

Nieszczęśliwe wypadki i niebezpieczne uszkodzenia dźwigów w latach 2003-2010 (część I)

Wprowadzenie

Opisane w niniejszym zestawieniu nieszczęśliwe wypadki i niebezpieczne uszkodzenia dźwigów są wybrane z rocznych analiz opracowywanych w **Urzędzie Dozoru Technicznego**, udostępnionych Redakcji i publikowanych w kolejnych rocznikach **Dozoru Technicznego**, wymienionych na końcu opracowania (rozdział: **Piśmiennictwo**). Wybór tekstów został dokonany przez Redakcję, a celem jest przedstawienie zmieniającej się liczby niebezpiecznych zdarzeń w latach 2003-2010.

Red.

2003 r.

W grupie dźwigów objętych dozorem pełnym (liczba dźwigów – 81921) wydarzyło się 20 **nieszczęśliwych wypadków** i 31 **niebezpiecznych uszkodzeń**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** 1 osoba z obsługi poniosła **śmierć**, a 19 osób odniosło **obrażenia ciała**.

Nieszczęśliwy wypadek z ofiarą śmiertelną w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane upadkiem konserwatora z dachu kabiny z wysokości 14 piętra do podszycia. Okoliczności wypadku nie udało się ustalić.

Nieszczęśliwe wypadki z obrażeniami ciała w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 19 przypadkach:

- w pięciu przypadkach osoba poszkodowana wpadła do podszycia próbując wejść do kabiny poprzez niedomknięte wychylne drzwi przystankowe, za którymi nie było kabiny dźwigu; bezpośrednią przyczyną było najczęściej wcześniejsze, umyślne zmostkowanie łącznika drzwi przystankowych, odesłanie kabiny na inne przystanki i pozostawienie uchylonych drzwi przystankowych, dokonane przez nieustalone osoby;
- w pięciu przypadkach osoba poszkodowana wybijała nogą szybę w otworze wziernikowym drzwi przystankowych podczas ruchu kabiny;
- w dwóch przypadkach nastąpiło przygniecenie osoby znajdującej się w kabinie dźwigu bez drzwi kabinowych przewożonym niestabilnym ładunkiem;
- w trzech przypadkach nastąpiło zakleszczenie nogi pomiędzy progiem poruszającej się kabiny a ścianą szybu; zatrzymanie ruchu kabiny następowało po zadziałaniu łącznika ruchomego progu kabiny;
- przytrzaśnięciem płaszcza przez zamykające się drzwi przystankowe; po ruszeniu kabiny osoba została podciągnięta pod dach kabiny i zawisała na przytrzaśniętym płaszczu;
- przytrzaśnięciem ręki przez zamykające się gwałtownie drzwi przystankowe mające uszkodzony amortyzator;
- ruszeniem kabiny podczas wchodzenia do niej pasażera; ruch kabiny przy otwartych drzwiach przystankowych nastąpił na skutek zwarcia w wcześniej zdewastowanej instalacji elektrycznej dźwigu o obręb kasety sterowej;
- przewróceniem się osoby wchodzącej do kabiny, której podłoga znajdowała się poniżej poziomu przystanku;

Niebezpieczne uszkodzenia w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 31 przypadkach:

- w ośmiu przypadkach nastąpiło celowe podpalenie kabiny dźwigu;
- w dwóch przypadkach ścięciem zębów ślimacznicy reduktora wciągarki dźwigu;
- zapaleniem się transformatora na dachu kabiny dźwigu;
- zapaleniem się wentylatora w kabinie dźwigu;
- w dwóch przypadkach niewłaściwym działaniem hamulca wciągarki na skutek jego zablokowania przez wykruszony fragment okładziny czarnej szczęk hamulcowych lub samoczynnie odkręconą pokrywę luzownika;
- zakleszczeniem się pomiędzy ścianą szybu a progiem kabiny przewożonego w kabinie dźwigu okna;
- zerwaniem się z nieustalonej przyczyny śrub mocujących reduktor do podstawy;

- zerwaniem się skorodowanych prętów przeciwwagi dźwigu;
- w pozostałych 14 przypadkach niebezpieczne uszkodzenia powiązane były z wyżej opisanymi nieszczęśliwymi wypadkami.

W grupie dźwigów nie objętych dozorem technicznym wydarzył się 1 **nieszczęśliwy wypadek**, połączony z **niebezpiecznym uszkodzeniem**. W wyniku **nieszczęśliwego wypadku** 1 osoba postronna poniosła **śmierć**.

Nieszczęśliwy wypadek nastąpił podczas przeprowadzania demontażu dźwigu wcześniej wyrejestrowanego przez osobę niekompetentną. Demontaż przeprowadzany był bez wiedzy i zgody właściciela dźwigu. Ofiara spadła z demontowanej kabiny dźwigu.

2004 r.

W grupie dźwigów objętych dozorem pełnym (liczba dźwigów – 83313) wydarzyło się 13 **nieszczęśliwych wypadków** i 34 **niebezpieczne uszkodzenia**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** żadna osoba nie poniosła **śmierci**, a 13 osób odniosło **obrażenia ciała**.

Nieszczęśliwe wypadki z obrażeniami ciała w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 13 przypadkach:

- w sześciu przypadkach osoba poszkodowana wybijała nogą szybę w otworze wziernikowym drzwi przystankowych podczas ruchu kabiny;
- w czterech przypadkach osoba poszkodowana wpadła do podszycia próbując wejść do kabiny poprzez niedomknięte wychylne drzwi przystankowe, za którymi nie było kabiny dźwigu; bezpośrednią przyczyną było najczęściej wcześniejsze, umyślne zmostkowanie łącznika drzwi przystankowych, odesłanie kabiny na inne przystanki i pozostawienie uchylonych drzwi przystankowych, dokonane przez nieustalone osoby;
- włożeniem nogi w otwór po wybitej wcześniej szybie w drzwiach przystankowych,
- ścięciem palca w szczelinie między szybą a krawędzią wziernika drzwi przystankowych,
- w czasie prowadzenia prac konserwacyjnych pasażerka otworzyła drzwi przystankowe, gdy za nimi poruszała się powoli kabina napędzana poprzez ręczne pokręcanie koła zamachowego w maszynowni; pasażerka upadła próbując wejść do kabiny,

Niebezpieczne uszkodzenia w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 34 przypadkach:

- w dwudziestu jeden przypadkach nastąpiło celowe podpalenie elementów dźwigu; najczęściej podpalano wnętrze lub dach kabiny a w jednym przypadku przewód zwisowy kabiny;
- w dwóch przypadkach nastąpiło zmęczeniowe pęknięcie wału wciągarki, przy czym w jednym z tych zdarzeń wcześniej dokonano zmiany konstrukcji, wału niezgodnej z dokumentacją techniczną,
- podczas przewożenia przedmiotów gabarytowo niemieszczących się w kabinie i wystawionych przez właz w dachu kabiny dźwigu towarowego uszkodzony został strop nadszycia i podłoga w maszynowni,
- kabina dźwigu hydraulicznego nie zatrzymała się na przystanku pomimo otwarcia drzwi przystankowych; przyczyną było zablokowanie zaworu kierunkowego w bloku zaworowym poprzez fragmenty uszkodzonego filtra oleju,
- na skutek niewłaściwego działania hamulca pusta kabina dźwigu osobowego samoczynnie rozpoczęła ruch w kierunku „góra” ciągnięta przeciwwagą; uderzyła o strop nadszycia, odbiła się od niego i jadąc w dół została zatrzymana przez chwytnice,
- w pozostałych 8 przypadkach niebezpieczne uszkodzenia powiązane były z wyżej opisanymi nieszczęśliwymi wypadkami.

W grupie **dźwigów** objętych dozorem ograniczonym wydarzyło się 1 **niebezpieczne uszkodzenie**.

Podczas przewożenia metalowej kasety niezabezpieczonej przed przesuwaniem się w kabinie dźwigu towarowego małego typu BKG-300, zahaczyła ona o blachę wewnętrznego poszycia szybu; spowodo-

wało to zlizowanie się i spadnięcia lin z bębna na wał wciągarki, co doprowadziło do pęknięcia podpory wału.

W grupie dźwigów nie objętych dozorem technicznym wydarzył się 1 **nieszczęśliwy wypadek**, połączony z **niebezpiecznym uszkodzeniem**. W wyniku **nieszczęśliwego wypadku** 1 osoba z obsługi poniosła **śmierć** a 4 osoby z obsługi doznały **obrażeń ciała**.

Nieszczęśliwy wypadek nastąpił podczas przeprowadzania montażu dźwigu budowlanego towarowego WBT 5-600.

Bezpośrednią przyczyną wypadku było opadnięcie platformy dźwigu ze znajdującymi się na niej ludźmi; opadnięcie platformy nastąpiło na skutek nieprzebrzeżenia instrukcji eksploatacji dźwigu.

2005 r.

W grupie dźwigów objętych dozorem pełnym (liczba dźwigów – 84952) wydarzyło się 21 **nieszczęśliwych wypadków** i 18 **niebezpiecznych uszkodzeń**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** 3 osoby postronne poniosły **śmierć**, a 22 osoby w tym 21 osób postronnych i 1 osoba z obsługi doznały **obrażeń ciała**.

Nieszczęśliwe wypadki z ofiarami śmiertelnymi w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 3 przypadkach:

- w wyniku zaczadzenia śmierć poniósł pasażer znajdujący się w kabine dźwigu usytuowanego obok dźwigu, w którym podpalona została kabina;
- podczas uwalniania osoby z kabiny przez osobę do tego nieupoważnioną, uszkodzony wychodząc z kabiny stojącej między piętrami chwycił za ruchomy próg kabiny; w tym momencie nastąpiło gwałtowne przesunięcie progu ku dołowi i do środka, co spowodowało wpadnięcie uszkodzonego do szybu;
- przecięta kabina, w której znajdowała się na łóżku szpitalnym nieprzytomna osoba ruszyła nieoczekiwanie w dół i zatrzymała się poniżej poziomu przystanku, tak, że nie można było otworzyć drzwi; podjęta reanimacja pacjenta nie powiodła się.

Nieszczęśliwe wypadki z obrażeniami ciała w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 18 przypadkach:

- w sześciu przypadkach osoba uszkodzona wpadła do podszybia próbując wejść do kabiny poprzez niedomknięte wychylne drzwi przystankowe, za którymi nie było kabiny dźwigu; bezpośrednią przyczyną było najczęściej wcześniejsze, umyślne zmostkowanie łącznika drzwi przystankowych, odesłanie kabiny na inne przystanki i pozostawienie uchylonych drzwi przystankowych, dokonane przez nieustalone osoby; w jednym z tych przypadków powodem była wcześniejsza dewastacja drzwi przystankowych;
- w trzech przypadkach osoba uszkodzona wybiła nogą szybę w otworze wzmocnionym drzwi przystankowych podczas ruchu kabiny;
- w dwóch przypadkach zaczadzeniu uległy osoby znajdujące się na klatkach schodowych, z dźwigami, w których podpalono kabiny; w jednym przypadku jednoczesnemu zaczadzeniu uległy 4 osoby a w drugim 2 osoby;
- w dwóch przypadkach na skutek uszkodzenia amortyzatora drzwi półautomatycznych przygniecioną została ręka pasażera wychodzącego z kabiny;
- luźna smycz psa zakleszczyła się pomiędzy skrzydłem drzwi przystankowych a progiem; po ruszeniu kabiny wyrwaniu przez zakleszczoną smycz uległ dach kabiny; przy uwalnianiu psa obrażenia rąk doznał jego właściciel;
- przy przewożeniu szafy przez osoby bez wymaganych uprawnień szafa zaczepiła o ścianę szybu (kabina bez drzwi kabinowych); w trakcie tego zdarzenia noga osoby uszkodzonej została wciągnięta pomiędzy krawędź podłogi kabiny a odkształcone drzwi przystankowe;
- pasażer po przejechaniu najniższego przystanku, na skutek obaw o swoje bezpieczeństwo wyostał się z kabiny dźwigu okrężnego do podszybia; doznał przy tym obrażeń ciała i spowodował uszkodzenia kabiny;
- podczas przechodzenia konserwatora nad wirującymi częściami wciągarki stracił równowagę; jego ręka została wciągnięta pomiędzy liny a koło zdawcze i wyrwana ze stawu łokciowego;
- podczas wykonywania czynności konserwacyjnych osoba postronna weszła do niezabezpieczonej kabiny znajdującej się poniżej poziomu przystanku i przewróciła się.

Niebezpieczne uszkodzenia w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 18 przypadkach:

- w czasie jazdy kabiny w kierunku „góra” doszło do zderzenia przeciwwagi z dachem kabiny; powodem był niewłaściwy stan techniczny przewodników przeciwwagi;
- na skutek uszkodzenia układu przepięciowego cewki jednego z styczników nastąpiło zwarcie w tablicy sterowej dźwigu, które umożliwiło jazdę kabiny przy otwartych drzwiach przystankowych;
- podczas ruchu kabiny nastąpiła kolizja elementów mocujących napędu drzwi kabinowych z obłachowaniem ściany szybu; w wyniku tego uszkodzeniu uległy drzwi kabinowe;
- odkręcenie tylnej ściany kabiny przez osoby trzecie spowodowało, że ściana uderzała o elementy szybu dewastując;
- w czterech przypadkach nastąpiło celowe podpalenie kabiny dźwigu; w dwóch z tych przypadków pociągnęło to za sobą opisane powyżej obrażenia osób postronnych a w jednym przypadku śmierć pasażera sąsiedniego dźwigu;
- w pozostałych 10 przypadkach niebezpieczne uszkodzenia powiązane były z wyżej opisanymi nieszczęśliwymi wypadkami.

W grupie dźwigów nie objętych dozorem technicznym wydarzyły się 2 **nieszczęśliwe wypadki**, w tym jeden połączony z **niebezpiecznym uszkodzeniem**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** 1 osoba z obsługi poniosła **śmierć** a 1 osoba postronna doznała **obrażeń ciała**.

Nieszczęśliwy wypadek z ofiarą śmiertelną nastąpił podczas eksploatacji urządzenia wykonanego niezgodnie z przepisami; podczas jazdy platformy przewrócił się znajdujący się na niej wózek inwalidzki z osobą niepełnosprawną; górna część oparcia wózka i głowa osoby uszkodzonej dostały się pomiędzy nadproże drzwi szynowych, a próg podłogi kabiny i uległa zmiążdżeniu.

Nieszczęśliwy wypadek połączony z **niebezpiecznym uszkodzeniem**, w którym **obrażeń ciała** doznała jedna osoba wydarzył się przy eksploatacji dźwigu towarowego budowlanego typu WBT 3/600; na górnym przystanku dźwigu pracownik wbrew instrukcji obsługi wszedł na platformę dźwigu; na skutek wypadnięcia osi krążka linowego platformy lub wypadnięcia z zamocowania końca liny mocowanego do głowicy masztu platforma z pracownikiem spadła na dół.

2006 r.

W grupie dźwigów objętych dozorem pełnym (liczba dźwigów – 87014) wydarzyło się 13 **nieszczęśliwych wypadków** i 16 **niebezpiecznych uszkodzeń**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** 13 osób postronnych doznało **obrażeń ciała**.

Nieszczęśliwe wypadki z obrażeniami ciała w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 13 przypadkach:

- w pięciu przypadkach osoba uszkodzona wybiła nogą szybę w otworze wzmocnionym drzwi przystankowych podczas ruchu kabiny;
- w dwóch przypadkach osoba uszkodzona wpadła do podszybia próbując wejść do kabiny poprzez niedomknięte wychylne drzwi przystankowe, za którymi nie było kabiny dźwigu; bezpośrednią przyczyną w jednym przypadku było wcześniejsze, umyślne zmostkowanie łącznika drzwi przystankowych, odesłanie kabiny na inny przystanek i pozostawienie uchylonych drzwi przystankowych, dokonane przez nieustaloną osobę; w drugim przypadku bezpośrednią przyczyną było pozostawienie niezabezpieczonych drzwi podczas wykonywania remontu dźwigu;
- podczas próby samowolnego uwolnienia się z zatrzymanej między przystankami kabiny pasażer wpadł do podszybia przez szczelinę powstałą pomiędzy progiem drzwi kabinowych i przystankowych;
- pasażer wszedł na dach kabiny i podczas jej ruchu uderzył o elementy znajdujące się w szybie dźwigu;
- podczas ruchu kabiny bez drzwi kabinowych, dziecko próbowało wyjąć piłkę zakleszczoną między progiem kabiny, a ścianą szybu i doznało obrażeń ręki;
- podczas ruchu kabiny bez drzwi kabinowych, dziecko włożyło nogę między próg ruchomy kabiny, a ścianę szybu;
- trzyletnie dziecko doznało obrażeń ręki po włożeniu jej pomiędzy skrzydło otwierających się automatycznych drzwi kabinowych, a ościeżnicę;
- osoba będąca pod wpływem alkoholu włożyła nogę pomiędzy ruchomy próg kabiny, a ścianę szybu.

Niebezpieczne uszkodzenia w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 16 przypadkach:

- w pięciu przypadkach nastąpiło celowe podpalenie kabiny dźwigu;
- w dwóch przypadkach z nieustalonej przyczyny powstały szczeliny, pomiędzy ścianami kabiny, a jej dachem;
- w dźwigu towarowym z nieustalonej przyczyny nastąpiło zablokowanie koła linowego zawieszenia przeciwwagi, a tym samym zatrzymanie ruchu kabiny;
- w dźwigu osobowym bez drzwi kabinowych pies został zmiażdżony pomiędzy progiem kabiny, a ścianą szybu;
- w dźwigu szpitalnym z przyczyn materiałowych nastąpiło wyłamanie zębów przekładni wciągarki;
- w pozostałych 6 przypadkach niebezpieczne uszkodzenia powiązane były z wyżej opisanymi nieszczęśliwymi wypadkami.

2007 r.

W grupie dźwigów objętych dozorem pełnym (liczba dźwigów – 89669), z przyczyn innych niż czynniki zewnętrzne, wydarzyło się 18 **nieszczęśliwych wypadków** i 11 **niebezpiecznych uszkodzeń**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** 1 osoba z obsługi poniosła **śmierć** a 18 osób doznało **obrażeń ciała**, w tym 9 osób z obsługi i 9 osób postronnych.

Nieszczęśliwy wypadek z ofiarą śmiertelną w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym, spowodowany został podczas jazdy kabiny z osobą bez uprawnień do obsługi, podczas której nastąpiło zaczepienie elementami ładunku o drzwi przystankowe (kabina bez drzwi kabinowych) i przygniecenie obsługującego do dachu kabiny.

Nieszczęśliwe wypadki z obrażeniami ciała w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 17 przypadkach:

- w dwóch wypadkach zakleszczenie nóżki dziecka pomiędzy progiem ruchomym a ścianą szybu;
- w dwóch wypadkach upadek pasażera do podszybia, po otwarciu przymkniętych, niezaryglowanych drzwi przystankowych;
- nieprawidłowość regulacji hamulca, zużycie szczęk hamulcowych i samoczynny ruch kabiny z pasażerami w kierunku góra; uderzenie kabiny z dwoma osobami w strop nadszybia;
- wybiecie przez pasażera szyby wziernika drzwi przystankowych i zakleszczenie nogi;
- otwarcie niezaryglowanych drzwi przystankowych i upadek pasażera do kabiny obniżonej z nieustalonych przyczyn o około 70 cm od poziomu przystanku;
- otwarcie drzwi przystankowych i upadek pasażera do kabiny, w wyniku uszkodzenia łącznika końcowego i zatrzymania się kabiny poniżej przystanku w strefie odryglowania drzwi przystankowych;
- potknięcie się o próg i upadek pasażera, podczas wchodzenia do kabiny, która stała kilka centymetrów powyżej poziomu przystanku;
- wciągnięcie palców ręki konserwatora dźwigu między linę a koło cierne, podczas czyszczenia lin nośnych z nadmiaru smaru;
- potknięcie się i upadek pasażera w obecności konserwatora dźwigu, podczas wychodzenia z kabiny, która zatrzymała się między przystankami;
- przemieszczenie się w kabinie niezabezpieczonego ładunku o dużych gabarytach, podczas jazdy dźwigu i przyciśnięcie pasażera do ściany szybu;
- uderzenie osoby wyjmującej ładunek z kabiny, po nieoczekiwanym uruchomieniu dźwigu, przy otwartych drzwiach przystankowych;
- zmiażdżenie palcy stopy osoby bez uprawnień do obsługi dźwigu, po wysunięciu lewej nogi poza krawędź jadącej kabiny;
- urwanie palca pasażera, przez smycz psa, która zaczepiła o elementy szybu podczas jazdy kabiny;
- uderzenie przez przejeżdżającą kabinę konserwatora dźwigu, który nie zachował ostrożności przy bocznikowaniu łącznika bezpieczeństwa drzwi przystankowych;
- zjazd kabiny z pasażerem z prędkością nominalną na dolne zderzaki.

Niebezpieczne uszkodzenia w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 11 przypadkach:

- w dwóch przypadkach pożar kabiny spowodowany aktem wandalizmu;
- zniszczenie drzwi przystankowych i dachu kabiny spowodowane aktem wandalizmu;
- wybiecie przez pasażera szyby wziernika drzwi przystankowych;
- samoczynne uruchomienie dźwigu przy otwartych drzwiach kabinowych i przystankowych, z powodu uszkodzenia hamulca i najazd przeciwwagi na zderzak w podszybiu;

- nieprawidłowość regulacji hamulca, zużycie szczęk hamulcowych i samoczynny ruch kabiny w kierunku góra; uderzenie kabiny w strop nadszybia;
- przemieszczenie się w kabinie niezabezpieczonego ładunku o dużych gabarytach i uszkodzenie kabiny;
- podczas jazdy kabiny zaczepienie elementami ładunku (kabina bez drzwi) o drzwi przystankowe i uszkodzenie kabiny;
- zerwanie się lin nośnych przeciwwagi; przyczyną było zatarcie się łożyskowania ślizgowego koła przewojowego na sworzniu będącym jego osią; sworzeń zaczął się obracać razem z kołem i spowodował wytarcie otworów w płaskownikach zawieszania przeciwwagi;
- awaria zasilacza luzownika hamulca i jazda kabiny z zahamowanym hamulcem;
- niekontrolowany przejazd przeciążonej kabiny w dół, zadziałanie chwytaczy i ich uszkodzenie.

2008 r.

W grupie dźwigów objętych dozorem pełnym (liczba dźwigów – 93065), z przyczyn innych niż czynniki zewnętrzne, wydarzyło się 20 **nieszczęśliwych wypadków** i 14 **niebezpiecznych uszkodzeń**. W wyniku **nieszczęśliwych wypadków** 1 osoba z obsługi poniosła **śmierć**, a 20 osób doznało **obrażeń ciała**, w tym 14 osób z obsługi i 6 osób postronnych.

Nieszczęśliwy wypadek z ofiarą śmiertelną w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym, wystąpił podczas demontażu dźwigu, podczas którego wystąpił niekontrolowany ruch kabiny dźwigu w górę, wjazd kabiny do nadszybia, najazd przeciwwagi na zderzak w podszybiu. Nastąpiło uszkodzenie zderzaka i słupka przeciwwagi oraz posadzki podszybia i śmierć osoby obsługującej znajdującej się na dachu kabiny.

Nieszczęśliwe wypadki z obrażeniami ciała w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 19 przypadkach:

- w trzech przypadkach, podczas jazdy kabiny osoba poszkodowana wybiła szybę wziernikową w drzwiach przystankowych, co doprowadziło do zakleszczenia i zranienia nogi poszkodowanego pomiędzy dachem kabiny, a ścianą szybu oraz uszkodzenia kabiny;
- w dwóch przypadkach, podczas jazdy kabiny pasażer stanął na ruchomym progu kabiny, co spowodowało wciągnięcie nogi w szczelinę pomiędzy ścianą szybu a kabiną i obrażenia ciała;
- niesprawny amortyzator drzwi przystankowych spowodował gwałtowne zamknięcie się drzwi i obrażenia palca u osoby obsługującej;
- gwałtowne zamknięcie się drzwi przystankowych z nieustalonych przyczyn spowodowało obrażenia palca u osoby obsługującej;
- podczas wchodzenia poszkodowanej z wózkiem na zakupy do kabiny, zamknięcie wychylnych drzwi przystankowych spowodowało uraz lewej dłoni;
- podczas prac konserwatorskich ręka poszkodowanego została wciągnięta między liny nośne, a koło cierne wciągarki, co spowodowało obrażenia ręki i uszkodzenie hamulca wciągarki;
- podczas wchodzenia do kabiny osoby poszkodowanej ciągnącej łóżko z chorym, zamykające się drzwi spowodowały obrażenia jej ręki;
- po zatrzymaniu się kabiny poszkodowana popychała wózek do drzwi przystankowe chcąc je w ten sposób otworzyć, a gdy to się nie udało kabina zgodnie z zaprogramowanym harmonogramem ruszyła w dół, podczas gdy wózek, który zaczepił o próg przystanku przycisnął poszkodowaną do ściany kabiny, co spowodowało obrażenia ciała i uszkodzenie kabiny;
- po zaryglowaniu drzwi i ruszeniu kabiny w kierunku góra blacha pozostawiona między progiem przystanku, a progiem kabiny ułatwiająca wjazd do kabiny wózka jezdniowego zmieniła pozycję z poziomej na pionową, co spowodowało przyciśnięcie lewej nogi poszkodowanego do drzwi przystankowych i uszkodzenie drzwi przystankowych z zamkiem i łącznikami bezpieczeństwa;
- podczas aktu wandalizmu polegającego na jeździe osoby zawieszzonej na przewodzie zwisowym pod kabiną, po zbocznikowaniu łącznika drzwi przystankowych, nastąpiło zaczepienie przewodu o wyposażenie szybu, upadek osoby do podszybia i uszkodzenia przewodu zwisowego oraz przesłanki układu odwzorowania położenia kabiny w szybie;
- nieprawidłowa praca układu sterowania dźwigu spowodowała przejazd kabiny poza dolny przystanek i najazd na zderzak, co spowodowało obrażenia ciała u osoby obsługującej;

- po zatrzymaniu, z nieznanych przyczyn kabiny poza przystankiem, osoba poszkodowana, niezgodnie z instrukcją obsługi, samodzielnie otworzyła drzwi kabinowe i przystankowe, usiłowała wyjść z kabiny, co doprowadziło do upadku do podszybia, obrażeń ciała i uszkodzenia wyposażenia dźwigu umieszczonego w szybie;
- osoba poszkodowana wpadła do szybu po odesłaniu przez nieznaną osobę kabiny w kierunku do góry i pozostawieniu niedomkniętych drzwi przystankowych;
- podczas wchodzenia do kabiny pasażerka pozostawiła koniec smyczy swojego psa na przystanku, co spowodowało po zamknięciu drzwi przystankowych podciągnięcia psa w górę, a po próbie ciągnięcia za smycz także obrażenia ręki pasażerki;
- odkształcenie elementu układu ryglowania drzwi przystankowych umożliwiło otwarcie drzwi przez poszkodowanego, gdy kabina nie znajdowała się na przystanku i spowodowało jego upadek do podszybia;
- podczas jazdy kabiny z nieustalonych przyczyn nastąpiło gwałtowne zatrzymanie się kabiny, co spowodowało upadek dwóch osób poszkodowanych i ogólne stłuczenia.

Niebezpieczne uszkodzenia w grupie dźwigów objętych dozorem pełnym zostały spowodowane w 14 przypadkach:

- w 9 przypadkach niebezpieczne uszkodzenie związane było z nieszczęśliwymi wypadkami opisanymi powyżej;
- podczas czynności konserwacyjnych kabina dźwigu zaczęła o uszkodzoną siatkę stalową rozdzielającą dwa szyby dźwigowe, co spowodowało uszkodzenie napędu drzwi kabinowych oraz konstrukcji kabiny;
- na skutek zanieczyszczenia oleju nastąpiło zawieszenie się trzpienia zaworu opuszczania i nieprawidłowe działanie dźwigu, co doprowadziło do samoczynnego ruszenia kabiny dźwigu z przystanku;
- podczas jazdy kabiny w górę, nastąpiło uszkodzenie reduktora wciągarki, co doprowadziło do wzrostu prędkości kabiny, najazdu przeciwwagi na zderzak i jego uszkodzenie;

- z powodu uszkodzonego układu ryglowania drzwi przystankowych nastąpił odjazd kabiny dźwigu z przystanku przy otwartych drzwiach;
- podczas przygotowywania przez konserwatorów próby z obciążeniem próbnym równym 125% udźwigu, hamulec nie utrzymał kabiny, co spowodowało przejazd kabiny w dół, dociśnięcie dachem kabiny wózka jezdniowego unoszącego z ładunkiem próbnym, który znajdował się w częściowo w kabinie, częściowo na przystanku, rozerwanie kabiny i uszkodzenia drzwi kabinowych i przystankowych.

W grupie dźwigów objętych dozorem technicznym, z przyczyn spowodowanych **czynnikami zewnętrznymi**, wydarzyło się 8 **niebezpiecznych uszkodzeń**.

Niebezpieczne uszkodzenia zostały spowodowane w następujących przypadkach:

- w 7 przypadkach, podpalenie spowodowało uszkodzenia kabiny i innych elementów dźwigu;
- pożar w pomieszczeniu gospodarczym znajdującym się w pobliżu maszynowni,

W grupie dźwigów nie objętych dozorem technicznym wydarzył się 1 **nieszczęśliwy wypadek** połączony z **niebezpiecznym uszkodzeniem**. W wyniku **nieszczęśliwego wypadku** 3 osoby obsługujące doznały **obrażeń ciała**.

Podczas czyszczenia prowadnic za pomocą szmat, oraz rozpuszczalnika ekstrakcyjnego i wyrównywania połączeń pomiędzy poszczególnymi odcinkami prowadnic za pomocą szlifierki kątowej, nastąpił wybuch pożaru, który spowodował obrażenia ciała u trzech osób oraz uszkodzenia pasów nośnych, kabiny, drzwi przystankowych z zamkami i łącznikami bezpieczeństwa, aparatów odwzorowania kabiny i łącznika krańcowego.