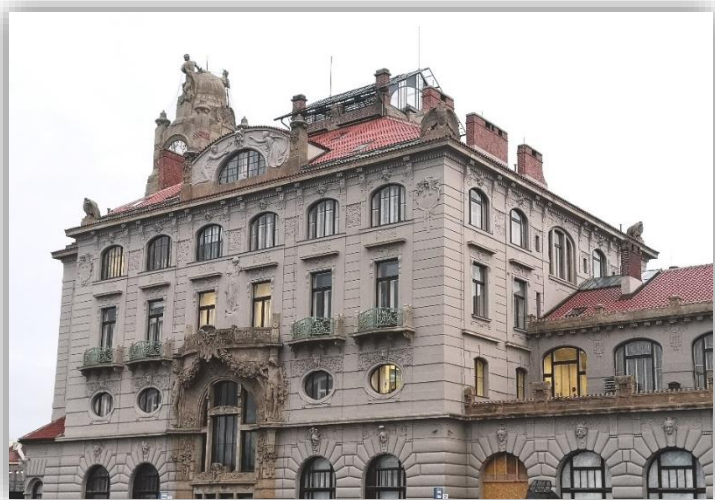




Seminář SPV v hotelu STEP v Praze 12. 10. 2023

# Aktuální problémy v ECM – říjen 2023



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

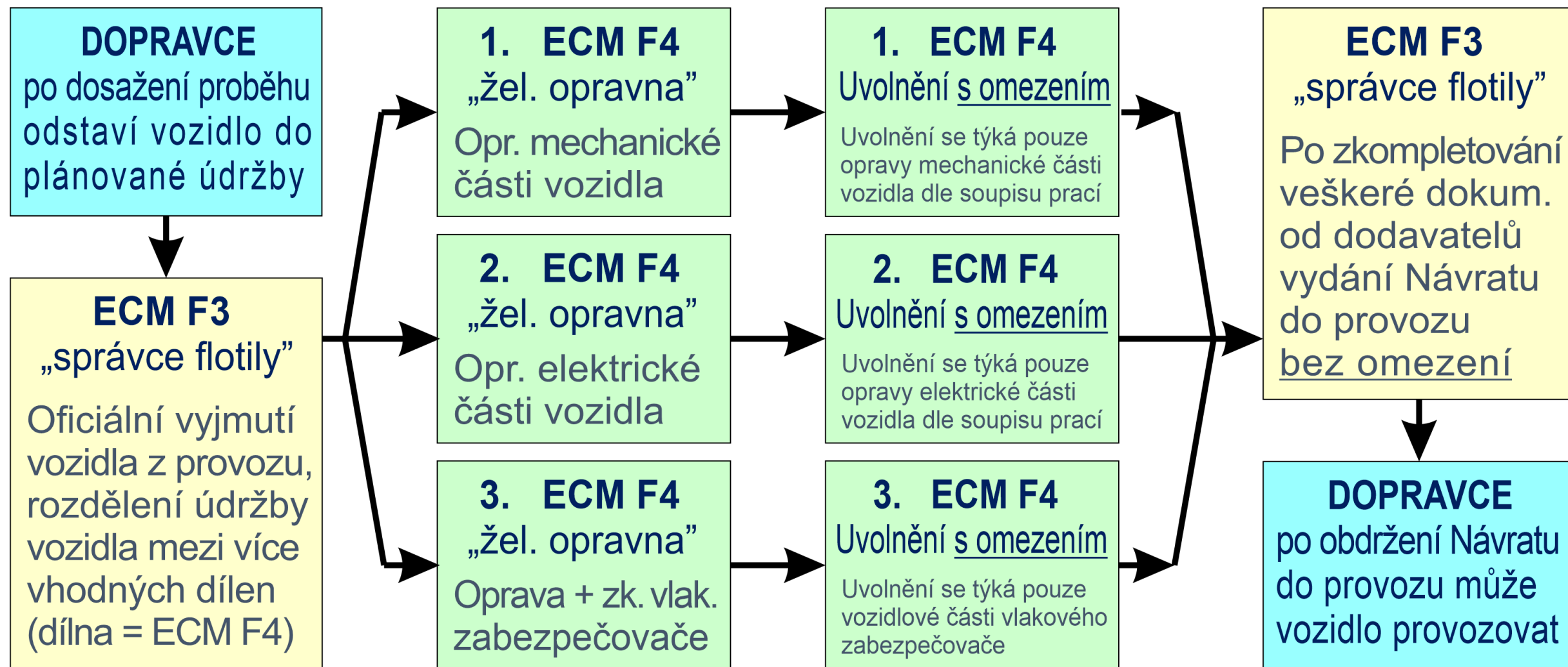
- V červenci 2023 byl spuštěn nový web Drážního úřadu na již zavedené adrese [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz).
- Povinnost sledování, analyzování a provádění doporučení vnitrostátního bezpečnostního orgánu (tj. DÚ), vnitrostátního orgánu pro vyšetřování (tj. DI) a doporučení na základě odvětvových či 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**.

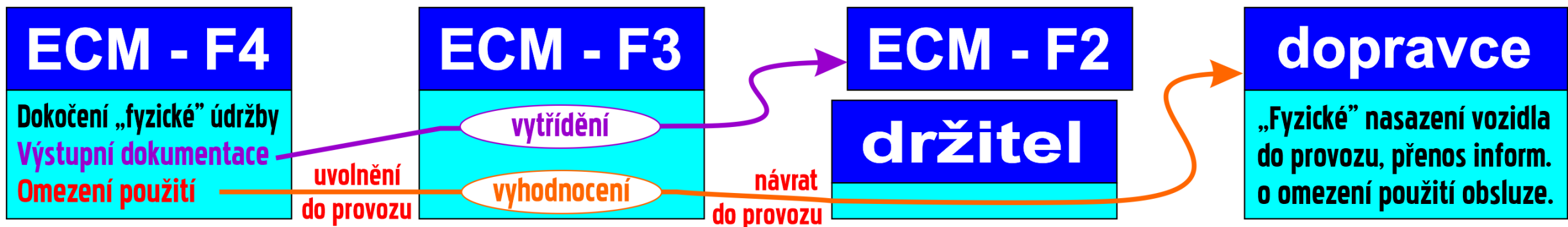
**Tyto pojmy je za všech okolností nutné rozlišovat!**

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



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.



Napříč všemi aktéry železničního trhu se Dražní úřad setkává s nedostatečně aplikovanými pravidly pro řízení bezpečnosti, resp. rizik. Jde přitom o nezbytnost požadovanou nejen evropskými právními předpisy, ale také zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách:

- pro **provozovatele dráhy** (správce infrastruktury) platí § 22 odst. 2 písm. e,
- pro **provozovatele drážní dopravy** (dopravce) platí § 35 odst. 2 písm. g,
- pro **osobu zabezpečující údržbu** (ECM) platí § 43b odst. 5 písm. e.

**Obecně platí pro řízení bezpečnosti následující pravidla:**

- Za výchozí nastavení systému zajišťování bezpečnosti/systému údržby se považuje stav popsáný v předpisech subjektu a prověřený v rámci udělování SSC, resp. certifikaci ECM.
- Při potřebě činit cokoliv při provozování dráhy, drážní dopravy, nebo v údržbě vozidel jinak, než je nastaveno systémem, je **vždy nutné** toto posoudit dle nařízení Komise (EU) 402/2013.



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.





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.**

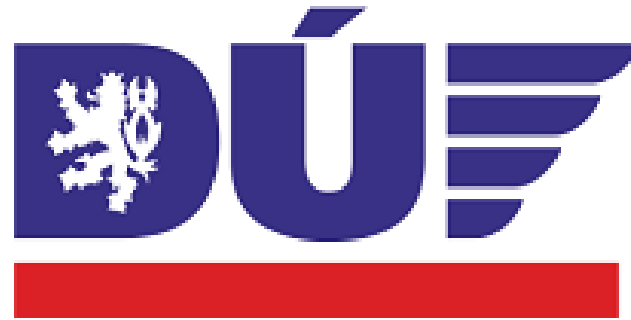
- **Konstrukční části zásadně důležité z hlediska bezpečnosti (SCC) jsou konstrukční části, u nichž má jediná porucha věrohodný potenciál vést přímo k vážné nehodě – jde o střety nebo vykolejení vlaků, které mají za následek smrt nejméně jedné osoby nebo vážné zranění pěti a více osob nebo rozsáhlé škody (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  $\leq 1$  mm, u motorových vozů a lokomotiv  $\leq 2$  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](http://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](mailto:kolmacka@ducr.cz)

+420 606 032 559