



# SMĚRNICE

CAA-SL-034-n-14

pro udělení / změnu schválení pro  
*for granting / change of prior approval for*

## PROVOZ ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVO) A PROVOZ S PROVOZNÍMI ZÁPOČTY

v souladu s požadavky části SPA, hlava E nařízení Komise (EU)  
č. 965/2012

### *LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO) AND OPERATIONS WITH OPERATIONAL CREDITS*

*in accordance with the requirements of PART-SPA, Subpart E of Commission  
Regulation (EU) No. 965/2012*

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	311-14/OLD	1. 5. 2014	Ing. Ivan Šubín
1	255-16/OLD	31. 5. 2016	Ing. Stanislav Čejda
2	4726-19-301	1. 11. 2019	Ing. Anna Polánecká, Ph.D. MBA
3	6164-22-301	15. 9. 2022	Ing. Michal Parýzek

Schválil:

.....  
Ing. Pavel Matoušek

ředitel SL

## SEZNAM ZMĚN

Změna číslo:	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 5. 2014	První vydání	
1	31. 5. 2016	Zpracováno	
2	1. 11. 2019	Zpracováno	
3	15. 9. 2022 / 30. 10. 2022	Zpracováno	

## SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Strana číslo	Změna číslo	Strana číslo	Změna číslo	Strana číslo	Změna číslo
1	3	9	3	17	3
2	3	10	3	18	3
3	3	11	3	19	3
4	3	12	3	20	3
5	3	13	3		
6	3	14	3		
7	3	15	3		
8	3	16	3		

## OBSAH

Ustanovení	Název	Strana
	SEZNAM ZMĚN	2
	SEZNAM PLATNÝCH STRAN	2
	OBSAH, AKTUÁLNOST A POUŽITELNOST SMĚRNICE	3
(a)	Všeobecně	4
(b)	Předpisová základna	11
(c)	Podání žádosti	11
(d)	Obsah a informace k přílohám k žádosti	12
(e)	Proces schválení	15
(f)	Nejčastější případy schválení / změn schválení – shrnutí	16
(g)	Přechodná ustanovení – převod stávajících schválení	18
(h)	Závěrečná ustanovení	20
<b>PŘÍLOHA 1</b>	Žádost o udělení / změnu schválení provozu za podmínek nízké dohlednosti (LVO) a provozu s provozními zápočty	

### **AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-034-n-14**

Za kontrolu aktuálnosti směrnice a jejích příloh odpovídá ředitel odboru OPL ÚCL. Ověřování aktuálnosti je prováděno minimálně 1x za dva roky.

### **POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SL-034-n-14**

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (1) Provozovatele obchodní letecké dopravy – letouny (držitele AOC), neobchodního provozu s letouny a zvláštního provozu s letouny v plném rozsahu.
- (2) Žadatele o vydání AOC pro obchodní leteckou dopravu – letouny.
- (3) Odbor provozu letadel (OPL) sekce letové (SL) v plném rozsahu. Tato Směrnice je rovněž nedílnou součástí Příručky inspektora OOLD pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě.

**(a) Všeobecně**

- (1) Tato směrnice je určena provozovatelům, kteří plánují letecký provoz za podmínek nízké dohlednosti (vzlet nebo přiblížení při RVR nižší než 550 m a výškou rozhodnutí nižší než 200 ft) nebo provoz s provozními zápočty.
- (2) Provozovatel je oprávněn provádět následující provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) pouze, pokud je držitelem schválení vydaného ÚCL ČR:
  - (i) vzlety za podmínek nízké dohlednosti (LVTO) s RVR nižší než 400 m;
  - (ii) přiblížení CAT II;
  - (iii) přiblížení CAT III.

Vzlet za podmínek nízké dohlednosti (LVTO) s RVR 400 m nebo vyšší není předmětem zvláštního schválení.

- (3) Provozovatel je oprávněn provádět následující provoz s provozními zápočty pouze, pokud je držitelem schválení vydaného ÚCL ČR:
  - (i) Přiblížení SA CAT I (SA – „Special Authorisation“);
  - (ii) Přiblížení SA CAT II (SA – „Special Authorisation“);
  - (iii) Přiblížení pomocí systémů pro zlepšení viditelnosti (EFVS), které jsou využívány pod výškou 200 ft nad prahem dráhy.

Přiblížení s využitím provozních zápočtů pomocí systémů pro zlepšení viditelnosti (EFVS), které jsou využívány pouze nad výškou 200 ft vztaheno k prahu dráhy (EFVS 200), nejsou předmětem zvláštního schválení.

- (4) Pro získání oprávnění pro provoz za nízké dohlednosti a/nebo provoz s provozními zápočty od ÚCL ČR musí provozovatel doložit soulad s požadavky Hlavy E, Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) a provoz s provozními zápočty, přílohy V (část SPA), k nařízení Komise (EU) č. 965/2012 v platném znění.

**Vzlet za podmínek nízké dohlednosti (LVTO)**

- (5) Minimální požadovaná dráhová dohlednost pro vzlet za nízké dohlednosti závisí na světelném vybavení dráhy, certifikaci letiště, certifikaci letadla a výcviku posádky. Např. pokud provozovatel, který je držitelem schválení pro vzlety za nízké dohlednosti s minimální dráhovou dohledností 150 m, zamýšlí provést vzlet z dráhy, která není vybavena dráhovými osovými světly, pak je minimální požadovaná dráhová dohlednost pro tento vzlet 300 m. Podrobněji viz AMC1 SPA.LVO.100(a).
- (6) Pro LVTO při dráhové dohlednosti menší než 125 m musí navigační prostředky používané pro směrové vedení splňovat požadavky pro přiblížení CAT III, pokud není v AFM uvedeno jinak.
- (7) Pro LVTO při dráhové dohlednosti menší než 125 m nesmí být hlášena dráhová dohlednost menší než minimální hodnota uvedená v AFM. Pokud v AFM není tato hodnota uvedena, nesmí být hlášena dráhová dohlednost menší než 75 m.
- (8) Minimální požadovaná dráhová dohlednost musí být dosažena ve všech relevantních bodech od začátku rozjezdu do vypočítané vzdálenosti TOD nebo ASD, podle toho, která je větší.
- (9) Hlášená dráhová dohlednost v místě zahájení rozjezdu pro vzlet může být nahrazena vlastním pozorováním pilota.

- (10) Hodnota dráhové dohlednosti 125 m při vzdálenosti osových světél 15 m byla zvolena na základě geometrie výhledu z pilotní kabiny, která u většiny letadel umožňuje výhled na min. 90m segment dráhy – tzn., že pilot by měl na místě vzletu rovnoběžně s osou dráhy vidět 7 po sobě jdoucích osových světél (6 mezer mezi osovými světly).
- (11) Provozovatel stanoví postupy pro vzlet za podmínek nízké dohlednosti, které přiloží k žádosti o schválení.

#### **Přiblížení za podmínek nízké dohlednosti a/nebo s provozním zápočtem**

- (12) V rámci postupů pro přiblížení za podmínek nízké dohlednosti a/nebo s provozním zápočtem provozovatel zohlední vliv dočasně provozu neschopných nebo degradovaných pozemních zařízení v souladu s AMC3 SPA.LVO.100(b). Pokud velitel letadla obdrží takovou informaci během přiblížení ve výšce 1000 ft vztaženo k prahu dráhy nebo níže, může pokračovat v přiblížení dle vlastního uvážení. V opačném případě musí aplikovat omezení uvedená v AMC3 SPA.LVO.100(b) nebo přerušit přiblížení.
- (13) Letadla mohou být v souladu s CS-AWO certifikována pro následující druhy přiblížení:
- (i) SA CAT I;
  - (ii) CAT II;
  - (iii) CAT III, která může být dále specifikována dle nejnižší použitelné DH:
    - a) 50 – 100 ft;
    - b) < 50 ft;
    - c) bez DH.

#### **Přiblížení za podmínek nízké dohlednosti CAT II**

- (14) Letadlo musí být certifikováno pro přiblížení CAT II
- (15) Výška rozhodnutí (DH) musí být letovou posádkou odečtena z radiovýškoměru nebo jiného zařízení se stejnou nebo lepší výkonností. Výška rozhodnutí pro konkrétní přiblížení nesmí být stanovena nižší než nejvyšší hodnota z následujícího seznamu:
- (i) Minimální DH stanovená v AFM (pokud je stanovena);
  - (ii) Použitelná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadla;
  - (iii) Minimální DH, pro kterou má posádka kvalifikaci;
  - (iv) 100 ft.
- (16) Minimální RVR musí být stanovena v souladu s AMC1 SPA.LVO.100(b).
- (17) Provozovatel stanoví postupy pro přiblížení za podmínek nízké dohlednosti CAT II, které přiloží k žádosti o schválení v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(c), AMC2 SPA.LVO.105(c) a AMC3 SPA.LVO.105(c).

#### **Přiblížení za podmínek nízké dohlednosti CAT III**

- (18) Letadlo musí být certifikováno pro přiblížení CAT III.
- (19) V rámci aplikace prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2021/2237 se ruší dělení CAT III na podkategorie IIIA, IIIB a IIIC. Nicméně ve stávající dokumentaci mohou být tyto podkategorie

stále uvedeny např. v souvislosti s certifikací systémů letadla. V tom případě mají následující význam:

- (i) CAT IIIA/3A – DH 50 – 100 ft, min. RVR 175 m;
  - (ii) CAT IIIB/3B – DH < 50 ft nebo bez DH, min. RVR 50 – 175 m;
  - (iii) CAT IIIC/3C – bez DH, bez limitu RVR.
- (20) Pro přiblížení, kde je určena výška rozhodnutí (DH), musí být letovou posádkou odečtena z radiovýškoměru nebo jiného zařízení se stejnou nebo lepší výkonností. Výška rozhodnutí pro konkrétní přiblížení nesmí být stanovena nižší než nejvyšší hodnota z následujícího seznamu:
- (i) Minimální DH stanovená v AFM (pokud je stanovena);
  - (ii) Minimální DH, pro kterou má posádka kvalifikaci;
- (21) Přiblížení bez výšky rozhodnutí může být provedeno pouze, pokud jsou splněny následující podmínky:
- (i) Přiblížení bez DH je popsáno v AFM;
  - (ii) Nejsou publikovány informace, že stav navigačního nebo jiného vybavení letiště brání přiblížení bez DH;
  - (iii) Posádka má kvalifikaci pro přiblížení bez DH;
- (22) Minimální RVR musí být stanovena v souladu s AMC2 SPA.LVO.100(b).
- (23) Provozovatel stanoví postupy pro přiblížení za podmínek nízké dohlednosti CAT III, které přiloží k žádosti o schválení v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(c), AMC2 SPA.LVO.105(c) a AMC4 SPA.LVO.105(c).

#### **Přiblížení s provozním zápočtem SA CAT I**

- (24) Letadlo musí být certifikováno pro přiblížení SA CAT I.
- (25) Přiblížení s provozním zápočtem SA CAT I (Special Authorisation CAT I) využívá zápočet vysokovýkonných navigačních systémů, kterými je většina moderních letadel vybavena, pro prodloužení postupu přiblížení CAT I provedeného podle přístrojů. Vysokovýkonným navigačním systémem se rozumí např. ILS ve spojení se systémem automatického přistání nebo HUD.
- (26) Výška rozhodnutí (DH) pro konkrétní přiblížení nesmí být stanovena nižší než nejvyšší hodnota z následujícího seznamu:
- (i) Minimální DH stanovená v AFM (pokud je stanovena);
  - (ii) Použitelná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadla;
  - (iii) Minimální DH, pro kterou má posádka kvalifikaci;
  - (iv) 150 ft.
- (27) Pokud je výška rozhodnutí stanovena nižší než 200 ft, musí být letovou posádkou odečtena z radiovýškoměru nebo jiného zařízení se stejnou nebo lepší výkonností.
- (28) Pro přiblížení SA CAT I musí být dráha vybavena následujícím vybavením:
- (i) Přibližovací světelnou řadou;

- (ii) Dráhovým značením pro přesná přiblížení;
  - (iii) Dráhovými světly pro přiblížení CAT I.
- (29) Minimální RVR musí být stanovena v souladu s AMC1 SPA.LVO.100(c).
- (30) Provozovatel stanoví postupy pro přiblížení s provozním zápočtem SA CAT I, které přiloží k žádosti o schválení v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(c), AMC2 SPA.LVO.105(c) a AMC5 SPA.LVO.105(c).

#### **Přiblížení s provozním zápočtem SA CAT II**

- (31) Letadlo musí být certifikováno pro přiblížení CAT II a být vybaveno HUDLS nebo systémem automatického přistání s funkcí „pasivní při závadě - Fail-passive“ nebo lepší.
- (32) Přiblížení s provozním zápočtem SA CAT II (Special Authorisation CAT II) využívá zápočet vybavení letadla (např. HUDLS nebo systém automatického přistání) a kvalifikace posádky na letištích, která nemají světelné vybavení včetně dráhových a přibližovacích světel, jak je požadováno pro přiblížení CAT II, pro vizuální úsek přiblížení.
- (33) Pro přiblížení, kde je určena výška rozhodnutí (DH), musí být letovou posádkou odečtena z radiovýškoměru nebo jiného zařízení se stejnou nebo lepší výkonností, pokud je k tomu určeno během certifikace letadla. Výška rozhodnutí (DH) pro konkrétní přiblížení nesmí být stanovena nižší než nejvyšší hodnota z následujícího seznamu:
- (i) Minimální DH stanovená v AFM (pokud je stanovena);
  - (ii) Použitelná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadla;
  - (iii) Minimální DH, pro kterou má posádka kvalifikaci;
  - (iv) 100 ft.
- (34) Pro přiblížení SA CAT I musí být dráha vybavena následujícím vybavením:
- (i) Přibližovací světelnou řadou;
  - (ii) Dráhovým značením pro přesná přiblížení;
  - (iii) Dráhovými světly pro přiblížení CAT I.
- (35) Minimální RVR musí být stanovena v souladu s AMC2 SPA.LVO.100(c).
- (36) Provozovatel stanoví postupy pro přiblížení s provozním zápočtem SA CAT II, které přiloží k žádosti o schválení v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(c), AMC2 SPA.LVO.105(c) a AMC6 SPA.LVO.105(c).

#### **Přiblížení s provozním zápočtem EFVS pod výškou 200 ft nad prahem dráhy**

- (37) Přiblížení s provozním zápočtem EFVS využívá zápočet zlepšené dohlednosti díky systému EFVS pro vizuální úsek přiblížení. Pro využití zápočtu musí být EFVS certifikován. EFVS je systém pro zlepšení viditelnosti (EVS), který je integrován s palubním systémem vedení po trati (Flight Guidance System) a zobrazuje informace na obrazovce HUD nebo podobném systému.
- (38) EFVS nemůže být použito pro zápočet pro **postup** přiblížení provedený podle přístrojů. Proto při využití provozního zápočtu EFVS musí být výška rozhodnutí pro konkrétní přiblížení stejná jako bez využití EFVS.
- (39) Přiblížení s provozním zápočtem EFVS může být použito pouze v případě 3D přiblížení. Může být tedy použito pro nepřesná přiblížení avšak pouze s vertikálním vedením.

- (40) Přiblížení s provozním zápočtem EFVS může být použito pro přiblížení, kdy trať konečného přiblížení není totožná s prodlouženou osou dráhy (offset). Rozsah použití vždy závisí na konkrétním systému a omezení uvedených v AFM.
- (41) EFVS nelze použít pro zajištění vizuální reference při přiblížení okruhem.
- (42) EFVS musí být certifikován pro přiblížení – EFVS-A – nebo pro přistání EFVS-L. EFVS-A může být použit během přiblížení nad výšku 100 ft vztaheno k prahu dráhy. EFVS-L musí zobrazovat pokyn „Flare“ nebo poskytovat vedení pro vyrovnání se zemí před přistáním a dále musí zobrazovat výšku nad zemí (AGL).
- (43) V případě vícečlenné posádky musí mít pilot monitorující k dispozici obrazovku s výnosem informací ze systému EFVS.
- (44) Minimální RVR musí být stanovena v souladu s podmínkami uvedenými v AFM. Pokud v AFM nejsou tyto podmínky uvedeny, provozovatel stanoví minimální RVR pro konkrétní přiblížení na základě minimální RVR bez použití EFVS za použití tabulky uvedené v AMC3 SPA.LVO.100(c).
- (45) Pokud je minimální RVR stanovena dle předchozího odstavce menší než 550 m, lze ji využít pouze, pokud jsou na letišti aktivovány postupy pro provoz za nízké dohlednosti (LVP). V opačném případě je třeba stanovit minimální RVR 550 m.
- (46) Starší systémy mohou být certifikovány jako „EVS s provozním zápočtem“. Tyto systémy jsou považovány za EFVS-A.
- (47) Letadla certifikovaná ve třetích zemích mohou být schválena pro provoz s provozním zápočtem EFVS, pokud provozovatel prokáže, že systém EFVS splňuje požadavky na certifikaci dle CS-AWO.
- (48) Provozovatel stanoví postupy pro přiblížení s provozním zápočtem EFVS, které přiloží k žádosti o schválení v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(c), AMC2 SPA.LVO.105(c) a AMC7 SPA.LVO.105(c).
- (49) Provoz EFVS 200 (využití systému EFVS pouze nad výškou 200 ft vztaheno k prahu dráhy) není předmětem zvláštního schválení.

#### **Sledování provozu a indikátory výkonnosti**

- (50) Provozovatel musí stanovit indikátory výkonnosti pro zamýšlený druh provozu v souladu s GM1 SPA.LVO.105(g) a GM2 SPA.LVO.105(g).
- (51) Provozovatel musí zavést systém sledování provozu za nízké dohlednosti a provozu s provozními zápočty v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(g), GM1 SPA.LVO.105(g), GM2 SPA.LVO.105(g) a ORO.GEN.160.

#### **Ověřovací provoz**

- (52) V rámci procesu schvalování nového druhu provozu za podmínek nízké dohlednosti a provozu s provozním zápočtem musí provozovatel předložit ÚCL ČR jako přílohu žádosti návrh programu ověřovacího provozu pro potvrzení, že je schopen zamýšlený druh provozu provozovat na přijatelné úrovni bezpečnosti.
- (53) Během ověřovacího provozu provozovatel postupuje v souladu se schválenými provozními postupy, avšak meteorologické podmínky musí být stejné nebo lepší než minima pro přiblížení CAT I.
- (54) Provozovatel stanoví počet vzletů nebo přiblížení v rámci ověřovacího provozu. Pokud se provozovatel rozhodne využít pro ověřovací provoz FSTD (přiblížení), stanoví počet přiblížení,



kteřá budou provedena na FSTD. Všechny FSTD použité pro ověřovací provoz musí být schváleny k použití ze strany ÚCL ČR dle směrnice CAA-SL-013b-n-14.

- (55) V rámci ověřovacího provozu provozovatel provádí sběr a vyhodnocení dat z provozu za využití příslušných systémů a postupů v souladu s AMC2 SPA.LVO.105(g) a GM3 SPA.LVO.105(g).
- (56) Po ukončení ověřovacího provozu provozovatel provede vyhodnocení ověřovacího provozu. V rámci vyhodnocení provozovatel shrne poznatky z ověřovacího provozu, úspěšnost přiblížení, případně navrhne změny postupů.

#### **Posouzení vhodnosti letiště / dráhy**

- (57) Provozovatel musí provést posouzení vhodnosti letiště pro zamýšlený druh provozu za nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem pro každé přiblížení (dráhu), kde plánuje tento druh provozu. Toto posouzení provozovatel nepředkládá ÚCL ČR automaticky. ÚCL ČR si může vyžádat předložení posouzení pro konkrétní dráhu písemně nebo např. během kontroly na základně.
- (58) Schematický diagram postupu posouzení vhodnosti letiště je uveden v GM1 SPA.LVO.110.
- (59) Posouzení vhodnosti letiště se skládá z následujících částí:
  - (i) Posouzení vhodných navigačních zařízení a souvisejících postupů přiblížení podle přístrojů;
  - (ii) Posouzení provozních postupů letiště včetně postupů pro provoz za nízké dohlednosti;
  - (iii) Posouzení vhodnosti dráhy a jejího vybavení a posouzení prostředí, ve kterém se dráha nachází (např. terén, překážky, atd.).
- (60) Posouzení vhodnosti letiště se provádí v souladu s jedním z následujících způsobů nebo jejich kombinací:
  - (i) Posouzení historických provozních dat pro konkrétní letiště, dráhu a přiblížení a typ letadla v souladu s AMC1 SPA.LVO.110;
  - (ii) Posouzení od stolu, které zahrnuje posouzení letiště, postupů přiblížení a letadla a jeho schopností v souladu s AMC1 SPA.LVO.110;
  - (iii) Provozní posouzení na základě provedených letů v souladu s AMC1 SPA.LVO.110.
- (61) Požadavky na posouzení vhodnosti letiště včetně příkladů jsou uvedeny v SPA.LVO.110, AMC1-AMC4 SPA.LVO.110 a GM1-GM12 SPA.LVO.110.
- (62) Provozovatel zajistí vhodným způsobem informování letových posádek, která letiště / dráhy / přiblížení byla posouzena jako vhodná pro provoz za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem pro konkrétní typ letadla.

#### **Kvalifikace a výcvik letových posádek**

- (63) Provozovatel musí zajistit, že letová posádka je způsobilá pro provoz za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozními zápočty v souladu s AMC1-AMC3 SPA.LVO.120(a) a GM1 SPA.LVO.120(a).
- (64) Provozovatel musí zajistit, že letová posádka a dotčený provozní personál úspěšně dokončili výcvik a přezkoušení pro všechny schválené druhy provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem dle druhu provozu v souladu s:
  - (i) **LVTO** – AMC1 SPA.LVO.120(b), AMC4 SPA.LVO.120(b), GM1 SPA.LVO.120(b);

- (ii) **SA CAT I, CAT II, SA CAT II, CAT III** – AMC2 SPA.LVO.120(b), GM1 SPA.LVO.120(b), GM3 SPA.LVO120(b);
  - (iii) **Rozdílový výcvik LVTO, SA CAT I, CAT II, SA CAT II, CAT III** – AMC5 SPA.LVO.120(b);
  - (iv) **EFVS** – AMC3 SPA.LVO.120(b), AMC6 SPA.LVO.120(b), GM1 SPA.LVO.120(b), GM2 SPA.LVO.120(b);
  - (v) **Rozdílový výcvik EFVS** – AMC7 SPA.LVO.120(b).
- (65) Provozovatel musí stanovit výcvikové programy pro všechny druhy provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem, o které žádá a které musí:
- (i) zahrnovat počáteční a opakovací výcvik a přezkoušení;
  - (ii) obsahovat normální, mimořádné a nouzové postupy;
  - (iii) být přizpůsobeny typu technologií používaných při zamýšleném provozu a
  - (iv) zohledňovat rizika lidského faktoru spojená se zamýšleným provozem.
- (66) Letový výcvik by měl být prováděn na FSTD, pokud pro daný typ letadla existuje FSTD schválené pro požadované druhy provozu LVO, nebo na letadle, pokud neexistuje FSTD. Pokud pro daný typ letadla neexistuje FSTD, výcvik pro požadovaný druh provozu bude částečně proveden na FSTD jiného typu, který umožní simulovat prostředí a podmínky požadovaného druhu provozu. Použité FSTD by mělo být podobné provozovanému typu v oblasti systémů automatického řízení, avioniky a výkonnosti a měly by na něm být proveditelné SOP provozovatele. Typově specifická část výcviku pak bude provedena na letadle. Všechny FSTD použité pro výcvik musí být schváleny k použití ze strany ÚCL ČR dle směrnice CAA-SL-013b-n-14.
- (67) V rámci procesu schvalování provozu za podmínek nízké dohlednosti a provozu s provozním zápočtem musí provozovatel předložit ÚCL ČR jako přílohu návrh výcvikových programů.

#### **Provozní postupy**

- (68) Provozovatel musí stanovit provozní postupy pro všechny druhy provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem. Provozní postupy mohou být součástí provozní příručky nebo mohou být vydány jako samostatný dokument odkazovaný z provozní příručky.
- (69) Provozní postupy musí obsahovat povinnosti velitele letadla a letové posádky během přípravy na let, poježdění, vzletu, přiblížení, vyrovnání se zemí, přistání, dojezdu, postupu nezdařeného přiblížení a postupů po letu včetně hlášení událostí dle druhu provozu a musí být v souladu s SPA.LVO.125 a AMC1 SPA.LVO.125 a dále AMC1-AMC7 SPA.LVO.105(c).
- (70) V rámci procesu schvalování provozu za podmínek nízké dohlednosti a provozu s provozním zápočtem musí provozovatel předložit ÚCL ČR jako přílohu návrh provozních postupů.

#### **Minimální vybavení a postupy údržby**

- (71) Provozovatel musí stanovit seznam minimálního vybavení pro zamýšlený druh provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem v souladu s AFM nebo MMEL použitého typu letadla. Tento seznam provozovatel zařadí do provozní příručky nebo zvláštního dokumentu odkazovaného z provozní příručky.
- (72) Provozovatel musí provést aktualizaci MEL o položky ovlivňující způsobilost letadla pro zamýšlený druh provozu.

- (73) Provozovatel musí provést aktualizaci programu údržby v souladu se zamýšleným druhem provozu.
- (74) V rámci procesu schvalování provozu za podmínek nízké dohlednosti a provozu s provozním zápočtem musí provozovatel předložit ÚCL ČR jako přílohu žádosti návrh změny MEL a programu údržby, pokud došlo k jejich aktualizaci / změně.

### **Analýza rizik**

- (75) Provozovatel provede vyhodnocení bezpečnostních rizik a úrovně bezpečnosti provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem a stanoví zmírňující opatření. Analýzu rizik předloží ÚCL ČR jako přílohu k žádosti.

### **(b) Předpisová základna**

- (1) ÚCL ČR doporučuje použít následující dokumenty a související přijatelné způsoby průkazu pro schválení provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo provozu s provozním zápočtem:
- (i) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 (Příloha V, Part SPA);
  - (ii) Rozhodnutí výkonného ředitele EASA 2022/R/012
  - (iii) Nařízením Komise (EU) č. 1321/2014 (Part-M);
  - (iv) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2237
  - (v) CS-AWO – Certification specifications for all-weather operations;
  - (vi) EASA AWO Implementation Manual;
  - (vii) ECAC Doc 17, 3. vydání;
  - (viii) Dokumenty ICAO uvedené v GM1 SPA.LVO.100

### **(c) Podání žádosti**

- (1) Udělení / změně schválení musí předcházet podání samostatné žádosti na předepsaném formuláři, který je uveden v **PŘÍLOZE 1** k této směrnici.
- (2) V sekci A formuláře žádosti žadatel vyplní vlastní číslo jednací (nepovinné) a datum vyplnění žádosti, kontaktní údaje včetně e-mailu a telefonního čísla osoby přímo zodpovědné za zpracování žádosti a příloh k žádosti. Část „Záznamy ÚCL“ je určena pro potřeby ÚCL ČR – žadatel nevyplňuje.
- (3) V sekci B formuláře žádosti žadatel vybere jednu z variant. Počáteční schválení vybere v případě, že žadatel v době žádosti není držitelem schválení provozu za nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem. Změnu schválení vybere v případě, že žadatel v době žádosti již je držitelem schválení provozu za nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem bez ohledu na konkrétní parametry schválení.
- (4) V sekci C formuláře žádosti žadatel uvede, kterých provozovaných typů letadel se žádost týká. Pokud žadatel žádá o schválení pro všechny letouny (registrační značky) provozovaného typu, do řádku „Registrační značky“ uvede „všechny“. Řádek „Další informace“ je nepovinný, žadatel může uvést například zvláštní vybavení letounu, které by mohlo mít vliv na proces schválení.
- (5) V sekci D formuláře žádosti žadatel uvede, o jaký druh provozu žádá nebo kterého druhu provozu se žádost týká. U některých druhů provozu (LVTO, CAT III a EFVS) se po zaškrtnutí příslušného políčka objeví rozbalovací menu pro upřesnění informací k druhu provozu. Žadatel

vybere jednu z možností. V případě potřeby může žadatel číselnou hodnotu opravit. Pokud žadatel otevřel pole omylem, vybere prázdnou hodnotu (v menu úplně dole).

- (6) V sekci E formuláře žádosti žadatel označí, které přílohy jsou k žádosti přiloženy. V případě využití pole „Jiné“ žadatel uvede název všech dalších příloh žádosti. Bližší informace k přílohám jsou uvedeny v části (d) této směrnice.
- (7) V sekci F formuláře žádosti odpovědný vedoucí žadatele svým podpisem potvrdí uvedené prohlášení a formální správnost žádosti. V případě využití podpisu elektronickým certifikátem není třeba vyplňovat jméno odpovědného vedoucího.
- (8) V případě žádosti o schválení nového druhu provozu žadatel zároveň musí podat žádost o změnu provozní specifikace k AOC v souladu se směrnicí CAA-SL-043-n-14.
- (9) Žádost o udělení / změnu schválení provozu za podmínek nízké dohlednosti (LVO) předkládejte na formuláři uvedeném v **PŘÍLOZE 1**:
  - prostřednictvím datové schránky (ID: v8gaaz5),
  - nebo na adresu: Úřad pro civilní letectví ČR, K letišti 1149/23, 160 08 Praha 6,
  - nebo na emailovou adresu: podatelna@caa.cz se zaručeným elektronickým podpisem,
  - a nebo osobně na podatelnu ÚCL.

**(d) Obsah a informace k přílohám k žádosti**

- (1) Doklady potvrzující letovou způsobilost příslušného letadla pro požadovaný druh provozu - tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu přiblížení za podmínek nízké dohlednosti, nový druh přiblížení s provozním zápočtem a vzlet za podmínek nízké dohlednosti při RVR nižší než 125 m a v případě zápisu nového typu letadla. Žadatel musí doložit, že příslušné letadlo je vybaveno v souladu s požadavky pro žádaný druh provozu, např. kopiemi příslušných kapitol z AFM, POH, Confirmation Letter, dokládající způsobilost letadla pro žádaný druh provozu. Z doloženého materiálu musí být zřejmé, podle jakého dokumentu je vybavení letadla certifikováno.
- (2) Seznam specifického vybavení letadla pro požadovaný druh provozu – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu přiblížení za podmínek nízké dohlednosti, nový druh přiblížení s provozním zápočtem a/nebo vzlet za podmínek nízké dohlednosti při RVR nižší než 125 m a v případě zápisu nového letadla. Specifickým vybavením se rozumí takové vybavení letadla, které je dle certifikačních požadavků povinné pro požadovaný druh provozu za nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem. Žadatel uvede seznam specifického vybavení pro každé konkrétní letadlo, kterého se žádost týká.
- (3) Návrh výcvikových programů (návrh změny OM-D) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem a v případě změny stávajícího schválení, pokud se mění výcvikové programy. Žadatel **nemusí** současně podat žádost o schválení výcvikových programů dle směrnice CAA-SL-013a-n-14 vyjma případu, kdy se jedná o zápis nového letadla dosud neprovozovaného typu. Návrh výcvikových programů by kromě jiného měl obsahovat:
  - (i) Výcvikové programy včetně osnov pro počáteční výcvik zahrnující pozemní a letový výcvik, přezkoušení a traťový výcvik pod dozorem v souladu s SPA.LVO.120, AMC1-AMC3 SPA.LVO.120(b), GM1 SPA.LVO.120(b) a GM3 SPA.LVP.120(b) dle druhu provozu. V případě traťového výcviku pod dozorem musí být kvalifikovaný instruktor (TRI/LTI) provádějící dozor na pilotním místě, aby v případě potřeby mohl přerušit výcvik a převzít řízení.

- (ii) Výcvikové programy včetně osnov pro opakovací výcvik zahrnující pozemní a/nebo letový výcvik a přezkoušení v souladu s SPA.LVO.120, AMC4 SPA.LVO.120(b), AMC6 SPA.LVO.120(b), GM1 SPA.LVO.120(b) a GM2 SPA.LVP.120(b) dle druhu provozu.
  - (iii) Výcvikové programy včetně osnov pro rozdílový výcvik a přezkoušení v souladu s SPA.LVO.120, AMC5 SPA.LVO.120(b) a AMC7 SPA.LVO.120(b) dle druhu provozu.
  - (iv) Zápočet předchozích zkušeností pro požadovaný druh provozu.
- (4) Návrh provozních postupů pro provoz za nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem (návrh změny OM nebo samostatného dokumentu odkazovaného z OM) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem a v případě změny stávajícího schválení, pokud se mění provozní postupy. Návrh provozních postupů by kromě jiného měl obsahovat:
- (i) Deklaraci nebo seznam druhů provozu LVO, pro které je / bude provozovatel oprávněn včetně příslušných minim, v případě vhodnosti uvádějící omezení jednotlivých provozovaných typů nebo registračních značek, pokud se od sebe vzájemně liší. Tam, kde má provozovatel místním úřadem schválená vyšší minima v jednotlivých státech mimo EU dle požadavků místních úřadů, musí být z deklarace / seznamu druhů provozu patrné, že tato neplatí ve všech státech, např. formou odkazu na OM C, kde budou uvedeny doplňující informace o odlišnostech provozu LVO pro různé oblasti provozu / letiště.
  - (ii) Informace o vlivu dočasně neprovozuschopného pozemního vybavení na provoz LVO v souladu s AMC3 SPA.LVO.100(b) včetně instrukcí posádkám, v jaké fázi předletové přípravy / letu jsou tyto informace relevantní a jak postupovat v případě obdržení informace o neprovozuschopném vybavení ve fázi přiblížení. Provozovatel musí zohlednit dostupnost takových informací posádce ve formě, ve které je publikuje, nelze očekávat, že bude např. posádka ve fázi konečného přiblížení dohledávat informace v provozní příručce.
  - (iii) Informace o tom, jak dotčený personál získá informace, která letiště / dráhy byly vyhodnoceny jako vhodné pro požadovaný druh provozu.
  - (iv) Informace o požadovaných vizuálních referencích v návaznosti na minima provozovatele v souladu s GM3 SPA.LVO.100(b).
  - (v) Instrukce posádce pro přerušení / pokračování v přiblížení v konečné fázi přiblížení v případě závad, zohledňující GM3 SPA.LVO.100(b) a GM1 SPA.LVO.100(e).
  - (vi) Informace a postupy pro využití schválených módů systému automatického řízení letu pro provoz s EFVS, seznam minimálního počtu požadovaného vybavení pro jednotlivé druhy LVO provozu, které musí být funkční před zahájením přiblížení / vzletu a postupy pro zvýšení minim v případě degradace letadlových systémů během přiblížení.
  - (vii) Podrobné provozní postupy pro jednotlivé fáze letu v souladu s SPA.LVO.125 a AMC1 SPA.LVO.125 a dále v souladu s AMC1-AMC7 SPA.LVO.105(c) dle druhu provozu včetně mimořádných a nouzových postupů.
  - (viii) Kvalifikace posádek pro provoz za podmínek nízké dohlednosti a pro provoz s provozními zápočty a omezení nezkušených posádek pro přiblížení CAT II/III v souladu s AMC1-AMC3 SPA.LVO.120(a) a GM1 SPA.LVO.120(a)
- (5) Návrh systému sledování provozu LVO včetně stanovení výkonnostních indikátorů v souladu s AMC1 SPA.LVO.105(g), GM1 SPA.LVO.105(g), GM2 SPA.LVO.105(g) a ORO.GEN.160

(návrh změny OM nebo samostatného dokumentu odkazovaného z OM) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem a v případě změny stávajícího schválení, pokud se mění systém sledování a vyhodnocení provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo provozu s provozními zápočty.

- (6) Návrh změny MEL s položkami ovlivňujícími způsobilost letadla k žádanému druhu provozu – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem, v případě změny stávajícího schválení, pokud se mění alternativní provozní postupy a/nebo postupy pro údržbu uvedené v MEL a v případě zápisu nového typu letadla. V položkách ovlivňujících způsobilost pro provoz letadla za LVO bude uvedeno, že je s předmětnou závadou zakázán provoz LVO či jeho vybraný druh (např. LVTO, CAT III atd.). MEL musí zohledňovat provozní postupy provozovatele, tj. i tam, kde dokumentace výrobce (např. AFM) nepožaduje daný systém pro určitý druh provozu LVO, ale provozovatel ho využívá ve svých provozních postupech, musí být provoz LVO s takovou položkou omezen nebo stanoveny náhradní postupy. Žadatel **musí** současně podat žádost o schválení změny MEL dle směrnice CAA-SLP-044-n-14.
- (7) Návrh změny programu údržby související se žádaným druhem provozu – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za podmínek nízké dohlednosti a/nebo s provozním zápočtem, v případě změny stávajícího schválení, pokud se v této souvislosti mění program údržby a v případě zápisu nového typu letadla. Žadatel **musí** současně podat žádost o schválení změny programu údržby dle směrnice CAA-ST-092-n/07.
- (8) Návrh systému posouzení vhodnosti letišť (návrh změny OM nebo samostatného dokumentu odkazovaného z OM) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh přiblížení za nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem a pokud se mění systém posouzení vhodnosti letišť. Provozovatel musí zajistit, že si jsou posádky vědomy, které letiště / dráhy / přiblížení provozovatel posoudil v souladu s SPA.LVO.110 a mohou být využity pro provoz za podmínek nízké dohlednosti a provoz s provozními zápočty, a nevyužívaly všechny dráhy pro provoz LVO pouze na základě existence LVO minim v mapové dokumentaci.
- (9) Návrh programu ověřovacího provozu pro potvrzení přijatelné úrovně bezpečnosti před schválením (viz AMC2 SPA.LVO.105(g) a GM3 SPA.LVO.105(g) ) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem. Účelem počátečního ověření provozu je ověřit nejen samotnou technickou způsobilost letadla, ale také účinnost postupů údržby a proveditelnost a bezpečnost navržených provozních postupů. Ověřovací provoz zároveň slouží nejen k prokázání uvedeného počtu úspěšných přiblížení, ale také k validaci provozních postupů před tím, než budou provozovatelem využívány v reálném prostředí za nízkých dohledností. Doporučuje se provozovatelům, aby bylo provozní ověřování prováděno ve spolupráci osob zodpovědných za letovou způsobilost a údržbu, osob navrhujících provozní postupy posádek a osob zodpovědných za metodiku výcviku, na základě zkušeností z ověřovacího provozu může provozovatel navrhnout změny provozních postupů apod. V rámci programu ověřovacího provozu není třeba konkretizovat letiště / dráhy, na kterých bude ověřovací provoz probíhat, je pouze třeba stanovit požadavky na tato letiště (např. zavedené postupy LVP, světelné vybavení, atd.). Letiště použitá v rámci ověřovacího provozu rovněž musí projít posouzením vhodnosti dle bodu (d)(8). Počáteční ověření provozu může být zahájeno až poté, co provozovatel obdrží oznámení o schválení provozních postupů a programů výcviku a podle těchto provede výcvik vybraných posádek, které budou ověření provádět.
- (10) Analýza rizik včetně stanovení zmírňujících opatření – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o nový druh provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo s provozním zápočtem a v případě změny stávajícího schválení.

- (11) Jiné přílohy – pokud žadatel přikládá další výše neuvedené přílohy, uvede jejich název v položce „Jiné“ v sekci E žádosti.

#### **Počáteční schválení a nový druh provozu**

- (12) K žádosti o počáteční schválení nebo nový druh provozu provozovatel přiloží k žádosti všechny přílohy dle bodů (d)(1)-(d)(10).

#### **Změny schválení**

- (13) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení, které nemá vliv na změnu AOC (změna provozních postupů nebo programu výcviku), přiloží k žádosti přílohy dle bodů (d)(3) a/nebo (d)(4) a/nebo (d)(5) a (d)(10).
- (14) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení, v souvislosti se zápisem nového typu letounu, přiloží k žádosti přílohy dle bodů (d)(1)-(d)(4), (d)(6), (d)(7), (d)(9), (d)(10). Přílohy dle bodů (d)(5) a (d)(8) přiloží pouze, pokud se jich změna dotkla. V tomto případě žadatel musí současně podat i žádost o změnu provozní specifikace k AOC dle směrnice CAA-SL-043-n-14.
- (15) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení, v souvislosti se zápisem nového letounu již provozovaného typu, který nemá odlišné vybavení vyžadující jiné provozní postupy (např. omezení na jinou kategorii) nebo rozdílový / seznamovací výcvik pro provoz LVO, provozovatel předloží k žádosti přílohy prokazující letovou způsobilost letounu pro provoz LVO. Návrhy změn příruček předloží pouze v takovém rozsahu, který uvádí specifická omezení nebo schválení pro nově zapisovaný letoun. Provozovatel tedy přiloží k žádosti přílohy dle bodů (d)(2) a (d)(10). Přílohu dle bodu (d)(4) a případně ostatní přiloží pouze, pokud se jich změna dotkla. V tomto případě žadatel musí současně podat i žádost o změnu provozní specifikace k AOC dle směrnice CAA-SL-043-n-14.

#### **(e) Proces schválení**

##### **Počáteční schválení nebo schválení nového druhu provozu**

- (1) ÚCL ČR posoudí předloženou žádost a přílohy, zpracuje připomínky, případně si vyžádá další podklady.
- (2) Na základě vyhodnocení žádosti a podkladů a zpracování připomínek dle bodu (e)(1) ÚCL ČR vydá **Oznámení o schválení** provozních postupů a výcvikových programů.
- (3) Provozovatel provede výcvik dotčených letových posádek a dotčeného pozemního personálu. Termín a místo konání výcviku letových posádek provozovatel oznámí minimálně 3 pracovní dny předem řediteli OPL [slp\\_old@caa.cz](mailto:slp_old@caa.cz). Pro výcvik mohou být provozní postupy a instrukce shodné se schválenými provozními postupy publikovány formou dočasné změny příruček, interní směrnice atd., tj. nemusí být součástí platné revize provozních příruček, pokud je mají posádky účastníci se ověřovacího provozu přístupné v jiné formě řízené dokumentace. K výcviku provedenému před schválením provozních postupů a výcvikových programů (např. generickému LVO výcviku v ATO) nebude ÚCL ČR přihlížet.
- (4) Provozovatel předloží ÚCL ČR kopie záznamů o výcviku personálu zasláním na email inspektora oddělení OLD, který má příslušnou žádost na starosti nebo jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(9).
- (5) Provozovatel zahájí ověřovací provoz v souladu se schváleným návrhem programu ověřovacího provozu. Pro ověřovací provoz mohou být provozní postupy a instrukce shodné se schválenými provozními postupy publikovány formou dočasné změny příruček, interní směrnice atd., tj. nemusí být součástí platné revize provozních příruček, pokud je mají posádky účastníci

se ověřovacího provozu přístupné v jiné formě řízené dokumentace. K přiblížením provedeným před schválením provozních postupů nebude ÚCL ČR přihlížet.

- (6) Po ukončení ověřovacího provozu provozovatel předloží ÚCL ČR vyhodnocení ověřovacího provozu s případným návrhem změn provozních postupů vyplývajících z ověřovacího provozu zasláním na email inspektora oddělení OLD, který má příslušnou žádost na starosti nebo jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(9).
- (7) Provozovatel nejdříve po obdržení oznámení dle bodu (e)(2) zařadí schválené provozní postupy a program výcviku do provozní příručky v souladu s AMC3 ORO.MLR.100. Změny provozní příručky provozovatel oznámí na ÚCL ČR prostřednictvím formulářů „Oznámení o změně provozní příručky“ jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(9).
- (8) Na základě vyhodnocení ověřovacího provozu dle bodu (e)(6) ÚCL ČR vydá **Rozhodnutí** podle zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, po jehož obdržení může provozovatel zahájit provoz ve smyslu žádosti. Minima udělená schválením se vztahují pouze na konkrétní typy letounů, popř. registrační značky, pokud je tak uvedeno v provozní specifikaci.
- (9) V případě změny zápisu v provozní specifikaci držitele AOC vydá Sekce provozní ÚCL ČR provozovateli novou provozní specifikaci.

### **Změny schválení**

- (10) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení, které nemá vliv na změnu AOC (změna provozních postupů nebo programu výcviku), ÚCL ČR posoudí navrženou změnu, a vydá **Oznámení o schválení** změny provozních postupů a výcvikových programů a provozovatel zařadí změnu do provozní příručky a provede výcvik dotčeného personálu. V případě, že změna má pouze minimální dopad na provozní postupy, je pro ÚCL ČR přijatelné, aby provozovatel provedl seznámení dotčeného personálu se změnami formou samostudia připravené prezentace s následným potvrzením účasti podpisem nebo jinou vhodnou např. elektronickou formou. ÚCL ČR doporučuje rozdílový výcvik zařadit v rámci pozemního opakovacího výcviku. Po doložení výcviku ÚCL ČR vydá **Rozhodnutí** o schválení změny.
- (11) V případě, že provozovatel žádá o změnu schválení v souvislosti se zápisem nového typu letounu, schválení probíhá v posloupnosti dle bodů (e)(1)-(e)(9) této směrnice. V tomto případě žadatel musí současně podat i žádost o změnu provozní specifikace k AOC dle směrnice CAA-SL-043-n-14.
- (12) V případě, že provozovatel žádá o změnu schválení v souvislosti se zápisem nového letounu již provozovaného typu, který nemá odlišné vybavení vyžadující jiné provozní postupy (např. omezení na jinou kategorii) nebo rozdílový / seznamovací výcvik pro provoz LVO, schválení probíhá v posloupnosti dle bodů (e)(1),(e)(7)-(e)(9) této směrnice. Provozovatel musí současně podat i žádost o změnu provozní specifikace k AOC dle směrnice CAA-SL-043-n-14.
- (13) V případě, že provozovatel plánuje změnu, která se týká pouze oprav překlepů, pravopisu, grafické úpravy, změny číslování kapitol a dalších úprav, které nemění podstatu provozních postupů nebo výcvikových programů, nepodává žádost dle této směrnice, ale zařadí změnu provozní příručky a/nebo programu výcviku do provozní příručky v souladu s AMC3 ORO.MLR.100. ÚCL ČR v tomto případě doporučuje rozsah změny nejprve konzultovat s dozorujícím inspektorem. Změny provozní příručky provozovatel oznámí na ÚCL ČR prostřednictvím formulářů „Oznámení o změně provozní příručky“ jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(9).

### **(f) Nejčastější případy schválení / změn schválení – shrnutí**



(1) Přehled žádostí, které je třeba podat dle příslušných směrnic v souvislosti se žádostí dle této směrnice (podle druhu žádosti):

Druh žádosti	LVO	OPS SPEC	MEL	Program údržby	Výcvikové programy	FSTD
	CAA-SL-034-n-14	CAA-SL-043-n-14	CAA-SLP-044-n-14	CAA-ST-092-n/07	CAA-SL-013a-n-14	CAA-SL-013b-n-14
Počáteční schválení	x	x	x	x		x)*
Nový druh provozu	x	x	x	x)**		x)*
Změna provozních postupů nebo výcvikových programů	x					
Zápis nového typu letadla (dosud neprovozovaného typu letadla)	x	x	x	x	x	x
Zápis nového letadla již provozovaného typu	x	x				
Drobné změny						

)\* Pouze, pokud již není FSTD schválen pro použití.

)\*\* Pouze, pokud se v souvislosti se žádostí mění.

(2) Přehled příloh k žádosti dle této směrnice podle druhu žádosti:

Druh žádosti	Příloha dle bodu ____ této směrnice									
	(d)(1)	(d)(2)	(d)(3)	(d)(4)	(d)(5)	(d)(6)	(d)(7)	(d)(8)	(d)(9)	(d)(10)
Počáteční schválení	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nový druh provozu	x	x	x	x	x	x	x)**	x	x	x
Změna provozních postupů nebo výcvikových programů			x	x	x					x
Zápis nového typu letadla (dosud neprovozovaného typu letadla)	x	x	x	x	x)**	x	x	x)**	x	x
Zápis nového letadla již provozovaného typu		x	x)**	x)**	x)**					x
Drobné změny										

)\*\* Pouze, pokud se v souvislosti se žádostí mění.

(3) Proces schválení podle druhu žádosti:

Druh žádosti	Postup v časové posloupnosti dle bodu ____ této směrnice								
	(e)(1)	(e)(2)	(e)(3)	(e)(4)	(e)(5)	(e)(6)	(e)(7)	(e)(8)	(e)(9)
Počáteční schválení	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nový druh provozu	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Změna provozních postupů nebo výcvikových programů	x	x	x	x			x	x	

Druh žádosti	Postup v časové posloupnosti dle bodu této směrnice								
	(e)(1)	(e)(2)	(e)(3)	(e)(4)	(e)(5)	(e)(6)	(e)(7)	(e)(8)	(e)(9)
Zápis nového typu letadla (dosud neprovozovaného typu letadla)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Zápis nového letadla již provozovaného typu	x						x	x	x
Drobné změny							x		

**(g) Přechodná ustanovení – převod stávajících schválení**

- (1) Přechodná ustanovení se týkají provozovatelů, kteří jsou držiteli schválení pro provoz za podmínek nízké dohlednosti nebo požádali o schválení nebo změnu schválení provozu za podmínek nízké dohlednosti před 15. 9. 2022.

**Držitelé schválení**

- (2) Provozovatel provede vyhodnocení souladu stávajících provozních postupů, výcvikových programů a postupů pro sledování provozu LVO s prováděcím nařízením Komise (EU) 2021/2237 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a s rozhodnutím výkonného ředitele EASA č. 2022/012/R, kterým se mění související AMC a GM. Při zjištěném nesouladu navrhne změny těchto postupů a programů. Následující seznam je příkladem úkonů při vyhodnocení a úpravě stávajících postupů, avšak není vyčerpávajícím seznamem (např. nepokrývá provoz EFVS):
- (i) Upravit všechny části provozní příručky odstraněním LTS CAT I, OTS CAT II a opravou CAT IIIA/B.
  - (ii) Upravit provozní příručku / postupy / kontrolní listy / briefingy podle nové terminologie.
  - (iii) Upravit MEL podle nové terminologie. Nelze očekávat, že MMEL jednotlivých typů bude aktualizován dle nové terminologie. Jako minimum a zároveň provizorní řešení lze uvést vysvětlení situace v úvodní části MEL – např. „Where the expression CAT IIIA is used, it means a CAT III operation with DH ≥ 50 ft and RVR ≥ 175 m.“
  - (iv) Zavést do provozní příručky koncept přiblížení typu A a typu B (viz nařízení Komise (EU) č. 965/2012, část I – Definice (120d) a (120e) ).
  - (v) Aktualizovat metodu stanovení letištních provozních minim a požádat o schválení v souladu se směrnicí CAA-SL-061-n-22.
  - (vi) Aktualizovat tabulky minim (např. RVR podle vybavení dráhy).
  - (vii) Rozhodnout, zda přiblížení CAT III s DH 50 - 99 ft bude využíváno s RVR ≥ 200 m nebo s RVR ≥ 175 m. V druhém případě provést aktualizaci provozní příručky, včetně programů výcviku, a seznámit posádky s vizuální referencí při RVR 175m (rozdíl jednoho světla v osově světelné řadě dráhy) a od následujícího pravidelného OPC provádět přiblížení CAT III s DH 50 – 99 ft podle aktualizovaného programu výcviku při RVR 175 m.
  - (viii) Aktualizovat program monitorování výkonnostních parametrů a sběru dat.

- (ix) Provést sběr dat a získat přehled o provozu typů letadel vs. použité dráhy a provozu za nízké dohlednosti vs. automatické přistání.
  - (x) Vytvořit a zavést proces vyhodnocení vhodnosti dráhy (viz body (a)(57) – (a)(62) této směrnice).
  - (xi) Aktualizovat definice pojmů uvedené v OM-A týkající se provozu za každého počasí.
  - (xii) Aktualizovat provozní postupy pro provoz za nízké dohlednosti a s provozním zápočtem.
  - (xiii) Aktualizovat výcvikové programy dotčeného personálu (OM-D).
  - (xiv) Upravit vyhodnocení dat automatického přistání, především bodu dotyku (touchdown point) –oddělení bezpečnosti a vyhodnocení dat (Safety/FDM).
  - (xv) Podat žádost dle bodu (g)(3) této směrnice.
  - (xvi) V případě potřeby podat žádost o změnu MEL (viz bod (g)(4) této směrnice).
- (3) Provozovatel podá žádost o změnu schválení na předepsaném formuláři, který je uveden v **PŘÍLOZE 1** k této směrnici. K žádosti přiloží návrh změn provozních postupů, výcvikových programů, postupů pro sledování provozu LVO a analýzu rizik v souvisejících se změnou (přílohy č. 3,4,5 a 9). Žádost o změnu provozní specifikace v tomto případě provozovatel **nepodává**.
- (4) V případě potřeby (viz bod (g)(2)(iii) této směrnice) provozovatel podá žádost o změnu MEL dle směrnice CAA-SLP-044-n-14. V tomto případě bude rozhodnutí o změně MEL vydáno z moci úřední a poplatek se neplatí.
- (5) ÚCL ČR posoudí předloženou žádost a přílohy, zpracuje připomínky, případně si vyžádá další související podklady. Vzhledem k očekávanému velkému množství žádostí v jednom časovém okamžiku lze očekávat delší lhůty pro vyřízení žádosti ze strany ÚCL ČR.
- (6) Na základě vyhodnocení žádosti a podkladů a zpracování připomínek dle bodu (g)(5) ÚCL ČR vydá **Oznámení o schválení** provozních postupů a výcvikových programů.
- (7) Provozovatel po obdržení oznámení dle bodu (g)(6) zařadí schválené provozní postupy a program výcviku do provozní příručky v souladu s AMC3 ORO.MLR.100. Změny provozní příručky provozovatel oznámí na ÚCL ČR prostřednictvím formulářů „Oznámení o změně provozní příručky“ jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(9).
- (8) Na základě vyhodnocení dle bodu (g)(2) provozovatel stanoví rozsah rozdílového výcviku. Provozovatel provede rozdílový výcvik letových posádek a dotčeného pozemního personálu. Termín a místo konání výcviku letových posádek provozovatel oznámí minimálně 3 pracovní dny předem řediteli OPL [slp\\_old@caa.cz](mailto:slp_old@caa.cz). V případě, že zjištěné rozdíly mají pouze minimální dopad na provozní postupy, je pro ÚCL ČR přijatelné, aby provozovatel provedl seznámení dotčeného personálu se změnami formou samostudia připravené prezentace s následným potvrzením účasti podpisem nebo jinou vhodnou např. elektronickou formou. ÚCL ČR doporučuje rozdílový výcvik zařadit v rámci pozemního opakovacího výcviku.
- (9) Provozovatel předloží ÚCL ČR kopie záznamů o výcviku dotčeného personálu zasláním na email inspektora oddělení OLD, který má příslušnou žádost na starosti nebo jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(9).
- (10) Na základě dokladů dle bodu (g)(9) ÚCL ČR vydá **Rozhodnutí** podle zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, po jehož obdržení může provozovatel zahájit provoz ve smyslu žádosti.

- (11) Sekce provozní ÚCL ČR vydá držiteli AOC novou provozní specifikaci z moci úřední. Poplatek za změnu provozní specifikace se v tomto případě neplatí.
- (12) Do vydání rozhodnutí dle bodu (g)(10) postupuje provozovatel v souladu se stávajícím schválením.

#### **Žadatelé o schválení**

- (13) Provozovatelé, kteří požádali o schválení nebo změnu schválení před 15. 9. 2022, postupují obdobně dle bodů (g)(2) až (g)(9) v závislosti na fázi konkrétního procesu schválení. ÚCL ČR doporučuje konzultovat postup s inspektorem, který má konkrétní žádost na starosti.
- (14) Provozovatelé, kteří budou žádat o schválení nebo změnu schválení po 15. 9. 2022, postupují plně v souladu se změnou č. 3 této směrnice.

#### **Časový harmonogram převodu**

- (15) Časový harmonogram převodu stávajících schválení je uveden v revizi 1 věstníku č. 02/2022 vydané 16. 9. 2022 a dostupné na webových stránkách ÚCL ČR.
- (16) Stávající schválení pozbydou platnost nejpozději 30. 3. 2023. Provozovatelům, kteří k tomuto datu neobdrží rozhodnutí dle bodu (g)(10) této směrnice, bude odebráno schválení k provozu za podmínek nízké dohlednosti nebo s provozními zápočty.

#### **(h) Závěrečná ustanovení**

Změna č. 3 této směrnice byla zpracována na základě prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/2237 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí a na výcvik a přezkoušení letových posádek a nařízení výkonného ředitele EASA 2022/012/R ze dne 30. června 2022, kterým se mění příslušná AMC a GM.

Změna č. 3 této směrnice nabývá účinnosti 30. 10. 2022 vyjma ustanovení (g) a (h), které nabývají účinnosti 15. 9. 2022.