



SMĚRNICE

CAA-SL-032-n-14

postupy pro udělení/změnu zvláštního schválení pro
procedures for granting/change of specific approval for

PROVOZ V OBLASTECH MNPS
(v souladu s požadavkem SPA.MNPS.105)

Operation in MNPS airspace
(according to the requirements of SPA.MNPS.105)

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	311-14/OLD	1. 5. 2014	Ing. Ivan Šubín
2	111-17/OLD	28. 2. 2017	Ing. Stanislav Čejda
3	5643-19-301	16. 12. 2019	Ing. Anna Polánecká, Ph.D. MBA

Schválil:

Ing. Pavel Matoušek

.....
ředitel SL

SEZNAM ZMĚN

Změna číslo: n=	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 5. 2014		
1	31. 5. 2016	31. 5. 2016	Čejda
2	1. 3. 2017	28. 2. 2017	Čejda
3	16. 12. 2019	15. 10. 2019	Polánecká

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

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

OBSAH

SEZNAM ZMĚN.....	2
SEZNAM PLATNÝCH STRAN.....	2
OBSAH.....	3
AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-032-n-14.....	3
POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SL-032-n-14.....	3
(a) Všeobecná ustanovení.....	4
(b) Podání žádosti držitelem AOC nebo provozovatelem neobchodního a zvláštního druhu provozu o udělení/změnu schválení pro provoz v prostoru MNPS.....	4
(c) Informace k obsahu jednotlivých příloh.....	5
(d) Specifické požadavky známých MNPS.....	7
(e) Závěrečná ustanovení.....	10

AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-032-n-14

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

POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SL-032-n-14

Tato směrnice je použitelná pro:

- (1) Pro žadatele obchodní letecké dopravy (CAT), neobchodního provozu se složitými a jinými než složitými letadly (NCC a NCO) a zvláštního/speciálního provozu (SPO), kteří žádají o schválení/změnu specifického druhu provozu MNPS.
- (2) Tato směrnice je rovněž nedílnou součástí příručky inspektora OLD ÚCL ČR pro výkon funkce dozoru nad bezpečností leteckého provozu.

(a) Všeobecná ustanovení

Postup udělení schválení/změny schválení dle této směrnice se vztahuje na všechny oblasti, ve kterých místní národní úřad nebo regionální dohody požadují schválení národním úřadem provozovatele k provozu v oblastech, ve kterých jsou stanoveny specifikace minimální navigační výkonnosti (MNPS).

V současné době jsou známy následující MNPS oblasti:

- (1) NAT HLA
- (2) Kanadský MNPS

V případě žádosti o schválení/změnu provozu MNPS v jiné oblasti budou níže uvedené postupy aplikovány do té míry, do které jsou v takovém prostoru použitelné, dále bude přihlíženo k jakýmkoliv dodatečným požadavkům vyhlášeným státem nebo regionem, na jehož území bude provoz probíhat.

V případě, že žadatel nesplňuje požadavky pro provoz v celém vybraném prostoru MNPS a místní úřad nebo regionální postupy umožňují provoz takových letadel ve vybraných částech prostoru (např. na vybraných tratích, ve vybraných hladinách), bude schválení omezeno na takto vymezené části prostoru formou zápisu omezení v poznámce ke schválení MNPS provozu v provozní specifikaci.

(b) Podání žádosti držitelem AOC nebo provozovatelem neobchodního a zvláštního druhu provozu o udělení/změnu schválení pro provoz v prostoru MNPS

- (1) Žádost o udělení/změnu schválení pro provoz v prostoru MNPS 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.

V žádosti provozovatel označí název či vymezení prostoru MNPS, o jehož schválení/změnu schválení žádá, a dále uvede omezení tratí, hladin apod. v daném prostoru, pokud si je vědom, že nesplňuje požadavky na neomezený provoz v požadovaném prostoru.

- (2) K žádosti provozovatel přiloží následující přílohy:

- (a) průkaz způsobilosti letadla pro požadovanou navigační, komunikační výkonnost a výkonnost systémů sledování (příslušné stránky z AFM, doplňků k AFM dle STC, dopis výrobce prokazující požadovanou navigační/komunikační výkonnost nebo výkonnost systémů sledování a její omezení atd.);
- (b) v případě vícepilotních letadel, pokud je některý z požadovaných systémů instalován dodatečně, průkaz, že je takový systém ovladatelný kterýmkoliv z pilotů z jeho pracovního místa;
- (c) návrh programů výcviku včetně osnov letových posádek;
- (d) návrh programů výcviku včetně osnov provozního personálu zajišťujícího přípravu a sledování letů, pokud jsou v oblasti uplňovány specifické postupy plánování;
- (e) návrh provozních postupů.

Držitelé AOC musí v případě první žádosti o schválení provozu v oblasti MNPS, v případě žádosti o změnu při zavedení nového, dosud neprovozovaného typu/varianty nebo v případě žádosti o změnu při zavedení nového, již provozovaného typu/varianty letadla zároveň podat žádost o změnu AOC/Provozní specifikace v souladu s postupy CAA-SL-043-n-14.

(c) Informace k obsahu jednotlivých příloh

(1) Průkaz způsobilosti letadla

V souladu s konceptem PBN ICAO by měly státy publikovat požadovanou navigační výkonnost jako jednu z ICAO PBN navigačních specifikací. Podmínky, za kterých letadlo splňuje tyto navigační specifikace, jsou pak obvykle uvedeny v AFM nebo jeho doplňcích. Pokud stát nebo regionální postupy požadují jinou navigační výkonnost, může provozovatel požadavek splnit předložením průkazu, že letadlo splňuje ICAO PBN specifikaci se stejnými charakteristikami (RNAV/RNP, požadavky na senzory a infrastrukturu) s přesností rovnou nebo vyšší, než je požadovaná, nebo předloží návrh postupu (metodu ověření přesnosti a sledování spolehlivosti), pokud požadovaná navigační specifikace není definována dokumenty ICAO a její splnění není výslovně uvedeno v AFM nebo jeho doplňcích.

Kromě navigační specifikace může být v prosotru MNPS definován požadavek i na komunikační výkonnost a výkonnost systémů sledování (Performance Based Communication and Surveillance – PBCS). Při jejím posuzování bude postupováno obdobně jako v případě navigační výkonnosti, pokud místní úřad nebo regionální postupy vyžadují některou z komunikačních specifikací nebo specifikací výkonnosti systémů sledování, provozovatel předloží příslušné stránky AFM nebo jeho doplňku potvrzující, že letadlo tuto výkonnost splňuje. Pokud místní úřad nebo regionální postupy vyžadují jinou komunikační výkonnost/výkonnost systémů sledování než ty definované ICAO, provozovatel předloží návrh metody ověření výkonnosti a jejího sledování.

(2) Návrh programů výcviku posádek včetně osnov

Doporučuje se oblast MNPS zařadit jako složitou traťovou kvalifikaci a provádět výcvik v souladu se schválenými postupy pro výcvik pro takovou kvalifikaci s tím, že pro každou oblast musí být zaveden specifický výcvik v rozsahu, který je požadován státem, ve kterém bude provoz probíhat, nebo dokumenty obsahujícími specifické postupy (např. ICAO dokument 007 pro oblast NAT HLA). Pokud tak stát provozu nebo regionální postupy nevyžadují, není požadován specifický počáteční ani opakovací výcvik na FSTD, avšak provozovatel zařadí do některého z cyklů běžného opakovacího výcviku provoz v této oblasti.

Výcvik u organizací jiných než provozovatele (např. generické e-learningové prezentace pro NAT HLA, kurzy nabízené různými ATO) nelze plně uznat jako dostatečný výcvik pro splnění těchto požadavků, jelikož nezahnují SOP a specifická omezení provozovatele a obvykle nejsou vytvořeny pro daný typ letounu a obsluhu jeho konkrétního vybavení tak, jak je instalováno v letadlech provozovatele.

(3) Návrh programů výcviku provozního personálu včetně osnov

Postupy plánování letu v prostorech MNPS mohou obsahovat specifické pokyny vztahující se k výběru tratí a traťových bodů, povinným položkám podávaného letového plánu, způsobům a možnostem změny podaného letového atd. Nedostatečná znalost těchto podstupů může vést k zamítnutí letového plánu před zahájením letu, ale i k rozsáhlým změnám schváleného letového plánu v okamžiku vstupu letadla do dané oblasti, což může mít zásadní dopad na potřebné množství paliva a způsobit tak nutnost dalších operativních změn včetně nutnosti letu na jiné než cílové letiště. Pokud regionální postupy nebo stát provozu publikuje zvláštní postupy plánování letů, provozovatel k žádosti předloží návrh systému kvalifikace provozních pracovníků včetně osnov.

(4) Návrh provozních postupů

Navržené provozní postupy musí odrážet doporučení uvedená v regionálních postupech nebo dokumentech zveřejněných státem provozu, avšak zároveň musí být v souladu s běžnými

SOP provozovatele, které musí doplňovat, avšak nepožadovat od posádek, aby v případě letu do oblasti MNPS prováděly činnost obvyklou i na jiných letech odlišným způsobem.

(5) Provozní postupy musí zahrnovat:

Seznam vybavení, které ovlivňuje letovou způsobilost pro daný prostor, tj. vliv neprovozní schopnosti vybavení (především navigačního, komunikačního a vybavení systémů sledování) na provoz v oblasti MNPS.

MEL pro dané letouny musí obsahovat omezení položek, které mají vliv na provoz v MNPS, avšak zároveň je potřeba uvážit skutečnost, že omezení MEL není použitelné po zahájení letu, tj. posádka musí mít k dispozici informace k vyhodnocení, zda může do oblasti MNPS vstoupit a zda v ní pokračovat v letu, pokud dojde k závadě za letu. Doporučuje se např. v OM B nebo jako přílohu MEL publikovat seznam vybavení, jehož neprovozní schopnost ovlivňuje požadovanou navigační a komunikační výkonnost a výkonnost systémů sledování, pokud dojde k závadě za letu.

(6) Složení posádky a požadavky na jejich předchozí zkušenosti.

Pokud tak nestanoví regionální postupy nebo stát provozu, nejsou kladeny na provoz MNPS žádné zvláštní požadavky na zkušenosti posádky nad rámec povinnosti získat a mít platnou příslušnou traťovou a letištní kvalifikaci. V případě provozu v zesílené posádce kombinovaném s letem pro získání traťové kvalifikace je nutné, aby v každém okamžiku byla za řízením kvalifikovaná posádka nebo instruktor + člen posádky získávající kvalifikaci, tj. není možné let provádět ve složení instruktor + 2 členové posádky právě získávající/obnovující si kvalifikaci nebo instruktor + člen posádky střídající velitele získávající kvalifikaci + další člen posádky.

Přestože ORO.FC.105 stanovuje povinnost získání traťové a letištní kvalifikace pouze pro velitele nebo člena posádky střídajícího velitele, regionální postupy nebo stát provozu může pro oblast MNPS požadovat výcvik pro celé letové posádky, nikoliv pouze velitele. V takovém případě musí být všichni členové letové posádky kvalifikovaní nebo na daném letu získávat kvalifikaci za přítomnosti instruktora oprávněného provádět traťový výcvik. Ustanovení o zesílené posádce se uplatní obdobně, tj. za řízením musí být v každém okamžiku oba členové kvalifikovaní, nebo být instruktor a člen posádky získávající kvalifikaci.

Aby mohlo na stejném letu získat kvalifikaci více členů posádky v případě zesílené posádky, provozovatel musí být schopný prokázat, že během letu letadla v oblasti MNPS jsou všichni členové získávající kvalifikaci přítomni v kokpitu, tj. v této části letu neabsolvují odpočinek a nejsou členy aktivní letové posádky jen mimo oblast MNPS. Pokud je doba letu v prostoru MNPS dostatečně dlouhá ke splnění požadavku na odpočinek více členů posádky (tj. např. minimálně 120 min pro piloty za řízením během přistání + 90 min pro ostatní členy letové posádky v případě pravidelné obchodní letecké dopravy), člen letové posádky získávající kvalifikaci pro trať v prostoru MNPS nemusí být přítomen po celou dobu letu v tomto prostoru, pokud je v kokpitu prokazatelně v době, kdy se provádí úkony spojené se specifiky tohoto prostoru, obvykle během získávání povolení pro vstup do prostoru, po vstupu do prostoru, během průletu několika traťových bodů, při přípravě na výstup z prostoru a při opuštění tohoto prostoru.

(7) Normální postupy

Normální postupy pro provoz v prostoru MNPS musí obsahovat všechny dodatečné postupy, které souvisejí s plánováním letu, kontrolou provozuschopnosti vybavení a obsluhou navigačních a komunikačních systémů a systémů sledování, které nejsou uplatňovány v ostatních oblastech provozu, např. z důvodu radarového krytí, absence ADS-C služeb apod.

Provozovatel musí při návrhu postupů zohlednit informace a doporučené postupy publikované v poradním materiálu publikovaným státem provozu nebo institucemi pověřenými zveřejňováním dodatečných informací k regionálním postupům (např. ICAO dokument 007 pro NAT HLA). ÚCL upozorňuje, že takový poradní materiál nezohledňuje všechny typy letadel a doporučené postupy nemusí odrážet moderní systémy avioniky, které často disponují automatickými funkcemi nahrazujícími manuální úkony v doporučených postupech. Cílem zahrnutí doporučených postupů státu nebo regionu provozu není zvýšit zátěž posádky ani zálohování automatických systémů lidskou činností. Postupy provozovatele by tak měly využívat dostupných funkcí avioniky a zaměřit se na rozpoznání jejich nefunkčnosti namísto rutinního zdvojení automatických funkcí manuální činností posádky v běžném provozu.

(8) Abnormální a nouzové postupy

Abnormální a nouzové postupy musí zahrnovat jak zvláštní postupy vyžadované regionem nebo státem provozu jako postupy dekomprese, letu na jiné než cílové letiště, postupy v případě nemožnosti udržet výšku a při ztrátě spojení, stejně jako specifické postupy provozovatele v případě závad systémů, které ovlivňují letovou způsobilost letadla v tomto prostoru.

(9) Postupy sledování a hlášení událostí

Provoz v prostoru MNPS může vyžadovat změnu postupů sledování letů např. z důvodu absence radarových služeb, nespolehlivého spojení na HF, časové náročnosti koordinace změny tratě letu atd. Provozovatel musí vyhodnotit, zda stávající postupy sledování letů a provozního řízení budou spolehlivě fungovat i v oblastech MNPS, nebo zda je nutné tyto postupy aktualizovat.

Provozovatel musí zavést systém hlášení událostí v souladu s požadavky regionálních postupů nebo státu provozu, které mohou požadovat specifická hlášení, např. ztrátu navigační výkonnosti, i když nejde o vážný incident, nehodu nebo událost, která je předmětem povinného systému hlášení dle nařízení (EU) 376/2014.

(d) Specifické požadavky známých MNPS

(1) NAT HLA

Informace k provozu v prostoru NAT HLA jsou uvedeny v regionálních doplňkových postupech regionu NAT (ICAO dokument 7030 NAT), podrobné instrukce pro plánování a provádění letů jsou dále uveřejňovány v ICAO dokumentu č. 007, který je obvykle aktualizován minimálně jednou ročně. Žádost o schválení nebo změnu schválení provozu v prostoru MNPS NAT HLA bude posuzována vůči doporučením tohoto dokumentu. Provozovatel je po udělení schválení povinen nadále aktualizovat své provozní postupy podle změn zveřejněných v tomto dokumentu, není přijatelné, aby provozovatel nezahrnul své postupy do provozních příruček a pouze odkazoval posádky na tento dokument, jelikož neobsahuje postupy pro konkrétní typ letadla, ani konkrétní úkony, které mají posádky provádět. Dále nelze očekávat, že budou posádky jednotlivě sledovat platnost tohoto dokumentu, pokud odkaz v ostatních dokumentech provozovatele vyžadují, aby posádky tento dokument přímo využívaly, aktualizaci a distribuci platné verze musí zajistit provozovatel.

Schválení pro prostor MNPS NAT HLA lze vydat:

- (a) Bez omezení (RNP 4, CPDLC RCP 240, ADS-C RSP 180), viz ICAO Doc. 007 kapitoly 1.3, 1.8, 1.10.
- (b) S omezením mimo PBCS tratě (RNP 10, CPDLC, ADS-C) viz ICAO Doc. 007 kapitoly 1.3, 1.8, 1.10.

- (c) S omezením mimo FL350-390 (RNP 10/RNP 4 bez komunikace datovým spojem), viz ICAO Doc. 007 kapitola 1.3.
- (d) S omezením na tratě s jedním systémem dálkové navigace, viz ICAO Doc. 007 kapitola 1.4.
- (e) S omezením na tratě bez systémů dálkové navigace, viz ICAO Doc. 007 kapitola 1.4.

Letová způsobilost

Schválení pro provoz MNPS NAT HLA je vydáváno pro konkrétní letadlo, s prvním letadlem daného typu nebo s jiným vybavením je nutné podat žádost o schválení provozních postupů. Pokud provozovatel žádá o schválení dalšího letadla typu již provozovaného v MNPS NAT HLA, které má stejné vybavení jako předchozí letadla, předloží pouze dokumenty prokazující technickou způsobilost, MEL a takové stránky provozních příruček, ve kterých se objevují seznamy konkrétních letadel schválených pro tento provoz, pokud existují.

Požadovaná navigační a komunikační výkonnost a výkonnost systémů sledování (RNAV 10, RNP 4, RCP 240, RSP180) musí být prokázána prohlášením výrobce v AFM, doplňkem AFM nebo jiným dokumentem výrobce letadla nebo držitele STC. Samotná instalace systémů dálkové navigace a datového spoje bez prokázání výkonnosti není přijatelná. Letadla způsobilá k provozu RNP 4 zároveň splňují požadavky RNAV 10, tj. výkonnost RNAV 10 nemusí zvlášť prokazovat s výjimkou, kdy provozovatel požaduje schválení jiných omezení (např. MEL, OM B) pro let s požadovanou navigační výkonností pro RNAV 10 a RNP 4.

Pro provoz ve FL350-390 mimo PBCS tratě v současné době není požadována komunikační výkonnost a výkonnost systémů sledování, pro tento provoz stačí prokázat existenci systémů dle specifikace FANS 1/A bez RCP/RSP. S ohledem na měnící se požadavky a projekty testování nových postupů bude každá žádost posuzována podle aktuálních požadavků uvedených v ICAO Doc. 7030 NAT a 007, provozovatelé s již schváleným provozem mají povinnost sledovat tyto dokumenty a ukončit provoz v oblastech nebo hladinách, ve kterých bude PBCS zavedena, pokud nemají příslušné schválení, přestože palubní systémy jako takové tyto požadavky splňují (např. v situaci, kdy provozovatel v okamžiku schválení neprokázal RCP a RSP nebo systém získal požadovanou výkonnost až po aktualizaci softwaru, která v okamžiku schválení nebyla instalována).

Pro provoz mimo FL350-390 provozovatel předloží pouze průkaz způsobilosti k RNAV 10 nebo RNP 4.

Jelikož dosavadní schválení pro provoz MNPS NAT HLA nereflektovala PBCS, stávající zápisy v provozních specifikacích budou převidány a omezeny na tratě mimo PBCS (pokud má provozovatel postupy pro komunikaci datovým spojem a je patrné, že jsou letadla vybavena v souladu s požadavky FANS 1/A) nebo na tratě mimo FL350-390 (pokud nejsou zavedeny postupy komunikace datovým spojem a letadlo není vybaveno systémy FANS 1/A) k 1. 3. 2020. Provozovatelé, kteří požadují neomezený provoz a mají příslušně vybavená letadla, podají žádost o změnu schválení MNPS NAT HLA do 31. 1. 2020.

MEL letadla musí jednoznačně uvádět, na které tratě/hladiny provozu je letadlo omezeno, pokud systémy pro splnění požadavků RNAV 10, RNP 4, RCP 240, RSP 180 nebo datalinku FANS 1/A nejsou funkční.

Provozní postupy

S ohledem na velkou hustotu v prostoru NAT HLA je klíčovým prvkem provozních postupů od předletové přípravy až pod dokončení letu prevence hrubých navigačních chyb, tj. letu plně funkčního letadla letícího po jiné trati, než která je předmětem povolení, a to v důsledku chyb

lidského činitele při zadávání souřadnic traťových bodů, výběru módů laterální navigace automatických systémů řízení letu, nepochopení změn v povolení atd.

Návrh provozních postupů by se tak měl zaměřit na následující oblasti:

- (a) zadávání a kontrola tratě dle podaného letového plánu při předletové přípravě;
- (f) včasné žádání o povolení, jeho kontrola vůči podanému letovému plánu a trati zadané v FMS a postupy změny tratě v případě změněného povolení;
- (g) kontrola současné a budoucí polohy letadla při přeletu jednotlivých traťových bodů, udržování povolené hladiny a rychlosti;
- (h) využití letu po paralelní trati (strategické offsety);
- (i) přechod z prostoru MNPS NAT HLA do kontinentálního radarového prostředí.

Podrobné doporučené postupy jsou uvedeny v ICAO Doc. 007 kapitolách 5 až 11 a 14.

V prostoru NAT HLA jsou uplatňovány specifické postupy opuštění tratě, klesání a letu na náhradní letiště v případě dekomprese, nemožnosti udržet hladinu (vysazení motoru) a ztráty navigační schopnosti. Informace a pokyny, které musí provozovatel zohlednit v návrhu svých abnormálních a nouzových postupů, jsou uvedeny v ICAO Doc. 007 kapitolách 13 a 14.

V prostoru NAT HLA jsou uplatňovány specifické postupy výběru a plánování tratí vyžadující rozsáhlé dodatečné znalosti pracovníků plánování letů. Systém organizovaných tratí, informace k podávání letových plánů a další podrobnosti jsou uvedeny v ICAO Doc. 007 kapitolách 2, 3 a 16.

Doporučuje se, aby provozovatelé zavedli seznamy kontrolních úkonů (checklisty) pro pracovníky plánování a pro letové posádky, aby bylo zajištěno, že jsou v každé fázi letu provedeny požadované úkoly. Vzorové seznamy kontrolních úkonů jsou uvedeny v přílohách 8 a 9 ICAO Doc. 007.

Navržené provozní postupy i položky kontrolních úkonů by měly být konkrétní a dostatečně popisovat, jaký standard provedení provozovatel požaduje. Např. „pilot letící čte souřadnice traťových bodů, směr tratě a vzdálenost mezi body z FMS, pilot monitorující kontroluje tyto údaje v provozním letovém plánu“ je vhodná instrukce, zatímco „oba piloti se podílejí na kontrole trati a letového plánu“ je nespecifická a nevhodá instrukce, která může vést k různému provedení u různých posádek a nezaručuje, že bude dosaženo požadovaného výsledku.

(2) Kanadský prostor MNPS (CMNPS)

Řízené oblasti NCA, ACA a část SCA v kanadském vzdušném prostoru jsou mezi FL330 a 410 vyhlášené jako oblasti MNPS, pro které vyžaduje kanadský národní úřad schválení státu registrace letadla nebo provozovatele. Dle požadavků AIP Kanady letadla provozovatelů schválená pro MNPS NAT HLA splňují požadavky tohoto MNPS z pohledu navigační výkonnosti a tedy nemusí mít zvláštní schválení pro provoz v CMNPS. Úřad upozorňuje, že ale v oblasti nejsou aplikovány stejné provozní postupy jako v NAT HLA, a tedy pokud chce provozovatel provozovat své lety i v této oblasti, musí stanovit pro tento provoz samostatnou oblast provozu (traťovou kvalifikaci) a zavést odpovídající provozní postupy. Informace o provozních postupech jsou uvedeny v AIP/AIM Kanada.

O samostatné schválení CMNPS mohou žádat provozovatelé, kteří mají schválený omezený provoz NAT HLA, nebo ho nemají schválený vůbec.

(e) Závěrečná ustanovení

- (1) Na základě uspokojivých výsledků vyhodnocení provozních postupů a výcvikových programů obdrží žadatel Oznámení o schválení provozních postupů a výcvikových programů na předepsaném formuláři.
- (2) Na základě tohoto Oznámení o schválení zařadí provozovatel CAT, NCC a SPO schválené provozní postupy a výcvikové programy do příslušných částí provozní příručky jako řádnou revizi, nebo mohou mít formu samostatné přílohy v souladu s GM1 ORO.GEN.200(a)(5).
- (3) Provozovatel NCO a neobchodního SPO s jinými než složitými letadly, kdy se provozní příručka nevyžaduje, bude mít postupy zpracované formou samostatného dokumentu, který musí být na palubě letadla při provádění letů.
- (4) Po ukončení výcviku personálu zašle provozovatel kopie záznamů o výcviku na výše uvedenou adresu v ustanovení (b)(1), nebo krátkou cestou na e-mailovou adresu ředitele odboru PL ÚCL ČR slp_old@caa.cz.
- (5) Na základě předložených záznamů o výcviku udělí následně ÚCL ČR konečné schválení formou zapsání specifického schválení pro provoz v požadovaném MNPS do provozní specifikace k AOC.
- (6) V případě NCC, NCO a SPO udělí následně ÚCL ČR konečné schválení formou zapsání specifického schválení pro provoz v požadovaném MNPS do formuláře Seznam specifických schválení dle „Annex II-Part-ARO-Appendix V“.
- (7) Následně musí tyto provozovatelé, kromě provozovatelů AOC, NCO a provozovatelů v neobchodním SPO s jinými než složitými letadly, podat na ÚCL ČR nové Prohlášení (Declaration) v souladu s požadavkem ORO.DEC.100.
- (8) Udělené schválení se vztahuje pouze na konkrétní letouny dle poznávací značky.
- (9) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení, která nemá vliv na zápis provedený v PS k AOC, ÚCL vydá rozhodnutí o změně již uděleného schválení. Změna začne platit od data platnosti rozhodnutí. V tomto případě se žádost o změnu PS k AOC nepodává.