



# SMĚRNICE

CAA-SL-025-n-14

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

**POUŽÍVÁNÍ OSAMOCENÝCH LETIŠŤ – LETOUNY**  
v souladu s požadavkem ustanovení CAT.OP.MPA.182 nařízení Komise (EU)  
č. 965/2012

**USE OF ISOLATED AERODROMES – AEROPLANES**  
*in accordance with the requirements of CAT.OP.MPA.182 of Commission  
Regulation (EU) No. 965/2012*

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	311-14/OLD	01.05.2014	Ing. František Vlček
1	255-16/OLD	01.06.2016	Ing. František Vlček
2	3148-19-301	1. 10. 2019	Ing. Anna Polánecká, Ph.D, MBA
3	6682-22-301	16. 12. 2022	Ing. Michal Parýzek

Schválil:

Ing. Pavel Matoušek

.....  
ředitel SL

## SEZNAM ZMĚN

Změna číslo: n=	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 5. 2014	Zpracováno	
1	1. 6. 2016	Zpracováno	
2	1. 12. 2019	Zpracováno	
3	16. 12. 2022	Zpracováno	

## SEZNAM PLATNÝCH STRAN

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

## OBSAH

Ustanovení	Název	Strana
	SEZNAM ZMĚN	2
	SEZNAM PLATNÝCH STRAN	2
	OBSAH, AKTUÁLNOST A POUŽITELNOST SMĚRNICE	3
(a)	Všeobecně	4
(b)	Předpisová základna	5
(c)	Podání žádosti	5
(d)	Obsah a informace k přílohám k žádosti	6
(e)	Proces schválení	7
(f)	Závěrečná ustanovení	9
<b>PŘÍLOHA 1</b>	Žádost o udělení / změnu schválení pro použití osamocených letišť - letouny	

### **AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-025-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-025-n-14**

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (1) Žadatele o vydání osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pro obchodní leteckou dopravu.
- (2) Držitele platného osvědčení leteckého provozovatele (AOC)
- (3) Odbor provozu letadel (OPL), oddělení obchodní letecké dopravy (OOLD), sekce letové (SL) v plném rozsahu. Tato Směrnice je rovněž nedílnou součástí Příručky inspektora OLD pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě.

## Postupy pro udělení / změnu schválení pro používání osamocených letišť – letouny

### a) Všeobecně

- (1) Osamocené letiště definováno jako letiště, pro něž je požadované palivo pro let na náhradní letiště (alternate fuel) a konečná záloha paliva (final reserve fuel) pro let na nejbližší přiměřené<sup>1</sup> náhradní letiště cílového letiště:
  - i. pro letouny s pístovými motory – větší než množství paliva pro let po dobu 45 minut plus 15% plánované doby letu včetně konečné zálohy paliva v cestovní hladině nebo po dobu 2 hodin, podle toho, v kterém případě je množství menší, nebo
  - ii. pro letouny s turbínovými motory – větší než množství paliva na let po dobu 2 hodin při normální spotřebě při cestovní rychlosti nad letištěm určení, včetně konečné zálohy paliva.
- (2) Použitím osamocené letiště jako letiště cílového se vystavuje letadlo a cestující většímu riziku než v případě, kdy je dostupné náhradní letiště cílového letiště. ÚCL ČR hodnotí, jestli jsou aplikovány všechny dostupné prostředky pro zmírnění většího rizika.
- (3) Použití osamocené letiště je v souladu s ustanoveními ORO.GEN.130 a CAT.OP.MPA.182 předmětem předchozího schválení.
- (4) V souladu s požadavkem ustanovení ARO.OPS.225 musí schválení vydané ÚCL ČR k použití osamocených letišť obsahovat seznam osamocených letišť, na něž se vztahuje schválení pro jednotlivé typy letadel.

### **Kategorizace letišť a tratí**

- (5) Provozovatel musí kategorizovat osamocená letiště a příslušné oblasti provozu.
- (6) ÚCL ČR doporučuje zařadit osamocená letiště mezi letiště kategorie B nebo C.
- (7) ÚCL ČR doporučuje zařadit tratě pro lety na osamocená letiště mezi komplexní tratě z důvodu nutnosti seznámit každou posádku s konkrétními riziky každého takového letiště, nejen s všeobecnými postupy pro lety na osamocená letiště jako takovými.

### **Zásady určování množství paliva / energie**

- (8) Provozovatel musí být držitelem schválení zásad určování množství paliva/energie dle směrnice ÚCL ČR CAA-SL-014-n-14. Udělení / změna schválení k používání osamocených letišť je zároveň změnou zásad určování množství paliva / energie. Pokud změna postupů navržená dle této směrnice souvisí pouze s používáním osamocených letišť, provozovatel zároveň **nepodává** žádost dle směrnice CAA-SL-014-n-14.
- (9) Provozovatel musí stanovit bod posledního návratu pomocí počítačového systému plánování letu a tento bod uvést v provozním letovém plánu.
- (10) Provozovatel musí stanovit a uvést v provozním letovém plánu dvě možnosti bezpečného přistání na traťových záložních letištích dostupné z bodu posledního návratu.
- (11) Provozovatel musí stanovit takové postupy, které zajistí, že let na osamocené letiště nebude pokračovat za bodem posledního návratu, pokud vyhodnocení aktuálních meteorologických

<sup>1</sup>„přiměřeným letištěm“ je myšleno takové letiště, na kterém může být provozováno letadlo za podmínky, že budou zohledněny použitelné požadavky na výkonnost a charakteristiky vzletové a přistávací dráhy. V souladu s požadavkem CAT.OP.MPA.107 musí provozovatel považovat za přiměřené letiště pouze takové letiště, které je v předpokládané době použití dostupné a je vybaveno nezbytnými pomocnými službami, mezi něž patří letové provozní služby (ATS), dostatečné osvětlení, komunikační zařízení, meteorologické zprávy, navigační zařízení a záchranné služby.

zpráv, informací o provozu a dalších provozních informací vede k závěrům, že v předpokládané době příletu na osamocené letiště nebude možné bezpečně přistát.

- (12) Provozovatel musí stanovit takové postupy, které zajistí, že let na osamocené letiště nebude pokračovat za bodem posledního návratu, pokud se velitel letadla neujistí, že zbývající použitelné palivo v bodě posledního návratu odpovídá požadavkům dle schváleného systému zásad určování množství paliva / energie.
- (13) Provozovatel může plánovat let na osamocené letiště, pouze pokud meteorologické zprávy a/nebo předpovědi indikují, že v době 1 hodinu před a 1 hodinu po očekávaném čase příletu budou meteorologické podmínky lepší než plánovací minima letiště.
- (14) Při plánování letu na osamocené letiště provozovatel použije plánovací minima letiště v souladu se schváleným systémem zásad určování množství paliva / energie (stejná jako pro náhradní letiště).
- (15) Provozovatel musí stanovit požadované množství paliva pro let na osamocené letiště v souladu se schváleným systémem zásad určování množství paliva / energie.
- (16) Při plánování letu na osamocené letiště provozovatel musí vzít v úvahu omezení letu na jeden motor.

#### **Výcvik**

- (17) Provozovatel stanoví výcvikový program pro získání traťové / letištní kvalifikace pro osamocená letiště.
- (18) ÚCL ČR doporučuje, aby kvalifikace byla platná jednotlivě pro každé konkrétní letiště / trať z důvodu specifických rizik, která se mohou mezi jednotlivými osamocenými letišti lišit.

#### **Analýza rizik**

- (19) Provozovatel zpracuje analýzu rizik v souvislosti se zavedením provozu na osamocená letiště včetně zmírňujících opatření.
- (20) Provozovatel zpracuje analýzu rizik pro použití každého jednotlivého osamocené letiště s ohledem na dosažitelnost okolních letišť, typické počasí v oblasti, spolehlivost meteorologických předpovědí a informací o stavu zařízení a služeb letišť v návaznosti na vybavení letadla a dolet.

#### **b) Předpisová základna**

- (1) ÚCL ČR doporučuje použít následující dokumenty a související přijatelné způsoby průkazu pro schválení používání osamocených letišť - letouny:
  - (i) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 (Příloha IV, Part CAT);
  - (ii) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1296
  - (iii) Nařízení výkonného ředitele EASA 2022/005/R

#### **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 pro používání osamocených letišť. Změnu schválení vybere v případě, že žadatel v době žádosti již je držitelem schválení pro používání osamocených letišť bez ohledu na konkrétní parametry schválení.
- (4) V sekci C formuláře žádosti žadatel uvede, kterých provozovaných typů letadel se žádost týká (rozděleno dle druhu pohonu). 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 všechna osamocena letiště, na která žádá schválení provozu (v případě počátečního schválení) nebo nově žádaná letiště (v případě již zavedeného provozu se zamýšleným rozšířením na další letiště). Pokud žádost souvisí s obecnou změnou, která nemá vztah ke konkrétnímu letišti, pak žadatel uvede všechna osamocena letiště, pro které je držitelem schválení. Pokud letiště nemá přidělenou zkratku (např. IATA), žadatel příslušnou kolonku nevyplňuje.
- (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) Žádost o udělení / změnu schválení pro používání osamocených letišť – letouny 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 postupů v souvislosti s používáním osamocených letišť (navrhované změny provozních příruček a jiné dotčené dokumentace např. manuálu pro dispečery plánující lety) - tuto přílohu je třeba doložit k počáteční žádosti o používání osamocených letišť a v případě změny stávajícího schválení, pokud se mění související postupy. Následující výčet je informativní a poskytuje přehled obvyklých změn, které se zavedení provozu na osamocena letiště týkají, avšak struktura a postupy provozovatele mohou vyžadovat změny další dokumentace nebo nemusí vyžadovat změny všech zde uvedených dokumentů:
  - (i) Provozní příručka část A
    - (a) 8.1.3 Methods of establishing aerodrome operating minima (např. použití letištních a plánovacích minim pro jednotlivé fáze přípravy a provedení letu na osamocena letiště).
    - (b) 8.1.6 Interpretation of meteorological conditions (např. vyhodnocování předpovědí TEMPO, PROB 30/40, TS, nárazy větru pro osamocena letiště).

- (c) 8.1.7 Determination of the quantities of fuel, oil and water methanol carried (např. množství požadovaného paliva, minimální požadované palivo za letu nad určenými body).
  - (d) 8.1.10 Operational flight plan (např. označení letu plánovaného jako letu na osamocené letiště, specifické doplňující informace o nejbližších letištích v okolí letiště určení, bod rozhodnutí, zaznamenávání podstatných informací během letu).
  - (e) 8.3.7 Policy and procedures for in-flight fuel management (např. minimální množství paliva nad bodem rozhodnutí, činnost a rozhodování v případě použití paliva pro nepředvídané situace, činnost a rozhodování při použití dodatečného paliva pro let na osamocená letiště).
  - (f) 11 Handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrences (např. povinnost podat hlášení při nepřesné meteo předpovědi, použití dodatečného paliva).
- (ii) Provozní příručka část B
- (a) 2 Normal procedures (např. využití druhé trati v FMS, využití komunikačního vybavení pro získání aktuálních informací o cílovém letišti za letu).
  - (b) 3 Abnormal/emergency procedures (např. seznam vybavení/systémů, s jejichž závadami není doporučeno pokračovat na cílové letiště, doporučení pro vyhlášení nouze).
  - (c) 5.1 Flight planning (např. informace o doporučené technice vyčkávání a údaje o odpovídající spotřebě paliva).
  - (d) 8/9 CDL/MEL (např. omezení použití některých položek MEL pro lety na osamocená letiště, minimální vybavení pro takové lety).
- (iii) Provozní příručka část C
- (a) Kategorizace letišť a oblastí provozu.
- (2) Návrh výcvikových programů (návrh změny OM-D) - tuto přílohu je třeba doložit k počáteční žádosti o používání osamocených letišť a v případě změny stávajícího schválení, pokud se mění výcvikové programy (výcviky traťových / letištních kvalifikací). Žadatel **nemusí** současně podat žádost o schválení výcvikových programů dle směrnice CAA-SL-013a-n-14.
- (3) Analýzu rizik zahrnující:
- (i) zavedení samotného provozu, včetně návrhu řízení takové změny v případě počátečního schválení;
  - (ii) provozu na každé jednotlivé žádané osamocené letiště s ohledem na dosažitelnosti okolních letišť, typické počasí v oblasti, spolehlivost meteorologických předpovědí a informací o stavu zařízení a služeb letišť v návaznosti na vybavení letadla a dolet v případě počátečního schválení nebo změny schválení (pouze pro nově žádaná letiště).
- (4) Jiné přílohy – pokud žadatel přikládá další výše neuvedené přílohy, uvede jejich název v položce „Jiné“ v sekci E žádosti.

#### e) Proces schválení

- (1) ÚCL ČR posoudí předloženou žádost a přílohy, zpracuje připomínky, případně si vyžádá další podklady. ÚCL ČR při vyhodnocení žádosti posuzuje:

- (i) úplnost žádosti, tj. správné vyplnění **PŘÍLOHY 1** (žádost), předložení navrhovaných změn provozní dokumentace (OM A, B, C, D) a předložení analýzy rizik;
- (ii) kvalitu zpracování analýzy rizik, a to s důrazem na:
  - (a) identifikaci konkrétních a přesně pojmenovaných nebezpečí a rizik provozu (např. „vznik stříhu větru při severním proudění přes horský hřeben“ namísto všeobecného „počasí“; „riziko přetrvávajících podmínek vyžadujících nezdařené přiblížení nebo bránících v zahájení přiblížení nad dobu zásoby dodatečného paliva“ namísto „nezdařené přiblížení“);
  - (b) identifikaci bariér, které má provozovatel v současném provozu (např. postupy pro zahájení přiblížení, vyhodnocování meteorologických informací);
  - (c) identifikaci opatření a dodatečných bariér, které provozovatel přijme pro konkrétní letiště (např. pro let na konkrétní letiště budou platit jiná kritéria vyhodnocení meteorologických předpovědí – letiště je nepoužitelné, pokud se v předpovědi vyskytuje konkrétní rizikový jev) a formu šíření těchto informací (uvedení specifických podmínek do OM C, zvláštní briefingové karty pro dané letiště atd.).
- (iii) zavedení odpovídajících provozních postupů minimálně v oblasti:
  - (a) plánování paliva;
  - (b) plánovacích minim;
  - (c) postupů pro řízení paliva za letu dle CAT.OP.MPA.180 se specifickými pokyny pro lety na osamocená letiště;
  - (d) kategorizace letišť a udržování povědomí posádek o specifických rizicích každého osamocené letiště v návaznosti na GM1 ARO.OPS.225.
- (2) V případě posouzení žádosti jako nevyhovující ÚCL ČR vydá **Oznámení o přerušení řízení a / nebo Výzvu k odstranění nedostatků** podle zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád), ve znění pozdějších předpisů. Určený inspektor postupuje následovně:
  - (i) zpracuje Oznámení o přerušení řízení a Výzvu k odstranění nedostatků, zajistí jejich podpis / elektronický podpis příslušným nadřízeným a jejich odeslání provozovateli datovou schránkou;
  - (ii) v případě, že provozovatel do 30 dnů od doručení Oznámení o přerušení řízení a Výzvy k odstranění nedostatků nezašle doplňující / opravené přílohy nebo jiné požadované dokumenty, a to jednou z forem uvedených v bodě (c)(8), zpracuje inspektor Usnesení o zastavení řízení a zkompletuje složku žádosti k archivaci (žádost, checklist s uvedenými vadami, Usnesení, doručenkou z datové schránky), přílohy a korespondence s provozovatelem se archivují elektronicky;
  - (iii) v případě, že provozovatel opakovaně neodstraní nedostatky žádosti, tj. ke stejnému nedostatku po třetí výzvě předloží nedostatečně zpracované nebo nepřijatelné opatření, odstraní pouze některé nedostatky, neprokáže dostatečné vyhodnocení rizik a přijetí dodatečných opatření k jejich zmínění apod., může inspektor rozhodnout o zastavení řízení, pak postupuje inspektor dle bodu (e)(2)(ii) výše.
- (3) V případě posouzení žádosti jako vyhovující 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. Určený inspektor postupuje následovně:
  - (i) zaznamená splnění požadavků do seznamu kontrolních úkonů;



- (ii) zpracuje Rozhodnutí o udělení / změně schválení k používání osamocených letišť;
  - (iii) připraví aktualizovanou Přílohu k AOC (označí schválení provozu a uvede schválená letiště, aktualizuje datum vystavení přílohy stejné jako datum vydání Rozhodnutí);
  - (iv) zajistí podpis/elektronický podpis Rozhodnutí a Přílohy k AOC příslušným nadřízeným a vypravení rozhodnutí a přílohy k AOC;
  - (v) zkompletuje složku žádosti k archivaci (žádost, checklist, Rozhodnutí a doručku z datové schránky), přílohy žádosti a korespondence s provozovatelem jsou archivovány pouze elektronicky.
- (4) Provozovatel zařadí / aktualizuje schválený seznam osamocených letišť, schválené provozní postupy a výcvikové programy do provozní příručky v souladu s AMC3 ORO.MLR.100 jako řádnou revizi. Změny provozní příručky provozovatel oznámí na ÚCL ČR prostřednictvím formulářů „Oznámení o změně provozní příručky“ jedním ze způsobů uvedených v bodě (c)(8).
- (5) Provozovatel prokazatelně seznámí příslušný provozní personál s provedenými změnami provozní příručky.

**f) Závěrečná ustanovení**

Změna č. 3 této směrnice byla zpracována na základě prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/1296 ze dne 4. srpna 2021, kterým se mění a opravuje nařízení Komise (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na plánování paliva / energie a hospodaření s palivem / energií a o požadavky na podpůrné programy a psychologické posouzení členů letové posádky a testování na přítomnost psychoaktivních látek a nařízení výkonného ředitele EASA 2022/005/R ze dne 25. března 2022, kterým se mění příslušná AMC a GM.

Změna č. 3 této směrnice nabývá účinnosti 16. 12. 2022.