

UREGULOWANIA PRAWNE dot. WPROWADZENIA SNEL na przykładzie BELGII i FRANCJI

mgr inż. Tadeusz Popielas



BELGIA – prawne uregulowania

- Dekret Królewski dotyczący bezpieczeństwa dźwigów z 9 marca 2003
- Opublikowano 30 kwietnia 2003

Uregulowania prawne - definicje

- **firma konserwacyjna:** osoba fizyczna lub prawna wyspecjalizowana w konserwacji dźwigów;
- **certyfikowana firma konserwacyjna:** firma konserwacyjna posiadająca certyfikat przyznany zgodnie z normami serii EN ISO 9001(2000) na czynności związane z „konserwacją dźwigów” przez jednostkę certyfikującą notyfikowaną zgodnie z Artykułami 31 i 32 Dekretu Królewskiego z 10 sierpnia 1998, w ramach wdrażania Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z 29 czerwca 1995 odnośnie do dostosowania przepisów prawnych dotyczących dźwigów przez Państwa Członkowskie;

Uregulowania prawne - definicje

- **ESTI:** instytucja autoryzowana jako zewnętrzna służba nadzoru technicznego w miejscu pracy, zgodnie z Dekretem Królewskim z 29 kwietnia 1999 dotyczącym zatwierdzania zewnętrznych służb nadzoru technicznego w miejscu pracy;
- **modernizacja:** zmiany wprowadzane w dźwigach w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa;
- **firma modernizacyjna:** osoba fizyczna lub prawna wyspecjalizowana w modernizacji dźwigów;

Uregulowania prawne - definicje

- **kontrola prewencyjna:** wszelkie kontrole i próby wymienione w Aneksie II, przeprowadzane przez ESTI;
- **analiza ryzyka:** sprawdzanie aspektów bezpieczeństwa wskazanych w Aneksie I dla ustalenia, czy podjęte zostały wystarczające środki prewencyjne odnośnie do wymienionych zagrożeń.

Uregulowania prawne - definicje

- **Właściwy minister:** minister odpowiedzialny za bezpieczeństwo pracy w przypadku dźwigów używanych głównie do celów przemysłowych i minister odpowiedzialny za bezpieczeństwo konsumentów w przypadku innych dźwigów.
- **zarządca dźwigu:** właściciel lub osoba, która z ramienia właściciela udostępnia dźwig użytkownikom;

Uregulowania prawne - zakres

- Dekret niniejszy ma zastosowanie do wszystkich dźwigów, za wyjątkiem:
 - wind przyschodowych przeznaczonych dla osób o obniżonej sprawności ruchowej;
 - urządzeń wyciągowych stosowanych w kopalniach;
 - dźwigników przeznaczonych wyłącznie do podnoszenia towarów.
- Dekret niniejszy nie ma zastosowania do nowych dźwigów wprowadzanych na rynek lub oddawanych do eksploatacji.

Uregulowania prawne – ogólne warunki bezpieczeństwa

- Zarządca dźwigu dopilnuje, by pierwsza analiza ryzyka została przeprowadzona przez ESTI najpóźniej w dziesięć lat po oddaniu dźwigu to eksploatacji, a następne analizy w odstępach maksimum co dziesięć lat.
- W przypadku dźwigów używanych głównie do celów przemysłowych analizę ryzyka należy przeprowadzać w porozumieniu z urzędnikiem służby wewnętrznej lub zewnętrznej ds. prewencji i ochrony w miejscu pracy, który musi przejść dodatkowe szkolenie I stopnia, zgodnie z Dekretem Królewskim z 10 sierpnia 1978, przewidującym dodatkowe obowiązkowe szkolenia dla kierowników działów bezpieczeństwa, higieny i usprawnień w miejscu pracy oraz ich zastępców

Uregulowania prawne – ogólne warunki bezpieczeństwa

- Analiza ryzyka obejmować będzie nie tylko techniczne charakterystyki dźwigu, lecz również specyficzne warunki eksploatacji, z uwzględnieniem użytkowników korzystających z dźwigu na co dzień, lub kilka razy w tygodniu. Szczególną uwagę należy poświęcić użytkownikom o obniżonej zdolności ruchowej.
- Można też uwzględnić historyczną wartość dźwigu, po uzyskaniu opinii departamentów odpowiedzialnych za konserwację budynków i obiektów historycznych.

Uregulowania prawne – program modernizacji

- Na podstawie analizy ryzyka, ESTI ustali poważne zagrożenia, które wymagają naprawy lub natychmiastowej konserwacji oraz takie, które wymagają prac modernizacyjnych.
- W przypadku gdy analiza ryzyka ujawni znaczące zagrożenia, wymagające naprawy lub natychmiastowej konserwacji, do czasu zakończenia odpowiednich prac korzystanie z dźwigu będzie zabronione.
- W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy ryzyka, zarządca dźwigu przedstawi program prac modernizacyjnych jednostce ESTI, która przeprowadzała analizę ryzyka.

Uregulowania prawne – zarządzanie

- Zarządca dźwigu winien gromadzić dokumentację dotyczącą bezpieczeństwa, obejmującą co najmniej:
 - raporty z analiz ryzyka;
 - dokumenty związane z programem modernizacji i wdrażaniem tegoż programu;
 - rejestry wykonanych konserwacji prewencyjnych;
 - raporty kontroli prewencyjnych.

Uregulowania prawne – środki w okresie przejściowym

W przypadku dźwigów oddanych do eksploatacji przed 1 lipca 1999, zarządca dźwigu, w porozumieniu z wybraną przez siebie jednostką ESTI, w ciągu sześciu miesięcy od daty wejścia niniejszego Dekretu w życie wyznaczy termin, w którym przeprowadzona zostanie pierwsza analiza ryzyka.

Uregulowania prawne – środki w okresie przejściowym

Zarządca dźwigu dopilnuje, by pierwsza analiza ryzyka dla dźwigu została przeprowadzona najpóźniej:

- w ciągu dwunastu miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego Dekretu – w przypadku dźwigów oddanych do eksploatacji przed 1 stycznia 1958;
- w ciągu dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszego Dekretu – w przypadku dźwigów oddanych do eksploatacji między 1 stycznia 1958 a 31 marca 1984;
- w ciągu trzech lat od daty wejścia w życie niniejszego Dekretu – w przypadku dźwigów oddanych do eksploatacji między 1 kwietnia 1984, a najpóźniej 1 kwietnia 1996.

Ureg. prawne ANEKS I – minimalne środki bezpieczeństwa do 01.01.2008r

- elektroniczną kurtynę bezpieczeństwa lub drzwi kabiny – 5.8.3
- oświetlenie szybu, maszynowni i podszybia – 5.5.10., 5.6.5.
- wyeliminowanie lub osłonięcie materiałów zawierających azbest – 5.1.4.
- wystarczającą dokładność zatrzymania przy uwzględnieniu aspektów technicznych i warunków użytkowania dźwigu – 5.2.2.
- adaptację szybów częściowo obudowanych, gdzie części ruchome pozostają dostępne – 5.5.1.1.; 5.5.6.1

Ureg. prawne ANEKS I – minimalne środki bezpieczeństwa do 01.01.2008r

- adaptację kabin o perforowanych ściankach, gdzie części ruchome pozostają dostępne – 5.7.1.
- faktyczne ryglowanie drzwi przystankowych z automatycznym rozłączaniem obwodu elektrycznego - 5.7.7.
- drzwi kabiny wyposażone w wyłącznik bezpieczeństwa z automatycznym rozłączaniem obwodu elektrycznego - 5.7.6.
- kabiny wyposażone w oświetlenie awaryjne i dwukierunkowy środek łączności – 5.8.8.2.; 5.14.4.
- wystarczającą wentylację kabiny zapobiegającą duszeniu się w przypadku przedłużonego przestoju – 5.7.8.

Ureg. prawne ANEKS I – minimalne środki bezpieczeństwa do 01.01.2013r

- w przypadku dźwigów poruszających się z prędkością powyżej 0,63 m na sekundę: drzwi kabiny (automatyczne zamykanie drzwi nie jest obligatoryjne, o ile nie jest uwarunkowane specyficznymi warunkami użytkowania) – 5.8.3.
- b) w przypadku dźwigów poruszających się z prędkością do 0,63 m na sekundę: elektroniczna kurtyna bezpieczeństwa lub drzwi kabiny (automatyczne zamykanie drzwi nie jest obligatoryjne, o ile nie jest uwarunkowane specyficznymi warunkami użytkowania); drzwi kabiny należy wprowadzić tam, gdzie ściany szybu na wprost wejścia kabiny są niebezpiecznie nierówne – 5.8.3
- oświetlenie podestów – 5.7.5.

Ureg. Pr. ANEKS I – wprowadzenie wyników analizy ryzyka

- dostosowanie dźwigu do potrzeb użytkowników o obniżonej sprawności ruchowej tam, gdzie istnieje duże prawdopodobieństwo regularnego korzystania zeń przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej (w tym przypadku dokładność zatrzymania wspomniana w punkcie 2.d wynosi do 10 mm) – 5.2.1.; 5.2.2.
- adaptacja ekranów zabezpieczających szybu, przeciwwagi i innych ruchomych części różnych rodzajów dźwigów – 5.5.1.1.;
- adaptacja dostępu do szybu i maszynowni – 5.6.1.; 5.5.2.
- adaptacja ruchomych części w maszynowni – 5.9.1.
- adaptacja systemu otwierania drzwi przystankowych, umożliwiającego ręczne otwarcie drzwi kabiny za pomocą specjalnych narzędzi – 5.7.8.1.

Ureg. Pr. ANEKS I – wprowadzenie wyników analizy ryzyka

- zabezpieczenie rygli drzwi przystankowych – 5.7.7.
- w przypadku drzwi przystankowych otwieranych ręcznie, zapobieżenie automatycznemu zamykaniu drzwi kabiny przed zamknięciem drzwi przystankowych – 5.7.6.
- zmniejszenie odległości między progiem kabiny a progiem podestu – 5.11.2
- zaopatrzenie rygla w elektryczny wyłącznik bezpieczeństwa – 5.7.7.
- wprowadzenie odpowiednich urządzeń ograniczających prędkość, chwytaczy i zderzaków dla zapobieżenia szkodliwemu dla użytkowników przyspieszaniu i hamowaniu – 5.9.2.; 5.9.4.;

Ureg. Pr. ANEKS I – wprowadzenie wyników analizy ryzyka

- wprowadzenie systemu awaryjnego uwalniania służącego ratowaniu użytkowników uwieczionych w kabinie;
- zapewnienie zabezpieczeń przeciwko porażeniu prądem (złącze ekwipotencjalne) – 5.13.2
- przeprowadzenie adaptacji dla zapewnienia bezpiecznych warunków wykonywania konserwacji i kontroli.

Uregulowania prawne ANEKS II

Minimalny zakres inspekcji podczas kontroli
prewencyjnej

FRANCJA – prawne uregulowania

- Dekret nr 2004-964 z 9 września 2004 r. dotyczący bezpieczeństwa dźwigów, zmieniający kodeks budowlany i mieszkaniowy
- Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie konserwacji instalacji dźwigowych
- Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie kontroli technicznych przeprowadzanych w zakresie instalacji dźwigowych
- Rozporządzenie z 13 grudnia 2004 r. w sprawie kryteriów kompetencji wymaganych od osób wykonujących kontrole techniczne instalacji dźwigowych

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu

- Zapewnieniu zamknięcia drzwi przystankowych;
- Bezpiecznym dostępie osób do kabiny;
- Ochronie użytkowników przed uderzeniami spowodowanymi przez zamykające się drzwi;
- Zapobieganiu ryzyku spadnięcia i zmiżdżenia kabiny;
- Ochronie przed anormalną prędkością kabiny;
- Udostępnieniu użytkownikom środków wywołania alarmu i komunikowania się ze służbami interwencyjnymi;
- Ochronie obwodów elektrycznych wchodzących w skład instalacji;
- Bezpiecznym dostępie ekip naprawczych do pomieszczeń maszynowni, do jej wyposażenia i do przestrzeni, w której porusza się kabina;
- Uniemożliwieniu wszelkim osobom spoza ekip interwencyjnych dostępu do pomieszczeń maszynowni, do jej wyposażenia i do przestrzeni, w której porusza się kabina.

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu

Osiągnięcie wymienionych wyżej celów w zakresie bezpieczeństwa opiera się, w przypadku dźwigów zainstalowanych po dniu 27 sierpnia 2000 r., na przestrzeganiu wymagań zasadniczych bezpieczeństwa określonych w artykule 3 dekretu nr 2000-810 z 24 sierpnia 2000 r. dotyczącego wprowadzania do obrotu dźwigów, a w przypadku innych dźwigów, na wdrożeniu urządzeń lub środków równoważnych, o których mowa w artykułach R.125-1-2 i R.125-1-3, a także, w przypadku wszystkich dźwigów, na przestrzeganiu obowiązków w zakresie konserwacji, o których mowa w artykułach R.125-2 do R.125-2-6.

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu – wdrożenie do 03.07.2008r

- Zamki wyposażone w urządzenia kontroli zamknięcia i zaryglowania drzwi przystankowych;
- W przypadku wystąpienia konieczności zapobieżenia aktom narażającym na szwank zaryglowanie drzwi przystankowych, urządzenie uniemożliwiające lub ograniczające tego rodzaju akty;
- Urządzenie do wykrywania obecności osób, przeznaczone do ich ochrony przed uderzeniem drzwi przesuwanych w momencie ich zamykania się;
- Zamknięcie szybu dźwigu celem uniemożliwienia do niego dostępu oraz do organów odryglowujących zamki drzwi przystankowych;

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu – wdrożenie do 03.07.2008r

- W przypadku dźwigów elektrycznych, chwytak kabiny lub ogranicznik prędkości jazdy w dół;
- Urządzenie zapobiegające wpadnięciu do szybu w przypadku unieruchomienia kabiny poza strefą jej odryglowania;
- Sterownik jazd rewizyjnych i zatrzymywania kabiny w celu ochrony ekip interwencyjnych wykonujących swoje czynności na dachu kabiny, w szybie lub w podszybiu;
- Urządzenia umożliwiające ekipom interwencyjnym bezpieczny dostęp do pomieszczeń maszynowni lub kół linowych;
- System ryglowania drzwi i drzwiczek służących do przeprowadzania rewizji technicznych szybu i podszybia, jak również drzwi awaryjnych, wyposażony w automatyczny sterownik zatrzymania dźwigu podczas otwierania tych drzwi i drzwiczek przez ekipy interwencyjne

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu – wdrożenie do 03.07.2013r

- W dźwigach zainstalowanych przed dniem 1 stycznia 1983 r., system służący do blokady zatrzymania kabiny i utrzymania jej położenia celem zagwarantowania, że na wszystkich poziomach możliwy będzie bezpieczny dostęp osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną zdolnością poruszania się;
- System zdalnego alarmowania pomiędzy kabiną i ekipami interwencyjnymi oraz awaryjnego oświetlenia kabiny;
- Wystarczająca wytrzymałość mechaniczna drzwi przystankowych, jeżeli są wyposażone w szybę;

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu – wdrożenie do 03.07.2013r

- W przypadku dźwigów hydraulicznych, system zapobiegania ryzyku swobodnego spadania, odchylenia i nadmiernej prędkości kabiny;
- Osłona wraz z oznakowaniem lub sygnalizacją, eliminująca ryzyko wystąpienia bezpośredniego kontaktu ekip interwencyjnych z nieosłoniętymi komponentami lub przewodami pod napięciem, w szafkach sterujących i tablicach z doprowadzonym prądem elektrycznym;
- Urządzenie chroniące personel interwencyjny przed ryzykiem pochwycenia przez ruchome organy transmisyjne, a w szczególności krążki, kable i pasy;
- Stałe oświetlenie pomieszczenia maszynowni lub krążków gwarantujące wystarczające oświetlenie stref robót i przemieszczania się.

Dekret nr 2004-964 – bezpieczeństwo dźwigu – wdrożenie do 03.07.2018r

- W dźwigach zainstalowanych po dniu 31 grudnia 1982 r. , system służący do kontroli zatrzymania kabiny i jej utrzymywania się na danym poziomie celem zagwarantowania, że na wszystkich poziomach możliwy będzie bezpieczny dostęp osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną zdolnością poruszania się;
- W dźwigach elektrycznych z napędem ciernym, system zabezpieczający przed nadmierną prędkością kabiny podczas jazdy w górę.

Dekret nr 2004-964 -Prawo zasiedlających budynki do informacji

- Każda osoba posiadająca tytuł do zajmowania budynku wyposażonego w dźwig ma prawo wglądu do raportu z kontroli technicznej w siedzibie lub w miejscu zamieszkania właściciela lub w siedzibie jego reprezentanta.
- Na swój wniosek i koszt, osoba ta uzyskuje od właściciela pisemną kopię tych dokumentów.

Dekret nr 2004-964 - karanie

- Osoba będąca właścicielem dźwigu podlega karze grzywny określonej w wykroczeniach trzeciej klasy, jeżeli nie wdroży urządzeń bezpieczeństwa
- Osoba będąca usługodawcą w zakresie konserwacji instalacji dźwigowych podlega karze grzywny określonej dla wykroczeń trzeciej klasy, jeżeli wykonuje konserwację instalacji dźwigowej bez pisemnej umowy o konserwację
- Osoba będąca kontrolerem technicznym dźwigu podlega karze grzywny określonej dla wykroczeń trzeciej klasy, jeżeli:
 - Nie wykona niezbędnych sprawdzeń,
 - Nie posiada wymaganych kwalifikacji
 - Nie przestrzega warunków niezależności i bezstronności

Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie konserwacji instalacji dźwigowych

- Konserwacja dźwigów obejmuje obowiązkowo naprawę lub wymianę części uszkodzonych lub zużytych. Części zamienne mogą pochodzić od ich pierwotnego wytwórcy lub od innego producenta.
- Posiadacz umowy o konserwację zapewnia kierowanie i ponosi odpowiedzialność za wykonanie usług. Ponosi on wyłączną odpowiedzialność, w granicach nakreślonych przez umowę, za szkody mogące być wyrządzone w związku z ich wykonywaniem:
 - personelowi własnemu lub stron trzecich;
 - swoim własnym dobrom, dobrom właściciela lub dobrom stron trzecich.

Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie konserwacji instalacji dźwigowych

- Firma powinna posiadać ważną umowę ubezpieczeniową, obejmującą ochronę przed skutkami finansowymi odpowiedzialności cywilnej, jakie firma może ponieść w przypadku wystąpienia szkód cielesnych i/lub materialnych u osób trzecich i u właściciela, podczas prowadzenia prac interwencyjnych.
- Na każde żądanie osoby będącej sygnatariuszem umowy, firma powinna przedstawić zaświadczenie swojego ubezpieczyciela określające rodzaj umowy, kwotę ubezpieczenia i czas ochrony, jak również franszyzę, jeżeli występuje.
- Faktury wystawiane z tytułu prac konserwatorskich powinny przywoływać polisę ubezpieczeniową wykupioną przez firmę konserwatorską oraz daty obowiązywania i wygaśnięcia.

Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie kontroli technicznych przeprowadzanych w zakresie instalacji dźwigowych

Właściciel dźwigu udostępnia kontrolerowi technicznemu informacje i dokumenty niezbędne do właściwego przeprowadzenia kontroli, a w szczególności:

- dokumentację techniczną zawierającą podstawową charakterystykę instalacji dźwigowej, o ile dokumentacja taka istnieje;
- najnowszą posiadaną przez siebie analizę bezpieczeństwa, o której mowa w dekrete nr 95-826 z 30 czerwca 1995 r.,
- jeżeli to właściwe, raport ze sprawdzenia sporządzony po jakimkolwiek istotnym przekształceniu lub modyfikacji instalacji;
- dziennik prac konserwatorskich, o którym mowa w artykule R.125.-2-1 kodeksu budowlanego i mieszkaniowego;
- jeżeli to właściwe, raport sporządzony przez osobę, która wykonała poprzednią kontrolę techniczną.

Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie kontroli technicznych przeprowadzanych w zakresie instalacji dźwigowych

W terminie trzydziestu dni od zakończenia kontroli, zgodnie z artykułem R.125-2-6 kodeksu budowlanego i mieszkaniowego, **kontroler techniczny wręcza właścicielowi dźwigu raport z przeprowadzonej inspekcji.** Poza danymi identyfikującymi kontrolowany dźwig i zamówieniem złożonym przez właściciela, w raporcie tym zamieszczone powinny być następujące informacje:

- wykaz dokumentów przedstawionych kontrolerowi technicznemu;
- wykaz części urządzenia, które zostały poddane kontroli, zgodnie z zawartością tabeli będącej załącznikiem do rozporządzenia, ze wskazaniem zakresu przeprowadzonej kontroli technicznej;
- wytypowane części dźwigu, które nie były poddane kontroli technicznej, ze wskazaniem przyczyn;

Rozporządzenie z 18 listopada 2004 r. w sprawie kontroli technicznych przeprowadzanych w zakresie instalacji dźwigowych

- wykaz zbiorczy niezainstalowanych urządzeń bezpieczeństwa wprowadzonych w odpowiednich przypadkach jako obowiązkowe na mocy artykułów R.125.1.2 do R.125-1-4 kodeksu budowlanego i mieszkaniowego lub na mocy dekretu z 24 sierpnia 2000 r.
- wykaz zbiorczy spostrzeżeń i niezgodności, wobec których należy zastosować środki zaradcze, a w szczególności wady stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, z podaniem stanu konserwacji i stanu funkcjonowania urządzeń bezpieczeństwa poddanych oględzinom;
- wzmianka na końcu raportu kwalifikująca urządzenie, zależnie od przypadku, jako „zgodne” lub „niezgodne” z artykułami R.125-1-2, R.125-1-3 i R.125-1-4 kodeksu budowlanego i mieszkaniowego lub z dekretem z 24 sierpnia 2000 r.

Rozporządzenie z 13 grudnia 2004 r. w sprawie kryteriów kompetencji wymaganych od osób wykonujących kontrole techniczne instalacji dźwigowych

Minimalne kryteria certyfikacji kompetencji pracowników firmy o której mowa w artykule R.125-2-5 lub osoby fizycznej, o której mowa w punkcie *d* tegoż artykułu, przewidziane w ostatnim akapicie tegoż artykułu, są następujące:

- pogłębiona znajomość procesów, wyrobów i wyposażenia w dziedzinie dźwigów;
- pogłębiona znajomość przepisów regulujących problematykę zapobiegania zagrożeniom związanym z dźwigami;
- pięcioletnie doświadczenie zawodowe w dziedzinie instalowania lub konserwacji dźwigów;

Rozporządzenie z 13 grudnia 2004 r. w sprawie kryteriów kompetencji wymaganych od osób wykonujących kontrole techniczne instalacji dźwigowych - kontynuacja

- trzyletnie doświadczenie w dziedzinie inspekcji lub kontroli w dziedzinie mechaniki lub elektromechaniki;
- umiejętność odwzorowywania na planie i czytania planu;
- umiejętność opracowywania metodologii przeprowadzania kontroli na podstawie załącznika do międzyresortowego rozporządzenia z 18 listopada 2004 r. w sprawie kontroli technicznych przeprowadzanych w zakresie instalacji dźwigowych;
- zdolność do sporządzania raportów będących namacalnym świadectwem przeprowadzonych kontroli

Polska - NORMY dot. DŹWIGÓW EKSPLOATOWANYCH

- PrPN-EN 81-80 – Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów. Dźwigi użytkowane. Część 80: Zasady poprawy bezpieczeństwa użytkowanych dźwigów osobowych i towarowych
- PN-EN 13015 – Konserwacja dźwigów i schodów ruchomych . Zasady opracowywania instrukcji eksploatacji

BEZPIECZEŃSTWO - WYSTĘPUJĄCE POWIĄZANIA



„Dyrektywa narzędziowa” 95/63/WE

- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. **KODEKS PRACY** (Dz.U. Nr 21 poz. 94 z 1998r z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997r (Dz.U. Nr 169, poz. 1650 z 2003r) w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy

Wdrożenie SNEL – akty prawne

- **Nowelizacja** Rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 22 maja 2003r. **w sprawie zasadniczych wymagań dla dźwigów i ich elementów bezpieczeństwa** (Dz.U. Nr 117, poz. 1107 z dnia 7 lipca 2003r)
- **Nowelizacja** Rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 października 2003r. **w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń transportu bliskiego** (Dz.U. Nr 193, poz. 1890 z dn. 18 listopada 2003r.)
- **Stworzenie nowego aktu prawnego**

Wdrożenie SNEL – akty prawne

Nowelizacja Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75 poz. 690 oraz z 2003r Dz.U. Nr 33 poz. 270 oraz z 2004r Dz.U. nr 109 poz. 1155)

Wdrożenie SNEL – działania przygotowawcze

- Polski tekst normy PN-EN 81-80
- Polskie tłumaczenie aktów prawnych z Francji, Belgii, Hiszpanii
- Przeprowadzenie procesu „filtracji” opartej na statystyce krajowej,
- Przygotowanie w ramach Grupy Roboczej KFKD propozycji aktu prawnego
- Opinia i rekomendacja KFKD

Wdrożenie SNEL – zaangażowane strony

- Ministerstwo Gospodarki i Pracy oraz Ministerstwo Infrastruktury,
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
- Jednostki notyfikowane i inspekcyjne
- Środowiska naukowe
- Organizacje branżowe dźwigowe, właściciele i zarządców nieruchomości
- Firmy dźwigowe
- Media
- Wszyscy ludzie dobrej woli



FATAL ACCIDENTS DO HAPPEN !

This fatal accident happened in Spain, in 2003.

The cleaner was alone in the office building after office hours and was finishing her job by washing the landing floor and the lift car floor with a cloth. The car door was open and she was crouching halfway inside the lift car, when the lift slowly started to go down. When she realised she was going to be trapped, she tried to move out but was not quick enough. She was trapped at waist level between the lift ceiling and the landing floor.

She cried for help, but was alone in the building and could not reach the alarm button and its two-way communication system. She died in the course of the night and was found early in the morning by the first people to arrive for work.

This accident is due to the car "creeping" on hydraulic lifts if no protection against free fall, overspeed and creeping has been installed on such lifts.

This risk to users is covered by risk listed 54 (No or inadequate protection against free fall, overspeed and creeping on hydraulic lifts) in SNEL, the Safety Norm for Existing Lifts (EN 81-80). The new norm is available from your national standardisation organisation, in your local language. It was originally published by CEN.

For more information, please contact the European Lift Association (ELA): l.rivet@ela-aisbl.org or contact ELA via the website www.ela-aisbl.org

Dziękuję za uwagę