

37. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2025. április 22–24.
Nemzeti Köszolgálati Egyetem
Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar

**Vezető ipari államok (USA, EU tagállamok, Oroszország)
veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézményei, szankcionálási
rendszere, jogi szabályozása és annak tartalma összehasonlítva a
hazai szabályozással**

Jelige: Veszélyesáru-szállítás

Pályamunka lezárásának időpontja: 2024. április

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS.....	3
1. MAGYARORSZÁG VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁSSAL KAPCSOLATOS INTÉZMÉNYEI, JOGI SZABÁLYOZÁSA ÉS SZANKCIONÁLÁSI RENDSZERE	6
1.1. Veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézmények.....	6
1.2. Jogi szabályozások	8
1.3. Szankcionálási rendszer.....	10
2. VESZÉLYES ÁRUK SZÁLLÍTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA AZ EGYES VEZETŐ IPARI ORSZÁGOK TERÜLETÉN	12
2.1. Közúti veszélyesáru-szállítás	12
2.1.1. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Megállapodás	12
2.1.2. The Code of Federal Regulations	14
2.2. Vasúti veszélyesáru-szállítás	15
2.2.1. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Egyezmény	16
2.2.2. SZMG SZ	17
2.2.3. A veszélyes áruk vasúti szállításának szabályozása az Amerikai Egyesült Államokban.....	20
2.3. Belvízi veszélyesáru-szállítás	20
2.3.1. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás	21
2.3.2. A veszélyes áruk belvízi szállításának szabályozása az Amerikai Egyesült Államokban.....	22
2.4. Légi veszélyesáru-szállítás	23
2.4.1. International Civil Aviation Organization Technical Instructions	23
2.4.2. A veszélyes áruk légi szállításának szabályozása az Amerikai Egyesült Államokban.....	25
2.4.3. A veszélyes áruk légi szállításának szabályozása Oroszországban.....	26
2.5. Tengeri veszélyesáru-szállítás	26
2.6. Multimodális veszélyesáru-szállítás.....	27
3. VEZETŐ IPARI ÁLLAMOK VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁSSAL KAPCSOLATOS INTÉZMÉNYEI ÉS SZANKCIONÁLÁSI RENDSZERÜK.....	30
3.1. Amerikai Egyesült Államok	30
3.1.1. Ellenőrzést végző hatóságok	30
3.1.2. Szankcionálási rendszer	30
3.2. Oroszország	32
3.2.1. Ellenőrzést végző hatóságok	32
3.2.2. Szankcionálási rendszer	32
3.3. Európai Unió	35
3.3.1. Németország.....	36
4. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK.....	39
ÖSSZEFOGLALÁS	43
MELLÉKLETEK.....	44
1. sz. melléklet	44
FELHASZNÁLT IRODALOM	45

BEVEZETÉS

Tanulmányaimat a Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar, katasztrófavédelmi mesterképzési szakirányán folytatom. Az általam választott tudományos téma a vezető ipari államok (USA, EU tagállamok, Oroszország) veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézményei, szankcionálási rendszere, jogi szabályozása és annak tartalma összehasonlítva a hazai szabályozással. Az elmúlt évtizedekben számos súlyos baleset történt különböző szállítási folyamatok során, melyek leggyakrabban emberi mulasztások miatt következtek be, és nem közvetlenül a veszélyes anyagok szállításának szabálytalanságai vagy technikai hibák miatt. Az ilyen eseményeknek városok és lakott területek mellett, valamint közvetlen közelében történő előfordulása súlyos következményekkel járhat az élővilágra, a környezetre, az emberi egészségre, az életre és az anyagi javakra nézve. Ezért kiemelten fontos a súlyos balesetek és meghibásodások megelőzése érdekében megfelelő ellenőrzések végrehajtása. A hatékony és eredményes ellenőrzések biztosíthatják a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek megelőzését. Napjainkban a veszélyes áruk szállításának speciális szabályainak betartására és azok ellenőrzésére különösen nagy hangsúlyt fektetnek mind a gazdasági szereplők, mind pedig az érintett hatóságok. A veszélyes áruk szállítását annak érdekében szabályozzák, hogy lehetőség szerint megelőzzék a személyi baleseteket, az anyagi javakat, a környezetet, és az alkalmazott szállítóeszközt vagy más árukat ért kárt. Ugyanakkor a szabályokat úgy kell kialakítani, hogy ne akadályozzák az ilyen áruk mozgását. A szabályozások célja, hogy a veszélyes áruk szállításában rejlő kockázatokat minimálisra csökkentsék, vagy megszüntessék azokat.

A veszélyes áruk szállítása globális szinten kiemelt fontosságú kérdés, amely számos kihívást és kockázatot hordoz magában az emberi egészségre, a környezetre és a gazdaságra nézve. Az ilyen áruk szállításával kapcsolatos intézményi keretek, szankcionálási rendszerek és jogi szabályozások alapvető jelentőséggel bírnak a biztonságos és hatékony szállítás biztosításában. Az USA, az Európai Unió tagállamai, és Oroszország, mint vezető ipari államok, valamint Magyarország is rendelkezik saját intézményi keretekkel és jogi szabályozással ezen a területen, amelyeket a saját nemzeti és regionális körülményeikhez igazítanak. Ezen túlmenően, az egyes országok eltérő szintű szabályozási mechanizmusokkal rendelkeznek, amelyek befolyásolhatják a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos intézkedések hatékonyságát és következményeit.

Már alapfokú tanulmányaim során is lehetőségem volt az iparbiztonsággal kapcsolatos alapismeretek megismerésére, valamint a veszélyes áruszállítás tanulmányozására különböző

módjain keresztül. A témakör megismerésének érdekében tett lépéseim, valamint a veszélyesáru-szállítással kapcsolatosan elhangzott előadások keltették fel érdeklődésemet az adott kutatási terület iránt. Szolgálati helyemen immáron két éve foglalkozom veszélyes áruszállítással kapcsolatos ellenőrzések és hatósági eljárások lefolytatásával, melyeknek köszönhetően testközelből tapasztalhattam meg a különböző szállítási alágazatok sajátosságait. A növekvő társadalmi igények kielégítése végett elkerülhetetlen a veszélyesáru szállítások számának folyamatos növekedése. Annak érdekében, hogy a közlekedés biztonsága ne csökkenjen, és a környezeti terhelés ne növekedjen, kiemelten fontos a veszélyes áruk szállításának és az azt kísérő tevékenységek rendszeres és szigorú ellenőrzése. Ennek keretében a balesetek részletes vizsgálata, valamint az esetleges hiányosságok és mulasztások szankcionálása az ellenőrző hatóságok fő feladata lett melyek különböző államok esetében eltérőek lehetnek.

Célkitűzéseim között szerepel, hogy ismertessem a vezető ipari államoknak a veszélyes áruszállítással kapcsolatos intézményeit, szankcionálási rendszereit, jogi szabályozásaikat és ezek tartalmát összehasonlítva a hazai szabályozással egy átfogó globális képet alkotva a veszélyes áruszállítás országoként eltérő aspektusairól. Minden résztvevőnek, aki veszélyes árut vagy anyagokat szállít, kötelező betartania a biztonsági előírásokat. Emellett kiemelt figyelmet kell fordítaniuk nemzetközi szinten is a tevékenységi körükre vonatkozó normák betartására, azon túlmenően, hogy eleget tesznek a nemzeti jogszabályoknak. Az általam választott téma kifejtése során bemutatom az Amerikai Egyesült Államok, Oroszország, az Európai Unió egyes tagállamai, valamint hazánk veszélyes áruszállítással kapcsolatos intézményeit, szankcionálási rendszereit, jogi szabályozásaikat, valamint dolgozatomban szeretnék ezek összehasonlításával valamint saját gyakorlati tapasztalataim felhasználásával olyan konklúziót levonni, mely elősegítheti a szállítások biztonságosabbá tételét, illetve a balesetek bekövetkezésének megelőzését a különböző szállítási alágazatokban.

Dolgozatom célja, hogy átfogó összehasonlítást nyújtson az USA, az Európai Unió tagállamai, Oroszország és Magyarország veszélyes áruk szállításával kapcsolatos intézményi kereteiről, szankcionálási rendszereiről, jogi szabályozásukról és tartalmukról. A vizsgálat célja az lesz, hogy feltárja a hasonlóságokat és különbségeket az említett országok között ezen a területen, valamint az egyes szabályozási megközelítések előnyeit és korlátait. A kutatás során összehasonlító elemzésre kerül sor az intézményi keretek között, beleértve az állami szervezeteket és hatóságokat, valamint az ezek közötti koordinációs mechanizmusokat. Emellett a szankcionálási rendszerek és a jogi szabályozások részletes elemzése történik, különös tekintettel az alkalmazott büntetésekre és előírásokra.

Az USA, az Európai Unió tagállamai, Oroszország és Magyarország vizsgálata mellett, különös figyelmet fordítok a magyarországi szabályozásokra, hogy megértsük, hogyan illeszkedik hazánk az azonosított mintákba és tendenciákba, valamint, hogy feltárjuk az esetleges különbségeket és sajátosságokat az említett országok között. Ennek a kutatásnak a célja, hogy hozzájáruljon a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos nemzetközi és regionális szabályozási keretek jobb megértéséhez, és segítse a hatékonyabb intézkedések kidolgozását és végrehajtását ezen a fontos területen. A korábban említett tényezők, valamint a téma érdekessége és összetettsége miatt választottam ezt a kutatási területet.

1. MAGYARORSZÁG VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁSSAL KAPCSOLATOS INTÉZMÉNYEI, JOGI SZABÁLYOZÁSA ÉS SZANKCIONÁLÁSI RENDSZERE

Magyarország földrajzi fekvése rendkívül kedvező, és fontos szerepet tölt be a keleti és déli országokba irányuló és onnan induló szállításban. A belföldi szállítmányozás mellett a tranzit szállítmányok aránya is meglehetősen nagynak mondható, így hazánkban nagyon fontos szerepet tölt be a közlekedési infrastruktúra. Nagy mennyiségű veszélyes árut szállítanak elsősorban az ország közúti és vasúti hálózatain, illetve egyre jelentősebb mértékben a hajózható vizeken, valamint légi úton is. Az Európai Unió különböző közlekedési alágazatokra vonatkozó nemzetközi szabályozása beépült a hazai jogrendszerbe. A századfordulón Magyarország nemzeti jogrendjébe beépültek a Veszélyes Áruk Szállításáról szóló Nemzetközi Egyezményen alapuló uniós szabályozások. Az ellenőrzéseket végző hatóságok közül többek között a katasztrófavédelmi hatóság kimagasló tapasztalattal rendelkezik a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésében, valamint a szabálytalansággal érintett szállítások bírságolásában.¹

1.1. Veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézmények

Ahhoz, hogy a megelőző intézkedések betöltsék kockázatsökkentő szerepüket, vagyis az egyre szigorodó szabályozások elérjék céljaikat, a szállítmányozási tevékenység résztvevőinek ezeket az előírásokat szigorúan be kell tartaniuk. Az előírások betartása célellenőrzésekkel biztosítható, melyeket a hatályos jogszabályi keretek között a vám- és pénzügyőrség, a rendőrség, a közlekedési hatóság, valamint legtöbb esetben a katasztrófavédelem szakemberei végeznek.²

Magyarországon a veszélyes áruk szállításának ellenőrzését főként a hivatásos katasztrófavédelmi szervek helyi szervei hajtják végre, a területi szerv teljes illetékességi területén. Közúton történő szállítás esetén a közúti forgalomban, vasúti fuvarozásnál a vasúti pályákon, üzemváltó-, határállomásokon, vasúti üzemi létesítmények területén, vízi szállítás során pedig a nemzeti és nemzetközi vízi útvonalakon, kikötők területén, veszteglő helyeken, valamint az egyes szállítási ágazatok telephelyein számíthatnak ellenőrzésre a szállításban résztvevők.³

A hivatásos katasztrófavédelmi szerv hatás- és feladatkörébe tartozik, hogy ellenőrizze a veszélyes áruk vasúti szállításra való előkészítése, vasúti szállítása, valamint ezen áruk

¹ KÁTAI-URBÁN Lajos, KOZMA Sándor, VASS Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos jog- és intézményfejlesztési tapasztalatok értékelése. Hadmérnök 10. évf. 3. sz. (2015).

² CIMER Zsolt, SZAKÁL Béla: A veszélyes áruk közúti szállításából származó kockázatok meghatározásának lehetősége. Hadmérnök 5. évf. 2. sz. (2010).

³ KÁTAI-URBÁN Lajos, VASS Gyula: Veszélyes üzemek és szállítmányok biztonsága Magyarországon. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 4. évf. iparbiztonsági különszám (2019).

átrakodása és tárolása során a jogszabályi előírások betartását. A vasúti szállításban részt vevő társaságok a katasztrófavédelem felé szállítási tevékenységükről bejelentési kötelezettséggel tartoznak.

A veszélyes áruk belvízi szállításának hatósági ellenőrzését a hajózási hatóság, a rendőrség vízirendészeti szerve és a hivatásos katasztrófavédelmi szerv végzi, a veszélyes áruk belvízi szállítására vonatkozó jogszabályok meghatározásai szerint. A katasztrófavédelmi szerv az ágazati jogszabályokban megállapított feladatok mellett hatáskörrel rendelkezik a veszélyes áruk belvízi szállítására való előkészítés, valamint a belvízi úton beérkezett veszélyes áruk továbbításának jogszabályi előírásai betartásának ellenőrzéséhez. Emellett ellenőrzi a veszélyes áruk átrakását és tárolását a kikötők területén. A 312/2011. (XII. 23.) Kormányrendelet alapján a belvízi veszélyesáru-szállításban résztvevőknek kötelező bejelenteni a szállítást a katasztrófavédelmi hatóságnak vagy rögzíteni azt az online hajókövető rendszerben (a továbbiakban: RIS rendszer). A rendelet 1. számú melléklete tartalmazza a bejelentésekhez szükséges követelményeket. Ugyanakkor a katasztrófavédelem nem csak a bejelentett vagy a hajókövető rendszerben rögzített veszélyesáru szállítmányokat ellenőrzi. A rejtett veszélyes szállítmányok feltárása is cél, ezért szűrőpróbaszerűen ellenőrzik azokat a szállítmányokat is, amelyekről a bejelentett adatok alapján az feltételezhető, hogy veszélyes árut nem szállítanak. Az ellenőrzéseket a katasztrófavédelmi kirendeltség a bejelentések vagy a RIS rendszer által rögzített adatok alapján végzi.

A légitömegközlekedési hatósági feladatok ellátásáért légitömegközlekedési hatóság a felelős. A veszélyes áruk jogszabály szerinti előkészítését légi szállításra, illetve a légi úton szállított veszélyes áruk továbbítását, melyek nem közvetlenül légi úton történnek, a hivatásos katasztrófavédelmi szerv helyi és területi szervei is jogosultak önállóan is ellenőrizni.⁴

A szállítmányozásban résztvevők, valamint a szállítmányok rendszeres ellenőrzése mellett, a veszélyesáru-szállítás során bekövetkezett balesetek elemzésének szakszerű megvalósítása, illetve a balesetek kivizsgálása során tapasztaltak értékelése is kiemelten fontos. A cél az, hogy megismerjük a balesetek okait, következményeit és meghatározzuk a megelőzés lehetséges módjait. A katasztrófavédelmi szervek feladata, hogy alaposan kivizsgálják és dokumentálják ezeket az eseményeket, annak érdekében, hogy felhívják a vállalkozások figyelmét a hiányosságokra, továbbá szükség esetén jogszabály módosítást kezdeményezzenek a további balesetek megelőzése érdekében.

⁴ BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Veszélyes szállítmányokkal kapcsolatos hatósági feladatok, jogszabályok.

A közúti balesetek leggyakoribb okai a közlekedési szabályszegés és a figyelmetlenség, de az árukezelési szabálytalanságok is gyakran előfordulnak. A vasúti eseményeknél a balesetek oka leggyakrabban a vasúti kocsik töltő-lefejtő szerelvényeinek tömítetlensége és a tartálykocsik elégtelen műszaki állapota, karbantartásának hiánya. A közlekedés biztonságára szintén nagy hatással vannak a veszélyesáru-szállítás folyamán alkalmazott csomagolóeszközök, nagycsomagolások, IBC-k, tartályok, nem nyomástartó tartályok, valamint az ömlesztettáru-konténerek gyártásának jóváhagyása. A kormány döntése alapján 2020. január 01. napjától a csomagoló- és szállítóeszközök gyártási típusjóváhagyásának engedélyezésére irányuló hatósági jogkör ellátása a katasztrófavédelem központi szervének feladata.⁵

Az Országos Rendőr-főkapitányság, a Budapesti Rendőr-főkapitányság Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitánysága, a Nemzeti Adó-és Vámhivatal, illetve a Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: társhatóságok), valamint a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (a továbbiakban: BM OKF) Veszélyes Szállítmányok Főosztálya (a továbbiakban: főosztály) szoros kooperációban állnak egymással, és a szakmai szervezetekkel, a rendszeres ellenőrzések, hatósági ügyek, valamint az időnként szükséges egyeztetési tevékenységek érdekében. A főosztály szervezésével a társhatóságokkal közösen időnként országos volumenű ellenőrzési akció sorozatok kerülnek végrehajtásra, melyek során a közúti, vasúti és vízi úton történő veszélyes áruk szállítását veszik célba, annak érdekében, hogy felderítsék az illegális nemzetközi és belföldi, a szabálytalan vagy rejtett veszélyesáru-szállításokat. Az együttműködés hatékonysága, és az ellenőri munka kölcsönös elősegítése érdekében a szállítási alágazatonkénti (közút, vasút, belvíz) ellenőrzések közös erővel, egy időben kerülnek végrehajtásra.⁶

1.2. Jogi szabályozások

Az első katasztrófavédelmi törvény hatályba lépésekor, 2000-ben már komoly kihívást jelentett a hatóság számára a veszélyes anyagok szállításának felügyelete és ellenőrzése, valamint a balesetek megelőzése és a gyors, szakszerű reagálás biztosítása a balesetek bekövetkeztével, mind az emberek, mind a környezet biztonsága érdekében.

Az 122/1989. (XII. 5.) MT rendelet 2001-es módosítása óta a katasztrófavédelmi szervek is részt vesznek hatósági ellenőrzésekben az egyes veszélyes anyagokat szállító közúti járművek tekintetében. Az EU-s jogi szabályozás hatályba lépése után, 2002-ben, a

⁵ BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Veszélyes szállítmányokkal kapcsolatos hatósági feladatok, jogszabályok.

⁶ BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Veszélyes szállítmányokkal kapcsolatos hatósági feladatok, jogszabályok.

hivatásos katasztrófavédelmi szervek is jogosultságot kaptak a veszélyes anyagok közúti szállításának és telephelyi ellenőrzésére, együttműködve más társhatóságokkal.

2004-ben, számos intézményfejlesztési és jogalkalmazási tapasztalattal gazdagodva a katasztrófavédelmi szervek tudatták a veszélyesáru-szállítás közúti ellenőrzési jogköreinek bővítésére irányuló igényüket, kiterjesztve azt további szállítási alágazatokra is.

A 2007-es jogszabálymódosítások eredményeként a katasztrófavédelem már szuverén ellenőrzési és szankcionálási tevékenységeket végző "katasztrófavédelmi hatóság" elnevezés alatt olvasható a hazai jogszabályokban, amint az látható a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben, valamint az 1/2002. (I. 11.) Kormányrendeletben. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Megállapodás (a továbbiakban: ADR) hatálya alá tartozó szállítások ellenőrzése és az esetlegesen előforduló szabálytalanságok bírságolása immár a BM OKF, és igazgatóságai hatáskörébe tartozik, teljes önállósággal.

A szakterület 2007 és 2009 között jelentős fejlődésen ment keresztül, részben a bírságbevételek növekedésének és hatékony felhasználásának köszönhetően. 2009 végére a katasztrófavédelmi hatóság elismert szereplővé vált a közúti veszélyesáru-szállítások ellenőrzésében, kiváló együttműködést alakítva ki a Rendőrséggel, a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal, valamint a Közlekedési Hatósággal, mindemellett számottevő jogalkalmazási és empirikus tapasztalatot is gyűjtöttek. Bár 2010-től a bírságbevételek megszűntek, 2011-től folyamatosan emelkedett az ellenőrzések volumene. Ennek köszönhetően a katasztrófavédelmi szerv fejlesztési koncepciójában kiemelt helyet kapott az iparbiztonsági szakterület létrehozása, azon belül pedig a veszélyesáru-szállítási, ellenőrzési- és bírságolási jogkörök, kiterjesztve ezeket további szállítási alágazatokra is.

2011. év végére kiépítésre került az iparbiztonsági szervezetrendszer, a jogszabályok elfogadása megtörtént, valamint immár rendelkezésre állt az alkalmas technikai és személyi állomány is.

2012. január 1-jétől, a szervezeti átalakulások nyomán, a köz- és közlekedésbiztonság iránti társadalmi igényeknek megfelelően új szabályozás lépett életbe. A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló 219/2011. (X. 20.) Kormányrendelet, valamint a vonatkozó ágazati törvények (légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény; víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény; vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény) módosításával a kormányzat létrehozott egy jogi háttérrel a katasztrófavédelmi hatóság számára. Ez lehetővé tette, hogy a katasztrófavédelmi hatóság önállóan végezze a közúti veszélyes-áru szállítás mellett a veszélyes áruk folyami és vasúti szállításának ellenőrzését is a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló

Szabályzat (a továbbiakban: RID) és a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás (a továbbiakban: ADN) alapján. Ennek eredményeként a mulasztások és hiányosságok szankcionálása az ellenőrző hatóságok fontos megelőző tevékenységévé vált. Az új szállítási ágazatokban keletkező hatáskörök és teendők hatékonyabb ellátása érdekében szükségessé vált az iparbiztonsági rendszer kiterjesztése és az iparbiztonsági szervezet és eljárásrend létrehozása.

2015. január 1-jétől a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény rendelkezése alapján, hosszú előkészítő tevékenységet követően hatályba lépett a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII. 12.) Kormányrendelet. Ez lehetővé tette, hogy a hivatásos katasztrófavédelmi szerv az International Civil Aviation Organization Technical Instructions (a továbbiakban: ICAO) szabályozása alapján ellenőrzési, bírságolási és helyszíni intézkedési tevékenységet végezzen a légi úton szállított veszélyes áruk esetében is, a többi szállítási ágazat mellett.⁷

1.3. Szankcionálási rendszer

Amennyiben a hatóság ellenőrzése során jogsértést tapasztal, hivatalból eljárást indít. Az eljárás megindításának részletes szabályairól Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) rendelkezik. Abban az esetben, ha az ellenőrzés során szabálytalanság került feltárássra, a hatóság szankciót alkalmaz és bizonyos esetekben a járművet is feltartóztatja. A szankcionálás közúton történő szállítás esetén a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet rendelkezései alapján történik. A közlekedési alágazati törvények végrehajtási rendelete 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.⁸

A rendeletek időnként megújulnak és változnak az egyes bírságtételek, ugyanakkor a bírságösszegek arányosságára a szállított veszélyes áruk mennyiségének, veszélyeinek tekintetében bírság csökkentő vagy növelő lehetőségről nem rendelkeznek, ennek értelmében

⁷ BALOGH Róbert, KOZMA Sándor, VASS Gyula: A közúti veszélyes áruszállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése a bírság jogszabály változásának következtében; Kátai-Urbán - Kozma-Vass 2021.

⁸ Kátai-Urbán – Kozma – Vass 2015.

a szabálytalanság kockázati kategóriába történő besorolását követően a szállításban résztvevő részére fix bírságösszeg kerül kiszabásra. A rendeletek értelmében bizonyos feltételek teljesülése mellett alkalmazható 10, 30, illetve 50%-os bírságösszeg csökkentés, amennyiben ezen rendeletekben meghatározott kizáró tényezők egyike sem merül fel.

Szankcióként bizonyos esetekben figyelmeztetés is alkalmazható a hatóság részéről az alábbi feltételek alapján:

- A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény (a továbbiakban: Szankció törvény) 6. § (5) bekezdése alapján „Törvény vagy eredeti jogalkotói hatáskörben kiadott kormányrendelet meghatározott ügyek vonatkozásában a figyelmeztetés alkalmazásának kizárásáról rendelkezhet, ha az adott ügyben csekély súlyú szabályszegés nem merülhet fel.”
- A szabályszegésekkel kapcsolatban az alágazati törvények (1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről; 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről; 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről) alapján közigazgatási szankcióként nem alkalmazható figyelmeztetés, ha a jogsértés a törvény végrehajtására kiadott kormányrendeletben meghatározott I., II. vagy III. kockázati kategóriába tartozó cselekmény vagy mulasztás.⁹

Ezek alapján tekintettel a szabályszegés csekély súlyára, valamint arra, hogy a szállításban résztvevő a Közigazgatási Szankciók Nyilvántartása alapján a jogsértés előtti egy évben közigazgatási szabályszegést nem követett el, a hatóság a Szankció törvény 6. § szerinti figyelmeztetés alkalmazásáról dönthet.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény felhatalmazó rendelkezése alapján 2015. január 1-jén hatályba lépett a 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet, a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól. Ennek eredményeképp a közúti, a vasúti, valamint a belvízi szállítások mellett, a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a légi szállítmányozás esetében is ellenőrzési, bírságolási, valamint helyszíni intézkedési jogköröket kapott. A légi szállítások ellenőrzésének alapját az ICAO Technológia Utasítás adja.¹⁰

⁹ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről; 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről; 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről.

¹⁰ Kátai-Urbán – Vass 2015.; 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről.

2. VESZÉLYES ÁRUK SZÁLLÍTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA AZ EGYES VEZETŐ IPARI ORSZÁGOK TERÜLETÉN

2.1. Közúti veszélyesáru-szállítás

A közúti veszélyesáru-szállítás szabályozásának kezdete egészen a 18. századra tehető. Elsőként 1799-ben készült szabályozás a lőpor lófogattal történő szállítására. Ez a münsteri rakományrögzítési szabályozás után 10 évvel készült, mely az első speditőrökre vonatkozott a biztonságosabb közlekedés megteremtése céljából. Az első veszélyességi bárcák 1928-ban tűntek fel, melyeket robbanóanyagok esetén egy felrobbant vörös bomba jelképezett, maró anyagot illetően egy vesszőfonatos vörös üvegballont láthattak, a gyúlékony anyag esetében viszont egy fekete fáklya szimbólum vörös alapon jelölt.¹¹

2.1.1. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Megállapodás

A II. világháború végét követően az Egyesült Nemzetek Szövetsége (a továbbiakban: ENSZ) 1945 óta globálisan foglalkozik a biztonságos veszélyesáru-szállítás kérdéseivel. E tekintetben a kompetens szerve a Gazdasági és Szociális Tanács (a továbbiakban: ECOSOC). Az operatív munkát egy albizottsága a „Veszélyes Áruk Szállításának Szakértői Csoportja” folytatja. Az ECOSOC feladatai többek között az összes szállítási mód műszaki, adminisztratív és tudományos alapjainak létrehozása. Először a Veszélyes áruk szállítása című ENSZ ajánlás 1956-ban jelent meg a szállításokat illetően. A Nemzetközi Közúti Közlekedési Szövetség (a továbbiakban: IRU), amely 1948-ban alakult meg, tevékenyen közreműködött az ADR szabályozás megszületésében. Az 1968. január 29-én hatályba lépő ADR egyezményt 1957. szeptember 30-án az európai országok Genfben kötötték, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (a továbbiakban: ENSZ EGB) égisze alatt.¹²

A megállapodást az 1975. augusztus 21-én New Yorkban megkötött egyezmény módosította, amely hatályba lépése 1985. április 19. volt. A megállapodás lényegében rövid és tömör. Az egyik legjelentősebb cikk a második, melynek tárgya, hogy bizonyos túlságosan veszélyes áru kivételével nemzetközi közúti járművekkel egyéb veszélyes áruk is szállíthatóak, feltéve, hogy eleget tesznek az A. melléklet alapján az említett árukra megállapított rendelkezéseknek, külön kiemelve azok csomagolásának és címkézésének megfelelőségét, továbbá a B. melléklet által meghatározott feltételek, legfőképp a szóban

¹¹ BÁRDOS Zoltán: A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások Fejér megyei tapasztalatai. Hadmérnök 5. évf. 2. sz. (2010).

¹² Bárdos 2010.

forgó árukat szállítmányozó járművek felépítésének, felszerelésének és működésének előírásaira.¹³

Magyarország 1979-ben csatlakozott az egyezményhez, miután tragikus baleset történt 1976-ban Aszódon. Az ADR nagyléptékű innovációja a Spanyolország területén bekövetkezett 1978. július 11-ei propilénkatasztrófát követően kezdődött. Napjainkban már két évente rendszeresen módosul az ADR, egyrészt a műszaki-technikai és vegyipari fejlődéshez, másrészt viszont a nemzetközi előírásokhoz történő igazítás érdekében. A spanyolországi esemény hatására kezdődött el a veszélyes-áru szállító gépjárművezetők egységesített struktúra szerinti képzése is, elsőként Németországban. 1987-ben a németországi Herborn területén történt súlyos balesetet követően, 1989-ben indult el ugyancsak Németországban a veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadók képzése. Hazánkban elsőként 1977-ben, az etilén szállító tartányjárművek vezetői, azt követően pedig 1980-tól a nemzetközi áruszállításban résztvevő gépkocsivezetőket képezték az ADR alapján. Az IRU 1980-ban nemzetközi szinten javaslatot tett az ADR képzés egységesítése és összehangolása céljából. Az ADR megállapodás először 1983-ban tette kötelezővé a tartányos gépjárművezetők képzését, ezt követően pedig 1985-től a vizsgakötelezettségüket. A vizsgáztatási jog hazánkban a Közlekedési Főfelügyelet (ma Nemzeti Közlekedési Hatóság) kezébe került. Kezdetben kizárólag a tartányos gépjárművek sofőrjeinek képzése került szabályozásra az ADR-ben. Azok a gépjárművezetők, akik robbanóanyagok és tárgyak (1 osztály) szállítását végezték, számukra a képzésen való részvétel 1990-től vált kötelezővé az ADR szerint. A nem tartányos jármű sofőrök képzése (2-9 osztály ömlesztett áru és küldeménydarabok) először 1995-ben jelent meg a szabályozásban, amennyiben a szállítás 3,5 tonna legnagyobb megengedett össztömeg feletti járművel történt. Ezt a szabályt 2005-ben kiterjesztették a 3,5 tonnánál kisebb járművek szállításaira is. 1994-ben Rómában az országok tanácskoztak az ADR képzés egységesítése érdekében, amelynek eredményeként a német képzési gyakorlat felépítése vált dominánssá. Ugyanakkor még ma is jelentős eltérések vannak az egyes országok ADR képzési rendszereiben és feltételeiben. Ezért az IRU fontosnak tartja az ADR képzés akkreditációs rendszerének bevezetését, hogy egységesíthessék a vizsgakövetelményeket, a tematikát, a képzési időt és a gyakorlati képzést.¹⁴

¹³ ALMÁSI Csaba: Evolution of the Regulation of the Transport of Dangerous Goods by Road. Műszaki katonai közlöny 33. évf. 2. sz. (2023).

¹⁴ Bárdos 2010.

A szabályzat szerkezete összhangban van a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Szállítására vonatkozó Szabályzattal (a Nemzetközi Vasúti Szállítási Kormányközi Szervezet), veszélyes áruk szállítására vonatkozó ENSZ-ajánlásokkal, a mintaszabályzatokkal, a Veszélyes áruk biztonságos légi szállítására vonatkozó műszaki utasításokkal (a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) és a Nemzetközi Tengerészeti Veszélyes Áruk Kódexével.

Az ADR egyezményhez jelenleg világszerte 54 állam csatlakozott, többek között az Európai Unió tagországai, Oroszország, valamint több Ázsiai és Afrikai ország is.



1. ábra: Az ADR megállapodás tagállamai¹⁵

2.1.2. The Code of Federal Regulations

Az Amerikai Egyesült Államokban a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó szabályokat a Közlekedési Minisztérium (Department of Transportation, a továbbiakban: DOT) határozza meg. A DOT különböző szabályozásokat alkalmaz a veszélyes áruk biztonságos szállításának biztosítása érdekében, amelyeket részletesen kifejtenek a Szövetségi Törvénykönyv (Code of Federal Regulations, a továbbiakban: CFR) 49. részében.

¹⁵ Arcademy: Transport of Dangerous Goods by Road (ADR 2023).

A DOT szabályozásai többek között tartalmazzák:

1. Veszélyes anyagok definíciója és osztályozása.
2. Csomagolási követelmények.
3. Címkézési és jelölési előírások.
4. Szállítási dokumentációk követelményei.
5. Kikötők és szállítási útvonalak biztonsági előírásai.
6. Baleseti intézkedések és követelmények.

Ezen szabályozások részletesen meghatározzák, hogy milyen módon kell kezelni és szállítani a különböző veszélyes anyagokat az Egyesült Államok közútjain. A DOT érvényesíti ezeket a szabályokat, amelyek megkövetelik a feladóktól és a szállítóktól, hogy tartsák be a megfelelő osztályozási, csomagolási, címkézési és kezelési eljárásokat. Ezenkívül a járművezetőknek speciális képzésen kell részt venniük, és a rakományuk jellegét részletező dokumentumokat kell magukkal vinniük. Ezen előírások betartása kulcsfontosságú, mivel azok megszegése jelentős pénzbírságot vonhat maga után, és komoly egészségügyi és biztonsági kockázatot jelenthet.

2.2. Vasúti veszélyesáru-szállítás

Az első gőzmozdony megjelenése a 19. század elején forradalmi újítást jelentett, melynek következtében a vasúti áruszállítás fokozatosan teret nyert. 1825. szeptember 27-én George Stevenson 33 vasúti kocsiból álló gőzmozdonya első útját az angliai Stocktonból Darlingtonba tette meg, 21 személykocsival és 12 tehervagonnal, melyekben szenet és lisztet szállított. Ezzel kezdetét vette a vasúti teherszállítás úttörő fejlődése, hogy lépést tartson a strukturáltabb közúti közlekedéssel. A teherfuvarozás fejlődésével a szállított termékek köre is bővült, és egyre gyakoribbá vált a nagy mennyiségű veszélyesáru-szállítása. A vasúti áru fuvarozás kezdeti időszakában csak egy-egy országon belül volt szükség egységes szállítási szabályokra, de a vasúti áru fuvarozás fejlődése és a nemzetközi vasúti hálózatok kiépülése szükségessé tette, hogy a különböző nemzeti szabályozások helyébe egységes nemzetközi fuvarozási szabályozások lépjenek. Az első Vasúti Áru fuvarozási Nemzetközi Egyezmény (a továbbiakban: CIM) 1893-ban lépett hatályba, miután 1890-ben aláírták, majd 1952-ben módosították. Ez a jelenleg hatályos és alkalmazott egyezmény. Az egyezmény nagy jelentőséggel bír a nemzetközi áru forgalom szempontjából, hiszen a részes államok területén, valamint nemzetközi fuvarozás esetén is kötelező erővel szabályozza az áruk feladását közvetlenül, egy nemzetközi fuvarlevéllel, továbbá egységes fuvarozási szerződési feltételeket fogalmaz meg, elsősorban a fuvarozásban résztvevő vasút társaságok plenáris felelősségét késedelmes kiszolgáltatás, az áru teljes vagy részleges elvesztése, károsodása

esetén. Magyarország a kezdetektől fogva az egyezményt alkalmazó országok közé tartozik, valamint a magyar delegáció aktívan részt vett a CIM kidolgozásában is. A különböző iparágak, mint például a gyógyszeripar, a szépségipar és a mezőgazdasági vegyi anyagok gyors fejlődése szükségessé tette az anyagok kemizációját. Erre és következményeire először a Római Klub hívta fel a figyelmet az 1960-as években, amikor a vegyi anyagokat az emberi egészségre jelentett potenciális veszélyforrásként és a globális környezetromlás egyik fő tényezőjeként azonosították. Tovább növelték a szabályozás megalkotásának szükségességét az egyre gyakrabban bekövetkező vegyi katasztrófák is (Seveso, 1976). Ennek érdekében az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsának a veszélyes áruk szállításával foglalkozó szakértői bizottsága (ECOSOC) egy harmonizált szabályozási rendszert hozott létre a veszélyes áruk biztonságos és hatékony kereskedelmi szállításának elősegítésére. Ez a rendszer megjelenése megkönnyítette az új anyagok és berendezések létrehozását, valamint az élet, a tulajdon és a környezet védelme vált a legfontosabb biztonsági követelménnyé. Az egyes államok között már létező, a vasúti szállításról szóló megállapodások ekkorra már a veszélyes áruk fuvarozására is kiterjedtek. A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (a továbbiakban: COTIF) módosította ezt a megállapodást, amelyet 1980. május 9-én Bernben több európai ország aláírt. Az egyezménynek jelenleg 51 tagja van¹⁶, amelyek gyakorlatilag mind európai országok, valamint több közülük közel-keleti és afrikai ország is. Magyarország az 1986. évi 2. számú törvényerejű rendelet kihirdetésével csatlakozott az egyezményhez.¹⁷

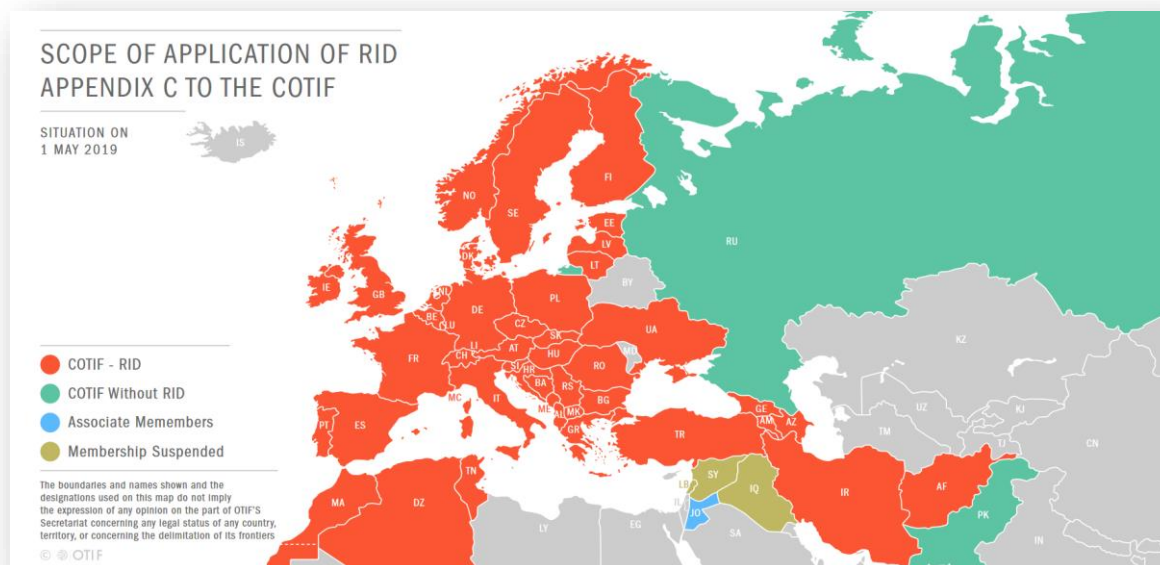
2.2.1. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Egyezmény

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Egyezményt 1999. június 3-án Vilniusban kötötték, amely egyben a COTIF „C” Függelékét képezi. Az ADR-rel összehangolt szövegű szabályzatot két évente módosítják. A szerződéshez csatlakozott államok jelenleg: Afganisztán, Albánia, Algéria, Örményország, Ausztria, Azerbajdzsán, Belgium, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Csehország, Dánia, Észtország, Finnország, Franciaország, Grúzia, Németország, Görögország, Magyarország, Irán, Írország, Olaszország, Lettország, Liechtenstein, Litvánia, Luxemburg, Monaco, Montenegró, Marokkó, Hollandia, Észak-Macedónia, Norvégia, Lengyelország, Portugália, Románia,

¹⁶ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail: About OTIF, Members socialmedia.

¹⁷ HORVÁTH Hermina: A vasúti veszélyesáru-szállítás gazdasági és infrastrukturális értékelése. Bolyai szemle 23. évf. 2014/4. sz.; BIHARI János: Kockázat és kockázatcsökkentés a veszélyesáru-szállítások során. Katonai logisztika 24. évf. 2. sz. (2016).

Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Spanyolország, Svédország, Svájc, Tunézia, Törökország, az Egyesült Királyság, és Ukrajna¹⁸.



2. ábra: A RID egyezményhez csatlakozott államok¹⁹

2.2.2. SZMGSZ

A második világháborút követően a kettéosztott Európának a szovjet érdekszférához tartozó részében, illetve ezek országaiban is a CIM fuvarozási egyezmény szabályozta a nemzetközi vasúti forgalmat. Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország, Románia, Bulgária és a későbbiekben létrehozott NDK európai múltjukból hozták magukkal a CIM-tagságot, és ezt a rendszerváltozás folyamán gazdaságuk tervgazdasággá való átalakítása során is megőrizték. Ez egyébként alapvető gazdasági érdekük volt. A Szovjetunió nem csatlakozott a CIM-hez, és később sem kívánt. A kialakuló és a vele határos „népi demokratikus” országokkal tehát nem volt hatályos nemzetközi vasúti megállapodása, amely lehetővé tette volna a kétoldalú és a tranzit vasúti forgalom rendezett lebonyolítását. Ezért nemcsak a Szovjetunióknak, hanem az érintett országoknak is érdekük fűződött a forgalom intézményes szabályozásához. A háborút követő években első lépésként kétoldalú határforgalmi megállapodásokat kötöttek. Szükségessé vált egy egyetemes, multilaterális, a tranzit szállításokra is kiterjedő szabályozás kidolgozása. Erre 1951-ben került sor, mikor létrehozták a Szovjetunió igényeinek megfelelő, Nemzetközi Árufuvarozási Egyezmény (Международное Грузовое Соглашение, a továbbiakban: MGSZ) nevű vasúti

¹⁸ The International Rail Transport Committee, Rail Transport Law, COTIF.

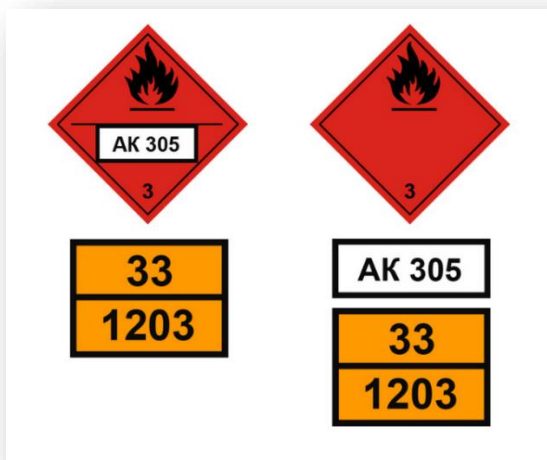
¹⁹ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, Reference Texts, RID 2023.

megállapodást. Ezt a szabályozást az Európában található szocialista berendezkedésű országok maguk között és a Szovjetunióval folytatott vasúti forgalomban használták. Az MGSZ kiegészítésre került 1954-ben, valamint módosították, ezután pedig az új megnevezése Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Megállapodás (Соглашение о Международном Гмзовом Сзообсценйи, a továbbiakban: SZMGSZ) lett. 1954 és 1956 között több szocialista távol-keleti ország is csatlakozott a megállapodáshoz: Kína, Mongólia, Vietnam és Korea (Észak-Korea) is. Ennek Magyarország számára is voltak előnyei, nevezetesen az, hogy a megállapodás alapján a távol-keleti országokkal szabályozottá vált a vasúti forgalom, és így SZMGSZ-fuvarlevél használatával volt lehetőség Magyarország és a fentnevezett nemzetek közt a vasúti küldeményeket fuvarozni tranzitban is. A Szovjetunió és a körülötte elhelyezkedő szocialista országok közötti vasúti forgalmat szabályozó új fuvarjogi megállapodás alapja a CIM Egyezmény volt, melytől eltérő szabályozásokra részben a különböző technikai, de főként a gazdasági háttér, a központi tervutasításos rend miatt volt szükség. Mivel az SZMGSZ-t hazánkban jogszabály nem hirdette ki, ezért jogi természete tekintetében nem nevezhető jogszabálynak, ennek okán nem jogi normaként alkalmazzák, hanem az érintett vasúttársaságok révén együttesen megalkotott általános szerződési feltételként. Ez a Megállapodás szabályozza az Albán Köztársaság, az Afganisztáni Iszlám Köztársaság, Azerbajdzsán Köztársaság, a Belorusz Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, az Észt Köztársaság, Grúzia, az Iráni Iszlám Köztársaság, a Kazah Köztársaság, a Kínai Népköztársaság, a Kirgiz Köztársaság, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, Magyarország, a Moldovai Köztársaság, Mongólia, az Oroszországi Föderáció, a Szlovák Köztársasága Tádzsik Köztársaság, Türkmenisztán, Ukrajna, az Üzbég Köztársaság, a Vietnami Szocialista Köztársaság, tehát jelenleg 25 ország vasútjain végzett közvetlen nemzetközi vasúti áruforgalmat.²⁰

Az alábbi képen egy RID-től eltérő SZMGSZ 2. számú melléklete (SZMGSZ 2. sz. melléklet 5.4.3 szakasz) szerinti nagybárcát szeretnék bemutatni. A nagybárcán található vagy a nagybarca közelében elhelyezett jelen esetben „AK 305” a baleseti lap száma. A Baleseti lap a berakás, szállítás és kirakás során bekövetkezett vészhelyzet idejében történő megszüntetéséhez a fuvarlevélben feltüntetett számú baleseti lap tartalmaz utasításokat. A baleseti lap tájékoztatást ad az áru tulajdonságairól, valamint az egyéni védőeszközök és a

²⁰ Horváth 2014.; 2016. évi CV. törvény a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SZMGSZ) és Mellékletei 2015. és 2016. évi módosításaival egységes szerkezetben történő kihirdetéséről.

vészhelyzeti teendők tekintetében. Ezt RID előírások szerint történő feladáskor nem kötelező alkalmazni.²¹



3. ábra: SZMGSZ 2. sz. melléklet 5.4.3 szakasz szerinti jelölés²²

A Független Államok Közösségének országai és a Balti államok területén az eltérő vasúti körülmények (hőmérsékleti körülmények, más nyomtávolság stb.) közepette történő üzemeltetés eredményeképp az SZMGSZ 2. számú mellékletének előírásai valamelyest különböznek a RID előírásaitól. Ellenben a RID 2001-es szerkezeti változása óta mindinkább a két szabályozás harmonizálására való törekvés figyelhető meg a jogalkotók tekintetében.²³



4. ábra: RID és SZMGSZ szerint is megfelelő jelölés a gyakorlatban
UN 1265 Pentánok, 3, I veszélyes áru esetén
Készítette: a szerző

²¹ BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Módszertani útmutató veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzéséhez (2013).

²² Маркировка опасных грузов.

²³ BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Módszertani útmutató veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzéséhez (2013).

2.2.3. A veszélyes áruk vasúti szállításának szabályozása az Amerikai Egyesült

Államokban

Az Egyesült Államokban a veszélyes áruk vasúti szállítását szigorúan a Szövetségi Vasúti Hivatal (Federal Railroad Administration, a továbbiakban: FRA) és a Csővezeték- és Veszélyes Anyagok Biztonsága Igazgatóság (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration, a továbbiakban: PHMSA) előírásai szabályozzák. Ezek a szabályok a veszélyes áruk megfelelő osztályozásának, csomagolásának, kezelésének és dokumentálásának előírásával biztosítják a biztonságot.

A vasúti veszélyesáru-szállításra vonatkozó szabályozásokat az alábbi jogszabályok tartalmazzák:

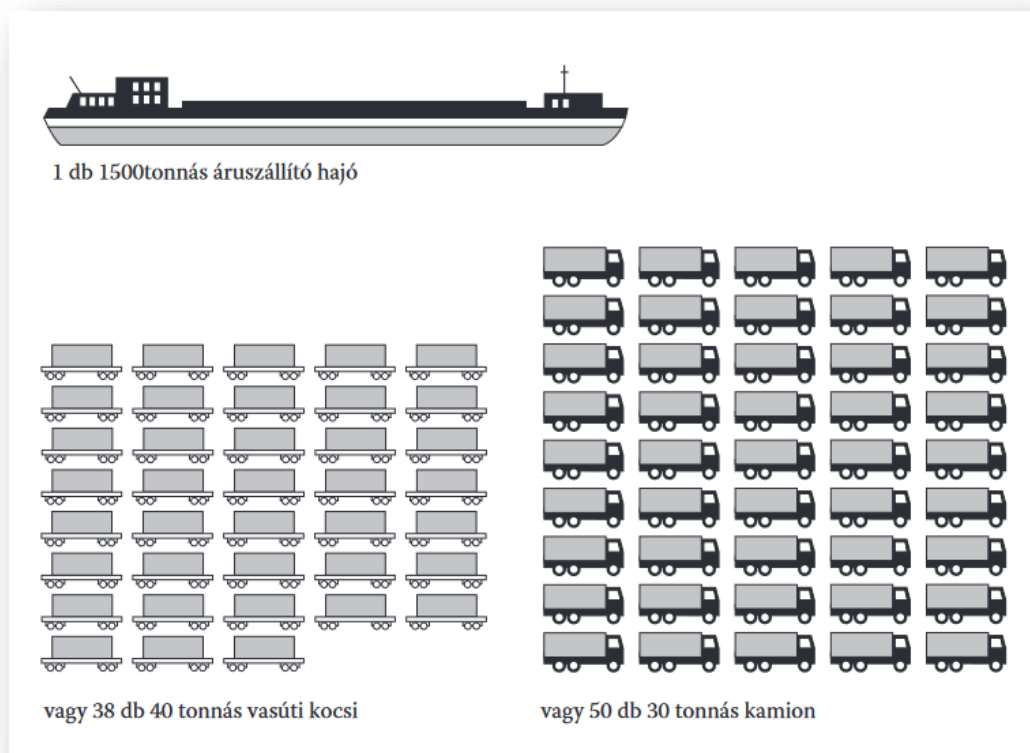
1. Hazardous Materials Regulations (Veszélyes Áruk Szabályozásai): Ezek a szabályok meghatározzák a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó általános előírásokat, beleértve az osztályozást, csomagolást, jelölést, dokumentációt és baleseti intézkedéseket.
2. FRA előírásai: Az FRA kiegészítő előírásokat is megállapít a vasúti biztonságra és a vasúti szállításra vonatkozóan, amelyek befolyásolhatják a veszélyes áruk szállítását.

Fontos megjegyezni, hogy az Amerikai Egyesült Államokban a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó szabályokat folyamatosan frissítik és módosítják a biztonság fokozása és az új kihívásokra való reagálás érdekében. A CFR, különösen a 49. rész 100-185-nek való megfelelés kötelező az esetleges kiömlések, robbanások vagy szállítás közbeni kibocsátások kockázatának minimalizálása érdekében. A vasúti fuvarozóknak szigorú képzési követelményeket is be kell tartaniuk alkalmazottaikra, hogy felkészítsék őket a veszélyes anyagokkal kapcsolatos vészhelyzetekre.

2.3. Belvízi veszélyesáru-szállítás

A folyami veszélyesáru-szállítás jellemzően tartályhajókkal vagy ritkábban szárazáruszállító hajókkal zajlik. Egy áruszállító hajó, amely össztömege eléri az 1500 tonnát nagyjából 38 darab 40 tonna tömegű vasúti kocsit vagy 50 darab 30 tonnás kamion szállítási kapacitásával egyenlő, ahogy azt az alábbi ábra is illusztrálja. Ez szemlélteti a folyami szállítás teljesítményi előnyét a más szállítási módokhoz képest, amely előnyt nyújt az iparbiztonság és a környezetvédelem területén is. A folyami áru fuvarozás más módon is történhet, például egy vagy több úszólétesítmény vontatásával, tolásával vagy mellévelt alakzatban történő továbbítással. A folyami útvonalak általában városok vagy lakott területek mentén haladnak, ezért a belvízi veszélyes áruszállítás során a szállítási szabályok megsértése vagy baleset esetén bekövetkező eseményeknek súlyos következményei lehetnek az élővilág,

a környezet, az egészség, az emberi élet és az anyagi javak tekintetében. Ennek ellenére a belvízi áruszállítás továbbra is a legbiztonságosabb árutovábbítási módok egyike, és ezért globálisan alkalmazzák.²⁴



3. ábra: Szállítási módok összehasonlítása.²⁵

2.3.1. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás

Az ADN, az európai vízi úton történő veszélyes áruk szállításának szabályozására szolgáló megállapodás. Az ADN története az 1960-as évekre nyúlik vissza, amikor az ENSZ Gazdasági Bizottsága felismerte a szükségességét egy olyan egyezmény létrehozásának, amely egységes szabályokat és előírásokat biztosít a veszélyes anyagok biztonságos vízi szállításához.

Az ADN megállapodás 2000. május 26-án Genfben született a Központi Bizottság és az ENSZ EGB közös rendezvényén, egy diplomáciai konferencia keretében. Az ADN célja a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításának biztonságának javítása, a környezetvédelem elősegítése a szállítás során bekövetkező balesetektől származó szennyezés megelőzésével,

²⁴ BALOGH Róbert: A belvízi veszélyesáru-szállítási balesetekkel kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 5. évf. 4. sz. (2020); BALOGH Róbert: A hatósági felügyelet szerepe a belvízi veszélyesáru-szállítási balesetek megelőzésében. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 7. évf. 1. sz. (2022)

²⁵ Balogh 2020.

valamint a szállítási folyamatok könnyítése és a veszélyes áruk nemzetközi kereskedelmének előmozdítása. Az ADN melléklete rendelkezéseket tartalmaz a veszélyes anyagok és tárgyak csomagolt és ömlesztett szállítására vonatkozóan belvízi hajókon és tartályhajókon, az ilyen hajók szerkezetére és üzemeltetésére, ellenőrzésekre, jóváhagyási bizonyítványokra, hajóosztályozó társaságok elismerésére, monitoringra, valamint szabályozza a szakértők képzésére és vizsgálatára vonatkozó követelményeket és eljárásokat is.²⁶

Az ADN az európai vízi szállítási szektorban kulcsfontosságú szerepet tölt be, és hozzájárul a fenntartható és biztonságos közlekedés előmozdításához Európában és azon túl is. A megállapodás jelenleg 19 résztvevője: Ausztria, Belgium, Bulgária, Horvátország, Csehország, Franciaország, Németország, Magyarország, Olaszország, Luxembourg, Hollandia, Lengyelország, Moldova, Románia, Oroszország, Szerbia, Szlovákia, Svájc és Ukrajna.²⁷

2.3.2. A veszélyes áruk belvízi szállításának szabályozása az Amerikai Egyesült Államokban

Az Egyesült Államokban is elterjedt áru továbbítási módnak számít a veszélyes áruk tekintetében a belvízi szállítás. Ez lehetőséget kínál a veszélyes áruk biztonságos és hatékony szállítására a folyókon, tavakon és egyéb belvízi útvonalakon keresztül.

A belvízi veszélyesáru-szállítására vonatkozó szabályozásokat az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi Kormánya, különösen a DOT és az Egyesült Államok Partiórsége (United States Coast Guard - USCG), határozza meg. Ezek a hatóságok felelősek az előírások kidolgozásáért és végrehajtásáért a veszélyes áruk belvízi szállítására terén, hogy biztosítsák a szállítás biztonságát és megfelelőségét az Egyesült Államokban. Az Egyesült Államokban a belvízi veszélyes áruk szállítását többféle jogi keretrendszer szabályozza. A fő törvényi alap a Szövetségi Belvízi Veszélyes Anyagok Szállítására vonatkozó Törvény (Federal Water Pollution Control Act), melynek célja a vízi környezet védelme és a szennyezőanyagok kibocsátásának minimalizálása. Emellett számos állami és helyi szinten elfogadott rendelkezés is létezik, melyek további specifikációkat és előírásokat tartalmaznak az adott terület veszélyes anyagokkal történő szállítására vonatkozóan. A belvízi veszélyes áruk szállításának szabályozásában kiemelkedő szerepe van az Egyesült Államok Környezetvédelmi Ügynökségének (Environmental Protection Agency - EPA), valamint az Amerikai Partnerek a Vízi Környezetért Szövetségének (American Waterways Operators -

²⁶ UNECE, Legal Instruments and Recommendations: About ADN.

²⁷ United Nations, Treaty Collection, Depositary, Status of Treaties.

AWO), melyek közös erőfeszítésekkel dolgoznak az ágazat biztonságának és környezetvédelmi teljesítményének javításán.

Az előírások magukban foglalják az osztályozást, csomagolást, jelölést, dokumentációt, valamint a biztonsági intézkedéseket és az esetleges balesetek kezelését a belvízi szállítás során. Fontos megjegyezni, hogy a belvízi szállítás során alkalmazott szabályozások és előírások hasonlóak lehetnek a közúti vagy vasúti szállításra vonatkozó előírásokhoz, de bizonyos esetekben eltérések is előfordulhatnak a specifikus környezeti körülmények és a szállítási alágazat sajátosságai miatt.

A kockázatok minimalizálása érdekében szigorú szabványokat kell betartani a veszélyes áruk szállításához használt járművek, tartályok és felszerelések tervezése és karbantartása terén is.

Összességében az amerikai belvízi veszélyes áruk szállításának szabályozása komplex rendszer, melynek célja a biztonságos és hatékony szállítás biztosítása, minimális környezeti hatással. A szabályozó hatóságok és iparági szereplők együttműködése kulcsfontosságú ezen célok elérésében, és folyamatosan figyelik és frissítik az irányelveket a változó környezeti és technológiai kihívásokra reagálva.

2.4. Légi veszélyesáru-szállítás

A légi szállítás az egyik leggyorsabb és legkényelmesebb módszer a távolsági áruk és személyek szállítására. Azonban a légi szállítás kockázatot jelenthet, különösen akkor, ha veszélyes anyagokat szállítanak. A légi veszélyes áruk szállításának története és szabályozása szorosan kapcsolódik az iparág fejlődéséhez és a biztonsági előírások fokozatos kialakulásához.

A légi szállítás kezdeti időszakában, a 20. század elején, a veszélyes anyagokat gyakran könnyelműen vagy figyelmetlenül szállították, anélkül, hogy megfelelő figyelmet fordítottak volna a biztonsági előírásokra. Ez vezetett több súlyos balesethez és katasztrófához, amelyekben az emberi életek és a környezet is veszélybe került.

2.4.1. International Civil Aviation Organization Technical Instructions

Az ICAO története a légiközlekedési szabályozás és nemzetközi együttműködés kiemelkedő mérföldköve. Az ICAO 1944-ben alakult az ENSZ részeként az úgynevezett Chicago-i Egyezmény keretében, melyet az ENSZ Légi Közlekedési Konferenciáján hoztak létre. Ez az egyezmény azóta a légiközlekedés legfontosabb nemzetközi szabályozási keretrendszerévé vált.

Az ICAO létrejöttének fő célja az volt, hogy nemzetközi szinten koordinálja a légiközlekedés fejlődését és biztonságát, valamint elősegítse a hatékony légiközlekedési

rendszerek kialakítását. Az ICAO feladatai közé tartozik a nemzetközi légiközlekedési szabályok kidolgozása és megállapítása, a biztonsági előírások kialakítása, valamint a légiközlekedési rendszerek és infrastruktúrák fejlesztésének előmozdítása.

Az ICAO 1947-ben kezdte meg hivatalos működését, és azóta széles körű tevékenységeket végez a légiközlekedés területén. Az ICAO-nak jelenleg 193 tagállama van, és folyamatosan dolgozik az iparág fejlesztésén és a biztonsági szabványok megújításán annak érdekében, hogy lépést tarthasson a változó kihívásokkal és technológiai fejlesztésekkel.²⁸

Az ICAO fontos szerepet játszott számos légi közlekedéssel kapcsolatos kérdés megoldásában, többek között a légiközlekedési navigációs és kommunikációs rendszerek standardizálásában, a légiforgalmi irányítás fejlesztésében, valamint a környezetvédelmi intézkedések kidolgozásában és előmozdításában. Az ICAO számos iránymutatást és előírást állított fel a légi szállítással kapcsolatos veszélyes áruk szállítására vonatkozóan is. Ezek a szabályok biztosítják, hogy a légi szállítás során veszélyes anyagokat biztonságosan és hatékonyan lehet szállítani, minimalizálva ezzel a kockázatokat az emberi egészségre és a környezetre nézve. Az ICAO többek között szabályozza a légi veszélyes áruk szállításával kapcsolatban az alábbiakat:

1. **Veszélyes anyagok definíciója:** Az ICAO meghatározza, hogy mik tekinthetők veszélyes anyagoknak a légi szállítás kontextusában. Ezek lehetnek például robbanóanyagok, mérgező vagy fertőző anyagok, radioaktív anyagok, illetve olyan anyagok, amelyek tűzveszélyesek, az emberi egészségre vagy a környezetre veszélyesek lehetnek.
2. **Csomagolás és jelölés:** A veszélyes árut különleges csomagolásban kell szállítani, amely megfelel a szigorú biztonsági előírásoknak. Ezek a csomagolások biztosítják, hogy az anyagok ne szivároghassanak, és ne károsítsák az embereket vagy a környezetet. Emellett megfelelően kell jelölni és címkézni őket annak érdekében, hogy azok könnyen azonosíthatóak legyenek.
3. **Engedélyek és képzés:** A légi szállításban részt vevő személyzetnek megfelelő képzést kell kapnia a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban. Emellett az anyagok szállításához szükséges speciális engedélyekkel kell rendelkezniük a hatóságoktól.
4. **Korlátozott anyagok:** Vannak olyan anyagok, amelyek csak korlátozott mennyiségben vagy bizonyos körülmények között szállíthatók légi úton. Ezeket az

²⁸ ICAO, About ICAO, Member States.

előírásokat az ICAO kidolgozta annak érdekében, hogy minimalizálják a kockázatokat.

A fent felsoroltak csupán néhány fontos pont, amelyeket figyelembe kell venni a légi szállítás során veszélyes anyagok szállításával kapcsolatban. Fontos, hogy a szállítók és a személyzet megfelelően képzettek és felkészültek legyenek az ICAO előírásainak betartására annak érdekében, hogy a szállítás biztonságos legyen minden résztvevő számára.

Az ICAO továbbá rendszeresen konferenciákat és találkozót szervez a tagállamok és más érdekelt felek részvételével annak érdekében, hogy megvitassák és felülvizsgálják a légiközlekedés legfontosabb kérdéseit, valamint új kezdeményezéseket indítsanak el az iparág fejlesztése és a biztonság javítása érdekében.

Összességében az ICAO létrehozása és működése jelentős mérföldkő a légiközlekedés nemzetközi szabályozásában és fejlődésében. Az ICAO-nak kulcsfontosságú szerepe van abban, hogy biztosítsa a biztonságos, hatékony és fenntartható légiközlekedési rendszerek kialakítását és működését a világ minden táján.²⁹

2.4.2. A veszélyes áruk légi szállításának szabályozása az Amerikai Egyesült Államokban

Az Egyesült Államokban a veszélyes áruk légi szállítása szigorúan szabályozott és ellenőrzött folyamat, amelynek során az ICAO előírásait és az amerikai szabályozásokat kell betartani. A légi szállítási iparág fontos része az amerikai gazdaságnak, és a veszélyes áruk szállítása különösen fontos szerepet játszik a logisztikai láncban.

Az Egyesült Államokban a veszélyes áruk légi szállítására vonatkozó szabályokat főként a Szövetségi Légi Közlekedési Hatóság (Federal Aviation Administration, a továbbiakban: FAA), azaz a felügyeli és szabályozza.

A veszélyes áruk légi szállítása során az Egyesült Államokban is szigorú előírásokat kell betartani a csomagolás, címkézés és jelölés terén. A veszélyes árukat különleges csomagolásban kell szállítani, amely megfelel az ICAO és az FAA által előírt biztonsági szabványoknak, és megakadályozza az anyagok szivárgását vagy bármilyen más kockázatot a szállítás során.

²⁹ KISS Viktória Ivett, KÁTAI-URBÁN Lajos, VASS Gyula: A légi szállítás hatósági ellenőrzési tevékenységének aktuális jogalkalmazási kérdéseinek vizsgálata. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 5. évf. 4. sz. (2020); VASS Gyula, KÁTAI-URBÁN Lajos, CSÉPLŐ Zoltán: A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok fővárosi tapasztalatai. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 3. évf. 3. sz. (2018).

A légi veszélyes áruk szállításával kapcsolatos személyzetnek és szállítmányozóknak megfelelő képzést kell kapniuk az ICAO és az FAA előírásainak megfelelően is. Emellett az ilyen szállításokhoz szükséges speciális engedélyekkel is rendelkezniük kell a hatóságoktól.

2.4.3. A veszélyes áruk légi szállításának szabályozása Oroszországban

Az Orosz Föderációban a veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzése két fő szervezet feladata: az Illegális Gazdasági Tevékenység Ellenőrzésével Foglalkozó Szövetségi Szolgálat (Федеральная служба безопасности, a továbbiakban: FSB) és az Orosz Szövetségi Légi Közlekedési Ügynökség (Федеральное агентство воздушного транспорта, a továbbiakban: Rosaviatsiya). Ezek a szervezetek felelnek az engedélyezési folyamat felügyeletéért, valamint az ellenőrzések végrehajtásáért és a szankciók kiszabásáért a szabályok megsértése esetén.

A veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzése Oroszországban számos nemzetközi és nemzeti jogszabály alapján történik. Az International Air Transport Association (IATA) és az ICAO irányelvei mellett Oroszország saját nemzeti törvényeket és előírásokat is alkotott a légi szállítással kapcsolatban, amelyek részletesen szabályozzák a veszélyes áruk szállítását, kezelését és ellenőrzését. A szabályok szigorúak, és számos területet lefednek, beleértve a csomagolást, jelölést, dokumentációt, kezelést és szállítást is. Az ellenőrzéseket gyakran végzik a repülőterek cargo termináljaiban és a szállító repülőgépeken, ahol szakértők ellenőrzik a csomagokat és dokumentumokat, hogy biztosítsák az előírásoknak való megfelelést.

Az Oroszországban végrehajtott veszélyes áruk légi szállításának ellenőrzése egyike a legfontosabb intézkedéseknek a repülésbiztonság és a környezetvédelem területén. Az ország hatóságai és szervezetei szorosan együttműködnek azért, hogy biztosítsák a szigorú szabályok betartását és minimalizálják a kockázatokat a légi közlekedésben.

2.5. Tengeri veszélyesáru-szállítás

A veszélyes áruk tengeri szállítását nemzetközileg a különböző nemzetközi egyezmények és szabályozások szabályozzák. A legfontosabb nemzetközi egyezmény a veszélyes áruk tengeri szállítására vonatkozóan a Nemzetközi Tengeri Veszélyes Áruk Kódexe (International Maritime Dangerous Goods Code, a továbbiakban: IMDG Kódex).

Az IMDG Kódex egy nemzetközi szabványrendszer, amelyet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organization, a továbbiakban: IMO) fejlesztett ki és tart karban. Ez a kódex meghatározza az osztályozást, csomagolást, címkézést, jelölést, dokumentációt és szállítási eljárásokat a tengeri úton szállított veszélyes árukra vonatkozóan.

Az IMDG Kódexnek számos kiadása van, amelyek rendszeresen frissülnek az új fejleményekhez és kihívásokhoz való alkalmazkodás érdekében. A tengeri veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályozásoknak meg kell felelniük az IMO által meghatározott előírásoknak annak érdekében, hogy biztosítsák a tengeri környezet és a tengeri hajózás biztonságát. Emellett egyes kereskedelmi tengerészeti országokban (mint például az Amerikai Egyesült Államok és az Egyesült Királyság) saját nemzeti tengerészeti hatóságok is meghatározzák a veszélyes áruk tengeri szállítására vonatkozó további előírásokat és irányelveket a nemzetközi szabványokon túl.

2.6. Multimodális veszélyesáru-szállítás

A multimodális veszélyesáru-szállítás (más néven kombinált fuvarozás) egy komplex és sokrétű folyamat, amely különböző szállítási módszereket és infrastruktúrákat kombinál annak érdekében, hogy hatékonyan és biztonságosan mozgassa az árut az egyik helyről a másikra. Ez a szállítási mód különösen fontos a globális kereskedelem és a logisztikai láncok szempontjából, mivel lehetővé teszi az áruk gyors és hatékony mozgatását a különböző szállítási módok, mint például a tengeri, vasúti, közúti és légi közlekedés között.

A veszélyes áruk multimodális szállításának folyamata számos kihívással jár, melyek közül az egyik legfontosabb a különböző szállítási alágazatok közötti átmenet koordinálása és integrálása. Minden szállítási mód sajátos előírásokkal és szabályozási keretekkel rendelkezik, amelyeket figyelembe kell venni a veszélyes áruk szállításakor. Például a tengeri szállítás során más csomagolási és biztonsági előírások érvényesek, mint a közúti, a vasúti vagy a légi szállítás esetén. Ennek áthidalása érdekében több engedmény is létezik, amelyek a következők lehetnek:

1. **Csomagolás és jelölés:** Bizonyos esetekben a veszélyes anyagokat úgy csomagolhatják és jelölhetik, hogy megfeleljenek a veszélyes áruk közúti és vasúti szállítására vonatkozó előírásoknak. Például, ha egy anyag a tengeri szállítás során speciális csomagolást igényel, ez a csomagolás lehet alkalmazható a közúti vagy vasúti szállítás során is, amennyiben megfelel az adott szállítási módnak előírt szabályoknak.
2. **Dokumentáció:** Az engedmények lehetővé tehetik, hogy bizonyos dokumentumok, például a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó biztonsági instrukciók vagy a veszélyes anyagok listája, hasonló formában és tartalommal legyenek alkalmazhatók mind a tengeri, mind a közúti és vasúti szállítás során.
3. **Biztonsági előírások:** Bizonyos esetekben az engedmények lehetővé tehetik, hogy bizonyos biztonsági előírások vagy intézkedések, például a veszélyes anyagokra

vonatkozó korlátozások vagy védelmi intézkedések, alkalmazhatók legyenek a közúti és vasúti szállítás során is, figyelembe véve az adott szállítási mód sajátosságait és követelményeit.

Ezen engedmények alkalmazása lehetővé teszi, hogy a veszélyes anyagok szállítása során a tengeri, közúti és vasúti szállítási módok közötti egyeztetés és összehangolás könnyebb legyen, miközben továbbra is biztosítják a biztonságot és a környezetvédelmet. Fontos azonban megjegyezni, hogy az ilyen engedmények alkalmazása esetén mindig figyelembe kell venni a konkrét szállítási mód sajátosságait és követelményeit, valamint a veszélyes anyagokkal kapcsolatos kockázatokat.



4. ábra: Kombinált fuvarozás³⁰

Emellett a multimodális veszélyesáru-szállítása során különös figyelmet kell fordítani a biztonságra és a kockázatkezelésre. A veszélyes anyagok szállítása különleges kockázatokat jelenthet az emberi egészségre és a környezetre, és a szállítás során kialakuló balesetek vagy

³⁰ DHL: Multimodal Transport Solutions.

incidensek komoly következményekkel járhatnak. Ezért elengedhetetlen, hogy a szállítási folyamat minden szakaszában szigorú biztonsági előírásokat alkalmazzanak, és megfelelő kockázatkezelési intézkedéseket hozzanak annak érdekében, hogy minimalizálják a kockázatokat és biztosítsák a biztonságos szállítást. Ugyanakkor a multimodális veszélyesáru-szállítása számos lehetőséget kínál az áruk hatékonyabb és fenntarthatóbb mozgatására. Az áruk kombinált szállítása különböző szállítási módokon keresztül lehetővé teszi a logisztikai láncok rugalmasabb és gyorsabb működését, és csökkentheti az összesített szállítási időt és költségeket. Emellett a multimodális szállítás lehetővé teszi az áruk globális piacokhoz való könnyebb hozzáférését és a logisztikai láncok diverzifikálását, ami növelheti az üzleti versenyképességet és rugalmasságot.

Az elmúlt években a multimodális veszélyesáru-szállítása egyre növekvő figyelmet kapott az iparágban és a szabályozó hatóságok körében. Az egyre bonyolultabb logisztikai láncok és a globális kereskedelem folyamatos növekedése miatt egyre fontosabbá válik a hatékony és biztonságos multimodális szállítási megoldások kidolgozása és alkalmazása. A jövőben várhatóan további fejlesztések és innovációk várhatók ezen a területen, amelyek tovább javítják a multimodális veszélyesáru-szállításának hatékonyságát és biztonságát.

3. VEZETŐ IPARI ÁLLAMOK VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁSSAL KAPCSOLATOS INTÉZMÉNYEI ÉS SZANKCIONÁLÁSI RENDSZERÜK

3.1. Amerikai Egyesült Államok

3.1.1. Ellenőrzést végző hatóságok

Az Amerikai Egyesült Államokban a veszélyes áruszállítást szigorú szabályozások és ellenőrzések alá vetik, hogy biztosítsák az ilyen típusú szállítmányok biztonságos kezelését és szállítását. A Szövetségi Közlekedésbiztonsági Hivatal felel a közúton történő szállítás felügyeletéért, míg az FRA a vasúti közlekedés biztonságát őrzi. Az FAA a légi szállítás, az Amerikai Tengerészeti Hivatal pedig a tengeri szállítás felügyeli. Ezek a szervezetek együttesen működnek a különböző szállítási alágazatokra vonatkozó irányelvek betartatása érdekében.

3.1.2. Szankcionálási rendszer

Az Egyesült Államokban a polgári jogi szankciókat a kormány 2024. januárjától megemelte, mely egyértelmű jelzésként szolgál a DOT részéről, hogy a szabályok betartása fontos és nem elhanyagolható. Létfontosságú, hogy a veszélyes anyagok szállításával és kezelésével foglalkozó munkáltatók, munkavállalók, érdekelt felek és szervezetek lépést tartsanak a legújabb veszélyességi előírásokkal, különösen ezeknek a büntetéseknek a fényében. A megnövelt polgári jogi büntetési összegek a biztonság és a szabályok betartásának jelentőségét erősítik.

A felülvizsgált polgári pénzbírság, a CFR 49. része alapján, a veszélyes anyagokra vonatkozó előírásainak megsértése esetén szabható ki. A szövetségi törvény előírja, hogy ezeket a büntetéseket évente korrigálni kell a gazdasági inflációnak megfelelően, hogy megőrizzék elrettentő hatásukat.³¹

³¹ Hazmat University: Updated Civil Penalties for 2024.

1. táblázat: Néhány, a CFR-ben közzétett megemelt bírságösszeg³²

Készítette: a szerző

Megnevezés	2024. január előtti bírságösszeg	2024. január utáni bírságösszeg	Bírságösszegek változása forintra átszámolva (2024.04.10-ei piaci középfolyam alapján)
A veszélyes anyagok szállítására vonatkozó törvény megsértése	\$96.624	\$99.756	35.189.011 Ft ↓ 36.329.639 Ft
A veszélyes anyagok szállítására vonatkozó törvény megsértése, amely halált, súlyos betegséget, súlyos sérülést vagy jelentős anyagi kárt okoz	\$225.455	\$232.762	82.107.329 Ft ↓ 84.768.429 Ft
Minimális büntetés a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó törvény képzéssel kapcsolatos megsértéséért	\$582	\$601	211.956 Ft ↓ 218.875 Ft
Maximális büntetés a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó törvény képzéssel kapcsolatos megsértéséért	\$96.624	\$99.756	35.189.011 Ft ↓ 36.329.639 Ft

A táblázat adatai alapján megállapítható, hogy a magas összegek célja, hogy rávilágítsanak a veszélyes anyagokra vonatkozó előírások megalkotásának, felügyeletének és betartatásának komolyságára, valamint erősítsék a szállításban résztvevők szerepét a szabályozások napi szintű betartásában.

³² Federal Register: Revisions to Civil Penalty Amounts, 2024.

3.2. Oroszország

3.2.1. Ellenőrzést végző hatóságok

Oroszországban a veszélyes áruk ellenőrzését és felügyeletét több különböző hatóság végzi:

- **FSB:** Az FSB az oroszországi veszélyes anyagokkal kapcsolatos illegális kereskedelmet és tevékenységeket felügyeli és ellenőrzi. Ennek keretében az FSB részt vesz a veszélyes áruk importjának, exportjának és tranzitjának ellenőrzésében is.³³
- **Rosaviatsiya:** A Rosaviatsiya az oroszországi légi közlekedési hatóság, amely felelős a légi közlekedési szabályok betartásának ellenőrzéséért és végrehajtásáért, ideértve a veszélyes áruk légi szállítására vonatkozó előírásokat is.³⁴
- **Orosz Szövetségi Vasúti Szolgálat (Российские железные дороги, a továbbiakban: RZD):** Az RZD a vasúti szállítás hatósági felügyeletét látja el Oroszországban. Felelős a vasúti járművek és a vasúti infrastruktúra biztonságának ellenőrzéséért, ideértve a veszélyes áruk szállítására vonatkozó előírásokat is.
- **Orosz Szövetségi Útügyi Szolgálat (Федеральное дорожное агентство, a továbbiakban: Rosavtodor):** A Rosavtodor az oroszországi közúti infrastruktúra és közúti szállítás hatósági felügyeletét végzi. Felelős a közutak és a közúti járművek biztonságának ellenőrzéséért, ideértve a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó előírásokat is.

Ezen hatóságok együttműködnek és koordinálják tevékenységüket annak érdekében, hogy biztosítsák a veszélyes áruk szállításának biztonságát és megfelelőségét Oroszország területén. A hatóságok feladatai közé tartozik az előírások betartásának ellenőrzése, az engedélyek kiadása és a szabályok megsértése esetén történő szankciók kiszabása.

3.2.2. Szankcionálási rendszer

Az Orosz Föderáció közigazgatási szabálysértési törvénykönyve (Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, a továbbiakban: КоАП RF) különböző szankciókat nevez meg a veszélyes áruszállítással kapcsolatos szabálysértések esetén. Ezen szankciók közé tartozhatnak:

³³ Федеральная служба безопасности Российской Федерации: Структура органов федеральной службы безопасности.

³⁴ Федеральное агентство воздушного транспорта, Росавиация: О Росавиации.

- **Pénzbírság:** Az egyik leggyakoribb szankció a pénzbírság, amelyet a szabálysértést elkövető személy vagy szervezet fizetésére köteleznek. A bírság összege a szabálysértés súlyosságától és az okozott kártól függ.
- **Engedélyek felfüggesztése vagy visszavonása:** Ha egy vállalkozás vagy szervezet súlyosan megsérti a veszélyes áruszállítási szabályokat, az illetékes hatóságok jogosultak lehetnek az engedélyek felfüggesztésére vagy visszavonására, amelyek lehetővé teszik az adott tevékenység folytatását. A gépjárművezető esetében a járművezetési jogtól való eltiltást alkalmazzák.
- **Szállítmányok lefoglalása vagy megsemmisítése:** Bizonyos esetekben, különösen ha a szállítmányok közvetlen veszélyt jelentenek az emberekre vagy a környezetre, az illetékes hatóságok jogosultak lehetnek a szállítmányok lefoglalására vagy megsemmisítésére.
- **Büntetőeljárás indítása:** Ha a szabálysértés súlyos vagy szándékos, akkor a hatóságok büntetőeljárást is indíthatnak az elkövető ellen, ami bírósági büntetést vagy más büntetést eredményezhet.

A KoAP RF 12.21.2. cikkének 1. része szerint a veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályok megsértése történik abban az esetben, ha olyan járművezető végez veszélyesáruszállítást, aki nem rendelkezik veszélyes árut szállító járművezetői képzési igazolvánnyal, a jármű veszélyes áruk szállítására szóló engedélyét igazoló bizonyítvánnyal, a veszélyinformációs rendszer szerinti külön engedéllyel vagy vészhelyzeti kártyájával a veszélyes áruk szállítására, a veszélyes áruk járművön történő szállítására vonatkozó szabályok szerint. Valamint, ha a jármű kialakítása nem felel meg a veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályok követelményeinek, vagy hiányoznak a veszélyinformációs rendszer egyes elemei vagy a veszélyes áruk szállítása során bekövetkezett esemény következményeinek megszüntetésére szolgáló berendezés vagy eszköz nem a veszélyes áruk szállítására vonatkozó, e szabályokban előírtaknak megfelelő. Ezen esetekben a jogszabály szerint kiszabható közigazgatási bírságösszeget az alábbi táblázat szemlélteti.

2. táblázat: A KoAP RF 12.21.2 1. része szerinti szankciók

Készítette: a szerző

	Járművezető	A szállításért felelős tisztviselő	Jogi személyek
Szankció	2000-2500 rubel, vagy a járművezetési jogtól való eltiltás 4-6 hónapig terjedő időtartamra	15.000-20.000 rubel	400.000-500.000 rubel
Bírságösszegek forintra átszámolva (2024.04.10-ei piaci középárfolyam alapján)	7.788 Ft – 9.735 Ft	58.411 Ft – 77.881 Ft	1.557.620 Ft - 1.947.025 Ft

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályok megsértése, a cikk 1. részében meghatározottak kivételével az alábbi közigazgatási bírság kiszabását vonja maga után:

3. táblázat: A KoAP RF 12.21.2 2. része szerinti szankciók

Készítette: a szerző

	Járművezető	A szállításért felelős tisztviselő	Jogi személyek
Szankció	1000-1500 rubel	5.000-10.000 rubel	150.000-250.000 rubel
Bírságösszegek forintra átszámolva (2024.04.10-ei piaci középárfolyam alapján)	3.894 Ft – 5.841 Ft	19. 470 Ft – 38.941 Ft	584.108 Ft – 973.513 Ft

A KoAP RF 27.13 cikkének értelmében a járműveket amennyiben a szabálysértés súlya azt indokolja visszatartják, és speciális parkolóba helyezik.³⁵

³⁵ Az Orosz Föderáció közigazgatási szabálysértési törvénykönyve 2001. december 30-i N 195-FZ (a 2024. március 11-i módosítással).

3.3. Európai Unió

Az Európai Unióban szigorú rendszerek és hatóságok felügyelik és ellenőrzik a veszélyes-áru szállítást annak érdekében, hogy biztosítsák a biztonságot és a környezetvédelmet az egész kontinensen.

Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelvét, valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/1999 irányelvét a veszélyes áruk belső piacának javítása és az ilyen áruk közlekedésével kapcsolatos előírások harmonizációja érdekében fogadták el. Ezek az irányelvek a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó alapvető szabályokat és előírásokat tartalmazzák az Európai Unió egész területén.

Az irányelvek fő céljai közé tartozik a veszélyes áruk közúti szállításának biztonságának és hatékonyságának növelése, valamint a környezetvédelmi és közegészségügyi kockázatok csökkentése. Emellett a harmonizált előírásoknak köszönhetően a tagállamok közötti kereskedelem folyamatai gördülékenyebbek és egységesebbek.

Az irányelvek részletesen meghatározzák a veszélyes áruk osztályozását és címkézését, valamint a csomagolási és szállítási előírásokat. Kiemelt figyelmet fordítanak a veszélyes anyagok biztonságos kezelésére és szállítására vonatkozó szabályokra, beleértve az ilyen áruk megfelelő csomagolását, jelölését és dokumentálását.

Továbbá az irányelvek előírják az engedélyeztetési eljárásokat és az ellenőrzési rendszereket is a veszélyes áruk szállítói és fuvarozói számára. Ez magában foglalja az engedélyek és tanúsítványok kiadását, valamint az ellenőrző hatóságok jogkörét és felelősségét.

Fontos kiemelni, hogy az irányelvek kötelező előírásokat tartalmaznak a tagállamok számára, és azokat a nemzeti jogrendszerbe kell átültetniük és alkalmazniuk kell. Többek között az EU 2022/1999 irányelv 4. cikke rendelkezik arról, hogy az irányelv 1. mellékletében található egységes ellenőrzési jegyzéket kell használni (1. sz. melléklet) minden tagállam területén a közúti veszélyes-áru szállítás ellenőrzése során. Emellett az irányelvek rendelkeznek a szankciókról is azok számára, akik megsértik annak előírásait. Az egyenként nevesített szabálytalanságokat kockázati kategóriákba sorolva az EU 2022/1999 irányelv 2. melléklete tartalmazza.

- **2008/68/EK irányelv:**

- A 2008/68/EK irányelv a veszélyes áruk belső piacának javítása és az ilyen áruk közlekedésével kapcsolatos előírások harmonizációja érdekében fogadták el.

- Fő célja a veszélyes áruk közúti szállításának biztonságának és hatékonyságának növelése, valamint a környezetvédelmi és közegészségügyi kockázatok csökkentése.
- Az irányelv meghatározza a veszélyes anyagok osztályozását és címkézését, valamint az ilyen áruk szállítására vonatkozó általános és specifikus előírásokat.
- Az irányelv előírja az engedélyeztetési eljárásokat és az ellenőrzési rendszereket a veszélyes áruk szállítói és fuvarozói számára.
- **EU 2022/1999 irányelv:**
 - Az EU 2022/1999 irányelvet a veszélyes áruk közúti szállításáról szól, és szintén a biztonságos és hatékony szállítás elősegítését célozza.
 - Fontos hangsúlyozni, hogy az EU 2022/1999 irányelv a veszélyes áruk közúti szállításának egységes ellenőrzési rendjére vonatkozik, míg a 2008/68/EK irányelv átfogóbb, és kiterjed más szállítási módokra is.

Összességében ez a két irányelv kulcsfontosságú eszköz az európai veszélyes áruszállítás szabályozásában, amely hozzájárul a közúti biztonság és a környezetvédelem javításához az Európai Unió területén.³⁶

3.3.1. Németország

Az Európai Unió tagállamai közül Németország veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézményeit és szankcionálási rendszerét szeretném az alábbiakban bemutatni. Németországban a veszélyes áruk szállítását több hatóság is ellenőrzi, hogy biztosítsák a megfelelő biztonságot és a szabályozottságot. Ezek közé tartoznak:

- **Német Szövetségi Vasúti Hivatal (Eisenbahn-Bundesamt, EBA):** Az EBA felelős a vasúti szállítás ellenőrzéséért és szabályozásáért Németországban, ideértve a veszélyes áruk szállítását is.
- **Német Szövetségi Szállítási Ügynökség (Bundesamt für Güterverkehr, BAG):** A BAG felügyeli a közúti szállítás Németországban, és figyelemmel kíséri a veszélyes áruk szállítását is.
- **Vám- és Adóhivatal (Zoll):** A német Vám- és Adóhivatal felelős a határokon történő ellenőrzésért, beleértve a veszélyes áruk importját és exportját is.

³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2022/1999 irányelve (2022. október 19.) a veszélyes áruk közúti ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról; Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról.

- **Szövetségi Környezetvédelmi Ügynökség (Umweltbundesamt):** Ez a hivatal felelős a környezetvédelemért és az ehhez kapcsolódó előírások betartásának ellenőrzéséért, ideértve a veszélyes anyagok kezelését és szállítását is.
- **Szövetségi Rendőrség (Bundespolizei):** A Bundespolizei a szövetségi szintű rendőrségi szervezet, amely felelős a közúti és vasúti közlekedés biztonságáért és ellenőrzéséért, ideértve a veszélyes áruk szállítását is.

Ezen hatóságok együttműködnek annak érdekében, hogy biztosítsák a veszélyes áruk szállításának biztonságát és szabályozottságát Németországban. A hatóságok közötti szoros együttműködés biztosítja, hogy a szállítmányozók és a szállítók betartsák a vonatkozó szabályokat és előírásokat.

Amennyiben a hatóságok jogsértést tapasztalnak szankcionálásra kerül sor. Németország veszélyes áruk szabályozásáról szóló jogszabálya az ADR mellett, a Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (veszélyes áruk közúti, vasúti, és belvízi szállításáról szóló rendelet, a továbbiakban: GGVSEB). Ez a jogszabály a veszélyes áruk biztonságos szállítását szabályozza Németországban, különös tekintettel az ilyen áruk közúti, vasúti és belvízi szállítására vonatkozó előírásokra és követelményekre.

A GGVSEB több fő részből áll, melyek különböző szállítási módokat és azokra vonatkozó specifikus előírásokat tartalmazzák. Ezek a részek magukban foglalják a közúti (Straße), vasúti (Eisenbahn) és belvízi (Binnenschifffahrt) szállítási módokra vonatkozó előírásokat. A jogszabály részletesen tárgyalja a veszélyes áruk csomagolását, címkézését, szállítási dokumentációk követelményeit, valamint a veszélyes anyagokkal kapcsolatos biztonsági előírásokat és intézkedéseket.

A GGVSEB célja, hogy biztosítsa a veszélyes áruk biztonságos szállítását és kezelését, minimalizálva ezzel a kockázatokat a környezetre és az emberekre nézve. A jogszabály rendkívül fontos a veszélyes anyagok szállításával foglalkozó vállalkozások és személyek számára, és szigorúan betartásra kötelezi az előírásokat annak érdekében, hogy a szállítások biztonságosak legyenek és minimalizálják a baleseti kockázatokat.³⁷

³⁷ Ein Service des Bundesministeriums der Justiz sowie des Bundesamts für Justiz: Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern) (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB) 2009.06.17.

4. táblázat: Néhány bírságtétel és a hozzá tartozó bírságösszeg a GGVSEB szerint³⁸
Készítette: a szerző

Szabályszegés	Bírságösszeg	Bírságösszegek forintra átszámolva (2024.04.10-ei piaci középárfolyam alapján)
A szállításból kizárt veszélyes áru szállítása.	1.500 €	586.583 Ft
Narancssárga tábla, jelölések, nagybárcák elhelyezésének hiánya	500 €	195.528 Ft
Veszélyes áru szállítása anélkül, hogy erre bármilyen jelzés vagy információ utalna.	500 €	195.528 Ft
Jóváhagyás nélküli csomagolóeszközök használata.	800 €	312.844 Ft
Tűzoltó készülék hiánya	500 €	195.528 Ft
A járművön nem áll rendelkezésre megfelelő rakományrögzítő eszköz	800 €	312.844 Ft

³⁸ Thomas R.: GGVSEB Gefahrgutverordnung für Straße, Eisenbahn & Binnenschifffahrt. Bußgeldkatalog 2024.

4. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

A vezető ipari államok (USA, EU tagállamok, Oroszország) és Magyarország veszélyes áruk szállításával kapcsolatos intézményei, szankcionálási rendszere, jogi szabályozása és tartalma jelentős különbségeket ugyanakkor több hasonlóságot is mutatnak egymáshoz képest. Az alábbiakban részletesen elemezhetjük ezeket a különbségeket és hasonlóságokat:

1. Intézményi keretek:

- **USA:** Az Egyesült Államokban a Veszélyes Áruk Szállításáért Felelős Hatóság (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration - PHMSA) felelős a veszélyes anyagok szállításának felügyeletéért és szabályozásáért. Emellett a különböző szektorokban működő szövetségi és állami szervezetek is részt vesznek a szabályozásban és ellenőrzésben.
- **EU tagállamok:** Az Európai Unióban a veszélyes áruk szállítását az Európai Bizottság irányítja, amely általános irányelveket és rendeleteket fogad el a tagállamok számára. Emellett a tagállamoknak saját nemzeti hatóságaik vannak, amelyek részt vesznek a szabályozásban és az ellenőrzésben, például a közúti közlekedésben a Nemzeti Közlekedési Hatóságok.
- **Oroszország:** Oroszországban az FSB az oroszországi veszélyes anyagokkal kapcsolatos illegális kereskedelmet és tevékenységeket felügyeli és ellenőrzi. Ennek keretében az FSB részt vesz a veszélyes áruk importjának, exportjának és tranzitjának ellenőrzésében is.
- **Magyarország:** Magyarországon a veszélyes áruk szállítását különböző hatóságok felügyelik, például a Katasztrófavédelem, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Rendőrség és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal.

2. Szankcionálási rendszerek:

- **USA:** Az Egyesült Államokban a szankcionálás szigorú, és jelentős pénzbírságokkal és büntetőeljárásokkal járhat a szabályok megsértése.
- **EU tagállamok:** Az Európai Unióban a tagállamoknak van hatáskörük a szankciók kiszabására, amelyek lehetnek pénzbírságok, illetve a veszélyes áruk szállításának felfüggesztése vagy megtiltása.
- **Oroszország:** Oroszországban a szankcionálási rendszer hasonló lehet az EU-hoz, bár az orosz jogrendszer sajátosságai szerint működik.

- **Magyarország:** Magyarországon a szankcionálási rendszer az EU jogi keretein belül működik, és az EU-szabványoknak megfelelően alkalmaznak büntetéseket a szabályszegőkkel szemben.

5. táblázat: Bírságösszegek összehasonlítása
Készítette: a szerző

Ország	Bírságösszegek	Bírságösszegek forintra átszámolva
USA	\$601 - \$232.762	218.784 Ft – 84.733.049 Ft
Oroszország	2.000 rubel - 500.000 rubel	7.788 Ft – 1.947.025 Ft
Magyarország	30.000 Ft - 650.000 Ft	
Németország	200 € - 500 €	78.211 Ft – 195.528 Ft

3. Jogi szabályozás:

- **USA:** Az Egyesült Államokban a szállítás biztonságát számos törvény és rendelet szabályozza, például a Veszélyes Anyagok Szállításáról Szóló Törvény (Hazardous Materials Transportation Act) és a PHMSA által kiadott irányelvek.
- **EU tagállamok:** Az Európai Unióban az áruk szabad mozgását számos irányelv és rendelet szabályozza, beleértve a veszélyes áruk szállítását is, például az ADR rendelet.
- **Oroszország:** Oroszországban a szállítás biztonságát törvények és szabványok szabályozzák, amelyek az ország saját jogrendszerére épülnek.
- **Magyarország:** Magyarországon a veszélyes áruk szállítását az EU jogi keretein belül szabályozzák, és ennek megfelelően a nemzeti törvények és rendeletek is alkalmazzák az uniós előírásokat.

4. Tartalom:

- Az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország jogi keretei hasonló alapelveken alapulnak a veszélyes áruk szállításának biztonsága és szabályozása tekintetében. Mindenhol kiemelt figyelmet fordítanak az emberi és környezeti biztonság megőrzésére.
- A konkrét szabályozási részletek azonban eltérhetnek a különböző jogrendszerű országokban. Például az USA és az EU tagállamai között különbségek lehetnek az áruk jelölése vagy az ellenőrzési gyakorlat terén.

Összességében elmondható, hogy bár az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország között vannak különbségek a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos

intézményi keretekben, szankcionálási rendszerekben, jogi szabályozásban és ezek tartalmában, az alapvető cél az emberi és környezeti biztonság megőrzése és a szabályozott szállítás elősegítése.

A továbbiakban szeretném kifejtetni néhány javaslat formájában az előzőleg felsorolt különbségekre és hasonlóságokra reflektálva azok kezelését:

1. Intézményi keretek javaslatok:

- Koordináció és együttműködés: Az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország számára javasolható lenne a hatékonyabb koordináció és együttműködés kialakítása az intézményi keretek között, például a tapasztalatok és legjobb gyakorlatok cseréjével.
- Részvétel nemzetközi szervezetekben: Minden érintett országnak javasolható lenne aktív részvétel nemzetközi szervezetekben, például az ENSZ és az Európai Unió szakmai fórumain, hogy megoszthassák a saját tapasztalataikat és tanulhassanak másoktól.

2. Szankcionálási rendszerek javaslatok:

- Egyértelműbb szabályok és büntetések: Az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország számára egyértelműbb szabályok és szigorúbb, mégis arányos büntetések bevezetése javasolható a szabályok megsértésére, hogy növeljék a szabálykövetést.
- Megelőzés és oktatás: A szankcionálási rendszerek mellett fontos lenne a prevenciós tevékenységekre is hangsúlyt fektetni, például az oktatási programok, tájékoztató kampányok révén, hogy csökkentsék a szabályszegések előfordulását.

3. Jogi szabályozás javaslatok:

- Összehangolt jogi keretek: Az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország közötti jogi keretek összehangolása javasolható, különösen azon területeken, ahol az áruk szállítása határokon átnyúló.
- Rugalmas szabályozás: Fontos lenne a rugalmas szabályozás bevezetése, amely lehetővé teszi a gyors reagálást az új kihívásokra és technológiákra.

4. Tartalmi javaslatok:

- Közös szabványok: Az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország közötti közös szabványok és előírások kidolgozása javasolható lenne a

veszélyes áruk szállításával kapcsolatban, hogy egységes és harmonizált szabályozási környezetet teremtsenek.

- Technológiai fejlesztés támogatása: Az innovatív technológiák és megoldások támogatása javasolható lenne annak érdekében, hogy növeljék a szállítás biztonságát és hatékonyságát, valamint csökkentsék a környezeti kockázatokat.

Ezek a javaslatok segíthetnek abban, hogy az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország hatékonyabb és összehangoltabb módon kezeljék a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos kihívásokat és lehetőségeket. Az együttműködés és a közös megközelítések alkalmazása kulcsfontosságú lehet az ilyen jellegű problémák megoldásában.

ÖSSZEFOGLALÁS

A négy fejezetből álló dolgozatomban célom volt bemutatni az általam tanulmányozott hasonlóságokat és különbségeket a vezető ipari államok, az USA, az Európai Unió tagállamai és Oroszország, valamint Magyarország veszélyes áruk szállításával kapcsolatos intézményi keretei, szankcionálási rendszerei és jogi szabályozásai között.

Az első fejezetemben hazánk veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézményeinek, jogi szabályozásainak és szankcionálási rendszerének ismertetésével foglalkoztam. A dolgozatomban második fejezetében a veszélyes áruk szállításának szabályozásait mutattam be egyes vezető ipari államok területén, szállítási alágazatok szerint rendszerezve. Ezt követően az előző fejezetben már említett vezető ipari államok veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézményeit és szankcionálási rendszerüket tartottam célszerűnek kifejtetni. Záró fejezetemben, a kutatásom során gyűjtött információk, és az előző fejezetekben kifejtett témák összegzéséből levont következtetésekről írtam, majd ezen konklúziókra reflektálva javaslataimat fogalmaztam meg.

Az általam megvizsgált vezető ipari államok, az USA, az Európai Unió tagállamai és Oroszország, valamint Magyarország veszélyes áruk szállításával kapcsolatos intézményi keretei, szankcionálási rendszerei és jogi szabályozásai több különbséget mutatnak egymáshoz képest, miközben egyes hasonlóságok is felfedezhetők. A szankcionálási rendszerek tekintetében az Egyesült Államokban és az Európai Unió tagállamaiban jelentős büntetéseket lehet kiszabni a szabályok megsértésére, míg Oroszországban és Magyarországon kevésbé szigorú szankcionálási mechanizmusok állnak rendelkezésre. A jogi szabályozásokban az Európai Unió tagállamai általában harmonizált irányelvek alapján működnek, míg az Egyesült Államokban és Oroszországban a szabályozás inkább országonként eltérő. Tartalmi szempontból azonban mind az USA, az EU tagállamai, Oroszország és Magyarország szigorú előírásokat fogalmaznak meg a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban, prioritásként kezelik az emberi és környezeti biztonságot. A közös szabványok és előírások mellett azonban jelentős különbségek is felfedezhetők az egyes országok között az áruk osztályozásában, címkézésében és az ellenőrzési gyakorlatban.

Ez a kutatás rámutat arra, hogy bár az USA, az Európai Unió tagállamai, Oroszország és Magyarország hasonló célokat tűznek ki a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban, intézményi kereteik, szankcionálási rendszereik és jogi szabályozásaik többnyire eltérnek egymástól. Véleményem szerint az összehasonlító elemzésnek fontos szerepe lehet a nemzetközi és regionális együttműködés erősítésében és a hatékonyabb szabályozási gyakorlatok kialakításában ezen a kritikus területen.

MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet

ELLENŐRZÉSI JEGYZÉK

(Az ADR -es járművek ellenőrzéséhez)

Szerv: Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság

Sorszám: 35150/

/2024.ált.

Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség

1. Ellenőrzés helye:			
2. Ellenőrzés dátuma: 20..... év hó..... nap.	3. Ellenőrzés időpontja: órától óráig.		
4. A jármű államjelzése és rendszáma:	5. A pótkocsi, felpótkocsi államjelzése és rendszáma:		
6. A szállítást, fuvarozást végző gazdálkodó szervezet (cég)neve: Székhelye/címe:			
7. A gépjárművezető neve (állampolgársága): Szig./útlevél száma:		A kísérő(k) neve (állampolgársága): Szig./útlevél száma:	
8. Feladó neve, címe ¹ :		A berakás helye:	
9. Címzett neve, címe ¹ :		A kirakás helye:	
10. A veszélyes áruk összes tömege a szállítóegységen: A szállított áru(k) megnevezése(i), UN száma:			
11. Az ADR 1.1.3.6 szerinti mennyiségi határ túllépése	☐ igen	☐ nem	☐ tárgytalan
12. A szállítás módja	☐ ömlesztett	☐ küldeménydarabos	☐ tartányos
A J Á R M Ű V Ő N L É V Ő O K M Á N Y O K			
13. Fuvarokmány(ok)	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
14. Írásbeli utasítás	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
15. Kétoldalú/többoldalú megállapodás, belföldi hatósági engedély	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
16. Jármű jóváhagyási igazolás	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
17. Járművezető oktatási bizonyítványa	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
S Z Á L L Í T Á S I M Ű V E L E T			
18. Az áruk szállítása engedélyezett	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
19. A szállítóegység engedélyezett(ek) a szállított árukra	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
20. A szállítás módjára (ömlesztett, küldeménydarabos, tartányos) vonatkozó előírások	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
21. Egyűvé rakási tilalom	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
22. A rakomány berakása és rögzítése, árukezelés ³	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
23. Szivárgás vagy sérült küldeménydarab ³	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
24. Csomagolásközök UN jelölése, tartály és tartány jelölés ^{3,3} (ADR 6.)	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
25. Küldeménydarabok jelölése (pl. UN szám) és bárcázása ² (ADR 5.2.)	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
26. Nagybárcák a tartányon, konténeren, járművön (ADR 5.3.1.)	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
27. Szállítóegység/konténer jelölése (narancssárga tábla, magas hőmérséklet jele) (ADR 5.3.2-3.)	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
A J Á R M Ű F E L S Z E R E L É S E I			
28. Az ADR-ben előírt általános célú biztonsági felszerelés	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
29. Szállított árunak megfelelő felszerelés	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
30. Az írásbeli utasításban előírt további felszerelések	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
31. Tűzoltó készülék(ek)	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
39. Szabálytalanság esetén a kockázati kategória (több szabálytalanság esetén a leg súlyosabb szabálytalanság kockázati kategóriája)	☐ I. kategória	☐ II. kategória	☐ III. kategória
40. Egyéb megjegyzések:	Az Ákr. 5. § (2) bekezdéseiben foglaltak szerint az ügyfél jogokról és kötelezettségekről a tájékoztatást megkaptam. Járművezető aláírása		
41. A vizsgálatot végző hatóság/ellenőr:	Az ellenőrzési jegyzékben foglaltakat tudomásul vettem, annak egy példányát átvettem. Járművezető aláírása		
Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség hatóság megnevezése	 ellenőr neve, rf.		
Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség hatóság megnevezése	 ellenőr neve, rf.		

1 - Csak akkor töltendő ki, ha szabálytalansággal kapcsolatos

2 - Gyújtóforgalom esetén a „megjegyzések” alatt kell szerepeltetni

3 - Szenmel látható szabálytalanságok ellenőrzése

Az ellenőrzési jegyzék megfelel a 2004/12/EK irányelvvel módosított 95/50/EK irányelvnek

☐ Jegyzőkönyv csatolást „X”-el kell jelölni

Száma: 35150/

/2024.ált.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0068> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Az Európai Parlament és a Tanács 2022/1999 irányelve (2022. október 19.) a veszélyes áruk közúti ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32022L1999> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről <https://njt.hu/jogszabaly/1988-1-00-00> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről <https://njt.hu/jogszabaly/2000-42-00-00> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről <https://njt.hu/jogszabaly/2005-183-00-00.23> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről <https://njt.hu/jogszabaly/1995-97-00-00.92#CI> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

2016. évi CV. törvény a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGsZ) és Mellékletei 2015. és 2016. évi módosításaival egységes szerkezetben történő kihirdetéséről <https://njt.hu/jogszabaly/2016-105-00-00> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról <https://njt.hu/jogszabaly/2002-1-20-22> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról <https://njt.hu/jogszabaly/2009-156-20-22> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

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 bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól <https://njt.hu/jogszabaly/2011-312-20-22> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

ALMÁSI Csaba: Evolution of the Regulation of the Transport of Dangerous Goods by Road. Műszaki katonai közlöny 33. évf. 2. sz. (2023) <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/mkk/article/view/6755> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BALOGH Róbert, KOZMA Sándor, VASS Gyula: A közúti veszélyes áruszállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése a bírság jogszabály változásának

következtében <https://ojs.mtak.hu/index.php/vedelemtudomany/article/view/13283/10716> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BALOGH Róbert: A hatósági felügyelet szerepe a belvízi veszélyesáru-szállítási balesetek megelőzésében. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 7. évf. 1. sz. (2022) <https://ojs.mtak.hu/index.php/vedelemtudomany/article/view/13636> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BALOGH Róbert: A belvízi veszélyesáru-szállítási balesetekkel kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 5. évf. 4. sz. (2020) <https://ojs.mtak.hu/index.php/vedelemtudomany/article/view/13401> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BÁRDOS Zoltán: A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások Fejér megyei tapasztalatai. Hadmérnök 5. évf. 2. sz. (2010) http://www.hadmernok.hu/2010_2_bardos.php A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BIHARI János: Kockázat és kockázatcsökkentés a veszélyesáru-szállítások során. Katonai logisztika 24. évf. 2. sz. (2016) https://epa.oszk.hu/02700/02735/00082/pdf/EPA02735_katonai_logisztika_2016_2_075-091.pdf A letöltés dátuma: 2024.03.11.

CIMER Zsolt, SZAKÁL Béla: A veszélyes áruk közúti szállításából származó kockázatok meghatározásának lehetősége. Hadmérnök 5. évf. 2. sz. (2010) http://www.hadmernok.hu/2010_2_cimer_et al.php A letöltés dátuma: 2024.03.11.

HORVÁTH Hermina: A vasúti veszélyesáru-szállítás gazdasági és infrastrukturális értékelése. Bolyai szemle 23. évf. 2014/4. sz. https://www.uni-nke.hu/document/uni-nke-hu/Bolyai_Szemle_2014_04_elektron.pdf A letöltés dátuma: 2024.03.11.

KÁTAI-URBÁN Lajos, KOZMA Sándor, VASS Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos jog- és intézményfejlesztési tapasztalatok értékelése. Hadmérnök 10. évf. 3. sz. (2015) http://www.hadmernok.hu/153_08_katayul_ks_vgy.php A letöltés dátuma: 2024.03.11.

KÁTAI-URBÁN Lajos, KOZMA Sándor, VASS Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. Hadmérnök 10. évf. 4. sz. (2015) http://www.hadmernok.hu/154_10_kataiul_ks_vgy.pdf A letöltés dátuma: 2024.03.11.

KÁTAI-URBÁN Lajos, KOZMA Sándor, VASS Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon. Védelem: Katasztrófavédelmi szemle <http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlodesemagyarorszag.pdf> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

KÁTAI-URBÁN Lajos, VASS Gyula: Veszélyes üzemek és szállítmányok biztonsága Magyarországon. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 4. évf. iparbiztonsági különszám (2019)

<https://ojs3.mtak.hu/index.php/vedelemtudomany/article/download/13303/10736> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

KISS Viktória Ivett, KÁTAI-URBÁN Lajos, VASS Gyula: A légi szállítás hatósági ellenőrzési tevékenységének aktuális jogalkalmazási kérdéseinek vizsgálata. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 5. évf. 4. sz. (2020) <https://ojs.mtak.hu/index.php/vedelemtudomany/article/view/13428/10841> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

VASS Gyula, KÁTAI-URBÁN Lajos, CSÉPLŐ Zoltán: A veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági feladatok fővárosi tapasztalatai. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 3. évf. 3. sz. (2018) <https://ojs.mtak.hu/index.php/vedelemtudomany/article/view/13282/10715> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Veszélyes szállítmányokkal kapcsolatos hatósági feladatok, jogszabályok. <https://www.katasztrofavedelem.hu/103/veszelyes-szallitmanyokkal-kapcsolatos-hatosagi-feladatok-jogszabalyok> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság: Módszertani útmutató veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzéséhez (2013) http://bte.hu/files/OKF_Modszer_tani_utmutato-RID-2013.pdf A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Arcademy: Transport of Dangerous Goods by Road (ADR 2023) https://demo.arcademy.ch/TO_DGbyRoad/data/html/en/2/p_2_4.html A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail: About OTIF, Members socialmedia forrás: https://otif.org/en/?page_id=51#1485858124618-e6ab35d9-580a A letöltés dátuma: 2024.03.11.

The International Rail Transport Committee, Rail Transport Law, COTIF Online: <https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/#content-306970> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, Reference Texts, RID 2023 Online: https://otif.org/en/?page_id=1105 A letöltés dátuma: 2024.03.11.

BM OKF: Módszertani útmutató veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzéséhez (2013) http://bte.hu/files/OKF_Modszer_tani_utmutato-RID-2013.pdf A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Маркировка опасных грузов Online: <https://ответы-сдо-ржд.пф/sdo/16514-na-vagon-naneseny-znaki-opasnosti-ukazhite-pravilnye-varianty-nanesenija.html> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

UNECE, Legal Instruments and Recommendations: About ADN Online: <https://unece.org/about-adn> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

United Nations, Treaty Collection, Depositary, Status of Treaties Online: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-6&chapter=11&clang=en A letöltés dátuma: 2024.03.11.

ICAO, About ICAO, Member States Online: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

DHL: Multimodal Transport Solutions Online: <https://www.dhl.com/es-en/home/global-forwarding/products-and-solutions/multimodal-transport-solutions.html> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Hazmat University: Updated Civil Penalties for 2024 Online: <https://www.hazmatuniversity.com/news/updated-civil-penalties-for-2024/> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Federal Register: Revisions to Civil Penalty Amounts, 2024, Online: <https://www.federalregister.gov/documents/2023/12/28/2023-28066/revisions-to-civil-penalty-amounts-2024> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Федеральная служба безопасности Российской Федерации: Структура органов федеральной службы безопасности Online: <http://www.fsb.ru/fsb/structure.htm> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Федеральное агентство воздушного транспорта, Росавиация: О Росавиации Online: <https://favt.gov.ru/> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Az Orosz Föderáció közigazgatási szabálysértési törvénykönyve 2001. december 30-i N 195-FZ (a 2024. március 11-i módosítással) Online: <https://legalacts.ru/kodeks/KOAP-RF/> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz sowie des Bundesamts für Justiz: Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern) (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB) 2009.06.17. Online: <https://www.gesetze-im-internet.de/ggvseb/> A letöltés dátuma: 2024.03.11.

Thomas R.: GGVSEB Gefahrgutverordnung für Straße, Eisenbahn & Binnenschifffahrt
Bußgeldkatalog 2024, Online: <https://www.bussgeldkatalog.org/ggvseb/> A letöltés dátuma:
2024.03.11.