAVENÍ 12

AMC2 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 12

PROGRAM VÝCVIKU 12

POSKYTOVÁNÍ VÝCVIKU 13

AMC3 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 13

ZÁKLADNÍ (VSTUPNÍ) VÝCVIK PRO INSPEKTORY ÚŘADU 13

OBSAH ZÁKLADNÍHO (VSTUPNÍHO) VÝCVIKU PRO INSPEKTORY ÚŘADU 14

AMC4 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 15

PROVOZNÍ VÝCVIK (OJT) PRO KVALIFIKACI INSPEKTORA 15

AMC5 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 16

KVALIFIKACE INSPEKTORŮ PO ÚSPĚŠNÉM DOKONČENÍ VSTUPNÍHO VÝCVIKU 16

AMC6 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 16

TRVALÁ ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE) INSPEKTORŮ 16

AMC7 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 17
NEDÁVNÁ PRAXE PRO UDRŽENÍ KVALIFIKACE INSPEKTORŮ POZEMNÍHO ODBAVENÍ 17
GM1 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 17
PRAKTICKÝ VÝCVIK VERSUS PROVOZNÍ VÝCVIK 17
GM2 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 17
DOKUMENTY RELEVANTNÍ PRO VÝCVIK INSPEKTORŮ POZEMNÍHO ODBAVENÍ 17
GM3 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 18
KVALIFIKACE INSPEKTORŮ 18
GM4 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení 18
OPAKOVANÉ HODNOCENÍ ZPŮSOBILOSTI INSPEKTORA 18
AMC1 ARGH.MGM.215(a) Vedení záznamů 19
VŠEOBECNÉ 19
AMC1 ARGH.MGM.215(a)(1);(2);(3) Vedení záznamů 19
ZÁZNAMY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU ŘÍZENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU 19
AMC1 ARGH.MGM.215(a)(4) Vedení záznamů 19
ZÁZNAMY TÝKAJÍCÍ SE ORGANIZACÍ POZEMNÍHO ODBAVENÍ 19
Hlava OVS – DOZOR A DONUCOVáNÍ 21
GM1 ARGH.OVS.300 Dozor 21
VŠEOBECNÉ 21
AMC1 ARGH.OVS.300(a);(b);(c) Dozor 21
HODNOCENÍ ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ 21
GM1 ARGH.OVS.300(a);(b);(c) Dozor 22
METODIKA 22
AMC1 ARGH.OVS.300(d) Dozor 22
ODVĚTVOVÉ AUDITY 22
GM1 ARGH.OVS.300(d) Dozor 22
ODVĚTOVÉ AUDITY V RÁMCI DOZORU 22
AMC1 ARGH.OVS.305 Program dozoru 23
POSTUPY PRO DOZOR NAD ORGANIZACEMI POZEMNÍHO ODBAVENÍ 23
AMC1 ARGH.OVS.305(a) Program dozoru 24
AUDITOVÁNÍ 24
AMC1 ARGH.OVS.305(a);(b) Program dozoru 24
PRAVIDELNÝ PŘEZKUM PROGRAMU DOZORU 24
AMC1 ARGH.OVS.305(b);(d) Program dozoru 24
PROGRAM A PLÁNOVÁNÍ DOZORU 24
GM1 ARGH.OVS.305(b)(5) Program dozoru 25
DOZOR NAD STANOVIŠTI 25
AMC1 ARGH.OVS.305(d) Program dozoru 25
PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU 25
AMC2 ARGH.OVS.305(d) Program dozoru 26
DOZOR NAD STANOVIŠTI ORGANIZACÍ POSKYTUJÍCÍCH SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ VE VÍCE NEŽ JEDNOM ČLENSKÉM STÁTĚ 26
GM1 ARGH.OVS.305(e) Program dozoru 26
ZVÝŠENÝ DOZOR Z DŮVODU MÍSTNÍCH PODMÍNEK NA LETIŠTI PROVOZU 26
AMC1 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy 26
HODNOCENÍ UZNÁVANÉHO ODVĚTVOVÉHO STANDARTU 26
AMC2 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy 27
OBJEKTIVNÍ KRITÉRIA PRO ODVĚTVOVÉ STANDARTY (PRŮMYSLOVÉ NORMY) 27
PŘÍSLUŠNÉ ZÚČASTNĚNÉ STRANY V PRŮMYSLU 27
AMC3 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy 27

DOZOR NAD ORGANIZACEMI, KTERÉ POUŽÍVAJÍ ODVĚTVOVÉ STANDARTY (PRŮMYSLOVÉ NORMY) A OSVĚDČENÉ POSTUPY 27
GM1 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy 28
ZKUŠENOSTI Z OBORU, VĚDECKÁ DOKUMENTACE A BEZPEČNOSTNÍ TESTY PODPORUJÍCÍ VÝVOJ ODVĚTVOVÝCH STANDARTŮ (PRŮMYSLOVÝCH NOREM) A OSVĚDČENÝCH POSTUPŮ 28
AMC1 ARGH.OVS.315(a) Úkoly dozoru 28
POSOUZENÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ 28
GM1 ARGH.OVS.315(a) Úkoly dozoru 29
POSUZOVÁNÍ VYSPĚLOSTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ 29
AMC1 ARGH.OVS.320(a) Prohlášení organizací pozemního odbavení 29
POTVRZENÍ PŘIJETÍ 29
GM1 ARGH.OVS.320(a) Prohlášení organizací pozemního odbavení 29
OVĚŘENÍ PROHLÁŠENÍ 29
AMC1 ARGH.OVS.325(a) Nálezy, připomínky, nápravná opatření a donucovací opatření 29
ŘÍZENÍ NÁLEZŮ 29
GM1 ARGH.OVS.330(a) Společný dozor 30
VÍCE NEŽ JEDEN PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ODPOVĚDNÝ ZA DOZOR NAD POZEMNÍM ODBAVENÍM V TÉMŽE ČLENSKÉM STÁTĚ 30
AMC1 ARGH.OVS.330(c)(2) Společný dozor 30
SDÍLENÍ INFORMACÍ TÝKAJÍCÍCH SE ALTERNATIVNÍCH ZPŮSOBŮ PRŮKAZU 30
GM1 ARGH.OVS.330(g);(j) Společný dozor 30
SYSTÉMOVÝ A PROVOZNÍ NESOULAD 30
GM2 ARGH.OVS.330(g);(j) Společný dozor 31
ODPOVĚDNOSTI PŘI SPOLEČNÉM DOZORU V PŘÍPADĚ SYSTÉMOVÉHO NESOULADU (NÁLEZY ÚROVNĚ 2) 31
GM3 ARGH.OVS.330(g);(j) Společný dozor 31
ČINNOSTI V RÁMCI SPOLEČNÉHO DOZORU 31

AMC A GM K PŘÍLOZE (ČÁST ARGH) K PROVÁDĚCÍMU NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/23

HLAVA GEN – OBECNÉ POŽADAVKY

AMC1 ARGH.GEN.100 Příslušný úřad

PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ODPOVĚDNÝ ZA PŘIJETÍ PROHLÁŠENÍ

(a) Příslušný úřad by měl zveřejnit své kontaktní údaje pro účely přijímání prohlášení.

(b) Příslušný úřad, který obdrží prohlášení od jediného obchodního uskupení organizací poskytujících služby pozemního odbavení (GH) nebo od provozovatele letadla provádějícího odbavení vlastními silami, který má své hlavní místo obchodní činnosti (PPoB) v členském státě tohoto úřadu a poskytuje služby GH ve více než jednom členském státě, by měl zajistit, aby toto prohlášení obdržely všechny ostatní příslušné úřady.

GM1 ARGH.GEN.115 Dokumentace dozoru

DOSTUPNOST DOKUMENTACE

Doporučuje se, aby právní akty, standardy (normy), pravidla, technické publikace, pokyny a další podobné dokumenty byly personálu příslušného úřadu zpřístupněny včas, a to různými způsoby a v různých formátech.

AMC1 ARGH.GEN.120 Způsoby průkazu

ALTERNATIVNÍ ZPŮSOBY PRŮKAZU (ALTMOC)

(a) Příslušný úřad může využít alternativní způsoby průkazu (AltMoC) k prokázání souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.

(b) Příslušný úřad by měl zavést systém, kterým bude důsledně kontrolovat, zda AltMoC používané jím samotným nebo organizacemi pozemního odbavení pod jeho dozorem jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty. Tento systém by měl zahrnovat postupy pro omezení, zrušení nebo změnu AltMoC, pokud příslušný úřad zjistí, že nejsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.

(c) Příslušný úřad by měl vyhodnotit AltMoC navržené organizacemi pozemního odbavení v souladu s bodem ORGH.GEN.120 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 na základě analýzy poskytnuté dokumentace a v případě potřeby provedením prohlídky (inspekce/kontroly) organizací. Pokud příslušný úřad shledá, že AltMoC navržené organizací pozemního odbavení jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty, měl by o jejich obsahu informovat Agenturu, včetně zaslání kopií příslušné dokumentace.

(d) Pokud sám příslušný úřad používá AltMoC k dosažení souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty, měl by:

(1) provést posouzení bezpečnostních rizik AltMoC, které by mělo prokázat, že je splněn soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty;

(2) zpřístupnit AltMoC organizacím pozemního odbavení pod svým dozorem, pokud jsou tyto AltMoC určeny k použití organizacemi pozemního odbavení;

(3) oznámit to bez zbytečného odkladu Agentuře; a

(4) poskytnout Agentuře:

(i) úplný popis AltMoC, včetně jakékoli revize příruček nebo postupů, která může být relevantní; a

(ii) posouzení bezpečnostních rizik uvedené v bodě (1).

(e) AltMoC používané příslušným úřadem nebo organizací pozemního odbavení pod jeho dozorem mohou být použity jinými příslušnými úřady nebo organizacemi pozemního odbavení. Měly by však být opětovně zpracovány v souladu s bodem (c) nebo (d), podle toho, co je použitelné.

AMC1 ARGH.GEN.125(b) Informace, které mají být poskytnuty Agentuře

VÝMĚNA INFORMACÍ VÝZNAMNÝCH Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI S AGENTUROU

Každý příslušný úřad by měl jmenovat koordinátora, který bude působit jako kontaktní místo nebo styčný bod pro výměnu informací významných z hlediska bezpečnosti mezi příslušným úřadem a Agenturou. Tato funkce může být v rámci příslušného úřadu přidělena osobě nebo skupině osob, které již takové úkoly vykonávají v jiných oblastech letectví.

GM1 ARGH.GEN.125(b) Informace, které mají být poskytnuty Agentuře

VÝZNAM POJMU „INFORMACE VÝZNAMNÉ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI VYCHÁZEJÍCÍ Z HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ“

„Informacemi významnými z hlediska bezpečnosti vycházejícími z hlášení událostí“ se rozumí bezpečnostní analýza shrnující údaje o jednotlivých událostech a poskytující hloubkovou analýzu bezpečnostního problému, která může být relevantní pro plánování bezpečnostních opatření Agentury.

Další informace lze nalézt v poradenském materiálu k nařízení (EU) č. 376/2014[2], konkrétně v oddíle *(Section)* 4 „Příslušné úřady *(Competent authorities)*“ a zejména v oddíle 4.3 „Jak jsou informace sdíleny mezi příslušnými úřady? *(How is the information shared among the competent authorities?)*“.

GM2 ARGH.GEN.125(b) Informace, které mají být poskytnuty Agentuře

DOPORUČENÝ OBSAH PRO ZÁVĚREČNÉ BEZPEČNOSTNÍ ANALÝZY

Závěrečná bezpečnostní analýza obsahuje následující prvky:

(a) podrobný popis bezpečnostního problému, včetně scénářů, při kterých může tento bezpečnostní problém nastat;

(b) uvedení zúčastněných stran dotčených bezpečnostním problémem, včetně typů provozu a organizací;

a případně:

(c) posouzení bezpečnostních rizik stanovující závažnost a pravděpodobnost všech možných následků bezpečnostního problému;

(d) informace o bezpečnostních opatřeních, která má letecký systém zavedena, aby zabránil vzniku pravděpodobných následků bezpečnostního problému nebo aby tyto následky zmírnil;

(e) veškerá zmírňující opatření, která jsou již zavedena nebo vyvinuta k řešení bezpečnostního problému;

(f) doporučení pro budoucí opatření k řízení rizika; a

[2] Easy Access Rules for Occurrence Reporting (Regulation (EU) No 376/2014) - Revision from December 2022 - Available in pdf & online format | EASA

(g) jakýkoli jiný prvek, který příslušný úřad považuje za nezbytný k tomu, aby Agentura mohla bezpečnostní problém řádně posoudit.

AMC1 ARGH.GEN.135(e) Okamžitá reakce na bezpečnostní problém

INFORMACE PRO DOTČENÉ PROVOZOVATELE LETADEL

Příslušný úřad by měl organizaci pozemního odbavení doporučit, aby neprodleně informovala provozovatele letadel, kterým poskytuje služby a kteří jsou dotčeni bezpečnostním problémem, o zavedení bezpečnostních opatření nařízených příslušným úřadem nebo agenturou EASA.

HLAVA MGM – SYSTÉM ŘÍZENÍ

AMC1 ARGH.MGM.200 Systém řízení

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

(a) Příslušný úřad by měl při rozhodování o požadované organizační struktuře pro dozor nad pozemním odbavením zvážit všechny následující prvky:

(1) počet organizací pozemního odbavení předkládajících prohlášení, včetně organizací provádějících odbavení vlastními silami;

(2) počet letišť, na kterých organizace pozemního odbavení působí;

(3) možné využití kvalifikovaných subjektů a zdroje potřebné k plnění povinností průběžného dozoru;

(4) velikost a složitost leteckého průmyslu členského státu;

(5) ekonomické trendy naznačující růst nebo pokles činností pozemního odbavení.

(b) Nastavení organizační struktury by mělo zajistit, aby různé úkoly a povinnosti příslušného úřadu nezávisely výhradně na jednotlivcích. Průběžné a nerušené plnění úkolů a povinností příslušného úřadu by mělo být zaručeno i v případě nemoci, nehody nebo odchodu jednotlivých zaměstnanců.

(c) Příslušný úřad by měl přijmout vhodná opatření k zajištění toho, aby obecná politika týkající se činností k provádění příslušných požadavků nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci byla:

(1) rozšířena mezi veškerý zapojený personál a tímto personálem chápána; a

(2) zavedena a dodržována.

GM1 ARGH.MGM.200 Systém řízení

ORGANIZACE A OBECNÁ POLITIKA

(a) Doporučuje se, aby byl příslušný úřad organizován tak, aby:

(1) existovala konkrétní a účinná řídící pravomoc při výkonu všech příslušných činností;

(2) mohly být řádně zavedeny funkce a procesy popsané v příslušných požadavcích nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci, AMC a GM;

(3) organizační a provozní postupy příslušného úřadu pro provádění příslušných požadavků nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci byly řádně zdokumentovány a uplatňovány;

(4) bylo zajištěno konkrétní a účinné opatření pro komunikaci a koordinaci, podle potřeby, s Agenturou a příslušnými úřady jiných členských států; a

(5) byly odpovídajícím způsobem popsány všechny funkce související s prováděním příslušných požadavků.

(b) Obecná politika příslušného úřadu týkající se činností k provádění příslušných požadavků nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci, při současném plnění dalších vnitrostátních regulačních povinností, zohledňuje zejména:

(1) ustanovení nařízení (EU) 2018/1139,

(2) ustanovení příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci a jejich AMC a GM,

(3) potřeby průmyslu, a

(4) potřeby Agentury a příslušného úřadu.

(c) Tato politika definuje konkrétní cíle pro klíčové prvky organizace a procesy pro provádění souvisejících činností, včetně odpovídajících kontrolních postupů a měření dosažené úrovně.

AMC1 ARGH.MGM.200(a)(1) Systém řízení

ZDOKUMENTOVANÉ POLITIKY A POSTUPY

(a) Různé prvky organizace zapojené do činností souvisejících s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci by měly být zdokumentovány, aby se vytvořil referenční rámec pro zřízení a dodržování této organizace.

(b) Zdokumentované politiky a postupy by měly být stanoveny způsobem, který usnadňuje jejich používání. Měly by být jasně identifikovatelné, udržované v aktuálním stavu a snadno dostupné veškerému personálu zapojenému do souvisejících činností.

(c) Zdokumentované politiky a postupy by měly zahrnovat minimálně následující aspekty:

(1) politika a cíle,

(2) organizační struktura,

(3) odpovědnosti a související pravomoci,

(4) postupy a procesy,

(5) koordinace a komunikace uvnitř a navenek s příslušnými útvary nebo subjekty,

(6) postupy vnitřní kontroly,

(7) výcvik personálu,

(8) křížové odkazy na související dokumenty,

(9) pomoc od jiných příslušných úřadů nebo Agentury, je-li vyžadována,

(10) etika, osobní jednání a předcházení skutečným nebo domnělým střetům zájmů při výkonu úředních povinností.

(d) Jsou-li informace obsaženy ve více než jednom dokumentu nebo řadě dokumentů, mělo by být zajištěno vhodné křížové odkazování a odkazovaná dokumentace by měla být na vyžádání snadno dostupná.

AMC2 ARGH.MGM.200(a)(1) Systém řízení

OBSAH POSTUPŮ

(a) Agentura by měla mít pro účely standardizace přístup k postupům příslušného úřadu souvisejícím se systémem řízení a jejich změnám před provedením inspekce. Tyto postupy by měly poskytovat alespoň následující informace:

(1) organizační struktura příslušného úřadu s popisem hlavních procesů souvisejících s dozorem, včetně průběžného dozoru, a funkcemi. Tyto informace by měly prokazovat rozdělení odpovědností v rámci příslušného úřadu a to, že příslušný úřad je schopen plnit celý rozsah úkolů v souladu s velikostí a složitostí odvětví pozemního odbavení v daném členském státě. Měly by rovněž zohledňovat celkovou odbornou způsobilost a rozsah oprávnění personálu příslušného úřadu;

(2) jak jsou identifikovány a řešeny změny, které významně ovlivňují schopnost příslušného úřadu vykonávat dozor;

(3) pro personál zapojený do činností dozoru minimální požadavky na odbornou kvalifikaci a zkušenosti (praxi) a zásady, jimiž se řídí jmenování (např. hodnocení);

(4) jak jsou prováděny následující činnosti: ověřování prohlášení, provádění průběžného dozoru, následná kontrola nálezů *(findings)* a připomínek (pozorování) *(observations)*,

donucovací opatření (vynucovací prostředky) *(enforcement measures)* a řešení bezpečnostních problémů;

(5) zavedené procesy pro šíření příslušných bezpečnostních informací s cílem umožnit včasné reakce na bezpečnostní problém;

(6) kritéria pro plánování průběžného dozoru (programu dozoru), včetně odpovídajícího řízení rozhraní při provádění průběžného dozoru (např. s dozorem nad provozem letišť a letovým provozem nebo inspekcemi na odbavovací ploše);

(7) rámcový popis základního (počátečního/vstupního) výcviku nově přijatého personálu dozoru (s přihlédnutím k budoucím činnostem) a základního rámce pro průběžný výcvik personálu dozoru.

(b) Postupy v systému řízení příslušného úřadu by měly zahrnovat veškeré změny těchto postupů.

(c) V rámci průběžného monitorování příslušného úřadu může Agentura kromě nejnovějších změn prvků uvedených v bodě (a) vyžadovat podrobnosti o používaných pracovních metodách, jako jsou instrukce nebo související poradenský materiál používaný personálem provádějícím dozor.

GM1 ARGH.MGM.200(a)(1) Systém řízení

INFORMACE ROZLOŽENÉ DO VÍCE DOKUMENTŮ

Organizační strukturu a popisy pracovních míst lze nalézt v jiných dokumentech, než jsou dokumenty obsahující podrobné pracovní postupy.

GM1 ARGH.MGM.200(a)(2) Systém řízení

DOSTATEČNÉ MNOŽSTVÍ PERSONÁLU

(a) Tento GM pro stanovení požadovaného personálu se vztahuje na personál příslušného úřadu nezbytný k plnění povinností v oblasti dozoru a donucovacích opatření.

(b) Prvky, které je třeba zvážit při stanovování nezbytného personálu a plánování jeho dostupnosti, mohou být kvantitativní nebo kvalitativní:

(1) kvantitativní prvky:

(i) počet organizací poskytujících služby pozemního odbavení, které předložily prohlášení o své činnosti příslušnému úřadu;

(ii) počet členských států a počet stanovišť, kde organizace pozemního odbavení poskytuje služby; a

(iii) počet plánovaných auditů a inspekcí;

(2) kvalitativní prvky:

(i) velikost a složitost organizací odpovědných za poskytování služeb pozemního odbavení, s přihlédnutím k:

(A) rozsahu služeb pozemního odbavení poskytovaných organizací,

(B) skutečnosti, zda organizace pozemního odbavení poskytuje služby lokálně (na jednom nebo více letištích v témže členském státě) nebo ve více než jednom členském státě,

(C) organizační struktuře, existenci dceřiných společností a počtu smluvně zajišťovaných činností,

(D) skutečnosti, zda je organizace nezávislým poskytovatelem služeb pozemního odbavení (GH), provozovatelem letadla provádějícím odbavení vlastními silami nebo poskytujícím služby GH jako nezávislá organizace GH, nebo provozovatelem letiště poskytujícím služby pozemního odbavení,

(E) skutečnosti, zda je organizace pozemního odbavení nebo provozovatel letadla provádějící odbavení vlastními silami součástí jediného obchodního uskupení organizací pozemního odbavení nebo jediného obchodního uskupení leteckých dopravců;

(ii) složitost poskytovaných služeb pozemního odbavení; například složitost služeb vnějšího čištění letadel ve srovnání s koordinací obratu letadla nebo pozemním odmrazováním/protinámrazovým ošetřením letadel;

(iii) identifikované bezpečnostní priority;

(iv) výsledky předchozích činností dozoru, včetně auditů, inspekcí a přezkumů, z hlediska rizik a souladu s předpisy, s přihlédnutím k:

(A) počtu a úrovni nálezů,

(B) časovému rámci pro zavedení nápravných opatření a

(C) vyspělosti systémů řízení zavedených organizacemi a jejich schopnosti účinně řídit bezpečnostní rizika, s přihlédnutím k informacím poskytnutým jinými příslušnými úřady týkajícím se činností na území dotčených členských států; a

(v) velikost a složitost leteckého průmyslu členského státu a potenciální nárůst činností v oblasti civilního letectví, což může být indikátorem počtu nových prohlášení a změn stávajících prohlášení, která lze očekávat.

(c) Pro posouzení požadovaného počtu inspektorů pozemního odbavení a jejich plánování se doporučuje shromažďovat následující údaje:

(1) standardní počet auditů, které mají být provedeny pro naplnění celého rozsahu dozoru;

(2) standardní dobu trvání auditu;

(3) standardní pracovní dobu na přípravu auditu/inspekce, audit na místě, vypracování zprávy a následnou kontrolu, na jednoho inspektora;

(4) standardní počet inspekcí a neohlášených inspekcí, které mají být provedeny;

(5) standardní dobu trvání inspekcí, včetně přípravy, vypracování zprávy a následné kontroly, na jednoho inspektora;

(6) minimální počet inspektorů a požadované kvalifikace pro každý audit/inspekci.

(d) Standardní pracovní dobu lze vyjádřit buď v pracovních hodinách na inspektora, nebo v pracovních dnech na inspektora. Všechny plánovací výpočty by pak měly vycházet ze stejné jednotky (hodiny nebo pracovní dny).

(e) Ke zpracování údajů definovaných v písmenech (c) a (d) lze použít tabulkový procesor (software), který pomůže stanovit celkový počet pracovních hodin/dnů za plánovací cyklus dozoru nezbytných pro činnosti dozoru a donucovací opatření. Takový software by mohl sloužit také jako základ pro zavedení systému pro plánování dostupnosti personálu.

(f) Při určování počtu pracovních hodin/dnů za plánovací období pro každého kvalifikovaného inspektora lze zohlednit následující činnosti:

(1) čistě administrativní úkoly, které přímo nesouvisejí s dozorem,

(2) výcvik,

(3) účast na jiných projektech nebo úkolech, jako je dozor v jiných oblastech letectví,

(4) plánovaná nepřítomnost a

(5) rezerva na neplánované úkoly nebo nepředvídatelné události.

(g) Výše uvedené prvky umožní příslušnému úřadu:

(1) sledovat data, kdy mají být audity a inspekce provedeny a kdy byly provedeny;

(2) zavést systém pro plánování dostupnosti personálu; a

(3) identifikovat případné rozdíly (mezery) mezi počtem a kvalifikací personálu a požadovaným rozsahem činností dozoru.

GM1 ARGH.MGM.200(a)(3) Systém řízení

ZAŘÍZENÍ A KANCELÁŘSKÉ PROSTORY

Zařízení a kancelářské prostory zahrnují mimo jiné:

(a) odpovídající kanceláře;

(b) technickou knihovnu dostupnou personálu příslušného úřadu nebo jiný způsob zajištění příjmu, kontroly a distribuce nezbytné technické dokumentace;

(c) kancelářské vybavení, včetně počítačů a dalších komunikačních prostředků;

(d) dopravní prostředky; a

(e) osobní ochranné pracovní prostředky.

AMC1 ARGH.MGM.200(a)(4) Systém řízení

PROCES SLEDOVÁNÍ SOULADU

Za formální proces sledování souladu systému řízení s příslušnými požadavky a za přiměřenost postupů by měla odpovídat osoba nebo skupina osob, které:

(a) mají funkční nezávislost na útvarech/odděleních, které prověřují;

(b) podávají zprávy vyššímu vedení příslušného úřadu; a

(c) mají přímý přístup k vyššímu vedení příslušného úřadu a k příslušným vedoucím pracovníkům pro záležitosti bezpečnosti.

AMC1 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

PŘEDPOKLADY PRO INSPEKTORY POZEMNÍHO ODBAVENÍ

Osoby jmenované inspektory pozemního odbavení, které mají úkoly související s dozorem nad organizacemi pozemního odbavení, by měly splňovat kterékoli z následujících kritérií:

(a) mít provozní zkušenosti v jakýchkoli činnostech pozemního odbavení nebo jiné oblasti letectví, odpovídající přiděleným úkolům, jak stanoví příslušný úřad; nebo

(b) mít zkušenosti s auditováním v oblasti pozemního odbavení nebo jiné oblasti letectví, které jsou relevantní pro dozor nad činnostmi pozemního odbavení a organizacemi, které je vykonávají, jak stanoví příslušný úřad; nebo

(c) pokud osoba nemá žádné zkušenosti s auditováním nebo provozní zkušenosti (praxi) s pozemním odbavením, měly by být splněny dodatečné podmínky pro provozní výcvik (OJT) uvedené v bodě (c) AMC4 ARGH.MGM.200(b).

AMC2 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

PROGRAM VÝCVIKU

(a) Příslušný úřad by měl stanovit program výcviku zahrnující hodnocení jeho inspektorů pozemního odbavení a plán jeho provádění.

(b) Program výcviku by měl pokrývat znalosti, dovednosti a postoje (KSA = *knowledge, skills and attitudes*) a měl by řešit specifické potřeby personálu a příslušného úřadu.

(c) Pro každého inspektora by měl příslušný úřad:

(1) definovat kompetence požadované k plnění daných úkolů dozoru;

(2) provést analýzu mezer výcviku před zařazením inspektora do programu výcviku, aby bylo zajištěno snadné uznání veškerých předchozích zkušeností, výcviku a kvalifikací relevantních pro jeho funkci;

(3) stanovit programy počátečního a opakovacího výcviku za účelem udržování a zvyšování způsobilosti inspektorů, aby bylo umožněno dosažení úrovně nezbytné k plnění přidělených úkolů; a

(4) zajistit, aby výcvik splňoval stanovené cíle a byl kdykoli v případě potřeby přezkoumán a aktualizován.

(d) Příslušný úřad by měl mít zaveden proces umožňující uznání předchozích kvalifikací a zkušeností inspektora v jiných oblastech letectví, jsou-li relevantní pro jeho budoucí úkoly, a měl by uplatňovat pouze nezbytný dodatečný výcvik k doplnění kvalifikace inspektora.

POSKYTOVÁNÍ VÝCVIKU

(e) Výcvik může být poskytován buď vlastními kvalifikovanými lektory (školiteli) příslušného úřadu, nebo jiným vhodným zdrojem výcviku, kterým může být výcviková organizace nebo odpovídajícím způsobem kvalifikované osoby.

(f) Lektoři by měli splňovat kritéria způsobilosti (kompetence) a kvalifikace stanovená příslušným úřadem a popsaná v jeho dokumentaci. Tato kritéria by měla zahrnovat:

(1) relevantní zkušenosti v provozu pozemního odbavení, jak stanoví příslušný úřad;

(2) relevantní zkušenosti nebo způsobilost k vedení výcviku (uplatňování výcvikových technik);

(3) komunikační dovednosti;

(4) dovednosti v oblasti bezpečnostního povědomí;

(5) rysy chování prokazující profesionalitu, vyzrálost, úsudek, integritu a vysoké standardy osobního výkonu.

AMC3 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

ZÁKLADNÍ (VSTUPNÍ) VÝCVIK PRO INSPEKTORY ÚŘADU

(a) Vstupní výcvik by měl pokrývat složky KSA (znalosti, dovednosti, postoje) následovně:

(1) Složka znalostí by měla pokrývat obsah tohoto AMC.

(2) Dovednostní složka by měla pokrývat techniky auditů/inspekcí v konkrétních oblastech inspekce.

(3) Postojová složka by měla být rozvíjena v průběhu celého výcvikového procesu sledováním chování a postojů inspektorů ve výcviku během plnění přidělených úkolů a praktických cvičení a úpravou chování prostřednictvím diskusí a zpětné vazby od instruktora v průběhu celého výcvikového procesu.

(b) Příslušný úřad by měl zajistit, aby inspektoři ve výcviku úspěšně dokončili první fázi svého vstupního výcviku tím, že projdou hodnocením u odpovídajícím způsobem kvalifikovaného hodnotitele.

(c) Po úspěšném absolvování první fáze vstupního výcviku KSA by měl inspektor ve výcviku absolvovat provozní výcvik (OJT). Cíle jsou následující:

(1) seznámit inspektora ve výcviku se specifiky provádění auditu/inspekce pozemního odbavení v reálném provozním prostředí, což by mělo být provedeno v souladu s AMC4 ARGH.MGM.200(b); a

(2) sledovat složky KSA v reálném prostředí a poskytnout závěrečnou zpětnou vazbu a metodické vedení.

(d) Příslušný úřad může přizpůsobit délku a hloubku individuálního programu výcviku inspektora na základě jeho předchozích kvalifikací, zkušeností a dosažené způsobilosti (kompetence).

OBSAH ZÁKLADNÍHO (VSTUPNÍHO) VÝCVIKU PRO INSPEKTORY ÚŘADU

(e) Program vstupního výcviku pro inspektory by měl zahrnovat následující obsah, aby pokryl složky KSA, přizpůsobené jejich roli, stávajícím znalostem, zkušenostem a dovednostem.

(f) Program výcviku by měl být podle potřeby aktualizován, aby odrážel nejnovější změny v letecké legislativě a leteckém průmyslu.

(g) LETECKÁ LEGISLATIVA

(1) Chicagská úmluva a příslušné přílohy a dokumenty Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO);

(2) příslušné požadavky nařízení (EU) 2018/1139, včetně donucovacích opatření (vynucovacích prostředků) uvedených v čl. 62 odst. 1 písm. e) a odst. 9;

(3) prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/23, nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, příslušné části nařízení (EU) č. 965/2012, (EU) č. 139/2014, (EU) 2022/1645 a další platné letecké předpisy, jakož i AMC a GM související s těmito nařízeními;

(4) nařízení (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a související prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018;

(5) jakákoli jiná příslušná mezinárodní nebo vnitrostátní letecká legislativa.

(h) TECHNIKY AUDITOVÁNÍ

(1) teorie auditů a inspekcí, techniky auditování a podávání zpráv, jakož i zajišťování kvality a bezpečnosti, včetně aspektů provádění inspekcí na dálku;

(2) postupy příslušného úřadu týkající se úkolů inspektorů;

(3) přijatelnost a auditování systémů řízení a systému řízení bezpečnosti (SMS);

(4) metodika pro posuzování AltMoC;

(5) práva a povinnosti kontrolního personálu příslušného úřadu.

(i) TECHNICKÝ VÝCVIK DLE ČINNOSTI POZEMNÍHO ODBAVENÍ

(1) technický výcvik zaměřený na specifické činnosti pozemního odbavení uvedené v článku 2 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, odpovídající roli a úkolům inspektora;

(2) nebezpečné zboží (DG);

(3) obsluha pozemního obslužného zařízení (GSE), je-li to relevantní;

(4) ochrana před protiprávními činy (security);

(5) jiný vhodný technický výcvik odpovídající roli a úkolům inspektorů, včetně seznámení s platnými průmyslovými normami.

(j) VÝCVIK SMS A DALŠÍ OBLASTI ZVLÁŠTNÍHO ZÁJMU

Zahrnují mimo jiné:

(1) systémy řízení;

(2) posuzování účinnosti SMS, zejména identifikace nebezpečí a posuzování bezpečnostních rizik, principy zajišťování bezpečnosti a analýza kořenových příčin;

(3) výcvik v oblasti vyšetřování nehod a incidentů se zaměřením na analýzu kořenových příčin;

(4) techniky hlášení bez sankcí v kontextu zavádění „spravedlivého posouzení *(just culture)*“;

(5) řízení změn;

(6) zásady lidských činitelů.

(k) LETIŠTNÍ VÝCVIK PRO VSTUP NA POHYBOVOU PLOCHU BEZ DOPROVODU

Vstup bez doprovodu na pohybovou plochu a do dalších provozních prostor letiště, které jsou relevantní pro dozor nad činnostmi pozemního odbavení, v souladu s výcvikem pro inspektory úřadu zahrnutým v nařízení (EU) č. 139/2014.

AMC4 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

PROVOZNÍ VÝCVIK (OJT) PRO KVALIFIKACI INSPEKTORA

(a) Příslušný úřad by měl zajistit, aby inspektoři ve výcviku absolvovali provozní výcvik (OJT) jako součást svého vstupního výcviku poté, co úspěšně dokončí první fázi svého vstupního výcviku KSA (znalosti, dovednosti, postoje). Provozní výcvik by měla vést kompetentní osoba.

(b) Obsah a délka trvání provozního výcviku by měly být přizpůsobeny konkrétním výcvikovým potřebám každého inspektora ve výcviku a měly by zohledňovat následující aspekty:

(1) rozsah a složitost úkolů inspektora,

(2) uplatnění konceptů KSA rozvinutých v první fázi vstupního výcviku,

(3) jakékoli předchozí zkušenosti ve funkci inspektora.

(c) Provozní výcvik při zaměstnání by se měl zaměřit na úkoly dozoru, které bude inspektor vykonávat. Měl by zahrnovat určitý počet auditů/inspekcí pozemního odbavení, o kterém může příslušný úřad rozhodnout případ od případu na základě hodnocení výkonnosti inspektora ve výcviku. Pokud inspektor ve výcviku nemá před zahájením vstupního výcviku žádné zkušenosti s auditováním nebo provozní zkušenosti s pozemním odbavením, měl by vykonávat úkoly inspektora pozemního odbavení, včetně auditů a inspekcí, pod dohledem po delší dobu – jak stanoví příslušný úřad – dříve, než mu bude povoleno pracovat jako kvalifikovaný inspektor pozemního odbavení.

(d) Rozsah a prvky, které mají být pokryty během provozního výcviku, jsou následující:

(1) příprava na audit/inspekci:

(i) zdroje informací pro přípravu na audit/inspekci,

(ii) problematické oblasti a/nebo otevřené nálezy,

(iii) výběr organizace pozemního odbavení, která má být podrobena auditu/inspekci, a

(iv) rozdělení úkolů mezi členy auditního/inspekčního týmu;

(2) administrativní záležitosti inspekce:

(i) pověření (průkaz), práva a povinnosti inspektora pozemního odbavení,

(ii) postupy vstupu na letiště,

(iii) postupy týkající se provozní bezpečnosti *(safety)* a bezpečnosti *(security)* v neveřejné části letiště *(airside)*, a

(iv) seznámení s vybavením inspektora pozemního odbavení (reflexní vesta, antistatický oděv, kontrolní seznamy (checklisty), digitální fotoaparát, svítilna, bezpečnostní obuv, ochrana sluchu atd. v závislosti na případu);

(3) audit/inspekce:

(i) úvod (zahajovací jednání),

(ii) činnosti na místě (audit/inspekce podle oblasti odbornosti inspektora ve výcviku),

(iii) nálezy (identifikace, kategorizace, zajištění důkazů, hlášení) a

(iv) nápravná opatření (vynucování);

(4) závěrečné jednání (vyhodnocení závěrů auditu/inspekce);

(5) příprava, dokončení a předání zprávy z auditu/inspekce;

(6) prvky lidských činitelů:

(i) kulturní aspekty,

(ii) řešení neshod a konfliktů a

(iii) stres auditované osoby;

(7) vedení týmu, je-li vyžadováno;

(8) postupy po auditu/inspekci, jako je sledování stavu otevřených nálezů z auditu, následné audity/inspekce a uzavírání nálezů poté, co organizace pozemního odbavení přijala příslušná opatření.

(e) Inspektor pozemního odbavení ve výcviku by měl být hodnocen inspektorem, který výcvik poskytuje. Inspektor pozemního odbavení ve výcviku by měl být považován za úspěšného absolventa provozního výcviku pouze poté, co prokáže inspektorovi, který výcvik poskytuje, že disponuje odbornou způsobilostí (kompetencí), znalostmi, úsudkem a schopností provádět inspekce a audity pozemního odbavení v reálném provozním prostředí v souladu s příslušnými požadavky.

(f) Příslušný úřad by měl zajistit, aby inspektor pozemního odbavení ve výcviku dosáhl požadované způsobilosti (kompetence) dříve, než bude oprávněn vykonávat svou roli bez dohledu.

AMC5 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

KVALIFIKACE INSPEKTORŮ PO ÚSPĚŠNÉM DOKONČENÍ VSTUPNÍHO VÝCVIKU

(a) Po úspěšném dokončení vstupního výcviku, včetně provozního výcviku, by měl příslušný úřad vydat pro každého kvalifikovaného inspektora pozemního odbavení formální doklad o kvalifikaci s uvedením jeho oprávnění.

(b) Příslušný úřad by měl zavést systém, který zajistí, aby jeho inspektoři neustále splňovali kvalifikační kritéria týkající se způsobilosti, výcviku a nedávné praxe.

AMC6 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

TRVALÁ ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE) INSPEKTORŮ

(a) Jakmile inspektor získá kvalifikaci, měl by příslušný úřad zajistit, aby si tuto kvalifikaci udržoval a zůstal způsobilý (kompetentní) k plnění přidělených úkolů. Toho by mělo být dosaženo vypracováním a zavedením procesu pro opakovací výcvik a hodnocení. Opakovací výcvik a hodnocení by měly probíhat v pravidelných intervalech, které nejsou delší než 36 měsíců.

(b) Program opakovacího výcviku by měl, způsobem odpovídajícím roli inspektora, řešit alespoň následující aspekty:

(1) změny v legislativě, provozním prostředí a technologiích v oblasti letectví;

(2) postupy příslušného úřadu relevantní pro úkoly inspektora;

(3) technický výcvik, včetně výcviku v předmětech specifických pro pozemní odbavení, odpovídající roli a úkolům inspektora; a

(4) výsledky z předchozího dozoru.

(c) Výcvikové kurzy s pevným intervalem opakování stanoveným jiným nařízením (např. výcvik pro nebezpečné zboží) by měly být zachovány v takto stanovené podobě.

(d) Výcvik k zajištění trvalé způsobilosti inspektorů může, kdykoli je to možné, zahrnovat program výměny inspektorů z různých členských států, aby bylo umožněno účinné provádění

společného dozoru a standardizace procesu dozoru při současném zlepšování nebo udržování způsobilosti inspektorů.

AMC7 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

NEDÁVNÁ PRAXE PRO UDRŽENÍ KVALIFIKACE INSPEKTORŮ POZEMNÍHO ODBAVENÍ

(a) Inspektor pozemního odbavení se nadále považuje za kvalifikovaného, pokud v předchozích 12 měsících provedl minimálně dva audity/inspekce pozemního odbavení na místě nebo pokud asistoval jiným příslušným úřadům při provádění minimálně dvou auditů/inspekcí pozemního odbavení.

(b) Pokud inspektor pozemního odbavení ztratí svou kvalifikaci v důsledku nesplnění kterékoli z podmínek uvedených v bodě (a), může být znovukvalifikován dokončením minimálního počtu auditů/inspekcí pod dohledem kvalifikovaného inspektora. Chybějící audity/inspekce by se měly uskutečnit do tří měsíců od uplynutí lhůty pro splnění podmínek v bodě (a).

(c) Pokud inspektor pozemního odbavení ztratí svou kvalifikaci, protože neprovedl žádné audity/inspekce po dobu mezi 12 a 24 měsíci, může být znovukvalifikován příslušným úřadem pouze po úspěšném dokončení provozního výcviku (OJT) a jakéhokoli požadovaného opakovacího výcviku.

(d) Pokud od posledního auditu/inspekce inspektora pozemního odbavení uplynulo více než 24 měsíců, může být znovukvalifikován příslušným úřadem pouze po úspěšném dokončení vstupního výcviku, včetně provozního výcviku.

GM1 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

PRAKTICKÝ VÝCVIK VERSUS PROVOZNÍ VÝCVIK

Praktický výcvik, jakožto součást vstupního výcviku, který inspektoři absolvují, označuje různé metody používané během výcviku, které mají inspektora ve výcviku motivovat k uplatňování jeho znalostí a dovedností a pomoci mu rozvíjet odpovídající postoje. Zahrnuje cvičení, která simulují reálné pracovní prostředí.

Provozní výcvik (OJT) vyžaduje účast inspektora ve výcviku na skutečných auditech/inspekcích, a to buď v roli pozorovatele, nebo v roli inspektora pozemního odbavení pod dohledem.

GM2 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

DOKUMENTY RELEVANTNÍ PRO VÝCVIK INSPEKTORŮ POZEMNÍHO ODBAVENÍ

Následující neúplný seznam příloh a dokumentů ICAO, jakož i průmyslových norem a osvědčených postupů v průmyslu, odpovídající roli inspektora pozemního odbavení, je relevantní pro program výcviku uvedený v AMC3 ARGH.MGM.200(b):

(a) Dokumentace ICAO:

(1) Annex 6 – *Operation of Aircraft* (Provoz letadel) – příslušné normy a doporučení pro pozemní odbavení (GH),

(2) Annex 9 – *Facilitation* (Zjednodušení formalit),

(3) Annex 14 – *Aerodromes* (Letiště) – příslušné normy a doporučení pro pozemní odbavení (GH),

(4) Annex 18 – *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží),

(5) Annex 19 – *Safety Management* (Řízení bezpečnosti),

(6) Doc 10121 – *Manual on Ground Handling* (Příručka pro pozemní odbavení),

(7) Doc 9284 – *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods* (Technické instrukce pro bezpečnou leteckou přepravu nebezpečného zboží (Technické instrukce)),

(8) Doc 9640 – *Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations* (Příručka pro pozemní odmrazování a protinámrazové ošetření letadel),

(9) Doc 9977 – *Manual on Civil Aviation Jet Fuel Supply* (Příručka pro dodávky leteckého paliva v civilním letectví),

(10) Doc 10070 – *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors* (Příručka o kompetencích inspektorů bezpečnosti civilního letectví),

(11) Doc 10102 – *Guidance for Safe Operations Involving Aeroplane Cargo Compartments* (Pokyny pro bezpečný provoz týkající se nákladových prostorů letounů),

(12) Doc 10147 – *Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment* (Pokyny týkající se přístupu založeného na kompetencích pro výcvik a hodnocení v oblasti nebezpečného zboží),

(13) Doc 10151 – *Manual on Human Performance (HP) for Regulators* (Příručka o lidské výkonnosti (HP) pro regulační orgány);

(b) průmyslové normy a osvědčené postupy, podle toho, co je použitelné:

(1) normy JIG *(Joint Inspection Group)* týkající se plnění paliva,

(2) normy SAE *(Society of Automotive Engineers)* týkající se odmrazování a protinámrazového ošetření,

(3) příručky IATA – *IATA Ground Operations Manual (IGOM)* (pro pozemní provoz), *IATA Airport Handling Manual (AHM)* (pro letištní odbavení), *IATA Cargo Handling Manual (ICHM)* (pro odbavení nákladu) a *Live Animals Regulations (LAR)* (pro přepravu živých zvířat),

(4) normy EN pro pozemní obslužná zařízení (GSE) (EN 12312-1 až 12312-20 a EN 1915-1 až 1915-4),

(5) mezinárodní standard organizace IBAC *(International Business Aviation Council)* týkající se pozemního odbavení pro provoz obchodního letectví – *International Standard for Business Aircraft Handlers (IS-BAH)*.

GM3 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

KVALIFIKACE INSPEKTORŮ

(a) Pojem „kvalifikace“ označuje způsobilost k určitému účelu. Inspektoři se mohou stát kvalifikovanými splněním nezbytných podmínek, jako je dokončení požadovaného výcviku, vlastnictví diplomu nebo titulu nebo získání vhodné praxe. Kvalifikace rovněž zahrnuje schopnost, kapacitu, znalosti a dovednosti, které jsou požadovány k provedení úkolu nebo které činí osobu způsobilou pro určitou povinnost, úřad, pozici, oprávnění nebo status.

(b) Určité pracovní pozice mohou být ze své podstaty spojeny s držením určitých kvalifikací v konkrétním oboru (např. stavební nebo strojní inženýrství, řízení bezpečnosti, chemie, environmentální vědy atd.). V takových případech se očekává, že osoba zastávající tuto pozici disponuje nezbytnými kvalifikacemi na úrovni, která je v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy nebo právními předpisy EU.

GM4 ARGH.MGM.200(b) Systém řízení

OPAKOVANÉ HODNOCENÍ ZPŮSOBILOSTI INSPEKTORA

Opakované hodnocení je ekvivalentem přezkoušení odborné způsobilosti *(proficiency check)*.

Doporučuje se, aby příslušný úřad zahrnul opakované hodnocení do procesu výcviku, a zajistil tak udržení způsobilosti (kompetence) inspektora.

(a) Opakované hodnocení se skládá z ověření znalostí a dovedností během inspekce nebo auditu v reálném čase.

(b) Výkonnost inspektora se hodnotí oproti cílům (obvykle úkolům zahrnutým v popisu jeho pracovního místa) stanoveným pro jeho roli.

(c) Nedosažení očekávaného výsledku se řeší v rámci výcviku, aby se udržela způsobilost (kompetence) inspektora na očekávané úrovni.

(d) Doporučuje se, aby se opakovaná hodnocení prováděla v intervalech kratších než 36 měsíců a aby se důkazy o takových hodnoceních uchovávaly ve formě kontrolních seznamů obsahujících cíle uvedené v bodě (b).

AMC1 ARGH.MGM.215(a) Vedení záznamů

VŠEOBECNÉ

(a) Systém vedení záznamů by měl zajistit, aby byly všechny záznamy dostupné, kdykoli je to potřeba, v přiměřené lhůtě. Tyto záznamy by měly být uspořádány způsobem, který zajišťuje sledovatelnost a vyhledatelnost po celou požadovanou dobu uchovávání.

(b) Záznamy by měly být vedeny v listinné podobě nebo v elektronickém formátu, případně v kombinaci obou. Přijatelné jsou i záznamy uložené na mikrofilmu nebo optickém disku. Záznamy by měly zůstat čitelné a dostupné po celou požadovanou dobu uchovávání. Doba uchovávání běží od okamžiku vytvoření záznamu nebo jeho poslední změny.

(c) Listinné systémy by měly používat odolný materiál, který vydrží běžnou manipulaci a zakládání. Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován do 24 hodin od jakéhokoli nového záznamu. Počítačové systémy by měly zahrnovat ochranná opatření proti neoprávněné změně údajů.

(d) Veškerý počítačový hardware používaný k ukládání záložních dat by měl být umístěn na jiném místě než hardware obsahující provozní data a v prostředí, které zajišťuje, že data zůstanou v dobrém stavu. Dochází-li ke změnám hardwaru nebo softwaru, je třeba věnovat zvláštní pozornost zajištění toho, aby všechna nezbytná data zůstala přístupná, a to nejméně po dobu stanovenou v bodě ARGH.MGM.215.

AMC1 ARGH.MGM.215(a)(1);(2);(3) Vedení záznamů

ZÁZNAMY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU ŘÍZENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU

Záznamy týkající se systému řízení příslušného úřadu by měly zahrnovat minimálně a podle použitelnosti:

(a) zdokumentované politiky a postupy;

(b) osobní spisy personálu příslušného úřadu s podpůrnými dokumenty týkajícími se výcviku a kvalifikace;

(c) výsledky procesů vnitřního sledování souladu a řízení bezpečnostních rizik příslušného úřadu, včetně nálezů z auditů a nápravných opatření; a

(d) je-li to použitelné, smlouvu (smlouvy) uzavřenou s kvalifikovanými subjekty vykonávajícími úkoly dozoru jménem příslušného úřadu.

AMC1 ARGH.MGM.215(a)(4) Vedení záznamů

ZÁZNAMY TÝKAJÍCÍ SE ORGANIZACÍ POZEMNÍHO ODBAVENÍ

Záznamy týkající se organizace pozemního odbavení by měly zahrnovat:

(a) přijatá prohlášení nebo jejich změny;

(b) kopii programu průběžného dozoru s uvedením dat, kdy mají být audity provedeny a kdy byly tyto audity provedeny;

(c) záznamy o průběžném dozoru, včetně záznamů ze všech auditů a inspekcí;

(d) kopie veškeré příslušné korespondence;

(e) podrobnosti o jakýchkoli výjimkách.

HLAVA OVS – DOZOR A DONUCOVÁNÍ

GM1 ARGH.OVS.300 Dozor

VŠEOBECNÉ

(a) Odpovědnost za bezpečné provádění služeb pozemního odbavení nese organizace pozemního odbavení. Politika založená na prohlášení uznává, že organizace pozemního odbavení je primárním nositelem odpovědnosti za monitorování bezpečnosti svého provozu. Cíle zajištění bezpečnosti provozu nelze dosáhnout, pokud organizace není připravena přijmout důsledky této politiky, včetně důsledků spojených s vyčleněním nezbytných zdrojů na její provádění. Obsah Části ORGH (příloha I nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20) je pro úspěch této politiky zásadní, neboť vyžaduje, aby organizace pozemního odbavení zavedla systém řízení.

(b) Příslušný úřad průběžně posuzuje soulad organizace s příslušnými požadavky, včetně vhodnosti a účinnosti systému řízení organizace.

(c) Odpovědný vedoucí *(accountable manager)* organizace pozemního odbavení odpovídá příslušnému úřadu a těm, kdo jej jmenovali. Příslušný úřad proto nemůže akceptovat situaci, kdy jsou odpovědnému vedoucímu odepřeny dostatečné finanční prostředky, lidské zdroje nebo vliv k nápravě nedostatků zjištěných v systému řízení.

(d) Dozor nad organizací zahrnuje přezkum a posouzení kvalifikace jmenovaných osob.

AMC1 ARGH.OVS.300(a);(b);(c) Dozor

HODNOCENÍ ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ

(a) V rámci rozsahu dozoru by měl příslušný úřad vyhodnotit proces řízení bezpečnostních rizik organizace pozemního odbavení a její schopnost identifikovat nebezpečí, posuzovat rizika a uplatňovat účinná zmírňující opatření. Tento proces a schopnosti by měly být identifikovatelné v systému řízení organizace pozemního odbavení.

(b) V rámci průběžného dozoru nad organizací pozemního odbavení by se měl příslušný úřad rovněž nadále ujišťovat o účinnosti procesu řízení bezpečnostních rizik organizace.

(c) Příslušný úřad by měl stanovit metodiku pro hodnocení procesu řízení bezpečnostních rizik organizace pozemního odbavení. Hodnocení by mělo být považováno za kladné, pokud organizace pozemního odbavení prokáže svou způsobilost a schopnost:

(1) porozumět nebezpečím a jejich následkům pro své činnosti;

(2) posoudit bezpečnostní rizika související s identifikovanými nebezpečími;

(3) mít jasno v tom, kde mohou tato nebezpečí překročit přijatelné meze bezpečnostního rizika;

(4) identifikovat a zavést zmírňující opatření k minimalizaci nebo odstranění bezpečnostních rizik, což by se mohlo projevit například v následujícím:

(i) uplatňování účinných provozních postupů pro poskytování služeb pozemního odbavení vystavených identifikovaným nebezpečím;

(ii) posuzování způsobilosti a trvalé způsobilosti svého personálu k plnění povinností a zavádění jakéhokoli nezbytného výcviku, provádění odpovídajícího opakovaného hodnocení a přeškolování personálu pozemního odbavení a zajištění dostupnosti dostatečného množství personálu pro povinnosti pozemního odbavení;

(iii) vybavení pozemního obslužného zařízení (GSE) senzory přiblížení nebo uplatnění ekvivalentních kontrolních opatření prostřednictvím postupů k zabránění poškození letadla.

GM1 ARGH.OVS.300(a);(b);(c) Dozor

METODIKA

Metodika stanovená příslušným úřadem pro hodnocení řízení bezpečnostních rizik organizace je soubor procesů, postupů, pokynů a nástrojů konzistentně uplatňovaných příslušným úřadem při plnění jeho povinností v oblasti dozoru v oblastech letectví spadajících do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139. Je třeba rozumět tomu, že bez ohledu na metodiku uplatňovanou konkrétním příslušným úřadem se očekává, že výsledek procesu hodnocení bude u všech příslušných úřadů stejný a bude posuzován podle příslušných požadavků.

AMC1 ARGH.OVS.300(d) Dozor

ODVĚTVOVÉ AUDITY

(a) V rámci údajů a informací shromážděných na podporu dozoru příslušného úřadu a pro vytvoření základu pro dozor založený na hodnocení rizik může úřad zohlednit výsledky odvětvových auditů organizace pozemního odbavení provedených auditory třetích stran.

(b) Příslušný úřad může takové odvětvové audity uznat, pokud splňují následující kritéria:

(1) rozsah odvětvových auditů lze snadno porovnat s přílohou I (Část ORGH) a přílohou II (Část GH.OPS) k nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, podle toho, co je použitelné;

(2) obsah auditu je vhodný pro daný účel, je objektivní, proces auditu je systematický a auditoři nejsou ve střetu zájmů s auditovanou organizací a jsou řádně vyškoleni;

(3) výsledky auditu jsou přístupné příslušnému úřadu a příslušné informace významné z hlediska bezpečnosti z těchto výsledků mohou být sdíleny s příslušnými úřady odpovědnými za dozor nad organizací pozemního odbavení v souladu s čl. 62 odst. 9 nařízení (EU) 2018/1139;

(4) příslušný úřad má přístup k auditorovi třetí strany (z odvětví) za účelem určení trvalého souladu s příslušnými požadavky.

(c) Je třeba rozumět tomu, že odvětvové audity třetích stran nenahrazují činnosti dozoru příslušného úřadu. Příslušný úřad zůstává za dozor vždy odpovědný.

(d) Shoda organizace pozemního odbavení s průmyslovými normami nebo osvědčenými postupy prokázaná prostřednictvím odvětvového auditu třetí strany nevede k automatickému uznání souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.

GM1 ARGH.OVS.300(d) Dozor

ODVĚTOVÉ AUDITY V RÁMCI DOZORU

Různé organizace mohou provádět audit organizace pozemního odbavení za účelem ověření, jak uplatňuje různé postupy jako součást svých smluvních závazků. Příslušný úřad se může rozhodnout využít, je-li to relevantní, výsledky těchto auditů pro účely dozoru nebo pro lepší definování bezpečnostního profilu organizace pozemního odbavení jako základu pro dozor založený na hodnocení rizik, spolu s hlášeními událostí souvisejících s bezpečností.

Níže je uveden neúplný seznam možných odvětvových auditních organizací:

(a) provozovatel letiště, za účelem ověření, že organizace pozemního odbavení uplatňuje letištní postupy nebo programy, které se na ni vztahují podle nařízení (EU) č. 139/2014, jako je například program týkající se cizích předmětů (FOD), provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek, přístup pěších nebo řízení vozidel v neveřejné části letiště;

(b) provozovatel letadla, za účelem ověření, že organizace pozemního odbavení uplatňuje postupy provozovatele letadla, které se na ni vztahují podle nařízení (EU) č. 965/2012 a přílohy VII nařízení (EU) 2018/1139;

(c) odvětvová auditní organizace (třetí strana) provádějící audit jménem provozovatele letadla nebo provozovatele letiště.

AMC1 ARGH.OVS.305 Program dozoru

POSTUPY PRO DOZOR NAD ORGANIZACEMI POZEMNÍHO ODBAVENÍ

(a) Příslušný úřad by měl pro každou organizaci pozemního odbavení určit inspektora s celkovou odpovědností za dohled a styk s vedením organizace a za podávání zpráv o souladu s požadavky vztahujícími se na její provoz. Pokud je k organizaci pozemního odbavení přidělen více než jeden inspektor, jejich odpovědnosti by měly být jasně definovány.

(b) Inspekce, audity a postupy dozoru, v rozsahu a četnosti úměrné provozu organizace, by měly zahrnovat mimo jiné:

(1) systém řízení organizace;

(2) řízení bezpečnosti, identifikaci bezpečnostních rizik a zmírňující opatření;

(3) záznamy o hlášeních;

(4) příručky a postupy;

(5) výcvikové programy a záznamy a písemné příklady řízení výcviku;

(6) provádění činností pozemního odbavení během procesu obratu letadla;

(7) pozemní obslužná zařízení (GSE), včetně záznamů o jeho údržbě;

(8) provozní postupy, výcvik a dokumentaci týkající se nebezpečného zboží.

(c) Součástí programu dozoru by měly být následující typy inspekcí:

(1) inspekce dokumentů a záznamů;

(2) inspekce odbavení (přijetí) cestujících s ohledem na správné uplatňování postupů týkajících se bezpečné přepravy nebezpečného zboží v zavazadlech a u samotné osoby;

(3) inspekce činností pozemního odbavení během obratu, včetně nastupování a vystupování cestujících;

(4) inspekce výcviku personálu pozemního odbavení;

(5) inspekce nákladního provozu (je-li to použitelné), včetně manipulace s nebezpečným zbožím.

(d) Inspekce/audit by se měly zaměřit na položky vybrané pro rozsah této inspekce/auditu. Inspekce a audity mohou být prováděny společně nebo odděleně. Mohou být rovněž koordinovány s inspekcemi a audity prováděnými příslušnými úřady odpovědnými za jiné oblasti letectví.

(1) Společné audity s příslušnými úřady pro jiné oblasti letectví mohou být prováděny za účelem zvýšení efektivity zkoumání rozhraní mezi různými subjekty na úrovni letiště, jako jsou provozovatelé letišť, organizace pozemního odbavení a provozovatelé letadel.

(2) Inspektoři příslušného úřadu z jiných oblastí mohou být rovněž zapojeni do auditů nebo inspekcí činností pozemního odbavení, ve kterých jsou kompetentní, jako jsou inspektoři letového provozu, inspektoři letišť nebo inspektoři pro prohlídky na odbavovací ploše (RAMP) kompetentní v dozoru nad nebezpečným zbožím, vykládkou/nakládkou letadel, činnostmi odmrazování/protinámrazového ošetření, plněním paliva, vytlačováním a vlečením letadel nebo údržbou GSE.

(e) Inspekce mohou být dle uvážení příslušného úřadu prováděny s předchozím oznámením organizaci pozemního odbavení nebo bez něj.

(f) V souladu s ustanoveními článku 89 nařízení (EU) 2018/1139 by inspektoři měli brát v úvahu jakékoli náznaky významného zhoršení finanční situace organizace, které by mohlo mít dopad

na bezpečnost. To by však nemělo znamenat, že posuzování ekonomické nebo finanční situace organizace je odpovědností příslušného úřadu. Pokud je zjištěno významné zhoršení, měl by příslušný úřad neprodleně informovat příslušný úřad určený k provádění směrnice Rady o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (směrnice Rady 96/67/ES). Příslušný úřad by měl rovněž zvýšit svůj technický dohled nad poskytováním služeb pozemního odbavení se zvláštním důrazem na zachování výkonnosti v oblasti bezpečnosi a účinnosti systému řízení organizace.

(g) Povaha nebo rozsah nesouladu zjištěného příslušným úřadem bude sloužit k podpoře jeho trvající důvěry v organizaci, nebo alternativně může tuto důvěru narušit. V druhém případě bude muset příslušný úřad přezkoumat jakékoli identifikovatelné nedostatky systému řízení a v případě potřeby přijmout příslušná opatření.

AMC1 ARGH.OVS.305(a) Program dozoru

AUDITOVÁNÍ

(a) Program dozoru by měl uvádět, které aspekty budou jednotlivými audity pokryty.

(b) Část auditu by se měla zaměřit na zprávy organizace ze sledování souladu, vypracované určeným personálem, za účelem zjištění, zda organizace identifikuje a napravuje své problémy.

(c) Po ukončení auditu by měl inspektor provádějící audit vypracovat zprávu z auditu, včetně všech nálezů.

AMC1 ARGH.OVS.305(a);(b) Program dozoru

PRAVIDELNÝ PŘEZKUM PROGRAMU DOZORU

(a) Aby bylo zajištěno, že jeho program dozoru je řádně udržován, jak vyžaduje bod ARGH.OVS.305, měl by příslušný úřad pravidelně přezkoumávat plánovací cyklus dozoru a související program dozoru pro každou organizaci, aby zajistil, že zůstanou odpovídající i po jakýchkoli změnách ve složitosti nebo bezpečnostní výkonnosti organizace.

(b) Při přezkumu plánovacího cyklu dozoru a souvisejícího programu dozoru by měl příslušný úřad rovněž zohlednit veškeré relevantní informace shromážděné v souladu s bodem ORGH.GEN.160 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 a body ARGH.OVS.300(c) a (d).

AMC1 ARGH.OVS.305(b);(d) Program dozoru

PROGRAM A PLÁNOVÁNÍ DOZORU

(a) Při stanovování programu dozoru a plánovacího cyklu pro organizaci pozemního odbavení by měl příslušný úřad posoudit rizika související s činností každé organizace a přizpůsobit dozor zjištěné úrovni rizika a schopnosti organizace tato rizika účinně řídit. Pro posouzení vystavení organizace pozemního odbavení riziku a její výkonnosti v oblůasti bezpečnosti by měly být zváženy následující prvky:

(1) informace z ročního monitorování výkonnosti v oblasti bezpečnosti organizace pozemního odbavení, jak je uvedeno v AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii);

(2) informace z bezpečnostních hlášení týkajících se činností pozemního odbavení organizace;

(3) typy služeb pozemního odbavení poskytovaných na každém letišti a specifický provozní kontext na těchto letištích;

(4) specifické postupy zavedené organizací vyplývající z ustanovení o pružnosti v článku 71 nařízení (EU) 2018/1139 nebo z AltMoC;

(5) počet smluvně zajišťovaných služeb v rozsahu poskytování služeb pozemního odbavení;

(6) účinnost systému řízení organizace při řešení nesouladů;

(7) jakákoli další data relevantní z hlediska bezpečnosti vyplývající z auditů a inspekcí, včetně odvětvových auditů;

(8) zavedení průmyslových norem a osvědčených postupů organizací pozemního odbavení na základě výsledků hodnocení uvedeného v bodě ARGH.OVS.310.

(b) Program dozoru by měl sledovat přístup založený na hodnocení rizik, s přihlédnutím k údajům shromážděným podle bodu (a), a měl by být vypracováván na roční bázi.

(c) Příslušný úřad by měl zahrnout všechny organizace pozemního odbavení do programu nejpozději do 12 měsíců ode dne, kdy obdrží první prohlášení.

(d) Při rozhodování o počtu stanovišť zahrnutých do programu dozoru za účelem zkompletování rozsahu dozoru by měl příslušný úřad zvážit prvky bodu ARGH.OVS.305(b) použitelné pro dané stanoviště, jakož i výsledek dozoru nad systémem řízení organizace pozemního odbavení.

(e) Do programu dozoru mohou být zahrnuty dodatečné audity a inspekce konkrétních organizací pozemního odbavení na základě posouzení souvisejících rizik provedených v rámci systémů hlášení událostí.

(f) Části programu dozoru týkající se inspekcí činností pozemního odbavení prováděných během obratu by měly být vypracovány na základě zeměpisné polohy, s ohledem na činnost letiště a se zaměřením na klíčové otázky, které lze zkontrolovat v dostupném čase bez zbytečného zdržování provozu.

(g) Příslušný úřad by měl jako součást svého dozoru zahrnout schůzky mezi odpovědným vedoucím a příslušným úřadem, aby bylo zajištěno, že obě strany zůstanou informovány o významných záležitostech, a to v četnosti dohodnuté mezi příslušným úřadem a organizací pozemního odbavení.

GM1 ARGH.OVS.305(b)(5) Program dozoru

DOZOR NAD STANOVIŠTI

(a) Nízká výkonnost v oblasti bezpečnosti prokázaná na úrovni systému řízení organizace pozemního odbavení může vést k častějším inspekcím na jednotlivých stanovištích ze strany vnitrostátních příslušných úřadů letišť, kde tato organizace pozemního odbavení poskytuje služby.

(b) Stejně tak může vysoká výkonnost v oblasti bezpečnosti prokázaná na úrovni systému řízení organizace pozemního odbavení poskytnout dostatečné důkazy, které umožní vnitrostátním příslušným úřadům odpovědným za dozor nad stanovišti snížit četnost auditů a inspekcí na stanovištích v jejich státě.

AMC1 ARGH.OVS.305(d) Program dozoru

PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

(a) Příslušný úřad by měl naplánovat audity a inspekce odpovídající každé organizaci pozemního odbavení. Plánování auditů a inspekcí by mělo zohlednit účinnost schopnosti organizace identifikovat nebezpečí a řídit bezpečnostní rizika v rámci své organizace a provozu. Inspektoři by měli pracovat v souladu s harmonogramem poskytnutým organizaci pozemního odbavení.

(b) Pokud příslušný úřad změní četnost auditů nebo inspekcí v důsledku svého posouzení výkonnosti v oblasti bezpečnosti organizace pozemního odbavení, měl by zajistit, aby byly všechny aspekty provozu organizace pozemního odbavení podrobeny auditům a inspekcím v rámci příslušného plánovacího cyklu dozoru.

(c) Pokud si příslušný úřad přeje sladit plánovací cyklus dozoru s kalendářním rokem, měl by odpovídajícím způsobem zkrátit první plánovací cyklus dozoru.

(d) Plánovací cyklus dozoru a související program dozoru by měly být každoročně přezkoumány.

(e) Audity by měly zahrnovat alespoň jeden audit organizace pozemního odbavení na místě v rámci každého plánovacího cyklu dozoru.

AMC2 ARGH.OVS.305(d) Program dozoru

DOZOR NAD STANOVIŠTI ORGANIZACÍ POSKYTUJÍCÍCH SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ VE VÍCE NEŽ JEDNOM ČLENSKÉM STÁTĚ

(a) Při plánování dozoru nad stanovišti za účelem zkompletování programu dozoru pro účely provádění společného dozoru nad organizací poskytující služby pozemního odbavení ve více než jednom členském státě by se měly zúčastněné příslušné úřady dohodnout na minimálním celkovém počtu stanovišť, nad nimiž má být vykonán dozor v rámci cyklu dozoru.

(b) Dohodnutý celkový počet stanovišť by měl odpovídat výkonnosti v oblasti bezpečnosti organizace pozemního odbavení.

(c) Pro výběr stanovišť, která mají být podrobena auditu nebo inspekci, by měla být zvážena minimálně následující kritéria:

(1) rovnoměrné rozložení stanovišť napříč členskými státy, kde organizace pozemního odbavení poskytuje služby;

(2) objem činnosti na každém z těchto stanovišť; a

(3) hlavní identifikované rizikové oblasti.

(d) Organizace pozemního odbavení podléhající dozoru by měla být o plánování tohoto dozoru informována.

GM1 ARGH.OVS.305(e) Program dozoru

ZVÝŠENÝ DOZOR Z DŮVODU MÍSTNÍCH PODMÍNEK NA LETIŠTI PROVOZU

Zvláštní (specifická) nebezpečí představovaná místními podmínkami na letišti provozu, která mohou vyžadovat zvýšený dozor, zahrnují mimo jiné:

(a) provoz vyžadující odmrazování/protinámrazové ošetření během chladných období;

(b) zhuštěný provoz na pohybové ploše, který vede k častým událostem v pozemním odbavení;

(c) letiště fungující na sezónním základě (obvykle během léta), což vede k přerušením pravidelného provozu a využívání dočasných pracovníků během hlavní sezóny.

AMC1 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy

HODNOCENÍ UZNÁVANÉHO ODVĚTVOVÉHO STANDARTU

(a) Uznávaným odvětvovým standardem (uznávanou průmyslovou (oborovou) normou) je norma, která byla schválena normalizačním orgánem, jako je Evropský výbor pro normalizaci (CEN), Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice (CENELEC) nebo Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO), nebo která je stanovena právními požadavky.

(b) Proces hodnocení uznávaných průmyslových norem, které byly certifikovány odpovídajícím způsobem akreditovanou organizací, může být omezen na potvrzení toho, že pokrývají rozsah přílohy I nebo přílohy II nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, podle toho, co je použitelné.

AMC2 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy

OBJEKTIVNÍ KRITÉRIA PRO ODVĚTVOVÉ STANDARTY (PRŮMYSLOVÉ NORMY)

(a) Průmyslové normy podléhající hodnocení uvedenému v bodě ARGH.OVS.310 by měly splňovat minimálně následující kritéria:

(1) jsou vypracovány, udržovány a odsouhlaseny za účasti odborníků z příslušných zúčastněných stran z odvětví;

(2) pokrývají rozsah přílohy I a/nebo II nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, podle toho, co je použitelné, a to s dostatečnými podrobnostmi, aby bylo umožněno zavedení souvisejících prováděcích pravidel;

(3) jsou založeny na zkušenostech z oboru a osvědčily se při testování;

(4) jsou podloženy vědeckými a/nebo technickými údaji a dokumentací, bezpečnostními testy a posouzeními dopadů na bezpečnost, podle toho, co je použitelné;

(5) zahrnují technické a provozní specifikace a, je-li to použitelné, specifikace lidských činitelů pro jejich bezpečné zavedení;

(6) jasně vymezují odpovědnosti osob zapojených do jejich uplatňování;

(7) obsahují postupy pro průběžný přezkum a zlepšování, aby zahrnovaly ponaučení získaná z každodenního provozu a zohledňovaly relevantní inovace v oboru.

PŘÍSLUŠNÉ ZÚČASTNĚNÉ STRANY V PRŮMYSLU

(b) Zúčastněné strany z odvětví zastoupené při vývoji, údržbě a odsouhlasování průmyslové normy by měly zahrnovat mimo jiné provozovatele letadel, organizace pozemního odbavení, provozovatele letišť, výrobce produktů, výrobce GSE, výrobce letadel a jejich regionální a globální průmyslová sdružení, podle toho, co je použitelné. Cílem jejich zahrnutí je zajistit, aby všechny zúčastněné strany zapojené do vývoje a údržby průmyslových norem byly rovněž zapojeny do jejich odsouhlasování.

AMC3 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy

DOZOR NAD ORGANIZACEMI, KTERÉ POUŽÍVAJÍ ODVĚTVOVÉ STANDARTY (PRŮMYSLOVÉ NORMY) A OSVĚDČENÉ POSTUPY

(a) V případě dozoru nad organizací pozemního odbavení, která uplatňuje průmyslové normy a osvědčené postupy, by měl příslušný úřad ověřit, že skutečné zavedení těchto norem a osvědčených postupů v každodenním provozu organizace pozemního odbavení je v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.

(b) Pokud organizace pozemního odbavení prohlásí, že uplatňuje průmyslové normy a osvědčené postupy za účelem dosažení souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, měl by příslušný úřad tuto skutečnost využít jako doplňující informaci na podporu svého dozoru založeného na hodnocení rizik. Zavedení průmyslových norem a osvědčených postupů organizací by nemělo být posuzováno odděleně od ostatních prvků, které má příslušný úřad při svém dozoru zvážit.

(c) Příslušný úřad může rozhodnout, v jakém rozsahu hodlá využít výsledky auditních programů, které ověřují shodu organizace pozemního odbavení s průmyslovými normami a osvědčenými postupy.

GM1 ARGH.OVS.310 Odvětvové standardy

ZKUŠENOSTI Z OBORU, VĚDECKÁ DOKUMENTACE A BEZPEČNOSTNÍ TESTY PODPORUJÍCÍ VÝVOJ ODVĚTVOVÝCH STANDARTŮ (PRŮMYSLOVÝCH NOREM) A OSVĚDČENÝCH POSTUPŮ

(a) Očekává se, že průmyslové normy týkající se výrobků (produktů), jako jsou následující, budou podloženy vědeckou dokumentací a testy relevantními z hlediska bezpečnosti:

(1) pozemní obslužná zařízení (GSE),

(2) odmrazovací/protinámrazové kapaliny,

(3) palivo.

(b) Očekává se, že osvědčené postupy v leteckém průmyslu pokrývající procesy a provoz pozemního odbavení, používání výrobků (produktů) a organizační aspekty jsou založeny na létech zkušeností v oboru, přičemž metoda pokusu a omylu prokázala, že určité postupy jsou lepší než jiné. Může být obtížné prokázat, že osvědčené postupy jsou založeny na vědeckých důkazech nebo bezpečnostních testech. Ve skutečnosti jsou někdy výsledkem posouzení dopadů na bezpečnost a mohou podléhat sérii bezpečnostních testů předtím, než jsou šířeny nebo používány v širším měřítku.

(c) Následující pokyny[3] lze použít pro stanovení kritérií pro osvědčené postupy:

(1) kritéria způsobilosti:

(i) mají jasný popis kontextu;

(ii) mají jasný popis cílů a účelů;

(iii) mají jasný popis zahrnutých akcí/činností;

(iv) jsou alespoň jeden rok staré;

(2) výběrová kritéria:

(i) jsou relevantní pro identifikované potřeby;

(ii) poskytují dostatečnou indikaci přenositelnosti, například:

(A) pokračování po počáteční fázi;

(B) získání strukturálního financování nebo podpory od nových sponzorů nebo vedení k vytváření zdrojů;

(C) prokazování potenciálu pro replikaci v různých kontextech a aplikaci na různé cílové skupiny.

(d) Doporučuje se, aby byly v průmyslových normách a osvědčených postupech zohledněn lidské činitele, je-li to použitelné.

AMC1 ARGH.OVS.315(a) Úkoly dozoru

POSOUZENÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ

(a) V rámci úkolů dozoru by měl příslušný úřad posoudit systém řízení a procesy organizace, aby se ujistil, že jsou zavedeny a jsou vhodné všechny požadované prvky umožňující fungování systému řízení.

(b) Dojde-li v organizaci k významným změnám, měl by příslušný úřad určit, zda je třeba přezkoumat stávající posouzení, aby bylo zajištěno, že je stále odpovídající.

---

[3] Kritéria zveřejnila Komise (viz European Commissio, 'What are "good practices"?', webové stránky Evropské komise, 13. října 2021, dostupné z: https://migrant-integration.ec.europa.eu/page/what-are-good-practices_en [7. dubna 2025]) pro jiný účel, ale lze je extrapolovat i na tuto oblast.

GM1 ARGH.OVS.315(a) Úkoly dozoru

POSUZOVÁNÍ VYSPĚLOSTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ

Nástroj EASA pro posuzování systému řízení (EASA´s *Management System Assessment Tool*) mohou využívat jak příslušné úřady, tak organizace pozemního odbavení k monitorování a hodnocení úrovně vyspělosti organizace pozemního odbavení. Očekává se, že úroveň vyspělosti organizace pozemního odbavení se bude postupně zvyšovat.

AMC1 ARGH.OVS.320(a) Prohlášení organizací pozemního odbavení

POTVRZENÍ PŘIJETÍ

Pokud elektronický systém používaný k registraci prohlášení nestanoví jinak, měl by příslušný úřad potvrdit přijetí prohlášení – například písemně, přednostně e-mailem – ve lhůtě 10 až 15 pracovních dnů.

GM1 ARGH.OVS.320(a) Prohlášení organizací pozemního odbavení

OVĚŘENÍ PROHLÁŠENÍ

Ověření prohlášení obdrženého od organizace pozemního odbavení nezahrnuje ověření dokumentů této organizace souvisejících s tímto prohlášením. Cílem je zkontrolovat, zda bylo prohlášení správně vyplněno a podepsáno, zda nechybí žádné údaje atd.

AMC1 ARGH.OVS.325(a) Nálezy, připomínky, nápravná opatření a donucovací opatření

ŘÍZENÍ NÁLEZŮ

(a) Aby bylo zajištěno, že identifikované oblasti nesouladu jsou organizací pozemního odbavení řádně řešeny, měl by příslušný úřad:

(1) přezkoumat kořenovou příčinu (příčiny) identifikovanou organizací pro každý potvrzený nález, společně s plánem nápravných opatření;

(2) ujistit se, že identifikovaná kořenová příčina (příčiny) a nápravná opatření navržená organizací pozemního odbavení jsou odpovídající k nápravě nesouladu a zabránění jeho opakování;

(3) posoudit zavedení přijatých nápravných opatření;

(4) ujistit se, že přijatá nápravná opatření byla řádně zavedena;

(5) uzavřít nálezy až poté, co byly dokončeny kroky v bodech (1) až (4); a

(6) zaznamenat všechny nálezy *(findings)* a připomínky (pozorování) *(observations)*.

(b) V případě nálezů úrovně 2 by měl příslušný úřad nejprve poskytnout organizaci pozemního odbavení lhůtu pro předložení plánu nápravných opatření, včetně kořenové příčiny (příčin). Tato lhůta by měla být kratší než lhůta pro zavedení nápravných opatření, aby byl poskytnut dostatečný čas pro úřad k odsouhlasení přijatelného plánu nápravných opatření a pro organizaci pozemního odbavení k jeho zavedení před koncem lhůty pro zavedení.

(c) Příslušný úřad by měl sledovat všechny termíny dohodnuté v souladu s body (a) a (b).

GM1 ARGH.OVS.330(a) Společný dozor

VÍCE NEŽ JEDEN PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ODPOVĚDNÝ ZA DOZOR NAD POZEMNÍM ODBAVENÍM V TÉMŽE ČLENSKÉM STÁTĚ

Pokud organizace uvedená v bodě ARGH.OVS.330(b) poskytuje služby pozemního odbavení na letištích, která podléhají dozoru více než jednoho příslušného úřadu v témže členském státě, doporučuje se, aby tento členský stát určil příslušný úřad členského státu, ve kterém má organizace své hlavní místo obchodní činnosti (PPoB), pro účely stanovení jasných odpovědností uvedených v bodě ARGH.OVS.330(d).

AMC1 ARGH.OVS.330(c)(2) Společný dozor

SDÍLENÍ INFORMACÍ TÝKAJÍCÍCH SE ALTERNATIVNÍCH ZPŮSOBŮ PRŮKAZU

(a) Pokud je alternativní způsob průkazu (AltMoC) předložený organizací pozemního odbavení, která je součástí jediného obchodního uskupení pro pozemní odbavení nebo jediného obchodního uskupení leteckých dopravců pro odbavení vlastními silami, použitelný pouze pro určitá letiště, měl by příslušný úřad, který AltMoC obdrží, zajistit, aby k němu měly přístup všechny dotčené příslušné úřady.

(b) Příslušné úřady letišť, kde se tento AltMoC uplatňuje, by měly spolupracovat, aby zajistily, že obsah AltMoC je přijímán a posuzován konzistentně na všech letištích, kde se uplatňuje.

GM1 ARGH.OVS.330(g);(j) Společný dozor

SYSTÉMOVÝ A PROVOZNÍ NESOULAD

(a) Systémový nesoulad je chápan jako nesoulad týkající se hlavních součástí systému řízení organizace pozemního odbavení, jako jsou:

(1) systém řízení bezpečnosti (SMS),

(2) proces sledování souladu,

(3) systém dokumentace,

(4) výcvikový program,

(5) program provozu a údržby pozemních obslužných zařízení (GSE),

(6) obecný přístup k provozním postupům.

(b) Systémový nesoulad se nevztahuje na:

(1) provozní postupy specifické pro letiště, jak je vyžaduje provozovatel letiště;

(2) hodnocení bezpečnostních rizik a opatření ke zmírnění rizik vypracovaná pro provozní kontext letiště.

(c) Naproti tomu **provozní nesoulad** je specifický pro jednotlivé stanoviště, neboť se týká způsobu, jakým jsou systém řízení nebo provozní požadavky na daném letišti zavedeny. Tento typ nesouladu je ze své podstaty nesystémový – to znamená, že se nevyskytuje na jiných stanovištích, kde tato organizace pozemního odbavení poskytuje služby. Provozní nesoulad nevyžaduje opatření ze strany jiného příslušného úřadu v jiném členském státě.

GM2 ARGH.OVS.330(g);(j) Společný dozor

ODPOVĚDNOSTI PŘI SPOLEČNÉM DOZORU V PŘÍPADĚ SYSTÉMOVÉHO NESOULADU (NÁLEZY ÚROVNĚ 2)

(a) Pokud systémový nesoulad organizace pozemního odbavení poskytující služby ve více než jednom členském státě není řešen na úrovni systému řízení, může se kaskádovitě přenést na všechna jednotlivá stanoviště, a tím generovat nálezy na všech stanovištích, kde organizace poskytuje služby pozemního odbavení. Proto systémový nesoulad vyžaduje posílenou komunikaci a spolupráci mezi všemi příslušnými úřady vykonávajícími dozor nad touto organizací pozemního odbavení: je nezbytné, aby všechny uplatňovaly obdobná nápravná opatření k řešení tohoto nesouladu stejným způsobem na dotčených stanovištích pod jejich dozorem.

(b) Pokud příslušný úřad členského státu, ve kterém má organizace své hlavní místo obchodní činnosti (PPoB), vznese nález týkající se součásti systému řízení, lze to již považovat za potenciální systémový nesoulad. Ostatní dotčené příslušné úřady tuto informaci využijí při přípravě svých vlastních auditů/inspekcí stanovišť ve svém členském státě. Každý příslušný úřad odpovídá za ověření toho, že systémový nesoulad byl vyřešen na jednotlivých stanovištích v jeho členském státě.

(c) Pokud je nález úrovně 2 vznesen jakýmkoli jiným příslušným úřadem než úřadem členského státu, ve kterém má organizace své PPoB, lze systémovou nebo provozní povahu tohoto nesouladu určit až poté, co ji potvrdí další audit/inspekce v jiném členském státě. Jelikož jsou informace ze všech auditů a inspekcí sdíleny mezi příslušnými úřady zapojenými do dozoru nad touto organizací, budou si všechny vědomy systémových nálezů. Stejně jako v situaci popsané v bodě (b), ostatní dotčené příslušné úřady využijí tuto informaci při přípravě svých vlastních auditů/inspekcí ve svém členském státě. Každý příslušný úřad odpovídá za ověření toho, že systémový nesoulad byl vyřešen na jednotlivých stanovištích v jeho členském státě.

(d) Informace týkající se systémového nesouladu mohou být užitečné pro posuzování výkonnosti v oblasti bezpečnosti organizace jako celku.

GM3 ARGH.OVS.330(g);(j) Společný dozor

ČINNOSTI V RÁMCI SPOLEČNÉHO DOZORU

Dotčené příslušné úřady by mohly zvážit kterýkoli z níže uvedených příkladů, aby zajistily průběžnou komunikaci a konzultace mezi sebou za účelem zavedení účinného společného dozoru.

(a) Vyvinout společnou sadu nástrojů *(toolbox)* zahrnující materiály a kontrolní seznamy, které se budou používat při provádění inspekcí a auditů.

(b) Stanovit postupy zahrnující metody a načasování pro komunikaci a sdílení relevantních informací nezbytných pro dozor, například:

(1) sdílení výsledku posouzení systému řízení pokaždé, když je posouzení provedeno jedním z příslušných úřadů;

(2) sdílení AltMoC, jakmile je obdrží příslušný úřad členského státu, ve kterém má organizace své hlavní místo obchodní činnosti (PPoB);

(3) zajištění rychlé reakce, pokud jeden z příslušných úřadů sdílí vážné obavy týkající se organizace s jiným příslušným úřadem.

(c) Vyvinout společný výcvikový program a pořádat školení pro všechny inspektory pozemního odbavení.

(d) Organizovat společné inspekce a audity.

(e) Diskutovat o vznesených nálezech, jejich právním základu a nápravných opatřeních navržených organizací. Identifikovat nejlepší postup pro podobné případy.

(f) Organizovat opakovací školení, která zahrnují sdílení zkušeností s příslušnými úřady v jiných členských státech a výměnu osvědčených postupů s inspektory z jiných příslušných úřadů.

(g) Dodatečná podpora by mohla zahrnovat překlad příslušných částí zpráv z auditů nebo hlášení událostí z původního jazyka do angličtiny nebo jakéhokoli jiného jazyka, na kterém se dotčené příslušné úřady dohodnou.