



# SMĚRNICE

CAA-SL-058-n-22

**Provozování místních letů VFR držitelé AOC bez provozní licence a provozování  
místního provozu vrtulníků dle čl. 5, odst. 1a nařízení (EU) č. 965/2012**

*Local flight operations of AOC holders not holding an operating licence and local  
helicopter operations according to Article 5, point 1a to Regulation (EU) No 965/2012*

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č. j.:	Dne:	
0	1938-22-301	11. 5. 2022	Ing. Šikýř
1	8352-23-301	1. 1. 2024	Ing. Šikýř

Schválil:

.....  
Ing. Pavel Matoušek  
ředitel SL

## SEZNAM ZMĚN

Změna číslo: n=	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 6. 2022	zapracováno	
1	1. 1. 2024	zapracováno	

## SEZNAM PLATNÝCH STRAN

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

## OBSAH

Ustanovení	Název	Strana
	SEZNAM ZMĚN	2
	SEZNAM PLATNÝCH STRAN	2
	OBSAH A POUŽITELNOST SMĚRNICE	3
(a)	Použité zkratky	4
(b)	Podmínky pro provoz místních letů a místního provozu vrtulníků	4
(c)	Definice místních letů a místního provozu vrtulníků	4
(d)	Snížení požadavků na místní lety a místní provoz vrtulníků (společné úlevy)	5
(e)	Snížení požadavků pouze pro místní provoz vrtulníků	7
(f)	Snížení požadavků pouze pro místní lety	7
(g)	Postupy, které při místních letech nelze využít, pokud se provozovatel rozhodne využít výjimku z oddílu 2 hlavy ORO.FC	8
(h)	Podání žádosti o vydání nebo změnu AOC	8

### **AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-058-n-22**

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

### **POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SL-058-n-22**

Tato směrnice je použitelná pro:

- (1) Žadatele o vydání nebo držitele osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pro obchodní leteckou dopravu (CAT) provozující nebo zamýšlející provozovat lety přepravující osoby, zboží nebo poštu nezahrnující odlišné místo vzletu a přistání.
- (2) Inspektory oddělení obchodní letecké dopravy (OLD) odboru provozu letadel (OPL) sekce letové (SL), a to pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě (držitelů AOC).
- (3) Inspektory oddělení provozovatelů, OPL/SL

## (a) Použité zkratky

- AOC Osvědčení leteckého dopravce /Air Operator Certificate/
- ÚCL Úřad pro civilní letectví /Civil Aviation Authority/
- CAT Obchodní letecká doprava /Commercial Air Transport/
- EASA Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví /European Aviation Safety Agency/
- EP Evropský parlament /European Parliament/
- EU Evropská unie /European Union/
- MTOM Maximální vzletová hmotnost /Maximum Take-off Mass/
- OPC Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem /Operator Proficiency Check/

## (b) Podmínky pro provoz místních letů a místního provozu vrtulníků

- (1) V souladu s ustanovením nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 se na provozovatele místních letů v obchodní letecké dopravě nevztahuje povinnost být držitelem platné provozní licence. Provozovatel těchto letů musí být držitelem osvědčení leteckého provozovatele podle nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 (AOC) a splňovat požadavky uvedené čl. 5, odst. 1a tohoto nařízení.
- (2) Držitel provozní licence a AOC pro lety mezi různými místy vzletu a přistání je oprávněn provozovat místní lety buď za podmínek stejných jako ostatní obchodní lety, nebo za využití úlev, které pro takové lety nařízení Komise (EU) č. 965/2012 umožňuje, a to v případě, že se tyto úlevy vztahují na konkrétní let, nikoliv na organizační strukturu provozovatele a systém řízení, který musí být udržován v souladu s nejméně omezujícími požadavky, tj. požadavky na všeobecný provoz mezi různými místy vzletu a přistání. V případě, že držitel provozní licence a AOC hodlá využívat úlevy pro místní lety, musí mít v provozní příručce popsány rozdíly mezi místními lety z A do A a mezi lety ostatními. V tomto případě nejde o rozdíly mezi obchodní leteckou dopravou a neobchodními druhy provozu ve smyslu požadavků ORO.AOC.125. Rozdíly v provozních postupech mají být popsány v příslušných částech příručky týkajících se daného postupu, nikoliv v kapitole 8.7 OM A. V případě, že rozdíly mezi místními lety a ostatními obchodními lety nejsou v příručce popsány a není zaveden jednoznačný způsob identifikace druhu letů a použitelných postupů, provozuje držitel AOC všechny lety podle podmínek pro lety mezi různými místy vzletu a přistání.
- (3) Některé snížené požadavky nařízení Komise (EU) č. 965/2012 jsou kromě definice „místního letu“ podmíněny splněním dalších podmínek, např. max. vzdáleností takového letu od letiště vzletu a letiště přistání nebo maximální dobou letu, v takovém případě musí být z postupu uvedeného v provozní příručce zřetelná i tato podmínka.

## (c) Definice místních letů a místního provozu vrtulníků

- (1) **Místní let (local flight)** je definován nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 jako let nezahrnující přepravu osob, zboží nebo pošty mezi odlišnými místy (letišti nebo jinými povolenými místy) vzletu a přistání. Úlevy pro místní lety lze aplikovat na lety letounů i vrtulníků, pokud jsou dodrženy podmínky uvedené v nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

- (2) **Místní provoz vrtulníků (local helicopter operations)** je ve smyslu nařízení Komise (EU) č. 965/2012 obchodní letecká doprava vrtulníků s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) do 3 175 kg a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) devět nebo méně ve dne, která je navigována na tratích s referencí podle viditelných orientačních bodů a prováděna v dosahu místa a v určeném zeměpisném prostoru stanoveném v provozní příručce.

Pro místní provoz vrtulníků tak provozovatel musí vymezit omezenou provozní oblast v dosahu místa vzletu a přistání a nemůže pak provádět lety mimo tuto oblast, zatímco místní let není ve své podstatě omezen vzdáleností nebo časem od místa vzletu a přistání. Zároveň místní provoz vrtulníků není omezen na stejné místo vzletu a přistání, pokud probíhá v určené oblasti, avšak v takovém případě let již neplní definici místního letu a provozovatel musí být držitelem provozní licence. V případě místního provozu vrtulníků omezenou oblast může Úřad určit v souladu s ustanovením ARO.OPS.210 nařízení Komise (EU) č. 965/2012 jako vzdálenost od provozního místa nebo jako geografickou oblast. V případě, že provozovatel stanoví více oblastí, tak každý obchodní let provozovaný za podmínek místního provozu vrtulníků je pak omezen na tuto oblast, tj. není možné provádět v obchodní letecké dopravě přelety mezi těmito různými oblastmi. Maximální vzdálenost od provozního místa nebo velikost oblastí není stanovena. V souladu s GM1 ARO.OPS.210 je závislá na místních podmínkách, avšak musí být přiměřená sníženým požadavkům na tento provoz, tj. v principu musí být založena na tom, že jsou předem známé a podobné možné tratě, vzdušný prostor, doba letu atd. a pilot je trvale seznámen všeobecně s tímto prostorem. Nejedná se tedy o běžné traťové lety, u nichž se pokaždé vyžaduje seznámení s novou tratí, specifickými podmínkami daného vzdušného prostoru atd.

#### **(d) Snížení požadavků na místní lety a místní provoz vrtulníků (společné úlevy)**

- (1) Záznamy o letech

V případě série letů v maximálním období 24 hodin s jedním velícím pilotem nemusí provozovatel vést záznam (journey log) o každém jednotlivém letu, ale je dostačující, pokud je veden záznam o celkové sérii takových letů (AMC1 ORO.MLR.110).

- (2) Požadavky na výcvik a složení posádky

Dodatečné podmínky:

Lety musí být prováděny podle pravidel VFR a musí se jednat současně o let v omezené oblasti, tj. provozovatel musí navrhnout max. vzdálenost od letiště nebo geografickou oblast, ve které takové lety budou probíhat.

Lety musí být provozovány letouny s MTOM 5700 kg a méně a zároveň s maximální kapacitou pro cestující 5 a méně nebo nesložitými jednomotorovými vrtulníky s maximální kapacitou pro cestující 5 a méně. Jelikož se jedná o organizační požadavky na výcvik osob vedených jako člen posádky, úlevy nelze uplatňovat na konkrétní lety, ale na celý provoz jako takový, tj. provozovatel při využití úlevy není oprávněn provozovat jiné než místní lety VFR nebo lety v omezené oblasti s výše uvedenými letadly.

Úlevy:

- (a) ORO.FC.200: nejsou aplikovány požadavky na nezkušené členy posádky, v případě dvoupilotního provozu tak nejsou stanoveny minimální zkušenosti na typu pro účely dělení posádek na „zkušené“ a „nezkušené“.

- (b) ORO.FC.205: v případě vícepilotních posádek není stanovená podrobná osnova kurzu velení. Kurz velení stále musí být prováděn v souladu s ORO.FC.105, avšak s výjimkou CRM (dle ORO.FC.115) jeho náplň stanovuje provozovatel.
- (c) ORO.FC.215(c): před počátečním CRM výcvikem není potřeba ověřovat absolvování výcviku v oblasti lidského činitele do úrovně znalostí ATPL nebo poskytovat tento výcvik.
- (d) ORO.FC.220(b): platí snížené požadavky na přeškolovací výcvik provozovatele. Tento výcvik musí být stále prováděn, avšak není stanoven jeho podrobný obsah, není stanoven zákaz paralelního provozu na více typech během výcviku a výcvik nemusí být zakončen přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem (OPC) v rozsahu stanoveném AMC1 ORO.FC.230. Provozovatel má však nadále povinnost ověřit odbornou způsobilost člena posádky ve schopnosti vykonávat normální, abnormální a nouzové postupy (ORO.FC.130) a všeobecnou povinnost ověřovat schopnosti svého personálu (ORO.GEN.110). Je tedy nutné stanovit požadavky na OPC v přeškolovacím kurzu provozovatele, které ale nemusí obsahovat prvky uvedené v AMC1 ORO.FC.230.
- (e) ORO.FC.230(b): provozovatel musí pravidelně přezkušovat členy letové posádky v oblasti normálních a nouzových postupů, avšak rozsah přezkoušení nemusí splňovat požadavky na OPC dle AMC1 ORO.FC.230. Není tedy stanovena nutnost provádět přezkoušení každých 6 měsíců a není stanovena povinnost provádět traťové přezkoušení. Výcvik posádek i OPC musí být prováděny nejméně jednou za 12 měsíců.
- (f) ORO.FC.230(b): není požadavek na praktický nácvik ztráty pracovní schopnosti člena posádky na FSTD jednou za 3 roky (AMC1 ORO.FC.230, (c)(2)). Absence požadavku na výcvik však nezbavuje provozovatele povinnosti mít postup při ztrátě pracovní schopnosti člena posádky popsany v příručce a vhodným způsobem ověřovat znalost tohoto postupu.
- (g) ORO.FC.235/236: není stanoven minimální rozsah výcviku a přezkoušení pro výkon funkce člena letové posádky z kteréhokoliv pilotního sedadla. Provozovatel stanoví vlastní rozsah (prvky osnovy, manévry), z takto stanoveného rozsahu musí být zřetelné s ohledem na složitost letadla a umístění ovládacích prvků, že má člen posádky příležitost získat odpovídající schopnosti řízení letadla z druhého sedadla a že tyto schopnosti demonstroval, není tedy nutné stanovit další výcvik a přezkoušení.
- (h) ORO.FC.240: není stanoven maximální počet typů letounů a vrtulníků při současném provozu jednoho člena posádky na více typech, avšak pouze za předpokladu, že na všechny tyto typy jsou uplatňovány výjimky z Oddílu 2 Hlavy ORO.FC. Provozovatel dále nemusí uplatňovat žádná specifická omezení počtu typů během jedné služby, minimální zkušenosti na typu před přeškolením na druhý typ atd. Musí však mít postup provozu na více typech v příručce popsany a musí mít schválené výcvikové osnovy, tj. popsat, jaký výcvik člen letové posádky obdrží při přeškolení na druhý a další typ a jakým způsobem bude prováděn opakovací výcvik paralelně na všech typech podléhajících vícetypovosti.
- (i) ORO.FC.A.250(b): velitel letounu – držitel průkazu způsobilosti obchodního pilota nemusí mít minimální nálet 500 hodin nebo přístrojovou kvalifikaci, pokud chce vykonávat lety ve vzdálenosti větší než 50 NM od letiště.
- (j) ORO.FC.H.250: velitel vrtulníku – držitel průkazu způsobilosti obchodního pilota při provozu v noci nemusí splňovat požadavky na minimální zkušenosti nebo být držitelem přístrojové kvalifikace.

(3) Požadavky na provozní postupy

(a) CAT.OP.MPA.175:

Dodatečné podmínky: v případě letounů musí lety prováděny podle pravidel VFR nebo v případě vrtulníků musí jít o místní provoz vrtulníků.

Na let nemusí být vypracován provozní letový plán. Tím není dotčena povinnost provozovatele stanovit minimální množství paliva, prokázat dostatečnou výkonnost dle CAT.POL.A.300/CAT.POL.H.105 požadovanou pro dané místo vzletu, přistání a trať s ohledem na aktuální podmínky a prokázat splnění omezení hmotnosti a vyvážení, a to jiným zdokumentovaným způsobem.

**(e) Snížení požadavků pouze pro místní provoz vrtulníků**

(1) Požadavky na provozní postupy:

- (a) CAT.OP.MPA.100: při místním provozu vrtulníků není požadavek na udržování spojení s letovými provozními službami, i když jsou k dispozici, tj. není např. povinnost využívat letové informační služby, avšak jen za předpokladu, že je zajištěna služba pátrání a záchrany, tj. např. let je sledovaný provozovatelem a jsou zavedeny postupy k aktivaci složek pátrání a záchrany v případě, že se let ve stanoveném čase nevrátí zpět do místa přistání.
- (b) CAT.OP.MPA.151: je umožněno zjednodušené plánování paliva, při kterém je výpočet záložního paliva omezen na konečnou zálohu paliva na konci jednotlivého letu nebo série letu odpovídající 30 minutám spotřeby při normální cestovní rychlosti, nebo 20 minutám spotřeby při normální cestovní rychlosti v takové oblasti provozu, kde provozovatel prokáže nepřetržitou dostupnost ploch vhodných k bezpečnostnímu přistání. Plocha vhodná k bezpečnostnímu přistání musí být předem známa a musí být prokázáno, že svojí velikostí a charakterem umožňuje běžné přistání i vzlet, nikoliv pouze vynucené přistání.
- (c) CAT.OP.MPA.281: postupy kontroly množství paliva za letu nevyžadují kontrolu skutečného množství oproti plánovanému (tj. např. vůči bodům v provozním letovém plánu) a provádění záznamů o těchto kontrolách, ani let na náhradní letiště v případě zjištění nedostatku paliva k dokončení plánovaného letu. Provozovatel však stanoví takový způsob kontroly paliva za letu, který zajistí, že vrtulník přistane vždy minimálně s množstvím paliva rovnajícím se požadované konečné záloze paliva, např. formou stanovení minimálního množství paliva, při kterém bude nejspíše zahájen návrat na místo přistání.

**(f) Snížení požadavků pouze pro místní lety**

(1) CAT.IDE.A.125

Dodatečné podmínky: pouze pro provoz letounů při letech nepřesahujících 60 minut doby letu a zároveň nepřesahující vzdálenost 50 NM od místa vzletu.

Za přístroj přijatelný k zobrazení zatáček a skluzu je považován kterýkoliv z následujících: zatáčkoměr s příčným sklonoměrem; zatáčkoměr s ukazatelem náklonu; umělý horizont s příčným sklonoměrem.

**(g) Postupy, které při místních letech nelze využít, pokud se provozovatel rozhodne využít výjimku z oddílu 2 hlavy ORO.FC**

- (1) ORO.FC.200: nelze delegovat let jinému vhodně kvalifikovanému členu posádky, velitel letadla musí být vždy na pilotním sedadle, tj. nelze využít střídání členů posádky za letu pro lety v zesílené posádce.
- (2) ORO.FC.220: nelze provádět ZFTT výcvik.
- (3) ORO.FC.230: u nesložitých vrtulníků provozovatel nemůže provádět střídavé přezkoušení na různých typech, tj. ověření znalostí normálních a abnormálních postupů musí být prováděno na každém z typů zvlášť, pokud jsou stejní členové kvalifikováni k provozu na více typech.
- (4) ORO.FC.230: nelze využít úlevu z kvalifikace osob provádějících přezkoušení – nominovaných velitelů namísto osob kvalifikovaných dle nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011 pro letouny výkonnostní třídy B a nesložitě vrtulníky. Letové přezkoušení tak vždy musí provádět osoba s kvalifikací dle nařízení Komise (EU) č. 1178/2011.
- (5) ORO.FC.230: výcvik některých částí nouzového vybavení ani letadlových systémů nelze provádět v periodě 3 let, veškerý výcvik musí být prováděn nejpozději jednou za 12 měsíců.
- (6) ORO.FC.231: nelze využívat výcvik založený na důkazech.
- (7) ORO.FC.A.245: nelze využívat program alternativního výcviku a kvalifikací.

#### **(h) Podání žádosti o vydání nebo změnu AOC**

- (1) Odchylně od směrnice [CAA-SL-030-n-14](#) musí budoucí provozovatel/žadatel podat žádost o prvotní vydání AOC na předepsaném formuláři, který je uveden v [Příloze 1](#) nebo v případě změny vydaného AOC na předepsaném formuláři, který je uveden v [Příloze 2](#) k této směrnici:

- 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](mailto:podatelna@caa.cz) se zaručeným elektronickým podpisem, a nebo
- osobně na ÚCL

Na proces vyhodnocení a ověřování žádosti o udělení AOC pro provozování místních letů VFR a provozování místního provozu vrtulníků se dále použijí odpovídající ustanovení směrnice CAA-SL-030-n-14.

Na proces vyhodnocení a ověřování žádosti o změnu AOC pro provozování místních letů VFR a provozování místního provozu vrtulníků se dále použijí odpovídající ustanovení směrnice [CAA-SL-043-n-14](#).

- (2) Provozovatel ÚCL v tomto případě nežádá o vydání provozní licence dle čl. 4 nařízení (ES) č. 1008/2008.
- (3) Provozovatel při podávání žádosti zohlední uplatňované úlevy v návrhu provozních postupů, tj. v návrhu textů předložených k předchozímu schválení nebo v návrhu textů příručky podle použitelnosti a nepodává samostatnou žádost podle této směrnice.
- (4) Provozní příručka - odchylně od směrnice CAA-SL-030-n-14 je nedílnou součástí pro posouzení Provozní příručky a jakékoli další dokumentace vyplněný seznam kontrolních úkonů budoucím provozovatelem, který je uveden v [Příloze 4](#) k této směrnici.