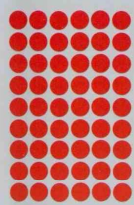


• kwartalnik

• cena 10 zł (w tym VAT 7%)

• indeks 249947

• ISSN 1899-5497



SPAJANIE

materiałów konstrukcyjnych

3(9)-4(10)/2010



90-lecie tradycji 1921-2011

TDT

10-lecie Transportowego Dozoru Technicznego 2001-2011

Transportowy Dozór Techniczny



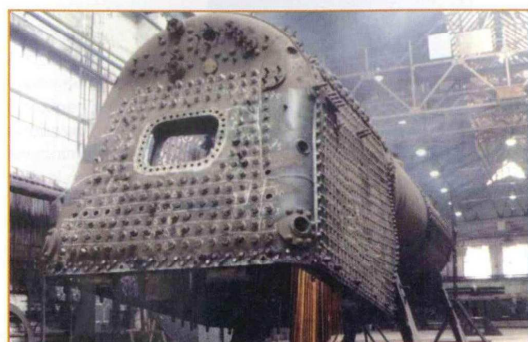
Historia Transportowego Dozoru Technicznego

Michał Dorobiński

Transportowy Dozór Techniczny (TDT) został powołany do życia na podstawie ustawy z 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym. Zgodnie z nią, jest specjalistyczną jednostką dozoru technicznego, odpowiedzialną za szereg zadań, ważnych ze względu na bezpieczeństwo ludzi, mienia i środowiska.

Zgodnie z ww. ustawą Transportowy Dozór Techniczny realizuje zadania z zakresu bezpiecznego funkcjonowania urządzeń: zainstalowanych na obszarze kolejowym, w kolejowych pojazdach szynowych, na bocznicach kolejowych, wyciągów narciarskich, osobowych i towarowych kolei linowych (m.in. na Kasprowy Wierch, Gubałówkę), zbiorników – w tym cystern wykorzystywanych w ruchu kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej. Transportowy Dozór Techniczny prowadzi dozór nad urządzeniami technicznymi znajdującymi się na statkach morskich i żegludze śródlądowej, na pontonach, w dokach, na terenie portów i przystani morskich oraz żegludze śródlądowej, nad urządzeniami technicznymi w ciągach technologicznych portowych baz przeładunkowych oraz urządzeniami technicznymi stanowiącymi wyposażenie innych stanowisk usytuowanych na terenie przeznaczonym do prac przeładunkowych i innych czynności wchodzących w zakres obsługi żegludgi morskiej.

Historia polskiego dozoru technicznego jest długa. W roku 2011 minie 100 lat od założenia pierwszej polskiej organiza-



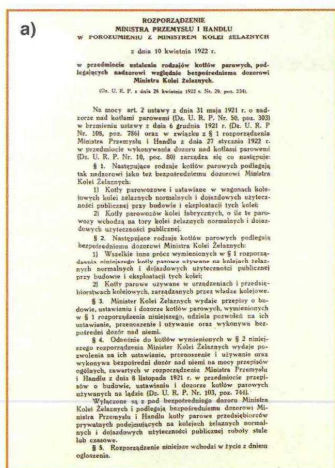
Fot. 2 Naprawa kotła parowozowego

cji dozoru technicznego – Warszawskiego Stowarzyszenia dla Dozoru nad Kotłami Parowymi. Minie również 90 lat od momentu uchwalenia w roku 1921 pierwszej polskiej ustawy dotyczącej dozoru technicznego – ustawy o nadzorze nad kotłami parowymi. Transportowy Dozór Techniczny jest częścią tej historii. W 2000 r. stał się następcą prawnym Kolejowego Dozoru Technicznego (KDT) i Dozoru Technicznego Żegludgi Morskiej (DTŻM), będąc jednocześnie naturalnym kontynuatorem działań realizowanych przez oba te likwidowane podmioty. Transportowy Dozór Techniczny przejął bowiem nie tylko wszystkie obowiązki, lecz także skład osobowy

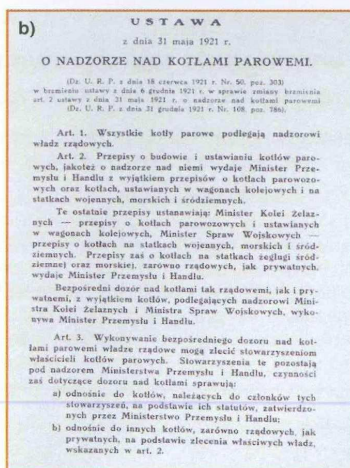
ww. jednostek. Do dziś wielu pracowników TDT pamięta jeszcze czasy swojej działalności na KDT lub DTŻM. Specjalistyczna działalność, którą wykonują na co dzień pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego, wymaga nie tylko wiedzy, lecz również doświadczenia. Dlatego tak ważna jest właśnie historia i wiedza z nią związana, przekazywana wraz z upływającym czasem.

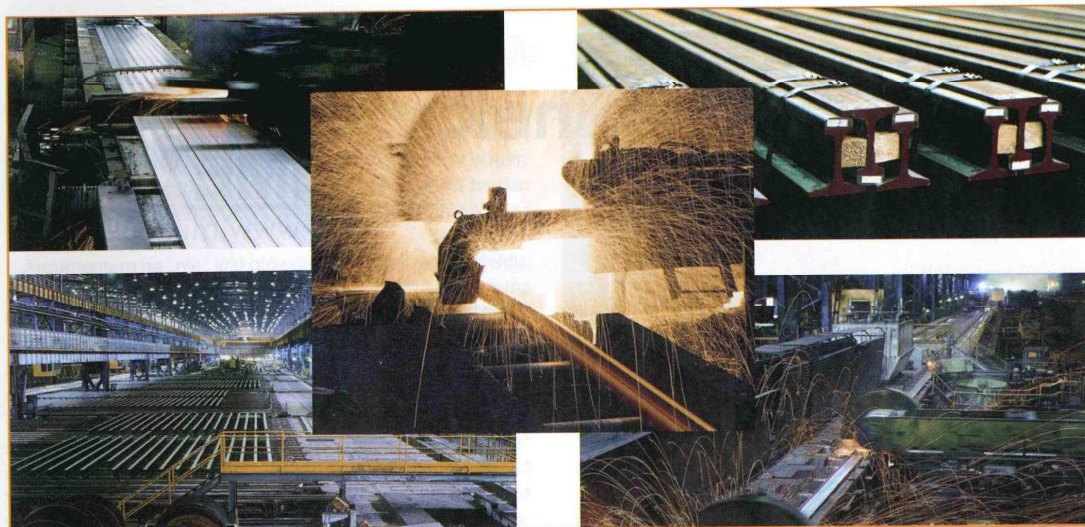
Już początki historii polskiego dozoru technicznego pokazują jego dużą odpowiedzialność za bezpieczeństwo funkcjonujących w naszym otoczeniu urządzeń technicznych. Warszawskie Stowarzyszenie dla Dozoru nad Kotłami Parowymi powstało jako dobrowolne stowarzyszenie z ideą dbałości o bezpieczeństwo życia ludzkiego. Ta idea przyswiewca polskiemu dozorowi i dziś, we wszelkich działaniach operacyjnych i organizacyjnych.

Istniejące w Transportowym Dozorze Technicznym wydziały i stanowiska są



Fot. 1 a) Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Kolei Żelaznych z dnia 10 kwietnia 1922 r. w przedmiocie ustalenia rodzajów kotłów parowych, podlegających nadzorowi względnie bezpośredniemu dozorowi Ministra Kolei Żelaznych, b) Ustawa z dnia 31 maja 1921 r. o nadzorze nad kotłami parowymi





Fot. 3 Huta

określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1 marca 2001 r. w sprawie nadania statutu *Transportowemu Dozorowi Technicznemu* (DzU 2001, nr 16, poz. 184), wydanym na mocy ustawy z 21.12.2000 r. o dozorze technicznym.

Dążąc do zachowywania w wykonywanych zadaniach najwyższych standardów w roku 2000, jeszcze za czasów Kolejowego Dozoru Technicznego, rozpoczęto proces dostosowywania do zasad obowiązujących w Unii Europejskiej. Zdecydowano się zmienić działania tak, aby spełniały wymogi normy europejskiej PN-EN 45004:1998. Cel ten został osiągnięty już w Transportowym Dozorze Technicznym. W roku 2002 otrzymano od Polskiego Centrum Akredytacji (instytucji niezależnej) Certyfikat Akredytacji Jednostki Kontrolującej (obecnie: Inspekcijnej) AK 005. Ww. norma została w późniejszym okresie zastąpiona normą PN-EN ISO/IEC 17020:2006. Uzyskanie opinii trzeciej strony co do spełniania ściśle określonych normą kryteriów jest potwierdzeniem światowej jakości wykonywanych zadań i dbałości o wywiązywanie się przez Transportowy Dozór Techniczny z tak ważnych obowiązków.

Na drodze swego rozwoju Transportowy Dozór Techniczny w 2003 r. powołał do życia jednostkę certyfikującą TDT CERT. Zajmuje się ona certyfikacją systemów zarządzania wyrobów, osób, procesów, usług i zakładowej kontroli produkcji. Otrzymane certyfikaty PCA (2004 r. – nr AC 111 certyfikacja systemów zarządzania, 2006 r. – nr AC 126 certyfikacja wyrobów) potwierdzają wysokie kompetencje TDT w tych zakresach. Stopniowo zakresy tych akredytacji są rozszerzane, a jednostka certyfikująca TDT CERT udziela się w różnych gremiach i jest członkiem rzeczywistym Klubu Polskie Forum ISO 9000.

W okresie bezpośrednio poprzedzającym wejście Polski do Unii Europejskiej Transportowy Dozór Techniczny uzyskał autoryzację do kilku dyrektyw unijnych, dotyczących harmonizacji przepisów prawnych krajów członkowskich. Szczególne kompetencje TDT zostały więc wykorzystane przy przygotowaniach do wstąpienia do grona krajów UE. Wraz

z wejściem naszego kraju do Unii Europejskiej w ramach TDT rozpoczęła działalność jednostka notyfikowana nr 1468. W latach 2004-2009 uzyskano notyfikację do kolejnych dyrektyw (95/16/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących dźwigów, 1999/36/WE – dotyczącej ciśnieniowych urządzeń transportowych, 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, 2006/42/WE w sprawie maszyn). Uzyskanie notyfikacji oznacza możliwość wykonywania prac związanych z daną dyrektywą na całym rynku Unii Europejskiej. Stanowi to oczywiście nobilitację, lecz nakłada również obowiązek wykonywania tej pracy na najwyższym europejskim poziomie.

W wyniku dążeń o dbałość i możliwość nadzorowania przeprowadzanych badań w Transportowym Dozorze Technicznym w roku 2005 powstało Laboratorium TDT. W tym przypadku również zdecydowano się oprzeć działalność na międzynarodowych standardach i poddać ich realizację Polskiemu Centrum Akredytacji. Dziś potwierdzeniem wartości prac badawczych dotyczących materiałów, elementów i urządzeń jest certyfikat akredytacji nr AB 1141 wydany przez PCA.

Transportowy Dozór Techniczny, będąc częścią historii polskiego dozoru technicznego, dba o wykonywanie zadań zgodnie z międzynarodowymi standardami. Zgodnie z duchem historii pracuje również nad rozwijaniem metod działania i współpracuje w tym zakresie z międzynarodowymi organizacjami. Jest stałym członkiem CEOC (Europejska Konfederacja Organizacji Techniczno-Kontrolnych) i członkiem OITAF – Międzynarodowej Organizacji Kolei Linowych. Stara się wykorzystywać zdobytą przez lata wiedzę i doświadczenie, dając wkład merytoryczny w pracach tych organizacji oraz świadcząc usługi na rynku polskim i międzynarodowym. ●

Michał Dorobiński
specjalista w Transportowym Dozorze Technicznym