

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 HATÓSÁGI 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

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> A katasztrófavédelmi hatóság jelentős jogalkalmazási tapasztalatokra tett szert a veszélyes áruk szállításának ellenőrzése és a bírságolás területén.

A szerzők korábbi cikkében rövid történeti áttekintést adtak és szakmai elemzést készítettek a veszélyes áru szállítmányok katasztrófavédelmi felügyeletével kapcsolatos jogi szabályozás változásairól, az intézményrendszer folyamatos erősödéséről. Jelen cikkben elemzésre kerülnek a veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos végrehajtási intézkedések bevezetésének tapasztalatai.

### **A VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK FELÜGYELETÉVEL KAPCSOLATOS JOGALKMAZÁSI TAPASZTALATOK ÉRTÉKELÉSE 2001-2011.**

A katasztrófavédelem hivatásos szervei 2001. június 18-tól vesznek részt a szállítási útvonalak kijelölésében, illetve ezen járművek ellenőrzésében. Az útvonal kijelölések száma 600-800 kijelölési határozat között változott évente, amelyek a katasztrófavédelem területi szervei ügyeleti szolgálataihoz érkeztek be. A bejelentések száma az ellenőrzések intenzitásának növekedésével emelkedett. A jogkövető magatartás azonban nem volt egységes és teljes az érintett gazdálkodó szervezetek körében. A rendszer központi adatbázis és elektronikus (interneten történő) bejelentés hiányában nehézkesen működött. Az adatok katasztrófavédelmi célú felhasználása esetleges volt.

Az OKF területi szervei a 2001-2011. évben a korábbi évekhez hasonlóan – az NKH, a rendőrség, illetve a vámhatóság illetékes szervével egyeztetve, valamint önállóan is – folyamatosan tervezték és hajtották végre az ellenőrzéseket. A veszélyes áru közúti szállítási ellenőrzéseket 2010-évtől közös ún. közös Komplex Ellenőrzési és Bírságolási Útmutató<sup>2</sup> alapján végzik a jogosult hatóságok.

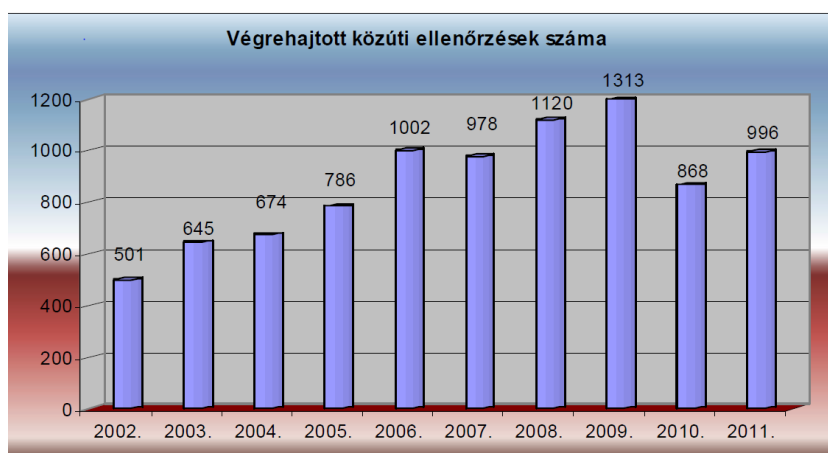
A végrehajtott közúti veszélyes áru szállítási ellenőrzések száma 2002-2005 között kétszeresére emelkedett. A bírságbevételek hatósági felhasználásának éveiben 2007-2009.között az ellenőrzések volumene jelentős emelkedést mutatott. Az átlagos ellenőrzési szám 1000 ellenőrzés/év volt. Az ellenőrzést végző területi szervek teljesítménye mind mennyiség, mind minőség (ellenőrzés hatékonysága) évente felmérésre került. A teljesítmény függött a területi szerv vezetésének elkötelezettségétől, a végrehajtás személyi- és technikai feltételeitől és nem kevésbé az illetékességi terület veszélyes áru szállítmányok általi veszélyeztetettségétől. Az előírt minimális ellenőrzési számot valamennyi területi szerv

---

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 NKH Komplex Ellenőrzési és Bírságolási Útmutató: URL.: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_kebu](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_kebu)

teljesítette. A következő ábra a 2002-2011. között években végrehajtott közúti veszélyes áru szállítási ellenőrzések mennyiségét mutatja be.

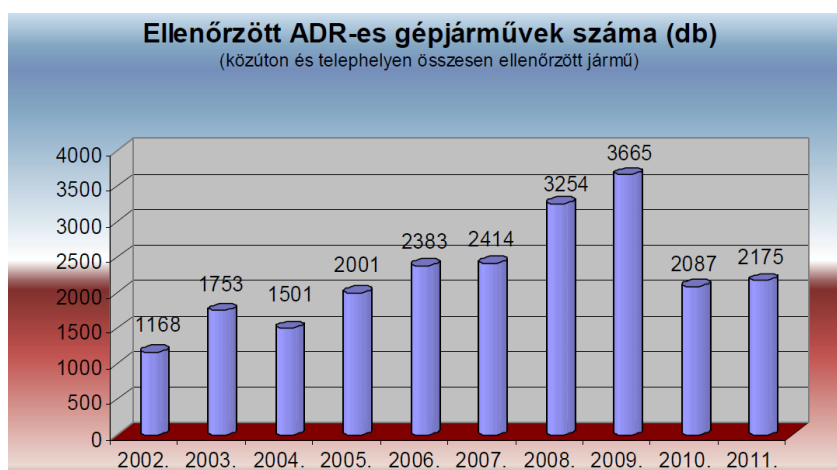


1. ábra. Közúti veszélyes áru szállítási ellenőrzések mennyisége, forrás: BM OKF 2012.

Az ellenőrzött gépjárművek száma a vizsgált időszakban folyamatosan nőtt. Az átlagos ellenőrzési mennyiség 2000 db jármű/év között változott. Kiemelkedő volt a 2008 és a 2009 év. A szabálytalan szállítások feltárására szolgált a nem jelölt gépjárművek ellenőrzése, amely 10000 db/év körül mozgott.

Az ellenőrzések hatékonyságát többek között befolyásolta az ellenőrzés helyének, idejének megválasztása, a forgalom nagysága. Több területi szemlélő előfordult, hogy az ellenőrzés ideje alatt nem, vagy csak kevés számú veszélyes árut szállító jármű közlekedett, kevés ellenőrzésre alkalmas helyszín van, amit a szállító cégek elkerülnek, amint tudomást szereznek az ellenőrzésről. Ezt kiküszöbölni csak az ellenőrzések gyakoriságának növelésével, illetve az ellenőrzés helyszínének gyors, többszöri változtatásával lehetséges. A hatékonyság tekintetében is jelentős különbségek mutatkoztak az egyes igazgatóságok között, a hibás szállítások felderítésében nagyságrendi eltérések mutatkoznak.<sup>3</sup>

Az ellenőrzött ADR-es gépjárművek mennyiségét a következő ábra szemlélteti.



2. ábra. Ellenőrzött ADR gépjárművek mennyisége, forrás: BM OKF 2012

A vizsgált időszakban az átlagos ellenőrzési mennyiség 2000 ADR-es gépjármű/év volt. Kiemelkedő teljesítmény a bírságbevételek felhasználásának évében 2008-2009. volt.

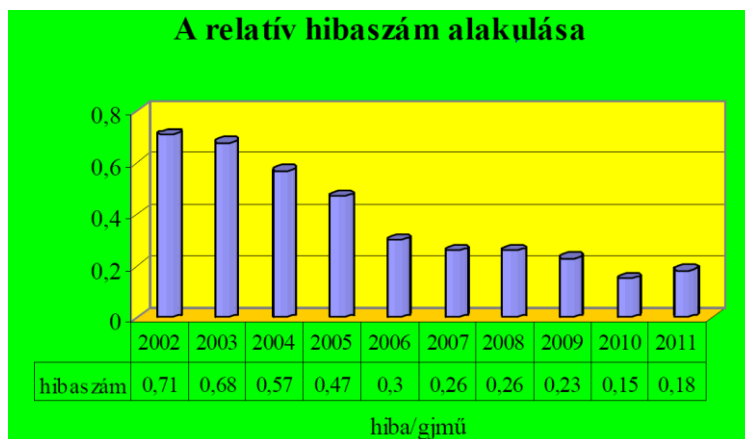
Az ellenőrzési tapasztalatok alapján a legtöbb hiányosság a belföldi fuvarozást vállaló kisebb hazai vállalatok, illetve az EGT tagállamaiból (főként a volt KGST tagországokból) származó

<sup>3</sup> BM OKF Veszélyes áru – éves beszámoló jelentések. Budapest, 2003-2011. URL.: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_beszamolok\\_index](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_beszamolok_index)

külföldi cégek gépjárműveinél fordult elő. Számos hiányosság volt az ADR 1.1.3.6 bekezdésében szereplő bizonyos mentességi határ alatti mennyiséggel szállítók körében.

Az egyes igazgatóságok között jelentős eltérés mutatkozott a hiányosságok feltárásában, az ellenőrzések hatékonyságában. Az igazgatóságok statisztikáit tekintve a felderítés adatai nagy szórást mutattak (1,5–27%).<sup>4</sup>

Az ellenőrzéseken feltárt hiányosságok mennyiségét jellemzi a relatív hibaszám évenkénti alakulása. A vizsgált időszakban ez a mutató folyamatosan csökkent, amelynek oka elsősorban a felügyeleti (ellenőrzési) tevékenységnek köszönhető jogkövető magatartás volt.



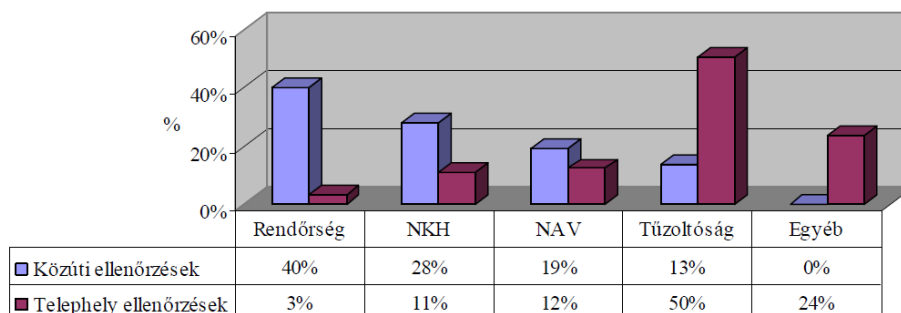
3. ábra. Relatív hibaszám alakulása, forrás: BM OKF 2012.

Legtöbb hiba a fuvarokmányok nem megfelelő vezetése mellett, a tűzoltó készülékekkel, valamint a rakományrögzítéssel kapcsolatosan fordult elő. Kiemelten kezelendő az írásbeli utasítás hiánya, a járművek, illetve a küldeménydarabok nem szabályos jelölése, bárcázása, valamint jelentős mértékű a védőfelszerelések és a figyelmeztető jelzőeszközök hiánya, érvényességi idejének lejártja, vagy működésképtelensége. Sajnálatos módon még mindig jelentős azon szállítmányok száma, melyeknél a szabálytalanságok halmozottan jelentkeztek.

Az ellenőrzésekben együttműködő szervezetek a rendőrség, a közlekedési hatóság, a vámhatóság és a tűzoltóságok voltak. A társhatóságok ellenőrzésben történő közreműködését értékelhetjük a soron következő ábrán.

#### Az ellenőrzésben együttműködő szervek

(megoszlás az összes közös ellenőrzéshez viszonyítva)



4. ábra. Az ellenőrzésben együttműködő szervek, forrás: BM OKF 2011.

A több megyét érintően – az elkerülő útvonalakon is – egyszerre tartott ellenőrzések, évente emelkedő mennyiségben kerültek végrehajtásra. Az ellenőrzéseken részt vettek az érintett igazgatóságok, esetenként a Nemzeti Közlekedési Hatóság regionális szervei, a megyei rendőr-

<sup>4</sup> BM OKF Veszélyes áru – éves beszámoló jelentések. Budapest, 2003-2011. URL.: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_beszamolok\\_index](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_beszamolok_index)

főkapitányságok területileg illetékes szervei, az Autópálya Rendőrség, valamint a vám- és pénzügyőrség és a hivatásos önkormányzati tűzoltóságok szakemberei. A közúti ellenőrzések során a társszervek a saját feladat- és hatáskörükbe tartozó egyéb szabályoknak való megfelelést, míg a szállítás ADR előírásait az igazgatóságok ellenőrizték. Az elvégzett több megyét érintő (regionális jellegű) ellenőrzések tapasztalatai egyértelműen azt jelezték, hogy még a társszervek részvétele nélkül is indokolt ilyen jellegű ellenőrzések sűrűbbé tétele.

Telephelyi ellenőrzésre 60-600 esetben került sor, amelynek során a telephelyeken lévő gépjárművek ellenőrzésére is sor került. A telephelyi ellenőrzéseket az igazgatóságok legtöbbször önállóan végezték, ettől függetlenül esetenként a társszervek is részt vettek telephelyi ellenőrzéseken.

A telephelyi ellenőrzés alá vont szervezetek lehetőség szerint „költségkímélő” módon próbálnak jogkövető magatartást tanúsítani. Több esetben a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói szerződéseket az ellenőrzések előtt kötötték meg. Az ellenőrzések során a közbiztonsági terveket is ellenőrizték a felügyelők. Általános tapasztalat volt, hogy a telephelyi ellenőrzésekkel a szabálytalanságok nagy része kiküszöbölhető, ezért a telephelyi ellenőrzések fokozására volt szükség. A telephelyi ellenőrzéseket az is indokolja, hogy feltehetően a veszélyes üzemi szabályozás hatálya alóli mentesség érdekében a veszélyes anyaggal foglalkozó üzemek üzemeltetőinek egy része veszélyes anyagaikat rendezetlen helyzetű ipari parkokban és kisebb telephelyeken igyekeznek elhelyezni.

A vizsgált időszak egyik legnagyobb ellenőrzéssorozata volt a 2005-2006. között lebonyolított ún. „Zöldkommandós akciósorozat” volt. A Belügyminisztérium és a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium szervezésében, az érintett minisztériumok közreműködésével, a BM OKF koordinálásával, valamennyi megyére kiterjedő jellegű, a veszélyes anyagokkal kapcsolatos balesetek és a környezetet-károsító cselekmények megelőzése érdekében országos akciósorozat indult. Az akciósorozat hét alkalommal (egy-egy hónap időtartamban) regionális szervezésben került végrehajtásra. Az akciósorozatban a Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságok koordinálása mellett a Megyei Rendőr-főkapitányságok, az Autópálya Rendőrség, az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat megyei szervezetei, a Közlekedési Felügyelet, a Műszaki Biztonsági Felügyelet, a Hivatásos Önkormányzati Tűzoltóságok, a Vám és Pénzügyőrség Regionális Parancsnokságai, a Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségek, a Bányakapitányságok és a Határőr Igazgatóságok vettek részt.<sup>5</sup> Az akciósorozat indítására a BM OKF ipari baleset-megelőzési szakterülete által előkészített és 2005. április 12-én a BM Duna Palotában tartott „Egymásért, környezetünkért, felelősséggel” című konferencián” került sor.

2010. évtől az illegális PB palacktöltők és e palackokat forgalmazók felderítése, felszámolása volt az egyik speciális feladat, amelyet a hatóságok a hazai forgalmazókkal együttműködve soron kívüli ADR ellenőrzéssorozatok végrehajtása keretében végezték el. A katasztrófavédelmi hatóság a telephelyi ellenőrzésekbe bevonta a hivatásos önkormányzati tűzoltóságokat, a vámhatóságokat, a rendőrhatalóságot és a bányakapitányságokat is. A telephelyi ellenőrzések tapasztalatai alapján elmondható, hogy a jogkövetés ezen a területen nem kielégítő, ezért szükséges a veszélyes áru szállításban részt vevők (feladók, szállítók, csomagolók stb.) felmérése, melynek kiindulási alapjául részben a saját adatbázisaink (veszélyes hulladék szállítók, veszélyes üzemek, ellenőrzött járművek üzemeltetői, feladók, stb.), részben a társhatóságok (közlekedési hatóság, környezetvédelmi hatóság) adatbázisai szolgálhatnak. A PB palackos telephelyek ellenőrzéssorozata megmutatta, hogy a hatékonyság növelése érdekében a telephelyi ellenőrzésekbe több hatóságot is célszerű bevonni.

A veszélyes áru szállítás közúti ellenőrzésében közreműködő szakemberek alkalmazták a hatósági figyelemfelhívás jogintézményét. Súlyos, illetve halmozott szabálytalanságok esetén

---

<sup>5</sup> 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)

bírság kiszabása évente mintegy 200 esetben történt. A kiszabott bírságok összege 100-300 millió között mozgott évente. Másodfokú eljárásokra az esetek mintegy harmadánál, míg azok közigazgatási bírósági eljárására átlagban évente 5%-ban került sor. Szállítmány feltartóztatása átlagosan évente 20-30 esetben történt. 2009-2011 között a hatóságoknak – a vállalkozók világgazdasági válság hatására megnövekedett terhei csökkentése érdekében – a kisebb hiányosságok esetében alkalmazniuk kellett az ún. méltányos figyelmeztetésen alapuló szankcionálási eljárást.<sup>6</sup>

Az országhatárt átlépő hulladékszállításról szóló szabályozás alapján a BM OKF a vizsgált időszakban évente 100-150 alkalommal (50-150 ezer tonna mennyiségben) kapott tájékoztatást az OKTVF-től.

Az igazgatóságok 2011-évig évente 10-30 alkalommal végeztek veszélyes árut szállító közúti járművel kapcsolatban bekövetkezett baleset kivizsgálását. A balesetek kapcsán elmondható, hogy a közúti járműveknél legtöbb esetben alapvetően közlekedési szabályszegés, figyelmetlenség volt a bekövetkezés alapvető oka, illetve esetenként árukezelési szabálytalanságok (pl. a rakomány rögzítésének szabálytalansága, stb.), is tetten érhetők voltak a vizsgálatok eredménye alapján. A vasúti járművekkel kapcsolatos események oka, viszont szinte minden esetben szivárgás volt, néhány esetben azonban súlyosabb eseményre is sor került.

2011-év előtt a BM OKF szervei nem végeztek veszélyes áru belvízi, vasúti és légi ellenőrzést. A szakterület azonban több szakmai feladatot is kapott, amelyeket a következőkben jellemzünk.

A BM OKF kiemelt figyelmet fordított a szabályozás hatálya alá nem tartozó létesítmények biztonságára. A RID érvényesítése a Nemzeti Közlekedési Hatóság feladata. Eddig ezt a feladatkört a közlekedési hatóság felhatalmazása alapján a MÁV Zrt. Vasúti Vegyielhárító Szolgálat végezte, így a vasúti veszélyes áru szállítások felügyelete kizárólag a MÁV által végzett önellenőrzéssel történt.

2006. októberében került megrendezésre a MÁV ZRt.-OKF közös szakmai napja, melyen a veszélyes áru szállítás biztonságával összefüggésben a frekvenciált vasúti üzemekben, átrakóknál készített belső (üzemi) veszély-elhárítási tervkészítés jogszabályi háttérét, illetve annak módszertanát tekintették át a résztvevők. Ebben az időszakban két fontosabb jogalkalmazást segítő kutatási projektet hajtott végre az iparbiztonsági hatóság. 2008-2009. között a földalatti gáztározók súlyos ipari baleseti kötelezettségének teljesítésére létrehozott Pilot Projektet, majd a 2010-2011. között vasúti rendező-pályaudvarok veszély-elhárítási tervezési kötelezettségének teljesítésére létrehozott Pilot Projektet.



1. fénykép. MÁV szakmai nap 2006, forrás: BM OKF

<sup>6</sup> BM OKF Veszélyes áru – éves beszámoló jelentések. Budapest, 2003-2011. URL.: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_beszamolok\\_index](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_beszamolok_index)



Magyarország hajózható vizein is jelentős mennyiségű veszélyes áru szállítása történik. A Duna meghatározó része Európa legjelentősebb belvízi úti tengelyének, a Duna-Majna-Rajna vízi útnak. A BM OKF 2006-2007 között részt vett a „Veszélyes áru szállítás monitoringja a Dunán” című projektben, ahol a veszélyes áru szállítási szakemberek meghatározták a Dunai Folyami Információs Szolgáltatások (River Information Services – RIS) rendszerében alkalmazandó katasztrófavédelmi szolgáltatásokat. A projekt hazai felelőse az Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesülete (RSOE) volt.

## **A VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK FELÜGYELETÉVEL KAPCSOLATOS JOGALKALMAZÁSI TAPASZTALATOK ÉRTÉKELÉSE 2012-2015**

A kormányzat felismerte a közbiztonságra – ezen belül a közlekedés biztonságának növelésére – irányuló társadalmi igényt, melynek következtében a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzése mellett megteremtette a jogszabályi hátterét annak, hogy a katasztrófavédelmi hatóság 2012. január 1.-től kezdődően a veszélyes áruk vasúti és vízi szállításának ellenőrzését is végezhesse.

A 2012-évtől jelentkező új szállítási alágazatok esetében felmerülő feladatok- és hatáskörök hatékony és eredményes végrehajtása a korábban működtetett iparbiztonsági struktúra bővítését, az iparbiztonsági szervezet és eljárásrendszer kialakítását tették szükségessé.<sup>7</sup>

Az ADR ellenőrzések és szankcionálások önálló hatóságként történő végrehajtása során szerzett jogalkalmazási tapasztalatoknak és a vonatkozó, módosult, illetve megjelent új jogszabályoknak megfelelően 2011. év végén kiadásra került az egységes feladat végrehajtás módszertani és eljárási gyakorlatát szabályozó, a veszélyes áru szállítás mellett több más hatósági területre is vonatkozó eljárásrendeletet tartalmazó új főigazgatói intézkedés, amelyet a területi igazgatóságok többsége, azóta eredményesen alkalmaz.

Az intézkedés pontosította, illetve kiegészítette – a katasztrófavédelem feladatrendszerébe újonnan beépült vasúti és vízi szállítási alágazatokra vonatkozóan is – az ellenőrzés, a szankcionálás és a baleseti vizsgálat eljárásrendjét, valamint a területi szervek jelentési (adatszolgáltatási) rendszerét. A feladatok jogszerű, szakmailag megalapozott, formailag helytálló ellátása érdekében a különböző mintaokmányok is átdolgozásra kerültek. A szabályozóba beépítették a korábban főigazgató-helyettesi körlevélben kiadott egyedi szabályozások, iránymutatások és mintaokmányok előírásait, javaslatait, anyagait.

Az egységes katasztrófavédelmi szervezet létrehozása, a korábban hivatásos önkormányzati tűzoltóságok állami irányítás alá szervezése, valamint az eszközpark egységesítése a veszélyes áruk szállításának hatósági ellenőrzése területén is érezte pozitív hatásait. A tűzoltóságok állami irányítás alá szervezése és az azokat közvetlenül irányító katasztrófavédelmi kirendeltségek létrehozása lehetővé tette, hogy a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésében – elsősorban közúton – nagyobb létszámmal vehessen részt a katasztrófavédelmi hatóság. Ennek következtében a korábban főként a területi szervek által végrehajtott ellenőrzéseket a szervezeti átalakítást követően egyre inkább a nagyobb számú, és ezáltal egy-egy területi szerv illetékességi területén egyidejűleg akár több helyszínen is jelen lévő helyi szervek hajtják végre, növelve ezzel az ellenőrzések számát, és szolgálva ezzel a veszélyes áru szállítás kapcsán esetlegesen bekövetkező balesetek hatékonyabb megelőzését, és a közbiztonság magasabb szintő fenntartását.

A BM OKF koordinálása mellett rendszeressé váltak a három társhatóság (a NAV, az ORFK és az NKH) részvételével végrehajtott ún. „DISASTER” elnevezésű három napos közúti, vasúti

---

<sup>7</sup> 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)

és belvízi ellenőrzés sorozatok. A Disaster ADR akció célja és feladata az illegális nemzetközi és belföldi veszélyes szállítmányok felderítése, a rejtett vagy szabálytalan veszélyes áru szállítás feltárása, az illegális jövedéki szabálytalanságok feltárása, valamint a járművek állapotával összefüggő, közlekedés biztonságát befolyásoló szabálytalanságok kiszűrése. Az akció célja továbbá a veszélyes szállítmányok nyomon követése volt, különös tekintettel a külföldről Magyarország területére belépő szállítmányok ellenőrzésére.<sup>8</sup>

A közúti szállítások esetében a szabálytalanságok jellemzően az okmányokkal, az árukezeléssel, a jelöléssel, valamint a felszerelésekkel kapcsolatos mulasztások voltak. A vasúti szállítások során legtöbb probléma a bejelentések kapcsán merült fel, illetve jellemzőek a jelöléssel kapcsolatos szabálytalanságok, valamint a járművek szivárgása volt. A vízi szállítások kapcsán ugyancsak az okmányokkal, és a felszerelésekkel kapcsolatos szabálytalanságok fordultak elő a leggyakrabban.

A belvízi szállítások hatékonyabb ellenőrzése érdekében 2012-évben a Baranya Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Mohácsi Kirendeltsége állományából állandó hajóellenőri szolgálat alakult, amelynek tagjai 24/48 órás szolgálati rendben, a Mohács Nemzetközi Vízi határátkelőhely épületéből indulva folyamatosan ellenőrzik a veszélyes árut szállító hajókat.

A veszélyes áru szállítási szakterületen problémaként jelentkezett, hogy az egyes igazgatóságok között továbbra is jelentős eltérés mutatkozik a hiányosságok feltárásában, az ellenőrzések hatékonyságában. Az igazgatóságok statisztikáit tekintve a felderítés adatai még mindig nagy szórást mutatnak, így nagyobb hangsúlyt kell fektetni a hiányosságok feltárására. Kiemelten fontos a szabálytalanság tényének és a szabálytalanságért felelős személynek egyértelmű meghatározása (bizonyítása). Az elsőfokú határozatokban fokozottabb figyelmet kell fordítani a kiszabott bírságok részletesebb indoklására, a felelősség kérdésének szélesebb körű vizsgálatára.

Az ellenőrzések végrehajtásának személyi feltételei a területi szerveknél lezajló személyi mozgások következtében folyamatosan változnak, ezért a feladatok szakszerű és rendszeres végzése, illetve az ellenőrzések hatékonyabb végrehajtása érdekében szükséges a továbbiakban is tanfolyamok, továbbképzések szervezése. A 2012 és 2013 években a „Veszélyesáru ügyintéző”-i (ADR) OKJ-s tanfolyamon részt vett állomány a korábbi évek átlagának háromszorosa volt. E képzettség kiegészítéseként a közelmúltban RID és ADN veszélyes áru ellenőrök képzése is folyt.

Megállapítható, hogy az elvégzett több megyét érintő (regionális jellegű) ellenőrzések tapasztalatai egyértelműen azt jelzik, hogy még a társszervek részvétele nélkül is indokolt ilyen jellegű ellenőrzések sűrűbbé tétele, miután ezen alkalmakkor – ellenőrizetlen elkerülő út nem lévén – több olyan veszélyes áru szállítmány került ellenőrzés alá, mely a veszélyes áru szállítás jogszabályainak egyetlen előírását sem tartotta be.

A 2013. június 4-én hatályba lépett hatásköri jogszabályi változások következtében, a korábban kizárólag a területi szervek által végzett ellenőrzéseket a helyi szervek hajtják végre, növelve ezzel az ellenőrzések számát, illetve szolgálva a veszélyes áru szállítás kapcsán bekövetkező balesetek hatékonyabb megelőzését. Az ellenőrzések végrehajtásában esetenként részt vesznek a katasztrófavédelmi megbízottak is. A 2013 év során a felülvizsgálati eljárások lefolytatását másodfokon a BM OKF központi szervtől a területi szervek vették át. A közúti szállítások tekintetében továbbra is elsőfokú hatóságként a területi szervek, míg másodfokú hatóságként a BM OKF jártak el.

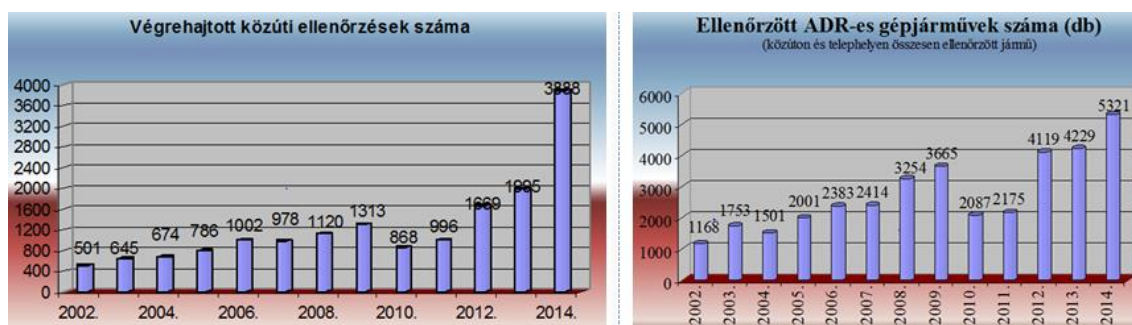
A 2014. év végén hatálybalépett szabályozás alapján a veszélyes áru közúti szállítása területén is első fokú hatóságként a katasztrófavédelem helyi szervei járhatnak el. Lehetőség van továbbá arra, hogy az egyes katasztrófavédelmi szervek egymás illetékességi területén is végezhetnek ellenőrzést, illetékességi ütközés nélkül.

---

<sup>8</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015



A 2002-2014. közötti időszakot vizsgálva, megállapítható, hogy a közúti veszélyes áru ellenőrzések száma és az ellenőrzött gépjárművek száma fokozatosan növekszik. Számottevő a növekedés mértéke a második katasztrófavédelmi törvény hatálybalépését követően, amelyet a következő ábrák szemléltetnek.



5. ábra. ADR ellenőrzések és ellenőrzött járművek száma, forrás: BM OKF 2015.

A nem önállóan végzett közúti ellenőrzések 2012-öt követően is általában a rendőrség (51%) és a közlekedési hatóság (26%) és a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal (16 %) munkatársaival közösen történtek. A 2014. évben a telephelyi ellenőrzések alkalmával a Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal munkatársai vettek részt a legtöbbször közös ellenőrzésen.<sup>9</sup>

A következő táblázat mutatja be a veszélyes áru közúti szállítási hatósági ellenőrzések mennyiségi változását a korábbi bázisévnek tekinthető 2002, 2006, 2009 és 2011 évekkel összehasonlítva.

A következő táblázat mutatja be a veszélyes áru közúti szállítási hatósági ellenőrzések mennyiségi változását a korábbi bázisévnek tekinthető 2002, 2006, 2009 és 2011 évekkel összehasonlítva.

1. táblázat. közúti ellenőrzések adatainak összehasonlítása, forrás BM OKF 2015.

Veszélyes áru ellenőrzések	2002	2006	2009	2011	2012	2013	2014
<b>Közúti ADR ellenőrzések</b>							
Ellenőrzések száma	501	1002	1313	996	1669	1625	3888
Ellenőrzött járművek száma	na.	na.	10970	13964	35000	35428	31780
ADR járművek száma	1168	2383	3665	2175	4242	4229	5321
Hibás járművek száma	581	362	370	165	317	405	384
Relatív hibaszám	0,71	0,3	0,23	0,18	0,15	0,13	0,11
Telephelyi ellenőrzések száma	65	166	322	588	612	654	1114
Bírság határozatok száma	n. jogkör	n. jogkör	353	233	237	499	645
Másodfokú határozatok száma	n. jogkör	n. jogkör	137	70	100	144	163
Bírságok összege (mFt)	n. jogkör	n. jogkör	212,45	98	148,55	188,650	215,240
Bírósági eljárások száma	n. jogkör	n. jogkör	17	6	13	23	44
Kivizsgált balesetek száma	na.	8	13	27	36	17	32
Ellenőrző hatóság (első fokon)	Területi szerv	Területi szerv	Területi szerv	Területi szerv	Területi szerv	Területi szerv	Helyi szerv

A táblázat alapján megállapítható, hogy a hatósági ellenőrzések mennyiségi adatai folyamatosan emelkedtek. Az első katasztrófavédelmi törvény hatálya alatt az átlagos ellenőrzési teljesítményt 2011-évben mutatta. A második katasztrófavédelmi törvény idején szintén jelentős mennyiségi növekedést láthatunk, amely elsősorban a hatósági tevékenység közigazgatási szintjének csökkentésében keresendő. Az integrált szervezetben területi helyett a helyi szervek végzik az első fokú hatósági tevékenységet. Ebben szerepet játszottak még a

<sup>9</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015

valamennyi szállítási ágazatban megszervezett országos szintű „Disaster” ellenőrzési akciósorozatok.

Az ellenőrzések minőségi adataira (ellenőrzési hatékonyság) viszonylag kevesebb adat található. A területi és a helyi szervek szabálytalanság felderítési mutatói között esetenként jelentős eltérés mutatkozik, amelynek oka az ellenőrök felkészülésének különböző szintje lehet. A szakszerű ellenőrzések lefolytatásához a képzés minőségét szükséges emelni elsősorban.

A veszélyes áru vasúti szállítás ellenőrzése tekintetében az elmúlt három év teljesítményét méri a következő táblázat.

**2. táblázat.** vasúti ellenőrzések adatainak összehasonlítása, forrás BM OKF 2015.

Veszélyes áru ellenőrzések	2012	2013	2014
<b>Vasúti RID ellenőrzések</b>			
Ellenőrzések száma	705	987	1291
Ellenőrzött járművek száma	15600	20670	23468
RID kocsik száma	6760	7935	13375
Hibás járművek száma	181	448	341
Telephelyi ellenőrzések száma	61	110	228
Hatósági határozatok száma	126	135	139
Másodfokú határozatok száma	36	17	20
Bírságok összege (mFt)	13,35	31,23	30,01
Bírósági eljárások száma	2	4	0
Balesetek száma	32	16	13

A feltárt szabálytalanságok közül a legtöbb hiba az okmányok nem megfelelő kitöltéséből származott, azt követte a jelölések hiányából vagy nem megfelelő használatából származó hiányosság, valamint a szállítás módjából származó hibaszám, illetve kis mértékben az egyéb kategóriába eső szabálytalanság fordult elő.<sup>10</sup>

A veszélyes áru belvízi szállítás vonatkozásában az elmúlt három év teljesítményét mutatja be a következő táblázat.

**3. táblázat.** belvízi ellenőrzések adatainak összehasonlítása, forrás BM OKF

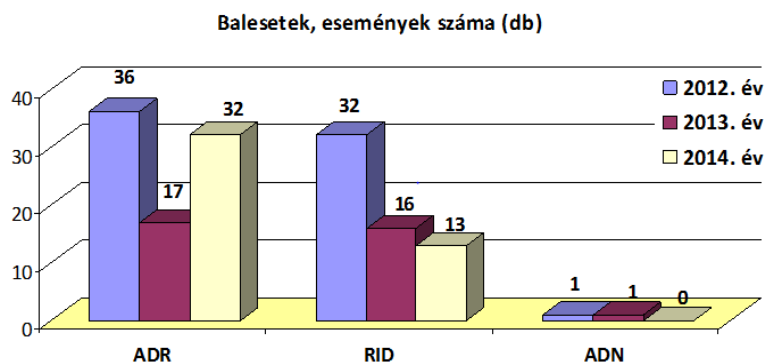
Veszélyes áru ellenőrzések	2012	2013	2014
<b>Belvízi ADN ellenőrzések</b>			
Ellenőrzések száma	315	498	725
Ellenőrzött járművek száma	1200	2388	2488
ADN járművek száma	365	435	985
Hibás járművek száma	56	27	26
Telephelyi ellenőrzések száma	5	14	28
Hatósági határozatok száma	51	37	32
Másodfokú határozatok száma	6	9	2
Bírságok összege (mFt)	17,15	12,81	6,42
Bírósági eljárások száma	0	0	0
Balesetek száma	1	1	0

A táblázat értékei alapján megállapítható, hogy a belvízi szállítás vonatkozásában is növekedett az ellenőrzések volumene.

Mindkét szállítási alágazat tekintetében láthatjuk, hogy a katasztrófavédelmi hatóság ellenőrzési tevékenysége folyamatosan erősödik, amely a hatósági koordináció és az iparbiztonsági felügyeleti munka hatékonyságának növekedését mutatja.

<sup>10</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015

A 2012-2015. között bekövetkezett és kivizsgált események számszerű adatait követhetjük nyomon az alábbi ábrán.



6. ábra. Kivizsgált balesetek és események száma, forrás: BM OKF 2015.

A veszélyes árut szállító járművekkel kapcsolatban 2012-2015 között bekövetkezett balesetek, események mennyiségét érintően elmondható, hogy mindhárom alágazat esetében csökkenő tendenciát mutat, bár a közúti szállítás vonatkozásában kismértékben változó érték figyelhető meg. A közúti szállításban kisebb, nem egészen 10%-os, a vasúti szállításoknál nagyobb, közel 60%-os csökkenés figyelhető meg a vizsgált három év viszonylatában. A vízi szállításokat viszonylag kevés számú – ezen belül még kevesebb veszélyes áru szállítással kapcsolatban bekövetkezett – esemény jellemzi, ugyanakkor az egyszerre, egy járművön szállított mennyiségből eredő kockázat sokkal jelentősebb.<sup>11</sup>

A 2013. január 1-től bevezetett Hatósági Adatszolgáltatási Rendszer (HADAR) átvette a korábban működtetett VÁSZIR feladatait. A HADAR alapvetően a VÁSZIR-ben kidolgozott nyilvántartási elemekre épül. Az ellenőrök által az ellenőrzés helyszínén alkalmazott Statinfo szoftver alkalmazása továbbra biztosított.

A katasztrófavédelmi törvény 2014. februárjában hatályba lépett módosítása lehetővé tette, hogy a Kormány rendeletben szabályozza a veszélyes anyagok és áru telephelyen történő tárolásának katasztrófavédelmi szabályait. A rendelet tervezet elkészült, azonban közigazgatási egyeztetést követően későbbi meg nem határozott időpontra halasztották annak Kormány elé terjesztését. A rendelet többek között tartalmazni fogja a veszélyes anyagok nyilvántartásával, a csomagoló eszközökre vonatkozó és a jelölésekkel kapcsolatos előírásokat. Szabályozza a tartalék eszközök készenlétben tartásának (például felitató anyag, csomagolóeszköz), a veszélyes áruk együtt tárolásának követelményeit, valamint a hatósági ellenőrzés szabályait.

Törvényi felhatalmazás már 2012-évtől biztosít jogkört a katasztrófavédelem részére a veszélyes áruk légi szállításának hatósági ellenőrzésére, de csak a veszélyes áruk légi szállításának részletes szabályait tartalmazó ICAO Műszaki Utasítás magyar jogrendbe illesztését követően kerülhet sor az ellenőrzések során feltárt szabálytalanságok szankcionálására. A 2015. január 01-től alkalmazott légi veszélyes áru szállítási jogszabályok alapján végrehajtott ellenőrzésben összesen hat katasztrófavédelmi igazgatóság érintett (Fővárosi KVI, Pest, Hajdú, Zala, Baranya, Győr-Moson-Sopron MKI) elsősorban. A többi igazgatóság is érintett lehet az ún. „légi kamion” ellenőrzésekor, vagy tartalék repülőtér esetén, nem engedélyezett szállításkor, stb.<sup>12</sup>

Veszélyes áruk szállításának ellenőrzésére vonatkozó kézikönyv elkészítése területi szervek szakembereiből álló munkacsoportok alakításával, főfelügyelők bevonásával történik. A közúti alágazatra vonatkozóan már elkészült az ellenőri kézikönyv, míg a vasúti és belvízi szállítási alágazatra az év végéig történik meg a kézikönyvek véglegesítése.

<sup>11</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015.

<sup>12</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015.

A BM OKF IBTT veszélyes áru szállítási szekciója a tervezett jogszabályok véleményezése mellett különböző szakmai javaslatokat dolgozott ki. Elkészült és az OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőségének átadásra került a veszélyes hulladékok szállításánál alkalmazandó hulladék besorolási szabályokat tartalmazó ún. konverziós táblázat. Javaslat készült a veszélyes áru (anyag) ideiglenes tárolásával foglalkozó telephelyek tárolási szabályaira is. A végrehajtási rendelet kidolgozásának az IBTT anyaga felhasználható. További eredményként elkészült az IBTT veszélyes áru közúti, vasúti és vízi szállítás OKJ-s képzést felváltó akkreditált hatósági ellenőri képzési rendszerre, a minimális képzettségi követelményekre, a hatósági vizsgáztatás lehetőségére vonatkozó javaslat is. Megerősítésre került továbbá annak a szükségessége is, hogy a közúti, vasúti és vízi szállítási kockázat elemzési módszertanának hazai alkalmazhatóságával kapcsolatosan mintaprojekt kerüljön lebonyolításra.

## **ÖSSZEGZÉS ÉS JAVASLATOK**

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 szakfeladatok 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 szervezetekkel 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 szállításnál a közúti forgalomban, vasúti fuvarozás esetén a vasúti pályán, üzemváltó-, határállomáson, vasúti üzemi létesítményen, vízi szállításnál 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.

A katasztrófavédelmi ellenőrzések volumene jelentősen növekedett a vizsgált mintegy 15 éves időszakban, amelynek mennyiségi mutatói különösen az egységes katasztrófavédelmi rendszer 2012-es létrehozását követően növekedtek meg. Továbbra is különös figyelmet kell fordítani az egységes hatósági jogalkalmazáshoz szükséges szakmai feltételek megteremtésére és harmonizálására, valamint az ellenőrzések hatékonyságának növelésére.

A szállítási balesetek megelőzése, a balesetek elhárítása és a keletkezett károk helyreállítása területén az alábbiakban felsorolt szakmai javaslatokat lehet tenni a katasztrófavédelmi tevékenység további fejlesztése területén.

Differenciált útdíj, speciális díjtétel az ADR (nagy közbiztonsági kockázatot jelentő) szállítmányokra – közlekedési balesetek megelőzési, elhárítási és helyreállítási költségek fedezetére.

Nagy közbiztonsági kockázatot jelentő veszélyes áru szállítmányok adatainak nyilvántartása bejelentési kötelezettség alapján, e területen meg lehet fontolni a kötelező felelősségbiztosítási rendszer kiépítését.

ADR szállítmányok ellenőrzése jelentősebb mértékben kell hogy kiterjedjen a külföldi szállítmányokra és a szabálytalan szállítási tevékenységekre.

ADR ellenőrzések hatékonyságának növelése a hatósági tevékenység katasztrófavédelemhez való központosításával lehetséges, azonban ehhez szükséges a magas szintű felkészítés és technikai eszközök biztosítása, a bevethető létszám növelése.

Veszélyes áru tárolás műszaki feltételeinek javítása érdekében javasolt az erre a célra épített és felkészített raktárakban, ne pedig szabálytalan körülmények között, erre nem alkalmas épületekben, területeken történjen a tárolás.<sup>13</sup>

A veszélyes áru szállítás kockázatának csökkentésére útvonal kijelölési eljárás már nem tekinthető korszerű eljárásnak, helyette az EU országokban széleskörűen alkalmazott KRESZ szabályokkal lehet a forgalmat szabályozni. Itt fontos megemlíteni a közutak, teherpályaudvarok, veszélyes áru kikötők kockázatértékeléseinek elkészítését, amelyet számos nyugati országban már alkalmaznak.

A nyomon követés jeladó segítségével még nem tudott tért nyerni a veszélyes áru forgalom hatósági (veszély-elhárítási) ellenőrzési területén, e technológia főként a szállítmány biztonságos technikai eszközeiként kerülnek alkalmazásra.

A veszélyes áru szállítás honlapon történő bejelentési felületének kialakítása, amire először a légi szállítmányok tekintetében kerülhetne sor, melyet követően a többi szállítási ágazat vonatkozásában is ki lehetne alakítani.

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 Magyarországnak közbiztonságának Alaptörvény szerinti garantálásához.

---

<sup>13</sup> Kátai-Urbán Lajos: „Veszélyes áruk 2007.” Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete Országos Veszélyes Áru Konferencia, Balatonvilágos, 2007. június 7-8. Előadás címe: A Seveso II. és a veszélyesáru logisztika kapcsolata, különös tekintettel az átrakóterminálokra.

## Felhasznált irodalom

- [1] 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)
- [2] BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015
- [3] BM OKF Veszélyes áru – éves beszámoló jelentések. Budapest, 2003-2011.  
[http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_beszamolok\\_index](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_beszamolok_index)
- [4] 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)
- [5] 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)