

## A veszélyes áruk főváros területén történő vízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése

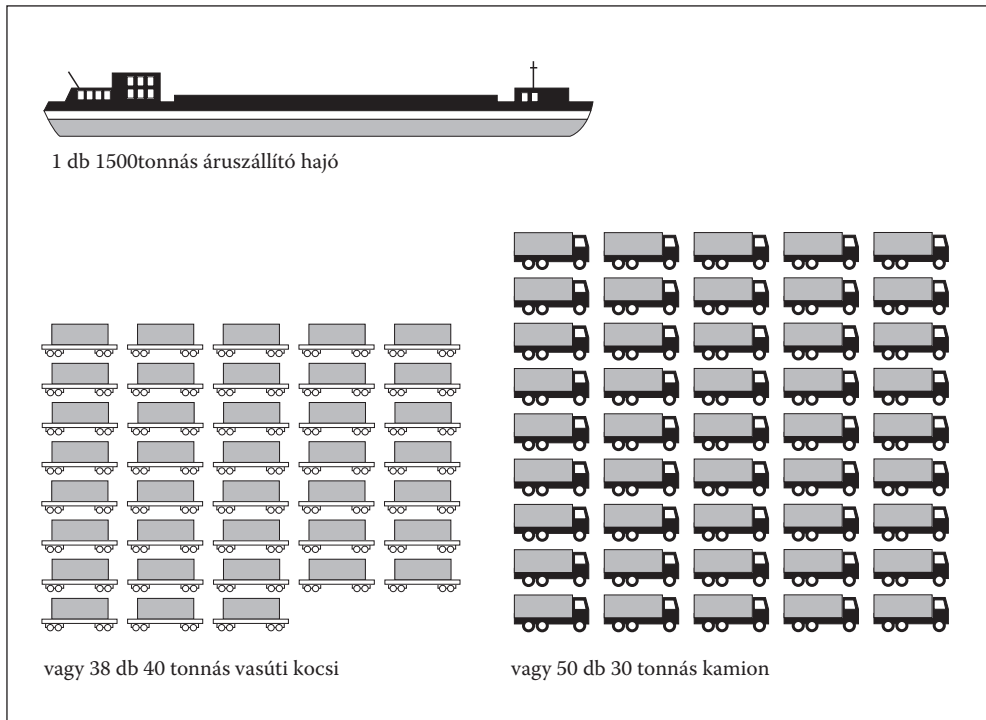
A veszélyes áruk vízi szállításának hatósági ellenőrzése nem egészen két évvel ezelőtt került a katasztrófavédelem hatáskörébe. A veszélyes áruk belvízi szállítására vonatkozó nemzetközi előírásokat az ADN Szabályzat tartalmazza. A hatósági ellenőrzések legfontosabb célja e szabályzat betartatása a vízi közlekedés biztonsága érdekében. Az ADN-ellenőrzés a fővárosban speciális helyzete miatt kiemelten fontos feladatnak számít. A fővárosban a Szent Flórián tűzoltóhajó segítségével vagyunk képesek menet közbeni ellenőrzést végezni, ami egész Európában különlegességnek számít. Jelen cikkben célunk az eddigi tapasztalatok értékelése, az eredmények bemutatása, valamint javaslattétel a hiányosságok pótlására.

**Kulcsszavak:** veszélyesáru-szállítás, ADN, iparbiztonság, Budapest, Duna

### Bevezetés: a veszélyes áruk vízi szállításának ellenőrzése

A veszélyes anyagok vízi szállításának ellenőrzése mindössze két éve került át a katasztrófavédelem hatáskörébe. Ebből kifolyólag aránylag kevés információ áll rendelkezésünkre, és kevés a tapasztalat, viszont egy nagyon fontos területről van szó, és már ennyi idő alatt is jelentős fejlődés látható a veszélyes anyagok vízi szállításával kapcsolatos szabályok betartatásával kapcsolatban.

Egy vízi járművön többnyire igen jelentős mennyiségű árut szállítanak egyidejűleg. Az alábbi kép is érzékelteti, hogy egyetlen 1500 tonnás áruszállító hajóval való áruszállítás mennyivel gazdaságosabb egy vasúti vagy közúti szállításhoz képest. Egy 38 db 40 tonnás vasúti kocsiból álló szerelvényt még hamarabb el tudunk képzelni, mint egy 50 darab 30 tonnás, ugyanazon árut szállító kamionból álló konvojt. Ebből arra is következtethetünk, hogy ha egyetlen hajó ennyi anyagot szállít egy alkalommal, akkor egy hajón elkövetett szabálytalanság mekkora veszélyt hordoz magában. Ezért is kiemelt fontosságú a veszélyes áruk vízi szállításának katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzése, hiszen a szabálytalanságok kiszűrésével jelentős mértékben tudjuk csökkenteni a különféle kockázatokat. [1]



1. ábra: Szállítási módok összehasonlítása [1]

Kutatásaink során igyekeztünk a gyakorlati részre fektetni a hangsúlyt, hogy valós képet kapjunk a hatósági feladatokat végrehajtó munkatársaink gyakorlati tapasztalatairól. A kutatást jelentős mértékben segítették a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság munkatársai.

A veszélyes áruk szállítása történhet közúton, vasúton, vízen vagy levegőben. A különböző szállítási módokra különféle nemzetközi szabályozások vonatkoznak: az ADN, az ADR, az IMSBC Kódex, az ICAO-TI (IATA DGR), az IMDG Kódex és a RID. A veszélyes áruk vízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok végrehajtását mind a magyar, mind pedig a nemzetközi jogszabályok, előírások betartásával végzik. A Duna magyarországi szakaszán veszélyes árut szállító vízi járművek számára a nemzetközileg a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN<sup>1</sup>) csatolt szabályzat ismerete, alkalmazása és betartása kötelező. Az ADN, az ADR és a RID előírásai hasonlóak, illetve keresztutalásokat tartalmaznak egymásra.

A hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotólással

<sup>1</sup> Francia: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures.

összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól a 312/2011. (XII. 23.) kormányrendelet rendelkezik.

Az ellenőrzés lefolytatására a katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve jogosult. Önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének előzetes jóváhagyása alapján.<sup>2</sup>

Az eljárásrendet a 127/2012-es BM OKF főigazgatói intézkedés határozza meg, amely 2013. január 1-jén lépett hatályba. Az intézkedés hatálya kiterjed a hivatásos katasztrófavédelmi szerv központi szervére (BM OKF), területi szerveire (igazgatóságok), valamint helyi szerveire (kirendeltségek).

Magyarországon a veszélyes áruk vízi szállításának katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésében a hajózhatósági adatok alapján (pl.: meder, vízállás, hajóforgalom) csak a Duna menti megyék érintettek.

A főváros a település katasztrófavédelmi besorolása, valamint speciális központi szerepe miatt számít kiemelt fontosságú területnek. Ennek oka – a teljesség igénye nélkül –, hogy koncentráltan vannak jelen a fontos és védett közintézmények (pl.: minisztériumok, hivatalok, a Parlament), a Seveso hatálya alá tartozó felső küszöb besorolású üzemek, a védett személyek lakó- és közintézményei, a nemzetközi vízi forgalom lebonyolításában részt vevő üzemek, illetve a lakosság igen magas száma. Továbbá a vízi ellenőrzésnek a fuvarozás feltartóztatása nélkül kell történnie, és egyelőre kizárólag a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságnak van tűzoltóhajója.

---

## A dunai ADR-ellenőrzések végrehajtásának tapasztalatai

---

A fővárosban a Szent Flórián tűzoltóhajó segíti az ellenőrzést. Az ellenőrzési folyamat különlegessége, hogy az áruszállító járművet nem állítják meg. A tűzoltóhajó kapitánya rádión értesíti a másik jármű kapitányát, hogy ADN-ellenőrzés miatt lassítson le, majd a visszajelzés után megkezdheti a hajóhoz való közeledést és arra történő rácsatlakozást. A rácsatlakozás után lehetségessé válik a járműről járműre való biztonságos átszállás, és megkezdődhet az ellenőrzés a szokásos eljárás szerint. A hajóra legalább két hatósági munkatárs száll át, közülük legalább egynek meg kell lennie az ADN-végzettségnek.

Rácsatlakozáskor a kapitánynak figyelnie kell a hajókra ható fizikai erőkre, mivel a hajók egymáshoz való közeledésekor a két jármű között a folyó áramlása felgyorsul, és a nagyobbik hajó elkezd „beszívni” a kisebbiket. Ugyanakkor ez az erő tartja össze is a két hajót, hiszen a hajónak csak az orra van rákötve az ellenőrizendő járműre, de

<sup>2</sup> A 312/2011. (XII. 23.) kormányrendelet ezen módosítása 2013. 07. 04-én lépett hatályba, ezért a korábbi statisztikák, beszámolók alapján az akkor hatályban lévő jogszabályoknak megfelelően még a területi szerv is említésre kerül ellenőrző szervként.

a fizika törvényei miatt a fara is szorosan a másik mellett fog maradni, attól nem fog eltávolodni.

A menet közbeni ellenőrzés egyedi, más országokra nem jellemző. Többnyire mindenhol megállítják a hajókat a feladat végrehajtásához. Ennek az átszállásos módszernek az az előnye, hogy nem tartjuk fel a szállítványozót, így a szállítványozás során nem okozunk idővesztést.

A menet közbeni átszállás nem végezhető minden hajóról, hiszen egy teljesen megtöltött hajó nagyon mélyen, egy teljesen üres, nagy merüléssel rendelkező hajó pedig adott esetben nagyon magasan lehet az ellenőrök hajójához képest. Így ha az ellenőrök hajójának mérete nem megfelelő, az átszállás nem lesz lehetséges vagy biztonságos. A Szent Flórián méretei viszont alkalmasak arra, hogy mélyen és magasan lévő hajókra is át tudjunk szállítani. Az átszállás során mentőmellény viselése kötelező!

A Szent Flórián a finn Uudenkaupungin Työvene Rt. gyártmánya, és 2000-ben állt szolgálatba. A hajó 13 méter hosszú, 3,9 méter széles, tömege mindössze 35 tonna, merülése pedig alig egy méter. A hajót egy Volvo Penta motor hatja, amely 230 lóerős. Méreteiből adódóan mozgékony és gyors (40 kilométer per órás sebességet képes elérni, melyre még rásegíthet a Duna folyási sebessége), ami rendkívül fontos szerepet tölt be mind az ellenőrzések, mind pedig a riasztások során. A tűzoltóhajó ugyanis elsődleges feladata alapján tüzek oltásánál, műszaki mentésnél használatos, így természetesen veszélyes áru szállítása közben bekövetkezendő balesetknél is bevethető (műszerezettségének köszönhetően akár rossz látási viszonyok között és éjjel is). [2]

A hajó legénysége négy főből áll: 1 fő szolgálat parancsnok (hajóskapitány), 2 fő szerparancsnok (gépész, hajóvezető) és 1 fő beosztott tűzoltó (matróz). Minden szolgálatparancsnok rendelkezik ADN-végzettséggel.

Az ellenőrzéseket a BM OKF belső szabályozójában rögzített eljárási rend és hatósági eszközök (ellenőrzési jegyzékek és segédletek) alapján végzik az iparbiztonsági ellenőrök. Az ellenőrzési segédlet kidolgozásában a Biztonsági Tanácsadók Egyesülete nyújtott segítséget. Az ellenőrzések országos szakmai felügyeletét a BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség Veszélyes Szállítmányok Főosztály munkatársai látják el. A területi szervek munkáját a fővárosi és a megyei Iparbiztonsági Főfelügyelőségek irányítják és ellenőrzik. [3]

A fővárosban a vízi ellenőrzéseken túl telephelyi ellenőrzéseket is végeznek a szakemberek, amelyeknek célja annak megállapítása, hogy a veszélyes áru szállításának előkészítése megfelel-e a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak. ADN-es telephelyi ellenőrzéskor a telephelyet a vízi ellenőrzéshez hasonlóan a Szent Flórián tűzoltóhajóval közelítjük meg.

A telephelyi ellenőrzés kiterjedhet a veszélyes áru szállításában részt vevő összes közreműködőre (feladó, szállító/fuvarozó, címzett, berakó, csomagoló, töltő, tankkonténer vagy mobil tartály üzemben tartója). Természetesen az ellenőrzött ebben az esetben is kö-

teles az ellenőrzést segíteni, az ellenőrök belépését, az áru szállítására vonatkozó iratokba való betekintést biztosítani, valamint szükség esetén – a biztonság veszélyeztetése nélkül – az áruból vagy csomagolóeszközből való mintavételt eltérni.

Az ellenőrzés során az alábbiakat szükséges ellenőrizni:

- rendelkezik-e az adott vállalkozás veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóval,
- a biztonsági tanácsadóval kötött szerződést, annak érvényességét,
- a tanácsadó végzettségét tanúsító bizonyítványt,
- a tanácsadó az Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) Központi Hivatalánál be van-e jelentve,
- a jogszabályban előírt éves jelentést a tanácsadó elkészítette-e,
- a személyzet oktatására vonatkozó iratokat, jegyzőkönyvet, tematikát,
- a fuvarokmányokat és kísézőokmányokat (engedélyek, jóváhagyások, bizonyítványok, bejelentések stb.),
- a csomagolóeszközöket,
- a járműveket,
- az egyéni védőeszközöket,
- a töltő/lefejtő területet.

A főváros területén havonta végeznek ADN-ellenőrzéseket. Különleges ellenőrzési fajtának számít még az országos DISASTER-ADN-akció ellenőrzéssorozat.

A DISASTER-ADN egy olyan előre be nem jelentett akció, amely a veszélyes áruk belvízi szállításának országos szintű átfogó ellenőrzésére irányul, a társhatóságokkal együttműködésben. Lehetőség szerint évente két-három alkalommal szervezik meg.

Az akciót megelőzően egy akcióterv került kiadásra, amely nagy vonalakban tartalmazza a teljesítendő feladatokat, az akcióban részt vevő ellenőrök nevét, hajókra való beosztását, valamint egy statisztikai adatlapot az ellenőrzött hajókhoz és az ahhoz kapcsolódó adatokhoz.

Az ellenőrzésen a katasztrófavédelem, a rendőrség, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatal munkatársai vesznek részt. Az ellenőrzést egy országos rádiópróba előzi meg, hogy biztosítva legyen a megfelelő kommunikációs hálózat megléte.

A program egy munkavédelmi oktatással kezdődik, melyben kiemelt fontosságot kap az ellenőrzésben résztvevők személyes biztonsága a hajóról hajóra való átszállás során. Így például többek közt kiemelten kezelik a mentőmellény használatának kötelezettségét is.

A munkavédelmi oktatást egy rövid eligazítás követi, melyet az akció parancsnoka, a fővárosi iparbiztonsági főfelügyelő tart, aki tájékoztatást ad az akcióhoz kapcsolódó legfrissebb információkról, változásokról, valamint a nap menetéről. Mindezeket túl kijelölik az ellenőrző hajók útvonalát is, ezzel biztosítva az ellenőrizendő területek határait és a duplikációk elkerülését.

Az akcióban a főváros területén összesen három hajó vesz részt, amelyekre az ellen-

őröket úgy válogatták össze, hogy a hatóságok együttműködve tudjanak átfogó ellenőrzést végezni a vízi járműveken.

A Szent Flórián tűzoltóhajóval – a hajó legénységét is beleértve – négy katasztrófavédelmi és két rendőr kolléga végzi az ellenőrzéseket. Az ellenőrzés a kijelölt útvonalnak megfelelően Budapest közüzgázgati határáig folyik.



1. kép: Társhatóságok együttműködésben (készítette: Kiss Enikő)

Az ellenőrzés kiterjed a csepeli öbölben vesztegelő hajókra is. Az ellenőrzés során a BM OKF intézkedés szerinti ellenőrzési jegyzéket kell kitölteni. A hajókon az előírásoknak megfelelően rögzíteni kell az ellenőrzés helyét, dátumát, az ellenőrzést végzők nevét, valamint a géphajó és a vontatott/tolt/mellévt úszóműre vonatkozó adatokat (pl.: név/szám, államjelzés, lajstromszám, szállított áru, vizsgált fuvarokmányok száma és megnevezése stb.). A társszervek munkatársai is hasonló előírások alapján veszik fel a jegyzőkönyvet, „kihegyezve” azt az ő illetékességüket érintő előírások betartásának ellenőrzésére (pl.: Hajós Szolgálati Könyv megléte, hiánytalan és szabályos kitöltése, megfelelő egészségügyi alkalmassági vizsgálat igazolásának megléte és érvényessége stb.).

Ellenőrizni kell továbbá az ADN hatálya alá tartozó ellátóhajókat is. A nem ADN-es járművekhez hasonlóan itt is fel kell venni az alapadatokat, de azon túlmenően részletes vizsgálatot kell végrehajtani a szabályzatoknak és előírásoknak megfelelően. Először a hajón belül a hajóvezető szakképesítését igazoló, valamint a jármű működéséhez szükséges okmányok meglétét és azok megfelelőségét kell ellenőrizni. Ilyen például az ADN-

bizonyítvány, de többek közt a hajónaplót, a hatályos ADN Szabályzatot és az írásbeli utasítást is ellenőrzés alá kell vonni. A jegyzőkönyv törzslapján kívül a kiegészítő adatlapban meghatározott előírásoknak való megfelelést is vizsgálni szükséges, ami már nemcsak a vízi jármű adataira, hanem a rakományra és a vontatmányra is kiterjed. Az ehhez szükséges okmányok ellenőrzése után ellenőrizni kell a vontatmányt is, és meg kell vizsgálni az ott lévő felszereléseket is. Ilyenek például a tűzoltó készülékek vagy az olajközömbösítő is.

Az ellenőrzések kiterjednek a part menti töltő-lefejtő létesítményekre is, amelyek veszélyes anyaggal foglalkozó üzemek, és üzemanyag-forgalmazási tevékenységet végeznek. Az ellenőrzésen az ellenőrök megvizsgálják a szükséges dokumentumok meglétét és az előírásoknak való megfelelést. Először az üzemre vonatkozó alapadatokat veszik fel (név, cím, cégjegyzékszám, adószám), majd a vonatkozó engedélyeket vizsgálják, és a veszélyes árra vonatkozó adatokat is rögzítik (mennyiség, besorolás, UN-szám), de a biztonsági tanácsadó bizonyítványának érvényességét is leellenőrzik. Az éves jelentéseket öt évre visszamenően nézik át, valamint az oktatások végrehajtásának megtörténtét is ellenőrzik. A megtekintett dokumentumok hiteles fénymásolatát a hatóság rendelkezésére kell bocsájtani, valamint a korábbi akciók alatt talált hiányosságok pótlásáról meg kell győződni.

Az ellenőrök a Duna forgalmát egész nap folyamatosan figyelik az AIS ([www.marinetraffic.hu](http://www.marinetraffic.hu)) és a PannonRIS ([www.pannonris.hu](http://www.pannonris.hu)) rendszereken keresztül, annak érdekében, hogy a budapesti szakaszon közlekedő és veszteglő hajók ellenőrzését sikeresen végrehajthassák.

A DISASTER ellenőrzéseken részt vesznek még a Duna melletti Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságok ellenőrei is.

Példaként a következő ellenőrzési adatok a BM OKF által szervezett, kétnapos ellenőrzésen születtek. Az ellenőrzések tizenegy helyszínen, valamint mozgó ellenőri csoportokkal menet közben zajlottak. A katasztrófavédelem részéről országosan 68 fő, a társhatóságok bevonásával pedig összesen 104 fő teljesített szolgálatot az akcióban. Két nap alatt összesen 57 járművet ellenőriztek a hatóság munkatársai. Az ellenőrzött járművek közül 13 szállított az ADN hatálya alá tartozó veszélyes árut, amelyeknek 31%-nál, tehát négy esetben tártak fel szabálytalanságot. A szabálytalanságok miatt értelemszerűen hatósági eljárás indult. Ez a tizenhárom hajó összesen 5,7 millió kilogramm, valamint 2,7 millió liter veszélyes árut szállított. A társhatóságok a helyszínen nyolc alkalommal intézkedtek, ebből kétszer figyelmeztetéssel, hatszor pedig helyszíni bírsággal. Az összesen 90 ezer forint összegű bírságot a tűzoltó készülékek felülvizsgálati idejének lejárta, valamint a hajónapló szabálytalan vezetése miatt szabták ki. [4]

A DISASTER akciókon kívül rendszeres havi ellenőrzés is szükséges, ahol az ellenőrzés elején meg kell nézni a RIS- és AIS-rendszereken, hogy van-e forgalomban lévő áruszállító vízi jármű a Dunán, majd az ellenőrök az ellenőrzéshez a Szent Flóriánnal – a hajókövető rendszer alapján – az ellenőrizendő jármű irányába indulnak.

Az ellenőrzések során az ADN hatálya alá nem tartozó vízi járműveket is ellenőrzés alá vonhatják a katasztrófavédelem szakemberei. A fuvarokmányok megvizsgálása után meg kell győződni, hogy a rakomány el van-e látva plombával. A műtrágyát szállító járművek esetében a rakomány összetételét is meg kell vizsgálni, mivel az ammónium-nitrát alapú műtrágya – az összetételétől és annak százalékos arányától függően – akár veszélyes árunak is minősülhet, amelynek szabálytalan szállítása akár emberi életet követelő balesethez is vezethet. [5]

A hatóságok tapasztalatai alapján a korábban feltárt szabálytalanságok javítása minden esetben megtörténik. A hajóvezetők mindig számítanak az ellenőrzésekre, és a hatóság munkatársainak munkáját közreműködésükkel segítik. Úgy gondoljuk, hogy mióta a katasztrófavédelem munkatársai végzik a veszélyes áruk szállításának belvízi ellenőrzését, az ellenőrzés folyamata sokkal hatékonyabb. A hibák és hiányosságok feltárára és javításra/pótlásra kerültek, a hajóvezetők igyekeznek betartani az előírásokat a szankcionálás elkerülése végett. Véleményünk szerint ha megszüntetnénk a folyamatos ellenőrzéseket vagy azok számát lecsökkentenénk, sokkal nagyobb eséllyel jönnének elő újabb hiányosságok, mert nem lenne kontroll és folyamatos nyomás a járművekkel és üzemeltetőikkel szemben.

A társhatóságokkal való együttműködés eredményesnek tekinthető, hiszen egymást segítve több szempontból tudják megvizsgálni a járműveket. Erre az elvre alapoz az FKI, a BRFK és a NAV közös mobil ADR ellenőrző egysége. Az egység – amely egy megkülönböztető fény- és hangjelzést használó mikrobuszban kapott helyet – célja a már mozgásban lévő, veszélyes árukat szállító járművek ellenőrzése. Az egység szervezetenként két munkatárssal dolgozik 2013. október 9-től folyamatosan. Úgy gondoljuk, hogy ehhez hasonlóan létrehozhatnánk egy közös, nemcsak közúton, hanem vasúton és vízen is bevethető alakulatot, ezáltal létrehozva egy különleges, a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésére specializálódott egységet. Az egység képességét a közeljövőben a katasztrófavédelem hatáskörébe kerülő légi ellenőrzésekre is kiképezhetnénk.

Megállapítható továbbá, hogy az ellenőrök több esetben is találkoztak már olyan járművekkel (az ADN- mellett az ADR- és RID-ellenőrzések során is), amely az IMDG kódex szerint volt megrakodva, okmányokkal ellátva. Mivel Magyarországon rendkívül kevesen kaptak IMDG-képzést, és maga az IMDG kódex sem elérhető magyar nyelven, az ilyen jellegű szállítmányok ellenőrzése nehézkes.

A hazai vezető veszélyesáru-szállítással foglalkozó gazdálkodó szervezet adatai alapján jelenleg két, a tengeri szállítmányozással kapcsolatos képzés NKH általi engedélyeztetése zajlik, de azok a földi személyzet és a földi operátor kiképzésére irányulnak, az IMDG 1.3. fejezetek alapján. Az IMDG kódex magyar nyelvre fordítása, valamint ahhoz kapcsolódó ellenőri képzés egyelőre nincs tervben. A képzés jelenleg csak külföldön elérhető, ami egyrészt költséges, másrészt pedig magabiztos, szakmai idegennyelv-tudás szükségeltetik hozzá. A tervek szerint várhatóan 2015-re tengeri fuvarozásra vonatkozóan is kialakítják a biztonsági tanácsadói rendszert. [6]



A magyar nyelvű kódex hiánya azért is probléma, mert magának az ADN-nek a szabályzata is hivatkozik rá. A belvízi és a tengeri előírások eltérőek, csupán 30-40 százalék hasonlóságot mutatnak. A jelenlegi helyzet változtatásához szükség lenne a magyar nyelvű szabályzatra, annak jogszabályokba foglalására, majd a képzések tervezetének engedélyezésére, a képzés végrehajtására. Bár a folyamat költséges és időigényes, a kombinált fuvarozási módok közkedveltsége miatt egyre szükségesebbé válik.

Az ellenőrzések szakmai színvonalának jövőbeni további erősítéséhez szükséges képzéshez kiváló alapot szolgáltat a Nemzeti Közszolgálati Egyetem iparbiztonsági szakirányán folyó képzés is. Az egyetem Katasztrófavédelmi Intézetének gondozásában megjelent az iparbiztonsági szakemberek munkáját segítő egyetemi jegyzet is. [7]

---

## Összegzés, javaslatfétel

---

Összességében elmondható, hogy az elmúlt másfél évben nagy változások történtek a veszélyes áruk vízi szállítására vonatkozó szabályok betartásában. Ennek oka, hogy a katasztrófavédelem a feladat átvétele óta nagy odafigyeléssel, valamint a korábban közúton szerzett tapasztalatokat hasznosítva kezdte meg és folytatja az ellenőrzéseket.

Rövid idő alatt a hajókon a biztonság jelentős mértékben javult, hiszen a legtöbb szállítmányozó cég hajói nem egy alkalommal lépnek be az országba, és ezzel az Európai Unióba, hanem heti vagy havi rendszerességgel megfordulnak hazánk vízi útvonalán. Ezáltal a kezdetben feltárt szabálytalanságokat a szankcionálás elkerülése érdekében igyekeznek kijavítani, valamint a hiányosságok pótlása mellett az eszközöket, okmányokat folyamatosan kontroll alatt tartani, szükség esetén felülvizsgáltatni, okmányok esetében az engedélyeket időben meghosszabbítani.

Amennyiben megszűnne a folyamatos kontroll, valószínűleg a vízi közlekedés biztonsága újra visszakerülne a 2012-es évet megelőző állapotokba, mivel a szállítványozó cégek többsége az ellenőrzéseken való megfelelés és a bírságolások elkerülése érdekében tartja be a szabályokat. Ez természetesen nem kizárólag a vízi közlekedésre vonatkozik, közúton és vasúton valószínűleg ugyanez lenne a helyzet.

Nagyon jó a társhatóságokkal való együttműködés, ami ezen a területen kiemelten fontos, hiszen a közös akciók, illetve a hajóellenőri szolgálat esetében a mindennapi munkavégzés együtt történik. Mind az információáramlás, mind pedig a feladatok során történő konkrét együttműködés kiváló.

A katasztrófavédelem munkatársai szerint a központi hatósági képzések között jelentős az eltérés, mivel egyes tanfolyamokon nincs biztosítva a megfelelő szakmai színvonal. Szükség lenne egységes, akár jogszabályokban rögzített szakmai követelményekre, hasonlóan az ellenőrzött szervezetek gyakorlatához.

Az OKJ-s képzésekre vonatkozó változások következtében az eddig alkalmazott ve-

szélyesáru-ügyintéző tanfolyam megszűnt, azt a képzési jegyzékből törölték. Jelenleg a képzési rendszer hiányossága nem megoldott, de a szükséges ismereteket a biztonsági tanácsadói képzések elvégzésével lehet pótolni. Erre minél előbb tartós megoldást kell találni – akár új képzések létrehozásával, akár a régebbiek reaktiválásával.

A képzések témaköréhez sorolható, a dolgozatban már kifejtett IMDG-t érintő probléma megoldását az IMDG lefordításával, illetve jogszabályokba történő adaptálásával, esetleg alternatívaként szakmai (angol) nyelvtanfolyamok és külföldi továbbképzésre való lehetőség biztosításával tartjuk elképzelhetőnek, valamint javasolnánk ezzel egyidejűleg a kódex beszerzését kirendeltségenként legalább egy példányban, a szaknyelvi képzéssel azonos nyelven.

## Felhasznált irodalom

- [1] Loós Z.: Veszélyesáru-szállítás – Hatósági feladatok. Előadás, 2013.
- [2] FireTrucks – Magyarország legnagyobb tűzoltótechnikai adatbázisa (letöltés: 2013. 11. 11.) [http://tuzoltoautok.hu/szertar/spec/szent\\_florian\\_tuzoltohajo/](http://tuzoltoautok.hu/szertar/spec/szent_florian_tuzoltohajo/)
- [3] Bognár Balázs – Vass Gyula – Kozma Sándor: A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelő-ség szakterületeinek bemutatása. Új Magyar Közigazgatás 5: (6) pp. 19–27. (2012)
- [4] A BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztály adatai alapján.
- [5] Dobor J. – Kátai-Urbán L. – Szendi R.: Az ammónium-nitrát műtrágyák tárolásából származó veszélyek és az ebből fakadó súlyos balesetek megelőzésének lehetőségei. Hadmérnök, VIII. évf. 2. sz., 2013. június.
- [6] Veszélyes áruk vízi szállításának aktuális kérdései. ADN 2013 és az IMDG Code 36-12, HVESZ, 2013
- [7] Bognár Balázs – Kátai-Urbán Lajos – Kossa György – Kozma Sándor – Szakál Béla – Vass Gyula: Iparbiztonságtan I. Kézikönyv az iparbiztonsági üzemeltetői és hatósági feladatok ellátásához. (Szerk. Kátai-Urbán Lajos.) Budapest, Nemzeti Közföldügyi és Tankönyvkiadó, 2013. 564 p. ISBN: 978-615-5344-12-1

### Evaluation of the experiences of capital's Disaster Management Authority regarding the transportation of dangerous goods by inland waterways

KISS ENIKŐ – KÁTAI-URBÁN LAJOS

It hasn't even been two years since disaster management took over the enforcement process of the carriage of dangerous goods by inland waterway. The international regulations of the carriage of dangerous goods by inland waterways are annexed to the ADN. The most important goal of the control and inspection is to get the regulations enforced in order to ensure transportation safety. ADN control is particularly important in the capital city due to its special situation. In the capital city we are able to check moving boats with the help of *Szent Flórián* fireboat, which is unique in Europe. The main goals of this article are to evaluate the experiences, present the achievements and make proposals on how to correct the mistakes and deficiencies.

**Keywords:** transportation of dangerous goods, ADN, industrial safety, Budapest, Danube