



Balogh Róbert

A HATÓSÁGI FELÜGYELET SZEREPE A BELVÍZI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁSI BALESETEK MEGELŐZÉSÉBEN

Absztrakt

A veszélyes áruk belvízi szállítása szigorú, részletes szabályokhoz kötött tevékenység. A szigorú a vízi járműveken szállított veszélyes áruk veszélyeztető hatása és a nagyobb szállított mennyiségek indokolják. 2012. január 1. napja óta a belvízi veszélyes áru szállítás szabályainak ellenőrzését és a feltárt hiányosságok szankcionálását a katasztrófavédelem iparbiztonsági szakterülete végzi Hazánkban. Az ellenőrzések célja, hogy a veszélyes áru szállításban résztvevőket a szállítás szabályainak maradéktalan betartására készítse, ezáltal megelőzve az esetleges balesetek bekövetkezését.

A tanulmányban bemutatásra és elemzésre kerül a hatósági felügyeleti tevékenység, valamint ennek eredményessége a belvízi veszélyes áru szállítás során, Magyarországon bekövetkezett balesetek megelőzésében.

Kulcsszavak: katasztrófavédelem; iparbiztonság; belvízi veszélyes áru szállítás; baleset.

ROLE OF AUTHORITY SUPERVISION IN THE PREVENTION OF DANGEROUS GOOD'S TRANSPORTATION ACCIDENTS BY INLAND WATERWAYS

Abstract

The inland waterway transport of dangerous goods is an activity subject to strict, detailed rules. Strictness is justified by the dangerous effects of dangerous goods carried on ships and



the larger quantities transported. Since January 1, 2012, the control of the rules of inland waterway transportation of dangerous goods and the sanctioning of the discovered deficiencies have been performed by the industrial safety department of disaster management in Hungary. The purpose of inspections is to persuade those involved in the transport of dangerous goods to comply fully with the transport rules, thus preventing any accidents from occurring.

The study presents and analyzes the official supervision activity and its effectiveness in the prevention of accidents in Hungary during the transport of dangerous goods by inland waterway.

Keywords: disaster management, industrial safety, inland waterway transportation of dangerous goods, accident

1. BEVEZETÉS

A Közlekedési Hatóság Hajózási Hatósági Főosztálya és a rendőrség Dunai Vízügyi Rendőrkapitánysága mellett a belvízi veszélyes áru szállítás hatósági felügyeletét a katasztrófavédelem területi és a helyi szervei önálló hatóságként látják el. A katasztrófavédelem hatósági felügyeleti tevékenysége a belvízi veszélyes áru szállítás közben és a veszélyes áru szállítással foglalkozó telephelyeken végrehajtott ellenőrzésekkel valósul meg. Az ellenőrzések célja, hogy a veszélyes áru szállításban résztvevőket a szállítás szabályainak maradéktalan betartására készítse, ezáltal megelőzve az esetleges balesetek bekövetkezését.

Jelen cikkben bemutatom a katasztrófavédelem hatósági felügyeleti tevékenységét és elemzem a belvízi veszélyes áru szállítási balesetek bekövetkezésének megelőzésében elért eredményeket.

A cikkben található ábrák elkészítéséhez a szükséges nyilvános minősítésű adatokat a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség biztosította. Az adatok a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságtól igényelhetők és bárki számára hozzáférhetőek.



2. A BELVÍZI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS JOGI SZABÁLYOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA

„A veszélyes áruk szállításának területe – jelentőségének növekedésével, összetett kockázati viszonyaival – évek óta egyre preferáltabbá válik az Európai Unióban és hazánkban is.” [1]

Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) [2] határozza meg a veszélyes áruk szárazföldi szállításának szabályait, ami magában foglalja az európai unió tagállamainak a természetes és mesterséges felszíni vizeken történő szállítás szabályait is. Magyarországon a belvízi veszélyes áru szállításában résztvevőknek kötelessége betartani az ADN, (The European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways) a 2000. május 26-án Genfben megkötött, módosított, a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodás [3] rendelkezéseit. Az ADN szabályai két évente változnak, a hazai jogrendben jelenleg a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló 386/2021. (VI. 30.) Korm. rendelettel [4] kerültek kihirdetésre. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat belföldi alkalmazásáról szóló 26/2017. (VII. 5.) NFM rendelet [5] kiegészítéseket tartalmaz az ADN Szabályzat belföldi alkalmazásához.

Magyarországon 2012. január 1-től a katasztrófavédelem területi és 2013-tól a helyi szervei önálló hatósági jogkörben végezhetik a veszélyes áruk belvízi szállításának ellenőrzését a hajózási hatóság és a rendőrség vízi rendészeti szerve mellett. A hatósági felügyelet jogszabályi hátterét a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény [6] (a továbbiakban: Katasztrófavédelmi törvény) biztosítja. Emellett a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény [7] és a hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a



bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet [8] (a továbbiakban: 312/2011. Korm. rendelet) adja.

2013-tól a belvízi veszélyes áru szállításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén a bírság kiszabására és az egyéb hatósági intézkedés megtételére első fokon az ellenőrzést végrehajtó helyi szerv, másodfokon a katasztrófavédelmi hatóság első fokon eljáró helyi szervét irányító területi szerve jogosult. Előfordulhat azonban, hogy a szállítás ellenőrzését a katasztrófavédelmi hatóság területi szerve végezte. Ebben az esetben első fokon a katasztrófavédelmi hatóság központi szerve által kijelölt, más területi szerve irányítása alá tartozó helyi szerv jogosult a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére. A másodfokú hatóság ebben az esetben is az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv lesz.

Jelenleg a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság - mint központi szerv - a katasztrófavédelmi hatósági eljárás, illetve döntés tekintetében általános felügyeleti szervként jogosult eljárni. Ha azonban a belvízi veszélyes áru szállítás ellenőrzését a katasztrófavédelmi hatóság területi szerve végezte és az ellenőrzés során azonnali eljárási cselekményre volt szükség (például határozat, végzés kiadására), első fokon az ellenőrzést végrehajtó területi szerv, másodfokon a katasztrófavédelmi hatóság központi szerve jár el.

A szankcionálás szabályaival kapcsolatosan 2016. november 29. napján és 2021. február 16. napján módosították a 312/2011. Korm. rendeletet. *„A módosítások a bírságtételek csökkentésével és bizonyos feltételek esetén a veszélyeztetés mértékén alapuló további 90%-os és 70%-os, illetve 50%-os csökkentéssel érvényesült az arányosabb szankcionálás lehetősége. Több bírságtétel esetében a felelősségi körök változtatása is megtörtént a gyakorlati tapasztalatok alapján. A módosítások a nevesített bírságtételek darabszámának növelésével és részletesebb meghatározásokkal segítették az objektívebb szankcionálást.”* [9] Az új szankciórendszer a 2017. január 13. után, illetve 2021. április 2. után, a jogszabály változtatásainak hatálybalépését követően indult eljárásokban került alkalmazásra.



3. A BELVÍZI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS HATÓSÁGI FELÜGYELETI TEVÉKENYSÉGÉNEK TAPASZTALATAI

Hazánkban a veszélyes áru vízi szállításának katasztrófavédelmi hatósági feladatainak végrehajtásában csak a Duna menti megyék érintettek. Kiss Enikő és Kátai-Urbán Lajos „A veszélyes áru belvízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése” című folyóiratcikkben mutatja be a belvízi veszélyes áru szállítás ellenőrzések területi eloszlását. „Magyarországon a veszélyes áru vízi szállításának katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésében a hajózhatósági adatok alapján (pl.: meder, vízállás, hajóforgalom) csak a Duna menti megyék érintettek. Ezáltal az ellenőrzések Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Pest, Fejér, Bács-Kiskun, Tolna és Baranya megye, valamint a főváros hatáskörébe tartoznak. Ezek közül is kiemelt jelentőségű a vízi ellenőrzés Baranya megyében, valamint a fővárosban.” [10]

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság, illetve kirendeltségei a belvízi veszélyes áru szállítások ellenőrzését elsődlegesen a Szent Flórián tűzoltó hajó segítségével végzik. A fővárosi veszélyes üzemekbe érkező szállítmányok esetében azonban az üzemek kikötőiben, a szárazföldről is végrehajthatóak a veszélyes árut szállító vízi járművek ellenőrzései.



1. számú kép. A Szent Flórián tűzoltóhajó. Készítette: Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság.



Vass Gyula és szerzőtársai, Kozma Sándor és Kátai-Urbán Lajos a „Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése” című folyóiratcikkében többek között a veszélyes szállítmányok felügyeletének szervezetrendszerét is bemutatja. „A belvízi szállítások hatékonyabb ellenőrzése érdekében 2012-ben 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.”[11] 2021. április 30-án került átadásra a veszélyes áruk vízi szállításának ellenőrzésére kialakított speciális járőrhajó, a Tűzmadár, amely a Dunán teljesít szolgálatot. [12] A Tűzmadár állomáshelye a Baranya Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Mohácsi Kirendeltsége.



2. számú kép. A Tűzmadár ADN járőrhajó.

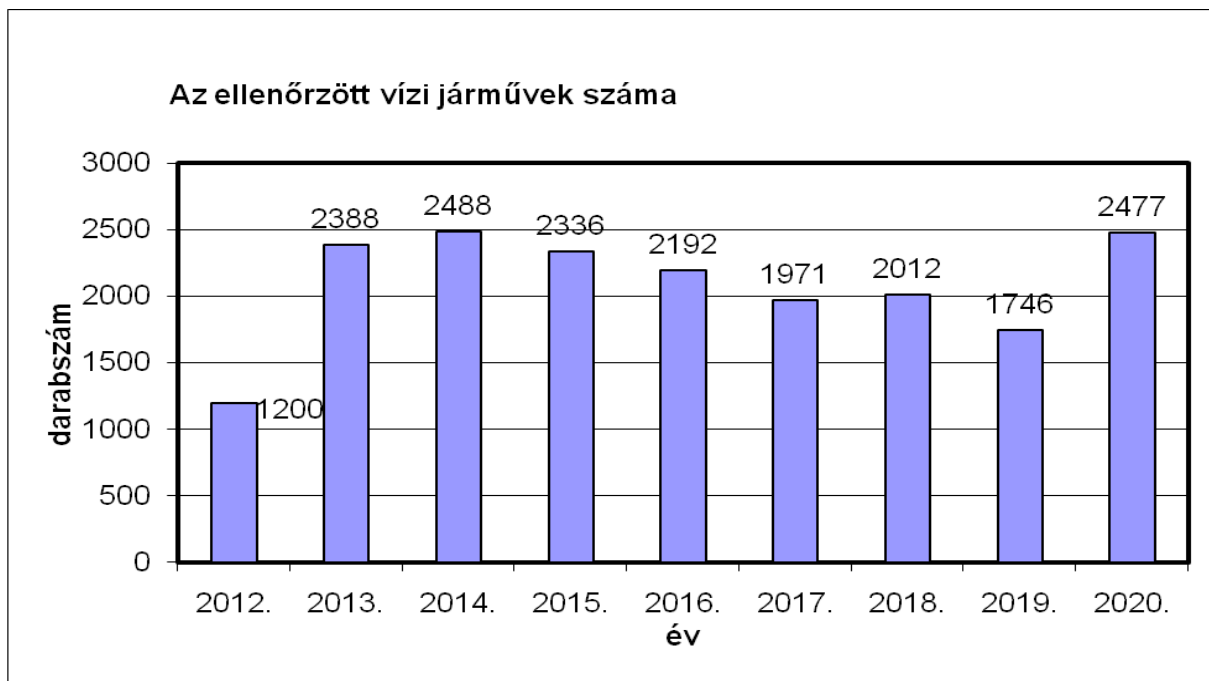
Forrás: [12]

A belvízi veszélyes áru szállítását végzőknek az árutovábbítás megkezdése előtt a 312/2011. Korm. rendelet 7. §-a alapján be kell jelenteni a katasztrófavédelmi hatóságnak a szállítást,



vagy az online hajókövető rendszerben kell rögzítenie azt. A bejelentés tartalmi követelményeit a rendelet 1. számú melléklete tartalmazza. A szállítók bejelentései segítséget jelentenek az ellenőrzések tervezésében és végrehajtásában. A katasztrófavédelem azonban nem csak a bejelentett, vagy a hajókövető rendszerben rögzített veszélyes áru szállítmányok ellenőrzését végzi. A bejelentési kötelezettséget elmulasztó, a rejtett és az illegális veszélyes szállítmányok felderítése is cél. Ezért szűrőpróbaszerűen azok a vízi szállítmányok is vizsgálat alá kerülnek, amelyek esetében a rendelkezésre álló információk alapján az feltételezhető, hogy nem veszélyes árut szállítanak.

A katasztrófavédelem területi és helyi szerveinek 2012. január 1. és 2020. december 31. között végrehajtott belvízi veszélyes áru szállítás ellenőrzéseinek számait mutatom be a következőkben, éves összesítésben. Az ábrák elkészítéséhez a szükséges nyilvános minősítésű adatokat a BM OKF Iparbiztonsági Főfelügyelőség biztosította (a továbbiakban: BM OKF IBF). Az adatok a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságtól igényelhetők és bárki számára hozzáférhetőek. Az 1. számú ábrán az összes ellenőrzött vízi jármű száma látható, amelyben a veszélyes árut és a nem veszélyes árut továbbító vízi járművek is szerepelnek.

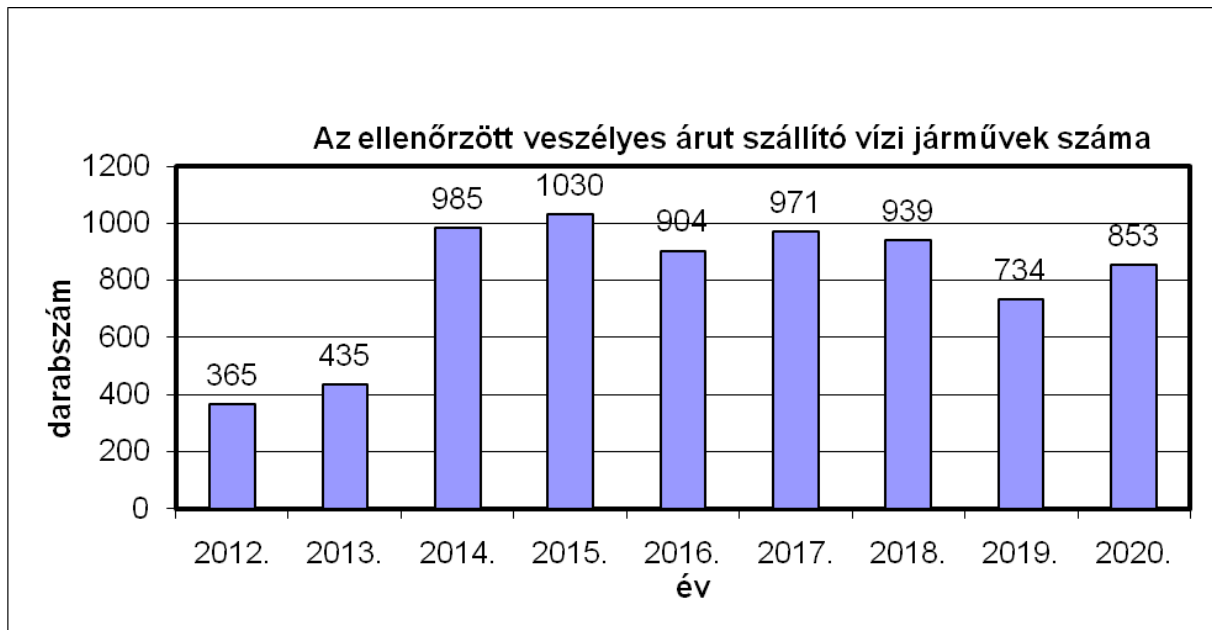


1. számú ábra. A Katasztrófavédelem által ellenőrzött vízi járművek száma 2012-2020. között. Készítette a szerző. Forrás: BM OKF IBF 2021.



3. számú kép. Veszélyes áru szállítás ellenőrzése 2020. január 8. Budapest. Készítette a szerző.

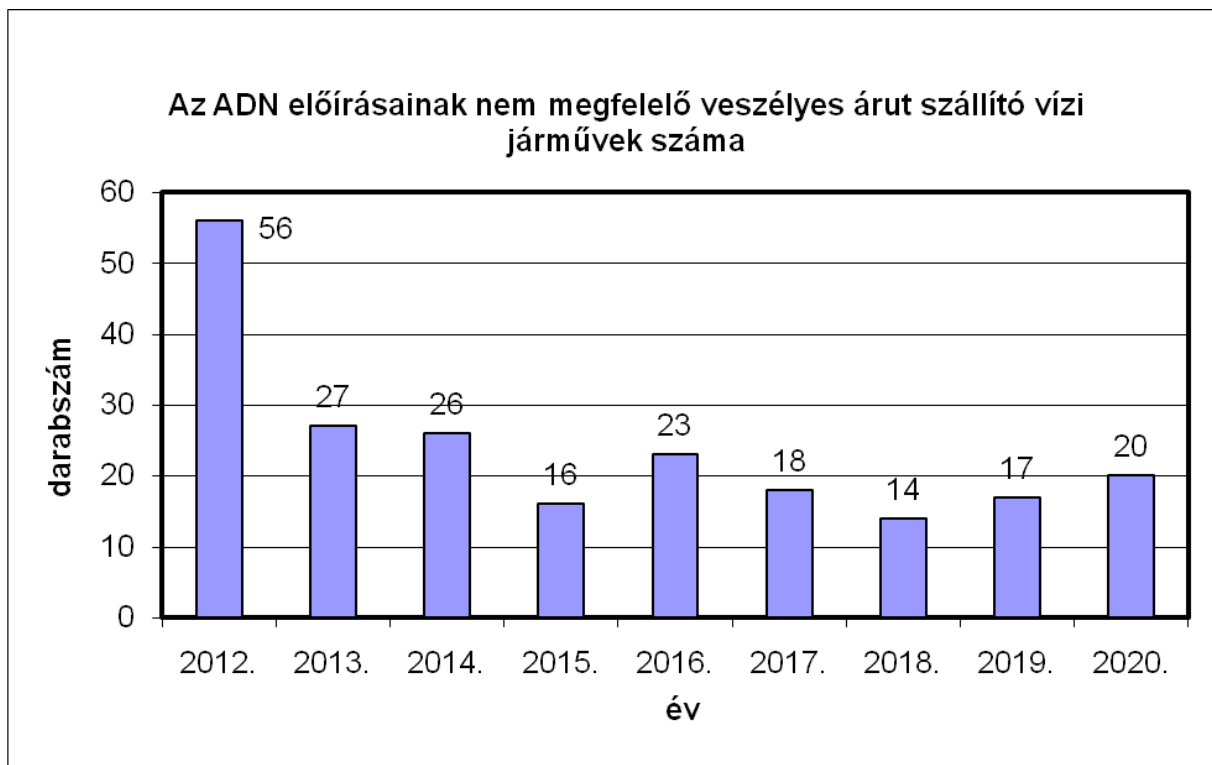
Az alábbi, 2. számú ábrán az összes ellenőrzött veszélyes árut szállító vízi jármű száma látható 2012. és 2020. között.



2. számú ábra. A Katasztrófavédelem által ellenőrzött veszélyes árut szállító vízi járművek száma 2012-2020. között. Készítette a szerző. Forrás: BM OKF IBF 2021.

A vizsgált időszakban az ellenőrzött veszélyes árut szállító, az ADN hatálya alá tartozó vízi járművek száma a 2012-es 365 darab/év mennyiségről és a 2013-as 435 darab/év mennyiségről 2014-től jelentősen növekedett.

A veszélyes áru szállítás felügyelete során is tapasztalható, hogy a vízi szállításban résztvevők jelentős része saját elkötelezettségéből nem minden esetben tartja be a vonatkozó előírásokat. A 3. számú ábrán a feltárt szabálytalan szállításokban résztvevő vízi járművek száma látható.



3. számú ábra. az ADN előírásainak nem megfelelő, veszélyes árut szállító vízi járművek száma 2012-2020. között. Készítette a szerző. Forrás: BM OKF IBF 2021.

A veszélyes áru szállítás szabályainak nem megfelelő, veszélyes árut szállító vízi járművek száma a katasztrófavédelem által végzett ellenőrzések kezdetén, 2012. évben érte el a legmagasabb mennyiséget, összesen 56 darabot. A következő években jelentősen csökkent, 14 darab/év és 27 darab/év között alakult. Az ellenőrzött vízi járművek száma 2014. évtől jelentősen növekedett. A szabálytalan szállítások számának csökkenése az ellenőrzések hatására következett be, amely a szállítók körében a szabálykövető magatartást mutatja. Kiss Enikő és Kátai-Urbán Lajos „A Mohácsi Iparbiztonsági Hatóság veszélyesáru-szállítási vízi ellenőrzési tapasztalatainak értékelése” című, 2014-ben megjelent folyóirat cikkben részletesen elemezte a szállítás során feltárt szabálytalanságokat.

„A 2012-es év során a legtöbb esetben az alábbi hiányosságokat állapították meg:

- az ADN-szabályzat teljes hiánya,
- az ADN-szabályzat nyelvezete nem megfelelő,



- *az ADN-szabályzat nem a legfrissebb példányú,*
- *írásbeli utasítás teljes hiánya,*
- *írásbeli utasítás nyelvezete nem megfelelő,*
- *mérési eredményeket rögzítő napló hiánya,*
- *vészhelyzeti lékesedési riadóterv hiánya,*
- *gyúlékonygáz-detektor bizonyítvány és használati utasítás hiánya,*
- *az úszó létesítmény villamos berendezéseinek ellenőrzési bizonyítványának hiánya,*
- *a hajó tűzoltó készülékeinek és tűzoltó tömlőinek ellenőrzési bizonyítványának hiánya,*
- *a fuvarokmányban a veszélyes árura vonatkozó megnevezést nem az ADN-nek megfelelően töltötték ki,*
- *a hajón nem volt fellelhető az előírt mennyiségű kézi tűzoltó készülék,*
- *a hajó tűzoltó berendezésein nem volt megtalálható a felülvizsgálati tanúsítvány,*
- *egyéni védőfelszerelés hiánya,*
- *különleges védőfelszerelés hiánya.” [13]*

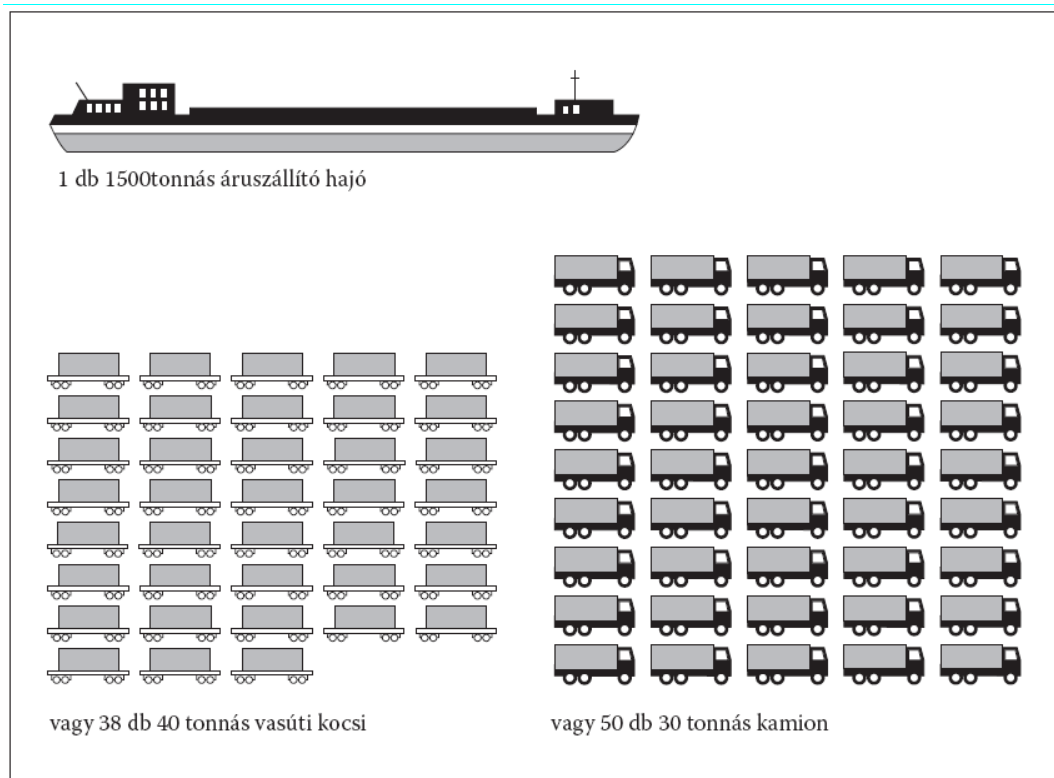


4. számú kép. Veszélyes áru szállítás ellenőrzése 2020. január 14. Budapest.

Készítette a szerző.

4. A BELVÍZI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁSSAL KAPCSOLATOS BALESETEK ELEMZÉSE

A vízi járműveken szállított veszélyes áru mennyisége jóval nagyobb, mint más szállítási alágazatban használt járművek esetében. Hazánkban a szállítás speciális közege a Duna folyó. A szállítás szabályainak megszegése és egy bekövetkező baleset ezért súlyos veszélyt jelent az emberi életre, egészségre, a környezetre valamint az anyagi javakra. A különböző szállítási alágazatokban egy járműben szállítható veszélyes áru átlagos mennyiségét szemlélteti a következő ábra.



4. számú ábra. Szállítási módok összehasonlítása az egy járműben szállítható mennyiségek alapján. [14]

A belvízi veszélyes áru szállítás szabályainak betartatása hatékony katasztrófavédelmi ellenőrzések nélkül nem valósulhat meg. Az ellenőrzések magas száma a szabályok betartására ösztönzi a veszélyes áru szállításban résztvevőket, amely a balesetek bekövetkezésének megelőzésében fontos szerepet játszik. A belvízi szállítás során azonban évről évre történnek olyan események, balesetek ahol a katasztrófavédelemnek, illetve más társszerveknek be kell avatkozni károk enyhítése, felszámolása, jó esetben megelőzése érdekében. Az alábbi ábrán a Magyarország területén, veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek, események száma látható 2012. és 2020. között.



5. számú ábra. A belvízi veszélyes áru szállítással kapcsolatos események, balesetek száma 2012-2020. között. Készítette a szerző. Forrás: BM OKF IBF 2021.

A belvízi veszélyes áru szállításban résztvevők jogszabálykövető magatartása, a biztonsági kultúra fejlődése ellenére a 2014. évet kivéve minden évben történt legalább egy olyan esemény, baleset, amelyben veszélyes árut szállító vízi jármű is érintett volt. 2017-ben kettő, 2019-ben pedig három esemény is bekövetkezett. Egyes események, balesetek nemcsak egy vízi járművet érintettek, mivel több vízi jármű is alkothat egy alakzatot. A vízen történő áru szállítás megvalósulhat tolóhajóval történő bárkák vízen vontatásával, tolásával vagy mellévelt alakzatban való továbbításával is. A Védelem Tudomány folyóiratban korábban megjelent „A belvízi veszélyes áru szállítási balesetekkel kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése” című publikációmban már részletesen vizsgáltam Magyarországon, a Dunán 2012. január 1. és 2019. december 31. között bekövetkezett események, balesetek körülményeit, a kárelhárítás tapasztalatait. Az alábbiakban röviden összefoglalom a belvízi veszélyes áru szállítás során történt baleseteket.



2012. október 5. - 1060 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut szállító hajó kikötés közben zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

2013. október 7. - 1194 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut szállító hajó kikötés közben zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

2015. július 5. - 1900 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut szállító hajó völgymentben haladva több vízi jármű megkerülése közben a jobb oldali part közelében zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

2016. november 30. - 1800 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut szállító hajó kikötés közben zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

2017. július 7. 973,3 tonna UN 9006 Környezetre veszélyes folyékony anyag m.n.n. (Bázisolaj) veszélyes árut szállító hajó és a vele alakzatban lévő tartályuszály a kormánymű meghibásodása miatt lehorgonyozott. A jelentős hajóforgalom keltette hullámmás miatt az uszály a mederfenéknek ütközött, megsérült és a géptér vízzel telt meg. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

2017. július 10. - 968 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes áru szállító hajó kikötés közben zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.



5. számú kép. A kikötés közben zátonyra futott Tanger tartályhajó, 2017. július 10. Készítette: Tolna Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság.



2018. augusztus 3. - 755,3 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut szállító hajó és a vele alakzatban lévő 1073,5 tonna UN 1203 Motorbenzin veszélyes árut szállító tartályuszály völgyemenetben mederfeneket érintett, fennakadt és keresztbefordult. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

2019. november 26. - 2185,8 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut és UN 1203 Motorbenzin veszélyes árut szállító hajó kikötés közben zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt. [15]

2020. szeptember 23. – 749,7 tonna UN 1202 Gázolaj veszélyes árut szállító hajó töltés után, a kikötő elhagyása közben zátonyra futott. Személyi sérülés, szivárgás nem történt.

A veszélyes árut szállító vízi jármű balesetének következményei leginkább attól függenek, hogy csak a vízi járművet érte-e sérülés, esetleg a szállított veszélyes árut tartalmazó tartály, illetve a csomagolás is sérült-e. Ha a veszélyes árut tartalmazó tartály, vagy csomagolás sérül és a szállított veszélyes áru a szabadba kerül több fajta káros hatásra lehet számítani. „A veszélyes anyagok szabadba kerüléséből származó következmények egyértelműen levezethetők a veszélyes áru tulajdonságaiból, miszerint az tűz- és robbanásveszélyes, maró, toxikus, ökotoxikus, karcinogén, radioaktív tulajdonságokkal rendelkezhet.” [16]

A 2012. és 2020. között bekövetkezett balesetek kiváltó okát nem a veszélyes áru szállítás szabályainak megszegése okozta. A Duna alacsony vízállása, illetve a vízi közlekedés szabályainak be nem tartása miatt történtek a veszélyes árut szállító vízi járművek balesetei. A balesetekben a szállított veszélyes áru szivárgása és környezetbe kerülése, illetve személyi sérülés egy esetben sem történt.

5. ÖSSZEZÉS, KÖVETKEZTETÉSEK

A veszélyes áruk belvízi szállítása szigorú, részletes szabályokhoz kötött tevékenység. A szigorú a vízi járműveken szállított veszélyes áruk veszélyeztető hatása és a nagyobb szállított mennyiségek indokolják. A szállítás rendszerint speciális közegben, élővizeken történik, Magyarországon a Dunán. Ez tovább fokozza a szállításban rejlő kockázatokat. 2012. január 1. napja óta a belvízi veszélyes áru szállítás szabályainak ellenőrzését és a feltárt



hiányosságok szankcionálását a katasztrófavédelem iparbiztonsági szakterülete végzi Hazánkban. A szállítások ellenőrzése a szállítást előkészítő telephelyeken és szállítást végző vízi járműveken történik. Az ellenőrzések célja, hogy a veszélyes áru szállításban résztvevőket a szállítás szabályainak maradéktalan betartására készítse, ezáltal megelőzve az esetleges balesetek bekövetkezését. Az ellenőrzések során feltárt szabálytalan szállítások számából jól látható, hogy a legtöbb, nem az előírásoknak megfelelő szállítás a katasztrófavédelem hatósági felügyeleti tevékenységének kezdetén 2012. évben volt. Az ellenőrzések számszerűsített adatai azt mutatják, hogy az előírásokat nem minden szállításban résztvevő tartja be maradéktalanul. 2013-tól azonban az ellenőrzések számának növelése kapcsán a feltárt szabálytalanságok csökkentek, a szabálykövető magatartás javult a szállításban résztvevők körében. A jogszabálykövető magatartás és a biztonsági kultúra fejlődése ellenére, a 2014. évet kivéve minden évben történt Magyarországon legalább egy olyan baleset, amelyben veszélyes árut szállító vízi jármű is érintett volt. A balesetekben tűzveszélyes folyadékokat, benzint, gázolajat, illetve környezetre veszélyes bázisolajat szállító vízi járművek voltak érintettek. A balesetekben a vízi járműveket érte csak sérülés. A szállított veszélyes árut tartalmazó tartályok egy esetben sem sérültek meg. A szállított veszélyes áru szivárgása, környezetbe kerülése, illetve személyi sérülés a vizsgált időszakban nem történt.

A tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a katasztrófavédelem hatósági felügyeleti tevékenysége és a szankciók rendszere a veszélyes áru szállítás szabályainak betartására ösztönzi a szállításban résztvevőket. A 2012. és 2020. évek között bekövetkezett balesetek kiváltó okát nem a belvízi veszélyes áru szállítás szabályainak megszegése okozta. Az iparbiztonsági szakterület tevékenysége a balesetek bekövetkezésének megelőzésében és az esetlegesen bekövetkező balesetek súlyosságának csökkentésében fontos szerepet játszik.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] Vass Gyula: *A veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzése 2010. II. félévében.* Budapest, 2010. Védelem Online: <http://www.vedelem.hu/letoltes/anyagok/719-a-veszelyes->



- aruk-kozuti-szallitasanak-ellenorzese-2010-ii-feleveben.pdf (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)
- [2] Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (EGT-vonatkozású szöveg)
- [3] UNECE. European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways.
- [4] 386/2021. (VI. 30.) Korm. rendelet a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről.
- [5] 26/2017. (VII. 5.) NFM rendelet a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat belföldi alkalmazásáról.
- [6] 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról.
- [7] 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről.
- [8] 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 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 bírságolással összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól.
- [9] Balogh Róbert, Kozma Sándor, Vass Gyula: *A vasúti veszélyesáru-szállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos tapasztalatok értékelése a bírságjogszabály változásának következtében.* 2019. Műszaki Katonai Közlöny, 29. évf. 3. sz. p. 21–34. Online: <http://journals.uni-nke.hu/index.php/mkk/article/view/370/193> (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)
- [10] Kátai-Urbán Lajos, Kiss Enikő: *A veszélyes áru belvízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése.* 2014. Hadmérnök, 9. évf. 1. sz., p. 81-87. Online: http://hadmernok.hu/141_07_katail.pdf (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)



[11] Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, Vass Gyula: *Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése*. 2015. Hadmérnök, 10. évf. 4. sz. p. 101–114. Online: www.hadmernok.hu/154_10_kataiul_ks_vgy.pdf (A letöltés dátuma: 2021. 11. 04.)

[12] Katasztrófavédelmi Oktatási Központ. Hírek. Tűzmadár. <https://kok.katasztrofavedelem.hu/32405/hirek/251300/tuzmadar> (A letöltés dátuma: 2021. 11. 04.)

[13] Kiss Enikő, Kátai-Urbán Lajos: *A Mohácsi Iparbiztonsági Hatóság veszélyesáru-szállítási vízi ellenőrzési tapasztalatainak értékelése*. 2014. Bólyai Szemle, 23. évf. 1. sz. p. 98–108. Online: <https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/14256/A%20moh%20csi%20iparbiztons%20gi%20hat%20F3s%20E1g%20vesz%20E9lyes%20%20E1ru%20v%20EDzi%20sz%20E1ll%20EDt%20E1si%20ellen%20rz%20E9si%20tapasztalatainak%20%20E9rt%20E9kel%20E9se.pdf;jsessionid=14C331718F0F90AC6D08E33B4D2CE44E?sequence=1> (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)

[14] Kiss Enikő, Kátai-Urbán Lajos: *A veszélyes áruk főváros területén történő vízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése*. 2014. Bólyai Szemle, 23. évf. 1. sz. p. 88-97 Online: <https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/14257/A%20vesz%20E9lyes%20%20E1ru%20f%20v%20E1ros%20ter%20FClet%20E9n%20t%20F6rt%20E9n%20%20v%20EDzi%20sz%20E1ll%20EDt%20E1s%20E1val%20kapcsolatos%20katasztr%20F3fav%20E9delmi%20hat%20F3s%20E1gi%20feladatok%20v%20E9grehajt%20E1si%20tapasztalatainak%20%20E9rt%20E9kel%20E9se.pdf?sequence=1> (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)

[15] Balogh Róbert: *A belvízi veszélyes áru szállítási balesetekkel kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése* 2020. Védelem Tudomány V. évf. 2. sz. p. 100-117. Online: <http://www.vedelemtudomany.hu/articles/07-balogh.pdf> (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)

[16] Cimer Zsolt, Szakál Béla: *A veszélyes áru közúti szállításából származó kockázatok meghatározásának lehetősége*. 2010. Hadmérnök V. évf. 2. sz. p. 115-126. Online: http://hadmernok.hu/2010_2_cimer_etal.pdf (A letöltés dátuma: 2021. november 4.)



Balogh Róbert tűzoltó alezredes, iparbiztonsági felügyelő

Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Dél-budai Katasztrófavédelmi Kirendeltség

Ltc. Róbert Balogh, inspector for industrial safety, Capital Disaster Management Directorate,
South-Buda Disaster Management Office

robert.balogh@katved.gov.hu

orcid.org/0000-0002-4318-7210