

NORMY MIĘDZYNARODOWE DLA URZĄDZEŃ TRANSPORTU BLISKIEGO

Bezpieczeństwo techniczne jest współtworzone przez wszystkie zainteresowane strony. W procesie normalizacji technicznej spotykają się wiedza inżynierska oraz praktyka. Tworzone są wspólne i uzgodnione kryteria bezpieczeństwa dla całego cyklu życia urządzenia. Są określane m.in. dla projektowania, wytwarzania, eksploatacji, napraw i modernizacji oraz badań i oceny.



Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna (ISO ang. *International Organization for Standardization*) [1] działa w celu opracowywania dobrowolnych, międzynarodowych norm, które podnoszą jakość, bezpieczeństwo i efektywność produktów, usług i systemów. Organizacja wspiera tworzenie wspólnego technicznego języka, który umożliwia porozumienie pomiędzy państwami, rynkami oraz instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo. Normy ISO odgrywają istotną rolę w gospodarce, ponieważ ułatwiają wymianę handlową, zapewniają porównywalność rozwiązań technicznych oraz wspierają innowacyjność. Dokumenty ISO mogą być stosowane dobrowolnie, a w określonych warunkach stają się podstawą przepisów prawa lub norm zharmonizowanych.

? CO OZNACZA ISO? [1]

ISO to skrócona nazwa Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej. To nie jest akronim, lecz nazwa inspirowana greckim słowem *isos*, oznaczającym „równy” – odzwierciedlając misję tworzenia standardów zapewniających spójność i równość na całym świecie. Ponieważ pełna nazwa organizacji – i jej inicjały – różniły się w zależności od języka (na przykład *Organisation internationale de normalisation* po francusku), założyciele organizacji wybrali „ISO” jako uniwersalną formę skrótową, którą można było rozpoznawać globalnie, niezależnie od języka.

Historia ISO rozpoczęła się w 1946 roku, kiedy delegaci z 25 krajów zebrali się w Londynie, aby omówić przyszłość standaryzacji. ISO miała harmonizować standardy opracowywane przez narodowe instytucje normalizacyjne i umożliwiać ich zgodne stosowanie na świecie.

ISO działa jako organizacja pozarządowa, a jej siedziba znajduje się w Genewie w Szwajcarii. Decyzje strategiczne podejmowane są przez Zgromadzenie Ogólne, a prace techniczne realizowane przez liczne komitety ekspertów. Polska uczestniczyła w działalności ISO od wczesnych etapów istnienia organizacji, włączając się w prace nad normami oraz reprezentując krajowe interesy w systemie międzynarodowej normalizacji.

Formalnym reprezentantem Rzeczypospolitej Polskiej w strukturach ISO jest Polski Komitet Normalizacyjny (PKN) [2]. Elementem działalności PKN jest delegowanie ekspertów do prac komitetów technicznych oraz grup roboczych ISO.

Struktura prac ISO

W ramach prac normalizacyjnych działają wyodrębnione i logicznie powiązane zespoły ekspertów. Komitety techniczne, oznaczane symbolem ISO/TC (ang. *Technical Committee*), odpowiadają za określenie obszaru tematycznego oraz kierunków normalizacji. W ramach TC funkcjonują podkomitety, oznaczane jako ISO/TC/SC (ang. *Subcommittee*), koncentrujące się na wyodrębnionych zagadnieniach technicznych. Kolejny poziom stanowią grupy robocze, oznaczane symbolem ISO/TC/SC/WG lub, w przypadku braku podkomitetu, ISO/TC/WG. W grupach roboczych powstają konkretne zapisy norm, definiujące wymagania techniczne, metody badań, kryteria oceny ryzyka oraz zasady bezpiecznej eksploatacji. W tych strukturach, za pośrednictwem PKN, uczestniczą eksperci UDT, wnosząc do prac ISO doświadczenie wynikające z krajowej praktyki dozoru technicznego.



ISO/TC 96

Cranes / Żurawie

Komitet techniczny zakresem prac obejmuje pełne spektrum zagadnień związanych z bezpieczeństwem żurawi, począwszy od wymagań projektowych, poprzez zasady eksploatacji, aż po trwałość eksploatacyjną oraz dokumentację techniczną. Prace obejmują standaryzację w zakresie urządzeń oraz powiązanego wyposażenia, w szczególności w odniesieniu do: terminologii, klasyfikacji obciążeń, metod badań, wymagań bezpieczeństwa, konserwacji oraz osprzętu do podnoszenia ładunków.

ISO/TC 96/SC5 – Use, operation and maintenance Użytkowanie, obsługa i konserwacja

Zakres prac podkomitetu obejmuje standaryzację wymagań dotyczących bezpiecznego użytkowania urządzeń w zakresie eksploatacji, konserwacji, inspekcji oraz kwalifikacji osób.

Podkomitet SC5 odpowiedzialny jest za koordynację prac nad standardami z obszaru organizacji prac przy żurawach wieżowych. Komitet prowadził prace w zakresie m.in. poniższych norm:

- ISO/PWI TS 24658-1 Cranes—Principles of safety management for wind by users – Part 1: General
- ISO/DIS 15513 Cranes – Competency requirements for crane operators (drivers), slingers, signallers and assessors
- ISO/WD 12482 Cranes – Monitoring for crane design working period
- ISO 10973:1995 Cranes – Spare parts manual
- ISO 12478-1:1997 Cranes – Maintenance manual –Part 1: General
- ISO 9926-1:1990 Cranes – Training of drivers – Part 1: General

ISO/TC 96/SC5/WG1 Principle of safety management for wind by users

Zasady zarządzania bezpieczeństwem przy wietrze przez użytkowników

Jest grupą roboczą opracowującą rewizję normy ISO 24658-1 – Cranes – Principles of safety management for wind by users – Part 1: General. Grupa skupia się obecnie na kwestiach edycyjnych tj. poprawności językowej, szacie graficznej, jakości rysunków.

ISO/TC 96/SC5/WG 6 Revision of ISO 12482 Cranes – Monitoring for crane design working period

Rewizja normy ISO 12482 Żurawie – Monitorowanie okresu projektowej eksploatacji

Jest to grupa robocza opracowująca rewizję normy ISO 12482 Cranes – Monitoring for crane design working period. Grupa została reaktywowana w 2025 roku i dotyczy kwestii resursu urządzeń, zagadnienia istotnego dla inspekcji w UDT. Prace będą kontynuowane między innymi w związku z dużym gronem zainteresowanych i aktualnością tematu w świetle np. prawodawstwa UE dotyczącego jakości i rewitalizacji produktów.



**MGR INŻ.
WOJCIECH WSZOŁA**

Ekspert Urzędzeń Transportu
Bliskiego
Biuro w Wałbrzychu
Oddział we Wrocławiu
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w ISO/TC96:

ISO/TC 96/SC 7 Tower cranes

Zakres prac podkomitetu obejmuje standaryzację terminologii, symboli graficznych, metod badań, wymagań bezpieczeństwa oraz ogólnych zasad projektowania urządzeń i komponentów stosowanych podczas montażu, demontażu, kontroli oraz konserwacji żurawi wieżowych. Zakres obejmuje również wymagania dotyczące bezpiecznego użytkowania żurawi wieżowych.

Ponadto, podkomitet ISO/TC 96/SC 7 został zobowiązany przez ISO/TC 96 do opracowania części 1 - Wymagania ogólne, mającej zastosowanie do wszystkich typów dźwignic, w zakresie następujących zagadnień:

- układ i charakterystyka elementów sterowania,
- kabiny i stanowiska operatorów,
- dostęp, osłony i zabezpieczenia.

ISO/TC 96/SC7/WG4 Operating manual

Instrukcja obsługi

Grupa robocza opracowuje rewizję normy ISO 9928-3 Cranes - Crane operating manual - Part 3 Tower cranes. Grupa dokonuje przeglądu obowiązującego standardu ISO 9928-3 oraz porównuje go z zapisami ISO 9928-1 Cranes – Crane operating manual – Part 1: General.



ISO/TC 178

Lifts, escalators and moving walks
Dźwigi, schody i chodniki ruchome

Normy opracowywane przez Komitet Techniczny obejmują bezpieczeństwo, dostępność i efektywność energetyczną dźwignów, schodów ruchomych, chodników ruchomych i dźwignów budowlanych. TC odpowiada za normalizację jednych z najbardziej powszechnie użytkowanych ogólnodostępnych urządzeń transportu bliskiego. Standaryzacja dotyczy wymagań bezpieczeństwa, dotyczących dźwignów osobowych i towarowych, schodów ruchomych. Wyłączone są ciągle urządzenia do mechanicznego transportu materiałów oraz dźwigi stosowane w górnictwie.

ISO/TC 178/WG4

Safety Requirements and Risk Assessment

Wymagania bezpieczeństwa i ocena ryzyka

Grupa prowadzi prace dotyczące norm niżej wymienionych.

- **prISO 14798-1 Lifts (elevators), escalators and moving walks – Risk assessment and reduction methodology Part 1: General**

*Dźwigi, schody i chodniki ruchome – Metodologia oceny i zmniejszania ryzyka
Część 1: Wymagania ogólne*



Przedstawiciel w ISO/TC178

**MGR INŻ.
PAWEŁ RAJEWSKI**

Kierownik Wydziału
Urządzeń Technicznych (UT-2)
Departament Techniki
Urząd Dozoru Technicznego

Projekt normy określa ogólne zasady oraz specyficzne procedury oceny ryzyka. Celem jest opisanie procesu podejmowania decyzji związanych z bezpieczeństwem dźwigów podczas:

- projektowania, konstruowania, montażu i serwisowania dźwigów, podzespołów dźwigowych i systemów,
- opracowywania standardowych procedur opisujących użytkowanie, próby techniczne, ocenę zgodności i serwisowanie dźwigów,
- opracowywania specyfikacji technicznych i norm związanych z bezpieczeństwem dźwigów.

- **prISO TR 14798-2 Lifts (elevators), escalators and moving walks**
Risk assessment and reduction methodology

Part 2: Guidance and examples

Dźwigi, schody i chodniki ruchome

Metodologia oceny i zmniejszania ryzyka

Część 2: Przewodnik oraz przykłady.

Projekt normy określa ogólne zasady oraz wybrane przykłady procedur oceny ryzyka.

- **prISO 8100-20 Global essential safety requirements (GESR)**

Globalne zasadnicze wymagania bezpieczeństwa (GZWB)

Projekt normy dotyczy globalnych wymagań bezpieczeństwa dźwigów (GESR) dla dźwigów (wind) ich komponentów i funkcji oraz określa system i metody minimalizacji ryzyka bezpieczeństwa, które mogą powstać podczas eksploatacji i użytkowania dźwigów (wind) lub prac przy nich.

Projekt normy dotyczy dźwigów przeznaczonych do przewozu osób lub osób i towarów, które mogą znajdować się w dowolnej stałej i nieruchomej konstrukcji lub budynku, z wyjątkiem dźwigów znajdujących się w środkach transportu (np. statkach).

Niniejszy projekt normy nie obejmuje wszystkich potrzeb użytkowników z niepełnosprawnościami oraz zagrożeń wynikających z prac dźwigów w trakcie budowy, testów lub przebudowy i demontażu.

- **prISO 8100-21 (oparta na podstawie 22559-2)**
Global Safety Parameters (GSPs)

Globalne parametry bezpieczeństwa (GSP)

Projekt normy dotyczy globalnych parametrów bezpieczeństwa (GSP) dla dźwigów ich komponentów i funkcji oraz uzupełnia system i metody określone w normie prISO 8100-20 w celu ograniczania zagrożeń, które mogą wystąpić podczas eksploatacji i użytkowania lub pracy z dźwigami.

- **pr ISO/TS 8100-22 Lifts for the transport of persons and goods**
Part 22: Prerequisites for certification of lifts, model lifts, lift components and lift functions

Dźwigi do transportu osób i ładunków

Część 22: Warunki wstępne dotyczące certyfikacji dźwigów, modeli dźwigów, podzespołów dźwigów i funkcji dźwigów.

W projekcie normy określono wymagania wstępne, które należy spełnić, aby ubiegać się o certyfikację nowych dźwigów, modeli dźwigów, podzespołów dźwigów i funkcji dźwigów.

- **prISO/TS 8100-3 Lifts for the transport of persons and goods**
Part 3: Requirements from other standards (ASME A17.1/CSA B44 and JIS A 4307-1/JIS A 4307-2) not included in ISO 8100-1 or ISO 8100-2

Dźwigi do transportu osób i ładunków – Część 3: Wymagania innych norm (ASME A17.1/CSA B44 and JIS A 4307-1/JIS A 4307-2) nie uwzględnione w ISO 8100-1 lub ISO 8100-2.

Projekt specyfikacji technicznej dotyczy wyspecyfikowania wymagań innych norm dotyczących dźwigów, które nie znajdują się w normach podstawowych dotyczących dźwigów ISO 8100-1/2 pochodzących z normy stosowanych w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie oraz Japonii.

ISO/TC 178/WG6 Lift installations

Instalacja dźwigów

W ramach prac grupy prowadzone są prace dotyczące norm niżej wymienionych.

- **prISO 8100-30 Lifts for the transport of persons and goods**
Part 30: Class I, II, III and VI lifts installation

Dźwigi do transport osób i towarów

Część 30: Dźwigi klasy I, II, III i VI

Projekt normy określa niezbędne wymiary umożliwiające instalację dźwigów osobowych klasy I, II, III i VI. Wymiary te odzwierciedlają wymagania dotyczące urządzeń i mają zastosowanie do wszystkich nowych instalacji dźwigowych, niezależnie od układów napędowych, w tym kabiny z jednym wejściem, przeznaczonych do montażu w nowym budynku. W przypadku układów z przeciwwagą z boku możliwa jest konfiguracja z wejściem przelotowym. W stosownych przypadkach niniejszy dokument ma również zastosowanie do instalacji w istniejącym budynku. Niniejszy projekt normy nie ma zastosowania do dźwigów o prędkości znamionowej większej niż 6,0 m/s.

- **prISO 3008-2 Fire-resistance tests**
Part 2: Lift landing door assemblies

Próby odporności ogniowej

Część 2: Zespoły drzwi przystankowych dźwigów

Projekt normy określa metodę badania odporności ogniowej zespołów drzwi przystankowych w dźwigach, które mogą być narażone na działanie ognia od strony przystanków. Metoda ma zastosowanie do wszystkich typów zespołów drzwi przystankowych w dźwigach, wykorzystywanych jako środki dostępu w budynkach i mających na celu zapewnienie bariery ogniowej uniemożliwiającej rozprzestrzenianie się ognia przez szyb dźwigowy. Metoda umożliwi pomiar szczelności oraz, w razie potrzeby, pomiar promieniowania i izolacji cieplnej.

- **prISO 8100-7 Lifts for the transport of persons and goods**
Part 7: Accessibility to lifts for persons including persons with disability

Dźwigi do transportu osób i towarów

Część 7: Dostępność do dźwigów dla osób, w tym osób niepełnosprawnych

Projekt normy określa minimalne wymagania dotyczące bezpiecznego i samodzielnego dostępu oraz korzystania z dźwigów przez osoby, w tym osoby niepełnosprawne.

- **prISO/TR 8101-10 Fire safety on lifts**
Part 10: Comparison of safety standards worldwide on lifts used by firefighters and for building evacuation

Bezpieczeństwo pożarowe dźwigów

Część 10: Porównanie światowych norm bezpieczeństwa dla dźwigów dla straży pożarnej oraz ewakuacji z budynków

Projekt normy obejmuje zaktualizowane porównanie wymagań dotyczących wybranych zagadnień dotyczących użytkowania dźwigów w celach przeciwpożarowych i ewakuacji budynków, zgodnie z ogólnosiwiatowymi normami bezpieczeństwa.



ISO/TC 135

Non-destructive testing *Badania nieniszczące*

Komitet zajmuje się opracowaniem norm związanych z nieniszczącymi metodami diagnostycznymi. Badania nieniszczące (NDT) umożliwiają ocenę stanu technicznego urządzeń bez ingerencji w ich konstrukcję i zmiany ich własności eksploatacyjnych. W kontekście urządzeń transportu bliskiego (UTB) jedną z metod wykorzystywanych do oceny dużych konstrukcji jest metoda emisji akustycznej (AE, ang. Acoustic Emission), pozwalająca na ujawnianie m.in. nieciągłości lub innych miejscowych defektów konstrukcji.

ISO/TC 135/SC 9 – Acoustic emission testing Badania z wykorzystaniem emisji akustycznej

Wśród prac grupy SC9 miejsce znajdowała m.in. norma ISO 19835:2018 Non-destructive testing – Acoustic emission testing – Steel structures of overhead travelling cranes and portal bridge cranes. Dokument ten określa wymagania w zakresie prowadzenia badań metodą emisji akustycznej (AE) konstrukcji nośnych suwnic pomostowych i bramowych, w celu oceny ich stanu technicznego. Metoda AE umożliwia wczesne wykrywanie rozwijających się uszkodzeń oraz monitorowanie zachowania konstrukcji pod obciążeniem, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa eksploatacji i ograniczenia ryzyka awarii. Norma obejmuje m.in. zasady przygotowania i realizacji badań, w tym rozmieszczenia czujników, warunków obciążenia oraz definiuje także kryteria oceny sygnałów AE oraz interpretacji wyników w kontekście wykrywania nieciągłości i uszkodzeń materiału. Norma określa wymagania dotyczące kwalifikacji personelu oraz stosowanego wyposażenia pomiarowego oraz zawiera wytyczne dotyczące dokumentowania wyników badań i sporządzania raportów.

Dokument ten dotyczy badań UTB w eksploatacji, jednak może odnosić się również do innych rodzajów urządzeń dźwignicowych. Metoda AE jest jedną z metod badań NDT do oceny integralności konstrukcyjnej suwnic. Do pełnej weryfikacji i uzupełnienia wyników stosuje się również inne metody NDT.

Prace trwają m.in. nad ujednoczeniem definicji w normie EN 1330-9 Non-destructive testing Terminology Part 9: Terms used in acoustic emission testing, w oparciu o normę ISO 12716 Non-destructive testing – Acoustic emission testing – Vocabulary. Ten międzynarodowy standard definiuje terminologię stosowaną w badaniach NDT z wykorzystaniem emisji akustycznej i tworzy wspólną podstawę dla standardów w tym zakresie oraz ogólnego wykorzystania metody.

Ramy bezpieczeństwa

Udział UDT w pracach ISO ma znaczenie wykraczające daleko poza samą reprezentację ekspercką w strukturach międzynarodowych. Oznacza to możliwość współtworzenia ram bezpieczeństwa, zanim staną się one obowiązującą praktyką w branżach związanych z nimi. Istotną rolę odgrywa przenoszenie doświadczeń krajowych na poziom wspólnych norm międzynarodowych. Dozór techniczny dysponuje unikalnym zasobem wiedzy wynikającej z badań okresowych, analiz awarii, modernizacji urządzeń oraz długoterminowej obserwacji ich zachowania w eksploatacji w wielu branżach gospodarki. Włączenie tych doświadczeń do międzynarodowego procesu normalizacyjnego sprawia, że normy ISO uwzględniają rzeczywiste scenariusze ryzyka dla ram bezpieczeństwa.



**DR INŻ.
MAREK NOWAK**

Ekspert ds. Badań
Oddział w Krakowie
Urząd Dozoru Technicznego



**DR INŻ.
IRENEUSZ BARAN**

Kierownik Działu Badań
Laboratoryjnych
Oddział w Krakowie
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w ISO/TC 135/SC 9

Przedstawiciel w ISO/TC 135/SC 9

Literatura:

1. International Organization for Standardization www.iso.org [dostęp: 3.2026]
2. Polski Komitet Normalizacyjny www.pkn.pl [dostęp: 3.2026]

NORMY EUROPEJSKIE DLA URZĄDZEŃ TRANSPORTU BLISKIEGO



A**NORMY TYPU A**

Określają podstawowe pojęcia, terminologię i zasady projektowania mające zastosowanie do wszystkich kategorii maszyn.

B**NORMY TYPU B**

Dotyczą określonych aspektów bezpieczeństwa maszyn lub określonych rodzajów zabezpieczeń, które mogą być stosowane w szerokim zakresie kategorii maszyn.

C**NORMY TYPU C**

Zawierają specyfikacje dotyczące określonej kategorii maszyn.

CEN, czyli Europejski Komitet Normalizacyjny (fr. Comité Européen de Normalisation) [1], jest stowarzyszeniem zrzeszającym krajowe jednostki normalizacyjne z 34 krajów europejskich. CEN stanowi platformę do opracowywania norm europejskich i innych dokumentów technicznych w odniesieniu do różnego rodzaju produktów, materiałów, usług i procesów. W skład CEN wchodzi krajowe jednostki normalizacyjne. W przypadku Polski pełnoprawnym członkiem CEN od ponad 20 lat jest PKN (Polski Komitet Normalizacyjny). Przedstawiciele Urzędu Dozoru Technicznego czynnie uczestniczą w pracach komitetów technicznych w zakresie zadań PKN oraz w grupach roboczych CEN [1].

Udział Polski w pracach CEN w obszarze urządzeń transportu bliskiego realizowany jest poprzez aktywne uczestnictwo ekspertów UDT w pracach wybranych komitetów technicznych i włączonych grupach roboczych. Są to struktury, w których zapadają kluczowe rozstrzygnięcia dotyczące wymagań bezpieczeństwa, zasad eksploatacji oraz metod oceny ryzyka.



URZĄD DOZORU
TECHNICZNEGO

Urząd Dozoru Technicznego jako organizacja ekspercka posiada wielu swoich reprezentantów w krajowych oraz międzynarodowych Komitetach Technicznych, tym samym biorąc czynny udział w działalności normalizacyjnej na szczeblu krajowym oraz międzynarodowym.

Ciałami powoływanymi do prowadzenia prac normalizacyjnych są Komitety techniczne (TC – Technical Committee). Komitety realizują swoje zadania poprzez poszczególne Grupy robocze (WG – Working group). Osoby, które mają bezpośredni wpływ na treść postanowień danej normy, to Eksperti WG. Jest to środowisko międzynarodowe, które reprezentuje wiele dziedzin, jak np. branża przemysłowa, sektor bezpieczeństwa eksploatacji, ochrony środowiska, badań naukowych, budownictwo, energetyka oraz wiele innych. Eksperti WG do prac w międzynarodowych organizacjach normalizacyjnych, takich jak ISO, IEC, CEN (ISO – International Organization for Standardization, IEC – International Electrotechnical Commission, CEN – Comité européen de normalisation), są zgłaszani przez krajową jednostkę normalizacyjną – Polski Komitet Normalizacyjny w przypadku Polski.

W skład grupy roboczej zajmującej się tworzeniem i rewizją norm wchodzi m.in. producenci danej grupy urządzeń, przedstawiciele jednostek notyfikowanych, jednostek inspekcyjnych, przedstawiciele organów prawa pracy w krajach. Zmiany w normie są efektem wypracowanego kompromisu nad proponowanym rozwiązaniem, po wspólnych rozmowach i negocjacjach członków grupy. Bywa tak, że z pozoru proste zagadnienie jest dyskutowane przez grupę przez długi czas. Wszelkie zmiany, co zawsze jest podkreślane, mają służyć poprawie bezpieczeństwa, ale nie wskazywać jednego rozwiązania, opracowanego przez konkretnego wytwórcę. Prace stale posuwają się do przodu głównie za sprawą specjalistów, projektujących i zajmujących się jedną grupą urządzeń, którzy znają normę na pamięć. Udział każdej osoby w pracach grupy jest ważny ze względu na inne spojrzenie na urządzenie i jego bezpieczeństwo

Członkowie CEN mają obowiązek wprowadzania norm EN do systemów norm krajowych i wycofywania dotychczasowych norm sprzecznych z wprowadzanymi. Dzięki temu powstaje wspólny system rozwiązań europejskich. Normy europejskie są jednym z trzonów jednolitego rynku i istotnym narzędziem w usuwaniu barier w handlu.

Przystępując do grupy roboczej, każda z osób podpisuje zobowiązanie o nieudzielaniu informacji na temat procedowanych zmian. Zarysowana została zatem jedynie tematyka dotycząca norm, nad którymi trwają prace w grupach roboczych komitetów technicznych CEN. Zachęcamy do zapoznania się z aktualnymi normami oraz ich kolejnymi zmianami po opublikowaniu.



CEN/TC 10

Lifts, escalators and moving walks [2] *Dźwigi, schody i chodniki ruchome*

Komitet CEN/TC 10 zajmuje się normalizacją urządzeń powszechnie wykorzystywanych w obiektach użyteczności publicznej i mieszkaniowych oraz infrastrukturze transportu osób i ładunków. W ramach komitetu działa dziesięć grup roboczych. W pracach dwóch biorą udział przedstawiciele UDT z ramienia PKN.

	Grupa robocza	Reprezentant PKN
CEN/TC 10	WG 1 „Lifts and service lifts”	Paweł Rajewski
	WG 8 „Stairlifts and vertical platforms for the disabled”	Wojciech Czapla
	WG 11 „Lifting appliances for wind turbine”	Paweł Rajewski
	WG 13 „Vertical lifting appliance with enclosed carrier”	Wojciech Czapla

Komitet opracowuje europejskie normy dotyczące projektowania, instalacji, modernizacji, konserwacji i eksploatacji dźwigów osobowych i towarowych, schodów ruchomych oraz chodników ruchomych. Normy opracowywane przez CEN/TC 10 obejmują bezpieczeństwo, dostępność i efektywność energetyczną dźwigów, schodów ruchomych, chodników ruchomych i dźwigów budowlanych. Normy są opracowywane przy udziale interesariuszy i stron zainteresowanych. Główni interesariusze branży to producenci, instalatorzy, organizacje konserwacyjne i serwisowe, projektanci i właściciele/zarządcy budynków, jednostki notyfikowane, certyfikujące i inspekcyjne, władze publiczne i organy regulacyjne, użytkownicy.

Zakres tematyczny CEN/TC 10 obejmuje dźwigi, schody ruchome, chodniki ruchome i dźwigi budowlane. Termin „dźwig” potocznie nazywany „windą” można rozumieć jako urządzenie dźwigowe przeznaczone do podnoszenia osób lub osób z towarami lub wyłącznie towarów, gdy urządzenie dźwigowe porusza się przez kilka stałych poziomów.



CEN/TC 10/WG 1

Lifts and service lifts *Dźwigi osobowe i towarowe*

Bieżący zakres bieżących prac CEN/TC10/WG1 dotyczy dostosowania norm dotyczących dźwigów do wniosku normalizacyjnego M/599 Komisji Europejskiej, który dotyczy opracowania i rewizji norm zharmonizowanych na potrzeby dyrektywy 2014/33/UE w celu zapewnienia, aby nadal odzwierciedlały one powszechnie uznany stan wiedzy technicznej pod kątem spełnienia zasadniczych wymagań w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa określonych w załączniku I do dyrektywy 2014/33/UE oraz, w stosownych przypadkach, zasadniczych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określonych w załączniku I do dyrektywy maszynowej 2006/42/WE (jak określono w pkt 1.1 załącznika I do dyrektywy 2014/33/UE). Dodatkowo zakres bieżących prac dotyczy rewizji norm dotyczących dźwigów w zakresie wpływu Rozporządzenia UE 2023/1230 w sprawie maszyn, które zostało opublikowane 29 czerwca 2023 r. i weszło w życie 20 lipca 2023 r. Będzie stosowane od 20 stycznia 2027 r., a dyrektywa maszynowa 2006/42/WE zostanie odpowiednio uchylona.



**MGR INŻ.
PAWEŁ RAJEWSKI**

Kierownik Wydziału
Urządzeń Technicznych (UT-2)
Departament Techniki
Urząd Dozoru Technicznego

W ramach grupy prowadzone są prace na wymienionych normach.

- **prEN-ISO 8100-1:2026 Lifts for the transport of persons and goods - Part 1: Safety rules for the construction and installation of passenger and goods passenger lifts**

Dźwigi do transport osób i towarów - Część 1: Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów osobowych i dźwigów towarowo-osobowych

Projekt normy dotyczy zasad bezpieczeństwa dla dźwigów stale obsługujących budynki i budowle, przeznaczonych do transportu osób lub osób i towarów. Ma on zastosowanie do dźwigów ciernych, dźwigów z napędem przymusowym i dźwigów z napędem hydraulicznym.

Projekt normy dotyczy również wyposażenia elektrycznego tych dźwigów, włącznie z oświetleniem i gniazdami sieciowymi w szybie. W projekcie normy określono zasady bezpieczeństwa dotyczące m.in. użytkowników, włączając pasażerów, personelu konserwującego i kontrolującego oraz osób na przystankach, części składowych instalacji dźwigowej oraz budynku. Projekt normy nie ma zastosowania do dźwigów osobowych i dźwigów towarowo-osobowych, które zostały zainstalowane przed datą jego publikacji.

- **prEN-ISO 8100-2:2026 Lifts for the transport of persons and goods - Part 2: Design rules, calculations, examinations and tests of lift components**

Dźwigi do transportu osób i towarów - Część 2: Zasady projektowania, obliczenia, weryfikowanie i próby elementów dźwigowych

W projekcie normy określono wymagania dotyczące dźwigów osobowych i towarowo-osobowych w zakresie m.in. weryfikacji zamków bezpieczeństwa, chwytaczy, ograniczników prędkości, zderzaków, obwodów bezpieczeństwa i obwodów z klasyfikacją SIL, środków zapobiegających nadmiernej prędkości kabiny jadącej w górę i chroniących przed niezamierzonym ruchem kabiny. Również dotyczy zaworów zabezpieczających przy pęknięciu przewodów i zaworów dławiąco-zwrotnych i zużycia cięgien nośnych i granicznego sprzężenia ciernego. Norma specyfikuje zasady obliczeń dla elementów urządzenia i wybranych badań.

Projekt normy nie ma zastosowania do dźwigów osobowych, dźwigów towarowo-osobowych i elementów dźwigów, które zostały zainstalowane lub wytworzone przed datą jego publikacji.

- **prEN 81-21:2026 Safety rules for the construction and installation of lifts - Lifts for the transport of persons and goods - Part 21: New passenger and goods passenger lifts in existing building**

Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów - Dźwigi przeznaczone do transportu osób i towarów - Część 21: Nowe dźwigi osobowe i towarowo-osobowe w istniejącym budynku

W projekcie normy określono zasady bezpieczeństwa dotyczące dźwigów osobowych i dźwigów towarowo-osobowych instalowanych w budynkach istniejących, gdzie ze względu na ograniczenia wynikające z uwarunkowań budowlanych niektóre wymagania EN 81-20:2020 nie mogą być spełnione. Odniesiono się w nim do licznych wyspecyfikowanych w normie ograniczeń i podano wymagania dla rozwiązań alternatywnych m. in. istniejące perforowane obudowy szybu, dostępna przestrzeń w szybie prowadząca do zmniejszenia odległości między kabiną a przeciwwagą lub masą równoważącą, przeciwwaga lub masa równoważąca w oddzielnym istniejącym szybie, zmniejszone wymiary budynku i wolne odległości prowadzące do zmniejszenia dostępnej przestrzeni w nadszyciu, wymiary balustrady na dachu kabiny, zmniejszone wysokości fartucha progów lub maszynowni i/lub linowni. Projekt normy nie ma zastosowania do dźwigów zainstalowanych przed datą jego publikacji.

- **prEN 81-28:2026 Safety rules for the construction and installation of lifts - Lifts for the transport of persons and goods - Part 28: Two-way communication system**

Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów - Dźwigi przeznaczone do transportu osób i towarów - Część 28: System łączności dwustronnej

W projekcie normy określono wymagania techniczne dotyczące systemów łączności dwustronnej przeznaczonych do dźwigów osobowych i dźwigów towarowo-osobowych, opisanych w serii norm EN 81. Obejmują one m.in. aktywowanie i przekazywanie alarmu, informacje dotyczące użytkownika i konserwacji, próby przeprowadzane w obiekcie w celu zweryfikowania wymagań przed dopuszczeniem dźwigu do użytkowania. Projekt normy nie ma zastosowania do istotnych zagrożeń, niebezpiecznych sytuacji i niebezpiecznych zdarzeń dotyczących dźwigu użytkowanego zgodnie z przeznaczeniem i w warunkach niewłaściwego użytkowania, możliwego do przewidzenia przez producenta, np. ryzyko uwięzienia użytkowników w kabinie i w szybie. Projekt normy nie ma zastosowania do systemów łączności dwustronnej przeznaczonych do dźwigów, które zostały zainstalowane przed datą jego opublikowania.

- **prEN 81-71:2026 Safety rules for the construction and installation of lifts - Particular applications to passenger lifts and goods passenger lifts - Part 71: Vandal resistant lifts**

Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów - Szczególne zastosowania dźwigów osobowych i dźwigów towarowo-osobowych - Część 71: Dźwigi odporne na wandalizm

W projekcie normy określono wymagania odnoszące się do znaczących zagrożeń związanych z dźwigami, które są obiektem różnego rodzaju wandalizmu na przewidywanym poziomie. Wymagania są uzupełniające (dodatkowe i/lub zmienione) w stosunku do wymagań EN 81-20:2020, mają na celu zmniejszenie skutków wandalizmu. Projekt normy nie ma zastosowania do dźwigów, które zostały zainstalowane przed datą jego opublikowania.

- **prEN 81-77:2026 Safety rules for the construction and installations of lifts - Particular applications for passenger and goods passenger lifts - Part 77: Lifts subject to seismic conditions**

Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów - Szczególne zastosowania dźwigów osobowych i towarowo-osobowych - Część 77: Dźwigi w warunkach sejsmicznych

W projekcie normy określono dodatkowe, specjalne zabezpieczenia i zasady bezpieczeństwa dotyczące dźwigów osobowych i towarowo-osobowych zainstalowanych w budynkach i w konstrukcjach, co do których przewiduje się, że wytrzymają zdarzenia sejsmiczne, zgodnie z EN 1998-1:2004 (Eurocode 8), podczas użytkowania, konserwacji, kontroli i działania dźwigów w sytuacjach awaryjnych. Celem projektu normy jest zapobiegnięcie utraty życia i zmniejszenie zakresu obrażeń, zapobiegnięcie uwięzieniu osób w dźwigu i zapobieganie zniszczeniom. W projekcie normy nie uwzględniono innego ryzyka pochodzącego od zdarzeń sejsmicznych (np. pożaru, powodzi, wybuchu). Projekt normy nie ma zastosowania do dźwigów zainstalowanych przed datą jej opublikowania.

- **prEN 13015:2026 Maintenance for lifts and escalators - Rules for maintenance instructions**

Konserwacja dźwigów i schodów ruchomych - Zasady opracowywania instrukcji konserwacji

W projekcie normy wyspecyfikowano i opisano elementy niezbędne do opracowania instrukcji konserwacji nowo instalowanych dźwigów osobowych, towarowo-osobowych, towarowych ze wstępem do kabiny, towarowych małych oraz schodów i chodników ruchomych. Podano zasady oceny ryzyka i wymagania dotyczące ostrzeżeń oraz określono format instrukcji konserwacji. Wyszczególniono typowe przykłady sprawdzeń.



CEN/TC 10/WG 8

Stairlifts and vertical platforms
for the disabled

*Dźwigi schodowe i platformy pionowe dla
osób z niepełnosprawnościami*

Normy opracowywane przez grupę obejmują szczegółowe wymagania dotyczące zakresu stosowania urządzeń, wymagań konstrukcyjnych, wymagań bezpieczeństwa oraz wymagań dotyczących instalacji i warunków środowiskowych.

Prowadzone są prace dotyczące draftu nowego wydania normy EN 81-40 Safety rules for the construction and installation of lifts - Special lifts for the transport of persons and goods - Part 40: Stairlifts and inclined lifting platforms intended for persons with impaired mobility (Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Dźwigi specjalne do transportu osób i towarów – Część 40: Dźwigi schodowe oraz platformy podnoszące pochyłe dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się). Jednocześnie trwają prace nad kolejnymi dokumentami, takimi jak EN 81-45 i EN 81-46 dotyczącą urządzeń poruszających się w niezabudowanych lub częściowo zabudowanych szybach, również takich, które transportują osoby poprzez otwory w stropach.



**MGR INŻ.
WOJCIECH CZAPLA**

Ekspert Urzędów
Transportu Bliskiego
Biuro w Bydgoszczy
Oddział w Płocku
Urząd Dozoru Technicznego



CEN/TC 10/WG 11

Lifting appliances for wind turbine

Urządzenia dźwigowe stosowane w turbinach wiatrowych

Grupa robocza zajmuje się opracowywaniem norm dla urządzeń podnoszących w turbinach wiatrowych. Zakres działań grupy obejmuje przygotowanie wymagań konstrukcyjnych, bezpieczeństwa, eksploatacji i ratownictwa dla tych urządzeń, a także ciągle dostosowywanie norm do europejskich przepisów i potrzeb rynku energetyki wiatrowej. W grupie pracowano m.in. nad zakresem i kształtem normy PN-EN 81-44:2025 Zasady bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalacji dźwigów - Dźwigi specjalne do transportu osób i towarów - Część 44: Urządzenia podnoszące w turbinach wiatrowych. W normie określono wymagania bezpieczeństwa dotyczące konstrukcji i instalacji urządzeń do podnoszenia z napędem mechanicznym (zwanymi dźwigami), instalowanych na stałe wewnątrz lub na zewnątrz turbin wiatrowych i przeznaczonych do dostępu do miejsc pracy na turbinach wiatrowych włączając procedury ewakuacyjne i ratownicze.

W normie przyjęto, że dźwig to maszyna posiadająca podstawę ładunkową, która jest prowadzona i przemieszcza się między określonymi poziomami przystankowymi. Z kolei podstawę ładunkową stanowi jednostka posiadająca podłogę, ściany, dach i drzwi. Określono, na podstawie zasadniczych wymagań dyrektywy maszynowej 2006/42/WE, zagrożenia, które pojawiają się na różnych etapach eksploatacji tego rodzaju dźwigu, oraz opisano metody eliminacji lub ograniczenia tych zagrożeń przy założeniu, że dźwig będzie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem, jakie określił jego producent.

W normie PN-EN 81-44:2025 przyjęto założenia, że dźwig:

- posiada podstawę ładunkową, która obsługuje określone poziomy przystanków,
- może przemieszczać osoby na stanowiska robocze, na których wykonują pracę (która może być wykonywana również z podstawy ładunkowej dźwigu),
- przeznaczony jest do przewozu osób i ładunków,
- jest prowadzony,
- przemieszczany jest w pionie lub po torze odchylnym od pionu nie więcej niż 15 stopni,
- jest wsparty lub utrzymywany przez zębatkę lub napęd linowy;
- porusza się z prędkością nie większą niż 0,7 m/s,
- może pracować w zakresie roboczej temperatury otoczenia od -25°C do +55°C.



**MGR INŻ.
PAWEŁ RAJEWSKI**

Kierownik Wydziału
Urządzeń Technicznych (UT-2)
Departament Techniki
Urząd Dozoru Technicznego



CEN/TC 10/WG 13

Vertical lifting appliance with enclosed carrier

Urządzenia podnoszące poruszające się w pionie z obudowaną podstawą ładunkową

Prace w tej grupie były i są bardzo intensywne. W wyniku prac wydano m.in. normę EN 81-42:2025 Safety rules for the construction and installation of lifts - Special lifts for the transport of persons and goods - Part 42: Vertical lifting appliances with enclosed carrier intended for use by persons, including persons with disability (urządzenia podnoszące z pełną kabiną do użytku przez osoby, w tym osoby z niepełnosprawnościami). Jednocześnie trwają prace nad kolejnymi dokumentami, takimi jak EN 81-45 i EN 81-46 dotyczącymi urządzeń poruszających się w niezabudowanych lub częściowo zabudowanych szybach, również takich, które transportują osoby poprzez otwory w stropach.

EN 81-31:2024

Safety rules for the construction and installation of lifts - Lifts for the transport of goods only - Part 31: Accessible goods only lifts (dźwigi do transportu wyłącznie towarów)

EN 81-30:2025

Safety rules for the construction and installation of lifts - Lifts for the transport of goods only - Part 30: Electric and hydraulic service lifts (elektryczne i hydrauliczne dźwigi serwisowe)

EN 81-42:2025

Safety rules for the construction and installation of lifts - Special lifts for the transport of persons and goods - Part 42: Vertical lifting appliances with enclosed carrier intended for use by persons, including persons with disability (urządzenia podnoszące z pełną kabiną do użytku przez osoby, w tym osoby z niepełnosprawnościami)



**MGR INŻ.
WOJCIECH CZAPLA**

Ekspert Urzędzeń
Transportu Bliskiego
Biuro w Bydgoszczy
Oddział w Płocku
Urząd Dozoru Technicznego



CEN/TC 98

Lifting platforms [3]

Platformy podnoszące

Komitet CEN/TC 10 zajmuje się normalizacją urządzeń powszechnie wykorzystywanych w obiektach użyteczności publicznej i mieszkaniowych oraz infrastrukturze transportu osób i ładunków. W ramach komitetu działa dziesięć grup roboczych. W pracach dwóch biorą udział przedstawiciele UDT z ramienia PKN.

	Grupa robocza	Reprezentant PKN
CEN/TC 98	WG 1 „Mobile elevating work platforms”	Maciej Klahs
	WG 3 „Vehicle lifting devices”	Mariusz Łabędź
	WG 7 „Suspended access equipment”	Paweł Bigdoń

Komitet zajmuje się formułowaniem zasad dotyczących projektowania, w tym kryteriów stateczności, dla podestów, podnośników i platform podnoszących. Zakres jego prac obejmuje zagadnienia konstrukcyjne, wymagania bezpieczeństwa, badania oraz inspekcję tych urządzeń, mające na celu zapewnienie ich bezpiecznej eksploatacji. Normy opracowywane w ramach tego komitetu mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa pracy oraz dla oceny stanu technicznego urządzeń eksploatowanych w warunkach przemysłowych i budowlanych.





CEN/TC 98/WG 1

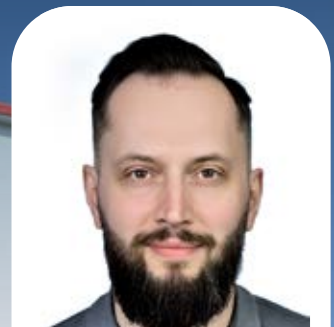
Mobile elevating work platforms *Podesty ruchome przejezdne*

Grupa robocza WG 1 komitetu CEN/TC 98 zajmuje się podestami ruchomymi przejezdnymi (MEWP, ang. Mobile Elevating Work Platforms). Jednym z głównych celów prac grupy roboczej zajmującej się rewizją normy EN 280 jest dostosowanie jej do obecnego poziomu techniki i wiedzy inżynierskiej. Poza tym uwzględniane są istniejące i pojawiające się zagrożenia w obszarze podestów ruchomych przejezdnych.

Obecnie szerokim wyzwaniem są prace mające zapewnić dostosowanie zapisów normy do rozporządzenia 2023/1230 w sprawie maszyn zastępującego dyrektywę maszynową 2006/42/WE. Za zgodność normy z rozporządzeniem i dyrektywą odpowiadają tzw. konsultanci HAS (ang. Harmonized Standards Consultant). Rewizja normy EN 280 rozpoczęta w 2018 r. i zakończona w 2022 r. publikacją PN-EN 280-1:2022 oraz PN-EN 280-2:2022 to tylko początek zmian w obszarze podestów ruchomych przejezdnych. Norma PN-EN 280+A1:2015 została wycofana 2 lutego 2025 r.

- W normie PN-EN 280-1 określono wymagania i środki bezpieczeństwa dotyczące wszystkich typów i rozmiarów podestów ruchomych przejezdnych (MEWP). Dotyczy tych urządzeń przeznaczonych do przemieszczania osób na stanowiskach pracy wykonywanej z platformy roboczej (WP) przy założeniu, że osoby te wchodzą na platformę i schodzą z platformy tylko w położeniu dostępu z poziomu gruntu lub z podwozia.
- Normę PN-EN 280-2 należy stosować łącznie z EN 280-1:2022. Określono w niej dodatkowe wymagania bezpieczeństwa dla MEWP typu 1 grupy B wyposażonych w urządzenie do podnoszenia ładunku. Urządzenie podnoszące ładunek jest przeznaczone do podnoszenia zawieszonych ładunków wyłącznie w ramach zadania wykonywanego przez personel z podestu roboczego. Norma dotyczy dodatkowych zagrożeń, niebezpiecz-

nych sytuacji i zdarzeń związanych z urządzeniami do podnoszenia ładunków na rozkładanej konstrukcji podnoszącej lub na platformie roboczej. Dotyczy sytuacji, gdy MEWP i urządzenie do podnoszenia ładunku są używane zgodnie z przeznaczeniem i w warunkach niewłaściwego użytkowania, które są możliwe do przewidzenia przez producenta MEWP.



MGR INŻ. MACIEJ KLAHS

Ekspert Urzędów
Transportu Bliskiego
Oddział w Warszawie
Urząd Dozoru Technicznego



CEN/TC 98/WG 3

Vehicle lifting devices *Podnośniki pojazdów*

Grupa WG 3 zajmuje się opracowywaniem oraz aktualizacją wymagań bezpieczeństwa dla urządzeń przeznaczonych do podnoszenia pojazdów, obejmujących zarówno podnośniki warsztatowe, jak i specjalistyczne systemy podnoszenia stosowane w serwisach, stacjach kontroli pojazdów oraz zakładach obsługi technicznej. Efektem dotychczasowych prac grupy jest norma EN 1493:2022 Vehicle lifts.

Rozwój techniki oraz rosnące wymagania dotyczące bezpieczeństwa wymuszają systematyczne aktualizowanie norm. W związku z tym WG 3 prowadzi obecnie prace nad kolejną edycją dokumentu – projektem prEN 1493 „Vehicle lifts”, stanowiącym rozwinięcie i doprecyzowanie obowiązujących wymagań.

Norma EN 1493 określa zasady projektowania, konstruowania i użytkowania podnośników pojazdów. Uwzględnia typowe zagrożenia, w tym te związane z pracą pod podniesionym pojazdem, a także wymagania dotyczące stabilności, układów podnoszenia oraz zabezpieczeń przed niezamierzonym opuszczeniem. Dokument definiuje również procedury sprawdzania i badań podnośników oraz minimalne wymagania dotyczące instalacji i warunków ich eksploatacji.

Norma nie dotyczy systemów do parkowania pojazdów, podnośników przestawianych pod obciążeniem, konstrukcji wyposażonych w platformy przechyłane ani podnośników z napędem spalinowym.

Z uwagi na fakt, że podnośniki pojazdów są ujęte w załączniku IV dyrektywy 2006/42/WE oraz w załączniku I część A rozporządzenia 2023/1230, kluczowym obszarem prac WG 3 pozostaje zapewnienie zgodności wymagań normy z zasadniczymi wymaganiami tych aktów prawnych.



**MGR INŻ.
MARIUSZ ŁABĘDŹ**

Główny Specjalista Urzędów
Transportu Bliskiego
Biuro w Tarnowie
Oddział w Krakowie
Urząd Dozoru Technicznego



CEN/TC 98/ WG 7

Suspended access equipment

Podesty wiszące

Grupa zajmuje się opracowywaniem i aktualizacją normy dotyczącej podestów wiszących. Podesty wiszące objęte niniejszą normą składają się z platformy podwieszanej za pomocą lin stalowych. Platforma jest zazwyczaj podnoszona i opuszczana, a urządzenie podwieszane może być również przesuwane poprzecznie wzdłuż elewacji budynku lub konstrukcji, którą obsługuje. Norma zakresem obejmuje również szyny i tory, po których podesty mogą się poruszać.

Norma określa wymagania, metody badań, oznakowanie i informacje, które powinien dostarczyć producent/dostawca podestu. Ma ona zastosowanie zarówno do urządzeń instalowanych na stałe, jak i tymczasowych, które mogą być napędzane lub obsługiwane ręcznie.

Prace mają również na celu określenie wymagań konstrukcyjnych, wytrzymałościowych i eksploatacyjnych dla podestów wiszących i ich elementów. W ramach prac analizowane są zagadnienia związane z nośnością lin, charakterystyką układów napędowych i hamulcowych, odpornością konstrukcji na obciążenia dynamiczne, wpływem wiatru na stabilność platformy oraz zachowaniem systemu w warunkach zmiennego obciążenia roboczego. Prace mają również na celu porównanie wymagań rewidowanej normy z wymaganiami Dyrektywy Maszynowej i dostosowanie do wymagań rozporządzenia 2023/1230.

Grupa zajmuje się również wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa operatorów, w tym ochroną przed upadkiem z wysokości, zabezpieczeniem przed niekontrolowanym przemieszczeniem platformy, działaniem urządzeń blokujących oraz funkcjonowaniem systemów awaryjnych. Grupa weryfikuje metody badań, procedury testów obciążeniowych, zasady weryfikacji układów bezpieczeństwa oraz wymagania dotyczące dokumentacji technicznej, instrukcji użytkownika i kwalifikacji personelu.



MGR INŻ. PAWEŁ BIGDOŃ

Główny Specjalista Urzędzeń
Transportu Bliskiego
Departament Techniki
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w CEN/TC 98/WG 7



CEN/TC 147

Cranes – Safety [4]

Dźwignice – bezpieczeństwo

Komitet techniczny odpowiada za normalizację w obszarze bezpieczeństwa dźwignic wszystkich typów, obejmując wymagania projektowe oraz eksploatacyjne. Opracowuje i aktualizuje normy dotyczące bezpieczeństwa konstrukcji, procesu wytwarzania oraz informacji przekazywanych użytkownikom urządzeń dźwignicowych. Zakres prac komitetu obejmuje m.in. żurawie, sunnice, wciągarki i wciągarki napędzane mechanicznie wraz z konstrukcjami wsporczy, a także urządzenia do podnoszenia z napędem ręcznym oraz ręcznie sterowane urządzenia do manipulacji ładunkiem. Z zakresu komitetu wyłączone są natomiast urządzenia podnoszące stosowane w branży sportowej, zrobotyzowane maszyny podnoszące, rozwiązania przeznaczone dla przemysłu szklarskiego i medycznego, koparki wykorzystywane jako żurawie oraz dźwignice linotorowe. Jest to jeden z istotnie rozbudowanych komitetów CEN w obszarze UTB. W pracach sześciu grup roboczych z jedenastu udział biorą eksperci z UDT.

	Grupa robocza	Reprezentant PKN
CEN/TC 147	WG 2 „Design – General”	Mariusz Łabędź
	WG 11 „Mobile cranes”	Paweł Bigdoń
	WG 12 „Tower cranes”	Rafał Krakowiak
	WG 14 „Bridge and gantry cranes”	Robert Prasula
	WG 15 „Offshore cranes”	Wojciech Czapla
	WG 18 „Loader cranes”	Mariusz Łabędź





CEN/TC 147/WG 2

Design – General

Projektowanie – wymagania ogólne

Grupa robocza WG 2 zajmuje się normalizacją w obszarze projektowania dźwignic, w szczególności w zakresie klasyfikacji, warunków obciążeń, wytrzymałości, zmęczenia materiału oraz stateczności konstrukcji. Opracowuje ogólne zasady projektowania dźwignic oraz ich elementów, stanowiące fundament dla norm szczegółowych przygotowywanych w pozostałych grupach roboczych komitetu CEN/TC 147. Jej prace koncentrują się na definiowaniu jednolitych kryteriów projektowych dla wszystkich typów dźwignic, powszechnie rozumianych jako maszyn przeznaczonych do cyklicznego podnoszenia lub podnoszenia i manipulowania ładunkami zawieszonymi na haku bądź innym urządzeniu chwytającym – w tym m.in. żurawi (wieżowych, samojezdnych, przenośnych), suwnic (pomostowych, bramowych), wciągników, wciągarek.

Obecnie prowadzone przez WG 2 prace skupiają się na:

- EN 13001-2:2021/prA1 Crane safety - General design - Part 2: Load actions
- EN 13001-3-4:2018/prA1 Cranes - General design - Part 3-4: Limit states and proof of competence of machinery – Bearings
- EN 13001-3-6:2026 Cranes - General design - Part 3-6: Limit states and proof of competence of machinery - Hydraulic cylinders
- FprEN 13001-3-8 Cranes - General design - Part 3-8: Limit states and proof competence of machinery – Shafts
- prEN 13001-3-2 rev Cranes - General design - Part 3-2: Limit states and proof of competence of wire ropes in reeving systems
- prEN 13001-3-4 rev Cranes - General design - Part 3-4: Limit states and proof of competence of machinery - Bearings



**MGR INŻ.
MARIUSZ ŁABĘDŹ**

Główny Specjalista Urządzeń
Transportu Bliskiego
Biuro w Tarnowie
Oddział w Krakowie
Urząd Dozoru Technicznego

WG 2 opracowuje w szczególności zasady dotyczące obliczeń wytrzymałościowych, określa współczynniki bezpieczeństwa oraz metody oceny trwałości konstrukcji. Grupa zajmuje się również wymaganiami dotyczącymi materiałów konstrukcyjnych, w tym ich właściwości mechanicznych, odporności na pękanie, zachowania w niskich i wysokich temperaturach oraz kryteriami doboru materiałów do elementów nośnych, lin, łańcuchów i innych komponentów mechanicznych.



CEN/TC 147/WG 11

Mobile cranes

Żurawie samojezdne

Grupa zajmuje się opracowywaniem i aktualizacją normy dotyczącej żurawi samojezdnych, obejmującej zarówno konstrukcję, jak i wymagania eksploatacyjne oraz zasady oceny zgodności tych urządzeń. W ramach prac grupy analizowane są wszystkie kluczowe aspekty projektowania tych UTB, w tym wytrzymałość konstrukcji nośnej, stateczność podczas pracy i jazdy, charakterystyka układów wysięgnikowych oraz zachowanie żurawia pod wpływem obciążeń dynamicznych wynikających z przemieszczania ładunku. Rewizja normy ma także na celu jej dostosowanie do wymagań rozporządzenia 2023/1230.



MGR INŻ. PAWEŁ BIGDOŃ

Główny Specjalista Urządzeń
Transportu Bliskiego
Departament Techniki
Urząd Dozoru Technicznego

Opracowywana norma EN 13000 ma zastosowanie do żurawi samojezdnych o następujących cechach:

- zdolnych do pracy na kołach lub gąsienicach. W stałych pozycjach mogą być podparte podporami lub innymi elementami zwiększającymi ich stabilność;
- nadwozie żurawia samojezdnego może być pełnoobrotowe, o ograniczonym obrocie lub nieobrotowe. Zazwyczaj jest wyposażone w jedną lub więcej wciągarek i/lub siłowników hydraulicznych do podnoszenia i opuszczania wysięgnika i ładunku;
- żurawie samojezdne mogą być wyposażone w wysięgniki teleskopowe, przegubowe, kratowe – lub ich kombinację;
- ładunki mogą być podnoszone za pomocą zbrocza hakowego lub innych urządzeń do podnoszenia ładunków przeznaczonych do prac specjalistycznych.

Niniejsza norma ma zastosowanie do projektowania, instalacji urządzeń bezpieczeństwa,

informacji dotyczących użytkowania, konserwacji i testowania żurawia samojezdnego.

Dokument ten ma zastosowanie do żurawia samojezdnego montowanych na innych typach podwozia (np. wagonach kolejowych, systemach ślizgowych, portalach szynowych, portalach z oponami gumowymi), ale nie obejmuje dodatkowych zagrożeń związanych z montażem żurawia mobilnych na tego typu podwoziach.

Niniejsza norma nie obejmuje swoim zakresem również zagrożeń związanych z podnoszeniem osób.



CEN/TC 147/ WG 12

Tower cranes

Żurawie wieżowe

Grupa opracowuje nowe normy i prowadzi rewizję dotychczasowych w zakresie wymagań technicznych dotyczących żurawi wieżowych. W ramach prac tej grupy analizowane są wszystkie kluczowe elementy konstrukcyjne żurawi wieżowych, począwszy od masztów i wysięgników, poprzez układy obrotu i podnoszenia, systemy fundamentowania aż po wszelkiego rodzaju systemy antykolizyjne. WG 12 koncentruje się na zapewnieniu, aby konstrukcje żurawi były zdolne do przenoszenia obciążeń wynikających z pracy w warunkach budowy, w tym obciążeń dynamicznych, zmęczeniowych oraz oddziaływań środowiskowych.

Opracowano normę EN 17076:2020 Żurawie wieżowe - Systemy antykolizyjne - Wymagania bezpieczeństwa. Zakończono rewizję normy EN 14439:2006+A2:2009 Dźwignice - Bezpieczeństwo - Żurawie wieżowe oraz normy EN 17076:2020/prA1. Ostatecznie zapisami Dziennika Urzędowego UE L 2026/546 z dnia 13.03.2026, normy EN 14439:2025 oraz EN 17076:2020+A1:2025 mają status norm zharmonizowanych z wymaganiami dyrektywy maszynowej 2006/42/WE.

W ramach rewizji norma EN 14439 dostosowana jest do obecnych wymagań stawianych normom oraz ujednociono zasady budowy nowych żurawi wieżowych. Główne założenia, to określenie wymagań bezpieczeństwa w odniesieniu do żurawi wieżowych oraz do systemów zmiany wysokości żurawi wieżowych (climbing systems). Norma ta ma zastosowanie do żurawi wieżowych, przeznaczonych do robót budowlanych, montowanych tymczasowo na placach budów oraz do żurawi szybkomontujących, w tym mobilnych żurawi szybkomontujących. Nowością w normie jest załącznik B, w którym określono dodatkowe i szczegółowe wymagania dotyczące mobilnych żurawi szybkomontujących.



INŻ. RAFAŁ KRAKOWIAK

Główny Specjalista ds. Oceny Zgodności Departament Certyfikacji i Oceny Zgodności Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w CEN/TC 147/WG 12



CEN/TC 147/ WG 14

Bridge and gantry cranes

Suwnice pomostowe i bramowe

Grupa zajmuje się opracowywaniem europejskich wymagań technicznych dla suwnic pomostowych i bramowych, obejmujących zarówno konstrukcję, jak i zasady bezpiecznej eksploatacji tych urządzeń. W ramach prac analizowane są układy nośne suwnic, w tym konstrukcje pomostów, torowisk, wózków jezdnych oraz mechanizmów podnoszenia, z uwzględnieniem obciążeń statycznych, dynamicznych i zmęczeniowych wynikających z cyklicznej pracy. Prowadzone prace przez WG 14 dotyczą m.in.:

- EN 16851 Cranes – Light crane systems
- EN 15011 Cranes – Bridge and gantry cranes
- EN 15056 Cranes. Requirements for container handling spreaders

WG 14 koncentruje się na zapewnieniu odpowiedniej wytrzymałości konstrukcji, stabilności układów jezdnych oraz niezawodności mechanizmów napędowych, a także na wymaganiach dotyczących systemów sterowania i urządzeń zabezpieczających przed przeciążeniem, kolizją czy niekontrolowanym ruchem. Grupa opracowuje również zasady badań, procedury testów obciążeniowych oraz wymagania dotyczące dokumentacji technicznej i eksploatacyjnej, tak aby suwnice pomostowe i bramowe spełniały jednolite europejskie standardy bezpieczeństwa i trwałości w zastosowaniach przemysłowych, logistycznych i portowych.



MGR INŻ. ROBERT PRASUŁA

Starszy Specjalista Urządzeń
Transportu Bliskiego
Oddział w Warszawie
Urząd Dozoru Technicznego

Prezenter w CEN/TC 147/WG 14



CEN/TC 147/ WG 15

Offshore cranes

Dźwignice pracujące na morzu

W skład grupy zajmującej się dźwignicami pracującymi na morzu wchodzi przedstawiciele krajów skandynawskich, w przeważającej większości, oraz innych, takich Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Holandia, Austria, Włochy, Słowenia i od niedawna Polska. W pracach grupy uczestniczą łącznie 47 członków. Grupa zajmuje się opracowywaniem europejskich wymagań technicznych dla dźwignic offshore, stosowanych na platformach wiertniczych, statkach instalacyjnych, jednostkach serwisowych oraz innych konstrukcjach morskich np. turbinach wiatrowych. Prace grupy obejmują analizę specyficznych obciążeń działających na żurawie pracujące w środowisku morskim, takich jak ruch jednostki, oddziaływanie fal, wiatru i prądów, a także dynamiczne zmiany obciążenia wynikające z operacji przeładunkowych na morzu. Grupa opracowuje również zasady projektowania układów sterowania i systemów zabezpieczeń, obejmujących ograniczniki obciążenia, systemy monitorowania parametrów pracy oraz urządzenia zapobiegające przeciążeniu i niekontrolowanemu ruchowi. WG 15 definiuje także metody badań oraz wymagania dotyczące dokumentacji technicznej. Prace grupy dotyczą m.in. norm z serii EN 13852.

Seria norm offshore cranes została przygotowana aby zapewnić ustandaryzowany sposób projektowania i wykonywania dźwignic pracujących na morzu, zgodny z zasadniczymi wymaganiami dyrektywy maszynowej. Skierowana jest ona do grup interesariuszy reprezentujących uczestników rynku w zakresie bezpieczeństwa maszyn, w tym m.in. producentów, organy związane z bezpieczeństwem i higieną pracy, użytkowników maszyn, pracowników i pracodawców, dostawców usług, np. w zakresie konserwacji oraz konsumentów.

Prace skupiają się na trzech częściach normy:

- EN 13852-1:2025 - Cranes - Offshore cranes - Part 1: General-purpose offshore cranes. - w dniu 30.04.2025 r. opublikowana została nowa wersja normy;
- EN 13852-3:2021 Cranes - Offshore cranes - Part 3: Light offshore cranes. – wydana w 2021 roku;
- EN 13852-2 Cranes - Offshore cranes - Part 2: Floating cranes - planowana data zakończenia prac nad nowym wydaniem to koniec 2026 roku.

Zakres normy EN 13852-1	Zakres normy EN 13852-2	Zakres normy EN 13852-3
Arkusze 1 normy dotyczy stalowych dźwignic ogólnego przeznaczenia, w tym ich podpór i konstrukcji. Wydanie z 2025 roku zawiera szereg istotnych zmian w stosunku do normy EN 13852-1:2013.	Druga część dotyczy żurawii o dużym udźwigu stanowiących podstawowe wyposażenie jednostki pływającej na której są zainstalowane. Przykładami takich jednostek mogą być statki jednokadłubowe, statki półzanurzalne, statki instalacyjne, remontowe, budowlane, barki offshore. Zakres normy obejmuje podstawowe zagadnienia związane z projektowaniem i wytwarzaniem tego typu urządzeń.	Trzecia część normy (EN 13852-3) dotyczy lekkich dźwignic morskich, które spełniają trzy podstawowe warunki tj. maksymalny udźwig < 15 ton lub maksymalny moment od obciążenia statycznego to 3 000 kNm, ograniczenie dla operacji podnoszenia poza pokładem do $H_s = 2$ m (significant wave height – znacząca wysokość fali) i prędkości wiatru 15 m/s, maksymalna ilość cykli pracy nie więcej niż jak dla klasy U1 ($C \leq 3,15 \times 10^4$) zgodnie z EN 13001-1.



MGR INŻ. WOJCIECH CZAPLA

Ekspert Urzędów
Transportu Bliskiego
Biuro w Bydgoszczy
Oddział w Płocku
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w CEN/TC 147/WG 15





CEN/TC 147/ WG 18

Loader cranes

Żurawie przeładunkowe

Grupa robocza WG 18 odpowiada za opracowanie norm oraz specyfikacji technicznych dotyczących żurawi przeładunkowych (przenośnych), ze szczególnym uwzględnieniem wymagań w zakresie bezpieczeństwa dla tej kategorii urządzeń. Jej działalność koncentruje się przede wszystkim na rozwijaniu i aktualizacji normy EN 12999 Cranes – Loader cranes, która określa zasady projektowania i konstruowania żurawi, a także wymagania odnoszące się do układów hydraulicznych, systemów sterowania oraz urządzeń zabezpieczających przed przeciążeniem i innych kluczowych podzespołów.

W ramach prowadzonych prac definiowane są metody weryfikacji zgodności, procedury badań, w tym testów obciążeniowych, jak również zasady oceny trwałości elementów konstrukcyjnych. Istotnym obszarem działalności grupy jest także opracowywanie wymagań dotyczących dokumentacji technicznej, instrukcji montażu, instrukcji użytkowania oraz zasad konserwacji urządzeń.

W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynku, w marcu 2024 roku opublikowano specyfikację techniczną CEN/TS 17471:2024 Cranes – Loader cranes – Interface between loader cranes and work platforms. Dokument ten określa wymagania dotyczące współpracy żurawia przeładunkowego z dedykowaną platformą roboczą, tj. koszem do podnoszenia osób stosowanym jako wyposażenie wymienne. Szczegółowe omówienie zagadnienia przedstawiono w artykule opublikowanym na łamach biuletynu „INSPEKTOR” (nr 2/2024).

Obecnie prowadzone prace w WG 18 koncentrują się na rewizji dotychczas wydanych dokumentów.



MGR INŻ. MARIUSZ ŁĄBĘDŹ

Główny Specjalista Urządzeń
Transportu Bliskiego
Biuro w Tarnowie
Oddział w Krakowie
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w CEN/TC 147/WG 18





CEN/TC 152

Fairground and amusement park machinery and structures – Safety [5]

Bezpieczeństwo urządzeń w parkach rozrywki i wesołych miasteczkach

Komitet CEN/TC 152 „Fairground and amusement park machinery and structures – Safety” odpowiada za normalizację urządzeń rozrywkowych m.in. karuzel w parkach rozrywki, kolejek górskich, urządzeń wirujących, konstrukcji parków rozrywki oraz instalacji towarzyszących. Komitet opracowuje europejskie wymagania techniczne i zasady bezpieczeństwa dotyczące projektowania, budowy, eksploatacji i konserwacji urządzeń stosowanych w parkach rozrywki i na terenach festynowych, tak aby zapewnić wysoki poziom ochrony użytkowników oraz spójność standardów w całej Europie.



CEN/TC 152/ WG 1

Rides

Urządzenia rekreacyjne

CEN/TC 152/WG 1 zajmuje się opracowywaniem europejskich norm dotyczących bezpieczeństwa urządzeń rozrywkowych – w szczególności atrakcji wesołych miasteczek, parków rozrywki i urządzeń mobilnych. To właśnie ta grupa przygotowuje projekty norm EN 13814, które regulują projektowanie, produkcję, eksploatację i kontrolę takich urządzeń.

WG 1 tworzy projekty norm dotyczących:

- projektowania i obliczeń konstrukcyjnych atrakcji,
- wymagań produkcyjnych i jakościowych,
- zasad instalacji i eksploatacji,
- procedur przeglądów i badań technicznych.

Obecnie opracowywane są dodatki A1 do norm EN13814-1, -2 i -3.

Grupa analizuje zagadnienia związane z obciążeniami, materiałami, wytrzymałością konstrukcji oraz klasyfikacją elementów pod kątem ryzyka, a także opracowuje raporty techniczne i wytyczne dotyczące jakości komponentów. Jej celem jest zapewnienie jednolitych, wysokich standardów bezpieczeństwa urządzeń rozrywkowych, tak aby minimalizować ryzyko wypadków i zapewnić spójne zasady oceny technicznej w różnych krajach. WG 1 działa zadaniowo – przygotowuje projekty dokumentów, które następnie trafiają do komitetu TC 152, a po zakończeniu prac nad danym standardem może zostać rozwiązana lub przekształcona w zależności od potrzeb dalszej normalizacji.



MGR INŻ. MACIEJ KLAHS

Ekspert Urzędzeń
Transportu Bliskiego
Oddział w Warszawie
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w CEN/TC 152 WG 1



CEN/TC 168

Chains, ropes, webbing, slings and accessories [6]
Łańcuchy, liny, taśmy, zawiesia i osprzęt

Komitet CEN/TC 168 „Chains, ropes, webbing, slings and accessories – Safety” zajmuje się normalizacją elementów nośnych i osprzętu dźwignicowego. W jego zakresie leży opracowywanie europejskich norm dotyczących projektowania, produkcji, badań, oznakowania i bezpiecznego użytkowania łańcuchów, lin, pasów, zawiesi oraz osprzętu stosowanego w podnoszeniu ładunków. Komitet definiuje wymagania techniczne i parametry wytrzymałościowe tych wyrobów, a także zasady ich kontroli i oceny zgodności, tak aby zapewnić jednolity poziom bezpieczeństwa w całej Europie. Jego prace obejmują zarówno elementy wykorzystywane w dźwignicach i urządzeniach transportu bliskiego, jak i osprzęt pomocniczy stosowany w operacjach podnoszenia, co ma kluczowe znaczenie dla ograniczania ryzyka awarii i wypadków podczas pracy z ładunkami.



CEN/TC 168/WG 2

Steel wire ropes, their terminations and wire rope slings
Stalowe liny drutowe, ich zakończenia i zawiesia linowe

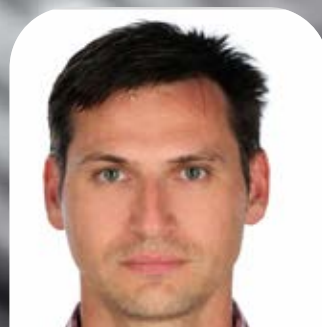
Grupa zajmuje się normalizacją dla lin stalowych, sposobów ich zakończeń oraz zawiesi linywowych stosowanych w podnoszeniu ładunków i innych zastosowaniach przemysłowych. Jej prace obejmują cały cykl życia tych wyrobów – od procesu projektowania i doboru materiałów, przez procesy produkcyjne, po badania, kryteria oceny zgodności wyrobu z wymaganiami, aż po zasady bezpiecznego użytkowania. Grupa opracowuje normy określające wymagania techniczne, parametry wytrzymałościowe oraz metody badań m.in. lin stalowych, łańcuchów transportowych, zawiesi, a także elementów składowych wykorzystywanych do ich budowy tak, aby zapewnić ich niezawodność w warunkach intensywnej eksploatacji.

Grupa robocza CEN/TC 168/WG 2 jest odpowiedzialna za wdrożenie do normalizacji europejskiej i światowej takich norm jak:

- Normy z serii EN 12385-1,2,3,4,10 dotyczących lin stalowych.
- Normy EN 12385-3:2020 - Steel wire ropes – safety: Information for use and maintenance.
- Normy EN 13889:2003+A1:2008 – Forget steel shackles for general lifting purposes – Dee shackles and bow shackles.

Czy normy z zakresu kolei linowych i ich wymagań bezpieczeństwa i wyposażenia, takie jak:

- Normy EN 12929-2:2015+A1:2022 - Safety requirements for cableway installations designed to carry persons – General requirements - Part 2: Additional requirements for reversible bicable aerial ropeways without carrier truck brakes, będącą normą powiązaną z rozporządzeniem UE 2016/424 w sprawie urządzeń kolei linowych.



DR INŻ. TOMASZ MACHULA

Starszy Specjalista Urzędzeń
Transportu Bliskiego
Oddział w Krakowie
Urząd Dozoru Technicznego

Przedstawiciel w CEN/TC 168/WG 2

- EN 17064:2018- Safety requirements for cableway installations designed to carry persons - Prevention and fight against fire.

Przez ostatnie lata w grupie prowadzone były prace związane z rewizją wielu norm takich jak EN 17064:2018, EN1677-1:2000+A1:2008, EN13889:2003+A1:2008, EN13414-3:2003+A1:2008, EN13414-2:2003+A1:2008, EN13414-1:2003+A1:2008, a obecnie pracujemy m.in w zakresie rewizji norm EN 12929-2:2015+A1:2022 czy EN 12385-4.

WG 2 zajmuje się również szczegółowymi wymaganiami dotyczącymi lin stalowych, ich zakończeń, w tym tulei zaciskowych, zaplotów, zacisków i innych metod mocowania, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa całego układu nośnego.

W ramach prac grupy powstają także normy dotyczące konstrukcji i użytkowania zawiesi linowych, obejmujące m.in.:

- wymagania dotyczące materiałów i wykonania,
- dopuszczalne obciążenia robocze i współczynniki bezpieczeństwa,
- metody badań i kontroli jakości,
- zasady oznakowania i dokumentacji technicznej,
- kryteria wycofania z eksploatacji.

Grupa analizuje również zagadnienia związane z trwałością zmęczeniową lin i tańcuchów, ich zachowaniem w różnych warunkach pracy oraz wpływem czynników środowiskowych na bezpieczeństwo użytkowania.

Normy zharmonizowane to europejskie normy opracowywane przez uznane organizacje normalizacyjne, tj. CEN, CENELEC oraz ETSI. Po opublikowaniu ich o niesieć w Dzienniku Urzędowym UE zapewniają one domniemanie zgodności z odpowiednimi wymaganiami zasadniczymi dyrektyw. Ich stosowanie nie jest obowiązkowe, jednak w praktyce znacząco ułatwia wykazanie zgodności wyrobów z przepisami prawa Unii Europejskiej.

W dniu 13 marca 2026 r. Komisja Europejska opublikowała kolejną decyzję wykonawczą w tej sprawie (Implementing Decision (EU) 2026/546), na mocy której kolejnym wybranym normom nadano status norm zharmonizowanych z Dyrektywa 2006/42/WE (MD). Tego rodzaju decyzje są publikowane cyklicznie, aktualizując wykaz norm zharmonizowanych w odpowiedzi na zmiany w normalizacji europejskiej.

Poniżej przedstawiono listę najnowszych norm zharmonizowanych oraz dane grup roboczych opracowujących je, istotnych z punktu widzenia działalności UTB:

Norma	Zakres	Grupa robocza
EN 13001-3-1:2025	Dźwignice – Stany graniczne i właściwości stalowych ustrojów nośnych	CEN/TC 147/WG 2
EN 14439:2025	Żurawie wieżowe	CEN/TC 147/WG 12
EN 17076:2020+A1:2025	Żurawie wieżowe – Systemy antykolizyjne	CEN/TC 147/WG 12
EN 13852-1:2025	Dźwignice morskie ogólnego przeznaczenia	CEN/TC 147/WG 15
EN 12999:2020+A1:2025	Żurawie przeładunkowe	CEN/TC 147/WG 18

Należy podkreślić, że wykaz norm zharmonizowanych podlega regularnym aktualizacjom. Jego aktualne wersje publikowane są przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Informacje w tym zakresie udostępnia również Polski Komitet Normalizacyjny.

Literatura:

1. CEN, the European Committee for Standardization, <https://www.cencenelec.eu/about-cen/> [dostęp: 03.2026]
2. CEN Technical Bodies: CEN/TC 10 – Lifts, escalators and moving walks, https://standards.cencenelec.eu/ords/f?p=205:7::::FSP_ORG_ID:5994&cs=180B7EB7B23B7A-0890977DAE1642B5182 [dostęp: 03.2026]
3. CEN Technical Bodies: CEN/TC 98 – Lifting platforms, https://standards.cencenelec.eu/ords/f?p=205:29::::FSP_ORG_ID,FSP_LANG_ID:6081,25&cs=10BC6F7E-064060A1091E605B7997D5476#1 [dostęp: 03.2026]
4. CEN Technical Bodies: CEN/TC 147 – Cranes – Safety, https://standards.cencenelec.eu/ords/f?p=205:7::::FSP_ORG_ID:6129&cs=1B6C2A3068C33FB47013EC0584237D110 [dostęp: 03.2026]
5. CEN Technical Bodies: CEN/TC 152 – Fairground and amusement park machinery and structures – Safety, https://standards.cencenelec.eu/ords/f?p=205:7::::FSP_ORG_ID:6134&cs=154171021FCBA48FF-970D846AFE83BBAC [dostęp: 03.2026]
6. CEN Technical Bodies: CEN/TC 168 – Chains, ropes, webbing, slings and accessories, https://standards.cencenelec.eu/ords/f?p=205:7::::FSP_ORG_ID:6149&cs=1EABA874DA-380045C7403AD5D2A3424C7 [dostęp: 03.2026]