



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2020 r.

Poz. 1414

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 22 lipca 2020 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego^{2), 3)}

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667 oraz z 2020 r. poz. 568, 1086 i 1339) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego (Dz. U. poz. 717) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania oraz wytwarzania nowych UTL i ich modyfikacji wymagających nowej decyzji zezwalającej na eksploatację oraz podsystemów i elementów bezpieczeństwa UTL, z wyjątkiem urządzeń, o których mowa w ust. 1 pkt 2, pkt 3 lit. b i c oraz pkt 4, stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.⁴⁾⁵⁾, zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/424”.”;

2) w § 2 w pkt 39 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 40 w brzmieniu:

„40) modyfikacja – zmianę lub przeróbkę niebędącą modernizacją UTL.”;

3) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Analiza bezpieczeństwa i dokumentacja”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 30 marca 2020 r., pod numerem 2020/175/PL, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 266 z 30.09.2016, str. 8).

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 266 z 30.09.2016, str. 8.

⁵⁾ Do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE stosowało się przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób (Dz. U. z 2004 r. poz. 130).

- 4) w rozdziale 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. 1. Podmiot odpowiedzialny za wytwarzanie lub montaż lub modernizację UTL lub jego upoważniony przedstawiciel, posiadający uprawnienia w zakresie wytwarzania i modernizacji UTL, wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „TDT”, na podstawie art. 9 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, opracowuje i przeprowadza analizę bezpieczeństwa planowanego UTL oraz opracowuje instrukcję ewakuacji, o której mowa w § 3 ust. 3 pkt 8 lit. d.

2. Przed montażem UTL podmiot odpowiedzialny za wytwarzanie lub montaż UTL lub jego upoważniony przedstawiciel sporządza wykaz zagrożeń i sytuacji niebezpiecznych, zalecanych środków zaradczych wobec takich zagrożeń, w tym określa sposób postępowania na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, warunki i organizację ewakuacji osób oraz praktyczne sposoby sprawdzania tych warunków i organizacji, i określa wykaz podsystemów i elementów bezpieczeństwa, które mają zostać wbudowane w UTL.

3. Analizę bezpieczeństwa każdego urządzenia kolei linowych przeprowadza się z uwzględnieniem warunków prowadzenia działań ratowniczych oraz bezpieczeństwa ekip ratowniczych zgodnie z art. 8 ust. 2–5 rozporządzenia (UE) 2016/424.”;

- 5) w § 3:

- a) w ust. 1 wyrazy „Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „TDT”” zastępuje się wyrazem „TDT”,
b) uchyla się ust. 5;

- 6) w § 6:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Instrukcja ewakuacji zawiera w szczególności:

- 1) ogólny opis kolei, w tym:
 - a) nazwę i dane kontaktowe producenta UTL,
 - b) adres stacji UTL, w tym koordynaty geograficzne stacji UTL (szerokość i długość geograficzną) w stopniach dziesiętnych,
 - c) informację o warunkach dojazdu dla ekip ratowniczych do stacji UTL,
 - d) rok budowy i przekazania do użytkowania UTL,
 - e) dane kontaktowe do właściciela UTL, eksploatującego UTL oraz kierownika kolei;
- 2) dane techniczne UTL, w tym:
 - a) rodzaj ruchu,
 - b) położenie stacji napędowej,
 - c) położenie stacji przewojoyowej,
 - d) długość trasy po stoku,
 - e) różnice poziomów pomiędzy stacjami UTL,
 - f) średnie nachylenie trasy UTL,
 - g) maksymalną prędkość jazdy pojazdów,
 - h) maksymalną liczbę osób mogących się znajdować na pojedynczym toku,
 - i) zdolność przewozową w określonych warunkach eksploatacyjnych,
 - j) liczbę pojazdów,
 - k) liczbę pojazdów na pojedynczym toku,
 - l) liczbę podpór,
 - m) średnicę liny,
 - n) odległość między pojazdami,
 - o) wysokość poszczególnych stacji (w m n.p.m.),
 - p) maksymalną odległość między podporami,
 - q) minimalną odległość między podporami,
 - r) czas jazdy pomiędzy stacjami UTL;

- 3) informacje o przewidywanych zagrożeniach pożarowych i innych miejscowych zagrożeniach, w tym identyfikację zagrożeń rozpatrywanych w analizie bezpieczeństwa UTL, które mogą wystąpić w trakcie eksploatacji;
- 4) warunki ochrony przeciwpożarowej UTL oraz środki zapewniające, aby skutki pożaru UTL nie stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa osób;
- 5) opis sprzętu przewidywanego do ewakuacji osób, określonego w szczególności na podstawie ustaleń analizy bezpieczeństwa, będącego w dyspozycji właściciela UTL, eksploatującego UTL lub kierownika kolei, w tym wskazanie:
 - a) liczby zestawów sprzętu przewidywanego do ewakuacji i ich zawartości, uwzględniającej maksymalną liczbę osób przewidzianych do ewakuacji, założone czasy ewakuacji oraz liczbę osób wyznaczonych do wykonywania działań w zakresie ewakuacji,
 - b) miejsc składowania i przechowywania sprzętu przewidywanego do ewakuacji,
 - c) sposobów poddawania sprzętu przewidywanego do ewakuacji przeglądom technicznym i czynnościom konserwacyjnym,
 - d) nazw oraz adresów innych UTL, zabezpieczanych przez sprzęt przewidywany do ewakuacji,
 - e) sposobów dostarczenia sprzętu przewidywanego do ewakuacji ze wskazaniem czasów na ich dostarczenie;
- 6) opis metod ewakuacji osób z wykorzystaniem sprzętu do ewakuacji osób;
- 7) opis sprzętu transportowego przekazywanego do dyspozycji ekip ratowniczych na czas prowadzenia ewakuacji osób, określonego w szczególności na podstawie ustaleń analizy bezpieczeństwa, będącego w dyspozycji właściciela UTL, eksploatującego UTL lub kierownika kolei, w tym wskazanie:
 - a) miejsc oczekiwania sprzętu transportowego do czasu przybycia ekip ratowniczych,
 - b) wykazu nazw oraz adresów innych UTL, zabezpieczanych przez sprzęt transportowy,
 - c) sposobów dojazdu sprzętu transportowego, w tym przewidywanych i maksymalnych czasów dojazdu, do miejsca przybycia ekip ratowniczych;
- 8) opis systemu ostrzegania w formie komunikatów głosowych lub sygnałów ostrzegawczych podawanych do wiadomości pasażerom, pracownikom obsługi oraz osobom trzecim, w tym zawierający:
 - a) teksty komunikatów głosowych i rodzaje sygnałów ostrzegawczych, w zależności od przewidywanych zagrożeń,
 - b) wskazanie obszarów objętych zasięgiem nadawanych komunikatów głosowych i sygnałów ostrzegawczych, w zależności od przewidywanych zagrożeń,
 - c) wykaz osób upoważnionych do nadawania komunikatów głosowych i sygnałów ostrzegawczych;
- 9) przybliżony i maksymalny czas ewakuacji osób, z uwzględnieniem w szczególności:
 - a) dopuszczalnego czasu podejmowania przez obsługę prób uruchomienia UTL,
 - b) czasu alarmowania podmiotów ratowniczych przewidzianych do prowadzenia ewakuacji w razie awaryjnego zatrzymania UTL,
 - c) czasu dojazdu oraz dotarcia ekip ratowniczych,
 - d) czasu ewakuacji do miejsc zbiórki do ewakuacji oraz miejsc bezpiecznych;
- 10) podział UTL na odcinki ewakuacyjne ze wskazaniem:
 - a) metod ewakuacji, w tym wskazanie odcinków UTL przewidywanych do ewakuacji z wykorzystaniem:
 - drabin przystawnych,
 - technik linowych,
 - innych metod,
 - b) dojeżdż i dojazdów osób ewakuowanych do miejsc zbiórki do ewakuacji oraz miejsc bezpiecznych,
 - c) planowanej kolejności prowadzenia ewakuacji;
- 11) warunki i organizację ewakuacji osób oraz praktyczne sposoby ich sprawdzania, w tym wskazanie:
 - a) miejsc zbiórki do ewakuacji oraz miejsc bezpiecznych,
 - b) zadań i obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa UTL dla właściciela, kierownika kolei, obsługujących, konserwujących i eksploatujących UTL,
 - c) zadań i obowiązków kierownika kolei oraz obsługi, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL,
 - d) nazw i danych kontaktowych do podmiotów przewidzianych do prowadzenia ewakuacji w razie awaryjnego zatrzymania UTL;

- 12) warunki łączności pomiędzy podmiotami przewidywanymi do prowadzenia ewakuacji osób na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL;
 - 13) sposoby zapoznania użytkowników UTL, w tym zatrudnionych pracowników, z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa eksploatacji UTL oraz treścią instrukcji ewakuacji;
 - 14) część rysunkową, sporządzoną w skali dostosowanej do rodzaju i wielkości UTL i zapewniającej jej czytelność, zawierającą w szczególności:
 - a) mapę topograficzną otoczenia UTL przedstawiającą co najmniej:
 - przeszkody mające wpływ na prowadzenie działań ratowniczych, w tym inne UTL,
 - napowietrzne linie elektroenergetyczne,
 - miejsce lądowania śmigłowca wraz z podaniem koordynatów geograficznych (szerokość i długość geograficzną) w stopniach dziesiętnych,
 - dojazdy dla ekip ratowniczych,
 - b) plan UTL zawierający co najmniej:
 - rozmieszczenie i oznakowanie podpór,
 - drogi dojścia i dojazdu zespołów ratowniczych,
 - wskazanie miejsc zbiórki do ewakuacji osób oraz miejsc bezpiecznych,
 - wskazanie miejsca kierowania ewakuacją osób,
 - wskazanie dróg ewakuacji osób,
 - wskazanie miejsc usytuowania i przebiegu linii zasilających UTL w energię elektryczną, w tym źródeł zasilania awaryjnego, oraz wskazanie usytuowania wyłączników prądu elektrycznego,
 - wskazanie miejsca usytuowania urządzeń oraz ich elementów istotnych dla ekip ratowniczych.”,
- b) dodaje się ust. 3–11 w brzmieniu:
- „3. Instrukcja ewakuacji jest przekazywana do:
- 1) właściwego dla miejsca lokalizacji UTL komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej;
 - 2) wskazanego w tej instrukcji podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, jeżeli jego udział w prowadzeniu ewakuacji osób z UTL, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, wynika z postanowień umowy zawartej pomiędzy tym podmiotem i eksploatującym UTL;
 - 3) właściwego dla miejsca lokalizacji UTL Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego.
4. Instrukcja ewakuacji może być przekazana w formie elektronicznej.
5. Sposób przechowywania instrukcji ewakuacji zapewnia możliwość jej natychmiastowego wykorzystania na potrzeby prowadzenia działań ratowniczych.
6. Instrukcja ewakuacji jest poddawana przez eksploatującego UTL okresowej aktualizacji, co najmniej raz na 3 lata, a także po zmianach organizacyjnych lub technicznych, które wpływają na zmianę warunków i organizację ewakuacji osób.
7. Do aktualizacji instrukcji ewakuacji stosuje się odpowiednio przepisy ust. 3–5.
8. Przed dopuszczeniem UTL do eksploatacji oraz co najmniej raz na 3 lata, a także po zmianach organizacyjnych lub technicznych, które wpływają na zmianę warunków i organizację ewakuacji osób z UTL, eksploatujący UTL przeprowadza praktyczne sprawdzenie organizacji oraz warunków ewakuacji osób z UTL, z którego sporządza sprawozdanie. Sprawdzenie przeprowadza się w obecności wskazanego w instrukcji ewakuacji podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, o ile jego udział w prowadzeniu ewakuacji osób z UTL, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, wynika z postanowień umowy zawartej pomiędzy tym podmiotem i eksploatującym UTL oraz inspektora Transportowego Dozoru Technicznego.
9. Zakres i termin praktycznego sprawdzenia organizacji i warunków ewakuacji osób eksploatujący UTL uzgadnia z właściwym Oddziałem Terenowym Transportowego Dozoru Technicznego oraz z podmiotem uprawnionym do wykonywania ratownictwa górskiego, o ile jego udział w prowadzeniu ewakuacji osób z UTL, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, wynika z postanowień umowy zawartej pomiędzy tym podmiotem i eksploatującym UTL.
10. Eksploatujący UTL powiadamia właściwego dla miejsca lokalizacji UTL komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej o terminie przeprowadzenia praktycznego sprawdzenia, o którym mowa w ust. 9, nie później niż na 7 dni przed jego przeprowadzeniem.
11. Eksploatujący UTL składa sprawozdanie, o którym mowa w ust. 8, do podmiotów, o których mowa w ust. 3, oraz dołącza je do dokumentacji UTL.”;

7) po § 6 dodaje się § 6a i § 6b w brzmieniu:

„§ 6a. Właściciel UTL lub eksploatujący UTL zapewnia i wdraża aktualną instrukcję ewakuacji, o której mowa w § 3 ust. 3 pkt 8 lit. d, z wyłączeniem urządzeń, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 2–4.

§ 6b. W toku wytwarzania UTL Transportowy Dozór Techniczny sprawdza, czy podsystemy i elementy bezpieczeństwa zostały wbudowane w UTL zgodnie z wykazem podsystemów i elementów bezpieczeństwa, o którym mowa w § 2a ust. 2, dokumentacją UTL i warunkami technicznymi dozoru technicznego.”;

8) w § 7 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Osoba:

- 1) wykonująca czynności w zakresie zaplatania lin lub zalewania stożków,
- 2) przeprowadzająca badania w zakresie diagnostyki lin stalowych i ich zakończeń – powinna posiadać kwalifikacje sprawdzone i potwierdzone przez TDT.”;

9) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. Na podstawie dokumentów, o których mowa w § 3 ust. 3 i § 4 ust. 1, oraz protokołu z badania, o którym mowa w § 7 ust. 9, a także wykazu osób posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania badań, konserwacji i obsługi UTL oraz po badaniu odbiorczym, o którym mowa w § 18 pkt 1, TDT wydaje decyzję zezwalającą na eksploatację UTL.”;

10) w § 11 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Kontroli, o których mowa w ust. 1 pkt 4, nie przeprowadza się w odniesieniu do wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3 lit. c, z wyłączeniem przypadku, gdy w okresie zimowym pracują jako wyciągi narciarskie do przemieszczania narciarzy po śniegu, natomiast poza okresem zimowym wykorzystywane są do transportu pojazdów zjeżdżalni grawitacyjnych.”;

11) w § 14:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przegląd lin, w tym badania wizualne:

- a) lub magnetyczne zgodnie z postanowieniami norm,
- b) stanu zakończeń lin,
- c) lin sygnalizacyjnych, ich podparcia i mocowania;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wyniki kontroli i badań rocznych opisuje się w formularzu stanowiącym część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji.”;

12) w § 15 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dla wyciągów narciarskich dla narciarzy przemieszczanych po wodzie, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3 lit. b, zakres badań specjalnych należy każdorazowo uzgodnić z TDT.”;

13) tytuł rozdziału 5 otrzymuje brzmienie:

„Modyfikacje, naprawy i modernizacje UTL”;

14) w § 17:

a) ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Modyfikacje, naprawy lub modernizacje UTL powinny być przeprowadzane przez podmioty posiadające uprawnienia wydane przez TDT oraz na podstawie uzgodnionej przez TDT dokumentacji technicznej i technologicznej.

2. Wykonywanie modyfikacji, naprawy lub modernizacji powinno być potwierdzone pisemnie przez wykonawcę.

3. Po zakończeniu modyfikacji, naprawy lub modernizacji należy przeprowadzić badanie odpowiadające swym zakresem badaniu, o którym mowa w § 18 pkt 3 lit. a.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Osoby wykonujące czynności konserwacji lin w zakresie zaplotu, skracania lub naprawy powinny posiadać kwalifikacje sprawdzone i potwierdzone przez TDT.”;

- 15) w § 22 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) zaświadczenia kwalifikacyjne badających, konserwujących i obsługujących UTL.”;
- 16) w § 23 w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) zaświadczenia kwalifikacyjne badających, konserwujących i obsługujących UTL.”;
- 17) w § 24 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) zaświadczenia kwalifikacyjne badających, konserwujących i obsługujących UTL.”.

§ 2. Do kontroli wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z § 11 rozporządzenia zmienionego w § 1 stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. Do pisemnych zgłoszeń, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia zmienionego w § 1, zgłoszonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 4. Instrukcje ewakuacji, o których mowa w § 3 ust. 3 pkt 8 lit. d rozporządzenia zmienionego w § 1, sporządzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność i powinny zostać dostosowane do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*