

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

2025/007/R

ze dne 7. července 2025

kterým se vydává následující:

1. vydání Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k článkům nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20

„AMC a GM k článkům nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025-20 – 1. vydání“

1. vydání Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k příloze I (Část ORGH) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20

„AMC a GM k Části ORGH – 1. vydání“

1. vydání Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k příloze II (Část GH.OPS) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20

„AMC a GM k Části GH.OPS – 1. vydání“

— — —

„Pozemní odbavení – požadavky na organizace“

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

s ohledem na nařízení (EU) 2018/1139¹, a zejména na čl. 76 odst. 3 a čl. 104 odst. 3 písm. a) uvedeného nařízení,

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

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.
- (4) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20² stanoví požadavky na bezpečné poskytování služeb pozemního odbavení a na organizace, které je poskytují.
V této souvislosti agentura EASA shledala potřebu vydat nový soubor AMC a GM pro usnadnění provádění nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.
- (5) Agentura EASA v souladu s čl. 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 6 postupu EASA pro předpisovou činnost³ v roce 2022 v širokém rozsahu konzultovala obsah tohoto rozhodnutí se zúčastněnými stranami a připravila AMC a GM s přihlédnutím k připomínkám obdržným v rámci konzultace⁴.
- (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 zvažila obdržené připomínky,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

AMC a GM k článkům nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 se tímto stanovují v příloze I tohoto rozhodnutí.

Článek 2

AMC a GM k příloze I (Část ORGH) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 se tímto stanovují v příloze II tohoto rozhodnutí.

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>).

² Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 ze dne 19. prosince 2024, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 stanovením požadavků na bezpečné poskytování služeb pozemního odbavení a na organizace, které je poskytují (Úř. věst. L, 2025/20, 07.03.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/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 \(europa.eu\)](#).

Článek 3

AMC a GM k příloze II (Část GH.OPS) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 se tímto stanovují v příloze III tohoto rozhodnutí.

Článek 4

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

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k článkům nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20

1. vydání
7. července 2025¹

¹ Datum vstupu tohoto vydání v platnost viz rozhodnutí výkonného ředitele 2025/007/R v Úřední publikaci agentury EASA.

OBSAH

AMC a GM k článkům nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.....	3
GM1 Článek 3 Definice	3
POJMY POUŽITÉ V PŘIJATELNÝCH ZPŮSOBECH PRŮKAZU A PORADENSKÉM MATERIÁLU	3
GM1 Článek 2(1) Rozsah	4
POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB POZEMNÍHO ODBAVENÍ Z MÍSTA MIMO LETIŠTĚ	4
GM1 Článek 2(2) Rozsah	5
ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH	5
GM2 Článek 2(2) Rozsah	5
POZEMNÍ OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ (GSE)	5
GM3 Článek 2(2) Rozsah	6
ČINNOSTI PŘI PŘÍLETU LETADLA	6
GM4 Článek 2(2) Rozsah	7
ČINNOSTI PŘI ODLETU LETADLA	7
GM5 Článek 2(2) Rozsah	7
ODBAVENÍ NÁKLADU A POŠTY V NÁKLADNÍM SKLADU	7
GM6 Článek 2(2) Rozsah	7
ORGANIZACE MIMO OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2025/20, KTERÉ PROVOZUJÍ GSE V OKOLÍ LETADLA	7
GM1 Článek 2(3) Rozsah	8
SIGNALIZAČNÍ NAVIGACE (NAVÁDĚNÍ) LETADEL (MARSHALLING)	8
GM2 Článek 2(3) Rozsah	8
LETOVÝ DISPEČINK (FLIGHT DISPATCH).....	8
GM3 Článek 2(3) Rozsah	9
PLÁNOVÁNÍ NALOŽENÍ, ZPRÁVY A KOMUNIKACE ŘÍZENÍ NALOŽENÍ A VYSTAVOVÁNÍ DOKUMENTŮ ŘÍZENÍ NALOŽENÍ.....	9
GM4 Článek 2(3) Rozsah	9
POZEMNÍ DOHLED (GROUND SUPERVISION)	9
GM5 Článek 2(3) Rozsah	10
MANIPULACE S OLEJEM	10
GM1 Článek 3(1) Definice	10
ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ	10
GM1 Článek 3(1b) Definice	11
PROVOZOVATEL LETIŠTĚ POSKYTUJÍCÍ ZAŘÍZENÍ A INFRASTRUKTURU MIMO OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2025/20.....	11
GM1 Článek 3(1c) Definice.....	11
PROVOZOVATEL LETADLA POSKYTUJÍCÍ SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ.....	11
JEDINÉ OBCHODNÍ USKUPENÍ LETECKÝCH DOPRAVCŮ	11
GM1 Článek 3(2) Definice	12
JEDINÉ OBCHODNÍ USKUPENÍ ORGANIZACÍ POSKYTUJÍCH SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ...12	
GM1 Článek 3(7)&(8) Definice.....	12
POZEMNÍ ODMRAZOVÁNÍ A PROTINÁMRAZOVÉ OŠETŘENÍ (OCHRANA PROTI NÁMRAZE) LETADEL	12
GM1 Článek 3(14) Definice	12
VLEČENÍ (přetah) LETADLA	12
GM1 Článek 3(15) Definice	13
VYTLAČOVÁNÍ LETADLA	13

AMC A GM K ČLÁNKŮM NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2025/20

GM1 Článek 3 Definice

POJMY POUŽITÉ V PŘIJATELNÝCH ZPŮSOBECH PRŮKAZU A PORADENSKÉM MATERIÁLU

Pro účely AMC a GM k nařízení (EU) 2025/20 platí následující definice:

Kabinové zavazadlo (<i>Cabin baggage</i>)	Zavazadla v péči cestujícího nebo člena posádky, která jsou určena k přepravě v kabině letadla; rovnocennými pojmy jsou „příruční zavazadla (<i>carry-on baggage, hand baggage</i>)“ a „nezapsaná zavazadla (<i>unchecked baggage</i>)“.
Zapsané zavazadlo (<i>Checked baggage</i>)	Zavazadla cestujících, která převzal do péče provozovatel letadla, určená k přepravě v nákladovém prostoru (prostorech) letadla, na která byl cestujícímu vystaven identifikační útržek zavazadlového lístku; zahrnuje to kabinová zavazadla, která byla cestujícímu odňata a naložena do nákladového prostoru (např. z důvodu omezení rozměrů/hmotnosti nebo nedostatku úložného prostoru v kabině); rovnocennými pojmy jsou „zavazadla v nákladovém prostoru (<i>hold baggage, hold luggage</i>)“ a „odbavená zavazadla (<i>registered baggage</i>)“.
Materiál provozovatele (COMAT) (<i>Company material</i>)	Materiál provozovatele letadla přepravovaný na palubě letadla tohoto provozovatele pro jeho vlastní účely.
Náprava (<i>Correction</i>)	Činnost spočívající v odstranění nesouladu.
Nápravné opatření (<i>Corrective action</i>)	Činnost spočívající v odstranění nebo zmírnění kořenové příčiny (příčin) a zabránění opakování existujícího zjištěného nesouladu nebo jakéhokoli jiného nežádoucího stavu či situace. Správné určení kořenové příčiny (příčin) je klíčové pro stanovení účinného nápravného opatření k zamezení opakování.
Poskytovatel služeb pozemního odbavení (GHSP) (<i>Ground handling service provider</i>)	Synonymum pro „organizaci pozemního odbavení (GH)“. Tyto dva pojmy jsou zaměnitelné.
Doba účinnosti (<i>Holdover time</i>)	Časový úsek, během kterého protinámrazová kapalina poskytuje ošetřeným povrchům letadla ochranu před namrzající kontaminací. Závisí mimo jiné na typu a intenzitě srážek, venkovní teplotě vzduchu (OAT), větru, konkrétní kapalině (nebo typu kapaliny) a na konstrukci a konfiguraci letadla během ošetření.
Dokumentace o hmotnosti a vyvážení (<i>Mass and balance documentation</i>)	Doplňuje definici v článku 3 (definice (31)): Vzhledem k tomu, že provozovatelé letadel mohou používat různé názvy pro různé dokumenty obsahující výpočty a údaje o hmotnosti a vyvážení, je v celém nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 používán obecnější pojem „dokumentace o hmotnosti a vyvážení“. Tím je zajištěn soulad s nařízením (EU) č. 965/2012, pokud jde o výpočty hmotnosti a vyvážení a související dokumentaci.

Nesprávně zaslané zavazadlo (<i>Mishandled baggage</i>)	Zavazadla náhodně nebo neúmyslně oddělená od cestujících nebo posádky.
Skoronehoda (<i>Near miss</i>)	Událost, při níž byla událost podléhající povinnému hlášení v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 těsně odvrácena nebo k níž těsně nedošlo.
Přebal (<i>Overpack</i>)	Pouzdro použitá jedním odesílatelem k uložení jednoho nebo více kusů balíků a k vytvoření jedné manipulační jednotky pro usnadnění manipulace a uložení.
Plánovací cyklus dozoru (<i>Oversight planning cycle</i>)	Časový rámec, ve kterém by měl příslušný úřad prostřednictvím auditů a inspekcí prověřit obsah prohlášení organizace pozemního odbavení a postupy určené na základě posouzení bezpečnostních rizik.
Program dozoru (<i>Oversight programme</i>)	Podrobný harmonogram dozoru, který stanoví počet auditů a dalších činností – včetně rozsahu a trvání každé činnosti a případně podrobností o auditech produktů a místech, podle vhodnosti – které má provést příslušný úřad, s předběžným časovým rámcem pro provedení každé činnosti.
Balík (<i>Package</i>)	Konečný výsledek balení, sestávající z obalu a jeho obsahu připraveného k přepravě.
Obaly (<i>Packaging</i>)	Nádoby a veškeré jiné součásti nebo materiály nezbytné k tomu, aby nádoby plnily svou funkci zadržení.
Preventivní opatření (<i>Preventive action</i>)	Opatření přijaté k odstranění příčiny možného nesouladu nebo jakékoli jiné nežádoucí potenciální situace.
Stanoviště (<i>Station</i>)	Letiště, na kterém organizace pozemního odbavení poskytuje služby.
Nedoprovázené zavazadlo (<i>Unaccompanied baggage</i>)	Zavazadla přepravovaná jako náklad, která mohou, ale nemusí být přepravována stejným letadlem jako osoba, jíž náleží.

GM1 Článek 2(1) Rozsah

POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB POZEMNÍHO ODBAVENÍ Z MÍSTA MIMO LETIŠTĚ

Organizace poskytující služby pozemního odbavení z jiného místa, než je letiště podléhající nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktům v přenesené pravomoci a prováděcím aktům, nepodléhají nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Služby poskytované takovými organizacemi jsou zahrnuty v systému řízení provozovatele letadla jako smluvně zajišťované činnosti a řídí se nařízením (EU) č. 965/2012, zejména jeho bodem ORO.GEN.205.

Příklady těchto služeb:

- (a) přijímání k odbavení cestujících a zavazadel v místech mimo letiště,
- (b) řízení naložení (plánování naložení a vyhotovení související dokumentace).

GM1 Článek 2(2) Rozsah**ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH**

Bezpečnostní aspekty odbavení cestujících, na které se vztahuje nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, jsou následující:

- (a) nebezpečné zboží v zavazadlech cestujících nebo u samotné osoby při přijímání k přepravě během odbavení na letišti;
- (b) zadávání správných údajů týkajících se odbavení cestujících a zavazadel do systému kontroly odletů (DCS) pro účely řízení naložení (tj. výpočtů hmotnosti a vyvážení, plánování naložení);
- (c) pozemní přeprava mezi letištním terminálem a letadlem;
- (d) bezpečnost cestujících na odbavovací ploše a v okolí letadla během nastupování a vystupování;
- (e) nastupování a vystupování cestujících s použitím pozemního obslužného zařízení (GSE), včetně nástupních mostů pro cestující (PBB).

Všechny výše uvedené aspekty zahrnují osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (PRM).

GM2 Článek 2(2) Rozsah**POZEMNÍ OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ (GSE)**

Následující položky GSE spadají do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 bez ohledu na úroveň jejich automatizace (vyžadující nebo nevyžadující lidský zásah). Seznam vychází z příručky *IATA Airport Handling Manual (AHM)*:

- (a) zdvihací a zvedací zařízení:
 - (1) ocasní podpěra letadla,
 - (2) pásový nakladač, s dopravníkovým systémem do nákladového prostoru nebo bez něj,
 - (3) cateringové vozidlo,
 - (4) zařízení pro vnější čištění letadel,
 - (5) vozidlo/zařízení pro odmrazení/protinámrazové ošetření,
 - (6) zdvihací pracovní plošina nebo zařízení,
 - (7) vysokozdvíhový vozík,
 - (8) nakladač (pro spodní palubu nebo hlavní palubu),
 - (9) schody pro údržbu,
 - (10) mobilní nástupní rampy pro cestující,
 - (11) schody pro cestující,
 - (12) nástupní mosty pro cestující (PBB),
 - (13) vozidlo pro nástup PRM (osob se sníženou schopností pohybu a orientace).
- (b) obslužná zařízení:
 - (1) pozemní klimatizační jednotka pro letadla (ACU),
 - (2) výdejní zařízení pro plnění paliva (dispenser/hydrantový vozík),
 - (3) automobilová cisterna nebo vozík pro plnění paliva,
 - (4) vytápěcí jednotka pro letadla,
 - (5) vzduchové spouštěcí zařízení (vzduchová startovací jednotka) (ASU),
 - (6) pozemní zdroj energie (GPU),

- (7) zařízení pro obsluhu toalet,
- (8) zařízení pro obsluhu pitnou vodou;
- (c) vlečná zařízení, včetně dálkově ovládaných vozidel:
 - (1) tahač pro zavazadla, náklad nebo letadlové vybavení,
 - (2) vozidlo pro vlečení nebo vytlačování letadel (tahač),
 - (3) vlečná oj,
 - (4) bezojový tahač,
 - (5) výměnné hlavy vlečné oje;
- (d) přepravní zařízení:
 - (1) autobus (pro cestující nebo posádku),
 - (2) osobní automobil, dodávka nebo pick-up,
 - (3) vozík nebo podvozek (*dolly*) (pro zavazadla, náklad, letecké přepravní jednotky (ULD) nebo letadlové vybavení),
 - (4) cisternový vůz pro plnění paliva,
 - (5) podvozek (*dolly*) pro náklad s řízenou teplotou,
 - (6) nákladní vozidlo s řízenou teplotou,
 - (7) přívěs (pro zavazadla, náklad, ULD nebo letadlové vybavení),
 - (8) nákladní automobil (pro zavazadla, náklad, ULD nebo letadlové vybavení),
 - (9) přepravník ULD (pro přesun ULD k/od nakladačů);
- (e) ostatní zařízení používaná k poskytování služeb pozemního odbavení:
 - (1) zakládací klíny (špalky),
 - (2) bezpečnostní kužely,
 - (3) samonavíjecí sloupky, systémy pro usměrňování cestujících a jejich součásti.

GM3 Článek 2(2) Rozsah

ČINNOSTI PŘI PŘÍLETU LETADLA

Následující činnosti probíhají před a po zaparkování letadla na stání:

- (a) před příletem letadla:
 - (1) kontrola stání letadla na výskyt cizích předmětů (FOD);
 - (2) kontrola stavu povrchu stání z hlediska výskytu ledu, sněhu atd.;
 - (3) příprava nezbytného GSE, zakládacích klínů a kuželů mimo vyhrazený prostor kolem letadla (ERA);
 - (4) zajištění, aby byl k dispozici personál nezbytný pro činnosti při příletu letadla a aby se zdržoval mimo dráhu pohybu letadla a uvnitř bezpečnostních zón;
- (b) po zaparkování letadla:
 - (1) zajištění letadla na zemi založením kol letadla klíny a rozmístěním bezpečnostních kuželů pro vyznačení vyhrazeného prostoru kolem letadla (ERA);
 - (2) provedení obchůzky po příletu za účelem kontroly trupu, dveří a krytů motorů/vrtulí z hlediska jakéhokoli poškození;
 - (3) vydání souhlasu k přistavení nezbytného GSE (klimatizační jednotka, pozemní zdroj energie, schody pro cestující nebo nástupní mosty atd.).

GM4 Článek 2(2) Rozsah**ČINNOSTI PŘI ODLETU LETADLA**

Tyto činnosti zahrnují mimo jiné:

- (a) odsunutí nástupního mostu pro cestující (PBB) a veškerého dalšího vnějšího vybavení a vozidel od letadla a z vyhrazeného prostoru kolem letadla (ERA);
- (b) ověření, že dveře a servisní panely letadla jsou řádně zavřeny;
- (c) provedení obchůzky letadla;
- (d) kontrola výskytu cizích předmětů (FOD);
- (e) zajištění dostupnosti zařízení pro vlečení/vytlačování;
- (f) zajištění, aby se všechny osoby a vybavení nacházely mimo nebezpečné oblasti letadla;
- (g) jakákoli další činnost nezbytná v souladu s postupy organizace pozemního odbavení a místními postupy provozovatele letiště.

GM5 Článek 2(2) Rozsah**ODBAVENÍ NÁKLADU A POŠTY V NÁKLADNÍM SKLADU**

- (a) Odbavení nákladu je složitá činnost, která zahrnuje různé subjekty odpovědné za různé segmenty přípravy a přepravy nákladu. Ne všechny tyto subjekty spadají do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Z oblasti působnosti nařízení jsou například vyloučeny následující subjekty:
 - (1) organizace, které nevykonávají činnosti uvedené v čl. 2 odst. 2 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 v prostorách letiště spadajícího do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139;
 - (2) organizace, jako jsou zasilatelé nebo odesílatelé;
 - (3) organizace, které pouze přepravují náklad po zemi z jednoho místa/skladu do druhého předtím, než je zkontrolován za účelem přijetí k letecké přepravě.
- (b) Činnosti pozemního odbavení týkající se odbavení nákladu a pošty obvykle probíhají v nákladním skladu. Stejně jako v případě subjektů zapojených do řetězce přepravy nákladu, nespádají do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 všechny nákladní sklady.
- (c) Do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 spadají pouze ty nákladní sklady, které se nacházejí na letišti nebo k němu přiléhají a které odpovídají za závěrečné kontroly a přijetí nákladu před jeho naložením do letadla.
- (d) Do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 navíc spadají pouze činnosti související s bezpečností probíhající v nákladním skladu, které mohou mít dopad na bezpečnost letu.

GM6 Článek 2(2) Rozsah**ORGANIZACE MIMO OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2025/20, KTERÉ PROVOZUJÍ GSE V OKOLÍ LETADLA**

- (a) Organizace, které přesouvají GSE k letadlu a od něj nebo připojují GSE k letadlu za účelem plnění svých úkolů, avšak nespádají do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, nejsou povinny o své činnosti podat prohlášení. Jelikož je však provoz GSE zahrnut do oblasti působnosti tohoto nařízení, podléhá doзору příslušného úřadu odpovědného za dozor nad bezpečným poskytováním služeb pozemního odbavení na daném letišti. GSE a jeho provoz musí být v souladu s požadavky na bezpečnost a údržbu stanovenými v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.

- (b) Příklady služeb pozemního odbavení, které mohou využívat GSE v těsné blízkosti letadla: čištění interiéru letadla a palubní služby.
- (c) Na GSE přesouvané k letadlu a od něj pro účely údržby letadla se vztahuje nařízení (EU) č. 1321/2014.

GM1 Článek 2(3) Rozsah

SIGNALIZAČNÍ NAVIGACE (NAVÁDĚNÍ) LETADEL (MARSHALLING)

- (a) Organizace, které poskytují služby navádění letadel, jsou povinny dodržovat požadavky nařízení (EU) č. 139/2014 vztahující se na navádění letadel.
- (b) Pokud takové organizace rovněž poskytují služby pozemního odbavení, které spadají do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, vztahuje se na ně toto nařízení a jsou povinny podat prohlášení o své činnosti v souladu s Hlavou ORGH.DEC, s výjimkou služeb navádění.

GM2 Článek 2(3) Rozsah

LETOVÝ DISPEČINK (FLIGHT DISPATCH)

Ačkoliv je pojem „letový dispečink“ zahrnut v definici „pozemního odbavení“ v nařízení (EU) 2018/1139, nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 tyto činnosti ani jejich poskytovatele nereguluje z následujících důvodů:

- (a) Funkce letového dispečinku je spojena se systémem provozního řízení provozovatele letadla, a je proto považována za funkci letového provozu, na kterou se vztahuje nařízení (EU) č. 965/2012 a související AMC a GM. Tato funkce může být zajišťována externě poskytovatelem služeb (třetí stranou).
- (b) Pojem „letový dispečer“ je definován v nařízení (EU) č. 965/2012 a v příloze (Annexu) 6 ICAO, přičemž obojí se týká letového provozu, jako osoba s konkrétní kvalifikací a výcvikem v souladu s přílohou (Annexem) 1 ICAO, která má specifické úkoly v systému provozního řízení provozovatele letadla, včetně podpory, informování (briefingu) nebo pomoci veliteli letadla při bezpečném provedení letu. Funkce letového dispečera je považována za typickou funkci „letového provozu“. Úkoly a odpovědnosti letového dispečera lze nalézt v nařízení (EU) č. 965/2012.
- (c) Pojem „dispečer“ se používá i v pozemním provozu, není však definován. V případě pozemního provozu vykonává dispečer funkci pozemního odbavení (GH), která potvrzuje letovému dispečerovi provozovatele letadla nebo letové posádce, že byly dokončeny všechny činnosti pozemního odbavení a že z pohledu pozemního odbavení je letadlo připraveno opustit stání letadla. K popisu této funkce lze použít i jiné pojmy, například „koordinátor na ploše (*ramp coordinator*)“ nebo „supervizor na ploše (*ramp supervisor*)“.
- (d) Ačkoliv význam tohoto pojmu může být uživateli jasný, ostatním nemusí být vždy zřejmé, zda uživatel odkazuje na funkci vysvětlenou v písmeni b), týkající se systému provozního řízení, nebo na pozemní funkci vysvětlenou v písmeni c). Záměna způsobená používáním téhož pojmu pro označení dvou různých funkcí může přetrvávat, neboť člověk si obvykle spojuje pojem pouze s úkoly v oblasti, která je mu bližší – tedy buď s letovým provozem, nebo s pozemním provozem, ale zřídka s oběma. To může mít bezpečnostní důsledky vzhledem k četným rozhraním mezi letovým provozem a pozemním odbavením u provozních postupů na zemi.
- (e) Aby se předešlo výše popsané záměně, doporučuje se, aby organizace pozemního odbavení nepoužívaly pojmy „letový dispečink“ nebo „(letový) dispečer“ při popisu typických úkolů pozemního odbavení spočívajících v přípravě letadla k odletu.

GM3 Článek 2(3) Rozsah**PLÁNOVÁNÍ NALOŽENÍ, ZPRÁVY A KOMUNIKACE ŘÍZENÍ NALOŽENÍ A VYSTAVOVÁNÍ DOKUMENTŮ ŘÍZENÍ NALOŽENÍ**

- (a) Oblast působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 nezahrnuje poskytování služeb plánování naložení, výpočty hmotnosti a vyvážení ani zprávy a komunikaci řízení naložení či vystavování souvisejících dokumentů. Tyto činnosti spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 965/2012. Jsou-li zadány externímu poskytovateli (třetí straně), vztahuje se na odpovědnost za bezpečnost těchto služeb bod ORO.GEN.205 nařízení (EU) č. 965/2012.
- (b) Funkce řízení naložení je specifická pro flotilu a provozní kontext provozovatele. Může ji vykonávat organizace na letišti nebo mimo letiště, případně personál samotného provozovatele letadla.
- (c) Proces řízení naložení se dělí na dvě odlišné fáze:
 - (1) Fáze 1: výpočty hmotnosti a vyvážení (M&B), plánování naložení, komunikace a zprávy řízení naložení a vystavování dokumentů řízení naložení (vyvažovací protokol, pokyny pro nakládání / zpráva o naložení (LIR) nebo v případě potřeby oznámení veliteli letadla (NOTOC)). Tyto činnosti mohou být prováděny z letiště nebo ze vzdáleného místa.
 - (2) Fáze 2: komunikace řízení naložení – tj. ověření naložení podle pokynů pro nakládání a sdělení jakýchkoli změn na poslední chvíli do dokumentace o hmotnosti a vyvážení. Tyto činnosti probíhají na letišti jako součást přípravy letadla k odletu.
- (d) Provozovatel letadla odpovídá za zajištění souladu činností zahrnutých ve fázi 1 – tj. výpočtů hmotnosti a vyvážení, plánování naložení, komunikace a zpráv řízení naložení a vystavování dokumentů řízení naložení – s příslušnými požadavky nařízení (EU) č. 965/2012. To platí vždy, bez ohledu na to, zda tyto úkoly provádí sám provozovatel letadla, nebo jsou zadány externě jako smluvně zajišťovaná činnost. Nad těmito činnostmi vykonává dozor příslušný úřad provozovatele letadla.
- (e) Organizace pozemního odbavení odpovídá za činnosti zahrnuté ve fázi 2, které probíhají u letadla na letišti. Nad těmito činnostmi vykonává dozor příslušný úřad pro pozemní odbavení letiště, na kterém jsou vykonávány.

GM4 Článek 2(3) Rozsah**POZEMNÍ DOHLED (GROUND SUPERVISION)**

- (a) Pozemní dohled může být provozovatelem smluvně zajištěn jako samostatná služba. Obvykle je spojen s pozemními administrativními službami poskytovanými organizací pozemního odbavení jménem provozovatele.
- (b) Tato služba zahrnuje dohled a/nebo koordinaci jedné či více činností pozemního odbavení jménem provozovatele, které mohou být vykonávány jedním nebo více poskytovateli služeb pozemního odbavení.
- (c) Organizace, které poskytují pozemní dohled, jsou povinny dodržovat příslušné požadavky nařízení (EU) č. 965/2012.
- (d) Pokud takové organizace poskytují také jiné služby pozemního odbavení, které spadají do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, vztahuje se na ně toto nařízení. Očekává se, že o svých činnostech podá prohlášení v souladu s Hlavou ORGH.DEC, s výjimkou služeb pozemního dohledu a jakýchkoli dalších služeb pozemního odbavení uvedených v čl. 2 odst. 3 tohoto nařízení.
- (e) Pozemní dohled zahrnuje činnosti, jako jsou:
 - (1) zajišťování oficiálního zastupování smluvního provozovatele letadla ve vztahu k orgánům letiště nebo jiným organizacím působícím na daném letišti, provádění úhrad jménem provozovatele letadla a zajištění kancelářských prostor pro zástupce provozovatele;

- (2) stanovování klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI) pro provozní výkonnost;
 - (3) organizování pracovních postupů a provádění provozního plánování;
 - (4) hlášení incidentů, nehod a skoro nehod;
 - (5) aktivace a koordinace reakcí na nouzové situace v souladu s postupy provozovatele;
 - (6) komunikace s provozovatelem letadla;
 - (7) manipulace, skladování a správa leteckých přepravních jednotek (ULD);
 - (8) dohled nad provozními funkcemi v oblastech:
 - (i) odbavení cestujících a zavazadel,
 - (ii) odbavení na ploše,
 - (iii) řízení naložení;
 - (9) jakékoli další administrativní služby vyžádané provozovatelem letadla.
- (f) Pozemní dohled nezahrnuje řízení vlastních činností organizace pozemního odbavení.
- (g) Pozemní dohled neznamená, že osoba vykonávající tuto funkci v případě potřeby nahradí osobu vykonávající činnost pozemního odbavení.
- (h) Osoba odpovědná za pozemní dohled může jednat jménem více než jednoho provozovatele letadla, aby zajistila bezpečné poskytování služeb organizacemi pozemního odbavení.

GM5 Článek 2(3) Rozsah

MANIPULACE S OLEJEM

- (a) Manipulaci s olejem letadla se rozumí doplňování oleje do letadla. Stejně jako jakákoli jiná činnost související s údržbou letadla podléhá i tato činnost nařízení (EU) č. 1321/2014, o zachování letové způsobilosti, jako úkon údržby, a je proto vyňata z povinnosti dodržovat nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Manipulaci s olejem provádí personál organizace údržby schválené podle nařízení (EU) č. 1321/2014 nebo v souladu s přílohou (Annexem) 8 ICAO Údržba letadel (*Maintenance of Aircraft*), pokud je prováděna na letadlech zapsaných v rejstříku třetích zemí organizacemi, které nepodléhají nařízení (EU) č. 1321/2014. Tento úkon může rovněž provádět letová posádka u těch letadel, u nichž je manipulace s olejem uvedena v letové příručce, a to jako součást předletové prohlídky, jak je uvedeno v AMC M.A.301(a), odstavcích 2 a 3 výše uvedeného nařízení.
- (b) Doplňování oleje do letadla může provádět buď personál provozovatele letadla, nebo smluvní externí poskytovatel, který je držitelem schválení v souladu s výše uvedenými požadavky.

GM1 Článek 3(1) Definice

ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ

- (a) Služby pozemního odbavení mohou být poskytovány různými typy organizací. Pokud jsou v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 a souvisejících AMC a GM použity pojmy „organizace poskytující služby pozemního odbavení“, „poskytovatel služeb pozemního odbavení“ (GHSP) nebo „organizace pozemního odbavení“, má se za to, že zahrnují všechny organizace uvedené v čl. 3 definici (1), pokud není v nařízení jasně stanoveno jinak.
- (b) Poskytovatel služeb pozemního odbavení, který je smluvně zajištěn jinou organizací pozemního odbavení k poskytování jakékoli služby pozemního odbavení uvedené v čl. 2 odst. 2, se považuje za organizaci pozemního odbavení, a proto podléhá nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.
- (c) Zasilatel se nepovažuje za GHSP. Zasilatelství není zahrnuto v definici služeb pozemního odbavení v nařízení (EU) 2018/1139. Pokud zasilatel poskytuje službu pozemního odbavení uvedenou v čl. 2 odst. 2 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, uplatní se

požadavky na smluvně zajišťované činnosti, a to buď podle nařízení (EU) č. 965/2012 (bod ORO.GEN.205), jsou-li jeho služby smluvně zajištěny přímo provozovatelem letadla, nebo podle nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 (bod ORGH.MGM.205), jsou-li jeho služby smluvně zajištěny přímo organizací pozemního odbavení.

GM1 Článek 3(1b) Definice

PROVOZOVATEL LETIŠTĚ POSKYTUJÍCÍ ZAŘÍZENÍ A INFRASTRUKTURU MIMO OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2025/20

- (a) Provozovatel letiště může poskytovat určitou centralizovanou infrastrukturu nebo vybavení pro poskytování služeb pozemního odbavení, jako je centralizovaná infrastruktura pro třídění zavazadel, zařízení pro odmrazování a nástupní mosty pro cestující (PBB).
- (b) Pokud provozovatel letiště poskytuje takové vybavení nebo zařízení, ale jeho personál se nepodílí na jejich obsluze, nespadá tento provozovatel letiště do oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Provozovatel letiště, který poskytuje výcvik pro obsluhu zařízení a infrastruktury poskytnutých organizacím pozemního odbavení, se nepovažuje za organizaci pozemního odbavení a není povinen jako taková podat prohlášení v souladu s tímto nařízením.
- (c) Pokud se na obsluze zařízení nebo infrastruktury podílí také vlastní personál provozovatele letiště, považuje se tento provozovatel za organizaci pozemního odbavení a je povinen dodržovat nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.

GM1 Článek 3(1c) Definice

PROVOZOVATEL LETADLA POSKYTUJÍCÍ SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ

- (a) Pojem „provozovatel letadla“, pokud se používá v souvislosti s odbavením vlastními silami, by měl být chápán jako provozovatel letadla, který může, ale nemusí být součástí jediného obchodního uskupení leteckých dopravců, není-li stanoveno jinak.
- (b) Provozovatel letadla provádějící odbavení vlastními silami, který poskytuje služby pozemního odbavení jiným provozovatelům letadel, kteří nejsou součástí téhož jediného obchodního uskupení leteckých dopravců, se považuje za organizaci pozemního odbavení uvedenou v čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. V takovém případě se na takovou organizaci toto nařízení vztahuje v plném rozsahu.

JEDINÉ OBCHODNÍ USKUPENÍ LETECKÝCH DOPRAVCŮ

- (c) Jediným obchodním uskupením leteckých dopravců se rozumí dva nebo více držitelů osvědčení leteckého provozovatele (AOC), jejichž hlavní místo obchodní činnosti (PPoB) se nachází na území, na které se vztahují Smlouvy o EU. Tito držitelé AOC mohou, ale nemusí umožňovat harmonizaci svých systémů řízení a provozu za účelem uplatňování požadavků na odbavení vlastními silami harmonizovaným způsobem. Systémy řízení a provoz zahrnují zásady, procesy a postupy pro pozemní odbavení, výcvik personálu vykonávajícího činnosti pozemního odbavení, postupy pozemního provozu a program údržby pro GSE.
- (d) Tento koncept se v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 používá pro situace, kdy provozovatel letadla poskytuje služby pozemního odbavení nejen sám sobě v rámci odbavení vlastními silami, ale také jiným provozovatelům letadel, kteří jsou součástí téhož obchodního uskupení. Uplatnění tohoto konceptu slouží několika účelům:
 - (1) zamezit zdvojení požadavků na pozemní odbavení;
 - (2) umožnit držitelům AOC provádějícím odbavení vlastními silami, včetně poskytování služeb pozemního odbavení provozovatelům letadel, kteří jsou součástí téhož obchodního uskupení, určit příslušný úřad, kterému by měli předložit prohlášení; a
 - (3) umožnit účinný a efektivní dozor, včetně dozoru vykonávaného ve spolupráci.

GM1 Článek 3(2) Definice**JEDINÉ OBCHODNÍ USKUPENÍ ORGANIZACÍ POSKYTUJÍCÍCH SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ**

Koncept jediných obchodních uskupení organizací poskytujících služby pozemního odbavení se v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 používá pro situace, kdy má organizace pozemního odbavení několik poboček, které jsou registrovány ve více než jednom členském státě, ale patří též mateřské společnosti. V takových případech je nutné stanovit, že tyto organizace by měly být považovány za součást jediného obchodního uskupení a měly by mít jediné hlavní místo obchodní činnosti (PPoB) – to, kde sídlí mateřská společnost. Uplatnění tohoto konceptu slouží několika účelům:

- (a) zamezit zdvojení požadavků na pozemní odbavení pro tutéž organizaci;
- (b) zamezit vícenásobným auditům a inspekcím dozoru se stejným rozsahem – systém řízení organizace – a umožnit účinný a efektivní dozor vykonávaný ve spolupráci; a
- (c) umožnit organizacím pozemního odbavení určit, kterému příslušnému úřadu by měly předložit prohlášení.

GM1 Článek 3(7)&(8) Definice**POZEMNÍ ODMRAZOVÁNÍ A PROTINÁMRAZOVÉ OŠETŘENÍ (OCHRANA PROTI NÁMRAZE) LETADEL**

Dokument ICAO Doc 9640 uvádí následující definice pojmů „protinámrazové ošetření“, „odmrazování“ a „odmrazování / protinámrazové ošetření“.

- (a) „Protinámrazové ošetření (*Anti-icing*)“ je preventivní postup, kterým jsou čisté povrchy letadla po omezenou dobu chráněny proti tvorbě ledu a námrazy a proti hromadění sněhu a rozbředlého sněhu.
- (b) „Odmrazování (*De-icing*)“ je proces, který odstraňuje led, sníh, rozbředlý sníh nebo námrazu z povrchů letadla.
- (c) „Odmrazování / protinámrazové ošetření (*De-icing/anti-icing*)“ je postup kombinující proces odmrazování a proces protinámrazového ošetření, který lze provést v jednom nebo ve dvou krocích.
 - (1) „Jednokrokové odmrazování / protinámrazové ošetření“. K odmrazení letadla se použije zahřátá protinámrazová kapalina, která zůstává na površích, na něž byla aplikována, aby zajistila schopnost protinámrazové ochrany.
 - (2) „Dvoukrokové odmrazování / protinámrazové ošetření“. Tento postup obsahuje dva odlišné kroky: po prvním kroku, odmrazování, následuje druhý krok, protinámrazové ošetření, jako samostatná aplikace kapaliny.

GM1 Článek 3(14) Definice**VLEČENÍ (PŘETAH) LETADLA**

- (a) Vlečení lze provádět pomocí vlečné oje nebo bezojového tahače. GSE může být připojeno k hlavnímu podvozku. V závislosti na typu vlečného vozidla může operace zahrnovat přímé řízení z prostoru pro letovou posádku oprávněným personálem, který se v době pojiždění nachází v prostoru pro letovou posádku.
- (b) Vlečení letadla může mít různé účely:
 - (1) Údržba letadla. Tato operace se provádí bez cestujících nebo nákladu a s minimálním množstvím paliva na palubě letadla. Toto spadá mimo oblast působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 3 písm. g).
 - (2) Provozní důvody / v rámci odbavení. Jedná se o vlečení letadla ke stání u terminálu (gate) nebo parkovací ploše nebo od nich na vzdálenou parkovací plochu nebo z ní, s cestujícími, nákladem nebo palivem na palubě či bez nich.

GM1 Článek 3(15) Definice

VYTLAČOVÁNÍ LETADLA

- (a) Vytlačování ovládané přes předový podvozek zahrnuje buď metodu s vlečnou ojí, kdy je pohyb letadla vzad a jeho řízení ovládáno vozidlem a vlečnou ojí připojenou k předovému podvozku, nebo bezojovou metodu, kdy je vozidlo připojeno přímo k předovému podvozku.
- (b) Vytlačování ovládané přes hlavní podvozek zahrnuje použití vozidla, které uchopí pneumatiky hlavního podvozku pro zajištění pohybu vzad, zatímco směrové řízení je zajišťováno z pilotní kabiny pomocí systému řízení předového kola.

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k příloze I (Část ORGH) k nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20

1. vydání
7. července 2025¹

¹ Datum vstupu tohoto vydání v platnost viz rozhodnutí výkonného ředitele 2025/007/R v Úřední publikaci agentury EASA.

OBSAH

OBSAH	2
AMC A GM K PŘÍLOZE I (ČÁST ORGH) K NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2025/20	7
Hlava GEN – OBECNÉ POŽADAVKY	7
GM1 ORGH.GEN.105(a) Příslušný úřad	7
PROHLÁŠENÍ ORGANIZACÍ ZAJIŠŤUJÍCÍCH SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ S HLAVNÍM MÍSTEM OBCHODNÍ ČINNOSTI MIMO ÚZEMÍ, NA NĚŽ SE VZTAHUJÍ SMLOUVY	7
GM1 ORGH.GEN.105(c) Příslušný úřad	7
HLAVNÍ MÍSTO OBCHODNÍ ČINNOSTI ORGANIZACÍ GH	7
AMC1 ORGH.GEN.110(a) Odpovědnosti organizace pozemního odbavení	8
SOULAD S PŘÍSLUŠNÝMI POŽADAVKY	8
GM1 ORGH.GEN.115 Zahájení provozu.....	8
PŘÍPRAVNÉ KROKY	8
AMC1 ORGH.GEN.120 Způsoby průkazu	9
PROKÁZÁNÍ SOULADU	9
AMC2 ORGH.GEN.120 Způsoby průkazu	9
INFORMACE A KOORDINACE	9
GM1 ORGH.GEN.120 Způsoby průkazu.....	9
PŘEDKLÁDÁNÍ INFORMACÍ PŘÍSLUŠNÉMU ÚŘADU A POSOUZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK	9
AMC1 ORGH.GEN.125 Používání odvětvových norem.....	9
POUŽITÍ ODVĚTVOVÝCH (PRŮMYSLOVÝCH/OBOROVÝCH) NOREM A OSVĚDČENÝCH POSTUPŮ	9
AMC2 ORGH.GEN.125 Používání odvětvových norem.....	10
OBJEKTIVNÍ KRITÉRIA PRO PRŮMYSLOVÉ NORMY	10
RELEVANTNÍ ZÚČASTNĚNÉ STRANY Z PRŮMYSLU	10
GM1 ORGH.GEN.125 Používání odvětvových norem	11
PRŮMYSLOVÉ NORMY A OSVĚDČENÉ POSTUPY V ROZSAHU PŮSOBNOSTI	11
GM1 ORGH.GEN.130 Řízení změn	11
POSOUZENÍ ZMĚN	11
GM1 ORGH.GEN.130(b) Řízení změn.....	12
ZMĚNY NEOVLIVŇUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	12
GM1 ORGH.GEN.145 Poskytování dokumentace pro účely dozoru	12
PŘEDKLÁDÁNÍ PŘÍRUČKY GH PRO ÚČELY DOZORU	12
AMC1 ORGH.GEN.150 Nálezy a nápravná opatření	12
OBECNÉ	12
GM1 ORGH.GEN.150(a)(1) Nálezy a nápravná opatření	13
ANALÝZA KOŘENOVÝCH PŘÍČIN	13
GM1 ORGH.GEN.160(b)(1) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností.....	13
PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD PRO HLÁŠENÍ V SOULADU S NAŘÍZENÍM (EU) Č. 376/2014	13
GM1 ORGH.GEN.160(b)(2) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností.....	13
HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ	13
AMC1 ORGH.GEN.160(e) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností	14
NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ U UDÁLOSTÍ	14
GM1 ORGH.GEN.160(b);(e) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností.....	14
UDÁLOSTI PODLÉHAJÍCÍ HLÁŠENÍ A NÁSLEDNÉ ZPRÁVY	14
AMC1 ORGH.GEN.165 Systém bezpečnostních hlášení	14
OBSAH, POUŽITÍ, CHARAKTERISTIKY SYSTÉMU BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ.....	14

GM1 ORGH.GEN.165 Hlášení událostí souvisejících s bezpečností	15
KULTURA HLÁŠENÍ BEZPEČNOSTI – POCHOPENÍ RIZIK NEOHLÁŠENÍ	15
GM1 ORGH.GEN.165(a)(4) Systém bezpečnostních hlášení	16
SDÍLENÍ INFORMACÍ RELEVANTNÍCH PRO BEZPEČNOST S ORGANIZACEMI, S NIMIŽ EXISTUJE ROZHRANÍ (INTERFACING ORGANISATIONS)	16
GM1 ORGH.GEN.165(b)(4) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností.....	16
TÝM PRO BEZPEČNOSTNÍ VYŠETŘOVÁNÍ.....	16
GM1 ORGH.GEN.170 Psychoaktivní látky a léky	17
METODICKÉ POKYNY ICAO A POSTUP PROVOZOVATELE LETIŠTĚ	17
Hlava MGM – SYSTÉM ŘÍZENÍ	18
AMC1 ORGH.MGM.200(a) Obecné požadavky na systém řízení	18
MALÉ ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ (GH)	18
GM1 ORGH.MGM.200(a) Obecné požadavky na systém řízení	18
ŠKÁLOVATELNOST A VHODNOST FUNGUJÍCÍHO A ÚČINNÉHO SYSTÉMU ŘÍZENÍ.....	18
GM1 ORGH.MGM.200(b)(1) Obecné požadavky na systém řízení	20
CELKOVÁ ODPOVĚDNOST / ODPOVĚDNOST ZA VÝSLEDEK (ACCOUNTABILITY), ODPOVĚDNOST ZA PLNĚNÍ ÚKOLU / POVINNOST (RESPONSIBILITY) A VYŠŠÍ VEDENÍ.....	20
AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení	21
SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)	21
AMC2 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení	22
SMS PRO MALÉ ORGANIZACE GH	22
AMC3 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení	22
DOKUMENTACE ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI	22
GM1 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení	22
ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK	22
GM2 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení	24
METODICKÉ POKYNY PRO MALÉ ORGANIZACE GH K BUDOVÁNÍ ŠKÁLOVATELNÉHO SMS	24
AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(i) Obecné požadavky na systém řízení.....	24
BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA	24
AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení.....	25
KLÍČOVÉ PROCESY V ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI	25
AMC2 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení.....	25
PLÁN REAKCE NA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (POHOTOVOSTNÍ PLÁN) (ERP).....	25
GM1 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení	26
ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI – REGISTR RIZIK PRO MALÉ ORGANIZACE GH.....	26
GM2 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení	26
PLÁN REAKCE NA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (POHOTOVOSTNÍ PLÁN) (ERP).....	26
GM3 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení	27
LIDSKÉ ČINITELE A BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA.....	27
Obecné požadavky na systém řízení.....	28
MONITOROVÁNÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI	28
GM1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii) Obecné požadavky na systém řízení	29
UKAZATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI (SPI)	29
GM2 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii) Obecné požadavky na systém řízení	29
MONITOROVÁNÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI MALÝMI ORGANIZACEMI GH	29
GM3 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii) Obecné požadavky na systém řízení	30
ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI (SAFETY ASSURANCE)	30
AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení.....	30
VÝCVIK A KOMUNIKACE O BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ KULTUŘE	30
GM1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení	30

PROPAGACE BEZPEČNOSTI (<i>SAFETY PROMOTION</i>)	30
GM2 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení	31
BUDOVÁNÍ A UDRŽOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ KULTURY	31
GM3 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení	32
OSVĚDČENÉ POSTUPY PŘI BUDOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ KULTURY	32
GM4 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení	33
BEZPEČNOSTNÍ KULTURA A SPRÁVEDLIVÉ POSUZOVÁNÍ (<i>JUST CULTURE</i>)	33
UKAZATELE BEZPEČNOSTNÍ KULTURY	33
GM1 ORGH.MGM.200(b)(4) Obecné požadavky na systém řízení	35
ZOHLEDNĚNÍ ÚNAVY PŘI PLÁNOVÁNÍ ČINNOSTÍ GH	35
AMC1 ORGH.MGM.200(b)(6) Obecné požadavky na systém řízení	36
SLEDOVÁNÍ SOULADU (SHODY) (<i>COMPLIANCE MONITORING</i>) – INTERNÍ AUDITY	36
GM1 ORGH.MGM.200(b)(6) Obecné požadavky na systém řízení	38
SLEDOVÁNÍ SOULADU – OBECNÉ	38
GM2 ORGH.MGM.200(b)(6) Obecné požadavky na systém řízení	39
SLEDOVÁNÍ SOULADU – MALÉ ORGANIZACE GH	39
AMC1 ORGH.MGM.200(d) Obecné požadavky na systém řízení	41
INTEGROVANÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ (IMS)	41
GM1 ORGH.MGM.200(d) Obecné požadavky na systém řízení	41
INTEGROVANÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ (IMS)	41
AMC1 ORGH.MGM.205 Smluvně zajištěné služby nebo produkty	41
ODPOVĚDNOSTI PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ SLUŽEB	41
AMC2 ORGH.MGM.205 Smluvně zajištěné služby nebo produkty	42
AUDITY PROVÁDĚNÉ AUDITORY TŘETÍCH STRAN	42
GM1 ORGH.MGM.205 Smluvně zajištěné služby nebo produkty	42
POSKYTOVATELÉ SLUŽEB, KTERÉ JSOU TŘETÍMI STRANAMI	42
AMC1 ORGH.MGM.210 Personál	43
KUMULACE FUNKCÍ	43
AMC1 ORGH.MGM.210(c) Personál	43
ODPOVĚDNOSTI FUNKCE ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI	43
AMC2 ORGH.MGM.210(c) Personál	43
MANAŽER BEZPEČNOSTI (<i>SAFETY MANAGER</i>)	43
ZPŮSOBILOSTI (KOMPETENCE) MANAŽERA BEZPEČNOSTI	43
AMC1 ORGH.MGM.210(g)(1) Personál	44
FUNKCE SLEDOVÁNÍ SOULADU (<i>COMPLIANCE MONITORING FUNCTION</i>)	44
AMC1 ORGH.MGM.210(j) Personál	45
DOSTATEČNÝ PERSONÁL	45
GM1 ORGH.MGM.210(j) Personál	45
PLÁNOVÁNÍ DOSTATEČNÉHO PERSONÁLU PRO BEZPEČNÉ POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB GH	45
AMC1 ORGH.MGM.215 Provozní prostory	45
SKLADOVACÍ PROSTOR PRO NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ	45
GM1 ORGH.MGM.220 Software používaný pro poskytování služeb pozemního odbavení	46
SOFTWARE	46
GM1 ORGH.MGM.220(b) Software používaný pro poskytování služeb pozemního odbavení ...	46
OPRÁVNĚNÉ OSOBY	46
Hlava DEC – PROHLÁŠENÍ	48
AMC1 ORGH.DEC.100 Prohlášení – obecné požadavky	48
PŘEDLOŽENÍ PROHLÁŠENÍ (DEKLARACE)	48
GM1 ORGH.DEC.100 Prohlášení – obecné požadavky	48
OBECNÉ	48

AMC1 ORGH.DEC.105 Ukončení poskytování služeb pozemního odbavení.....	48
OZNÁMENÍ	48
GM1 ORGH.DEC Dodatek 1 – Formulář prohlášení.....	48
PRŮMYSLOVÉ NORMY/OSVĚDČENÉ POSTUPY, KTERÉ MAJÍ BÝT DEKLAROVÁNY.....	48
Hlava DOC – DOKUMENTY A ZÁZNAMY	49
AMC1 ORGH.DOC.100 Systém vedení dokumentů a záznamů	49
OBECNÉ	49
GM1 ORGH.DOC.100 Systém vedení dokumentů a záznamů.....	49
ZÁLOHA DAT.....	49
AMC1 ORGH.DOC.110 Příručka pozemního odbavení.....	49
OBECNÉ	49
AMC1 ORGH.DOC.110(a) Příručka pozemního odbavení	50
OBSAH PŘÍRUČKY GH.....	50
GM1 ORGH.DOC.110(b);(c) Příručka pozemního odbavení	52
PŘÍRUČKA GH	52
GM1 ORGH.DOC.110(d) Příručka pozemního odbavení	52
JINÉ RELEVANTNÍ ŘÍZENÉ DOKUMENTY	52
GM1 ORGH.DOC.110(e) Příručka pozemního odbavení	53
PŘIJATELNÝ STAV PŘÍRUČKY GH	53
Hlava TRG – odborná příprava (VÝCVIK) PERSONÁLU POZEMNÍHO ODBAVENÍ.....	54
AMC1 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení	54
OBECNÉ	54
AMC2 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení	54
HODNOCENÍ (ASSESSMENT).....	54
AMC3 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení	55
VÝCVIKOVÝ PROGRAM PRO MALÉ ORGANIZACE GH.....	55
GM1 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení	55
HODNOCENÍ A BEZCHYBNÉ UČENÍ (ERROR-FREE LEARNING).....	55
GM1 ORGH.TRG.100(a) Program odborné přípravy a hodnocení	56
DOČASNÝ A NAJATÝ (LEASED) PERSONÁL GH.....	56
GM1 ORGH.TRG.100(b) Program odborné přípravy a hodnocení	56
PROCES VÝVOJE PROGRAMU VÝCVIKU A HODNOCENÍ KROK ZA KROKEM.....	56
AMC1 ORGH.TRG.100(b)(3) Program odborné přípravy a hodnocení	57
ANALÝZA MEZER VE VÝCVIKU A ZÁPOČET PŘEDCHOZÍHO VÝCVIKU.....	57
GM1 ORGH.TRG.100(b)(6) Program odborné přípravy a hodnocení.....	57
VÝCVIK NA PRACOVÍŠTI (OJT) (ON-THE-JOB TRAINING)	57
AMC1 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	57
VÝCVIKOVÉ KURZY DLE ČINNOSTI GH	57
AMC2 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	58
ŠKOLENÍ BEZPEČNOSTI A SMS	58
AMC3 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	59
VÝCVIK PRO PROVOZ VYBAVENÍ, ZAŘÍZENÍ NEBO INSTALACÍ POSKYTNUTÝCH PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ	59
AMC4 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	59
ŠKOLENÍ K ZÍSKÁNÍ POVĚDOMÍ O PLNĚNÍ/ODČERPÁVÁNÍ PALIVA DO/Z LETADLA.....	59
AMC5 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	60
JINÉ VÝCVIKOVÉ KURZY.....	60
GM2 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	60
ŠKOLENÍ K ZÍSKÁNÍ POVĚDOMÍ O BEZPEČNOSTI PŘI ČINNOSTECH OBRÁTKY NA ODBAVOVACÍ PLOŠE BĚHEM PLNĚNÍ A ODČERPÁVÁNÍ PALIVA DO/Z LETADLA	60

GM3 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	61
LIDSKÉ ČINITELE A LIDSKÁ VÝKONNOST	61
GM4 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení	62
ŘÍZENÍ ZDROJŮ NA PLOŠE (RRM) (<i>RAMP RESOURCE MANAGEMENT</i>)	62
AMC1 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení	65
ZAJIŠTĚNÍ TRVALÉ ZPŮSOBILOSTI (KOMPETENCE) UPLATŇOVÁNÍM OPAKOVACÍHO VÝCVIKU A OPAKOVANÉHO HODNOCENÍ.....	65
GM1 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení	66
TYPY VÝCVIKU PRO TRVALOU ZPŮSOBILOST (ZACHOVÁNÍ KOMPETENCE)	66
GM2 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení	67
OPAKOVANÉ HODNOCENÍ (<i>RECURRENT ASSESSMENT</i>).....	67
GM3 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení	67
ZPŮSOBY IMPLEMENTACE OPAKOVANÉHO HODNOCENÍ — KONTROLNÍ SEZNAMY PRO HODNOTITELE	67
AMC1 ORGH.TRG.100(i) Program odborné přípravy a hodnocení	73
VÝCVIK INSTRUKTORŮ A HODNOTITELŮ	73
AMC2 ORGH.TRG.100(i) Program odborné přípravy a hodnocení	73
INSTRUKTOŘI – KVALIFIKACE A ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)	73
INSTRUKTOŘI VÝCVIKU NA PRACOVÍŠTI (OJT) – KVALIFIKACE A ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)	73
HODNOTITELÉ – KVALIFIKACE A ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE).....	74
GM1 ORGH.TRG.100(i) Program odborné přípravy a hodnocení	74
MENTOŘI.....	74
AMC1 ORGH.TRG.100(j) Program odborné přípravy a hodnocení	76
VYHODNOCOVÁNÍ VÝCVIKOVÉHO PROGRAMU	76
AMC1 ORGH.TRG.110(a) Odborná příprava v oblasti nebezpečného zboží	76
VÝCVIK V OBLASTI NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ PRO PERSONÁL ODPOVĚDNÝ ZA PŘÍPRAVU PROSTŘEDKŮ PRO MOBILITU CESTUJÍCÍCH S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE K LETECKÉ PŘEPRAVĚ	76
Hlava GSE – POZEMNÍ obslužné ZAŘÍZENÍ	77
GM1 ORGH.GSE.100(c) Pozemní obslužné zařízení – Obecné požadavky	77
POSKYTOVÁNÍ VYBAVENÍ, ZAŘÍZENÍ NEBO INSTALACÍ A PROVOZ GSE	77
AMC1 ORGH.GSE.105 Program údržby pozemního obslužného zařízení	77
PROGRAM ÚDRŽBY	77
GM1 ORGH.GSE.105 Program údržby pozemního obslužného zařízení.....	77
DALŠÍ POKYNY	77
GM2 ORGH.GSE.105 Program údržby pozemního obslužného zařízení.....	77
DALŠÍ POKYNY K LIDSKÝM ČINITELŮM V ÚDRŽBĚ GSE	77

AMC A GM K PŘÍLOZE I (ČÁST ORGH) K NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2025/20

HLAVA GEN – OBECNÉ POŽADAVKY

GM1 ORGH.GEN.105(a) Příslušný úřad

PROHLÁŠENÍ ORGANIZACÍ ZAJIŠŤUJÍCÍCH SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVENÍ S HLAVNÍM MÍSTEM OBCHODNÍ ČINNOSTI MIMO ÚZEMÍ, NA NĚŽ SE VZTAHUJÍ SMLOUVY

Oblast působnosti bodu ORGH.GEN.105(a) zahrnuje organizace zajišťující služby pozemního odbavení (GH), které poskytují služby ve více než jednom členském státě, a to buď jako nezávislá organizace, nebo jako součást jednoho obchodního uskupení organizací GH, a jejichž hlavní místo obchodní činnosti (PPoB) se nachází mimo území, na něž se vztahují Smlouvy.

Takové organizace GH předkládají prohlášení příslušnému úřadu každého členského státu, ve kterém poskytují služby.

GM1 ORGH.GEN.105(c) Příslušný úřad

HLAVNÍ MÍSTO OBCHODNÍ ČINNOSTI ORGANIZACÍ GH

- (a) V případě organizací GH poskytujících služby ve více než jednom členském státě a organizací GH, které jsou součástí jednoho obchodního uskupení organizací GH, jež mají hlavní místo obchodní činnosti (PPoB) na území, na něž se vztahují Smlouvy, se za vstupní místo pro veškeré informace týkající se jejich prohlášení a činností GH na všech letištích EU v oblasti působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 považuje příslušný úřad členského státu, v němž se PPoB nachází.
- (b) K určení PPoB organizace se používají tato kritéria:
- (1) Veškeré finanční operace a rozhodnutí ovlivňující organizaci jako celek, včetně provozních aspektů, umožňující organizaci nejen přijímat finanční prostředky a zisky a odměňovat akcionáře, ale také plnit své závazky a provádět splatné platby. Tyto závazky a platby sahají od nákladů spojených s personálem a zařízeními až po náklady související s plněním smluvních, daňových nebo jiných finančních závazků; výplatu dividend, mezd, zaměstnaneckých výhod a investiční rozhodnutí. Tyto funkce finančního řízení vyžadují plánování a správu finančních prostředků organizace, které nelze uměle oddělit od provozu dané organizace. Tyto funkce jsou proto nezbytné pro vedení podniku a jsou silným ukazatelem toho, kde se nachází jeho ústředí a kde probíhá jeho řízení, a ke kterému právnímu řádu má nejužší vazbu.
 - (2) Hlavní kontrola provozních činností organizace zahrnuje pravidelné řízení provozních rozhodnutí organizace. Místo, odkud je poskytování služeb monitorováno a řízeno, je ukazatelem místa, ze kterého organizace řídí svůj provoz.
 - (3) Odpovědný vedoucí (*accountable manager*) organizace nese konečnou odpovědnost za bezpečnost. Odpovědný vedoucí odpovídá za zajištění toho, že veškeré činnosti mohou být financovány a prováděny v souladu s platnými požadavky a že organizace je přiměřeně strukturována a obsazena vhodně kvalifikovaným personálem. Vzhledem ke konečné odpovědnosti za bezpečnost a shodu vůči příslušnému úřadu se doporučuje, aby měl odpovědný vedoucí buď trvalý pobyt v zemi, kde se nachází PPoB, nebo aby k spokojenosti příslušného úřadu prokázal, že existují vhodné prostředky pro plné plnění jeho povinností, i když v místě PPoB nepobývá.
 - (4) Klíčový personál organizace (osoby odpovědné za provoz, bezpečnost, sledování shody, výcvik atd.) řídí a koordinuje každodenní provozní činnosti, které v konečném

důsledku vedou k plnění bezpečnostních cílů právních předpisů EU v oblasti bezpečnosti letectví (*acquis*).

- (5) Ústředí je místo, kde na každodenní nebo pravidelné bázi probíhá veškeré rozhodování, které ovlivňuje rozvoj celé podnikové administrativy a koordinaci nezbytných opatření.
 - (6) Záznamy týkající se provozních a finančních rozhodnutí ovlivňujících směřování, řízení, plánování, koordinaci a podnikové financování činností a provozu organizace v rozsahu platných předpisů jsou vždy hmatatelné a mohou být předmětem fyzické inspekce (kontroly) a/nebo posouzení ze strany příslušného úřadu.
- (c) PPOB pro provozovatele letadel provádějící odbavení vlastními silami (*self-handling*) se určuje v souladu s nařízením (EU) č. 965/2012.

AMC1 ORGH.GEN.110(a) Odpovědnosti organizace pozemního odbavení

SOULAD S PŘÍSLUŠNÝMI POŽADAVKY

- (a) Organizace pozemního odbavení by měla provádět pravidelná přezkoumání příslušných požadavků, s nimiž deklaruje soulad, aby zajistila, že její procesy, postupy a dokumentace zůstávají aktuální. Relevantní prvky těchto přezkoumání by měly být zohledněny v její výroční zprávě o činnosti.
- (b) Při provádění těchto přezkoumání by organizace pozemního odbavení měla:
 - (1) zajistit, aby jakékoli změny v příslušných požadavcích, normách a dokumentech nebo nové požadavky, které se na ni vztahují, byly identifikovány a posouzeny pro zahrnutí do jejího systému řízení; a
 - (2) být schopna poskytnout důkazy o takových přezkoumáních a posouzeních uvedených v bodě (1).

GM1 ORGH.GEN.115 Zahájení provozu

PŘÍPRAVNÉ KROKY

- (a) Účelem bodu ORGH.GEN.115 je stanovit správné pořadí těchto kroků, aby se minimalizovalo úsilí vyžadované od organizace pozemního odbavení pro zahájení provozu na letišti, které omezuje přístup v souladu se směrnicí Rady 96/67/ES (směrnice o GH).
- (b) Příklady formálních ujednání s provozovatelem letiště mohou zahrnovat, v závislosti na provozním kontextu letiště, kterékoli z následujících témat:
 - (1) nezbytný soulad s jakýmkoli legislativními akty EU regulujícími přístup na letištní trh, pokud se na organizaci pozemního odbavení vztahují;
 - (2) provozní postupy organizace pozemního odbavení, které mohou mít dopad na provoz letiště;
 - (3) aspekty přístupu zaměstnanců a/nebo vozidel organizace pozemního odbavení do neveřejné části letiště (*airside*);
 - (4) jízda v neveřejné části letiště (*airside*);
 - (5) jakýkoli výcvik požadovaný pro soulad s požadavky letiště nebo pro použití letištních zařízení.
- (c) Pokud organizace pozemního odbavení zamýšlí poskytovat služby na letištích, kde se uplatňuje směrnice o GH, doporučuje se, aby se organizace začala připravovat na soulad s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 a příslušnými ustanoveními uvedenými v prohlášení ještě před dokončením formalit pro získání oprávnění k provozu na letišti, kde se směrnice o GH uplatňuje.

AMC1 ORGH.GEN.120 Způsoby průkazu**PROKÁZÁNÍ SOULADU**

- (a) K prokázání, že je vyhověno prováděcím pravidlům, by měla organizace pozemního odbavení provést a zdokumentovat posouzení bezpečnostních rizik pro použité AltMoC. Výsledek tohoto posouzení bezpečnostních rizik by měl prokázat, že tyto AltMoC umožňují dosažení úrovně bezpečnosti, která je rovnocenná úrovni stanovené v AMC přijatých Agenturou.
- (b) Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby příslušný úřad obdržel posouzení bezpečnostních rizik pro AltMoC, které organizace používá, v náležitém předstihu před auditem nebo inspekcí.

AMC2 ORGH.GEN.120 Způsoby průkazu**INFORMACE A KOORDINACE**

- (a) Organizace pozemního odbavení by měla informovat dotčené provozovatele letadel nebo provozovatele letiště, pokud mají její AltMoC dopad na postupy nebo pokyny vztahující se k poskytování služeb pozemního odbavení podle stávajících požadavků.
- (b) Organizace pozemního odbavení by měla rovněž koordinovat s organizací dotčenou těmito AltMoC a dohodnout se s ní na jakýchkoli nezbytných opatřeních, aby bylo zajištěno, že tyto AltMoC nebudou mít žádný nezamýšlený důsledek na činnosti druhé organizace.
- (c) Pokud je AltMoC uplatnitelný pouze na určitých stanovištích, měla by být tato stanoviště uvedena v příslušném AltMoC.

GM1 ORGH.GEN.120 Způsoby průkazu**PŘEDKLÁDÁNÍ INFORMACÍ PŘÍSLUŠNÉMU ÚŘADU A POSOUZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK**

- (a) Organizace pozemního odbavení předkládá svůj seznam AltMoC příslušnému úřadu, jak je určeno v bodě ORGH.GEN.105.
- (b) Doporučuje se, aby organizace pozemního odbavení provedla posouzení bezpečnostních rizik použitých AltMoC na úrovni ústředí, tak aby hodnocení bylo platné a uplatnitelné pro všechna stanoviště. Tím se má předejít nesrovnalostem mezi stanovišti, kde organizace pozemního odbavení poskytuje služby.

AMC1 ORGH.GEN.125 Používání odvětvových norem**POUŽITÍ ODVĚTVOVÝCH (PRŮMYSLOVÝCH/OBOROVÝCH) NOREM A OSVĚDČENÝCH POSTUPŮ**

- (a) Pro účely nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 jsou průmyslové normy a osvědčené postupy zdokumentované technické nebo provozní pokyny, postupy nebo specifikace uplatňované v širokém měřítku v odvětví GH, které stanovují normy, zásady a kritéria pro standardizaci různých aspektů provozu, procesů, produktů nebo vybavení GH.
- (b) Organizace pozemního odbavení může uplatňovat jednu nebo více průmyslových norem a osvědčených postupů na dobrovolné bázi za účelem vyhovění prováděcím pravidlům. Průmyslová norma může pokrývat kterýkoli z následujících prvků:
 - (1) řízení organizace pozemního odbavení, včetně jejího SMS, systému dokumentace, funkce sledování souladu, smluvně zajištěných služeb a plánu reakce na mimořádné události (pohotovostního plánu) (ERP);
 - (2) standardní provozní postupy pro poskytování služeb pozemního odbavení a jakékoli použité fyzické nebo virtuální nástroje, vybavení, aplikace nebo programy;

- (3) výcvik pro funkce GH;
- (4) technické a/nebo bezpečnostní specifikace pro produkty a vybavení používané k poskytování služeb pozemního odbavení.
- (c) Organizace by měla zajistit, aby průmyslové normy a osvědčené postupy, které používá k dosažení souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, splňovaly kritéria bezpečnosti a kvality podle AMC2 ORGH.GEN.125.
- (d) Organizace pozemního odbavení by měla dokumentovat odchylky od příslušných průmyslových norem, které ovlivňují bezpečnost provozu. Kde to považuje za relevantní, měla by organizace provést posouzení bezpečnostních rizik pro tyto odchylky.

Použití průmyslových norem a osvědčených postupů – interní kontroly sledování souladu

- (e) Pokud organizace pozemního odbavení používá průmyslové normy a osvědčené postupy k dosažení souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, měly by interní kontroly sledování souladu (*compliance monitoring checks*) zahrnovat namátkové ověření správného uplatňování těchto průmyslových norem a osvědčených postupů.

Použití poskytovatele služeb, který je třetí stranou, k ověření shody s průmyslovými normami

- (f) Organizace pozemního odbavení by měla vyhovovat bodu ORGH.MGM.205 pro smluvně zajištěné služby, pokud shodu organizace s průmyslovými normami a osvědčenými postupy ověřuje průmyslový auditor, který je třetí stranou. Organizace pozemního odbavení by měla rovněž zajistit, aby neexistoval střet zájmů auditorů třetích stran s auditovanou organizací.
- (g) Organizace pozemního odbavení by si měla být i nadále vědoma toho, že shoda s průmyslovými normami a osvědčenými postupy prokázaná prostřednictvím průmyslových auditů třetí stranou nezakládá automaticky předpoklad souladu s prováděcími pravidly.

AMC2 ORGH.GEN.125 Používání odvětvových norem

OBJEKTIVNÍ KRITÉRIA PRO PRŮMYSLOVÉ NORMY

- (a) Průmyslové normy používané k prokázání souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, včetně těch, které podléhají hodnocení uvedenému v bodě ARGH.OVS.310 prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23, by měly splňovat minimálně následující kritéria:
 - (1) jsou vyvíjeny, udržovány a schvalovány (*endorsed*) za účasti odborníků z relevantních zúčastněných stran v průmyslu;
 - (2) pokrývají rozsah přílohy I a/nebo II nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, podle toho, co je relevantní, s dostatečnými podrobnostmi, které umožní implementaci souvisejících prováděcích pravidel;
 - (3) jsou založeny na zkušenostech z praxe a osvědčily se při testování;
 - (4) jsou podloženy vědeckými a/nebo technickými údaji a dokumentací, bezpečnostními testy a hodnoceními dopadů na bezpečnost, je-li to relevantní;
 - (5) zahrnují specifikace technické, provozní a případně lidských činitelů (*human factors*) pro jejich bezpečnou implementaci;
 - (6) jasně identifikují odpovědnosti osob zapojených do jejich aplikace;
 - (7) obsahují postupy pro průběžné přezkoumání a zlepšování, s cílem zahrnout ponaučení (*lessons learned*) z každodenního provozu a zohlednit relevantní inovace v oboru.

RELEVANTNÍ ZÚČASTNĚNÉ STRANY Z PRŮMYSLU

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

GM1 ORGH.GEN.125 Používání odvětvových norem**PRŮMYSLOVÉ NORMY A OSVĚDČENÉ POSTUPY V ROZSAHU PŮSOBNOSTI**

- (a) Průmyslové normy a osvědčené postupy označují několik dokumentů vyvinutých průmyslem a používaných organizacemi pro poskytování služeb GH, které mohou být použity k implementaci požadavků nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.
- (b) Příklady průmyslových norem a osvědčených postupů přijatých průmyslem jsou následující:
 - (1) IATA Ground Operations Manual (IGOM),
 - (2) IATA Airport Handling Manual (AHM),
 - (3) IATA Cargo Handling Manual (ICHM),
 - (4) IATA Dangerous Goods Regulations (DGR),
 - (5) IATA Live Animals Regulations (LAR),
 - (6) IATA Perishable Cargo Regulations (PCR),
 - (7) IATA ULD Regulations (ULDR),
 - (8) standardy JIG týkající se plnění paliva,
 - (9) standardy SAE týkající se pozemního odmrazování a protinámrazového ošetření letadel,
 - (10) normy EN pro GSE (EN 12312-1 až 12312-20 a EN 1915-1 až 1915-4),
 - (11) mezinárodní standard IBAC pro odbavovatele obchodních letadel týkající se GH (IS-BAH) pro provoz obchodního letectví.

GM1 ORGH.GEN.130 Řízení změn**POSOUZENÍ ZMĚN**

- (a) Změny mohou ovlivnit výkonnost organizace pozemního odbavení v oblasti bezpečnosti (*safety performance*) a mohou vést k neúmyslnému zavedení nových nebezpečí, která by mohla organizaci vystavit novým nebo zvýšeným rizikům, pokud nejsou řádně řízena.
- (b) Příklady významných změn ovlivňujících provoz, organizaci a personál:
 - (1) poskytování nových služeb GH;
 - (2) nové typy vybavení, včetně GSE, nebo vybavení založené na nových technologiích;
 - (3) nové typy letadel, pro které budou služby GH poskytovány;
 - (4) nová stanoviště nebo letové řády;
 - (5) nové výcvikové metody nebo poskytovatelé výcviku;
 - (6) nové AltMoC (alternativní způsoby průkazu);
 - (7) nové nebo významně pozměněné předpisy, průmyslové normy, osvědčené postupy nebo provozní postupy, pokud tyto již neprošly posouzením bezpečnostních rizik;
 - (8) změny v bezpečnostních opatřeních (*security arrangements*);
 - (9) změny v organizační struktuře (změna vlastnictví, fúze);
 - (10) významné personální změny ovlivňující klíčový personál a/nebo velký počet personálu (např. velký objem nově přijatého personálu, vysoká fluktuace, nedostatek personálu);
 - (11) převod služeb GH mezi poskytovateli služeb nebo mezi organizací GH a provozovatelem letiště (např. odbavení PRM, provoz nástupních mostů pro cestující (PBB));
 - (12) změny v ekonomické situaci organizace (např. obchodní nebo finanční).

- (c) Efektivní řízení změn začíná identifikací rozsahu změny (proč je nutná, její rozmezí, její cíl), velikosti změny, její kritičnosti z hlediska bezpečnosti a jejího potenciálního dopadu na lidskou výkonnost. Poté organizace GH postupuje stejnými kroky jako při posuzování bezpečnostních rizik (identifikace nebezpečí, hodnocení rizik, zmírňování rizik). Posouzení by mělo být podloženo následujícími údaji a informacemi získanými prostřednictvím:
- (1) provádění bezpečnostních rozborů (*safety cases*), posouzení bezpečnostních rizik zaměřených na bezpečnost letectví. Bezpečnostní rozbor je strukturovaný argument, podložený důkazy, určený k ospravedlnění toho, že systém je přijatelně bezpečný pro konkrétní aplikaci v konkrétním provozním prostředí;
 - (2) zapojení klíčových zúčastněných stran do procesu řízení změn podle potřeby;
 - (3) přezkoumání předchozích posouzení bezpečnostních rizik, existujících nebezpečí a uplatněných opatření ke zmírnění rizik, kde existují;
 - (4) transparentní komunikace o plánu implementace a pokroku oproti plánu.
- (d) Posouzení změn obvykle iniciuje tým, který je navrhuje a/nebo implementuje. Změnu lze však úspěšně implementovat pouze tehdy, pokud se procesu účastní všichni personál, kterého se změna dotýká.
- (e) Řízení změn je efektivní, pokud je pro organizaci GH smysluplné a přizpůsobené její velikosti a složitosti.
- (f) Doporučuje se, aby byl proces po uzavření přezkoumán, aby byly identifikovány mezery a poučení (*lessons learned*) pro budoucí posouzení.

GM1 ORGH.GEN.130(b) Řízení změn

ZMĚNY NEOVLIVŇUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

- (a) Záměrem bodu ORGH.GEN.130(b) je pokrýt také změny, které se přímo nepromítají do prohlášení, ale mohly by ovlivnit plnění odpovědnosti za poskytování služeb GH, jak je deklarováno. Takové změny – například změna finanční struktury organizace nebo postupů v oblasti lidských zdrojů – mohou mít nepřímý vliv na systém řízení organizace, ale nemusí být hlášeny příslušnému úřadu. Proto je důležité, aby byly odpovídajícím způsobem řízeny.
- (b) Od organizací pozemního odbavení se neočekává, že budou informovat příslušný úřad pokaždé, když změní svou dokumentaci. Například změny, jako jsou úpravy jejich příruček GH nebo postupů, kterými se řídí, nebo aktualizace jejich výcvikových programů, zástupců stanovišť nebo programů údržby GSE, nemusí být příslušnému úřadu hlášeny.
- (c) Organizace pozemního odbavení musí pouze zajistit, aby měl příslušný úřad k dispozici nejnovější verzi její dokumentace, včetně výše uvedených položek, v náležitém předstihu před inspekcí nebo auditem.

GM1 ORGH.GEN.145 Poskytování dokumentace pro účely dozoru

PŘEDKLÁDÁNÍ PŘÍRUČKY GH PRO ÚČELY DOZORU

Pokud je organizací poskytující služby GH provozovatel letiště nebo provozovatel letadla provádějící odbavení vlastními silami (*self-handling*), který již má letištní příručku nebo provozní příručku obsahující prvky GH, očekává se, že předloží pouze ty části svých příruček, které prokazují soulad s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.

AMC1 ORGH.GEN.150 Nálezy a nápravná opatření

OBECNÉ

- (a) Plán nápravných opatření definovaný organizací poskytující služby GH by měl řešit účinky nesouladu, jakož i jeho kořenovou příčinu (příčiny) a přispívající faktory.

- (b) Pokud je nález vznesen na jednotlivém stanovišti organizace GH poskytující služby GH ve více než jednom členském státě (která může, ale nemusí být součástí jediného obchodního uskupení organizace GH), může se organizace GH rozhodnout, jak implementovat nápravné opatření – buď na úrovni stanoviště, na úrovni členského státu, nebo na úrovni systému řízení, s cílem vyřešit problém na všech stanovištích, kde byl stejný nález vznesen.
- (c) V případě nálezů úrovně 2, jak je uvedeno v bodě ARGH.OVS.325 prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23, by měla organizace GH předložit analýzu kořenových příčin a plán nápravných opatření příslušnému úřadu v určené lhůtě. Tato lhůta by měla být kratší než lhůta pro implementaci nápravného opatření, k zajištění dostatečného času na to, aby příslušný úřad odsouhlasil předložený plán nápravných opatření a aby jej organizace GH implementovala před koncem lhůty pro implementaci.

GM1 ORGH.GEN.150(a)(1) Nálezy a nápravná opatření

ANALÝZA KOŘENOVÝCH PŘÍČIN

- (a) Je důležité, aby se analýza nezaměřovala primárně na zjištění, kdo nebo co způsobilo nesoulad, ale na to, proč se to stalo. Stanovení kořenové příčiny (příčin) nesouladu často vyžaduje komplexní pohled na události a okolnosti, které k němu vedly, k identifikaci všech možných systémových a přispívajících faktorů (regulatorních, lidských, organizačních, technických, provozních atd.) kromě faktorů přímých.
- (b) Úzké zaměření na jednotlivé události nebo selhání při identifikaci řetězce událostí, které vedly k nesouladu, nemusí správně odrážet složitost problému. Takový přístup nemusí zohlednit důležité faktory, které musí být řešeny, aby se zabránilo opakování. Nevhodná nebo částečná příčinná analýza často vede k definování „rychlých oprav (*quick fixes*)“, které řeší pouze následky neshody. Vzájemné posouzení (*peer review*) výsledků příčinné analýzy může zvýšit její spolehlivost a objektivitu.
- (c) Očekává se, že analýza kořenových příčin zohlední organizační struktury, procesy a jejich rozhraní, postupy, personál, vybavení, zařízení a prostředí, ve kterém organizace působí, k nastavení účinných nápravných opatření k zabránění opakování. K identifikaci základních příčin problémů, selhání a neefektivnosti mohou být použity metody analýzy kořenových příčin – jako například diagramy rybí kosti (*fishbone diagrams*), Paretovy diagramy, metoda „5 proč“ (*5 whys*) a analýza způsobů a důsledků poruch (FMEA).

GM1 ORGH.GEN.160(b)(1) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností

PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD PRO HLÁŠENÍ V SOULADU S NAŘÍZENÍM (EU) Č. 376/2014

Formulace „jakákoli jiná organizace, která má být informována členským státem událostí“ odkazuje na jakoukoli organizaci, která je členským státem jmenována jako odpovědná za vyšetřování leteckých událostí v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014. Tato organizace může být odlišná od příslušného úřadu letiště, kde k události došlo.

GM1 ORGH.GEN.160(b)(2) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností

HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ

- (a) „Příslušným orgánem členského státu událostí“ se pro účely hlášení nebezpečného zboží rozumí vnitrostátní příslušný úřad nebo úřady určené nebo jinak uznané státem k výkonu specifických funkcí souvisejících s předpisy o nebezpečném zboží.
- (b) V tomto případě je příslušným orgánem vnitrostátní úřad pro civilní letectví státu události.
- (c) Události týkající se nebezpečného zboží, u nichž se očekává hlášení v souladu s Technickými instrukcemi ICAO, zahrnují:
 - (1) jakoukoli leteckou nehodu nebo incident týkající se nebezpečného zboží;

- (2) odhalení nedeklarovaného nebo nesprávně deklarovaného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště;
- (3) nález nebezpečného zboží přepravovaného cestujícími nebo členy posádky, nebo v jejich zavazadlech, pokud to není v souladu s Částí 8 Technických instrukcí.

AMC1 ORGH.GEN.160(e) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností

NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ U UDÁLOSTÍ

Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby proces hlášení končil jasnými následnými opatřeními (*follow-up actions*). Proces hlášení by měl kromě následných opatření zahrnovat minimálně následující, písemně zdokumentované body:

- (a) vyšetřování události a provedení analýzy k identifikaci kořenové příčiny;
- (b) výsledky vyšetřování;
- (c) závěry vyšetřování události;
- (d) opatření přijatá k zabránění podobným událostem v budoucnu – pokud je to relevantní, tato opatření by měla být zahrnuta do SMS, s posouzením bezpečnostních rizik, zmírňujícími opatřeními a ukazateli výkonnosti v oblast bezpečnosti (SPI);
- (e) šíření a propagaci přijatých opatření, jako jsou mimo jiné změna postupu nebo příručky GH, aktualizace výcvikového programu, poskytování zpětné vazby ohlašovatelům (pokud není anonymní), akce propagace bezpečnosti a další akce s ostatními zapojenými zúčastněnými stranami.

GM1 ORGH.GEN.160(b);(e) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností

UDÁLOSTI PODLÉHAJÍCÍ HLÁŠENÍ A NÁSLEDNÉ ZPRÁVY

- (a) Seznam událostí GH podléhajících hlášení lze nalézt v příloze IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1018, „Události související s letišti a pozemními službami“, body 1 a 2.
- (b) Ne všechny události zaznamenané v rámci systému dobrovolného hlášení podléhají hlášení příslušnému úřadu; pouze ty, které zahrnují skutečné nebo potenciální riziko pro bezpečnost letectví (článek 5 odst. 5 a 6 nařízení (EU) č. 376/2014, pokrývající dobrovolné hlášení), podléhají hlášení příslušnému úřadu.
- (c) Doporučuje se, aby organizace pozemního odbavení spolupracovala s příslušným úřadem při určování, jaké typy událostí se považují za události zahrnující skutečné nebo potenciální riziko pro bezpečnost letectví.
- (d) Organizace pozemního odbavení může potřebovat posoudit, zda hlášená událost podléhá povinnému nebo dobrovolnému hlášení, a následně uplatnit příslušné oznamovací povinnosti. Někdy může být nutné hlášení podané v rámci systému dobrovolného hlášení překlasifikovat organizací pozemního odbavení na povinné hlášení a naopak.
- (e) Organizace pozemního odbavení se vyzývá, aby do oznámení příslušnému úřadu zahrnula všechny dostupné relevantní informace. Je-li to vhodné, informace by měly obsahovat sdělení, že u dané události nebude provedena žádná další analýza ani následná opatření („uzavřeno při vydání (*closed on issue*)“) nebo posouzení bezpečnostního rizika dané události a opatření přijatá k jeho zmírnění.

AMC1 ORGH.GEN.165 Systém bezpečnostních hlášení

OBSAH, POUŽITÍ, CHARAKTERISTIKY SYSTÉMU BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

- (a) Systém hlášení organizace pozemního odbavení by měl být přiměřený velikosti organizace; měl by být jednoduchý a obsahovat podrobnosti o tom, co, jak, kam a kdy hlásit.

- (b) Hlášení by měla splňovat požadavky bodu ORGH.GEN.160 o hlášení událostí z hlediska času, formátu a informací, které mají být hlášeny. Organizace pozemního odbavení by měla poskytnout prostředky a formát pro hlášení, pokud nejsou stanoveny příslušnými úřady podle bodu ORGH.GEN.160.
- (c) Systém hlášení by měl:
- (1) zajistit důvěrnost a umožnit a podporovat netrestající (*non-punitive*), svobodné a otevřené hlášení jakékoli potenciální události související s bezpečností nebo rizika, včetně incidentů, jako jsou chyby nebo skoronehody (*near misses*), bezpečnostní problémy a identifikovaná nebezpečí;
 - (2) poskytnout ohlašovatelovi potvrzení o úspěšném podání hlášení – u malých organizací může postačovat ústní potvrzení.
- (d) Systém hlášení, včetně interního systému bezpečnostních hlášení, by měl jasně vyjadřovat účel a cíle. Organizace by měla učinit následující:
- (1) Obsáhnout postupy k zavedení spravedlivého posouzení (*just culture*).
 - (2) Identifikovat ta hlášení, která vyžadují vyšetřování, a určit, zda se nahlášená událost kvalifikuje pro hlášení podle bodů (b) a (c) bodu ORGH.GEN.160. Malá organizace pozemního odbavení by si v této věci měla vyžádat radu od svého příslušného úřadu.
 - (3) Vyšetřit příčinné a přispívající faktory související s identifikovanou událostí, incidentem, chybou nebo skoronehodou, včetně technických, organizačních, manažerských a lidských činitelů. Cílem by mělo být pochopit, co se stalo a jak se to stalo, a zabránit budoucímu opakování nebo snížit jeho pravděpodobnost a/nebo následky. Složitě organizace by měly analyzovat souhrnná data ukazující trendy a četnosti přispívajících faktorů.
 - (4) Přijmout nezbytná nápravná opatření na základě výsledků vyšetřování, aby se řešila kořenová příčina události, a šířily znalosti o relevantních incidentech a nehodách a o přijatých opatřeních mezi dotčené zaměstnance.
 - (5) Zajistit, je-li to relevantní, spolupráci s provozovatelem letadla a provozovatelem letiště při vyšetřování událostí výměnou relevantních informací za účelem zlepšení pozemní a letové bezpečnosti.
 - (6) Účastnit se vyšetřování vedeného provozovatelem letiště nebo provozovatelem letadla, podle potřeby, pokud je organizace přímo dotčena událostí nebo navrhovanými opatřeními ke zmírnění rizik.
 - (7) Zajistit, aby se zjištění z vyšetřování promítla do příslušného opakovacího výcviku při zachování požadované důvěrnosti.
- (e) Přístup k podaným hlášením by měl být omezen na personál odpovědný za jejich zpracování, ukládání a analýzu. Malá organizace pozemního odbavení může uplatnit flexibilnější přístup k tomuto omezení, přiměřený její organizační struktuře.

GM1 ORGH.GEN.165 Hlášení událostí souvisejících s bezpečností

KULTURA HLÁŠENÍ BEZPEČNOSTI – POCHOPENÍ RIZIK NEOHLÁŠENÍ

V nefunkčním nebo špatně fungujícím bezpečnostním prostředí zůstávají události nenahlášené kvůli strachu z následků (což možná naznačuje špatné nebo žádné spravedlivé posuzování (*just culture*)), nedostatku povědomí, upřednostňování dokončení úkolů před hlášením bezpečnostních problémů, nedostatku výcviku v hlášení událostí atd.

V dobře fungujícím bezpečnostním prostředí usnadňuje spravedlivé posuzování (*just culture*) v rámci organizace přesné hlášení událostí personálem GH v okamžiku, kdy k nim dojde, aby bylo zajištěno provedení příslušných posouzení.

- (a) Oblasti klíčových rizik:

- (1) poškození způsobené letadlu může zůstat bez povšimnutí letové posádky nebo jí nemusí být nahlášeno, zejména u letadel s konstrukcemi z uhlíkových vláken (kompozitů);
 - (2) události nejsou správně pochopeny, protože přesná analýza kořenových příčin se provádí mnohem obtížněji.
- (b) Potenciální důsledky:
- (1) nepovšimnuté poškození letadla může ohrozit let;
 - (2) nelze zavést účinná nápravná opatření;
 - (3) náklady související s poškozením rostou.
- (c) Opatření ke zmírnění rizik:
- (1) zahrnout SMS do výcvikového programu pro personál s vysvětlením hodnoty existence bezpečnostní kultury a zdravého, netrestajícího systému bezpečnostních hlášení;
 - (2) uplatňovat spravedlivé posuzování a podporovat otevřenou komunikaci na všech úrovních, shora dolů a zdola nahoru, o bezpečnostních opatřeních, událostech a zmírňování rizik, k podpoře řádného hlášení, což umožní posouzení poškození a analýzu událostí.

GM1 ORGH.GEN.165(a)(4) Systém bezpečnostních hlášení

SDÍLENÍ INFORMACÍ RELEVANTNÍCH PRO BEZPEČNOST S ORGANIZACEMI, S NIMIŽ EXISTUJE ROZHŘANÍ (INTERFACING ORGANISATIONS)

- (a) Relevantní informace, které mají být sdíleny s provozovatelem letadla nebo provozovatelem letiště, nebo s oběma, za účelem zlepšení bezpečnosti v GH a provozní postupy pro řešení bezpečnostních rozhraní zahrnují informace, data, fakta a analýzy z různých zdrojů, jako jsou:
- (1) audity a inspekce, jejich nálezy a související nápravná opatření;
 - (2) bezpečnostní zprávy (hlášení);
 - (3) vyšetřování nehod/incidentů;
 - (4) bezpečnostní studie a přezkoumání z oficiálních a ověřených zdrojů.
- (b) Informace relevantní pro bezpečnost mohou být sdělovány i mimo regulační rámec hlášení událostí podle bodu ORGH.GEN.160, který implementuje základní požadavky nařízení (EU) 2018/1139 (oddíl 4.2.2 přílohy VII). Například zasedání letištního bezpečnostního výboru by mohla být využita k udržování pravidelné komunikace o bezpečnostních záležitostech a sdílení osvědčených postupů, společných postupů a informací vztahujících se k bezpečnosti relevantních pro postupy na rozhraní.

GM1 ORGH.GEN.165(b)(4) Hlášení událostí souvisejících s bezpečností

TÝM PRO BEZPEČNOSTNÍ VYŠETŘOVÁNÍ

Doporučuje se, aby organizace pozemního odbavení zajistila, že tým zapojený do analýzy vyšetřování zahrnuje:

- (a) personál GH, který je odborně způsobilý (kompetentní) v oblasti nebo předmětu události;
- (b) v případě složité organizace GH vyškoleného vyšetřovatele nebo osobu, která absolvovala výcvik ve vyšetřování událostí.

GM1 ORGH.GEN.170 Psychoaktivní látky a léky**METODICKÉ POKYNY ICAO A POSTUP PROVOZOVATELE LETIŠTĚ**

- (a) Další pokyny k této problematice lze nalézt v příručce ICAO *Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace* (Doc 9654).
- (b) Alternativně může organizace pozemního odbavení převzít postup provozovatele letiště v této oblasti a ve své vlastní dokumentaci na něj přímo odkázat.

HLAVA MGM – SYSTÉM ŘÍZENÍ

AMC1 ORGH.MGM.200(a) Obecné požadavky na systém řízení

MALÉ ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ (GH)

- (a) Organizace, která má do 25 zaměstnanců přepočtených na plný pracovní úvazek (FTE), se považuje za malou organizaci GH. Může vykonávat kteroukoli z činností GH uvedených v článku 2 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Je třeba chápat, že malá organizace je považována za nesložitou (*non-complex*) a také že složitost se týká její organizační struktury, nikoli složitosti činností, které vykonává.
- (b) Maximální počet FTE by měl být považován za roční průměr, aby se zohlednily případné sezónní nebo příležitostné výkyvy.
- (c) Pokud organizace GH využívá více než 25 FTE pravidelně nebo po dobu delší než šest po sobě jdoucích měsíců, neměla by již být považována za malou a měla by uplatňovat AMC spojené s nařízením (EU) 2025/20 nebo jejich části, které jsou použitelné pro složitě organizace.

GM1 ORGH.MGM.200(a) Obecné požadavky na systém řízení

ŠKÁLOVATELNOST A VHODNOST FUNGUJÍCÍHO A ÚČINNÉHO SYSTÉMU ŘÍZENÍ

- (a) Všechny organizace, bez ohledu na svou velikost, jsou vystaveny rizikům, z nichž některá jsou potenciálně významná. To znamená, že:
 - (1) by se měly uplatňovat všechny prvky systému řízení;
 - (2) účinnost systému řízení bude záviset na tom, jak vhodně jsou jeho prvky navrženy, zavedeny a provozovány.
- (b) Fungující systém řízení však nemusí být složitý a nákladný, aby byl účinný. Může být škálovatelný, pokud bude i nadále přinášet očekávané výsledky a poskytovat účinný způsob řízení všech klíčových provozních rizik.
- (c) Škálování systému řízení (včetně SMS) neznamená rozhodnutí uplatňovat pouze některé prvky systému a jiné nikoli. Škálovatelnost spočívá v přizpůsobení systému specifickému provoznímu kontextu organizace.
- (d) Následující aspekty jsou pro každou organizaci zásadní pro pochopení kontextu, ve kterém její systém řízení funguje, účelu systému řízení a klíčových rizik, která musí efektivně řídit (seznam není vyčerpávající):
 - (1) pokud jde o velikost organizace:
 - (i) počet zaměstnanců, počet stanovišť, kde jsou služby GH poskytovány, zařízení, kusy používaných GSE, interní a externí rozhraní a organizační struktura;
 - (ii) typ a rozmanitost poskytovaných služeb;
 - (iii) počet zákazníků z řad provozovatelů letadel a objem odbavených letů nebo cestujících (podle relevance);
 - (2) pokud jde o složitost vykonávaných činností GH a v důsledku toho rizik, která mají být řízena:
 - (i) registr nebezpečí (*hazards log*) organizace GH, posouzení bezpečnostních rizik odrážející se v úrovních závažnosti a přípustnosti bezpečnostního rizika, ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI), složitost opatření ke zmírnění rizik a kontrol zavedených k minimalizaci rizik konkrétní činnosti GH;

- (ii) počet personálu ve srovnání s počtem a složitostí úkolů, které mají být splněny pro konkrétní činnost GH nebo pro všechny služby GH poskytované organizací GH;
 - (iii) výcvikový program, který má absolvovat personál přidělený ke konkrétní činnosti GH;
 - (iv) rozhraní konkrétní činnosti GH s jinými provozny GH nebo jinými aktéry přispívajícími k jejímu provedení;
 - (v) komunikační vrstvy mezi jednotlivci a subjekty zapojenými do provádění této činnosti a hierarchické úrovně zapojené do komunikačního řetězce;
 - (vi) použití jakéhokoli GSE pro provedení konkrétní činnosti GH;
 - (vii) rizika spojená s provozním prostředím (např. přetížené letiště, hornatý terén, klima, zeměpisná poloha, stanoviště v blízkosti konfliktních zón), bezpečnostní důsledky nízké výkonnosti v oblasti bezpečnosti poskytovaných služeb, potenciální prostoje atd.;
 - (viii) rizika spojená s obchodním modelem (např. převzetí, fúze, rozsah smluvně zajištěných služeb, služby založené na krátké době obrátky nebo provoz pod komerčním tlakem; organizace GH jako součást jediného obchodního uskupení organizací GH, samostatná organizace nebo součást provozovatele letadla nebo provozovatele letiště);
 - (ix) AltMoC udělené příslušným úřadem;
- (3) pokud jde o jiné externí a interní faktory:
- (i) společenská a veřejná očekávání;
 - (ii) ekonomické a obchodní prostředí, konkurence, rovnováha mezi potřebou zajistit stabilitu podnikání a potřebou změny;
 - (iii) zkušenosti v oboru, přiměřenost a robustnost stávajících postupů;
 - (iv) bezpečnostní kultura, kultura otevřeného hlášení, kultura prevence a spravedlivé používání (*just culture*);
 - (v) celková výkonnost státu.
- (e) Tato vícerozměrná složitost vyžaduje řádné zvážení. Pro toto hodnocení lze použít níže uvedená témata. Více podrobností je uvedeno v přílohách k nástroji pro hodnocení systému řízení agentury EASA – [Management System Assessment Tool](#).
- (1) Bezpečnostní politika může být stručným prohlášením vedení na vysoké úrovni o závazku, podpořeným bezpečnostními cíli, které řeší významná rizika; v náročném prostředí by byla podrobnější. Pravidelná aktualizace bezpečnostních cílů je nezbytná tam, kde se podnikání/provoz neustále vyvíjí (v důsledku měnících se provozních činností, četných nedostatků, krizí atd.).
 - (2) Doporučuje se, aby komunikace těchto bezpečnostních cílů byla úměrná zdrojům organizace.
 - (3) Politika hlášení, politika spravedlivého posuzování (*just culture*) a bezpečnostní cíle by u malých organizací mohly být sloučeny s bezpečnostní politikou.
 - (4) Význam oblastí s vyšším rizikem (závažnost, pravděpodobnost) a robustnost opatření ke zmírnění rizik výrazně ovlivňují účinnost bezpečnostních bariér.
 - (5) Pro organizace s nižší úrovní rizika může být model posouzení bezpečnostních rizik, který používají, velmi jednoduchý, pokud jsou identifikovaná nebezpečí snadno zmírnitelná. Kromě toho bude organizace usilovat o klasifikaci rizik konzistentním způsobem; k měření účinnosti bezpečnostních bariér může postačovat odborný posudek, zejména pokud objem dat nebo informací vztahujících se k bezpečnosti nepodporuje přesné vyhodnocení pravděpodobnosti a závažnosti následků nebezpečí.
 - (6) Zaměření na rizika na rozhraních bude významně záviset na kritičnosti smluvně zajištěných služeb a velikosti dodavatelského řetězce. Komunikace změn a

komunikace na rozhraních bude jistě náročnější ve velké organizaci nebo v organizaci, která si smluvně zajišťuje mnoho činností.

- (7) Dokumentace systému řízení, registr nebezpečí a záznamy (o posouzení bezpečnostních rizik, rozhodnutích, opatřeních, vlastnictví a monitorování) by měly být jasné a stručné, ale dostatečně podrobné, aby zajistily přiměřené řízení rizik. Měly by být konzistentní a úplné. V malé organizaci GH by však neměly vytvářet „nadměrnou administrativní zátěž (*red tape*)“.
 - (8) Lidská výkonnost a lidské zdroje mohou být kritické pro organizace všech velikostí, ačkoli související problémy mohou záviset na kontextu a velikosti organizace: malé organizace budou více postiženy odchodem do důchodu, předáváním znalostí, nemocností a stresujícím prostředím, zatímco velké organizace procházející zásadními změnami nebo významným růstem budou čelit velkým výzvám.
 - (9) Míra naléhavosti dosažení určité úrovně bezpečnosti na základě nedostatků, zpětné vazby ze systému sledování souladu, kulturních faktorů nebo změn pro rychlé řízení jakéhokoli bezprostředního/naléhavého bezpečnostního problému může ovlivnit zdroje potřebné pro včasné dosažení bezpečnostních cílů.
- (f) Implementace průmyslových norem a osvědčených postupů přímo relevantních pro činnosti organizace GH bude rovněž zohledněna při návrhu a fungování jejího systému řízení.
- (g) Je odpovědností organizace GH určit vhodnost a škálovatelnost svého systému řízení a prokázat svému příslušnému úřadu, že její systém řízení je vhodně navržen a vhodný k efektivnímu dosahování očekávaných výsledků. Fungující systém řízení nebo SMS nemusí být nutně složitý, časově náročný a drahý, aby byl účinný a prokázal, že významná rizika jsou pod kontrolou a že organizace disponuje dostatkem bezpečnostních dat (*safety-data-rich*), a je proto schopna přijímat správná manažerská rozhodnutí.
- (h) Očekává se, že následující úrovně vyspělosti systému řízení organizace GH a zkušeností s implementací SMS budou dosaženy a prokázány postupně v několika krocích, od „přítomný“ po „účinný“.
- (1) Přítomný (*Present*). To znamená, že organizace GH je schopna poskytnout důkazy, že složky jejího systému řízení jsou definovány a zdokumentovány v rámci dokumentace jejího systému řízení.
 - (2) Vhodný (*Suitable*). To znamená, že složky jejího systému řízení jsou přiměřené a smysluplné pro její činnosti GH, její velikost a složitost služeb, které poskytuje, na základě inherentního rizika jejích činností.
 - (3) Fungující (*Operating*). To znamená, že organizace GH je schopna poskytnout důkazy, že složky jejího systému řízení jsou používány a že je vytvářen výstup.
 - (4) Účinný (*Effective*). To znamená, že složky jejího systému řízení dosahují požadovaného výsledku, mají pozitivní vliv na bezpečnost a usilují o zajištění neustálého zlepšování; požadovaného účinku je dosaženo, když je dosaženo bezpečnostních cílů. Úrovně vyspělosti systémů řízení se mohou v průběhu času měnit, protože závisí na výzvách a změnách, kterým organizace GH čelí. Jak systém řízení organizace GH dospívá do fáze „fungující“ a „účinný“, kritéria měřící úroveň „vhodnosti“ systému řízení mohou vyžadovat revizi.
- (i) Podrobnosti o implementaci systémů řízení a jejich vhodnosti a škálovatelnosti lze nalézt v přílohách 1 a 2 k nástroji pro hodnocení systému řízení agentury EASA – [Management System Assessment Tool](#).

GM1 ORGH.MGM.200(b)(1) Obecné požadavky na systém řízení

CELKOVÁ ODPOVĚDNOST / ODPOVĚDNOST ZA VÝSLEDEK (ACCOUNTABILITY), ODPOVĚDNOST ZA PLNĚNÍ ÚKOLU / POVINNOST (RESPONSIBILITY) A VYŠŠÍ VEDENÍ

- (a) Vyšší vedení (*senior management*) je obvykle skupina sestávající z osob, jejichž funkce jsou vykonávány na nejvyšší úrovni řízení v organizaci, bezprostředně pod představenstvem.

- (b) Používají se také jiné termíny jako „výkonné vedení“, „vyšší management“ a „manažerský tým“.
- (c) Pro účely nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 vyšší vedení zahrnuje odpovědného vedoucího (*accountable manager*).
- (d) Organizace GH může mít redukovanou strukturu vyššího vedení, kde několik funkcí plní jedna osoba.
- (e) V anglickém jazyce je pojem „*accountability*“ (celková odpovědnost / odpovědnost za výsledek) odlišný od pojmu „*responsibility*“ (odpovědnost za plnění úkolu / povinnost). „*Accountability*“ odkazuje na závazek, který nelze sdílet ani delegovat. „*Responsibility*“ odkazuje na závazek, který lze delegovat a sdílet; znamená to, že osobě jsou přiděleny konkrétní povinnosti nebo úkoly, které má vykonat.
- (f) Od vyššího vedení se očekává, že bude:
 - (1) neustále propagovat bezpečnostní politiku všem zaměstnancům a prokazovat svůj závazek k ní;
 - (2) poskytovat lidské a finanční zdroje nezbytné pro její implementaci;
 - (3) stanovovat bezpečnostní cíle a výkonnostní standardy;
 - (4) přebírat celkovou odpovědnost (*accountability*) za výstupy a výsledky organizace.

AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení

SYSTEM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)

- (a) Organizace pozemního odbavení (GH) by měla zavést a udržovat SMS, který je úměrný bezpečnostním rizikům její organizace a vykonávaných činnostech. SMS by měl stanovit procesy a postupy pokrývající:
 - (1) bezpečnostní politiku a cíle:
 - (i) závazek vedení;
 - (ii) celkovou odpovědnost (*accountabilities*) a povinnosti (*responsibilities*), včetně těch odpovědného vedoucího (*accountable manager*);
 - (iii) jmenování klíčových bezpečnostních rolí a přidělení personálu;
 - (iv) dokumentaci SMS;
 - (2) řízení bezpečnostních rizik:
 - (i) identifikaci nebezpečí;
 - (ii) posouzení bezpečnostních rizik a opatření ke zmírnění;
 - (3) zajišťování bezpečnosti:
 - (i) monitorování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
 - (ii) řízení změn;
 - (iii) neustálé zlepšování SMS;
 - (4) propagaci bezpečnosti:
 - (i) výcvik;
 - (ii) bezpečnostní komunikaci.
- (b) Schopnost organizace GH řídit bezpečnost by měla být úměrná bezpečnostním rizikům, která mají být řízena, což může být na úrovni služby nebo na úrovni organizace.
- (c) Zavedená opatření ke zmírnění rizik by měla snižovat rizika na přijatelnou úroveň. Účinnost opatření ke zmírnění rizik by měla být monitorována, protože se může v průběhu času měnit.
- (d) Organizace GH by měla stanovit a uplatňovat monitorovací činnosti, měřicí nástroje a indikátory k vyhodnocování výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti. Pokud jsou různé prvky systému

řízení organizace GH zahrnutý v samostatných programech, postupech nebo příručkách, měly by být vzájemně křížově odkazovány.

AMC2 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení

SMS PRO MALÉ ORGANIZACE GH

- (a) Malé organizace GH by měly vyvinout a zavést SMS, který je úměrný bezpečnostním rizikům jejich organizace a vykonávaných činnostech.
 - (1) Bezpečnostní politika těchto organizací by měla vyjadřovat závazek zajistit dodržování bezpečnostních norem požadovaných nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, zlepšovat a udržovat bezpečnost jejich činností, dodržovat příslušné požadavky, zohledňovat osvědčené postupy a poskytovat odpovídající zdroje pro plnění jejich odpovědností, jak je deklarováno.
 - (2) Řízení bezpečnostních rizik může být prováděno pomocí kontrolních seznamů nebezpečí (checklistů) nebo podobných nástrojů či procesů řízení rizik, které jsou integrovány do činností organizace.
- (b) Zatímco rámec SMS zůstává stejný jako u složitých organizací GH, systém řízení a zdroje by měly být škálovatelné a procesy a postupy mohou být zjednodušeny a sloučeny. Například řízení bezpečnostních rizik může být prováděno pomocí kontrolních seznamů nebezpečí nebo podobných nástrojů či procesů řízení rizik, které jsou integrovány do činností organizace.
- (c) Organizace GH by měla určit osobu, která plní roli manažera bezpečnosti (*safety manager*) a je odpovědná za koordinaci procesů a úkolů souvisejících s řízením bezpečnosti. Touto osobou může být odpovědný vedoucí (*accountable manager*) nebo osoba s provozní rolí v rámci organizace, za podmínky, že je kvalifikována pro výkon role manažera bezpečnosti.

AMC3 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení

DOKUMENTACE ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Organizace GH by měla vypracovat dokumentaci řízení bezpečnosti jako klíčový nástroj pro komunikaci přístupu k bezpečnosti pro celou organizaci. Dokumentace řízení bezpečnosti by měla obsahovat všechny aspekty řízení bezpečnosti podrobně popsané v AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2), jakož i proces bezpečnostních hlášení a vyšetřování a plán reakce na mimořádné události (pohotovostní plán) (ERP).
- (b) Dokumentace řízení bezpečnosti může sestávat z příručky (příručka řízení bezpečnosti (*safety management manual*) (SMM)) nebo souboru postupů vydaných jako samostatné dokumenty nebo zahrnutých v různých příručkách. Dokumenty řízení bezpečnosti by měly obsahovat odpovídající vzájemné křížové odkazy.
- (c) Dokumentace řízení bezpečnosti malých organizací GH by měla odrážet velikost organizací a složitost jejich činností.
- (d) Dokumentace by měla být k dispozici veškerému personálu.

GM1 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení

ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

- (a) Očekává se, že škálovatelnost a vhodnost systému řízení bezpečnosti bude funkcí vlastních schopností organizace souvisejících s bezpečnostním rizikem. Například složité struktury jsou obvykle vystaveny složitým rizikům, která vyžadují robustní proces řízení bezpečnostních rizik. Nebo u organizací čelících nižší úrovni rizika:
 - (1) model posouzení bezpečnostních rizik může být velmi jednoduchý, pokud jsou identifikovaná nebezpečí snadno zmírnitelná;

- (2) k měření účinnosti bezpečnostních bariér může postačovat odborný posudek;
 - (3) sběr dat, včetně údajů o událostech, a následně informace vztahující se k bezpečnosti mohou být velmi omezené;
 - (4) nemusí existovat potřeba softwaru nebo nástrojů pro řízení SMS; a
 - (5) komunikační politika může být omezená.
- (b) Matice bezpečnostního rizika a přípustnosti bezpečnostního rizika uvedené v dokumentu ICAO Doc 9859, *Safety Management Manual*, mohou být použity k určení přípustnosti bezpečnostních rizik v rámci organizace. Nicméně organizace GH může k posouzení a řízení bezpečnostního rizika použít jiné modely.

ICAO matice bezpečnostního rizika:

Bezpečnostní riziko	Závažnost následků				
	Katastrofální A	Nebezpečné B	Závažné C	Malé D	Zanedbatelné E
Časté 5	5A	5B	5C	5D	5E
Příležitostné 4	4A	4B	4C	4D	4E
Vzdálené 3	3A	3B	3C	3D	3E
Nepravděpodobné 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrémně nepravděpodobné 1	1A	1B	1C	1D	1E

ICAO matice přípustnosti (tolerovatelnosti) bezpečnostního rizika:

Přípustnost bezpečnostního rizika: <i>Rozsah indexu bezpečnostního rizika</i>	<i>Popis bezpečnostního rizika</i>	<i>Doporučené opatření</i>
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	NEPŘÍPUSTNÉ	Bezodkladně přijmout opatření ke snížení rizika nebo činnost zastavit. Provést prioritní zmírnění bezpečnostního rizika s cílem zavést dodatečná nebo zesílená preventivní opatření tak, aby byl index bezpečnostního rizika snížen na přípustnou úroveň.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	PŘÍPUSTNÉ	Riziko lze tolerovat na základě uplatněných opatření ke zmírnění bezpečnostního rizika. Přijetí rizika může vyžadovat rozhodnutí managementu.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	PŘIJATELNÉ	Riziko je přijatelné v současném stavu. Nejsou vyžadována žádná další opatření ke zmírnění bezpečnostního rizika.

GM2 ORGH.MGM.200(b)(2) Obecné požadavky na systém řízení**METODICKÉ POKYNY PRO MALÉ ORGANIZACE GH K BUDOVÁNÍ ŠKÁLOVATELNÉHO SMS**

Organizace GH může využít následující pokyny z dokumentu ICAO Doc 10121, *Manual on Ground Handling*:

Zásady dobrého SMS platí pro všechny organizace, společnosti a provozovatele bez ohledu na jejich velikost a složitost provozu. Čtyři komponenty a dvanáct prvků rámce SMS ICAO lze vhodně použít pro velké i malé organizace. Škálovatelnost neznámá výběr jednotlivých prvků; všechny prvky jsou použitelné, ale budou se lišit v rozsahu. Jednotlivá organizace GH by měla provést analýzu svých činností, aby určila správnou úroveň použitelnosti a zdrojů pro řízení svého SMS. I malé organizace GH by mohly být zapojeny do činností s významnými bezpečnostními riziky nebo být ovlivněny jinými organizacemi, které pracují v jejich okolí.

Pro malé organizace bude nízký objem incidentů a bezpečnostních dat znamenat, že je obtížnější identifikovat trendy. Mohou být vyžadovány jiné, kvalitativnější prostředky hodnocení bezpečnosti, jako jsou bezpečnostní porady a spolupráce s jinými poskytovateli služeb nebo zástupci průmyslových orgánů.

Další informace o škálovatelnosti lze nalézt v dokumentu Doc 9859 a v publikaci skupiny pro mezinárodní spolupráci v oblasti řízení bezpečnosti SMICG (Safety Management International Collaboration Group) „SMS for small organisations“.

Posouzení bezpečnostních rizik a identifikace vhodných opatření ke zmírnění rizik zahrnují prvek lidského činitele (human-factor element).

AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(i) Obecné požadavky na systém řízení**BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA**

- (a) Bezpečnostní politika je prohlášení vyjadřující závazek vedení k bezpečnosti a k zavedení SMS. Měla by:
- (1) být podepsána odpovědným vedoucím (*accountable manager*);
 - (2) jasně identifikovat bezpečnost jako nejvyšší prioritu organizace nad komerčními, provozními, environmentálními nebo sociálními tlaky;
 - (3) odrážet závazky organizace týkající se bezpečnosti, jejího proaktivního a systematického řízení a poskytování odpovídajících zdrojů;
 - (4) být komunikována, s viditelnou podporou, napříč celou organizací;
 - (5) podporovat chování zaměřené na bezpečnost, povzbuzovat bezpečnostní hlášení s odkazem na zásady spravedlivého posuzování (*just culture*), uvádět, které typy provozního chování jsou nepřijatelné, a zahrnovat podmínky, za kterých by se disciplinární opatření neuplatnila;
 - (6) zdůrazňovat povinnost personálu GH dodržovat všechna příslušná nařízení, příslušné normy, osvědčené postupy, instrukce a postupy stanovené v dokumentaci systému řízení;
 - (7) podporovat neustálé zlepšování systému řízení a provozní bezpečnosti;
 - (8) být pravidelně přezkoumávána, aby bylo zajištěno, že zůstává relevantní a vhodná pro organizaci.
- (b) Vyšší vedení by mělo:
- (1) neustále propagovat bezpečnostní politiku všem zaměstnancům a prokazovat svůj závazek k ní;
 - (2) stanovit bezpečnostní cíle a výkonnostní standardy.

AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení**KLÍČOVÉ PROCESY V ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI**

- (a) Procesy identifikace nebezpečí
- (1) Organizace GH by měla zavést SMS, který umožňuje přijetí reaktivních, proaktivních a prediktivních metod. Systém hlášení, který je založen na kombinaci reaktivních, proaktivních a prediktivních metod sběru údajů o bezpečnosti, by měl být formálním prostředkem pro sběr, záznam, analýzu, jednání a generování zpětné vazby o nebezpečích a souvisejících rizicích, která mohou ovlivnit bezpečnost služeb GH.
 - (2) Identifikovaná nebezpečí by měla zahrnovat:
 - (i) nebezpečí, která mohou být generována lidskými činiteli; a
 - (ii) nebezpečí, která mohou pramenit z organizačního uspořádání nebo existence složitých provozních ujednání (např. když organizace (provozovatel letadla) provádí odbavení vlastními silami (*self-handling*) a zároveň si smluvně zajišťuje služby GH u třetí strany – organizace GH, když provozovatel letadla provádějící odbavení vlastními silami poskytuje služby GH jiným provozovatelům letadel v rámci jednoho obchodního uskupení leteckých dopravců nebo když jsou jiné služby či produkty smluvně zajišťovány ve více vrstvách).
- (b) Procesy řízení rizik
- (1) Organizace GH by měla zavést a udržovat formální proces řízení bezpečnostních rizik, který zahrnuje:
 - (i) analýzu rizik (např. z hlediska pravděpodobnosti a závažnosti následků nebezpečí a událostí);
 - (ii) klasifikaci rizik (z hlediska přípustnosti); a
 - (iii) kontrolu (z hlediska zmírňování) rizik na přijatelnou úroveň.
 - (2) Úrovně řídicích pracovníků, kteří mají pravomoc rozhodovat o přípustnosti bezpečnostních rizik v souladu s bodem (b)(1)(ii), by měly být specifikovány.
 - (3) Měl by být použit registr rizik, registr nebezpečí (*hazard log*) nebo ekvivalentní systém.
- (c) Řízení změn. Viz AMC a GM k bodu ORGH.GEN.130.
- (d) Neustálé zlepšování. Organizace GH by měla usilovat o neustálé zlepšování své výkonnosti v oblasti bezpečnosti a účinnosti svého systému řízení. Důraz by měl být kladen na aktualizaci registru rizik, zajištění trvalé relevance ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI) a účinnosti opatření ke zmírnění rizik při řízení identifikovaných bezpečnostních rizik a na monitorování způsobilosti personálu a jeho porozumění vlastní roli při udržování bezpečnosti provozu GH.
- (e) Okamžitá bezpečnostní opatření a koordinace s plány reakce na mimořádné události (pohotovostními plány) (ERP) provozovatele letiště a provozovatele letadla.

AMC2 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení**PLÁN REAKCE NA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (POHOTOVOSTNÍ PLÁN) (ERP)**

- (a) Jako součást svého SMS by organizace GH měla vypracovat a zavést ERP, který zajistí rychlé, vhodné a účinné reakce na mimořádné události. Měl by být přizpůsoben velikosti a složitosti organizace.
- (b) ERP by měl pokrývat podnikovou úroveň (*corporate level*) a úroveň stanoviště (*station level*). Na úrovni stanoviště by se organizace GH měla řídit ERP provozovatele letiště a podporovat nebo zastupovat provozovatele letadla.
- (c) ERP by měl:

- (1) být koordinován s ERP provozovatele letadla a s ERP provozovatele letiště a jakékoli další příslušné zúčastněné strany;
- (2) stanovit činnosti, které má provést personál organizace GH nebo konkrétní jednotlivci v případě mimořádné události;
- (3) obsahovat jasné pokyny, koho kontaktovat u provozovatele letadla, kterému organizace poskytuje služby GH na letišti (letišťích) dotčeném (dotčených) mimořádnou událostí, a jak je kontaktovat (včetně doby mimo běžnou pracovní dobu) v souladu s pokyny obdrženy od provozovatele.
- (d) Organizace GH by měla zajistit, aby si byl její personál vědom své role v reakci na mimořádnou událost a byl přiměřeně vycvičen k poskytování očekávané podpory.
- (e) ERP by měl být pravidelně testován, aby bylo zajištěno, že zůstává relevantní a výcvik personálu zůstává aktuální.

GM1 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení

ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI – REGISTR RIZIK PRO MALÉ ORGANIZACE GH

- (a) Doporučuje se, aby registr rizik pokrýval alespoň následující aspekty:
 - (1) jednotlivé kroky v provozních postupech uplatňovaných při poskytování služeb GH;
 - (2) výcvik personálu;
 - (3) přiměřené zdroje pro poskytování služeb GH;
 - (4) existenci provozních postupů a instrukcí pro poskytování služeb GH;
 - (5) změny v obvyklém způsobu poskytování služeb GH;
 - (6) provozní kontext, kontext letiště a počasí;
 - (7) je-li to relevantní, provozuschopnost jakéhokoli použitého GSE.
- (b) Výsledky posouzení potenciálních nepříznivých následků nebo výsledků každého nebezpečí mohou být zaznamenány v registru rizik, jehož příklad je uveden níže.

Identifikace nebezpečí		Bezpečnostní rizika*	Závažnost / pravděpodobnost (před zmírněním)		Stávající opatření**	Hodnocení rizika: Závažnost / pravděpodobnost (po zmírnění)		Posouzení reziduálního rizika		Odpovědnost za zavedení zmírňujících opatření
Č.	Popis		Závažnost	Pravděpodobnost		Závažnost	Pravděpodobnost	Závažnost	Pravděpodobnost	

* Tedy, jak taková rizika mohou vést k incidentu nebo nehodě.

** Tedy, jakým způsobem jsou bezpečnostní rizika zmírněna.

GM2 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení

PLÁN REAKCE NA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (POHOTOVOSTNÍ PLÁN) (ERP)

- (a) Doporučuje se, aby ERP pokrýval jakýkoli typ mimořádné události, do které může být organizace GH zapojena.

- (b) Reakce na mimořádnou událost může být vyžadována i tehdy, když provozovatel letadla neposkytne svůj ERP organizaci GH. Organizace GH by však měla zvážit, zda je odpovědná za mimořádné události, které se týkají výhradně bezpečnosti jejich vlastních služeb, a jak by na ně měla reagovat v rámci svého plánu zachování kontinuity provozu (*business continuity plan*).
- (c) ERP na podnikové úrovni (*corporate level*):
 - (1) stanovuje, jak jsou postupy organizace GH koordinovány s ERP provozovatele (provozovatelů) letiště a dalších subjektů, které budou reagovat během mimořádných situací;
 - (2) definuje role a odpovědnosti organizace GH; a
 - (3) popisuje postupy týkající se oznámení provozovateli (provozovatelům) letadla, provozovateli (provozovatelům) letiště a dalším příslušným subjektům a/nebo komunikace s nimi.
- (d) Na úrovni stanoviště se doporučuje, aby organizace GH odpovídala za následující činnosti:
 - (1) uplatňovat ERP letiště i ERP stanoviště provozovatele letadla;
 - (2) definovat a zdokumentovat role a odpovědnosti organizace na stanovištích;
 - (3) stanovit časový harmonogram činností, které mají být provedeny v reakci na mimořádné události;
 - (4) zajistit, aby byl personál stanoviště řádně vycvičen ve vztahu k ERP organizace;
 - (5) účastnit se podle potřeby jakýchkoli cvičení pro případ mimořádné události a výcviku vedeného provozovatelem letadla a/nebo provozovatelem letiště;
 - (6) přezkoumávat vlastní ERP stanoviště, aby byla zajištěna jeho relevance.
- (e) Malá organizace GH může ERP přizpůsobit (škálovat) své velikosti. Pokud působí na více než jednom stanovišti, mohou být plány na podnikové úrovni a na úrovni stanoviště sloučeny.
- (f) Povinnost řídit se ERP provozovatele letadla, dle smlouvy o poskytování služeb, zůstává platná za všech okolností.

GM3 ORGH.MGM.200(b)(2)(ii) Obecné požadavky na systém řízení

LIDSKÉ ČINITELE A BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA

- (a) Lidské činitele mohou být řešeny jako součást SMS organizace GH za účelem optimalizace lidské výkonnosti v rámci systému. Toho lze dosáhnout analýzou úkolů, zúčastněných jednotlivců a organizace a toho, jak každý z nich může ovlivnit bezpečnostní chování.
- (b) Úkol nebo pracovní místo by měly být navrženy s ohledem na ergonomické zásady, přičemž se zohlední typická omezení lidské výkonnosti, aby se zajistilo, že pracovníci nejsou přetěžováni a jsou schopni plnit své úkoly za všech provozních okolností. Je třeba vzít v úvahu fyzické uspořádání pracoviště, pracovní prostředí a vybavení, duševní schopnosti osoby činící rozhodnutí, jakož i její vnímání úkolu a rizik.
- (c) Jednotlivci mají různé silné a slabé stránky související s jejich postoji, dovednostmi a osobnostmi.
- (d) Kultura organizace a organizační postoje mohou mít značný vliv na chování jednotlivců a skupin. Pozitivní kultura podporuje zapojení a odhodlání zaměstnanců na všech úrovních a zdůrazňuje, kde jsou odchylky od bezpečných pracovních postupů nepřijatelné.
- (e) Prostředí GH stále silně závisí na lidech. Avšak s tím, jak se technické systémy stávají spolehlivějšími, zbývající události z velké části souvisejí s lidskou chybou.
- (f) Lidské činitele nebo chyby operátorů byly průmyslem identifikovány jako příčina více než 90 % nehod zahrnujících poškození letadla a infrastruktury. Jako běžné příčiny takových nehod byly zdůrazněny špatný výcvik a dohled, nedodržování standardních provozních postupů, selhání komunikace, rozptýlení a pracovní tlak. V rámci SMS se doporučuje, aby organizace GH

identifikovala a zaměřila se na kořenové příčiny související s lidskými činiteli a přijala vhodná zmírňující opatření.

- (g) Na téma lidských činitelů existuje značné množství výzkumů a akademických materiálů. Jedním z běžně používaných konceptů je tzv. „*Dirty Dozen*“ (tucet špinavců). Tento termín označuje 12 nejčastějších podmínek pro lidskou chybu, které mohou působit jako prekurzory nehod nebo incidentů. Těchto 12 prvků vede lidi k chybám. Od zavedení tohoto konceptu v údržbě letadel v roce 1993 je „*Dirty Dozen*“ užitečným výchozím bodem ve všech oblastech leteckého průmyslu pro diskuse o lidské chybě v rámci podniků, organizací a pracovišť.
- (h) Ačkoli koncept „*Dirty Dozen*“ zvýšil povědomí o tom, jak mohou lidé přispět k nehodám a incidentům, jeho cílem je zaměřit pozornost a zdroje na snížení a omezení lidské chyby. Existují příklady typických protiopatření navržených ke snížení možnosti, že jakákoli lidská chyba způsobí problém související s každým z těchto 12 prvků. V příručce *Human Factors Training Manual* (ICAO Doc 9683) je uvedeno více než 300 prvků, z nichž koncept „*Dirty Dozen*“ je uveden níže.
- (i) Doporučuje se, aby organizace GH provedla analýzu lidských činitelů ve svém provozu a organizaci. Použití konceptu „*Dirty Dozen*“ je efektivní a jednoduchý způsob, jak tuto analýzu provést. Těchto 12 prvků je znázorněno na obrázku níže (viz také Appendix G k dokumentu ICAO Doc 10121, *Manual on Ground Handling*).

1. Nedostatečná komunikace	2. Rozptýlení / vyrušení	3. Nedostatek zdrojů	4. Stres
5. Samolibost	6. Nedostatečná týmová spolupráce	7. Tlak	8. Nedostatečné povědomí o situaci
9. Nedostatek znalostí	10. Únava	11. Nedostatečná asertivita	12. Normy („takto to u nás chodí“)

- (j) Organizace GH by si měla být vědoma problémů při zaměstnávání dočasných, včetně externího (od třetí strany), a sezónního personálu. Některé příklady jsou:
 - (1) udržování způsobilosti prostřednictvím výcviku;
 - (2) nezkušené pracovníky pracující bez dozoru; a
 - (3) nepravidelné používání vybavení a postupů.
- (k) Doporučuje se, aby organizace GH udržovala v rámci svých provozních týmů přiměřenou rovnováhu mezi dočasnými pracovníky a zaměstnanci na plný úvazek, aby zajistila dostatečnou úroveň zkušeností a způsobilosti (kompetence).

Obecné požadavky na systém řízení

MONITOROVÁNÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

- (a) Organizace GH by měla provádět roční přezkoumání své výkonnosti v oblasti bezpečnosti, aby posoudila, zda vykonává deklarované úkoly a povinnosti bezpečně a efektivně, jak je stanoveno v její bezpečnostní politice a bezpečnostních cílech.
- (b) Bezpečnostní přezkoumání by mělo být založeno na relevantních datech a informacích, registrech rizik a potenciálních rizicích identifikovaných prostřednictvím bezpečnostních auditů, přezkoumání a/nebo průzkumů, a mělo by být přiměřené velikosti a složitosti organizace. U velkých, složitých organizací by mělo zahrnovat bezpečnostní trendy.

GM1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii) Obecné požadavky na systém řízení**UKAZATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI (SPI)**

Organizace GH může použít následující ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti:

- (a) bezpečnostní hlášení, včetně počtu povinných a dobrovolných bezpečnostních hlášení generovaných/obdržených organizací; hlášené činnosti, procesy nebo postupy GH; a počet událostí majících za následek poškození letadla, vozidel nebo jiného majetku nebo zranění osob a závažnost poškození nebo zranění;
- (b) bezpečnostní přezkoumání, včetně přezkoumání trendů prováděných při zavádění nového GSE, produktů (např. výcviku) nebo technologií, při zavádění nových nebo aktualizovaných postupů nebo v reakci na organizační změny, které mohou mít dopad na bezpečnost, nebo změny bezpečnostní politiky, bezpečnostních cílů, ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, úrovní bezpečnostních rizik;
- (c) bezpečnostní audity zaměřené na integritu systému řízení organizace, na účinnost její bezpečnostní kultury a na pravidelné hodnocení relevance ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti a účinnosti opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik;
- (d) bezpečnostní průzkumy zkoumající konkrétní prvky nebo postupy na konkrétním letišti vyvolané konkrétním provozním kontextem nebo úzkými hrdly v denním provozu;
- (e) průzkumy mezi zaměstnanci (včetně kulturních průzkumů), které mohou poskytnout užitečnou zpětnou vazbu o tom, jak je personál zapojen do SMS;
- (f) změny obvyklého objemu vykonávaných činností GH v průběhu roku, počet nových nebo uzavřených stanovišť nebo počet nových služeb GH přidávaných do portfolia organizace nebo do provozních stanovišť;
- (g) dostupnost dostatečných zdrojů pro bezpečný výkon deklarovaných služeb GH;
- (h) ponaučení (*lessons learned*).

GM2 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii) Obecné požadavky na systém řízení**MONITOROVÁNÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI MALÝMI ORGANIZACEMI GH**

Kompletní hodnocení výkonnosti v oblasti bezpečnosti a bezpečnostních rizik obsahuje informace o následujících aspektech:

- (a) změny bezpečnostních cílů (ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti) a opatření přijatá ke zmírnění identifikovaných bezpečnostních rizik, jak je zdokumentováno v registru bezpečnostních rizik;
- (b) počet událostí majících za následek poškození letadla, vozidel nebo jiného majetku nebo zranění osob a závažnost poškození nebo zranění;
- (c) hodnocení přiměřenosti a účinnosti následných a nápravných opatření přijatých v reakci na nesoulad, který byl zjištěn jako součást funkce sledování souladu (*compliance monitoring function*);
- (d) bezpečnostní rizika vyplývající ze změn, jako jsou:
 - (1) nárůst nebo pokles objemu vykonávaných činností GH v průběhu roku, který vyžaduje zvýšení počtu zaměstnanců (včetně sezónních zaměstnanců);
 - (2) poskytování nových služeb GH nebo rozšíření poskytování služeb GH na jiná stanoviště;
 - (3) dostupnost dostatečných zdrojů pro bezpečný výkon deklarovaných služeb.

GM3 ORGH.MGM.200(b)(2)(iii) Obecné požadavky na systém řízení**ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI (SAFETY ASSURANCE)**

- (a) Jako součást opatření pro zajišťování bezpečnosti může organizace GH zřídit společný bezpečnostní výbor (*joint safety committee*) složený z vedení organizace a zástupců personálu z provozních oblastí.
- (b) Doporučuje se, aby se společný bezpečnostní výbor scházel alespoň čtvrtletně za účelem přezkoumání bezpečnostních zpráv, potřeb a výsledků výcviku a hodnocení provozních rizik, a aby monitoroval implementaci změn výcviku a postupů v oblasti bezpečnosti.

AMC1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení**VÝCVIK A KOMUNIKACE O BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ KULTUŘE**

Organizace GH by měla zajistit, aby procesy vyvinuté v rámci jejího SMS zvyšovaly nebo udržovaly bezpečnost při poskytování služeb GH a směřovaly k podpoře bezpečnostní kultury v rámci organizace.

- (a) Výcvik
 - (1) Veškerý provozní personál by měl absolvovat bezpečnostní školení, který je relevantní pro jeho povinnosti v oblasti bezpečnosti.
 - (2) O veškerém poskytnutém bezpečnostním výcviku by měly být vedeny odpovídající záznamy.
- (b) Komunikace
 - (1) Organizace GH by měla zavést komunikaci o bezpečnostních záležitostech, která:
 - (i) zajišťuje, že veškerý personál si je vědom činností řízení bezpečnosti relevantních pro jeho povinnosti v oblasti bezpečnosti;
 - (ii) předává informace kritické pro bezpečnost, zejména ty, které se týkají posouzených rizik a analyzovaných nebezpečí;
 - (iii) vysvětluje, proč jsou přijímána konkrétní opatření; a
 - (iv) vysvětluje, proč jsou zaváděny nebo měněny bezpečnostní postupy.
 - (2) Ke komunikaci bezpečnostních záležitostí mohou být pořádány pravidelné porady s personálem, kde se diskutují informace, opatření a postupy.
- (c) Procesy výcviku a komunikace by měly být posuzovány a přezkoumávány v relevantních intervalech, aby byla zajištěna jejich účinnost (včetně porozumění personálu jeho individuální odpovědnosti při udržování bezpečnosti).

GM1 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení**PROPAGACE BEZPEČNOSTI (SAFETY PROMOTION)**

- (a) Bezpečnostní školení, kombinovaný s bezpečnostní komunikací a sdílením informací, tvoří součást propagace bezpečnosti.
- (b) Činnosti propagace bezpečnosti podporují:
 - (1) politiky organizace, povzbuzování pozitivní bezpečnostní kultury, vytváření prostředí, které přispívá k dosahování bezpečnostních cílů organizace;
 - (2) organizační učení;
 - (3) implementaci účinného systému bezpečnostních hlášení a rozvoj spravedlivého posuzování (*just culture*).
- (c) V závislosti na konkrétním bezpečnostním problému může propagace bezpečnosti také představovat nebo doplňovat opatření ke zmírnění rizika.

GM2 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení**BUDOVÁNÍ A UDRŽOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ KULTURY**

Doporučuje se, aby organizace GH zvažila níže uvedené aspekty a příklady pro podporu bezpečnostní kultury v rámci své organizace:

- (a) Výcvik SMS
 - (1) Výcvik v oblasti bezpečnosti a bezpečnostní kultury pro všechny úrovně vedení, aby se zajistilo, že si je personál vědom následujícího:
 - (i) Všech postupů a procedur řízení bezpečnosti aplikovatelných na jeho roli.
 - (ii) Své individuální odpovědnosti při udržování bezpečnosti ve svých každodenních úkolech. Toho lze dosáhnout zdůrazňováním aspektů bezpečnosti při poskytování výcviku k rozvoji technické způsobilosti personálu. Výcvik by měl zahrnovat vysvětlení, proč jsou přijímána konkrétní bezpečnostní opatření a proč jsou zaváděny nebo měněny bezpečnostní postupy. Způsobilost personálu je prokázána, když je schopen vyvozovat závěry z bezpečnostních informačních systémů a ochoten implementovat změny související s bezpečností.
 - (iii) Jak různé lidské, technické a organizační faktory ovlivňují bezpečnost celého systému.
 - (2) Výcvik v analýze údajů o bezpečnosti a vyšetřování událostí pro personál, který se na takových činnostech podílí.
 - (3) Výcvik a komunikace k povzbuzení personálu identifikovat nebezpečí a navrhnout řešení. Používat otevřené otázky k povzbuzení diskuze namísto otázek, které vyžadují pouze odpověď „ano“ nebo „ne“.
- (b) Komunikace o bezpečnosti – otevřená, konzistentní a transparentní komunikace a sdílení informací mezi personálem GH týkající se bezpečnostních aspektů, horizontálně (mezi personálem) a vertikálně (od vedení k personálu v první linii a naopak).
 - (1) Organizovat komunikační sezení, která pomohou personálu GH pochopit hlavní koncepty bezpečnostní kultury a uvědomit si následující aspekty:
 - (i) důležitost hlášení,
 - (ii) výsledek hlášení (smysluplný, viditelný výsledek),
 - (iii) potenciální bezpečnostní důsledky nehlášení,
 - (iv) koncept spravedlivého posuzování (*just culture*) a ochrany ohlašovatele,
 - (v) rozdíl mezi neúmyslnou chybou/omylem/selháním a úmyslným činem/bezohledným jednáním,
 - (vi) důležitost hlášení chyb na dobrovolné bázi a sdílení zkušeností.
 - (2) Organizovat formální a neformální diskuse o konceptech bezpečnostní kultury, jako jsou „chyba (*error*)“, „omyl (*mistake*)“, „úmyslný (*intentional*)“, „neúmyslný (*non-intentional*)“, „nedbalost (*negligence*)“, „úmyslné pochybení (*wilful misconduct*)“ a „hrubá nedbalost (*gross negligence*)“, a příklady „překročení hranice mezi chybou a nedbalostí“.
 - (3) Zajistit včasné a efektivní šíření bezpečnostních oznámení a informací vztahujících se k bezpečnosti veškerému personálu.
 - (4) Zahnout jakoukoli zpětnou vazbu z minulých briefingů a podávat zprávy o přijatých následných opatřeních.
 - (5) Uplatňovat pozitivní posilování (pochvala/poděkování za vhodné chování).
 - (6) Pravidelně sdílet zpětnou vazbu o šířených výsledcích nahlášených událostí, a to jak při formálních, tak neformálních diskusích/poradách.

- (7) Pravidelně plánovat krátké debriefingy s celými týmy o tom, jak činnosti probíhaly – aspekty, které byly nápadné, odlišné, v rozporu s provozními postupy, pozitivní nebo negativní – a zda by se mělo něco změnit. Je důležité pochopit, proč lidé dělají věci tak, jak je dělají.
 - (8) Naslouchat obavám personálu, aniž byste byli v defenzivě. Účelem briefingu je povzbudit personál, aby začal přemýšlet o bezpečnostních problémech. V diskuzi lze použít praktické příklady.
 - (9) Pravidelně přezkoumávat ponaučení z vlastních hlášení událostí a bezpečnostních průzkumů organizace.
 - (10) Zřídit „nástěnku“ v místnosti pro briefingy, pro kladení otázek personálu – například ptát se na jejich názor na změnu provozního postupu – nebo pro jejich informování o změnách vyplývajících z průmyslových norem, které uplatňují, od regulátora nebo ICAO.
 - (11) Organizovat soutěže a hry, které mají za cíl zvýšit povědomí o bezpečnosti nebo zlepšit bezpečnost každodenních činností.
 - (12) Personalizovat bezpečnostní výsledky (včetně bezpečnosti a ochrany zdraví).
 - (13) Účastnit se bezpečnostních komunikačních kampaní organizovaných provozovatelem letiště nebo provozovatelem letadla na letišti, kde organizace poskytuje služby GH.
- (c) Bezpečnostní hlášení
- (1) Personál je povzbuzován k hlášení podstatných informací souvisejících s bezpečností. Je však vytyčena jasná hranice mezi přijatelným a nepřijatelným chováním. To pomáhá při budování odpovědnosti (*accountability*).
 - (2) Bezpečnostní hlášení je usnadněno používáním formulářů, které lze snadno najít, snadno vyplnit a snadno odeslat a které zajišťují plnou anonymitu. Zvažte obtížnost hlášení po/během noční směny nebo náročné směny (zahrnující hustý provoz, nepříznivé povětrnostní podmínky atd.). V neobvyklých nebo nouzových situacích může personál hlásit přímo osobám s rozhodovací pravomocí, aby byla umožněna včasná reakce. To napomáhá flexibilitě a efektivitě hlášení.
 - (3) Výsledek interních bezpečnostních vyšetřování by měl zajistit, že organizace GH rozšíří získaná ponaučení a uplatní netrestající opatření ke zlepšení bezpečnostní kultury v rámci organizace a zamezení výskytu podobných incidentů.
- (d) Řízení lidských zdrojů
- (1) Zajistit plné zapojení vedení do těchto činností a jejich podporu;
 - (2) Přidělit dostatečné zdroje na analýzu bezpečnostních událostí, na identifikaci kořenových příčin a poskytování zpětné vazby ohlašovatelům a na vytvoření registru nebezpečí, na jehož základě lze stanovit ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti pro měření dosahování bezpečnostních cílů.
 - (3) Požádat personál v první linii o poskytnutí vstupu nebo zpětné vazby při vývoji nebo zlepšování postupů.
 - (4) Zapojit podle potřeby personál GH z první linie do objasňování technických nebo procesních aspektů při vyšetřování událostí a dalším šíření výsledků a ponaučení z události.

GM3 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení

OSVĚDČENÉ POSTUPY PŘI BUDOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ KULTURY

Následují příklady osvědčených postupů, které pomohou organizaci vybudovat a udržovat bezpečnostní kulturu:

- (a) Poskytovat příležitosti pro vedení, provozní personál a zástupce personálu k diskusi o provozních rizicích a podpoře pozitivní bezpečnostní kultury.

- (b) Zajistit, aby si vyšší vedení bylo vědomo hlavních provozních rizik („hotspots“) a klíčových bezpečnostních cílů.
- (c) Zapojit personál v první linii vykonávající každodenní provozní úkoly do bezpečnostních činností, včetně identifikace nebezpečí, vývoje postupů a hodnocení bezpečnostních rizik a opatření ke zmírnění, aby bylo zajištěno provozní pozadí a kontext a zajištěno spravedlivé posuzování (*just culture*) v rámci organizace.
- (d) Zapojit vyšší vedení do činností propagujících bezpečnostní kulturu. Jedním z hlavních poselství bezpečnostní kultury, které by mělo být předáváno personálu organizací GH, je to, že díky bezpečné práci a nepřebírání rizik, a díky vzájemnému dohlížení na sebe, se každý na konci dne vrátí bezpečně domů.
- (e) Vypracovat plán k řešení mezer a nedostatků zjištěných během hodnocení bezpečnostní kultury.
- (f) Komunikovat obecné výsledky hodnocení bezpečnostní kultury personálu a akční plány napříč celou organizací.
- (g) Umožnit personálu GH řešit jakékoli obavy o bezpečnost týkající se nebezpečného provozu pomocí netrestajícího systému hlášení.
- (h) Vždy poskytovat osobní ochranné prostředky provoznímu personálu GH a povzbuzovat je k používání veškerého příslušného vybavení.
- (i) Personál necítí tlak chodit do práce, když k tomu není zdravotně způsobilý.
- (j) Vyvíjet standardní provozní postupy společně s personálem GH a příslušnými zúčastněnými stranami.
- (k) Umožnit a povzbuzovat personál GH k podávání návrhů na zlepšení procesů a postupů pro zvýšení bezpečnosti.
- (l) Implementovat model bezpečnostní platformy „*safety stack*“ na letištích, kde je to proveditelné. Tato iniciativa však zůstává na uvážení provozovatele letiště.

GM4 ORGH.MGM.200(b)(2)(iv) Obecné požadavky na systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ KULTURA A SPRAVEDLIVÉ POSUZOVÁNÍ (*JUST CULTURE*)

- (a) Bezpečnost není povinností jedné osoby nebo omezené skupiny lidí v organizaci. Bezpečnostní kultura by měla být rozvíjena napříč celou organizací, se zapojením veškerého personálu jako aktivních přispěvatelů k bezpečnosti finálního produktu nebo služby.
- (b) Spravedlivé posuzování (*just culture*), jako součást bezpečnostní kultury, pracuje se složitými koncepty. Proto je důležité zohlednit lidské činitele ve způsobu, jakým je personálu GH poskytován výcvik, aby byla zajištěna jeho účinnost. Například složité koncepty by měly být vysvětleny jednoduchými termíny a s použitím konkrétních a relevantních příkladů z každodenního provozu.
- (c) Je osvědčeným postupem, aby organizace GH vypracovala politiku spravedlivého posuzování (*just culture*) (ideálně jako samostatný dokument), která je formálně schválena nejvyšším vedením a zástupci zaměstnanců.
- (d) Organizace GH by mohla odkazovat na evropskou deklaraci o firemním spravedlivém posuzování – *European Corporate Just Culture Declaration*.

UKAZATELE BEZPEČNOSTNÍ KULTURY

Organizace GH může použít následující tabulku obsahující charakteristiky a ukazatele bezpečnostní kultury k měření vyspělosti bezpečnostní kultury ve své organizaci (ze studie nizozemského

výzkumného ústavu Netherlands Aerospace Centre s názvem *Aircraft Ground Handling and Human Factors*²):

² Balk, A. D. a Bossenbroek, J. W., *Aircraft Ground Handling and Human Factors*, NLR-CR-2010-125, Netherlands Aerospace Centre: Air Transport Safety Institute, Amsterdam, 2010, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Aircraft-Ground-Handling-and-Human-Factors-NLR-final-report.pdf>.

Charakteristika	Indikátory
ZÁVAZEK (<i>Commitment</i>) <i>Vyjadřuje míru, do jaké má každá úroveň organizace pozitivní postoj k bezpečnosti a uznává její význam.</i>	— Zájem vedení o bezpečnost — Osobní zájem o bezpečnost — Investice do bezpečnosti
SPRAVEDLNOST (<i>Justness</i>) <i>Vyjadřuje míru, do jaké je bezpečné chování a hlášení bezpečnostních problémů podporováno nebo dokonce oceňováno a nebezpečné chování je odrazováno.</i>	— Hodnocení (ne)bezpečného chování — Vnímání hodnocení — Přenášení odpovědnosti
INFORMOVANOST (<i>Information</i>) <i>Vyjadřuje míru, do jaké jsou informace související s bezpečností distribuovány správným osobám v rámci organizace.</i>	— Bezpečnostní školení — Komunikace informací souvisejících s bezpečností — Systém bezpečnostních hlášení — Ochota hlásit — Důsledky bezpečnostních hlášení
UVĚDOMĚNÍ (<i>Awareness</i>) <i>Vyjadřuje míru, do jaké si zaměstnanci a management uvědomují rizika, která činnosti organizace představují pro ně samotné i pro ostatní.</i>	— Uvědomění si rizik vyplývajících z práce — Postoje k neznámým nebezpečím — Pozornost věnovaná bezpečnosti
PŘÍZPŮSOBIVOST (<i>Adaptability</i>) <i>Vyjadřuje míru, do jaké jsou zaměstnanci a management ochotni se učit z minulých zkušeností a přijímat opatření nezbytná ke zvýšení úrovně bezpečnosti v organizaci.</i>	— Opatření po bezpečnostních událostech — Proaktivní přístup k prevenci bezpečnostních událostí — Zapojení zaměstnanců
CHOVÁNÍ (<i>Behaviour</i>) <i>Vyjadřuje míru, do jaké se každá úroveň organizace chová tak, aby udržovala a zvyšovala úroveň bezpečnosti.</i>	— Spokojenost s prací — Pracovní podmínky — Chování zaměstnanců ve vztahu k bezpečnosti — Vzájemná očekávání a podpora

GM1 ORGH.MGM.200(b)(4) Obecné požadavky na systém řízení

ZOHLEDNĚNÍ ÚNAVY PŘI PLÁNOVÁNÍ ČINNOSTÍ GH

- (a) Organizace GH již podléhá dodržování ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby. Toto je považováno za nejrelevantnější dokument umožňující organizaci GH řídit únavu mezi jejím provozním personálem GH.
- (b) Únava je jedním z faktorů, které mohou přispívat k chybám, pokud není řádně zohledněna jako součást plánovacích činností.
- (c) Únava může být vyvolána:
- (1) prostředím a podmínkami, ve kterých je práce vykonávána (např. hluk, déšť, vysoká nebo nízká teplota), prací v uzavřených prostorách, zvedáním/přemisťováním těžkých předmětů nebo prací v nepohodlných polohách (např. v předklonu nebo na kolenou);

- (2) nadměrnou dobou služby a prací na směny, zejména při měnících se délkách nebo vzorcích směn, zintenzivněním práce v důsledku např. zpoždění letů nebo krátkých dob obrátky, nedostatku personálu, dodatečných přesčasů nebo nočních prací.
- (d) Způsob a rozsah, v jakém by organizace GH měla zohlednit hrozbu únavy při plánování úkolů GH a organizaci směn, se může lišit organizace od organizace v závislosti na typu činnosti GH a provozním kontextu, ve kterém je vykonávána (kde, kdy a kým).
- (e) Únava je jedním z příkladů lidského činitele, který by měl být systémem řízení zohledněn, zejména při plánování činností. V tomto ohledu, pokud je personál zapojený do činnosti náchylný k pociťování únavy, se doporučuje, aby organizace GH:
- (1) zajistila, že systém bezpečnostních hlášení vyžadovaný bodem ORGH.GEN.165 umožňuje sběr dat o problémech s únavou;
 - (2) zajistila, že hrozba únavy je adekvátně zohledněna klíčovými procesy systému řízení (např. hodnocení, řízení, monitorování);
 - (3) poskytovala propagační materiály týkající se bezpečnosti a odpovídajícím způsobem přizpůsobila bezpečnostní školení.
- (f) Při organizování směn by organizace GH měla zvážit osvědčené postupy v oblasti GH a platná pravidla. Níže je uvedeno několik příkladů, jak může organizace GH nastavit činnosti a směny způsobem, který umožní personálu GH zůstat dostatečně odpočatý (prostý únavy), aby mohl bezpečně vykonávat plánované činnosti:
- (1) zahrnout do pracovního rozvrhu pravidelné přestávky přizpůsobené typu činnosti;
 - (2) poskytnout doby odpočinku v dostatečné délce, aby se pracovníkům umožnilo překonat účinky předchozí směny a být odpočatí na začátku následující směny;
 - (3) vyvarovat se vzorců směn, které způsobují vážné narušení zavedeného režimu spánku/práce, jako je střídání denních/nočních služeb;
 - (4) informovat personál o rozvrhu směn a jeho změnách v dostatečném předstihu, aby si mohli naplánovat adekvátní odpočinek;
 - (5) plánovat opakující se prodloužené doby odpočinku a oznamovat je personálu v dostatečném předstihu.
- (g) Doporučuje se, aby organizace GH měla postup, včetně opatření ke zmírnění rizik, pro řešení případů, kdy se pracovní doba výrazně prodlouží nebo kdy se vzorce směn výrazně změní, například z naléhavých provozních důvodů. V případech, které tento postup nepokrývá, se očekává, že organizace provede specifické posouzení rizik a definuje dodatečná opatření ke zmírnění, podle potřeby. Základní opatření ke zmírnění mohou zahrnovat:
- (1) zajištění dodatečného dohledu;
 - (2) využití dodatečných přestávek na odpočinek.

AMC1 ORGH.MGM.200(b)(6) Obecné požadavky na systém řízení

SLEDOVÁNÍ SOULADU (SHODY) (COMPLIANCE MONITORING) – INTERNÍ AUDITY

- (a) Proces sledování souladu
- (1) Implementace procesu sledování souladu by měla umožnit organizaci GH monitorovat svůj soulad s požadavky příloh I a II nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, jakož i s jakýmkoli jinými příslušnými regulačními požadavky a pokyny a s postupy stanovenými provozovatelem letiště nebo provozovatelem letadla, kterému jsou služby GH poskytovány.
 - (2) Proces sledování souladu by měl být řádně zaveden a udržován a podle potřeby neustále přezkoumáván a zlepšován.
 - (3) Sledování souladu by mělo zahrnovat metodu poskytování zpětné vazby o nálezech odpovědnému vedoucímu (*accountable manager*), aby bylo zajištěno účinné zavedení nápravných opatření podle potřeby.

- (4) Organizace GH by měla monitorovat konzistentní uplatňování svých provozních postupů a jejich soulad s příslušnými postupy provozovatelů letadel, kterým poskytuje služby, a provozovatele letiště na letištích, kde působí. Tím organizace zajistí, že její činnosti jsou vykonávány bezpečně. Organizace GH by měla minimálně a tam, kde je to vhodné, monitorovat soulad následujících prvků s příslušnými požadavky:
- (i) prohlášení;
 - (ii) SMS;
 - (iii) výcvikové programy;
 - (iv) systém dokumentů a záznamů, včetně příručky GH;
 - (v) postupy pro místní provoz obsažené v letištní příručce, které se vztahují na organizaci GH;
 - (vi) program údržby GSE;
 - (vii) činnosti GH organizace prováděné pod dohledem osoby (osob) jmenované (jmenovaných) v souladu s bodem ORGH.MGM.210(b)(3);
 - (viii) jakékoli činnosti zadané externě (outsourcované) v souladu s ORGH.MGM.205, z hlediska souladu se smlouvou.
- (b) Organizační uspořádání
- (1) Odpovědný vedoucí, jakožto osoba přímo odpovědná (*accountable*) za bezpečnost, by měl v souladu s bodem ORGH.MGM.210(a) zajistit, aby byly na sledování souladu přiděleny dostatečné zdroje. Pokud osoba odpovědná za sledování souladu působí také jako manažer bezpečnosti (*safety manager*), měl by odpovědný vedoucí zajistit, aby byly přiděleny dostatečné zdroje na obě funkce, s přihlédnutím k velikosti organizace GH a složitosti jejích činností.
 - (2) Nezávislost funkce sledování souladu by měla být zajištěna tím, že audit a inspekce neprovádí personál odpovědný za funkci, proces nebo postup, který je auditován.
 - (3) Personál zapojený do sledování souladu by měl mít podle potřeby přístup do jakékoli části organizace GH a jakékoli smluvní organizace.
- (c) Dokumentace sledování souladu
- (1) Relevantní dokumentace by měla zahrnovat příslušnou část (části) dokumentace systému řízení organizace GH.
 - (2) Kromě toho by relevantní dokumentace měla zahrnovat následující:
 - (i) terminologii;
 - (ii) specifikované standardy činností;
 - (iii) popis organizace;
 - (iv) rozdělení povinností a odpovědností;
 - (v) postupy pro zajištění souladu s předpisy;
 - (vi) program sledování souladu odrážející:
 - (A) harmonogram programu;
 - (B) postupy auditu a inspekce, včetně plánu auditu, který je implementován, udržován a neustále přezkoumáván a zlepšován;
 - (C) postupy hlášení (*reporting*);
 - (D) analýzy kořenových příčin pro nálezy zjištěné během činností interního sledování souladu;
 - (E) postupy pro následná a nápravná opatření; a
 - (F) systém záznamů;
 - (vii) osnovu výcviku uvedeného v bodě (d)(2);

- (viii) řízení dokumentace.
- (d) Výcvik
 - (1) Pro dosažení optimálních výsledků výcviku by organizace GH měla zajistit, aby všichni personál rozuměl cílům výcviku, jak jsou stanoveny v dokumentaci systému řízení organizace.
 - (2) Osoby odpovědné za funkci sledování souladu by měly v této funkci absolvovat výcvik. Výcvik by měl pokrývat požadavky na sledování souladu, příručky a postupy související s nezbytnými úkoly, techniky auditování, analýzu kořenových příčin, podávání zpráv a vedení záznamů.
 - (3) Čas a zdroje by měly být přiděleny na základě objemu a složitosti dotčených činností.
- (e) Sledování souladu – plánování auditů
 - (1) Organizace GH by měla stanovit plány auditů, které mají být dokončeny během specifikovaného období, a také cyklus pravidelného přezkoumání pro každou auditovanou oblast. Samotné sledování souladu by mělo být rovněž auditováno podle definovaného plánu auditů. Musí být možné provést neplánované audity, pokud údaje o nesouladu vykazují rostoucí trend. Audity by měly navazovat na nápravná opatření, aby se zajistilo, že byla implementována, jsou účinná a dokončená v souladu s politikami a postupy uvedenými v příručce GH.
 - (2) Klíčové procesy a postupy systému řízení a provoz organizace GH by měly být auditovány během prvních 12 měsíců od data, kdy bylo prohlášení poprvé registrováno.
 - (3) Následně by organizace GH měla zvážit výsledky svých posouzení bezpečnostních rizik a minulých činností sledování souladu, aby přizpůsobila plánovací cyklus svých činností sledování souladu tak, aby pokryl klíčové procesy, postupy, výcvik a provoz jejího systému řízení. Tento plánovací cyklus by neměl přesáhnout 36 měsíců nebo délku plánovacího cyklu dozoru stanoveného příslušným úřadem pro každou organizaci (podle toho, co je kratší).

GM1 ORGH.MGM.200(b)(6) Obecné požadavky na systém řízení

SLEDOVÁNÍ SOULADU – OBECNÉ

- (a) Vyplnění registru bezpečnostních rizik je jednou z nejrelevantnějších metod sledování souladu spolu s dokumentací týkající se řízení bezpečnostních rizik a opatření ke zmírnění a jejich implementace.
- (b) Osoba (osoby) odpovědná (odpovědné) za sledování souladu může provádět všechny audity a inspekce sama nebo jmenovat jednoho nebo více auditorů výběrem personálu s příslušnou způsobilostí (kompetentností) a kvalifikací (jak je definováno v bodě (b) AMC1 ORGH.MGM.210(g)(1)), a to buď zevnitř, nebo zvenčí organizace GH.
- (c) Bez ohledu na zvolenou možnost se doporučuje, aby nezávislost funkce auditu zůstala nedotčena, zejména pokud osoby provádějící audit nebo inspekci odpovídají také za jiné funkce v rámci organizace GH.
- (d) Pokud audity souladu nebo inspekce provádí smluvní strana:
 - (1) doporučuje se, aby jakékoli takové audity nebo inspekce byly prováděny na odpovědnost osoby (osob) odpovědné (odpovědných) za sledování souladu v rámci organizace GH; a
 - (2) organizace GH zůstává odpovědná za zajištění toho, že personál smluvní strany má znalosti a zkušenosti relevantní pro auditované nebo kontrolované činnosti, včetně kvalifikace a zkušeností v oblasti sledování souladu.
- (e) Organizace GH zůstává odpovědná za zajištění účinnosti sledování souladu, zejména za účinnou implementaci a následnou kontrolu všech nápravných opatření.

GM2 ORGH.MGM.200(b)(6) Obecné požadavky na systém řízení
SLEDOVÁNÍ SOULADU — MALÉ ORGANIZACE GH

- (a) Audity a inspekce sledování souladu (shody) mohou být zdokumentovány pomocí kontrolního seznamu (checklistu) pro sledování souladu a jakékoli nálezy zaznamenány v hlášení neshody. Pro tento účel lze použít následující dokumenty.
- (b) Prvky, které mají být kontrolovány u činnosti GH, by měly být ty, které tvoří kroky v provozním postupu, jenž se pro tuto činnost uplatňuje.

KONTROLNÍ SEZNAM SLEDOVÁNÍ SHODY (COMPLIANCE MONITORING CHECKLIST)			
Rok			
Předmět	Datum kontroly	Kontroloval/a	Poznámky / neshoda Č. hlášení
Činnost GH			
Instrukce pro poskytování služeb GH			
Pokyny pro nebezpečné zboží, pokud je relevantní			
Výcvik			
Záznamy o výcviku jsou aktuální a správné			
Platná kvalifikace			
Další oprávnění (např. bezpečnost (<i>security</i>), řízení vozidel)			
Opakovaný výcvik, pokud je relevantní			
Obnovovací výcvik, pokud je relevantní			
Dokumentace			
Příručka GH byla aktualizovaná a řádně doplněna			
Poslední změny právních předpisů jsou zahrnuty			
Postupy provozovatele a postupy letiště jsou zahrnuty a jsou aktuální			
Prohlášení je aktuální a platné			
Řízení změn je aktuální a zdokumentované			
Registr bezpečnostních rizik byl vypracován			
Údržba GSE, pokud je relevantní			
Program údržby GSE je aktuální a přesný			
Odstavené GSE je správně a viditelně označeno			

Preventivní údržba byla provedena			
-----------------------------------	--	--	--

HLÁŠENÍ NESHODY (NON-COMPLIANCE REPORT) – č.	
Nahlásil/a:	Datum:
Kategorie: Činnost GH <input type="checkbox"/> Výcvik <input type="checkbox"/> Údržba GSE <input type="checkbox"/> Řízení bezpečnosti <input type="checkbox"/> Dokumentace <input type="checkbox"/>	
Popis neshody:	Odkaz / reference:
Úroveň zjištění:	
Kořenová příčina neshody:	
Navrhovaná náprava:	
Osoba odpovědná za sledování shody:	
Nápravné opatření je vyžadováno: <input type="checkbox"/> Nápravné opatření není vyžadováno: <input type="checkbox"/>	
Odpovědná osoba:	Termín:
Nápravné opatření:	Reference:
Podpis odpovědné osoby:	Datum:
Osoba odpovědná za sledování shody:	
Náprava a nápravné opatření ověřeno: <input type="checkbox"/> Hlášení uzavřeno: <input type="checkbox"/>	
Podpis osoby odpovědné za sledování shody:	Datum:

AMC1 ORGH.MGM.200(d) Obecné požadavky na systém řízení**INTEGROVANÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ (IMS)**

Pro umožnění implementace integrovaného systému řízení by organizace GH měla ve své struktuře a dokumentaci identifikovat následující prvky:

- (a) další osvědčení, schválení, oprávnění vydaná nebo prohlášení předložená podle nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, na která se má integrovaný systém řízení vztahovat;
- (b) oblasti (domény), které jsou integrovány v jejím systému řízení, s rozhraními, která umožňují efektivní fungování a komunikaci mezi nimi; a
- (c) příslušné požadavky pro každou oblast.

GM1 ORGH.MGM.200(d) Obecné požadavky na systém řízení**INTEGROVANÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ (IMS)**

- (a) Od organizací se očekává, že začlení řízení bezpečnosti a rozhodování založené na rizicích do všech svých činností, namísto toho, aby vytvářely další systém jako nadstavbu nad svým stávajícím systémem řízení a strukturou správy a řízení. Navíc, pokud je organizace držitelem více osvědčení organizace vydaných podle nařízení (EU) 2018/1139, může se rozhodnout zavést jediný systém řízení, který pokryje všechny její činnosti. Integrovaný systém řízení může být použit nejen k podchycení požadavků na více systémů řízení vyplývajících z nařízení (EU) 2018/1139, ale také k pokrytí jiných regulačních ustanovení vyžadujících soulad s přílohou (Annexem) 19 ICAO nebo pro jiné systémy obchodního řízení, jako jsou systémy ochrany před protiprávními činy (*security*), ochrany zdraví při práci a environmentálního řízení. Integrace odstraní duplicitu a využije synergie řízením bezpečnostních rizik napříč více činnostmi. Organizace mohou určit nejlepší způsob strukturování svých systémů řízení tak, aby vyhovoval jejich obchodním a organizačním potřebám.
- (b) Od provozovatelů letišť poskytujících služby GH a provozovatelů letadel provádějících odbavení vlastními silami (*self-handling*) se neočekává, že budou duplikovat své stávající systémy řízení, aby vyhověli nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.
- (c) Místo toho se od organizací uvedených v bodě (b) očekává, že revidují svůj stávající systém řízení tak, aby pokrýval nové prvky požadované nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, zejména:
 - (1) bezpečnostní politiku organizace a proces řízení bezpečnostních rizik;
 - (2) její funkci sledování souladu (shody) (*compliance monitoring*);
 - (3) povinnosti a odpovědnosti jejího personálu GH;
 - (4) rozhraní s ostatními činnostmi vykonávanými organizací;
 - (5) výcvikový program personálu vykonávajícího činnosti GH;
 - (6) procesy a postupy GH;
 - (7) dokumenty a záznamy;
 - (8) politiku týkající se řízení změn;
 - (9) program údržby pro GSE.

AMC1 ORGH.MGM.205 Smluvně zajištěné služby nebo produkty**ODPOVĚDNOSTI PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ SLUŽEB**

- (a) Organizace GH může smluvně zadat určité činnosti zahrnuté v rozsahu jejího prohlášení poskytovatelům služeb, kteří jsou třetími stranami, včetně jiných organizací GH.

- (b) Mezi organizací GH a smluvním poskytovatelem služeb by měla existovat písemná dohoda, která jasně definuje alespoň smluvně zajištěné služby a odpovědnosti obou stran.
- (c) Organizace GH by měla zahrnout smluvně zajištěné činnosti související s bezpečností, které jsou relevantní pro dohodu, do svých programů řízení bezpečnosti a sledování souladu.
- (d) Organizace GH by měla zajistit, aby smluvní poskytovatel služeb měl nezbytné oprávnění nebo schválení k poskytování služeb, jak je požadováno, aby služby byly vhodné pro daný účel a aby smluvní poskytovatel služeb měl zdroje a odborné znalosti k provedení daného úkolu.
- (e) Organizace GH by měla, je-li to relevantní, oznámit dotčenému provozovateli letadla a/nebo provozovateli letiště jakékoli služby prováděné třetími stranami jejím jménem.

AMC2 ORGH.MGM.205 Smluvně zajištěné služby nebo produkty

AUDITY PROVÁDĚNÉ AUDITORY TŘETÍCH STRAN

- (a) Organizace GH může smluvně najmout poskytovatele služeb, který je třetí stranou, k provádění svých interních auditů a inspekcí jako součást svých odpovědností za sledování souladu, v souladu s bodem ORGH.MGM.200(b)(6). V takovém případě by organizace GH měla zajistit následující:
 - (1) s auditorem třetí strany bylo uzavřeno zdokumentované ujednání;
 - (2) audit uplatňuje hodnotící metodu navrženou k posouzení provozních, řídicích a kontrolních systémů organizace GH;
 - (3) auditor třetí strany a jeho hodnotící metoda jsou nezávislé a auditoři jsou nestranní;
 - (4) auditoři jsou příslušně kvalifikovaní a mají dostatečné znalosti, zkušenosti a výcvik, včetně výcviku na pracovišti (*on-the-job training*), k provádění svých přidělených úkolů;
 - (5) audity nebo alespoň ty jejich části, které ověřují provoz GH, jsou prováděny na místě (*on-site*);
 - (6) přístup auditora třetí strany k relevantním údajům a zařízením je umožněn na úrovni nezbytné k ověření souladu s příslušnými požadavky;
 - (7) organizaci GH je umožněn přístup k úplné zprávě z auditu;
 - (8) byly stanoveny postupy pro sledování trvalého souladu organizace s příslušnými požadavky; a
 - (9) byly stanoveny postupy pro vyrozumění organizace GH o jakémkoli nesouladu s příslušnými požadavky a o vznesených nálezech, o nápravných opatřeních, která mají být přijata, o následné kontrole těchto nápravných opatření a o uzavření nálezů.
- (b) Úplná zpráva z auditu auditora třetí strany by měla být na vyžádání zpřístupněna příslušnému úřadu.

GM1 ORGH.MGM.205 Smluvně zajištěné služby nebo produkty

POSKYTOVATELÉ SLUŽEB, KTERÍ JSOU TŘETÍMI STRANAMI

- (a) Doporučuje se, aby organizace GH při výběru poskytovatelů smluvně zajištěných služeb zvažila příslušné reference a kritéria, jako jsou aspekty provozní bezpečnosti (*safety*) a ochrany před protiprávními činy (*security*), nebo zda je bezpečnostní kultura ve smluvní organizaci úměrná kultuře v její vlastní organizaci, aby byla zajištěna bezpečnost jejího vlastního provozu.
- (b) Pokud je smluvně zajištěná služba službou GH uvedenou v čl. 2 odst. 2 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, je poskytovatel těchto služeb povinen toto nařízení dodržovat.

AMC1 ORGH.MGM.210 Personál**KUMULACE FUNKCÍ**

- (a) Kumulace několika funkcí do role jedné osoby, včetně funkce odpovědného vedoucího (*accountable manager*), by měla záviset na velikosti organizace a rozsahu jejího provozu. Osoba by měla splňovat dvě hlavní podmínky, a to být odborně způsobilá (kompetentní) a mít kapacitu plnit své přidělené odpovědnosti.
- (b) Pokud jde o odbornou způsobilost (kompetenci) v různých oblastech odpovědnosti, neměl by existovat žádný rozdíl oproti požadavkům platným pro osoby zastávající pouze jednu funkci.

AMC1 ORGH.MGM.210(c) Personál**ODPOVĚDNOSTI FUNKCE ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI**

Organizace GH by měla v organizační struktuře zřídit funkci řízení bezpečnosti a radu pro přezkoumání bezpečnosti (*safety review board*). Pokud je pro funkci řízení bezpečnosti určena více než jedna osoba, měl by odpovědný vedoucí určit osobu, která jedná jako jedinečný kontaktní bod (tj. manažer bezpečnosti (*safety manager*)).

- (a) Manažer bezpečnosti by měl jednat jako kontaktní bod a být odpovědný za vývoj, řízení a údržbu účinného SMS. Manažer bezpečnosti by měl vykonávat následující povinnosti a odpovědnosti:
 - (1) jednat jako kontaktní bod pro bezpečnostní aspekty činností GH podle dokumentu ICAO 9859 (část 9.3.6);
 - (2) monitorovat bezpečnostní obavy/problémy v leteckém průmyslu;
 - (3) koordinovat a komunikovat s příslušným úřadem a s odpovědným vedoucím;
 - (4) usnadňovat identifikaci nebezpečí, analýzu a řízení rizik;
 - (5) monitorovat implementaci opatření přijatých ke zmírnění rizik, jak jsou uvedena v bezpečnostním akčním plánu;
 - (6) poskytovat pravidelné zprávy o výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
 - (7) zajistit udržování dokumentace řízení bezpečnosti;
 - (8) zajistit, aby byl k dispozici výcvik řízení bezpečnosti a aby splňoval přijatelné standardy;
 - (9) poskytovat nezávislé poradenství v bezpečnostních záležitostech;
 - (10) zajistit zahájení a následné sledování interních vyšetřování událostí;
 - (11) posuzovat rizika související se změnami ovlivňujícími hlavní prvky prohlášení.
- (b) U organizací GH s více než 25 FTE (zaměstnanci na plný úvazek) by měla být funkce řízení bezpečnosti nezávislá na provozním líniovém řízení.

AMC2 ORGH.MGM.210(c) Personál**MANAŽER BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGER)**

- (a) V závislosti na velikosti organizace GH může být manažerovi bezpečnosti nápomocen další bezpečnostní personál, který umožní plnění všech úkolů souvisejících s řízením bezpečnosti.
- (b) Bez ohledu na organizační uspořádání je důležité, aby manažer bezpečnosti zůstal jedinečným kontaktním bodem, pokud jde o vývoj, správu a údržbu SMS provozovatele.

ZPŮSOBILOSTI (KOMPETENCE) MANAŽERA BEZPEČNOSTI

- (c) Manažer bezpečnosti podporuje, usnadňuje a vede implementaci a údržbu SMS, přičemž podporuje organizační kulturu, která zajišťuje efektivní řízení bezpečnosti, řízení rizik a hlášení

událostí. Způsobilosti (kompetence) manažera bezpečnosti by měly zahrnovat mimo jiné následující:

- (1) znalost:
 - (i) norem ICAO a evropských požadavků a ustanovení o řízení bezpečnosti, týkajících se:
 - (A) monitorování výkonnosti v oblasti bezpečnosti,
 - (B) provádění posouzení bezpečnostních rizik,
 - (C) správy databází (systémů) informací vztahujících se k bezpečnosti,
 - (D) vyšetřování záležitostí podléhajících hlášení a nebezpečných událostí;
 - (E) metod propagace/komunikace bezpečnosti;
 - (ii) základních technik bezpečnostního vyšetřování;
 - (iii) lidských činitelů v letectví;
 - (2) další vhodné dovednosti a způsobilosti (kompetence) zahrnují:
 - (i) podporu pozitivní bezpečnostní kultury,
 - (ii) interpersonální dovednosti, schopnost ovlivňování a vůdčí schopnosti,
 - (iii) ústní a písemné komunikační dovednosti,
 - (iv) správu dat, analytické dovednosti a schopnost řešit problémy,
 - (v) počítačové dovednosti; například zpracování textu, tabulkové procesory a správa databází,
 - (vi) profesní integritu.
- (d) Manažer bezpečnosti by měl mít pracovní zkušenosti, relevantní a zdokumentované, nejlépe na srovnatelné pozici, v některé z následujících oblastí:
- (1) systémy řízení, včetně systémů sledování souladu (shody), a řízení bezpečnosti;
 - (2) provoz GH.

AMC1 ORGH.MGM.210(g)(1) Personál

FUNKCE SLEDOVÁNÍ SOULADU (*COMPLIANCE MONITORING FUNCTION*)

Ti, kdo vykonávají funkci sledování souladu, by měli být odpovědní za zajištění toho, že proces sledování souladu zavedený v souladu s bodem ORGH.MGM.200(b)(6) je řádně a konzistentně implementován, a za zajištění trvalého souladu s příslušnými regulačními požadavky.

- (a) Pokud je pro výkon funkce sledování souladu jmenována více než jedna osoba, měl by odpovědný vedoucí určit osobu, která jedná jako jedinečný kontaktní bod (tj. „manažer sledování souladu (shody)“).
- (b) Osoba (osoby) odpovědná (odpovědné) za sledování souladu by měla (měly):
 - (1) být schopna (schopny) prokázat relevantní znalosti a odpovídající zkušenosti v provozu GH a kvalifikaci (kvalifikace) a zkušenosti v oblasti sledování souladu;
 - (2) mít znalost příslušných požadavků v oblasti GH; a
 - (3) mít přístup do všech částí organizace GH a podle potřeby k jakémukoli smluvnímu poskytovateli služeb.
- (c) V malé organizaci GH může tuto funkci vykonávat odpovědný vedoucí (*accountable manager*), pokud tento odpovědný vedoucí splňuje body (b)(1) a (2).
- (d) Pokud jsou funkce sledování souladu a funkce řízení bezpečnosti kumulovány v jedné osobě, měl by odpovědný vedoucí zajistit, že:

- (1) jsou na obě funkce přiděleny dostatečné zdroje s ohledem na velikost a složitost organizace;
 - (2) osoba je kvalifikovaná a způsobilá (kompetentní) vykonávat obě funkce;
 - (3) je řešen jakýkoli potenciální střet zájmů mezi těmito dvěma funkcemi.
- (e) Nezávislost funkce sledování souladu by měla být zajištěna tím, že audity a inspekce provádí personál, který není odpovědný za auditovanou funkci, postup nebo produkty.

AMC1 ORGH.MGM.210(j) Personál

DOSTATEČNÝ PERSONÁL

Organizace GH by měla plánovat dopředu, aby zajistila, že má dostatek personálu během období špiček, kdy se očekává, že počet letadel k odbavení bude nad průměrnou úroveň, na kterou je organizace GH připravena.

GM1 ORGH.MGM.210(j) Personál

PLÁNOVÁNÍ DOSTATEČNÉHO PERSONÁLU PRO BEZPEČNÉ POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB GH

Pro stanovení přiměřeného počtu kvalifikovaného personálu jako dostatečného k zajištění bezpečného poskytování služeb GH se doporučuje, aby organizace GH provedla analýzu úkolů a zdrojů. Může zvážit několik aspektů, jako jsou:

- (a) typy poskytovaných služeb GH dle prohlášení a plánované úkoly;
- (b) počet pokrytých stanovišť;
- (c) sezóny špiček a změny v sezónních letových řádech;
- (d) počet provozovatelů letadel, kterým poskytuje služby;
- (e) odhadovaný počet ad hoc žádostí o služby GH za sezónu;
- (f) jakékoli služby GH smluvně zadané třetím stranám.

AMC1 ORGH.MGM.215 Provozní prostory

SKLADOVACÍ PROSTOR PRO NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ

Organizace GH by měla ve skladovacím prostoru pro nebezpečné zboží zajistit následující:

- (a) Ve všech skladovacích zařízeních a prostorech pro příjem nebezpečného zboží je k dispozici mapa skladovacího zařízení pro nebezpečné zboží, která uvádí následující:
 - (1) účel skladovacího zařízení, včetně tříd a divizí nebezpečného zboží, které zde má být skladováno;
 - (2) skladovací prostor pro dočasné nebo dlouhodobé skladování nebezpečného zboží s viditelným značením pro oddělení, jako je nátěr nebo červenobíle pruhovaná páska;
 - (3) je-li to relevantní, místo nakládání/vykládání z/do ULD nebo kompletace (*build-up*) ULD;
 - (4) veřejný prostor nebo bezpečnostní (vyhrazený) prostor neveřejné části letiště;
 - (5) vchod, východ a prostor pro tranzit do skladovacího zařízení/skladu;
 - (6) prostor pro příjem nebezpečného zboží;
 - (7) je-li to relevantní, umístění rentgenového zařízení;
 - (8) umístění hasicích přístrojů.

- (b) Jakákoli nezbytná schválení od jiných státních subjektů – například pro ochranu životního prostředí, reakce na mimořádné události nebo skladování výbušného či radioaktivního materiálu – jsou získána předem, nebo taková schválení získá provozovatel letiště poskytující skladovací zařízení.
- (c) Hasicí přístroje specifické pro nebezpečné zboží jsou uskladněny a pokyny pro jejich použití jsou k dispozici na místě.
- (d) Skladovací podmínky jsou přiměřené pro řešení specifických nebezpečí tříd a divizí nebezpečného zboží, které mají být v zařízení skladovány.
- (e) Nebezpečné zboží je odděleno (segregováno) v souladu s Technickými instrukcemi ICAO.
- (f) Místo příjmu je umístěno co nejbližší skladovacímu zařízení a řádně označeno jako místo příjmu nebezpečného zboží.
- (g) Kopie mezinárodních standardů a doporučených postupů pro nakládání s nebezpečným zbožím je k dispozici v místě příjmu.
- (h) Postupy reakce na mimořádné události jsou snadno přístupné nebo zobrazené na viditelném místě.
- (i) Prostor, kde jsou uchovávány dokumenty o příjmu (kontrolní seznam pro příjem nebezpečného zboží, letecký nákladní list (*airway bill*), prohlášení odesílatele atd.), je snadno přístupný oprávněnému personálu.

GM1 ORGH.MGM.220 Software používaný pro poskytování služeb pozemního odbavení

SOFTWARE

- (a) Jakýkoli software používaný organizací GH k poskytování služeb GH spadá do rozsahu bodu ORGH.MGM.220, pokud by jeho porucha ohrozila bezpečnost letu. Následující seznam činností nebo procesů, pro které se software používá, není vyčerpávající:
 - (1) řízení odletů (*departure control*);
 - (2) koordinace obrátky/průletového odbavení (*turnaround coordination*);
 - (3) dokumentace pro odmrazování/protinámrazové ošetření nebo správa tabulek dob účinnosti ochrany (*holdover time*);
 - (4) plánování zdrojů na odbavovací ploše (*ramp resource planning*);
 - (5) řízení a provoz autonomních vozidel;
 - (6) třídění zavazadel a nákladu a zpracování/příprava zavazadel a nákladu k nakládce;
 - (7) zpracování a dokumentace nákladu nebo nebezpečného zboží nebo vyplňování dokumentace řízení naložení (*load control*).
- (b) Před použitím nového softwaru se doporučuje, aby organizace GH zajistila, je-li to proveditelné, že byl řádně otestován pro použití v leteckém prostředí, je dostatečně robustní pro použití v každodenním provozu a nepředstavuje riziko pro bezpečnost provozu.
- (c) Testování softwaru se doporučuje k zajištění jeho plné funkčnosti po aktualizacích.

GM1 ORGH.MGM.220(b) Software používaný pro poskytování služeb pozemního odbavení

OPRÁVNĚNÉ OSOBY

Termín „oprávněné osoby“ se používá ve vztahu k následujícímu, v souladu s příslušnými požadavky na ochranu osobních údajů:

- (a) údržba GSE,

- (b) řízení bezpečnosti,
- (c) výcvik,
- (d) kybernetická bezpečnost,
- (e) inspekce nebo vyšetřování událostí.

HLAVA DEC – PROHLÁŠENÍ

AMC1 ORGH.DEC.100 Prohlášení – obecné požadavky

PŘEDLOŽENÍ PROHLÁŠENÍ (DEKLARACE)

- (a) Organizace GH by měla předložit své prohlášení nebo změněné prohlášení alespoň 10 pracovních dnů před zahájením provozu, respektive předtím, než uvedené změny vstoupí v platnost. Tento bod se nevztahuje na organizace GH, které byly v provozu již k datu použitelnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Takové organizace GH by měly postupovat v souladu s čl. 5 uvedeného nařízení.
- (b) Je odpovědností organizace GH zajistit, aby prohlášení bylo úspěšně předloženo příslušnému úřadu. Pokud organizace neobdrží potvrzení o přijetí prohlášení od příslušného úřadu, jak je uvedeno v bodě ARGH.OVS.320 prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23 a AMC1 ARGH.OVS.320(a), měla by příslušný úřad kontaktovat.

GM1 ORGH.DEC.100 Prohlášení – obecné požadavky

OBECNÉ

Účelem prohlášení je:

- (a) přimět organizaci GH, aby uznala své odpovědnosti vyplývající z příslušných bezpečnostních předpisů;
- (b) informovat příslušný úřad o existenci organizace GH; a
- (c) umožnit příslušnému úřadu provádět dozor v souladu s Hlavou ARGH.OVS prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/23.

AMC1 ORGH.DEC.105 Ukončení poskytování služeb pozemního odbavení

OZNÁMENÍ

Předchozí oznámení o ukončení poskytování služeb GH na letišti by mělo být podáno s dostatečným časovým předstihem, aby provozovatel letiště mohl v případě potřeby přijmout vhodná opatření pro pokračování služeb na daném letišti.

GM1 ORGH.DEC Dodatek 1 – Formulář prohlášení

PRŮMYSLOVÉ NORMY/OSVĚDČENÉ POSTUPY, KTERÉ MAJÍ BÝT DEKLAROVÁNY

Viz GM1 ORGH.GEN.125. Tento výčet není úplný.

HLAVA DOC – DOKUMENTY A ZÁZNAMY

AMC1 ORGH.DOC.100 Systém vedení dokumentů a záznamů

OBECNÉ

- (a) Dokumenty a záznamy mohou být vedeny v listinné nebo elektronické podobě, případně jako kombinaci obou.
- (b) Dokumenty a záznamy v listinné podobě by měly odolat běžné manipulaci a zakládání. Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém.
- (c) V případě změn hardwaru nebo softwaru obsahujícího záznamy by měla organizace GH zajistit, aby všechna nezbytná data zůstala přístupná alespoň po celou dobu stanovenou v bodě ORGH.DOC.105.
- (d) Doba uchování záznamů začíná okamžikem vytvoření nebo změny záznamu.

GM1 ORGH.DOC.100 Systém vedení dokumentů a záznamů

ZÁLOHA DAT

Doporučuje se, aby organizace GH zajistila, kdykoli je to možné, že veškerý počítačový hardware používaný pro zálohování dat je uložen v dobrých podmínkách a na jiném místě, než kde se nacházejí provozní data.

AMC1 ORGH.DOC.110 Příručka pozemního odbavení

OBECNÉ

- (a) Příručka GH nebo její části mohou být předloženy v jakékoli formě, včetně elektronické. Ve všech případech by organizace GH měla zajistit, aby byla příručka přístupná, použitelná a spolehlivá.
- (b) Příručka GH by měla být taková, aby:
 - (1) všechny její části byly konzistentní a slučitelné, pokud jde o formu a obsah;
 - (2) ji bylo možné snadno revidovat;
 - (3) části, které se týkají procesů a činností specifických pro GH, byly jasně označeny nebo odděleny tak, aby nebyly zaměňovány s jinými částmi platnými pro jiné oblasti, pokud organizace uplatňuje integrovaný systém řízení a je držitelem jiných osvědčení, schválení nebo oprávnění, nebo deklaruje, že vykonává jiné činnosti v rozsahu nařízení (EU) 2018/1139;
 - (4) její obsah a stav revize byly kontrolovány a jasně vyznačeny.
- (c) Příručka GH by měla obsahovat popis procesu pro její změny a revize, specifikující:
 - (1) osobu (osoby), která může (ktré mohou) schvalovat změny nebo revize;
 - (2) specifické podmínky pro dočasné revize a/nebo okamžité změny; a
 - (3) metody, kterými jsou všichni pracovníci a organizace, včetně poskytovatelů služeb smluvně zajištěných organizací GH a vykonávajících úkoly GH, vyrozuměni o změnách příručky.
- (d) Obsah příručky GH může být založen na průmyslových normách a osvědčených postupech nebo na ně odkazovat.
- (e) Příručka GH může obsahovat části jiných relevantních řízených dokumentů nebo na ně odkazovat, jako je například letištní příručka letiště, kde organizace GH poskytuje služby, jiné příručky, průmyslové normy nebo materiály osvědčených postupů. Pokud organizace GH

používá materiál z jiného zdroje, měl by být tento materiál buď zkopírován a zahrnut přímo do příslušné části příručky GH, nebo by příručka GH měla obsahovat odkaz na příslušnou část tohoto aplikovatelného materiálu.

- (f) Přeložená verze příslušných částí příručky GH je uznávaným způsobem dosažení souladu se souvisejícími příslušnými požadavky. V každém případě by osoby, které budou příručku nebo její přeložené části používat, měly být schopny je číst a rozumět jim. Organizace GH by měla zajistit, aby přeložená verze byla vždy nejnovější verzí tohoto dokumentu.
- (g) Obsah příručky GH by měl být přezkoumán za účelem zjištění případných nezbytných aktualizací nejpozději každých 24 měsíců, aby bylo zajištěno, že zůstává aktuální.

AMC1 ORGH.DOC.110(a) Příručka pozemního odbavení

OBSAH PŘÍRUČKY GH

- (a) Příručka GH by měla pokrývat následující hlavní témata, buď jako jediný dokument, nebo v několika dokumentech, které jsou vzájemně opatřeny křížovými odkazy (pořadí a číslování témat se může lišit; mohou být přidána i další témata):
 - (0) správa a kontrola příručky GH;
 - (1) systém řízení organizace GH:
 - 1.1. organizační struktura, včetně celkové odpovědnosti (*accountability*) a odpovědností (*responsibilities*),
 - 1.2. personál,
 - 1.3. popis systému řízení, včetně:
 - 1.3.1. SMS, včetně ERP a nouzových postupů provozovatele (provozovatelů) letadla a provozovatele (provozovatelů) letiště,
 - 1.3.2. řízení změn,
 - 1.3.3. proces sledování souladu, včetně programu auditů a postupu pro neustálé zlepšování,
 - 1.3.4. postupy pro podávání zpráv příslušnému úřadu a jiným organizacím, včetně oznamování a hlášení nehod, vážných incidentů, událostí a skoronehod a sdílení informací relevantních pro bezpečnost,
 - 1.3.5. postupy související s požíváním alkoholu, psychoaktivních látek a léků,
 - 1.3.6. systém dokumentace a vedení záznamů;
 - 1.4. zajišťování bezpečnosti služeb smluvně zadaných organizacím, které nepodléhají režimu osvědčování nebo prohlášení nebo režimu oprávnění podle letecké regulace (EU);
 - (2) programy výcviku, hodnocení a kvalifikace pro personál GH:
 - 2.1. identifikace a popis výcvikových standardů a cílů,
 - 2.2. požadované kvalifikace/kompetence pro každou funkci/roli GH,
 - 2.3. analýza mezer ve výcviku – proces a postupy,
 - 2.4. program výcviku a hodnocení pro každou funkci/roli GH v organizaci,
 - 2.5. doplňkový výcvik (jak je definován organizací GH a jak je použitelný pro každou funkci/roli GH), což může být neprovozní výcvik,
 - 2.6. podmínky (kvalifikační kritéria) pro školitele/instruktory a hodnotitele;
 - (3) standardní provozní postupy a další pokyny nebo instrukce pro každý typ poskytované služby GH, včetně:
 - 3.1. postupů a instrukcí pro organizaci GH,

- 3.2. postupů a instrukcí pro provozovatele letiště,
- 3.3. postupů a instrukcí pro provozovatele letadla,
- 3.4. bezpečnosti v neveřejné části letiště (*airside safety*);
- (4) GSE:
 - 4.1. provoz GSE, včetně bezpečnostních prvků,
 - 4.2. program údržby,
 - 4.3. instrukce pro údržbu a opravy,
 - 4.4. servisní informace, odstraňování závad (*troubleshooting*) a postupy inspekce;
- (5) úkoly a postupy pro nebezpečné zboží pro každou funkci/roli GH;
- (6) postupy ochrany před protiprávními činy (*security procedures*);
- (b) Standardní provozní postupy uvedené v odstavci 3 příručky GH by měly pokrývat následující provozní činnosti GH, podle toho, co je relevantní, v závislosti na službách poskytovaných organizací GH:
 - (1) odbavení cestujících (*passenger handling*);
 - (2) odbavení zavazadel (*baggage handling*);
 - (3) obsluha letadla (*aircraft servicing*):
 - 3.1. bezpečnost na odbavovací ploše a bezpečnost a provoz GSE a dalších vozidel používaných pro služby GH,
 - 3.2. ruční signály pro GSE,
 - 3.3. plnění a odčerpávání paliva do/z letadla – tj. služby plnění do letadla (*into-plane fuelling*) na letišti,
 - 3.4. obsluha toalet letadla (*aircraft toilet servicing*),
 - 3.5. obsluha pitné vody (*potable water servicing*),
 - 3.6. čištění letadla (*aircraft cleaning*),
 - 3.7. odmrazování a protinámrazové ošetření letadla,
 - 3.8. bezpečný provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - (4) činnosti obrátky (*turnaround activities*):
 - 4.1. přilet letadla (*arrival*),
 - 4.2. zajištění letadla špalky (*chocking*),
 - 4.3. označení letadla kužely (*coning*),
 - 4.4. přístupové dveře letadla,
 - 4.5. nakládání a vykládání letadla,
 - 4.6. odlet letadla (*departure*),
 - 4.7. vytlačování letadla (*pushback*),
 - 4.8. vlečení letadla (*towing*),
 - 4.9. dlouhodobé parkování letadla;
 - (5) proces řízení naložení (*load control process*):
 - 5.1. zásady,
 - 5.2. úkoly,
 - 5.3. odpovědnosti,
 - 5.4. samotný proces řízení naložení a provozní postupy včetně výpočtů hmotnosti a vyvážení a plánování naložení,

- 5.5. postupy zasílání zpráv a komunikace,
 - 5.6. dokumentace;
 - (6) pozemní dohled (*ground supervision*);
 - (7) odbavení nákladu (*cargo operations*).
- (c) Rozhraní s provozovateli letišť a provozovateli letadel by měla být zvýrazněna v každé sekci, kde jsou stanovena.

GM1 ORGH.DOC.110(b);(c) Příručka pozemního odbavení

PŘÍRUČKA GH

- (a) Organizace mohou pro tuto příručku používat různé názvy, protože tento koncept není nový. V závislosti na typu organizace, která poskytuje služby GH, může mít tento dokument různé názvy, jako například „příručka pozemního provozu (*ground operations manual*)“, „provozní příručka (*operations manual*)“, „příručka pozemních služeb (*ground service manual*)“ a „příručka služeb pozemního odbavení (*ground handling service manual*)“.
- (b) „Příručka GH“ je obecný název pro tento dokument nebo soubor dokumentů používaných organizací GH na podporu plnění jejich odpovědností za bezpečné poskytování služeb GH v souladu s platnými požadavky. Obsahuje všechny nezbytné instrukce, informace, politiky, postupy pro poskytování služeb, výcvikový program, popis systému řízení organizace a výkonu povinností personálem, jakož i pro provoz a údržbu používaného GSE.
- (c) Organizace GH má plnou svobodu rozhodnout, jak bude obsah její příručky GH integrován do jejího systému dokumentace. Příručka GH může být například buď:
- (1) samostatný dokument;
 - (2) soubor samostatných dokumentů obsahujících procesy a postupy, které pokrývají její systém řízení, s vzájemnými křížovými odkazy; nebo
 - (3) integrována do jiné z jejích stávajících příruček.

GM1 ORGH.DOC.110(d) Příručka pozemního odbavení

JINÉ RELEVANTNÍ ŘÍZENÉ DOKUMENTY

- (a) Jiné relevantní řízené dokumenty, které může organizace GH použít k vypracování své příručky GH, mohou být dokumenty vypracované různými organizacemi, jako je ICAO, příslušné úřady, provozovatelé letišť, provozovatelé letadel, výrobci letadel a výrobci GSE, nebo dokumenty, jako jsou průmyslové normy nebo příručky vydané průmyslovými sdruženími a organizacemi.
- (b) Příklady dokumentů, které lze použít:
- (1) přílohy (Annexy), dokumenty a příručky ICAO;
 - (2) příručky provozovatelů letišť, kde organizace GH poskytuje služby;
 - (3) provozní příručky provozovatelů letadel;
 - (4) příručky pro odmrazování;
 - (5) příručky pro plnění paliva do letadel;
 - (6) příručky výrobců letadel;
 - (7) dokumenty a standardy IATA, jako například, ale nikoliv výhradně, ty, které jsou uvedeny v GM1 ORGH.GEN.125;
 - (8) dokumenty a standardy IBAC pro GH poskytované provozovatelům obchodního letectví;
 - (9) normy SAE pro odmrazování/protinámrazové ošetření letadel na zemi;

- (10) dokumenty osvědčených postupů vypracované týmem pro bezpečnost provozu GH;
- (11) provozní postupy pro tzv. „*safety stacks*“ na letištích;
- (12) příručky výrobců GSE.

GM1 ORGH.DOC.110(e) Příručka pozemního odbavení

PŘIJATELNÝ STAV PŘÍRUČKY GH

Přijatelný stav příručky GH zahrnuje následující kritéria s ohledem na principy lidských činitelů. Seznam není vyčerpávající:

- (a) Je čitelná, rozvržení je jasné a obsah je uspořádán logickým způsobem.
- (b) Text a obrázky, diagramy nebo grafy jsou jednoznačné a neponechávají prostor pro interpretaci.
- (c) Jazyk je stručný, soudržný a snadno srozumitelný.
- (d) Zkratky a akronymy jsou vypsány v seznamu v dokumentu, ve kterém jsou použity.
- (e) Grafy a diagramy jsou jasné a snadno sledovatelné.
- (f) Pokud jsou použity barevné kódy, jsou v příručce vysvětleny a jasně odlišeny.
- (g) Pokud jsou některé části příručky GH přeloženy, překlady neobsahují provozní chyby, které by mohly ohrozit bezpečnost, a jsou aktuální.
- (h) Symboly jsou vysvětleny.

HLAVA TRG – ODBORNÁ PŘÍPRAVA (VÝCVIK) PERSONÁLU POZEMNÍHO ODBAVENÍ

AMC1 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení

OBECNÉ

- (a) Program odborné přípravy (výcviku) a hodnocení by měl být dostatečně flexibilní, aby vyhovoval specifickým potřebám souvisejícím s metodou poskytování (*delivery method*), jako je online školení nebo prezenční školení (v učebně).
- (b) Výcvik a hodnocení mohou být poskytovány buď interně kvalifikovanými instruktory organizace GH, nebo externě kvalifikovaným poskytovatelem výcviku. Pokud je poskytování programu výcviku a hodnocení smluvně zadáno externímu poskytovateli, odpovědnost za standardy a kvalitu programu zůstává zcela na organizaci GH.
- (c) Program výcviku a hodnocení organizace GH by měl zahrnovat následující prvky:
 - (1) proces provádění analýzy mezer ve výcviku a kritéria umožňující zápočet výcviku, který jednotlivec absolvoval u jiných organizací před zaměstnáním u současné organizace;
 - (2) definované výcvikové cíle a mety pro výcvik a hodnocení pro školené funkce GH;
 - (3) plán výcviku a hodnocení umožňující rozvoj složek znalostí, dovedností a postojů (KSA – *knowledge, skills, attitudes*) a zajišťující bezchybné učení;
 - (4) standardy pro výcvikové materiály, včetně postupů provozovatelů letadel, kterým jsou služby GH poskytovány, a monitorování pokroku;
 - (5) netrestající (*non-punitive*) hodnocení způsobilosti (kompetence) personálu a koncepcí výcviku založenou na realistických prvcích;
 - (6) kvalifikační kritéria požadovaná pro školenou funkci;
 - (7) popis metod a intervalů pro opakované hodnocení a následný opakovací výcvik (*retraining*);
 - (8) kritéria způsobilosti (kompetence) a kvalifikace instruktorů a hodnotitelů;
 - (9) popis postupů pro hodnocení výcvikového procesu; poskytování zpětné vazby, včetně anonymní zpětné vazby; a zlepšování výcvikového procesu k zajištění splnění výcvikových cílů.
- (d) Znalostní a dovednostní složky výcviku by měly jít ruku v ruce. Postojová složka by měla být integrována do výcvikového procesu co nejdříve.
- (e) Program výcviku a hodnocení by měl odrážet každodenní úkoly vykonávané osobami ve výcviku. Hodnocení by mělo být prováděno s využitím živého nebo simulovaného provozu, aby se potvrdilo, že osoba ve výcviku dokáže úkoly vykonávat správně.
- (f) Výcvik a hodnocení pomocí online nástrojů by měly být prováděny na místě (*on-site*), aby byla zajištěna validita výsledků.
- (g) Organizace GH by měla přidělit dostatečné množství času na dokončení požadovaných výcvikových kurzů.

AMC2 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení

HODNOCENÍ (ASSESSMENT)

- (a) Hodnocení by se měla zabývat požadovanými znalostmi, dovednostmi a postoji (KSA).
- (b) Při provádění provozního hodnocení za účelem ověření (*validation*) nebo obnovení (*revalidation*) způsobilosti (kompetence) osoby by měl být jedinec hodnocen podle aktuálních provozních postupů organizace. Hodnocení by mělo být bezchybné a mělo by být položeno dostatečně

množství otázek ke kontrole základních teoretických znalostí (*underpinning knowledge*) zaměstnance.

- (c) Písemný důkaz o hodnocení by měl specifikovat, které prvky byly hodnoceny, kdy byly hodnoceny a výsledky hodnocení. Pokud provozní hodnocení prokáže selhání při výkonu nebo nedostatek znalostí, instruktor/hodnotitel by měl osobu ve výcviku znovu proškolit (*retrain*), aby došlo k nápravě jejího výkonu i k doplnění případných mezer ve znalostech.
- (d) Po úspěšném dokončení fáze hodnocení by měl být výcvik a hodnocení zakončen vydáním dokumentu potvrzujícího, že osoba ve výcviku úspěšně dokončila výcvik a je kvalifikována pro funkci, ve které absolvovala výcvik.
- (e) Organizace GH by měla stanovit postupy:
 - (1) pro situaci, kdy jedinec u hodnocení neuspěje;
 - (2) k zajištění toho, aby instruktor/hodnotitel prošel nesprávné odpovědi společně se osobou ve výcviku tak, aby její znalosti byly při opuštění výukového prostředí 100% bezchybné.

AMC3 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení

VÝCVIKOVÝ PROGRAM PRO MALÉ ORGANIZACE GH

- (a) Malá organizace GH by měla zajistit, aby její personál obdržel výcvik založený na úkolech a bezpečnostních cílech spojených s jeho rolí.
- (b) Výcvik by měl být založen na provozních postupech uplatňovaných jednotlivci při jejich každodenních činnostech a měl by zahrnovat, je-li to relevantní, specifické instrukce provozovatele letadla a provozovatele letiště.
- (c) Praktický výcvik může být nahrazen výcvikem na pracovišti (*on-the-job training*), kdy může jedinec vykonávat přidělené úkoly pod dohledem.
- (d) Výcvik by měl být ukončen závěrečným hodnocením způsobilosti (kompetence) jedince vykonávat přidělené úkoly v souladu s příslušnými normami a bezpečnostními cíli a k zajištění bezchybného učení.
- (e) Výcvik k zajištění trvalé způsobilosti by měl být poskytován, je-li to relevantní, v souladu s bodem ORGH.TRG.100(d).
- (f) Výcvik může být poskytován interně nebo třetí stranou.
- (g) Výcvik a hodnocení pomocí online nástrojů by měly být prováděny na místě (*on-site*), aby byla zajištěna validita výsledků.

GM1 ORGH.TRG.100 Program odborné přípravy a hodnocení

HODNOCENÍ A BEZCHYBNÉ UČENÍ (*ERROR-FREE LEARNING*)

- (a) Doporučuje se, aby některá hodnocení byla prováděna ve dvojicích nebo skupinách, což umožní osobám ve výcviku hodnotit sebe sama porovnáním s ostatními a vyhnout se subjektivnímu hodnocení. Kritéria by měla být jasně identifikována, aby indikovala, kdy byl standard splněn. Například správné odpovědi na otázky by měly být k dispozici pro každého hodnotitele, který známkuje zkoušku.
- (b) Rozvoj a hodnocení dovedností a postojů v rámci skupiny by mohly být založeny na úkolech umožňujících interakci během komunikace, řízení pracovního zatížení, řešení problémů a rozhodování, a týmové spolupráce.
- (c) Postoj jedince je rozvíjen a monitorován společně se znalostními a dovednostními složkami výcviku. Jeho postoj je úzce spjat s jeho motivací. Lze jej hodnotit na základě kvality jeho účasti na výcviku nebo navržením cvičení, která vyžadují použití kompetencí souvisejících s postojem, jako je komunikace, situační povědomí, řešení problémů a rozhodování. Postojová složka

monitoruje rozvoj povědomí jedince o jeho roli při udržování a zlepšování bezpečnosti a při podpoře bezpečnostní kultury.

- (d) Bezchybné učení by nemělo být chápáno tak, že osoba ve výcviku musí složit každou zkoušku se skóre 100 %. Znamená to, že hodnotitel probere nesprávné odpovědi se osobou ve výcviku, aby opravil jakákoli nedorozumění, zatímco její původní známka ze zkoušky zůstává nezměněna. Pokud osoba ve výcviku u zkoušky neuspěje, je povinna absolvovat opravný termín (*resit*).

GM1 ORGH.TRG.100(a) Program odborné přípravy a hodnocení

DOČASNÝ A NAJATÝ (*LEASED*) PERSONÁL GH

Dočasný a najatý personál GH je zahrnut do rozsahu bodu ORGH.TRG.100.

GM1 ORGH.TRG.100(b) Program odborné přípravy a hodnocení

PROCES VÝVOJE PROGRAMU VÝCVIKU A HODNOCENÍ KROK ZA KROKEM

Krok 1. Provedte analýzu mezer ve výcviku (*training gap analysis*) – jaká je úroveň výcviku a kvalifikace osoby ve výcviku v příslušné funkci před výcvikem a jaká by měla být po výcviku?

Krok 2. Stanovte výcvikové cíle (*training objectives*) na základě bezpečnostních cílů, kterých má být v dané funkci GH dosaženo. Ty jsou obvykle vyjádřeny v obecných větách.

Krok 3. Stanovte výcvikové mety (*training targets*) na základě úkolů specifických pro funkci GH stanovenou v Kroku 1 (viz příklady bezpečnostně kritických funkcí v GH níže). Ty jsou vyjádřeny prostřednictvím konkrétních vět, které podrobně popisují, co by měla školená osoba umět na konci svého výcviku. Výcvikové mety by měly být realistické – tedy věci, které se od jednotlivce obvykle očekávají během jeho každodenních činností. Měly by také řešit provozní rizika, která mají být prostřednictvím výcviku zmírněna.

Krok 4. Úkoly, které by měla osoba ve výcviku být schopna vykonávat, jsou obvykle popsány v jejím pracovním profilu (*job profile*). Výběr úkolů určí podmínky, za kterých musí být splnění výcvikových met prokázáno. Tyto podmínky představují provozní a environmentální kontext, ve kterém činnosti probíhají, a nástroje používané k provádění služby (vybavení, systémy atd.). Více úkolů může a mělo by být integrováno do jednoho cvičení nebo jednoho hodnotícího scénáře.

Krok 5. Vypracujte programy výcviku a hodnocení založené na rozvoji KSA (znalostí, dovedností a postojů). Vytvořte cvičení založená na reálných úkolech z každodenního provozu a odrážející provozní kontext letiště, na kterém organizace GH poskytuje služby. K vytvoření realistických cvičení by měl instruktor (*trainer*) použít příručku GH a specifické postupy organizace, včetně postupů poskytnutých provozovateli letadel, kterým jsou služby poskytovány, bezpečnostní data z hlášených událostí a nástroje, vybavení nebo GSE organizace, podle potřeby. Do kurzu a cvičení by měly být integrovány také prvky příslušných předpisů.

Krok 6. Navrhněte výcvikový plán pro každou fázi výcviku a určete minimální počet hodin, které mají být na výcvik přiděleny (jak teoretický, tak praktický), a fáze hodnocení, včetně výcviku na pracovišti (*on-the-job training*), a s vyčleněním dostatečného času pro poskytování výcviku, učení, testování a opakovaný výcvik (*retraining*).

Krok 7. Vypracujte proces hodnocení a nástroje, testy, systém hodnocení „vyhověl/nevyhověl (*pass/fail*)“, postupy pro bezchybné učení a postup pro opakovaný výcvik.

Krok 8. Vypracujte nástroj pro zpětnou vazbu pro osoby ve výcviku.

Krok 9. Vyhodnoťte výcvikový proces, identifikujte oblasti pro zlepšení, aby lépe řešil rizika a mety. Zlepšete program výcviku a hodnocení.

AMC1 ORGH.TRG.100(b)(3) Program odborné přípravy a hodnocení**ANALÝZA MEZER VE VÝCVIKU A ZÁPOČET PŘEDCHOZÍHO VÝCVIKU**

- (a) Během analýzy mezer ve výcviku by měla organizace GH zvážit vzájemné uznávání a zápočet výcviku a dovedností GH dosažených jednotlivci v zájmu usnadnění mobility pracovní síly v odvětví GH. Toto vzájemné uznávání a zápočet předchozího výcviku by mělo být založeno na společné osnově výcviku a sladění metod hodnocení a známkování.
- (b) Analýza mezer ve výcviku by měla být provedena u každého jednotlivce před jeho zapsáním do výcviku.
- (c) Organizace GH by měla vypracovat postup pro zápočet výcviku, který jednotlivce absolvoval u předchozí organizace. Postup by měl zahrnovat opatření k posouzení minimálně následujícího, a toto posouzení by mělo být uloženo jako součást dokladu v záznamech o výcviku jednotlivce:
 - (1) obsah předchozího výcviku;
 - (2) zda byl předchozí výcvik poskytován vhodně kvalifikovaným personálem nebo organizacemi;
 - (3) zda znalosti a dovednosti požadované pro provádění provozních postupů školených během předchozího výcviku byly založeny na stejných průmyslových normách, osvědčených postupech nebo společných postupech používaných mezi několika organizacemi GH nebo provozovateli letadel provádějícími odbavení vlastními silami.
- (d) Doklady o předchozím výcviku jednotlivce by měly být zaznamenány, pokud existují.
- (e) Pokud se zjistí, že předchozí výcvik poskytnutý vhodně kvalifikovaným personálem nebo organizacemi splňuje výcvikové standardy organizace GH, včetně výcviku specifického pro funkci, výcviku na pracovišti a výcviku trvalé způsobilosti (kompetence), může být tento předchozí výcvik započten a organizace GH může uplatnit pouze rozdílový výcvik (differences training) k pokrytí specifických prvků. Takový rozdílový výcvik by měl pokrývat všechny položky, které nebyly započteny z předchozího výcviku.
- (f) Organizace GH nadále zůstává odpovědná za veškerý výcvik vyžadovaný Hlavou ORGH.TRG bez ohledu na to, zda výcvik poskytuje sama, jiná organizace GH nebo smluvní poskytovatel výcviku.
- (g) Organizace GH by se měla ujistit, že na konci analýzy mezer ve výcviku, zápočtu předchozího výcviku a případně aplikace rozdílového výcviku je jednotlivce způsobilý vykonávat přidělené úkoly v souladu s cíli a standardy stanovenými organizací a zahrnutými v její příručce GH.

GM1 ORGH.TRG.100(b)(6) Program odborné přípravy a hodnocení**VÝCVIK NA PRACOVIŠTI (OJT) (ON-THE-JOB TRAINING)**

Výcvik na pracovišti je složkou výcvikového programu prováděnou v provozním prostředí. Kombinuje KSA (znalosti, dovednosti, postoje) získané během předchozích fází výcviku v realistickém prostředí. Tato složka výcviku se liší od rozvoje dovedností, který se provádí ve výcvikovém prostředí.

AMC1 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení**VÝCVIKOVÉ KURZY DLE ČINNOSTI GH**

- (a) Výcvikové kurzy GH by měly pokrývat následující, podle toho, co je relevantní pro specifickou funkci a přidělené úkoly:
 - (1) odbavení cestujících, včetně poskytování pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM):
 - (i) výcvik vyžadovaný nařízením (ES) č. 1107/2006 (platné pro PRM),

- (ii) výcvik týkající se nebezpečného zboží,
 - (iii) podle potřeby výcvik týkající se pohybu osob na odbavovací ploše v souladu s nařízením (EU) č. 139/2014; a
 - (iv) podle potřeby výcvik týkající se obsluhy vybavení (ambulift, medilift atd.) používaného pro nastupování a vystupování PRM;
- (2) odbavení zavazadel;
 - (3) odbavení na ploše (*ramp handling*) a činnosti při přeletu a odletu letadla;
 - (4) vlečení/vytlačování letadla;
 - (5) pozemní odmrazování/protinámrazové ošetření letadla;
 - (6) plnění/odčerpávání paliva do/z letadla;
 - (7) vnější čištění letadla;
 - (8) obsluha pitné vody;
 - (9) obsluha toalet;
 - (10) nakládání/vykládání letadla a uložení a zajištění nákladu;
 - (11) dohled nad nakládáním (*loading supervision*);
 - (12) provoz GSE, provoz zdvižných zařízení a ruční signály pro navádění GSE;
 - (13) provoz nástupních mostů pro cestující (PBB);
 - (14) koordinace obrátky (*turnaround coordination*) pro osoby vykonávající specifickou funkci koordinace obrátky a, pro veškerý personál GH zapojený do činností GH na odbavovací ploše během obrátky, školení povědomí o bezpečnosti při činnostech obrátky;
 - (15) obsluha dveří letadla (kabina a nákladové prostory);
 - (16) příjem nákladu (*cargo acceptance*);
 - (17) manipulace s ULD;
 - (18) kompletace (stavba) ULD (*ULD build-up*);
 - (19) činnosti specifické pro odbavení nákladu a pošty neuvedené výše;
 - (20) systémy řízení odletů (DCS) a jakékoli jiné IT nástroje a vybavení používané organizací GH a vyžadované provozními postupy provozovatelů letadel;
 - (21) provoz za každého počasí (AWO) a provoz v zimních podmínkách, podle potřeby.
- (b) Pro jiné výcvikové kurzy – například v oblastech nebezpečného zboží, ochrany před protiprávními činy (*security*) a řízení vozidel, platí intervaly pro opakovací výcvik stanovené příslušnými předpisy.

AMC2 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení

ŠKOLENÍ BEZPEČNOSTI A SMS

Školení bezpečnosti a SMS by měl pokrývat následující prvky:

- (a) Zmírňování bezpečnostních rizik v následujících činnostech GH, podle toho, co je relevantní:
 - (1) koordinace obrátky;
 - (2) zajištění letadla špalky;
 - (3) přistavování a odstavování GSE;
 - (4) nastupování a vystupování cestujících;
 - (5) obsluha dveří letadla (kabina a nákladové prostory), podle potřeby;

- (6) plnění paliva do letadla, včetně prvotního zásahu v případě požáru paliva, použití hasicích přístrojů a přivolání záchranné a hasičské služby v případě požáru nebo velkého úniku paliva;
 - (7) nakládání a vykládání letadla;
 - (8) vytlačování/vlečení letadla;
 - (9) odmrazování/protinámrazové ošetření letadla.
- (b) Školení bezpečnosti a k získání povědomí specifické pro bezpečnou práci na odbavovací ploše a v okolí letadla s jinými organizacemi GH, zejména během potenciálně vysoce rizikových činností, jako je plnění paliva do letadla.
- (c) Znalost aspektů SMS přizpůsobená odpovědností spojeným s funkcemi GH, se zaměřením na identifikaci nebezpečí, posouzení bezpečnostních rizik a zmírňování rizik. Školení SMS by mělo zahrnovat praktická cvičení, především k tomu, aby si osoby ve výcviku mohly procvičit identifikaci nebezpečí a posouzení bezpečnostních rizik, a ke zvýšení porozumění personálu v první linii o účelu řízení bezpečnosti a bezpečnostní kultury.
- (d) Bezpečnostní kultura a spravedlivé posuzování (*just culture*).
- (e) Hlášení bezpečnosti, včetně událostí podléhajících hlášení podrobně popsanych v prováděcím nařízení Komise (EU) 2015/1018. Důraz by měl být kladen na pochopení toho, proč je důležité hlásit bezpečnostní události nebo skoronehody (*near-miss events*) a jak používat nástroj pro hlášení.
- (f) Organizace GH by měla rovněž dodržovat požadavky na výcvik, které se na ni vztahují a jsou uvedeny v nařízení (EU) č. 139/2014, zejména v bodě ADR.OR.D.017 a souvisejících AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) a ADR.OR.D.017(c);(d) o školeních v oblasti SMS.

AMC3 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení

VÝCVIK PRO PROVOZ VYBAVENÍ, ZAŘÍZENÍ NEBO INSTALACÍ POSKYTNUTÝCH PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ

- (a) Všechny personál používající vybavení, zařízení nebo instalace poskytnuté provozovatelem letiště pro poskytování služeb GH by měl obdržet bezpečnostní školení relevantní pro jeho úkoly při provozu takového vybavení, zařízení nebo instalací.
- (b) Takové vybavení, zařízení nebo instalace zahrnují mimo jiné následující:
- (1) zařízení pro odmrazování/protinámrazové ošetření,
 - (2) centralizovaný systém odbavení zavazadel (BHS),
 - (3) nástupní mosty pro cestující (PBB),
 - (4) vybavení pro nastupování a vystupování PRM.
- (c) Výcvik pro provoz příslušného vybavení, zařízení nebo instalací by měl být poskytován v souladu s pokyny poskytnutými provozovatelem letiště, nebo pokud jsou k dispozici, výrobcem daného vybavení, zařízení nebo instalace.

AMC4 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení

ŠKOLENÍ K ZÍSKÁNÍ POVĚDOMÍ O PLNĚNÍ/ODČERPÁVÁNÍ PALIVA DO/Z LETADLA

- (a) Organizace GH by měla zajistit, aby personál vykonávající různé úkoly v okolí letadla během obrátky absolvoval minimální úroveň školení k získání bezpečnostního povědomí se zaměřením na bezpečnostní rizika provozu na odbavovací ploše během plnění/odčerpávání paliva do/z letadla a související bezpečnostní opatření.
- (b) Organizace by měla mít prostředky ke kontrole, že personál chápe a uplatňuje bezpečnostní opatření za všech okolností při práci v okolí letadla během plnění/odčerpávání paliva.

AMC5 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení**JINÉ VÝCVIKOVÉ KURZY**

- (a) Výcvikový program by měl zahrnovat výcvik v následujících oblastech, podle toho, co je relevantní pro specifické funkce GH jednotlivců a přidělené úkoly:
- (1) Vyšetřování nehod/incidentů
 - (2) Analýza kořenových příčin
 - (3) Jakýkoli dodatečný výcvik vyžadovaný typem letadla a typem technologie a energie používané pro pohon letadla
 - (4) Řízení zdrojů na ploše (RRM) (*ramp resource management*), což je týmový výcvik pro personál a jeho nadřízené (supervizory) vykonávající úkoly GH na odbavovací ploše během obrátky letadla. Cílem tohoto výcviku je zajistit efektivní komunikaci v provozním prostoru (neveřejné části) letiště, bezpečné poskytování služeb a efektivní využívání všech dostupných zdrojů – lidí, vybavení a informací – k optimalizaci pozemní a letové bezpečnosti a efektivity obrátky letadla. Prvky RRM mohou být zahrnuty do jiných výcvikových kurzů GH, jako jsou ty, které se týkají lidských činitelů nebo bezpečnosti, nebo může být výcvik RRM poskytován jako samostatný kurz.
- (b) Jiné výcvikové kurzy, které by měly být zahrnuty do výcvikového programu, podle toho, co je relevantní pro specifické funkce GH jednotlivců, mohou být vyžadovány pro soulad s jinými předpisy. Příklady takových kurzů jsou:
- (1) FOD (*foreign object debris/damage*), v souladu s nařízením (EU) č. 139/2014;
 - (2) řízení vozidel v neveřejné části letiště (*airside*), v souladu s nařízením (EU) č. 139/2014;
 - (3) kontrola pohybu osob (chodců), v souladu s nařízením (EU) č. 139/2014;
 - (4) provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVP) a v zimě, v souladu s nařízením (EU) č. 139/2014;
 - (5) ochrana civilního letectví před protiprávními činy (*aviation security*);
 - (6) postupy reakce na mimořádné události, podle přidělených rolí a v souladu s příručkami a postupy provozovatelů letadel a provozovatelů letišť;
 - (7) různý software používaný organizacemi GH a nezbytný pro jednotlivce k plnění jejich úkolů v souladu se zavedenými standardy a cíli.

GM2 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení**ŠKOLENÍ K ZÍSKÁNÍ POVĚDOMÍ O BEZPEČNOSTI PŘI ČINNOSTECH OBRÁTKY NA ODBAVOVACÍ PLOŠE BĚHEM PLNĚNÍ A ODČERPÁVÁNÍ PALIVA DO/Z LETADLA**

Doporučuje se, aby výcvikový materiál podporující AMC4 ORGH.TRG.100(c) postupoval podle standardů JIG (*Joint Inspection Group*) a pokrýval minimálně následující aspekty:

- (a) pro veškerý personál GH vykonávající úkoly v okolí letadla ve stejnou dobu (během obrátky):
- (1) pracovní prostředí a důležitost situačního povědomí pro zachování bezpečnosti vlastní i ostatních;
 - (2) nebezpečí při plnění paliva – co se může pokazit během plnění paliva do letadla (např. poškození na zemi nebo incidenty týkající se hydrantových šachet nebo palivových cisteren);
 - (3) rozlité paliva;
 - (4) bezpečnostní zóna plnění paliva;
 - (5) jak zastavit vozidlo pro plnění paliva, pokud je operátor neschopný činnosti;
 - (6) tlačítko nouzového zastavení (*emergency stop*);

- (b) pro personál vykonávající úkoly související s činnostmi plnění paliva, kromě prvků bodu (a):
- (1) znalosti o palivu a základní bezpečnost, vodivé pospojování (uzemnění) (*bonding*), ochrana veřejnosti, klasifikace požárů a typy hasicích přístrojů, kontrola přístupu do skladovacích prostor, požární bezpečnost a prevence záměny paliva (*misfuelling*);
 - (2) pravidelné zkoušky a kontroly paliva, hadic a elektrického pospojování;
 - (3) postupy pro zajištění kvality paliva při skladování nebo před plněním (podle potřeby);
 - (4) manévrování se zdvižnými plošinami;
 - (5) zajištění palivové cisterny proti pohybu během plnění;
 - (6) obchůzka (*walkaround*) palivového vozidla před pohybem;
 - (7) hasicí přístroje, včetně výcviku s ručními hasicími přístroji;
 - (8) provoz palivové cisterny nebo jiného vybavení používaného pro plnění/odčerpávání paliva;
 - (9) místní postupy letišť;
 - (10) lidské činitele, včetně prvků pro zvýšení situačního povědomí;
 - (11) dodatečné prvky nezbytné pro supervizory plnění paliva.

GM3 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení

LIDSKÉ Činitele A Lidská Výkonnost

- (a) Obecné prvky, kterými se řídí návrh výcvikových programů pro rozvoj znalostí a dovedností ve vztahu k lidské výkonnosti, lze nalézt v příručce ICAO *Human Factors Training Manual* (Doc 9683). Je však třeba vzít v úvahu, že dokumenty ICAO nejsou specificky založeny na lidských činitelích v GH.
- (b) Výcvik v oblasti lidských činitelů má za cíl posílit postoje přispívající k bezpečnému a efektivnímu provozu GH. Rozvoj měkkých dovedností (*soft skills*), jako jsou ty uvedené níže, zvyšuje pravděpodobnost, že kandidát úspěšně dokončí výcvikový program a získá požadovanou způsobilost (kompetenci):
- (1) interpersonální, komunikační a jazykové dovednosti,
 - (2) schopnost být týmovým hráčem,
 - (3) schopnost dobře pracovat pod tlakem a zvládat stresové situace,
 - (4) schopnost soustředit se a vyhýbat se rozptýlení.
- (c) Výcvik pro rozvoj situačního povědomí řeší a zmírňuje nesprávné nebo nedostatečné vnímání jednotlivců v provozním prostředí letiště a GH. Řeší také rizika nevšímavosti/lhostejnosti (*complacency*) při provádění rutinních/opakujících se úkolů.

Rozpoznání a znalost toho, co představuje hrozbu nebo nebezpečí v provozním prostředí, je nezbytnou součástí rozhodování o nejvhodnějším opatření. To by mělo být součástí počátečního a průběžného výcviku personálu GH, ale omezené možnosti výcviku a personální nebo jiné problémy se zdroji mohou často znamenat, že personál si není plně vědom potenciálních nebezpečí svého pracovního prostředí. Na druhém konci kontinua mohou déle sloužící pracovníci zjistit, že riziko práce v okolí letadel se normalizovalo, což vytváří dojem známosti a nezranitelnosti.

Existuje mnoho teorií, které vysvětlují, jak lidé vnímají rizika a jak zpracovávají informace o rizicích a činí rozhodnutí nebo přijímají opatření na základě těchto informací, a to vědomě i nevědomě. Klíčová zjištění z literatury, která jsou relevantní pro činnosti GH, jsou:

- (1) lidé nejsou dobří v odhadování nebo hodnocení rizika;
- (2) lidé, kteří podceňují riziko, mají větší sklon riskovat;

- (3) lidé často přeceňují své vlastní schopnosti nebo nezranitelnost a podceňují závažnost následků;
- (4) vnímání rizika se časem normalizuje.
- (d) Výcvikové cíle: Aby mohli jednotlivci v dané situaci přijmout vhodná opatření, očekává se, že budou:
 - (1) dobře chápat rizika spojená s prací v okolí letadel;
 - (2) schopni přesně vnímat riziko – to zahrnuje poskytnutí správného posouzení pravděpodobnosti a závažnosti dopadu rizika, což je subjektivní a založené na tom, co lidé vědí a myslí si (poznání/kognice), jak se cítí (emoce), a na jejich zkušenostech, věku a charakteristikách a vzorcích chování, jakož i na environmentálním a sociokulturním kontextu;
 - (3) chápat vliv pracovního prostředí na kognitivní zpracování informací o riziku;
 - (4) chápat rozdíl v individuální chuti riskovat (*risk appetite*) a vnímání rizika a normalizaci rizika v průběhu času.

GM4 ORGH.TRG.100(c) Program odborné přípravy a hodnocení

ŘÍZENÍ ZDROJŮ NA PLOŠE (RRM) (*RAMP RESOURCE MANAGEMENT*)

- (a) RRM a komunikace, včetně jazykové způsobilosti (jazyky používané v souladu s bodem GH.OPS.030), používání standardní terminologie, ručních signálů, vizuální komunikace, rozptýlení z vnějších zdrojů (např. mobilní telefony), jsou všechno faktory, které mohou vést k nebezpečným situacím v provozním prostředí v neveřejné části letiště, pokud jsou nesprávně řízeny nebo zvládnuty.
- (b) Výcvik v oblasti RRM je opatřením ke zmírnění rizik k zajištění bezpečnosti služeb GH na odbavovací ploše, jako doplněk k zavádění standardních provozních postupů a dodržování požadavků na GSE. Podpůrný dokument osnovy výcviku RRM (NLR-TR-2012-483-tr)³ může být použit jako základ pro vytvoření prvků výcviku RRM.
- (c) Konečným cílem RRM je předcházet leteckým nehodám prostřednictvím snižování chyb během procesu obrátky letadla a zvládnutím následků chyb, které se přesto vyskytnou. Účelem výcviku RRM je:
 - (1) snížit počet případů poškození letadla/vybavení a zranění osob;
 - (2) zvýšit povědomí o lidských činitelích a jejich rozpoznávání a jejich vlivu na obrátku letadla;
 - (3) zlepšit bezpečnostní bariéry proti lidské chybě;
 - (4) snížit narušení provozu;
 - (5) zvýšit efektivitu;
 - (6) zvýšit povědomí jednotlivců o tom, že jsou součástí většího a efektivnějšího týmu.
- (d) Účinnost výcviku RRM se zvyšuje, pokud je:
 - (1) založen na provozním prostředí,
 - (2) co nejvíce integrován do stávajícího výcviku lidských činitelů (HF),
 - (3) realistický a praktický,
 - (4) naplánován mimo dopravní špičku.

³ Balk, A. D., Boland, E. J., Nabben, A. C., Bossenbroek, J. W., Clifton-Welker, N. a kol., *Ramp Resource Management Training Syllabus Development*, NLR-TR-2012-483, Netherlands Aerospace Centre: Air Transport Safety Institute, Amsterdam, 2012, [RRM training syllabus supporting document NLR-TR-2012-483-tr | EASA](#).

- (e) Očekává se, že výcvik RRM pokryje následující klíčové oblasti rizika, které se všechny nacházejí v rozhraních a komunikaci mezi jednotlivci nebo zúčastněnými stranami zapojenými do činností odbavení letadla:
- (1) mezi členy týmu zúčastněných stran (např. nakládací tým),
 - (2) mezi různými zúčastněnými stranami (např. letová posádka a personál GH, personál provozovatele letiště a personál GH),
 - (3) mezi lidmi a technologiemi (např. počítačová koordinace obrátky, interpretace displeje dokovacího systému),
 - (4) mezi lidmi a postupy (např. přiblížení k letadlu během procesu příletu),
 - (5) mezi lidmi a prostředím (např. povětrnostní podmínky, nízká dohlednost, kluzká odbavovací plocha).
- (e)* Doporučuje se, aby výcvik RRM odrážel provozní kontext na letišti (letištích), kde organizace GH poskytuje služby. Rovněž se doporučuje, aby byl výcvik RRM zahrnut do výcviku týkajícího se lidských činitelů nebo s ním úzce propojen.
- (f) Lze použít následující vzdělávací cíle výcviku RRM pokrývající složky KSA (zdroj uveden v bodě (b)).

Téma	Prvek	Znalosti	Chování
Proces obrátky letadla	Proces obrátky letadla	Porozumění „širšímu obrazu“	Vnímá se jako součást širšího procesu
	Typy a role aktérů	1. Porozumění rolím a zájmům ostatních aktérů 2. Porozumění podobnostem a rozdílům v zájmech	1. Zaměřuje se na společné cíle 2. Zohledňuje zájmy ostatních aktérů
	Závislosti / rozhraní	Porozumění závislostem / rozhraním mezi jednotlivými aktéry / procesy	1. Zohledňuje význam bezpečné manipulace s letadlem 2. Zohledňuje omezení ostatních aktérů
	Situační povědomí (povědomí o rizicích)	1. Povědomí o vysoce rizikových situacích / oblastech 2. Povědomí o důsledcích rizik	1. Zůstává ostražitý vůči nebezpečím 2. Upozorňuje kolegy / jiné organizace / personál na nebezpečí
	Tlaky na proces	Povědomí o tlacích a jejich vlivu na proces obrátky letadla	Adekvátně zvládá nátlak tak, aby se předešlo vzniku dodatečných nebezpečí
Použitelné předpisy (safety, security)	Nařízení (EU) 2025/20 Nařízení (EU) č. 139/2014 Nařízení (EU) č. 965/2012	Povědomí o použitelných předpisech týkajících se bezpečného poskytování služeb GH	1. Dodržuje postupy 2. Motivuje ostatní k dodržování postupů
	Security	Povědomí o předpisech ochrany letadla před protiprávními činy	
Týmová spolupráce	Týmová dynamika	1. Znalost cílů týmu 2. Povědomí o individuální a týmové odpovědnosti	1. Rozumí cílům týmu 2. Cítí odpovědnost za výkonnost týmu 3. Rozumí své roli v týmu

* Poznámka překladatele: V originále je dvakrát použito písmeno (e).

			<ol style="list-style-type: none"> 4. Zohledňuje fyzický, emoční a mentální stav ostatních členů týmu 5. Aktivně se zapojuje do činností týmu 6. Podporuje podněty a zpětnou vazbu ostatních 7. Nabízí pomoc v náročných situacích
	Vedení	<ol style="list-style-type: none"> 1. Povědomí o tom být vzorem 2. Porozumění různým stylům vedení a jejich vlivu na tým 3. Porozumění prvkům, které budují bezpečnostní kulturu týmu 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jde příkladem 2. Motivuje členy týmu k bezpečné práci 3. Přijímá spravedlivý podíl pracovní zátěže týmu 4. Používá asertivní komunikaci
	Komunikace	<ol style="list-style-type: none"> 1. Povědomí o významu dobré komunikace 2. Povědomí o výhodách standardizované komunikace 3. Povědomí o možných selháních komunikace 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Používá standardizovanou komunikaci 2. Ověřuje, že sdělení bylo pochopeno 3. Žádá o upřesnění, pokud je sdělení nejasné
	Kulturní, etnické a vzdělanostní rozdíly	<ol style="list-style-type: none"> 1. Porozumění kulturním, etnickým a vzdělanostním rozdílům 2. Porozumění tomu, jak mohou rozdíly zvyšovat riziko 3. Porozumění tomu, proč vznikají konflikty, a strategiím jejich řešení 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chová se k ostatním s respektem 2. Žádá o upřesnění při nejistotě 3. Ozývá se, je-li to nutné 4. Vyjasňuje nedorozumění 5. Zachovává klid v konfliktech 6. Navrhuje řešení konfliktů 7. Soustředí se na to, co je správné, nikoli na to, kdo má pravdu
	Týmové situační povědomí	<ol style="list-style-type: none"> 1. Povědomí o významu vědět, co se děje v okolí 2. Povědomí o stavu vybavení 3. Předvídání možných hrozeb a chyb 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sleduje činnosti probíhající v okolí 2. Kontroluje stav vybavení 3. Reaguje přiměřeně na potenciální hrozby a chyby
Řízení hrozeb a chyb	Identifikace hrozeb	Znalost způsobů identifikace hrozeb	Správně identifikuje hrozby
	Řízení hrozeb	Znalost způsobů řízení hrozeb	Uplatňuje vhodné strategie zmírňování zjištěných hrozeb a rizik
	Identifikace chyb	Znalost typů a důsledků chyb (co se může pokazit?)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identifikuje chyby 2. Hlásí chyby bez ztráty tváře
	Řízení chyb	Znalost způsobů řízení chyb za účelem snížení rizik (jak s nimi nakládat?)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Přiměřeně řídí chyby 2. Učí se z chyb
Lidská výkonnost a omezení	Časový tlak	Znalost toho, jak časový tlak ovlivňuje lidskou výkonnost	<ol style="list-style-type: none"> 1. Všímá si, kdy časový tlak začíná ovlivňovat lidskou výkonnost 2. Přiměřeně zvládá časový tlak

	Stres	Znalost toho, jak stres ovlivňuje lidskou výkonnost	1. Všímá si stresových faktorů 2. Přiměřeně zvládá stres
	Únava	Znalost toho, jak únava ovlivňuje lidskou výkonnost	1. Všímá si, kdy únava začíná ovlivňovat lidskou výkonnost 2. Přiměřeně zvládá projevy únavy
	Psychoaktivní látky a léky	Znalost toho, jak alkohol, léky a drogy ovlivňují lidskou výkonnost	1. Zdržuje se konzumace alkoholu před prací 2. Hlásí užívání léků 3. Zdržuje se užívání drog

AMC1 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení

ZAJIŠTĚNÍ TRVALÉ ZPŮSOBILOSTI (KOMPETENCE) UPLATŇOVÁNÍM OPAKOVACÍHO VÝCVIKU A OPAKOVANÉHO HODNOCENÍ

- (a) Opakovací výcvik (*recurrent training*), prováděný ne méně často než každých 36 měsíců, by měl vycházet z osnovy počátečního výcviku. Opakovací výcvik by měl být zakončen hodnocením, které potvrdí trvalou způsobilost jednotlivců. Pro určité typy činností GH by měl být opakovací výcvik prováděn v kratších intervalech. Opakovací výcvik pro pozemní odmrazování/protinámrazové ošetření letadel by měl být prováděn v souladu s normou SAE AS6286.
- (b) Organizace GH může rovněž uplatňovat, pokud je to vhodné pro velikost jejího provozu, opakované hodnocení a následné přeškolení (*retraining*) jako metodu udržování způsobilosti (kompetence) svého personálu a zajištění toho, že jejich znalosti a dovednosti zůstávají na požadované úrovni. Opakované hodnocení (*recurrent assessment*) je ekvivalentem přezkoušení odborné způsobilosti (*proficiency check*) v jiných leteckých předpisech.
- (1) Pokud se uplatňuje, mělo by opakované hodnocení kontrolovat KSA (znalosti, dovednosti, postoje) současně a mělo by být prováděno v pravidelných intervalech, které jsou relevantní pro provozní kontext, ale kratší než 36 měsíců od předchozího výcviku a hodnocení. Opakované hodnocení nemusí pokrývat všechny úkoly a odpovědnosti jednotlivce najednou; měly by však být hodnoceny v celém rozsahu během 36 měsíců od předchozího hodnocení.
 - (2) Opakované hodnocení by mělo být prováděno v provozním prostředí, během obvyklých činností, příslušně vyškoleným supervizorem, s použitím kontrolního seznamu (checklistu) založeného na každodenních úkolech jednotlivce. Minimální skóre pro složení opakovaného hodnocení a dosažení způsobilosti (kompetence) by mělo být 90 %.
 - (3) Organizace GH by měla vypracovat kontrolní seznamy, které budou hodnotitelé používat při provádění opakovaných hodnocení. Tyto kontrolní seznamy by měly být založeny na úkolech a povinnostech spojených s funkcí přidělenou hodnocenému jednotlivci a měly by rovněž obsahovat nebo mít připojený bodovací list (*score sheet*).
 - (4) Následné přeškolení po opakovaném hodnocení by se mělo zaměřit na oblasti, kde jednotlivec vykonával své úkoly pod stanovenou úrovní způsobilosti nebo kde byl jeho výkon nejistý či pod požadovaným standardem. Poskytnutí následného přeškolení, které pokrývá celou osnovu počátečního výcviku, by mělo zůstat na uvážení supervizora a jmenované osoby odpovědné za výcvik v organizaci GH.
- (c) Organizace GH může uplatnit kombinaci bodů (a) a (b), ve které se opakované hodnocení provádí v intervalech kratších než 36 měsíců a opakovací výcvik prováděný každých 36 měsíců je upraven co do délky a úrovně podrobnosti ve srovnání s osnovou počátečního výcviku.

GM1 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení**TYPY VÝCVIKU PRO TRVALOU ZPŮSOBILOST (ZACHOVÁNÍ KOMPETENCE)****(a) Opakovací výcvik**

- (1) Opakovací výcvik zahrnuje výcvik a hodnocení znalostí a dovedností, které jsou nezbytné k provádění úkolů GH podle požadovaného standardu.
- (2) Pokud organizace GH uplatňuje opakované hodnocení (nebo přezkoušení odborné způsobilosti (*proficiency check*)) k zajištění trvalé způsobilosti, je jednotlivce předem informován, že bude podroben opakovanému hodnocení. Výsledky opakovaného hodnocení mohou vést k přeškolení (*retraining*) v těch oblastech, kde jednotlivce vykonával své úkoly pod stanovenou úrovní způsobilosti, a ne nutně k plnému opakovacímu výcviku. Výsledky opakovaného hodnocení a následného přeškolení mohou sloužit jako doklad o opakovacím výcviku.

(b) Obnovovací (udržovací) výcvik (*refresher training*) řeší mezery zjištěné ve schopnosti jednotlivce vykonávat své úkoly podle stanovených standardů nebo poskytuje aktualizace týkající se nejnovějších změn v postupech, normách nebo předpisech. Zahrnuje výcvik a hodnocení znalostí a dovedností odpovídajících funkci jednotlivce. Provádí se následovně:

- (1) Po přerušení vykonávání úkolů v délce 3 až 12 po sobě jdoucích měsíců nebo při zjištění nižší úrovně výkonnosti při provádění přidělených úkolů jednotlivcem během opakovaného hodnocení. Po obnovovacím výcviku následuje hodnocení způsobilosti (kompetence).
- (2) Jednotlivec podstoupí aktualizací výcvik (*update training*), když jsou implementovány nové nebo změněné postupy nebo procesy či změny příslušných předpisů, které ještě nebyly zahrnuty do opakovacího výcviku. Účelem je zajistit trvalou způsobilost jednotlivce po změnách relevantních pro jeho úkoly.
 - (i) Aktualizační výcvik může být poskytnut bez ohledu na to, zda jednotlivce pracoval nepřetržitě ve své přidělené roli nebo byl po určitou dobu nepřítomen. Výcvik je vyvinut a dodán na základě analýzy dopadu změn a při dodržení procesu řízení změn.
 - (ii) Aktualizační výcvik může být dodáván v různých formátech, které zahrnují výuku v učebně, online výcvik, videa nebo formálně zdokumentované briefingy pro zaměstnance.
 - (iii) Příklady situací, ve kterých by měl být poskytnut aktualizací výcvik, jsou změny provozních postupů nebo zavedení nového typu letadla k odbavení, nových operačních systémů nebo nového GSE, nebo jejich kombinace.
- (3) Aktualizační výcvik a hodnocení na pracovišti (*on-the-job assessment*) se provádějí v následujících případech:
 - (i) když jednotlivce dříve dosáhl způsobilosti vykonávat určitou funkci, ale již nemůže požadovanou způsobilost (kompetenci) prokázat; nebo
 - (ii) když byl jednotlivce nepřítomen ve své provozní roli po dobu 3 až 12 po sobě jdoucích měsíců.

(c) Rekvalifikační výcvik se poskytuje po době nepřítomnosti v délce 12 až 24 po sobě jdoucích měsíců nebo když jednotlivce nevykonává své úkoly podle stanovených standardů bez ohledu na jakýkoli interval nepřítomnosti. Rekvalifikační výcvik nemusí být totožný s počátečním výcvikem; měly by být pokryty pouze mezery ve výkonu jednotlivce. Navíc by měl být zahrnut aktualizací výcvik. Rekvalifikační výcvik končí hodnocením způsobilosti, aby se zajistilo, že jednotlivce dosáhl stejné úrovně způsobilosti (kompetence), jaká je vyžadována po počátečním výcviku.

GM2 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení**OPAKOVANÉ HODNOCENÍ (RECURRENT ASSESSMENT)**

- (a) Program opakovaného hodnocení se používá ke splnění následujících cílů:
 - (1) identifikovat odpovědnosti hodnotitelů a metody, nástroje a postupy hodnocení;
 - (2) zahrnout postupy, které se mají uplatnit, pokud personál nevykonává své úkoly podle požadovaných standardů.
- (b) Opakované hodnocení se provádí během činností v reálném čase (výkon na pracovišti (*on-the-job performance*)) a je založeno na realistických úkolech specifických pro danou roli.
- (c) Hodnocení jednotlivci jsou předem informováni o datu hodnocení a očekávaných podmínkách hodnocení.
- (d) Hodnocení poskytuje anonymní a důvěrné výsledky a doporučení nápravných opatření.
- (e) Četnost opakovaného hodnocení je řízena bezpečnostními událostmi, hlášeními o nehodách/incidentech, chybami zaznamenanými nebo nahlášenými při provádění provozních postupů, změnami předpisů nebo příruček provozovatelů letadel a výsledky pravidelných, netrestajících hodnocení způsobilosti.
- (f) Opakované hodnocení a přeškolení jsou dokumentovány pro účely vedení záznamů a inspekce.

GM3 ORGH.TRG.100(d) Program odborné přípravy a hodnocení**ZPŮSOBY IMPLEMENTACE OPAKOVANÉHO HODNOCENÍ — KONTROLNÍ SEZNAMY PRO HODNOTITELE**

Kontrolní seznamy (checklisty) budou použity k hodnocení výkonu jednotlivců během každodenního provozu a budou tvořit doklad o dokončení opakovaných hodnocení / přezkoušení odborné způsobilosti.

Následuje příklad kontrolního seznamu, který může hodnotitel použít k provedení opakovaného hodnocení (přezkoušení odborné způsobilosti) jednotlivců pro obsluhu pásového nakladače (*conveyor belt loader*).

Kontrolní seznam provozního hodnocení – uživatelská příručka

- Po hodnocení označte každý úkol jako „vyhověl (*pass*)“, „zatím nevyhovující (*not yet compliant*)“ nebo „nekontrolováno (*not checked*)“.
- Pokud vyplňujete na papíře, zapište výsledek ručně.
- Poté ohodnoťte každou kapitolu kritérii z rozbalovací nabídky.
- Přidejte poznámky/komentáře do pole pod otázkou.
- Uplatňuje se filozofie „bezchybného učení (*error-free learning*)“. Pro složení hodnocení je povinný výsledek 100 % „vyhověl“ u všech kontrolovaných úkolů.
- Vyplňte „krátké shrnutí“ celkovým komentářem nebo zvláštním postřehem.
- Odpovědi naleznete na poslední stránce (stránkách) tohoto dokumentu.

Tímto potvrzuji, že toto hodnocení bylo provedeno v souladu se standardy organizace GH a výsledek byl sdělen zaměstnanci. V případě potřeby budou zahájeny další kroky.	Tímto potvrzuji, že jsem byl(a) hodnocen(a) v souladu se standardem. Byl(a) jsem seznámen(a) s výsledkem a přijímám výsledek tohoto hodnocení.
Datum:	Datum:
Podpis hodnotitele:	Podpis zaměstnance:

Kvalifikační checklist	Jméno zaměstnance:		Zkoušející (examinátor):	
	Osobní číslo:		Osobní číslo:	
Pracovní pozice:	Modul: CBL – pásové nakladače		Úkol: Bezpečná obsluha CBL	
Stanoviště:	Stručné shrnutí:		Číslo letu:	
Datum:			Typ letadla:	
Kroky	Výsledek	Detaily jednotlivých kroků		
Osobní ochranné prostředky (OOP)	Vyberte položku.	Ukázat	Vyberte položku.	Jsou všechny OOP v souladu s předpisy a/nebo jinými požadavky?
		Říci	Vyberte položku.	Uvedte 2–3 potenciální nebezpečí při obsluze CBL.
Úvod a vizuální kontrola před použitím	Vyberte položku.	Ukázat	Vyberte položku.	Je provedena vizuální kontrola před použitím?
		Říci	Vyberte položku.	Uvedte 2–3 položky, které je třeba zkontrolovat při vizuální kontrole před použitím.
			Vyberte položku.	Co dělat v případě zjištění jakékoli neshody.
Bezpečnost řidiče, obecné zásady řízení, použití navádějící osoby, důsledky nedostatečné kontroly CBL	Vyberte položku.	Ukázat	Vyberte položku.	Je pro polohování CBL použita navádějící osoba?
		Říci	Vyberte položku.	Co je bezpečnostní kruh? Jaká je vzdálenost? Za jakých okolností je povoleno přiblížit se blíže než 3 m?
Požadavky na zaklínování, boční bezpečnostní zábradlí na pásovém nakladači, přístup do/ven z nákladového prostoru, nakládka a vykládka letadla, opatrnost, obsluha pásového nakladače, zábradlí, bezpečný odchod z nákladového prostoru letadla, bezpečné odsunutí CBL od letadla, ponechání	Vyberte položku.	Ukázat	Vyberte položku.	Je provedeno zabrzdění kol?
			Vyberte položku.	Je CBL správně zaklínován?
			Vyberte položku.	Nakládka: je pás umístěn výše než nákladový prostor?
			Vyberte položku.	Jsou zábradlí zatažena před přiblížením k letadlu?
			Vyberte položku.	Žádná osoba nechodí po CBL během chodu zařízení nebo pásu.
			Vyberte položku.	Žádná osoba neskáče z CBL.

CBL a letadla bez dozoru, bezpečné parkování			Vyberte položku.	Vykládka: je pás umístěn níže než nákladový prostor?
			Vyberte položku.	Je polohování v souladu se zásadou „no-touch“?
			Vyberte položku.	Je CBL zaparkován v souladu s předpisy?
	Vyberte položku.	Říci	Vyberte položku.	Jaká je zásada „no-touch“?
			Vyberte položku.	Proč je nutné se vyhnout kontaktu s pohybujícím se pásem?
			Vyberte položku.	Jak velká má být mezera mezi CBL a nákladovým prostorem letadla?
			Vyberte položku.	Jaká opatření je nutné provést na letadle při jeho ponechání bez dozoru?
			Vyberte položku.	Jaká opatření je nutné provést na CBL při ponechání letadla bez dozoru?
	Povědomí o regionálních proudových letadlech, ochrana před nepříznivým počasím, APDS (35-41)	Vyberte položku.	Ukázat	Vyberte položku.
Vyberte položku.		Říci	Vyberte položku.	Co je APDS?

Poznámka: Ve sloupcích obsahujících „Vyberte položku“ obsahuje rozbalovací seznam následující hodnoty: „Vyhověl“, „Zatím nevyhovující“ a „Nekontrolováno“.

Konec

Odpovědi

Otázka / kontrola	Odpověď (odpovědi)
Jsou všechny osobní ochranné prostředky v souladu s interními postupy a/nebo jinými právními předpisy?	
Uveďte 2–3 potenciální nebezpečí při obsluze pásového nakladače (CBL).	Nízká teplota, pohybující se vozidla, sevření (skřípnutí) v nebezpečných místech, manipulace se zátěží (zvedání), pád z výšky
Je provedena vizuální kontrola před použitím?	
Uveďte 2–3 položky, které se kontrolují při vizuální kontrole před použitím.	Podle kontrolního seznamu
Co je nutné udělat v případě zjištění jakékoli neshody?	Zařízení nepoužívat, nahlásit neshodu, označit štítkem „MIMO PROVOZ“
Je pro polohování pásového nakladače (CBL) použita navádějící osoba?	
Co je bezpečnostní kruh? Jaká je vzdálenost? Za jakých okolností je povoleno přiblížit se blíže než 3 m?	Bezpečnostní zóna kolem letadla sloužící k prevenci nehod
Je provedeno zabrzdění kol?	
Je pásový nakladač (CBL) správně zaklínován?	
Nakládká: je pás umístěn výše než nákladový prostor letadla?	
Jsou zábradlí zatažena před přiblížením k letadlu?	
Žádná osoba se nepohybuje po pásovém nakladači (CBL) v době, kdy je zařízení nebo pás v chodu.	
Žádná osoba neskáče z pásového nakladače (CBL).	
Vykládká: je pás umístěn níže než nákladový prostor letadla?	
Je polohování v souladu se zásadou „no-touch“?	
Je pásový nakladač (CBL) zaparkován v souladu s interními postupy?	

Co je zásada „no-touch“?	Nikdy se nedotýkat letadla pozemním odbavovacím zařízením; zákaz kontaktu GSE s letadlem
Proč je nutné se vyhnout kontaktu s pohybujícím se pásem?	Bezpečnostní riziko pro ruku; možnost zachycení ruky
Jak velká má být mezera mezi pásovým nakladačem (CBL) a nákladovým prostorem letadla?	10 cm (nebo 3 palce)
Jaká opatření je nutné provést na letadle při jeho ponechání bez dozoru?	Dveře jsou uzavřeny
Jaká opatření je nutné provést na pásovém nakladači (CBL) při ponechání letadla bez dozoru?	Rameno pásového nakladače je zcela spuštěno a napájení je vypnuto
Jsou náklad a zavazadla zakryta v případě deště nebo jiných nepříznivých povětrnostních podmínek?	
Co je APDS?	System detekce blízkosti letadla (<i>Aircraft Proximity Detection System</i>) – výstražný systém, který pomáhá předcházet nehodám

Pozn.: CBL = pásový nakladač (*conveyor belt loader*); OOP (PPE) = osobní ochranné prostředky (*personal protective equipment*); APDS = systém detekce přiblížení k letadlu (*aircraft proximity detection system*).

AMC1 ORGH.TRG.100(i) Program odborné přípravy a hodnocení**VÝCVIK INSTRUKTORŮ A HODNOTITELŮ**

- (a) Organizace GH by měla zajistit, aby její výcvikový program obsahoval minimální kritéria pro způsobilost (kompetenci) a kvalifikaci instruktorů (*trainers*) a hodnotitelů (*assessors*).
- (b) Funkce instruktora a hodnotitele může vykonávat tatáž osoba, pokud je kvalifikována pro obojí. Nicméně hodnocení by mělo být prováděno, kdykoli je to možné, hodnotitelem, který nebyl výhradně zapojen do výcviku stejného předmětu a stejné cílové skupiny, nebo osobou odlišnou od instruktora.
- (c) Hodnotitel by měl být schopen poskytnout osobě ve výcviku zpětnou vazbu a zajistit bezchybné učení.
- (d) Osoby provádějící opakované hodnocení a instruktoři výcviku na pracovišti (*OJT trainers*) by měli rovněž obdržet odpovídající výcvik pro instruktory nebo hodnotitele v závislosti na funkci, která jim byla přidělena.

AMC2 ORGH.TRG.100(i) Program odborné přípravy a hodnocení**INSTRUKTOŘI – KVALIFIKACE A ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)**

- (a) Jednotlivec by měl splňovat následující kritéria, aby byl kvalifikován jako instruktor GH:
 - (1) být kvalifikován a mít alespoň 12 měsíců nedávné provozní zkušenosti (praxi) v oblasti GH, ve které bude poskytovat výcvik (odbornou přípravu);
 - (2) mít odpovídající instruktorské dovednosti nebo být kvalifikován jako instruktor v souladu s osvědčenými postupy v odvětví, nebo v případě neexistence takové kvalifikace absolvovat kurz pro instruktory (*train-the-trainer*);
 - (3) mít dobré pracovní výsledky (*performance record*) jako instruktor nebo jako odborník na danou problematiku (*subject matter expert*), nebo obojí, a dobré interpersonální a komunikační dovednosti;
 - (4) prokázat obeznámenost s provozními postupy uplatňovanými organizací GH;
 - (5) kdykoli je to možné s ohledem na velikost organizace, vést výcvikový kurz pod dohledem kvalifikovaného instruktora nebo hodnotitele před získáním své kvalifikace.
- (b) Jakmile je instruktor kvalifikován, měl by si udržovat svou kvalifikaci a způsobilost jako instruktor v souladu s bodem ORGH.TRG.100(i). Instruktor by měl:
 - (1) vést alespoň jeden výcvikový kurz každých 24 měsíců v oblasti GH, ve které byl kvalifikován jako instruktor;
 - (2) pokud od vedení posledního výcviku uplynulo více než 24 měsíců, absolvovat obnovovací (udržovací) a aktualizací výcvik před vedením dalšího kurzu;
 - (3) absolvovat opakované hodnocení nebo obnovovací (udržovací) výcvik nejpozději každých 36 měsíců v oblasti GH, ve které vede výcvik.

INSTRUKTOŘI VÝCVIKU NA PRACOVÍŠTI (OJT) – KVALIFIKACE A ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)

- (c) Jednotlivec by měl splňovat následující kritéria, aby byl kvalifikován jako OJT instruktor:
 - (1) být kvalifikován a mít alespoň 12 měsíců nedávné provozní zkušenosti (praxe) v oblasti GH, ve které bude provádět OJT;
 - (2) mít dobré interpersonální a komunikační dovednosti;
 - (3) absolvovat výcvik pro OJT instruktory, aby bylo zajištěno, že OJT upevní praktické dovednosti a postoje školené osoby prostřednictvím bezchybného učení.

- (d) Jakmile je OJT instruktor kvalifikován, měl by si udržovat svou kvalifikaci a způsobilost (kompetenci) v oblasti GH svého výcviku a jako OJT instruktor. OJT instruktor by měl:
- (1) vést alespoň jeden výcvikový kurz (OJT) každých 24 měsíců v oblasti GH, ve které byl kvalifikován jako OJT instruktor;
 - (2) pokud od posledního OJT uplynulo více než 24 měsíců, absolvovat obnovovací (udržovací) a aktualizací výcvik před vedením dalšího OJT;
 - (3) absolvovat opakované hodnocení nebo opakovací výcvik nejpozději každých 36 měsíců v oblasti GH, ve které provádí OJT.

HODNOTITELÉ – KVALIFIKACE A ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)

- (e) Jednotlivec by měl splňovat následující kritéria, aby byl kvalifikován jako hodnotitel:
- (1) mít alespoň 12 měsíců nedávné provozní zkušenosti (praxe) v oblasti, ve které bude provádět hodnocení;
 - (2) mít dobré pracovní výsledky jako hodnotitel a dobré interpersonální dovednosti;
 - (3) absolvovat odpovídající výcvik zaměřený na hodnotící fázi výcvikového procesu;
 - (4) kdykoli je to možné s ohledem na velikost organizace, provést hodnocení pod dohledem kvalifikovaného hodnotitele před získáním své kvalifikace.
- (f) Jakmile je hodnotitel kvalifikován, měl by si udržovat svou kvalifikaci a způsobilost (kompetenci) jako hodnotitel v oblasti GH, ve které provádí hodnocení. Hodnotitel by měl:
- (1) provést alespoň jedno hodnocení každých 24 měsíců v oblasti GH, ve které byl kvalifikován jako hodnotitel;
 - (2) pokud od posledního hodnocení uplynulo více než 24 měsíců, absolvovat obnovovací (udržovací) a aktualizací výcvik před provedením dalšího hodnocení;
 - (3) absolvovat opakované hodnocení nebo opakovací výcvik nejpozději každých 36 měsíců v oblasti GH, ve které provádí hodnocení.
- (g) Organizace GH by měla mít postupy pro rekvalifikaci instruktora, OJT instruktora nebo hodnotitele, pokud nesplňují kritéria pro svou počáteční kvalifikaci nebo pro udržení své způsobilosti.

GM1 ORGH.TRG.100(i) Program odborné přípravy a hodnocení

MENTOŘI

Instruktor je způsobilá osoba, která oficiálně poskytuje výcvik zaměstnancům. OJT instruktor je způsobilá (kompetentní) osoba, která umožňuje poskytování a napomáhá rozvoji teoretických znalostí a praktické způsobilosti v provozním prostředí.

Nově vyškolená osoba může potřebovat podporu k vybudování svých zkušeností v živém provozu. Tato podpora může mít mnoho forem, například od instruktora, OJT instruktora nebo kouče či mentora. Ve všech případech by osoba pomáhající rozvíjet zkušenosti nově kvalifikované osoby měla být vyškolená, kvalifikována a udržovat si aktuální (*current*) praxi v úkolu, který podporuje.

Mentori mohou asistovat a vést nově kvalifikované osoby v technických záležitostech a na sociální (integrační) úrovni. Mentor by mohl také přispět k rozvoji požadovaného postoje nového zaměstnance.

Níže je uveden seznam situací, ve kterých by mentor mohl poskytnout podporu, jakož i kompetence, které je u něj žádoucí mít. Seznam slouží pro orientační účely, protože se neočekává, že jedna osoba splní všechna tato kritéria:

- (a) hlavní úkoly:
- (1) poskytovat technickou odbornost:
 - (i) pomáhat s rozvojem a udržováním kompetencí;
 - (ii) podporovat proces učení;

- (iii) propagovat bezpečnostní kulturu;
 - (iv) poskytovat zpětnou vazbu;
 - (v) působit jako kontaktní osoba;
 - (2) podporovat sociální integraci:
 - (i) sdílet informace o účelu organizace;
 - (ii) komunikovat stávající dohody a poukazovat na jejich důležitost (bezpečnostní předpisy, přestávky atd.);
 - (iii) podporovat rovnost budováním bezpečného a čestného vztahu s osobou ve výcviku;
 - (iv) vést osobu ve výcviku v síti organizace;
 - (3) vést a motivovat (nové) zaměstnance optimálně, v souladu s dohodnutými závazky;
 - (4) udržovat své vlastní dovednosti a odbornost, jakož i kvalifikace k provádění provozních dovedností, ve kterých mentorují;
 - (5) uplatňovat prostředky vyvinuté organizací GH pro výkon funkce mentorování (vypracováním nebo použitím kontrolního seznamu, informační složky atd.) v koordinaci s manažerem bezpečnosti a supervizorem.
- (b) kompetence:
- (1) znalosti:
 - (i) znalosti a odbornost ve vlastní roli;
 - (ii) znalosti o struktuře organizace;
 - (2) dovednosti:
 - (i) být schopen jít příkladem;
 - (ii) být schopen aktivně naslouchat;
 - (iii) být schopen motivovat;
 - (iv) být k dispozici;
 - (v) být schopen efektivně komunikovat;
 - (vi) být schopen rozpoznat neverbální signály;
 - (vii) být schopen poskytovat zpětnou vazbu;
 - (viii) projevovat respekt;
 - (ix) stimulovat samostatnost;
 - (3) postoje:
 - (i) ochota investovat čas;
 - (ii) zralost a zkušenost;
 - (iii) trpělivost;
 - (iv) připravenost projevit důvěru;
 - (v) připravenost být spoluodpovědný za rozvoj někoho jiného;
 - (vi) sebevědomí;
 - (vii) důvěryhodnost;
 - (viii) nestrannost;
 - (ix) tolerance;
 - (x) motivovanost.

AMC1 ORGH.TRG.100(j) Program odborné přípravy a hodnocení**VYHODNOCOVÁNÍ VÝCVIKOVÉHO PROGRAMU**

Organizace GH by měla vyvinout proces pro průběžné vyhodnocování programu výcviku (odborné přípravy) a hodnocení svého personálu GH. Proces vyhodnocování by měl zajistit, že:

- (a) plány výcviku a hodnocení jsou relevantní pro práci ve specifickém kontextu a prostředí, do kterého mohou být zaměstnanci po výcviku přiděleni;
- (b) program umožňuje osobám ve výcviku dosáhnout průběžných a konečných standardů způsobilosti;
- (c) jsou přijata nápravná opatření, pokud hodnocení během výcviku a po výcviku indikují zřejmá kritéria pro jejich provedení; a
- (d) vyhodnocování programu probíhá pravidelně, s četností, která je pro organizaci relevantní.

AMC1 ORGH.TRG.110(a) Odborná příprava v oblasti nebezpečného zboží**VÝCVIK V OBLASTI NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ PRO PERSONÁL ODPOVĚDNÝ ZA PŘÍPRAVU PROSTŘEDKŮ PRO MOBILITU CESTUJÍCÍCH S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE K LETECKÉ PŘEPRAVĚ**

Organizace GH by měla zajistit, aby personál zapojený do poskytování služeb PRM (osobám s omezenou schopností pohybu a orientace) obdržel výcvik týkající se nebezpečného zboží úměrný jeho úkolům, aby se zmírnila bezpečnostní rizika přepravy prostředků pro mobilitu obsahujících baterie jakéhokoli typu. To zahrnuje úkoly související s balením prostředků pro mobilitu a jejich baterií a jejich nakládáním do letadla.

HLAVA GSE – POZEMNÍ OBSLUŽNÉ ZAŘÍZENÍ

GM1 ORGH.GSE.100(c) Pozemní obslužné zařízení – Obecné požadavky

POSKYTOVÁNÍ VYBAVENÍ, ZAŘÍZENÍ NEBO INSTALACÍ A PROVOZ GSE

- (a) Pokud provozovatel letiště **poskytuje** vybavení, zařízení nebo instalace, které mají být použity pro poskytování služeb GH, nestává se tím automaticky organizací GH ve smyslu nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.
- (b) Pokud provozovatel letiště takové vybavení, zařízení nebo instalace také **provozuje** (obsluhuje) pomocí vlastního personálu, považuje se za organizaci GH a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 se na něj vztahuje, pokud není provozovatel letiště způsobilý pro výjimku v souladu s čl. 2 odst. 3 uvedeného nařízení.
- (c) Provoz (obsluha) vybavení, zařízení nebo instalací obvykle zůstává odpovědností organizace GH, která je používá k poskytování služeb GH, ledaže by je provozoval (obsluhoval) provozovatel letiště svým vlastním personálem.
- (d) Výcvik v bezpečném provozu vybavení, zařízení nebo instalací může poskytovat buď provozovatel letiště poskytující vybavení, zařízení nebo instalace, nebo organizace GH, na základě pokynů provozovatele letiště.

AMC1 ORGH.GSE.105 Program údržby pozemního obslužného zařízení

PROGRAM ÚDRŽBY

- (a) Program údržby GSE by se měl odrážet v procesu posouzení bezpečnostních rizik organizace GH. Měl by zahrnovat, je-li to relevantní, jakoukoli příslušnou technickou dokumentaci vypracovanou pro konkrétní kus vybavení, která je k dispozici od výrobce vybavení, provozovatele letiště nebo provozovatele letadla.
- (b) Program údržby by měl zahrnovat pravidelné a ad hoc (mimořádné) inspekce provozuschopnosti GSE a měl by zahrnovat jak motorizované, tak nemotorizované GSE.
- (c) Organizace GH může vyvinout a používat kontrolní seznamy (checklisty) na podporu programu údržby a inspekcí provozuschopnosti.

GM1 ORGH.GSE.105 Program údržby pozemního obslužného zařízení

DALŠÍ POKYNY

- (a) Očekává se, že GSE bude splňovat stávající mezinárodní výrobní normy platné pro GSE a vozidla používaná pro odbavení letadel a cestujících.
- (b) Dokument ICAO Doc 10121, *Manual on Ground Handling*, obsahuje další pokyny v oddíle 4.5 týkající se lidských činitelů.
- (c) Lze použít normy EN 12312 pro GSE.

GM2 ORGH.GSE.105 Program údržby pozemního obslužného zařízení

DALŠÍ POKYNY K LIDSKÝM ČINITELŮM V ÚDRŽBĚ GSE

- (a) Lidské stavy, které mohou mít negativní dopad na údržbu GSE, zahrnují únavu, nedodržování provozních postupů, nevšímavost/lhostejnost (*complacency*) a stres.
- (b) Údržbu GSE obvykle provádí subjekt odlišný od organizace GH. Další pokyny lze nalézt na následujících odkazech:

- <https://humanfactors101.com/topics/maintenance-error/>;
- https://www.faa.gov/files/gslac/courses/content/258/1097/AMT_Handbook_Addendum_Human_Factors.pdf.

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k příloze II (Část GH.OPS) k nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20

1. vydání
7. července 2025¹

¹ Datum vstupu tohoto vydání v platnost viz rozhodnutí výkonného ředitele 2025/007/R v Úřední publikaci agentury EASA.

OBSAH

AMC A GM K PŘÍLOZE II (ČÁST GH.OPS) K NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2025/20	5
AMC1 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi.....	5
POSTUPY	5
GM1 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi.....	5
KOMUNIKACE, SPOLUPRÁCE A KOORDINACE MEZI PROVOZOVATELI LETADEL, PROVOZOVATELI LETIŠŤ A ORGANIZACEMI POZEMNÍHO ODBAVENÍ.....	5
GM2 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi.....	6
BEZPEČNOSTNĚ KRITICKÉ FUNKCE POZEMNÍHO ODBAVENÍ.....	6
GM3 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi.....	6
ODPOVĚDNOSTI JEDNOTLIVÝCH ZÚČASTNĚNÝCH STRAN ZAPOJENÝCH DO STEJNÝCH ČINNOSTÍ POZEMNÍHO ODBAVENÍ.....	6
GM4 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi.....	7
ROZHRAŇÍ MEZI ORGANIZACEMI POZEMNÍHO ODBAVENÍ, PROVOZOVATELI LETADEL A PROVOZOVATELI LETIŠŤ.....	7
AMC1 GH.OPS.030 Společný jazyk.....	14
JAZYK PRO KOMUNIKACI V KAŽDODENNÍM PROVOZU	14
GM1 GH.OPS.030 Společný jazyk	14
PROVOZNÍ POUŽÍVÁNÍ SPOLEČNÉHO JAZYKA.....	14
Hlava 1 – ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH.....	15
AMC1 GH.OPS.100 Odbavení cestujících – obecné požadavky.....	15
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO ZMĚNY TĚŽIŠTĚ LETADLA BĚHEM NASTUPOVÁNÍ NEBO VYSTUPOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH	15
AMC2 GH.OPS.100 Odbavení cestujících – obecné požadavky.....	15
ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH – OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORINTACE (PRM).	15
GM1 GH.OPS.100 Odbavení cestujících – obecné požadavky	16
OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE (PRM)	16
GM1 GH.OPS.100(a) Odbavení cestujících – obecné požadavky.....	16
POZEMNÍ PŘEPRAVA CESTUJÍCÍCH.....	16
AMC1 GH.OPS.100(b) Odbavení cestujících – obecné požadavky	17
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO CESTUJÍCÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE BĚHEM NASTUPOVÁNÍ A VYSTUPOVÁNÍ	17
GM1 GH.OPS.100(b) Odbavení cestujících — obecné požadavky	17
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ RIZIK PRO ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI CESTUJÍCÍCH NA ODBAVOVACÍ PLOŠE BĚHEM NASTUPOVÁNÍ A VYSTUPOVÁNÍ	17
Hlava 2 – ODBAVENÍ ZAVAZADEL.....	18
Hlava 3 – zajištění servisních služeb pro letadlo (OBSLUHA LETADLA).....	19
AMC1 GH.OPS.300(b)(3) Bezpečnost na odbavovací ploše	19
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PERSONÁL POHYBUJÍCÍ SE KOLEM LETADLA BĚHEM OBRATU.....	19
AMC1 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení.....	19
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PROVOZ NÁSTUPNÍCH MOSTŮ PRO CESTUJÍCÍ.....	19
AMC2 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení.....	20
POUŽITÍ NÁVODČÍHO	20
AMC3 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení.....	20
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PROVOZ GSE	20
GM1 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení.....	21
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PROVOZ GSE ZA NEPŘÍZNIVÝCH POVĚTRNOSTNÍCH PODMÍNEK.....	21

AMC1 GH.OPS.305(b) Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení	21
MAPA POHYBOVÉ PLOCHY LETIŠTĚ	21
GM1 GH.OPS.305(d) Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení	21
ZÁSADA NEDOTÝKAT SE (ZÁKAZU DOTYKU) (NO-TOUCH POLICY)	21
AMC1 GH.OPS.310 Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel	21
ROZHRANÍ S PROVOZOVATELEM LETADLA A PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ	21
AMC2 GH.OPS.310 Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel	22
ROZHRANÍ S PROVOZOVATELEM LETADLA A PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ	22
GM1 GH.OPS.310 Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel	22
DOPORUČENÉ POKYNY PRO PLNĚNÍ A ODČERPÁVÁNÍ PALIVA	22
AMC1 GH.OPS.310(b) Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel	23
ODPOVĚDNOSTI PERSONÁLU	23
DOHLED NAD ČINNOSTMI PLNĚNÍ PALIVA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ, PŘI NASTUPOVÁNÍ NEBO VYSTUPOVÁNÍ	23
AMC1 GH.OPS.320 Doplnění pitné vody	23
TESTOVÁNÍ PITNÉ VODY, CHEMICKÉ LÁTKY A GSE	23
AMC1 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze	24
PŘÍSLUŠNÉ PRŮMYSLUVÉ NORMY	24
AMC2 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze	24
ODPOVĚDNOSTI ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ POSKYTUJÍCÍ SLUŽBY ODMRAZOVÁNÍ/PROTINÁMRAZOVÉHO OŠETŘENÍ	24
AMC3 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze	25
POSTUPY A POKYNY PRO ODMRAZOVÁNÍ A PROTINÁMRAZOVÉ OŠETŘENÍ	25
GM1 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze	26
DALŠÍ DOKUMENTACE	26
AMC1 GH.OPS.335(a) Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze	26
PŘÍPRAVA NA ZIMNÍ SEZÓNU	26
GM1 GH.OPS.335(a) Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze	26
PŘÍPRAVA ČINNOSTÍ ODMRAZOVÁNÍ/PROTINÁMRAZOVÉHO OŠETŘENÍ V KOORDINACI S DOTČENÝMI ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI	26
Hlava 4 – průletové odbavení (OBRAT) LETADLA	28
AMC1 GH.OPS.400 Koordinace činností při průletovém odbavení letadel	28
OBECNÉ	28
AMC2 GH.OPS.400 Koordinace činností při průletovém odbavení letadel	28
FUNKCE A ČINNOSTI KOORDINACE OBRATU	28
AMC1 GH.OPS.405 Přílet letadla	29
KONTROLA PARKOVACÍHO STÁNÍ	29
AMC1 GH.OPS.415 Nakládka a vykládka letadla	29
NAKLÁDÁNÍ A VYKLÁDÁNÍ LETADEL	29
AMC2 GH.OPS.415 Nakládka a vykládka letadla	30
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO NAKLÁDÁNÍ A VYKLÁDÁNÍ NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ	30
GM1 GH.OPS.415(d) Nakládka a vykládka letadla	30
NÁKLADOVÉ PROSTORY LETADLA	30
GM1 GH.OPS.415(h) Nakládka a vykládka letadla	31
POKYNY PRO NAKLÁDÁNÍ / ZPRÁVA O NALOŽENÍ (LIR)	31
AMC1 GH.OPS.420 Dohled nad nakládkou	31
DOHLED NAD NAKLÁDÁNÍM	31
GM1 GH.OPS.420 Dohled nad nakládkou	31
BRÍFINK TÝMŮ PROVÁDĚJÍCH NAKLÁDKU/VYKLÁDKU	31
AMC1 GH.OPS.430 Činnosti při odletu letadla	31

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PŘEDODLETOVÉ A ODLETOVÉ ČINNOSTI	31
AMC1 GH.OPS.435 Přetah a vytlačování letadla	32
OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK.....	32
GM1 GH.OPS.440 Komunikace a frazeologie	32
ODCHYLKY OD STANDARDNÍ FRAZEOLOGIE BĚHEM ČINNOSTÍ VYTLAČOVÁNÍ A VLEČENÍ	32
Hlava 5 – MANIPULACE S NÁKLADEM A POŠTOU (ODBAVENÍ NÁKLADU A POŠTY)	33
GM1 GH.OPS.500 Manipulace s nákladem a poštou – Obecné požadavky	33
ČINNOSTI ODBAVENÍ NÁKLADU V NÁKLADNÍM SKLADU	33
GM1 GH.OPS.500(d) Manipulace s nákladem a poštou – Obecné požadavky.....	33
ČINNOSTI ODBAVENÍ NÁKLADU ZAHRNÚJÍCÍ KVALIFIKOVANÝ PERSONÁL PROVOZOVATELE LETADLA	33
GM1 GH.OPS.505 Manipulace se zvláštním nákladem, který není nebezpečným zbožím.....	33
ZVLÁŠTNÍ (SPECIÁLNÍ) NÁKLAD.....	33

AMC A GM K PŘÍLOZE II (ČÁST GH.OPS) K NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2025/20

AMC1 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi

POSTUPY

- (a) Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby její provozní postupy identifikovaly a řešily její rozhraní s ostatními organizacemi.
- (b) Organizace pozemního odbavení by měla přispívat svým vlastním SMS a bezpečnostními údaji k činnostem iniciovaným provozovatelem letiště za účelem vytvoření plánu zmírňování pro integrovaná rizika pocházející od všech uživatelů tohoto letiště.
- (c) Organizace pozemního odbavení by měla uplatňovat následující kroky při identifikaci rozhraní a pro vypracování nezbytných opatření:
 - (1) identifikovat, ve kterých procesech a postupech existují rozhraní;
 - (2) určit, zda se jedná o interní nebo externí rozhraní;
 - (3) zvážit kritickou povahu každého rozhraní a to, zda s rozhraními souvisejí nějaká nebezpečí;
 - (4) určit, zda je vyžadováno sdílení údajů;
 - (5) provést společnou analýzu nebezpečí a posouzení bezpečnostních rizik s provozovatelem letiště nebo provozovatelem letadla, nebo s oběma, jak je požadováno.

GM1 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi

KOMUNIKACE, SPOLUPRÁCE A KOORDINACE MEZI PROVOZOVATELI LETADEL, PROVOZOVATELI LETIŠŤ A ORGANIZACEMI POZEMNÍHO ODBAVENÍ

Relevantní obsah dokumentu ICAO Doc 10121, *Manual on Ground Handling*, a další osvědčené postupy v průmyslu lze využít k identifikaci a řešení provozních rozhraní pomocí odpovídajících opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik.

- (a) Komunikace, spolupráce a koordinace mezi organizacemi pozemního odbavení, provozovateli letadel a provozovateli letišť jsou klíčovými prvky pro zajištění pravidelnosti, efektivity a bezpečnosti provozu. Organizace pozemního odbavení by měla sdílet zkušenosti a účastnit se:
 - (1) skupin pro pozemní provoz;
 - (2) letištních bezpečnostních výborů (*safety committees*);
 - (3) národních bezpečnostních fór; a
 - (4) sítí organizací pozemního odbavení.
- (b) Pro zajištění bezpečného a efektivního provozu letadel je nezbytné, aby se organizace pozemního odbavení aktivně účastnila procesu společného rozhodování na letišti (*A-CDM*) (*airport collaborative decision-making*), celkového řízení letiště (*total airport management*) a jakéhokoli jiného projektu, kde je poskytnuta příležitost k výměně relevantních bezpečnostních informací, v závislosti na místních požadavcích a požadavcích provozovatelů letišť.
- (c) Řízení bezpečnostních rizik. Identifikace nebezpečí a posouzení rizik začínají identifikací všech zúčastněných stran zapojených do činností pozemního odbavení, včetně nezávislých odborníků a neschválených organizací. Vztahují se na celkovou strukturu řízení a posuzují zejména následující prvky napříč všemi úrovněmi subdodávek a všemi stranami v rámci takových uspořádání:

- (1) jasné přidělení celkové odpovědnosti (*accountability*) a rozdělení dílčích odpovědností (*responsibilities*);
 - (2) pouze jedna strana odpovídá za konkrétní aspekt uspořádání, což zajišťuje, že nedochází k překrývání nebo konfliktu odpovědností;
 - (3) příslušné postupy;
 - (4) komunikace mezi všemi zúčastněnými stranami, včetně kanálů pro podávání hlášení a zpětnou vazbu;
 - (5) existence jasných linií podávání zpráv, jak pro hlášení událostí, tak pro zprávy o průběhu činností;
 - (6) kvalifikace a kompetence klíčového personálu;
 - (7) možnost pro personál pozemního odbavení přímo vyrozumět provozovatele letadla nebo provozovatele letiště o jakémkoli nebezpečí, jehož následky by vedly ke zjevně nepřijatelnému bezpečnostnímu riziku.
- (d) Návod ke stanovení provozních rozhraní lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 10121, *Manual on Ground Handling*.

GM2 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi

BEZPEČNOSTNĚ KRITICKÉ FUNKCE POZEMNÍHO ODBAVENÍ

Následující funkce pozemního odbavení jsou považovány za bezpečnostně kritické; tento seznam není vyčerpávající, jelikož organizace pozemního odbavení může zahrnout i jiné funkce, než jsou uvedeny níže:

- (a) dohled nad nakládáním (*loading supervision*);
- (b) nakládání/vykládání letadla;
- (c) obsluha pozemního obslužného zařízení (GSE), včetně schodů pro cestující, nástupních mostů pro cestující (PBB/airbridges) a nakladačů nákladu;
- (d) vlečení a vytlačování (*pushback*) letadla;
- (e) činnosti při příletu a odletu letadla;
- (f) koordinace obrátky (*turnaround coordination*);
- (g) plnění paliva;
- (h) odmrazování/protinámrazové ošetření;
- (i) funkce vyžadující manipulaci s nebezpečným zbožím na odbavovací ploše, v nákladním skladu, během nakládání letadla nebo při plánování naložení.

GM3 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi

ODPOVĚDNOSTI JEDNOTLIVÝCH ZÚČASTNĚNÝCH STRAN ZAPOJENÝCH DO STEJNÝCH ČINNOSTÍ POZEMNÍHO ODBAVENÍ

- (a) Doporučuje se, aby v případě, že provozní postupy vypracované a zavedené organizací pozemního odbavení pro konkrétní službu pozemního odbavení jsou v rozporu s postupy vypracovanými provozovatelem letiště nebo provozovatelem letadla, organizace pozemního odbavení projednala tyto postupy s druhou organizací a, je-li to nutné, provedla posouzení bezpečnostních rizik, což by mělo nakonec vést ke společně dohodnuté verzi postupů, které se mají uplatňovat na tuto konkrétní službu pozemního odbavení.
- (b) Účelem toho, aby dotčené organizace společně řešily jakékoli protichůdné postupy, je zajistit nejbezpečnější a nejefektivnější způsob uplatňování těchto postupů jejich co největší

harmonizací pro každý typ/rodinu letadel a minimalizací počtu odchylek od příslušných norem a osvědčených postupů.

- (c) Příklady postupů, na které se toto může vztahovat, jsou postupy pro odbavení letadel za nepříznivých povětrnostních podmínek, nastupování nebo vystupování cestujících s využitím pěších koridorů nebo činnosti plnění paliva do letadla, které zahrnují provozovatele letiště, provozovatele letadla a organizaci pozemního odbavení poskytující služby plnění paliva.

GM4 GH.OPS.010 Rozhraní s jinými organizacemi

ROZHRANÍ MEZI ORGANIZACEMI POZEMNÍHO ODBAVENÍ, PROVOZOVATELI LETADEL A PROVOZOVATELI LETIŠŤ

Následující činnosti pozemního odbavení byly identifikovány jako činnosti vyžadující provozní rozhraní mezi organizací pozemního odbavení (GH), provozovatelem letadla a provozovatelem letiště.

Činnost	Organizace GH	Provozovatel letiště	Provozovatel letadla
Pohyb a práce v neveřejné části letiště (<i>airside</i>)	<ol style="list-style-type: none"> Zajistit, aby byl zaveden výcvik a aby personál dodržoval obecné bezpečnostní zásady a postupy letiště a provozovatelů letadel. Vyhodnotit místní rizika a pracovní úkoly pro určení dalších potřebných osobních ochranných prostředků (OOP), jako jsou oděvy s vysokou viditelností, bezpečnostní obuv nebo vysoké boty, oblečení vhodné do daného počasí, rukavice, ochrana obličeje nebo ochranné brýle. Dodržovat národní předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví. 	<ol style="list-style-type: none"> Stanovit celkové uspořádání a provoz v prostorách neveřejné části letiště (<i>airside</i>). Stanovit a zajistit uplatňování obecných bezpečnostních zásad a postupů, jako je přístup na <i>airside</i>, disciplína na odbavovací ploše a používání OOP. 	<ol style="list-style-type: none"> Stanovit a zajistit uplatňování obecných bezpečnostních pravidel pro obrátku letadla, jako je jízda v blízkosti letadla, chůze kolem něj a přibližování se k němu. Mít postup pro zajištění bezpečnosti během obrátky letadla.
Provoz vozidel a zařízení	<ol style="list-style-type: none"> Zajistit, aby byl personál vyškolen a způsobilý k obsluze vozidel a zařízení v souladu s požadavky výrobců, provozovatelů letadel a provozovatelů letišť. Zajistit, aby vozidla a personál organizace dodržovali pravidla jízdy na letišti. Pokud to vyžadují provozní postupy, používat při umístění zařízení návodčího. Zajistit, aby byla vozidla provozována a udržována v souladu se specifikacemi výrobců letadel, jsou-li k dispozici. Zajistit dodržování plánů údržby vozidel/zařízení a provádění kontrol provozuschopnosti. 	<ol style="list-style-type: none"> Vypracovat pravidla pro provoz vozidel na odbavovací ploše, včetně formálního školení řidičů, hodnocení a systému vydávání oprávnění pro všechny řidiče pohybující se na pohybové ploše. Vypracovat dohodnutý soubor minimálních standardů pro stav a údržbu vozidel na <i>airside</i> v souladu s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Může provádět pravidelné kontroly vozidel. Vydávat povolení pro vjezd vozidel na <i>airside</i> pro jakékoli vozidlo operující na <i>airside</i>. 	—

<p>FOD (cizí předměty)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Účastnit se programů řízení FOD provozovatele letiště a provozovatelů letadel a povzbuzovat veškerý personál k jejich dodržování. 2. Supervizoři by si měli být neustále vědomi potenciálu pro vznik FOD, měli by znát svou oblast odpovědnosti a zajistit, aby si personál byl vědom úsilí v programu prevence FOD a účastnil se jej. 3. Personál by měl být upozorněn na nebezpečí FOD pro letadla a jednotlivce. Pro měření účinnosti programu by měly být hlášeny incidenty způsobené FOD. 	<p>Vypracovat komplexní program řízení FOD, včetně detekce, prevence a vyhodnocování FOD na letišti.</p>	<p>Poskytnout personálu školení k získání povědomí o nebezpečí FOD pro letadla a jednotlivce.</p>
<p>Zařízení přibližující se k letadlu</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zajistit, aby byl personál vyškolen podle provozních postupů a pokynů poskytnutých provozovateli letadel. 2. Zajistit, aby GSE obsluhující letadlo bylo provozuschopné. 3. Zajistit, aby GSE nepřišlo do kontaktu s trupem letadla. 4. Zajistit, aby při umísťování GSE byl udržován dostatečný odstup mezi veškerým GSE a letadlem, aby byl umožněn vertikální pohyb trupu během celého procesu GH. 5. Zajistit, aby každé GSE bylo umístěno/zaparkováno tak, aby nebránilo jiné činnosti GH, zejména únikovým cestám palivových cisteren. 6. GSE, které se připojuje ke dveřím pro cestující, by mělo mít plošiny dostatečné šířky, aby umožňovaly otevření/zavření dveří letadla s přistaveným zařízením a vysunutým zábradlím. 7. Při umísťování zařízení (GSE) používat návodčího podle provozních postupů v příručce GH. Zajistit, aby byl návodčí (pokud je použit) v pozici, kde může přesně posoudit vzdálenosti a komunikovat signály řidiči/operátorovi. Okamžitě zastavit, pokud je ztracen vizuální kontakt s návodčím. 8. Návodčí není vyžadován, pokud je zařízení vybaveno systémy (např. senzory), které umožňují operátorovi přesně posoudit vzdálenosti a správně pohybovat zařízením k letadlu a od něj. 		<p>Definovat pravidla, která se mají dodržovat pro všechna zařízení přibližující se k letadlu, včetně pravidel týkajících se rychlosti, kontrol brzd, situací, kdy je potřeba návodčí, odstupů od trupu a zajištění zařízení základními klíny.</p>

<p>Obecná bezpečnost během plnění paliva</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zajistit, aby si personál byl vědom a činil preventivní opatření během plnění paliva, pokud jde o používání přenosných elektronických zařízení a zdrojů vznícení a připojení elektrického zařízení k letadlu (např. dodržováním bezpečnostních zón a omezení parkování a dodržováním nouzových postupů v reakci na únik paliva). 2. Poskytnout personálu specifický výcvik o bezpečnostních opatřeních platných během plnění paliva s cestujícími na palubě. 3. Ověřit uplatňování bezpečnostních opatření, zejména zajištění volných prostor pro rozvinutí evakuačních skluzů. 4. Aplikovat postup letiště pro bezpečnost na odbavovací ploše během plnění paliva podle nařízení (EU) č. 139/2014. 	<p>Zajistit, aby veškerý personál pracující na odbavovací ploše znal bezpečnostní požadavky nařízení (EU) č. 139/2014 o bezpečnosti na odbavovací ploše během plnění a vypouštění paliva.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vypracovat zásady a postupy pro základní bezpečnost během plnění, včetně preventivních opatření pro plnění s cestujícími na palubě. 2. Určit nouzové východy letadla. 3. Objasnit povolení k nástupu nebo výstupu cestujících, včetně PRM, během plnění. 4. Zajistit, aby postupy operátora neodporovaly postupům letiště pro bezpečnost provozu na odbavovací ploše během plnění.
<p>Nepříznivé povětrnostní podmínky</p>	<p>Zajistit, aby si personál byl vědom nebezpečí a preventivních opatření, která je třeba přijmout během nepříznivých povětrnostních podmínek, a aby upozornění na tyto podmínky bylo efektivním a včasným způsobem sděleno personálu v první linii.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanovit postupy pro provoz letiště v nepříznivých povětrnostních podmínkách a zajistit, aby je organizace GH dodržovaly. 2. Zajistit, aby relevantní informace o nepříznivých povětrnostních podmínkách byly včas poskytnuty uživatelům letiště, stejně jako jakákoli platná omezení provozu, jako je nízká dohlednost. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vypracovat zásady a postupy pro zajištění bezpečnosti GH letadel během nepříznivých povětrnostních podmínek.
<p>Obecné povědomí o nebezpečném zboží</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zajistit, aby byl personál kvalifikován k identifikaci, manipulaci a nakládce nebezpečného zboží, jak to vyžadují jejich provozní povinnosti. 2. Mít postupy k zajištění toho, aby incidenty a nehody týkající se nebezpečného zboží byly hlášeny podle požadavků. 	<p>Mít zavedeny postupy pro reakci na incidenty s nebezpečným zbožím.</p>	<p>Vypracovat zásady a postupy pro přepravu nebezpečného zboží v letadlech.</p>
<p>Koordinace obrátky (turnaround)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zajistit koordinaci obrátky a aplikovat plán obrátky provozovatele letadla. 2. Funkce koordinace obrátky by měla usnadnit dodržování plánu. 		<p>Provozovatelé letadel by měli poskytnout organizaci GH plán obrátky.</p>
<p>Plánování nákladu (load planning)</p>	<p>Provádět plánování nákladu v souladu s postupy a pokyny provozovatele letadla, pokud je tato služba outsourcována.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Vypracovat postupy v souladu s požadavky na letový provoz

			<p>zahrnující plánování hmotnosti a vyvážení, výpočty nákladu, vytvoření instrukce/zprávy o nakládce, finalizaci load sheetu, změny na poslední chvíli (LMC) a NOTOC pro speciální náklad, podle potřeby.</p> <p>2. Zajistit, aby jakékoli ústně přijaté informace o nákladu, které by mohly ovlivnit hmotnost a vyvážení letadla, byly zdokumentovány a sděleny osobě odpovědné za finální výpočet hmotnosti a vyvážení před každým letem.</p> <p>3. Poskytnout pokyny pro nakládku a vykládku letadla pro každý typ letadla.</p>
Přilet letadla	<ol style="list-style-type: none"> Umístit personál provádějící obrátku mimo nebezpečné zóny. GSE požadované pro odbavení letadla by mělo být k dispozici, provozuschopné a umístěné v bezpečné vzdálenosti od dráhy letadla, obvykle mimo vyhrazený prostor kolem letadla (ERA). Personál odpovědný za přilet by měl před přiletem letadla provést kontrolu FOD na stání. Zajistit, aby byly pochopeny nouzové postupy a aby vybavení a infrastruktura, které se mají použít, byly provozuschopné. Pokud organizace GH poskytuje signalizační navigační službu (<i>marshalling service</i>), měla by být prováděna v souladu s postupy provozovatele letiště. Měly by být používány standardní ruční signály a dohodnutá frazeologie (pokud je to aplikovatelné) pro veškerou komunikaci mezi letovou posádkou a pozemním personálem v souladu s Částí SERA. 	<ol style="list-style-type: none"> Zajistit, aby přidělené stání bylo provozuschopné a vhodné pro charakteristiky letadla. Sdělit organizaci GH původně přidělené stání a jakékoli změny včas. Pokud je signalizační navigace letadla prováděna poskytovatelem služeb řízení provozu na odbavovací ploše nebo provozovatelem letiště, stanovit jasné postupy pro předání zaparkovaného letadla organizaci GH pro nezbytné činnosti GH. 	<ol style="list-style-type: none"> Zajistit, aby byla stanovena, procvičována a letovou posádkou používána frazeologie, signály a postupy týkající se komunikace mezi personálem organizace GH a pilotní kabinou pro přilet (pro signalizační navigaci (navádění), vytlačování a vlečení v souladu s Částí SERA) při komunikaci s pozemním personálem a naopak. Zajistit, aby byly stanoveny postupy pro pozemní pohyb letadla, včetně činností před přiletem, standardního postupu přiletu, použití GSE, nebezpečných

	<p>7. Signalisté (řídící odbavovací plochy) (<i>marshalls</i>) a doprovod na konci křídla (<i>wing walkers</i>) by měli být pro letovou posádku rozlišitelní a během denního provozu používat naváděcí terče nebo rukavice vysoce viditelné barvy a během podmínek nízké dohlednosti / nočního provozu svítící tyče.</p> <p>8. Zajistit, aby personál rozuměl použití protisrážkových světel letadla. Pokud má letadlo nefunkční pomocnou energetickou jednotku (APU), měly by být dodrženy specifické postupy pro připojení pozemního zdroje před vypnutím protisrážkových světel.</p> <p>9. Zajistit, aby byl k dispozici požadovaný počet provozuschopných špalků (klínů) pro zajištění letadla. K letadlu by se nemělo přistupovat za účelem umístění špalků pod příďové kolo, dokud zcela nezastaví. Personál by měl oznámit posádce v kokpitu, když jsou zakládací klíny vloženy.</p>		oblastí a záložní komunikace.
PBB (nástupní mosty pro cestující) a schody pro cestující	Zajistit, aby personál obsluhující PBB nebo schody pro cestující byl vyškolen a způsobilý (kompetentní) tak činit a byl seznámen s bezpečnostními prvky zařízení, které obsluhuje.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zpřístupnit standardy výcviku a postupy pro použití každého typu PBB provozovaného na letišti. 2. Zajistit, aby každá třetí strana obsluhující PBB byla vyškolená tak činit v souladu se stanoveným výcvikovým programem. 	Vypracovat zásady a postupy pro použití PBB a schodů na letadlech provozovatele, včetně ovládání dveří a komunikace s palubním personálem.
Pozemní zdroje a jednotky předupraveného vzduchu (PCA)	Zajistit, aby personál obsluhující mobilní nebo fixní pozemní zdroje a jednotky předupraveného vzduchu byl kvalifikován a seznámen s prvky zařízení, které obsluhuje.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zpřístupnit výcvikové materiály a postupy pro použití fixních pozemních zdrojů a jednotek předupraveného vzduchu. 2. Zajistit, aby fixní pozemní zdroje a jednotky předupraveného vzduchu byly provozuschopné a přizpůsobené požadavkům letadla. 3. Zajistit, aby jakékoli vybavení, které je nefunkční, bylo okamžitě vyřazeno z provozu a aby byli uživatelé vyrozuměni. 	Vypracovat zásady a postupy pro použití pozemních zdrojů a předupraveného vzduchu na letadlech provozovatele, včetně sekvence a komunikace s letovou a palubní posádkou.

<p>Nakládk a vykládka</p>	<p>Zajistit, aby personál přidělený k provádění funkcí nakládky a vykládky byl řádně vyškolen a kvalifikován. Výcvik zahrnuje manuální manipulaci, porozumění formulářům s instrukcemi pro nakládku a zprávám o nakládce, hlášení konečného nákladu (včetně odchylek), změny na poslední chvíli, provozuschopnost ULD, kontrolu nákladového prostoru letadla, tendenci k převrácení.</p>	<p>Zajistit, aby ULD mohly být skladovány na bezpečném a vhodném místě v prostoru letiště.</p>	<p>Vypracovat zásady a postupy pro nakládku a vykládku letadla, které mohou zahrnovat ovládání nákladových dveří, klasifikace a priority nákladu, řazení, zajištění nákladu, zvláštní opatření pro systémy detekce požáru v nákladovém prostoru letadla a speciální náklad, jako jsou živá zvířata, nebezpečné zboží, naléhavě požadované díly letadel a jiné materiály provozovatele letadla.</p>
<p>Zdvihací zařízení (pro nakládku/vykládku nákladu a cateringu)</p>	<p>Zajistit, aby personál obsluhující zdvihací zařízení byl kvalifikován tak činit a seznámen s prvky zařízení, které obsluhuje.</p>		<p>Vypracovat zásady a postupy týkající se omezení přiblížení; ovládání dveří; použití zdvihacího zařízení na letadle; použití špalků/stabilizátorů.</p>
<p>Obsluha toalet a pitné vody</p>	<p>Zajistit, aby personál provádějící obsluhu (servis) toalet a pitné vody byl kvalifikován tak činit a seznámen s prvky zařízení, které obsluhuje.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poskytnout zařízení pro doplňování pitné vody a likvidaci odpadu z toalet letadel. 2. Koordinovat s organizací GH zajištění toho, aby byly zavedeny adekvátní postupy pro řízení jakýchkoli úniků během servisu toalet v souladu s místními předpisy o ochraně zdraví, bezpečnosti a životního prostředí. 	<p>Vypracovat zásady a postupy pro servis toalet a vody, včetně množství kapalin požadovaných pro specifické konfigurace pitné vody a toalet letadla.</p>
<p>Vzduchová spouštěcí zařízení (ASU) (<i>air start units</i>)</p>	<p>Zajistit, aby personál provádějící postupy vzduchového spouštění byl vyškolen a kvalifikován tak činit a seznámen s prvky zařízení, které obsluhuje. Výcvik zahrnuje opatření, která by měla být přijata pro zajištění správného a bezpečného připojení k letadlu a komunikace operátora s letovou posádkou a ostatními členy týmu.</p>	<p>V případě spouštění motorů pomocí vzduchového startéru na stání stanovit zvláštní opatření týkající se proudu výstupních plynů z motorů (<i>jet blast</i>).</p>	<p>Stanovit zásady a postupy pro použití vzduchového spouštěcího zařízení na letadle.</p>
<p>Odlet letadla</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zajistit ochranu proti účinkům proudu výstupních plynů a nasátí motory. 2. Zajistit, aby personál provádějící postupy odletu letadla byl vyškolen a kvalifikován pro používanou metodu (vytlačování, vyjždění vlastní silou nebo couvání vlastní silou) a seznámen s prvky jakéhokoli zařízení, které obsluhuje. Výcvik zahrnuje: 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zajistit, aby byla zavedena ochrana proti účinkům proudu výstupních plynů a nasátí motory, kde je to aplikovatelné. 2. V koordinaci s letovými navigačními službami a službami řízení provozu na odbavovací ploše zvážit vypracování standardních postupů 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vypracovat zásady a postupy pro bezpečný odlet letadla provozovatele ze stání. 2. Zajistit, aby byla stanovena, procvičována a letovou posádkou používána frazeologie, signály a postupy pro

	<ul style="list-style-type: none"> a. předodletovou prohlídku letadla; b. kontrolu stání před odletem, včetně kontroly FOD; c. použití a odstranění bypass pinu řízení letadla; d. limity maximálního natočení podvozku; e. omezení letištní infrastruktury. 	<p>vytlačování pro pohyb letadel na odbavovacích plochách a pojezdových drahách.</p>	<p>komunikaci mezi zemí a pilotní kabinou související s odletem při komunikaci s pozemní posádkou a naopak.</p>
<p>Vytlačování (<i>pushback</i>) a vlečení letadla</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Zajistit, aby personál provádějící postupy vlečení/vytlačování byl kvalifikován tak činit a byl seznámen s prvky jakéhokoli zařízení, které obsluhuje. 2. Zajistit řádné spojení s poskytovatelem služby řízení provozu na odbavovací ploše. Zajistit soulad s platnými požadavky SERA. 3. Zajistit, aby personál znal pravidla letišť/řízení letového provozu pro specifické trasy, které jsou používány. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Zvážit vypracování standardních tras a postupů pro vlečení letadel v koordinaci s letovými navigačními službami a službami řízení provozu na odbavovací ploše. 2. Zajistit používání protisrážkových světel a komunikace s řízením letového provozu pro pohyby na odbavovacích plochách a pojezdových drahách. 	<p>Vypracovat zásady a postupy pro vlečení letadel, včetně:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. typu vlečného zařízení vhodného pro typ letadla; 2. připojení a odpojení zařízení k letadlu a od něj; 3. komunikace mezi zemí a pilotní kabinou; 4. použití protisrážkových světel (podle Části SERA) a nouzových postupů.
<p>Odmrazování a protinámrazové ošetření letadla</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Zajistit, aby personál provádějící postupy odmrazování a protinámrazového ošetření letadel byl kvalifikován tak činit a byl seznámen s postupy platnými pro kapaliny nebo činnosti s nuceným oběhem vzduchu a s jakýmkoli zařízením, které obsluhuje. 2. V případě odpovědnosti za skladování nebo manipulaci s odmrazovacími a protinámrazovými kapalinami zajistit, aby byly provedeny předsezónní kontroly, kontroly při příjmu, plnění cisteren a další požadované kontroly zajištění kvality a aby kapalina splňovala požadované specifikace před použitím v provozu. 3. Přijímat a uplatňovat instrukce od provozovatele letadla o tom, kdo provede kontrolu po odmrazení. 4. Zajistit, aby při skladování nebo manipulaci s odmrazovací/protinámrazovou kapalinou byly prováděny předsezónní kontroly, kontroly při příjmu a další požadované kontroly zajištění kvality. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Definovat umístění a zařízení používaná pro odmrazování a protinámrazové ošetření letadel na letišti. 2. Vypracovat nebo zajistit, aby byly zavedeny postupy pro sběr a bezpečné skladování nebo likvidaci odmrazovacích a protinámrazových kapalin. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Vypracovat zásady a postupy pro odmrazování a protinámrazové ošetření, včetně metod, typů kapalin k použití, omezení aplikace kapalin, komunikace mezi letovou posádkou a personálem odmrazování a odkazu na dobu účinnosti (<i>holdover time</i>). 2. Odsouhlasit a oznámit organizaci GH, kdo provede kontrolu po odmrazení. 3. Konečná odpovědnost za letadlo zůstává na veliteli/velícím pilotovi letadla, podle nařízení (EU) č. 965/2012.

AMC1 GH.OPS.030 Společný jazyk**JAZYK PRO KOMUNIKACI V KAŽDODENNÍM PROVOZU**

Provozní personál pozemního odbavení by měl být schopen efektivně komunikovat mezi sebou a s personálem provozovatele letiště a s letovou posádkou, v závislosti na své přidělené funkci. Jejich úroveň znalosti používaného jazyka by měla jednotlivcům umožnit vykonávat jejich každodenní úkoly, jak je stanoveno v příručce GH organizace pozemního odbavení a v příslušných bezpečnostních postupech.

GM1 GH.OPS.030 Společný jazyk**PROVOZNÍ POUŽÍVÁNÍ SPOLEČNÉHO JAZYKA**

- (a) Od provozního personálu pozemního odbavení se očekává, že bude schopen efektivně komunikovat v pracovním kontextu, zvládat normální, mimořádné a nouzové situace a provádět nerutinní koordinaci s kolegy a dalším provozním personálem letiště nebo letovými posádkami, bez ohledu na použitý jazyk.
- (b) Od personálu pozemního odbavení, jehož každodenní provozní úkoly zahrnují komunikaci s letovými posádkami, se očekává, že bude schopen efektivně komunikovat v angličtině o provozních záležitostech souvisejících s jeho funkcí. Odchytky schválené nebo vydané příslušným úřadem v souladu s nařízením (EU) č. 139/2014 zůstávají v platnosti a mají přednost před tímto GM.
- (c) Následující funkce pozemního odbavení podléhají bodu (b) (tento seznam slouží pro poradenské účely a organizace pozemního odbavení se může rozhodnout zvážit i jiné funkce pozemního odbavení; kromě toho musí být dodrženy pokyny provozovatele letiště ohledně jazyka, který se má používat):
 - (1) vlečení a vytlačování letadla;
 - (2) činnosti plnění paliva;
 - (3) činnosti odmrazování/protinámrazového ošetření letadla;
 - (4) koordinace obrátky;
 - (5) dohled nad nakládáním.
- (d) Schopnost osoby efektivně komunikovat v provozním kontextu by mohla být prokázána následovně:
 - (1) schopnost komunikovat o běžných a pracovních tématech s přesností a srozumitelností;
 - (2) schopnost používat vhodné komunikační metody k výměně zpráv a rozpoznat a vyřešit nedorozumění v obecném nebo pracovním kontextu;
 - (3) schopnost jazykově zvládnout komplikaci, která může nastat během rutinní pracovní situace nebo komunikačního úkolu, s nímž je jinak obeznámena.

HLAVA 1 – ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH

AMC1 GH.OPS.100 Odbavení cestujících – obecné požadavky

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO ZMĚNY TĚŽIŠTĚ LETADLA BĚHEM NASTUPOVÁNÍ NEBO VYSTUPOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

Změny těžiště letadla během nastupování/vystupování mohou vést ke zvednutí předě letadla, což způsobí problémy a potenciální zranění cestujících/posádky, poškození GSE přistaveného k letadlu nebo převrácení letadla na ocasní část.

- (a) Provozní postup pro nastupování a vystupování cestujících by měl pokrývat minimálně následující klíčové rizikové oblasti:
 - (1) poškození letadla pozemním obslužným zařízením (GSE) přistaveným k letadlu (nástupní mosty pro cestující, schody pro cestující);
 - (2) převrácení letadla na ocasní část (*tail tipping*);
 - (3) posun těžiště letadla příliš dozadu;
 - (4) zranění cestujících a posádky v důsledku změn úhlu podélného sklonu letadla;
 - (5) poškození GSE přistaveného k letadlu.
- (b) Provozní postup pro nastupování a vystupování cestujících by měl zvážit synchronizaci nakládání/vykládání nákladu s nastupováním/vystupováním cestujících, aby bylo udrženo těžiště v přední části.
- (c) Koordinátor obratu, osoba monitorující nastupování a vystupování cestujících a personál nakládání letadla by měli být vycvičeni k rozpoznání prvotních příznaků posunu těžiště letadla příliš dozadu a k přijetí požadovaných nápravných opatření.

AMC2 GH.OPS.100 Odbavení cestujících – obecné požadavky

ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH – OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORINTACE (PRM)

- (a) Bezpečnostní výcvik a bezpečnostní provozní postupy pro služby PRM, včetně přepravy jejich prostředků pro mobilitu, by měly řešit následující klíčové rizikové oblasti:
 - (1) sdělování informací relevantních z hlediska bezpečnosti:
 - (i) relevantní informace od provozovatele letadla provozovateli letiště nebo různým organizacím zapojeným do odbavení PRM a přípravy jejich pomůcek pro mobilitu k letecké přepravě;
 - (ii) informace o typu baterie v prostředku pro mobilitu a pokyny pro odpojení nebo vyjmutí baterie;
 - (iii) správné informace velícímu pilotovi/veliteli letadla;
 - (2) nastupování/vystupování PRM s cílem zabránit zranění osob a poškození letadla, prostředků pro mobilitu a pozemního obslužného zařízení (GSE):
 - (i) použití odpovídajícího GSE (ambulift, medilift) pro nastupování a vystupování;
 - (ii) správná obsluha GSE pro nastupování a vystupování PRM;
 - (iii) prevence zablokování nástupního mostu pro cestující (PBB) během nastupování/vystupování z důvodu nahromadění příručních zavazadel a ve frontě čekajících prostředků pro mobilitu;
 - (3) příprava prostředku pro mobilitu k bezpečné přepravě:
 - (i) výcvik v oblasti nebezpečného zboží (DGR);

- (ii) balení a nakládání prostředku pro mobilitu v souladu s Technickými instrukcemi ICAO a za účelem ochrany baterie v prostředku pro mobilitu během letu;
 - (4) soulad s pokyny provozovatele letadla o hmotnosti a vyvážení týkajícími se nakládání a zajištění prostředků pro mobilitu v nákladovém prostoru:
 - (i) příslušná omezení pro nakládání letadla;
 - (ii) příslušné pokyny pro rozložení zatížení;
 - (5) odpovídající plánování promítnuté do činností koordinace obratu;
 - (6) soulad s pokyny provozovatele letiště a pokyny provozovatele letadla při plnění/odčerpávání paliva s PRM na palubě, při nastupování nebo vystupování, jakož i během pozemní přepravy PRM mezi letištním terminálem a letadlem;
 - (7) soulad s pokyny provozovatele letiště v souladu s nařízením (ES) č. 1107/2006.
- (b) Každá organizace zapojená do odbavení PRM a jejich prostředků pro mobilitu by měla převzít odpovědnost za výše uvedené činnosti, pokud jsou prováděny jejím vlastním personálem.

GM1 GH.OPS.100 Odbavení cestujících – obecné požadavky

OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE (PRM)

- (a) Odpovědnost za zajištění poskytování pomoci osobám se sníženou schopností pohybu a orientace (PRM) nebo cestujícím se zdravotním postižením na letišti zůstává na provozovateli letiště v souladu s nařízením (ES) č. 1107/2006. Toto nařízení rovněž specifikuje možnost, že asistenční služby jsou poskytovány provozovatelem letiště nebo smluvně zadány jinému poskytovateli.
- (b) Stejně tak odpovědnost za odpovídající výcvik personálu zůstává na provozovateli letiště, jak je stanoveno v nařízením (ES) č. 1107/2006.
- (c) Další pokyny lze nalézt v Kodexu správného chování při pozemním odbavování osob s omezenou schopností pohybu a orientace² vydaném Evropskou konferencí pro civilní letectví (ECAC) a v jejím *Prohlášení o politice v oblasti zjednodušení formalit (facilitace) v civilním letectví*³ (Doc 30, Part I, Section 5).

GM1 GH.OPS.100(a) Odbavení cestujících – obecné požadavky

POZEMNÍ PŘEPRAVA CESTUJÍCÍCH

Pro prokázání souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 při poskytování služeb souvisejících s pozemní přepravou cestujících se očekává, že organizace pozemního odbavení prokáže soulad s následujícím:

- (a) zahrnutí této činnosti do svého SMS v souladu s bodem ORGH.MGM.200;
- (b) zavedení příslušných požadavků Hlavy ORGH.GSE;

² European Civil Aviation Conference, *Code of good conduct in ground handling for persons with reduced mobility*, 2003, https://www.ecac-ceac.org/images/documents/ECAC_Code_of_Conduct_Ground_Handling_for_Persons_with_Reduced_Mobility_2003.pdf.

³ ECAC.CEAC DOC 30, Part I, *Policy Statement In The Field Of Civil Aviation Facilitation*, 2023, 13. vydání, https://www.ecac-ceac.org/images/activities/facilitation/ECAC-Doc_30_Part_I_Facilitation_13th_edition_13_Dec_2023.pdf
(Poznámka překladatele: nově dostupný Amendment 1 z března 2026, https://www.ecac-ceac.org/images/activities/facilitation/ECAC_Doc%2030_Part_I-Facilitation-13%20Amendment_1-for%20publication_20260302_clean.pdf)

- (c) soulad s příslušnými požadavky nařízení (EU) č. 139/2014 týkajícími se oprávnění pro řidiče vozidel a jejich výcviku, schválení provozu vozidel, provozu vozidel a značení a osvětlení vozidel.

AMC1 GH.OPS.100(b) Odbavení cestujících – obecné požadavky

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO CESTUJÍCÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE BĚHEM NASTUPOVÁNÍ A VYSTUPOVÁNÍ

Proces využívání pěších koridorů by neměl být prováděn:

- (a) když je letadlo plněno palivem současně s nastupováním cestujících na sousedním stání na straně nástupu cestujících;
- (b) jsou-li očekávány nebo panují-li na letišti nepříznivé povětrnostní podmínky (bouřky, blesky, sníh/led, silný vítr, silný déšť, mlha atd.) (pro tyto podmínky platí také postupy letiště);
- (c) probíhá-li nouzová situace.

GM1 GH.OPS.100(b) Odbavení cestujících — obecné požadavky

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ RIZIK PRO ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI CESTUJÍCÍCH NA ODBAVOVACÍ PLOŠE BĚHEM NASTUPOVÁNÍ A VYSTUPOVÁNÍ

Organizace pozemního odbavení může uplatnit opatření ke zmírnění rizik, jako například:

- (a) přidělení odpovídajícího počtu personálu pozemního odbavení k monitorování pohybu cestujících na odbavovací ploše;
- (b) použití značení a trasy pro pěší.

HLAVA 2 – ODBAVENÍ ZAVAZADEL

[zástupný text]

HLAVA 3 – ZAJIŠTĚNÍ SERVISNÍCH SLUŽEB PRO LETADLO (OBSLUHA LETADLA)

AMC1 GH.OPS.300(b)(3) Bezpečnost na odbavovací ploše

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PERSONÁL POHYBUJÍCÍ SE KOLEM LETADLA BĚHEM OBRATU

Jsou-li motory letadla v chodu nebo se letadlo chystá k pohybu a protisrážkové světlo je zapnuté:

- (a) provozní postupy a bezpečnostní výcvik by měly pokrývat bezpečnostní rizika následujících činností:
 - (1) zajištění letadla klíny (zaklínování);
 - (2) zajištění pozemního zdroje energie (GPU), když pomocná energetická jednotka (APU) letadla nepracuje;
 - (3) další okolnosti výslovně popsané v příručce GH organizace pozemního odbavení;
- (b) provozní postupy by měly poskytovat opatření ke zmírnění rizik minimálně pro následující oblasti bezpečnostních rizik:
 - (1) nefunkční maják nebo nezapnutý maják – měla by být zajištěna řádná komunikace mezi pilotní kabinou a zemí nebo alternativní postup;
 - (2) použití světel majáku letovou posádkou k jinému než zamýšlenému účelu, kdy je řízením letového provozu vydáno povolení k nahození motorů, ale úkoly provozu pozemního odbavení nebyly dokončeny;
 - (3) špatná komunikace mezi letovou posádkou a osobami pozemního odbavení před otevřením/zavřením dveří letadla;
 - (4) nedostatečné zajištění klíny nebo špatná komunikace vedoucí k neúmyslnému pohybu letadla;
 - (5) absence signálu pro „letadlo v pohybu“, jelikož maják je určen pouze pro „motory v chodu“, což představuje riziko během činností vytlačování/vlečení – měl by být zaveden dodatečný signál pro „letadlo v pohybu“ a sdělen zúčastněnému personálu;
 - (6) nedostatečná koordinace mezi operátory/řidiči GSE během obratu letadla (plnění paliva, catering, odbavení PRM atd.);
 - (7) zajištění GSE.

AMC1 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PROVOZ NÁSTUPNÍCH MOSTŮ PRO CESTUJÍCÍ

- (a) Obsluha nástupních mostů pro cestující (PBB), je-li prováděna nesprávně, může vést ke kolizím mezi letadlem a nástupními mosty nebo ke zranění personálu či cestujících.
- (b) Provozní postupy a výcvik by měly zmírňovat bezpečnostní rizika vyplývající z následujících situací (seznam není vyčerpávající):
 - (1) obsluha nových nebo odlišných modelů PBB s možnými rozdíly v ovládacím panelu;
 - (2) obsluha PBB s mnoha různými pokyny poskytnutými různými provozovateli letadel (různé požadavky na mezeru a zásady týkající se kontaktu/nekontaktu s trupem);
 - (3) obsluha více PBB pro stejné letadlo.

- (c) Výcvik personálu obsluhujícího PBB by měl zahrnovat identifikaci závad a rozpoznání senzorů indikujících problémy s jejich provozuschopností.
- (d) PBB by měly být parkovány na určených místech a zajištěny na zemi proti neúmyslnému pohybu.
- (e) Na letištích, kde postupy pro provoz PBB stanovuje provozovatel letiště, by organizace pozemního odbavení obsluhující PBB měla tyto postupy dodržovat.

AMC2 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení

POUŽITÍ NÁVODČÍHO

- (a) Návodčí by měl být použit při přistavování pozemního obslužného zařízení (GSE) k letadlu v případech, kdy je výhled řidiče omezen nebo může být omezen.
- (b) Postup pro provoz GSE při použití návodčího by měl zajistit minimálně následující aspekty:
 - (1) návodčí je v pozici, která mu umožňuje přesně posoudit odstupy a předávat signály řidiči/operátorovi;
 - (2) provoz je okamžitě zastaven, jakmile dojde ke ztrátě vizuálního kontaktu s návodčím.
- (c) Organizace pozemního odbavení by měla uplatnit opatření ke zmírnění rizik k zajištění bezpečnosti návodčího.
- (d) Návodčí není nutný, pokud je GSE vybaveno systémy (např. senzory), které operátorovi umožňují přesně posoudit odstupy a řádně s ním pohybovat směrem k letadlu a od něj.

AMC3 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PROVOZ GSE

- (a) Správná obsluha motorového i nemotorového GSE na základě účinného výcviku a správného použití účinných postupů a procesů by měla zahrnovat pohyb zařízení kolem letadla, jakož i výběr vhodného zařízení pro danou službu nebo úkol pozemního odbavení.
- (b) Postupy a výcvik pro provoz GSE by měly pokrývat minimálně následující:
 - (1) specifická rizika na letištní odbavovací ploše a rozdíly mezi riziky řízení na pohybové ploše letiště ve srovnání s řízením v „běžném provozu“;
 - (2) specializované GSE a těžké GSE a jejich specifické chování a rizika v blízkosti letadla;
 - (3) uplatňování postupů týkajících se rychlosti jízdy, navádění GSE, zkoušek brzd a zásady zákazu dotyku (*no-touch policy*);
 - (4) odpovídající koordinace služeb pozemního odbavení využívajících GSE během obratu letadla, aby se zabránilo kolizi GSE s letadlem nebo s jiným GSE, s ohledem na provozní kontext letiště;
 - (5) umístění a/nebo zajištění GSE, aby se zabránilo jeho neúmyslnému pohybu během nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - (6) řádná viditelnost GSE a odpovídající osvětlení a značení GSE za jakýchkoli podmínek, v souladu s postupy provozovatele letiště;
 - (7) soulad s pokyny a postupy provozovatele letiště týkajícími se řízení a povolení řízení letového provozu.

GM1 GH.OPS.305 Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení**OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PROVOZ GSE ZA NEPŘÍZNIVÝCH POVĚTRNOSTNÍCH PODMÍNEK**

Uplatní se postupy letiště pro provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek. To by však nemělo organizaci pozemního odbavení odradit od zahrnutí dodatečných opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik, je-li to nezbytné a použitelné pro daný provozní kontext. Taková opatření ke zmírnění rizik zahrnují například:

- (a) zajištění toho, že světla na GSE jsou viditelná a funkční;
- (b) provádění odpovídající údržby GSE během zimy nebo výrazně horkého či vlhkého počasí;
- (c) zavedení opatření pro zvýšené zajištění a vylepšené umístění GSE;
- (d) provádění udržovacího výcviku pro personál pozemního odbavení.

AMC1 GH.OPS.305(b) Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení**MAPA POHYBOVÉ PLOCHY LETIŠTĚ**

Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby byla v kabině řidiče každého vozidla používaného pro činnosti pozemního odbavení na pohybové ploše snadno k dispozici aktuální kopie mapy pohybové plochy o dostatečné velikosti, včetně rizikových míst (*hot spots*).

GM1 GH.OPS.305(d) Obecné požadavky na provoz pozemního obslužného zařízení**ZÁSADA NEDOTÝKAT SE (ZÁKAZU DOTYKU) (NO-TOUCH POLICY)**

Tato zásada se týká minimální vzdálenosti, na kterou se může pozemní obslužné zařízení (GSE) přiblížit k letadlu, aby byla zajištěna plná provozní funkčnost, aniž by došlo k dotyku s letadlem, s cílem zabránit jakémukoli poškození trupu.

AMC1 GH.OPS.310 Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel**ROZHRAŇÍ S PROVOZOVATELEM LETADLA A PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ**

- (a) Pokud více organizací pozemního odbavení provádí různé služby odbavení letadel, včetně plnění a odčerpávání paliva prováděného poskytovatelem plnění do letadla (*into-plane fuelling agent*), organizace pozemního odbavení by měly mít a uplatňovat společné postupy k zajištění toho, aby byla řádně zmírněna následující rizika:
 - (1) vznícení požáru;
 - (2) zranění osob nebo poškození letadla, vozidel či budov;
 - (3) únik paliva (rozliti);
 - (4) poškození životního prostředí kontaminací nebo požárem;
 - (5) naložení nesprávného množství paliva;
 - (6) plnění letadla nesprávným typem a/nebo druhem paliva nebo kontaminovaným či znehodnoceným palivem;
 - (7) přístup cestujících nebo neoprávněných osob do prostoru plnění paliva;
 - (8) plnění paliva do letadla v blízkosti elektromagnetických polí.

- (b) Postupy by měly rovněž řešit interakci a komunikaci mezi poskytovatelem plnění paliva do letadla, organizací pozemního odbavení zajišťující obrat letadla a letovou posádkou. Účelem je zajistit bezpečnost provozu během obratu a plynulou koordinaci činností a evakuace v případě nouzové situace, při zachování souladu s postupy provozovatele letiště a provozovatele letadla pro plnění paliva do letadla.
- (c) Osoba provádějící plnění/odčerpávání paliva s cestujícími na palubě, při nastupování nebo vystupování by měla vyrozumět kvalifikovanou osobu na palubě letadla (jak je stanoveno provozovatelem letadla v jeho postupu) a osoby vykonávající funkci koordinace obratu (*turnaround coordination*) z organizací pozemního odbavení odpovědných za ostatní činnosti obsluhy letadla na zemi, kdy má plnění paliva začít a kdy bylo dokončeno.
- (d) Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby byly hasicí přístroje snadno k dispozici alespoň pro prvotní zásah v případě požáru paliva a že personál je vycvičen v jejich použití.

AMC2 GH.OPS.310 Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel

ROZHRANÍ S PROVOZOVATELEM LETADLA A PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ

Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby její specifické odpovědnosti za činnosti doplňování (plnění) a odčerpávání (vypouštění) paliva byly v souladu s následujícími postupy, které stanoví odpovědnosti ostatních zúčastněných stran zapojených do těchto činností takto:

- (a) V souladu s nařízením (EU) č. 965/2012 odpovídá provozovatel letadla za poskytnutí instrukcí a postupů pro plnění paliva organizaci pozemního odbavení, včetně:
 - (1) bezpečnostních opatření, která je třeba přijmout během plnění a vypouštění paliva, včetně případů, kdy je v chodu pomocná energetická jednotka (APU) letadla, nebo u vrtulníků, když se točí rotory, nebo u letounů, když běží motor;
 - (2) postupů pro plnění a vypouštění paliva během nastupování cestujících, jejich přítomnosti na palubě nebo jejich vystupování; a
 - (3) opatření, která je třeba přijmout k zamezení:
 - (i) naplnění nesprávným typem nebo nesprávným množstvím paliva, nebo
 - (ii) nedodržování stanovených postupů pro plnění paliva osobami.
- (b) V souladu s nařízením (EU) č. 139/2014 odpovídá provozovatel letiště rovněž za stanovení postupu týkajícího se bezpečnosti provozu na odbavovací ploše během plnění/vypouštění paliva a za zajištění toho, aby ostatní zúčastněné organizace tento postup dodržovaly.

GM1 GH.OPS.310 Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel

DOPORUČENÉ POKYNY PRO PLNĚNÍ A ODČERPÁVÁNÍ PALIVA

Lze použít následující dokumenty a průmyslové normy a osvědčené postupy:

- (a) ICAO Doc 9977, *Manual on Civil Aviation Jet Fuel Supply* (Příručka pro dodávky leteckého paliva pro civilní letectví);
- (b) normy a pokyny předložené v rámci JIG ve vztahu k normám dodávek leteckého paliva:
 - (1) JIG 1 – *Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services* (Kontrola kvality leteckého paliva a provozní normy pro služby plnění do letadla),
 - (2) JIG 2 – *Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants* (Kontrola kvality leteckého paliva a provozní normy pro letištní sklady a hydranty),
 - (3) JIG 4 – *Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Smaller Airports* (Kontrola kvality leteckého paliva a provozní normy pro menší letiště),

- (4) EI/JIG 1530 – *Quality Assurance Requirements for the Manufacture, Storage & Distribution of Aviation Fuels to Airports* (Požadavky na zajištění kvality pro výrobu, skladování a distribuci leteckých paliv na letištích), a EI 1533 – *Quality assurance requirements for semi-synthetic jet fuel and synthetic blending components (SBC)* (Požadavky na zajištění kvality pro polosyntetické letecké palivo a syntetické směsné složky);
- (c) vlastní postupy organizace zajišťující plnění paliva;
- (d) postupy provozovatele letadla.

AMC1 GH.OPS.310(b) Doplnění paliva do letadel a odčerpávání paliva z letadel

ODPOVĚDNOSTI PERSONÁLU

- (a) Personál zajišťující plnění paliva do letadla (*into-plane fuelling*) odpovídá za zajištění toho, že:
 - (1) do letadla je vždy dodáno palivo splňující specifikace a správného druhu; a
 - (2) činnosti jsou prováděny bezpečným způsobem.
- (b) Vedoucí provozu plnění paliva do letadla má celkovou odpovědnost za činnosti plnění paliva pod svou kontrolou a odpovídá za zajištění toho, že všechny činnosti jsou prováděny v souladu s dohodnutými postupy a při dodržení všech obecně uznávaných bezpečnostních norem a osvědčených postupů.
- (c) Vedoucí je oprávněn navštívit letištní sklad a provést jakékoli vhodné zkoušky, které mohou být nezbytné k zajištění toho, aby zásoby paliva přijaté a skladované na letišti pro použití k dodávce do letadel měly požadovanou kvalitu.

DOHLED NAD ČINNOSTMI PLNĚNÍ PALIVA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ, PŘI NASTUPOVÁNÍ NEBO VYSTUPOVÁNÍ

- (d) Osoba monitorující činnosti plnění paliva s cestujícími na palubě, při nastupování nebo vystupování je určena provozovatelem letadla podle jeho provozních postupů. Tento úkol může vykonávat osoba z organizace pozemního odbavení odpovědné za obrát letadla nebo od samotného provozovatele letadla. Všechny ostatní organizace provádějící činnosti pozemního odbavení během obrátu by měly být informovány o tom, kdo tento úkol vykonává.
- (e) Osoba pověřená úkolem monitorování činností plnění paliva s cestujícími na palubě, při nastupování nebo vystupování by měla být vycvičena minimálně v následujících oblastech:
 - (1) dohled nad činnostmi plnění/odčerpávání paliva se znalostmi specifickými pro daný typ letadla;
 - (2) používané komunikační metody;
 - (3) aspekty SMS úměrné jejím úkolům a odpovědnostem;
 - (4) nebezpečné zboží (DGR);
 - (5) bezpečnost na odbavovací ploše;
 - (6) postupy provozovatele letadla pro plnění a/nebo odčerpávání paliva;
 - (7) místní postup provozovatele letiště pro bezpečnost na odbavovací ploše během činností plnění paliva.

AMC1 GH.OPS.320 Doplnění pitné vody

TESTOVÁNÍ PITNÉ VODY, CHEMICKÉ LÁTKY A GSE

- (a) Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby byly prováděny pravidelné zkoušky pitné vody na různých místech přečerpávání vody předtím, než je doplněna do nádrže na pitnou vodu

letadla. Důkazy o takových zkouškách by měly být uchovávány v souladu s požadavky na dokumenty a záznamy.

- (b) Chemické složení vody, která má být doplněna do nádrže na pitnou vodu letadla, by mělo splňovat normy stanovené Světovou zdravotnickou organizací (WHO) nebo příslušným státním orgánem, podle toho, co je přísnější.
- (c) Pitná voda by měla být prostá jakýchkoli zbytečných chemických látek a mikroorganismů. Může být ošetřena vhodnými dezinfekčními prostředky, jako jsou prostředky na bázi chlóru nebo peroxidu vodíku. Po další úpravě může být přítomen také ozon, aby byla zajištěna dodatečná dezinfekce a ochrana proti mikrobiologickým kontaminantům.
- (d) Zařízení pro obsluhu pitné vody by mělo být udržováno v souladu s programem údržby GSE. Vozidlo by mělo být jasně označeno jako „pitná voda pro letadla (*drinking/potable water for aircraft*)“ a pravidelně čištěno a dezinfikováno v souladu s příslušnými normami. Pokud se vozidlo na pitnou vodu nepoužívá, mělo by být zaparkováno v prostoru odlišném od toho, kde parkuje jiné GSE s nepitnou vodou.
- (e) Organizace pozemního odbavení by měla uplatňovat jakékoli další dodatečné pokyny provozovatele letadla.

AMC1 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze

PŘÍSLUŠNÉ PRŮMYSLOVÉ NORMY

Organizace pozemního odbavení by měla uplatňovat následující průmyslové normy (SAE) pro odmrazování a protinámrazové ošetření v jejich nejnovější publikované verzi:

- (a) AS6285 – „*Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Processes*“ (Procesy pozemního odmrazování/protinámrazového ošetřování letadel);
- (b) AS6286 – „*Aircraft Ground Deicing/Anti-icing Training and Qualification Program*“ (Program výcviku a kvalifikace pro pozemní odmrazování/protinámrazové ošetřování letadel);
- (c) AS6332 – „*Aircraft Ground Deicing/Anti-icing Quality Management*“ (Řízení kvality pozemního odmrazování/protinámrazového ošetřování letadel);
- (d) AMS1424 – „*Deicing/Anti-Icing Fluid, Aircraft, Newtonian - SAE Type I for the deicing/anti-icing fluid quality control procedures*“ (Odmrazovací/protinámrazová kapalina, letadlová, newtonovská – SAE Typ I pro postupy kontroly kvality odmrazovací/protinámrazové kapaliny);
- (e) AMS1428 – „*Fluid, Aircraft Deicing/Anti-Icing, Non-Newtonian, Pseudo-Plastic, SAE Types II, III and IV, as applicable, for the deicing/anti-icing fluid quality control procedures*“ (Kapalina, letadlová odmrazovací/protinámrazová, neneutronovská, pseudoplastická, SAE Typy II, III a IV, podle toho, co je relevantní, pro postupy kontroly kvality odmrazovací/protinámrazové kapaliny);
- (f) ARP6257 – „*Aircraft Ground De/Anti-Icing Communication Phraseology for Flight and Ground Crews*“ (Frazologie pro komunikaci při pozemním odmrazování/protinámrazovém ošetřování letadel pro letové a pozemní posádky).

AMC2 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze

ODPOVĚDNOSTI ORGANIZACE POZEMNÍHO ODBAVENÍ POSKYTUJÍCÍ SLUŽBY ODMRAZOVÁNÍ/PROTINÁMRÁZOVÉHO OŠETŘENÍ

- (a) Organizace pozemního odbavení poskytující služby odmrazování/protinámrazového ošetření by měla vypracovat, zavést a udržovat program odmrazování/protinámrazového ošetření, který je v souladu s průmyslovými normami uvedenými v AMC1 GH.OPS.335.
- (b) Organizace pozemního odbavení odpovídá za následující:
 - (1) zajistit, aby byly uplatňovány a udržovány procesy a postupy kontroly kvality pro odmrazování/protinámrazové ošetření pro zajištění trvalé provozní bezpečnosti;

- (2) dodržovat postupy provozovatele letadla týkající se odmrazovacího/protinámrazového ošetření letounu;
- (3) dodržovat normy a postupy provozovatele letiště týkající se bezpečnosti a provozuschopnosti určených zařízení nebo ploch pro odmrazování/protinámrazové ošetření;
- (4) zajistit, aby byl veškerý personál efektivně vycvičen a kvalifikován ke koordinaci, dohledu a provádění odmrazovacího/protinámrazového ošetření a aby byl obeznámen s provozními postupy a uplatňoval je v souladu s příručkou organizace pozemního odbavení, postupy provozovatele letadla specifickými pro daný typ letadla a místními postupy letiště;
- (5) zajistit, aby byl k dispozici dostatek kompetentního personálu, odpovídající vybavení zařízení a kapaliny pro odmrazování/protinámrazové ošetření;
- (6) používat kapaliny pro odmrazování/protinámrazové ošetření, které jsou přijatelné pro provozovatele letadla a jsou v mezích stanovených výrobcem kapaliny;
- (7) stanovit komunikační proces, který zajistí jasnou, stručnou a včasnou komunikaci pro všechny činnosti odmrazování/protinámrazového ošetření, včetně komunikace s ostatními organizacemi zapojenými do procesu odmrazování (např. řízení letového provozu, personál jiných organizací pozemního odbavení, provozovatel letadla). Pro odmrazování/protinámrazové ošetření na vzdálených plochách (*remote pads*) by měla být navázána komunikace mezi operátorem odmrazování odpovědným za činnost a letovou posádkou před zahájením procesu odmrazování/protinámrazového ošetření a nepřetržitě udržována během celého procesu, dokud není odmrazování/protinámrazové ošetření dokončeno a letadlo neodjede z prostoru odmrazování;
- (8) udržovat program provozu odmrazování odpovědný k životnímu prostředí;
- (9) spolupracovat s provozovatelem letiště ohledně postupů, které se na ni vztahují jako na uživatele letiště, účastí na schůzkách a pravidelnou komunikací.

AMC3 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze

POSTUPY A POKYNY PRO ODMRAZOVÁNÍ A PRO TINÁMRAZOVÉ OŠETŘENÍ

- (a) Postupy odmrazování/protinámrazového ošetření by měly zajistit soulad s příslušnými předpisy a globálními normami pro odmrazování letadel, jak je uvedeno v AMC1 GH.OPS.335.
- (b) Postupy by měly pokrývat všechny aspekty procesu pozemního odmrazování/protinámrazového ošetření letadel, mimo jiné včetně pokynů, úkolů, odpovědností, oprávnění a infrastruktury pro proces odmrazování/protinámrazového ošetření, a to následovně:
 - (1) použití vhodné metody odmrazování/protinámrazového ošetření podle SAE AS6285;
 - (2) postupy a pokyny pro odmrazování/protinámrazové ošetření na vzdálených stáních/zařízeních, je-li to relevantní;
 - (3) použití vhodného zařízení pro odmrazování/protinámrazové ošetření splňujícího specifikaci ARP1971;
 - (4) ověřování, odběr vzorků, skladování, rekvalifikace a provozní zajištění kvality kapalin pro odmrazování/protinámrazové ošetření;
 - (5) kontrola po odmrazování/protinámrazovém ošetření (*post-de-icing/anti-icing check*), je-li to relevantní;
 - (6) protokol pro komunikaci s letovou posádkou před, během a po dokončení činností odmrazování/protinámrazového ošetření;
 - (7) sdělení kódu protinámrazového ošetření (*anti-icing code*) a/nebo zprávy o provedeném odmrazování letové posádky, je-li to relevantní;
 - (8) dokumentace všech odmrazovacích/protinámrazových ošetření;

- (9) použití správných nástrojů a oděvů pro personál odmrazování/protinámrazového ošetření;
- (10) opatření na ochranu životního prostředí.

GM1 GH.OPS.335 Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze

DALŠÍ DOKUMENTACE

- (a) Měl by být konzultován dokument ICAO Doc 9640 „*Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations*“ (Příručka pro provoz pozemního odmrazování/protinámrazového ošetřování letadel) a uplatněny relevantní informace.
- (b) Měla by být konzultována následující dokumentace FAA, vydávaná každoročně, a uplatněny relevantní informace:
 - (1) *FAA Holdover Time Guidelines* (Pokyny pro dobu účinnosti ochrany) [pro příslušnou zimu];
 - (2) *FAA Ground Deicing Program – General Information* (Program pozemního odmrazování – Obecné informace).

AMC1 GH.OPS.335(a) Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze

PŘÍPRAVA NA ZIMNÍ SEZÓNU

- (a) Organizace pozemního odbavení by měla koordinovat s provozovatelem letiště a, kdykoli je to možné, s provozovatelem letadla přípravu na činnosti odmrazování/protinámrazového ošetření s dostatečným časovým předstihem před zimní sezónou. Plán pro zimní sezónu by měl být sdělen všem dotčeným zúčastněným stranám.
- (b) Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby její personál obdržel odpovídající výcvik k zajištění jeho trvalé způsobilosti (kompetence) pro zimní sezónu, včetně provádění činností odmrazování/protinámrazového ošetření.

GM1 GH.OPS.335(a) Odmrazování letadla a ochrana letadla proti námraze

PŘÍPRAVA ČINNOSTÍ ODMRAZOVÁNÍ/PROTINÁMRAZOVÉHO OŠETŘENÍ V KOORDINACI S DOTČENÝMI ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI

- (a) Doporučuje se, aby koordinace pro zimní sezónu zahrnovala pro všechny zapojené zúčastněné strany minimálně a v relevantním rozsahu následující prvky:
 - (1) výměnu dokumentů/postupů/příruček pokrývajících provoz v zimní sezóně;
 - (2) sdělení místních postupů na provozovaném letišti, včetně pokynů a postupů pro provoz v chladném počasí, provozovatelům letadel ze strany provozovatele letiště a organizace pozemního odbavení.
- (b) Sdílení zdrojů (*pooling*) pro činnosti odmrazování/protinámrazového ošetření by mělo být umožněno, kdykoli je to proveditelné a efektivní.
- (c) Doporučuje se zajistit nebo zkontrolovat minimálně následující složky:
 - (1) ověření provozuschopnosti vzdálených ploch pro odmrazování a preventivní údržba GSE k zajištění jejich řádného provozu;
 - (2) úvodní nebo opakovací výcvik personálu pozemního odbavení, podle toho, co je relevantní;
 - (3) dostupnost kapalin pro odmrazování/protinámrazové ošetření;
 - (4) kontroly kvality kapalin;

- (5) provozuschopnost zařízení pro skladování kapalin (funkčnost čerpadel, ventilů, plnicích hubic zařízení atd.);
 - (6) dostupnost provozních postupů, včetně jakýchkoli aktualizací a specifických nebo místních provozních postupů provozovatelů letadel a provozovatele letiště.
- (d) Doporučuje se otestovat, je-li to možné, plán pro zimní provoz s provozovatelem letiště, s volitelnou účastí provozovatelů letadel.

HLAVA 4 – PRŮLETOVÉ ODBAVENÍ (OBRAT) LETADLA

AMC1 GH.OPS.400 Koordinace činností při průletovém odbavení letadel

OBECNÉ

- (a) Koordinace obratu (obrátky) by měla pokrývat služby pozemního odbavení poskytované letadlu od okamžiku, kdy letadlo opustí osu pojezdové dráhy za účelem zaparkování na stání, až do okamžiku, kdy ze stání odjede.
- (b) Pokyny a postupy pro koordinaci obratu by měly řešit minimálně následující klíčová bezpečnostní rizika:
 - (1) zranění cestujících v okolí letadla v důsledku nedostatečné koordinace během nastupování/vystupování;
 - (2) zranění/úmrť personálu na odbavovací ploše;
 - (3) nehody/incidenty během vzletu v důsledku nesprávného naložení letadla;
 - (4) poškození GSE/letadla v důsledku nevhodné koordinace mezi organizacemi pozemního odbavení poskytujícími různé služby během obratu;
 - (5) srážka mezi vozidly nebo mezi vozidly a letadlem;
 - (6) incidenty způsobené proudem výstupních plynů z motorů (*jet blast*).

AMC2 GH.OPS.400 Koordinace činností při průletovém odbavení letadel

FUNKCE A ČINNOSTI KOORDINACE OBRATU

- (a) Činnosti obratu letadla by měly být koordinovány jednou osobou nebo pomocí počítačového systému.
- (b) Funkce koordinace obratu (obrátky) je odpovědná za monitorování a koordinaci následujících činností pozemního odbavení:
 - (1) přílet letadla;
 - (2) provoz GSE k letadlu nebo v jeho okolí, včetně nástupních mostů pro cestující (PBB), schodů pro cestující a nakládacího zařízení pro odbavení zavazadel a nákladu;
 - (3) nakládání/vykládání letadla;
 - (4) vystupování a nastupování cestujících, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace (PRM);
 - (5) pozemní přeprava cestujících, posádek, zavazadel a nákladu;
 - (6) plnění paliva do letadla; provozovatel letadla může přidělit dodatečný úkol monitorování činností plnění paliva s cestujícími na palubě, při nastupování nebo vystupování;
 - (7) obsluha pitné vody a toalet letadla;
 - (8) vykládání/nakládání cateringu;
 - (9) činnosti odletu letadla;
 - (10) vytlačování (*pushback*)/vlečení letadla;
 - (11) odmrazování/protinámrazové ošetření letadla, pokud není prováděno na vzdáleném stání;
 - (12) jakékoli další dodatečné úkoly požadované provozovatelem letadla;
 - (13) koordinace a komunikace s osobami provádějícími výše uvedené služby GH a s personálem kontroly naložení (load control);

- (14) koordinace a komunikace s letovou posádkou provozovatele letadla, provozovatelem letiště a jakýmkoli dalšími organizacemi zapojenými do činností GH u letadla na odbavovací ploše a přípravy na let, dle potřeby.
- (c) Postup pro funkci koordinace obratu by měl zajistit existenci bezpečných a efektivních ploch pro přípravu techniky (*staging areas*) na odbavovací ploše. Efektivní konfigurace stání by měla být koordinována s provozovatelem letiště.
- (d) Funkce koordinace obratu by měla zavést a implementovat systém pozemní komunikace a jasné komunikační toky s organizacemi nebo osobami odpovědnými za poskytování různých služeb GH stejnému letadlu během obratu.

AMC1 GH.OPS.405 Přilet letadla

KONTROLA PARKOVACÍHO STÁNÍ

Organizace pozemního odbavení by měla zajistit, aby bylo přidělené parkovací stání zkontrolováno před příletem letadla, aby bylo zajištěno následující:

- (a) personál uplatňuje program FOD provozovatele letiště;
- (b) na parkovacím stání se nenachází GSE a personál jiný než ten, který je vyžadován pro asistenci během příletu letadla na stání, a nástupní most je plně zatažen.

AMC1 GH.OPS.415 Nakládka a vykládka letadla

NAKLÁDÁNÍ A VYKLÁDÁNÍ LETADEL

- (a) Postupy pro nakládání a vykládání letadel by měly pokrývat minimálně následující klíčová rizika:
 - (1) zranění osob;
 - (2) poškození letadla;
 - (3) neoznámení jakýchkoli změn na poslední chvíli (LMC) osobám odpovědným za plánování naložení a letové posádce, v souladu s postupy provozovatele letadla;
 - (4) nesprávné upevnění a zajištění nákladu v nákladovém prostoru, vedoucí ke změnám těžiště letadla nebo skutečné hmotnosti letadla v důsledku posunu nákladu během letu;
 - (5) použití nevhodných ULD nebo upevňovacích systémů;
 - (6) nedodržení nakládacích instrukcí s negativním dopadem na limity naložení letadla a limity plošného zatížení (*spread limitations*);
 - (7) neznalost konfigurace nákladového prostoru;
 - (8) použití nevhodného GSE pro nakládání/vykládání;
 - (9) pouze pro nákladní letadla (CAO) mohou být dodatečnými rizikovými oblastmi:
 - (i) vyšší množství nebezpečného zboží v CAO;
 - (ii) větší a těžší nebo nadrozměrný náklad a ULD (např. motory, automobily, průmyslové vybavení a stroje, velká a těžká živá zvířata);
 - (iii) hlavní paluba letadla jako složitý nákladový prostor s různými pozicemi a omezeními.
- (b) Pokud jsou pro příletové a odletové lety použiti různí vedoucí týmů (*team leaders*), měli by zajistit formální a kompletní předání úkolů a brífink o speciálních postupech nebo specifikách nakládání/vykládání. Vykládací tým by měl mít kopii zprávy o naložení kontejnerů/palet (CPM) identifikující pozici ULD nebo palet v nákladových prostorech.
- (c) Nakládací/vykládací týmy by si měly být vědomy a uplatňovat jakékoli pokyny provozovatele letadla vyžadující, aby jeho technická sada (*fly-away kit*) byla vždy přepravována na palubě letadla.

- (d) Postupy a dokumentace týkající se upevňovacího vybavení by měly být specifické pro typ letadla a v souladu s pokyny provozovatele letadla týkajícími se dokumentace hmotnosti a vyvážení.
- (e) Postup nakládání a vykládání by měl zahrnovat krok pokrývající kontrolu hrubých chyb při zajišťování nákladu a upevňovacích zařízení.

AMC2 GH.OPS.415 Nakládka a vykládka letadla

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO NAKLÁDÁNÍ A VYKLÁDÁNÍ NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ

- (a) Postupy pro nakládání/vykládání letadel by měly zahrnovat následující bezpečnostní cíle:
 - (1) zabránění poškození balíků a prostředků ULD (palet a kontejnerů);
 - (2) konsolidaci nebezpečného zboží k zajištění oddělení neslučitelného nebezpečného zboží a k dodržení Technických instrukcí ICAO;
 - (3) separaci a oddělení balíků, aby se zabránilo interakci mezi neslučitelným nebezpečným zbožím a jiným nákladem;
 - (4) zabránění pohybu během pozemní přepravy a za letu;
 - (5) zabránění tomu, aby byly zásilky označené štítkem CAO (*cargo aircraft only* – pouze nákladní letadlo) naloženy do letadel pro přepravu cestujících.
- (b) V případě poškozených balíků nebo balíků s únikem obsahu:
 - (1) balíky, které jsou před nakládkou shledány poškozenými nebo s únikem obsahu, by neměly být do letadla naloženy;
 - (2) balíky, které jsou v nákladovém prostoru shledány poškozenými nebo s únikem obsahu, by měly být z letadla vyloženy;
 - (3) pokud je v nákladovém prostoru zjištěn únik, zkontrolovat ostatní balíky, zda nejsou kontaminovány, a posoudit, zda mohou být přepraveny;
 - (4) informovat velitele letadla uplatněním postupu NOTOC (oznámení veliteli letadla);
 - (5) uplatnit jakékoli další postupy, včetně postupů pro hlášení, stanovené provozovatelem letadla a provozovatelem letiště.

GM1 GH.OPS.415(d) Nakládka a vykládka letadla

NÁKLADOVÉ PROSTORY LETADLA

Jak je uvedeno v bodě GH.OPS.415(d), nákladové prostory letadla musí být před nakládáním prázdné, s několika výjimkami:

- (a) technická sada (*fly-away kit*) obsahující položky a nástroje nezbytné pro opravy letadla, kterou provozovatel letadla vyžaduje přepravovat na všech letech (může být přepravována v upraveném ULD nebo jiným způsobem);
- (b) další vybavení (vybavení v nákladovém prostoru (EIC)), služební pošta (COMAIL) nebo materiál provozovatele (COMAT);
- (c) zátěž (*ballast*);
- (d) v případě tranzitních letů, u kterých zavazadla, náklad a pošta naložené pro další nebo konečnou destinaci zůstávají na palubě letadla.

GM1 GH.OPS.415(h) Nakládka a vykládka letadla**POKYNY PRO NAKLÁDÁNÍ / ZPRÁVA O NALOŽENÍ (LIR)**

- (a) Dokument s pokyny pro nakládání (také nazývaný „pokyny pro nakládání / zpráva o naložení“ nebo „LIR“) je generován za účelem poskytnutí podpory osobě dohlížející na nakládání letadla, aby se tato činnost usnadnila a zajistilo se, že rozložení nákladu a nakládání letadla jsou dokončeny podle pokynů.
- (b) Pokyny pro nakládání obsahují informace o maximální hmotnosti položek, které mohou být naloženy do každého nákladového prostoru, a pokyny pro bezpečné a optimální rozložení položek, které mají být naloženy do nákladových prostorů, spolu s pravidly pro oddělení (segregaci) nákladu.
- (c) LIR může být součástí existujícího dokumentu o hmotnosti a vyvážení nebo samostatným formulářem.
- (d) Podpis osoby odpovědné za dohled nad nakládáním na LIR je obvykle potvrzením, že letadlo bylo naloženo v souladu s pokyny pro nakládání. Funkcí tohoto podepsaného dokumentu je sloužit jako zpráva (*report*). Podepsaná kopie LIR se uchovává na zemi.

AMC1 GH.OPS.420 Dohled nad nakládkou**DOHLED NAD NAKLÁDÁNÍM**

- (a) V případě nakládání nadrozměrného nákladu na nákladní letadla by měla být osoba vykonávající funkci dohledu nad nakládáním (nakládkou) přítomna po celou dobu procesu nakládání, aby zajistila, že nakládání bylo dokončeno v souladu se zavedenými postupy a postupy provozovatele letadla.
- (b) Po dokončení nakládání by měla osoba vykonávající funkci dohledu nad nakládáním podepsat dokument s pokyny pro nakládání (LIR), čímž potvrdí, že nakládání bylo dokončeno v souladu s pokyny.

GM1 GH.OPS.420 Dohled nad nakládkou**BRÍFINK TÝMŮ PROVÁDĚJÍCH NAKLÁDKU/VYKLÁDKU**

Doporučuje se, aby brífinky zahrnovaly, podle toho, co je relevantní, následující prvky:

- (a) speciální náklady;
- (b) pořadí (sekvence) vykládání/nakládání;
- (c) podrobnosti o upevnění nákladu;
- (d) konfigurace nákladového prostoru letadla nebo omezení nakládání;
- (e) dostupnost nezbytného upevňovacího/zajišťovacího vybavení;
- (f) jakýkoli jiný prvek, který je považován za relevantní pro provozní kontext.

AMC1 GH.OPS.430 Činnosti při odletu letadla**OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK PRO PŘEDODLETOVÉ A ODLETOVÉ ČINNOSTI**

- (a) Postup pro předodletové činnosti by měl zahrnovat minimálně následující opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik:
 - (1) předodletovou kontrolu letadla a stání pro ověření, že:
 - (i) stání je prosté cizích předmětů (FOD);

- (ii) veškeré GSE, které není nezbytné pro spuštění a odlet letadla, je odstraněno a v nebezpečném prostoru se nenacházejí žádné osoby;
 - (iii) na letadle není žádné viditelné poškození;
 - (iv) všechny dveře a panely letadla jsou zavřené;
- (2) správné vybavení pro vytlačování pro daný typ/podtyp letadla.
- (b) Postup pro odletové činnosti by měl pokrývat následující:
- (1) komunikaci, včetně frazeologie/standardních ručních signálů, mezi letovou posádkou a osobou odpovědnou za odletovou činnost;
 - (2) odsouhlasení a dodržení sekvence spouštění motorů a uplatnění provozních postupů pro použití vzduchového spouštěcího zařízení (ASU), je-li vyžadován;
 - (3) odpojení GSE (ASU, pozemní zdroj energie atd.) a odstranění z vyhrazeného prostoru kolem letadla (ERA);
 - (4) postupy pro vytlačování nebo vlečení zahrnují správné vybavení pro vytlačování nebo vlečení pro daný typ/podtyp letadla a další podmínky specifické pro provozní kontext.

AMC1 GH.OPS.435 Přetah a vytlačování letadla

OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

Postupy pro vlečení (přetah) nebo vytlačování letadla by měly pokrývat následující:

- (a) prostředky pro vytvoření a udržení situačního povědomí o provozu během činností vlečení/vytlačování letadla;
- (b) komunikaci mezi řidičem vozidla pro vlečení/vytlačování a, je-li to relevantní, doprovodem na konci křídla (*wing walker*) nebo letovou posádkou v kokpitu;
- (c) použití GSE pro vlečení/vytlačování odpovídajícího typu letadla;
- (d) použití metod ke snížení rizik způsobených:
 - (1) četnými slepými úhly kolem letadla;
 - (2) zasažením doprovodu na konci křídla (*wing walker*) bleskem přes kabel;
 - (3) zakopnutím operátora nebo zachycením o techniku při přenášení 15 m dlouhého měděného kabelu;
 - (4) neúmyslnou aplikací brzd personálem pozemního odbavení během vlečení.

GM1 GH.OPS.440 Komunikace a frazeologie

ODCHYLKY OD STANDARDNÍ FRAZELOGIE BĚHEM ČINNOSTÍ VYTLAČOVÁNÍ A VLEČENÍ

Doporučuje se, aby organizace pozemního odbavení zaznamenávala v rámci svého interního hlášení případy odchylek od standardní frazeologie během vlečení a vytlačování, které tyto činnosti ohrožují. Účelem sběru takových údajů je jejich využití k identifikaci potenciálních bezpečnostních nebezpečí a uplatnění vhodných opatření ke zmírnění rizik k zajištění bezpečného provozu během činností vlečení a vytlačování.

HLAVA 5 – MANIPULACE S NÁKLADEM A POŠTOU (ODBAVENÍ NÁKLADU A POŠTY)

GM1 GH.OPS.500 Manipulace s nákladem a poštou – Obecné požadavky

ČINNOSTI ODBAVENÍ NÁKLADU V NÁKLADNÍM SKLADU

- (a) Nákladním skladem ve smyslu nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 se rozumí jakékoli zařízení pro odbavení nákladu umístěné v prostorách letiště nebo k němu přilehlé (tj. v jeho bezprostřední blízkosti), které je oprávněno přijímat náklad připravený k přepravě (*ready for carriage*), skladovat jej a provádět finální kompletaci (*build-up*) a závěrečné kontroly před leteckou přepravou.
- (b) Činnosti nákladního skladu jsou rozmanitější a pokrývají více aspektů přepravního řetězce nákladu než jen ty, které souvisejí s přípravou nákladu k zajištění bezpečnosti letu.
- (c) Činnosti probíhající v nákladním skladu, které přímo nesouvisí s body GH.OPS.500(c)(1) a (c)(2), nejsou zahrnuty do rozsahu působnosti nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.

GM1 GH.OPS.500(d) Manipulace s nákladem a poštou – Obecné požadavky

ČINNOSTI ODBAVENÍ NÁKLADU ZAHRNÚJÍCÍ KVALIFIKOVANÝ PERSONÁL PROVOZOVATELE LETADLA

- (a) Provozovatel letadla může vyslat kvalifikovaný personál, aby zajistil, že letadlo a jeho náklad jsou odbaveny v souladu s jeho provozními postupy. Například personál provozovatele letadla může být zapojen do tohoto procesu odbavení nákladu: dohled nad vykládáním/nakládáním letadla, dohled nad kompletací nákladu (*build-up*) atd.
- (b) Ať už je náklad odbavován s přímým zapojením personálu provozovatele letadla nebo bez něj, podléhá to dodržování nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 a příslušných požadavků nařízení (EU) č. 965/2012.

GM1 GH.OPS.505 Manipulace se zvláštním nákladem, který není nebezpečným zbožím

ZVLÁŠTNÍ (SPECIÁLNÍ) NÁKLAD

Následující položky jsou považovány za speciální náklad:

- (a) farmaceutické výrobky;
- (b) živá zvířata;
- (c) zboží podléhající rychlé zkáze (*perishable items*);
- (d) mokry náklad (*wet cargo*);
- (e) lidské ostatky;
- (f) nadrozměrné a/nebo těžké položky;
- (g) jakékoli jiné položky, které vyžadují speciální zacházení a/nebo přepravu.