

UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách <http://easa.europa.eu>.

Datum aktualizace tohoto dokumentu: 1. 8. 2016

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ 2014/031/R VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY ze dne 24. září 2014,

kterým se mění rozhodnutí č. 2014/016/R výkonného ředitele Agentury ze dne 24. dubna 2014 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k Části-NCO nařízení (EU) č. 965/2012

„AMC a GM k Části-NCO – 2. vydání, Amendment 1“

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008¹ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na článek 8 odst. 5 a článek 38 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012², a zejména na bod ARO.GEN.120(a) tohoto nařízení,

VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

- (1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 odst. c) základního nařízení, přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.
- (2) Poradenský materiál je nezávazný materiál vytvořený Agenturou, který pomáhá ilustrovat význam požadavku nebo specifikace a používá se k podpoře výkladu nařízení (ES) č. 216/2008, jeho prováděcích pravidel, certifikačních specifikací a přijatelných způsobů průkazu.
- (3) Toto rozhodnutí poskytuje leteckým provozovatelům způsoby, jak vyhovět nařízení (EU) č. 965/2012 a poskytuje další poradenský materiál s cílem udržet vysokou úroveň bezpečnosti a zajistit úměrné použití tohoto nařízení, kde je to vhodné, a zaručit flexibilitu a účinnost u provozovatelů a úřadů.
- (4) Agentura, v souladu s článkem 52 odst. 1 písm. c) základního nařízení a článkem 5 odst. 3 a článkem 6 postupu pro předpisovou činnost³, široce

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1); nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. L 4, 09.01.2013, s. 34).

² Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1); nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 379/2014 ze dne 7. dubna 2014 (Úř. věst. L 123, 24.04.2014, s. 1).

konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí⁴, a následně poskytla písemné stanovisko k obdržným připomínkám⁵.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha k rozhodnutí č. 2014/016/R výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 24. dubna 2014 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k Příloze VII (Část-NCO) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 se tímto mění v souladu s přílohou k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost den po jeho uveřejnění v Úřední publikaci Agentury.

V Kolíně nad Rýnem dne 24. září 2014

*Za Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel*

Patrick KY

³ Rozhodnutí správní rady týkající se postupu použitého Agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“), EASA MB 01/2012 ze dne 13. března 2012.

⁴ Viz NPA 2014-14, dostupné na <http://easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment>.

⁵ Viz CRD 2014-14, dostupné na <http://easa.europa.eu/document-library/comment-response-documents>.

Příloha k rozhodnutí č. 2014/031/R
„AMC a GM k Části-NCO – 2. vydání, Amendment 1“

Příloha k rozhodnutí č. 2014/016/R⁶ se tímto mění následovně:

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového nebo pozměněného textu, jak je uvedeno níže:

1. text, který má být zrušen, je ~~přeškrtnut~~;
2. nový text, který má být vložen, je **zvýrazněn šedě**;
3. výpustka (...) znamená, že zbývající předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn.

GM1 NCO.GEN.125 se mění následovně:

GM1 NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

DEFINICE

(a) Definice a kategorie PED

PED je jakýkoliv druh elektronického zařízení, obvykle se jedná o spotřební elektroniku, ale neomezuje se pouze na ní, přinášeno na palubu letadla členy posádky, cestujícími nebo přepravovaného jako součást nákladu, které není součástí schválené konfigurace letadla. Jakékoliv vybavení, které je schopné spotřebovat elektrickou energii, spadá do této definice. Elektrická energie může být dodávána z vestavěných zdrojů, jako jsou baterie (dobíjecí nebo jednorázové) nebo mohou být zařízení také připojena na zvláštní zdroje energie letadla.

PED se člení do dvou kategorií zahrnující následující dvě kategorie:

- (1) Neúmyslné vysílače schopné neúmyslně vyzařovat RF signály, **někdy nazývané jako rušivé vysílání**. Tato kategorie zahrnuje, ale neomezuje se pouze na **výpočetní techniku kalkulačky, kamery/fotoaparáty, rádiové přijímače, audio a video techniku přehrávače, elektronické hry a hračky; pokud tato zařízení nejsou vybavena vysílací funkcí. Do této kategorie se navíc řadí i přenosná zařízení nevysílající signál, poskytnutá členům posádky, aby jim pomáhala při vykonávání jejich povinností. Tato kategorie je určována jako PED.**
- (2) Vysílače ~~schopné~~ **úmyslně vyzařovat** **vyzařující** RF signály na určitých kmitočtech jako součást svého zamýšleného účelu. Navíc mohou neúmyslně vyzařovat signály jako jakékoliv PED. Výraz „úmyslně vysílající PED“ (T-PED) se používá k odlišení schopnosti PED vysílat. Mezi tyto vysílače patří zařízení, jako je vybavení pro dálkové ovládání založené na RF, které může být obsaženo v některých hračkách, obousměrném rádiu (někdy označované jako soukromá mobilní vysílačka), v mobilních telefonech všech typů, satelitních telefonech, počítačích se schopností datového připojení přes mobilní telefon, ~~WiFi~~ **místní bezdrátovou síť (WLAN)** nebo Bluetooth. Po deaktivaci schopnosti vysílání, např. aktivováním tzv. „flight mode“ nebo „flight safety mode“ („režimu v letadle“), se T-PED stále chová jako PED schopné neúmyslného vyzařování.

(b) Definice stavu vypnuto

⁶ Rozhodnutí č. 2014/016/R výkonného ředitele Agentury ze dne 24. dubna 2014, kterým se přijímají Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-NCO nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a ruší rozhodnutí č. 2013/022/R výkonného ředitele Agentury ze dne 23. srpna 2013.

Mnoho PED není možné zcela odpojit od vestavěného zdroje energie, pokud jsou vypnutá. Spínací funkce mohou ponechávat v chodu některé doplňkové funkce, např. ukládání dat, časovač, hodiny, apod. Tato zařízení jsou považována za vypnutá, pokud jsou ve stavu deaktivace. To samé platí pro zařízení, která nemají schopnost vysílání a jsou napájena pomocí knoflíkových baterií bez další funkce pro deaktivaci, např. náramkové hodinky.

GM1 NCO.GEN.125 se mění následovně:

GM2 NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

VŠEOBECNĚ

- (a) PED mohou představovat riziko rušení elektronicky řízených systémů letadla. Mezi ně mohou spadat systémy počínaje elektronickým řízením motoru, přístroji, navigačním nebo komunikačním vybavením, autopiloty po jakékoli další druhy vybavení avioniky letadla. Interference může mít za následek nesprávnou činnost palubních systémů nebo poskytování zavádějících informací a rušení komunikačního spojení. Rovněž může vést ke zvýšení pracovního vytížení letové posádky.
- (b) Interference může být způsobena vysílači, které jsou součástí funkcí PED nebo neúmyslným vysíláním z PED. V důsledku pravděpodobné blízkosti PED k jakémukoli elektronicky řízenému systému letadla a obecně omezenému stínění v malých letadlech, má být uvažované riziko interference vyšší než u větších letadel s kovovými draky letadla.
- (c) V průběhu certifikace letadla při kvalifikaci funkcí letadla je možné zohlednit pouze krátkodobé vlivy zářivého pole vysoké intenzity (HIRF), kdy je přijatelným zmírňujícím opatřením návrat k normální funkci po odstranění hrozby. Tyto certifikační předpoklady nemusí být pravdivé při provozu vysílajícího PED na palubě letadla.
- (d) Bylo zjištěno, že vyhovění směrnici 2004/108/ES a souvisejícím evropským normám (EN) týkajícím se elektromagnetické kompatibility (EMC), které je indikováno označením CE, nestačí k tomu, aby se vyloučila existence interference. Dobře známým rušením je demodulace vysílaného signálu z mobilních telefonů GSM (globálního systému mobilní komunikace), která má za následek audio rušení v jiných systémech. Podobné interference se během návrhu PED těžko předvídají a ochrana elektronických systémů letadla proti celému spektru možných rušení je prakticky nemožná. Proto je nejbezpečnějším řešením neprovozovat na palubě PED, zejména proto, že jejich účinky se nemusí projevit okamžitě, ale za nejnevhodnějších okolností.
- (e) Pokyny, jak postupovat v případě požáru způsobeného PED, jsou uvedeny v dokumentu Mezinárodní organizace pro civilní letectví „*Emergency response guidance for aircraft incidents involving dangerous goods*“, ICAO Doc 9481-AN/928.

GM3 NCO.GEN.125 se ruší:

GM3 NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

POŽÁR ZPŮSOBENÝ PŘENOSNÝM ELEKTRONICKÝM ZAŘÍZENÍM (PED)

Podrobné pojednání o problematice požáru způsobeného PED je obsaženo v dokumentech CAA UK CAP 789 edition 2, chapter 31, section 6 *Fires in the cabin caused by PEDs*⁷ a CAA PAPER 2003/4, *Dealing With In-Flight Lithium Battery Fires in Portable Electronic Devices*, M.J. Lain, D.A. Teagle, J. Cullen, V. Dass⁸.

⁷ <http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP%20789.pdf>

⁸ http://www.caa.co.uk/docs/33/CAPAP2003_04.pdf