

## **A VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁSOK ELLENŐRZÉSÉNEK JELENTŐSÉGE ÉS A SZAKMAI EGYÜTTMŰKÖDÉS LEHETŐSÉGEI**

A veszélyes áru szállítások ellenőrzésének jelentőségét, a téma aktualitását napjainkban több tényező együttes fennállása adja. Egyrészt az elmúlt évtizedekben jelentős fejlődésen ment keresztül a vegyipar, amely tendencia napjainkban is folytatódik. A különböző gyárakban előállított vegyipari termékeket, amelyek a legkülönbélebb veszélyes anyagokat tartalmazzák a gyártás helyéről el kell juttatni a kereskedelembe, ennek következtében jelentősen megnövekedett a szállított veszélyes áruk mennyisége. Napjainkban az összes szállított áruk mennyiségének mintegy 15 %-át teszik ki a veszélyes anyagok. Másrészt jelentősen megnövekedett a közutakon közlekedő gépjárművek száma, amely a személy- és teherforgalom jelentős növekedését eredményezte. Harmadrészt – éppen a fenti két tényező következményeként – sajnálatos módon több, veszélyes anyagokkal kapcsolatos nagy volumenű baleset, ipari katasztrófa következett be az elmúlt évtizedekben (pl. a németországi benzin katasztrófa vagy a spanyolországi propilén katasztrófa).

A fenti indokok arra sarkallták az Európai Uniót, hogy szabályozza, szigorítsa a veszélyes anyagok, veszélyes áruk közúton történő szállításának szabályait. A szabályozás célja a szállítás, fuvarozás biztonságának növelése, a kockázatok csökkentése, és egységes szabályok megalkotása.

Ez a szabályozás Nyugat – Európában hosszú távra nyúlik vissza, 1957-ben született meg a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás [European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)]. A Megállapodáshoz az évek során sok európai ország csatlakozott, köztük 1979-ben Magyarország is. Jelenleg Albánia és Írország kivételével valamennyi európai ország ADR tagállam. Az ADR Európa területén érvényes nemzetközi szabályozás. Az egyes csatlakozó országok nemzeti jogszabályban kötelesek kihirdetni az ADR-t, illetve annak kétévenkénti, egyre szigorodó változásait. (Ennek a szigorodásnak köszönhető, hogy az Európai Unióban 1996-ban megalkotott 96/35/EK irányelv – Biztonsági tanácsadói irányelv – előírásai is beépültek az ADR-be.)

Természetesen szigorúan az ADR-t határt átlépő forgalomban kell alkalmazni, az egyes ADR tagállamokban belföldiesítve alkalmazzák, azaz kiegészítik a helyi sajátosságokra épülő egyéb jogszabályokkal, rendeletekkel (pl. Ausztria – alagút rendeletek, Magyarország – útvonal kijelölés, KRESZ, GOMBSZ, OTSZ).

Az ADR-t Magyarországon az 1979. évi 19. törvény erejű rendelet (ADR Megállapodás), mellékleteit a 20/1979.(IX.18.) KpM rendelet (ADR „A” és „B” Melléklete) hirdette ki. Az ADR két évente módosul, jelenleg a 11. sz. módosítása érvényes, amelyet Magyarország a 46/2005. (VI. 28.) GKM rendelettel (ADR 2005) léptetett hatályba.

A veszélyes áruk szállításának ellenőrzése Magyarországon is kiemelt feladattá vált az Európai Unióhoz történt csatlakozásunk következtében.

Már a csatlakozásra felkészülés időszakában megalkotásra kerültek azok a jogszabályok, amelyek a veszélyes áru szállítások ellenőrzésének alapjait teremtették meg mind az érintett vállalkozásokon belül, mond a közúti szállítás során, így:

- a módosított 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet – a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról;
- a 2/2002. (I.11.) Korm. rendelet – a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezéséről és képzéséről
- a 8/2002. (I.30.) KöViM rendelet – a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó képzésének, vizsgáztatásának szabályairól és díjairól.

A megalkotott jogszabályok a különböző hatóságokat különböző ellenőrzési jogosultsággal ruházták fel. A következőkben tekintsük át ezeket.

A veszélyes áru szállítások ellenőrzésére a jogszabályok az alábbi ellenőrzési helyeket határozzák meg:

- közutak, magánutak;
- határátkelőhelyek;
- cégek telephelyei.

Ellenőrzésre jogosult hatóságok:

- Telephelyen és közúton:
  - Közlekedési Felügyelet önállóan
  - Rendőrség + Közlekedési Felügyelet közösen
  - Rendőrség + Katasztrófavédelem közösen
  - Rendőrség + Közlekedési Felügyelet + Katasztrófavédelem közösen
  - Vámhatóság önállóan
- Határátkelőhelyen:
  - Vámhatóság a társhatóságok bevonásával

Az ellenőrző hatóságok azt a gyakorlatot követik, amely szerint nem önállóan ellenőriznek – aki tehetné az sem, – hanem közösen. Így a közlekedési felügyelet a katasztrófavédelem, a rendőrség és a többi társhatóság (helyenként a Határőrség) közreműködésével végez ellenőrzést. A tapasztalatok szerint a közös ellenőrzések sokkal hatékonyabbak, nagy előnyük, hogy egyidőben több szempont vizsgálatára is alkalmasak. Azonban az egyes ellenőrzést végző hatóságok nagyon hasonló problémákkal küszködnek a veszélyes áru ellenőrzésekkel kapcsolatban, amint az a különböző szakmai fórumokon kiderült.

Veszélyes árukkal kapcsolatos ellenőrzéseket nem csak hatóságok végeznek. A Magyarországon 2003. január 1-től létező veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói (továbbiakban tanácsadói) rendszer bevezetése és kötelezővé tétele a veszélyes anyagokkal/árukkal kapcsolatos kerülő vállalkozások számára teremtette meg a cégeken belüli ún. belső ellenőrzések lehetőségét, a hibák/hiányosságok szinte azonnali megszüntethetőségének lehetőségét, ezáltal a szállítások biztonságosabbá tételét.

A következőkben röviden felvázolom a tanácsadói rendszer legfontosabb jellemzőit.

Az Európai Unió 1996-ban alkotta meg a Biztonsági Tanácsadók – 96/35 EK – Irányelvét, amely alapján a 2001-es ADR-ben kidolgozásra kerültek az irányelv alapján a tanácsadói rendszer alapjai. Magyarország a 2001-es ADR kihirdetésekor (2002. decemberében, mintegy másfél év késéssel) azzal a kitévéléssel hirdette ki az ADR jogszabály 2001-es módosítását, hogy a biztonsági tanácsadói rendszerre vonatkozóan nemzeti szabályozást alkotott, és az ADR-től eltérően Magyarországon az abban foglaltakat kell alkalmazni. Ez a nemzeti szabályozás volt a 2/2002. (I.11.) Korm. rendelet, amely 2003. január 1-jén, a 2003-as ADR módosítás nemzetközi szinten történő hatályba lépésével egyidejűleg lépett életbe hazánkban.

Azért választották a jogszabályalkotók ezt a megoldást, mert Magyarországon – tekintettel arra, hogy ez egy új, eddig hazánkban nem létező rendszer volt – ki kellett dolgozni a biztonsági tanácsadó képzés, oktatás, vizsgáztatás rendszerét is, és a 2002-es évben kezdődött meg a magyarországi első veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadók kiképzése. 2002 évben – száz végzett, bizonyítvánnyal rendelkező veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadót sikerült kiképezni.

A biztonsági tanácsadó – a jogszabály szerint – lehet alkalmazott vagy megbízott személy. Szakképesítéssel kell rendelkezni (veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói bizonyítvány), amely 5 évig érvényes. A tanácsadónak szerepelnie kell a Központi Közlekedési Felügyelet által vezetett névjegyzékben. Azoknak a cégeknek, akik biztonsági tanácsadót bíznak meg, a tanácsadó személyét a megbízást követő tizenöt napon belül be kell jelenteniük a Központi Közlekedési Felügyeletnek (KKF). A KKF feladata a biztonsági tanácsadók névjegyzékének vezetése, illetve a vállalkozásoknál alkalmazott tanácsadók névjegyzékének vezetése.

A KSH 2006 év eleji adatai szerint Magyarországon közel 800 vizsgabizonyítvánnyal rendelkező tanácsadó van, kb. hétszázötven fő szerepel a névjegyzékben, azaz tevékenykedik aktívan. Ez a szám nem kevés, ám ha figyelembe vesszük az előzetes felméréseket, – amelyek szerint kb. 1500 fuvarozó cég, valamint a hulladéktermelők és szállítók (összesen: kb. 10000 cég) lennének kötelezettek tanácsadó megbízására, – láthatjuk, hogy még mindig csak a kötelezett cégek 10 %-a rendelkezik tanácsadóval. A KSH adatai szerint bejelentési kötelezettségének mindössze 700 cég tett eleget.

A biztonsági tanácsadó feladatait a 2/2002. (I.11.) Korm. rendelet pontosan meghatározza. A legfontosabb feladatok a következők.

1. Ellenőrzés: személyek és tevékenységek ellenőrzése.
2. Tanácsadás:
  - vállalkozás veszélyes áru struktúrája;
  - eljárások kidolgozása;
  - elméleti és gyakorlati oktatás.
3. Jelentések készítése:
  - ellenőrzésekről, éves jelentés a cégvezetés részére;
  - baleseti jelentés – baleset esetén.

Korábban már említettem, hogy biztonsági tanácsadó képzés 2002-ben indult. Az első időszakban végzett tanácsadók létrehozta egy szakmai tömörülést érdekeik érvényesítése, valamint az ellenőrzést végző hatóságokkal való jó kapcsolat kialakítása érdekében. Ez az egyesület a Veszélyes Áru Szállítási Biztonsági Tanácsadók Szakmai Egyesülete = VTE, amelyet 2003. február hatod napján jegyezte be a zalai megyei cégbíróság. A VTE alapító tagjainak létszáma 21 fő volt, 2005-re a létszám 180 főre emelkedett. A tanácsadó alkalmazására kötelezett és bejelentési kötelezettségének eleget tett cégek által megbízott tanácsadók 65 %-a tagja lett a VTE-nek. A VTE 2004-re képessé vált a közhasznú szervezetként történő működésre.

Az alapítás óta eltelt időszakban a VTE kinőtte kereteit, a megalakuláskor megalkotott alapszabály módosítására a megemelkedett létszám nem adott lehetőséget, ezért a VTE átalakuláson ment keresztül és megalakult a kibővített szakma tagjait tömörítő Biztonsági Tanácsadók Nemzetközi Szakmai Egyesülete (BTE). A BTE tevékenysége, céljai azonosak a korábbi VTE által végzett tevékenységekkel, kitűzött célokkal. A VTE értékeit, elért eredményeit megőrizve és átmentve végzi tevékenységét a BTE.

A VTE/BTE (továbbiakban: Egyesület) fő tevékenységei:

- érintettek tájékoztatása az aktuális jogszabályi változásokról;
- tapasztalatcsere a veszélyes áru szállítás területén;
- érintetteknek megkeresésre tanácsadás;
- szakmai napok szervezése;
- szakmai együttműködés a hatóságokkal és civil szervezetekkel.

Az Egyesület fő célja a veszélyes áru ellenőrzések szakértői háttérrel való támogatása, szakmai segítése, a minimálisan szükséges szakmai ismeretek megszerzésének elősegítése, valamint elősegítése a hibák nagy szakmai biztonsággal történő feltárásának, az egységes eljárás alkalmazásának, a gyors és precíz ellenőrzés lebonyolításának.

Az Egyesület megalakulását követően – keretein belül – létrehozta az Országos Koordinációs Bizottságot (továbbiakban: OKB), amelynek segítségével a hatóságokkal és egyéb civil szervezetekkel törekszik együttműködésre, számukra szakmai segítségnyújtására.

Az OKB-n keresztül építi az Egyesület kapcsolatait, szakértői háttérrel biztosít partnerei számára, információt és segítséget nyújt. Az Egyesületnek sikerült szakmai együttműködési megállapodásokat kötnie a következő szervezetekkel és hatóságokkal:

- Munkaadók és Gyáriparosok Országos Szövetsége – 2005. április
- Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége – 2005. március
- Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) – 2004. október
- Országos Rendőr-főkapitányság Közbiztonsági Főigazgatóság – 2004. február.

A szakmai együttműködés keretében a hatóságok megosztották tapasztalataikat az Egyesület képviselőivel a különböző tapasztalatcserek során. Főbb problémaként a következőkre hívták fel az Egyesület figyelmét, és egyben kérték a segítséget:

- hatóságoknál kevés a szakember a veszélyes áru szállítások ellenőrzésére;
- veszélyes áru szállítások ellenőrzése során kevés a tapasztalat, hiányzik a rutin;
- azonnali szakmai segítségnyújtás hiánya;
- nem egységes az ellenőrzési eljárás a hatóságoknál.

A fenti problémák megoldására figyelemmel születtek meg az Együttműködési Megállapodások, amelyek keretében az Egyesület sikeres szakmai együttműködést alakított ki a hatóságokkal. Az elért főbb eredményekről – a teljesség igénye nélkül – az alábbiakban adok tájékoztatást.

*OKTATÁS a Rendőrség és a Katasztrófavédelem szakembereinek*

- az ellenőrzésben résztvevők felkészítése oktatás formájában;
- tananyagok összeállítása (módszertani útmutatók, többnyelvű segédlet);
- elméleti képzés;
- gyakorlati képzés;
- tapasztalatok átadása;
- vizsga, igazolás;
- megfigyelőként részvétel közúti ellenőrzéseken.

A fentieket az Egyesület OKB tagjai az egész ország területén végezték, elősegítve a veszélyes áru szállítások közúti és telephelyi ellenőrzésének korrekt, rugalmas, szakmailag helyes lebonyolítását.

*Szakmai tananyagok és vizsgaanyagok készítése, jogszabálytervezetek véleményezése a GKM, az ORFK és az OKF felkérésére*

- biztonsági tanácsadó képzés tematikájának és vizsgaanyagának összeállítása;
- ADR ügyintézői képzés tematikájának és vizsgaanyagának összeállítása;
- ADR gépkocsivezető képzés tematikájának és vizsgaanyagának összeállítása;
- diasorozat, munkafüzet, kézikönyv készítése;
- tesztek / gyakorló tesztek készítése;
- közlekedéssel, veszélyes árukkal kapcsolatos jogszabálytervezetek szakmai véleményezése.

A szakmai együttműködésre az Egyesület a továbbiakban is nyitott a veszélyes árukkal kapcsolatos elméleti ill. gyakorlati szinten kapcsolatba kerülő hatóságokkal, jogszabályalkotókkal, társadalmi szervezetekkel, jogalkalmazókkal. Törekszünk arra, hogy Egyesületünk jelenlegi formájában is közhasznú szervezetként működhessen.