



Kiss Viktória Ivett, Kátai-Urbán Lajos, Vass Gyula

## A LÉGI SZÁLLÍTÁS HATÓSÁGI ELLENŐRZÉSI TEVÉKENYSÉGÉNEK AKTUÁLIS JOGALKALMAZÁSI KÉRDÉSEINEK VIZSGÁLATA

### Absztrakt

A modern technika világában bátran kijelenthetjük azt a tényt, hogy a közlekedés életünk meghatározó részévé vált. Napjainkban légi szállítási útvonalakon jelentős mennyiségű veszélyes árut szállítanak. Jelen tanulmányban bemutatásra kerülnek a szállítási módozatból származó előnyök és hátrányok, a területhez tartozó nemzetközi szabályozási környezet, valamint az ellenőrzések lefolytatásának és a szabálytalanságok feltárásának hatósági tapasztalatai, azok statisztikai adatai és adatbázisának sajátosságai. Végül az összegzésként a szerzők javaslatokat és ajánlásokat tesznek a légi úton történő veszélyes áru szállításokkal kapcsolatos szabálytalanságok és mulasztások mennyiségének csökkentésére.

**Kulcsszavak:** Katasztrófavédelem, légi szállítás, veszélyes áruk, jogalkalmazás,

## EXAMINATION OF THE CURRENT LAW ENFORCEMENT OF AUTHORITIAL PROCEDURE IN AIR TRANSPORT CONTROL ACTIVITIES

### Abstract

In the world of modern technology, we can boldly state the fact that transport has become a defining part of our lives. Today, significant quantities of dangerous goods are transported by air. The present study presents the advantages and disadvantages of the mode of transport, the



international regulatory environment in the field, as well as the official experience of conducting inspections and detecting irregularities, their statistical data and the specifics of their database. Finally, in summary, the authors make suggestions and recommendations to reduce the amount of irregularities and omissions related to the transport of dangerous goods by air.

**Keywords:** Disaster Management, air-transportation, dangerous goods, legal application

## 1. BEVEZETÉS

A mai egyre fejlettebb világban a lehető legrövidebb idő alatt, a legnagyobb biztonságban kell tudni a nagymennyiségű veszélyes árut szállítani. Ennek érdekében meg kell vizsgálni, hogy milyen jogszabályok, illetve nemzetközi szabályozások alapján történik a veszélyes áruk légi szállítása. Az említett szállítási forma egyre népszerűbb, hiszen a menetrend szerinti járatokon történő szállítások mellett a fedélzeti futár lehetősége is számításba jöhet.

A légi úton történő veszélyesáru szállítás globális nemzetközi szabályozójának tekinthető Chicagói Egyezmény 1944. december 7-én került kihirdetésre. Az egyezmény arra hivatott, hogy biztonságosabbá és könnyebbé tegye az egyik országból a másikba történő repülést. A légi közlekedés biztonságára, biztonságosabbá tételére, hatékonyságára, rendszerességére vonatkozó szabályokat határoz meg, valamint közvetítőként szolgál a szerződő államok között. Az általános szabályokat az Egyezmény 18. Függeléke/Annexe, a részletes szabályokat pedig a Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezet által kiadott a „*Veszélyes anyagok biztonságos légi szállításának technológiai utasítása*”<sup>1</sup> (a továbbiakban: ICAO-TI) állapítja meg.

Magyarország a Chicagói Egyezményhez 1969-ben csatlakozott, majd 1971. évi 25. törvényerejű rendeletben hirdette ki az Egyezményt, illetve annak módosításáról szóló jegyzőkönyveket. Az Egyezmény létrejöttével megalakult a Nemzetközi Polgári Repülési

---

<sup>1</sup> International Civil Aviation Organization - Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air



Szervezet<sup>2</sup> (a továbbiakban: ICAO), az Egyesült Nemzetek Szervezetének szakosított intézménye, amely a nemzetközi polgári légi közlekedéssel foglalkozik. Az ICAO-hoz csatlakozott tagországok száma jelenleg 193. A szervezet célja a nemzetközi polgári repülés biztonságos és rendszeres fejlődésének előre mozdítása, a légi közlekedés fejlődésének ösztönzése, a repülőterek és a repülési berendezések, valamint azok fejlesztésének szorgalmazása annak érdekében, hogy biztonságosan eleget tegyenek a szükségleteknek.

A veszélyes áruk légi úton történő biztonságos szállításának szabályait tartalmazó 18. Függelék 1984-ben adták ki. Magyarországon az Egyezmény függelékeit először a 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelettel hirdették ki<sup>3</sup>, melyet később törvényi szintre emelt a 2007. évi XLVI. törvény<sup>4</sup>. Az ICAO elsődleges célja az egységesítés világviszonylatban, illetve eltérések esetén, azok bejelentése a tagállamok részéről.

A hazai katasztrófavédelmi feladatok végrehajtása szempontjából az ICAO 19 függelékéből a 18. Függelék tekintjük a legfontosabbnak. A melléklet alapvető szabályokat és általános elveket határoz meg, de az egyik szabvány előírja, hogy a veszélyes árut a veszélyes áruk légi úton történő biztonságos szállításáról szóló műszaki utasítás ("Műszaki utasítások") szerint szállítják. A 18. melléklet a továbbiakban azt is előírja, hogy az ellenőrzési és végrehajtási eljárásoknak biztosítaniuk kell, hogy a veszélyes árut a követelményeknek megfelelően szállítsák.

Hazánkban és nemzetközi viszonylatban is évente több millió tonna veszélyes árut szállítanak közúton, vasúton, vízen és ezek mellett, ugyan számottevően kevesebb mennyiségben, de folyamatosan ezek az áruk megjelennek és teret hódítanak a légi szállításokban is. A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni hatékony védekezés kialakítása és támogatása érdekében a veszélyes árukkal, veszélyes anyagokkal végzett tevékenységeket fokozott figyelemmel szükséges követni, amely leginkább és leghatékonyabban a rendszeres hatósági ellenőrzésekkel valósítható meg. Az eredményes és nagyszámú ellenőrzések végrehajtásával a veszélyes áruszállításban résztvevők kötelesek betartani a számukra előírt

<sup>2</sup> International Civil Aviation Organization

<sup>3</sup> 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről

<sup>4</sup> 2007. évi XLVI. törvény a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről



vonatkozó jogszabályokat. A modern ipari technológiáknak köszönhetően a megnövekedett a veszélyes áruszállítások mellett elvárásként jelentkezik mind a társadalom, mind a kormányzat részéről, hogy a közlekedés biztonsága magas szintű legyen, és a környezet ne károsodjon. [1]

Veszélyes árunak minősül minden olyan áruféleség (anyagok és tárgyak), amelyek a szállításuk során: [2]

- tűz- és robbanásveszélyt,
- egészségkárosító (főként maró, mérgező) hatást, továbbá
- környezetkárosító tulajdonságokat hordoznak, és amelyeket ilyenként azonosít valamely közlekedési ágazat veszélyes áru szállítási szabályzata.

A veszélyes anyagokat fizikai, kémiai tulajdonságaik alapján különböző áruosztályokba sorolták. Az osztályok között nincs fontossági sorrend, mindegyik egyformán veszélyesnek tekintendő, és ezek szerint is kezelendő.

## **2. MIT LEHET SZÁLLÍTANI UTASSZÁLLÍTÓ REPÜLŐGÉPEKEN?**

A mostani technológiai fejlettség mellett személyt és árut semmilyen más módon nem lehet olyan gyorsan a világ különböző pontjaira eljuttatni, mint repülőgéppel. A légi fuvarozás kiemelt és legfontosabb előnye, hogy nagy sebességgel, gyorsan, rövid fuvarozási idővel teljesítheti a szállítási feladatot, viszonylag nagyfokú biztonsággal tud szállítani, nem feltétlenül kell átrakni az árukat és nagy tömegű szállítmányt képes továbbítani. Hátránya viszont a magas fajlagos szállítási költség, valamint az áruk csak egy bizonyos köre esetén vehető igénybe veszélyességi szinthez mérve, és háztól-házig sem lehetséges az áruk elszállítása. Jelentősen környezetszennyező, azaz nagymértékben szennyezi a levegőt és a zajszintet is emeli.[3] A veszélyes áruk szállításának alapját és egyben a különböző fuvarozási



ágak saját szabályozásához a mintát, az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsa által kidolgozott „Ajánlások a veszélyes áruk szállítására” című kiadvány jelenti.

A narancssárga színe miatt Orange Book-nak is nevezett gyűjtemény részletes leírásokat, követelményeket, utasításokat tartalmaz anyagok, tárgyak szállítására, amelyek fizikai, kémiai, biológiai tulajdonságuk, vagy szállítás közbeni állapotuk miatt szállítás során veszélyt jelenthetnek. [4] A különböző jogszabályi háttereknek és biztonsági előírásoknak köszönhetően a termékek széles köre szállítható légi úton, ide értve az utasszállító gépeket is. Véleményem szerint azon produktumok, amelyek egyáltalán nem vagy csak szigorú biztonsági intézkedések mellett szállíthatók, nagyobb figyelmet érdemelnek. Többek közt ilyen áru a lítium akkumulátor. A légi szállítmányozás biztonságának növelése és fenntartása érdekében a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) által kiadott szabályok szigorodtak, amelyet minden légitársaság és szállítmányozó köteles betartani és betartatni.

A repülőgépen történő szállításra vonatkozó nemzetközi szabályozások megváltoztak a lítium akkumulátorok tekintetében. A szigorított szabályokat a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) vezette be 2016. április 1-től. Lítiumion akkumulátort lehet szállítani, de csak és kizárólag teherszállító géppel, a PI965 csomagolási utasítás szerint. A változás a lítium elemekkel, akkumulátorokkal működő elektronikus eszközök legnagyobb részét érinti, attól függetlenül, hogy újratölthető (lítium-ion) vagy egyszer használatos (lítium-fém) elemekkel vagy akkumulátorokkal működnek ezen berendezések. A lítium akkumulátorokra a légi közlekedésben kiemelt figyelmet fordítanak.

Meg kell említeni azokat az anyagokat is, amelyek szállítása tilos légi úton. Tilos minden olyan árucikk vagy anyag légi járművön történő szállítása, amely szállításra előkészített állapotában a szállítás során szokásos feltétel teljesülése mellett robbanásra, veszélyes reakcióra, láng-, vagy veszélyes hőképződésre, mérgező, maró hatású vagy gyúlékony gázok vagy gőzök veszélyes mértékű kibocsátásra képes.



## 3. A MAGYARORSZÁGI VESZÉLYES ÁRU LÉGI SZÁLLÍTÁSI TEVÉKENYSÉG VIZSGÁLATA

### 3.1. Hazai jogi szabályozás bemutatása

2014. december 12-én kihirdetésre került *A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól* szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet (továbbiakban: Kormányrendelet). A Kormányrendelet 2015. január elsején lépett hatályba, így már több éve alkalmazzák a katasztrófavédelem iparbiztonsági szakterületének munkatársai. Hamar kiderült, hogy a veszélyes áru szállításnak ezen ágazata jelenti talán a legnagyobb kihívást a nemzetköziségeivel és komplexitásával, illetve összetettségével. Ezen kívül komoly helyismeret szükséges egy ellenőrzés lefolytatásához, mert a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér olyan, mint egy város a városban. A rendelet hatálya hat katasztrófavédelmi igazgatóságot érint az országban.

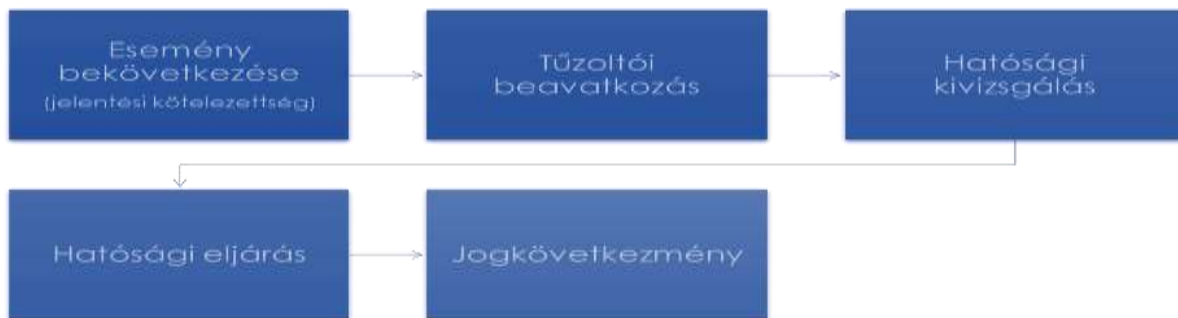
- Budapest és Pest megye: Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren zajlik a hazai légi veszélyes áru szállítás 95%-a;
- Hajdú-Bihar megye: Debreceni nemzetközi repülőtér;
- Zala megye: Sármelléki nemzetközi repülőtér;
- Győr-Moson-Sopron megye: Győr-Pér repülőtér;
- Baranya megye: Pécs-Pogány repülőtér.



1. ábra: Magyarország repterei [5]

A 2015. január elsején hatályba lépő kormányrendelet negyedik paragrafusának első bekezdése nyilvánvalóan rögzíti, hogy:

„4. § (1) *Veszélyes áru nemzetközi és belföldi légi szállításával kapcsolatos ellenőrzés során a katasztrófavédelmi hatóság a 18. Függelék, valamint a Technológiai Utasítás rendelkezéseinek betartását ellenőrzi.*” A Kormányrendelet részletesen szabályozza a katasztrófavédelmi hatósági feladatokat, a veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzését, a veszélyes árukkal kapcsolatos káresemények kivizsgálását, valamint a szabálytalan szállítások szankcionálását.



2. ábra: Katasztrófavédelem hatósági intézkedései, készítette: Kiss Viktória Ivett

Ezzel a folyamatábrával jól szemléltethető a hatósági intézkedés egy váratlan káresemény kapcsán. Először bekövetkezik az esemény, amely bejelentés köteles az üzemeltető részéről. A helyszínre vonul a Repülőtéri Tűzoltóság, ezt követően megtörténik a tűzoltói beavatkozás. Amennyiben a beavatkozás lezárult, még ott a helyszínen végre kell hajtani a hatósági kivizsgálást és az adatgyűjtést. A kivizsgálás során nyilatkozat felvételeket, okmányok beszerzését, fényképek készítését és a jegyzőkönyv rögzítését végzik az iparbiztonsági szakemberek. Ezután megindul a hatósági eljárás, amely a felelősök megkeresésével és a végén megfelelő szankcionálással jár. A lehetséges szankciókat az 313/2014. (XII. 12.) Kormányrendelet tartalmazza.[6] A rendelet mellékletében található bírságtételek viszonylag magasnak mondhatók a többi alágazattal összehasonlítva, viszont a légi veszélyes áru szállítást már önmagában egy veszélyes üzemnek lehet tekinteni, így fokozottabb biztonsági előírásokat és magasabb bírságtételeket igényel.

2019. január 1-től hatályba lépett a IATA-DGR 60. kiadása, amely tartalmazza a IATA-DGR veszélyes áru bizottsága által elfogadott módosításokat és mindezek mellett magába foglalja az ICAO Műszaki Utasítások (ICAO-TI) 2019-2020-as kiadásához tartozó kiegészítéseket egyaránt.





### 3.2. Katasztrófavédelem feladatainak elemzése

2002-ben hatályba lépett a *veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Kormányrendelet*, melynek értelmében a hivatásos katasztrófavédelmi szervek a társhatóságokkal együttműködve teljes mértékű jogkört kaptak a veszélyes áruk szállítása szabályainak közúti és telephelyi ellenőrzésére. A társszervekkel végzett folyamatosan ellenőrzésekből kifolyólag 2006-ban volt a közúti közlekedési törvénynek egy olyan módosítása, amelyben már önálló hatáskört kapott a Katasztrófavédelem törvényi szinten is, melyet azonban csak 2007. május elsejétől lehetett érvényesíteni, hiszen a kormányrendelet ettől az időponttól kezdődően módosult akként, hogy a katasztrófavédelem is önálló hatáskörű szervként el tudjon járni a közúti veszélyes áru szállítás területén. Ebben az időben került bevezetésre egy komplexebb szankcionálási rendszer a közúti szállítás területén, így ettől az időponttól kezdve nem csak ellenőrzésre, hanem helyzettől függően szankciók alkalmazására is lehetőség nyílt. Újabb kulcsfontosságú fordulópontra 2012. január 1-vel került sor, a *2011. évi CXXVIII. évi törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról* szóló törvény hatályba lépését követően. A törvény megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a Katasztrófavédelem a közúti veszélyes áruk szállítási ellenőrzések mellett már önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, vízi és légi szállításának ellenőrzését is, illetve szükség esetén bírságot szabhat ki, mindezek mellett egyéb intézkedéseket tehet a veszélyhelyzetek elkerülése érdekében. Ennek megfelelően a *hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól* szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 2012. január 1-én lépett hatályba. Ez a kormányrendelet speciális szankció rendszert tartalmaz, amelyben nem csak a bírságot kell érteni, hanem a jármű visszatartását, átsomagolását, átfejtését is, hiszen könnyen belátható, hogy egy olyan veszélyes áru-küldemény, amely szivárog, vagy egyéb más rendellenességet teljesít nem engedhető, hogy akár közúton, akár vasúton tovább haladjon és ezzel a közlekedést vagy a környezetet és az emberek életét veszélyeztesse. A



légi veszélyes áru szállítás területére vonatkozóan *a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól* szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet általi szabályozás három évvel később 2015. január 1-én lépett hatályba. [7]

### 3.3. Milyen tevékenységeket végez?

A Katasztrófavédelem iparbiztonsági szakterülete, mint ellenőrző tevékenységet végző hatóság működik közre a légi veszélyes áru szállítás tekintetében. Mint az élet legtöbb területén itt is tapasztalható, hogy a szabályok betartatása hatékony ellenőrzés nélkül nem valósulhat meg, hiszen a jogalanyok jelentős része magától, elkötelezettségből nem minden esetben tartja be az előírt korlátozásokat, kötelezettségeket, a vonatkozó előírásokat.

A repülőtéren a katasztrófavédelmi hatóság leginkább a földi kiszolgáló szervezetekkel kerül közvetlenül kapcsolatba, mivel az épp akkor ellenőrzött veszélyes áru abban az időben az ő felelősségi körükbe tartozik. [1] [8]

Az ellenőrökkel szemben is számos követelményt támasztanak az ellenőrzések során. Ahogy minden veszélyes áru-szállítási területen, úgy a légi veszélyes áru szállítás területén is a katasztrófavédelem képezi ki a saját ellenőreit, mivel ezekhez az ellenőrzésekhez speciális szakmai ismeretek szükségesek. Ez korábban OKJ-s képzések keretében valósult meg a területi szervek kiválasztott állományára számára, viszont a képzési rendszer változásaiból kifolyólag manapság ez már tanfolyami keretek között történik, az ellenőri munkára történő felkészítés továbbra is folyamatos. A tanfolyami keretek fő bázisának a Katasztrófavédelmi Oktatási Központ (KOK) ad otthont, amely két elméleti és gyakorlati oktatásra alkalmas létesítménnyel rendelkezik. Az egyik objektumuk Budapesten másik pedig Pécelen található. Légi úton történő veszélyes áru szállításra eddig 137 fő katasztrófavédelmi szakember specializálódott a KOK statisztikai alapján. Ezen túlmenően a kiterjesztett hatósági feladatok végrehajtására történő felkészülés érdekében a BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztály ügyintézőinek, valamint területi szervek érintett állományára számára a „Veszélyes áru ügyintéző” OKJ-s képesítést kiegészítő tanfolyam kerül rendszeresen megszervezésre a



veszélyes áruk légi (ICAO) szállításának ellenőrzésére. A megfelelő ellenőri létszám biztosítása érdekében, a veszélyes áru-szállítás hatósági felügyelet alatt tartására történő felkészítés keretében a képzések folyamatosak és az oktatási anyagok is fokozatosan bővülnek. A katasztrófavédelmi szakembernek számos ismerettel kell rendelkeznie, hogy jogosulttá válhasson a légi úton történő veszélyes áruszállításra vonatkozó összes kritérium meglétének ellenőrzésére. [9]

### **3.4. Szállítás előkészítésének ellenőrzése**

A veszélyes áruk légi úton történő szállítása során kiemelt hangsúlyt kell fektetni az előkészítés mozzanataira. Először is vizsgálni kell, mit is jelent a veszélyes áru légi szállításra történő előkészítése.

*„veszélyes áru légi szállításra történő előkészítése: a légi szállításra engedélyezett áru becsomagolása, dokumentálása, jelölése, tárolása, járműre (kivéve légi jármű) be- és kirakodása, átrakása, beleértve a töltést és ürítést is, rögzítése, telephelyen való mozgatása.”*[6]

Ennek megfelelően a veszélyes áru légi szállításra történő előkészítését a katasztrófavédelem iparbiztonsági hatósága az ellenőrzése keretében vizsgálja a légi szállításra engedélyezett áru becsomagolását, dokumentálását, jelölését, tárolását, légi jármű kivételével járműre történő be- és kirakodását, átrakását, beleértve a töltést és ürítést is, telephelyen való mozgatását. A fent említett tevékenységek alapján a hivatkozott jogszabály a teljes földi kiszolgálási tevékenységre kiterjeszti az ICAO hatályát. A repülőgép fedélzetén vagy a raktérben előírt ICAO szabályokat a kiszolgálás során, a repülőtéren vagy az ahhoz kapcsolódó helyszíneken is be kell tartani. [10]

### **3.5. Beérkezett áruk ellenőrzése**

A katasztrófavédelem iparbiztonsági hatóságának felügyelete alá tartozó veszélyes áru-szállítási alágazatok, mint a közúti, vasúti, illetve vízi szállítások jellemzően leginkább csak



meghatározott területekre terjednek ki. Ezzel ellentétben a légi veszélyes áru-szállítás ellenőrzés területén már egyértelműen világviszonylatban kell gondolkodni. A korábbi tapasztalatok alapján elmondható, hogy Európán belül is eltérő a biztonsági kultúra, viszont a kontinensen túlnyúlóan még nagyobbak a különbségek, amely azt jelenti, hogy a Katasztrófavédelmi hatóság részéről is fokozott figyelmet vesz igénybe ez a terület. Az elmúlt években a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság, azon belül is legtöbb esetben a Dél-Pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség számos esetben hajtott végre ellenőrzést a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén. A hatósági ellenőrzések egyrészt tervezett céllenőrzésekre, másrészt valamilyen szabálytalan esemény kapcsán, soron kívüli ellenőrzésekre bonthatók.

Az ellenőrzést ajánlott tervezetten, adott veszélyes árut szállító légi jármű menetrendjéhez igazítani. Az ellenőrzés helyszíne és időpontja kiválasztásához segítséget nyújtanak a segédanyagok. A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII.12.) Kormányrendelet alapján a kiszolgált szervezetek számára előírja, hogy a területi szinten működő hivatásos katasztrófavédelmi szerv részére a szállított veszélyes áruval kapcsolatban bejelentést kell tenni. Az ellenőrzési feladatok végrehajtásában ellenőrzési csoportonként legalább kettő főnek kell részt vennie.

### **3.6. A katasztrófavédelmi hatóság feladat- és hatásköre**

2015-től a légi közlekedést is érintő új veszélyes áru szállítási ágazatra kiterjedő katasztrófavédelmi hatósági feladatrendszer egy teljesen új, speciális ismeretek elsajátítását kívánta meg az ellenőrzések lefolytatása során a végrehajtó állomány részéről.

Az eddig lefolytatott hatósági ellenőrzések tapasztalatai alapján kimondható, hogy a légi szállításban részt vevő cégek, az IATA és az ICAO követelményrendszerének megfelelnek, bár esetenként előfordulnak hiányosságok. A leggyakrabban jelentkező probléma a szállítás és a rakodás során a veszélyes árut tartalmazó küldeménydarabok helytelen kezeléséből származik. Ilyen esetekben a csomagolóeszközök csak felületi sérülést szenvednek, de olyan is előfordul, hogy oly mértékű a sérülés, hogy az árut át kell csomagolni. További hibaként



tartható számon a küldeménydarabok nem megfelelő, szabálytalan jelölése, címkézése. Ilyen hibák és problémák feltárásához magas szintű speciális szakmai ismeretek elsajátítása szükséges, ezért is kiemelten fontos a veszélyes áru szállítás ellenőrzését végző állomány precíz kiképzése, folyamatos képzése, az ellenőrzésre történő felkészítése. [8]

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság ellenőrzéseit alapul véve 2015-től a vonatkozó ellenőrzési eredményeket figyelembe véve megállapítható, hogy a légi szállítás vonatkozásában a kezdeti évben viszonylagosan magas volt az „elkövetett” szabálytalanságok száma. Mind az események és a szabálytalanságok viszonylatában azonban javuló tendenciát vélhetünk felfedezni.[11]

A pontos, szakszerű, gyors hatósági munka szerves részét képezi a légi úton történő veszélyes áru ellenőrzésének, hiszen indokolatlanul fellépő időveszteség mind-mind súlyos károkat képes okozni, azok megelőzése az ellenőrt küldő szervezet alapvető kötelessége, és az ellenőr személyes felelőssége.[8]

A 313/2014. (XII.12.) Kormányrendelet a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól továbbá az 1995.évi XCVII. törvény a légiközlekedésről, e jogszabályok értelmében a helyi és területi szervek is önállóan jogosultak az ellenőrzés lefolytatására. A katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szerve jóváhagyásával.[6]

### **3.7. Tapasztalatok**

A katasztrófavédelmi állomány az évek alatt megfelelő tapasztalatot szerzett a szabálytalanságok feltárásában. Vannak viszont speciális szabályok, amelyek csak az ICAO ellenőrzések kapcsán jelennek meg. Ilyenek leginkább a repülőtérre való beléptetés, a helyszínen való mozgás, illetve a repülőtér belső szabályzói által előírt képzési követelmények. Például a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren elméletileg bármelyik kirendeltség a központi szerv engedélyével ellenőrizhet. Ez viszont a gyakorlatban nem



teljesen megvalósítható. Egyrészt önállóan kísérő nélkül nem mozoghatnak az ellenőrök a területen kivéve, ha valamelyik ellenőr rendelkezik állandó belépési engedéllyel, amely viszont nem valószínű egy vidéki kirendeltség esetén.[8] [11]

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján megállapítható, hogy az egyik legsarkalatosabb kérdéskör a küldeménydarab sérülés mértékének egyértelmű meghatározása volt. Az ilyen sérülések mértékének megállapítása nem egyszerű feladat. [8] [11]

### **3.8. Szabálytalanságok**

Ha az ellenőrzés során valamilyen szabálytalanságot állapítanak meg, akkor a hivatásos katasztrófavédelmi szerv ellenőrei azt jegyzőkönyvezik, valamint ha szükséges intézkednek a feltárt hiba azonnali kijavítására, amely leginkább a veszélyes áru átcsomagolására irányul.

Jellegzetes szabálytalanságnak minősül a veszélyes áruk kijutása a helytelen lezárás miatt. Túlsúlyos áruk esetében előfordul, hogy a csomagolóeszköz nem megfelelő, a teherbírást alul tervezve választják ki. Jellemző hibaforrásnak minősül a veszélyességi bárcák hiánya, láthatósága illetve sérülése is. A leggyakrabban előforduló probléma általában az, hogy nem megfelelő minőségű papírra van nyomtatva a jelölés, és ez így elszakad, leszakad az áru külső csomagolásáról. Akadnak a megnevezésben és jelölésekben is eltérések. Olyan kivetnivalók is megtalálhatók, amikor maga a bárca nem látható. Ez az áruk raktérbe történő berakása miatt is lehetséges. A küldeménydarabok nem megfelelő kezelése is problémákhoz vezet.[8] [11]

### **3.9. Kézikönyv**

A Katasztrófavédelem központi szervezetében az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség figyelembe véve az ICAO TI és IATA-DGR változásait kiadott egy Kézikönyvet, amelyet a hatósági ellenőrzések során alkalmazni tudnak a katasztrófavédelmi szakemberek. Az egységes ellenőrzések végrehajtása megerősíti a jogbiztonságot, ezen túl a szállításban résztvevő bel- és külföldi vállalkozásokkal szemben lefolytatandó eljárások kiszámíthatóbbá válását eredményezi, valamint a felderítési hatékonyság növelésén keresztül hozzájárul a



szabálytalan szállítmányok kiszűréséhez is. Fentieket figyelembe véve az elkészült kézikönyv meghatározza az ICAO-TI ellenőrzések végrehajtásának rendjét, egységesíti a még szerteágazónak mondható gyakorlatot, mindezek mellett megkönnyíti és gyorsítja az ellenőrzések végrehajtását, illetve biztosítja az egységes ellenőri szemlélet országos elterjedését. A megszerzett elméleti tudást gyakorlati oldalról erősíti meg ez a kézikönyv, melynek létrehozásánál fontos szempont volt, hogy az elkészült dokumentum az ellenőrzést végző képzett állomány munkáját a 18. Függelék és az ICAO TI előírásainak ismeretén és a szakmai képzéseken elsajátított ismereteken túl gyakorlatorientáltan segítse. Ennek érdekében elsősorban az ellenőrzések kapcsán felmerülő szabálytalanságok, feltárt hibák bemutatása mentén halad a fő okfejtés, ugyanakkor részletesen bemutatásra kerülnek a légi fuvarozáshoz elengedhetetlenül szükséges okmányok, valamint a repülőtereken történő biztonságos mozgáshoz és hatósági munkavégzéshez szükséges ismeretek. A kézikönyv intézkedéstaktikai része kommunikációs és bizonyítás technikai alapelveket is tartalmaz, melyek alkalmazása növelheti az ellenőrök biztonságát és az ellenőrzések eredményességét.[10]

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság (a továbbiakban: FKI) által készített különböző statisztikai adatokból megállapítást nyer, hogy 2017-ben sokkal kevesebb szabálytalan esemény következett be, mint 2015-ben. Szám szerint 2017-ben 14 db szabálytalan eset történt a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, ebből 9 esetben szabtak ki bírságot. A hibák százaléka 29%-kal csökkent a kezdetekhez képest. Véleményem szerint, ez a szám a közeljövőben egyre kevesebb lesz, hiszen a korszerű technika és a megújuló jogszabályok bevezetésével lehetőség nyílik a légi úton történő szállítás még biztonságosabbá tételére.

Az FKI statisztikájából kiolvasható adatok rávilágítanak arra, hogy a legtöbb szabálytalanságot a sérült csomagolású küldeménydarabok, IBC-k, nagycsomagolások, vagy sérült tisztítatlan, üres csomagolóeszközök, vagy mindezek elkülönítésének elmulasztása idézi elő. Ennek összege 800 000 Ft, amely a feladót, a berakót, szállítót, kiszolgáló szervezetet érinti. Mindezen szabálytalanságok mellett előfordul a címkézésben, jelölésben lévő hiba is. Legtöbb ilyen rendellenesség azért keletkezik, mert helytelenül nyomtatják ki és teszik rá az árura. Ezeken felül sajnos számos olyan eset is adódik, amikor rosszul zárják le magát a veszélyes anyagot tartalmazó tárolókat. Szinte valamennyi szabálytalanságot a II. és III.



kockázati kategóriába kell sorolni, amelyek nem jelentenek akkora veszélyt sem az emberre, sem a környezetre sem. De akadhat olyan hiba is, amely esetleges hatása károsan hatna az emberi szervezetre és a környezetre egyaránt. [11]

### **3.10. „Légi kamion”**

A légi szállításban gyakran előfordul, hogy úgynevezett légi kamionokkal szállítja a légitársaság az árut közúton, két repülőtér között. A légi kamionok normál közúti szállítóegységek, 3,5 tonnát meghaladó össztömegű, normál kamionok. A légi kamionok légi fuvarlevél kíséretében közlekednek járatszámok alatt, amely szállítási mód légi szállításnak minősül.[12] Ennek megfelelően valamennyi igazgatóság is érintett lehet a „légi kamion” ellenőrzésekor.

Az ún. „légi kamion” egy olyan légi szállítmány, amely függetlenül attól, hogy az ICAO szabályai szerint került felkészítésre, mégis közúton történik a szállítása. Ebben az esetben az ellenőröknek szintén az ICAO szabályait kell számon kérniük egy ellenőrzés alkalmával. A légikikötőből elhozott vagy oda szállítandó veszélyes áruk vonatkozásában a közúti szállítás során be kell tartani az ADR szabályait. A légi úton történő szállítást is magába foglaló szállítási láncra a különleges előírásokat az ADR 1.1.4.2 tartalmazza.

A küldeménydarabok, konténerok, mobil tartányok és tankkonténerok szállítása esetén, melyek tengeri vagy légi szállítást is magába foglaló szállítási láncban is közlekedhetnek, és nem felelnek meg a csomagolás, egybecsomagolás, a küldeménydarab jelölése és címkézése, a nagybárcák és a narancssárgatáblák alkalmazása szempontjából az ADR előírásainak, de megfelelnek az IMDG Kódex vagy az ICAO Műszaki Utasításokban foglaltaknak, ezt a bejegyzést kell a fuvarokmányban rögzíteni: „Az 1.1.4.2.1 pont szerinti szállítás.” [10]

Ha a küldeménydarabok nincsenek az ADR-nek megfelelően bárcázva és jelölve, ilyen esetben az IMDG Kódex vagy az ICAO Műszaki Utasítások szerinti veszélyességi bárcáknak és jelöléseknek kell rajtuk lenni. Az egy küldeménydarabba történő egybecsomagolásra az IMDG Kódex vagy az ICAO Műszaki Utasítások előírásait kell alapul venni.[10]





### 3.11. Bejelentési kötelezettség

A veszélyes áru légi úton történő továbbítása esetén a bejelentéseknek az áruszállítás megkezdésének tervezett időpontját megelőzően, a 313/2014. XII.12. Kormányrendelet szerint minimum 3 órával előtte, amennyiben a veszélyes áru életmentést szolgál, egy órával megelőzően kell beérkeznie az illetékes megyei, illetve fővárosi katasztrófavédelmi igazgatóság ügyeletére. Külföldről érkező veszélyes áru rakomány esetén legkésőbb három órával azután lehet megtenni a bejelentést, ahogy a repülő a veszélyes áruval a fedélzetén a repülőtérre érkezett. A már bejelentett, de meg nem valósult rakomány továbbítását az illetékes katasztrófavédelmi hatóság felé a továbbítás megkezdésének időpontjától számított legkésőbb egy órán belül jelezni kell. Léteznek bizonyos veszélyes áruk, amikre a bejelentési kötelezettség nem vonatkozik. Ilyenek például a korlátozott vagy engedményes mennyiségben csomagolt veszélyes áruk, a nukleáris anyagok, ha a szállítással kapcsolatos dokumentáció minősített adatot tartalmaz, vagy az üres, tisztítatlan csomagoló- és szállító eszközök.[6] [10]

## 4. ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK

A mai modern világban bátran kijelenthetjük azt a tényt, hogy a közlekedés alapvető része lett az életünknek. Ma elképzelhetetlenül nagy a növekedés, és a fejlődés is, mondhatjuk a légi közlekedésnek stratégiai szerepe van egy ország életében. [10]

Az sem elhanyagolható, hogy az emberek mindig is használtak és szállítottak veszélyes árut, persze az arra jellemző fejlettséggel. A veszélyes áru szabályozása régmúlta nyúlik vissza, ami életre hívta ezt az egészet, az nem más, mint, a mai kor kimagasló szereplői, az ipar, a közlekedés és a kémia XVIII-XIX. században bekövetkezett robbanásszerű fejlődése és mindezzel nőtt a veszélyes anyagok száma is a minket körülvevő környezetben. A XXI. században is nagyon sokszor előfordulnak tragédiák, amelyek kicsit megrendítik az emberek bizalmát és biztonságérzetét a repüléssel szemben. Bár ezek a tragédiák sokkal kevesebb százalékban és eséllyel fordulnak elő a mindennapokban, mint akár egy közúti közlekedési



baleset során. Sajnos ezek a szerencsétlenségek minden esetben felhívják arra a figyelmet, hogy a már megalkotott és használt szabályrendszeren változtatni kell a biztonság érdekében.

Egy repülőtér üzemeltetése nagyon összetett feladat és hatékony koordinációt igényel. Egy hatósági ellenőrzés során viszont könnyű nemzetközi zavart is okozni, hiszen egy elhúzódo ellenőrzés következtében az adott veszélyes áru nem érkezik meg időben, amely az érintett cégnek és a légitársaságnak is veszteséget jelenthet. Ezért a pontos, szakszerű és gyors hatósági munka elengedhetetlenül szükséges a veszélyes áru szállítás ellenőrzésekor, hiszen így a károk javarészt megelőzhetők.

Az ICAO számos olyan az áruk átadásához, átvételéhez, rakodásához, tárolásához köthető ellenőrzési pontot határoz meg ebben a rendszerben, amelyek azért lettek létrehozva, hogy ezek a veszélyes áruk mindig biztonságban, lehető legnagyobb odafigyeléssel legyenek jelen a szállításban. Ebben a szállítási álagazatban minden résztvevőnek, azaz a feladónak, szállítónak, földi kiszolgálónak, és az őket ellenőrző hatóságnak van jogi felelőssége, de bármilyen szigorú is legyen egy ellenőrzés, néha mégis előfordul egy-egy sérült vagy hibás csomagolású veszélyes áru. Mindenki, aki valamilyen szerepet tölt a be a légi szállítás területén, jellemezhető egy kulcsfontosságú szóval és az a biztonságtudatosság.

Kijelenthető, hogy a katasztrófavédelmi hatóság igen nagy gyakorlatot szerzett a veszélyes áruszállításokkal kapcsolatos hatósági eljárások végrehajtásában és azzal összefüggésben lévő egységes bírságotlasi gyakorlat kialakításában.

Mint tudjuk a veszélyes áru szállítás az iparbiztonság egyik területét képezi. Így állíthatjuk, hogy az iparbiztonsági tevékenység hatósági ellenőrzése és annak szankcionálása már az 1872. évi „ipartörvényben” is jelen volt. [13]

A légi szállítás során keletkező bírságottelek rendkívül magasak, akár több millió forintig is terjedhetnek. Ezek a bírság összegek illeszkednek a nemzetközi trendekhez. A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy vannak nem elég részletesen kifejtett témakörök a bírságotrendeletben. Nem megfelelően foglalkozik a szabályozás a rakodás következtében kialakuló balesetekkel, hiszen azt az ügyfelet is súlyos pénzbírságotlissal sújtja, aki önszántából



bejelenti az esetlegesen elkövetett mulasztást. Indokolt lehet ilyen esetekben a pénzbírság csökkentését is beilleszteni a jogszabályba. [6]

Mint, ahogy azt már korábban kifejtettem, ha megsérül egy küldeménydarab külső csomagolása, a hatóság számára nagyon nehéz egyértelműen megállapítani a keletkezett sérülés nagyságát. Ez egy kritikus és sebezhető pont a hatósági oldalról, hiszen erre nincs megalkotva egy általános érvényű követelményrendszer, amivel egyszerűbbé lehetne tenni a szabálytalanság mértékének megállapítását. [8] Ennek megfelelően javasolt az érintettek bevonásával egy módszertani útmutató kidolgozása, amely megkönnyítené a jogalkalmazást. Az ellenőrzés alkalmával leginkább az ICAO TI előírásait kell figyelembe venni, amely majdnem 1000 oldalon keresztül sorolja fel az előírásokat, szabályokat, de mindezt angol nyelven teszi, így ezek fordítása néhány esetben eltérő értelmezéseket von maga után.

Mivel Magyarország területére kevés légitársaság szállít veszélyes árut, így az ügyfélkör nem olyan széles spektrumú, ezért visszatérő jelleggel válnak a légi szállítás résztvevői újból alanyokká, mind a légitársaságok, mind a földi kiszolgálók illetve gazdálkodó szervezetek is. Így néha előfordul, hogy ugyanazon gazdálkodó szervezetek, légitársaságok és földi kiszolgálók részére szab ki bírságot a hatóság. A szabálytalanságok megelőzésének érdekében célszerűnek látszik az érintettek bevonásával egy egyeztető fórum megtartása.

Az ellenőrzések tapasztalatai alapján megállapítható, hogy maga az ICAO ellenőrzés tematikájában, megvalósításában hasonló az egyéb közlekedési alágazatoknál megszokott módszerekhez, amelyben az ellenőri állomány már nagy gyakorlatot szerzett. Az eltérés az ADR, RID, ADN és az ICAO ellenőrzések között a vonatkozó szabályrendszer részleteiben jelentkezik.

Összegzésként megállapítható, hogy a Katasztrófavédelem a szerzett tapasztalatokat felhasználva továbbra is folyamatosan fejlődik, és ahogyan ezt a közúti, vasúti, vízi szállítási alágazatokban is tette és teszi mind a mai napig, hatékony és határozott hatósági felügyeletet lát el a légi úton történő veszélyes áru szállítás területén is a lakosság élet és vagyonbiztonságának megóvása érdekében. Ezt erősíti az a tény, hogy a nemzetközi



követelmények is folyamatosan változnak, ezáltal biztosítva a repülés biztonságosabbá válását és a szállítás korszerűsítését.

## HIVATKOZÁSOK

[1] BM OKF: Veszélyesáru-szállítás – Tájékoztató

URL:[http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr\\_tajekoztato](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_tajekoztato)

(letöltés ideje: 2020.09.19.)

[2] DHL: Jó tudni - Veszélyes áruk

URL:[http://www.kkvszallitas.hu/hasznos\\_eszkozok/Jo\\_tudni\\_-\\_Veszelyes\\_aruk](http://www.kkvszallitas.hu/hasznos_eszkozok/Jo_tudni_-_Veszelyes_aruk)

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[3] Zsombik László: Logisztikai alapismeretek (Debreceni Egyetem) 2013

URL:[https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop412A/20110085\\_logisztikai\\_alapismeretek/ch13s02.html](https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop412A/20110085_logisztikai_alapismeretek/ch13s02.html)

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[4] Veszélyes áruk besorolása ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsa, Orange Book

URL:<https://docplayer.hu/19372324-Veszelyes-aruk-besorolasa-ensz-gazdasagi-es-szocialis-tanacs-a-orange-book.html>

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[5] Hungary Airport. URL:<http://www.hungaryairport.hu/airport.php>

(letöltés ideje: 2018.09.30.)

[6] 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet- a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól URL:

[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=173014.350047](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=173014.350047)

(letöltés ideje: 2020.09.19.)



[7] Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, Vass Gyula-Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon

URL:<http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlodesemagyarorszagon.pdf>

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[8] Vass Gyula, Kátai-Urbán Lajos, Cséplő Zoltán: A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok fővárosi tapasztalatai

Védelem Tudomány – III. évfolyam 3. szám, 2018. 09. hó pp 91-99

[9] Katasztrófavédelmi Oktatási Központ: Képzési program

URL:<http://kok.katasztrofavedelem.hu/letoltes/document/316-22114-katasztrofavedelmi-legiveszelyes-aruszallitas-ellenor-icao-tanfolyam-kepzesi-program.pdf>

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[10] Kézikönyv a veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzéséhez. BM OKF, Budapest 2017. BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztály által rendelkezésre bocsátott dokumentum

[11] Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság által rendelkezésre bocsátott segédlet

[12] FEDEX: Tájékoztató a szállítmányoknak az Elektronikus Közúti Áruforgalom Ellenőrző Rendszerben történő kötelező bejelentéséről

URL:[http://www.fedex.com/hu/alerts/external\\_communication.html](http://www.fedex.com/hu/alerts/external_communication.html)

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[13] Kátai-Urbán Lajos: Iparbiztonságtan 1. , Ipari kockázatkezelés (elemzés) Magyarországon előadása

(letöltés ideje: 2020.09.19)

[14] Sárosi György, a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda veszélyesáru-szakértőjének cikke

(letöltés ideje: 2020.09.19)



**Kiss Viktória Ivett** tűzoltó hadnagy

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, Encsi Katasztrófavédelmi Kirendeltség, Hatósági Osztály, hatósági főelőadó

[kissviki9603@gmail.com](mailto:kissviki9603@gmail.com)

Lieutenant Viktória Ivett Kiss

Disaster Management, Branch Offices Encs, Borsod-Abaúj-Zemplén County Directorate for Disaster Management

[orcid.org/0000-0002-4606-9877](https://orcid.org/0000-0002-4606-9877)

**Dr. habil. Kátai-Urbán Lajos** tűzoltó ezredes, PhD, tanszékvezető egyetemi docens, Nemzeti Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Katasztrófavédelmi Intézet Iparbiztonsági Tanszék

[lajos.katai@uni-nke.hu](mailto:lajos.katai@uni-nke.hu)

Col. Lajos Kátai-Urbán PhD, associate professor, head of Department for Industrial Safety for the Institute of Disaster Management, Faculty of Law Enforcement, University for Public Service

[orcid.org/0000-0002-9035-2450](https://orcid.org/0000-0002-9035-2450)

**Dr. habil. Vass Gyula** tűzoltó ezredes PhD, intézetvezető egyetemi docens, Nemzeti Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Katasztrófavédelmi Intézet

[gyula.vass@uni-nke.hu](mailto:gyula.vass@uni-nke.hu)

Col. Gyula Vass PhD, associate professor head of Institute of Disaster Management, Faculty of Law Enforcement, University for Public Service

[orcid.org/0000-0002-1845-2027](https://orcid.org/0000-0002-1845-2027)