



Cséplő Zoltán, Szkotniczky Gergely

200 ÉVES IPARBIZTONSÁGI EMLÉKEK

Absztrakt

Az iparbiztonsági megelőzési feladatokról azt gondolhatnánk, hogy a modern kori „*huncutság*” amit a jelen kor ipari és társadalmi kihívásai generáltak. Az iparbiztonsági feladatokról az az általános vélekedés, hogy előzmény nélküli, hiszen ezen feladatok korábban nem léteztek.

A veszélyes anyagok, áruk szabályozástörténete régebbre nyúlik vissza, mint gondolánk, és ami pedig életre hívta nem más, mint a kémia, az ipar és a közlekedés XVIII., XIX. század robbanásszerű fejlődése és ezzel egyetemben a veszélyes anyagok sokasodása a környezetünkben.

Az első írott, a veszélyes árukkal kapcsolatos szállítási szabályozás 1796-ban látott napvilágot.

A Magyar jogrendben legelőször fellelhető, a veszélyes áruk fuvarozását szabályzó joganyag 1870-ben került kiadásra, és két évvel később az „*ipartörvény*” már az iparhatóságnak delegál, a veszélyes tevékenység ellenőrzésével, engedélyezésével kapcsolatos feladatokat.

Jelen cikk célja áttekinteni a jogi szabályozás múltbéli emlékeit, mind a veszélyesáru-szállítás, mind a veszélyes tevékenység felügyelet, mind a korabeli szankcionálás gyakorlatának témakörében. Cél továbbá bemutatni a múlt és a jelenkori szabályozás hasonlóságát, egyenesági rokonságát.

Kulcsszavak: iparbiztonság; veszélyesáru-szállítás; katasztrófavédelem



MEMORIES FROM THE 200 YEARS OF INDUSTRIAL SAFETY

Absztrakt

Industrial safety and prevention are often thought as an achievement of modern times, generated by recent technical and social challenges. This field is usually conceived as having been invented without any prequels, since it had not meant any problem previously.

Regulations of dangerous goods have a longer history than supposed. It was brought into existence by dynamic progress of chemistry, industry and transportation in the 18th and 19th centuries and in accordance, increasing of dangerous goods in our environment.

First written regulation of dangerous goods' transportation got initiated in 1796. In Hungary, similar legislations were firstly introduced in 1870. Two years later, the "Industry Act" assigned control and license tasks to the industrial authority.

This article aims to produce a review of memories of former regulations in the fields of dangerous goods' transport, authorization and sanctioning. Furthermore, its point is the presentation of similarities and relations of former and recent regulations.

Keywords: industrial safety, transporting dangerous goods, disaster management

1. A JOGI SZABÁLYOZÁS KEZDETEI

Veszélyes anyagokat az emberiség mindig is gyártott, szállított és felhasznált. Eleink viszonylag sok kémiai ismerettel rendelkeztek, és orvosságokat, kozmetikai szereket is készítettek. Vegyszerek felhasználásával textíliákat festettek, szappant főztek, meszet oltottak. A nők ólmot és kén is használtak hajfestéshez. A perzsák kén és szurok elégetéséből keletkező mérges gázokat alkalmazták vegyi fegyverként. [1] Az alkímikusok összekeverték „mindent-mindennel” az aranykészítés, az örök ifjúság forrásának megtalálása érdekében.



A vegyi anyagok gyártása, szállítása, tárolása és felhasználása mindig is veszélyt hordozott magában, mivel az közvetlen kockázatot jelent a környezetre, az élet és vagyonbiztonságra. Eleinknek e tevékenységek nem okoztak gyakorlati problémát, mivel nem jelentek meg nagy mennyiségben a veszélyes anyagok az Ő közvetlen környezetükben. Addig, amíg egy-egy alkímikus „felrobbantotta” vagy „megmérgezte” magát és/vagy szerencsétlen esetben szűk környezetét, vagy némi lőpor „levegőbe repült” a csatatéren – és ez nem veszélyeztetett nagy létszámú életet és nagy értékű vagyont –, nem volt komoly társadalmi igény a veszélyegységes szabályrendszerekkel történő kordában tartására.

Az újkorban a puska tömeges használata, majd később az ipari forradalom, az új technológiák, a gyártási és szállítási kapacitásbővülés minősége és mennyisége más dimenzióba helyezte a veszélyes anyagokkal kapcsolatos viszonyunkat. A bővülés új biztonsági kockázatokat generált, amit az akkori társadalom a jog eszközével szabályozott. Az első, *veszélyes anyagokkal kapcsolatos* kockázatkezelési szabályok megalkotását a puska megjelenése, annak hadászati célú gyártása, raktározása és ezen tevékenységek városokba történő beköltözése indukálta.

A XVI. századi Londonban már gondot jeleltettek a városban kialakított puskaiparák és raktárak. [2] Egy 1552-es beszámoló szerint a londoni Tower Hill egyik épületében hét fő meghalt és nyolc megsérült, amikor egy puskaiparos hordó felrobbant. Néhány évvel később – 1560-ban – egy lőport tároló központ közelében – a London hídtól északra – felrobbant két lőporos hordó. Ennek következtében négy ház megsérült, tizenegy embert meghalt, és további tizenhét fő sebesült meg.

A korai újkor embere bár már ismerte a kockázatot, de a biztonság növelése érdekében hozott központi szabályozás még nem létezett. A veszélyes áruk gyártásának, tárolásának és szállításának szabályozástörténete régebbre nyúlik vissza, mint gondolánk. Ami pedig életre hívta, az nem más, mint a kémia, az ipar és a közlekedés XVIII.-XIX. századi dinamikus fejlődése, és ezzel egyetemben a veszélyes anyagok sokasodása a környezetünkben.

A XVIII. századi fejlett világban, a gazdasági termelésben ugrásszerű mennyiségi és minőségi növekedés következett be, minek során a manufaktúraipar a gyáripar váltotta fel. Az ipari forradalom egy gyors láncreakciószerű folyamatban teljesedett ki, amely a textiliparból



kiindulva, a közlekedés, majd gépgyártás, illetve ezt követően egyre több gazdasági terület fejlődésében jelent meg. [3]

Az iparnak nagy mennyiségben volt szüksége az alapanyagok és a késztermékek gyors, olcsó, rendszeres és biztonságos mozgatására. Ezért a fejlődés olyan igényeket támasztott, amik szükségképpen a vasút megszületéséhez vezettek. A közlekedés történetének egyik legfontosabb mérföldköve a vasút feltalálása volt. Fejlődése a kezdetektől fogva szorosan kapcsolódik az ipar, a gazdaság és a társadalom előrehaladásához. [4]

Az ipari forradalom során, a vasúton és a gőzhajókon szállított veszélyes anyagok – *például a nitroglicerin, gyúlékony termékek és sűrített gázok* – mennyisége és előfordulási gyakorisága nagymértékben megnőtt. Az emberek és a nem veszélyes áruk a hajókon és vonatokon együtt utaztak a veszélyes anyagokkal. Ezek néha a szakszerűtlen kezelés miatt felrobbantak, kigyulladtak, nagy károkat okoztak. Még az ipari forradalom késői időszakában is előfordultak komoly balesetek, amik az állami szabályozások szükségességét alapozták meg.

1794. augusztus 31-én a párizsi Grenelle lőporgyár felrobbant, ami több mint ezer áldozatot követelt. A gyárépületek és a közeli lakóházak megsemmisültek. 1810. október 15-én ezen esemény hatására léptették hatályba a Francia Birodalomban a veszélyes és károsító üzemekkel kapcsolatos rendeletet. [5]

A gyártás mellett a szállítás is komoly biztonsági kockázatot rejtett magában. A „*Szabolcs. Vegyes tartalmú hetilap*” 1874. évi egyik számában az alábbiak szerint számol be egy londoni hajóbalesetről:

„Londonban iszonyú lőpor explosio történt okt. 2-án. A „Tilbury” hajó ugyanis többféle árucikkkel a többek közt 2—8 hordó petróleummal, 5 tonna lőporral volt terhelve, midőn a hajó a „Régens Canal” hídjá alatt volt elhaladóban, egyszerre légbe repült, a hid mindkét oldalán elvált a parttól, vasoszlopai eldőltek és összetörték. A „Daily News” 5 hasábos tudósítást közöl ez iszonyú szerencsétlenségről, melynek több ember, egész ház sor esett áldozatul. A városi oldalon valamennyi ablak betört, kirakatok és ajtók ki lettek szaggatva s ezer meg ezer darabokra törve, egész házoldalak bedőltek, még 3 mérföldnyi távolban is megérezék a rázkódást.” [6]



Egy tengerjáró hajó 1876 évi balesetéről, ahol épp a veszélyes áru berakása volt folyamatban, a „Szabolcs vegyes tartalmú hetilap” az alábbiak szerint tudósított:

„A bremerhavei dinamitrobbanás. A jremerhaveni kikötőből a „Mosel“ nevű hajó vasárnap decz. 12-én épen indulóba volt a siktengerre, hogy Amerika felé vegye útját. Már az utolsó málhákat szállították a hajóra, midőn egyszerre a parton iszonyú robbanás történt. Egy láda, mely amint kisült, a legborzasztóbb robbanó anyaggal, dynamittal volt töltve, a rázás és dörzsölés folytán felrobbant, s a körülete levő nagy közönség közt rémitő pusztítást vitt véghez.” [7]

A Veszprémi Független Hírlap 1882-ben az alábbiak szerint számolt be egy vasúti tragédiáról:

„A kairói robbanás. E hó 27-én nagy szerencsétlenség történt Kairóban. Egy vonatot indítottak útnak az angolok Alexandriából, mely 40 waggónból állt, mely sebesülteket, betegeket szállított, 4 waggón pedig lőporral és nehéz ágyuknak való gránátokkal volt tele. (...) Amint a vonat a kairói pályaudvarba ért, egyszerre borzasztó ropogás keletkezett, s a robbanó szerek a waggonokat a szó szoros értelmében darabokra tépték. A sebesültek, az orvosok mind odavesztek, csak testroncsokat találtak meg belőlük.” [8]

A Veszprémi Független Hírlap egy másik, 1882-es esetről is írt, ahol dinamitrobbanás történt a közúton:

„Lángéből (Vorai-berg) Írják, hogy az Arlberg alagútnál telt láda robbant fel. A robbanásnak négy ember és egy ló esett áldozatul.” [9]

A fentiekhez hasonló, korábban bekövetkező esetek – azaz a veszélyes anyagok tömeges megjelenése a szállításban – hívták életre az első „veszélyes áru” szabályzatok megalkotását.

A veszélyes áruk szállításának szabályozása több mint kétszáz éves, és a gyökerei XVIII. századra nyúlnak vissza. Az 1700-as évek háborúi új szükséglet teremtettek a lőpor használatára, ezáltal annak szállítására. A szállítás során sorra bekövetkező balesetek miatt a lőpor fuvarozása rettegett feladat lett a tevékenységet végzők körében. [10]



Az első írott, a veszélyes árukkal kapcsolatos szállítási szabályozás (*No LXV. Chaussée-Reglement für die Grafschaft Mark*) 1796-ban látott napvilágot és a joganyag – több más téma mellett – a lőpor közúti szállítását is szabályozta.

A jogszabály – *többek között* – rögzíti, hogy a lőport szállítónak a kocsit, vagy a kocsi fedelét két hüvelyk hosszúságú „P” betűvel kell megjelölnie, vagy azt, hogy a lőporszállítványok a városokat, településeket csak 90 lépésre közelíthetik meg.

A rendelkezés elrendelte, hogy azon személy, aki megsérti az előírásokat, de nem okoz szerencsétlenséget, pénzbüntetést (*5 Reichstaler*) [11] köteles fizetni, és aki mulasztásával kárt vagy „szerencsétlenséget” okoz, azt a büntetőjog eszközeivel kell felelősségre vonni.

A vízi szállítás írott szabályozásának kezdetei 1799-ig nyúlnak vissza (*Poroszország királyának, No. XXXVI. rendelete*), de az első igazi nemzetközi szabályozás (*Mainz-i Akták*) 1831-ben keletkezett. Ezen megállapodásban a Rajna folyón történő lőporszállítás szabályaiban állapodott meg Franciaország, Baden, Bajorország, Hessen, Nassau, Poroszország és Hollandia, mely szabályrendszert később 1868-tól a „*Mannheimi Akta*” bővítette ki.

A vasúti veszélyes áru fuvarozás szabályozásának kezdete 1890-re tehető. Az első nemzetközi egyezmény 1893-ban született meg: egymás országai között Svájc és Németország szabályozta a veszélyes áruk szállítását. A RID elődje 1894-ben került megalkotásra.

2. A MAGYAR SZABÁLYOZÁS HŐSKORA

A Magyar jogrendben leelőször fellelhető, a veszélyes áruk fuvarozását szabályzó joganyag az *ásványolajok szállítása és tartása tárgyában a magyar királyi belügyminisztériumnak 1870. május hó 20-án 2970. sz. alatt kelt körrendelete* [12] volt. A rendelet részletesen szabályozza azon anyagok csomagolásának, szállításának szabályait, amelyek „*bizonyos fokú felmelegedésnél gyúlékony gőzt fejtenek ki, s ennél fogva nagyon gyúlékonyak, és ha meggyúltak, vízzel el nem olthatók*”.



A régmúlt előírásai sorra köszönnek vissza a ma szabályrendszerében, amint azt az alábbi néhány példa jól szemlélteti.

A fent hivatkozott 2970. sz. alatt kelt körrendelet utasítása, miszerint a szállítandó edények „a tűzveszélyesség jeléül szembetűnőleg vörösre festendők, és e szóval „tűzveszélyes” jelölendők meg”, az ADR 5.2 fejezet jelölési, bárcázási kötelezettségeinek előfutára. [13]

A körrendelet szállítókra vonatkozó rendelkezései, miszerint a szállítók részére „szigorúan meghagyatik, hogy (...) rossz karban levő edényeket elszállítás végett még azon esetben se fogadjanak el, ha a feladó (...) a felelősségtől felmentette” szabály, az ADR 1.4 fejezetben részletezett „szállítói felelősség” közvetlen felmenője. [14]

A múltba - hasonlóan a jelenlegi ADR-hez – is át nem ruházható felelőségi körök lettek a veszélyes áru szállítás szereplőinek körében, külön-külön meghatározva.

Hazánkban az első, a vasúti veszélyes áruk fuvarozását is komplexen szabályzó joganyag a „m.k. közmunka- és közlekedési minisztériumnak 1872. évi július 4-én 11.434. sz. a. kelt, s valamennyi vasúti vállalatnak kiadott rendelete, a vasúti üzletszabályzatnak életbeléptetése tárgyában” a közmunka- és közlekedési magyar királyi miniszter, Tisza Lajos rendelete. Ez a rendelet a veszélyes, korabeli szóhasználattal a „szállítás végett feltételesen felvehető” áruk szállításának szabályait, bár csak nagyvonalakban, de már tartalmazta. A mai normatívákban is ismert fogalmak, mint például az „együvé rakási szabályok” már felismerhetőek benne, mint azt az alábbiakban láthatjuk.

„Az ásványsavak mindig külön választva csomagolandók be s így azokat más vegyszeti szerekkel egy és ugyanazon kocsiba elhelyezni nem szabad.” [15]

A vasúti szabályozás mellett, a „m. kir. belügyministernek” 40.302. számú, 1890-ben jegyzett körrendelete már akkor szabályozta „a robbanó anyagok gyártása, raktározása, forgalomba hozatala és szállítása tárgyában” azon követelmények alapjait, amelyek a mai katasztrófavédelmi veszélyes üzem és veszélyesáru-szállítási szakterület is alkalmaz.

A jogszabály már konkrét előírásokat tartalmaz a robbanó anyagokat gyártó üzemek telepítésére, az áruk csomagolására – beleértve a csomagolóeszközök milyenségét és a



becsomagolandó áruk mennyiségét. A körrendelet külön fejezetben taglalja (IV. fejezet) a robbanó anyagok szállításának szabályait.

A rendelet rögzíti a robbanó anyagok szállításának, előzetes engedélyeztetésének folyamatát: a szállítás biztonsága érdekében a járművek kialakításának kötelmeit, a kíséretbiztosítás követelményeit, az útvonal-kiválasztás peremfeltételeit, az esetlegesen bekövetkező baleset kezelésének módját. A joganyag 50.§-a bevezeti – többek között – a járművek jelölésére vonatkozó előírásokat, azaz „*minden robbanó-szert szállító kocsi fekete lobogóval felismerhetővé teendő*”.

A körrendeletben sorra köszönnek vissza azon fogalmak és szabályok, amelyeket ADR-ben is megtalálhatunk. Jó példa erre a ma hatályos ADR 8.5 fejezetének, robbanóanyagok és tárgyak (1 osztály) szállítására vonatkozó, „S1” jelű követelménye, ami tartalmában, szellemében nagyon hasonlít az 1890-es szabályokra.

ADR (2017)	40.302. m. kir. belügyminiszteri rendelet (1890)
„Lakott területen belüli közterületen 1. osztályba tartozó anyagokat és tárgyakat <u>tilos be- és kirakodni az illetékes hatóságok külön engedélye nélkül</u> ”. ADR S1 4.) pont	„a, kocsik sem községeken <u>meg nem állhatnak</u> , sem vendéglőkbe vagy lakházakba <u>be nem állhatnak</u> ...” 50 §. é) pont
„Ha az 1. osztályba tartozó anyagokat és tárgyakat szállító járművek oszlopban közlekednek, a <u>szállítóegységek között legalább 50 m távolságot kell tartani</u> ”. ADR S1 5) pont	„A robbanószerrel megrakott kocsik közt rendszerint 5 méternyi, a helységeken átkelés alkalmával pedig <u>20 méternyi távköz tartandó be</u> ” 50 §. é) pont
„Azokat a járműveket... S1 6) és S14 – S24 különleges előírásban feltüntetett mennyiségű veszélyes árut szállítanak, <u>felügyelet alatt kell tartani</u> ...” ADR 8.4.1	„minden megállásnak... a helységtől legalább 500 méternyire, különben pedig 100 méternyire kell történnie, a szükséges <u>felügyelet mellett</u> .” 50 §. é) pont

1. számú táblázat: A 2017-es ADR és a 40.302.m.kir.belügyminiszteri rendelet összehasonlítása [16]



A Magyar jogrendbe az első, teljes körű, a mai veszélyes áru szabályzatokhoz szerkezetében, tartalmában, mélységében nagyon hasonló joganyag a „*m. kir. minisztérium 1909. évi 5.592./M. E. számú*” rendelete, „*a magyar szent korona országainak területén érvényes vasúti üzletszabályzat életbeléptetése iránt*” volt. Az üzleti szabályzat a veszélyes árukat a „*szállításból kizárt vagy csak feltételesen szállítható tárgy*”-nak nevezi meg, amely gyakorlatilag megegyezik a veszélyes árukra vonatkozó ADR/RID mai meghatározásához [17]

A jogszabály már 1909-ben a veszélyes árukat áruosztályokba sorolta, rendelkezett a fuvarlevélről, annak alakjáról, tartalmáról, az adott áru csomagolásáról és megjelöléséről, a fuvarozásra való felvétel feltételeiről, az adott áruosztályba tartozó egyes áruk besorolásáról és az adott áruosztály egyedi szállítási szabályrendszeréről.

1912-ben megjelennek a szabályozásban [18] a napjainkban is használt különleges „*veszélyes árus*” fogalmak, mint a tartánykocsi („*cseppfolyósított gázok részére használt tartánykocsiknak faköpenyeggel kell ellátva lenniök*”) vagy a veszélyességi bárcák használata („*Az 1. csoportba tartozó robbantószerkezetek és lönyagok. Ismertetőjel: az 1. számú mintának megfelelő bárca.*”). Később, 1929-ben a kötelezővé válik a veszélyes árukra vonatkozó vasúti fuvarokmány bejegyzés az alábbiak szerint:

„*Darabáruként történő feladás esetén a fuvarlevélnek az áru megjelölése című rovatába, vörös színű írással, vagy vörös vonallal aláhúzva, a következő bejegyzést kell írni:*

„*A. III. b. osztályba tartozó áru.*” [19]

A történeti áttekintésből jól látszik, hogy a magyar szabályozás az iparilag fejlettebb nyugati európai, vagy tengeren-túli szabályozást időben lekövette. A veszélyes áruk szabályozásának követelményeit már akkor felügyelete hatóság. A felügyelet és a szabályzók ma is fontos letéteményesei a terület biztonságának. 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 eszköze.[20]



3. AZ „IPARHATÓSÁG”

Magyarországon az „iparhatóság” feladat- és hatáskörét a 1872. évi VIII. törvénycikk: az ipartörvény szabályozta leelőször. A jogszabály engedélyhez kötötte azon tevékenységek végzését amelyek *„Ha valamely iparág gyakorlása... a szomszéd birtokosokat vagy lakókat, avagy egyáltalában a közönséget háborgatják, megkárosíthatják vagy veszélyeztethetik... csak iparhatósági engedély alapján állíthatnak fel.”*

Ilyen, a mai iparbiztonsági fogalmak szerint is releváns tevékenységek voltak például a *„mindennemű tűzijáték- és gyúszér-áru készítésére szolgáló telepek, lőporgyárak és raktárak, gázkészítő, gáztartó intézetek, olaj-gyárak, ásványolaj-finomítók, kátránykészítők,(...) mindennemű vegyészeti gyárak, gyors fehérítők, fűrészfőzdék, ... cukor-, szesz- és sörgyárak, gőz-, száraz- és szélmalomok, uszodák, fürdők.”*

Az engedélyeztetés során az *„üzlettelepek valamelyikének felállítására szükséges iparhatósági engedélyért folyamodik, köteles egyúttal a telepnek, az azon felállítandó épületeknek s belső felszerelésüknek pontos rajzát, körülményes leírását és szabatos magyarázatát az iparhatóságnak benyújtani.”*

A fentiekhez hasonlóan, a közel 140 évvel későbbi modernkori szabályozás [21] is ilyen szemlélettel, ilyenfajta adatokat, információkat követel meg az engedélyesektől az engedélyezési dokumentációkban.

Láthatjuk a joganyagban a mai rendelkezéseknek is megfelelő nyilvánosság biztosításának elvét, és magát a közmeghallgatás intézményét az alábbiak szerint:

„Az iparhatóság a szándékba vett vállalatot mind falragaszok által és egyéb szokott módon (...) külön értesítvényben közhírré teszi, és haladék nélkül, legfeljebb 4 heti határidőre tárgyalást tűz ki a helyszínére, melyen azok, kik a vállalat ellen bármi oknál fogva kifogást tenni akarnak, e kifogást szóval vagy írásban előadni kötelesek.”



Az engedélyezhetőség kritériumait is már akkor rögzítette a jogszabály miszerint „Az eljáró iparhatóság a felek kifogásain kívül hivatalból azt is tartozik megvizsgálni, vajjon a tervezett telep által nem fog-e a közönségre nézve jelentékenyebb háborgatás, kár vagy veszély előidézteni, és vajjon megfelel-e az a fennálló tűzrendőri és egészségügyi szabályoknak.”

4. BÍRSÁGOLÁSI GYAKORLAT

Az iparbiztonsági jellegű hatósági felügyelet és szankcionálás Magyarországon közel 150 éves múltra tekint vissza. A jogrendünkben már az 1870 évtől találhatóak olyan, a veszélyes áruk szállításával és a veszélyes ipari tevékenységek végzésével kapcsolatos jogszabályok, amelyek a szakterületet szabályozzák és pénzbüntetés vagy elzárás kiszabásával kapcsolatos büntetéseket tartalmaznak.

Az ásványolajok szállítása és tartása tárgyában a magyar királyi belügyminisztériumnak 1870. május hó 20-án 2970. sz. alatt kelt körrendeletének 17. §. alapján már pénzbüntetés vagy elzárás járt a rendeletben rögzített szállítási szabályok megszegőinek az alábbiak szerint:

„A jelen rendszabályok elleni kihágások, amennyiben a fennálló törvények szerint különben is nem fenýtendők, 200 forintig terjedhető pénzbírsággal, fizetési képtelenség esetében pedig 15 napig terjedhető” [22]

Az 1870-es években 200 forint a mai árfolyamon kb. 650.000 forintnyi összegnek [23] felel meg. A körrendelet indoklási részében már rögzítik, hogy *„az újabb időben jelentékeny kereskedési cikké lett azon ásványolajok, melyek világításra alkalmasak (...) az ily olajoknak vigyázatlan kezeléséből eredhető szerencsétlenségek elhárítása végett” [24]* kell a rendeletet megalkotni. Tisztázzák továbbá, hogy *„országszerte egyenlő eljárás szükséges” [24]* a területen.

Láthatjuk, hogy sok tekintetben szigorúbb szankciókat alkalmaz a XIX. századi szabályozás, mint a mai közúti bírságolási rendelet [25]



A szabályozás korai időszakában már megjelentek a veszélyes áruszállítással kapcsolatos hatósági megelőzési elemek, amelyek a balesetek kivizsgálását, annak tapasztalatainak feldolgozást tűzték ki célul maguk elé.

A hadi lőszereműeknek közutakon való szállítása tárgyában a „*m. kir. honvédelmi miniszternek*” 1887-es, 44.152. számú rendeletének 12. paragrafusa már akkor elrendelte a lőpor, mint „*veszélyes áru*” szállításával kapcsolatos balesetek hatósági kivizsgálását:

„Ha valamely lőszer- (lőpor-) szállítmány (...) baleset alkalmával a legközelebbi közigazgatási vagy helyi hatóság támogatását kéri, akkor ily hatóság által a leghathatósabb segítség nyújtandó, a baleset oka a helyszínén bizottságilag kiderítendő, erről két példányban jegyzőkönyv felveendő s ezek egyike a szállítmány parancsnokának kézbesítendő, a másik pedig az illető hatóságnál megőrzendő” [26]

A fentiekén túl, a korabeli „*veszélyes üzemek*” szakterület, az iparhatóság szankcionálási rendszere is szigorúan büntette a gyártással, telepítéssel, működéssel kapcsolatos szabályszegést. A kiadott jogszabály [18] 69. § szerint a „*rendelet bármely megsabásának áthágása, a mennyiben az illető cselekmény vagy mulasztás a büntető- vagy ipartörvény büntető határozatai alá nem esik, 100 forintig terjedhető pénzbüntetéssel és 15 napig terjedhető elzárással büntetendő.*”

A múltban is jelentős kihágásként kezelték a veszélyes tevékenységgel kapcsolatos szabályok megsértését, amire a fenti körrendelet állami felügyelet és ellenőrzés intézményét vezette be.

„66. §. Az állami főfelügyeletnek hatályos gyakorlása céljából fenntartja magának a belügyminiszter, hogy a robbanó anyaggyárakat és üzemeket külön megbízottja által ellenőriztesse és ennek hatáskörét rendeletileg szabályozza.” [18]

A fentiekén túl a jogszabály a maihoz hasonló további hatósági eszközöket is biztosított a feladat ellátásához az alábbiak szerint: „*Ezen megbízottnak vagy megbízottaknak jogukban áll, a vállalat vagy üzlet helyiségeiben bármikor, s annyiszor, a mennyiszor megjelenni, és ott a helyzetről a legalaposabb tudomást szerezni, mi végből a vállalat vagy üzlet Összes személyzete kötelezve van, a kívánt felvilágosításokat vonakodás nélkül megadni. Ha veszély volna ... a megbízottak közvetlen utasításokat adhatnak, melyek föltétlenül teljesítendőök.*” [18]



ÖSSZEFOGLALÁS

A jelen és a múlt szabályainak összehasonlítása során láthattuk, hogy a modernkor szabályai a régiek egyenes ági leszármazottjai. A múltban is már komoly biztonsági kockázatot jelentettek a veszélyes tevékenységek. A szabályozás szüksége nagyon korán kialakult a bekövetkezett események tapasztalatai és a lehetséges következmények hatásainak csökkentése érdekében. A technológia, az ipar, a kémia, a szállítás újításai eleinket kihívások elé állították. A kihívásokra korábban is válaszokat keresett az emberiség, de sajnos sok esetben, csak ha már bekövetkezik az esemény, akkor lehet a következőt adminisztratív eszközökkel megelőzni úgy, mint azt 200 éve teszi az iparbiztonsági szakterület.

FELDOLGOZOTT SZAKIRODALOM

[1] Forrás: https://mult-kor.hu/20130905_az_oskor_ota_hasznaljuk_a_vegyi_fegyvereket
(Letöltés ideje: 2018. 10. 15.)

[2] J. R. Partington: History of Greek Fire and Gunpowder Johns Hopkins University Press, 1998. ISBN-10: 0801859549

[3] Neil Morris: Az ipari forradalom. Nemzedékek Tudása Tankönyvkiadó. Bp., 2010. ISBN: 9789631965377

[4] A vasúti áruszállítás környezetbiztonsági aspektusainak értékelése
10.17047/HADTUD.2016.26.E.51 Horváth Hermina–Kátai Urbán Lajos

[5] https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/files_mf/FD_5692_paris_1794_ang.pdf

[6] Szabolcs vegyes tartalmú hetilap 1874 (3. évfolyam) (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Szabolcs_1874/?query=F%C3%B6lde&pg=9&layout=s

[7] Szabolcs vegyes tartalmú hetilap 1876 (5. évfolyam) (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)



https://library.hungaricana.hu/hu/view/Szabolcs_1876/?query=robban%C3%A1s%20kocsi%201%C3%B3&pg=3&layout=s

[8] Nemere, 1882 - Politikai, társadalmi, szépirodalmi és közgazdászati lap (12. évfolyam, 1-104. szám)

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Nemere_1882/?query=1%C5%91por%20robban%C3%A1s%20vas%C3%BAt&pg=318&layout=s (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)

[9] Veszprémi Független Hírlap, 1882-02-18 / 7. szám (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)

https://library.hungaricana.hu/hu/view/FuggetlenHirlap_1882/?query=1%C5%91por%20robban%C3%A1s%20vas%C3%BAt&pg=27&layout=s (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)

[10] A veszélyes áruk szállításának szabályozástörténete Dr. Sárosi György, Cargo Közlekedési Kft. 2017. ISBN: 978-963-12-9545-0

[11] Porosz birodalmi tallér (1750-1857)

[12] A „*m. kir. belügyministeriumnak*” 1870. május hó 20-án 2970. sz. körrendelete

[13] A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR)

Az ADR 5.2.1.1 szerint „... minden küldeménydarabon jól látható módon és tartósan fel kell tüntetni a benne levő veszélyes áru UN számát...”, vagy az 5.2.1.5 alapján „Az I osztály áruit tartalmazó küldeménydarabokon kiegészítésképpen fel kell tüntetni a... helyes szállítási megnevezést”

[14] Az ADR-ben ez az alábbiak szerint került szabályozásra: 1.4.2.2.3: „*Ha a szállító (fuvarozó)... az ADR előírásainak megsértését tapasztalja, akkor a küldeményt mindaddig nem továbbíthatja, amíg az előírások nem teljesülnek.*”.

[15] Forrás: Magyar rendeletek tára 1872. 585. oldal (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)

[16] Saját készítésű táblázat. Szerkesztés időpontja: 2018. 05. 15.: A 2017-es ADR és a 40.302.m.kir.belügyminiszteri rendelet összehasonlítás.

[17] Az ADR szerinti veszélyes áru definíció: „*olyan anyagok és tárgyak, amelyek szállítását az ADR tiltja, vagy csak feltételekkel engedi meg*” (ADR 1.2.1.)



- [18] A m. kir. belügyminiszternek 40.302. számú körrendelete, a robbanó anyagok gyártása, raktározása, forgalomba hozatala és szállítása tárgyában. (Letöltés ideje: 2018. 07. 15.)
- [19] A m. kir. kereskedelemügyi miniszter 1929. évi 150.677. számú rendelete (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.)
- [20] Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon DR. Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, DR. Vass Gyula
- Forrás: <http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlolese-magyarorszagon.pdf> (Letöltés ideje: 2018. 11. 15.)
- [21] A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló 219/2011. (X. 20.) Korm. rendelet (Letöltés ideje: 2018. 11. 15.)
- [22] Forrás: „A m. kir. belügyminiszternek” 1870. május hó 20-án 2970. sz. a. kelt körrendelete (Letöltés ideje: 2018. 07. 15.).
- [23] Forrás: <http://artortenet.hu/index.php/item/191-penzertek-index-1754-ig> (Letöltés ideje: 2018. 04. 15.).
- [24] A „m. kir. belügyminiszternek” 1870. május hó 20-án 2970. sz. a. kelt körrendelete (Letöltés ideje: 2018. 08. 15.).
- [25] A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.
- [26] A robbanó anyagok gyártása, raktározása, forgalomba hozatala és szállítása tárgyában a „m. kir. belügyminiszternek” 40.302. számú 1890-ben kiadott körrendelete.



Cséplő Zoltán t. alezredes, iparbiztonsági főfelügyelő, Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság

zoltan.cseplo@katved.gov.hu

LTC. Zoltán Cséplő chief inspector for industrial safety, Capital Disaster Management Directorate

orcid.org/0000-0002-8920-3095

Szkotniczky Gergely t. alezredes, iparbiztonsági felügyelő, Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Dél-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség

gergely.szkotnyiczky@katved.gov.hu

LTC. Gergely Szkotniczky inspector for industrial safety, South Pest Zone of Capital Disaster Management Directorate

orcid.org/0000-0002-32958920-8147