

Dr Heszl József

Veszélyes anyagok forgalma és a velük kapcsolatos rendkívüli események elhárítása

Mit tekintünk veszélyes anyagnak? Melyek a tudomány és az alkalmazás szempontjai? A mennyiségtől függetlenül kell veszélyesként kezelnünk minden anyagot, amely az emberi életre és a környezet más elemeire káros hatással van? Szerzünk a jogi szabályozást, a megelőzéssel kapcsolatos együttműködést illetve a beavatkozás tárgyi feltételeinek megteremtését vizsgálja.

A veszélyes anyagok fogalmát több jogszabály és szakmai anyag is tartalmazza, amelyekről elmondható, hogy egyik része a tudományos, míg más része az alkalmazás szempontjait veszi figyelembe. A különféle szakmai anyagok (tankönyvek, tanulmányok, szakdolgozatok) a tudományos megközelítést választják, és **olyan anyagként tekintenek rá, amelyek az emberi életre és a környezet más elemeire káros hatással vannak, függetlenül annak mennyiségétől.**

„A szakirodalmat tanulmányozva az anyagok veszélyes, vagy veszélytelen minősítése igen bonyolult. A veszélytelenség jószereivel definiálhatatlan. Megítélés kérdése csupán, hogy a veszélytelenség mint kritérium a feltételek sorozatával meghatározható-e, s ezen kritériumok közül ki hányat és hogyan fogad el.” (1., 77.o.)

A jogszabályok más utat választva az alkalmazás célját figyelembe véve mennyiséghez kötik, és taxatív felsorolják az anyagokat. Az 1999. évi LXXIV. törvény (Katasztrófavédelmi Törvény) 3.§ u. pontja szerint a veszélyes anyag: *„ e törvény végrehajtását szolgáló kormányrendeletben meghatározott ismérveknek megfelelő, a kormányrendelet mellékletében meghatározott és az ott megjelölt küszöbértéket (kritikus tömeget) elérő anyag, keverék vagy készítmény, amely mint nyersanyag, termék, melléktermék, maradék vagy köztes terméként jelen van, beleértve azokat az anyagokat is, amelyekről feltételezhető, hogy egy baleset bekövetkezésekor létrejöhetnek.”*

Említhetjük ugyanezen kategóriában a 1/2003. (I.9.) BM rendelettel kiadott Tűzoltási és Műszaki Mentési Szabályzat (TMMSZ) és az ADR megfogalmazását is.

A jogi szabályozás

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 raktározás, tárolás, feldolgozás, előállítás helyhez kötött tevékenység, amelyre a beavatkozási és lakosságvédelmi tervek viszonylag pontosan elkészíthetőek, a mennyiség viszonylag állandó, a terjedési modellek előre elkészíthetőek, a hatósági munka tervezhető, a létesítmény ellenőrizhető.

A szállítás területe viszont nehezen tervezhető, a változó helyszín, mennyiség miatt, a beavatkozási és lakosságvédelmi feladatok – bizonyos határok között – ad hoc jellegűek.

A Katasztrófavédelmi Törvény egyik leghangsúlyosabb eleme a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés (IV. fejezet), amely a súlyos ipari balesetek megelőzésének és elhárításának átfogó jogi szabályozási alapja, **de hatálya nem terjed ki a veszélyes anyagoknak a létesítményen kívüli közúti, vasúti, légi és vízi szállítására.**

A veszélyes anyagok szállítása jogi szabályozásának alapját a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény adja meg. Ezen törvény alapján a veszélyes árut szállító járműveket a közúton és az üzembentartó telephelyén együtt vagy önállóan ellenőrizheti a vámhatóság, a rendőrség, a közlekedési hatóság, a katasztrófavédelem is.

A veszélyes anyag szállításával kapcsolatosan több, más, kapcsolódó jogszabály is foglalkozik. Megemlíthetjük a közúti közlekedés szabályairól szóló (1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendeletet, a 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM rendeletet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről, a polgári célú pirotechnikai tevékenységek felügyeletéről szóló 155/2003. (X.1.) Korm. rendeletet.

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (Accord européen Relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) –**rövidítve ADR** - kihirdetéséről szóló 1979. évi 19. tvr. bevezette a hazai jogrendbe a már 1957-ben elfogadott Európai Megállapodást. Az ADR mellékletének kihirdetésére és a belföldi alkalmazásáról szóló szabályok megalkotására a közlekedési minisztert hatalmazta fel a tvr., amelynek végrehajtása a 20/1979. (IX.18.) KPM rendelettel történt meg.

Az 1980-ban elfogadott Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) kihirdetéséről szóló 1986. évi 2. sz. tvr. felhatalmazása alapján a 4/1987.(V.13) KM számú rendelet kihirdette a fenti Egyezmény mellékletét a **Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatot** (Reglement Internationale concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer), amely **rövidítve RID**.

Az együttműködésről

A 2000. január 1-én hatályba lépett Katasztrófavédelmi Törvény filozófiájának alapvető eleme, hogy **a védekezést és a következmények felszámolását az erre a célra létrehozott szervek, valamint az állami szervek, önkormányzatok, civil szervezetek, a katasztrófa előidézője és más szervek működésének összehangolásával kell végrehajtani.**

(Bár említettem, hogy a Katasztrófavédelmi Törvény hatálya nem terjed ki a veszélyes anyagok szállítására, de a bekövetkező balesetek elhárítása csak a katasztrófavédelem, mint rendszer működésével képzelhető el, azaz a különböző védelmi rendszerek összehangolásával.) Ebből következően nemcsak a jogszabályokban, hanem a különböző szervek közötti együttműködési megállapodásoknak is óriási a jelentősége.

Az OKF az eddig 83 együttműködési megállapodást kötött, amelyből 16 szervezettel megkötött megállapodás a veszélyes anyagokkal kapcsolatos kérdésekre is kitér. Ezek közül is kiemelhetőek azok, amelyek a konkrét feladatok végrehajtására térnek ki.

A **Vám-és Pénzügyőrséggel** kötött együttműködés keretében a vámszervek a veszélyes anyagok nyomon követését és az ezzel kapcsolatos információk megadását vállalják, az OKF pedig a lefoglalt anyagok beazonosításában és a szakmai tanácsadásban vállal feladatot. Közös erőfeszítést tesznek a veszélyes anyag szállítmányok nyomon követése tárgyban, a műholdas rendszer hazai bevezetésére.

A Közlekedési Főfelügyelettel kötött megállapodásban a veszélyes anyag szállítmányok közös ellenőrzéséről és a műholdas követőrendszer hazai bevezetésének szorgalmazásáról szólnak.

Vannak megállapodások, amelyek a kölcsönös szakmai segítségnyújtásról, a védekezésre felkészítésről (konferenciák, tervezetek, gyakorlatok) szólnak. Ide sorolható **a Biztonsági Tanácsadók Nemzetközi Szakmai Egyesületével**, **a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériummal**, **az Országos Kémiai Biztonsági Intézettel**, **az Országos Rendőr-főkapitánysággal és az Országos Mentőszolgálattal** megkötött megállapodások.

Vannak olyan jellegűek, amelyek a beavatkozásoknál biztosítanak gyors információt és technikai segítséget. Ide sorolható **a GySEV-vel**, **a MÁV-val**, **az ÁNTSZ-szel és az Országos Meteorológiai Szolgálattal** kötött megállapodások.

A beavatkozásokról

A veszélyes anyagok szállítása döntő többségében vasúton és közúton történik. A rendszerváltás előtt kizárólag állami tulajdonú vállalatok szállítottak veszélyes anyagot, amelynek körülményei viszonylag rendezettek voltak és jól behatárolható területeken történt a szállítás. A rendszerváltást követően a tulajdonviszonyok szerteágazó és olykor kaotikus jellege, valamint a profit érdekében mindenre kész magánvállalatok (tisztelt a kivételnek!) egyre többet szállítottak kisebb-nagyobb mennyiségben, egyre különfélebb anyagokat, attól sem riadva vissza, hogy engedély nélkül teszik mindazt. 1991-től a tűzoltóság már ráébredt ennek veszélyére és a saját tapasztalatai, valamint a nyugati tapasztalatok alapján megkezdte a felkészülést ezen események elhárítására. Magyarországon évente 10-15 millió tonna veszélyes anyagot szállítanak, túlnyomórészt közúton és vasúton. A közúti és vasúti vonalak leromlott állapota, a közlekedési fegyelem lazulása miatt megnőtt a katasztrófajellegű közlekedési balesetek veszélye.

A veszélyes anyagok szállításával kapcsolatos problémákat általában a rakományok nem megfelelő rögzítése és helytelen előkészítése mellett a helytelen okmányolás, a szállítmány tartalmára vonatkozó szándékos megtévesztés és a közúti közlekedés szabályainak megszegése okozza.

A problémát jól példázza az az eset, amely 2001. augusztus 21-én történt az E 75-ös úton. A többféle gázpalackot (oxigén, metán, szén-dioxid, argon, hélium, hidrogén, klór) szállító tehergépkocsi defektet kapott, amelynek következtében a rosszul felrakott konténerek lezuhantak. A lezuhanó kb. 1 tonnás konténerek egy kisteherautóra estek, amelynek következtében a gépkocsivezető életét veszítette. Nem tartották be az ADR előírásait a gépkocsi jelzésére és a rakomány rögzítésében. A jármű nem rendelkezett jóváhagyási igazolással. A palackok elszállítására érkező gépkocsi sem rendelkezett jóváhagyási igazolással és a helyszínen tartózkodó rendőrök és katasztrófavédelmi szakemberek többszöri figyelmeztetése ellenére sem tartották be a rakodásra vonatkozó előírásokat.

2000-ben a hivatásos állami tűzoltóság és a polgári védelem összevonása révén létrejött hivatásos katasztrófavédelmi szervek működése a veszélyes anyagok szállítása területén bekövetkezett balesetek elhárítása során is javította a beavatkozásban résztvevők reagálási képességét. A korábban polgári védelmi szerveknél szolgálatot teljesítő Veszélyhelyzeti Felderítő Csoportok (VFCS), illetve VFSZ a tűzoltóságokat szakmailag felügyelő katasztrófavédelmi szervek irányítása alatt működve sokkal több esetben vonultak 2000-

ben, mint az azt megelőző időszakban, amely egyrészt okozta a statisztikai számok ugrásszerű növekedést. A VFCS, VFSZ gépjármű műszerekkel és védőfelszerelésekkel felszerelt jármű, amely a beavatkozók számára képes beazonosítani a veszélyes anyagokat és a szakemberei pedig tanácsokkal segítik a beavatkozás vezetőjét.

A műszaki mentőbázisokról

Az EU csatlakozás szükségszerű következménye, hogy hazánkban nőtt a közúti forgalom és ennek velejárójaként a balesetek, káresetek száma is emelkedett, amelynek felszámolása a tűzoltóságoknak lényegesen több beavatkozást jelent. A katasztrófavédelem megvalósításában érintett szervezetek számára a legnagyobb kihívást a veszélyes anyagok közúti szállítása jelenti, az abban rejlő komplex bizonytalansági tényezők, a veszélyforrás mobilitása következtében.

A megnövekedett elvárásoknak csak úgy lehet megfelelni, ha megfelelő szakfelszerelések állnak rendelkezésre. Ezért kiemelt szerepet kapnak az a 9 műszaki-mentő bázis, amelyeket a már működő önkormányzati hivatásos tűzoltóságok technikai megerősítésével alakítottak ki.

A műszaki mentőbázisok létrehozása 1996-ban konkretizálódott, amikor is a tűzvédelmi törvény a műszaki mentést a tűzoltóság feladatává tette és meghatározta annak fogalmát. A felméréseink alapján a tűzoltóság jelenleg rendelkezésére álló alaptechnikája túlnyomórészt csak tűzoltási feladatok végrehajtására alkalmas, ezen kívül korlátozott mértékben használhatóak kisebb műszaki mentéseknél.

A katasztrófák bekövetkezése elleni védekezés és az arra történő felkészülés állami felelősségvállalást, finanszírozást és irányítást igényel, ami értelmezést nyert az 1999. évi LXXIV. törvényben és végrehajtási rendeleteiben is.

A tűzoltóság fejlesztésénél kiemelten kell kezelni a katasztrófavédelemmel összefüggő műszaki mentési feladatokat, ezért az arra való felkészítést úgy indokolt megvalósítani, hogy az elsődlegesen épüljön rá a jelenlegi, már működő szervezeti rendszerre és diszlokációra. Tekintettel arra, hogy a műszaki mentés operatív szintjének meghaladását csak a tűzoltásvezető tudja értékelni, ezért az ő kötelezettsége a magasabb védelmi szervezet irányítójának értesítése és javaslat-tétel az állami szintű védekezés kezdeményezésére.

Műszaki mentőbázisonként 1 db csere-felépítményes jármű, 1db műszaki mentő és 1 db vegyi balesetelhárító konténer, valamint összesen 6 db nagyteljesítményű darus gépjármű kerül rendszeresítésre és készenlétbe állításra, amely eszközparkot az elmúlt években a veszélyeztetettségnek megfelelően kibővítettek.

A nemzetközi integrációs folyamatokkal összefüggésben megállapítható, hogy a magyar katasztrófavédelem szervezeti rendszere a műszaki mentőbázisok 2001. június 1-jei belépésével a hatékonyságot tekintve megközelítik a fejlettebb országokban bevethető katasztrófa-védelmi erők és eszközök színvonalát.

Dr. Hesz József

Irodalom:

1. Cziva Oszkár: A fegyveres erők és a rendvédelmi szervek hazai együttműködésének lehetőségei természeti és ipari katasztrófák felszámolásakor, fejlesztési lehetőségek a „katasztrófavédelmi” törvény hatálybalépése előtt (PhD értekezés, ZMNE, 1999.)
2. A katasztrófák elleni védekezés irányításáról, szervezetéről és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló 1999. évi LXXIV. Törvény (CD jogtár, 2010. január)
3. Az OKF együttműködési megállapodásai (KÜIR, 2010.)