

XXXII. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Gödöllő, 2015. április 15-17.
Szent István Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar
Nemzeti Közsolgálati Egyetem

A veszélyes áru vízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi
hatósági feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése

Jelige: Florianna

Pályamunka lezárásának időpontja: 2014.04.30.

2015

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	4
1.1. Téma aktualitása, témaválasztás indoklása	4
1.2. Célkitűzés	6
1.3. Alkalmazott módszerek	6
2.1. Alapfogalmak	7
2.2. Szabályozási környezet	7
2.3. Veszélyes áru szállításának nemzetközi szabályozása	9
2.4. ADN Megállapodás és Szabályzat	10
3. KAPCSOLÓDÓ KATASZTRÓFAVÉDELMI HATÓSÁGI FELADATOK.....	11
3.1. Kialakulásának szakaszai	11
3.1.1. 2001-2007: A hatósági tevékenységek előzményei.....	11
3.1.2. 2007-2012: Önálló hatósági ellenőrzési tevékenység végrehajtása	12
3.1.3. 2012-től napjainkig: az ADR mellett az ADN és RID ellenőrzések a katasztrófavédelem kezében	13
3.2. Hatósági feladatok.....	13
3.2.1. Hatáskör és illetékesség	14
3.2.2. Bejelentési kötelezettség	14
3.2.3. Ellenőrzés végrehajtása	15
3.2.4. Szankcionálás	16
3.2.5. Adatkezelés	17
3.2.6. Tájékoztatás rendje	17
3.3. Eljárásrend.....	17
4. ELLENŐRZÉS A GYAKORLATBAN	19
4.1. Szállítmányozás a Duna magyarországi szakaszán.....	19
4.2. Ellenőrzés területi szintje	20
4.3. Szent Flórián tűzoltóhajó	20
4.3.1. Vízi ellenőrzés	20
4.3.2. Telephelyi ellenőrzés	22
4.4. Mohácsi Határkikötő	24
4.5. Dunai Rendészeti Koordinációs Központ projekt.....	27
4.6. Ellenőrzési akciók	28
4.6.1. DISASTER-ADN.....	28
4.6.2. Aquapol	33
4.7. Ellenőrzési jegyzőkönyv	34
5. TAPASZTALATOK.....	35
5.1. Országos éves statisztika (2012)	35
5.2. Főváros	37
5.3. Mohács	39
5.4. Tankhajó balesete	43
5.5. Anomáliák a Szabályzatban	46
6. BEFEJEZÉS	51
6.1. Összegzés, javaslattétel	51
7. HIVATKOZÁSOK ÉS IRODALOMJEGYZÉK.....	53
MELLÉKLETEK	56

"Néha az ismert veszély jobb, mint az ismeretlen."

Brent Weeks

1. BEVEZETÉS

Ahogy a mottó is érzékelteti, a veszélyeket jobb előre megismerni, hiszen azokon még tudunk változtatni. A veszélyek megismerésének és azokból eredő veszélyhelyzetek, következmények megelőzése, illetve annak érdekében hajtja végre a katasztrófavédelem a hatósági feladatokat, hiszen egyszerűbb a megelőzés a balesetek következményeinek felszámolásánál és az okozott károk utólagosan helyreállításánál. A veszélyes anyagok vízi szállításának ellenőrzése a katasztrófavédelem számára még mindig új feladatnak számít, hiszen csak nem egészen két éve került át a katasztrófavédelem hatáskörébe. Ebből kifolyólag aránylag kevés információ áll rendelkezésünkre és kevés a tapasztalat, viszont úgy gondolom, hogy egy nagyon fontos területről van szó és már ennyi idő alatt is jelentős fejlődés látható a veszélyes anyagok vízi szállításával kapcsolatos szabályok betartatásával kapcsolatban.

1.1. Téma aktualitása, témaválasztás indoklása

Ahogy az imént említettem, egy viszonylag új hatósági feladatkörrel van szó, ezért véleményem szerint a téma kiemelt fontosságú. Könyvtári látogatásaim alkalmával azt tapasztaltam, hogy nagyon kevés szakirodalom áll rendelkezésünkre és még dolgozatot sem írtak ebben a témakörben. Mindenképpen szerettem volna olyan témát választani, amelyben újat mutathatok, amivel kapcsolatban felhívhatom a figyelmet a tevékenység fontosságára, eredményességére, és esetleges hibáira fejlesztő javaslatot tehetek.

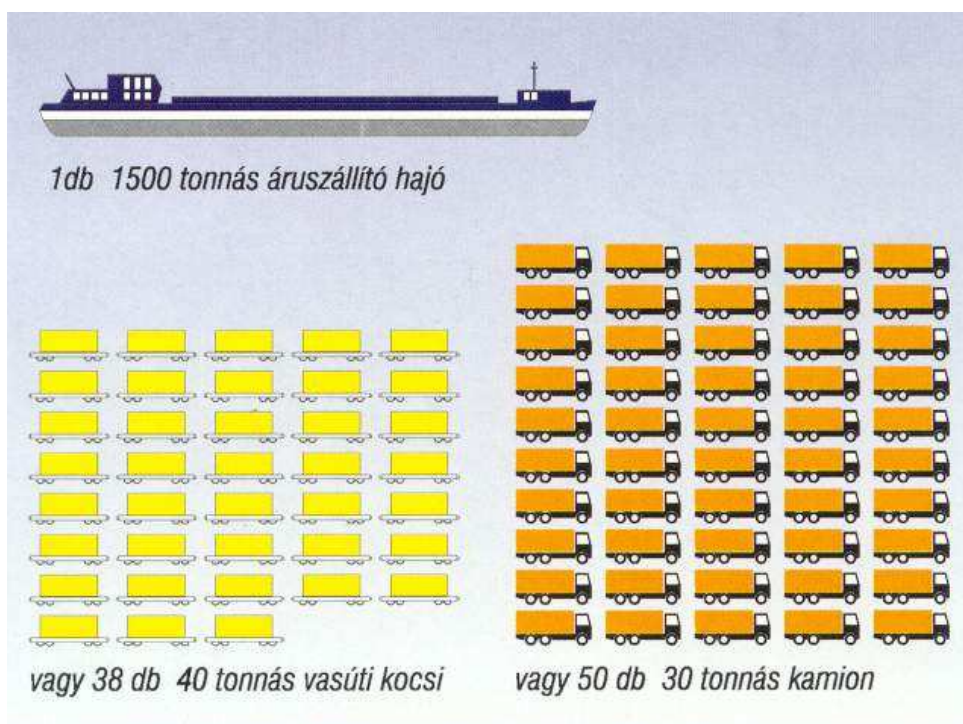
A veszélyes áruk szállításának témaköre mindig is érdekelt, hiszen édesapám évek óta ADR-es kamiont vezet. Elsőként tőle hallottam annak szabályozásáról és a hatósági ellenőrzések fontosságáról.

A hajózás eddig is közel állt hozzám, habár eddig mindössze hobbi szinten. A dolgozat megírása előtti legkedvesebb hajós élményem a Szent Flórián tűzoltóhajóval történő sétahajózás. Ehhez az újpesti hadikikötő közelében volt szerencsém, ugyanis a Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred az általuk szervezett nyílt napra őket is meghívta, hiszen a Szent Flórián is Budapest északi határán, a Hadikikötőben állomásozik.

Témaválasztásomhoz hozzátartozik az is, hogy elsősorban a hatóságnál szeretnék elhelyezkedni, azon belül is a veszélyes szállítmányokkal kapcsolatos ellenőrzési feladatok végrehajtásában.

A téma érdekessége továbbá, hogy a Dunán szinte kizárólag nemzetközi viszonylatban folyik a veszélyes áru szállítása, a vízi járművek nagyrésze pedig az Európai Unió tagállamain kívülről érkezik a Duna hazai szakaszára. Egyúttal megjegyezném, hogy a hajók Mohács Határkikötőnél lépik át a schengeni határt mind a szerb, mind pedig a horvát oldalról, belépő hajók esetében ezáltal belépve az Európai Unió területére. Ahogy a közúton, úgy a vízen is megerősített, szigorított ellenőrzést végeznek az ellenőrök, így Magyarországra nagy felelősség nehezedik a hatósági feladatok végrehajtásakor.

A téma fontosságát az is bizonyítja, hogy 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. sz. ábra: Szállítási módok összehasonlítása [1]

1.2. Célkitűzés

Dolgozatomban vizsgálni és értékelni kívánom a veszélyes áru vízi szállításával kapcsolatos hatósági feladatok végrehajtásának tapasztalatait, abból konklúziót levonni, esetlegesen javaslatokat megfogalmazni.

Célkitűzések:

- Hangsúlyozni a hatóság ellenőrzési feladatainak fontosságát
- Bemutatni a veszélyes áruk belvízi szállításának szabályozását
- Megismerni és értékelni a hatóság ADN-es tapasztalatait
- Kiemelni a társszervekkel való együttműködés szerepét a feladatok során
- Személyesen megtapasztalni az ADN ellenőrzés folyamatát
- Ismertetni a Szent Flórián tűzoltóhajó és a Mohácsi Határkikötő szerepét a hatósági feladatok végrehajtásában
- Bemutatni a hatóság feladatait a veszélyes áru vízi szállítása során bekövetkezett magyarországi közlekedési balesetben

1.3. Alkalmazott módszerek

Természetesen szakmai irodalom tanulmányozásával indítottam a kutatásomat, beleértve a jogi szabályozást, kiemelve az ADN 2013-as melléklet szerepét az ellenőrzésben. Dolgozatom elkészítése során azonban igyekeztem sokkal inkább a gyakorlati részre fektetni a hangsúlyt, hogy valós képet kapjunk a hatósági feladatokat végrehajtó munkatársaink gyakorlati tapasztalatairól.

Szóbeli beszélgetések során igyekeztem tapasztalatokat gyűjteni a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság kirendeltségeinek, a Mohácsi Kirendeltség hajóellenőri szolgálatának, a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Veszélyes Szállítmányok Főosztályának, valamint a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda (HVESZ) munkatársaitól.

Személyes tapasztalatokat szereztem a hatósági ellenőrzésekről mind Budapesten, mind pedig Mohácson. Ennek érdekében részt vettem az októberi DISASTER-ADN akcióban és a novemberi ADN ellenőrzésen a Duna budapesti szakaszán a Szent Flórián hajóval, valamint két napot töltöttem a Mohácsi határkikötőben, ahol az ellenőrök 24/48-as szolgálati rendben ellenőriznek minden, az ország területére be- és kilépő, vízi járművet a kikötő területén.

2. A VESZÉLYES ÁRU VÍZI SZÁLLÍTÁSA

2.1. Alapfogalmak

Mielőtt rátérnénk a veszélyes áru vízi szállításának bemutatására, szükséges néhány fogalmat tisztáznunk. A 312/2011. (XII. 23.) Kormány rendelet az alábbiak szerint határozza meg a veszélyes áru és annak szállításához kapcsolódó legfontosabb alapfogalmakat:

"9. veszélyes áru:

[...]

b) a vízi szállítás tekintetében: a Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló törvény (a továbbiakban: ADN) hatálya alá tartozó anyagok és tárgyak;

10. veszélyes áru vízi szállítás: a veszélyes áru továbbítása, ideiglenes tárolása, az áru be-, vagy átcsomagolása, továbbá be- és kirakodása (beleértve a töltést és ürítést is) abban az esetben is, ha ezeket a műveleteket nem a fuvarozó (szállító) végzi, függetlenül attól, hogy ezt a tevékenységet kikötőben vagy azon kívül hajtják végre;

11. veszélyesáru-szállító: azon vállalkozás, amely a veszélyes áru továbbítását végzi;

12. veszélyes áru vízi továbbítása: a veszélyes áru úszólétesítménnyel - szállítás céljából - történő tényleges mozgatása;" [2]

A veszélyes áru fogalmát az ADN az alábbiakra korlátozza:

"Veszélyes áruk: olyan anyagok és tárgyak, amelyek szállítását az ADN tiltja vagy csak feltételekkel engedi meg;" [3]

2.2. Szabályozási környezet

Magyarországon az alábbi jogi szabályozások vannak érvényben a víziközeledésre, valamint a veszélyes áru vízi szállítására és annak ellenőrzésére vonatkozóan:

2011. évi CXXVIII. törvény

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról

2000. évi XLII. törvény

a víziközlekedésről

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

2004. évi CXL. törvény

a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól

94/A. § a bírság kiszabásának mérlegelési szempontjairól

2013. évi CXI. törvény

a Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról

77/2011. (XII. 21.) NFM rendelet

a víziközlekedési balesetek és a víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól

45/2011. (VIII. 25.) NFM rendelet

a folyami információs szolgáltatások szakmai és működtetési szabályairól

A BM OKF FŐIGAZGATÓ 127/2012. számú INTÉZKEDÉSE

a katasztrófavédelem központi, területi és helyi szerveit érintő iparbiztonsági, polgári védelmi és tűzmegelezési hatósági és szakhatósági tevékenység végzéséről

A BM OKF FŐIGAZGATÓ 25/2014. számú INTÉZKEDÉSE

a káreseti helyszíni szemlék egyes szabályairól, technikai támogatásuk rendjéről, valamint az egyes eljárások szakszerű végrehajtásának szempontrendszeréről

2.3. Veszélyes áru szállításának nemzetközi szabályozása [3, 4]

A veszélyes áru szállítása történhet közúton, vasúton, vízen vagy levegőben. A különféle szállítási módokra különféle nemzetközi szabályozások vonatkoznak: az ADN, az ADR, az IMSBC Kódex, az ICAO-TI, az IMDG Kódex és a RID. Ezeket röviden az alábbiak szerint fogalmazhatjuk meg.

ADN: A Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás (*angol: The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways / francia: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures*)

ADR: A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (*angol: The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road / francia: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*)

ICAO Műszaki Utasítások (ICAO TI): a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Chicagói Egyezmény 18. Függelékét kiegészítő, a Veszélyes Áruk Légi Szállításának Biztonságát Szolgáló Műszaki Utasítások, amelyet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO), (Montreal) ad ki (*angol: International Civil Aviation Organization Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*). Fontos megjegyezni, hogy bár az elsődleges jogforrás az ICAO TI, a gyakorlatban a légitársaságok az IATA DGR¹ szerinti előírások betartását tartják elsődlegesnek.

IMSBC Kódex: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO²) Nemzetközi Tengerészeti Szilárd Ömlesztettáru Kódexe (*angol: International Maritime Solid Bulk Cargoes*)

IMDG Kódex: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS egyezmény), 1974, A rész, VII. fejezetének végrehajtására szolgáló Veszélyes Áruk Nemzetközi Tengerészeti Kódexe, amelyet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO), (London), ad ki. (*angol: International Maritime Dangerous Goods*)

¹ **IATA DGR:** Nemzetközi Légi Fuvarozási Egyesület Veszélyes Áru Szabályzata (**I**nternational **A**ir **T**ransport **A**ssociation **D**angerous **G**oods **R**egulations)

² **IMO:** Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (**I**nternational **M**aritime **O**rganization), (IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom)

RID: a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat, amely a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF³) C Függeléke (*angol: Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail / francia: Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses*)

A fent felsorolt előírások közül a tengeri hajózásra, valamint a légi közlekedésre vonatkozó előírások az egész világra, míg a közúti, vasúti, illetve belvízi fuvarozásra vonatkozóak mindössze egy földrészre (Európára) kiterjedő hatályúak.

2.4. ADN Megállapodás és Szabályzat [3, 5]

Az **ADN** (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures) a 2000. május 26-án Genfben megkötött Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás, amelyet a Duna és a Rajna szakaszán az 1. sz. mellékletben [5] felsorolt országok alkalmaznak.

Habár Magyarország 2004. május 4-én csatlakozott a nemzetközi ADN megállapodáshoz, a csatlakozási okiratot az Egyesült Nemzetek Főtitkáránál aznap letétbe helyezték, az Európai Megállapodás Magyarország vonatkozásában csak 2008. február 29-én lépett hatályba. A csatlakozást a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADN) kihirdetéséről szóló 2009. évi III. törvényben⁴ hirdették ki. A törvényhez csatolt Szabályzatot 2009. március 1-jétől kellett alkalmazni.

Az ADN-hez csatolt Szabályzat előírásai az ADR-hez és a RID-hez hasonlóan az ENSZ által, a veszélyes áru szállítására kiadott és két évente módosított ajánlások ("Narancssárga könyv"⁵) alapján az illetékes nemzetközi szervezetek munkacsoportjai dolgozzák át, melyet az ENSZ-EGB⁶ Veszélyes Áru Szállítási Szakértői Bizottság munkacsoportja hagy jóvá. Magyarország is elfogadta ezeket a nemzetközi szabályokat, direktívákat, és azokat a hazai jogrendbe miniszteri valamint törvényerejű rendelet formájában rögzítette, illetve hirdette ki.

³ **COTIF:** Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (The Convention concerning International Carriage by Rail / francia: **Convention de Transport Internationale Ferroviaire**)

⁴ 2009. évi III. törvény a Genfben 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADN) kihirdetéséről

⁵ ENSZ: Veszélyes áruk szállítására vonatkozó ajánlások (UN: Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Orange Book)

⁶ Egyesült Nemzetek Szervezete - Európai Gazdasági Bizottsága

A Szabályzatot és annak belföldi alkalmazását 2011-ben a 2011. évi LXXVIII. törvény, 2013-ban pedig a jelenleg is hatályos 2013. évi CXI. törvény hirdette ki. A 2011-es Szabályzat 2013. június 30-ig volt alkalmazható, a 2013-as Szabályzat 2013. július 1-jével lépett hatályba.

A Szabályzatot közel ezer oldalas terjedelme miatt nem kívánom részletesen ismertetni, de véleményem szerint fontos megjegyezni, hogy az ADN, az ADR és a RID előírásai hasonlóak, illetve keresztutalásokat tartalmaznak egymásra.

A RID összesen hét részből áll, mivel az nem egy különálló Szabályzat, hanem a COTIF függeléke, az ADR és az ADN viszont egyformán kilenc fő részből áll. Mindhárom Szabályzat hasonlóan épül fel, de természetesen a közlekedési mód és abból adódóan a járművek miatt azok tartalma eltér.

A leghosszabb rész a harmadik, mivel abban vannak felsorolva a veszélyes áruk és azokra vonatkozó különleges előírások, korlátozások és mentességek. A negyedik és hatodik rész viszont mindössze egy-két oldalasak, hiszen nem tartalmaznak új információt, teljes egészében az ADR, a RID és az IMDG Kódex meghatározott fejezeteire utalnak.

3. KAPCSOLÓDÓ KATASZTRÓFAVÉDELMI HATÓSÁGI FELADATOK

3.1. Kialakulásának szakaszai

A veszélyes áru szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok kialakulása három szakaszra osztható. [6]

3.1.1. 2001-2007: A hatósági tevékenységek előzményei

A katasztrófavédelmi szervek már 2001 óta részt vesznek az ADR ellenőrzéseken. Először az útvonal-engedélyezési eljárásban véleményezőként vettek részt, a kijelölt útvonalakon pedig ellenőrzést is végeztek.

2002-től a hivatásos katasztrófavédelmi szervek a társhatóságokkal együttműködve teljes körű jogkört kaptak a veszélyes áruk szállítása szabályainak közúti és telephelyi ellenőrzéseire. Ugyanezen évben előírták, hogy a veszélyes áru közúti, vasúti vagy belvízi szállítása során bekövetkezett balesetéről készítendő jelentést a vállalkozás biztonsági tanácsadója az OKF illetékes területi szerve részére köteles megküldeni.

Ezen keretek között végezték az ADR ellenőrzéseket, és tettek javaslatot a társhatóságok részére szankció alkalmazására a katasztrófavédelmi igazgatóságok szakemberei egészen 2007. május 1-ig.

3.1.2. 2007-2012: Önálló hatósági ellenőrzési tevékenység végrehajtása

2007-ben módosították az 1988. évi I. törvényt a közúti közlekedésről (továbbiakban: Kht.), amely már "katasztrófavédelmi hatóságként" nevesítette a katasztrófavédelem hivatásos területi szerveit az ADR-es szállítások során elkövetett szabálytalanságok bírságolásával és ellenőrzésével kapcsolatos eljárás lefolytatásában.

Az ADR ellenőrzéseket és a szankcionálási tevékenységeket a katasztrófavédelem területi igazgatóságai 2007. május 1-től végzik önállóan. Ennek ellenére többségében a másik három ellenőrzésre jogosult hatóság (Országos Rendőr-főkapitányság, Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága, Nemzeti Közlekedési Hatóság) területi szerveivel közösen végezték az ellenőrzéseket.

2009-ben újabb módosítás volt a Kht-ben, amelynek egyik rendelkezése szerint 2010. január elsejétől a beszedett bírság már nem az eljáró hatóságot illeti, hanem a központi költségvetés központosított bevételeit képezi. Szintén ebben az évben a KRESZ-t⁷ is módosították, amelyben a forgalom irányítására, valamint a közúti jelzések és forgalmi szabályok felülbírálására vonatkozó jogosultságokat kiterjesztették a katasztrófavédelmi hatóság közúti ellenőreire.

2009-ben kiadásra került a 80/2009. (XII. 29). KHEM⁸ rendelet, melyben a vállalkozók terheinek csökkentése érdekében megfogalmazták a méltányos bírságolási eljárásra vonatkozó kormányzati szándékot. Ez a rendelet szabályozza azon mulasztások körét, melyeknél az eljáró hatóság nem mérlegelhet, és szankcióként nem élhet figyelmeztetéssel, kizárólag bírságot szabhat ki a veszélyes áruk közúti szállítása során elkövetett szabálytalanságok tekintetében.

A 2010-re tervezett ellenőrzési feladatokat a nagymértékben lecsökkentett költségvetést figyelembe véve határozták meg az előző évben.

⁷ Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozása

⁸ Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium

3.1.3. 2012-től napjainkig: az ADR mellett az ADN és RID ellenőrzések a katasztrófavédelem kezében [7, 8]

A 2012. január 1-jével végbemenő változásokkal egyidejűleg a katasztrófavédelem új feladatokat is kapott. Így innentől már nem csak a veszélyes áruk közúti ellenőrzésével kapcsolatos feladatok, de a vasúti, vízi szállítás ellenőrzése is a katasztrófavédelem hatáskörébe tartoznak.

Az új feladatok végrehajtására történő felkészülés keretén belül 2011 óta a veszélyes áruk vasúti, vízi, és légi szállítására vonatkozó jogszabályi előírások tekintetében több tanfolyami képzés is megvalósult.

A hatósági ellenőrzések és hatósági ügyek, valamint az alkalmanként jelentkező egyeztetési feladatok végrehajtása érdekében rendkívül fontos a társszervekkel való szoros együttműködés.

A Veszélyes Szállítmányok Főosztály a 2012. évtől kezdődően számos, a társhatóságok által szervezett a veszélyes áru szállítás ellenőrzését célzó akcióorozat végrehajtásában, koordinálásában vett részt.

A társhatóságok részéről az ellenőrzéssorozatok résztvevői a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Nemzeti Adó-és Vámhivatal, az Országos Rendőr-főkapitányság és a Budapesti Rendőr-főkapitányság Dunai Vízügyi Rendőrkapitánysága és illetékes szervei voltak.

A BM OKF közleménye szerint a társhatóságokkal való együttműködés minden esetben megfelelő és hatékony volt, ezért az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség és a Veszélyes Szállítmányok Főosztály koordinálásával az országos hatáskörű akció sorozatok a 2013-as évben is folytatódtak. Az akciók célja az illegális nemzetközi és belföldi veszélyes szállítmányok felderítése, a rejtett vagy szabálytalan veszélyes áru szállítások feltárása, valamint a szállítási alágazatonkénti nyomon követése, különös tekintettel a Magyarország területére belépő szállítmányok ellenőrzésére.

3.2. Hatósági feladatok

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 bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól a 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet az alábbiak szerint rendelkezik.

3.2.1. Hatáskör és illetékesség

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.⁹

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

A veszélyes áru szállításának bejelentésekor belföldi rakodás esetében a berakás, külföldi rakodás esetében a határátlépés helye szerinti katasztrófavédelmi hatóság területi szerve az illetékes.

A veszélyes áru vízi úton végzett szállításakor a katasztrófavédelmi hatóság illetékessége a folyó határ menti, szomszédos állammal közös szakaszán az államhatárig terjed.

3.2.2. Bejelentési kötelezettség

A szállítást vagy fuvarozást végző vállalkozás a veszélyes áru vízi szállítását köteles a hivatásos katasztrófavédelmi szerv központi szerve honlapján keresztül a közzétett formanyomtatványon (lásd: 2. sz. melléklet [9]), vagy a rendelet szerinti illetékes területi szerv ügyeletének legalább 24 órával az árutovábbítás megkezdése előtt írásban, magyar vagy angol nyelven, elektronikus aláírással ellátott e-mail vagy telefax formájában bejelenteni.

A szállítást vagy fuvarozást végző vállalkozás köteles továbbá a már bejelentett, de meghiúsult árutovábbítást vagy a bejelentésben szereplő adatok esetleges módosítását a katasztrófavédelmi hatóság felé haladéktalanul, de legkésőbb a bejelentett szállítás előre jelzett időpontjáig jelezni.

⁹ A 312/2011. (XII. 23.) Korm. rend. 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 rendelet és az ADN Szabályzat együttesen meghatározza a bejelentés alól mentességet élvezők körét is.

3.2.3. Ellenőrzés végrehajtása

Az ellenőrzéseket a rendeletben meghatározott ellenőrzési szempontok alapján kell végezni (például: veszélyes áru megnevezése, besorolása, szállítás módja, fuvarokmányok, tűzoltó készülékek, stb.).

Az ellenőrzés helyét mindig úgy kell megválasztani és az ellenőrzést végrehajtani, hogy az a biztonságot a legkisebb mértékben se veszélyeztesse.

A biztonsági előírások betartásával szükség esetén a katasztrófavédelmi hatóság, vagy az általa kijelölt szerv, illetve személy az áruból laboratóriumi megvizsgálás céljából mintát vehet. Az ellenőrzött és a tulajdonos a mintavételt köteles tűrni és szükség szerint elősegíteni. A mintavétel biztonságáért és a mintavétellel kapcsolatos környezetszennyeződés elkerüléséért a mintavétel végzője felelős.

Az ellenőrzés nem befolyásolhatja indokolatlanul a veszélyes áru továbbítását, valamint a víziközlékedést a lehető legkisebb mértékben zavarhatja meg, ezért menetben lévő hajó ellenőrzését annak feltartóztatása nélkül kell végezni.

Szabálytalanság feltárása esetén a szabálytalanság megszüntetésére a katasztrófavédelmi hatóságnak a legkisebb kockázattal járó intézkedést kell megtennie.

Az ellenőrzések során az ellenőrzöttek kötelesek a hatósági ellenőrzést elősegíteni azzal, hogy biztosítják a katasztrófavédelmi hatóság ellenőrének a helyiségekbe történő belépését, a járműhöz és a veszélyes áruhoz való hozzáférését, valamint az azokra vonatkozó iratokba való betekintést lehetővé tenni és a szükséges felvilágosítást megadni. Ugyanakkor a hatósági ellenőrzés kizárólag hivatalból indul, az ügyfél saját maga hatósági ellenőrzés alá vonását nem kérheti.

A katasztrófavédelmi hatóság az eljárás során az ügyfelet az érdemi döntéshez szükséges adatok közlésére kötelezheti.

3.2.4. Szankcionálás [2, 10]

A katasztrófavédelmi hatóság a veszélyes áru szállításával vagy továbbításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén a rendeletben meghatározottak szerint jár el. Többek közt elrendelheti a szállított vagy továbbított veszélyes áru átfertését, átrakását, átcsomagolását, vagy a feladóhoz történő visszafordítását. Kötelezheti az üzemeltetőt más szállítási mód alkalmazására, vagy vizsgálat, javítás elvégzésére. Utasítást adhat a veszélyes áru környezetbe jutásának megakadályozása, a veszély elhárítása érdekében szükséges intézkedések megtételére, valamint bírságot szabhat ki.

A veszélyes áruk vízi szállításának ellenőrzése során a rendelet hatálya alá eső hiányosság megállapítása esetén annak megszüntetéséig a menetben lévő úszólétesítményt veszteglésre kényszeríti. A veszteglés legközelebbi helyét és módját a vonatkozó előírásoknak megfelelően hajóvezető határozza meg.

A bírságot a bírság megfizetésére kötelezett a rendeletben meghatározottak szerint köteles megfizetni. A bírság összegének meghatározására vonatkozó előírásokat, valamint a kockázati kategóriák jellemzőit szintén a rendelet és annak melléklete tartalmazza.

Bírságfizetési kötelezettség nem állapítható meg abban az esetben, ha a veszélyes áru szállítását vagy továbbítását végző működési körén kívül eső olyan elháríthatatlan okot tárnak fel, amelyet az nem látott és ésszerű elvárhatóság mellett nem is láthatott előre.

A bírságot kiszabó határozat jogerőre emelkedésétől számított 15 napon belül a bírságot a hivatásos katasztrófavédelmi szerv központi szervének bírság letéti számlájának javára kell befizetni.

A kiszabott bírságot vagy a fennálló bírságtartozást a technikai feltételek biztosíthatósága esetén a helyszínen bankkártyával is meg lehet fizetni. Ebben az esetben a hatóság a POS-terminál által nyomtatott bizonylat másodlati példányát átadja az ügyfélnek.

Amennyiben a helyszínen a bírságnak bankkártyával történő megfizetésére nem került sor, a katasztrófavédelmi hatóság eljáró tagja a rendeletben meghatározottak szerinti számlára történő készpénzbefizetést szolgáló készpénz-átutalási megbízással együtt adja át a bírságot kiszabó határozat egy példányát a szabályszegőnek vagy a jelen lévő képviselőjének.

3.2.5. Adatkezelés

A katasztrófavédelmi hatóság jogosult a veszélyes áru szállításában és továbbításában érintett vállalkozásra vonatkozó adatok kezelésére és nyilvántartására. Az adatkezelésre vonatkozó feltételeket a rendelet határozza meg.

3.2.6. Tájékoztatás rendje

A katasztrófavédelmi hatóság haladéktalanul értesíti a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságot a veszélyes anyag szivárgása, valamint minden veszélyeshulladék-szállításra vonatkozó szabálytalanság esetében.

A katasztrófavédelmi hatóság a rendeletben meghatározottak szerint tájékoztatja az illetékes társszerveket, társhatóságokat. Például az ellenőrzött úszólétesítmény feltartóztatásáról a katasztrófavédelmi hatóság haladéktalanul értesíti a hajózási hatóságot, valamint a rendőrség területileg illetékes vízirendészeti szervét.

A folyami információs szolgáltatások szakmai és működtetési szabályairól szóló rendelet alapján a keletkező RIS-adatokat¹⁰ a vonatkozó nemzetközi előírások figyelembevételével a katasztrófavédelmi hatóság az ügyelei útján figyelemmel kíséri és felhasználja a veszélyes áru belvízi szállításának ellenőrzéséhez, valamint a szükséges beavatkozáshoz.

3.3. Eljárásrend [11]

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).

A főigazgatói intézkedés meghatározza a hatósági eljárások közös szabályait, valamint az igazgatóságra és a kirendeltségre vonatkozó szabályokat, a jogorvoslati eljárásokat, illetve a mellékletekben magának az eljárásnak a végrehajtási rendjét.

¹⁰ *RIS-adat*: a folyami információs szolgáltatások körében érintett úszólétesítmény vezetők, úszólétesítmény üzemben tartók, gazdálkodó szervezetek és hatósági szervek, valamint a térképészeti, vízügyi és meteorológiai szervezetek által szolgáltatott vagy igényelt, az uniós jogi aktusokban a RIS-szel összefüggésben említett adat. (RIS: River Information Services / Folyami Információs Szolgáltatások)

A veszélyes áru vízi szállításához az intézkedés 1., 3/E., 3/F. számú mellékleteinek ismerete szükséges. Az intézkedés mellékletei a közúti, vasúti, illetve belvízi, szállítási módokra vonatkozó előírásokat alapvetően egységesen határozza meg, de külön kitér a sajátosságokból és eltérésekből adódó különbségekre.

Ez az intézkedés, illetve mellékletei határozzák meg az ellenőrzés szintjeit, a végrehajtáshoz szükséges végzettséget, magát az eljárásrendet az előkészítéstől egészen a végrehajtást követő adatrögzítésig, beleértve az útvonal és az időpont kijelölését, a felelősségi köröket, az ellenőrzés feltételrendszerét, az ellenőrzés során szükséges iratmintákat, valamint meghatározza a szankcionálást követő hatósági eljárások folyamatát is. Az előírások természetesen a vonatkozó jogszabályokkal együtt érvényesek és alkalmazandóak.

Az intézkedés továbbá kitér a veszélyes áru szállítása során bekövetkező balesetek, rendkívüli események kivizsgálására, illetve a káreseti helyszíni szemlével összefüggő szabályokra is.

A fenti intézkedést a 2014 áprilisában megjelent 25/2014. számú BM OKF főigazgatói intézkedés egészíti ki, amely kifejezetten a káreseti helyszíni szemlék végrehajtására vonatkozik.

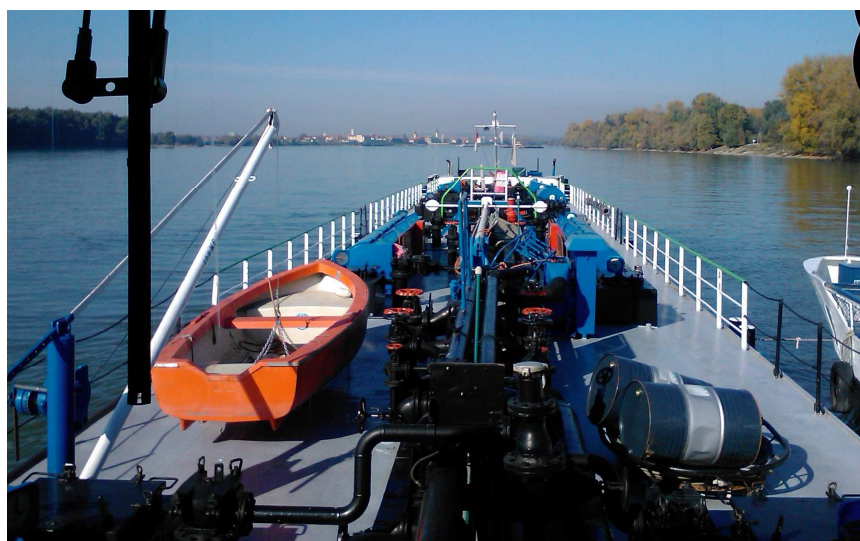
4. ELLENŐRZÉS A GYAKORLATBAN

4.1. Szállítmányozás a Duna magyarországi szakaszán

A szállítmány típusát tekintve megkülönböztetünk szárazárut és folyékony rakományt szállító hajókat. A szárazáru lehet ömlesztett (ömleszthető, szilárd anyagok csomagolás nélküli szállítása), küldeménydarabos (feladásra kész csomagolóeszközökből, nagycsomagolásból, vagy IBC-ből és tartalmából áll), és Ro-Ro (Roll on - Roll off, közúti-vízi kombinált szállítás). A folyékony árut pedig tartályhajóban szállítjuk, melynek több típusa van. A tartályhajók típusait az ADN Szabályzat határozza meg, a részletes leírást lásd a 3. számú mellékletben [3].

A vízi járművek hajtó berendezésük szerint tovább osztályozhatóak, így lehetnek géphajók, önjáró hajók, vontatóhajók, tolóhajók, gépnélküli uszályok, illetve bárkák. A hajó típusát az ellenőrzéshez azért fontos ismerni, mert különböző típusokra különböző előírások vonatkoznak (pl.: lékesedési riadó terv vonatkozó előírásai).

A Duna magyarországi szakaszán a veszélyes áruk vízi szállítása szinte kizárólagosan tartályos szállítási módon történik. Ennek oka, hogy a legnagyobb forgalom az üzemanyagok, főként gázolaj/dízelolaj (UN 1202) és benzin (UN 1203) szállításából tevődik össze. Elvértve előfordul még ömlesztett áru szállítás is, ez leginkább az ADN hatálya alá tartozó műtrágya fogalmában merül ki. Küldeménydarabos veszélyes árut szállító vízi járművel a vizsgált időszakban hazánk területén még nem találkoztak.



1. sz. kép: Gázolajat szállító tartályhajó (készítette: a szerző)

4.2. Ellenőrzés területi szintje

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.

Baranya megyében Mohácson található a szerb-horvát-magyar hármashatár, ahol kivétel nélkül minden belépő és kilépő vízi jármű átfogó ellenőrzésen megy át, hiszen itt kezdődik és ér véget a schengeni övezet.

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

4.3. Szent Flórián tűzoltóhajó

4.3.1. Vízi ellenőrzés

A fővárosban a Szent Flórián tűzoltóhajó segíti az ellenőrzést. Az ellenőrzési folyamat különlegessége, hogy az áruszállító jármű nem kerül megállításra. 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 a két hajót, hiszen a hajónak csak az orra van rákötve az ellenőrizendő járműre, de 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 előnye, hogy nem tartjuk fel a szállítmányozót, így a szállítmányozás 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 nem lesz biztonságos. A Szent Flórián méretei alkalmasak arra, hogy mélyen és magasan lévő hajókra is át tudjunk szállni.

Az átszállás során mentőmellény viselése kötelező!



2. kép: Átszállás hajóról hajóra (készítette: a szerző)

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 kettő 330 lóerős Volvo Penta motor hatja. Méreteiből adódóan mozgékony és gyors (40 kilométer per óra sebességet képes elérni, melyre még rásegíthet a Duna folyási sebessége), amely 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 baleseteknél is bevethető (műszerezettségének köszönhetően akár rossz látási viszonyok között és éjjel is). [12]

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

Mivel a hajó országosan riasztható, úgy gondolom szükség lenne legalább egy másik hajóra is mind a káresetek, mind pedig az ellenőrzések lebonyolításához. Különösképpen az esetlegesen bekövetkezendő hajóbalesetek, hajótüzek elhárításának érdekében, ugyanis egy veszélyes árut szállító hajó balesete során több beavatkozó egységgel könnyebben és gyorsabban lehetne felszámolni a káreseteket. A jelenleg üzemben kívül lévő Jégtörő egy nagy teherbírású vontatóhajó, de sajnos manőverezésre alkalmatlan és a tűzoltó szakfelszerelések is hiányoznak róla. A Szent Flórián könnyen irányítható és nagyon jól lehet vele manőverezni, de egy megfeneklett hajó műszaki mentéséhez kicsi a teherbírása. A hajók és egyéb járművek műszaki mentéséhez különösen hasznos lenne egy második tűzoltóhajó is, amely pótolná a jelenlegi hiányosságokat és kiegészítené a katasztrófavédelem flottáját.

4.3.2. Telephelyi ellenőrzés

A fővárosban a vízi ellenőrzéseken túl telephelyi ellenőrzéseket is végzünk, amelynek 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 résztvevő összes közreműködőre (feladó, szállító/fuvarozó, címzett, berakó, csomagoló, töltő, tankkonténer vagy mobil tartány üzemben tartója). Természetesen az ellenőrzött ebben az esetben is köteles

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



3. sz. kép: Telephelyi ellenőrzés (készítette: a szerző)

4.4. Mohácsi Határkikötő

A Mohácsi Katasztrófavédelmi Kirendeltség (a továbbiakban Mohácsi KvK) illetékességi területén veszélyes áru szállítással kapcsolatba hozható telephely nem található, így a Kirendeltség efféle ellenőrzést nem végzett.

A kirendeltség az ADN vízi ellenőrzést önállóan, 2012. július 4-én felállított hajóellenőrzési szolgálatával kezdte meg és egészen 2013. február 1-ig négy fő referenssel (szolgálatonként 1 fő) állandó jelleggel 24/48 órás munkarendben teljesítette az ADN ellenőrzési szolgálatot a Mohácsi Kikötő Vízi Határátkelőhelyen. 2013. február 1-je óta a szolgálat összlétszáma 1 fővel bővült, de hamarosan újabb létszámbővítésre kerül sor (6 fő referens +1 fő irodavezető). A szolgálatot teljesítők közül 4 fő rendelkezik veszélyesáru-ügyintézői OKJ-s és ADN-es végzettséggel, valamint 1 fő a BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelője által meghatározott házi vizsgával. Fedélzeti szolgálatra alkalmassá minősítésük és hajós szolgálati könyvvvel történő ellátásuk folyamatban van. Az ellenőrzéseken a referensek mellett leterheltsége függvényében alkalmanként a mohácsi iparbiztonsági felügyelő is részt vett. [13]

A Mohácsi Kikötő Vízi Határátkelőhelyen a veszélyes áru szállítás ellenőrzése a társszervekkel együtt történik. A társszervekkel való együttműködés a Mohács Kikötő Vízi Határátkelőhely Rendje szerint, 2012. 07. 13. napi hatállyal, történik, amelynek menetét a későbbiekben részletezem.

2012. augusztus 17. óta a hajóellenőrzési szolgálat a veszélyes árut szállító vízi járművek ellenőrzése mellett lehetőség szerint az ADN hatálya alá nem tartozó vízi járműveket is leellenőrizte.

A 2012. július 4. és december 31. közötti időszakban a hajóellenőri szolgálat feladatát teljesítette, így minden egyes ADN hatálya alá tartozó úszó létesítmény katasztrófavédelmi szempontból leellenőrzésre került, mikor Magyarország dunai határszakaszán ki-, vagy belépett.

Mohács KvK iparbiztonsági felügyelője beszámolt arról is, hogy az ellenőrzés folyamán feltárt hiányosság esetén a jegyzőkönyveket felterjesztette a Baranya MKI-ra, mivel a szankcionálás a területi szerv hatáskörébe tartozik, továbbá az Igazgatósággal egyeztetve előkészítette az eljárás megindító végzés és a bírságolási határozat tervezetét.

Az ellenőrök CB RIS hajókövető rendszerben figyelik a hajókat, valamint rádión a társszervektől jelzést kapnak.

Kilépő revízióra készülő hajó esetében a kapitánynak jelentkeznie a Duna 1466-os folyamkilométernél a VHF10-es csatornán, majd az 1460-as kilométernél a VHF13-as csatornán kell rádión Mohács határkikötőnek. A Duna mohácsi szakaszánál az 1466 és 1439-es folyamkilométer közötti szakaszon kikötőrend szabályozza a veszteglés szabályait. Ezzel kapcsolatosan kell jelentkezni Mohács határnak, hiszen onnan kapják a további utasításokat a veszteglésre, valamint a kikötés szabályaira. A személyhajók és az önjáró teherhajók pontonra, vagy a kiépített beton partfalra állnak, a drótkötelékek pedig horgonyt dobnak és horgonyra állnak.

A Bendegúz csapatszállító hajó, amely az önkormányzat tulajdona, lemegy a hajóparancsnokért, vagy általa megbízott személyért, aki a papírokat magával hozva érkezik a kikötő épületébe, hogy a papírmunkát a kikötő épületében előzetesen el tudják végezni.

A hajó megbízott embere az épületbe való belépéskor először a recepcióra érkezik. Ezen a ponton kap egy papírt, amelyen fel vannak tüntetve a kötelezően kitöltendő adatok. Ilyenek a vízi jármű neve, a kikötőbe érkezés időpontja, a hajó lobogója, hegymenet/völgymenet, valamint dátum és bélyegző aláírással ellátva. A papíron az is fel van sorolva, hogy milyen további pontokat kell meglátogatni a megfelelő okmányok kitöltése és leadása érdekében.



4. sz. kép: Mohács Határkikötő épülete (készítette: a szerző)

Az első ellenőrzési pont a rendőrség - határrendészet. Kisgéphajó, motorcsónak, csónak esetében egy külön formanyomtatvány helyettesíti az érkezési-indulási jelentést, azaz a raportot. Ezen is a dátum, a vízi jármű adatai, neve, száma, valamint a járművön tartózkodó személyek adatai kell, hogy szerepeljenek. Nagyhajó, gazdasági célú hajó esetén a határrendészet egy nyilatkozatot kér kitölteni. Ezen nyilatkozatnak az a lényege, hogy a hajón nem található illetéktelen személy, fegyver, lőszer, robbanóanyag, kábítószer, illetve madárinfluenzával fertőzött személy. Az adatlapok kitöltése után a határrendészet lebélyegzi a személyzeti jegyzéket, megnézi az útleveleket, majd a recepción kapott papírra feltünteteti okmányok visszaadásának időpontját, valamint azt két aláírással ellátja.

Miután a határrendészet minden rendben talált, a hajó embere tovább megy a következő irodába, amely a Nemzeti Adó- és Vámhivatal. Rakomány szállítása esetében - kilépésnél és belépésnél egyaránt - le kell adni a rakomány okmányait, a fuvarleveleket, és egyéb kísérő papírokat. Ezt a NAV munkatársai szintén jóváhagyják és a papír kitöltése után a hajós a következő pontra mehet, amely a vízi rendészet irodája. Az eddigiekhez hasonlóan, a hajós itt is leadja a megfelelő okmányokat (személyzeti jegyzék, annak másolata, érkezési/indulási jelentést). A raportból kiderül, hogy a jármű milyen árut visz, az áru továbbítása hova történik, melyik hajó továbbítja azt, illetve a személyzeti jegyzék másolatából kiderül, hogy milyen nemzetiségű és milyen beosztású hajósok dolgoznak az úszólétesítményen. A vízi rendőrség is ellátja bélyegzővel a személyzeti jegyzéket, valamint aláírja a recepción kapott papírt is.

A következő állomás a Baranya Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Szakigazgatási Szerve Hajózási Kirendeltsége, ahol az alábbi okmányok leadása kötelező: egy kötelező egészségügyi nyilatkozat, személyzeti jegyzék másolata, raport. Amennyiben a kirendeltség munkatársa az okmányokat megnézte és rendben találta, a hajós továbbmehet a következő állomásra, amely a katasztrófavédelem.

A katasztrófavédelmi iroda az F4-es ajtó, amely egyben az utolsó állomás is. Ennek akkor van jelentősége, amikor veszélyes áru szállítás történik. Itt is a recepción kapott papírt kell aláírva visszakapni a kötelező papírok leadása után (fuvarokmányok, raport, személyzeti jegyzék). A hatóság munkatársa egyúttal rögzíti is az adatokat a rendszerben, hogy a helyszínen már kevesebb időt kelljen tölteni a papírmunkával.

Miután a hajó megbízott embere végzett minden irodában és megkapta az aláírásokat, a recepción kapott papírt leadja a határrendészetnek. Az adminisztrációs bejelentkezések után a ki- és beléptetés folyamata a hajón folytatódik.

Az ADN hatálya alá eső hajók az 1444-1445 fkm között horgonyoznak le, mivel a város területén belül veszélyes árut szállító vízi jármű nem állhat meg. A kikötő épülete az 1449. folyamkilométernél van, onnan rövid megalakulás után a társhatóságokkal együtt szálltunk fel a Bendegúz csapatszállítóra.

Egy vizsgálatra a katasztrófavédelemnek egységesen egy órája van, de a társhatóságok kilépő hajók vizsgálatára kevesebb időt kapnak, mert más szempontok alapján határozzák meg a vizsgálatot az országba történő be- és a kilépés esetén.

4.5. Dunai Rendészeti Koordinációs Központ projekt [14, 15]

Magyarország az EU Duna Makro Regionális Stratégia keretében kívánja létrehozni a Dunai Rendészeti Koordinációs Központot (Továbbiakban: DRKK), amelynek célja, hogy egy megfelelő szűrési technikát alkosson a hajók átfogó ellenőrzésére. A DRKK az elképzelések szerint majd alapként szolgál az együttműködő rendészeti szervek közös tevékenységéhez (mind munkacsoportok, mind pedig képzések terén), valamint technikai háttérrel biztosít a közös rendészeti fellépésre, nemzetközi akciók végrehajtásának irányítására is, amely tartalmazza a vízi-, határ- és idegenrendészeti, adó- és vámhatósági, valamint a számunkra legfontosabb, a katasztrófavédelmi ellenőrzések végrehajtását.

Mindezt egy nemzetközi együttműködési fórumrendszer keretében képzelik el, amelyben a horvát határszakaszon Baranya megyén kívül Somogy és Zala megye is érintett lehet; ennek oka elsősorban Románia schengeni térséghez történő csatlakozása illetve a magyar-szerb határszakaszon végrehajtásra kerülő technikai megerősítések hatásai miatt.

A miniszterek megerősítették elkötelezettségüket az Stratégia keretében folytatott együttműködés fokozását illetően, és különösképpen támogatják a folyami közlekedés tekintetében a határellenőrzés erősítése érdekében a DRKK felállítását célzó kezdeményezést.

Pintér Sándor, Belügyminiszter és Nebojsa Kirigin, horvát belügyminiszter-helyettes már aláírta az uniós Duna Stratégiához kapcsolódó, Mohácson felállítandó, a vízi úton zajló bűnözés elleni DRKK létrehozásáról szóló kétoldalú egyezményt.

A Belügyminiszter a létrehozandó Duna Rendészeti Koordinációs Központról elmondta, hogy az tulajdonképpen egy közös horvát-magyar ellenőrzési pontot jelent, közös személyzettel és reményei szerint a központhoz a jövőben Szerbia is csatlakozik. Továbbá a Dunai Rendészeti Fórum (DARIF) szeptemberi nyitó konferenciáján időszerűnek nevezte a régiós biztonságot növelő Dunai Koordinációs Központ létrehozását.

Elsősorban a szervezett bűnözés általi fenyegetettséget igyekeznek a központtal megszüntetni, hiszen a Duna kiemelten veszélyeztetett terület csempészet összes formája szempontjából. A központnak a határrendészeti feladatokon túl át kell fognia a vízi rendészetet, a katasztrófa-elhárítást, a polgári védelmet, a bűnüldözési területeket és a közlekedést.

A projekt várhatóan 2015-re fog megvalósulni, de a 24/48-as hajóellenőri szolgálatot is ennek első lépéseként hozták létre.

4.6. Ellenőrzési akciók

4.6.1. DISASTER-ADN

A DISASTER-ADN egy olyan titkos akció, amely a veszélyes áru belvízi szállításának országos szintű átfogó ellenőrzésére irányul a társhatóságokkal (DVRK, NAV) együttműködésben. Lehetőség szerint évente két-három alkalommal szervezik meg.

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság engedélyével lehetőségem volt részt venni az őszi DISASTER-ADN akcióban és az átfogó ellenőrzést személyesen is meg tapasztalni.

Az akciót megelőzően egy akcióterv került kiadásra, melyet a helyszínen lehetőségem volt megtekinteni. A terv nagyvonalakban tartalmazta a teljesítendő feladatokat, az akcióban résztvevő ellenőrök nevét, hajókra való beosztását, valamint egy statisztikai adatlapot az ellenőrzött hajókhoz és ahhoz kapcsolódó adatokhoz.

2013.10.16-án reggel 08:30-kor találkoztunk a Kopaszi-gáton a Dunai Vízürendészeti Rendőrőrsön a katasztrófavédelem, a rendőrség, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatal munkatársaival. A találkozást egy országos rádiópróba előzte meg, hogy biztosítva legyen a megfelelő kommunikációs hálózat megléte.

A program egy munkavédelmi oktatással kezdődött, melyben kiemelt fontosságot kapott az ellenőrzésben résztvevők személyes biztonsága a hajóról hajóra való átszállás során. Így például többek közt kiemelték a mentőmellény használatára való kötelezettséget is.

A munkavédelmi oktatást egy rövid eligazítás követte, melyet az akció parancsnoka, Cséplő Zoltán tűzoltó alezredes, a fővárosi iparbiztonsági főfelügyelő úr tartott. Tájékoztattak minket az akcióhoz kapcsolódó legfrissebb információkról, változásokról, valamint a nap menetéről. Mindezeket túl kijelölte a hajók útvonalát is, azzal biztosítva az ellenőrizendő területek határait és a duplikációk elkerülését.

Az akcióban összesen három hajóval vettünk részt, amelyre az ellenőröket úgy válogatták össze, hogy a hatóságok együttműködve tudjanak átfogó ellenőrzést végezni a vízi járműveken.

Engem a Szent Flórián tűzoltóhajóra osztottak be, melyen a hajó legénységét is beleértve négy katasztrófavédelmi és két rendőr kollégával hajtottuk végre az ellenőrzéseket. A kijelölt útvonalnak megfelelően délre vettük az irányt és Budapest közigazgatási határáig folytattuk utunkat.



5. sz. kép: Társhatóságok együttműködésben (készítette: a szerző)

Sajnos az akciót megelőző napon a hajóforgalom elől néhány napra lezárták a Duna szlovákiai szakaszát a bösi erőmű felvízcsatornájának javítása miatt (lásd 4. sz. melléklet [16]). A munkálatok miatt folyamatosan csökkenteni kezdték a felvízcsatorna vízszintjét, ezért nem csak az északról, hanem a délről jövő járművek forgalmára is kihatással volt a hajózár, hiszen így az aránylag sekély vízben való hajózás elkerülése végett a tapasztalt hajóvezetők már a szerb szakaszon megkezdték a vesztegelést. Ezek következményeképpen a megszokottnál jóval kevesebb hajó haladt át a Duna magyarországi szakaszán.

A csepeli öbölben négy vesztegelő hajót ellenőriztünk, amelyeknek egyike sem tartozott az ADN hatálya alá. A jegyzéket ennek megfelelően töltöttük ki a járművön, valamint megvártuk, hogy a társhatóság kollégái is elvégezhessék a rájuk eső feladatokat és szintén rögzítsék az adatokat és egyéb közleményeket.

A hajókon az előírásoknak megfelelően rögzítettük az ellenőrzés helyét, dátumát, az ellenőrzést végzők nevét, valamint a géphajó és a vontatott/tolt/mellévett úszóműre vonatkozó adatokat (pl.: név/szám, államjelzés, lajstromszám, szállított áru, vizsgált fuvarokmányok száma és megnevezése, stb.). A társszervek munkatársai is hasonló előírások alapján vették fel a jegyzőkönyvet, kihegyezve 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.).

Az öbölből kifordulva északra haladva egy, az ADN hatálya alá tartozó ellátóhajót ellenőriztünk. A nem ADN-es járművekhez hasonlóan itt is felvettük az alapadatokat, de azon túlmenően részletes vizsgálatot hajtottunk végre a szabályzatoknak és előírásoknak megfelelően. Először a hajón belül a hajóvezető szakképesítését igazoló, valamint a jármű működéséhez szükséges okmányok meglétét és azok megfelelőségét ellenőriztük. Ilyen például a képen látható ADN bizonyítvány, de többek közt a hajónaplót, a hatályos ADN Szabályzatot és az írásbeli utasítást is ellenőrzés alá vontuk. A jegyzőkönyv törzslapján kívül a kiegészítő adatlapban meghatározott előírásainak való megfelelőséget is vizsgáltuk, amely már nem csak a vízi jármű adataira, hanem a rakományra és vontatmányra is kiterjed. Az ehhez szükséges okmányok ellenőrzése után kimentünk a vontatmányra és megvizsgáltuk az ott lévő felszereléseket is. Ilyenek voltak például a tűzoltó készülékek (7. sz. kép), vagy az olajközömbösítő is. Mivel ezt a hajót kollégáink már több akció során is ellenőrzés alá vonták, tapasztaltuk, hogy a hajóvezető rutinosan fogadta a hatóság munkatársait és a

korábban feltárt hibák, hiányosságok mostanra javításra, illetve pótlásra kerültek, így a járművön mindent rendben találtunk.



2. sz. kép: Tűzoltó készülék érvényességének ellenőrzése (készítette: a szerző)

A nap során végrehajtottunk egy telephelyi ellenőrzést is, amely során az egyik legnagyobb hazai üzemanyag forgalmazó vállalat budapesti bázistelepét vontuk ellenőrzés alá. A helyszínen természetesen hajóval érkeztünk, ahova kisebb várakozás után megérkeztek hozzánk az ellenőrizendő cég munkatársai. A közreműködés elősegítése végett gépkocsival szállítottak át minket a bázistelep irodájába, ahol megvizsgáltuk a szükséges dokumentumok meglétét és előírásoknak való megfelelőségét. Először az üzemre vonatkozó alapadatokat vettük fel (név, cím, cégjegyzékszám, adószám), majd a vonatkozó engedélyeket vizsgáltuk és a veszélyes árura vonatkozó adatokat is rögzítettük (mennyiség, besorolás, UN szám), de a biztonsági tanácsadó bizonyítványának érvényességét is leellenőriztük. Az éves jelentéseket öt évre visszamenően bekértük és átnéztük, valamint az oktatások végrehajtásának megtörténtét is bizonyítottuk. A megtekintett dokumentumok hiteles fénymásolatát megkaptuk, valamint a júliusi akció alatt talált hiányosságok pótlásáról meggyőződünk. Az ellenőrzés után visszatértünk a hajóra és továbbhaladva folytattuk az ellenőrzést.

Északról délre haladva egy román hajót menetközben sikerült ellenőrzés alá vonnunk. A jármű vasércet szállított és nem tartozott az ADN hatálya alá, ezért csak a jegyzéken rögzítettük a jármű adatait.

A kijelölt területet alaposan átvizsgáltuk, de a már említett hajózár miatt a nap további részében nem talákoztunk több járművel, így sajnos nem sikerült több ellenőrzést végrehajtanunk.

A Duna forgalmát egész nap folyamatosan figyeltük az AIS (www.marinetraffic.hu) és a PannonRIS (www.pannonris.hu) rendszereken keresztül, és megállapítottuk, hogy a budapesti szakaszon közlekedő és veszteglő hajók ellenőrzését sikeresen végrehajtottuk.

Az alacsony hajóforgalom, valamint a további előrejelzések alapján a BM OKF munkatársai a kétnaposra tervezett ellenőrzési akció második napját lefűjták, hiszen az összes, az ország területén lévő hajót átnéztük az akció keretében. Sajnos az akció leállítása miatt hivatalos statisztika és cikk nem készült.

A BM OKF rendelkezéseimre bocsátotta a júliusi akcióról készült statisztikát, amely 2013. július 9-10-én, a BM OKF Iparbiztonsági Főfelügyelőségének koordinálásával zajlott. Ennek keretében két megye (Győr-Moson-Sopron és Baranya) és a főváros vett részt hét szolgálati hajóval, beleértve a társhatóságok vízi járműveit is, és ellenőrzött vízen és ahhoz kapcsolódó telephelyen.

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, amelynek 31%-nál, tehát és 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. [17]

4.6.2. Aquapol

Az Aquapol a nemzetközi vízirendészet kétnapos ellenőrzési akciója, amelynek struktúrája a katasztrófavédelem DISASTER akciójához hasonló. Ahogy mi is meghívjuk az átfogó ellenőrzésre a társhatóságokat, úgy a vízirendészet is számít az Aquapol akcióknál a katasztrófavédelem segítségére a veszélyesáru-szállítási ellenőrzések elősegítése végett. Az akcióban jelenlévő szervezetek a saját szakterületüknek megfelelő vizsgálatot tartanak.

Az Aquapol akciókban a katasztrófavédelem területi és helyi szervei a Duna hazai szakaszán és a kikötőkben, valamint veszteglő helyeken vizsgálják, hogy a vízi járművek üzemeltetői betartják-e a rájuk vonatkozó előírásokat.



7. sz. kép: Acélhengerek, áruszállító hajó nem ADN-es rakománya (készítette: a szerző)

Az együttműködés során a BRFK Dunai Vízirendészet Rendőrkapitányságának munkatársai már az első ilyen közös akcióban is segítették a katasztrófavédelem munkáját a vízi ellenőrzés során szerzett több éves tapasztalataival.

4.7. Ellenőrzési jegyzőkönyv

A katasztrófavédelem részére a 127/2012-es főigazgatói intézkedés 3/F. számú mellékletében többféle jegyzőkönyv áll rendelkezésre. Létezik külön telephelyi (5. sz. melléklet [18]), illetve külön vízi ellenőrzésre alkalmas jegyzőkönyv.

A vízi ellenőrzés során találkozhatunk az ADN hatálya alá és azon kívül eső járművekkel. Az ADN hatálya alán nem tartozó ellenőrzésekhez egy egyszerűsített adatlap (6.sz. melléklet [18]) áll rendelkezésünkre, amelyre az alapadatokat szükséges felvezetni.

Az ADN hatálya alá tartozó ellenőrzések során egy sokkal komplexebb, az ellenőrzés pontjaira kiterjedő jegyzőkönyvet kell felvenni. Ez egy törzslapból (7. sz. melléklet [18]) és egy vagy több kiegészítő adatlapból (8. sz. melléklet [18]) tevődik össze. Az ellenőrzés folyamatához igazodva tartalmazza a hajóra, a személyzetre, a szállításra és a rakományra vonatkozó adatokat.

A jegyzőkönyvet annak kitöltésekor az ellenőrző hatóság részéről minden esetben legalább két munkatárs látja el kézjeggyével, valamint az ellenőrzött jármű legénységének egy, az eredetivel megegyező, szintén aláírt példányt ad át.

Társhatóságokkal való együttműködés esetén természetesen nem kizárólag a katasztrófavédelem, hanem az ellenőrzésben résztvevő társszerv munkatársai is felveszik saját jegyzőkönyvüket. A DVRK rendelkezéseimre bocsátott egy üres, általuk használatos jegyzőkönyvet a veszélyes árut szállító tartályhajó ellenőrzéséről (9. sz. melléklet [19]), amelyben jól látható, hogy az előírásokból adódóan vannak ugyan átfedések, de rendvédelmi szervek feladatkörének, illetékességének megfelelően mind a rendőrség, mind pedig a katasztrófavédelem részéről a saját prioritásaira koncentrálva hatja végre az ellenőrzést.

A katasztrófavédelem rendelkezik egy baleseti adatlappal is (10. sz. melléklet [18]), amely a veszélyes áru szállításával kapcsolatosan bekövetkezett esemény vagy baleset körülményeinek rögzítésére szolgál. Egyazon adatlap használatos a közúti, vasúti, illetve vízi szállítás során bekövetkezett balesetekhez, amelyből a megfelelő rész kitöltendő.

5. TAPASZTALATOK

5.1. Országos éves statisztika (2012) [17]

A 2012-es év során összesen 43 db határozat született: 42 Baranya megyében, 1 pedig Tolna megyében. A 43 határozatból mindössze 3 jutott másodfokra, a másik negyvennek nagyrészt elismerték és befizették.

A tavalyi év során összesen 315 alkalommal volt vízi ellenőrzés. Az ellenőrzéseknek több mint fele természetesen Baranya megyében, ott 184 alkalommal, de a fővárosban is nagy számmal volt ellenőrzés, itt összesen 40 alkalommal. A pontos megyei eloszlás az alábbi táblázatban látható.

Megye	Alkalom
Bács-Kiskun megye	7
Baranya megye	184
Fejér megye	13
Győr-Moson-Sopron megye	31
Komárom-Esztergom megye	18
Pest megye	4
Tolna megye	18
FKI	40

1. sz. táblázat: Ellenőrzési számok vízen (2012) (készítette: a szerző)

Telephelyi ellenőrzésekből jóval kevesebb volt, ennek oka, hogy nem mindenhol van ellenőrizendő telephely, tehát bizonyos megyékben ez a tevékenység egyértelműen tárgytalannak tekinthető. Országosan összesen 20 telephelyi ellenőrzés volt, ennek 25%-a a fővárosban.

Megye	Alkalom
Bács-Kiskun megye	4
Baranya megye	0
Fejér megye	0
Győr-Moson-Sopron megye	4
Komárom-Esztergom megye	3
Pest megye	1
Tolna megye	3
FKI	5

2. sz. táblázat: Ellenőrzési számok telephelyen (2012) (készítette: a szerző)

A 2012-es év során országosan összesen 1995 vízi járművet ellenőriztek a katasztrófavédelem munkatársai, amelyből 1199 jármű szállított veszélyes árut. A legtöbb járművet Baranya megyében ellenőrizték, összesen 1479-et, amelyből 61%-a volt veszélyes árut szállító jármű. A fővárosban is hasonló volt az arány, itt összesen 139 járművel ellenőriztek, ezeknek 59%-a volt ADN-es.

Megye	Ellenőrzött járművek száma	
	ADN	Nem jelölt
Bács-Kiskun megye	24	21
Baranya megye	899	580
Fejér megye	54	47
Győr-Moson-Sopron megye	48	48
Komárom-Esztergom megye	38	17
Pest megye	11	4
Tolna megye	43	22
FKI	82	57

3. sz. táblázat: Ellenőrzött ADN-es és nem jelölt járművek száma (2012) (készítette: a szerző)

A hatóság munkájának rendkívüliségét támasztja alá, hogy a 2012-es év során ellenőrzött járműveknek mindössze 5%-a volt belföldi. A járművek 33%-a EU tagállamból, 62%-a pedig EU tagállamon kívülről érkezett. A százalékos arányból jól látszik, hogy a magyarországi ellenőrzésnek azért is fontos szerepe van, mert az itt áthaladó járművek többségében az Európai Unión kívülről érkeznek, ezzel együtt pedig a schengeni övezetbe is itt lépnek be.

A tavalyi statisztikák alapján a hibás szállítóegységeknek mindössze 3%-a belföldi, egészen nagy arányban, 44%-ban EU tagállambeli, 53%-ban pedig EU tagállamon kívüli.

Az eddigi tapasztalatok alapján elmondható, hogy éves szinten 100 millió tonna veszélyes árut szállítanak a Dunán, és átlagosan 3200, az ADN hatálya alá tartozó veszélyes árut szállító hajó jelentkezik be a NAVINFO rendszeren keresztül. Ahogy már korábban is említettem, a legtöbb hajó valamilyen üzemanyagot, gázolajat, benzint szállít. A katasztrófavédelem 2012. január 1-je óta nyolc megyei katasztrófavédelmi igazgatóság területén ellenőriz a Duna mentén.

5.2. Főváros

A fővárosban kétszer volt lehetőségem vízi szállítmányok ellenőrzésén részt venni. Az első a külön fejezetben részletezett DISASTER akció keretében zajlott, a másikat pedig Loós Zoltán tűzoltó alezredes, Közép-pesti iparbiztonsági felügyelő úrral végeztük a rendszeres havi ellenőrzés végrehajtása keretében.

A novemberi ellenőrzést az újpesti MH Hadikikötőből indítottuk. Először a RIS és AIS rendszereken megnéztük, hogy van-e forgalomban lévő áruszállító vízi jármű a Dunán, majd az ellenőrzéshez a Szent Flóriánnal a hajókövető rendszer alapján az ellenőrizendő jármű irányába indultunk.

A nap során három, az ADN hatálya alá nem tartozó vízi járművet vontunk menet közbeni ellenőrzés alá. Az ellenőrzött járművek közül egy üres, kettő pedig rakott állapotú volt. A holland felségjelzésű hajó kukoricát, a bolgár pedig műtrágyát szállított. A fuvarokmányok megvizsgálása után mindent rendben találtunk, a rakomány mindkét esetben plombával el volt látva. Az okmányok alapján a műtrágyát szállító jármű rakományának összetételét megvizsgáltuk, mivel az ammónium-nitrát alapú műtrágya összetételétől és annak százalékos arányától függően akár veszélyes árunak is minősülhet, amelynek szabálytalan szállítása akár emberi életeket követelő balesethez is vezethet [20]. A Szabályzat alapján megállapítottuk, hogy a hajó rakománya nem tartozik az ADN hatálya alá.

Néhány hónapos kutatómunkám során saját tapasztalataim alapján arra a következtetésre jutottam, hogy az ellenőrzésre valóban szükség van, hiszen a korábban feltárt szabálytalanságok javítása időközben az összes járművön megtörtént. A hajóvezetők mindig számítanak az ellenőrzésekre és a hatóság munkatársainak munkáját közreműködésükkel segítik. Az egyik ellenőrzött azt is elmondta, hogy kifejezetten örül a katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzéseknek, hiszen így ő is biztosítva érzi magát arról, hogy a szabályokat betartva, az előírásoknak megfelelően működik. Úgy gondolom, hogy mióta a katasztrófavédelem munkatársai végzik a veszélyes áru 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. Véleményem 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 rendkívül eredményes volt, hiszen egymást elősegítve több szempontból tudtuk megvizsgálni a járműveket. Erre az elvre alapoz az FKI, a BRFK és a NAV közös mobil ADR ellenőrző egysége, amely a VADÁSZ elnevezést kapta. 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 gondolom, hogy ehhez hasonlóan létrehozhatnánk egy közös, nem csak közúton, hanem vasúton és vízen is bevezethető alakulatot, ezáltal létrehozva egy különleges, a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésére specializálódott egységet. Az egység képességét a közeljövőben a katasztrófavédelem hatáskörébe kerülő légi ellenőrzésekre is kiképeztetném.

A kollégákkal való beszélgetések során kiderült, hogy 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 HVESZ ügyvezető igazgatója elárulta, hogy jelenleg kettő, 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, amely 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. [21, 22]

A magyar nyelvű kódex hiánya azért is probléma, mert maga az ADN Szabályzat 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.

5.3. Mohács

Kutatásom során 2 napot töltöttem a mohácsi kirendeltségen, amely idő alatt 4 veszélyes árut szállító hajót, valamint egy személyhajót volt alkalmam ellenőrizni a hajóellenőri szolgálatot ellátó tűzoltókkal. Az ellenőrzések során mindent rendben találtunk, hiszen mindegyik általunk ellenőrzött hajó visszatérő, a kikötőben általában hetente, vagy havonta megforduló hajó, tehát rendszeres ellenőrzés alatt áll. Általában naponta 2-6 ADN-es hajó érkezik a kikötőbe.

Ahogy azt már a fővárosi ellenőrzések során is megállapítottam, az ADN hatálya alá tartozó hajó vizsgálata legfőképpen a katasztrófavédelem ellenőreinek fontos, míg a személyhajón a rendőrségnek és a vámósoknak van nagyobb szerepe. Ugyanakkor a személyhajót is végigjártuk, a tűzoltó készülékek meglétét és érvényességét, valamint a mosókonyhában a hajó szolgáltatásainak zavartalan ellátásához szükséges kis mennyiségben tárolt veszélyes anyagok miatt kötelező szemöblítő folyadék érvényességét is megvizsgáltuk, ezzel is segítve a társszervek munkáját.

A négy veszélyesáru-szállító hajó közül három szerb és egy román felségjelzésű volt. Az egyik üres volt, és nagy merüléssel rendelkezett. Az ellenőrzés zavartalanságának biztosítása érdekében a mohácsi csapatszállító hajó speciálisan az igényeknek megfelelően lett kialakítva, ezért a Bendegúz tetőszerkezetének kiépítése és arra történő feljutás az átszállás lehetőségét kényelmesen és biztonságosan teszi lehetővé. (9. sz. kép) A hajón megtalálható volt a kék kúp, mivel korábban benzint szállított és a hajó tisztítatlan állapotban volt (10. sz. kép).

A másik három ellenőrzött jármű töltött állapotban volt, mindhárom esetben gázolajat szállítottak. A hajóra átszállva ellenőriztük a szükséges dokumentumokat, majd minden esetben bejártuk és szemrevételeztük a tankert, hogy van-e bármilyen látható jele a szivárgásnak, továbbá megnéztük a tűzoltó készülékeket, védőfelszereléseket, és egyéb, az előírásoknak megfelelő eszközök és dokumentumok meglétét és megfelelőségét.

Az ellenőrzést követően az adatokat bevittük egy Excel táblázatba, amit a kirendeltség saját részére vezet a munkájának megkönnyítésére, benne pirossal jelölve a korábbi szabálytalanságokat, valamint a VÁSZIR és a Syrius rendszerekbe. A hajóellenőri szolgálat munkatársai 17:00 és 17:30 közötti időszakban naponta megteszik jelentési kötelezettségüket a megye felé, hogy Baranya MKI az adatokat összesítve tudja a BM OKF felé továbbítani.



8. sz. kép: Nagy merülésű üres tartályhajó fedélzetén (készítette: a szerző)



9. sz. kép: Kék kúp (készítette: a szerző)

Az ellenőröknek továbbá 23:15 körüli időpontban is van egy jelentési kötelezettségük, amelyet a KAP Online rendszeren keresztül tesznek meg. Ezzel kapcsolatosan vetődött fel a 24/48-as munkarend sajátosságaiból adódó probléma. Amennyiben éjfél után vannak ellenőrzés alá veszélyes árut szállító a hajót, az ellenőrzés nem tervezett ellenőrzésnek számít. A kirendeltségen azt a javaslatot tették, hogy célszerűbb lenne a szolgálat végét (tehát másnap reggelt) megjelölni jelentési kötelezettségnek, egyúttal a 00:00 és 07:00 közötti ellenőrzéseket is rendes menetrend szerinti ellenőrzésekre módosítani.

Mohács KvK iparbiztonsági felügyelője rendelkezésemre bocsátotta a ADN ellenőrzéseik statisztikáját, valamint az általuk tapasztalt hiányosságok listáját.

2012. július 4. és december 31. között összesen 866 vízi járművet ellenőriztek, amelyből 304 tartozott az ADN hatálya alá és abból 46 esetben tártak fel hiányosságot. [23]

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

- ADN szabályzat teljes hiánya,
- ADN szabályzat nyelvezete nem megfelelő,
- ADN szabályzat nem a legfrissebb példányú,
- Írásbeli utasítás teljes hiánya,
- Írásbeli utasítás nyelvezete nem megfelelő,
- Mérési eredményeket rögzítő napló hiánya,
- Vészhelyzeti lékesedési riadó terv hiánya,
- Gyúlékony gázdetektor 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 megnevezés nem az ADN-nek megfelelően került kitöltésre,
- 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

A felügyelő úr beszámolója alapján általánosságban elmondható, hogy a szigorú, következetes és hatékony ellenőrzéseknek, illetve a viszonylag magas ADN bírságtételeknek köszönhetően a mohácsi határon megforduló (körülbelül 90-95%-ban ugyanazon) vízi veszélyes áru szállítást végző cégek, az ADN-ben előírt egyéni és különleges védőfelszereléseket, dokumentumokat, tűzoltó felszereléseket beszerezték, a szükséges felülvizsgálatokat elvégeztették. [23, 24, 25]

A hajóellenőri szolgálat tapasztalatai szerint a határellenőrzések során az ellenőrzött hajók legénysége és azok tulajdonosai a Katasztrófavédelem ellenőrzéseit a lehető legkomolyabban veszik, mivel amennyiben hiányosságot tárnak fel, úgy egy-egy hiányosságért akár több százezer forint, több hiányosság esetén akár egymillió forint bírságot kénytelenek a cégek megfizetni.

Egyes cégek, külön az ADN ellenőrzések végett a hajó legénységének megfelelő darabszámú ládákban (a hajón használt védőfelszereléseken felül) személyre szólóan elhelyezték a szükséges egyéni és védőfelszereléseket, hogy azokat ne az ellenőrzés ideje alatt kelljen keresgélni. Bár a ládákat az ellenőrzésekhez készítették elő könnyen hozzáférhető helyre, egyben azt is elértük, hogy szükség esetén a legénység tudja, hogy hol férhet hozzá az eszközökhöz. Hiszen az ellenőrzés nem maga a cél, hanem az eszköz az előírások betartatására.

Az ellenőrök a jövőben hiányosságra főként az újonnan érkező, eddig erre nem közlekedő hajótársaságok hajóinál számítanak. Továbbra is sor kerülhet a nyelvezeti hiányosságokra egy-egy olyan esetben, amikor a hajótársaság adott hajót más nyelven értő és beszélő kapitánnyal, legénységgel indítja útnak, azonban a különböző ADN szerint előírt okmányokat a fent nevezetteknek az általuk értett és beszélt nyelven nem bocsátja rendelkezésükre. Előfordulhatnak még egy-egy esetben a különböző felülvizsgálati idővel rendelkező eszközök, berendezések, felszerelések érvényességének lejártából fakadó hiányosságok.

A Mohácsi KvK hajóellenőrzési szolgálata 2013 első negyedévében összesen 382 db vízi úszóművet ellenőrzött, melyek közül 139 db tartozott az ADN hatálya alá. Hiányosságot összesen 4 alkalommal tapasztaltak. A statisztikák és a szóbeli közlések alapján egyértelműen kijelenthetjük, hogy a hajókon tapasztalható hiányosságok csökkenő tendenciát mutatnak. A felügyelő véleménye szerint ez annak tudható be, hogy a hajóforgalom túlnyomó hányadát ugyanazon hajók bonyolítják. [24, 25]

A kirendeltségen felmerült egy, a szankcionálás végrehajtásával kapcsolatos probléma, amely a megbírságolt hajóknak kiskapuként szolgál. Amennyiben a címzett elköltözik, a bírságot nem lehet kézbesíteni. Néhány céggel ezt kihasználva módosítja időről-időre a címét, ezzel elkerülve a bírság megfizetését. Közúton erre az esetre megoldást kínál az a lehetőség, hogy az adott cég bármely, az országban tartózkodó járművét a hatóság feltartóztathassa a bírság megfizetéséig abban az esetben is, ha a szabálytalanságot nem a megállított jármű követte el. Vízen ugyanerre a jogszabályok nem adnak lehetőséget, pedig a feltartóztatás minden bizonnyal elrettentené a hajóstársaságot a bírság megfizetése alól kibúvástól.

5.4. Tankhajó balesete [26, 27]

Szerencsére a Duna magyarországi szakaszán nem jellemző a veszélyes áru vízi szállítása során bekövetkező baleset, mégis két egymást követő évben történt két hasonló esemény.

Legutóbb 2013. október 7-én feneklett meg egy gázolajat szállító szerb felségjelzésű hajó Dunaföldvárnál, a Duna 1562. folyamkilométerénél. A hajó a kikötőbe hajózás után akadt fenn a folyómederben. A baleset során sem lékesedés, sem pedig személyi sérülés nem következett be és az átfajtás során sem került veszélyes anyag a környezetbe. A hajó összesen 1,2 millió liter gázolajat szállított, melyből összesen félmillió liter gázolajat kellett átfajteni, hogy a hajó meg tudjon mozdulni és be tudjon állni a kikötőbe. Az eset mintegy 200 méterrel odébb történt a 2012-es balesethez képest. A katasztrófavédelem szakemberei (Tolna MKI) és a KML¹¹ az általuk végzett veszélyesáru-szállítási baleseti helyszíni szemle során szabálytalanságot nem találtak.

Dolgozatomban a 2012-es esetre kívánok részletesebbek kitérni, ugyanis az eset során több szabálytalanságot is megállapítottak a hatóság munkatársai. Az esethez a BM OKF részemre háttéranyagot biztosított.

2012. október 5-én a Dunaföldvári Kikötőben zátonyra futott szerb államjelzésű hajót az előző napon, október 4-én a határon történő belépésekor a Baranya MKI Mohácsi KvK Mohács Kikötő hajó ellenőri szolgálata ellenőrizte, melynek során a hajón tartandó okmányok és a tűzoltó készülékek tekintetében állapított meg hiányosságokat. Az ADN szabályzat és a Veszélyhelyzeti lékesedési riadóterv nem volt megtalálható a hajón, és a hajóbizonyítványban előírt számú tűzoltó készülékeknél kevesebbel rendelkeztek.

¹¹ Katasztrófavédelmi Mobil Labor

Az ellenőri szolgálat jegyzőkönyvben rögzítette a hiányosságokat, majd ezt követően – tekintettel arra, hogy a feltárt szabálytalanságok a vonatkozó 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet alapján II. és III. kockázati kategóriába tartozó mulasztások voltak melyeknél a hiba kijavítására a szállítási művelet befejezését követően is sor kerülhet – továbbengedte a hajót. A felvett jegyzőkönyv alapján a Baranya MKI bírságotlasi eljárást folytatott le és a Ket. előírásai alapján 30 napon belül döntést hozott.

Ezt követően 2012. október 5-én érkezett a hajó a Dunaföldvári Kikötőbe és 16:00-kor a kikötési hely megközelítésekor, 30 méterre a kikötési helytől futott zátonyra, amit csak másnap, október 6-án 15:50-kor jelentett be a cég hajózási referense a BRFK DVRK részére.

A Dunaföldvári Kikötőben a Tolna MKI ellenőrei szintén ellenőrizték a hajót, majd a feltárt ADN szabálytalanságok és a baleseti esemény bejelentésének elmulasztása miatt a helyszínen bírságot megállapító határozatot adtak ki. Az ellenőrzés során, amelyben a katasztrófavédelem mellett a rendőrség, az adóhatóság és a közlekedési hatóság is részt vett – több súlyos szabálytalanságot tártak fel. A vízi közlekedés biztonságának veszélyeztetése miatt a rendőrség, a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó szabályok áthágása miatt a katasztrófavédelem indított eljárást.

A hajó tartályában szállított gázolaj átfejtését követően az NKH Hajózási Hatóságának képviselői szemrevételezéssel átvizsgálták a hajót. A 2012. október 6-én kelt jegyzőkönyvben rögzítették a feltárt hiányosságokat, és felhívták a figyelmet arra, hogy a következő rakodásig a feltárt szabálytalanságokat szüntessék meg.

A BRFK DVRK tájékoztatása szerint ezt követően a hajó 2012. október 9-én érkezett Százhalombattára, és mivel ezt a BRFK DVRK munkatársai a hajókövető rendszeren észlelték, felhívták a címzett figyelmét arra, hogy a hajónak ne adjon át üzemanyagot szállításra.

A hajó 2012. október 11-én hagyta el az országot. A határátlépéskor a mohácsi kikötő ellenőr szolgálat által felvett jegyzőkönyv megállapításai szerint a hajó tartálya üres volt, és a belépéskor feltárt hiányosságok nagy része a kilépéskor is fennállt (ADN szabályzat hiánya, nem elegendő számú tűzoltó készülék), amely miatt újabb hatósági eljárást indítottak.

Az eset során több hatóság közreműködésére volt szükség ahhoz, hogy megakadályozzák a komolyabb következményeket. A tartályhajó 1,3 millió liter gázolajat szállított Romániából a

dunaföldvári kikötőbe. A szakembereknek a hajót október 6-án éjszaka sikerült stabilizálni és rögzíteni, valamint a rakomány tartályokba történő átfektését lebonyolítani.

A balesetet az okozta, hogy a nagy mennyiségű veszélyes anyaggal teli tanker szabálytalanul próbált meg kikötni. A helyzetet súlyosbította, hogy a hajó legénysége a bejelentési kötelezettségének sem tett eleget, így a vízügyi rendészet csak szombat (október 6.) délután négy óra körül tudta értesíteni a katasztrófavédelmet. A Tolna megyei igazgatóság helyszínre érkező szakemberei azonnal megtették a veszélyhelyzet elkerülését szolgáló intézkedéseket, valamint teljes körű ellenőrzésbe kezdtek.

A hajót az éjszaka folyamán sikerült stabilizálni, a gázolajat tartályokba szivattyúzták. A helyszínen tartózkodott Kossa György tű. dandártábornok, a BM OKF országos iparbiztonsági főfelügyelője is, aki elmondta, a zátonyra futott hajó esetében fennállt annak a veszélye, hogy a rakomány súlya alatt a hajótest kettétörik, hiszen az nem dupla falazatú, és kevésbé bírja a terhelést. Abban az esetben a Dunába kerülő gázolaj hatalmas károkat okozhatott volna.



10. sz. kép: Rakomány átfektése [26]

A tábornok úr a helyszínen azt is elmondta, hogy manapság szinte minden gyártási folyamathoz használnak valamilyen veszélyes anyagot, és az idei évben elvégzett ellenőrzések a vízi úton történő szállítások 23 százalékában mutattak ki valamilyen hiányosságot. Az eset miatt a vízi közlekedésben nem történt fennakadás, mivel az esemény a kikötőben, és nem a hajózási útvonalon történt.

5.5. Anomáliák a Szabályzatban

Kutatásom során az ADN Szabályzatban több anomáliával találkoztam, amelyek félrevezetőek, ezért akadályozhatják az ellenőrzés gyors és szabályos kivitelezhetőségét.

A Szabályzat hivatalos magyar nyelvű fordításában előfordulnak téves hivatkozások. Ilyen többek közt az 1.6.7.3.1 bekezdésben hivatkozott **1.6.7.2.3.1** bekezdés, amely számú bekezdés egyáltalán nincs a Szabályzatban. A hiteles francia nyelvű szöveggel való összehasonlítással megállapítottam, hogy a Szabályzat az **1.6.7.2.2.1** bekezdésre hivatkozik, amely valóban létezik és a tartályhajókra vonatkozó átmeneti előírásokat tartalmazza. A hatósági ellenőrzéseknél nem áll rendelkezésre az eredeti francia nyelvű szöveg, amely nehezítheti az ellenőrzés menetét, hiszen nem létező pontra hivatkozva nem szabhatunk ki bírságot, illetve nem tudhatjuk, hogy a szállítás szabályos-e.

További, talán a fent említetténél is nagyobb probléma a következetlenség a fordításban. A Szabályzat az 1.2 fejezetben ismerteti az alapvető fogalmakat, amelyek közül a **lékesedési riadó terv** fogalmát szeretném kiemelni. A dokumentum hiányát az egyik leggyakoribb problémaként említették a határkikötőben. A beszámolóban a dokumentum az ellenőrzési jegyzőkönyv alapján hibásan **vészhelyzeti lékesedési riadó terv** néven volt feltüntetve. Először rákerestem erre a dokumentumra, a Szabályzat azonban egyáltalán nem hivatkozik ilyen okmányra. Ezután elkezdtem részleteiben rákeresni és az alábbiakat találtam.

*"**Lékesedési riadó terv** egy olyan terv, amelyben a lékesedést számításba vevő stabilitási számításoknál figyelembe vett vízmentes válaszfalakat, az elárasztás következtében trimmhelyzetet¹² módosító berendezéseket, továbbá a menetben zárva tartandó nyílászárókat feltüntető tervdokumentáció."* [3]

¹² úszáshelyzet, egyensúlyi helyzet

A hajó okmányaira vonatkozó előírásokat is tartalmazó nyolcadik rész 8.1.2.3 bekezdésének c) pontja meghatározza, hogy bizonyos hajóknak a 8.1.2.1 bekezdésben előírt okmányokon kívül a tartályhajókon kell tartani a **vészhelyzeti riadótervet**, továbbá:

"az ép hajó stabilitására, valamint a sérült hajó stabilitási számításánál számításba vett minden olyan ép hajó stabilitási feltételére vonatkozó olyan dokumentumokat, amelyeket a hajó vezetője által érthető formában kell elkészíteni; az elismert hajóosztályozó társaság által jóváhagyott stabilitási utasítást és a rakodási műszer tanúsítványát;". [3]

A fenti meghatározásból pontosan nem derül ki, hogy milyen dokumentumokra van szükség, de a vészhelyzeti riadóterv új fogalomként merül fel a Szabályzatban, sehol nincs meghatározva, hogy az mit jelent pontosan, vagy mit kellene tartalmaznia. Mivel a lékesedési riadó terv mindössze a fogalmak közt szerepel, valószínűsíthető, hogy a két fogalom hasonló jelentéssel bír. A francia nyelvű szöveget megvizsgálva kiderítettem, hogy mind az 1.2.1 bekezdésben meghatározott definíciók közt mind pedig a 8.1.2.2 és a 8.1.2.3 bekezdések c) pontjában a **"Plan de sécurité en cas d'avarie"** elnevezésű tervre hivatkoznak, tehát a feltételezem helyes és a két elnevezés valóban egyazon tervre vonatkozik.

A francia meghatározás szó szerinti fordítása az lenne, hogy **"biztonsági terv havária esetére"**. Bármelyik elnevezést is tartjuk a legkifejezőbbnek, a Szabályzat hivatalos magyar nyelvű szövegének módosítása elengedhetetlen. Egy egységes elnevezést kell életbe léptetni, például a lékesedési riadótervet, és a Szabályzat teljes hosszában arra hivatkozni. Az egységesítés által egyértelműen azonosítható lesz, hogy a fogalomban meghatározott dokumentum megegyezik a későbbiekben megkövetelt dokumentummal.

A különféle elnevezések eredményeképpen az ADN ellenőrzési jegyzőkönyv törzslapjának 37. pontja is helytelen, az ugyanis **vészhelyzeti lékesedési riadó tervként** kéri számon a dokumentumot, amely tovább fokozza a fogalomzavart és a fenti példám alapján további helytelen hivatkozásokhoz vezet. A Szabályzat módosításával egyúttal a jegyzőkönyvet is módosítani kell.

Megállapítottam továbbá, hogy a lékesedési riadóterv megléte csak azokra a hajókra vonatkozik, amelyeknek a 9.3.1.15 (**G típusú tartályhajók** építési előírásai, stabilitás **sérült állapotban**), a 9.3.2.15 (**C típusú tartályhajók** építési előírásai, stabilitás **sérült állapotban**) vagy a 9.3.3.15 (**N típusú tartályhajók** építési előírásai, stabilitás **lékesedési állapotban**)

bekezdések alapján vészhelyzeti követelményeknek kell megfelelniük. Újabb eltérés, hogy az N típusú hajóknál a stabilitást lékesedési állapotra vonatkoztatja, míg a G és C típusú hajóknál sérült állapotra, míg az eredeti szöveg mindhárom esetben "*après avarie*" állapotú stabilitásra vonatkoztatja az előírásokat, tehát a sérült és a lékesedési állapot csak egy újabb inkonzisztencia. Javaslom a lékesedési állapotot egységes elnevezésként, amely egyúttal a lékesedési riadóterv szükségességére is utal. Ezen kívül azonban szükséges a dokumentumok meglétének ellenőrzéséhez az átmeneti előírások figyelembe vétele is (1.6 fejezet).

Az 1.6.7.2.2 bekezdésben a tartályhajókra vonatkozó általános átmeneti rendelkezésekből kiderül, hogy a **G és N típusú** hajók közül az új, cserélt, átépített hajókra vonatkozik, de a jóváhagyási bizonyítvány megújítása csak **2044. december 31. után** szükséges, tehát a 9.3.1.15 és a 9.3.3.15 bekezdésekben meghatározott előírások az elkövetkezendő húsz évben még tárgyaltanok, ezáltal pedig még a lékesedési riadóterv megléte sem aktuális. A 9.3.2.15-ös bekezdést az átmeneti előírások nem érintik, így a **C típusú tartályhajókra** a mentesülés nem érvényes, azokon a hajókon a dokumentum megléte **szükséges**.

Az ellenőrzési jegyzőkönyvben a hajó típusát meg kell adni, de a tartályhajók altípusaira már nem tér ki, ezért arról nem készült statisztika, hogy a hiányosságok hány százaléka vonatkozott a C típusú hajókra. Az ellenőrzési jegyzőkönyvben külön rovatban feltüntetném a tartályhajók típusait is a pontosabb statisztika érdekében.

Következő probléma, hogy az ellenőrzési jegyzőkönyv kiegészítő adatlapjának 70. pontja a **melegedési utasítást** kívánja vizsgálatni, amelyet hiába kerestem a Szabályzatban, ugyanis ilyen nevű dokumentum egyáltalán nem szerepel benne. Nem létező dokumentumot nem kérhetünk számon, így a vizsgálat során értelmezhetetlen és automatikusan a "tárgyaltan" válasz lesz bejelölve.

ADR-es ismereteimből tudom, hogy bizonyos anyagokat a szállítás során fűteni kell, hogy ne süllyedjen adott hőmérséklet alá, ugyanis akkor megváltozik az anyag halmazállapota. Ilyen anyagok esetén a közúti fuvarozás során a CMR-ben¹³ határozzák meg a szerződő felek a megfelelő hőfokot. Ezek alapján elkezdtem újból átvizsgálni az ADN Szabályzatot, és az alábbiakat találtam.

¹³ Nemzetközi fuvarlevél, amely bizonyítja, hogy a fuvarozás szerződés alapján történik.

A Szabályzat 8.1.2.3 bekezdés k) pontja előírja, hogy olyan anyagok szállítása esetén, amelyeknél az olvadáspont 0 °C, vagy annál magasabb, a 8.1.2.1 bekezdésben előírt okmányokon kívül a **melegítési utasításokat** is a tartályhajókon kell tartani.

A Szabályzat a résztvevők biztonsággal kapcsolatos kötelezettségei közt az 1.4.3 bekezdésben kitér a fő résztvevők után a többi résztvevő kötelezettségeire is, amelyek között az 1.4.3.3 bekezdés foglalkozik a töltő kötelezettségeivel. Ezen belül az o) pont az alábbiakat írja elő:

*"amennyiben olyan anyagot szállítanak, amelynek olvadáspontja 0 °C vagy annál magasabb, szükség esetén **fűtési utasítást** kell kiadnia;" [3]*

Véleményem szerint a fűtési utasítás azonos a melegítési utasításként nevezett dokumentummal, ugyanis az eredeti szövegben mindkettő **"instruction de chauffage"** néven szerepel. Valószínűsíthető, hogy az ellenőrzési jegyzőkönyvben jelölt melegedési utasítás is erre a dokumentumra utal, de itt is mindenképpen szükséges a fogalom tisztázása, a fordítás egységesítése (például: fűtési utasítás), valamint a jegyzőkönyv módosítása.

Az ellenőrzési jegyzőkönyvben egy újabb módosítást is javaslok, ugyanis a 21. pont alapján fel kell jegyezni a hajó felelős vezetője **ADN bizonyítványának számát**, majd a 28. pontban az ADN 8.2.1.3 bekezdése szerinti **szakértő képzést igazoló bizonyítványt** is meg kell vizsgálni. Megvizsgáltam, hogy milyen szakértőre van még szükség, ezért leellenőriztem a jegyzőkönyvben hivatkozott képzési előírásokat.

Az ADN Szabályzat a hetedik részében mind a szárazáruszállító hajókra (7.1.3.15), mind pedig a tartályhajókra (7.2.3.15) vonatkozóan kimondja, hogy amennyiben a hajón veszélyes árut szállítanak, a **hajó felelős vezetőjének**¹⁴ egyidejűleg a 8.2.1.2 bekezdésnek megfelelően **szakértőnek kell lennie**, amelyet a tartályhajók esetében tovább szakosító tanfolyamokkal szigorít tovább.

A 8.2.1.2 bekezdés szerint a szakértő olyan személy, aki az ADN különleges ismeretével rendelkezik és ezen ismereteket olyan bizonyítvánnyal kell igazolni, amelyet az illetékes

¹⁴ "Azt hogy a hajószemélyzetből melyik a hajó felelős vezetője/parancsnoka a fuvarozónak kell meghatározni és dokumentálni. Amennyiben ezt nem határozták meg, úgy a követelményt minden hajóskapitányra/hajóvezetőre alkalmazni kell.

Ettől eltérően a veszélyes áruk bárkába történő berakásánál illetve kirakásánál, elégséges, hogy a be- és kiarakásért, illetve a ballasztolásért felelős személy rendelkezzen a 8.2.1.2 bekezdésben előírt gyakorlattal." [3]

hatóság vagy általa elismert ügynökség állított ki. Ezen bizonyítvány kiadásának feltétele a oktatás és a sikeres ADN képesítő vizsga.

A 8.2.1.3 bekezdés a 8.2.1.2 bekezdésben hivatkozott szakértők tanfolyamának oktatási alapkövetelményeiről ír, nem határoz meg más speciális képzést.

A fentiek alapján megállapítottam, hogy a 21. és 28. pont ugyanarra a képesítésre vonatkozik. Mivel a hajó felelős vezetője szakértő és a 21. pontban a bizonyítvány számát felírtuk, a 28. pontnál fölösleges, hiszen egyértelmű, hogy az okmányt megvizsgáltuk. Javaslom a 28. pont törlését a félreértések elkerülése érdekében.

A jegyzőkönyv 38. pontja alapján a **gyúlékony gáz detektorra** vonatkozó követelményeket is megvizsgáltam, amelyek nem minden hajóra szükségesek. A Szabályzat valóban hivatkozik erre a bizonyítványra a 8.1.2.3 bekezdés f) pontban, amely alapján a 9.3.1.8.3, a 9.3.2.8.3, illetve a 9.3.3.8.3 pontokban előírt műszerről van szó. A megjelölt három pont tovább hivatkozik a 9.3.1.52.3, a 9.3.2.52.3, illetve a 9.3.3.52.3 pontokban lévő **gázjelző rendszerre**. Újból ellenőriztem az eredeti francia szöveget és a gázjelző rendszer azonos a magyarban **gyúlékonygáz-detektorként** definiált műszerrel ("*Installation de détection de gaz*"). Az eltérő megnevezés alapján olyan, mintha két különböző műszerről lenne szó, ezért a fordítás egységesítése itt is szükséges. Javaslom a gyúlékony gáz detektor elnevezést.

A Szabályzatban előforduló nyelvhelyességi problémák is rendkívül zavaróak (lásd: gyúlékony gáz detektor / gyúlékonygáz-detektor; riadó terv / riadóterv) és véleményem szerint a hatóságok megítélése szempontjából különösen fontos ezeknek a javítása.

A fent felsorolt anomáliák kifejezetten félrevezetőek, de a dokumentumban nagy valószínűséggel ennél is több eltérés található. Egy kutatás során nagyrészt kideríthető, hogy mire vonatkozhatnak az eltérő hivatkozások, de egy ellenőrzés alatt erre nincs lehetőség. A Szabályzat szövegének áttekintése és egységesítése minél hamarabb szükséges, ugyanis nem csak a 2013-ban, de már a korábban megjelent példány is hibás volt.

6. BEFEJEZÉS

6.1. Összegzés, javaslattétel

Dolgozatom megírása során igyekeztem a tapasztalatokat és javaslatokat az adott részekre vonatkozóan a fő részben leírni, valamint azokra javaslatot tenni. Most azonban néhány gondolatban röviden összegezném tapasztalataimat.

A fővárosban és a határkikötőben személyesen, valamint elmondások alapján szerzett tapasztalatok hasonlóságot mutatnak. Az eljárások többsége az okmányok, illetve a tűzoltó készülékek és egyéni védőeszközök teljes, vagy részleges hiányából, illetve hibáiból kerülnek elindításra, de a statisztikák javuló tendenciát mutatnak.

Összességében elmondható, hogy az elmúlt másfél évben nagy változások történtek a veszélyes áru 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.

Az ellenőrzéseknek nemzetközileg is híre megy, ezért ma már ritkán próbál belépni Magyarország területére olyan hajó, amelyet rendkívül rossz állapota miatt vissza kellene fordítani. Mindemellett továbbra is az újonnan, vagy esetleg kapitányváltás után érkező hajók esetében tárunk fel hiányosságokat.

Amennyiben megszűnne a folyamatos kontroll, valószínűleg a vízi közlekedés biztonsága újra visszakerülne a 2012-es évet megelőző állapotokra, mivel a szállítmányozó 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 jónak tartom a társhatóságokkal való együttműködést, amely 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.

Az ellenőrzés során problémaként merült fel a címzett elköltözése esetén a hajók feltartóztatására való lehetőség hiánya, amely a 312/2011. Korm. rendelet módosításával megoldható lenne és a bírság kézbesítése ennek eredményeképpen minden bizonnyal megvalósulhatna.

A HVESZ képzéseit és a módszertani útmutatókat is rendkívül hasznosnak tartom. A katasztrófavédelem munkatársai ezekről pozitívan nyilatkoztak, ugyanakkor egyéb helyekről kapott ugyanezen képzéseket a tapasztalatok elsajátításához nem tartottak elegendőnek. Az OKJ-s képzésekre vonatkozó változások következtében az eddig alkalmazott veszélyesáru-ügyintéző tanfolyam megszűnt, azt a képzési jegyzékből törölték. Jelenleg a képzési rendszer hiányossága nem megoldott, de a szükséges ismereteket a biztonsági tanácsadói képzésekkel lehet pótolni. Erre minél előbb tartós megoldást kell találni akár új képzések létrehozásával, akár a régebbiek reaktiválásához szükséges engedélyeztetések beszerzésével.

A képzések témakörhöz sorolnám a dolgozatomban már kifejtett IMDG problematika megoldását az IMDG lefordíttatásával, illetve jogszabályokba történő adaptálásával, vagy alternatívaként szakmai (angol) nyelvtanfolyamok és külföldi továbbképzésre való lehetőség biztosítását, valamint azzal egyidejűleg a kódex beszerzését kirendeltségenként legalább egy példányban, a szaknyelvi képzéssel azonos nyelven.

Fontosnak tartom az ADN Szabályzat fordításának és nyelvhelyességének áttekintését és egységesítését is a dolgozatomban 5.5 fejezetében leírtak szerint.

7. HIVATKOZÁSOK ÉS IRODALOMJEGYZÉK

- [1] Loós Z.: Veszélyes Áru Szállítás - Hatósági feladatok, előadás, 2013
- [2] 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
- [3] Európai Megállapodás a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szabályozásáról (ADN) Csatolt Szabályzat 2013., 1. melléklet a 2013. évi CXI. törvényhez
- [4] A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) 2013 "A" Melléklete, 1. melléklet a 61/2013. (X. 17.) NFM rendelethez
- [5] United Nations Treaty Collection weboldala (Letöltve: 2013.10.08.)
http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-6&chapter=11&lang=en
- [6] BM OKF hivatalos honlapja: Veszélyesáru-szállítás - Bemutakozás (Letöltve: 2013.10.08.)
http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_index
- [7] Muhoray Á.: A katasztrófavédelem aktuális feladatai, Mindenki hadtudománya előadássorozat, előadás, 2012. október
- [8] Vass Gy.: Katasztrófavédelmi rendszer változásának aktuális kérdései. I. Katonai Hatósági Konferencia, előadás, 2012
- [9] BM OKF hivatalos honlapja: Tájékoztató a veszélyesáruk vízi szállításának bejelentéséhez (ADN) / ADN bejelentőlap (Letöltve: 2013.11.13.)
http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=adr_bejelentés_adn
- [10] Kozma S.: A veszélyes áru szállítás ellenőrzési és szankcionálási tevékenységének tervezése és végrehajtása, előadás, 2012. január
- [11] A BM OKF FŐIGAZGATÓ 127/2012. számú INTÉZKEDÉSE a katasztrófavédelem központi, területi és helyi szerveit érintő iparbiztonsági, polgári védelmi és tűzmegelőzési hatósági és szakhatósági tevékenység végzéséről
- [12] FireTrucks - Magyarország legnagyobb tűzoltótechnikai adatbázisa (Letöltve: 2013.11.11.) http://tuzoltoautok.hu/szertar/spec/szent_florian_tuzoltohajoj/
- [13] Mohács KvK: A Baranya Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Mohácsi Katasztrófavédelmi Kirendeltsége Mohács Hivatásos Tűzoltóparancsnokság Szolgálati Csoportjának (Mohácsi Határkikötő) bemutatása
- [14] Kormányportál / Belügyminisztérium / Hírek: Időszerű a Dunai Koordinációs Központ létrehozása (Letöltve: 2013.11.12.)

<http://www.kormany.hu/hu/belugyminiszterium/hirek/idoszeru-a-dunai-koordinacios-kozpont-letrehozasa>

[15] Európai Migrációs Hálózat: Gyakorlati lépések az irreguláris migráció csökkentésére, 2012. február 20.

[16] Nemzeti Közlekedési Hatóság, Hajózási Főosztály hajósoknak szóló hirdetménye

[17] Kamarásné Dr. Csetneki Ildikó t. főhadnagy, BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztály kiemelt főelőadójának szóbeli közlése alapján

[18] Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság, Közép-Pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség

[19] Budapesti Rendőr-főkapitányság Dunai Vizirendészeti Rendőrkapitányság

[20] 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.

[21] Privóczi Róbert, a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda ügyvezető igazgatójának szóbeli közlése alapján

[22] Veszélyes áruk vízi szállításának aktuális kérdései, ADN 2013 és az IMDG Code 36-12, HVESZ, 2013

[23] Mohács KvK: Beszámoló a Mohácsi Katasztrófavédelmi Kirendeltség által 2012. évben végzett ADN ellenőrzéseiről (csökkentett verzió)

[24] Baranya MKI - Mohács KvK: ELŐTERJESZTÉS a 2013. május havi kirendeltségvezetői értekezletre

[25] Baranya MKI - Mohács KvK: ELŐTERJESZTÉS a 2013. augusztus havi kirendeltségvezetői értekezletre (július havi kirendeltségvezetői értekezleten elmaradt beszámoló pótlása)

[26] Tolna MKI hivatalos honlapja: Súlyos következményei lehettek volna a tankerbalesetnek (Letöltve: 2012.11.10.)

<http://tolna.katasztrofavedelem.hu/hirek/1386-sulyos-kovetkezményei-lehettek-volna-a-tankerbalesetnek>

[27] 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról

[28] BM OKF Veszélyes Szállítmányok Főosztálya: Háttéranyag a Dunaföldvári kikötőben történt fennakadásról

[29] Módszertani Útmutató a veszélyes áruk szállításának ellenőrzéséhez *(rendelkezésemre bocsátotta az FKI)*

- [30] Pungor E., Solymosi J., Szakál B.: Tanulmány a veszélyes áru szállítással kapcsolatos katasztrófavédelmi szabályozás és jogalkalmazás fejlesztéséhez; Budapest, 2004
- [31] Kátai-Urbán L.: Az ipari balesetek országhatáron túli hatásai elleni védekezés alkalmazási feltételeinek értékelése és fejlesztése, PhD értekezés (ZMNE KMDI), 2006
- [32] Negyeliczky J.: A veszélyes áruk belvízi szállítása (BM OKF oktatáshoz), HVESZ, 2012. június
- [33] Papp L.: ADN - 2011 (BM OKF képzés anyaga), HVESZ, 2013. November
- [34] Bellyei Cs.: ADN - A veszélyes áruk belvízi szállítása (BM OKF képzés anyaga), HVESZ, 2013
- [35] Kossa Gy.: A veszélyes áruk szállítása és a közlekedésbiztonság, előadás, 2012
- [36] Holes I.: A veszélyes áru szállítás ellenőrzésének tapasztalatai, előadás, 2013. október
- [37] Magyarország Vízen, Hajózási és Vízi Turisztikai Szakportál: Mohács vízi határátkelőhely (Letöltve: 2013.11.12.)
<http://www.youtube.com/watch?v=BuaHcGF4tFQ>
- [38] FKI szóbeli és írásbeli közlései
- [39] Halász L., Kiss I., Martonyi J.: Veszélyes anyagok szállítása; Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1990, ISBN: 963 10 9701 3
- [40] Katonai szállítási utasítás III. rész Vízi szállítás, Honvédelmi Minisztérium, Budapest, 1972
- [41] Fehér L., Horváth A., Kolonics Z.: Veszélyes Hulladékok; Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984, ISBN: 963 10 5852 2

MELLÉKLETEK

- 1. sz. melléklet:** ADN Megállapodáshoz csatlakozó országok, csatlakozás dátumai
- 2. sz. melléklet:** ADN bejelentőlap
- 3. sz. melléklet:** Tartályhajók típusai
- 4. sz. melléklet:** Hajósoknak Szóló Hirdetmény, Hajózási zárlat (2013. októbere)
- 5. sz. melléklet:** Ellenőrzési jegyzőkönyv (vízi, telephelyi)
- 6. sz. melléklet:** Adatlap nem ADN-es úszóművek ellenőrzéséhez
- 7. sz. melléklet:** Ellenőrzési jegyzőkönyv (vízi, törzslap)
- 8. sz. melléklet:** Ellenőrzési jegyzőkönyv (vízi, kiegészítő adatlap)
- 9. sz. melléklet:** DVRK ADN-es jegyzőkönyve
- 10. sz. melléklet:** Baleseti adatlap

Participant	Signature	Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification, Definitive signature(s)
Austria		9 Nov 2004 a
Bulgaria	13 Jun 2000	7 Mar 2006
Croatia	14 Jun 2000	4 Mar 2009
Czech Republic	26 May 2000	21 Sep 2011
France	23 Oct 2000	3 Apr 2008 AA
Germany	26 May 2000	31 Jan 2008
Hungary		4 May 2004 a
Italy	26 May 2000	
Luxembourg	29 Jan 2001	24 May 2007
Netherlands	20 Dec 2000	30 Apr 2003 A
Poland		25 Jun 2010 a
Republic of Moldova	26 Mar 2001	19 Feb 2008
Romania		3 Dec 2008 a
Russian Federation		10 Oct 2002 a
Serbia		6 Jan 2011 a
Slovakia	26 May 2000	20 Oct 2009
Switzerland		8 Feb 2011 a
Ukraine		28 Jan 2010 a

Veszélyes áru vízi továbbításának bejelentő ADATLAPJA

BEJELENTŐ ADADTAI						
Bejelentő vállalkozás neve, címe:						
Bejelentés ideje:						
Kapcsolattartó neve, telefonszáma:						
A VESZÉLYES ÁRU TOVÁBBÍTÁS ADATAI						
Géphajó lajstromszáma:						
Ssz.	Úszó létesítmény azonosítója	A szállítandó veszélyes áru(k)				Szállítás módja (ömlesztett, küldeménydarabos, tartályos, Ro-Ro)
		UN száma	Helyes szállítási megnevezése	Veszélyes hulladék esetén EWC kódja	Mennyisége (kg)	
1.						
2.						
3.						
A VESZÉLYES ÁRU TOVÁBBÍTÁST (SZÁLLÍTÁS, FUVAROZÁS) VÉGZŐ ADATAI						
Neve:						
Címe:						
Kapcsolattartó neve:						
Elérhetősége (telefon):						
A VESZÉLYES ÁRU FELADÁSÁT VÉGZŐ ADATAI						
Neve:						
Címe:						
Kapcsolattartó neve:						
Elérhetősége (telefon):						
A VESZÉLYES ÁRU BERAKÁSÁT, TÖLTÉSÉT VÉGZŐ ADATAI						
Neve:						
Címe:						
Kapcsolattartó neve:						
Elérhetősége (telefon):						
A VESZÉLYES ÁRU CÍMZETTJÉNEK ADATAI						
Neve:						
Címe:						
Kapcsolattartó neve:						
Elérhetősége (telefon):						
A VESZÉLYES ÁRU TOVÁBBÍTÁS ADATA						
Berakás helye:						
Szállítási útvonal leírása (folyami szakaszok feltüntetésével):						
Várakozási helyek (kikötési, veszteglési helyek felsorolása):						
Kirakás helye:						

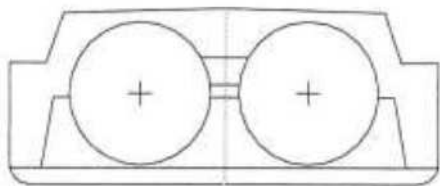
Kelt:

Kijelentem, hogy a fenti adatok a valóságnak megfelelnek.

.....
Aláírás, bélyegző

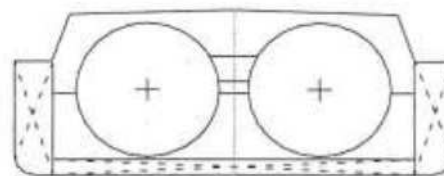
(A hatóság tölti ki)					
A bejelentés hatósághoz történő beérkezése:		év	hó	nap	óra perc
Bejelentés azonosítója:					

G típus:



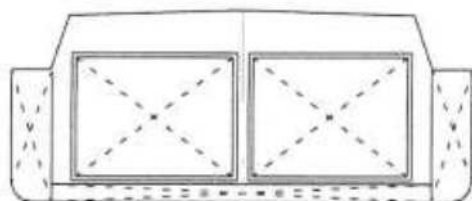
G típus 1. rakománytartály-konstrukció

1. rakománytartály-típus
(simafedélzetű hajók esetében is)



G típus 1. rakománytartály-konstrukció

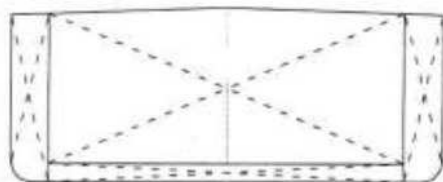
1. rakománytartály-típus
(simafedélzetű hajók esetében is)



G típus 2. rakománytartály-konstrukció

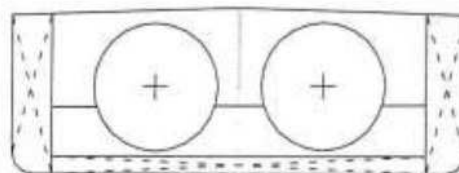
1. rakománytartály-típus
(simafedélzetű hajók esetében is)

C típus



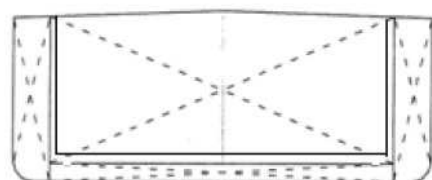
C típus 2. rakománytartály-konstrukció

2. rakománytartály-típus



C típus 1. rakománytartály-konstrukció

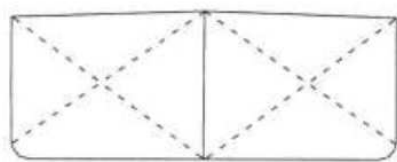
1. rakománytartály-típus



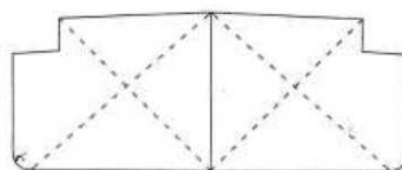
C típus 2. rakománytartály-konstrukció

1. rakománytartály-típus

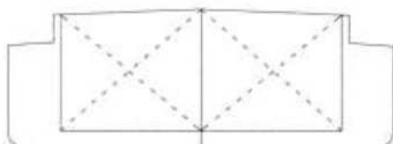
N típus



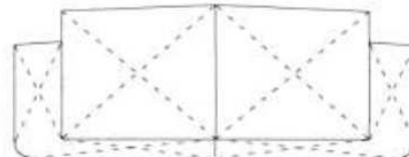
N típus 2.,3. vagy 4. rakománytartály-konstrukció
2. rakománytartály-típus



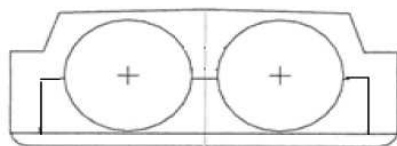
N típus 2.,3. vagy 4. rakománytartály-konstrukció
2. rakománytartály-típus



N típus 2.,3. vagy 4. rakománytartály-konstrukció
1. rakománytartály-típus
(simafedélzetű hajók esetében is)



N típus 2.,3. vagy 4. rakománytartály-konstrukció
3. rakománytartály-típus
(simafedélzetű hajók esetében is)



N típus 2.,3. vagy 4. rakománytartály-konstrukció
1. rakománytartály-típus
(simafedélzetű hajók esetében is)

G típus: gázok nyomás alatt vagy hűtve szállítására szolgáló tartályhajó.

C típus: folyékony anyagok szállítására szolgáló tartályhajó. A hajó sima fedélzetű típusú, kettős oldalterekkel, kettős fenéktérrel, de tágulási akna nélkül épülhet. A rakománytartályokat maga a hajótest belső falai alkotják vagy azok mint különálló rakománytartályok a rakományterekben helyezhetők el.

N típus: folyadékok szállítására szolgáló tartályhajó.

Zárt N típus: folyadékok zárt rakománytartályokban történő szállítására szolgáló tartályhajó.

Lángzárral ellátott, nyitott N típus: folyadékok olyan nyitott rakománytartályokban történő szállítására szolgáló tartályhajó, amelyeknél a felfelé elhelyezkedő kifelé vezető nyílásokat a stabil égést kiállni képes lángzárakkal szerelik fel.

Nyitott N típus: folyadékok nyitott rakománytartályokban történő szállítására szolgáló tartályhajó.



Iktatószám: HE/99/A/851/1/2013.

071/Du/2013. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény
Hajózási zárlat a Duna 1865,000 fkm és a Gabčíkovo-i (Bősi) zsilip közötti
(szlovákiai) szakaszán
 (Schiffahrtssperre an der slowakischen Donau-Strecke zwischen Donau-Km
 1865,000 und Schleuse Gabčíkovo – nach der slowakischen Anordnung
 Nr. 139/2013. von SPS)

A víziközeledésről szóló 2000. évi 42. törvény 56.§ -nak megfelelően az alábbi tájékoztatót teszem közzé:

Értesítem a hajók üzemeltetőit és vezetőit, hogy a Szlovák Állami Hajózási Hivatal 139/2013. számú Hajósoknak Szóló Hirdetményében foglaltak szerint a felvízcsatorna szigetelésének javítási munkálatai miatt

a Duna 1865,000 fkm és a Gabčíkovo-i (Bősi) csatorna 8,300 km
(Gabčíkovo-i zsilip) között

2013. október 14-én 15.00 órától visszavonásig

teljes hajózási zárlat kerül elrendelésre.

- A munkálatokkal kapcsolatban 2013. október 14-én megkezdik a felvízcsatorna vízszintjének csökkentését.
- **A normál üzemelési (duzzasztási) szintre visszaállást 2013. október 18-án kezdik meg.** Ennek során a Gabčíkovo-i (Bősi) vízerőmű alatti **Szap (1811 fkm) Szob (1708 fkm) közötti Duna-szakaszon a vízhozam és ezzel a vízállás jelentős mértékben csökkenni fog.**

További információ:

Kapitanát Bratislava VHF 22 rádiócsatornán, vagy
 +421233300226 telefonszámon,

Kapitanát Komárno VHF 18 rádiócsatornán, vagy
 +421352300303 telefonszámon,

Gabčíkovo (Bősi) zsilip VHF 78 rádiócsatornán.

A felvízcsatorna feltöltésének ideje alatt a hajók, kötelek vezetőinek különös figyelemmel kell lenniük a csökkentett vízmennyiség miatt kialakuló (szélességi és vízmélységi) hajóút-korlátozásokra!

Jelen hirdetmény visszavonásig érvényes.

Budapest, 2013. október 11.



Kojnok Róbert
 főosztályvezető

071/Du/2013. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény

HAJÓZÁSI FŐOSZTÁLY

1066 Budapest, Teréz krt. 62. • 1387 Budapest 62., Pf.: 30. • **telefon:** +36 1 474 1751 • **fax:** +36 1 311 1412
 www.nkh.gov.hu



Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség

H-1081 Budapest, Dologház utca 3. ☒: 1443 Budapest, Pf.: 154.
Tel: (36-1) 459-2324 Fax: (36-1) 459-2457 e-mail: kozeppest@tuzoltosagbp.hu



Szám:

TELEPHELY ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV

1.	Ellenőrzés helye:																													
2.	Ellenőrzés dátuma: 20.....év.....hó.....nap 3. Ellenőrzés időpontja:órától.....óraig.																													
4.	Tárgy: A víziközelkedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 5/A. § (1)-(2) bekezdés szerinti ellenőrzés lefolytatása 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 rendelkezései alapján.																													
5.	Ellenőrző hatóság: Katasztrófavédelmi Igazgatóság név beosztás rendfokozat																													
6.	Ügyfél: Neve: Címe: Cégjegyzékszám: Adószáma:																													
7.	Jelen lévő más személyek (eljárási minőség megnevezése: tolmács, szakértő stb.): *																													
8.	Az ellenőrző hatóság képviselője figyelmezteti az ügyfele(ke)t és az eljárás más résztvevőit* a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 5. § (1) bekezdésében foglaltaknak megfelelően jogaira és kötelezettségeire.																													
9.	Az ellenőrzött résztvevői besorolása(-i): Feladó Csomagoló Töltő Berakó Fuvarozó / Szállító Lefejtő Kirakó Címzett Tankkonténer üzemben tartó Mobil tartány üzemben tartó Megjegyzés:																													
10.	Vonatkozó engedélyek (pl. kikötő létesítési, üzemben tartási engedély, telepengedély, veszélyes hulladék szállítási engedély, stb.) Vonatkozó engedélyek száma:																													
11.	A telephelyen található veszélyes anyagok/hulladékok mennyisége anyag fajtánként: <table><thead><tr><th>UN szám / EWC kód</th><th>Anyag / hulladék megnevezése</th><th>ADN osztály / osztályozási kód / csomagolási csoport</th><th>Egy szállítóegységgel szállított max. mennyiség [kg, l]</th><th>Max. mennyiség a telephelyen [kg, l]</th></tr></thead><tbody><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr></tbody></table>					UN szám / EWC kód	Anyag / hulladék megnevezése	ADN osztály / osztályozási kód / csomagolási csoport	Egy szállítóegységgel szállított max. mennyiség [kg, l]	Max. mennyiség a telephelyen [kg, l]																				
UN szám / EWC kód	Anyag / hulladék megnevezése	ADN osztály / osztályozási kód / csomagolási csoport	Egy szállítóegységgel szállított max. mennyiség [kg, l]	Max. mennyiség a telephelyen [kg, l]																										
.....																														
.....																														
.....																														
.....																														
Ellenőrző hatóság részéről: Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)/																														

A veszélyes áruk ADN szerinti besorolása:			
	megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan
12.	nem megfelelő UN szám nem megfelelő osztályba / osztályozási kódba sorolás* nem megfelelő csomagolási csoport hibás a helyes szállítási megnevezés anyagtulajdonságok meghatározásának hiánya egyéb:		
Megjegyzés:			
Az ügyfél az ADN 1.8.3 szakaszában előírt, szerződéssel dokumentált biztonsági tanácsadóval			
	rendelkezik	nem rendelkezik	tárgytalan, mert:
13.	A biztonsági tanácsadó neve, bizonyítványának száma Megjegyzés:		
A biztonsági tanácsadó által készített éves jelentések:			
14.	rendelkezésre állnak	nem állnak rendelkezésre	tárgytalan
Megjegyzés:			
A biztonsági tanácsadó által készített baleseti jelentések:			
15.	rendelkezésre állnak	nem állnak rendelkezésre	tárgytalan
Megjegyzés:			
Az ADN 1.3 fejezetében előírt oktatások:			
16.	végrehajtva	oktatás nem történt vagy nem dokumentált általános tájékoztató oktatás munkakörre (feladatra) szakosított oktatás biztonsági képzés	
Megjegyzés:			
Az ügyfél ADN 1.10 fejezetében előírt közbiztonsági tervvel:			
17.	rendelkezik	nem rendelkezik	tárgytalan
Megjegyzés:			
A veszélyes áru(k) a ADN szerint szállítható(k):			
18.	igen	nem	tárgytalan
Megjegyzés:			
Fuvarokmány(ok) ellenőrzése (ADN 5.4.1 szakasza):			
19.	megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan
Megjegyzés:			
Írásbeli utasítás ellenőrzése (ADN 5.4.3 szakasza):			
20.	megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan
Megjegyzés:			
A feladó a szállító részére a ADN -ben előírt értesítési kötelezettségének:			
21.	eleget tesz	nem tesz eleget	tárgytalan
Megjegyzés:			

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)/	.....	.....	.....

22.	Az alkalmazott csomagoló eszközök:																							
23.	Csomagolóanyagok és csomagolóeszközök használata/jelölése: <table border="1"> <thead> <tr> <th>megvizsgálva</th> <th>szabálytalan</th> <th>tárgytalan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"> jelölése hiányzik az adott anyaghoz nem használható / az előírt csomagolási utasításnak nem felel meg* csomagolóeszköz állapota nem megfelelő / sérült (szívárgás, kiszóródás)* veszélyes anyag a csomagolóeszköz külsején töltési fokot nem tartották be egyéb: </td> </tr> </tbody> </table> Megjegyzés:				megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan	jelölése hiányzik az adott anyaghoz nem használható / az előírt csomagolási utasításnak nem felel meg* csomagolóeszköz állapota nem megfelelő / sérült (szívárgás, kiszóródás)* veszélyes anyag a csomagolóeszköz külsején töltési fokot nem tartották be egyéb:																
megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan																						
jelölése hiányzik az adott anyaghoz nem használható / az előírt csomagolási utasításnak nem felel meg* csomagolóeszköz állapota nem megfelelő / sérült (szívárgás, kiszóródás)* veszélyes anyag a csomagolóeszköz külsején töltési fokot nem tartották be egyéb:																								
24.	A csomagolóeszközökön / csomagolásokon az ADN 5.1.2 szakaszában és az 5.2 fejezetében előírt jelölések, bárcák (UN szám, veszélyességi bárca, stb.): <table border="1"> <thead> <tr> <th>megvizsgálva</th> <th>megvizsgálva</th> <th>megvizsgálva</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Megjegyzés:</td> </tr> </tbody> </table>				megvizsgálva	megvizsgálva	megvizsgálva	Megjegyzés:																
megvizsgálva	megvizsgálva	megvizsgálva																						
Megjegyzés:																								
25.	Együvé rakási tilalom, elkülönítés: <table border="1"> <thead> <tr> <th>megvizsgálva</th> <th>szabálytalan</th> <th>tárgytalan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Megjegyzés:</td> </tr> </tbody> </table>				megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan	Megjegyzés:																
megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan																						
Megjegyzés:																								
26.	Rakodás, árukezelés: <table border="1"> <thead> <tr> <th>megvizsgálva</th> <th>szabálytalan</th> <th>tárgytalan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Megjegyzés:</td> </tr> </tbody> </table>				megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan	Megjegyzés:																
megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan																						
Megjegyzés:																								
27.	A telephelyen tartózkodó – jelen ellenőrzés időpontjában – veszélyes árut szállító vízi járművek száma: <table border="1"> <thead> <tr> <th>ellenőrzési jegyzőkönyv száma</th> <th>Lajstromszám(ok)</th> <th>szabályos</th> <th>szabálytalan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> Megjegyzés:				ellenőrzési jegyzőkönyv száma	Lajstromszám(ok)	szabályos	szabálytalan																
ellenőrzési jegyzőkönyv száma	Lajstromszám(ok)	szabályos	szabálytalan																					
28.	A vízi jármű, tartány, konténer stb. jelölése, műszaki állapota: <table border="1"> <thead> <tr> <th>megvizsgálva</th> <th>szabálytalan</th> <th>tárgytalan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"> jelölése hiányzik vagy nem megfelelő érvényességi ideje lejárt fizikai sérülés szívárgás, repedés, korrózió </td> </tr> </tbody> </table>				megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan	jelölése hiányzik vagy nem megfelelő érvényességi ideje lejárt fizikai sérülés szívárgás, repedés, korrózió																
megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan																						
jelölése hiányzik vagy nem megfelelő érvényességi ideje lejárt fizikai sérülés szívárgás, repedés, korrózió																								

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)/	.....	.....	.....

	szerelvények állapota nem megfelelő üres, tisztítatlan szállítóeszközök jelölése nem megfelelő tisztítása vagy annak dokumentálása nem megfelelő egyéb:		
Megjegyzés:			
29.	A veszélyes hulladékok szállításához szükséges kísérőokmányok:		
	megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan
	„SZ” / „K” kísérőjegy hiányzik kísérőjegy kitöltése hiányos / nem megfelelő		
Megjegyzés:			
30.	A csomagoláson a hulladék adatainak feltüntetése (megnevezés, EWC kód, stb.):		
	megvizsgálva	szabálytalan	tárgytalan
Megjegyzés:			
31.	Az Ügyfél a veszélyes áru / hulladék szállítási előírásoknak maradéktalanul	▪ megfelelt	▪ nem felelt meg
32.	Megállapított hiányosságok (a sorszámkat kell leírni):		
33.	Az ellenőrzést végző részéről az ellenőrzés során tapasztalt lényeges körülmények és megállapítások: (pl.: tények, tapasztalatok, szabálytalanságok részletezése, hiányosságok felsorolása stb.)		
34.	Ügyfél nyilatkozata:		
35.	Jelen lévő más személyek nyilatkozata:		
36.	Az ellenőrzésbe bevont, megtekintett dokumentumok, okmányok:		

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)/	.....	.....	.....

A megtekintett dokumentumokról, okmányokról másolat készítés: (Hivatalos másolat készítésénél a másolatra rá kell vezetni "a másolat hiteles" szöveget, alá kell írni és bélyegzővel ellátni.)			
	Okmány, dokumentum megnevezése	Azonosítója (sorszám)	Másolt példányszám
37.			
38.	Az ellenőrzésről fényképfelvétel. A fényképfelvétel azonosítója:	☐ készült	☐ nem készült
39.	Az ellenőrzésről videofelvétel. A videofelvétel azonosítója:	☐ készült	☐ nem készült
40.	Egyéb: (pl. lefoglalt iratok vagy egyéb tárgyi bizonyítékok megnevezése, felsorolása, a hiányosság helyszínen történő kijavítására, pótlására utalás, visszatartásról történő intézkedés, mintavétel stb.)		
Jegyzőkönyvhöz mellékelve:	Fénykép, videofelvétel	db	
	Egyéb dokumentumok, okmányok másolata	db okmány/	
	stb	oldal	
A jegyzőkönyv tartalmát megismertem, az abban foglaltakkal egyetértek, illetve tudomásul veszem, és jóváhagyólag aláírom.			
..... (hely) (dátum)			
Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Ügyfél részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személy(ek):	.....	.....	.....
Jegyzőkönyvi záradék:			
A hatósági ellenőrzésről készült jegyzőkönyv, valamint.....(dokumentum, okmány megnevezése) hivatalos másolatának 1-1 példányát átvettem.			
....., 201....., hó .....-n			
..... Ügyfél aláírása			
Megjegyzés: * Tolmács közreműködése esetén a Ket. 60.§-ában foglaltakat figyelembe véve a tolmácsként igénybe vett személyt tájékoztatni kell a tolmács jogairól és kötelezettségeiről, és ennek tényét, valamint a tolmácsként igénybe vett személy nyilatkozatát a helyszíni ellenőrzés jegyzőkönyvében rögzíteni kell.			

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)/	.....	.....	.....



Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság
Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség

H-1081 Budapest, Dologház utca 3. ☒: 1443 Budapest, Pf.: 154.
Tel: (36-1) 459-2324 Fax: (36-1) 459-2457 e-mail: kozeppest@tuzoltosagbp.hu



Adatlap belvízi veszélyes áru szállítás ellenőrzéséhez
(ADN hatálya alá nem tartozó úszóművek)

I.	Ellenőrzés helye:			II.	Ellenőrzést végző(k) neve, rf.:		
----	-------------------	--	--	-----	---------------------------------	--	--

III.	Ellenőrzés dátuma: 20 év hó nap.			IV.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig		IV.	Folyamkilométer:
------	----------------------------------	--	--	-----	------------------------------------	--	-----	------------------

1.	V.	A géphajó		VI.	Vontatott/tolt/mellévelt úszómű		
		Neve vagy száma:			Összesen:	db	
		Lajstromszáma:	államjelzése		Ebből rakott:	db	
		Típusa:			Úszómű típusa(i):		
Szállított áru(k):				Szállított áru(k):		államjelzése(ik)	
VII.		A megvizsgált fuvarokmány(ok)		megnevezése(i):			
				száma(i):			
VIII. Megjegyzés:							

III.	Ellenőrzés dátuma: 20 év hó nap.			IV.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig		IV.	Folyamkilométer:
------	----------------------------------	--	--	-----	------------------------------------	--	-----	------------------

2.	V.	A géphajó		VI.	Vontatott/tolt/mellévelt úszómű		
		Neve vagy száma:			Összesen:	db	
		Lajstromszáma:	államjelzése		Ebből rakott:	db	
		Típusa:			Úszómű típusa(i):		
Szállított áru(k):				Szállított áru(k):		államjelzése(ik)	
VII.		A megvizsgált fuvarokmány(ok)		megnevezése(i):			
				száma(i):			
VIII. Megjegyzés:							

III.	Ellenőrzés dátuma: 20 év hó nap.			IV.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig		IV.	Folyamkilométer:
------	----------------------------------	--	--	-----	------------------------------------	--	-----	------------------

3.	V.	A géphajó		VI.	Vontatott/tolt/mellévelt úszómű		
		Neve vagy száma:			Összesen:	db	
		Lajstromszáma:	államjelzése		Ebből rakott:	db	
		Típusa:			Úszómű típusa(i):		
Szállított áru(k):				Szállított áru(k):		államjelzése(ik)	
VII.		A megvizsgált fuvarokmány(ok)		megnevezése(i):			
				száma(i):			
VIII. Megjegyzés:							

III.	Ellenőrzés dátuma: 20 év hó nap.			IV.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig		IV.	Folyamkilométer:
------	----------------------------------	--	--	-----	------------------------------------	--	-----	------------------

4.	V.	A géphajó		VI.	Vontatott/tolt/mellévelt úszómű		
		Neve vagy száma:			Összesen:	db	
		Lajstromszáma:	államjelzése		Ebből rakott:	db	
		Típusa:			Úszómű típusa(i):		
Szállított áru(k):				Szállított áru(k):		államjelzése(ik)	
VII.		A megvizsgált fuvarokmány(ok)		megnevezése(i):			
				száma(i):			
VIII. Megjegyzés:							

III.	Ellenőrzés dátuma: 20 év hó nap.			IV.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig		IV.	Folyamkilométer:
------	----------------------------------	--	--	-----	------------------------------------	--	-----	------------------

5.	V.	A géphajó		VI.	Vontatott/tolt/mellévelt úszómű		
		Neve vagy száma:			Összesen:	db	
		Lajstromszáma:	államjelzése		Ebből rakott:	db	
		Típusa:			Úszómű típusa(i):		
Szállított áru(k):				Szállított áru(k):		államjelzése(ik)	
VII.		A megvizsgált fuvarokmány(ok)		megnevezése(i):			
				száma(i):			
VIII. Megjegyzés:							



Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség

H-1081 Budapest, Dologház utca 3. ☒: 1443 Budapest, Pf.: 154.
Tel: (36-1) 459-2324 Fax: (36-1) 459-2457 e-mail: kozeppest@tuzoltosagbp.hu



Szám:

ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV (Törzsadatok)

1.	Ellenőrzés helye:		folyamkilométer:												
2.	Ellenőrzés dátuma: 20 év hó nap.		3.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig.											
4.	Tárgy: A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 5/A. § (1)-(2) bekezdés szerinti ellenőrzés lefolytatása 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 rendelkezései alapján.														
5.	Ellenőrző hatóság: Katasztrófavédelmi Igazgatóság név beosztás rendfokozat														
6.	Az ellenőrző hatóság képviselője figyelmezteti az ügyfele(ke)t és az eljárás más résztvevőit* a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXI. törvény (Ket.) 5. § (1) bekezdésében foglaltaknak megfelelően jogaira és kötelezettségeire:														
A GÉPHAJÓRA VONATKOZÓ ADATOK															
7.	Államjelzése:	8.	Neve vagy száma:	9.	Lajstromszáma:										
10.	ADN jóváhagyási bizonyítvány száma:		11.	Típusa:											
12.	Személyzet létszáma:		13.	Hajón tartózkodó egyéb személyek létszáma:											
14.	Géphajó által vontatott/tolt/mellévelt vízi járművek száma: db		15.	Veszélyes árut szállító vontatott/tolt/mellévelt vízi járművek száma: db											
16.	A géphajó rakományában van-e veszélyes áru?		☐ igen ☐ nem												
17.	A RIS rendszerbe való bejelentkezési kötelezettségnek eleget tett:		☐ igen ☐ nem ☐ tárgyaltan												
A HAJÓ FELELŐS VEZETŐJÉRE VONATKOZÓ ADATOK															
18.	Állampolgársága:		19.	Neve:											
20.	Születési helye, ideje:		21.	ADN bizonyítvány száma:											
22.	Hajóvezetői képesítés száma:		23.	Személyi igazolvány / útlevél száma:											
24.	Lakcíme (irányítószám, ország, település, cím):														
SZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATOK															
25.	A szállítást, fuvarozást végző neve:														
26.	Székhelye/címe (irányítószám, ország, település, cím):														
KÉPZÉSEKET IGAZOLÓ OKMÁNYOK															
27.	A személyzet munkakörre szakosodott képzését igazoló bizonyítvány:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
28.	Szakértő képzését igazoló bizonyítvány (ADN 8.2.1.3):		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
29.	Gázszállítási szakértői képesítés (ADN 8.2.1.5):		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
30.	Vegyi anyag szállítási szakértői képesítés (ADN 8.2.1.7):		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
31.	Minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
32.	Minimális biztonságos személyzet létszáma:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
OKMÁNYOK, JÁRMŰ/KÖTELEK JELÖLÉSE															
33.	Hajónapló:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
34.	ADN szabályzat:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
35.	Írásbeli utasítás:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
36.	Mérési eredményeket rögzítő napló:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
37.	Vészhelyzeti lékesezési riadó terv:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
38.	Gyűlékony gáz detektor bizonyítvány:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan										
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Ellenőrző hatóság részéről:</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td>Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviseleje)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						Ellenőrző hatóság részéről:					Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviseleje)				
Ellenőrző hatóság részéről:															
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviseleje)															

39.	Kék kúp (kék lámpa):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
40.	Az ellenőrzést végző részéről az ellenőrzés során tapasztalt lényeges körülmények és megállapítások (pl.: tények, tapasztalatok, szabálytalanságok részletezése, hiányosságok felsorolása stb.):			
41.	Az ügyfél nyilatkozattétele:			
42.	Jelen lévő más személyek nyilatkozata:			
43.	Az ellenőrzésbe bevont, megtekintett dokumentumok, okmányok:			
44.	A megtekintett dokumentumokról, okmányokról másolat készítés: (Hivatalos másolat készítésénél a másolatra rá kell vezetni "a másolat hiteles" szöveget, alá kell írni és bélyegzővel ellátni.)			
	Okmány, dokumentum megnevezése	Azonosítója (sorszáma)	Másolt példányszám	
45.	Az ellenőrzésről fényképfelvétel	☐ készült	☐ nem készült	
46.	Az ellenőrzésről videofelvétel	☐ készült	☐ nem készült	
47.	Egyéb: (pl. lefoglalt iratok vagy egyéb tárgyi bizonyítékok megnevezése, felsorolása, a hiányosság helyszínen történő kijavítására, pótlására utalás, visszatartásról történő intézkedés, mintavétel stb.)			
Jegyzőkönyvhöz mellékelve:	Fénykép, videofelvétel	(db)		
	Egyéb dokumentumok, okmányok másolata	db okmány/ (oldal)		
	Kiegészítő adatlap veszélyes áru és vízi jármű adatainak rögzítéséhez: .....db	azonosítója:		
A jegyzőkönyv tartalmát megismertem, az abban foglaltakkal egyetértek, illetve tudomásul veszem, és jóváhagyólag aláírom.				
..... (hely) (dátum)				
..... ügyfél				
Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....	
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)	.....	.....	.....	.....

J E G Y Z Ő K Ö N Y V I Z Á R A D É K : **	
A hatósági ellenőrzésről készült jegyzőkönyv, valamint.....(dokumentum, okmány megnevezése) hivatalos másolatának 1-1 példányát átvettem.	
....., 201..... hó .....-n	
..... Ügyfél aláírása	
Megjegyzés:* Tolmács közreműködése esetén a Ket. 60.§-ában foglaltakat figyelembe véve a tolmácsként igénybe vett személyt tájékoztatni kell a tolmács jogairól és kötelezettségeiről, és ennek tényét, valamint a tolmácsként igénybe vett személy nyilatkozatát a helyszíni ellenőrzés jegyzőkönyvében rögzíteni kell.	
Megjegyzés:** Amennyiben az ellenőrzött Ügyfél illetve képviselője az ellenőrzés helyszínén tartózkodik, akkor a helyszínen a hatóság átadja a jegyzőkönyvet, minden egyéb esetben megküldi (a jegyzőkönyvi záradék kitöltetlen marad) az ellenőrzésben érintett Ügyfelek részére.	

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)	.....	.....	.....

KIEGÉSZÍTŐ ADATLAP

Veszélyes árut szállító vízi jármű és rakománya adatai *
Géphajó/... számú vontatmány **

A HAJÓRA VONATKOZÓ ADATOK				
48.	Államjelzése:	49.	Neve vagy száma:	50. Lajstromszáma:
51.	ADN jóváhagyási bizonyítvány száma:	52.	Típusa:	
53.	Személyzet létszáma:	54.	Hajón tartózkodó egyéb személyek létszáma:	
A SZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATOK				
55.	Feladó neve:			
56.	Címe (irányítószám, ország, település, cím):			
57.	Címzett neve:			
58.	Címe (irányítószám, ország, település, cím):			
59.	Berakás helye:	Átrakás helye:	Kirákás helye:	
60.	A veszélyes áruk összes tömege a szállítóegységen:			
61.	A szállított áru(k) UN száma:		A szállított áru(k) megnevezése(i):	
			A szállított áru(k) mennyisége:	
A HAJÓ ÉS RAKOMÁNY OKMÁNYOK				
62.	Jóváhagyási (ideiglenes jóváhagyási) bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
63.	Villamos berendezések ellenőrzési bizonyítványa:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
64.	Tűzoltó készülékek és tűzoltó tömlők ellenőrzési bizonyítványa:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
65.	Hajóosztályozási bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
66.	Fuvarokmány(ok):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
67.	ADN ellenőrzési jegyzék:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
68.	Veszélyes áruk rakodási terve:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
69.	Konténermegrakási bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
70.	Melegedési utasítás:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
A RAKOMÁNY				
71.	Szállítás módja:	☐ tartályhajó	☐ ömlesztett szállítás	☐ küldeménydarabos szállítás:
				☐ küldeménydarabok ☐ mobiltartány ☐ szárazáru konténer ☐ közúti jármű ☐ MEG-konténer ☐ vasúti jármű ☐ tankkonténer ☐ egyéb
72.	Az áruk vízi szállításának engedélyezettsége:		☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan ☐ tárgytalan
JELÖLÉSRE ÉS BÁRCÁZÁSRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK				
73.	Hatósági engedély (ADN 5.1.5):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
74.	Küldeménydarabok, csomagolóeszközök jelölése (UN szám, bárca, stb.):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
75.	Kiegészítő jelölésekre vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
76.	Közúti, vasúti járművek, konténerek, MEG-konténerek, tankkonténerek, mobil tartányok jelölése (nagybárca, narancssárga tábla):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
SZÁLLÍTÁSRA, BERA KÁSRA, KIRAKÁSRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK				
77.	Áru kezelése és tárolása:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
78.	Szivárgó vagy sérült küldeménydarab:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
79.	Szivárgó vagy sérült tartályhajó:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
80.	Rakomány elrendezettsége:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
81.	Együvé rakási tilalom:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
82.	Dohányzás és nyílt láng használati tilalom betartása:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
CSOMAGOLÁSRA ÉS TARTÁNYOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK				
83.	Csomagolóeszközök, nagyméretű csomagolóeszközök, nagycsomagolások megfelelőségére és vizsgálatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
84.	Tartányok megfelelőségére és vizsgálatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
85.	Egyesítőcsomagolás használatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
86.	Egybecsomagolásra vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
87.	Ömlesztettáru-konténerek megfelelőségére és vizsgálatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan

FELSZERELÉSEK, HASZNÁLATI ELŐÍRÁSOK				
88.	Tűzoltó készülék(ek):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
89.	Tűzoltóberendezés:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
90.	Vízpermet rendszer:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
91.	Hajókötelek (acélsodrony):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
92.	Egyéni védőfelszerelések:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
93.	Különleges felszerelések:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
94.	Veszélyes hulladék tárolására, gyűjtésére alkalmas edény(ek):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
95.	Anyag specifikus felítató-, mentesítő anyag:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
96.	ADN 9. részben szereplő használati előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
Ellenőrzés eredménye:		megfelel	nem felel meg	
A jegyzőkönyv kiegészítő adatlapjának tartalmát megismertem, az abban foglaltakkal egyetértek, illetve tudomásul veszem, és jóváhagyólag aláírom.				
..... (hely) (dátum) ügyfél				
Megjegyzés: * Géphajóra (amennyiben veszélyes árut szállít), illetve ellenőrzött vontatmányonként kitöltendő. ** A nem kívánt rész törölendő.				

KIEGÉSZÍTŐ ADATLAP A/..... SZÁMÚ ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYVHÖZ

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személyek /Hatósági tanú(k)/Ügyfél (képviselője)	.....	.....	.....

**DUNAI VIZIRENDÉSZETI RENDŐRKAPITÁNYSÁG
B U D A P E S T**

Budapest XIII. ker. Garam u. 19-21 (Postacím: 1557 Budapest Postafiók: 19)
Telefon: 236-2850
Telefax: 236-2851

JEGYZŐKÖNYV

Veszélyes árut szállító tartályhajó ellenőrzésről

Készült fkm.-nél, 2010 év hó napján óra perckor a -
13/1996.(VI.28) BM rendelet 2§. „d” pontja alapján figyelemmel a Hajózási Szabályzat (HSZ) 1.19 cikk 1. és 2. pontjára,
valamint az 1.20 cikkére is – megtartott hajóellenőrzés alkalmával.

A hajó (HSZ. 1.01 cikk a.): neve:.....

- lajstrom / nyilvántartási száma:.....
- Fuvarozott áru neve, UN száma, osztálya:.....
- ADN száma:...../...../ 2010....

Jelen vannak:

A hajó vezetője: név:.....

Születési ideje:..... helye:.....

Anyja neve:.....

Lakcíme:.....

Hajós szolgálati könyv száma:..... Érvényessége:.....

Hajóvezetői képesítés száma:..... szig. illetve útl. száma:.....

A vizirendészet részéről:

Az ellenőrzés megállapításai:

Okmányok:

1. A hajóbizonyítvány/hajózásra jogosító nemzeti okmány(HSZ. 1.10 cikk és 9.07 cikk) száma:

Érvényessége: év hónap..... napig.

2. Hajózási engedély száma:..... érvényessége:.....ig.

3.ADN jóváhagyási bizonyítvány száma:..... Érvényessége.....ig.

4. Hajónapló (Bordbuch:

☐ vezetve ☐ hiányosan vezetve ☐ nincs vezetve ☐ hiányzik

A hajónapló szerinti üzemmód:.....

5. ADN szabályzat egy példánya(lehet elektronikus is) ☐ megvan ☐ hiányzik

6. ADN szabályzat 5.4.1 szerinti fuvarokmány ☐ megvan ☐ hiányzik ☐ nem kötelező

7. ADN szabályzat 5.4.3 szerinti írásbeli utasítás ☐ megvan ☐ hiányzik ☐ nem kötelező

8. Rakodási napló (rakodási jegyzék): ☐ megvan ☐ hiányzik

☐ vezetve ☐ hiányosan vezetve ☐ nem vezetve

9. Mérési napló ☐ megvan ☐ hiányzik ☐ nem kötelező

☐ vezetve ☐ hiányosan vezetve ☐ nem vezetve

10.Környezetvédelmi napló: ☐ megvan ☐ hiányzik

☐ vezetve ☐ hiányosan vezetve ☐ nem vezetve

11. Veszélyes áru szállítási szakértő bizonyítvány: ☐ megvan ☐ hiányzik

A képesítés tulajdonosa: név..... száma:.....

Érvényessége:ig.

12. A személyzet létszáma és összetétele a hajóokmány előírásával : ☐ egyezik ☐ nem egyezik

13 Hajós szolgálati könyv a hajóokmányban előírt személyzeti létszáma: ☐ megvan ☐ hiányos
Hiányzik, érvénytelen, név:..... beosztás:.....

14. Hajózási képesítő okmányok az előírt személyzeti létszáma:
☐ megvan ☐ hiányzik, a képesítés megnevezése:.....
A hajó vezetője a képesítése alapján a hajó vezetésére ☐ jogosult ☐ nem jogosult

15. A szolgálatot teljesítő személyzet alkoholszondás ellenőrzése során pozitív eredmény: ☐ van ☐ nincs
Ha van pozitív: név..... beosztás:.....
név..... beosztás:.....

16 A hajó azonosító jeleit (HSZ. 2.01 cikk):
☐ viseli ☐ nem viseli ☐ hiányos, hiányzik:.....

17. Merülési jelek:
a) legnagyobb merülési jele: ☐ megvan ☐ hiányzik
b) merülési mércék: ☐ leolvasható ☐ leolvashatatlan ☐ hiányosak

18. A hajó felszerelése a hajóokmány előírása szerint:
☐ megvan ☐ hiányos
hiányzik:.....

19. Az írásbeli utasításban szereplő kiegészítő felszerelések:
☐ megvan ☐ hiányos
hiányzik:.....

20. Az ADN szabályzat által előírt kék kupok/ fények :
☐ megvan ☐ hiányos ☐ nem szükséges
hiányzik:.....

21. AIS rendszerrel rendelkezik:
☐ igen ☐ nem
☐ használja ☐ nem használja

22. Egyéb észrevételek:

A hajóellenőrzést végző rendőr helyszíni intézkedései:

- Megtiltja a hajó elindulását a hajó okmányának egyidejű elvételével (13/1996.(VI.28) BM r. 5§. 4., HSZ. 1.19 cikk 2.)
(ebben az esetben a jkv.-t 2 pl.-ban kell kitölteni)
- ☐ a hajóbizonyítvány / hajózásra jogosító nemzeti okmány hiánya vagy érvénytelensége miatt.
- ☐ a hajó nem felel meg a HSZ. 1.07 cikkében foglalt rendelkezéseknek.
- ☐ a hajó személyzete nem felel meg a HSZ. 1.08 cikkében foglalt rendelkezéseknek
- ☐ a hajó vagy személyzete nem felel meg a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról (ADN) szabályzatnak.

Az elrendelt elindulási tilalmat a hajó vezetője tudomásul vette:

.....
a hajó vezetője

• A jegyzőkönyv pontjában (pontjaiban) megállapított szabályszegések miatt szabálysértési eljárást kezdeményeznek -al szemben.

Aláírások: k.m.f

.....
hajó vezetője

.....
intézkedő rendőr

FEJLÉC

BALESETI ADATLAP
 Veszélyes áru szállításával kapcsolatban bekövetkezett
 esemény vagy baleset körülményeinek rögzítéséhez

1.	A baleset helyszíne										
2.	A baleset időpontja	20	. év	.....	hó	.....	nap	.....	óra	.....	perc
3.	A vizsgálat időpontja	20	. év	.....	hó	.....	nap	.....	óra	.....	perctől
		20	. év	.....	hó	.....	nap	.....	óra	.....	percig
4.	A vizsgálatot végző(k) neve, rf.										
5.	A társhatóságtól jelenlévő(k) adata(i) /név, rf., beo., szervezet/										
6.	Személyi sérülés történt-e?	nem	igen	6a.	Sérültek száma	 fő, ebből halálos fő					
7.	Az eseményben érintett veszélyes árut fuvarozó/szállító neve:										
	címe:										
	jelen lévő képviselőjének neve, azonosító adatai:										
	gépjármű, vontató típusa: rendszáma: forg. eng. száma: államjelzése	pótkocsi, félpótkocsi típusa: rendszáma: forg. eng. száma: államjelzése									
vasúti szerelvény vonat száma: vontató jármű azonosítója: kocsik darabszáma:	balesetben érintett vasúti kocsi(k) típusa(i): egyedi kocsi azonosító(i):										
vízi jármű/kötélék géphajó lajstromszáma: típusa: államjelzése vontatott/tolt/mellévelt vízi járművek darabszáma:	balesetben érintett vízi jármű(vek) lajstromszáma(i): típusa(i): államjelzése										
8.	Szállítási mód	multimodális	tartányos /tartálykocsi	tartályhajó	ömlesztett	küldeménydara bos					

9.	A szállított veszélyes áru(k)			
	UN száma	helyes szállítási megnevezése	mennyisége	a baleset során szabadba jutott becsült mennyiség
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
	UN			
10.	A baleset körülményei			
	Látási, időjárási viszonyok	Topográfia/A vízi út állapota	Forgalmi viszonyok	

Helyszínrajz

11.

12.	A baleset lefolyása		
13.	A baleset valószínűsíthető oka		
14.	Katasztrófavédelmi beavatkozás történt-e?	nem	igen
15a.	Hatósági intézkedés történt-e?	nem	igen
15b.	A helyszínen hozott hatósági intézkedések		

16.	A vizsgálat során készített vagy megvizsgált dokumentumok	16a.	Ellenőrzési jegyzék	
		16b.	Ellenőrzési jegyzőkönyv	
		16c.	Videofelvétel	
		16d.	Fényképek	
		16e.	Okmányok	
		16f.	Egyéb /pl. tanú meghallgatási jegyzőkönyv, stb./	
		16g.	A társhatóság(ok) által készített dokumentum(ok)	
17.	Aláírások	17a.	A vizsgálatot végzők részéről	
		17b.	Társhatóság részéről	