

KÁTAI-URBÁN Lajos - KOZMA Sándor - VASS Gyula

[katai.lajos@uni-nke.hu](mailto:katai.lajos@uni-nke.hu) - [sandor.kozma@katved.gov.hu](mailto:sandor.kozma@katved.gov.hu) - [gyula.vass@katved.gov.hu](mailto:gyula.vass@katved.gov.hu)

## VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK FELÜGYELETÉVEL KAPCSOLATOS JOG- ÉS INTÉZMÉNYFEJLESZTÉSI TAPASZTALATOK ÉRTÉKELÉSE

### *Absztrakt*

*Az iparbiztonsági szabályozásnak a katasztrófavédelem rendszerében történő fejlődése 15 évre tekint vissza Magyarországon. Jelen cikk célja áttekinteni az iparbiztonsági jogterület veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos fejlődési lépéseit és levonni a fejlődésben rejlő tapasztalatokat.*

*The development of Hungarian system for industrial safety has a 15 years history. The aim of this article to overview the measures related to the development of the legislative area for industrial safety in the field of dangerous goods transportation and drawn the potential experiences of this progress.*

**Kulcsszavak:** *iparbiztonság; szállítási balesetek; veszélyes áru szállítás; katasztrófavédelem ~ industrial safety; transport accidents; transportation of dangerous goods; disaster management*

## BEVEZETÉS – TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Magyarország földrajzi helyzete igen kedvező, fontos szerepet játszik a keleti és déli országok irányába illetve az onnan érkező szállításokban. Ennek következtében a belföldi szállítások mellett jelentősnek mondható a tranzit szállítmányok hányada is, így a közlekedési infrastruktúrának igen fontos szerepe van hazánkban.

Az ország útjain kiemelten, a vasúthálózatán és egyre inkább a hajózható vizein és légi úton is jelentős mennyiségű veszélyes áru szállítása történik. A különböző közlekedési alágazatokra vonatkozó nemzetközi Európai Unió előírások beépültek a hazai jogrendbe. Az ezredforduló környékén a veszélyes áru szállítására vonatkozó nemzetközi (ENSZ Európai Gazdasági Bizottság által kiadott) egyezményre épülő EU szabályozás Magyarországon a nemzeti jogrendbe átültetésre került.<sup>1</sup> Ugyanakkor jogszabályok alkalmazása, betartása és betartatása terén még számos probléma jelentkezett, amelyek a veszélyes áru szállítási balesetek viszonylag magas száma is jellemzett.

Már az első katasztrófavédelmi törvény 2000-évi hatálybalépésekor fontos katasztrófavédelmi feladatnak számított többek között a veszélyes áru szállítási balesetek megelőzése, bekövetkezésük esetén ezek gyors és szakszerű felszámolása a lakosság és a környezet biztonságának megóvása érdekében. A hivatásos katasztrófavédelmi szervek kiemelt figyelmet fordítottak a kapcsolódó megelőzési, felkészülési és védekezési tevékenység humán és technikai feltételrendszerének folyamatos fejlesztésére.<sup>2</sup>

Jogos társadalmi igényként, elvárásként jelentkezett, hogy a veszélyesáru szállítások megnövekedett száma ellenére a közlekedés biztonsága ne romoljon, illetve a környezet terhelése ne fokozódjon. Ennek megfelelően a veszélyes áru szállítmányok és a szállításokhoz kapcsolódó telephelyek rendszeres és következetes ellenőrzése, a balesetek kivizsgálása, valamint a hiányosságok és mulasztások szankcionálása az ellenőrző hatóságok fő megelőzési feladatává vált.

A katasztrófavédelmi szervek a veszélyes árut szállító közúti járművek útvonalának kijelölését szabályozó rendelet<sup>3</sup> módosítását követően 2001. óta vesznek részt a veszélyes áruk közúti szállításának hatósági ellenőrzésében. 2002-ben hatályba lépett EU jogi szabályozás bevezetésével a hivatásos katasztrófavédelmi szervek az ellenőrző hatóságokkal együttműködve ellenőrzési jogkört kaptak a veszélyes áruk szállítási szabályainak közúti és a telephelyi ellenőrzéseire. 2004-évben - a mintegy három éves intézményfejlesztési és jogalkalmazási tapasztalatok értékelése alapján - felmerült az igény a katasztrófavédelmi veszélyes áru közúti szállítási ellenőrzési jogkör kiterjesztésére, amely már az önálló ellenőrzési és szankcionálási tevékenységet is magában foglalta. A katasztrófavédelem jelezte az ellenőrzési jogköreinek valamennyi szállítási alágazatra történő kiterjesztésének igényét is.

A katasztrófavédelem jelentős lépéseket tett a hatósági és végrehajtási intézményrendszer kiépítésére, a feladatellátás személyi- és technikai feltételeinek megteremtésére, az egységes és hatékony hatósági jogalkalmazási gyakorlat kialakítására. Belső eljárási rendek, módszertani útmutatók, adatbázisok készültek. Kialakult az ellenőrzés eszközzelrendszere. A személyi állomány képzése- és továbbképzése megtörtént.

A katasztrófavédelem jogszabály-módosítási javaslatának befogadását követően 2007. május 1-től a katasztrófavédelmi hatóság már önálló ellenőrzési és bírságolási jogkörben

---

1 Kátai-Urbán L.: Establishment and Operation of the System for Industrial Safety within the Hungarian Disaster Management. ECOTERRA: JOURNAL OF ENVIRONMENTAL RESEARCH AND PROTECTION (ISSN: 1584-7071) 11: (2) pp. 27-45. (2014)

2 Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemek felügyeletének fejlődése a kezdetektől napjainkig – I. rész 1998-2005. BOLYAI SZEMLE (ISSN: 1416-1443) XXIII.: (3) pp. 177-199. (2014)

3 Az egyes veszélyes árut szállító közúti járművek útvonalának kijelöléséről szóló 122/1989. (XII. 5.) MT rendelet.

végezte munkáját. 2007-2009 között lendületet vett a szaktevékenység fejlesztése, amelyhez nagymértékben hozzájárult a bírságbevételek katasztrófavédelmi felhasználási lehetősége. 2009 év végére a katasztrófavédelem a veszélyes áru közúti szállítás ellenőrzésének meghatározó, az együttműködő szervezetek által elismert elemévé vált. Jelentős szakmai és jogalkalmazási tapasztalat halmozódott fel, kiváló volt az együttműködés a társhatóságokkal, tanácsadó és az érdekvédelmi szervezetekkel.

2010-évben a bírságbevételek megszűnését követően valamelyest csökkent az ellenőrzések volumene, amely azonban a 2011-es évtől folyamatosan emelkedett. A közlekedési hatóság koordinálásával megvalósult az ellenőrző hatóságok együttműködési rendszere. A katasztrófavédelem fejlesztési koncepciójának egyik meghatározó eleme lett az iparbiztonsági szakterület létrehozásának részeként a veszélyes áru szállítási ellenőrzési- és bírságolási jogkörök valamennyi szállítási alágazatra történő kiterjesztésének stratégiája. 2011. év végéig elfogadásra kerültek a jogszabályok, kiépült az iparbiztonsági intézményrendszer, rendelkezésre álltak a végrehajtás eljárási, módszertani, személyi és technikai feltételei.

2012. január 1-én a második katasztrófavédelmi törvény hatályba lépését követően az alágazati szállítási törvények módosítása és az új ellenőrzési rendelet megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, belvízi és légi szállításának ellenőrzését, bírságot szabhat ki, baleseteket vizsgál ki, és intézkedéseket eszközölhet a veszélyhelyzetek elkerülése érdekében.

A veszélyes áru vasúti és belvízi alágazat ellenőrzését 2012-ben, míg a légi szállításét 2015-től végzi a katasztrófavédelem. A veszélyes áru szállítmányok nyomon követése az új szállítási alágazatok esetében a bejelentési kötelezettség bevezetésével valósult meg.

Jelen cikk célja rövid történeti áttekintést adni és szakmai elemzést készíteni a veszélyes áru szállítmányok katasztrófavédelmi felügyeletével kapcsolatos jogi szabályozás változásairól, az intézményrendszer folyamatos erősödéséről. Egy következő cikkben a szerzők a veszélyes áru szállítás ellenőrzési és bírságolási végrehajtási intézkedések bevezetésének tapasztalatairól számolnak be.

## **VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK ÁLTALI VESZÉLYEZTETETTSÉG ÉRTÉKELÉSE MAGYARORSZÁGON**

A veszélyes vegyi anyagokkal kapcsolatos tevékenységek egyik különleges területe a szállítás, a veszélyes áru szállítás biztonsága pedig a közlekedésbiztonság egyik fontos eleme. A kémiai anyagok szállítása, fuvarozása elengedhetetlenül szükséges része ezen anyagok gyártásának, alkalmazásának, felhasználásának. A közlekedés, illetve a közlekedésbiztonság sajátosságait figyelembe kell venni a veszélyesség és veszélyeztetettség megítélésében is.

Minden szakterületnek vannak "veszélyes anyagai", ezek azonban nem feltétlenül azonosak. A vegyi anyagok veszélyes tulajdonságait, hatásait úgy kell megítélnünk, hogy a közlekedésben a lakosság életére és egészségére, illetve a környezetre milyen mértékű kockázatot jelentenek. A közlekedésben azokat az anyagokat, tárgyakat tekintjük veszélyesnek, melyek fizikai-kémiai tulajdonságuk, esetleg szállítás közbeni állapotuk miatt a szállítás során veszélyt jelenthetnek, esetleg balesetet okozhatnak, vagyis a közlekedésben eleve meglévő baleseti kockázatot növelhetik, illetve egy bármilyen okból bekövetkező baleset következményeit súlyosbíthatják. A szállítás szempontjából értelmezett veszély típusa, illetve annak mértéke nagyon változó. Veszélyes lehet szállítás közben a nagy alkohol tartalmú parfümtől vagy az egyszerű biztonsági gyufától kezdve a gépkocsi üzemanyagokon, a mérgező hatású növényvédőszeren és a tisztításra használt savakon, lúgokon keresztül a nagyhatású robbanóanyagokig vagy a kiegészítő nukleáris fűtőelemekig nagyon sokféle anyag vagy tárgy. A szállítás biztonsági feltételeit pedig a veszélyességhez, illetve a kockázathoz kell igazítani. Döntő szempont az anyag veszélyes tulajdonsága, ebből a szempontból lényegtelen, hogy a

szállított áru: tiszta anyag, keverék, oldat, alapanyag, tárgy, félkész-termék, késztermék vagy akár hulladék.<sup>4</sup>

A biztonsági követelmények megállapításához, illetve a feltételek betartásához alapvetően szükséges a veszélyesség pontos meghatározása.

A közlekedési alágazatokra vonatkozó jogi előírások alapján a veszélyes áruk fogalma alatt azokat az árukat kell érteni, amelyeket valamelyik veszélyes áru szállításra vonatkozó nemzetközi (hazai) jogszabály annak minősít. A veszélyes áru szállításával kapcsolatos tevékenység a veszélyes áru telephelyen kívüli továbbítását jelenti, ideértve a szállításhoz kapcsolódó feladását, az árunak a szállítás során történő ideiglenes tárolását, az áru becsomagolását, a be- és kirakodást (beleértve a töltést és ürítést is).

A világon az egyik legveszélyesebb üzem a közlekedés, különösen a közúti közlekedés, itt történik a legtöbb baleset és haláleset. A közlekedés kockázata tovább növekszik a veszélyes áruk szállításával. A veszélyes áruk közúti, vasúti, belvízi és légiállításának veszélyei súlyos problémát jelentenek a lakosság és az esetleges balesetek felszámolásában résztvevő szervek, szakemberek számára.

A veszélyes árukállításának területe évek óta egyre preferáltabbá válik az Európai Unió és a magyar döntéshozók előtt. Ezért napjainkban új kihívásként jelentkezik a veszélyes áru szállítási balesetek megelőzése, bekövetkezésük esetén ezek gyors és szakszerű felszámolása a lakosság és a környezet biztonságának megóvása érdekében. Magyarországon a BM OKF adatai alapján 2012 évben a szállítások volumene közúton 20 millió tonnakilométer, vasúton 10 millió tonnakilométer, a belvíziállítás 6 millió tonnakilométer szállított áru/év, a légi fuvarozás pedig 300-400 járat/év volt.<sup>5</sup>

A veszélyes áruállítás úti célja kapcsán beszélhetünk belföldi szállítmányozásról, valamint nemzetközi szállítmányozásról, ami lehet belföldről külföldi úticél felé, illetve külföldről belföldre történő fuvarozás, továbbá amennyiben a szállító jármű csak keresztülhalad az országon, tranzitszállítványozásról.

A veszélyes áru közútiállításánál a közúti forgalomban, vasúti fuvarozás esetén a vasúti pályán, üzemváltó-, határállomáson, vasúti üzemi létesítményen, víziállításnál pedig nemzeti és nemzetközi vízi utakon, kikötőkben, veszteglő helyen, illetve az egyes szállítási ágakhoz kötődő telephelyen fordul elő. A veszélyes áruk légiállításra történő előkészítési létesítményekben találhatóak meg.

A vasúti áru fuvarozáson belül mintegy 19-20 % a veszélyes áru fuvarozás. A közúttal szemben nagy előnye a nagy mennyiségben nagyobb távolságra történő gazdaságosabb fuvarozás, miközben ezen közlekedési alágazatban kevésbé játszanak szerepet az időjárási körülmények és a forgalmi kockázatok mint a közúton. Az EU vasútpolitikájának egyik sarkalatos pontja, hogy a következő években a közútról a lehető legtöbb forgalmat át kell terelni a vasútra a környezetvédelmi szempontok miatt. Vasúton a legnagyobb mennyiségben gyúlékony folyadékokat és gázokat, valamint maró anyagokat szállítanak.

Szakértők között megoszlik az álláspont a tekintetben, hogy a veszélyes áru vasúti vagy a közútiállítás jelent e nagyobb veszélyeztetettséget a környezetben élők számára. Jelentős volumenben nagy (több mint 200 km) távolságra történő szállítások esetében előnyt élveznek a vasútiállítás szolgáltatásai és létesítményei. A közútiállításban jelentős a gyúlékony folyadékok és gázok tartányos szállítása, a pirotechnikai termékek szállítása, az egészségügyi hulladék és a veszélyes hulladékszállítás, az ipari és PB gázpalack szállítása, vegyi anyagok

---

4 Cimer Zsolt, Szakál Béla: A veszélyes áru közútiállításából származó kockázatok meghatározásának lehetősége. HADMÉRNÖK V.: (2) pp. 115-126. (2013)

5 Kátai-Urbán Lajos; Vass Gyula: Kátai-Urbán Lajos (szerk.). Kézikönyv: Veszélyes üzemek, tevékenységek és technológiák az iparban. Budapest: Nemzeti Közszerzői Egyetem, 2014. 119 p. (ISBN 978-615-5491-74-0)

küldeménydarabos szállítása. A radioaktív anyagok szállításának a jelentősége az anyag különleges kezelése következtében szintén nem elhanyagolható.<sup>6</sup>

A belvízi szállítási tevékenységek jelentős részét teszik ki a gyúlékony folyadékok szállítása.

A veszélyes áru szállítás telephelyei vagy üzemi létesítményei a szállítási alágazatoknak megfelelően öt csoportra oszthatók, amelyek az alábbiak: veszélyes áru közúti szállítás üzemi létesítményei; vasúti szállítás üzemi létesítményei; belvízi szállítás üzemi létesítményei; légi szállítás előkészítő létesítményei; csővezetéken történő szállítás üzemi létesítményei.<sup>7</sup>

Veszélyes áru közúti szállítás üzemi létesítményei között az ADR csomagolásban tárolt veszélyes árut tároló raktárbázisok tartoznak. Szinte kivétel nélkül Budapest agglomerációjában található a logisztikai szempontból nagy jelentőséggel bíró raktárcomplexek. Erről a térségről az ország bármely pontjára 2-3 óra alatt eljuttathatók a kívánt termékek. A raktárak egy része iparbiztonsági engedély köteles, kivéve a szállítókonténerekkel foglalkozó kombiterminálokat. Jelenleg 6 felső küszöbértékű és 5 alsó küszöbértékű veszélyes anyaggal foglalkozó üzem található hazánkban.<sup>8</sup>

Vasúti szállítás üzemi létesítményei elsősorban a vasúti rendező-pályaudvarok, amelyek nem tartoznak a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek közé. Az ország területén a BM OKF adatai alapján összesen 14 pályaudvart azonosított a MÁV Zrt., a legjelentősebbek a ferencvárosi, a miskolci, a szolnoki és a záhonyi teherpályaudvarok. A vasúti szállítás üzemi létesítményeinek másik jelentős típusa a veszélyes anyagot gyártó, feldolgozó és tároló üzemek vasúti rendező-pályaudvarai és iparvágányai. Nagyfokú kockázatot jelentenek a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem vagy a küszöbérték alatti üzem területén elhelyezkedő üzemi rendező-pályaudvarok, vagy a telephelyhez szorosan kapcsoló iparvágányok. A telephelyhez kapcsolódó iparvágányok egyedi és jelentős veszélyt okozhatnak, mivel itt nagyszámú vasúti kocsik tartózkodnak minden fajta fizikai védelem és iparbiztonsági üzemeltetői és hatósági felügyelet nélkül.<sup>9</sup>

Vasúti – közúti átrakó terminálok veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek vagy nem sorolt üzemek lehetnek. A konténerek átrakása során gyakori problémát jelent az a tény, hogy a terminálba érkező konténerek biztonsága függ a külföldi vagy a hazai feladói tevékenység változó minőségétől, valamint a konténerek, a vasúti kocsik műszaki állapotától.

A belvízi szállítás üzemi létesítményei közé tartoznak a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek töltő- és lefejtő létesítményei (uszálytöltők), a veszélyes áruval is foglalkozó kikötők.

A légi szállítás előkészítő létesítményei esetében a légikikötő területén – vagy akár azon kívül is – elhelyezkedő veszélyes áru raktárait tartja számon a katasztrófavédelmi hatóság, amelyek a viszonylag kis anyagmennyiségek következtében – összehasonlítva más szállítási alágazatokhoz képest – jelentős veszélyt nem jelentenek.

A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló szabályozás hatálya alá tartoznak a veszélyes anyagok csővezetéken történő szállítás üzemi létesítményei. Ebbe a körbe tartoznak a szállító vezetékek, szivattyú-, kompresszor- és elosztó állomások; kivéve a lakossági gázellátás elosztó vezetéseit és azok létesítményeit, valamint a szénhidrogén-bányászat gyűjtővezetéseit 400 mm névleges átmérő alatt.

---

6 Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos: Assessment of the Implementation Practice of Emergency Planning Regulations Dedicated to the Rail Transportation of Dangerous Goods. ACADEMIC AND APPLIED RESEARCH IN MILITARY SCIENCE 12:(1) pp. 73-82. (2013)

7 Kátai-Urbán Lajos; Kiss Enikő: Inspection of the Transportation of Dangerous Goods by Inland Waterways in Hungary. ACADEMIC AND APPLIED RESEARCH IN MILITARY SCIENCE (ISSN: 1588-8789) (eISSN: 1788-0017) 13: (2) pp. 261-266. (2014)

8 Kátai-Urbán Lajos; Szabó Ágnes: Veszélyes áru raktárlogisztika iparbiztonsági szabályozási környezetének értékelése. HADTUDOMÁNY (ONLINE) (eISSN: 1588-0605) XXIV.: (1) pp. 115-125. (2014)

9 Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos: Veszélyelhárítási-tervezés a vasúti rendezőpályaudvarokon. VÉDELEM - KATASZTRÓFA- TŰZ- ÉS POLGÁRI VÉDELMI SZEMLE XX:(2) pp. 16-18. (2013)

A veszélyes áru szállítás szempontjából kiemelt figyelmet kap a veszélyes hulladékok szállítása. A szállítási útvonal szempontjából Magyarországon 4 db veszélyes hulladék lerakó és 9 db hulladékégető létesítményt lehet számontartani.<sup>10</sup>

A veszélyes áru szállítási események közé tartozhat a jármű feltöltése és lefejtése, mely a veszélyes áru szabadba kerülése szempontjából mindig jelentős kockázattal járó tevékenység. A veszélyes árut szállító jármű megállása, parkolása történhet lakott területek közelében, sűrűn látogatott helyen, amely a veszélyeztetettség mértékét növeli. A veszélyes áru a „csomagolás” sérülése következtében a környezetbe kerülhet, amely történhet spontán úton, de számításba kell venni a szándékos cselekmények lehetőségét is. A veszélyes áru mozgatása, szállítása során a jelentős kockázatot a jármű bármilyen okból bekövetkező balesete jelenti. A környezet veszélyeztetettségének a mértékét növeli, hogy a baleset helyszínén a kárelhárításhoz, kárfelszámoláshoz nem áll azonnal rendelkezésre megfelelő eszköz.<sup>11</sup>

A közúti balesetek kapcsán elmondható, hogy a legtöbb esetben alapvetően közlekedési szabályszegés, figyelmetlenség volt a balesetek bekövetkezésének alapvető oka, de esetenként a vizsgálatok eredményei alapján árukezelési (például a rakomány rögzítési) szabálytalanságok is tetten érhetők voltak. A vasúti események kapcsán megállapítható, hogy az események kialakulásának oka elsősorban a vasúti kocsik töltő-lefejtő szerelvényeinek tömítetlensége, valamint a tartálykocsik elégtelen műszaki állapota, megfelelő karbantartásának hiánya volt.

## A VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS JOGI SZABÁLYOZÁSÁNAK FEJLESZTÉSE

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó különleges biztonsági feltételeket Magyarországon jogszabályok rögzítik. Betartásukra nemzetközi forgalomban államközi nemzetközi szerződések köteleznek bennünket. A nemzetközi előírások szigorúak, de nagyon korszerűek. Az ipari, a közlekedési, a környezetvédelmi, a biztonságtechnikai szakemberek nemzetközi kooperációját tükrözik, amire a kereskedelem és a közlekedés nemzetközi volta, illetve a megkívánt azonos biztonsági szint miatt is szükség van. A veszélyes áruk szállítása tekintetében önálló szabályozással rendelkezik a vasúti, a közúti, a belvízi (nem tengeri), valamint a tengeri és légi szállítási alágazat. A nemzetközi szabályozásra épülnek az EU tagállamok által alkalmazott és átültetett uniós jogszabályok.



1. ábra. Veszélyes áru szállítási nemzetközi szabályozók, forrás: UN ECE

10 Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemekkel kapcsolatos iparbiztonsági jog-, intézmény és eszközrendszer fejlesztése Magyarországon. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2015. 89 p. ISBN: 978-615-5057-52-6

11 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 Közszolgálati és Tankönyvkiadó, 2013. 564 p. (ISBN:978-615-5344-12-1)

Az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsának a Veszélyes Áru Szállítási Szakértő Bizottsága (ECOSOC Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods) dolgozza ki a leggyakrabban szállított veszélyes anyagok szállításának biztonsági feltételeit minden közlekedési alágazatra vonatkozóan, melyeket két évente korszerűsített változatban „Ajánlások a veszélyes áruk szállítására — Minta Szabályzat” (Recommendations on the Transport of Dangerous Goods — Model Regulations) címmel jelentetnek meg, amelyet „Orange Book”-nak magyarul „Narancssárga Könyv”-nek is szokták nevezni.<sup>12</sup>

Az elsőként 1957-ben kiadott ajánlás tartalmazta a veszélyes áruk meghatározására szolgáló kritériumokat, csomagolást, jelöléseket és a kísérőokmányt. Az ENSZ – Ajánlásoknak nincs jogi státusza, ugyanakkor kellő alapot nyújtott az egyes szállítási alágazatokra vonatkozó előírások kidolgozásához. Az ENSZ – ajánlások két kötetből állnak: mintaszabályzatok és a vizsgálatok kritériumai.

A rendkívül korszerű biztonsági feltételeket a szakértő bizottság a kormányoknak és az egyes közlekedési alágazatok szabályozására hivatott nemzetközi szervezeteknek ajánlja, hiszen ezek hatásköre a szállításra vonatkozó szabályok megállapítása. Ezek a szervezetek a következők: közúti közlekedésben és belvízi hajózásban az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (UN ECE - United Nation Economic Commission for Europe), vasúti közlekedésben a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail), tengeri hajózásban a Nemzetközi Tengerhajózási Szervezet (IMO - International Maritime Organisation), légi forgalomban pedig a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO - International Civil Aviation Organization).

Az ENSZ ajánlások alapján valamennyi közlekedési alágazatra megszülettek a veszélyes áruk szállítását szabályozó nemzetközi megállapodások:

- „A veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodás” az ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), amelyet 1957. szeptember 30-án kötöttek meg Genfben, és később két évente módosításokon megy keresztül. Magyarország 1979-ben csatlakozott az egyezményhez.
- „A veszélyes áruk nemzetközi vasúti szállításáról szóló előírás” a RID (Regulation concerning International Carriage by Rail), amely a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezmény (COTIF - Convention concerning International Carriage by Rail) C függelékét képezi, és amelyet 1999. június 3-án kötöttek Vilniusban, majd a későbbiekben módosítottak. Kelet-Európában ennek megfelelő, hatályos nemzetközi jogforrás a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás az SzMGSz.
- „A veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodás” az ADN (Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways), amelyet 2000. május 26-án kötöttek Genfben, és később módosítottak.
- A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 18. Függeléke, a Veszélyes Áruk Biztonságos Légi Szállítása (ICAO TI – Technical Instruction). Az Egyezményt Magyarországon az 1971. évi 25. számú törvényerejű rendelet, a függelékeit a 20/1997.(X.21.) KHVM rendelet hirdette ki. A légitársaságok által széleskörűen alkalmazott a Nemzetközi Légi Fuvarozási Egyesület Veszélyes Áru Szabályzata (IATA DGR - International Air Transport Association Dangerous Goods Regulations).
- Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi (SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea) egyezmény VII. fejezetének „A” része: a Nemzetközi

---

<sup>12</sup> Ferencz Mónika, Kátai-Urbán Lajos, Körtvélyessy Gyula, Nemeskey Károly, Sárosi György, Sulcz Ágnes, Szentes Ervinné, Vass Gyula, Sárosi György (szerk.) Veszélyes áruk szállítása és tárolása. Budapest: Verlag Dashöfer Szakkiadó, 2010. pp. 1-6. (ISBN:963 85915 2 8)

## Tengeri Veszélyes Áru Kódex (IMDG Kódex - International Convention for the Safety of Life at Sea).<sup>13</sup>

A jogalkalmazási tapasztalatok felhasználásával, a gyakorlatban felmerülő problémák megoldása érdekében a szabályozást folyamatosan értékelik, időszakonként (általában kétévente) szakmai bizottságok javaslatai alapján módosítják.

A veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállítása kapcsán az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK Irányelvét alkalmazzuk, amely a veszélyes áruk tagállami szárazföldi szállításáról szól. A veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról szóló 95/50 EK Tanácsi Irányelv a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésével kapcsolatos előírásokat rögzíti.

A hazai szabályozás a nemzetközi egyezmény ellenőrzési szabályainak uniós kötelezettség keretében történő átültetésére épül. A hatósági ellenőrzési jogosultságokat az egyes közlekedési alágazati törvények és azok ellenőrzési és bírságolási végrehajtási rendeletei tartalmazzák.

1990-2007 között alkalmazták az egyes veszélyes árukat szállító közúti járművek útvonalának kijelöléséről szóló 122/1989 (XII.5.) MT rendeletet, amely többek között a veszélyes áru nyomon követésének lehetőség adta meg az érintett hatóságok részére. 2001-2007. között a katasztrófavédelem részére rendelkezésre álltak a rendelet hatálya alá tartozó kiemelt veszéllyel bíró áruk adatai.

2005-évtől a veszélyes áru szállítási nemzetközi szabályzatok kiegészültek közbiztonsági előírásokkal is (ADR, RID, ADN 1.10 fejezetei), amelyek célja, hogy megakadályozza a veszélyes anyagok jogosulatlan birtokba kerülését, az azokkal való visszaéléseket, különös tekintettel a terror cselekményekben történő felhasználhatóságukra. A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árut gyártó, feladó, szállító, raktározó vállalkozások – és a szállítás többi résztvevői – közbiztonsági terv készítésére kötelezettek.

2007-évtől az országhatárt átlépő hulladékszállításról szóló 180/2007. (VII. 3.) Korm. rendelet előírásai szerint a hulladékok behozatala, kivitele és átszállítása során hatóságként az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség járt el. A főfelügyelőség a veszélyes hulladék behozatala, kivitele és átszállítása esetén a hulladék szállítására vonatkozó eljárásáról értesítette a BM OKF-et is.

A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról szóló 25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet<sup>14</sup> alapján a veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállításával kapcsolatos tevékenységet végző vállalkozás vezetésére jogosult személy köteles legalább egy biztonsági tanácsadót írásban kinevezni. A tanácsadó feladata elősegíteni, hogy a vállalkozás az érintett tevékenységeit a hatályos előírásoknak megfelelően és a lehető legbiztonságosabb módon végezze. A rendelet tartalmazza a tanácsadó feladatait és képesítési követelményeit.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (11) bekezdése szerint a közlekedési hatóság, a rendőrség, a katasztrófavédelmi hatóság és a vámhatóság jogosult a törvény 20 § (1) bekezdés e) pontja szerint ellenőrizni és bírságot levételezni a veszélyes áruk szállítására, a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésére és képesítésére vonatkozóan.

Közúti alágazatban alap végrehajtási rendeletnek számít a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet, amely 2002. március 01-én lépett hatályba. A rendelet hatálya a közúti járművel végzett veszélyes áru szállításnak az országos és a helyi közutakon, a közforgalom elől el nem zárt

<sup>13</sup> Szakál Béla, Cimer Zsolt, Kátai-Urbán Lajos, Sárosi György, Vass Gyula. Iparbiztonság I.: Veszélyes anyagok és súlyos baleseteik az iparban és a közlekedésben. Budapest: SZIE Ybl Miklós Építéstudományi Kar - Tűzvédelmi és Biztonságtechnikai Intézet, 2012. 113 p. (ISBN:978-963-89073-3-2)

<sup>14</sup> A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezéséről és képesítéséről szóló 2/2002. (I. 11.) Korm. rendeletet váltotta fel 2014-évben.



magánutakon; a határátkelőhelyeken, valamint a veszélyes áru szállítás biztonságát befolyásoló előkészítésre vonatkozó előírások betartásának a telephelyen történő ellenőrzésére terjed ki. A katasztrófavédelmi hatóság tekintetében az ellenőrzés lefolytatására a katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének előzetes jóváhagyása alapján.

Az ellenőrzést a rendelet mellékletében foglalt ellenőrzési jegyzék alapján kell végezni. A hatóság az áruból laboratóriumi megvizsgálás céljából mintát vehet. Az ellenőrző hatóság a közúti ellenőrzéseket az országos és a helyi közutakon és a közforgalom elől el nem zárt magánutakon rendszeresen, szűrőpróbaszerűen végzi. A telephelyen végzett ellenőrzés célja annak megállapítása, hogy a veszélyes áruk közúti szállításának előkészítése megfelel-e a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak. Szabálytalanság megállapítása esetén a hatóság köteles szankciókat alkalmazni és a járművet feltartóztatni.

A bírságolás a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet szabályai szerint történik. A bírságrendelet 4-5 évente megújul és változnak az egyes bírságtételek.

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. évi törvény (katasztrófavédelmi törvény) hatályba lépését követően a közlekedési alágazati törvények (1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről; 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről; 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről) módosításával megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, vízi és légi szállításának ellenőrzését is, valamint ehhez kapcsolódóan a szabálytalanságok bírságolását és a balesetek kivizsgálását. A közlekedési alágazati törvények végrehajtási rendelete veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet.<sup>15</sup> A vasúti szállításban részt vevő társaságok a katasztrófavédelem felé szállítási tevékenységükről bejelentési kötelezettséggel tartoznak.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény felhatalmazó rendelkezése alapján 2015. január 1-jén lépett hatályba a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet, így a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a légi szállítási alágazat tekintetében kapott ellenőrzési, bírságolási, valamint helyszíni intézkedési jogköröket. A légi szállításellenőrzésének alapját képező ICAO Technológia Utasítást elrendelő NFM rendelet még nem jelent meg, így annak hatályba lépéséig az ellenőrzések során a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján alá írt Egyezmény Függetlékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvénynek, a Veszélyes áruk biztonságos légi szállításáról szóló 18. Függetlékében foglalt előírások, valamint a Kormányrendeletben szereplő bejelentési kötelezettség megsértése esetében lehet szankciót alkalmazni.<sup>16</sup>

A veszélyes áru légi szállítás ellenőrzésére a katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve is önállóan jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének jóváhagyása alapján. A bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére első fokon a katasztrófavédelmi hatóságnak az

<sup>15</sup> Bognár Balázs, Vass Gyula, Kozma Sándor: A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakterületeinek bemutatása. ÚJ MAGYAR KÖZIGAZGATÁS 5:(6) pp. 19-27. (2012)

<sup>16</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015.

ellenőrzést végrehajtó helyi szerve, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv jogosult. Ha a területi szerv ellenőrzött, úgy első fokon az OKF által kijelölt – más területi szerv irányítása alá tartozó – helyi szerv, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv jogosult a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére. Ha az ellenőrzést a területi szerv végezte és az ellenőrzés során azonnali intézkedés meghozatalára van szükség, akkor első fokon az ellenőrzést végrehajtó területi szerv, másodfokon az OKF jár el.

A külföldről érkező veszélyes árut, a kiszolgáló szervezet az érkezést követő három órán belül írásban a katasztrófavédelem területi szervének ügyeletére jelenti be. A feladásra szánt veszélyes árut a feladó, vagy a kiszolgáló szervezet, a továbbítás megkezdése előtt három órával köteles bejelenteni.

Napjainkban a veszélyes áru szállítás ellenőrzését Magyarország területén a hivatásos katasztrófavédelmi szervek helyi szervei, a területi szerv teljes illetékességi területén hajtják végre. Közúti szállításkor a közúti forgalomban, vasúti fuvarozás esetén a vasúti pályán, üzemváltó-, határállomáson, vasúti üzemi létesítményen, vízi szállításkor pedig nemzeti és nemzetközi vízi utakon, kikötőkben, veszteglő helyen, illetve az egyes szállítási ágakhoz kötődő telephelyen számíthatnak ellenőrzésre az érintettek. A jogszabályban meghatározott veszélyes áruk légi szállításra történő előkészítésének, valamint a légi úton beérkezett veszélyes áruk nem közvetlenül légi úton történő továbbításának ellenőrzését a hivatásos katasztrófavédelmi szerv helyi és területi szervei önállóan is jogosultak végrehajtani.

Kiemelten kezelendő a veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek vizsgálatának szakszerű végrehajtása, valamint a balesetek kivizsgálásával szerzett tapasztalatok értékelése. Alapvető feladatként jelentkezik, hogy a veszélyes áru szállítása során bekövetkezett balesetek, események okai, következményei és a megelőzés lehetséges módjai meghatározásra kerüljenek. Ennek egyik fő alapja, hogy ezeket az eseményeket a katasztrófavédelmi szervek megfelelő módon, kellő alaposítással kivizsgálják, dokumentálják, hogy az érintett vállalkozások figyelmét felhívják az esetleges hiányosságokra, valamint ha szükséges jogszabály módosítást kezdeményezzenek a további balesetek megelőzése érdekében. A veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek kivizsgálását elsősorban a katasztrófavédelmi mobil laborok (KML) végzik.

## **A HATÓSÁGI INTÉZMÉNYRENDSZER FOLYAMATOS FEJLESZTÉSI EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE**

A hazai veszélyes áru szállítási ellenőrzési és bírságolási jog-, intézmény, eljárás és eszközrendszer kiépítésével kapcsolatos közvetlen tevékenység végrehajtása a 2000. január 01-én létrejött BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (továbbiakban: BM OKF) Hatósági Főigazgatói Szervezet alárendeltségében működő Ipari Baleset-elhárítási Osztály (IBO – Ipari Baleset-megelőzési Nemzeti Központ) feladata volt. A szervezet első vezetője Popelyák Pál, majd 2004-évtől Kátai-Urbán Lajos volt. A veszélyes áru szállítási szabályozási tevékenységgel foglalkozó munkatársak Cimer Zsolt, Cséplő Zoltán, Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, Mesics Zoltán és Varga Imre voltak. A szakterület irányításáért Vass Gyula főosztályvezető volt felelős. A hatósági módszertani munkát az Ybl Miklós Műszaki Főiskola Tűz és Biztonságtechnikai Intézete támogatta Szakál Béla szakmai irányításával.

A katasztrófavédelem területi és fővárosi (összesen 20) igazgatóságain veszélyes áruszállítási szakreferensek működtek, akik szervezték és végrehajtották az ellenőrzési és később a bírságolási feladatokat. A katasztrófavédelem helyi szerveinek a Polgári Védelmi Kirendeltségeknek a munkatársai is bevonásra kerültek az ellenőrzések végrehajtásába. A szakreferensek és az ellenőrzésre kijelölt állomány (2-5 fő/igazgatóság) a BM OKF által szervezett tanfolyamokon veszélyes áru szállítási ügyintézői OKJ képzést kaptak. A BM OKF

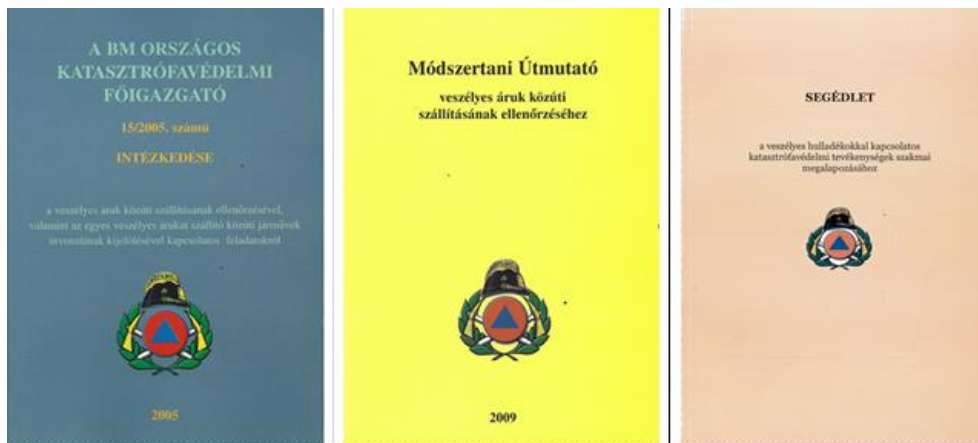
szakirányítói állománya és a területi szervek állományából kijelölt személyek veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói képzettséget szerezhettek. A képzés szervezésért a BM OKF volt a felelős, amelyeket a szállítási alágazatot felügyelő minisztérium szabályozási követelményeinek megfelelő külső szakértői oktatási szervezetek tartottak, mely tanfolyamok államilag elismert hivatalos vizsgával zárultak. A hatósági ellenőrzés és bírságolás eljárási- és módszertan oktatását a BM OKF szakemberei végezték.

A szakreferensek állandó továbbképzési fóruma az évente 1-2 alkalommal szervezett balatonföldvári munkaértekezlet és továbbképzés volt. Ezen túl az ellenőri állománynak - igazodva a jogi szabályozás változásához - központilag szervezett regionális továbbképzéseken kellett részt venniük.

A BM OKF több veszélyes áru szállítási témájú hazai és nemzetközi konferenciát szervezett. Ilyenek voltak például a 2001. szeptember 26-27-én Pécelen tartott Veszélyes Anyagok Közúti Szállítási Konferencia, vagy a Közép Európai Kezdeményezés támogatásával megvalósult „Ipari és Közlekedési Balesetek Megelőzése és Elhárítása” c. 2005. október 24-25 között Balatonföldváron megrendezett nemzetközi konferencia (Central European Initiative Conference titled „Industrial and Transporting Accident Prevention and Response”).

A BM OKF munkatársai számos alkalommal tartottak előadást a szállítási alágazatok hatóságai és érdekképviselői szervei által szervezett konferenciákon és továbbképzéseken. Ilyen konferenciák voltak a Veszélyesáru Szállítási Biztonsági Tanácsadók Nemzetközi Szakmai Egyesülete (BTE) vagy a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda (HVESZ) szervezésében tartott rendezvények.

A hatósági ellenőrzési és bírságolási eljárásrendszert a 2-3 évente módosított BM OKF és a területi szervek belső szabályozói (intézkedése) tartalmazták. Az intézkedés mellékleteként jelent meg az ellenőrzési módszertani útmutató. A BM OKF az első nyomtatott formában elkészített útmutatót 2005 évben adta ki a 15/2005. számú intézkedés mellékleteként, amelyet BTE támogatásával folyamatosan fejlesztettek.



2. ábra. Veszélyes áru szállítási módszertani útmutatók és kiadványok, forrás: BM OKF

A BM OKF az ellenőrzések elősegítése érdekében a szakfeladatokat végző állomány részére biztosított számos szakmai segédanyagot és kiadványt, mint például a „Segédlet a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos tevékenységekhez” című BM OKF kiadványt, a kétévente elektronikus és nyomtatott formában megújuló ADR kiadványt, Módszertani Útmutatót, valamint a VERIK kézikönyvet.

A BM OKF a veszélyes áru szállítás területén nemcsak az ellenőrző hatóságokkal ápol jó kapcsolatokat, hanem együttműködik az üzemeltetői érdekképviselői szervezetekkel (Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete, Logisztikai Szolgáltatók Egyesülete), tanácsadói (BTE) és oktatói egyesületekkel (VOTE - Veszélyes Áru Szállítási Oktatók és Biztonsági Tanácsadók Egyesülete). A BTE jelentős mértékben támogatta a BM OKF szakmai munkáját módszertani útmutató, szakmai kiadványok és rendezvényeken történő részvétel formájában.

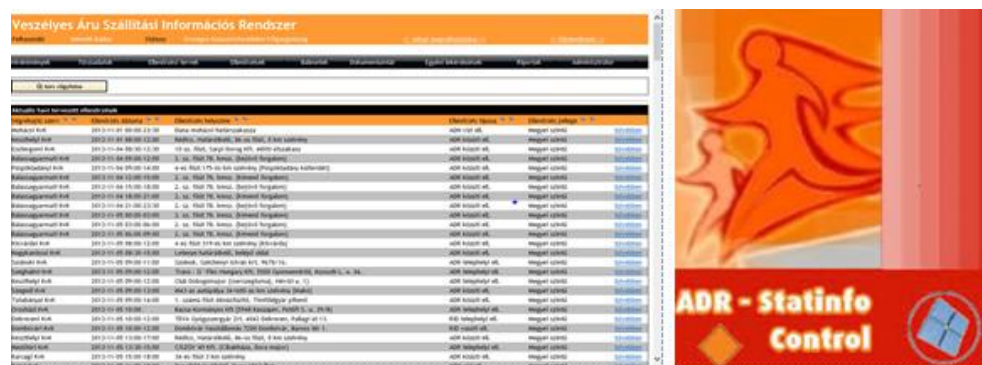
A jogalkalmazási munkát segítették a kereskedelmi forgalomban kapható kiadványok, mint a Verlag dashofer kiadványa a „Veszélyes áruk szállítása és tárolása” (szerkesztő: Sárosi György), illetve a KJK Komplex volt kiadványa a CD Cégbiztonság Katasztrófavédelemmel foglalkozó fejezetei.



3. ábra. Kereskedelmi forgalomban megjelent iparbiztonsági kiadványok (forrás: szerzők)<sup>17</sup>

A BM OKF-en az önállóan működő ipari és szállítási feladatokat végző főosztály az Ipari Baleset-megelőzési és Felügyeleti Főosztály 2003. szeptember 15-i hatállyal jött létre, amelynek vezetője Vass Gyula volt. A jogszabály és intézményfejlesztési feladatokat annak 2011-évi megszűnéséig a főosztály szervezetében működő IBO végezte. A szállítási szakfeladatok és másodfokú hatósági munka koordinálását a főosztályvezető irányításával Kátai-Urbán Lajos és Kozma Sándor végezte. A bírósági képviselést és jogi szakfeladatokat Görög Katalin látta el.

Az egységes hatósági jogalkalmazási gyakorlat kialakítása, a különböző adatszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének elősegítése, a megfelelő információ áramlás biztosítása érdekében az ellenőrzések során keletkezett adatok nyilvántartására országos adatbázis létrehozása vált szükségessé az OKF és a területi szervek hozzáféréseinek biztosításával. A hatósági eljárások nyilvántartására szolgált a BM OKF által fejlesztett „Veszélyes Áru Szállítási Információs Rendszer” megnevezésű adatbázis. Az ellenőrzési feladatok egyszerűbb, gyorsabb, pontosabb és hatékonyabb ellátását az „ADRStatinfo” CD (HVESZ) támogatta. A szakfeladatokat ellátó állomány adatbázis kezelésére történő felkészítésére a BM OKF továbbképzésein kerülhetett sor.



4. ábra. VASZÍR adatbázis és a Statinfo szoftver, forrás: BM OKF

Folyamatos feladatot jelentett az önálló ellenőrzések végzéséhez szükséges anyagi-technikai feltételeinek kialakítása, amelyet véglegesen a bírságbevételek rendelkezésre állása tudott megoldani. Általánosság elmondható, hogy a hatósági ellenőri gépjárművek, informatikai és technikai felszerelések az elégtelen pénzügyi források miatt korlátozott mértékben álltak rendelkezésre.

17 BM OKF, Cégbiztonság CD a súlyos balesetek elleni védekezés szabályozásáról. URL: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=seveso\\_kiadvanyok\\_elado](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=seveso_kiadvanyok_elado)



**1. fénykép.** Fejér MKI veszélyes áru ellenőrzési gépjárműve, forrás: FMKI

2011. évig az interneten is közzétett éves jelentések készültek a katasztrófavédelmi hatóság tevékenységéről. 2010- évtől a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) által koordinált éves ellenőrzési tervek készültek. Az ellenőrző hatóságok ellenőrzési módszertani útmutatója a BM OKF ellenőrzési segédlete alapján készült el.

A szakterületi főosztály 2010. évben az Iparbiztonsági Főosztály megnevezést kapta. 2012. évben az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség megalakulását követően jött létre a szakterületet felügyelő Veszélyes Szállítmányok Főosztály. A főosztály vezetője Kozma Sándor, míg helyettese Jakab Gábor lett. A szervezet az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség egyik főosztálya, amelyet 2012-től Kossa György irányított, míg 2014-től Takács Árpád a vezetője.

A BM OKF szervezetében, a Főigazgató-helyettesi szervezeten belül működik az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség. Valamennyi szakterület szakirányítását szakmai főosztályok végzik. A szervezet területi szintjén a fővárosi és megyei igazgatóságok szervezetében, az igazgatóhelyettesi szervezeten belül foglalnak helyet az integrált Katasztrófavédelmi Hatósági Osztályok (20), amelyek első és másod fokon járnak el a hatósági ügyekben. Területi szinten tevékenykednek továbbá a szakfeladatokat ellátó megyei és fővárosi iparbiztonsági főfelügyelők. Az iparbiztonsági hatósági tevékenységet helyi szinten I. fokon a Katasztrófavédelmi Kirendeltségeken (65) belül a katasztrófavédelmi hatósági osztályok látják el. Kirendeltségenként egy egy fő iparbiztonsági felügyelő végzi az iparbiztonsági szakfeladatok teljesítését és koordinálását.<sup>18</sup>

A 2012-évben hatálybalépett szabályozás mintegy két éves előkészítő munka előzte meg, amelynek keretében a katasztrófavédelmi törvény és végrehajtási rendeletei, valamint a belvízi, vasúti és légi szállítási alágazati szállítási törvények az Iparbiztonsági Főosztály munkatársai munkájának köszönhetően elkészültek. Kidolgozásra kerültek továbbá a BM OKF belső szabályozói, amelyek tartalmazták a hatósági eljárásrendet és folyamatábrákat, a mintaokmányokat és a módszertani útmutatókat. A jogszabályok és belső szabályozók alkalmazására a katasztrófavédelem és a szállítási ágazatok szakértők veszélyes áru szállítási ellenőri szaktanfolyamokon készültek fel.

A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakmai tevékenységét segíti egyrészt a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület (IBTT), másrészt pedig a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet (NKE KVI) Iparbiztonsági Tanszéke. Az IBTT elnöki megbízására 2015-évtől Kossa György kapott megbízást, aki az alapító elnököt Solymosi Józsefet váltotta. A veszélyes szállítmányok szekcióvezetője Nagy Zsolt, a BTE elnöke. Az IBTT titkára Kátai-Urbán Lajos.

A Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézete 2012. január 1-én kezdte meg a működését Bleszity János irányításával. Az Iparbiztonsági Tanszék alapítója Solymosi József tanszékvezető volt, majd őt váltotta Pátzay György. 2013-14. tanévben már megindult az új katasztrófavédelem alapszak keretében az önálló „iparbiztonsági” szakirány nappali és

---

18 Kátai-Urbán Lajos; Vass Gyula; Lévai Zoltán; Hoffmann Imre: Iparbiztonság Magyarországon. VÉDELEM ONLINE: TŰZ- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI SZAKKÖNYVTÁR 22: (1) Paper 549. 12 p. (2015)

levelező munkarendben. A képzés a 2012-évtől immár négy iparbiztonsági szakterület, többek között a veszélyes szállítmányok szakterület szakértőit képzik mind a hatóságok mind az gazdálkodó szervezetek számára.<sup>19 20</sup> A katasztrófavédelmi alapképzés iparbiztonsági szakirányának szakirány-felelőse Kátai-Urbán Lajos. A védelmi igazgatási mesterszak oktatásában megkezdődött az iparbiztonsági szakmai anyag oktatása az ipari katasztrófák, a védelmi tervek, a kockázatelemzés és veszélyes technológiák tantárgyak keretében. Elindult továbbá az új katasztrófavédelmi mesterszak létesítése is, amelyben a 2016-2017-es tanévtől kezdődően már konkrét iparbiztonsági tematikát tartalmazó tantárgyak is lesznek. Az NKE Katonai Műszaki Doktori Iskolában már az iparbiztonság szakemberei is indíthatnak kutatási témákat és tantárgyakat. A tanszék elkészítette az első iparbiztonsági tankönyvet is, amely a BM OKF és az üzemeltetők, mint jogalkalmazási- és műszaki követelményeket tartalmazó kézikönyvet használnak.<sup>21</sup> A tanszék aktívan részt vesz a BM OKF Tudományos Tanács és az IBTT tevékenységében is. A tanszék több intézeti és a BM OKF IBTT-vel közös iparbiztonsági konferenciát és szakmai napot, valamint a „Katasztrófavédelmi Díj” odaítélési eljárásához kapcsolódó Konferenciát bonyolított le az elmúlt években.<sup>22</sup>

A iparbiztonsági képzést 2002- évtől kezdődően az YMMF TÜBI végzett és végez Szakál Béla vezetésével. Az oktatási és tananyag-fejlesztési tevékenységben részt vett Kátai-Urbán Lajos és Vass Gyula. A veszélyes anyagok és ipari katasztrófák I.-III. tantárgy szolgálta az iparbiztonsági oktatást, ahol rendszeresen jegyzetek (Iparbiztonság I. és az Iparbiztonság II.) is készültek, amelyeket a szerzők a szakterületen szerzett jogalkotási eredményeik és a jogalkalmazási tapasztalataik alapján folyamatosan pontosítottak.

A Rendőrtiszti Főiskolán a Bleszity János által alapított Katasztrófavédelmi Tanszéken nappali és levelező szakon 2003. évben kezdődött meg a katasztrófavédelmi képzés kialakítása.<sup>23</sup> Három féléves szaktantárgy a „Katasztrófa megelőzés” szolgálata az iparbiztonsági témakörök oktatását, amelyhez jegyzet is készült 2005. és 2008. évben.<sup>24</sup>

A BM OKF veszélyes áru szállítási szaktanfolyamai valamennyi szállítási alágazatban működő szakemberek képzését szolgálják. A veszélyes áru szállítási ügyintézői OKJ képzés 2004-évtől indult be a BM OKF szervezésében. 2011-évben került sor a többi szállítási ágazat tanfolyami képzésének kialakítására. A BM OKF tanfolyamok tematikája alapján készültek el a Katasztrófavédelmi Oktatási Központ (KOK) veszélyes áru szállítási ellenőri szaktanfolyamainak képzési tervei. Az ügyintézői tanfolyami OKJ képzés megszűnése után 2014-évtől kezdődően már a KOK vette át e tanfolyamokon a képzési tevékenységet. A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói képzés szabályozása a közlekedési tárca feladatköre. E területen külső oktatásra jogosult szakértői szervezetek bevonására van szükség.

A veszélyes áru szállítással kapcsolatos balesetek kivizsgálása a területi szerveknél rendszeresített Veszélyhelyzeti Felderítő Csoportok feladata volt 2011-év végéig. A 2012-es évtől BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség felügyelete alatt álló

<sup>19</sup> Lajos Kátai-Urbán: Industrial Safety Education in Hungary. In: Working Group on checks of Transport of Dangerous Goods by Road: Nemzeti Közlekedési Hatóság. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2014.11.12-2014.11.14. Budapest: 2014. pp. 1-44.

<sup>20</sup> Kátai-Urbán Lajos: Iparbiztonsági képzés és továbbképzés kialakulása és fejlesztése. 1. rész: Iparbiztonsági képzési körkép külföldön és Magyarországon HADTUDOMÁNY: A MAGYAR HADTUDOMÁNYI TÁRSASÁG FOLYÓIRATA (ISSN: 1215-4121) XXIV.: (3-4.) pp. 116-123. (2014)

<sup>21</sup> BM OKF Iparbiztonsági Tankönyv. URL:

[http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=iparbiztonsag\\_tankonyv](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=iparbiztonsag_tankonyv)

<sup>22</sup> Kátai-Urbán Lajos; Solymosi Máté: Katasztrófavédelmi díj létrehozása és tapasztalatai. VÉDELEM ONLINE: TŰZ- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI SZAKKÖNYVTÁR pp. 1-5. (2014)

<sup>23</sup> Bleszity János, Kátai-Urbán Lajos: Подготовка специалистов в области промышленной безопасности в Венгрии: Training of Specialists in the Field of Industrial Safety in Hungary POZHARY I CHREZVYCHAJNYE SITUACII: PREDOTVRASHENIE LIKVIDACIA 11:(2) pp. 53-58. (2014)

<sup>24</sup> Katasztrófa megelőzés I. Vass Gyula, Szakál Béla, Kátai-Urbán L RTF 2008., Katasztrófa megelőzés II. Vass Gyula, Szakál Béla, Kátai-Urbán L RTF 2008 174 p.

Katasztrófavédelmi Mobil Laborok (KML) biztosítják a veszélyhelyzet értékelését szolgáló kiinduló adatok gyűjtéséhez, rendszerezéséhez és feldolgozásához, valamint a mérgező vagy sugárzó anyagok helyszíni és laboratóriumi meghatározásához szükséges feltételeket, és szükség esetén közreműködnek a mentesítési feladatok koordinációjában.



5. ábra. KML és KML ADR gépjárművek, forrás: BM OKF

## ÖSSZEGZÉS

A veszélyes áru szállítás ellenőrzése kapcsán elmondható, hogy a katasztrófavédelem hatósági jelenléte minden közlekedési alágazatban a továbbiakban is kiemelkedően fontos feladatot jelent, amely nagymértékben hozzájárul a közlekedés biztonságának ezen keresztül a közbiztonságnak a növeléséhez. Az ellenőrzési adatok, valamint a társadalom felől érkező visszajelzések igazolják annak a létjogosultságát, hogy a hivatásos katasztrófavédelmi szervek a továbbiakban is önálló hatóságként lépjenek fel a veszélyes áruk szállításának ellenőrzése során.

Megállapítható, hogy a katasztrófavédelmi hatóság közúti szállítási ellenőrzési és bírságolási tevékenysége 2001-2012. között folyamatos fejlődésen ment keresztül és elismert iparbiztonsági szakterületté vált. Az új iparbiztonsági feladat- és eszközrendszer kialakításának alapja a 2010. évben az EU által is elismerten magas szakmai színvonalon működő veszélyes üzem és szállítmány felügyeleti tevékenység volt.

A 2010-2012. között végrehajtott jogszabály előkészítési és intézmény-fejlesztési tevékenységnek köszönhetően 2012. január elsejétől már egy dinamikusabb és egy megerősített iparbiztonsági hatóság működik a katasztrófavédelem szervezetében. 2012. január 1-től a veszélyes szállítmányok szakterületek irányítása az iparbiztonsági szakterület részeként folyik kibővült hatósági jogkörökkel, amelyek tevékenysége 2015 év elejétől már az összes szállítási alágazatra kiterjed.

A valamennyi szállítási alágazatra kiterjedő ellenőrzési és szankcionálási rendszer kiépítésének alapja a 2001-2012. közötti időszakban a közúti szállítási jogszabály-előkészítő és jogalkalmazási munkában szerzett tapasztalat volt.

Elmondható, hogy a végrehajtási intézményrendszer hatékonyan működik, valamint a személyi és technikai feltételek többségében biztosítottak. A szakemberképzés területén meghatározóvá vált az NKE Katasztrófavédelmi Intézetének iparbiztonsági képzése és a KOK ellenőri tanfolyamai. Kiegyensúlyozott a kapcsolat a társhatóságokkal, az érdekvédelmi szervekkel és a biztonsági tanácsadói egyesületekkel. 2012. évtől rendelkezésre állt a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület szakmai támogatása, amely az NKE KVI szaktanszékével a szakmai és tudományos tevékenység megalapozását és támogatását végzik.

Jelenleg a veszélyes áru szállítás ellenőrzését Magyarország területén a hivatásos katasztrófavédelmi szervek helyi szervei, a területi szerv teljes illetékességi területén hajtják végre. Közúti szállításkor a közúti forgalomban, vasúti fuvarozás esetén a vasúti pályán,

üzemváltó-, határállomáson, vasúti üzemi létesítményen, vízi szállításkor pedig nemzeti és nemzetközi vízi utakon, kikötőkben, veszteglő helyen, illetve az egyes szállítási ágakhoz kötődő telephelyen számíthatnak ellenőrzésre az érintettek. A jogszabályban meghatározott veszélyes áruk légi szállításra történő előkészítésének, valamint a légi úton beérkezett veszélyes áruk nem közvetlenül légi úton történő továbbításának ellenőrzését a hivatásos katasztrófavédelmi szerv helyi és területi szervei önállóan is jogosultak végrehajtani.

A közúti balesetek értékelése alapján elmondható, hogy a legtöbb esetben alapvetően közlekedési szabályszegés, figyelmetlenség volt a balesetek bekövetkezésének alapvető oka, de esetenként árukezelési szabálytalanságok is tetten érhetők voltak a vizsgálatok eredményei alapján. A vasúti események kapcsán megállapítható, hogy az események kialakulásának oka elsősorban a vasúti kocsik töltő-lefejtő szerelvényeinek tömítetlensége, valamint a tartálykocsik elégtelen műszaki állapota, megfelelő karbantartásának hiánya.

Összességében megállapítható, hogy a veszélyes szállítmányok felügyelete hazánkban az EU, a nemzetközi szervezetek és a Magyar Kormány elvárásainak megfelelően biztosítja az emberi élet és egészség, a környezet és az anyagi javak magas szintű védelmét, amely hozzájárul Magyarország közbiztonságának Alaptörvény szerinti garantálásához.

### Felhasznált irodalom

- [1] Bleszity János, Kátai-Urbán Lajos: Подготовка специалистов в области промышленной безопасности в Венгрии: Training of Specialists in the Field of Industrial Safety in Hungary POZHARY I CHREZVYCHAJNYE SITUACII: PREDOTVRASHENIE LIKVIDACIA 11:(2) pp. 53-58. (2014)
- [2] Bognár Balázs, Vass Gyula, Kozma Sándor: A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakterületeinek bemutatása. ÚJ MAGYAR KÖZIGAZGATÁS 5:(6) pp. 19-27. (2012)
- [3] 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 Közszolgálati és Tankönyvkiadó, 2013. 564 p. (ISBN:978-615-5344-12-1)
- [4] BM OKF Veszélyes áru – éves beszámoló jelentések. Budapest, 2003-2011. URL.: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_beszamolo\\_index](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_beszamolo_index)
- [5] Cimer Zsolt, Szakál Béla: A veszélyes áru közúti szállításából származó kockázatok meghatározásának lehetősége. HADMÉRNÖK V.: (2) pp. 115-126. (2013)
- [6] Ferencz Mónika, Kátai-Urbán Lajos, Körtvélyessy Gyula, Nemeskey Károly, Sárosi György, Sulcz Ágnes, Szentes Ervinné, Vass Gyula, Sárosi György (szerk.) Veszélyes áruk szállítása és tárolása. Budapest: Verlag Dashöfer Szakkiadó, 2010. pp. 1-6. (ISBN:963 85915 2 8)
- [7] Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos: Veszélyelhárítási-tervezés a vasúti rendezőpályaudvarokon. VÉDELEM - KATASZTRÓFA- TŰZ- ÉS POLGÁRI VÉDELMI SZEMLE XX:(2) pp. 16-18. (2013)
- [8] Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos: Assessment of the Implementation Practice of Emergency Planning Regulations Dedicated to the Rail Transportation of Dangerous Goods. ACADEMIC AND APPLIED RESEARCH IN MILITARY SCIENCE 12:(1) pp. 73-82. (2013)



- [9] Kátai-Urbán Lajos; Vass Gyula: Kátai-Urbán Lajos (szerk.). Kézikönyv: Veszélyes üzemek, tevékenységek és technológiák az iparban. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2014. 119 p. (ISBN 978-615-5491-74-0)
- [10] Kátai-Urbán L.: Establishment and Operation of the System for Industrial Safety within the Hungarian Disaster Management. ECOTERRA: JOURNAL OF ENVIRONMENTAL RESEARCH AND PROTECTION (ISSN: 1584-7071) 11: (2) pp. 27-45. (2014)
- [11] Kátai-Urbán Lajos; Kiss Enikő: Inspection of the Transportation of Dangerous Goods by Inland Waterways in Hungary. ACADEMIC AND APPLIED RESEARCH IN MILITARY SCIENCE (ISSN: 1588-8789) (eISSN: 1788-0017) 13: (2) pp. 261-266. (2014)
- [12] Kátai-Urbán Lajos; Szabó Ágnes: Veszélyes áru raktárlogisztika iparbiztonsági szabályozási környezetének értékelése. HADTUDOMÁNY (ONLINE) (eISSN: 1588-0605) XXIV.: (1) pp. 115-125. (2014)
- [13] Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemek felügyeletének fejlődése a kezdetektől napjainkig – I. rész 1998-2005. BOLYAI SZEMLE (ISSN: 1416-1443) XXIII.: (3) pp. 177-199. (2014)
- [14] Kátai-Urbán Lajos: Iparbiztonsági képzés és továbbképzés kialakulása és fejlesztése. 1. rész: Iparbiztonsági képzési körkép külföldön és Magyarországon HADTUDOMÁNY: A MAGYAR HADTUDOMÁNYI TÁRSASÁG FOLYÓIRATA (ISSN: 1215-4121) XXIV.: (3-4.) pp. 116-123. (2014)
- [15] Kátai-Urbán Lajos; Vass Gyula; Lévai Zoltán; Hoffmann Imre: Iparbiztonság Magyarországon. VÉDELEM ONLINE: TŰZ- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI SZAKKÖNYVTÁR 22: (1) Paper 549. 12 p. (2015)
- [16] Kátai-Urbán Lajos: „Veszélyes áruk 2007.” Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete Országos
- [17] Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemekkel kapcsolatos iparbiztonsági jog-, intézmény és eszközrendszer fejlesztése Magyarországon. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2015. 89 p. ISBN: 978-615-5057-52-6
- [18] Szakál Béla, Cimer Zsolt, Kátai-Urbán Lajos, Sárosi György, Vass Gyula. Iparbiztonság I.: Veszélyes anyagok és súlyos baleseteik az iparban és a közlekedésben. Budapest: SZIE Ybl Miklós Építéstudományi Kar - Tűzvédelmi és Biztonságtechnikai Intézet, 2012. 113 p. (ISBN:978-963-89073-3-2)