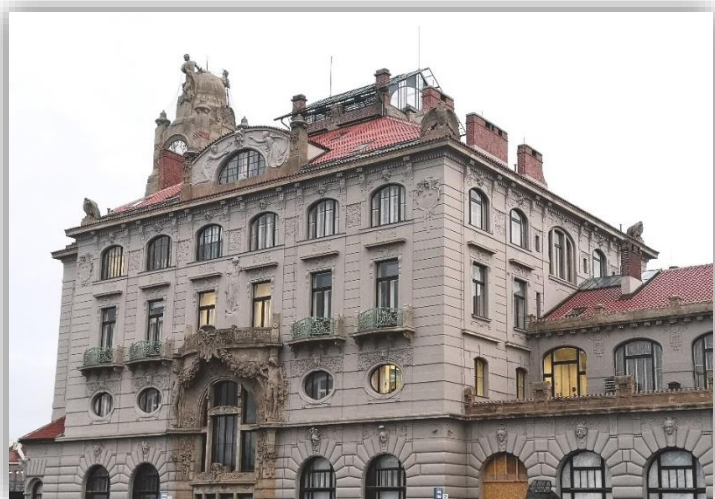




Setkání Drážního úřadu s dopravci 29. 11. 2023

Aktuální problémy v ECM – listopad 2023



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

- V červenci 2023 byl spuštěn nový web Drážního úřadu na již zavedené adrese www.ducr.cz.
- Povinnost sledování, analyzování a provádění doporučení vnitrostátního bezpečnostního orgánu (tj. DÚ), vnitrostátního orgánu pro vyšetřování (tj. DI) a doporučení na základě odvětvových či vnitřních šetření je pro ECM dána částí I odst. 4 písm. f přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.
- Důležité informace pro činnost ECM jsou na novém webu DÚ k dohledání na podstránkách:
 - O nás → Tiskový servis → Aktuality (přímý link <https://ducr.cz/aktuality>),
 - O nás → Tiskový servis → Tiskové zprávy (přímý link <https://ducr.cz/tiskove-zpravy>),
 - Potřebuji si vyřídit → ECM (údržba vozidel) → Podpurné dokumenty a doporučení DÚ k problematice ECM (přímý link <https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/ecm-udrzba-vozidel/podpurne-dokumenty-a-doporuceni-du-k-problematice-ecm>).
- Zadáním emailové adresy v dolní části úvodní stránky lze zapnout posílání informací emailem.

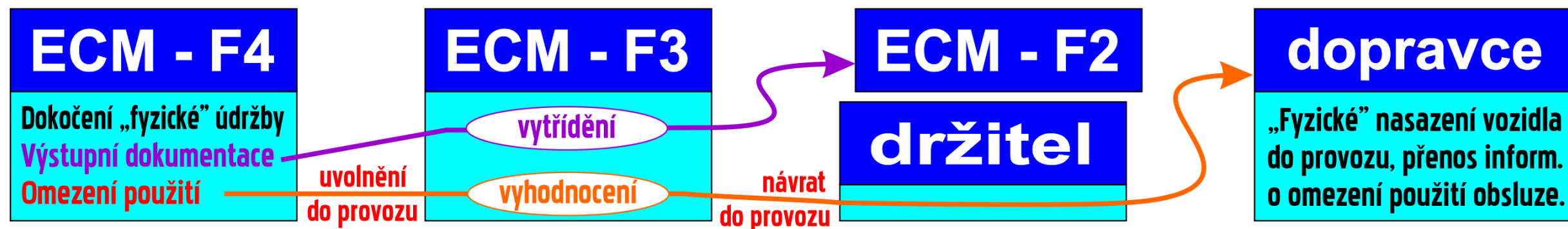
Připomeňme stručně definice v Článku 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779:

- **Uvolnění do provozu** = dokumentované ujištění, že údržba byla provedena v souladu s příkazy k provedení údržby, které bylo vydáno údržbářskou dílnou (ECM - F4) vůči správci údržby vozidlového parku (ECM - F3) a k němuž je v příslušných případech přiložena dokumentace. Případné nedostatky, nedodělky nebo částečné provedené údržby se při uvolnění do provozu uvádí jako **omezení použití**.
- **Návrat do provozu** = oznámení vydané správce údržby vozidlového parku (ECM - F3) vůči uživateli vozidla, např. železničnímu podniku nebo držiteli vozidla. Návrat do provozu vychází z uvolnění do provozu a potvrzuje, že všechny příslušné údržbářské práce byly provedeny a že vozidlo, které bylo předtím vyňato z provozu, je ve stavu, ve kterém je možné je bezpečně používat, **případně s omezeními**.

Tyto pojmy je za všech okolností nutné rozlišovat!

Oprávněné pracoviště (ECM - F4) je povinné provést kvalitně a pokud možno úplně zadanou údržbu vozidla a vozidlo předat zadavateli (tj. ECM - F3) v bezpečně provozovatelném stavu (v rozsahu provedené údržby). Pokud ale z jakéhokoliv důvodu není možné některý z uvedených parametrů naplnit, **musí o tom dílna zadavatele údržby prokazatelně informovat!**

Pokud je vozidlo možné provozovat, ale ne v parametrech odpovídajících referenčnímu provoznímu stavu, musí být tato informace předána právě prostřednictvím „kolonky“ **omezení použití**. Jde mj. o krytí dílny (ECM - F4) vůči zadavateli a odběrateli údržby (ECM - F3) např. v případě, kdy už není možné vozidlo plně uvést do bezpečně provozovatelného stavu.



Zejména u hnacích a speciálních vozidel je někdy nezbytné rozdělit údržbu mezi více dílen:



Pro uzavírání smluvních ujednání s dodavateli produktů a služeb souvisejících s bezpečností definuje část I bod 9.2 přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 tyto požadavky:

Při využívání smluvních subjektů nebo dodavatelů, popřípadě obou uvedených, v případě produktů a služeb souvisejících s bezpečností musí mít organizace zavedené postupy k tomu, aby v době výběru ověřila, že:

- a) smluvní subjekty, subdodavatelé a dodavatelé jsou způsobilí;*
- b) smluvní subjekty, subdodavatelé a dodavatelé mají systém údržby a řízení, který je přiměřený a dokumentovaný.*

Z uvedeného plyne, že se ECM musí ujistit a mít smluvně ošetřeno, že dodavatel je způsobilý plnit požadované dodávky související s bezpečností a že má funkční systém údržby a řízení.

To vede k omezení „použitelných“ dodavatelů pouze na subjekty adekvátně certifikované nebo prověřené v potřebném rozsahu přímo ze strany ECM – viz např. certifikace dodavatelů ČD.

Opakovaným zjištěním při výkonu státních dozorů Drážním úřadem je, že v místě výkonu dozoru není k dispozici technická a provozní dokumentace k vozidlům v případech, kdy ECM zajišťuje tuto činnost dodavatelsky pro jinou firmu. Rovněž se stává, že ECM nemá přehled o stavu proběhu takových („cizích“) vozidel do předepsaných stupňů údržby.

Taková situace není přípustná!

ECM musí mít trvale přehled o technickém i provozním stavu a proběhu vozidel, za jejichž údržbu je odpovědný. Jedná se o samou podstatu činnosti ECM (funkcí F1 až F3). Nově DÚ už v oznámení výkonu státního dozoru požaduje předložení soupisu všech hnacích vozidel daného ECM, vč. stavu jejich proběhu do nejbližší údržby všech stupňů.



S ohledem na občasná zjištění, že ECM nemá přehled o stavu proběhu „svých“ vozidel, přikročil Drážní úřad k opatření, že v rámci výkonu dozoru požaduje po kontrolované společnosti předložení soupisu aktuálního stavu proběhů všech jeho hnacích vozidel. K tomuto je možné (ne však nutné) využít vzorovou tabulku dostupnou na webu Drážního úřadu.

Rovněž po zjištění provozování několika hnacích vozidel v nevyhovujícím technickém stavu provádí Drážní úřad nově i namátkové kontroly ve strojvnách lokomotiv.



EVN lokomotivy	akt. nájezd od E0	předepsána E0 při km	akt. nájezd od EM	předepsána EM při km	akt. nájezd od EV	předepsána EV při km	akt. nájezd od EVy	posl. EVy dokončena	předepsána EVy při km/let	akt. nájezd od EH	posl. EH dokončena	předepsána EH při km/let	POZNÁMKA
91 54 7 130 100-0	3511	4500	3511	23000	149980	150000	149980	05.06.2019	450000/4 roky	449980	01.05.2015	800000/8 let	odst. EV
91 54 7 162 100-1	5510	6500	24510	26000	24510	200000	351510	14.10.2020	800000/5 let	351510	14.10.2020	1500000/10 let	
91 54 7 181 200-2	2451	2500	19451	20000	49451	150000	49451	11.08.2015	450000/4 roky	650451	19.07.2011	850000/8 let	mimo provoz

EVN lokomotivy	akt. nájezd od R0	předepsána R0 při km	akt. nájezd od RM	předepsána RM při km	akt. nájezd od RMX	předepsána RMX při km	akt. nájezd od RV	předepsána RV při km/let	akt. nájezd od RS	předepsána RS při km/let	akt. nájezd od RG	předepsána RG při km/let	POZNÁMKA
94 54 2 740 500-1	845	1200	9845	12000	9845	30000	99845	120000/2 roky	99845	240000/4 roky	99845	960000/10 let	
94 54 2 740 600-2	0	1200	0	12000	0	30000	0	120000/2 roky	119845	240000/4 roky	719845	960000/10 let	dokonč. RV

Uzavírání smluvních ujednání s dodavateli produktů a služeb souvisejících s bezpečností řeší část I body 9.2 a 9.6 přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779. Nadto v ČR platí také § 43b odst. 5 písm. f a odst. 6 zákona o dráhách – týká se mj. **povinnosti mít smluvně zajištěno uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) 402/2013 také ze strany subdodavatelů.**

Obecně by měly smlouvy v systému údržby obsahovat tyto náležitosti (je-li to relevantní):

- kontakty na osoby jednající v technických záležitostech, které jsou předmětem smlouvy,
- přesné uvedení dokumentace (vč. verze), norem a přepisů, dle kterých bude prováděna údržba,
- pokud je součástí údržby také vykonání technické kontroly (TK) vozidla nebo revizí UTZ, musí být toto ve smlouvě zmíněno, v případě TK i s požadavkem na odbornou způsobilost,
- požadavky na výstupní dokumentaci při dokončení zakázky (protokoly, revizní zprávy, měrné listy, certifikáty), resp. požadované doklady k nakupovaným dílům,
- ujednání o uplatňování procesu řízení rizik dle prováděcího nařízení Komise (EU) 402/2013.

Ačkoliv nákup nových vozidel (vč. vozidel z „druhé ruky“) není součástí ECM, s ECM úzce souvisí – ať už po stránce zajištění dokumentace, nebo z pohledu nastavení postupů při zavádění vozidel do systému údržby (viz část II bod 4 přílohy II prov. nařízení Komise (EU) 2019/779).

Ze zkušeností Drážního úřadu při certifikacích ECM lze vyvodit následující doporučení:

- V kupní smlouvě by mělo být řádně ošetřeno dodání veškeré dokumentace týkající se údržby a obsluhy vozidla. Přesný soupis nezbytné dokumentace lze dohledat v TSI:
 - pro hnací vozidla a os. vozy v TSI-LOC & PAS – Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014, kap. 4.2.12,
 - pro nákladní vozy v TSI-WAG – Nařízení Komise (EU) č. 321/2013, kap. 4.5.(většina TSI prošla k 10. 8. 2023 novelizací – viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1694).

Dodatečně k už zakoupenému vozidlu obvykle není možnost další dokumentaci získat!

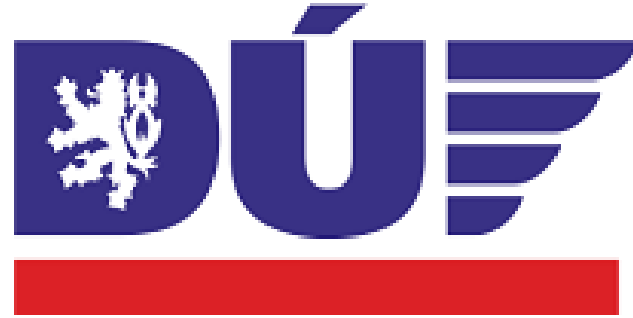
- Pokud firma kupuje vozidlo, přičemž součástí nákupu je také zajištění servisu výrobcem, doporučujeme **zakoťvit do smlouvy co nejkratší dobu pro příjezd servisu.**

- **Konstrukční části zásadně důležité z hlediska bezpečnosti (SCC) jsou konstrukční části, u nichž má jediná porucha věrohodný potenciál vést přímo k vážné nehodě – jde o střety nebo vykolejení vlaků, které mají za následek smrt nejméně jedné osoby nebo vážné zranění pěti a více osob nebo rozsáhlé škody (škoda, kterou může vyšetřující orgán okamžitě vyhodnotit na výši nejméně 2 miliony EUR) na železničních kolejových vozidlech.**
- V případě nově dodaných vozidel už tato mají výrobcem stanoveny konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost (safety critical components – SCC) a jejich řízení musí plně respektovat ustanovení článku 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.
- V případě starších vozidel by měl ECM aplikovat proces řízení rizik pro zjištění, zda některé z konstrukčních částí jím spravovaných vozidel je či není žádoucí spravovat jako SCC.
- Podrobnosti lze dohledat v normě CEN/TR 17696:2021 *Příručka pro identifikaci a správu konstrukčních částí zásadně důležitých z hlediska bezpečnosti železničních vozidel.*

Dotaz: „Vyhláška 173/1995 Sb. po poslední novelizaci s účinností od 24. 8. 2022 požaduje v Příloze č. 6 v Části I měření narážecího a tahadlového ústrojí železničních vozidel v rámci technické kontroly na koleji bez převýšení. Nedohledali jsme ale žádnou definici a tolerance pro takovou kolej.“

- Parametry nivelizované koleje dnes zřejmě nejsou žádnou v ČR platnou normou stanoveny, v minulosti byly popsány např. v předpise ČD V67 („Maximální výšková odchylka od vodorovné roviny na měřících místech nesmí přesáhnout 1 mm.“).
- Z jinými normami popsáných možnostech se jeví jako nejvhodnější použití německé normy **DIN 25043-1**, která definuje parametry nivelizované koleje s rozdělením do více oblastí měření, z nichž každá musí mít sama o sobě toleranci rovnosti vůči vodorovné rovině ≤ 1 mm, u motorových vozů a lokomotiv ≤ 2 mm.
- Mimo to samozřejmě musí mít nivelizovaná kolej minimálně na úseku odpovídajícím délce měřeného vozidla nulové návrhové směrové vzepětí (přímá), výškové vzepětí (přímá niveleta) a převýšení.

- Povinnost sledovat bezpečnostní upozornění prostřednictvím nástroje Safety Alerts IT Tool (SAIT) je dána článkem 4 odst. 6 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.
- Dnes už SAIT rozesílá upozornění na nová bezpečnostní varování (tzv. „alerty“) emailem. Ideální pro sledování je nastavit si v emailu filtr pro zprávy ze SAIT a nechat si tak zprávy třídit do zvláštní složky. V ní pak lze dle nastavením Vašeho systému údržby či bezpečnosti snadno provést kontrolu, zda je mezi alerty nějaký, který je relevantní pro Vaši společnost.
- Ke dni 1. 4. 2023 vydala ERA nový (jednoduchý a přehledný) manuál k SAIT, je dostupný na webové adrese: www.era.europa.eu/system/files/2023-03/New%20SAIT%20Guidelines.pdf
- Pamatujte, že SAIT je pro Vás jedinou možností, jak můžete v případě bezpečnostně významného zjištění, které se může týkat více vozidel stejného typu, prokazatelně informovat ostatní ECM těchto vozidel v případě, kdy nevíte, kde všude tato vozidla jezdí.
- **Úspěšnost přenosu informací je však přímo závislá na sledování SAIT všemi ECM.**



Děkuji Vám za pozornost

V případě jakýchkoliv dotazů pište/volejte na:

kolmacka@ducr.cz

+420 606 032 559