



Seminář s dopravci 7. a 8. 9. 2021

Výběr ze zjištění státních dozorů ODV-ECM



Bc. Rostislav Kolmačka, DiS.
vedoucí odd. MHD, interoperability a ECM

Drážní úřad vykonává působnost orgánu dozoru především na základě ustanovení:

- § 55 a § 58 Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách,
- § 18 Zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky,
- § 7 Zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků,
- Nařízení evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.
- Článek 8, odst. 1 Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 (zde jako Orgán udělující osvědčení notifikovaný Ministerstvem dopravy).

Četnost a dělení dozorů (pouze sekce provozně-technická):

Za běžné situace vykoná sekce provozně-technická okolo 350 státních dozorů ročně, tj. průměrně se jedná o 1 státní dozor denně.

V roce 2020 to bylo kvůli omezení státních dozorů z důvodu epidemie COVID 19 jen přibližně 200 dozorů, v roce 2021 to bude cca 300 dozorů.

Vybraná zaměření výkonu státních dozorů (SD) sekce provozně-technické
(počty vykonaných SD za rok 2020 + období od ledna do července roku 2021):

97 – SD ve vlacích osobní přepravy

33 – SD zaměřené na provozovatele dráhy a drážní dopravy (mimo kontrol ve vlacích)

62 – činnost subjektů odpovědných za údržbu (ECM) + technický stav železničních vozidel

32 – přeprava nebezpečných věcí (RID)

27 – kontroly železničních vleček

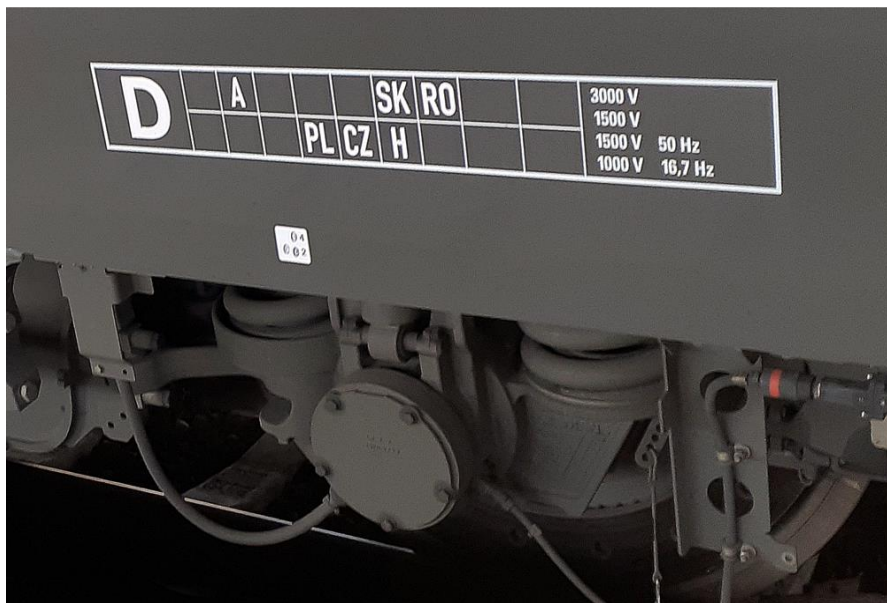
27 – dopravní, plynová, tlaková a zdvihací zařízení (včetně lanovek a lyžařských vleků)

18 – pevná elektrická zařízení

13 – drážní MHD a dopravní podniky

Četné chyby v registraci vozidel, zejména těch, která jsou registrovaná v zahraničí, ale provozovaná v ČR.

Údaje o státech, kde může být vozidlo provozováno, musí na „rastru“ přímo na vozidle souhlasit s údaji v EC VVR. „Rastr“ na vozidlech často úplně chybí!

| Vehicle Details of EVN 918061937242 | |
| --- | --- |
| **1. European Vehicle Number** | |
| 1.1. Vehicle Number | 918061937242 |
| 1.2. Previous Vehicle Number | |
| **2. Member State and NSA** | |
| 2.1. Country | 80 |
| 2.2. Name of the NSA | Eisenbahn-Bundesamt |
| **3. Manufacturing Year** | |
| 3.1. Manufacturing Year | 2017 |
| **9. Entity in Charge of Maintenance** | |
| 9.1. Name of organisation | ELL Germany GmbH |
| 9.2. Registered Business Number | HRB 209338 Amtsgericht München |
| 9.3. Address of organisation | Lochhamer Schlag 5 |
| 9.4. Town | Gräfelfing |
| 9.5. Country code | DE |
| 9.6. Postal code | 82166 |
| 9.7. email address | D.hopfner@ell.co.at |
| **10. Withdrawal** | |
| 10.1. Mode of disposal | 00 - None - The vehicle has a valid registration. |
| 10.2. Withdrawal date | |
| **11. Member State where the vehicle is authorised** | |
| Member State numeric code | DE (Germany), 52, 53, 54, 55, 56, 80, 81, 84 |
| Additional conditions applicable to the vehicle | RIC RIV TEN |
| Authorisation number | DE5120170036 |
| Date of authorisation of placing in service | 12/12/2017 |
| Authorisation valid until (if specified) | - |
| Suspension of authorisation | |
| **Restrictions** | |
| Coded Restrictions | 3.1.1,2.7.2,2.5.156,2.5.154,2.4.20,2.4.10,2.2.4,2.1.G1,1.4.2,1.3.200,1.1.80 |
| Non-coded Restrictions | - |

 A yellow circle highlights the 'Member State where the vehicle is authorised' field, which lists 'DE (Germany), 52, 53, 54, 55, 56, 80, 81, 84'.

Neйhovuјící technický stav vozidel – zde např. zastižen v provozu motorový vůz s pokročilou korozí (samonosné) skříně, dle jehož protokolu o TK však byl stav „podlahy, bočnic a střechy“ v pořádku. Protokol o TK musí odrážet skutečný stav vozidla, nejde o formalitu!



Zápis o technické kontrole (TK) drážního vozidla
provedené v rozsahu dle přílohy č. 6 Vyhl. č. 173/1995 Sb v platném znění

Radové označení (u vozu): _____ Rada a inventární číslo: _____
 TK provedena dne: _____ Vlastník vozidla: _____
 Místo provedení TK: _____ **OPRAVNA ŽKV**
 Důvod TK: Nově vyrobené: _____ Po změně schváleného stavu: _____ V provozu:
 Po opravě: _____ Rozsah opravy: _____

TK BYLA PŘEVEDENA S TĚMITO ZJIŠTĚNÍMI: VYHOVUJE ANO NE NEK.?

1. Správnost a úplnost označení a nápisů na vozidle	X
2. Narážecí ústrojí - typ: 200 kN	X
Výška nad TK I. L. (u vozu je strana I strana s ruční brzdou):	1,050 mm
Výška nad TK I. P. (u vozu je strana I strana s ruční brzdou):	1,050 mm
Výška nad TK II. L.:	1,055 mm
Výška nad TK II. P.:	1,055 mm
Vyhovuje:	X
3. Tahadlové ústrojí -typ: neprůběžné	X
Výška nad TK I. (u vozu je strana I strana s ruční brzdou):	1050 mm
Výška nad TK II.:	1055 mm
Vyhovuje:	X
4. Dvojkoli Rozkoly	1. 2. 3. 4. 5. 6.
I.	1,360,0 1,360,5
II.	1,360,0 1,360,5
III.	1,360,0 1,360,5
Rozchod dvojkoli:	1,422,0 1,422,5
Vodící šířka dvojkoli:	1,391,0 1,391,5
v l e v o :	
1. 2. 3. 4. 5. 6.	
průměr kola dvojkoli:	v p r a v o : 1. 2. 3. 4. 5. 6.
840,0 842,0	840,0 842,0
tloušťka okolku:	31,0 31,0
31,0 31,0	33,0 33,0
výška okolku:	10,0 10,0
33,0 33,0	0,0 0,0
strmost:	hloubka žlábků (v mm) u vozidel provozovaných rychlostí > 120 km/h:
10,0 10,0	0,0 0,0
0,0 0,0	
Elektrický odpor (v miliohmeh) dvojkoli mezi obručemi nebo celistvými koly:	VYHOVUJE ANO NE NEK.?
1. 8,0 2. 8,0 3. 4. 5. 6.	
5. Úplnost a funkčnost brzdové výstroje - úplnost:	X
Těsnost: 0,2 baru / 10 min.	X
Funkce odbrzdovače:	X
Funkce zajišťovače brzd:	X
Vyhovuje:	X
6. Důležité rozměrové parametry včetně kontroly obrysu při uvedení do provozu: kontrola měřicího listu	Kontrola měřicího listu
36. Funkčnost požární signalizace a protipožárního systému:	X
37. Funkčnost vícenásobného řízení:	X
38. Funkčnost ovládacích mechanismů:	X
39. Stav podlahy, bočnic a střechy:	X
41. Funkčnost WC:	X
42. Funkčnost umývárny:	X
43. Funkčnost měřicích, kontrolních a signalizačních přístrojů a ochran:	X
44. Funkčnost elektrické výstroje:	X
45. Stav přechodového zařízení pro přechod mezi drážními vozidly:	X
47. Součinnost samostatného řídicího vozu s hnacím vozidlem:	X
48. Stav vodivého spojení mezi kroužky vozidlové skříně, podvozky a nápravami:	X

Poznámky:
 * NEK = kontrola nebyla prováděna
 Číslování jednotlivých kontrol odpovídá číslování podle přílohy č. 6 Vyhl. MD 173/1995 Sb. v platném znění.
 † Kontrola vážení se provádí u nově vyrobeného vozidla a vozidla po opravě nebo upravení mající na změnu nebo rozložení hmotnosti. Při TK se zkontroluje originál dokladu z vážení.

Přílohy: _____

Závěr TK: Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách ANO NE X

§ 35 Zákona č. 266/1994 Sb. říká mj.:

(1) Dopravce je povinen:

d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a UTZ s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené Způsobilosti.

§ 43 Zákona č. 266/1994 Sb. říká mj.:

(1) Na dráhách lze provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem...

§ 65 Vyhlášky 173/1995 Sb. říká mj.:

(1) Pravidelnou technickou kontrolou drážního vozidla pro dráhu celostátní, dráhu regionální a vlečku se ověřuje, odpovídá-li vozidlo schválenému typu, a zaručuje-li jeho technický stav při řádném používání vozidla jeho bezpečné a spolehlivé provozování až do následující PTK...



§ 71 vyhlášky 173/1995 Sb. jednoznačně říká:

(1) *Vlakové rádiové zařízení se zřizuje pro radiotelefonní spojení doprovodu vlaku s osobou řídící drážní dopravu s doprovodem jiných vlaků a s pracovišti, která organizují drážní dopravu. Dále jej lze použít pro přenos signálů z vedoucího drážního vozidla na pevná zařízení dráhy...*

(2) *Přenášeli-li vlakové rádiové zařízení signály pro řízení jízdy vedoucího drážního vozidla nebo lze-li jeho prostřednictvím řídit zařízení na dráze, musí být takový provoz registrován záznamovým zařízením nejméně po dobu 24 hodin. **Jedním z přenášených signálů na vedoucí drážní vozidlo musí být povel k samočinnému zastavení jízdy drážního vozidla.***

(3) *Využívá-li se vlakové rádiové zařízení i pro veřejné telekomunikační účely podle odstavce 1, musí mít provoz zajišťující řízení drážního vozidla nebo řízení zařízení na dráze přednost před provozem veřejným.*

(4) *Mobilní část vlakového rádiového zařízení je součástí drážního vozidla, traťová část (základnová radiostanice) je součástí zařízení dráhy. **Přenosné rádiové zařízení, které není připojeno k elektrickým obvodům drážního vozidla nebo k anténě pevně instalované na drážním vozidle, není součástí drážního vozidla. Přenosné rádiové zařízení lze použít pouze v režimu nouzového rádiového spojení.***

(5) *Dopravce je povinen použít pro provoz:*

a) na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci, ...



Nedodržování vlastních předpisů – zde např. provozování lokomotivy s uvedenou propadlou lhůtou TK (ta ale byla řádně vykonána), loko ale byla též provozována s pozastavenou registrací a bez uvedení plného 12-ti místného označení.



- 14 / 68
17. v případě, že dojde k překročení maximální dovolené rychlosti vlaku o více jak 10 km/h, jsou strojvedoucí ostatních HDV (mimo HDV v čele vlaku) řazených ve vlaku povinni zastavit vlak a zjistit příčinu.
15. Pro řazení soupravy PMD platí ustanovení předpisů, platná pro řazení vlaků.
16. **Nečinné hnací vozidlo** je hnací vozidlo, které nevyvíjí tažnou sílu. Smějí se dopravovat jen ve vlacích, jejichž stanovená rychlost není vyšší než konstrukční rychlost dopravovaného hnacího vozidla. Při dopravě hnacích vozidel musí být vždy dbáno jejich dovolené přechodnosti a zařazení podle TTP. Je-li to z technických nebo provozních důvodů nutné nebo účelné, doprovází jej zaměstnanec Hmotnost nečinného hnacího vozidla se vždy započítává do dopravní hmotnosti vlaku.
17. Nečinné HDV se zpravidla řadí bezprostředně za vlakové HDV a přepravuje se s vypnutou brzdou. Brzda se nevypíná v případě nedostatečných brzdících procent vlaku.
18. **Do vlaku nesmí být zařazena vozidla:**
- a) která jsou označena jako nezpůsobilá k jízdě,
 - b) bez platného průkazu způsobilosti (pokud ho mají mít),
 - c) které nemají vyznačenou technickou kontrolu nebo mají lhůtu této kontroly propadlou,
 - d) na nichž není vůbec čitelné číslo vozu,
 - e) na nichž není vůbec čitelná vlastní hmotnost a nelze-li ji zjistit jinak,
 - f) která by mohla ohrozit bezpečnost dopravy anebo způsobit škodu osobám nebo nákladům,
 - g) po vykolejení nebo jiné závažné mimořádné události, pokud nebyla prohlédnuta odborně způsobilou osobou (vozmistrem).
19. Rychlost DV zařazovaných do vlaku se zjistí z nápisu na vozidle, u HDV z dokumentace o HDV.

Nejčastější závady při kontrolách ve vlacích:

- chybějící plomby u rukojetí záchranné brzdy,
- uzamčení většího počtu nebo i všech WC ve vlaku,
- technický stav vozů (nefunkční nástupní nebo interiérové dveře, poškození vybavení interiéru, plochá kola, ...).
- propadlé lhůty ročních kontrol hasicích přístrojů,
- chybné značení cest k hasicím přístrojům (často bývá u vozidel, kde byl odebrán jeden z původních dvou HP).



Závazně pro všechna vozidla, na která se vztahuje TSI LOC& PAS, resp. Nařízení komise č. 1302/2014 v platném znění, platí požadavky čl. 4.2.10.3 Opatření týkající se detekce a hašení požáru. Splnění článku 6.3 normy EN 45545-6 dává předpoklad shody s tímto požadavkem (výklad EU z 15.2.2021, které implementuje IV. železniční balíček). Pro vozidla schválená před 1. 1. 2015 sice není plnění článku 6.3 normy EN 45545-6 právně vymahatelné, ale z titulu ČSN EN jím je definován „standardní stav“.

ČSN EN 45545-6

6.3.3 Umístění hasicích přístrojů

Všechny následující požadavky se mají využívat v kombinaci:

- hasicí přístroj musí být umístěn nejdále 15 m od kteréhokoliv místa v prostoru pro cestující nebo pro personál;
- hasicí přístroj musí být umístěn nejdále 6 m od konce vlakové soupravy nebo neprůchozí uličky.
- pokud je oddíl pro cestující nebo pro personál delší než 6 m, musí být vybaven přídatným hasicím přístrojem.

Hasicí přístroje mohou být uloženy tak, že nejsou viditelné, pokud je jejich místo uložení opatřeno značkou podle EN 61310-1.

Dosažitelnost hasicích přístrojů musí být prakticky ověřena za běžných provozních podmínek.

Tam, kde míra posuzovaného rizika ukazuje, že hasicí přístroje dosažitelné cestujícími představují větší nebezpečí než možný požár, je přípustné, aby k hasicím přístrojům měl přístup pouze personál.

§ 39 vyhlášky 173/1995 Sb. jednoznačně říká:

Označování drážních vozidel návěstmi

(1) Každý vlak musí být označen návěstí "Konec vlaku" a za snížené viditelnosti i návěstí "Začátek vlaku" (noční znak) a dále návěstí "Konec části vlaku", jede-li vlak po částech.

§ 20 vyhlášky 173/1995 Sb. jednoznačně říká:

Sledování drážního vozidla provozovatelem dráhy

(1) Součástí řízení drážní dopravy je též sledování jízdy drážního vozidla v drážní dopravě osobami řídícími a podílejícími se na řízení drážní dopravy.

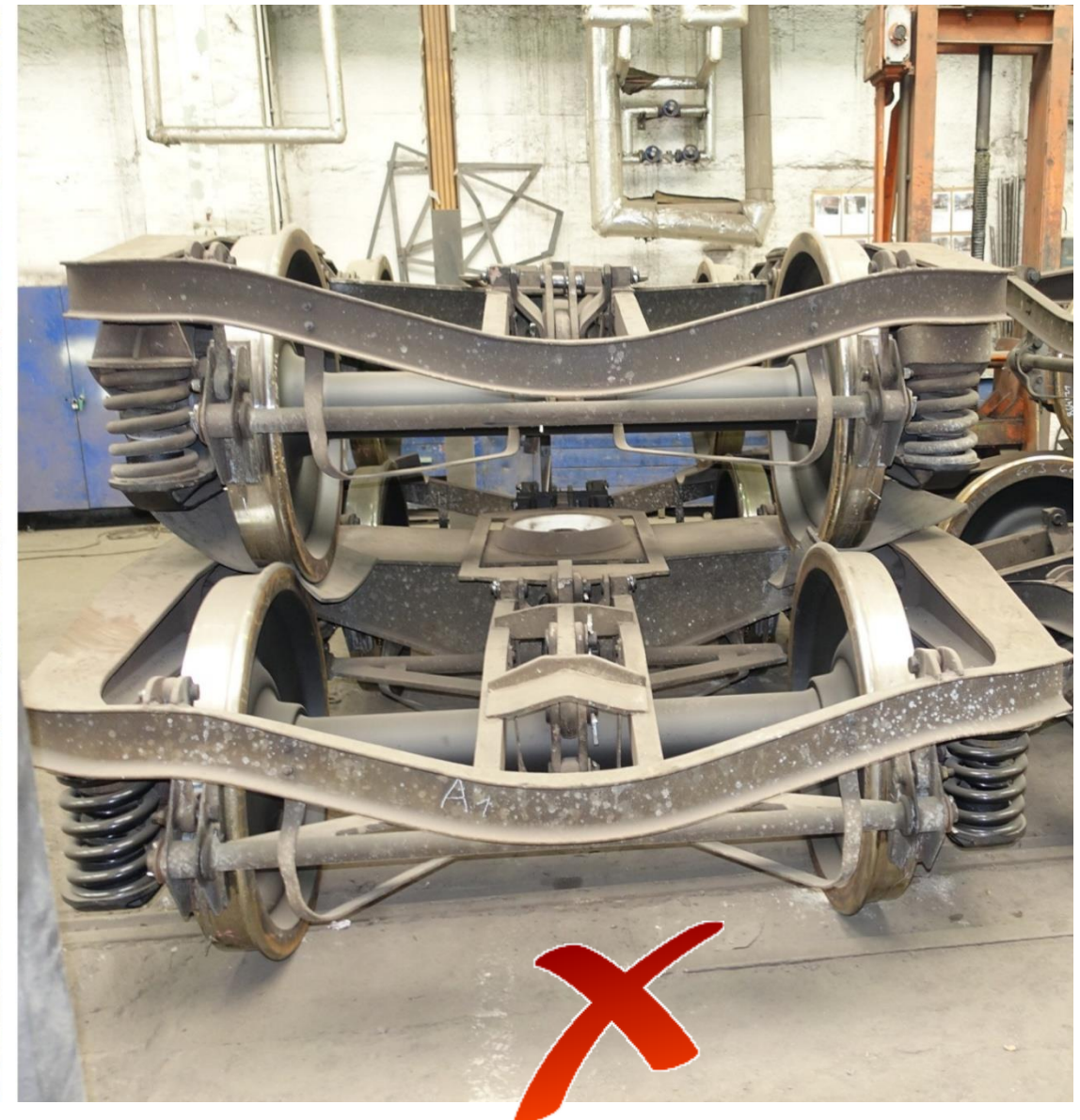
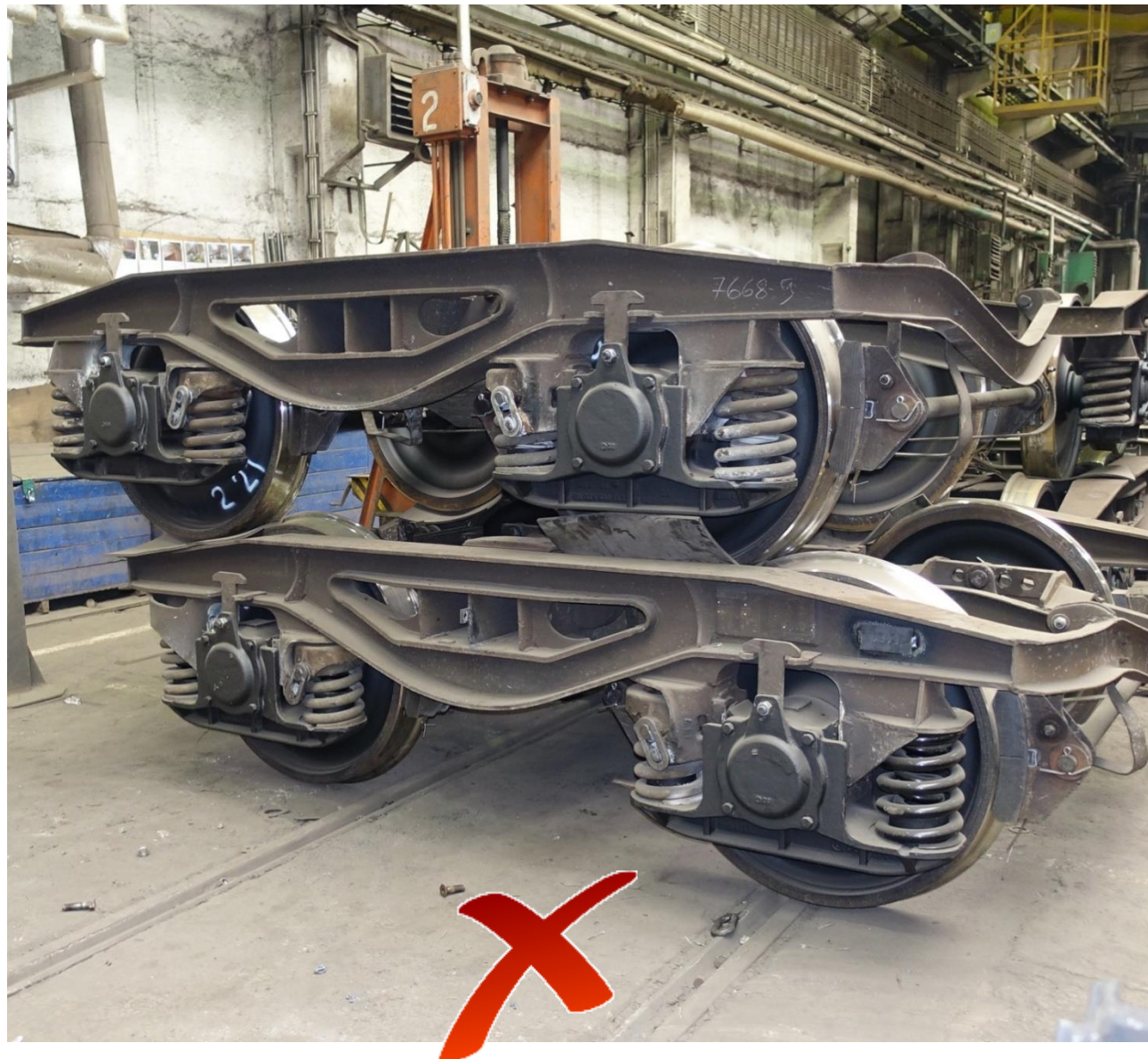
(2) Zjistí-li se při sledování drážního vozidla závada ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, musí být neprodleně učiněna opatření k odvrácení tohoto nebezpečí a dopravce musí být o této skutečnosti informován.



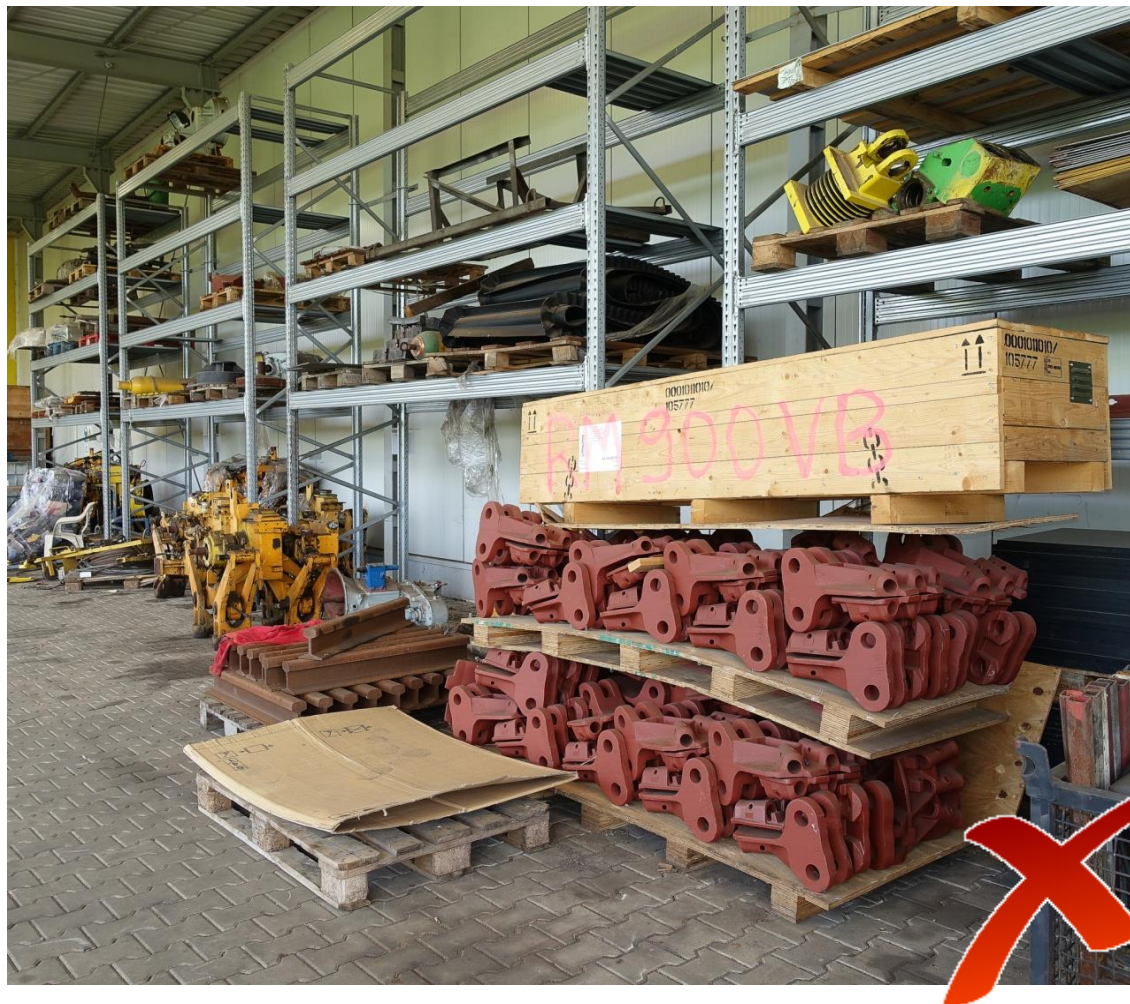
Nejčastější závady při kontrolách ECM:

- neprovedené analýzy rizik při změnách v systému údržby či dílenských postupech (nutno provést i při změnách v zakoupené normě – letos např. KVs5-B-2010!),
- interní dokumentace není pravidelně revidována, nebo o tom nejsou záznamy,
- nedodržování technologických postupů a nepoužívání předepsaných náhradních dílů,
- nedostatečně označený materiál (náhradní díly, polotovary, spojovací materiál, atd.), kdy hrozí záměna dílů,
- nedodržování zásad pro skladování, kdy hrozí poškození dílů (podvozky, dvojkolí, atd.), nebo jsou porušeny zásady BOZP.





Nedodržování zásad pro skladování – nejde jen obecně o „pořádek“ jako prevenci úrazů a poškození dílů, ale z pohledu ECM především riziko záměny vadného dílu za opravený, apod. Vše musí být popsáno!



Nedodržování zásad pro skladování – spojovací materiál je v případě záměny významným rizikovým faktorem při údržbě. Je nutné pečlivé skladování a popsání materiálu s ohledem na rozměry i pevnost.



Nedodržování předepsaných postupů a dokumentace pro údržbu – zde např. na jednom podvozku použití ve stejné aplikaci dvou různých typů matic (seznamem náhradních dílů předepsán jen 1 typ). Dokumentaci výrobce je nutné striktně dodržovat, v případě potřeby odchýlného provedení (např. když se daný díl již nevyrábí) musí proběhnout analýza rizik a změna dílu musí být popsána v dokumentaci.



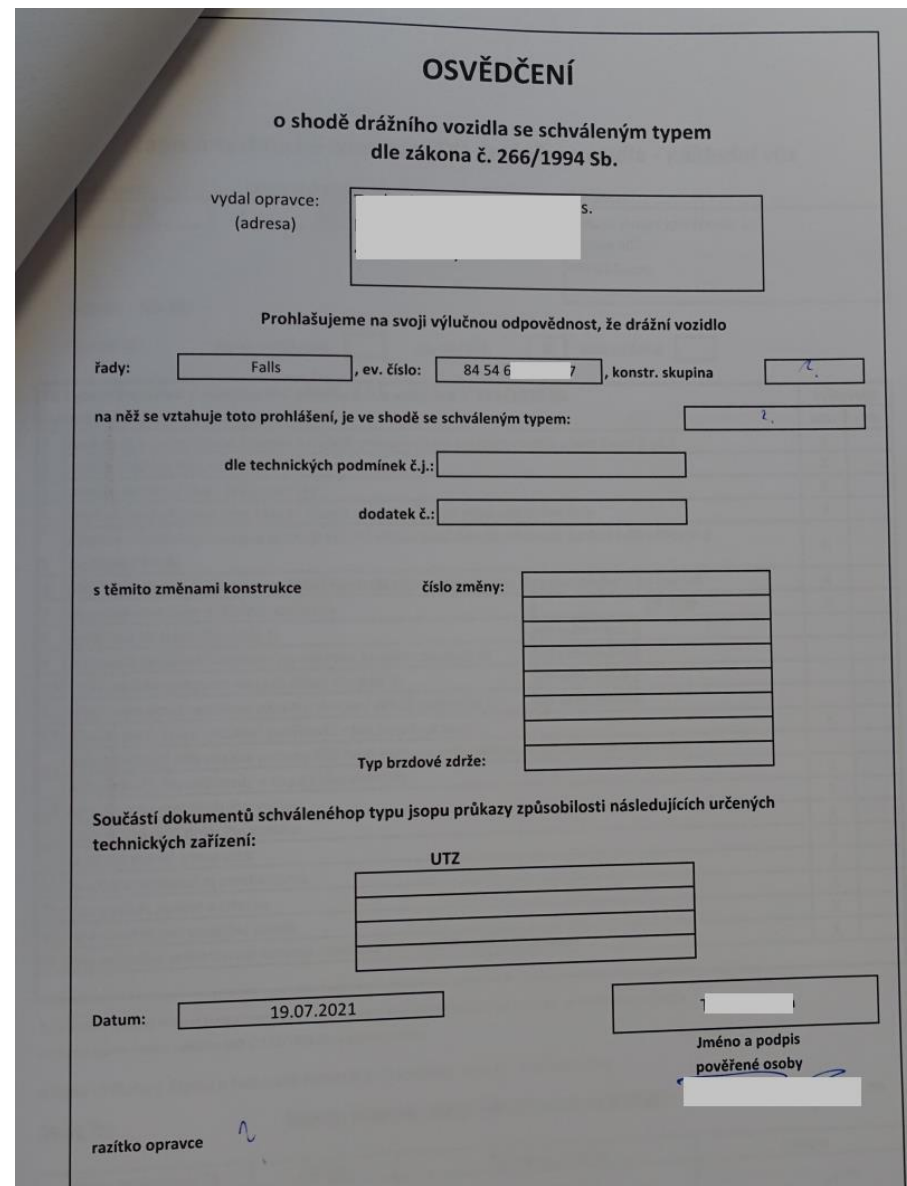
Existence (a platnost osvědčení) subjektu odpovědného za údržbu je podmíněna plněním požadavků Přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.

II. Požadavky a hodnotící kritéria pro funkci rozvoje údržby

2. Organizace musí mít postupy pro zaručení souladu se základními požadavky interoperability, včetně aktualizací v průběhu životního cyklu, a to prostřednictvím:

b) ověřování souladu knihy údržby (= dokumentace vozidla) se schválením týkajícím se vozidla (včetně všech vnitrostátních bezpečnostních požadavků (např. § 35 Zákona č. 266/1994 Sb.)), včetně shody s technickou dokumentací a druhem záznamů podle Evropského registru povolených typů vozidel (ERATV), a to za všech okolností;

Mimo uvedeného platí i § 64 a § 65 zákona o dráhách na vykonání technické kontroly, která mj. ověřuje, zda vozidlo odpovídá schválení.



OSVĚDČENÍ
o shodě drážního vozidla se schváleným typem
dle zákona č. 266/1994 Sb.

vydal opravce: S.

(adresa)

Prohlašujeme na svoji výlučnou odpovědnost, že drážní vozidlo

řady: Falls, ev. číslo: 84 54 6 7, konstr. skupina 2

na něž se vztahuje toto prohlášení, je ve shodě se schváleným typem: 2

dle technických podmínek č.j.:

dodatek č.:

s těmito změnami konstrukce číslo změny:

Typ brzdové zdrže:

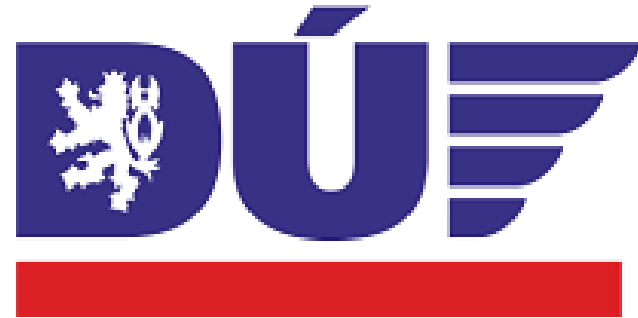
Součástí dokumentů schváleného typu jsou průkazy způsobilosti následujících určených technických zařízení:

UTZ

Datum: 19.07.2021

Jméno a podpis pověřené osoby

razítko opravce



Děkuji za pozornost