



Dr. habil. Vass Gyula, dr. habil. Kátai-Urbán Lajos, Cséplő Zoltán

A VESZÉLYES ÁRU LÉGI SZÁLLÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KATASZTRÓFAVÉDELMI HATÓSÁGI FELADATOK FŐVÁROSI TAPASZTALATAI

Absztrakt

Magyarország a Chicagói Egyezményhez 1969-ben csatlakozott, és az Egyezményt, valamint annak módosításáról szóló jegyzőkönyveket 1971-ben hirdette ki törvényerejű rendeletben.

A légit közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 2012. január 1-i módosítása teremtette meg a katasztrófavédelmi szervek részére a veszélyes áruk légi szállítása ellenőrzésének jogszabályi alapját. Ezt követően 2015. január 1-én lépett hatályba a 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet, amely részleteiben is szabályozza a katasztrófavédelmi hatósági feladatokat a veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzése, és a szabálytalan szállítások szankcionálása vonatkozásában. A hatósági jogkör kiterjed a veszélyes áruk légi szállításra történő előkészítésére, a légi úton beérkezett veszélyes áruk nem közvetlenül légi úton történő továbbítására vonatkozó jogszabályi előírások betartásának, továbbá a veszélyes áruk repülőtér területén végzett átrakásának, tárolásának ellenőrzésére.

Jelen cikk célja áttekinteni és értékelni a jogszabályokból adódó katasztrófavédelmi hatósági feladatok teljesítésének tapasztalatait.

Kulcsszavak: iparbiztonság; veszélyes áru légi szállítás; katasztrófavédelem.



THE ANALYSES OF THE IMPLEMENTATION OF DISASTER MANAGEMENT TASKS RELATED TO THE AIR TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS

Abstract

Hungary joined to the Chicago Agreement at 1969, our country proclaimed the Agreement at 1971. The Act on air transportation (1995. XCVII.) allows to the Hungarian Disaster Management organisation to control the air transportation activities involving dangerous goods from 1-th of January in 2012. After that the Governmental Decree N. 313/2014. (XII. 12.) coming into force on 1-st of January 2015 consists the specific rules and tasks of the Disaster Management Organisation relevant to the inspection of dangerous goods air transportation activities. The authority contains the preparation of dangerous goods for transportation, the incoming dangerous goods conveyance, and finally the dangerous goods handling activities at the territory of the airport.

This article's aim is to oversee and analyse the Disaster Management Organisation's implementation experiences linked with the relevant Hungarian regulation.

Key words: industrial safety; dangerous goods transportation by air; disaster management.



1. A VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KATASZTRÓFAVÉDELMI HATÓSÁGI FELADATOK

2002-ben lépett hatályba a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet, melynek értelmében, a hivatásos katasztrófavédelmi szervek a társhatóságokkal együttműködve teljes körű jogkört kaptak a veszélyes áruk szállítása szabályainak közúti és a telephelyi ellenőrzéseire.

A 2007. évben bekövetkezett jogszabály módosítások után a katasztrófavédelem, mint önálló ellenőrzési és szankcionálási tevékenységet végző „katasztrófavédelmi hatóság” került nevesítésre a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben és az 1/2002. (I. 11.) Korm. rendeletben. A jogszabályváltozás eredményeként az ADR-es szállítások ellenőrzésével és a szállítások során elkövetett szabálytalanságok bírságolásával kapcsolatos eljárások lefolytatását a katasztrófavédelmi szervek önállóan, teljes hatáskörrel végzik.

Újabb jelentős fordulópontonra 2012. január 1-vel került sor, a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. évi törvény hatályba lépését követően.

a vonatkozó ágazati törvények (1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről; 2000. évi XLII. törvény a vízi közlekedésről; 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről) módosításai megteremtették a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem immáron önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, vízi és légi szállításának ellenőrzését is, valamint szükség esetén bírságot szabhat ki, illetve egyéb intézkedéseket eszközölhet a veszélyhelyzetek elkerülése érdekében. A módosított ágazati törvények adta felhatalmazás alapján a végrehajtás részleteit tartalmazóan került kiadásra 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 szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet.



A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény felhatalmazó rendelkezése alapján, hosszas jogszabályi előkészítő munka után 2015. január 1-jén lépett hatályba a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet, így a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a légi szállítási ágazat tekintetében kapott ellenőrzési, bírságolási, valamint helyszíni intézkedési jogkörök kapcsán már pontos iránymutatás mentén tudja feladatait végrehajtani. [1]

A 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet szerint a veszélyes áru légi szállítására: a veszélyes áru légi úton történő továbbítása, a veszélyes áru légi szállításra történő előkészítése; a légi szállításra engedélyezett áru becsomagolása, dokumentálása, jelölése, tárolása, légitársaság kivételével járműre történő be- és kirakodása, átrakása (*beleértve a töltést és ürítést is*), telephelyen való mozgatása. [2] A fentiek alapján a hivatkozott jogszabály a teljes földi kiszolgálási tevékenységre kiterjeszti az ICAO hatályát. A repülőgép fedélzetén vagy a rakterében előírt ICAO szabályokat a kiszolgálás során, a repülőtéren vagy az ahhoz kapcsolódó helyszíneken is be kell tartani.

2. A VESZÉLYES ÁRU LÉGI SZÁLLÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS TAPASZTALATOK AZ EDDIGI KATASZTRÓFAVÉDELMI HATÓSÁGI FELADATOK ELLÁTÁSA SORÁN

Az eddigi hatósági ellenőrzések tapasztalatai alapján elmondható, hogy a légi szállításban részt vevő cégek, az ICAO és a légitársaságokat tömörítő IATA által meghatározott szigorú követelményrendszernek megfelelnek, azonban a veszélyes áru szállításánál esetenként előfordulnak hiányosságok.

A leggyakoribb probléma a szállítás és rakodás során a veszélyes árut tartalmazó küldeménydarabok nem megfelelő kezeléséből fakad. Ezekben az esetekben a csomagolóeszközök többnyire csak felületi sérülést szenvednek, de előfordul az is, hogy a



veszélyes árut át kell csomagolni a sérülés miatt. További jellemző hiányosságként említhető a küldeménydarabok nem szabályos jelölése, címkézése.

A szabálytalanságok hatékony feltárásához, a veszélyes árut tartalmazó szállítmányok katasztrófavédelmi ellenőrzéseihez, speciális szakmai ismeretek szükségesek, ezért is fontos a veszélyes áru szállítás ellenőrzését végző állomány részletekbe menő precíz kiképzése, folyamatos képzése, az ellenőri munkára történő felkészítése.

Veszélyes áru légi szállításának ellenőrzése:

Az előbbieken leírtak szerint 2015-től a légi közlekedést érintő veszélyes áru szállításokat tekintve új veszélyes áru szállítási ágazatra kiterjedő hatáskörrel bővült a katasztrófavédelem hatásköreinek egésze. Ez a veszélyes áru szállítási ágazat új, speciális ismeretek elsajátítását kívánta meg az ellenőrzést végrehajtók és a hatósági eljárásokat lefolytatók részéről. Az ellenőrzések végrehajtásával kapcsolatban továbbá ki kell emelni az ellenőrzés helyszínén betartandó (reptéri be/ki közlekedés, beléptetés rendszere, reptér területén való mozgás szabályai) egyedi szabályrendszert, mint különleges szabályozást.

A veszélyes áru szállítás ellenőrzése során feltárt szabálytalanságok aránya a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság ellenőrzéseit alapul véve és a 2015. évtől vonatkozó ellenőrzési eredményeket figyelembe véve megállapítható, hogy az ADR, RID ADN szerinti szállítások vonatkozásában, kismértékű ingadozással ugyan, de nagyjából stagnáló hibaarányokat tapasztalhatunk, míg a légi szállítás vonatkozásában, a kezdeti esztendőt tekintve relatíve magas hibaszámoktól indulva mind az események, mind a szabálytalanságok vonatkozásában javuló tendenciákat mutatnak az eredmények éves viszonylatokban.

Az ICAO ellenőrzések tekintetében elmondható, hogy küldeménydarabok vonatkozásban szabálytalannak számítanak már a külső csomagoló és rakományképző eszközök egyszerű és kirívó sérülései is, mert nem tudható pontosan, hogy a külső behatástól milyen folytonossági hiányok keletkeztek belül. Jellemző szabálytalanságnak minősül a veszélyes áru kiszabadulása (szivárgása, kipárolgása) is a helytelen lezárás miatt. Túlsúlyos áruk esetében gyakran előfordul, hogy a csomagolóeszközt nem megfelelően, a teherbírást alultervezve választják ki. Jellemző hibaforrás a veszélyességi bárcák hiánya, láthatósági hibája és/vagy



sérülése is. Megnevezési, jelölési eltérések a fuvarokmányokban (légi fuvarlevelekben) is előfordulnak. Az ICAO-ellenőrzés tematikájában és megvalósításában hasonló az egyéb közlekedési alágazatoknál megszokott módszerekhez, amelyekben a katasztrófavédelmi ellenőri állomány korábban már gyakorlatot szerzett. Az eltérés a vonatkozó szabályrendszer részleteiben van. Az ellenőrzésekkel kapcsolatban speciális feladatot jelent a gépjárművek beléptetése, az ellenőrzés helyszínére való bejutás, a repülőtéren belüli mozgás. [3]

A pontos, szakszerű és gyors hatósági munka alapvetően szükséges a veszélyesáru légi szállításának ellenőrzéséhez, hiszen az indokolatlan idővesztés kapcsán fellépő károk megelőzése, az ellenőrt küldő szervezet alapvető kötelessége és az ellenőr személyes felelőssége.

Az ellenőrzés során többek között vizsgálni kell

1. a veszélyes áruk tömegét küldeményenként, a vonatkozó mennyiségi határ (ok) túllépését, a szállítás ilyen irányú megfelelőségét (*cargo, cargo and passenger aircraft only*);
2. a szállított áru(k) megnevezése(i)-t, UN számát;
3. fuvarokmányt;
4. a vonatkozó hatósági engedélyt (pl.: 7 osztály);
5. az oktatási bizonyítványt;
6. az együvérekási tilalom megszegését;
7. a rakomány berakását, rögzítését és az árukezelést (*amennyire a lehetőségek adottak, figyelemmel arra, hogy a repülőgép fedélzetére a katasztrófavédelmi ellenőrök nem léphetnek*);
8. a küldeménydarabnál a szivárgás meglétét vagy sérülés jelenlétét;
9. a csomagolóeszközök, UN jelölése, tartály és tartány jelölés megfelelőségét;
10. a küldeménydarabok jelölését (*pl. UN szám, feladó, címzett stb.*) és címkézését (*bárcázása*);



11. árura vonatkozó nemzeti és légitársasági korlátozásokat;
12. a speciális szállítási feltételek teljesülését (*pl. „B” kat. fertőző anyagok*);
13. tűzoltó készülék(ek)et. [4]

A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet szerint, a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben meghatározott feladatkörében az ellenőrzés lefolytatására a hivatásos katasztrófavédelmi szerv (katasztrófavédelmi hatóság) helyi és területi szerve önállóan jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének jóváhagyása alapján.

A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére első fokon a katasztrófavédelmi hatóságnak az ellenőrzést végrehajtó helyi szerve, másodfokon a katasztrófavédelmi hatóság első fokon eljáró helyi szervét irányító területi szerve jogosult.

A fentiekén túl, ha az ellenőrzést a katasztrófavédelmi hatóság területi szerve végezte, úgy első fokon a katasztrófavédelmi hatóság központi szerve által kijelölt - *más területi szerv irányítása alá tartozó* - helyi szerv, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv jogosult a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére.

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján elmondható, hogy az egyik legsarkalatosabb kérdéskör a küldeménydarab sérülés mértékének egyértelmű meghatározása volt. Az egyértelmű és szabatos műszaki előírások hiányában a sérülések megítélése nem egyszerű feladat, ezért a légi szállítás kapcsán, a BM OKF az ICAO kézikönyvvel a katasztrófavédelmi ellenőrök részére a nemzetközi sztenderdekhez (*Austrocontrol előírások*) igazodó, mérnöki szemléletű küldeménydarab sérülést vizsgáló/megállapító szempontokat fogalmazott meg.



A módszer szerint a sérüléseket az alábbi 3 kategória valamelyikébe lehet sorolni.

- I. Egyszerű sérülések;
- II. Kirívó sérülések;
- III. Veszélyes áru kiszabadulás. [5]

A katasztrófavédelem központi szerve, a BM OKF által létrehozott és BTE-vel közösen ülésező „A légi veszélyes áru szállítás hatósági ellenőrzésének módszertana” elnevezésű munkaműhely, „ICAO munkacsoport” tovább vizsgálja ezen kérdéskör részleteinek kidolgozási lehetőségeit is, amelyek a szállításban résztvevő szereplők, ügyfelek részére is ismertté válhat.

3. ÖSSZEFOGLALÁS

Jelen cikkben a szerzők célja volt általánosságban bemutatni a veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzése során adódó katasztrófavédelmi hatósági feladatokat, melyek végrehajtása tekintve a 2015. „első” esztendő, egyre kiforrottabbá válik, azonban részleteiben még vannak olyan kérdések, amelyeket a későbbiekben minden résztvevő számára még egyértelműbbé szükséges tenni.

HIVATKOZÁSOK

[1] BM OKF Veszélyesáru-szállítás – Tájékoztató. URL:

http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_tajekoztato (letöltés: 2018.05.12.)

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

[3] RepülésVilág konferencia, Vecsés, 2018. március 28. Kozma Sándor t. ezredes BM OKF Főosztályvezető előadása



[4] Szkotniczky Gergely - NKE diplomamunka 2018: Veszélyes áru légi szállítással kapcsolatos tevékenységek szankcionálási rendszerének áttekintő értékelése, Budapest

[5] Kézikönyv a veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzéséhez 2017. BM OKF.

Dr. habil. Vass Gyula tűzoltó ezredes PhD, igazgató Nemzeti Közszerológati Egyetem
Katasztrófavédelmi Intézet

gyula.vass@uni-nke.hu

Col. Gyula Vass PhD, director, Institute of Disaster Management, National University for
Public Service

orcid.org/0000-0002-1845-2027

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

lajos.katai@uni-nke.hu

Col. Lajos Kátai-Urbán PhD, head of Department for Industrial Safety for the Institute of
Disaster Management, NUPS

orcid.org/0000-0002-9035-2450

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

zoltan.cseplo@katved.gov.hu

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

ORCID azonosító: 0000-0002-8920-3095