

Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos

Veszély-elhárítási tervezés a vasúti rendező-pályaudvarokon

A vasúti veszélyesáru-szállítás és -tárolás biztonsági kérdései különösen fontosak a lakosság védelmének biztosításában. A veszélyes anyaggal foglalkozó üzemeknél alkalmazott veszélyeztetettség értékelési és veszély-elhárítási tervezési feladatoknak megfelelő tevékenységet a vasúti rendező pályaudvarok esetében is el kell végezni. Mik a teendők?

Napjainkban különös fontossággal bír és egyben komplex feladatként jelentkezik a lakosság védelmének magas fokú biztosítása. Ennek egyik meghatározó eleme az iparbiztonság, amelyre az elmúlt években bekövetkezett gyakran súlyos következményekkel járó ipari és közlekedési balesetek hívták fel a figyelmet. Az iparbiztonság négy szakterületet ölel fel, amelyek veszélyes üzemek felügyelete, a veszélyes anyagok szállításának ellenőrzése, a kritikus infrastruktúrák védelme, valamint a nukleáris baleset elhárítás. Jelen cikkünkben a vasúti veszélyes áru szállítás és tárolás biztonsági kérdéseivel foglalkozunk.

A veszélyes áru szállítására vonatkozó különleges biztonsági feltételeket hazánkban jogszabályok rögzítik, illetve a betartásukra és betartatásukra szigorú nemzetközi előírások köteleznek bennünket. A veszélyes áru szállítása tekintetében önálló szabályozással rendelkezik a közúti, a vasúti, a belvízi illetve a légi szállítási ágazat is.

A szigorú nemzetközi és hazai szabályozási rendszer ellenére a közelmúltban számos hazai és nemzetközi baleset történt, amelyek rávilágítanak arra, hogy a megelőzés mellett minden esetben fel kell készülni az esetlegesen bekövetkező esemény szakszerű felszámolására, elhárítására valamint törekednünk kell arra, hogy a lehetséges következményeket és azok hatásait a minimumra csökkentsük. Ennek kivitelezéséhez és gyakorlati megvalósításához szükségünk van egy átfogó veszélyelhárítási tervezési rendszer alkalmazásához. Figyelemmel hazánk EU tagállamként történő működésére folyamatosan korszerűsíteniünk kell a veszélyhelyzetek, ezen belül is a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek megelőzését biztosító uniós elvárásoknak megfelelő hazai normákat, műszaki és módszertani követelményeket.

A veszélyes anyaggal foglalkozó üzemeknél alkalmazott veszélyeztetettség értékelési és veszély-elhárítási tervezési feladatoknak megfelelő tevékenységet a vasúti rendező pályaudvarok esetében is el kell végezni. A veszélyes áru vasúti szállításánál, tárolásánál és az üzemi létesítmények biztonsága érdekében is számolnunk kell az előzőekben említett veszélyek megjelenésével, valamint a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos ipari baleseti veszélyek ellenőrzéséről szóló 96/82/EK Tanácsi Irányelvben (továbbiakban: Seveso II. Irányelv) támasztott követelményrendszernek minden esetben meg kell felelnünk.

A fentiekben bemutatottaknak megfelelően értekezésünkben az iparbiztonsági tevékenység vasúti szállítási aspektusait elemezzük. Ahhoz, hogy a témáról átfogó képet kaphassunk szükséges áttekinteni a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló nemzetközi és hazai jogi szabályozás alapjait, a hazai veszély-elhárítási tervezés rendszerét, valamint a Magyar Állami Vasutak Zrt. (továbbiakban: MÁV Zrt.), mint a hazai vasúti pálya üzemeltetőjének belső üzemi szabályzóit a veszélyes áru vasúti rendező pályaudvarok belső veszélyelhárítási tervezésével kapcsolatban.

JELENTŐSEBB HAZAI ÉS NEMZETKÖZI VESZÉLYES ANYAG JELENLÉTÉBEN BEKÖVETKEZETT BALESETEK

A világban számos olyan súlyos következménnyel járó ipari baleset történt, amely a telephely területén túl terjedve a környező településekre is veszélyt jelentett. Ilyen volt az 1976-os olaszországi Sevesoban bekövetkezett dioxinnal történt környezeti szennyezés, vagy az 1984-ben az indiai Bhopalban az Union Carbide telephelyén szabadba kikerülő metil-izocianát által okozott tömeges mérgezés (lásd a következő táblázatot).[1]

Időpont	Helyszín	Következmények
1976.	Seveso Olaszország	1976 július 10-én Észak-Olaszországban a Hoffmann La Roche Givaudan (a Milánó melletti kisváros, <i>Seveso</i> közelében működő) növényvédő szert gyártó vegyi üzemben történt baleset során dioxin került a levegőbe. A dioxin felhő okozta mérgezés mintegy 100 000 legelő állat kényszervágását eredményezte. A baleset közvetlenül emberéletet nem követelt, de több száz embert kellett kitelepíteni.
1984.	Bhopal India	A Union Carbide Corporation Bhopalban működő növényvédő szert és poliuretánokat termelő gyárának föld alatti tartályából erősen mérgező gáz (metil-izocianát) szabadult ki. Rövid idő alatt kb. 400 ezer ember szenvedett egészségkárosodást, különböző fokú mérgezést. A halálos áldozatok száma 3135 volt.
1984.	Mexikóváros Mexikó	1984. november 19-én Mexikóvárosban az állami kőolajtársaság egyik gáztartálya felrobbant. Nagy mennyiségű cseppfolyós gáz ömlött ki tüzet, térrobbanást, majd több BLEVE-t okozva. A balesetben 400 ember vesztette életét, több mint 1000 ember súlyosan megsérült, az üzem környezetéből 300 000 lakost kellett kitelepíteni.

1. sz. táblázat: A súlyos ipari balesetek adatai 1. [1]

A súlyos balesetek egy része már nemcsak a helyi közösséget, de az országhatáron áterjedve a környező országokat, esetlegesen az alvízi vízgyűjtő területen elhelyezkedő államokat is érinthet. Elegendő az 1986-ban a svájci baseli Sandoz gyárban történt eseményre, vagy a 2000 februárjában a romániai Nagybányán bekövetkezett cianid és nehézfém-szennyezésre gondolni, amelyek több országon áthúzódó környezeti kárt okoztak a Rajna, illetve a Tisza és a Duna folyamokban.

Időpont	Helyszín	Következmények
1986.	Basel Svájc	Rovarirtó szert raktártűz következtében nagymennyiségű tűzoltóvíz került a csatornahálózatba és azon keresztül a Rajna folyamba, amelynek következtében a következő napokban a folyam faunájának nagy része elpusztult. A Rajnát 500 km hosszúságban határon átnyúló környezeti katasztrófa sújtotta.
2000.	Nagybánya Románia. Tiszai ciánkár szennyezés.	A Baia Mare (Nagybánya) közelében található az Aurul bányavállalat ciántároló tava, amely olyan vízterhelést kapott, hogy emiatt a rosszul tervezett töltés 2000. január 30-án az 25 m szélességben átszakadt. Legalább 100 ezer m ³ , erősen toxikus szennyvíz szabadult el, amely kb. 120 t, azaz 2 millió ember halálos adagjának megfelelő cianidot tartalmazott. A mérgező ár végigvonult a Tisza teljes hazai szakaszán, nem kímélte a Vajdaságot, sőt, még a Dunát és a Fekete-tengert sem.
2000.	Románia Borsabányai nehézfém- szennyezés.	2000. március 10-én délelőtt a Romin Borsabánya vállalat tulajdonában lévő Novac ülepítő tározónál a sok csapadék miatt gátcsuszamlás következett be. 10-20 ezer m ³ (ólom, a cink és a réz tartalmú) szennyező anyag jutott a Visón keresztül a Tiszába.
2005.	Buncefield	2005. december 11-én reggel felrobbant egy olajtároló létesítmény a

	Egyesült Királyság	Londontól északra fekvő Buncefieldben. A robbanás nagy körzetben rongált meg épületeket. Húsz, egyenként 14000 m ³ -es tartály égett le. A szerencsétlenségben 43-an megsérültek, a halálos áldozatok nem voltak, ugyanakkor kétezer embert kellett egész éjszakára kitelepíteni lakóhelyéről.
2005.	Benzolszennyezés. (Kína).	2005. november 13-án robbanás történt a Songhua folyó vízgyűjtő területén Csilin tartományban, a kínai Harbintól 380 km-re lévő vegyi üzem területén, ahol a felszíni vízbe került mintegy 100 tonna benzol és nitrobenzol koncentrációja 108 szorosa volt a megengedettnek. A négymilliós nagyvárosban a közeledő 80 km-es szennyező folt miatt pánik tört ki, amely az orosz-kínai kapcsolatokra is kiterjedt. Kínában a vízfelhasználást, Oroszországban pedig a halászatot tiltották meg a hatóságok. A vegyi anyagokat aktív szénrel próbálták semlegesíteni.

2. sz. táblázat: A súlyos ipari balesetek adatai 2. [1]

A veszélyes áru vasúti szállítás eseményeinek bemutatására számos külföldi és hazai példát lehet felsorolni. A következő táblázatban példaként néhány a közelmúltban bekövetkezett jelentős média érdeklődésre számot tartó vasúti veszélyes áru szállítási baleset adatait adtuk meg.

Időpont	Helyszín	Következmények
2012.	Mosonmagyaróvár-Bagolyvár	2012. március 24-én a mosonmagyaróvári rendező pályaudvaron egy nyolc vasúti kocsiból álló szerelvény egyik vagonjából kénsav szivárogt. A baleset lakott területet nem veszélyeztetett, de a kárelhárítás idejére a kárterületet 100 méteres körzetben lezárták. A vasúti tartálykocsi 57 tonnányi rakományát a célállomás üzem tartályába fejtették át, a vasúti sínek közé kifolyt veszélyes anyagot ártalmatlanították.
2012.	Máriabesnyő, Bag közelében	2012. május 12-én egy 42 tartálykocsiból álló tehervonat utolsó hét, üres kocsija kisiklott. A szerelvény egyik kocsija kénsavat szállított, de nem sérült meg a baleset következtében. A vasúttársaság és a mentésben résztvevő szervezetek szakemberei május 14-re helyreállították a baleset következtében bekövetkezett károkat.
2012.	Cegléd közelében	2012. december 11-én veszélyes árunak minősülő izotópkapszulákat szállító kisteherautó vonattal ütközött Cegléd közelében. A kisteherautó mintegy 25 kilogramm veszélyes árut, a jármű okmányai szerint irídium 192 izotóp kapszulákat szállított egy kisméretű konténerben. A konténer a baleset során megsérült, de veszélyes anyag nem került a szabadba.

3. sz. táblázat: 2012. évi vasúti balesetek adatai (forrás: BM OKF)

A táblázatokban bemutatott események súlyos emberi egészséget és életet közvetlenül veszélyeztető következményei miatt vonták magukra a szakemberek és a közvélemény figyelmét. **Több szerencsés kimenetelű majdnem baleset (üzemzavar) tapasztalataiból azonban arra is következtethetünk, hogy minden műszaki-, emberi hiba vagy külső behatás által okozott üzemzavar magában hordozza a súlyos és esetenként katasztrofális esemény bekövetkezésének a lehetőségét. Véleményünk szerint ezen események megelőzésére egyik oldalról magas szintű hatósági engedélyezési, felügyeleti és ellenőrzési, másik oldalról viszont a már bekövetkezett üzemzavarok szakszerű kezelését biztosító veszély-elhárítási tervezési rendszerek működtetését igényli.**

A SÚLYOS BALESETEK ELLENI VÉDEKEZÉS NEMZETKÖZI ÉS HAZAI KATASZTRÓFAVÉDELMI JOGI SZABÁLYOZÁSA

Az európai tagországokban már több mint két évtizedes múlttal rendelkezik az ipari baleset megelőzés közösségi szintű integrálása, a Seveso Irányelv ötévente kisebb, nagyobb szigorító jellegű módosításokon esik át. Összhangban az ország európai integrációs tevékenységével és nemzetközi kötelezettségeivel az Országgyűlés és a Kormány megalkotta a súlyos ipari balesetek elleni védekezéstről szóló szabályozást. A hazai szabályozás 2002. január 1-én lépett hatályba, mely azóta két alkalommal (2006. és 2012. években) is lényeges módosításon esett át.

Hazánk 2002. január 1.-vel vállalta, hogy a Seveso II. Irányelvet integrálja a hazai jogrendbe, valamint az EU csatlakozás időpontjáig végrehajtja az abban foglalt előírásokat. A Seveso II. Irányelv 2003. évi módosítása hazánkban 2006. évben lépett életbe, melynek célja a súlyos ipari balesetek megelőzése, az emberre és a környezetre való hatásaik csökkentése, valamint a magas fokú védelem következetes és hatékony biztosítása az Európai Közösség területén. [2] A Seveso szabályozással párhuzamosan bevezetett ENSZ EGB Ipari Baleseti Egyezmény a Seveso II. Irányelv által azonosított veszélyes anyaggal foglalkozó felső küszöbértékű üzemekben esetlegesen bekövetkező ipari balesetek országhatáron túli következményeivel és hatásaival foglalkozik.

A Seveso II. Irányelv kizárja alkalmazási területéből a 4. cikkelyben említett vasúti rendező pályaudvarokat, viszont az Európai Közösség 96/49/EK Tanácsi Irányelve a vasúti rendező pályaudvarokon történő közbenső átmeneti tárolást, mint a „fuvarozás folyamata során szükséges állomást” nevesíti.

A katasztrófavédelmi rendszer javítását és fejlesztését szolgáló 2010-2011. közötti jogi szabályozást érintő változtatások egyik legfőbb mozgatórugója volt a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni hatékonyabb védekezés erősítése és kialakítása. A katasztrófavédelmi szabályozás iparbiztonsági jogterületét érintő változásokhoz hozzájárultak a közelmúlt eseményei is, úgymint a 2010. október 4-én Kolontár település külterületén bekövetkezett bányászati hulladékártató létesítmény gátjának törése kapcsán kialakult ipari szerencsétlenség, vagy akár veszélyes hulladék feldolgozó üzemekben, húsipari üzemek területén, klórt felhasználó gazdálkodó szervek és pirotechnikai üzemekben történt 2004-2005. között bekövetkezett súlyos ipari balesetek is.

A jelenleg hatályban lévő a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény (Kat. tv.) és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezéstről szóló 219/2011. (X. 20.) Korm. rendelet (továbbiakban: végrehajtási rendelet) - a Seveso II. Irányelvvvel megegyezően - egyértelműen meghatározza a szabályozásba bevont tevékenységek körét, a tevékenységgel kapcsolatos hatósági feladatokat, a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek üzemeltetőinek, a kormányzatnak és az önkormányzatoknak a súlyos ipari balesetek megelőzésével, az azokra való felkészülésével, valamint azok kárelhárításával kapcsolatos feladatait, továbbá a közvélemény tájékoztatásával kapcsolatos kötelezettségeket is.

A katasztrófavédelmi törvényben és végrehajtási rendeletekben meghatározott új iparbiztonsági feladat- és hatáskörök jelentek meg, melyek a következők:

- 1. A katasztrófavédelmi hatósági jogosítványok (engedélyezés, felügyelet, ellenőrzés) küszöbérték alatti üzemekre való kiterjesztése;**
- 2. Új jogintézmények bevezetése (katasztrófavédelmi bírság, igazgatási szolgáltatási díj);**
- 3. A kritikus infrastruktúra védelem katasztrófavédelmi feladatainak ellátása;**
- 4. A hatósági tevékenység egyszerűsítése és hatékonyabbá tétele;**

5. A katasztrófavédelem veszélyes áru közúti szállítási hatósági ellenőrzési és bírságolási jogosítványainak vasúti, légi és vízi szállítási ágazataira történő kiterjesztése. [3]

Ezen új feladatok és hatáskörök megjelenése, valamint hatékony, eredményes végrehajtása a korábban működtetett iparbiztonsági struktúra bővítését és az iparbiztonsági szervezet- és eljárásrendszer kialakítását tették szükségessé.

A Seveso II. Irányelv utolsó módosítására többek között Seveso szabályozás CLP szabályozáshoz (az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról szóló Európai Parlament és a Tanács 1272/2008/EK Rendelete) történő hozzáigazítása céljából volt szükség. A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek veszélyének kezeléséről, valamint a 96/82/EK tanácsi irányelv módosításáról és későbbi hatályon kívül helyezéséről szóló Európai Parlament és a Tanács 2012/18/EU Irányelve (Seveso III. Irányelv) 2012. július 4.-én került elfogadásra. A Seveso III. Irányelvet az EU tagállamoknak, így Magyarországnak is 2015. május végéig kell bevezetniük. Az új Seveso szabályozás továbbra sem rendelkezik a veszélyes áru szállítás üzemi létesítményeinek szabályozás hatálya alá vonásáról.

AZ ÜZEMI VESZÉLY-ELHÁRÍTÁSI TERVEZÉS RENDSZERE

A hazai veszélyelhárítási tervezés elsődleges célja, hogy a különböző veszélyeztető tényezők kockázatainak azonosítása és elemzése révén egységes dokumentumrendszer alakuljon ki, amely tartalmazza a katasztrófavédelmi feladatokat és intézkedéseket a szükséges személyi, anyagi és technikai eszközök hozzárendelésével. A tervek elkészítésének szabályait, a tervkészítésre kötelezettek körét, a tervek tartalmát, valamint a jóváhagyás rendjét a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011 (XI. 10.) Korm. rendelet nevesíti.

A veszélyelhárítási tervezés minden olyan esetben segít a következmények minimalizálásában, ahol bekövetkezhet egy olyan baleset, amely a lakosság vagy a természeti környezet súlyos sérülését okozhatja.

A veszélyelhárítási tervezés szintjei a következők:

- a) Települési veszélyelhárítási terv
- b) Munkahelyi veszélyelhárítási terv,
- c) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv helyi szervének összesített terve,
- d) Területi veszélyelhárítási terv,
- e) Központi veszélyelhárítási terv.

A tervekben meg kell határozni a veszélyhelyzet során szükséges védekezés feltételeit, valamint a már bekövetkezett baleset utáni rövid időszakban teendő intézkedéseket és kulcsfontosságú döntéseket, amelyek nagymértékben befolyásolhatják a kárenyhítő intézkedések sikerét.[4] Ez alapján belátható, hogy az események valószínűsíthető lefolyásának és a megfelelő ellenintézkedések bevezetésnek alapos megértése nagyon hasznos azok számára, akiknek szerepe lehet a beavatkozásban és a kárelhárításban.

A Kat. tv. negyedik fejezetének értelmében a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem üzemeltetője a biztonsági jelentésben vagy a biztonsági elemzésben szereplő veszélyek következményeinek elhárítására belső védelmi tervet készít.

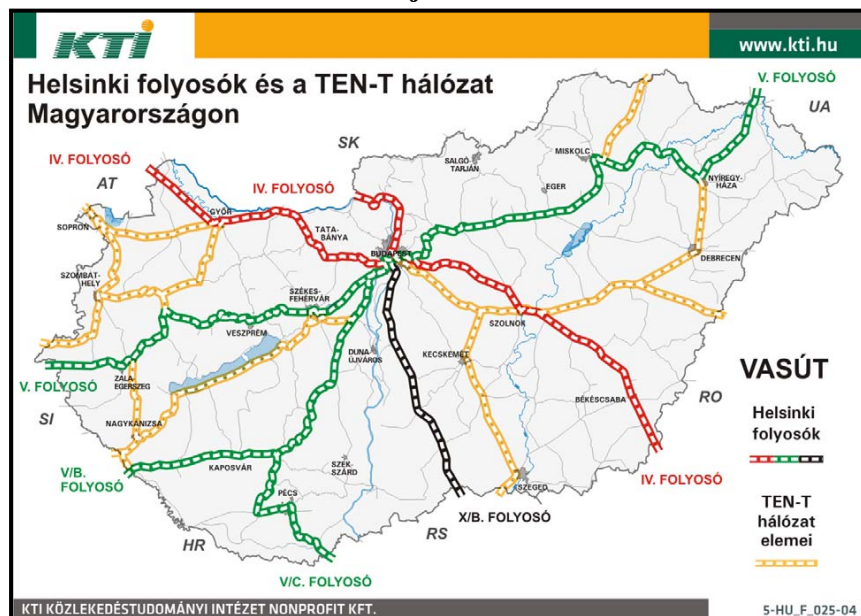
A biztonsági elemzés és jelentés súlyos balesetek megelőzésre és elhárítására vonatkozó előírásait úgy kell kialakítani, hogy képes legyen biztosítani az egészség és a környezet magas fokú védelmét. Ennek érdekében tartalmaznia kell a védekezéshez szükséges erőkre és eszközökre, a szervezési és vezetési rendszerre vonatkozó elgondolást is.

A biztonsági dokumentációt, amely a belső védelmi tervet is magába foglalja, működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem esetén a végrehajtási rendeletben meghatározott esetekben, de legalább ötvenként az üzemeltető felülvizsgálja, és szükség szerint módosítja. A felülvizsgálat eredményét, illetve a módosított biztonsági elemzést vagy jelentést a hatóság részére megküldi. A hatóság a megküldött biztonsági elemzés vagy jelentés alapján dönt az engedély meghosszabbításáról, illetve megelőzési vagy következménycsökkentő intézkedések előírásáról. [5]

A fentiekben leírt a lakosság magas fokú védelmét szolgáló belső védelmi tervezési intézkedések nem jelennek meg közvetlenül a vasúti szállítás létesítményeinek biztonságát garantáló jogi szabályzásban.

A HAZAI VESZÉLYES ÁRU VASÚTI SZÁLLÍTÁS INFRASTRUKTÚRÁJA ÉS BIZTONSÁGI SZABÁLYOZÁSA

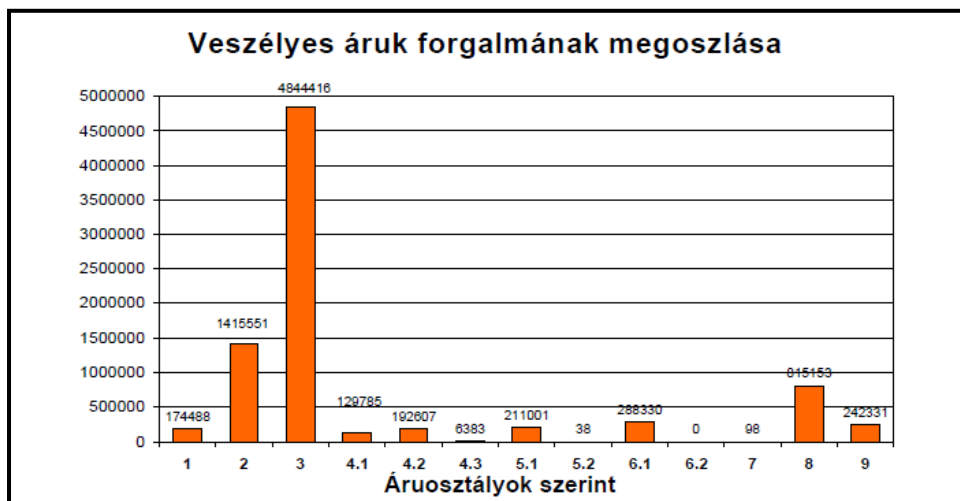
Az Európai Tanács és a Parlament 1996-ban fogadta el a közlekedési TEN terveit, amely célul tűzött ki egy egységes szárazföldi, tengeri és légi közlekedési infrastruktúra hálózat létesítését az EU területén. A következő ábra e hálózat magyarországi vasúti szállítási elemeit mutatja be.



1.sz. ábra: Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat Magyarországon [6]

A vasúti áru fuvarozáson belül mintegy 19-20% a veszélyes áru fuvarozás aránya. A közúttal szemben nagy előnye a nagy mennyiségben nagy távolságra történő gazdaságosabb fuvarozás, miközben e közlekedési ágazatban 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 veszélyes áru forgalmat át kell terelni a vasútra.

A következő ábra a hazai veszélyes áru forgalom áruosztályonkénti forgalmának megoszlását szemlélteti. A bemutatott árumennyiségek értékelése alapján megállapítható, hogy a vasúti szállítás főként a gyúlékony folyékony anyagok, gázok és a maró anyagok szállítására összpontosul. Mérgező anyagok és robbanóanyagok szállítása az előzőekhez viszonyítva kisebb volumenben jelenik meg.



2. sz. ábra. Veszélyes áruk vasúti forgalmának megoszlása áruosztályok szerint [7]

Szakértők között megoszlik az álláspont a tekintetben, hogy a veszélyes áru vasúti vagy a közúti szállítás jelent e nagyobb veszélyeztetettséget a környezetben élők számára. A szállítási ágazatok preferálása tekintetében az EU tagállami területén külön szállítási hatósági intézkedések jellemzően nem jelennek meg. Általánosságban elmondható, hogy főként gazdaságossági és logisztikai megfontolások játszanak szerepet az egyes szállítási módok feladói megválasztásában. Egy azonban bizonyos, hogy a jelentős volumenben nagy (több mint 200 km) távolságra történő szállítások esetében előnyt élveznek a vasúti szállítás szolgáltatásai és létesítményei.

A rendező-pályaudvarok, mint ideiglenes tárolást megvalósító létesítmények területén a fentiekből adódóan jelen vannak mérgező, tűz- és robbanás veszélyes anyagok, amelyek esetében a lehetséges súlyos balesetek emberi egészséget károsító hatásai több száz méter, esetlegesen több kilométer távolságra is terjedhetnek.

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó különleges biztonsági feltételeket Magyarországon nemzetközi egyezményeken alapuló jogszabályok rögzítik. Betartásukra nemzetközi forgalomban államközi szerződések köteleznek bennünket. A nemzetközi előírások szigorúak és döntő többségében 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 szükség van. A veszélyes áruk szállítására tekintetében önálló szabályozással rendelkezik a vasúti ágazat, amely „a veszélyes áruk nemzetközi vasúti szállításáról szóló előírás” (továbbiakban: RID). A RID egyezményt 1999. június 3-án kötötték Vilniusban, amely a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezmény (COTIF) C függelékét képezi.

A 2012. január 1-én hatályba lépet Kat. tv. és a vonatkozó ágazati törvény (2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről) módosítása megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzését, valamint szükség esetén bírságot szabhat ki, illetve egyéb intézkedéseket eszközölhet a veszélyhelyzetek elkerülése érdekében.

A módosított ágazati törvények adta felhatalmazás alapján a végrehajtás részleteit pontosítandóan került kiadásra a hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére

vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet. [8]

Az újonnan hatályba lépett vasúti veszélyes áru ellenőrzési szabályozás alkalmazásának első eredményei alapján megállapítható, hogy 2012. évben az ún. RID ellenőrzések száma 747 alkalom volt, melynek során az iparbiztonsági szakemberek összesen 10 095 db. vasúti járművet vizsgáltak meg. Ebből a veszélyes árut szállító vasúti járművek száma 5 176 db volt. A vasúti tartályos járművek közül az ellenőrző hatóságok 194 jármű esetében tártak fel hiányosságot vagy szabálytalanságot. [9]

Az ellenőrzési adatokból egyértelműen látható, hogy iparbiztonsági szempontból igen nagy szükség van a katasztrófavédelmi ellenőrzésekre, valamint a szabálytalanságok és mulasztások esetében az ellenőrzéseket követően bevezetett megelőzési és felkészülési hatósági intézkedésekre (kötelezésekre).

A BELSŐ VESZÉLY-ELHÁRÍTÁSI TERVEZÉS GYAKORLATA A VASÚTI RENDEZŐ PÁLYUDVAROKON

10 évvel ezelőtt 2003-ban az Európai Bizottság közreműködésével kiadásra került az UIC Nemzetközi Vasútegylet „Útmutató a belső veszély-elhárítási tervek készítésére a rendező-pályaudvarokon” c. [10] döntvénye. Az útmutató a RID szabályzat alapján a veszély-elhárítási tervezés területén alapokmányának minősül. [11]

A RID előírásait nemzetközi és hazai szállításoknál is alkalmazni kell. A hatályos hazai vasúti veszélyes áru szállítási jogi szabályozás értelmében a katasztrófavédelem hivatásos szervei a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozóan nem rendelkeznek hatósági engedélyezési és felügyeleti feladat- és hatáskörrel, amely értelemszerűen vonatkozik a RID szabályzat 1.11. fejezete szerinti rendező pályaudvarokon készítendő belső veszély-elhárítási tervekre is.

A MÁV Zrt. RID szabályozásra épülő belső utasításában foglaltak szerint elkészítette az általa azonosított négy veszélyes anyaggal foglalkozó rendező-pályaudvar (Záhony, Miskolc, Bp. Ferencváros és Szolnok) belső veszély-elhárítási terveit. Később a 33/2009. (V.1.) VIG utasításban újra szabályozta e területet, amely részletesen tartalmazza a társaság katasztrófavédelmi feladatait veszélyes áruk szállítása közben bekövetkező baleset, vagy rendkívüli esemény során szabadba jutó veszélyes áru emberre és környezetre ható káros következményeinek elhárításában. A veszélyes áruk szállításával érintett vasúti rendező pályaudvarokra az UIC 201 E döntvény értelmében 2003-tól belső veszély-elhárítási tervet kell készíteni. A belső veszély-elhárítási terveket évente felül kell vizsgálni és a szükséges mértékben kiegészíteni. Új rendező pályaudvarok esetében a veszély-elhárítási terveket a működés megkezdése előtt kell elkészíteni, mely lehetővé teszi a helyi hatóságok által készített külső veszély-elhárítási terv párhuzamos módosítását. [12]

A már üzemelő rendező pályaudvarok esetében a belső veszély-elhárítási terv változtatásait követően a külső veszély-elhárítási terveket felül kell vizsgálni, valamint szükség esetén módosítani kell azokon. Ezen dokumentumoknak minden esetben naprakésznek, bármikor életbeléptethetőnek kell lenniük, valamint tartalmazniuk kell mindazon információkat, amelyekre a beavatkozásáért felelős személyeknek szükségük lehet.

A rendező pályaudvar veszély-elhárítási terve a pályaudvart üzemeltető felelősségi körébe tartoznak. A belső veszély-elhárítási terv elkészítése és gyakoroltatása érdekében a vasúti társaságok kötelesek együttműködni a vasúti infrastruktúra üzemeltetőjével. A terv tartalmazza az üzemeltető teljes beavatkozását a rendező pályaudvaron

bekövetkező veszélyes áru jelenlétében történő balesettel kapcsolatban, valamint részleteznie kell, hogy az üzemeltetőnek hogyan kell felkészítenie azokat a személyeket, akik a veszélyhelyzet területen dolgoznak, és miként kell szabályozni, korlátozni valamint csökkenteni bármely veszélyhelyzet hatásait. Rendelkezik arról is, hogy hogyan nyújtanak segítséget az odarendelt külső szervek és a helyszínen dolgozók, hogyan segítik a külső szervek munkáját, miközben biztosítani kell az érintett személyek biztonságát. A belső veszély-elhárítási tervben foglaltak fogantatásának irányítására azonosítani kell a felelős személyek nevét, beosztását és mindazon felelős személyeket, akik a helyszínen felügyelik és összehangolják a kárenyhítő beavatkozási intézkedéseket.[13] Egy esetleges baleset bekövetkezésének kárfelszámolását, a kárelhárítását szolgáltatási tevékenysége keretében MÁV-GÉPÉSZET Vasúti jármű Fenntartó és Javító Zrt. végzi. Természetesen a tűzoltási és műszaki mentési feladatok végrehajtásában a vonatkozó szabályzatok alapján katasztrófavédelem egységei is részt vesznek.

A terveknek az egyes rendező pályaudvarok egyedi igényein, az azonosítható veszélyhelyzeteken és a veszélyhelyzetek kezelésének intézkedéseinek kell alapulnia, valamint minden előrelátható súlyos baleseti helyzetre és eredményosságra ki kell terjednie. A terv alapját a már bekövetkezett balesetek azonosított veszélyei képezik, melyeknél mindig a legrosszabb baleseti eseménysort kell figyelembe venni. [14]

Az egyik legfontosabb egység, amelyet a baleset bekövetkezésekor fel kell állítani, és figyelembe kell venni a veszély-elhárítási terv készítésekor az a veszélyhelyzeti irányító központ (VIK). Innen irányítják és koordinálják a veszély-elhárítási műveleteket. A központ tartja a kapcsolatot a beavatkozókcal, a helyi hatóságokkal, a kórházakkal, a helyi egészségügyi hatóságokkal, a vasúttársaság vezetésével és a médiával.



3. sz. ábra: Veszélyes anyagot szállító vasúti jármű [15]

A MÁV Zrt. szervezeti átalakulását követően a vasúti pálya üzemeltetési, vasútbiztonsági, szállítási, balesetelhárítási és ellenőrzési feladatok megoszlanak a MÁV Zrt. mint vasúti pálya üzemeltető és a vasútvállalatok között. A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság és a MÁV Zrt. közötti együttműködés egyik részeként 2011. évben közös (pilot) projekt keretében az üzemeltető szakemberei mintá

belső veszély-elhárítási tervet készítettek a záhonyi körzetben lévő vasúti rendező-pályaudvarokra, amely alapjául szolgálhat a többi azonosított létesítmény terveinek elkészítéséhez. [16]

ÖSSZEGZÉS

Összességében megállapítható, hogy a vasúti rendező-pályaudvarok tekintetében a katasztrófavédelem a vonatkozó hazai jogszabályi felhatalmazás hiányában - jelenleg a MÁV csoporttal meglévő együttműködési megállapodás alapján belső veszély-elhárítási tevékenység fejlesztése érdekében hatósági kötelezettség helyett - szakmai segítséget tud nyújtani a vasúti pálya üzemeltetőjének.

A kiemelkedően jó szakmai együttműködés keretében azonban rendelkezésre állnak a tervek elkészítéséhez szükséges nemzetközi és hazai módszertani útmutatók és a közös mintaprojekt eredményei (minta tervei).

Mindezen intézkedések jó feltételeket teremtenek az üzemi belső veszély-elhárítási tervek valamennyi vasúti rendező-pályaudvar esetében történő elkészítéséhez, valamint a települési tervek kidolgozását és alkalmazási feltételeinek megteremtését követően a lakosság magas szintű biztonságának szavatolásához.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Dr. Kátai- Urbán Lajos: Az ipari balesetek országhatáron túli hatásai elleni védekezés alkalmazási feltételeinek értékelése és fejlesztése, Doktori (PhD) értekezés, Budapest, 2006.
- [2] Vass Gyula: A településrendezési tervezés helye és szerepe a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos ipari balesetek megelőzésében, Doktori (PhD) értekezés, Budapest, 2006.
- [3] Kossa György: Iparbiztonság – feladatok és kihívások a jövő védelmében. Védelem-Katasztrófa- és Tűzvédelmi Szemle (ISSN: 1218-2958) 18: (6) pp. 49-50. 2011.
- [4] Varga Imre: A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni megelőzési és védekezési tevékenység rendszere, Doktori (PhD) értekezés, Budapest, 2005.
- [5] 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról
- [6] Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat Magyarországon. In: Nagy Zsolt szerk. Biztonsági Tanácsadók Nemzetközi Szakmai Egyesülete, Veszélyes áru Évkönyv 2011 Magyarország, Budapest, 2012, p. 65.
- [7] Veszélyes áruk vasúti forgalmának megoszlása áruosztályok szerint, in: Nagy Zsolt szerk. Biztonsági Tanácsadók Nemzetközi Szakmai Egyesülete, Veszélyes áru Évkönyv 2011 Magyarország, Budapest, 2012, p. 69.
- [8] Bognár Balázs, Vass Gyula, Kozma Sándor: A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakterületeinek bemutatása; Új Magyar Közigazgatás, 2012/6. szám pp.19-27., Budapest
- [9] Veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzése, 2012.: BM OKF 2012. évi jelentés
- [10] UIC Nemzetközi Vasútegylet „Útmutató a belső veszélyelhárítási tervek készítésére a rendező-pályaudvarokon” c. döntvénye, 2003.
- [11] A veszélyes áruk nemzetközi vasúti szállításáról szóló szabályzat (RID), 2012.
- [12] 33/2009. (V. 1. MÁV Ért. 15.) VIG számú vezérigazgatói utasítás a MÁV Zrt. Katasztrófavédelmi és polgári védelmi feladatainak ellátásáról.
- [13] 219/2012. (X. 20.) Korm. rendelet a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről
- [14] Szakál Béla, Cimer Zsolt, Kátai-Urbán Lajos, Sárosi György, Vass Gyula: Iparbiztonság I. veszélyes anyagok és súlyos baleseteik az iparban és a szállításban. Korytrade Kft. Budapest 2012. (ISBN 978-963-89073-3-2.)
- [15] Veszélyes anyagot szállító vasúti jármű, BM OKF, 2012. október 6.
- [16] Veszélyes áruk fuvarozása - Módszertani útmutató a rendező pályaudvarok veszély-elhárítási tervezési feladatainak végrehajtásához, BM OKF, 2004.

HORVÁTH HERMINA tú. zls., **KÁTAI-URBÁN LAJOS** tú. alez., egyetemi docens
Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katasztrófavédelmi Intézet
horvath.hermina@uni-nke.hu, katai.lajos@uni-nke.hu)