

Bárdos Zoltán

zoltan.bardos@katved.hu

A VESZÉLYES ANYAGOK SZÁLLÍTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA ÉS A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSOK ELLENŐRZÉSÉNEK FEJÉR MEGYEI TAPASZTALATAI

Absztrakt

Mai világunk egyik legdinamikusabban fejlődő iparága a vegyipar. Sokhelyütt gyártanak, tárolnak és alkalmaznak alapanyagként vagy késztermékként olyan veszélyes anyagokat, amelyek potenciálisan veszélyeztethetik az emberi életet és környezetet. Ezeket a kockázatot jelentő anyagokat közúton, vasúton, földi vízi vagy légi úton belföldre és külföldre egyaránt szállítják, mely önmagában is egy veszélyes művelet. A tevékenység veszélyes jellege magából a szállított anyagból és aállítás tulajdonságaiból tevődik össze. Köztudott, hogy a világon az egyik legveszélyesebb üzem, - ahol a legtöbb baleset és elhalálozás történik -, a közútiállítás. Igaz, a közúti veszélyesáru-állításra vonatkozó nemzetközi előírás (ADR) folyamatosan követi a technológiai fejlesztéseket és szabályozza aállításokat, de a végrehajtás terén hiányosságok mutatkoznak. Gondot nemcsak a rakomány nem megfelelő előkészítése, a szállítmányok rögzítésének hiányosságai vagy a szállító fegyelmetlensége okozza, hanem sok esetben a fuvarokmányok pontatlansága, a szállítmány tartalmára vonatkozó megtévesztés, a közlekedési és szállítmányozási fegyelem megsértése. A veszélyes anyagok közútiállításának veszélyei nemcsak Magyarországon, hanem az egész világon súlyos problémát jelentenek a lakosság és az esetleges balesetek felszámolásában résztvevő szervezetek számára. A balesetek során, a szabadba kijutó anyagok szennyezhetik a talajt, az atmoszférát, az élelem, az ivóvíz és takarmány készleteket, pusztulást okozhatnak az állat- és növényvilágban. Jelen írásban vizsgálom a veszélyes árukállításának szabályozását, valamint a Fejér megyében végrehajtott közútiállítások ellenőrzésének tapasztalatait.

One of the most rapidly growing area of the world's economics is the chemical industry. Dangerous substances as raw materials or end-products are produced, stored or used in many places, this way potentially endangering human health and the environment. These hazardous materials are transported by road, railway, on ground, river or in the air, both inland and abroad, which means dangerous activity even on its own. The danger comes both from the transported material and the way of transportation. It is well known, that one of the most dangerous activities in the world - where most of the accidents and human deaths happen – is the road transportation. However, the international regulation

concerning road transportation of dangerous goods (ADR) is developing continuously to follows technological improvements in order to control deliveries, but there are deficiencies with the enforcement. There are problems not only with improper preparation of the cargo, fixation defects of shipments or misconduct of transporters, but in many cases inaccuracies in transportation documents, intended deceptions concerning cargo content or breach of traffic and transport regulations. Dangers emanating from road transportation of dangerous goods mean a massive problem to the population and the disaster response organizations not only in Hungary but all over the world. During an accident, dangerous materials coming out to the environment can pollute the soil, the atmosphere, food, drinking water and stover reserves, can damage the fauna and the flora. The author in paper investigates the regulations concerning transportation of dangerous goods and experiences of road transportation controls in Fejér County.

Kulcsszavak: veszélyes áruk szállítása, ADR, veszélyes anyagok, közúti szállítás ellenőrzése ~ transportation of dangerous goods, ADR, dangerous materials, road transportation control

Bevezető

A hétköznapi ember számára nem biztos, hogy egyértelmű és világos a veszélyes anyag fogalma. Mit tekintünk veszélyes anyagnak, mitől veszélyesek ezek az anyagok, milyen veszélyeztető tényezők vannak és ezek milyen hatással, lehetnek az emberre és a környezetre? Azt hiszem ezeket az alapfeltevéseket célszerű először röviden tisztázni mielőtt a veszélyes anyagok szállításával kapcsolatosan felmerülő kérdések vizsgálatára rátérnék. Magyarországon a kémiai biztonságról szóló törvény¹ biztosítja, „az ember legmagasabb szintű testi és lelki egészségéhez, valamint az egészséges környezethez fűződő alapvető alkotmányos jogait” ez a jogszabály fogalmazza meg a veszélyes anyagok és veszélyes keverékek káros hatásainak megfelelő módon történő azonosítását, a megelőzése, az elhárítás feladatait. A veszélyes anyagok fogalmát több jogszabály és szakmai útmutató is tartalmazza, amelyekről elmondható, hogy egyik részük tudományos, míg másik részük az alkalmazás szempontjait veszi figyelembe. A különböző szakmai anyagok (publikációk) a tudományos megközelítést választják, és olyan anyagként tekintenek rá, amely az emberi életre és a környezetre azok elemeire káros hatással vannak. A szakirodalomban elmélyedve azt tanulmányozva az anyagok veszélyes, vagy veszélytelen minősítése igen bonyolult, szinte definiálhatatlan a veszélytelenség. A veszélyes és veszélytelen megítélése a kritérium rendszertől függ, mely kritériumot ki és hogyan fogadja el, így feltételek sorozata dönti el a veszélyesség mértékét. A jogszabályok más utat választva taxatív módon felsorolják az anyagokat és az alkalmazás célját figyelembe véve, mennyiségekhez is kötik. A veszélyes anyag meghatározása több jogszabályban is megtalálható a katasztrófavédelmi törvény² végrehajtási rendeletének³ mellékletében meghatározott küszöbérték mennyiségek (kritikus tömeg) alapján kerültek az üzemek alsó vagy felső küszöbérték szerint veszélyességi besorolásba.[1] A kémiai biztonságról szóló törvény 3. § (1) bekezdése és a végrehajtási

¹ 2000. évi XXV. törvény a kémiai biztonságról

² 1999. évi LXXIV. törvény a katasztrófák elleni védekezés irányításáról, szervezetéről és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről

³ 18/2006. (I. 26.) Korm. rendelet a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről

rendelete⁴ 1. számú melléklete szerint a veszélyesnek minősülő anyagokat csoportosítják, és sajátosságaik szerint történik az anyagok veszélyesség szerinti osztályozása az alábbiak szerint.

Általános követelmények a veszélyes anyagok és készítmények osztályozására és feliratozására (címkézésére)[2]:

1. Osztályozás fizikai-kémiai alaptulajdonságok alapján
2. Osztályozás toxikológiai tulajdonságok alapján
3. Osztályozás a környezeti hatások alapján

1. Fizikai-kémiai tulajdonságok

- 1.1. Robbanásveszélyes
- 1.2. Égést tápláló, oxidáló
- 1.3. Fokozottan tűzveszélyes
- 1.4. Tűzveszélyes
- 1.5. Kevésbé tűzveszélyes
- 1.6. Egyéb tényezők

2. Toxikológiai sajátosságok

- 2.1. Nagyon mérgező
- 2.2. Mérgező
- 2.3. Ártalmatlan
- 2.4. Maró
- 2.5. Irritatív
- 2.6. Túlérzékenységet okozó (allergizáló, szenzibilizáló)
- 2.7. Specifikus egészségkárosító sajátosságok: szerv vagy szervrendszer specifikus hatások heveny, félheveny vagy idült mérgezésben vagy azt követően, amelyek súlyosak és nem súlyosak, reverzibilisek vagy irreverzibilisek lehetnek
- 2.8. Rákkeltő
- 2.9. Mutagén
- 2.10. Reprodukció-károsító (szaporodást károsító)
- 2.11. Egyéb jellemző tulajdonságok (bőrön át felszívódik, kumulálódik stb.)

3. Ökotoxikológiai, környezetkárosító, környezetszennyező sajátosságok

- 3.1. Nagyon mérgező
- 3.2. Mérgező
- 3.3. Ártalmatlan

⁴ 44/2000. (XII. 27.) EüM rendelet a veszélyes anyagokkal és a veszélyes készítményekkel kapcsolatos egyes eljárások, illetve tevékenységek részletes szabályairól

A veszélyes anyagokkal kapcsolatos problémakör a XX. század elejétől a vegyipar ugrásszerű fejlődésétől kezdve létezik. A bekövetkezett balesetek elleni védekezés helye, gyakorisága és módszerei alapján a kérdéskört kétfelé kell választani: a gyártás, tárolás, feldolgozás, raktározás helyhez kötött tevékenység, amelyekre a beavatkozási és lakosságvédelmi tervek elkészíthetőek, a mennyiségek viszonylag könnyen ellenőrizhetőek a gazdálkodóknál, a hatósági munka tervezhető. Ezzel ellentétben a másik terület: a szállítás területe nehezen tervezhető, a változó helyszín, mennyiség miatt a beavatkozások és a lakosság védelme sokkal nehezebben előkészíthető így lehetséges ad hoc jellegű beavatkozás is.

A katasztrófavédelmi törvény IV. fejezetében a súlyos ipari balesetek megelőzésének és elhárításának átfogó jogi szabályozásával foglalkozik, azonban hatálya nem terjed ki a veszélyes anyagoknak a létesítményeken kívüli közúti, vasúti, légi és vízi szállítására.[1] A publikációban a veszélyes anyagok közúti szállításának szabályozásával és a szállítás szabályainak betartásának az ellenőrzésével foglalkozom.

A veszélyes áruk⁵ szállítási szabályainak történeti áttekintése

A veszélyes áruk közúti szállításának szabályozása egészen a 18. századra nyúlik vissza. Először 1799-ben a lőpor lófogattal való szállítására készült szabályozás. Ez tíz évvel az első speditőrökre vonatkozó münsteri rakományrögzítési előírás után készült a biztonságos közlekedés elősegítése érdekében. A vízi szállítás szabályozásának kezdete 1831-re datálható, és a „Mannheimi Akta” 1868-tól szabályozza a veszélyes áruk szállítását a Rajnán. A Németországból származó előírások értelmében a Rajnán behajózott veszélyes szállítmányokra fekete olajfestékkel rá kellett írni a „Méreg!” feliratot.

A vasúti veszélyes áru fuvarozás szabályozásának kezdete 1890-re tehető, majd az első nemzetközi egyezmény 1893-ban született meg, melyben Svájc és Németország szabályozta a veszélyes áruk vasúti szállítását egymás országai között. A RID 1894-ben került megalkotásra. A veszélyességi bárcák 1928-ban jelentek meg először, amelyeket robbanóanyagok esetén vörös felrobbant bomba, maró anyagok esetén vörös vesszőfonatos üvegballon, a gyúlékony anyagok esetén pedig vörös alapon fekete fáklya szimbólumokkal jelképeztek.

A második világháborút követően az ENSZ 1945 óta világviszonylatban foglalkozik a veszélyes áruk biztonságos szállításának kérdéseivel. Az illetékes szerve az ECOSOC, amelynek egyik albizottsága a „Veszélyes Áruk Szállításának Szakértői Csoportja” végzi az operatív munkát.

Az ECOSOC feladatának tekinti minden szállítási mód tudományos, műszaki és adminisztratív alapjainak kidolgozását. Az ENSZ ajánlások -Veszélyes áruk szállítása- címmel 1956-ban jelent meg először előírás a szállításokra vonatkozóan. Az IRU (International Road Transport Union) 1948-ban alakult és aktívan közreműködött az ADR 1957-es születésében. Az ADR-t (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road) az európai országok kötötték 1957. szeptember 30-án Genfben és 1968. január 29-től hatályos. Az ADR-hez mostanáig 43 tagállam csatlakozott. A magyarországi csatlakozás 1979-ben volt, miután Aszódon 1976-ban súlyos etilén baleset történt. Az ADR ugrásszerű fejlődése az 1978. július 11-én a spanyolországi Tarragona közelében, Los Alfaques-ben történt propilénkatasztrófa után kezdődött.

Jelenleg már kétévenként rendszeresen módosítják az ADR-t, egyrészt a vegyipari és műszaki-technikai fejlődéshez való igazítás, másrészt pedig a világszintű előírásokhoz való

⁵ **Veszélyes árunak** nevezzük azokat a áruféleségeket (anyagokat és tárgyakat), amelyek a szállításuk során tűz- és robbanásveszélyt, egészségkárosító (főként maró, mérgező) hatást vagy környezetkárosító tulajdonságokat hordoznak, s amelyeket ilyenként azonosít valamely közlekedési ágazat veszélyes áru szállítási szabályzata. http://hu.wikipedia.org/wiki/Vesz%C3%A9lyes_%C3%A1ruk_sz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1sa

illesztés céljából. A spanyolországi katasztrófa következtében indult el intézményesített formában a veszélyes árut szállító gépjárművezetők képzése is, először Németországban. A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadók képzése - az 1987-es németországi herborni súlyos baleset - következtében kezdődött meg 1989-től szintén Németországban. Magyarországon először 1977-től a Hungarocamionnál képezték az etilént szállító tartányjárművek vezetőit, majd 1980-tól a nemzetközi fuvarozásban résztvevő gépkocsivezetők is kaptak ADR képzést. Nemzetközi szinten 1980-ban az IRU javaslatot készített az ADR képzés egységesítésére és összehangolására. Ezek után az ADR-ben először 1983. január 01-től írták elő a tartányos gépkocsivezetők kötelező ADR képzését, majd 1985-től a vizsgakötelezettséget is. A vizsgáztatási jogot Magyarországon az 1983-ban létrehozott Közlekedési Főfelügyelet (jelenleg Nemzeti Közlekedési Hatóság) kapta. Az ADR-ben sokáig csak a tartányos gépjárművezetők képzése volt szabályozva. A robbanóanyagok és tárgyak – 1 osztály – szállítását végző gépjárművezetők képzését 1990-től írja elő az ADR. A nem tartányos képzés (2-9 osztály küldeménydarabok és ömlesztett áru) 1995-től jelent meg az ADR-ben, ha 3,5 t legnagyobb megengedett össztömeg feletti járművel történik a szállítás. Ezt 2005. január 01-től terjesztették ki a 3,5 t-nál kisebb járművekkel végzett szállításokra (az átmeneti idő 2 év). Rómában 1994-ben a WP. 15 határozata szerint informális ülésen tanácskoztak az országok az ADR képzés egységesítése tárgyában. Az ADR-ben ezután erősen a német képzési gyakorlat felépítését követő képzési rendszer jelenik meg. Ugyanakkor a mai napig jelentős eltérések mutatkoznak a különböző országok ADR képzésében és feltételrendszerében. Ezért is fontos az IRU törekvése az ADR képzés akkreditációs rendszerére vonatkozóan, hogy a vizsgakövetelmények, a tematika, képzési idő, gyakorlati képzés egységesíthető legyen.

Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR)[3]

A veszélyes anyagok közúti szállítására az **ADR** nemzetközi veszélyes áru szállítási szabályzat előírásai vonatkoznak. Ez magában hordozza azokat a biztonsági előírásokat, melyek betartása mellett az előre nem látható (külső) behatásokat leszámítva a szállítás alapvetően biztonságosan végezhető. Az ADR „A” és „B” mellékletének kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szól a 20/1979. (IX.18) KPM rendelet, amely 1979. augusztus 18. óta hatályos és kötelezővé teszi a nemzetközi előírások hazai alkalmazását. Az ADR azon járművekre értelmezhető, amelyek legalább négy keréssel rendelkeznek és nem számítanak lassú járműnek, vagy mezőgazdasági vontatónak. Utóbbiakkal való mezőgazdasági vegyszer- illetve üzemanyag-szállítást a 113/2004. (IX.23.) GKM rendelet belföldön az általános (értsd ADR) előírásoktól kissé eltérő módon szabályozza.

A Megállapodás szövege rövid és egyszerű. A lényege a második cikkben van, mely kimondja:

1. Azok a veszélyes áruk, amelyeknek szállítását az „A” Melléklet megtiltja, nemzetközi szállítás tárgyát nem képezhetik.
2. Egyéb veszélyes áruk szállítása megengedett, ha:
 - a) a szóban forgó árura, különösképpen annak csomagolására és bárcázására vonatkozóan az „A” Mellékletben előírt feltételeket, és
 - b) a szóban forgó árut szállító jármű szerkezetére, felszerelésére és közlekedésére a „B” Mellékletben előírt feltételeket teljesítették.

Az „A” és a „B” Melléklet követelményrendszerét az ADR hatálybalépése óta rendszeresen kiegészítik, illetve korszerűsítik. A Mellékletek teljes átstrukturálására legutóbb 1992 és 2000 között került sor, amelynek első verziója, vagyis az *ADR 2001* 2001. július 1-től, 2003. június

30-ig volt használatban. Ezt váltotta a második, a harmadik és negyedik verzió (*ADR 2003, ADR 2005 ill. ADR 2007*), amelyek közül utóbbi 2007. július 1-től, 2009. június 30-ig volt hatályos. Az ADR 2007 előírásai 2009. július 1-jétől nem használhatók; a legfrissebb kiadást ADR 2009 néven ismerjük (kihirdetve a 2009. évi LVIII. törvénnyel⁶). Az ADR Európai Unió hatálybalépését a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelte el. Ez az irányelv mellékletében tartalmazza, hogy az egyes uniós tagállamok milyen belföldi eltéréseket írhatnak elő. Az ADR belföldi alkalmazására a 38/2009.(VIII.7.) KHEM rendelet 2. Melléklete tartalmaz könnyítéseket.

A veszélyes áruk szállításának kockázatát sokan hajlamosak alábecsülni, pedig nincs olyan veszélyes áru, amely az élő anyagra és a környezetre nézve minden tekintetben teljesen veszélytelen volna. Minden ismeretlen, nem tisztázott eredetű vagy egyértelműen nem azonosítható veszélyes árut erősen mérgezőnek, tűz- és robbanásveszélyesnek kell tekinteni mindaddig, amíg arra illetékes szakértő nem azonosítja.

A szállító jármű megjelölését a rakodás megkezdése előtt kell elvégezni. Az árudarabokat az ADR által meghatározott jelöléssel, egyes csomagolások minősítési jellel ellátva rakhatók fel a szállító járműre. A veszélyes áruk szállítása esetén alapvető jelentősége van a rakomány megfelelő elhelyezésének, rögzítésének a gépjárművön, tekintettel arra, hogy a járműről esetleg lehulló árudarabok, amelyek veszélyes anyagot tartalmaznak sérülésük révén súlyos károkat okozhatnak. Az a személy, aki a ránháruló feladatokat a szállítás során (szállításnak része a szállítás során történő ideiglenes tárolás az áru becsomagolása, továbbá be- és kirakodása, beleértve a töltést és ürítést is) nem a jogszabálynak megfelelően végzi, szabálysértést követ el.

Az utolsó „hagyományos” – ún. szélzetszámos rendszerű ADR 1999-ben jelent meg. Az ADR „átszerkesztési munkái”-nak befejezésével, az európai hagyományokkal – tradicionális RID rendszer – való szakítás is megtörtént egyben és az átszerkesztett ADR már a globalizáció jegyében született 2001-ben. Az új ADR-rel egyrészt az előírások is közeledtek egymáshoz, másrészt a számítógépes feldolgozás is könnyebbé vált ezért is nevezik „felhasználó barátabb” szabályozásnak. A veszélyes áruk Európai Unió belüli szállításáról a többször módosított 94/55 EKG Tanácsi Irányelv az ún. „ADR keretirányelv” rendelkezik. Ennek az irányelvnek az értelmében 1997. január 01-től a mindenkori hatályos ADR „A” és „B” Mellékletével egyező előírásokat kell alkalmazni az EU-n belüli veszélyes áruk belföldi szállítására is.

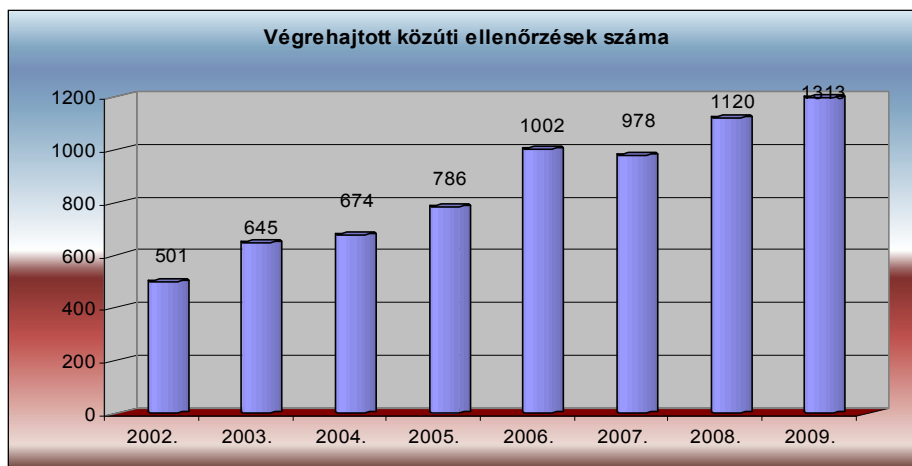
A katasztrófavédelmi igazgatóság ellenőrzési tapasztalatai

A katasztrófavédelem együttműködőként 2001-től vesz részt a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésében. A célkitűzés az ellenőrzések megkezdése óta az volt, hogy a lakosság egészsége és a környezet védelme érdekében minél magasabb szinten felkészült szakemberek végezzék az ellenőrzéseket. Ezért a katasztrófavédelem szervezetéből legalább OKJ-s ADR/Veszélyes áru ügyintézői bizonyítvánnyal rendelkező munkatársak végezhetnék az ellenőrzéseket. Az évek során több mint kétszázán szerezték meg ezt a végzettséget, és néhányan – magukat továbbképezve – biztonsági tanácsadói képzettséggel is rendelkeznek. Az ellenőrzések 2007-ig csak a rendőrséggel, közlekedési hatósággal együtt voltak lehetségesek, tekintve, hogy a katasztrófavédelemnek önálló megállítási jogköre nem volt. Ebben az időszakban jellemző volt, hogy a társ hatóságok a veszélyes árut szállító járművek ellenőrzését (a veszélyes árura vonatkozó előírások betartása vonatkozásában) teljes

⁶ 2009. évi LVIII. törvény a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) „A” és „B” Melléklete 2009. évi módosításaival és kiegészítéseivel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről

egészében átengedték a katasztrófavédelem szakemberi részére, tekintettel arra, hogy a kollégáink alaposabb képzésben részesültek, így az ellenőrzések részletesebbek, a hiányosságok feltárása alaposabb volt. A megfelelő bírságrendelet hiányában azonban egy-egy hiányosság feltárása komolyabb szankcióval nem járt a szállításban résztvevők részére. Ebből kifolyólag sokan az ADR előírásainak „laza” betartása mellett szállították a veszélyes árut, komoly kockázatot jelentve a közlekedésben részt vevőkre és a lakosság egészségére, valamint a környezetre.

2007. május 1-től a közúti közlekedésről szóló törvény⁷ módosítása a katasztrófavédelmet önálló hatóságként beemelte az ADR ellenőrzést végzők közé, így önálló jogkörrel tudtuk az ellenőrzéseket folytatni. Ezzel párhuzamosan sor került az ADR-ben foglaltak megsértése miatt kiszabandó bírságokat tartalmazó külön rendelet kiadására, mely a bírságtételeket olyan szintre emelte, amely a veszélyes árut szállítókat az ADR-ben foglalt előírások alaposabb betartására sarkallta. Mivel a közigazgatási bírságok a kiszabó szervezetet illették meg 2010. január 1-ig, - és a befolyt bírságokat kizárólag az ADR ellenőrzéssel kapcsolatos tevékenység fenntartására és fejlesztésére lehetett fordítani -, így igazgatóságunknak lehetősége nyílt a megfelelő felszerelések beszerzésére a tevékenység folytatásához.

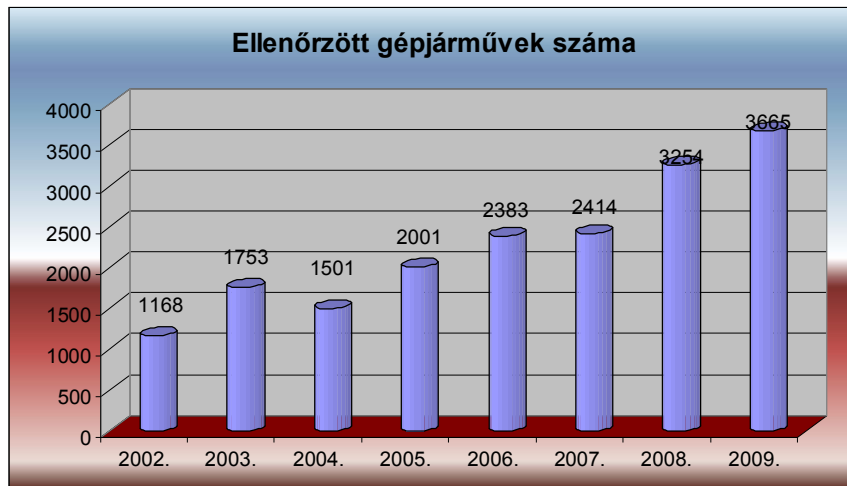


1. ábra. Országosan végrehajtott ellenőrzések száma 2002-2009, Forrás⁸

Az 1. ábrán látszik, hogy az ellenőrzések száma (országosan) a szakemberek képzésének számával együtt az évek folyamán növekszik. A katasztrófavédelem területi szervei különböző mértékben ugyan, de jelentős erőfeszítéseket tettek az ellenőrzések rendszeresebbé tételére, az ellenőrzések számának növelésére.

⁷ 1988. évi I. TÖRVÉNY a közúti közlekedésről

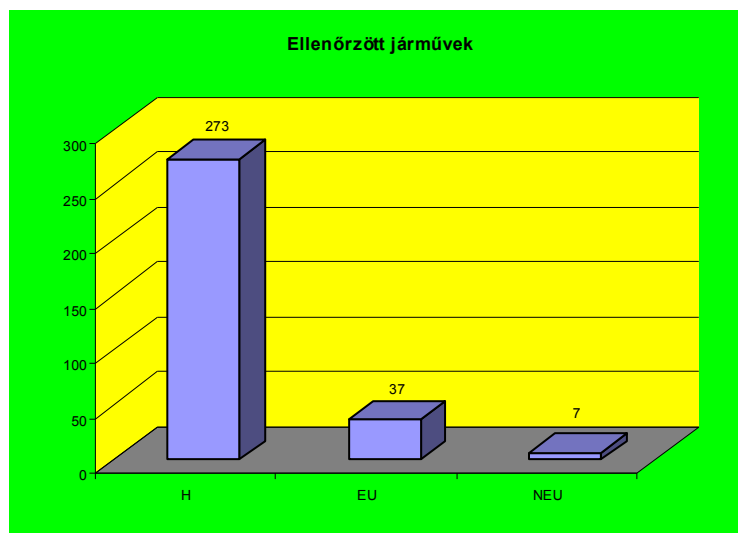
⁸ Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság 2009. évi ADR összefoglaló jelentés



2. ábra. Az ellenőrzött gépjárművek száma országosan 2002-2009, Forrás⁹

A 2. ábrán az ellenőrzött gépjárművek száma látszik, mely szintén folyamatos növekedést mutat. 2009-ben a katasztrófavédelem szervezetében országosan összesen 159 képzett (OKJ-s végzettséggel rendelkező) ADR ellenőr hajtott végre ellenőrzéseket. A legtöbb ellenőr (11-11 fő) Békés és Tolna megyékben, valamint a Fővárosban tevékenykedett, a legkevesebb (4 fő) pedig Fejér megyében. Az ellenőrzött járművek száma Fejér megyében 317 db, Békés megyében 330 db, Tolna megyében 239 db, és a Fővárosban 187 db volt.

Az ellenőrzések nem csak a narancssárga táblával megjelölt gépjárművekre terjednek ki, hiszen az ADR 1.1.3.6 bekezdésében foglalt mentességi határ alatti szállításoknál a gépjárművet nem szükséges megjelölni. 2009-ben országosan 7305 db olyan gépjármű ellenőrzésére került sor, amely nem volt narancssárga táblával megjelölve, és nem is szállítottak veszélyes árut. Ilyenkor az ellenőrzés csak a fuvarokmány és a rakomány megtekintésére terjed ki. A nem jelölt járművek vizsgálata során az ellenőrök több esetben tártak fel veszélyes áruszállítást, melyek közül többenél a vonatkozó előírásokat betartották, de sajnos több olyan szállítás is történt ahol a szabályok betartásának még a szándéka sem volt meg.



3. ábra. Fejér Megyében 2009-ben ellenőrzött gépjárművek száma, Forrás¹⁰

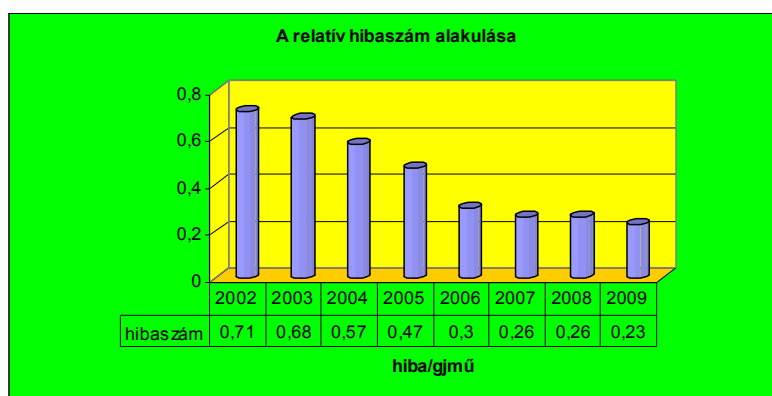
⁹ Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság 2009. évi ADR összefoglaló jelentés

¹⁰ Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 2009. évi beszámoló jelentése

Az igazgatóság hatósági jogkörével élve a 2009-es évben 61 ellenőrzési alkalommal 317 gépjármű, továbbá 16 telephely ellenőrzése történt meg. A 3. számú ábrán az ellenőrzött gépjárművek számszaki adatai láthatóak hazai, EU és nem EU bontásban. Az ellenőrzések következtében 96 esetben került sor bírság kiszabására veszélyes áruszállítással kapcsolatos szabálytalanságok megsértése miatt. Általánosságban elmondható, hogy hiányosságok feltárására legtöbb esetben a belföldi fuvarozást vállaló kisebb hazai vállalkozásoknál, illetve az Európai Unióból származó külföldi cégek gépjárműveinél kerül sor.

Számos hiányosság volt az ADR 1.1.3.6 bekezdésében szereplő bizonyos mentességi határ alatti mennyiséggel szállítók körében. Ezekben az esetekben a szállítók rendszeresen úgy végezték a szállítást, mintha egyáltalán nem vonatkozna rájuk semmilyen ADR szabály, ami viszont nem felel meg a hatályos jogszabályoknak, így az ilyen esetek jelentős számában a súlyos mulasztások miatt nagy összegű bírság kiszabására került sor.

Az egyes területi szervek között jelentős eltérés mutatkozik a hiányosságok feltárásában, az ellenőrzések hatékonyságában. Az igazgatóságok statisztikáit tekintve a felderítés adatai még mindig nagy szórást mutatnak (0–34%).



4. ábra. A relatív hibaszám alakulása 2002-2009, Forrás¹¹

A 4. ábra a relatív hibaszám alakulását mutatja, melyből látható, hogy a szállítók egyre jobban odafigyelnek a szállításokra. Ez egyértelműen a megnövekedett bírságtételekkel magyarázható, azonban a szabálytalan szállítások száma stagnál. Ez arra vezethető vissza, hogy a közlekedési morál, a szállítói fegyelem ugyan mutat pozitív változást, viszont a növekvő jelenlét a közutakon, a hatékonyság növelő intézkedések, valamint a nem jelölt járművek fokozottabb ellenőrzése előhozza azokat a látens hibákat, hiányosságokat is, amelyek eddig nem kerültek az ellenőrök látókörébe.

Ezek az adatok is jelzik annak a létjogosultságát, hogy a hivatásos katasztrófavédelmi szervek a továbbiakban is önálló hatóságként lépjenek fel a veszélyes áruk szállításának ellenőrzése során. Az ellenőrzések szükségességét és hatékonyságát igazolja, hogy a tárgyidőszakban szakembereink több, a korábbiakban már ellenőrzött gépjárművel találkoztak, amelyek üzembentartói a feltárt hiányosságokat időközben pótolták.

A hiányosságok területén a 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. Több esetben találkoztak ellenőreink olyan

¹¹ Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság 2009. évi ADR összefoglaló jelentés

veszélyes árut szállító gépjárművel, mely az ADR egyetlen előírását sem tartotta be. Ezek között egyaránt találhatók voltak hazai és külföldi gépjárművek is.

Az 1/2002. (I. 22.) Kormányrendeletben¹² foglaltak szerint az I. kategóriájú hiányosságok feltárásakor a veszély elhárítására azonnali intézkedéseket szükséges megtenni, így a legtöbb esetben a gépjármű nem közlekedhet tovább a hiányosság kijavításáig. Ezek az ún. kényszervárakoztatások amellyel igazgatóságunk ellenőrei is többször éltek az elmúlt évben.

A katasztrófavédelem a veszélyes áruk közúti szállításához kapcsolódó feladatokat telephelyen is ellenőrzi. Ezen ellenőrzések kiemelt fontosságúak, hiszen a szabálytalanságok nagy része már a telephelyen, a szállítás megkezdése előtt megelőzhető, így növekedhet a lakosság és a környezet biztonsága. A telephelyi ellenőrzéseket az is indokolja, hogy feltehetően a Seveso II. szabályozás hatálya alóli mentesség érdekében, a gazdálkodók egy része veszélyes anyagaikat rendezetlen helyzetű ipari parkokban és kisebb telephelyeken igyekeznek elhelyezni. Igazgatóságunk ADR ellenőrzései tervezése során folyamatosan törekszik a közúti és telephelyi ellenőrzések arányosságára, ami eddig sikerült.

Az ellenőrzések tervezése és végrehajtása

Az ellenőrzések tervezésére vonatkozóan az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) által kiadott – ADR ellenőrzések végrehajtására vonatkozó – hatályos Utasítása tartalmaz iránymutatásokat. Igazgatóságunk az Utasításban lefektetett elvek mentén havi ellenőrzési tervet készít, amely napi bontásban tartalmazza a tárgyhónapra vonatkozó ellenőrzéseket, ezek között közúti és telephelyiek is szerepelnek. Az ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében negyedévenként tartunk régiós ellenőrzéseket is, amikor három-négy megye egyszerre hajt végre ellenőrzést és kifejezetten az ellenőrzés alól kibújni szándékozó és kerülő utakat igénybevevő gépjárművek ellenőrzés alá vonása a célunk.

Ezen túlmenően az ellenőrzések komplexebbé tétele érdekében – melynek fontosságát és hazai szükségességét már 2004-ben tartalmazta egy publikáció¹³ – részt veszünk a társszervezetek által tartott autópálya kitereléseken, nemzetközi akciókban, ahol a Vám- és Pénzügyőrség, Nemzeti Közlekedési Hatóság, Megyei Rendőr-főkapitányság munkatársaival közösen hajtunk végre ellenőrzést. Az OKF vonatkozó Utasítása értelmében az ellenőrzést minimum kettő fő hajtja végre, melyből az egyik személynek rendelkeznie kell OKJ-s ADR ügyintézői végzettséggel. Az ellenőrzések végrehajtásához igazgatóságunkon – az országban elsőként – 2009-ben rendszerbe állítottunk egy Peugeot Boxer típusú gépjárművet (1. sz. kép), melyet „mozgó irodának” alakítottunk ki és minden olyan eszközzel felszereltük, mely az ellenőrzés szakszerű és komfortos végrehajtásához szükséges. Felszereltük: önálló áramforrással, lap toppal, multifunkciós színes nyomtatóval, fényképezőgéppel, a gépjárművek szabályos megállításához szükséges felszerelésekkel, láthatósági jelzésekkel ellátott ruházattal, mintavevő készlettel, hogy csak a legfontosabbakat emeljem ki.

¹² 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról

¹³ Norbert Körmeny, László Földi: Current issues of the transportation of dangerous goods by road, from the aspect of disaster management, with special emphasis to the accession of Hungary to the European Union, AARMS Academic and Applied Research in Military Science Vol.3 Issue 3. (2004) Budapest p. 427-436. ISSN 1588 8789 (peerreviewed) URL cím: <http://www.zmne.hu/aarms/index.htm>



1. sz. kép. ADR ellenőrzésre használt gépjármű, Készítette Bárdos Zoltán 2010. Forrás¹⁴

A különböző veszélyes áruk közúti szállítása során balesetek is bekövetkezhetnek (2. sz. kép), melyek következményeinek a felszámolása az elsődleges beavatkozók – hivatásos és önkéntes tűzoltóságok – feladata. A veszélyes anyagot szállító járművek káreseteinek felszámolásához szükséges speciális felszerelések nem minden tűzoltóságon találhatóak meg. A kárfelszámolások biztonságos és hatékony végrehajtásának céljából, az országban hét műszaki mentőbázis került kialakításra, ahol vegyi és műszaki mentőkonténerek találhatóak. A veszélyes árut szállító gépjárművek baleseténél a kiérkező tűzoltók egyik legfontosabb feladata, a szállított veszélyes anyag beazonosítása. Sajnos ez nem minden esetben könnyű feladat, hiszen a veszélyességi bárcák sérülhetnek, az UN számok és veszélyt jelző számok leeshetnek, a fuvarokmányok megsemmisülhetnek. Ezekben az esetekben a beavatkozások megkezdése előtt szükséges a baleset során sérült rakományra, szállított anyag tulajdonságaira vonatkozó információkat szerezni. Ez megvalósulhat, egyrészt a Veszélyhelyzeti Felderítő Csoportok (VFCS, Budapesten VFSZ) helyszínrre rendelésével, a VFCS személyzete kéziműszerekkel, vagy akció s szettel tudja beazonosítani a szabadba került anyagokat. Az EU-ban már 1991-ben létrehoztak a veszélyes anyagok baleseteinek egységes kezelésére egy veszélyhelyzet kezelő rendszert (ICE). A rendszerben a vegyipari cégek önként segítséget nyújtanak a hatóságoknak a veszélyes anyagok szállítási baleseteinél.[8] Hazánkban a Magyar Vegyipari Szövetség (MAVESZ) 1998. március 4-től működteti a Vegyipari Riasztási és Információs Központot (VERIK). Az információs és segítségnyújtó rendszer része az európai elhárító (ICE) szervezetnek, fő feladatuk segítséget nyújtani veszélyes anyagok szállítási baleseteinél. A VERIK rendszer működésének 3 fokozata van:

1. fokozat: azonnali tanácsadás telefonon vagy faxon,
2. fokozat: tanácsadás a baleset helyszínén,
3. fokozat: műszaki segítségnyújtás a helyszínen.

A központ szolgáltatása a nap 24 órájában elérhető, hazánkban hét VERIK központ található, melyek bázisai nagy vegyipari cégek, ez a szolgáltatás szervesen kielégíti az elemi katasztrófa-megelőzés és elhárítás rendszerét, valamint nagyban segíti az elsődleges beavatkozókat a veszélyes anyagok azonosításában.

¹⁴ Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság



2. sz. kép. Festéket és segédanyagokat szállító gépjármű balesete az M1-es autópályán
Készítette: Bárdos Zoltán, Forrás¹⁵

Jelentős előrelépést jelentene a veszélyes áruk szállításának biztonságosabbá tételében, ha hazánkban is megvalósulna a veszélyes anyagot szállító járművek nyomon követésére a – más országokban már működő és bevált – **GPS** nyomkövető jelzőrendszer. Ezen rendszer segítségével folyamatosan ellenőrizhetővé válna az útvonal betartás fegyelme, az előírt pihenők és ellenőrzések megtartása. Folyamatos naprakész információ állna rendelkezésre az ország területén lévő veszélyes anyagok mennyiségéről, és területi eloszlásáról. Könnyebben megtervezhetővé és szervezhetővé válna a kárelhárítás és kárfelszámolás, tervezhetőbbé válna az ellenőrzés. [5]

Összegzés

A veszélyes anyagokkal kapcsolatos tevékenység speciális területét jelenti a veszélyes áruk fuvarozása. Ez a veszélyforrás mobilitása miatt a fuvarozókat, a hatóságokat, valamint a mentőerőket is nehéz feladat elé állítja. A megelőzés szabályai adottak, az ADR betartására vonatkozó ellenőrzési rendszert a katasztrófavédelem szervezete az elmúlt években kialakította, melynek tökéletesítése folyamatos. A jogszabályok adta lehetőségek keretein belül a szabálytalanságoktól való visszatartáshoz a szükséges szankcionálási lehetőségek adottak¹⁶. Az elkövetkező tíz évben a hazai szénhidrogén kitermelés mennyisége folyamatosan csökkenni fog, ugyanakkor a vegyipari termelés mértéke folyamatosan növekszik. A vegyipar nyersanyag igényét veszélyes anyagok közötti szállításával lehet csak biztosítani az országon belül és külföldről hazánkba, valamint tranzitként az országon keresztül (Nyugat-és Kelet Európa között) történő szállítással. Az úthálózat szerkezete, átbocsátó képessége és minősége várhatóan csak lassan változik, így sajnos növekszik a közutak veszélyes anyaggal történő terhelése, ami több baleset és katasztrófa bekövetkezésének lehetőségét jelenti. [6]

Jövőbeni feladata a katasztrófavédelem szervezetének – ezen belül katasztrófavédelmi igazgatóságunknak –, hogy az ADR ellenőrzések hatékonyságának fenntartásával – a közlekedésben résztvevők és a településeken lakók biztonságának érdekében – a veszélyes áruk szállításával foglalkozó gazdálkodók szállítási fegyelmét növeljük. Ebbe beletartozik az áruk szállításra történő előkészítésének, a berakásnak, a szállítási szabályoknak, az előírt

¹⁵ Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság

¹⁶ 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról

felszereléseknek, a fuvarokmányoknak az ellenőrzése. Célunk természetesen nem a büntetések minden áron való kiszabása, hanem a biztonságos szállítási feltételek jogszabályokban foglaltak szerinti megvalósulásának biztosítása. Igazgatóságunkon 2009. januárjától az országban elsőként került létrehozásra, egy hatósági alosztály melynek fő feladata az ADR ellenőrzések végrehajtása és a kapcsolódó hatósági feladatok végzése. Az elmúlt közel másfél év tapasztalata alapján elmondhatjuk, hogy a feladatrendszer ilyen módon való kialakítása beváltotta a hozzá fűzött reményeket, az ADR feladatot végrehajtása országos szinten is elismerést váltott ki. A jövőben a várhatóan növekvő számú veszélyes áru szállítás az elkövetkező években folyamatos feladatot fog adni a katasztrófavédelem szervezete számára, úgy látom, hogy munkatársaink szakmai felkészültsége és hozzáértése alapján a kihívásoknak meg tudunk felelni. Az ellenőrzések szakszerű végrehajtásával kívánjuk elérni, hogy a veszélyes áru szállítmányok számának emelkedésével nem növekedjen a közlekedők és a lakosság veszélyeztetése.

Felhasznált irodalom

- [1] Dr. Hesz József: Veszélyes anyag fogalma és a velük kapcsolatos rendkívüli események elhárítása <http://www.vedelem.hu/letoltes/tanulmany/tan244.pdf> letöltés ideje: 2010. 05. 22.
- [2] 44/2000. (XII. 27.) EüM rendelet a veszélyes anyagokkal és a veszélyes készítményekkel kapcsolatos egyes eljárások, illetve tevékenységek részletes szabályairól
- [3] Sárosi György Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda Kft: Veszélyes anyagot szállító járművek www.minipolice.hu/kiserlet/panel/nyomtat/ny_veszely.htm letöltés ideje: 2010. 05. 22.
- [4] Veszélyes áruk szállítása: Wikipedia http://hu.wikipedia.org/wiki/Vesz%C3%A9lyes_%C3%A1ruk_sz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1sa letöltés ideje: 2010. 05. 20
- [5] Nagy Lajos t. ezredes, Nagy Károly mk. őrnagy, Földi László mk. százados Veszélyes anyagok szállítása www.zmne.hu/tanszekek/vegyl/docs/fiatkut/veszagsz.htm letöltés ideje: 2010. 05. 20.
- [6] Török Bálint Zoltán ny. t. alezredes: Veszélyes anyagok közúti szállítási balesetei során a tűzoltóság beavatkozásának taktikai és technikai fejlesztési lehetőségei Doktori (PhD) értekezés 2009. http://portal.zmne.hu/portal/page?_pageid=34,57843,34_59615&_dad=portal&_schema=PORTAL
- [7] Norbert Körmendy, László Földi: Current issues of the transportation of dangerous goods by road, from the aspect of disaster management, with special emphasis to the accession of Hungary to the European Union, AARMS Academic and Applied Research in Military Science Vol.3 Issue 3. (2004) Budapest p. 427-436. ISSN 1588 8789 (peerreviewed) <http://www.zmne.hu/aarms/index.htm> letöltés ideje: 2010. 05. 24.

- [8] Bálint Török, László Földi: Possible use of the *VERIK* system in disaster relief of road accidents during transportation of dangerous goods, AARMS Academic and Applied Research in Military Science Vol.6. Issue 4. (2007) Budapest p. 647-658. ISSN 1588 8789 (peer reviewed) <http://www.zmne.hu/aarms/index.htm> letöltés ideje: 2010. 05. 24.