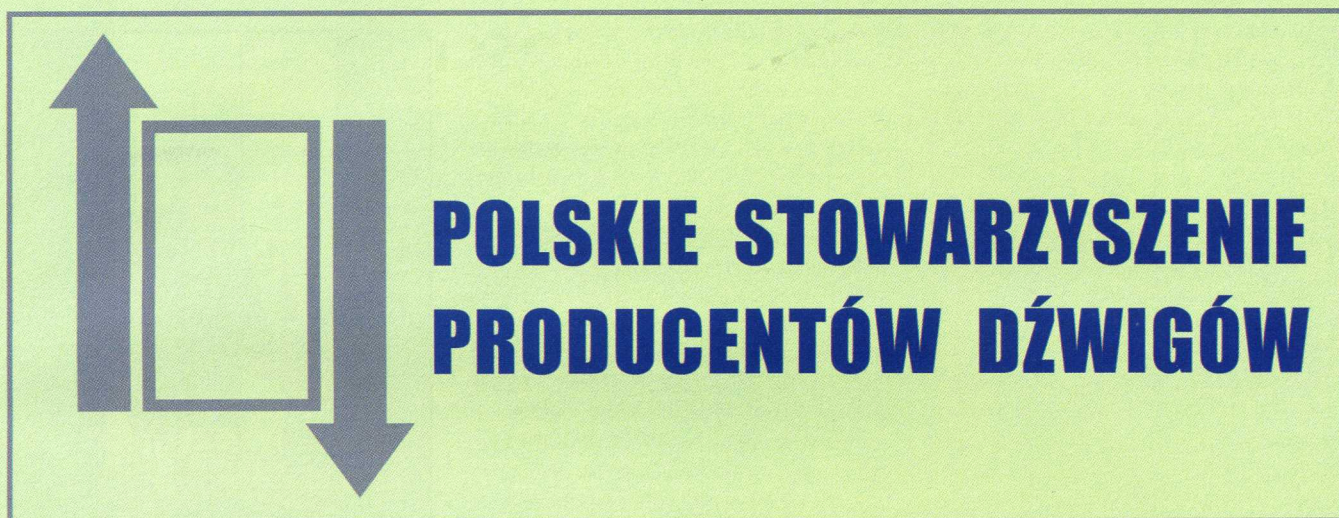




Modernizacja albo śmierć...

Tytuł parafrazuje słynne powiedzenie Jana Marii Rokity, ale przywołany jest w bardzo trudnej sytuacji branży dźwigowej w Polsce, na którą oprócz globalnej sytuacji gospodarczej ma wpływ kryzys dotyczący budownictwa, szczególnie budownictwo mieszkaniowe. Ministerstwo Gospodarki zamiast wesprzeć w tym trudnym okresie branżę dźwigową w zakresie zapewnienia utrzymania miejsc pracy, podniesienia bezpieczeństwa pracy ekip konserwujących urządzenia dźwigowe oraz bezpieczeństwa użytkowników dźwigów, wprowadzając, wzorem innych krajów Unii Europejskiej, rozporządzeniem obowiązek modernizacji dźwigów, nie widzi potrzeby wprowadzenia stosownej regulacji prawnej.

Branża w mediach

Branża dźwigowa pojawia się w najbardziej popularnych mediach – dziennikach, telewizji, radiu, jedynie w formie newsów. Niestety przeważnie w postaci newsów niosących informacje o osobistych tragediach ludzkich, nawet takich jak śmierć. Często są informacje o wypadkach, czy też kłopotach jakie mają lokatorzy w budynkach mieszkalnych i publicznych w wyniku wyłączenia przez UDT dźwigów z eksploatacji. Ostatni miesiąc przyniósł informacje o śmierci konserwatora w Poznaniu, kłopotach mieszkańców wielorodzinnego budynku mieszkalnego w Sosnowcu, czy też kłopotach petentów urzędu w Lublinie, szczególnie osób niepełnosprawnych.

Dziennikarze zdają się nie dostrzegać pełnej poświęcenia, codziennej pracy kilku tysięcy bezimiennych pracowników branży dźwigowej, dzięki którym korzystanie z wind w Polsce jest jeszcze bezpieczne. Dopiero zdarzające się od czasu do czasu wypadki, w tym wypadki śmiertelne, uświadamiają wszystkim jak wysoka jest stawka.

Konserwatorzy odpowiadają za życie i bezpieczeństwo milionów obywateli Polski korzystających codziennie z wind. Najważniejszym ogniwem tego łańcucha bez-

pieczeństwa jest doświadczony, dobrze wyszkolony konserwator.

Konserwatorzy pracują w zawodzie, który nie występuje w oficjalnej klasyfikacji zawodów, w przeważającej liczbie w małych firmach rodzinnych, których działalność nie jest objęta nawet oddzielnym numerem Polskiej Klasyfikacji Działalności. To samo dotyczy również firm instalujących dźwigi.

Konserwatorzy wiedzą najlepiej, iż powoli kończy się czas eksploatacji kilkudziesięciu tysięcy dźwigów, których bezpieczeństwo użytkownika zapewnia się remontami bieżącymi i przeglądami. Dźwigi te wymagają szybkiej modernizacji.

Modernizacje dźwigów

Szacuje się, że w Polsce należy zmodernizować ponad 70 tysięcy dźwigów osobowych i osobowo towarowych. Z tego ponad 40 tysięcy dźwigów określanych jako „dźwigi licencyjne”, które były instalowane w latach 1970-1990, należy zmodernizować szybko.

Działająca w ramach Centrum Bezpieczeństwa Technicznego i pod patronatem Ministerstwa Gospodarki Grupa Robocza Krajowego Forum Konsultacyjnego ds. prawa Unii Europejskiej z zakresu urządzeń dźwigowych



PSPD

pracowała ponad dwa lata nad propozycją aktu prawnego umożliwiającego podniesienie poziomu bezpieczeństwa eksploatacyjnych w Polsce dźwigów osobowych i osobo-wo-towarowych.

Pierwsza wersja propozycji aktu prawnego zobowiązująca właścicieli dźwigów (w tym zarządy spółdzielni mieszkaniowych) do rozpoczęcia modernizacji wind powstała już w 2005 roku i praktycznie przez ponad dwa lata nie uległa radykalnej zmianie. Kolejne modyfikacje omawiane podczas ok. 10 posiedzeń Grupy Roboczej były prezentowane uczestnikom kolejnych sześciu Krajowych Forów Konsultacyjnych ds. dźwigów. Propomowany tytuł to rozporządzenie „w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie modernizacji eksploatowanych dźwigów do transportu osób lub osób i ładunków”.

Rozporządzenie miało objąć dźwigi zainstalowane przed dniem 1 maja 2004 roku. Zdefiniowano w nim również pojęcie modernizacji, a mianowicie „modernizacja to zespół czynności organizacyjno-technicznych, zmieniających konstrukcję lub parametry techniczne dźwigu w stosunku do pierwotnych ustalonych w dokumentacji technicznej, mających na celu podwyższenie poziomu bezpieczeństwa eksploatacji.”

W projekcie Rozporządzenia założono m.in. iż ocenę bezpieczeństwa dźwigów przeprowadzi jednostka dozoru technicznego w ramach przeglądu okresowego. Przewidziano na to trzy lata od daty wprowadzenia Rozporządzenia.

Intensywna praca specjalistów reprezentujących różne środowiska (producentów dźwigów, urzędy centralne, właścicieli dźwigów, środowiska naukowe) stwarzała nadzieję na szybkie ukończenie prac nad ostateczną wersją projektu aktu prawnego. Nikt z pracujących nad projektem aktu prawnego nie negował technicznego aspektu konieczności modernizacji

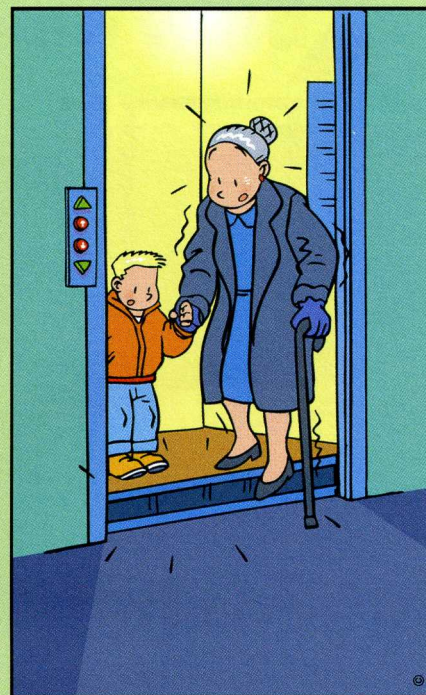
dźwigów. Newralgicznym punktem dyskusji z właścicielami i zarządcami budynków był okres wprowadzenia obowiązku modernizacji dźwigów. W pierwotnej wersji na eliminację zagrożeń wysokich zaproponowano sześć lat od wejścia w życie aktu prawnego co odpowiadało 2012 r.

Stanowisko Krajowego Związku Rewizyjnego Spółdzielni Mieszkaniowych RP reprezentujące ok. 600 spółdzielni mieszkaniowych (z 3500 istniejących w Polsce) spowodowało przesunięcie okresu eliminacji zagrożeń wysokich do 31.12.2020r, średnich do 31.12.2025r i niskich w trakcie pełnej modernizacji lub wymiany dźwigu na nowy. W ostatecznej wersji projektu aktu prawnego z dnia 20 lutego 2008r nastąpiło kolejne przesunięcie terminów eliminacji zagrożeń o kolejne 3 lata tj. odpowiednio: 31.12.2023r; 31.12.2028r; bez zmian. Ponadto podczas tego posiedzenia Grupy Roboczej Urząd Dozoru Technicznego zaprezentował nową listę zagrożeń wraz z ponowną oceną ich stopnia ważności. Lista ta zawierała 58 zagrożeń, w tym 8 typowych dla Polski (w pierwotnej wersji ujęte były wszystkie 74 zagrożenia z normy EN 81 -80 „Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Dźwigi użytkowane – Część 80: Zasady poprawy bezpieczeństwa użytkowanych dźwigów osobowych i towarowych” oraz jeszcze 11 dodatkowych zagrożeń typowych dla Polski).

Przesunięcie w ostatecznej wersji, w wyniku negocjacji i konsultacji z organizacjami skupiającymi spółdzielnie mieszkaniowe i właścicieli dźwigów, o kolejne lata obowiązku modernizacji powodowało, iż szereg dźwigów montowanych w latach 1970-90, w których występuje największa liczba zagrożeń i wypadków, już dzisiaj mających za sobą 27-37 letnią eksploatację w roku 2023 będzie miała 42-52 lata eksploatacji. Niemniej zaproponowany okres uwzględniał możliwości finansowe właścicieli dźwigów.

Należy w tym miejscu przypomnieć, iż okres amortyzacji budynku wynosi 40 lat!

W maju 2008 r. ostateczną wersję propozycji tego rozporządzenia przekazano do Ministerstwa Gospodarki z nadzieją, że do końca ubiegłego roku, minister przeprowadzi wymaganą prawem ścieżkę legislacyjną i rozporządzenie zacznie obowiązywać od początku 2009 r. Niestety sprawa modernizacji dźwigów utknęła w Ministerstwie Gospodarki i praktycznie przez dziesięć miesięcy, ministerstwo niewiele w tej kwestii zrobiło. Brak informacji Ministerstwa Gospodarki o losach rozporządzenia podczas listopadowego Krajowego Forum Konsultacyjnego ds. dźwigów spowodował konieczność oficjalnego zwrócenia się w lutym br. do Ministerstwa Gospodarki o losy tak ważnego dla branży i użytkowników dźwigów rozporządzenia. Rzecznik Prasowy Ministerstwa Gospodarki, bazując na materiale przygotowany przez Departament Rozwoju Gospodarki Mini-



sterstwa Gospodarki, przekazał informację, iż ministerstwo zna projekt rozporządzenia, który został przekazany. Odnosząc się jednak do treści dokumentu, rzecznik stwierdził, iż „Z oceny skutków regulacji załączonej do projektu rozporządzenia wynika, iż szacunkowy koszt netto modernizacji dźwigów wyniósłby - około 6 mld 970 mln złotych, który zmuszeni byłiby ponieść właściciele dźwigów w określonym arbitralnie przedziale czasu. Jednocześnie należy zaznaczyć, że dźwigi przeznaczone do transportu osób lub ładunków, są urządzeniami technicznymi w rozumieniu ustawy z dnia 21 grudnia 2001 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321 z późn. zm.). W związku z powyższym, mogą być dopuszczone do użytkowania tylko na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego. Decyzja taka jest wydawana po uzyskaniu pozytywnego wyniku z przeprowadzonych badań i czynności sprawdzających wskazanych w ustawie o dozorcze technicznym. W przypadku nieprzezwiezania przez eksploatującego wyżej wspomnianych przepisów, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzje o wstrzymaniu eksploatacji urządzenia. Ten typ decyzji jest wydawany również w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska. Uwzględniając fakt sukcesywnej wymiany dźwigów przez właścicieli oraz bieżący nadzór nad stanem technicznym eksploatowanych dźwigów, pragnę poinformować, iż prace nad wyżej wspomnianym projektem rozporządzenia nie zostały zamieszczone w planie prac legislacyjnych Departamentu Rozwoju Gospodarki w I połowie roku 2009”. Trudno zrozumieć stanowisko Ministerstwa



Gospodarki, gdyż od początku w pracach nad projektem rozporządzenia brał udział przedstawiciel tego ministerstwa. Nie do pomyślenia jest, by presja ekonomiczna i finansowa spowodowała, że przestaniemy się koncentrować na sprawach bezpieczeństwa! Stanowisko Ministerstwa Gospodarki jest tym bardziej niezrozumiałe, gdyż częściowo można byłoby częściowo sfinansować modernizację dźwigów z Programów Operacyjnych, przypadających na lata 2007-2013:

- Infrastruktura i Środowisko - w budynkach publicznych,
- Innowacyjna Gospodarka - w budynkach przemysłowych i handlowo usługowych
- Regionalnych Programów Operacyjnych - w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych.

Stanowisko Ministerstwa Gospodarki skutkuje również tym, że jeżeli w oficjalnym zestawieniu informującym o postępie prac nad implementacją SNEL w krajach Unii Europejskiej, Polska jest zaznaczona jako kraj, w którym trwają prace nad stosowną legislacją, to praktycznie obecnie Polska powinna zostać przeniesiona do grupy krajów, w których nic się w tej sprawie nie dzieje.

Jak jest traktowana przez odpowiedzialne ministerstwa kwestia modernizacji dźwigów najlepiej uświadamia również fakt, iż wchodząca w życie Ustawa z dnia 21 listopada 2008r o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz.U. Nr 223 poz. 1459) również nie uwzględnia możliwości współfinansowania remontów dźwigów z budżetu państwa. Wydaje się, iż słaby klimat dla wprowadzenia obowiązku modernizacji dźwigów w Polsce wynika z braku - od trzech lat - wypadku śmiertelnego wśród użytkowników dźwigów i przykro stwierdzić, że dopiero seria takich wypadków (jak to miało miejsce kilka lat temu

we Francji) dałaby impuls do działania odpowiedzialnemu za bezpieczeństwo dźwigów Ministerstwu Gospodarki.

Korzyści z wprowadzenia obowiązku modernizacji

Rozporządzenie to jest bardzo ważne dla właścicieli dźwigów gdyż:

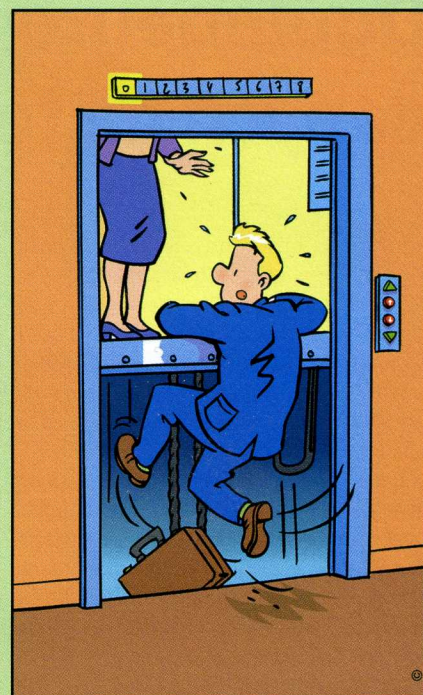
- obligowałoby UDT do przeprowadzenia w ciągu trzech lat na swój koszt analizy bezpieczeństwa wszystkich dźwigów zgodnie ze standardem i w zakresie określonym w załączniku do tego rozporządzenia,
- w wyniku opracowania tego dokumentu zarządcy nieruchomości, czy spółdzielnie mieszkaniowe, otrzymałyby obiektywny obraz stanu dźwigów w ich zasobach mieszkaniowych,
- ten dokument stałby się podstawą opracowania wieloletnich planów remontów i modernizacji dźwigów,
- taki dokument mógłby stać się podstawą opracowania typowych z technicznego punktu widzenia SIWZ do ogłaszanych przetargów,
- optymalny plan modernizacji mógłby obniżyć w efekcie koszty prowadzonych obecnie wyrywkowych remontów, bądź usuwania awarii pod presją czasu i mieszkańców,
- rozporządzenie umożliwiłoby skorzystanie przez właścicieli budynków ze środków UE w ramach realizowanych Programów Operacyjnych na lata 2007-2012,
- rozporządzenie umożliwiłoby również skorzystanie bądź nowelizację ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów,
- oprócz podniesienia bezpieczeństwa eksploatowanych dźwigów umożliwiłoby również oszczędność energii elektrycznej, gdyż nowe napędy, wciągarki i inne systemy instalowane obecnie w dźwigach umożliwiają oszczędność energii elektrycznej na poziomie do 40% dzisiaj zużywanej przez stare dźwigi,
- w wielu przypadkach umożliwiłoby dostosowanie dźwigów do korzystania przez osoby niepełnosprawne oraz zabezpieczenia dźwigów przed aktami wandalizmu.

Zagrożenia wynikające z braku rozporządzenia

Użytkownicy wind (w tym członkowie spółdzielni mieszkaniowych) nie w pełni zdają sobie sprawę z występujących zagrożeń w korzystaniu ze „starych” wind.

W przypadku nie wydania przez Ministerstwo Gospodarki rozporządzenia w kwestii modernizacji wind, Urząd Dozoru Technicznego będzie zmuszony egzekwować w pełni obowiązujące dzisiaj przepisy i należy się spodziewać lawinowego wzrostu liczby dźwigów wyłączanych z eksploatacji.

Należy się również spodziewać wzrostu liczby wypadków (niekoniecznie śmiertelnych) dających podstawy ich ofiarom do występowania o stosowne odszkodowania od właścicieli dźwigów.



W internecie, w języku polskim są już oferty amerykańskich kancelarii prawnych wyspecjalizowanych w dochodzeniu odszkodowań od właścicieli budynków dla osób, które uległy wypadkowi w windzie lub na schodach ruchomych, gdyż odpowiedzialnością właściciela jest dopilnowanie, aby urządzenia te były utrzymane w bezpiecznym stanie i poddawane regularnej inspekcji. Przytoczone niżej przykłady to efekty spraw sądowych:

1,1 miliona dolarów (ugoda) dla 45-letniej kobiety, która doznała obrażeń ręki w wyniku zepsutych drzwi windy towarowej.
400 tysięcy dolarów (werdykt) dla 64-letniej kobiety, która doznała obrażeń stopy, gdy winda zatrzymała się w połowie piętra, zmuszając ją do zeskoczenia z wysokości 120 cm.

Podsumowanie

Wprowadzenie ponad trzy lata temu we Francji obowiązku modernizacji dźwigów zaowocowało w ubiegłym roku tym, iż rynek modernizacji wartościowo przekroczył rynek nowych instalacji pozwalając francuskim przedsiębiorstwom dźwigowym przetrwać obecny ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy. Brak stosownej regulacji prawnej w Polsce już powoduje, sygnalizowany z szeregu ośrodków w kraju, spadek tempa modernizacji. Najwyższy już czas aby Ministerstwo Gospodarki pochyliło się nad problematyką branży dźwigowej w Polsce, gdyż od tak niewiele, bowiem tylko około pięciuset małych i średnich przedsiębiorstw dźwigowych, zależy życie i bezpieczeństwo tak wielu w naszym kraju.

Tadeusz Popielas
Sekretarz Generalny Polskiego
Stowarzyszenia Producentów Dźwigów

