

A VESZÉLYES ÁRU BELVÍZI SZÁLLÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KATASZTRÓFAVÉDELMI FELADATOK VÉGREHAJTÁSI TAPASZTALATAINAK ÉRTÉKELÉSE

Abstract

A veszélyes áru belvízi szállításának hatósági ellenőrzése nem egészen két évvel ezelőtt került a katasztrófavédelem hatáskörébe. A veszélyes áru belvízi szállítására vonatkozó nemzetközi előírásokat az ADN Szabályzat tartalmazza. Az ADN ellenőrzés a fővárosban (speciális helyzete miatt) és Mohácson (schengeni határ) számítanak kiemelten fontos feladatnak. Mohácson 2012. július 4-én hozták létre a hajóellenőri szolgálatot a kikötő épületében, ahol a katasztrófavédelem munkatársai 24/48 órás szolgálati rend szerint ellenőrzik az összes Európai Unióba be- és kilépő veszélyes árut szállító hajót, valamint 2012 augusztusa óta az ADN hatálya alá nem tartozó vízi járműveket is. Jelen cikk célja az eddigi tapasztalatok értékelése, az eredmények bemutatása, valamint javaslattevés a hiányosságok pótlására.

It hasn't even been two years since disaster management took over the enforcement process of the transportation of dangerous goods by inland waterway. The international regulations of the transportation of dangerous goods by inland waterways are recorded in the ADN manual. The ADN control is a highlighted task in the capital city (due to its special situation) and in Mohács (external border of the Schengen Area). We've established our ship inspector unit in Mohács in the building of the border port on 4th July, 2012. Since that the employees of the disaster management check all the ships carrying dangerous goods entering or leaving the territory of the European Union. Furthermore, they also check the other vehicles on water since August, 2012. The main goals of this article are to evaluate the experiences, present the achievements and make proposals on how to correct the mistakes and deficiencies.

Kulcsszavak: veszélyes áru szállítás, ADN, iparbiztonság, Magyarország, Duna ~
transportation of dangerous goods, ADN, industrial safety, Hungary, Danube

A VESZÉLYES ÁRU BELVÍZI SZÁLLÍTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA

A veszélyes anyagok vízi szállításának ellenőrzése a katasztrófavédelem számára még mindig új feladatnak számít, csupán két éve került át a katasztrófavédelem hatáskörébe. Ebből kifolyólag aránylag kevés információ áll rendelkezésünkre és kevés a tapasztalat, viszont egy nagyon fontos területről van szó és már ennyi idő alatt is jelentős fejlődés látható a veszélyes anyagok vízi szállításával kapcsolatos szabályok betartásával kapcsolatban.

A Dunán szinte kizárólag nemzetközi viszonylatban folyik a veszélyes áru szállítása, a vízi járművek nagyrésze pedig az Európai Unió tagállamain kívülről érkezik a Duna hazai szakaszára. A hajók Mohács Határkikötőnél lépik át a schengeni határt mind a szerb, mind pedig a horvát oldalról, belépő hajók esetében ezáltal belépve az Európai Unió területére. Ahogy a közúton, úgy a vízen is megerősített, szigorított ellenőrzést végeznek az ellenőrök, így Magyarországra nagy felelősség nehezedik a hatósági feladatok végrehajtásakor.

Egy vízi járművön többnyire igen jelentős mennyiségű árut szállítanak egyidejűleg. Az alábbi kép is érzékelteti, hogy egyetlen 1500 tonnás áruszállító hajóval való áruszállítás mennyivel gazdaságosabb egy vasúti, vagy közúti szállításhoz képest. Egy 38 db 40 tonnás vasúti kocsi álló szerelvényt még hamarabb el tudunk képzelni, mint egy 50 darab 30 tonnás ugyanazon árut szállító kamionból álló konvojt. Ebből arra is következtethetünk, hogy ha egyetlen hajó ennyi anyagot szállít egy alkalommal, akkor egy hajón elkövetett szabálytalanság mekkora veszélyt hordoz magában. Ezért is kiemelt fontosságú a veszélyes áruk vízi szállításának katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzése, hiszen a szabálytalanságok kiszűrésével jelentős mértékben tudjuk csökkenteni a különféle kockázatokat. [1]

Szóbeli beszélgetések során igyekeztünk tapasztalatokat gyűjteni a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság kirendeltségeinek, a Mohácsi Kirendeltség hajóellenőri szolgálatának, a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Veszélyes Szállítmányok Főosztályának, valamint a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda (HVESZ) munkatársaitól.

A veszélyes áru szállítása történhet közúton, vasúton, vízen vagy levegőben. A különféle szállítási módokra különféle nemzetközi szabályozások vonatkoznak: az ADN, az ADR, az IMSBC Kódex, az ICAO-TI (IATA DGR), az IMDG Kódex és a RID. A veszélyes áru vízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok végrehajtását mind a magyar, mind pedig a nemzetközi jogszabályok, előírások betartásával végzik. A Duna magyarországi szakaszán veszélyes árut szállító vízi járművek számára a nemzetközileg a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN¹) csatolt Szabályzat ismerete, alkalmazása és betartása kötelező. Az ADN, az ADR és a RID előírásai hasonlóak, illetve keresztutalásokat tartalmaznak egymásra.

AZ ADR MELLETT AZ ADN ÉS RID ELLENŐRZÉSEK A KATASZTRÓFAVÉDELMI SZERVEK HATÁSKÖRÉBEN [2, 3]

A 2012. január 1-jével végbemenő változásokkal egyidejűleg a katasztrófavédelem új feladatokat is kapott. Így innentől már nem csak a veszélyes áruk közúti ellenőrzésével kapcsolatos feladatok, de a vasúti, vízi szállítás ellenőrzése is a katasztrófavédelem hatáskörébe tartoznak. Az új feladatok végrehajtására történő felkészülés keretén belül 2011 óta a veszélyes áruk vasúti, vízi, és légi szállítására vonatkozó jogszabályi előírások tekintetében több tanfolyami képzés is megvalósult.

A hatósági ellenőrzések és hatósági ügyek, valamint az alkalmanként jelentkező egyeztetési feladatok végrehajtása érdekében rendkívül fontos a társszervekkel való szoros együttműködés. A Veszélyes Szállítmányok Főosztály a 2012. évtől kezdődően számos, a társhatóságok által

¹ Francia: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures

szervezett a veszélyes áru szállítás ellenőrzését célzó akciósorozat végrehajtásában, koordinálásában vett részt. A társhatóságok részéről az ellenőrzéssorozatok résztvevői a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Nemzeti Adó-és Vámhivatal, az Országos Rendőr-főkapitányság és a Budapesti Rendőr-főkapitányság Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitánysága és illetékes szervei voltak.

A BM OKF közleménye szerint a társhatóságokkal való együttműködés minden esetben megfelelő és hatékony volt, ezért az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség és a Veszélyes Szállítmányok Főosztály koordinálásával az országos hatáskörű akció sorozatok a 2013-as évben is folytatódtak. Az akciók célja az illegális nemzetközi és belföldi veszélyes szállítmányok felderítése, a rejtett vagy szabálytalan veszélyes áru szállítások feltárása, valamint a szállítási alágazatonkénti nyomon követése, különös tekintettel a Magyarország területére belépő szállítmányok ellenőrzésére.

A hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól a 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet rendelkezik.

Az ellenőrzés lefolytatására a katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve jogosult. Önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének előzetes jóváhagyása alapján. A 312/2011. (XII. 23.) Korm. rend. ezen módosítása 2013.07.04-én lépett hatályba, ezért a korábbi statisztikák, beszámolók alapján az akkor hatályban lévő jogszabályoknak megfelelően még a területi szerv is említésre kerül ellenőrző szervként.

A veszélyes áru szállításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére első fokon a katasztrófavédelmi hatóságnak az ellenőrzést végrehajtó helyi szerve, másodfokon pedig a katasztrófavédelmi hatóság első fokon eljáró helyi szervét irányító területi szerve jogosult.

A veszélyes áru szállításának bejelentésekor belföldi rakodás esetében a berakás, külföldi rakodás esetében a határátlépés helye szerinti katasztrófavédelmi hatóság területi szerve az illetékes.

A veszélyes áru vízi úton végzett szállításakor a katasztrófavédelmi hatóság illetékessége a folyó határ menti, szomszédos állammal közös szakaszán az államhatárig terjed.

Az eljárásrendet a 127/2012-es BM OKF főigazgatói intézkedés határozza meg, amely 2013. január 1-jén lépett hatályba. Az intézkedés hatálya kiterjed a hivatásos katasztrófavédelmi szerv központi szervére (BM OKF), területi szerveire (igazgatóságok), valamint helyi szerveire (kirendeltségek).

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS A DUNA MAGYARORSZÁGI SZAKASZÁN

A szállítmány típusát tekintve megkülönböztetünk szárazárut és folyékony rakományt szállító hajókat. A szárazáru lehet ömlesztett (ömleszthető, szilárd anyagok csomagolás nélküli szállítása), küldeménydarabos (feladásra kész csomagolóeszközökből, nagycsomagolásból, vagy IBC-ből és tartalmából áll), és Ro-Ro (Roll on - Roll off, közúti-vízi kombinált szállítás). A folyékony árut pedig tartályhajóban szállítjuk, melynek több típusa van. A tartályhajók típusait az ADN Szabályzat határozza meg.

A vízi járművek hajtó berendezésük szerint tovább osztályozhatóak, így lehetnek géphajók, önjáró hajók, vontatóhajók, tolóhajók, gépnélküli uszályok, illetve bárkák. A hajó típusát az ellenőrzéshez azért fontos ismerni, mert különböző típusokra különböző előírások vonatkoznak, mint például a lékesedési riadó terv vonatkozó előírásai.

A Duna magyarországi szakaszán a veszélyes áruk vízi szállítása szinte kizárólagosan tartályos szállítási módon történik. Ennek oka, hogy a legnagyobb forgalom az üzemanyagok,

főként gázolaj/dízelolaj (UN 1202) és benzin (UN 1203) szállításából tevődik össze. Elvértve előfordul még ömlesztett áru szállítás is, ez leginkább az ADN hatálya alá tartozó műtrágya fogalmában merül ki. Küldeménydarabos veszélyes árut szállító vízi járművel a vizsgált időszakban hazánk területén még nem találkoztak.

ELLENŐRZÉS TERÜLETI SZINTJE

Magyarországon a veszélyes áru vízi szállításának katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésében a hajózhatósági adatok alapján (pl.: meder, vízállás, hajóforgalom) csak a Duna menti megyék érintettek. Ezáltal az ellenőrzések Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Pest, Fejér, Bács-Kiskun, Tolna és Baranya megye, valamint a főváros hatáskörébe tartoznak. Ezek közül is kiemelt jelentőségű a vízi ellenőrzés Baranya megyében, valamint a fővárosban. Baranya megyében Mohácson található a szerb-horvát-magyar hármashatár, ahol kivétel nélkül minden belépő és kilépő vízi jármű átfogó ellenőrzésen megy át, hiszen itt kezdődik és ér véget a schengeni övezet.

A főváros pedig a település katasztrófavédelmi besorolása, valamint speciális központi szerepe miatt számít kiemelt fontosságú területnek. Ennek oka - a teljesség igénye nélkül -, hogy jelentősen koncentráltan vannak jelen a fontos és védett közintézmények (pl.: minisztériumok, hivatalok, a Parlament), Seveso hatálya alá tartozó felsőküszöbértékű üzemek, védett személyek lakó- és közintézményei, a nemzetközi vízi forgalom lebonyolításában résztvevő üzemek, illetve a lakosság igen magas száma. Továbbá a vízi ellenőrzés a fuvarozás feltartóztatása nélkül kell, hogy történjen, és egyelőre kizárólag a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságnak van tűzoltóhajója.

ORSZÁGOS ÉVES ELLENŐRZÉSI STATISZTIKA (2012) [4]

Kutatásunk során a gyakorlati részeken túlmenően rendelkezésünkre bocsátotta a BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztálya a 2012-es országos statisztikát is. A 2012-es év során összesen 43 db határozat született: 42 Baranya megyében, 1 pedig Tolna megyében. A 43 határozatból mindössze 3 jutott másodfokra, a másik negyvennek nagyrészt elismerték és befizették. 2012. során összesen 315 alkalommal volt vízi ellenőrzés. Az ellenőrzéseknek több mint fele Baranya megyében, ott 184 alkalommal, de a fővárosban is nagy számmal volt ellenőrzés, itt összesen 40 alkalommal. A pontos megyei eloszlás az alábbi táblázatban látható.

Megye	Alkalom
Bács-Kiskun megye	7
Baranya megye	184
Fejér megye	13
Győr-Moson-Sopron megye	31
Komárom-Esztergom megye	18
Pest megye	4
Tolna megye	18
FKI	40

1. táblázat. Ellenőrzési számok vízen (2012)

Telephelyi ellenőrzésekből jóval kevesebb volt, ennek oka, hogy nem mindenhol van ellenőrizendő telephely, tehát bizonyos megyékben ez a tevékenység egyértelműen tárgytalannak tekinthető. Országosan összesen 20 telephelyi ellenőrzés volt, ennek 25%-a a fővárosban.

Megye	Alkalom
Bács-Kiskun megye	4
Baranya megye	0
Fejér megye	0
Győr-Moson-Sopron megye	4
Komárom-Esztergom megye	3
Pest megye	1
Tolna megye	3
FKI	5

2. táblázat. Ellenőrzési számok telephelyen (2012)

A 2012-es év során országosan összesen 1995 vízi járművet ellenőriztek a katasztrófavédelem munkatársai, amelyből 1199 jármű szállított veszélyes árut. A legtöbb járművet Baranya megyében ellenőrizték, összesen 1479-et, amelyből 61%-a volt veszélyes árut szállító jármű. A fővárosban is hasonló volt az arány, itt összesen 139 járművel ellenőriztek, ezeknek 59%-a volt ADN-es.

Megye	Ellenőrzött járművek száma	
	ADN	Nem jelölt
Bács-Kiskun megye	24	21
Baranya megye	899	580
Fejér megye	54	47
Győr-Moson-Sopron megye	48	48
Komárom-Esztergom megye	38	17
Pest megye	11	4
Tolna megye	43	22
FKI	82	57

3. táblázat. Ellenőrzött ADN-es és nem jelölt járművek száma (2012)

A hatóság munkájának rendkívülségét támasztja alá, hogy a 2012-es év során ellenőrzött járműveknek mindössze 5%-a volt belföldi. A járművek 33%-a EU tagállamból, 62%-a pedig EU tagállamon kívülről érkezett. A százalékos arányból jól látszik, hogy a magyarországi ellenőrzésnek azért is fontos szerepe van, mert az itt áthaladó járművek többségében az Európai Unió kívülről érkeznek, ezzel együtt pedig a schengeni övezetbe is itt lépnek be.

A 2002. évre vonatkozó statisztikák alapján a hibás szállítóegységeknek mindössze 3%-a belföldi, egészen nagy arányban, 44%-ban EU tagállambeli, 53%-ban pedig EU tagállamon kívüli.

Az eddigi tapasztalatok alapján elmondható, hogy éves szinten 100 millió tonna veszélyes árut szállítanak a Dunán, és átlagosan 3200, az ADN hatálya alá tartozó veszélyes árut szállító hajó jelentkezik be a NAVINFO rendszeren keresztül. Ahogy már korábban is említettem, a legtöbb hajó valamilyen üzemanyagot, gázolajat, benzint szállít. A katasztrófavédelem 2012. január 1-je óta nyolc megyei katasztrófavédelmi igazgatóság területén ellenőrizz a Duna mentén.

ÖSSZEGZÉS, JAVASLATTÉTEL

Szerencsére a Duna magyarországi szakaszán nem jellemző a veszélyes áru vízi szállítása során bekövetkező baleset. Mindössze két megfeneklés miatti baleset történt az elmúlt két évben, azok során nem jutott veszélyes anyag a környezetbe.

A fővárosban és a határkikötőben szerzett tapasztalatok hasonlóságot mutatnak. Az eljárások többsége az okmányok, illetve a tűzoltó készülékek és egyéni védőeszközök teljes, vagy részleges hiányából, illetve hibáiból kerülnek elindításra, de a statisztikák javuló tendenciát mutatnak.

Összességében elmondható, hogy az elmúlt másfél évben nagy változások történtek a veszélyes áru vízi szállítására vonatkozó szabályok betartásában. Ennek oka, hogy a katasztrófavédelem a feladat átvétele óta nagy odafigyeléssel, valamint a korábban közúton szerzett tapasztalatokat hasznosítva kezdte meg és folytatja az ellenőrzéseket.

Rövid idő alatt a hajókon a biztonság jelentős mértékben javult, hiszen a legtöbb szállítványozó cég hajói nem egy alkalommal lépnek be az országba, és ezzel az Európai Unióba, hanem heti, vagy havi rendszerességgel megfordulnak hazánk vízi útvonalán. Ezáltal a kezdetben feltárt szabálytalanságokat a szankcionálás elkerülése érdekében igyekeznek kijavítani, valamint a hiányosságok pótlása mellett az eszközöket, okmányokat folyamatosan kontroll alatt tartani, szükség esetén felülvizsgáltatni, okmányok esetében az engedélyeket időben meghosszabbítani.

Az ellenőrzéseknek nemzetközileg is híre megy, ezért ma már ritkán próbál belépni Magyarország területére olyan hajó, amelyet rendkívül rossz állapota miatt vissza kellene fordítani. Mindemellett továbbra is az újonnan, vagy esetleg kapitányváltás után érkező hajók esetében tárunk fel hiányosságokat.

Amennyiben megszűnne a folyamatos kontroll, valószínűleg a vízi közlekedés biztonsága újra visszakerülne a 2012-es évet megelőző állapotokra, mivel a szállítványozó cégek többsége az ellenőrzéseken való megfelelés és a bírságolások elkerülése érdekében tartja be a szabályokat. Ez természetesen nem kizárólag a vízi közlekedésre vonatkozik, közúton és vasúton valószínűleg ugyanez lenne a helyzet.

Nagyon jó a tárhatóságokkal való együttműködés, amely ezen a területen kiemelten fontos, hiszen a közös akciók, illetve a hajóellenőri szolgálat esetében a mindennapi munkavégzés együtt történik. Mind az információáramlás, mind pedig a feladatok során történő konkrét együttműködés kiváló.

Az ellenőrzés során problémaként merült fel a címzett elköltözése esetén a hajók feltartóztatási lehetőségének hiánya, amely a 312/2011-es Korm. rendelet módosításával megoldható lenne és a bírság kézbesítése ennek eredményeképpen minden bizonnyal megvalósulhatna.

A hatósági ellenőrök képzései és a módszertani útmutatói is rendkívül hasznosak. A katasztrófavédelem munkatársai ezekről pozitívan nyilatkoztak. Az OKJ-s képzésekre vonatkozó változások következtében az eddig alkalmazott veszélyesáru-ügyintéző tanfolyam megszűnt, azt a képzési jegyzékből törölték. Jelenleg a képzési rendszer hiányossága nem megoldott, de a szükséges ismereteket a biztonsági tanácsadói képzésekkel elvégzésével lehet pótolni. Erre minél előbb tartós megoldást kell találni akár új képzések létrehozásával, akár a régebbiek reaktiválásával.

A képzések témaköréhez kapcsolódik az IMDG hiányából adódó problematika és arra történő megoldási javaslat, amely az IMDG lefordíttatásával, illetve jogszabályokba történő adaptálását teszi szükségessé, vagy alternatívaként szakmai (angol) nyelvtanfolyamok és külföldi továbbképzésre való lehetőség biztosítását, valamint azzal egyidejűleg a kódex beszerzését kirendeltségenként legalább egy példányban, a szaknyelvi képzéssel azonos nyelven.

Az ellenőrzések szakmai színvonalának jövőbeni további erősítéséhez szükséges képzéshez kiváló alapot szolgáltat a Nemzeti Közszerződési Egyetem iparbiztonsági szakirányán folyó képzés, illetve az egyetem Katasztrófavédelmi Intézetének gondozásában hiánypótló jelleggel megjelent az iparbiztonsági szakemberek munkáját segítő egyetemi jegyzet is. [8]

Felhasznált irodalom

- [1] Loós Z.: Veszélyes Áru Szállítás - Hatósági feladatok, előadás, 2013
- [2] Muhoray Á.: A katasztrófavédelem aktuális feladatai, Mindenki hadtudománya előadássorozat, előadás, 2012. október
- [3] Bognár Balázs, Vass Gyula, Kozma Sándor: A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakterületeinek bemutatása. ÚJ MAGYAR KÖZIGAZGATÁS 5:(6) pp. 19-27. (2012)
- [4] BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztály adatai alapján
- [5] Kozma S.: A veszélyes áru szállítás ellenőrzési és szankcionálási tevékenységének tervezése és végrehajtása, előadás, 2012. január
- [6] Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság, Közép-Pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség
- [7] Veszélyes áruk vízi szállításának aktuális kérdései, ADN 2013 és az IMDG Code 36-12, HVESZ, 2013
- [8] Bognár Balázs, Kátai-Urbán Lajos, Kossa György, Kozma Sándor, Szakál Béla, Vass Gyula: Kátai-Urbán Lajos (szerk.) IPARBIZTONSÁGTAN I.: Kézikönyv az iparbiztonsági üzemeltetői és hatósági feladatok ellátásához. Budapest: Nemzeti Közzolgálati és Tankönyvkiadó, 2013. 564 p. (ISBN:978-615-5344-12-1)