



SMĚRNICE

CAA-SL-061-n-22

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

**METODU STANOVENÍ LETIŠTNÍCH PROVOZNÍCH MINIM
v souladu s požadavky ustanovení CAT.OP.MPA.110 nařízení
Komise (EU) č.965/2012**

***METHOD USED TO ESTABLISH AERODROME OPERATING MINIMA
in accordance with the requirements of CAT.OP.MPA.110 of Commission
Regulation (EU) No. 965/2012***

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	6131-22-301	15. 9. 2022	Ing. Michal Parýzek

Schválil:

.....
Ing. Pavel Matoušek

ředitel SL

SEZNAM ZMĚN

Změna číslo:	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	30. 10. 2022	15. 9. 2022	Parýzek

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Strana číslo	Změna číslo	Strana číslo	Změna číslo	Strana číslo	Změna číslo
1	0	9	0		
2	0	10	0		
3	0	11	0		
4	0				
5	0				
6	0				
7	0				
8	0				

OBSAH

Ustanovení	Název	Strana
	SEZNAM ZMĚN	2
	SEZNAM PLATNÝCH STRAN	2
	OBSAH, AKTUÁLNOST A POUŽITELNOST SMĚRNICE	3
(a)	Všeobecně	4
(b)	Předpisová základna	9
(c)	Podání žádosti	9
(d)	Obsah a informace k přílohám k žádosti	10
(e)	Proces schválení	10
(f)	Přechodná ustanovení – převod stávajících postupů	10
(g)	Závěrečná ustanovení	11
PŘÍLOHA 1	Žádost o udělení / změnu schválení pro metodu stanovení letištních provozních minim	

AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-061-n-22

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-061-n-22

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (1) Provozovatele obchodní letecké dopravy (držitele AOC)
- (2) Žadatele o vydání AOC pro obchodní leteckou dopravu.
- (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) Tento postup je určen všem provozovatelům obchodní letecké dopravy – držitelům AOC vydaných ÚCL ČR a žadatelům o vydání AOC.
- (2) Provozovatel stanoví letištní provozní minima pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit výškový rozestup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí během fáze letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.
- (3) Metoda použitá pro stanovení letištních provozních minim musí zohledňovat všechny následující prvky:
 - (i) typ, výkonnost a letové charakteristiky ovládání letadla;
 - (ii) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získávání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;
 - (iii) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);
 - (iv) příslušné provozní zkušenosti provozovatele;
 - (v) rozměry a vlastnosti drah / prostorů konečného přiblížení a vzletu (FATO; pro provoz vrtulníků), jejichž použití provozovatel předpokládá;
 - (vi) přiměřenost a výkonnost dostupných vizuálních a nevizuálních prostředků a infrastruktury;
 - (vii) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů (IAP);
 - (viii) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné výškové rozestupy nad nimi;
 - (ix) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;
 - (x) postupy přiblížení podle přístrojů (IAP);
 - (xi) technické vybavení a vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);
 - (xii) veškerá minima vyhlášená státem, v němž se letiště nachází;
 - (xiii) podmínky předepsané v provozních specifikacích včetně veškerých zvláštních oprávnění pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty;
 - (xiv) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo prostředí.
- (4) V následující tabulce je uveden příklad postupu pro stanovení letištních provozních minim provozovatelem. Vstupním údajem je standardní hodnota poskytnutá např. poskytovatelem map (Jeppesen, Lido,...). Předpokládá se, že poskytovatel (SP – Service Provider) provozovateli rovněž sdělil, jakou metodou provedl výpočet letištních provozních minim včetně informace, které faktory byly při výpočtu vzaty v úvahu.

Items (CAT.OP.MPA.110 (b))	Standard delivery by SP	Action by the Operator	Remarks
(1) the type, performance, and handling characteristics of the aircraft;	Approach category covered	Identification and application of approach category and handling issues affecting AOM if relevant	
(2) the equipment available on the aircraft for the purpose of navigation, acquisition of visual references, and/or control of the flight path during take-off, approach, landing, and the missed approach;	AOM based on minimum equipment required.	Effects of any additional equipment, e.g. auto-pilot, EFVS	
(3) any conditions or limitations stated in the aircraft flight manual (AFM);	Not included	To be identified and applied by the operator.	
(4) the relevant operational experience of the operator;	Not included	Any difference from standard non-LVO conditions to be identified and applied by the operator. Assessment of previous operational data related to runway suitability for LVO.	Normally nothing for non-LVO. Runway suitability is normal part of the operator's LVO considerations.
(5) the dimensions and characteristics of the runways/final approach and take-off areas (FATO) that may be selected for use;	Not included	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	Normally nothing.
(6) the adequacy and performance of the available visual and non-visual aids and infrastructure;	AOM based on the tables in the OPS rules, e.g. length of approach lights, xLS category, system minima.	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	Normally nothing.
(7) the obstacle clearance altitude/height (OCA/H) for the instrument approach procedures (IAPs);	AOM based on IAPs published in AIP	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	Normally nothing.
(8) the obstacles in the climb-out areas and necessary clearance margins;	AOM based on compliance with published climb gradients	Verification of ability to comply with published gradients, identification of any measures needed for compliance or establishing visual procedures where visual avoidance of obstacles is needed	Adherence with published gradients is normally achieved by stating the applicable MTOM. Need for visual obstacle avoidance is rather rare.
(9) the composition of the flight crew, their competence and experience;	AOM based on flight crew without any competency restrictions (add-on)	Identification and application of the add-on required by the OPS rules and any additional values that may be imposed by the operator.	One example is the add-on required for pilots inexperienced on the type.
(10) the IAP;	AOM based on IAPs published in AIP including any additional values or conditions that may be published by the State of the Aerodrome	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	
(11) the aerodrome characteristics and the available air navigation services (ANS);	AOM based on the published AIP data, e.g. IAC, AD2-text	Assessment of pre-threshold terrain for determination of DH/AH and of LSAA for landing system performance. These may affect the AOM. The form of ATS at the aerodrome, e.g. TWR or AFIS may affect LVO, e.g. LVTO	
(12) any minima that may be promulgated by the State of the aerodrome;	Included in the AOM if published in the AIP (or equivalent)	To be identified and applied by the operator, e.g. for AIP or Ops Spec	
(13) the conditions prescribed in the operations specifications including any specific approvals for low-visibility operations (LVOs) or operations with operational credits.	Standard MDH/DH and RVR provided including DH/RVR for CAT II/III (incl noDH)	Any non-standard conditions, e.g. AOM based on operational credits (SA CAT I/II, EFVS)	
(14) any non-standard characteristics of the aerodrome, the IAP or the environment	Any non-standard condition stated in the AIP relevant to any operator is expected to be included in the AOM	Any non-standard condition specific to the operator is to be identified and applied by the operator if not covered under items (10) and (11)	

(5) Metoda používaná provozovatelem ke stanovení letištních provozních minim a veškeré změny této metody musejí být schváleny ÚCL ČR.

Minima pro vzlet

- (6) Minima pro vzlet pro provoz letounů musejí být vyjádřena jako hodnota minimální dohlednosti (VIS) nebo dráhové dohlednosti (RVR) v souladu s AMC1 CAT.OP.MPA.110.
- (7) Minima pro vzlet pro provoz vrtulníků musejí být vyjádřena jako hodnota minimální dohlednosti (VIS) nebo dráhové dohlednosti (RVR) v souladu s AMC2 CAT.OP.MPA.110.
- (8) Provozovatel popíše v provozní příručce metodu stanovení minim pro vzlet.

Stanovení výšky rozhodnutí (DH) / minimální výšky pro klesání (MDH) přístrojového přiblížení

- (9) Výška rozhodnutí / minimální výška pro klesání pro provoz letounů musí být stanovena v souladu s AMC3 CAT.OP.MPA.110.
- (10) Výška rozhodnutí / minimální výška pro klesání pro provoz vrtulníků musí být stanovena v souladu s AMC4 CAT.OP.MPA.110.
- (11) Provozovatel popíše v provozní příručce metodu stanovení výšky rozhodnutí / minimální výšky pro klesání přístrojového přiblížení.

Stanovení minimální dráhové dohlednosti (RVR) / dohlednosti (VIS) přístrojového přiblížení

- (12) Minimální dohlednost / dráhová dohlednost pro přístrojové přiblížení pro provoz letounů musí být stanovena v souladu s AMC5 CAT.OP.MPA.110.
- (13) Minimální dohlednost / dráhová dohlednost pro přístrojové přiblížení pro provoz vrtulníků musí být stanovena v souladu s AMC6 CAT.OP.MPA.110.
- (14) Provozovatel popíše v provozní příručce metodu stanovení minimální dráhové dohlednosti / dohlednosti přístrojového přiblížení.

Minima pro přiblížení okruhem - letouny

- (15) Minima pro přiblížení okruhem pro provoz letounů musejí být vyjádřena jako hodnota minimální dohlednosti (VIS) a minimální výšky pro klesání (MDH/A) v souladu s AMC7 CAT.OP.MPA.110.
- (16) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem nemusí být zvýšena na minimální hodnotu požadovanou druhem přístrojového přiblížení, které předchází přiblížení okruhem (typicky pro letouny kategorie A nebo B a přiblížení na dráhu se světelným vybavením BALS a NALS ve dne). ÚCL ČR přesto doporučuje tuto hodnotu vzít v úvahu při stanovení minimální dohlednosti pro přiblížení okruhem.
- (17) Minimální výška rozhodnutí / minimální výška pro klesání musí být zvýšena na minimální hodnotu požadovanou druhem přístrojového přiblížení, které předchází přiblížení okruhem.
- (18) Pro přiblížení okruhem provozovatel uvede v provozní příručce tabulku vyjadřující vztah mezi výškou nad prahem dráhy a letové dohlednosti požadované pro udržení vizuálního kontaktu během přiblížení okruhem (viz AMC7 CAT.OP.MPA.110 bod (b)(4)). Účelem je poskytnout letovým posádkám informaci o požadované dohlednosti, pokud je minimální výška pro klesání vyšší než hodnota uvedená v tabulce 15 v AMC7 CAT.OP.MPA.110 např. z důvodu vyšší OCH. Hlavním faktorem je vzdálenost potřebná pro klesání z MDH/A do výšky 50 ft nad prahem dráhy obvyklým úhlem sestupu. Následující příklad výpočtu bere v úvahu letiště ve výšce na hladině moře za podmínek ISA (IAS ≈ TAS).

Parameter / formula	Parameter description	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	Units
A	highest Vapp of approach category (CAT.OP.MPA.320)	91	120	140	165	kts
B	Speed additive to Vapp on downwind leg (aircraft type specific)	10	15	20	25	kts
C = A + B	Downwind airspeed	101	135	160	190	kts
D	Circling height above threshold	400	500	600	700	ft
alpha	brake-off angle (typically 45°)	45	45	45	45	°
E	brake-off time (typically 30s)	30	30	30	30	sec
F = (E x C x 1.852 / 3.6) x SINE(alpha)	lateral offset distance	1102	1473	1746	2073	m
G = 3 x D / 100	downwind time (3sec/100ft) in still air past abeam threshold (TWC needs to be compensated by reducing this time)	12	15	18	21	sec
H = C x G x 1.852 / 3.6	downwind distance past abeam threshold	624	1042	1482	2053	m
I	Portion of runway to remain visible when turning base (safety / visibility margin) to account for procedural inaccuracies or VIS changes; value is based on the operators safety policy. May be a negative value for a circling approach if landmarks to which the visual references need to be maintained lie between the runway and the circling pattern.	300	400	500	600	m
J = SQRT (F ² + (H + I) ²)	Distance from turning base point to runway threshold (slant range may be neglected)	1438	2061	2641	3367	m
K	minimum value approach category as of table 15 of AMC7 CAT.OP.MPA.110	1500	1600	2400	3600	m
L = maximum of J round up to the next 100m or K	MIN VIS for circling	1500	2100	2700	3600	m
Factor 1.852 accounts for "kts to km/h" conversion						
Divisor 3.6 accounts for "km/h to m/s" conversion						
green	input parameter for "height above threshold" according to point (b)(4) of AMC7 CAT.OP.MPA.110					
MIN VIS for circling	result (minimum visibility for circling)					
operational parameters	to be set according to the operator's specific procedures, assumptions and conditions					

- (19) Provozovatel stanoví postupy pro přiblížení okruhem v souladu s AMC7 CAT.OP.MPA.110 body (b), (c), (d) a (e).
- (20) Provozovatel popíše v provozní příručce metodu stanovení minim pro přiblížení okruhem.

Minima pro přiblížení okruhem - vrtulníky

- (21) Minima pro přiblížení okruhem pro provoz vrtulníků nad pevninou musejí být vyjádřena jako hodnota minimální dohlednosti (VIS) a minimální výšky pro klesání (MDH/A) v souladu s AMC8 CAT.OP.MPA.110.
- (22) Provozovatel popíše v provozní příručce metodu stanovení minim pro přiblížení okruhem.

Převedená meteorologická dohlednost (CMV) - letouny

- (23) V případě, kdy není k dispozici hodnota dráhové dohlednosti (RVR), může být jako náhrada použita převedená meteorologická dohlednost (CMV) v souladu s AMC10 CAT.OP.MPA.110 s výjimkou vzletu a přiblížení za podmínek nízké dohlednosti.
- (24) Provozovatel popíše v provozní příručce podmínky použití převedené meteorologické dohlednosti.

Vliv dočasně provozu neschopného nebo degradovaného pozemního vybavení

- (25) Provozovatel musí vzít v úvahu vliv dočasně provozu neschopného nebo degradovaného pozemního vybavení na letištní provozní minima v souladu s AMC11 CAT.OP.MPA.110.
- (26) Letová posádka musí mít k dispozici postup pro určení přídatku k letištním provozním minimům v případě dočasně provozu neschopného nebo degradovaného pozemního vybavení (např. ve formě tabulky).
- (27) Pokud velitel letadla obdrží informaci o dočasně provozu neschopném nebo degradovaném pozemním vybavení během přiblížení pod výškou 1000 ft nad prahem dráhy, může pokračovat v přiblížení dle vlastního rozhodnutí bez započtení vlivu na minima. V opačném případě musí být minima vždy upravena (i za cenu přerušení přiblížení).

Přidavky určené Úřadem pro civilní letectví

- (28) ÚCL ČR může určit přídavek k publikovaným hodnotám letištních provozních minim v konkrétních případech – např. jednopilotní provoz, přiblížení prováděná bez využití techniky stálého klesání (CDFA), atd.

Použití komerčně dostupných informací

- (29) V případě použití komerčně dostupných informací je provozovatel zodpovědný za jejich přesnost a vhodnost pro zamýšlený druh provozu. Provozovatel je rovněž zodpovědný za to, že letištní provozní minima jsou stanovena v souladu se schválenými metodami.
- (30) Provozovatel v tomto případě postupuje v souladu s ustanovením ORO.GEN.205.

Vliv nízkých teplot

- (31) Provozovatel stanoví postup pro započtení vlivu nízkých teplot při použití barometrického výškoměru v souladu s GM8 CAT.OP.MPA.110.
- (32) Provozovatel stanoví minimální teplotu na letišti, pod kterou musí být provedena korekce výšky rozhodnutí (DH/A) / minimální výšky pro klesání (MDH/A).
- (33) Letová posádka musí mít k dispozici postup pro určení korekce výšky rozhodnutí (DH/A) / minimální výšky pro klesání (MDH/A) – např. ve formě tabulky.

Vliv vertikální rychlosti přiblížení - vrtulníky

- (34) Provozovatel při stanovení provozních postupů vezme v úvahu ustanovení GM9 CAT.OP.MPA.110.

(b) Předpisová základna

- (1) ÚCL ČR doporučuje použít následující dokumenty a přijatelné způsoby průkazu pro schválení metody stanovení letištních provozních minim:
- (i) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 (Příloha IV, Part CAT) včetně AMC a GM;
 - (ii) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2237
 - (iii) Rozhodnutí výkonného ředitele EASA 2022/012/R
 - (iv) EASA AWO Implementation Manual;

(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 metody stanovení letištních provozních minim. Změnu schválení vybere v případě, že žadatel v době žádosti již je držitelem schválení metody stanovení letištních provozních minim (bez ohledu na konkrétní parametry schválení).
- (4) V sekci C 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.
- (5) V sekci D 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.
- (6) 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) Návrh provozních postupů s popisem metody stanovení letištních provozních minim a postupů pro přiblížení okruhem-letouny (návrh změny OM nebo samostatného dokumentu odkazovaného z OM) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti o počáteční schválení nebo o změnu schválení.
- (2) Návrh výcvikových programů (návrh změny OM-D) – tuto přílohu je třeba doložit k žádosti, pokud je v souvislosti se schválením nebo změnou schválení třeba provést změnu výcvikových programů. Žádost dle směrnice CAA-SL-013a-n-14 se v případě změny schválení **nepodává**.
- (3) Jiné přílohy – pokud žadatel přikládá další výše neuvedené přílohy, uvede jejich název v položce „Jiné“ v sekci C žádosti.

(e) Proces schválení

Počáteční schválení

- (1) ÚCL ČR posoudí předloženou žádost a přílohy, zpracuje připomínky, případně si vyžádá další podklady. Tento postup je obvykle součástí procesu žádosti o vydání AOC.
- (2) ÚCL ČR vydá **Rozhodnutí** podle zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád), ve znění pozdějších předpisů.
- (3) Výcvik by měl být součástí přeškolovacího kurzu provozovatele. V rámci procesu vypořádání (nebo posuzování) žádosti o vydání AOC bude výcvik proveden po schválení výcvikových programů dle směrnice CAA-SL-013a-n-14.

Změny schválení

- (4) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení, ÚCL ČR posoudí navrženou změnu, a vydá **Rozhodnutí** o schválení změny a provozovatel zařadí změnu do provozní příručky a seznámí s provedenými změnami v provozní příručce dotčený personál. V případě, že změna má pouze minimální dopad na provozní postupy, je pro ÚCL ČR přijatelné provést seznámení dotčeného personálu se změnami formou samostudia. ÚCL ČR doporučuje rozdílový výcvik zařadit v rámci pozemního opakovacího výcviku.
- (5) V případě, že provozovatel zavádí nový typ letounu, předloží ÚCL ČR v rámci žádosti o změnu AOC (dle směrnice CAA-SL-043-n-14) návrh změny provozní příručky včetně letištních provozních minim pro konkrétní typ, avšak pokud se metoda stanovení těchto minim nemění, provozovatel nežádá o změnu schválení dle této směrnice.
- (6) 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 dozorcím inspektorem. Změny provozní příručky provozovatel oznámí na ÚCL ČR prostřednictvím formulářů „Oznámení o změně provozní příručky“ jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(6).

(f) Přechodná ustanovení – převod stávajících postupů

- (1) Přechodná ustanovení se týkají všech provozovatelů – držitelů AOC nebo žadatelů o vydání AOC k 15. 9. 2022.

Držitelé AOC

- (2) Provozovatel provede vyhodnocení souladu stávající metody stanovení letištních provozních minim 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 2022/012/R, kterým se mění související AMC a GM. Při zjištěném nesouladu navrhne změny těchto postupů a případně výcvikových programů (pouze pokud provozovatel identifikuje potřebu změny výcvikových programů; žádost dle směrnice CAA-SL-013a-n-14 se v tomto případě **nepodává**).
- (3) Nejpozději do 15. 10. 2022 provozovatel podá žádost schválení na předepsaném formuláři, který je uveden v **PŘÍLOZE 1** k této směrnici. K žádosti přiloží návrh změn provozních postupů a případně výcvikových programů (návrh změny OM). Žádost o změnu AOC v tomto případě provozovatel **nepodává**.
- (4) ÚCL ČR posoudí předloženou žádost a přílohy, zpracuje připomínky, případně si vyžádá další podklady. Vzhledem k očekávanému velkému množství žádostí v jednom časovém okamžiku lze očekávat delší lhůty pro vyřízení žádosti ze strany ÚCL ČR.
- (5) Na základě vyhodnocení žádosti a podkladů a zpracování připomínek dle bodu (f)(4) ÚCL ČR vydá **Rozhodnutí** podle zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád), ve znění pozdějších předpisů.
- (6) Provozovatel po obdržení rozhodnutí dle bodu (f)(5) zařadí schválené provozní postupy a programy 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)(6).
- (7) Provozovatel seznámí se změnami provozní příručky dotčený personál. V případě, že zjištěné rozdíly mají pouze minimální dopad na provozní postupy, je pro ÚCL ČR přijatelné provést seznámení dotčeného personálu se změnami formou samostudia. ÚCL ČR doporučuje rozdílový výcvik zařadit v rámci pozemního opakovacího výcviku.
- (8) Sekce provozní ÚCL ČR vydá držiteli AOC novou přílohu AOC z moci úřední. Poplatek za změnu AOC se v tomto případě neplatí.
- (9) Do vydání rozhodnutí dle bodu (f)(5) postupuje provozovatel v souladu se stávajícími postupy.

Žadatelé o vydání AOC

- (10) Provozovatelé, kteří požádali o AOC před 15. 9. 2022, postupují obdobně dle bodů (f)(2) až (f)(7) v závislosti na fázi konkrétního procesu schválení. ÚCL ČR doporučuje konzultovat postup s inspektorem, který má konkrétní žádost na starosti.
- (11) Provozovatelé, kteří budou žádat o AOC po 15. 9. 2022, postupují plně v souladu s touto směrnicí.

(g) Závěrečná ustanovení

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

Tato směrnice nabývá účinnosti 30. 10. 2022 vyjma ustanovení (f) a (g), které nabývají účinnosti 15. 9. 2022.