

2019

Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti,
udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) –
Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti

ČSN
EN 50126-2

33 3502

Railway Applications – The Specification and Demonstration of Reliability, Availability,
Maintainability and Safety (RAMS) –
Part 2: Systems Approach to Safety

Applications ferroviaires – Spécification et démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la
maintenabilité
et de la sécurité (FDMS) –
Partie 2: Approche systématique pour la sécurité

Bahnanwendungen – Spezifikation und Nachweis von Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit,
Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS)–
Teil 2: Systembezogene Sicherheitsmethodik

Tato norma je českou verzí evropské normy EN 50126-2:2017. Překlad byl zajištěn Českou
agenturou pro standardizaci. Má stejný status jako oficiální verze.

This standard is the Czech version of the European Standard EN 501526-2:2014. It was translated
by the Czech Agency for Standardization. It has the same status as the official version.

Nahrazení předchozích norem

Touto normou se nahrazuje ČSN EN 50126-2 (33 3502) z června 2018.

Národní předmluva

Změny proti předchozí normě

Proti předchozí normě ČSN EN 50126-2 (33 3502) z června 2018 dochází ke změně způsobu převzetí
EN 50126-2:2017 do soustavy ČSN. Zatímco ČSN EN 50126-2 z června 2018 převzala EN
50126-2:2017 schválením k přímému používání jako ČSN oznámením ve Věstníku ÚNMZ, tato norma
ji přejímá překladem.

Informace o citovaných dokumentech

EN 50126-1:2017 zavedena v ČSN EN 50126-1 ed. 2:2019 (33 3502) Drážní zařízení – Stanovení

a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) – Část 1: Generický proces RAMS

Souvisící ČSN

ČSN EN ISO 9001 (01 0321) Systémy managementu kvality – Požadavky

TNI POKYN ISO/IEC 51 (76 3503) Bezpečnostní hlediska – Směrnice pro jejich začlenění do norem

Vysvětlivky k textu normy

V případě nedatovaných odkazů na evropské/mezinárodní normy jsou ČSN uvedené v člancích „Informace o citovaných dokumentech“ a „Souvisící ČSN“ nejnovějšími vydáními, platnými v době schválení této normy. Při používání této normy je třeba vždy použít taková vydání ČSN, která přejímají nejnovější vydání nedatovaných evropských/mezinárodních norem (včetně všech změn).

Vypracování normy

Zpracovatel: Asociace podniků železničního průmyslu (ACRI), IČO 638322721, Ing. Bohuslav Kramerius

Technická normalizační komise: TNK 126 Elektrotechnika v dopravě

Pracovník České agentury pro standardizaci: Ing. Pavel Vojík

Česká agentura pro standardizaci je státní příspěvková organizace zřízená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví na základě ustanovení § 5 odst. 2 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

EVROPSKÁ NORMA
EUROPEAN STANDARD
NORME EUROPÉENNE
EUROPÄISCHE NORM

EN 50126-2

Říjen 2017

ICS 45.020
50126-2:2007

Nahrazuje CLC/TR

Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) –
Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti

Railway Applications – The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) –
Part 2: Systems Approach to Safety

Applications ferroviaires – Spécification
et démonstration de la fiabilité, de la
disponibilité,
de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS) –
Partie 2: Approche systématique pour la sécurité

Bahnanwendungen – Spezifikation und Nachweis
von Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit,
Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS) –
Teil 2: Systembezogene Sicherheitsmethodik

Tato evropská norma byla schválena CENELEC dne 2017-07-03. Členové CENELEC jsou povinni splnit vnitřní předpisy CEN/CENELEC, v nichž jsou stanoveny podmínky, za kterých se této evropské normě bez jakýchkoliv modifikací uděluje status národní normy.

Aktualizované seznamy a bibliografické citace týkající se těchto národních norem lze obdržet na vyžádání
v Řídicím centru CEN-CENELEC nebo u kteréhokoliv člena CENELEC.

Tato evropská norma existuje ve třech oficiálních verzích (anglické, francouzské, německé). Verze v každém jiném jazyce přeložená členem CENELEC do jeho vlastního jazyka, za kterou zodpovídá a kterou notifikuje Řídicímu centru CEN-CENELEC, má stejný status jako oficiální verze.

Členy CENELEC jsou národní elektrotechnické komitety Belgie, Bulharska, Bývalé jugoslávské republiky Makedonie, České republiky, Dánska, Estonska, Finska, Francie, Chorvatska, Irska, Islandu, Itálie, Kypru, Litvy, Lotyšska, Lucemburska, Maďarska, Malty, Německa, Nizozemska, Norska, Polska, Portugalska, Rakouska, Rumunska, Řecka, Slovenska, Slovinska, Spojeného království, Srbska, Španělska, Švédska, Švýcarska a Turecka.



Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice
European Committee for Electrotechnical Standardization
Comité Européen de Normalisation Electrotechnique
Europäisches Komitee für Elektrotechnische Normung
CEN-CENELEC Řídicí centrum: Avenue Marnix 17 23, B-1000 Brusel

© 2017 CENELEC Veškerá práva pro využití v jakékoliv formě a jakýmikoliv prostředky jsou celosvětově vyhrazena členům CENELEC.

Ref. č. EN

50126-2:2017 E

Evropská předmluva.....	8
Úvod.....	9
1..... Rozsah platnosti.....	10
2..... Citované dokumenty.....	11
3..... Termíny a definice.....	11
4..... Zkratky.....	11
5..... Proces bezpečnosti.....	12
5.1..... Posouzení rizika a kontrola nebezpečí.....	12
5.2..... A. Posouzení rizik.....	13
5.2.1..... Obecně.....	13
5.2.2..... Posouzení rizik.....	13
5.3..... B. Výsledek posouzení rizik.....	14
5.4..... C. Kontrola nebezpečí.....	

.....	14
5.5..... D. Revize posouzení rizika.....	15
5.6..... Odpovědnosti.....	15
6..... Prokázání a důkaz bezpečnosti.....	16
6.1..... Úvod.....	16
6.2..... Prokázání bezpečnosti a proces přijetí bezpečnosti.....	16
6.3..... Odpovědnost při řízení důkazu bezpečnosti.....	19
6.4..... Modifikace po přijetí bezpečnosti.....	19
6.5..... Závislost mezi důkazy bezpečnosti.....	19
6.6..... Vztah mezi důkazy bezpečnosti a architekturou systému.....	20
7..... Organizace a nezávislost rolí.....	20
7.1..... Obecně.....	20
7.2..... Počáteční etapa životního cyklu (etapa 1 až 4).....	21
7.3..... Pozdější etapy životního cyklu (začínající od etapy 5).....	22
7.4..... Kompetence osob.....	23

8.....	Posouzení rizik.....	24
8.1.....	Úvod.....	24
8.2.....	Analýza rizik.....	24
8.2.1.....	Obecně.....	24
8.2.2.....	Model rizika.....	24
8.2.3.....	Techniky pro analýzu následků.....	26
8.2.4.....	Odborný posudek.....	26
8.3.....	Principy akceptování rizik a posuzování rizik.....	27
8.3.1.....	Použití kodexu praxe.....	27
8.3.2.....	Použití referenčního systému.....	27
8.3.3.....	Použití explicitního odhadu rizika.....	28
8.4.....	Aplikace explicitního odhadu rizika.....	29
8.4.1.....	Kvantitativní přístup.....	29
8.4.2.....	Variabilita použití kvantitativního odhadu rizika.....	31

8.4.3..... Kvalitativní a semikvalitativní

přístupy.....

..... 32

9.....	Specifikace požadavků na bezpečnost systému.....	32
9.1.....	Obecně.....	32
9.2.....	Požadavky na bezpečnost.....	32
9.3.....	Kategorizace požadavků na bezpečnost.....	33
9.3.1.....	Obecně.....	33
9.3.2.....	Požadavky na funkční bezpečnost.....	33
9.3.3.....	Požadavky na technickou bezpečnost.....	34
9.3.4.....	Další požadavky souvisící s bezpečností.....	34
10.....	Rozdělení požadavků na integritu funkční bezpečnosti.....	35
10.1.....	Odvození a rozdělování požadavků na bezpečnost systému.....	35
10.2.....	Integrita funkční bezpečnosti pro elektronické systémy.....	35
10.2.1...	Odvození požadavků na integritu funkční bezpečnosti pro elektronické systémy.....	35
10.2.2...	Rozdělování požadavků na bezpečnost.....	35
10.2.3...	Faktory integrity bezpečnosti.....	37

10.2.4...	Integrita bezpečnosti funkce a náhodné poruchy.....	38
10.2.5...	Systematický aspekt integrity funkční bezpečnosti.....	38
10.2.6...	Vyvážené požadavky na kontrolu náhodných a systematických poruch.....	38
10.2.7...	Tabulka SIL.....	39
10.2.8...	Alokace SIL.....	40
10.2.9...	Rozdělení TFFR po přidělení SIL.....	40
10.2.10	Prokázání kvantifikovaných cílů.....	40
10.2.11	Požadavky pro základní integritu.....	40
10.2.12	Prevence před nesprávným zacházením se SIL.....	41
10.3.....	Integrita bezpečnosti pro neelektronické systémy - aplikace CoP.....	41
11.....	Návrh a implementace.....	42
11.1.....	Úvod.....	42
11.2.....	Analýza příčin.....	42
11.3.....	Identifikace nebezpečí (upřesnění).....	43
11.4.....	Analýza společné příčiny.....	

..... 43

Příloha A (informativní) ALARP, GAME,

MEM.....
... 45

A.1..... ALARP, GAME, MEM jako metody definování kritéria přijatelnosti
rizik..... 45

A.2..... ALARP (pokud je to přiměřeně
možné).....
.. 46

A.2.1.....
Obecně.....
..... 46

A.2.2..... Tolerovatelnost
a ALARP.....
..... 46

A.3..... Celkově nejméně ekvivalentní (GAME)
princip..... 46

A.3.1.....
Princip.....
..... 46

A.3.2..... Používání
GAME.....
..... 47

A.3.2.1.
Obecně.....
..... 47

A.3.2.2. Základní
principy.....
..... 47

A.3.2.3. Použití GAME k vytvoření argumentu kvalitativní
bezpečnosti..... 47

A.3.2.4. GAME užívající kvantitativní cíle
rizik.....
.. 48

A.4..... Minimální endogenní úmrtnost
MEM.....
... 48

Příloha B (informativní) Odvození hodnoty THR pomocí statistiky poruchy
a nehody..... 50

Příloha C (informativní) Návod pro přidělování SIL.....	51
Příloha D (informativní) Metody rozdělení bezpečnostních cílů.....	52
D.1 Analýza systému a metod.....	52
D.2 Příklad kvalitativní metody rozdělení.....	52
D.2.1 Obecně.....	52
D.2.2 Příklad kvantitativní metody pro účinnost bariéry.....	53
D.3 Příklad kvantitativní metody rozdělení.....	54
D.3.1 Úvod.....	54
D.3.2 Funkce s nezávislým mechanismem detekce poruchy a její negace.....	55
D.3.3 Funkce a nezávislá bariéra působící jako mechanismus na detekci a odstranění poruchy.....	57
D.3.4 Rozdělení pravděpodobnosti bezpečnostních cílů.....	58
D.3.5 Rozdělení cíle bezpečnosti „za hodinu“	58
Příloha E (informativní) Společné chyby v kvantifikaci.....	60
E.1 Společné chyby při nesprávném použití.....	60
E.2 Kombinování četností poruch	

s pravděpodobností.....	
. 60	
E.3..... Použití vzorců mimo rozsah jejich použitelnosti.....	60
Příloha F (informativní) Techniky/metody pro bezpečnou analýzu.....	61
Příloha G (informativní) Klíčové role pro systém bezpečnosti a jejich odpovědnost.....	63
Příloha ZZ (informativní) Vztah mezi touto evropskou normou a základními požadavky směrnice EU 2008/57/EC.....	68
Bibliografie.....	
.....	71

Obrázky

Obrázek 1 – Model přesýpacích hodin.....	13
Obrázek 2 – Příklad nebezpečí s ohledem na hranice systému.....	15
Obrázek 3 – Příklad akceptace důkazu bezpečnosti.....	18
Obrázek 4 – Příklady závislostí mezi důkazy bezpečnosti.....	20
Obrázek 5 – Nezávislost rolí v počátečních etapách životního cyklu (etapy 1 až 4).....	22
Obrázek 6 – Nezávislost rolí v pozdějších etapách životního cyklu (začínající od etapy 5).....	23
Obrázek 7 – Příklad modelu rizika.....	25
Obrázek 8 – Přijatelný poměr v příkladu modelu rizika.....	29
Obrázek 9 – Klasifikace požadavků.....	33
Obrázek 10 – Rozdělení požadavků naintegritu bezpečnosti.....	36

Obrázek 11 – Kategorizace opatření integrity bezpečnosti.....	39
Obrázek 12 – Dopad funkční závislosti v analýze stromu poruchových stavů.....	44
Obrázek A.1 – Rozdílná averze k riziku.....	48
Obrázek D.1 – Příklad kvalitativní metody rozdělení.....	52
Obrázek D.2 – Interpretace doby poruchy a opravy.....	55
Obrázek D.3 – Kombinace dvou funkcí s nezávislým mechanismem na detekci a negaci poruch.....	56
Obrázek D.4 – Přidělování požadavků na integritu bezpečnosti.....	57
Obrázek D.5 – Kombinace funkce a nezávislé bariéry působící jako mechanismus detekce a negace poruchy.....	57
Obrázek D.6 – Příklad kvantifikovaného rozdělení.....	59
Obrázek E.1.....	60

Tabulky

Tabulka 1 – Příklady nebezpečí.....	26
Tabulka 2 – SIL kvalitativní a kvantitativní opatření.....	39
Tabulka A.1 – Přehled ALARP, GAME, MEM.....	45
Tabulka D.1 – Efektivita založená na poruchách komponent.....	53
Tabulka D.2 – Účinnost založená na znalostech o komponentě.....	53
Tabulka D.3 – Účinnost založená na používané komponentě.....	54
Tabulka D.4 – Účinnost založená na údržbu komponenty.....	54
Tabulka F.1 – Techniky/metody pro bezpečnou analýzu.....	61
Tabulka F.2 – Techniky/metody pro BI a SIL.....	62
Tabulka G.1 – Specifikace role pro projektanta.....	63
Tabulka G.2 – Specifikace role pro verifikátora.....	64
Tabulka G.3 – Specifikace role pro validátora.....	65
Tabulka G.4 – Specifikace role pro nezávislého posuzovatele bezpečnosti.....	66
Tabulka G.5 – Specifikace role pro projektového manažera.....	67
Tabulka ZZ.1 – Shoda mezi touto evropskou normou, TSI „Řízení a zabezpečení“ (NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016) a směrnicí 2008/57/ES.....	68
Tabulka ZZ.2 – Shoda mezi touto evropskou normou, TSI „Lokomotivy a kolejová vozidla pro přepřavu osob	

na konvenčních tratích“ (NAŘÍZENÍ (EU) 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014) a směrnicí 2008/57/ES.....	69
--	----

Tabulka ZZ.3 - Shoda mezi touto evropskou normou, TSI „Energie“ (NAŘÍZENÍ (EU) 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014) a směrnicí 2008/57/ES.....	69
--	----

Tabulka ZZ.4 - Shoda mezi touto evropskou normou, TSI „Infrastruktura“ (NAŘÍZENÍ (EU) 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014) a směrnicí 2008/57/ES.....	70
--	----

Evropská předmluva

Tuto evropskou normu (EN 50126-2:2014) vypracovala technická komise CLC/TC 9X *Elektrická a elektronická drážní zařízení*.

Jsou stanovena tato data:

- nejzazší datum zavedení dokumentu na národní úrovni
vydáním identické národní normy nebo vydáním
oznámení o schválení k přímému používání
jako normy národní (dop) 2018-07-03
- nejzazší datum zrušení národních norem,
které jsou s dokumentem v rozporu (dow) 2020-07-03

Tento dokument nahrazuje CLC/TR 50126-2:2017.

Předchozí vydání CLC/TC 50126-2 se stalo zastaralým z důvodu nového vydání EN 50126-1:2017 a EN 50126-2:2017 z důvodu, že rozsah platnosti této části byl ve srovnání s nahrazovaným vydáním modifikován.

Upozorňuje se na možnost, že některé prvky tohoto dokumentu mohou být předmětem patentových práv. CENELEC nelze činit odpovědným za identifikaci jakéhokoliv nebo všech patentových práv.

EN 50126 „*Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS)*“ se skládá z následujících částí:

- Část 1: Generický proces RAMS
- Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti

Tento dokument byl vypracován na základě mandátu uděleného CENELEC Evropskou komisí a Evropským sdružením volného obchodu a podporuje splnění základních požadavků směrnice (směrnic) EU.

Vztah se směrnicí (směrnicemi) EU je uveden v informativní příloze ZZ, která tvoří nedílnou součást tohoto dokumentu.

Úvod

Cílem EN 50126-1:1999 bylo zavedení systému systematického řízení RAMS v železničním sektoru. Během

používání této normy a zkušenostem získaným v posledních letech byla zřejmá potřeba revize a restrukturalizace tohoto dokumentu s potřebou zavést systematický a koherentní přístup k RAMS, který bude použitelný pro všechny oblasti drážních aplikací, tedy: řízení, kontrola a zabezpečení, kolejová vozidla a pevné instalace.

Tato revize zlepšila koherenci a konsistenci této normy, koncept řízení bezpečnosti a praktické použití EN 50126 a stejně tak vzala v úvahu existující a související technické zprávy.

Tato evropská norma poskytuje provozovatelům železniční dopravy a železničním dodavatelům v Evropské unii proces, který umožní implementaci konzistentního přístupu k řízení bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti označované zkratkou RAMS.

Procesy specifikace a prokázání požadavků RAMS jsou základními kameny této normy. Tato evropská norma podporuje společné chápání a přístup k řízení RAMS.

EN 50126 je součástí uplatnění IEC 61508 v železničním sektoru. Naplnění požadavků této evropské normy společně s požadavky dalších vhodných norem je dostatečné pro to, aby nemuselo být prokazováno dodržování požadavků normy IEC 61508.

S ohledem na bezpečnost, zajišťuje EN 50126-1 proces řízení bezpečnosti, který je podpořen návodem a metodami popsanými v EN 50126-2.

EN 50126-1 a EN 50126-2 jsou nezávislé na použité technologii. Pokud jde o bezpečnost tak, EN 50126 k ní přistupuje z pohledu funkčního přístupu.

Použití této normy může být přizpůsobeno specifickým požadavkům pro uvažovaný systém.

Tato evropská norma může být systematicky používána subjekty odpovědnými za železnici a drážními dodavateli ve všech etapách životního cyklu drážních zařízení pro rozvoj specifických železničních RAMS požadavků a pro dosažení shody s těmito požadavky. Systémový přístup, který je používán v této evropské normě, usnadňuje posouzení interakcí RAMS mezi prvky drážních zařízení i když jsou povahou složité.

Tato evropská norma podporuje spolupráci mezi zainteresovanými subjekty v železniční dopravě při dosažení optimální kombinace parametrů RAMS a nákladů u drážních zařízení. Přijetí této evropské normy podpoří zásady jednotného evropského trhu a usnadní železniční interoperabilitu v Evropě.

V souladu s pravidly CENELEC[1] jsou povinné požadavky v této normě označeny modálním slovesem „musí“. Kde je to opodstatněné, umožňuje norma přizpůsobení procesu.

Specifické pokyny při použití této normy pro aspekty bezpečnosti jsou uvedeny v EN 50126-2. EN 50126-2 poskytuje různé metody pro použití v procesu řízení bezpečnosti. Pokud je pro daný systém zvolena určitá metoda, pak povinné požadavky pro tuto metodu jsou následně povinné pro řízení bezpečnosti zvažovaného systému.

Tato evropská norma se skládá z hlavní části (1 až 11) a příloh A, B, C, D, E, F, G a ZZ. Požadavky definované v hlavní části normy jsou normativní, zatímco přílohy jsou informativní.

1 Rozsah platnosti

Tato část 2 EN 50126

- bere v úvahu obecné aspekty týkající se bezpečnosti životního cyklu RAMS;
- definuje metody a nástroje, které jsou nezávislé na aktuální technologii systémů a subsystémů;
- stanoví:
 - uživatele normy se znalostí systémového přístupu k bezpečnosti, který je klíčovým pojmem EN 50126;
 - metody odvozené bezpečnostních požadavků a jejich požadavků na integritu bezpečnosti systému a jejich rozdělení na subsystémy;
 - metody odvození úrovně integrity bezpečnosti (SIL) pro elektronické funkce souvisící s bezpečností;

POZNÁMKA Tato norma neumožňuje přidělování úrovně integrity bezpečnosti neelektronickým funkcím.

- poskytuje návody a metody pro následující oblasti:
 - procesy bezpečnosti;
 - prokázání bezpečnosti a její akceptaci;
 - organizaci a nezávislost rolí;
 - posuzování rizik;
 - specifikace požadavků na bezpečnost;
 - funkční bezpečnost;
 - návrh a implementaci;
- poskytuje uživateli této normy metody pro zajištění bezpečnosti s ohledem na zvažované systémy a jejich interakci;
- poskytuje návody týkající se definování zvažovaného systému, včetně identifikace rozhraní a interakce tohoto systému se subsystémy nebo jinými systémy s cílem provést analýzu rizik;
- nedefinuje:
 - cíle, množství, požadavky nebo řešení RAMS pro konkrétní drážní aplikace;
 - pravidla nebo postupy týkající se certifikace výrobků pro železnici proti požadavkům této normy;
 - schvalovací postupy orgánu pro otázky bezpečnosti.

Tato část 2 EN 50126 se použije na úrovni drážních aplikací, zejména řízení, kontrola a zabezpečení, kolejová vozidla a pevné instalace a konkrétně:

- specifikaci a posuzování bezpečnosti všech drážní aplikací a na všech úrovních takové aplikace, podle potřeby od kompletních drážních systémů po hlavní systémy a jednotlivé a kombinované subsystémy a komponenty v rámci těchto hlavních systémů, včetně těch, které obsahují software, zejména:
 - pro nové systémy;
 - pro nové systémy integrované do již existujících systémů, ale pouze v tom rozsahu a do té doby do jaké může být nový systém s novými funkcemi integrován. Jinak se nevztahuje na žádné nemodifikované aspekty stávajícího systému;
 - pokud je to přiměřeně možné ke změnám a rozšířením stávajících systémů, které byly přijaty před vytvořením této normy, ale pouze v rozsahu a do té míry, v jaké jsou stávající systémy modifikovány. Jinak se nevztahuje na žádný nemodifikovaný aspekt stávajícího systému.
- ve všech relevantních etapách životního cyklu aplikace;
- pro použití subjektům odpovědným za železnici a jejich dodavatelům.

Použití této normy se nevyžaduje u stávajících systémů, které zůstávají nemodifikované, včetně těch systémů, které již jsou v souladu s předchozími vydáními EN 50126.

Proces definovaný touto evropskou normou předpokládá, že subjekty odpovědné za železnici a jejich dodavatele mají na obchodní úrovni pravidla týkající se kvality, provedení a bezpečnosti. Přístup, definovaný v této normě je v souladu s požadavky pro řízení kvality uvedenými v EN ISO 9001.

Konec náhledu - text dále pokračuje v placené verzi ČSN.

[1] Vnitřní nařízení CEN/CENELEC Část 3: Pravidla pro strukturu a návrh publikací CEN/CENELEC (2017-02), příloha H.