

**DR. KÁTAI-URBÁN LAJOS<sup>1</sup>; KOZMA SÁNDOR<sup>2</sup>;  
DR. VASS GYULA<sup>3</sup>**

**VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK FELÜGYELETÉNEK  
FEJLŐDÉSE MAGYARORSZÁGON<sup>4</sup>**

**DEVELOPMENT OF THE SUPERVISION OF DANGEROUS  
SHIPMENTS IN HUNGARY**

**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.

**Kulcsszavak:** iparbiztonság; szállítási balesetek; veszélyes áru szállítás; katasztrófavédelem.

**Abstract**

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.

**Key worlds:** industrial safety; transport accidents; transportation of dangerous goods; disaster management.

---

1 Dr. Kátai-Urbán Lajos t. alezredes PhD egyetemi docens, Nemzeti Közsolgálati Egyetem, Iparbiztonsági Tanszék [katai.lajos@uni-nke.hu](mailto:katai.lajos@uni-nke.hu)

2 Kozma Sándor t. ezredes. Főosztályvezető BM Országos Katasztrófavédelmi Főosztály Veszélyes Szállítmányok Főosztály [sandor.kozma@katved.gov.hu](mailto:sandor.kozma@katved.gov.hu)

3 Dr. Vass Gyula t. ezredes, PhD egyetemi docens, főosztályvezető, BM OKF Veszélyes Üzemek Főosztály [gyula.vass@katved.gov.hu](mailto:gyula.vass@katved.gov.hu)

4 A cikket lektorálta: Dr. habil Szakál Béla ny. pv. ezredes PhD, professzor emeritus SZIE YMÉK Tűz- és Katasztrófavédelmi Intézet

## Bevezetés – történeti áttekintés

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

Az ország útjain kiemelten, a vasúthálózatán és egyre inkább a hajózható vizein és légi úton is jelentős mennyiségű veszélyes áru szállítása történik. A különböző közlekedési alágazatokra vonatkozó nemzetközi Európai Unió előírások beépültek a hazai jogrendbe. Az ezredforduló környékén a veszélyes áru szállítására vonatkozó nemzetközi (ENSZ Európai Gazdasági Bizottság által kiadott) egyezményre épülő EU szabályozás Magyarországon a nemzeti jogrendbe átültetésre került.<sup>5</sup> Ugyanakkor jogszabályok alkalmazása, betartása és betartatása terén még számos probléma jelentkezett, amelyek a veszélyes áru szállítási balesetek viszonylag magas száma is jellemzett.

Már az első katasztrófavédelmi törvény 2000-évi hatálybalépésekor fontos katasztrófavédelmi feladatnak számított többek között a veszélyes áru szállítási balesetek megelőzése, bekövetkezésük esetén ezek gyors és szakszerű felszámolása a lakosság és a környezet biztonságának megóvása érdekében. A hivatásos katasztrófavédelmi szervek kiemelt figyelmet fordítottak a kapcsolódó megelőzési, felkészülési és védekezési tevékenység humán és technikai feltételrendszerének folyamatos fejlesztésére.<sup>6</sup>

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

A katasztrófavédelmi szervek a veszélyes árukat szállító közúti járművek útvonalának kijelölését szabályozó rendelet<sup>7</sup> módosítását követően 2001. óta vesznek részt a veszélyes áruk közúti szállításának hatósági ellenőrzésében.

---

<sup>5</sup> 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)

<sup>6</sup> Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemek felügyeletének fejlődése a kezdetektől napjainkig – I. rész 1998-2005. BOLYAI SZEMLE (ISSN: 1416-1443) XXIII.: (3) pp. 177-199. (2014)

<sup>7</sup> Az egyes veszélyes árukat szállító közúti járművek útvonalának kijelöléséről szóló 122/1989. (XII. 5.) MT rendelet.

2002-ben hatályba lépett EU jogi szabályozás bevezetésével a hivatásos katasztrófavédelmi szervek az ellenőrző hatóságokkal együttműködve ellenőrzési jogkört kaptak a veszélyes áruk szállítási szabályainak közúti és a telephelyi ellenőrzéseire. 2004-ében - a mintegy három éves intézményfejlesztési és jogalkalmazási tapasztalatok értékelése alapján - felmerült az igény a katasztrófavédelmi veszélyes áru közúti szállítási ellenőrzési jogkör kiterjesztésére, amely már az önálló ellenőrzési és szankcionálási tevékenységet is magában foglalta. A katasztrófavédelem jelezte az ellenőrzési jogköreinek valamennyi szállítási alágazatra történő kiterjesztésének igényét is.

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

A katasztrófavédelem jogszabály-módosítási javaslatainak befogadását követően 2007. május 1-től a katasztrófavédelmi hatóság már önálló ellenőrzési és bírságolási jogkörben végezte munkáját. 2007-2009 között lendületet vett a szaktevékenység fejlesztése, amelyhez nagymértékben hozzájárult a bírságbevételek katasztrófavédelmi felhasználási lehetősége. 2009 év végére a katasztrófavédelem a veszélyes áru közúti szállítás ellenőrzésének meghatározó, az együttműködő szervezetek által elismert elemévé vált. Jelentős szakmai és jogalkalmazási tapasztalat halmozódott fel, kiváló volt az együttműködés a társhatóságokkal, tanácsadó és az érdekvédelmi szervezetekkel.

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

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

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

Jelen cikk célja rövid történeti áttekintést adni és szakmai elemzést készíteni a veszélyes áru szállítmányok katasztrófavédelmi felügyeletével kapcsolatos jogi szabályozás változásairól, az intézményrendszer folyamatos erősödéséről, valamint a végrehajtási intézkedések bevezetésének tapasztalatairól.

## **Veszélyes szállítmányok általi veszélyeztetettség értékelése Magyarországon**

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

Minden szakterületnek vannak "veszélyes anyagai", ezek azonban nem feltétlenül azonosak. A vegyi anyagok veszélyes tulajdonságait, hatásaikat úgy kell megítélnünk, hogy a közlekedésben a lakosság életére és egészségére, illetve a környezetre milyen mértékű kockázatot jelentenek.

A közlekedésben azokat az anyagokat, tárgyakat tekintjük veszélyesnek, melyek fizikai-kémiai tulajdonságuk, esetleg szállítás közbeni állapotuk miatt a szállítás során veszélyt jelenthetnek, esetleg balesetet okozhatnak, vagyis a közlekedésben eleve meglévő baleseti kockázatot növelhetik, illetve egy bármilyen okból bekövetkező baleset következményeit súlyosbíthatják. A szállítás szempontjából értelmezett veszély típusa, illetve annak mértéke nagyon változó.

Veszélyes lehet szállítás közben a nagy alkohol tartalmú parfümtől vagy az egyszerű biztonsági gyufától kezdve a gépkocsi üzemanyagokon, a mérgező hatású növényvédőszeren és a tisztításra használt savakon, lúgokon keresztül a nagyhatású robbanóanyagokig vagy a kiégett nukleáris fűtőelemekig nagyon sokféle anyag vagy tárgy. A szállítás biztonsági feltételeit pedig a veszélyességhez, illetve a kockázathoz kell igazítani. Döntő szempont az anyag veszélyes tulajdonsága, ebből a szempontból lényegtelen, hogy a szállított áru: tiszta anyag, keverék, oldat, alapanyag, tárgy, félkész-termék, késztermék vagy akár hulladék.<sup>8</sup>

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

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

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

A veszélyes áruk szállításának területe évek óta egyre preferáltabbá válik az Európai Unió és a magyar döntéshozók előtt. Ezért napjainkban új kihívásként jelentkezik a veszélyes áru szállítási balesetek megelőzése, bekövetkezésük esetén ezek gyors és szakszerű felszámolása a lakosság és a környezet biztonságának megóvása érdekében. Magyarországon a BM OKF adatai alapján 2012 évben a szállítások volumene közúton 20 millió tonnakilométer, vasúton 10 millió tonnakilométer, a belvízi szállítás 6 millió tonnakilométer szállított áru/év, a légi fuvarozás pedig 300-400 járat/év volt.<sup>9</sup>

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

---

<sup>8</sup> Cimer Zsolt, Szakál Béla: A veszélyes áru közúti szállításából származó kockázatok meghatározásának lehetősége. HADMÉRNÖK V.: (2) pp. 115-126. (2013)

<sup>9</sup> Kátai-Urbán Lajos; Vass Gyula: Kátai-Urbán Lajos (szerk.). Kézikönyv: Veszélyes üzemek, tevékenységek és technológiák az iparban. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2014. 119 p. (ISBN 978-615-5491-74-0)

A veszélyes áru közúti szállításánál 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 fordul elő. A veszélyes áruk légi szállításra történő előkészítési létesítményekben találhatóak meg.

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

Szakértők között megoszlik az álláspont a tekintetben, hogy a veszélyes áru vasúti vagy a közúti szállítás jelent-e nagyobb veszélyeztetettséget a környezetben élők számára. Jelentős volumenben nagy (több mint 200 km) távolságra történő szállítások esetében előnyt élveznek a vasúti szállítás szolgáltatásai és létesítményei. A közúti szállításban jelentős a gyúlékony folyadékok és gázok tartányos szállítása, a pirotechnikai termékek szállítása, az egészségügyi hulladék és a veszélyes hulladékszállítás, az ipari és PB gázpalack szállítása, vegyi anyagok küldeménydarabos szállítása. A radioaktív anyagok szállításának a jelentősége az anyag különleges kezelése következtében szintén nem elhanyagolható.<sup>10</sup>

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

A veszélyes áru szállítás telephelyei vagy üzemi létesítményei a szállítási alágazatoknak megfelelően öt csoportra oszthatók, amelyek az alábbiak: veszélyes áru közúti szállítás üzemi létesítményei; vasúti szállítás üzemi létesítményei; belvízi szállítás üzemi létesítményei; légi szállítás előkészítő létesítményei; csővezetéken történő szállítás üzemi létesítményei.<sup>11</sup>

Veszélyes áru közúti szállítás üzemi létesítményei között az ADR csomagolásban tárolt veszélyes árut tároló raktárbázisok tartoznak.

---

<sup>10</sup> Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos: Assessment of the Implementation Practice of Emergency Planning Regulations Dedicated to the Rail Transportation of Dangerous Goods. ACADEMIC AND APPLIED RESEARCH IN MILITARY SCIENCE 12:(1) pp. 73-82. (2013)

<sup>11</sup> 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)

Szinte kivétel nélkül Budapest agglomerációjában található a logisztikai szempontból nagy jelentőséggel bíró raktárcsarnokok. Erről a térségről az ország bármely pontjára 2-3 óra alatt eljuttathatók a kívánt termékek. A raktárak egy része iparbiztonsági engedély köteles, kivéve a szállítókonténerekkel foglalkozó kombiterminálokat. Jelenleg 6 felső küszöbértékű és 5 alsó küszöbértékű veszélyes anyaggal foglalkozó üzem található hazánkban.<sup>12</sup>

Vasúti szállítás üzemi létesítményei elsősorban a vasúti rendező-pályaudvarok, amelyek nem tartoznak a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek közé. Az ország területén a BM OKF adatai alapján összesen 14 pályaudvart azonosított a MÁV Zrt., a legjelentősebbek a ferencvárosi, a miskolci, a szolnoki és a záhonyi teherpályaudvarok. A vasúti szállítás üzemi létesítményeinek másik jelentős típusa a veszélyes anyagot gyártó, feldolgozó és tároló üzemek vasúti rendező-pályaudvarai és iparvágányai. Nagyfokú kockázatot jelentenek a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem vagy a küszöbérték alatti üzem területén elhelyezkedő üzemi rendező-pályaudvarok, vagy a telephelyhez szorosan kapcsoló iparvágányok. A telephelyhez kapcsolódó iparvágányok egyedi és jelentős veszélyt okozhatnak, mivel itt nagyszámú vasúti kocsi tartózkodik minden fajta fizikai védelem és iparbiztonsági üzemeltetői és hatósági felügyelet nélkül.<sup>13</sup>

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

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

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

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

<sup>12</sup> Kátai-Urbán Lajos; Szabó Ágnes: Veszélyes áru raktárlogisztika iparbiztonsági szabályozási környezetének értékelése. HADTUDOMÁNY (ONLINE) (eISSN: 1588-0605) XXIV.: (1) pp. 115-125. (2014)

<sup>13</sup> Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos: Veszélyelhárítási-tervezés a vasúti rendezőpályaudvarokon. VÉDELEM - KATASZTRÓFA- TŰZ- ÉS POLGÁRI VÉDELMI SZEMLE XX:(2) pp. 16-18. (2013)

A veszélyes áru szállítás szempontjából kiemelt figyelmet kap a veszélyes hulladékok szállítása. A szállítási útvonal szempontjából Magyarországon 4 db veszélyes hulladék lerakó és 9 db hulladékégető létesítményt lehet számontartani.<sup>14</sup>

A veszélyes áru szállítási események közé tartozhat a jármű feltöltése és lefejtése, mely a veszélyes áru szabadba kerülése szempontjából mindig jelentős kockázattal járó tevékenység. A veszélyes árut szállító jármű megállása, parkolása történhet lakott területek közelében, sűrűn látogatott helyen, amely a veszélyeztetettség mértékét növeli. A veszélyes áru a „csomagolás” sérülése következtében a környezetbe kerülhet, amely történhet spontán úton, de számításba kell venni a szándékos cselekmények lehetőségét is. A veszélyes áru mozgatása, szállítása során a jelentős kockázatot a jármű bármilyen okból bekövetkező balesete jelenti. A környezet veszélyeztetettségének a mértékét növeli, hogy a baleset helyszínén a kárelhárításhoz, kárfelszámolóhoz nem áll azonnal rendelkezésre megfelelő eszköz.<sup>15</sup>

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

## **A veszélyes áru szállítás jogi szabályozásának fejlesztése**

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó különleges biztonsági feltételeket Magyarországon jogszabályok rögzítik. Betartásukra nemzetközi forgalomban államközi nemzetközi szerződések köteleznek bennünket. A nemzetközi előírások szigorúak, de nagyon korszerűek. Az ipari, a közlekedési, a környezetvédelmi, a biztonságtechnikai szakemberek nemzetközi kooperációját tükrözik, amire a kereskedelem és a közlekedés nemzetközi volta, illetve a megkívánt azonos biztonsági szint miatt is szükség van.

---

<sup>14</sup> Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemekkel kapcsolatos iparbiztonsági jog-, intézmény és eszközrendszer fejlesztése Magyarországon. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2015. 89 p. ISBN: 978-615-5057-52-6

<sup>15</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)



A veszélyes áruk szállítása tekintetében önálló szabályozással rendelkezik a vasúti, a közúti, a belvízi (nem tengeri), valamint a tengeri és légi szállítási alágazat. A nemzetközi szabályozásra épülnek az EU tagállamok által alkalmazott és átültetett uniós jogszabályok.



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

Az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsának a Veszélyes Áru Szállítási Szakértő Bizottsága (ECOSOC Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods) dolgozza ki a leggyakrabban szállított veszélyes anyagokállításának biztonsági feltételeit minden közlekedési alágazatra vonatkozóan, melyeket két évente korszerűsített változatban „Ajánlások a veszélyes árukállítására — Minta Szabályzat” (Recommendations on the Transport of Dangerous Goods — Model Regulations) címmel jelentetnek meg, amelyet „Orange Book”-nak magyarul „Narancssárga Könyv”-nek is szokták nevezni.<sup>16</sup>

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

A rendkívül korszerű biztonsági feltételeket a szakértő bizottság a kormányoknak és az egyes közlekedési alágazatok szabályozására hivatott nemzetközi szervezeteknek ajánlja, hiszen ezek hatásköre aállításra vonatkozó szabályok megállapítása.

<sup>16</sup> Ferencz Mónika, Kátai-Urbán Lajos, Körtvélyessy Gyula, Nemeskey Károly, Sárosi György, Sulcz Ágnes, Szentes Ervinné, Vass Gyula, Sárosi György (szerk.) Veszélyes árukállítás és tárolása. Budapest: Verlag Dashöfer Szakkiaadó, 2010. pp. 1-6. (ISBN:963 85915 2 8)

Ezek a szervezetek a következők: közúti közlekedésben és belvízi hajózásban az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (UN ECE - United Nation Economic Commission for Europe), vasúti közlekedésben a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail), tengeri hajózásban a Nemzetközi Tengerhajózási Szervezet (IMO - International Maritime Organisation), légi forgalomban pedig a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO - International Civil Aviation Organization).

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

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

- Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi (SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea) egyezmény VII. fejezetének „A” része: a Nemzetközi Tengeri Veszélyes Áru Kódex (IMDG Kódex - International Convention for the Safety of Life at Sea).<sup>17</sup>

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

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

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

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

2005-évtől a veszélyes áru szállítási nemzetközi szabályzatok kiegészültek közbiztonsági előírásokkal is (ADR, RID, ADN 1.10 fejezetei), amelyek célja, hogy megakadályozza a veszélyes anyagok jogosulatlan birtokba kerülését, az azokkal való visszaéléseket, különös tekintettel a terror cselekményekben történő felhasználhatóságukra.

A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árut gyártó, feladó, szállító, raktározó vállalkozások – és a szállítás többi résztvevői – közbiztonsági terv készítésére kötelezettek.

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

---

<sup>17</sup> Szakál Béla, Cimer Zsolt, Kátai-Urbán Lajos, Sárosi György, Vass Gyula. Iparbiztonság I.: Veszélyes anyagok és súlyos baleseteik az iparban és a közlekedésben. Budapest: SZIE Ybl Miklós Építéstudományi Kar - Tűzvédelmi és Biztonságtechnikai Intézet, 2012. 113 p. (ISBN:978-963-89073-3-2)

A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról szóló 25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet<sup>18</sup> alapján a veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállításával kapcsolatos tevékenységet végző vállalkozás vezetésére jogosult személy köteles legalább egy biztonsági tanácsadót írásban kinevezni. A tanácsadó feladata elősegíteni, hogy a vállalkozás az érintett tevékenységeit a hatályos előírásoknak megfelelően és a lehető legbiztonságosabb módon végezze. A rendelet tartalmazza a tanácsadó feladatait és képesítési követelményeit.

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

Közúti alágazatban alap végrehajtási rendeletnek számít a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet, amely 2002. március 01-én lépett hatályba. A rendelet hatálya a közúti járművel végzett veszélyes áru szállításnak az országos és a helyi közutakon, a közforgalom elől el nem zárt magánutakon; a határátkelőhelyeken, valamint a veszélyes áru szállítás biztonságát befolyásoló előkészítésre vonatkozó előírások betartásának a telephelyen történő ellenőrzésére terjed ki. A katasztrófavédelmi hatóság tekintetében az ellenőrzés lefolytatására a katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének előzetes jóváhagyása alapján.

Az ellenőrzést a rendelet mellékletében foglalt ellenőrzési jegyzék alapján kell végezni. A hatóság az áruból laboratóriumi megvizsgálás céljából mintát vehet. Az ellenőrző hatóság a közúti ellenőrzéseket az országos és a helyi közutakon és a közforgalom elől el nem zárt magánutakon rendszeresen, szűrőpróbaszerűen végzi.

A telephelyen végzett ellenőrzés célja annak megállapítása, hogy a veszélyes áruk közúti szállításának előkészítése megfelel-e a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak. Szabálytalanság megállapítása esetén a hatóság köteles szankciókat alkalmazni és a járművet feltartóztatni.

---

<sup>18</sup> A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezéséről és képesítéséről szóló 2/2002. (I. 11.) Korm. rendeletet váltotta fel 2014-évben.

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

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. évi törvény (katasztrófavédelmi törvény) hatályba lépését követően a közlekedési alágazati törvények (1995. évi XCVII. törvény a légitözlekedésről; 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről; 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről) módosításával megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, vízi és légi szállításának ellenőrzését is, valamint ehhez kapcsolódóan a szabálytalanságok bírságolását és a balesetek kivizsgálását.

A közlekedési alágazati törvények végrehajtási rendelete veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet.<sup>19</sup> A vasúti szállításban részt vevő társaságok a katasztrófavédelem felé szállítási tevékenységükről bejelentési kötelezettséggel tartoznak.

A légitözlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény felhatalmazó rendelkezése alapján 2015. január 1-jén lépett hatályba a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet, így a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a légi szállítási alágazat tekintetében kapott ellenőrzési, bírságolási, valamint helyszíni intézkedési jogköröket.

A légi szállításellenőrzésének alapját képező ICAO Technológia Utasítást elrendelő NFM rendelet még nem jelent meg.

A rendelet hatályba lépéséig az ellenőrzések során a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján alá írt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvénynek, a Veszélyes áruk biztonságos légi szállításáról szóló 18. Függelékében foglalt előírások, valamint a Kormányrendeletben szereplő bejelentési kötelezettség megsértése esetében lehet szankciót alkalmazni.<sup>20</sup>

---

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

<sup>20</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015.

A veszélyes áru légi szállítás ellenőrzésére a katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve is önállóan jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének jóváhagyása alapján. A bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére első fokon a katasztrófavédelmi hatóságnak az ellenőrzést végrehajtó helyi szerve, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv jogosult. Ha a területi szerv ellenőrzött, úgy első fokon az OKF által kijelölt – más területi szerv irányítása alá tartozó – helyi szerv, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv jogosult a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére. Ha az ellenőrzést a területi szerv végezte és az ellenőrzés során azonnali intézkedés meghozatalára van szükség, akkor első fokon az ellenőrzést végrehajtó területi szerv, másodfokon az OKF jár el.

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

Napjainkban a veszélyes áru szállítás ellenőrzését Magyarország területén a hivatásos katasztrófavédelmi szervek helyi szervei, a területi szerv teljes illetékességi területén hajtják végre. Közúti 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.

Kiemelten kezelendő a veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek vizsgálatának szakszerű végrehajtása, valamint a balesetek kivizsgálásával szerzett tapasztalatok értékelése.

Alapvető feladatként jelentkezik, hogy a veszélyes áru szállítása során bekövetkezett balesetek, események okai, következményei és a megelőzés lehetséges módjai meghatározásra kerüljenek.

A hatósági tevékenység fő célja a következő:

- az események katasztrófavédelmi szervek által megfelelő módon és kellő alaposággal történő kivizsgálása és dokumentálása;

- az érintett vállalkozások figyelmének felhívása az esetleges hiányosságokra;
- valamint ha szükséges jogszabály módosítást kezdeményezése a további balesetek megelőzése érdekében.

A veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek kivizsgálását elsősorban a katasztrófavédelmi mobil laborok (KML) végzik.

## **A hatósági intézményrendszer folyamatos fejlesztési eredményeinek értékelése**

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

A katasztrófavédelem területi és fővárosi (összesen 20) igazgatóságain veszélyes áruszállítási szakreferensek működtek, akik szervezték és végrehajtották az ellenőrzési és később a bírságolási feladatokat. A katasztrófavédelem helyi szerveinek a Polgári Védelmi Kirendeltségeknek a munkatársai is bevonásra kerültek az ellenőrzések végrehajtásába. A szakreferensek és az ellenőrzésre kijelölt állomány (2-5 fő/igazgatóság) a BM OKF által szervezett tanfolyamokon veszélyes áru szállítási ügyintézői OKJ képesítés kaptak. A BM OKF szakirányítói állománya és a területi szervek állományából kijelölt személyek veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói képzettséget szerezhettek. A képzés szervezésért a BM OKF volt a felelős, amelyeket a szállítási alágazatot felügyelő minisztérium szabályozási követelményeinek megfelelő külső szakértői oktatási szervezetek tartottak, mely tanfolyamok államilag elismert hivatalos vizsgával zárultak. A hatósági ellenőrzés és bírságolás eljárási- és módszertan oktatását a BM OKF szakemberei végezték.

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

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

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

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



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

A BM OKF az ellenőrzések elősegítése érdekében a szakfeladatokat végző állomány részére biztosított számos szakmai segédanyagot és kiadványt.



Ilyen volt például a „Segédlet a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos tevékenységekhez” című BM OKF kiadványt, a kétévente elektronikus és nyomtatott formában megújuló ADR kiadványt, Módszertani Útmutatót, valamint a VERIK kézikönyvet.

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

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



3. ábra: Kereskedelmi forgalomban megjelent iparbiztonsági kiadványok (forrás: szerzők)<sup>21</sup>

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

<sup>21</sup> BM OKF, Cégbiztonság CD a súlyos balesetek elleni védekezés szabályozásáról. URL: [http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=seveso\\_kiadvanyok\\_elado](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=seveso_kiadvanyok_elado)

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



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

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



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

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

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

A BM OKF szervezetében, a Főigazgató-helyettesi szervezeten belül működik az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség. Valamennyi szakterület szakirányítását szakmai főosztályok végzik. A szervezet területi szintjén a fővárosi és megyei igazgatóságok szervezetében, az igazgatóhelyettesi szervezeten belül foglalnak helyet az integrált Katasztrófavédelmi Hatósági Osztályok (20), amelyek első és másod fokon járnak el a hatósági ügyekben. Területi szinten tevékenykednek továbbá a szakfeladatokat ellátó megyei és fővárosi iparbiztonsági főfelügyelők. Az iparbiztonsági hatósági tevékenységet helyi szinten I. fokon a Katasztrófavédelmi Kirendeltségeken (65) belül a katasztrófavédelmi hatósági osztályok látják el. Kirendeltségenként egy egy fő iparbiztonsági felügyelő végzi az iparbiztonsági szakfeladatok teljesítését és koordinálását.<sup>22</sup>

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

A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakmai tevékenységét segíti egyrészt a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület (IBTT), másrészt pedig a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet (NKE KVI) Iparbiztonsági Tanszéke.

---

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

Az IBTT elnöki megbízására 2015-évtől Kossa György kapott megbízást, aki az alapító elnököt Solymosi Józsefet váltotta. A veszélyes szállítmányok szekcióvezetője Nagy Zsolt, a BTE elnöke. Az IBTT titkára Kátai-Urbán Lajos.

A Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézete 2012. január 1-én kezdte meg a működését Bleszity János irányításával. Az Iparbiztonsági Tanszék alapítója Solymosi József tanszékvezető volt, majd őt váltotta Pátzay György. 2013-14. tanévben már megindult az új katasztrófavédelem alapszak keretében az önálló „iparbiztonsági” szakirány nappali és levelező munkarendben. A képzés a 2012-évtől immár négy iparbiztonsági szakterület, többek között a veszélyes szállítmányok szakterület szakértőit képzzi mind a hatóságok mind az gazdálkodó szervezetek számára.<sup>23 24</sup> A katasztrófavédelmi alapképzés iparbiztonsági szakirányának szakirány-felelőse Kátai-Urbán Lajos. A védelmi igazgatási mesterszak oktatásában megkezdődött az iparbiztonsági szakmai anyag oktatása az ipari katasztrófák, a védelmi tervek, a kockázatelemzés és veszélyes technológiák tantárgyak keretében. Elindult továbbá az új katasztrófavédelmi mesterszak létesítése is, amelyben a 2016-2017-es tanévtől kezdődően már konkrét iparbiztonsági tematikát tartalmazó tantárgyak is lesznek. Az NKE Katonai Műszaki Doktori Iskolában már az iparbiztonság szakemberei is indíthatnak kutatási témákat és tantárgyakat. A tanszék elkészítette az első iparbiztonsági tankönyvet is, amely a BM OKF és az üzemeltetők, mint jogalkalmazási- és műszaki követelményeket tartalmazó kézikönyvet használnak.<sup>25</sup> A tanszék aktívan részt vesz a BM OKF Tudományos Tanács és az IBTT tevékenységében is. A tanszék több intézeti és a BM OKF IBTT-vel közös iparbiztonsági konferenciát és szakmai napot, valamint a „Katasztrófavédelmi Díj” odaítélési eljárásához kapcsolódó Konferenciát bonyolított le az elmúlt években.<sup>26</sup>

A iparbiztonsági képzést 2002- évtől kezdődően az YMMF TÜBI végzett és végez Szakál Béla vezetésével. Az oktatási és tananyag-fejlesztési tevékenységben részt vett Kátai-Urbán Lajos és Vass Gyula.

<sup>23</sup> Lajos Kátai-Urbán: Industrial Safety Education in Hungary. In: Working Group on checks of Transport of Dangerous Goods by Road: Nemzeti Közlekedési Hatóság. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2014.11.12-2014.11.14. Budapest: 2014. pp. 1-44.

<sup>24</sup> Kátai-Urbán Lajos: Iparbiztonsági képzés és továbbképzés kialakulása és fejlesztése. 1. rész: Iparbiztonsági képzési körkép külföldön és Magyarországon HADTUDOMÁNY: A MAGYAR HADTUDOMÁNYI TÁRSASÁG FOLYÓIRATA (ISSN: 1215-4121) XXIV.: (3-4.) pp. 116-123. (2014)

<sup>25</sup> BM OKF Iparbiztonsági Tankönyv. URL:

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

<sup>26</sup> Kátai-Urbán Lajos; Solymosi Máté: Katasztrófavédelmi díj létrehozása és tapasztalatai. VÉDELEM ONLINE: TŰZ- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI SZAKKÖNYVTÁR pp. 1-5. (2014)

A veszélyes anyagok és ipari katasztrófák I.-III. tantárgy szolgálta az iparbiztonsági oktatást, ahol rendszeresen jegyzetek (Iparbiztonság I. és az Iparbiztonság II.) is készültek, amelyeket a szerzők a szakterületen szerzett jogalkotási eredményeik és a jogalkalmazási tapasztalataik alapján folyamatosan pontosítottak.

A Rendőrtiszti Főiskolán a Bleszity János által alapított Katasztrófavédelmi Tanszéken nappali és levelező szakon 2003. évben kezdődött meg a katasztrófavédelmi képzés kialakítása.<sup>27</sup> Három féléves szaktantárgy a „Katasztrófa megelőzés” szolgálata az iparbiztonsági témakörök oktatását, amelyhez jegyzet is készült 2005. és 2008. évben.<sup>28</sup>

A BM OKF veszélyes áru szállítási szaktanfolyamainak valamennyi szállítási ágazatban működő szakemberek képzését szolgálják. A veszélyes áru szállítási ügyintézői OKJ képzés 2004-évtől indult be a BM OKF szervezésében. 2011-évben került sor a többi szállítási ágazat tanfolyami képzésének kialakítására. A BM OKF tanfolyamok tematikája alapján készültek el a Katasztrófavédelmi Oktatási Központ (KOK) veszélyes áru szállítási ellenőri szaktanfolyamainak képzési tervei.

Az ügyintézői tanfolyami OKJ képzés megszűnése után 2014-évtől kezdődően már a KOK vette át e tanfolyamokon a képzési tevékenységet. A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói képzés szabályozása a közlekedési tárca feladatköre. E területen külső oktatásra jogosult szakértői szervezetek bevonására van szükség.

A veszélyes áru szállítással kapcsolatos balesetek kivizsgálása a területi szerveknél rendszeresített Veszélyhelyzeti Felderítő Csoportok feladata volt 2011-év végéig. A 2012-es évtől BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség felügyelete alatt álló Katasztrófavédelmi Mobil Laborok (KML) biztosítják a veszélyhelyzet értékelését szolgáló kiinduló adatok gyűjtéséhez, rendszerezéséhez és feldolgozásához, valamint a mérgező vagy sugárzó anyagok helyszíni és laboratóriumi meghatározásához szükséges feltételeket, és szükség esetén közreműködnek a mentesítési feladatok koordinációjában.

---

<sup>27</sup> Bleszity János, Kátai-Urbán Lajos: Подготовка специалистов в области промышленной безопасности в Венгрии: Training of Specialists in the Field of Industrial Safety in Hungary POZHARY I SHREZVYCHAJNYE SITUACII: PREDOTVRASHENIE LIKVIDACIA 11:(2) pp. 53-58. (2014)

<sup>28</sup> Katasztrófa megelőzés I. Vass Gyula, Szakál Béla, Kátai-Urbán L RTF 2008., Katasztrófa megelőzés II. Vass Gyula, Szakál Béla, Kátai-Urbán L RTF 2008 174 p.



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

## **A veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos jogalkalmazási 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>29</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.

<sup>29</sup> 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)

A teljesítmény függött a területi szerv vezetésének elkötelezettségétől, a végrehajtás személyi- és technikai feltételeitől és nem kevésbe az illetékességi terület veszélyes áru szállítmányok általi veszélyeztetettségétől. Az előírt minimális ellenőrzési számot valamennyi területi szerv teljesítette. A következő ábra a 2002-2011. között években végrehajtott közúti veszélyes áru szállítási ellenőrzések mennyiségét mutatja be.



6. 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 szernél 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>30</sup>

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

<sup>30</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)



7. 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 tapasztaltok alapján a legtöbb hiányosság a belföldi fuvarozást vállaló kisebb hazai vállalatok, illetve az EGT tagállamaiból (főként a volt KGST tagországokból) származó 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>31</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.



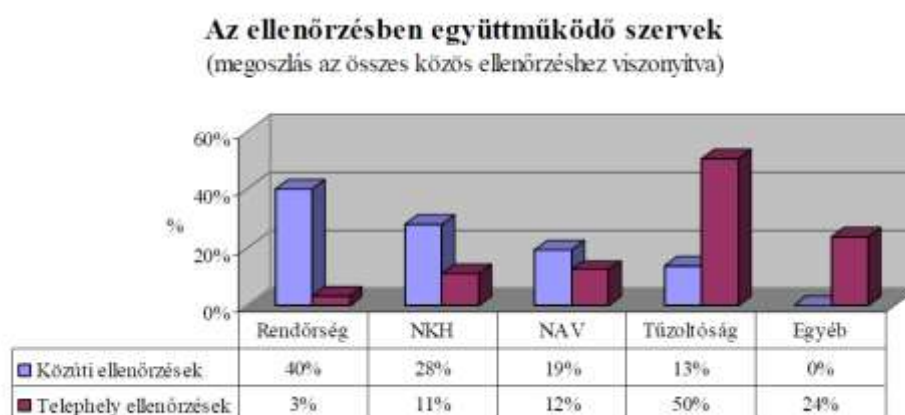
8. ábra: Relatív hibaszám alakulása, forrás: BM OKF 2012.

<sup>31</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)



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.



9. 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-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 akcióorozat” 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 akcióorozat indult. Az akcióorozat hét alkalommal (egy-egy hónap időtartamban) regionális szervezésben került végrehajtásra. Az akcióorozatban 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>32</sup> Az akcióorozat 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.

---

<sup>32</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)

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 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>33</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.

---

<sup>33</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)

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 készítendő belső (üzemi) veszély-elhárítási tervekészítés jogszabályi hátterét, 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.



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

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 háttérét 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>34</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 éreztette 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.

---

<sup>34</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)

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 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>35</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-évből 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 indokolására, a felelősség kérdésének szélesebb körű vizsgálatára.

---

<sup>35</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015

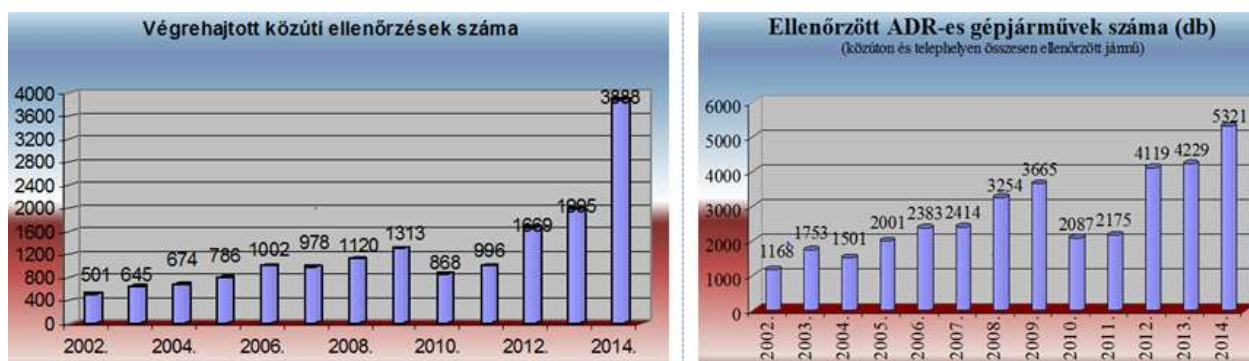
Az ellenőrzések végrehajtásának személyi feltételei a területi szerveknél lezajló személyi mozgások következtében folyamatosan változnak, ezért a feladatok szakszerű és rendszeres végzése, illetve az ellenőrzések hatékonyabb végrehajtása érdekében szükséges a továbbiakban is tanfolyamok, továbbképzések 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.

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.



10. 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>36</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.

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

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

<sup>36</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015



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 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.

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

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

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>37</sup>

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

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
Bíróági eljárások száma	0	0	0
Balesetek száma	1	1	0

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

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.

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

<sup>37</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015



11. 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 kis mértékben 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>38</sup>

A 2013. január 1-től bevezetett Hatósági Adatszolgáltatási Rendszer (HADAR) átvette a korábban működtetett VÁSZIR feladatait. A HADAR alapvetően a VÁSZÍR-ben kidolgozott nyilvántartási elemekre épül. Az ellenőrök által az ellenőrzés helyszínén alkalmazott Statinfó 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 felítató anyag, csomagolóeszköz), a veszélyes áruk együtt tárolásának követelményeit, valamint a hatósági ellenőrzés szabályait.

<sup>38</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015.

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>39</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.

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.

---

<sup>39</sup> BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015.

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 bírságotlasi 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 szállításknál a közúti forgalomban, vasúti fuvarozás esetén a vasúti pályán, üzemváltó-, határállomáson, vasúti üzemi létesítményen, vízi szállításknál 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>40</sup>

---

<sup>40</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.

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 biztonság 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 alágazat 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 Magyarország közbiztonságának Alaptörvény szerinti garantálásához.

### **Hivatkozások**

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

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

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

BM OKF Összefoglaló a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének 2014. évi tapasztalatairól, Budapest, 2015

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)

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

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

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

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

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

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)

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)

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

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

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

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

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.



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

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