

BEZPEČNOSTNÍ RADA VÝTAHOVÉHO PRŮMYSLU při HK ČR



HOSPODÁŘSKÁ
KOMORA
ČESKÉ
REPUBLIKY

Stanovisko k současnému vývoji situace v řešení problematiky bezpečnosti provozovaných výtahů

Vzhledem ke značně progresivnímu vývoji názorů na bezpečnost provozu výtahů na území ČR v souvislosti s blížícím se vstupem do EU, považuje Bezpečnostní rada výtahového průmyslu při Hospodářské komoře ČR za svoji povinnost informovat Vás o současné situaci v této oblasti. Tím, že snahou ČR je bezproblémový vstup do EU je v zájmu bezpečného provozu výtahů v ČR nutno zohledňovat a aplikovat základní dokumenty vypracované profesními uskupeními reprezentujícími výtahový průmysl jak na evropské, tak na mezinárodní úrovni. Na obou úrovních je v posledním období zcela zásadním tématem **zvyšování bezpečnosti provozovaných výtahů odstraňováním nebo omezováním vyskytujících se bezpečnostních rizik** hodnocených na podkladě mezinárodní metodologie TS 14798, evropské normy EN 1050 a doporučení Rady EU 95/216/ES. Pokud se týká EU, je deklarovaný volný pohyb osob a jejich bezpečnost přímo spojen s technickým stavem provozovaných výtahů a cílem je vytvoření evropského prostoru s jednotnou úrovní bezpečnosti provozovaných výtahů.

Jak vypadá současná situace v ČR? Na straně jedné jsou principy a postupy výše jmenovaných základních dokumentů promítnuty do ČSN 27 4007 „Bezpečnostní předpisy pro výtahy – prohlídky a zkoušky výtahů v provozu“, na straně druhé tato norma není masově respektována zejména malými servisními firmami (s poukazem na nezávaznost českých technických norem podle zákona č. 22/1997 Sb) a servisní firmy, které respektují platné právní dokumenty ve své činnosti jsou napadány za „zbytečné“ úkony. S problematikou zjišťování a odstraňování bezpečnostních rizik nijak nepomáhá vlastníkům a provozovatelům ani současně platná právní úprava, která de facto umožňuje pouze formální naplňování požadavků k zajištění bezpečného provozu výtahů a konzervuje jen dřívější pohled odpovědných státních orgánů na problematiku bezpečného provozu technických zařízení. Důsledkem těchto skutečností je nevyhovující technický stav a masový výskyt bezpečnostních rizik u výtahů, které byly uvedeny do provozu před 1.1.1993, tedy před datem, kdy nabyla platnost zcela nová konstrukční technická norma ČSN EN 81-1, 2, která vnesla značný technický pokrok do konstrukcí výtahů.

Jaký je tedy důvod vypracování a publikování tohoto stanoviska? Již zmíněná platná ČSN 27 4007 uvádí celkem 26 bezpečnostních rizik vysoké úrovně, které je nutné odstranit a 21 bezpečnostních rizik střední a nízké úrovně, které bude nutné omezit. Vzhledem k tomu, že na straně majitelů/provozovatelů či správců budov přetrvávají neustále názory, které jsou již dávno v rozporu s existujícími právními normami upravujícími povinnosti a definujícími odpovědnosti těchto právních či soukromých osob dovoluujeme si Vás informovat o existenci právní expertízy s názvem „**Odpovědnost za škodu v případech škodné události související s provozováním a servisem výtahů**“, která byla vypracována v zájmu podpory právního vědomí odpovědných osob vysvětlující jaká odpovědnost vyplývá majitelům/provozovatelům z obecně platných právních předpisů při provozování výtahů s existujícími bezpečnostními riziky. Vzhledem k tomu, že zjištění a závěry této právní expertízy autorizované právníckou fakultou Palackého univerzity v Olomouci byly pro řadu majitelů a provozovatelů jakož i případně representanty jejich sdružení či profesních komor velmi překvapující, je naší odbornou povinností Vás s nimi alespoň touto formou seznámit.

Z právní expertízy vyplynuly tyto zásadní závěry:

Při případném vzniku škody v rámci škodné události související s provozováním a servisem výtahu připadají v úvahu pro aplikaci různé právní normy včetně **ustanovení občanského zákoníku o objektivní odpovědnosti za škodu, obecná ustanovení o subjektivní odpovědnosti za škodu, ustanovení trestního zákona** atd., jak je blíže zachyceno v podrobném právním rozboru této problematiky. Z právního rozboru pro Vás vybíráme tyto nejdůležitější závěry oslovující nejširší veřejnost:

- 1) Z objektivní odpovědnosti za škodu podle občanského zákoníku připadá v úvahu zejména odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků a odpovědnost za škodu způsobenou okolnostmi, které mají původ v povaze přístroje nebo jiné věci, jichž bylo použito při plnění závazku. **V těchto případech se nevyžaduje zavinění ani porušení povinnosti.**
- 2) Případem subjektivní odpovědnosti za škodu je odpovědnost při porušení právní povinnosti. Základními předpoklady subjektivní odpovědnosti za škodu jsou v tomto případě porušení právní povinnosti, vzniklá škoda, příčinná souvislost mezi porušením povinnosti či událostí a vzniklou škodou a zaviněním.
- 3) Majitel či provozovatel výtahu (bez ohledu na to zda jde o družstvo, vlastníky jednotek nebo jiné právnické a fyzické osoby) či člen statutárního orgánu majitele či provozovatele bude odpovídat v případech objektivní odpovědnosti (bez ohledu na jakékoli porušení povinnosti a zavinění) a v případech subjektivní odpovědnosti tehdy, když škoda, která vznikne, bude v příčinné souvislosti s porušením jakékoli povinnosti, která je této osobě uložena.
- 4) **Každý má obecnou povinnost předcházet škodám.** Nesplnění této povinnosti může mít za následek vznik odpovědnosti za škodu. **Všechny zúčastněné osoby (majitel výtahu, správce, servisní firma) by měly provádět veškeré činnosti alespoň v rozsahu stanoveném technickými normami,** které soud chápe za optimální chování na straně odpovědné osoby v případech subjektivní odpovědnosti.
- 5) Osoba pověřená majitelem péčí o budovu (správce) bude též odpovídat obecně v případě, když poruší nějakou svou zákonem uloženou povinnost, ale i majiteli, pokud poruší nějaký svůj závazek ze smlouvy s majitelem.
- 6) Uvnitř družstva se zkoumá i odpovědnost jednotlivých členů orgánů družstva, zda jednali s **péčí řádného hospodáře.**
- 7) V případě domu ve spoluvlastnictví vlastníků jednotek odpovídají za vzniklou škodu tito vlastníci, přičemž mohou požadovat náhradu škody, pokud mají uzavřenou smlouvu o správě domu se společenstvím vlastníků jednotek a toto společenství poruší některou svoji povinnost.
- 8) Poškozený může uplatňovat odpovědnost z různých právních titulů, takže je v zájmu majitelů věnovat mimořádnou pozornost přípravě smluv se servisními firmami a kontrolovat, zda v případě vzniku škody jsou tyto firmy dostatečně pojištěny či mají jiný majetek, který by i případně značně vysokou škodu umožnil uhradit. Servisní firma bude též odpovídat v případě, že nebude postupovat dle ČSN 27 4007, tedy když poruší povinnost v této normě zakotvenou. Dále by zřejmě odpovídala i z důvodu

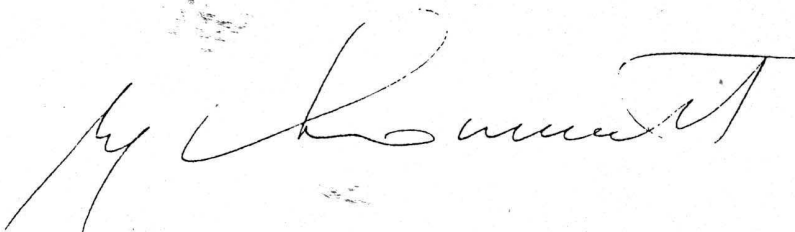
porušení povinnosti předcházet škodám (**oznámení rizik by bylo předcházení škodám**) a případně i pro porušení smluvně převzaté povinnosti vůči majiteli.

- 9) O případných rizicích by měl být informován zejména smluvní partner servisní firmy, avšak při širší informovanosti bude lépe splněna povinnost přecházet škodám.
- 10) **Majitel**, který bude odpovídat poškozenému uživateli výtahu, **bude povinen nahradit skutečnou škodu, která poškozenému vznikla** (škoda na věci a na zdraví ve výše uvedeném rozsahu) a dále **ušlý zisk**, který může být **mimořádně vysoký** a přesahovat i několik milionů.
- 11) **Jednání, které by mělo za následek škodnou událost, by mohlo naplňovat i znaky skutkové podstaty trestného činu** např. ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 223 a 224 TZ v případě, že se neprokáže úmysl nebo trestného činu porušování povinností při správě cizího majetku dle § 255 TZ atd.
- 12) **Pokud majitel výtahu nerespektuje informaci servisní firmy**, že na daném výtahu má být provedena odborná zkouška a inspekční prohlídka podle vyhl. č. 19/1979 Sb. a ČSN 27 4007, **může jít o porušení jeho povinnosti**, pokud se na něj vyhláška a norma vztahují a dále může jít o **porušení povinnosti předcházet škodám**. Obdobný závěr lze učinit v případě, že servisní firma upozorní majitele, na nutnost provedení oprav a majitel tuto informaci nerespektuje. Případné porušení povinnosti předcházet škodám by pak bylo na straně majitele ještě výraznější.

Poskytnutí této informace pokud možno všem majitelům/provozovatelům výtahů, servisním firmám, revizním technikům a dalším odborným pracovníkům pohybujícím se v oblasti provozu výtahů je vůbec prvním počinem nově konstituované Bezpečnostní rady výtahového průmyslu při HK ČR, která byla ustavena právě pro podporu řešení bezpečnostní problematiky výtahů v ČR. Nejbližší aktivity Bezpečnostní rady budou nasměrovány k vypracování potřebných doporučení obsahujících jak optimální technická řešení v souvislosti s odstraňováním zjištěných bezpečnostních rizik, tak v oblasti modernizací a rekonstrukcí výtahů.

Více informací lze získat na webových stránkách www.cavv.cz, nebo www.csvt.cz a na E-mailových adresách cavv@mbox.vol.cz a csvt@volny.cz.

Ing. Miroslav Chro m e č k a
předseda Bezpečnostní rady VP



Praha 2002-07-11



Pozuzování rizik



Ne všemi zainteresovanými stranami byl pochopen a doceněn význam posuzování technického stavu výtahu z hlediska bezpečnostních rizik. S podstatou praxe posuzování rizik nejsou obeznámeni někteří vlastníci, resp. provozovatelé, ne vždy umějí opodstatněnost odůvodnit servisní pracovníci.

Co se sleduje procesem posuzování činností nebo stavu zařízení z hlediska bezpečnostních rizik?

Analýza rizik a přijímání opatření k jejich odstranění nebo k jejich snížení na nejnižší možnou úroveň je neúčinnějším nástrojem zvyšování bezpečnosti při vykonávání činností nebo provozování technických zařízení. Tato forma prevence je zakotvena v zákoníku práce, který zaměstnavatelům ukládá vyhledávat rizika, zjišťovat příčiny a přijímat opatření k jejich odstranění. Analýzu rizik musí provádět i výrobci zařízení, za účelem navrhování a uvádění na trh jen bezpečných výrobků. V oboru výtahů je požadavek na provádění analýzy rizik zakotven v nařízení vlády č.

14/1999 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výtahy, a dále v nařízení vlády č. 170/1997 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na strojní zařízení. Návně je analýza rizik, nejen u nových, ale i provozovaných výtahů, zpracováno do českých technických norem.

Analýza rizik či vyhledávání rizik, ve formě hodnocení celkového stavu výtahu z hlediska bezpečnostních rizik, bylo zavedeno i ČSN 27 4007, která stanovuje zásady pro zkoušení výtahů v provozu. Norma předurčuje, že vyhledávání rizik se stává součástí každé odborné zkoušky výtahu a dále, že je náplní inspekčních prohlídek prováděných u výtahů s dopravou osob inspekčním orgánem.

K rozšíření rozsahu odborných zkoušek o posuzování celkového technického stavu výtahů z hlediska bezpečnostních rizik a k zavedení inspekčních prohlídek vedlo více důvodů. Tím základním je skutečnost, že zvyšující se nároky na bezpečnostní úroveň zařízení se uplatňují u nových výrobků, tj. výtahů nově uváděných do provozu. Pro výtahy uvedené do provozu před účinností těchto předpisů, platí stále předpisy platné v době uvedení do provozu, tj. v nemálo případech i před 30 – 40 lety. Není třeba zdůrazňovat, že srovnání bezpečnostní úrovně výtahu odpovídajícího dnešním předpisům a výtahu splňujícího požadavky předpisů z let šedesátých je nesouměřitelné. Přitom uživatelé, mezi které musíme řadit i děti od věku, kdy dosáhnou na ovládací tlačítka, si vzhledem k nevědomosti nepřipouštějí rozdíly mezi provedením dnešního a dřívějších výtahů, z hlediska existence provozních rizik. Přiradit je nutno i změnu podmínek užívání. Pokud byly dříve k úschově kočárků, lyží a kol využívány kočárkárny a sklepy, dnes se převážně tyto věci dopravují do bytů a to v kabinách výtahů na tuto přepravu neupravených. Následky zachycení či vzpříčení kočárku či lyží, při spolujždě dítěte, si jistě umí každý představit. Z dalších aspektů, které byly vzaty v úvahu při tvorbě normy lze uvést tzv. desetibodové doporučení komise EU. Tímto doporučením, které je směřováno k členským státům

unie, je jednoznačně sledováno zvyšování bezpečnostní úrovně starších výtahů, na prvním místě vybavením klecí výtahu dveřmi. Text doporučení s výčtem všech bodů byl zařazen do Zpravodaje 9 a 10 / 2001.

Jak nahlížet na zjištění a vyhodnocení rizik. Tuto otázku navozuje normou stanovený způsob zařazování rizik, podle kterého jsou některá označena jako nepřijatelná jiná jako nežádoucí. Při nesprávném výkladu či nepochopení záměru normy může někdo dospět k závěru, že při existenci takto označených rizik nelze výtah dále provozovat. Takový závěr není správný. O způsobilosti výtahu k dalšímu provozu rozhoduje odborný servisní pracovník na podkladě výsledku provedené odborné zkoušky. V případě, že nejsou zjištěny závady ve funkci nebo stavu zařízení, ve vztahu k požadavkům předpisů, výtah lze považovat za způsobilý dalšího provozu, popř. při zjištění závad s určitým omezením nebo po odstranění závad. Na tuto část, resp. uvedený závěr odborné zkoušky navazuje hodnocení celkového technického stavu z hlediska bezpečnostních rizik. Výčet zjištěných a v protokolu z odborné zkoušky uvedených rizik má informovat majitele výtahu o existujících rizicích, která mohou být zdrojem či příčinou újmy na zdraví nebo poškození majetku. Označení rizik přívlastkem nežádoucí, nepřijatelná atd. má vyjadřovat jejich závažnost, nikoliv způsobilost k dalšímu provozu. Takto poskytnutá informace má vlastníkov signalizovat, že výtah zaostává za bezpečnostní úrovní výtahů naplňujících požadavky současného stavu a ve zvýšené míře skýtá riziko ohrožení zdraví osob či majetku. Vzhledem k jednoznačně stanovené objektivní odpovědnosti majitele za škodu je na jeho úvaze, jak k řešení situace přistoupí a s plněním prevenční povinnosti se vyrovná. Je jisté, že nikdo nepředpokládá okamžité odstranění všech zjištěných rizik. Dostupnější bude zřejmě jejich postupné odstraňování, podle finančních možností, s upřednostněním rizik v závislosti na hodnocení jejich závažnosti. I zpracování plánu s vytvořením realizačních podmínek lze považovat za naplnění obecně stanovené prevenční povinnosti, podle občanského zákoníku, podle kterého je každý povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí.

Pokud informace o zjištěných rizicích, poskytnutá servisní firmou v rámci provedení a oznámení výsledku z odborné zkoušky, dává prostor k jejich odstranění jednorázově nebo postupně bez jakéhokoliv omezení, může se majitel dostat do tíživější situace bude-li na zjištěná rizika reagovat až po provedení inspekční prohlídky. Prioritou inspekčních prohlídek, které provádí inspekční orgán, je zejména posouzení výtahu z hlediska bezpečnostních rizik a návazně stanovení podmínek k dalšímu provozu. Hledání zdrojů a kapacit na odstranění nejzávažnějších rizik až na podkladě nálezů inspekčního orgánu může vést k nechtěnému prodloužení doby provozu s omezujícími podmínkami, ne-li k pozastavení provozu.