



**Kátai-Urbán Lajos, Vass Gyula**

## **VESZÉLYES ÜZEMEK ÉS SZÁLLÍTMÁNYOK BIZTONSÁGA MAGYAROSZÁGON**

### **Absztrakt**

Az iparbiztonsági szabályozásnak a katasztrófavédelem rendszerében történő fejlődése mintegy 20 évre tekint vissza Magyarországon. Jelen tanulmány célja áttekinteni az iparbiztonsági jogterület veszélyes üzemek biztonságszervezésével és a veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos fejlődési lépéseit és levonni a fejlődésben rejlő tapasztalatokat.

**Kulcsszavak:** iparbiztonság; veszélyes üzemek; veszélyes áru szállítás; katasztrófavédelem.

## **SAFETY OF DANGEROUS ESTABLISHMENTS AND SHIPMENTS IN HUNGARY**

### **Abstract**

The development of Hungarian system for industrial safety has a 20 years history. The aim of this article to overview the measures related to the development of the legislative area for industrial safety in the field of safety management of dangerous establishments and dangerous goods transportation and drawn the potential experiences of this progress.

**Key words:** industrial safety; dangerous establishments; transportation of dangerous goods; disaster management.



## 1. BEVEZETÉS

Magyarország Országgyűlése a lakosság és a környezet biztonságának növelése és civilizációs katasztrófák elleni védekezés hatékonyságának fokozása, a katasztrófavédelmi szervezetrendszer erősítése, és a védelmi intézkedések eredményességének növelése érdekében *a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény* (Kat. tv.) elfogadásával 2012. január 1-ével létrehozta az egységes iparbiztonsági hatósági feladat, szervezet és eljárási rendszert. [1]

A 2012. január 01-én hatályba lépett iparbiztonsági szabályozás kiterjed a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésre, valamint a veszélyes áru szállítmányok, a kritikus infrastruktúra védelem és a nukleáris biztonság katasztrófavédelmi feladatainak ellátására. [2]

Jelen cikk célja szakma- és tudománytörténeti megközelítésű áttekintést adni az iparbiztonsági rendszer kialakításának előzményeiről, így a veszélyes üzemek és szállítmányok felügyeletével kapcsolatos jogi szabályozás változásairól, az intézményrendszer folyamatos erősödéséről, valamint a végrehajtási intézkedések bevezetésének tapasztalatairól.

## 2. A VESZÉLYES ÜZEMEK KATASZTRÓFAVÉDELMI FELÜGYELETÉNEK SZERVEZETI FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE

Az iparbiztonsági jogterület kialakulásának első történeti eleme *a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek veszélyeinek ellenőrzéséről szóló 1996. december 9-i 96/82/EK tanácsi irányelv* (Seveso II. Irányelv) hazai jogrendbe építése és végrehajtása volt. A Seveso II. Irányelv az 1992-ben az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (EGB) által a környezetvédelmi egyezmények sorozatában kidolgozott - *ipari balesetek országhatáron túli hatásairól szóló ENSZ EGB (Helsinki) Egyezmény* (továbbiakban: Egyezmény) EU tagállamok területén történő végrehajtását is szolgálta. [3]



A hazai iparbiztonsági jog- és intézményrendszer kiépítése az Egyezmény hazai bevezetésével kezdődött meg. Az Egyezményt Magyarország 1992-ben írta alá, amelyet a Kormány 1994-ben erősített meg a 3118/1994 Korm. határozattal. 1995-ben született döntés az Ipari Baleset-megelőzési Nemzeti Központ és a Regionális Koordinációs Központ létesítéséről (2408/1995 (XII.20.) Korm. határozatban). A Nemzeti Központ kezdetben a BM Polgári Védelmi Országos Parancsnokság szervezetében az Ipari Balesetelhárítási Tárcaközi Bizottság felügyelete alatt látta el feladatát.

2000. január 01-től az integrált katasztrófavédelmi szervezet kialakításával a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (BM OKF) szervezetében működött tovább. Az Egyezmény végrehajtásában közreműködött a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium és a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium. Az ENSZ EGB Ipari Baleseti Regionális Koordinációs Központ 1995-2000. között ugyancsak Budapesten nemzetközi mandátum alapján működött. Az Egyezmény vezető testületének munkájában a magyar hatóság a kezdetektől részt vett. [3]

Ugyancsak a központ bázisán működött és jelenleg a BM OKF-en működik az ipari baleseti riasztási-értesítési és a nemzetközi segítségnyújtási kapcsolattartó pont. Az Egyezmény 2000. április 19-én lépett hatályba, ezáltal Magyarország az Egyezmény részesévé vált. Részben félként végre kellett hajtani az Egyezményben foglaltakat, amelyet az Irányelv jogharmonizációs és intézményfejlesztési feladataival párhuzamosan végzett a katasztrófavédelem központi szervezete.

1999-őszén az I. katasztrófavédelmi törvény IV. fejezetének elfogadásával és a 2001. januárjában megalkotott végrehajtási kormányrendelet megalkotásával Magyarország eleget tett EU jogharmonizációs feladatainak. Ezt követően alkotta meg a Kormány a 128/2001. (VII. 13.) rendeletét az Ipari Baleseti (Helsinki) ENSZ EGB Egyezmény magyarországi alkalmazásáról.

A Seveso II. irányelv jogharmonizációs, intézményfejlesztési és implementációs feladatait a BM OKF mint illetékes hatóság és kapcsolattartó pont végezte. A Környezetvédelmi joganyag bevezetését a 22. Környezetvédelem Európai Integrációs (Koordinációs)



Tárcaközi Bizottság (EITB) látta el. Az Irányelv a környezetvédelmi joganyagban az ún. „*ipari szennyezés és kockázat kezelés*” alcsoportba tartozott. [3]

Az Irányelv 1996-os megszületése után a Nemzeti Központ azonnal megkezdte a jogharmonizációt. Az EU-s csatlakozás hipotetikus időpontja kezdetben 2002. január 01-je, majd 2003. január 01-je volt. Az irányelvnek a magyar jogrendbe bevezető szabályokhoz kapcsolódó jogszabály-alkotási és jogszabály-alkalmazási feladatait az európai joganyag átvételéről szóló Nemzeti Program (ANP), a Kormány Európai Bizottságnak átadott tárgyalási álláspontja, továbbá az 1999. februári jogszabály átvilágításon „screening” előadott álláspont szerint 2001. december 31-ig kellett befejezni.

A jogszabály-előkészítés és jogszabály-alkotás feladatai közül elsőként a katasztrófák elleni védekezés irányításáról, szervezetéről és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezéssel szőlő 1999. évi LXXIV. törvény 1999. év júliusi megalkotása volt.

A hivatásos katasztrófavédelmi szervezet megalakulását követően a jogharmonizációs és intézmény-fejlesztési tevékenységet az Iparbiztonsági Osztály (Ipari Baleset-megelőzési Nemzeti Központ) és a Tűzmelegelőzési Főosztály Hatósági Osztálya közösen végezte. A hatósági módszertani munkát akkoriban az Ybl Miklós Műszaki Főiskola Tűz és Biztonságtechnikai Intézete (YMMF TÜBI) támogatta.

A Seveso II. irányelvnek való megfeleléshez kapcsolódó végrehajtási szabályokat és adminisztratív intézkedéseket 2001. december 31-ig kellett hatályba helyezni. A Törvény végrehajtási kormányrendeletét (2/2001. (I.17.) Korm. rendelet) 2001. januárjában alkották meg, amit a 313/2001. (XII. 28) Korm. rendelet léptetett hatályba. A 42/2001. (XII. 23) GM rendelet szabályozta a Magyar Műszaki Biztonsági Hivatal szakhatósági állásfoglalása kiadásának menetét. 2001. augusztusában készült el a BM OKF Hatósági Konceptiója a veszélyes anyagokkal kapcsolatos engedélyezési és felügyeleti tevékenység végzésére. Az OKF főigazgató 67/2001. számú intézkedésében szabályozta a hatósági engedélyezési és felügyeleti ellenőrzési feladatok végrehajtását. Módszertani útmutató



készült a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés okmányai elkészítésének segítésére.

A Nemzeti Központ kiemelt feladata volt az Európai Bizottság szerveivel történő kapcsolattartás. Az Európai Bizottságban a vegyi balesetek megelőzésével és következményei csökkentésével a Környezetvédelmi Főigazgatóság (DG Environment) Polgári Védelmi Főosztálya foglalkozott. Az Európai Bizottság szabályozási (regulatory) fóruma az Irányelv végrehajtásáért felelős Illetékes Hatóságok Bizottsága (a továbbiakban IHB). A Bizottság és az IHB tudományos és szakértői támogatását, valamint a kutatási keretprogramokban indított közös kutatási projektek irányítását a Közös Kutatóközpont (DG Joint Research Center - JRC) katasztrófavédelemmel és ipari biztonsággal foglalkozó - az olaszországi Isprában működő - un. Polgárok Védelme és Biztonsága Kutatóintézet (Institute for Protection and Security of Citizens, IPSC) Műszaki és Gazdasági Kockázatok Kezelése Főosztálya (TERM) foglalkozott. A közvetlen kutatási és szakértői tevékenység a Súlyos Baleseti Veszélyek Iroda (Major Accident Hazard Bureau, MAHB) feladata volt.

Az EU Seveso II. Irányelv végrehajtására irányuló tudományos kutatási tevékenységében a BM OKF is részt vett. 2003-2004. között a Természeti és Technológiai Veszélyek Kezelése a Csatlakozó Országokban EU Bővítési Kutatási Projektben (V. Kutatási Keretprogram), valamint a Seveso II. Irányelv veszélyeztettség értékelési eljárásainak harmonizálásáról szóló ARAMIS EU Kutatási Projektben vett részt a katasztrófavédelem központi szervezete. [3]

A BM OKF a jogszabályok és a belső szabályozók megalkotásával 2001. év végéig a jogharmonizációt befejezte. Megkezdődhetett az intézményfejlesztési és a végrehajtási fázisa az Irányelv bevezetésének. A hazai „Seveso” jogharmonizációt és az intézményfejlesztést az Európai Bizottság Környezetvédelmi és a Bővítési Főigazgatóságnak delegációja 2002. év áprilisában ellenőrizte és a magyar hatóságok felkészültségét elfogadta.

A BM OKF-en az önállóan működő Seveso főosztály (Ipari Baleset-megelőzési és Felügyeleti Főosztály) 2003. szeptember 15-i hatállyal jött létre. A Nemzeti Központ



feladatait a főosztályon belül az Ipari Baleset-elhárítási Osztály (IBO) végezte. A főosztály 2010. évben az Iparbiztonsági Főosztály, majd 2012. évben a Veszélyes Üzemek Főosztály megnevezést kapta. A jogharmonizációs és intézményfejlesztési feladatokat annak 2011-évi megszűnéséig az IBO végezte.

A hatósági engedélyezési feladatok ellátására – összhangban a közösségi joganyag átvételéről szóló nemzeti programmal – 2001. év elején a BM OKF részére tíz felügyelői státusz került biztosításra. A szakhatóságként működő Magyar Műszaki Biztonsági Hivatal (MMBH) ugyancsak 10 fő felvételével 2002. január 01-ig létrehozta a Súlyosbaleset-megelőzési Szakhatósági Főosztályt. A felügyelők és a katasztrófavédelem szakértőinek felkészítése két Phare Twinning Project keretében dán, francia, holland, német és osztrák szakértők segítségével lefolytatott továbbképzések, esettanulmányok és tanulmányutak útján valósult meg. 2000-2001. között a Környezetvédelmi Minisztérium szervezésében 96/82/EK Tanácsi irányelv harmonizációját elősegítő Phare Twinning „A” Project (98/IB/EN-01-SP 5). A projekt keretében munkaműhelyekre és külföldi tanulmányútra került sor. A projekt egyik fő eredménye a felügyelőkkel szemben támasztott képzettségi követelmények meghatározása volt.

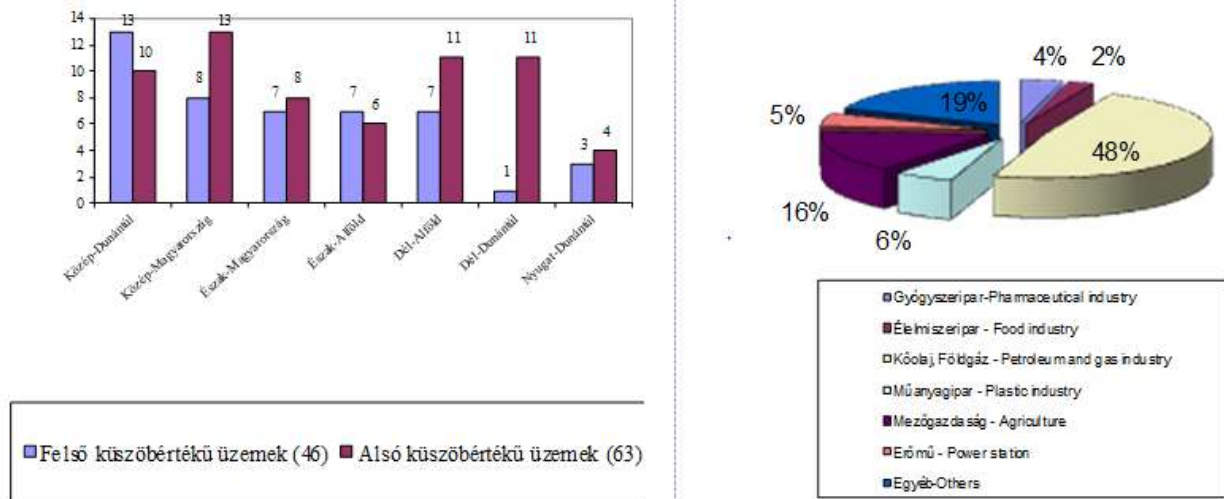
2002-2003. között már a BM OFK szervezésében SEVESO II. Irányelv végrehajtását segítő Phare Twinning „B” Project (HU 2001/IB/EN-03) került sikeresen lebonyolításra. A projekt keretében 3 hetes felkészítő tanfolyamok és 1 hetes dániai tanulmányút valósult meg. A hatóság munkáját segítette a 2003. évben a projekt keretében elkészült *„Kézikönyv a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés hatósági felügyeleti feladatainak ellátásához”* című BM OKF belső szakmai kiadványa. A projekt eredményeit a dán hatóságok, mint mintaprojektet több később csatlakozó országban is végrehajtották. A projekt keretében lefordításra kerültek az ún. holland színes könyvek, amelyek a veszélyeztetettség elemzés módszertanát és adattárait tartalmazzák több ezer oldalban. [3]

A 2001. és 2002. évben végrehajtott Twinning "A" és "B" project a hivatásos katasztrófavédelmi szervek érintett munkatársait, a szakhatóság, a minisztériumok és az ipar szakembereit, mintegy 180 főt készített fel a kapcsolódó feladataik ellátására.



A 2002. év elején érvényes végrehajtási határidők még a 2003. január 01.-i bevezetési időponttal számoltak. Az új veszélyes üzemekre vonatkozó hatósági engedélyezési tevékenység 2002. január 01-én megkezdődött. A már üzemelő veszélyes üzemek tevékenységének bejelentése 2002. június 01-ig megtörtént. Az üzemelő veszélyes üzemek biztonsági jelentéseinek és biztonsági elemzéseinek bejelentést követő vizsgálatát 2002. szeptember 30-tól tervezte megkezdeni a BM OKF. Időközben a csatlakozás időpontja 2004. május 01-re módosult.

A már működő veszélyes üzem üzemeltetőjének 2002. június 01.-ig meghatározott adattartalommal be kellett jelenteni az üzem területén jelenlevő veszélyes anyag fajtáját és mennyiségét. A katasztrófavédelmi hatósághoz 214 üzemtől érkezett bejelentés. A bejelentések alapján 105 üzem nem tartozott a szabályozás hatálya alá. A szabályozás hatálya alá 2003 év végén 109 üzem tartozott, amelyből 46 felső, 63 alsó küszöbértékű veszélyes üzemnek minősült. Az üzemek 48%-ának tevékenysége kőolaj, földgáz feldolgozáshoz kapcsolódott, 16%-a mezőgazdasághoz, 6%-a műanyaggyártáshoz volt köthető. A bejelentkezéseket követően a benyújtásig terjedő időszakban elkészültek a biztonsági jelentések és elemzések. A biztonsági dokumentációk elfogadását a hatóságok az általuk tett kikötések teljesítéséhez kötték. A kikötések teljesítésének ellenőrzése az évente vagy kétfévente ismétlődő felügyeleti ellenőrzések feladata volt. [3]



1. ábra: veszélyes üzemek statisztikája 2003. (forrás: BM OKF)

A hatósági tevékenységhez szükséges veszélyeztetettség elemzési módszertan és eljárás kidolgozását az EU és holland hatósági és műszaki módszertani útmutatók fordításával és adaptálásával, felkészítő tanfolyamok lebonyolításával, BM OKF szakmai tanulmányok felhasználásával, doktori értekezések kidolgozásával, tanulmányutak szervezésével biztosította a főosztály. Magyarországon a nemzetközi gyakorlatban elfogadott és tudományos elemzések alapján a legkorszerűbbnek tartott kockázati alapú mennyiségi kockázatelemzési eljárások és módszertan került alkalmazásra. A biztonságos üzemeltetés műszaki követelményeit pedig a végrehajtási rendelet határozta meg.

A biztonsági dokumentációk elbírálásával párhuzamosan történt a külső védelmi tervek és lakossági tájékoztató kiadványok elkészítése. A tervek korrekcióját követően azokat a BM OKF főigazgatójának egyetértésével a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok elnökei 2003. december 31-ig hagyták jóvá. A bevezetés ütemterve alapján 2004. január 01-vel kezdődtek meg a hatóság és a szakhatóság felügyeleti ellenőrzései. A felügyeleti





ellenőrzések lefolytatásához felügyeleti ellenőrzési programot kellett a hatóságnak összeállítani.

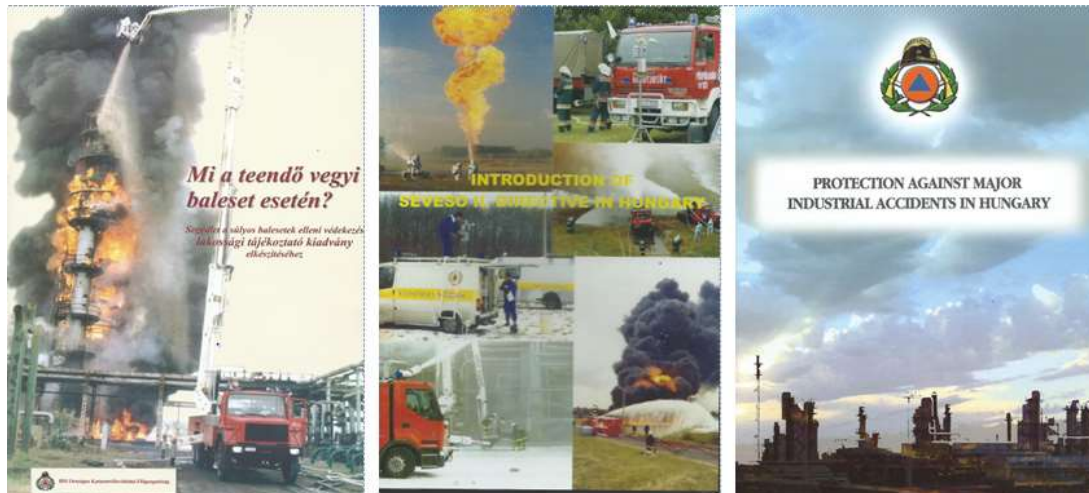
A külső védelmi tervben foglaltak végrehajtását, a beavatkozó és a lakosságvédelmi tevékenységet végző szervezetek felkészítését, a tervben leírtak megvalósíthatóságát szolgálják a periodikusan ismétlődő külső védelmi terv gyakorlatok. A gyakorlatok végrehajtásához szükséges felkészülési költségeket a BM OKF biztosította. Az előzetes tervek szerint a külső védelmi tervek végrehajtásában érintettek a 46 felső küszöbértékű veszélyes ipari üzemmel összefüggésben, 35 településen (a fővárosban az érintett kerületekben) június és november között a mellékelt táblázat szerint 29 részleges begyakorlást hajtottak végre.

A hatósági intézményfejlesztési és a jogalkalmazási tevékenységét segítette többek között a BM OKF támogatásával kiadott, KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó gondozásában megjelent „*Ipari biztonsági kézikönyv a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés szabályozás alkalmazásához*” [4] és az „*Ipari biztonsági kockázatkezelési kézikönyv a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés szabályozás alkalmazásához*” [5]. A szabályozás területi és helyi feladatainak teljesítését a BM OKF 7 régióra kiterjedő felkészítési programja támogatta, amelynek keretében készült el angol és magyar nyelven a Módszertani segédlet a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos ipari balesetek elleni védekezés területi és helyi feladatainak ellátásához. Az Irányelv végrehajtásának hazai eredményekről a BM OKF videofilmet készített angol és magyar nyelven.



2. ábra: a BM OKF 2003-2005. között megjelent szakmai kiadványai  
(forrás: szerzők)

A magyar hatóság eredményeit nemzetközi és uniós szinten is elismerték. 2004. május 19-én Tatán került megrendezésre a II. Nemzetközi SEVESO Konferencia az EU hatóságok és az EU Közös Kutatási Központ (Joint Research Centre) képviselőinek részvételével. A BM OKF támogatta a JRC új tagállamok hatóságainak szervezett BEQUAR/ARIPAR Munkaértekezlet előkészítését és 2004. május 17-18. közötti budapesti megrendezését. A rendezvényen bemutatásra kerültek a BM OKF EU csatlakozáshoz készült angol és magyar nyelven megjelent szakmai kiadványai is. [6]



3. ábra: BM OKF 2004. évi Sevesos szakmai kiadványai  
(forrás: BM OKF, Hegymegi Ildikó)

Magyarország szervezte 2004. október 27-30. között az ENSZ EGB Egyezmény Részeseleinek budapesti 3. Konferenciáját, amelyen 36 európai állam delegációjának 120 szakembere képviseltette magát. A konferencia végén szakmai nap keretében a százhalombattai MOL Dunai Finomítóban kerültek bemutatásra a hazai eredmények.

Az Európai Bizottság Seveso II. Irányelv Felügyeleti Rendszerek Műszaki Munkacsoport Ülését (Meeting for the European Commission Technical Working Group for Seveso II. Inspections) a BM OKF rendezhette meg 2005. szeptember 28-30. között Tiszaújvárosban és Kazincbarcikán.

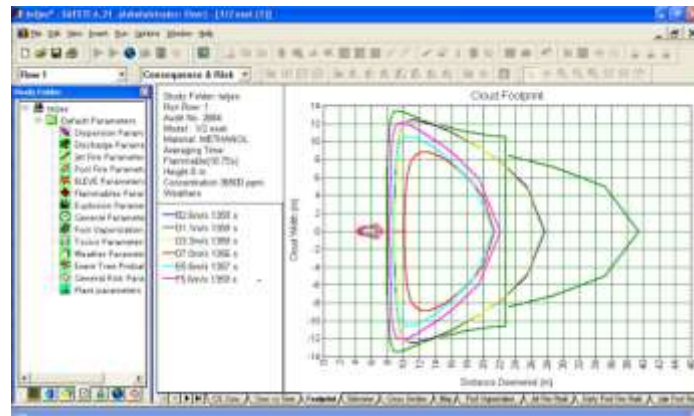
Másik jelentős rendezvény volt a 2005. október 24-25. között Balatonföldváron a Közép Európai Kezdeményezés (Central European Initiative) keretében megszervezett Ipari és közlekedési balesetek megelőzése és elhárítása („Industrial and Transporting Accident Prevention and Response”) című nemzetközi konferencia. A harmadik rendezvény a 2005. április 28-29. között Budapesten megrendezett EU konferencia, amely az „Ipari létesítmények védelme a szándékos károkozás ellen” címet viselte. E rendezvényen a



Seveso Irányelv végrehajtásáért felelős IHB és a Polgári Védelmi Munkacsoport feldolgozta a kritikus infrastruktúra védelem veszélyes ipari üzemi aspektusait.

A hatósági tevékenység segítése érdekében 2004-ben készült el a „*Veszélyes ipari üzemek nyilvántartó és felügyeleti rendszere*“, amelynek jelenleg alkalmazott megnevezése az „*Iparbiztonsági Információs Rendszer*”. A rendszer kapcsolódik az EU-ban működtetett Seveso Üzemek Információ-lekérdező Rendszeréhez (Seveso Plants Information Retrieval System – SPIRS) és az EU Súlyos Baleseti Jelentési Rendszeréhez (Major Accident Reporting System – MARS) is. [6]

A hazánkban bevezetett kockázati alapú mennyiségi kockázatelemzési szemlélet és módszertan alkalmazása számítógépes támogatással történik. Kezdetben a BM OKF mint elsőfokú hatóság a feladat végrehajtására a DNV SAFETI Professional szoftvert szerezte be és alkalmazta. Majd a szoftver valamennyi területi katasztrófavédelmi hatósági szervezet részére hozzáférhetővé vált. A hatósági szoftver alkalmazásához 1 hetes alap és több továbbképző tanfolyamokat szervezett a hatóság.



4. ábra: DNV szoftver futtatás eredménye (forrás: BM OKF)

A hatósági állomány felkészítését szolgálta továbbá az ún. Twinning B projekt 3 hetes szaktanfolyamai és tanulmányútja is, amelyet a szakhatóság (Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal) szervezett technológiai kockázatelemzés témakörben.



Az üzemeltetők munkáját a hatóság által kidolgozott hatósági állásfoglalások szolgálták.

Ilyen volt például a társadalmi kockázatról, a veszélyességi övezetről, logisztikai raktárbázisokról szóló hatósági állásfoglalás.

A szabályozás kulcskérdése a veszélyes üzem által okozott veszélyeztetettség minősítése, amelynek alapja az egyéni és társadalmi kockázatok elfogadhatósági feltételeinek meghatározása. [7] A Rendelet hiányossága volt, hogy a társadalmi kockázat kritériuma nem volt számszerűen definiálva. A katasztrófavédelmi hatóság további tervei között szerepelt a szabályozás hatályának kiterjesztése és a társhatóságok bevonása a felügyeleti ellenőrzésekbe. Ebben kiemelkedő szerepe volt a 2004. évi jelentős tűz- és káreseteknek, mint a pirotechnikai robbanássorozat (Törökbálint), a zalaegerszegi hűtőháztűz, a veszélyes hulladékkal foglalkozó telephely tüzesete (Rákospalota), a vízszennyezés a dorogi veszélyes hulladékégetőben. Ezen események hatásait 2005-ében tárgyalta az Országgyűlés Környezetvédelmi Bizottsága is. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium és a BM OKF közös szervezésében került megvalósításra 2004-ében „A veszélyes hulladékokkal kapcsolatos katasztrófavédelmi tevékenységek megalapozásáról” szóló kutatási projekt. A lakosság és a környezet biztonságának növelése érdekében 2005-ében ún. „zöldkommandós akciósorozat” szervezésével és a hatóságközi koordináció elmélyítésével fokozta a BM OKF az érintett pirotechnikai és veszélyes hulladékkal foglalkozó tevékenységek hatósági felügyeletét. A KvVM együttműködve a Belügyminisztériummal és BM OKF-vel közösen megszervezte 2005. április 12-én az „Egymásért, környezetünkért, felelősséggel” című konferenciát.

A szabályozás végrehajtásában érintett állomány felkészítése a BM OKF kiemelt feladata volt, melynek érdekében 2005-ében regionális továbbképzési programot indított.

A jogi szabályozás végrehajtása keretében folyamatos volt a konzultáció az üzemeltetői érdekképviseleti szervezetekkel, így a Magyar Vegyipari Szövetséggel (MAVESZ), a Magyarországi Gyógyszergyártók Országos Szövetségével (MAGYOSZ), a Magyar PB Gázipari Egyesülettel és a Magyar Logisztikai Egyesület Veszélyes Áru Bizottságával. Először negyed, majd félévente történtek vezetői szintű és szakértői egyeztetések. 2005-



évtől a BorsodChem Rt. szervezésében Miskolctapolcán szerveztek egyeztető tárgyalásokat.

A BM OKF továbbá képviseltette magát a MAVESZ egri és a Magyar Kémikusok Egyesülete siófoki biztonságtechnikai rendezvényein is. Az üzemeltetői szakmai igények megvalósítása érdekében „védelmi ipari ügyintézői” tanfolyamok szervezése is megvalósult.

A hatósági és szakhatósági szakemberek továbbképzése folyamatos volt, évente 1-2 alkalommal került levezetésre. A külső védelmi terv gyakorlatokhoz, különösen az EU csatlakozást követő 3 évben minden alkalommal továbbképzésen vehettek részt az operatív törzsek és a társhatóságok képviselői.

A BM OKF feladata volt a Súlyos Baleseti (Seveso) Védekezés Munkabizottság (VMB) fenntartása, felkészítése és gyakoroltatása, amelyet évente szervezett meg. A VMB több ipari üzem területén gyakorlatot is tartott, ilyen volt 2007-évben a Chinoin és Borsodchem, míg 2008 évben az Egis és a MOL Dunai Finomító területén szervezett gyakorlat is.

Iparbiztonsági képzést 2002. évtől kezdődően az YMMF TÜBI végzett. A veszélyes anyagok és ipari katasztrófák I.-III. tantárgy szolgálta az iparbiztonsági oktatást, ahol jegyzetek is készültek, amelyeket a szerzők a szakterületen szerzett jogalkotási eredményeik és a jogalkalmazási tapasztalataik alapján folyamatosan pontosítottak. Ilyen kiadvány az Iparbiztonság I. és az Iparbiztonság II. c. szakkönyvek.



5. ábra: Iparbiztonsági jegyzetek az YMMF-en<sup>1</sup>

A Rendőrtiszti Főiskola Katasztrófavédelmi Tanszékén nappali és levelező szakon 2003. évben kezdődött meg a katasztrófavédelmi képzés kialakítása. Három féléves szaktantárgy a „Katasztrófa megelőzés” szolgálta az iparbiztonsági témakörök oktatását, amelyhez jegyzet is készült 2005. és 2008. évben.

A nyugat-európai nemzetközi nagyságrendű, katasztrófális következményekkel járó balesetek (2000. május Enschede, 2001. szeptember Toulouse, 2000. évi tiszai cianid és nehézfém szennyeződés) szolgáltatott újabb és újabb indokot az Irányelv 2003. évi módosításához. A rendelet a Seveso II. Irányelv módosítása miatt 2006-ban jelentős átdolgozáson esett át (az új rendelet: 18/2006. (I. 26.) Korm. rendelet). [7]

A 2006. év elején módosult súlyos balesetek elleni védekezésről szóló szabályozás alkalmazásának eredményeként az engedélyezési körbe tartozó veszélyes ipari üzemek száma növekedett 89 alsó és 90 felső küszöbértékű üzemre. Több veszélyes anyaggal tevékenységet végző ipari szektor került a szabályozás hatálya alá. Jellemzően olyan ágazatok, ahol a 2004-2005. közötti időszakban veszélyes anyagokat érintő balesetek

<sup>1</sup> BM OKF szakmai kiadványok. URL.:

[http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=seveso\\_kiadvanyok\\_szie](http://www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=seveso_kiadvanyok_szie) (letöltés: 2014.06.01)



következtek be, mint a veszélyes hulladékégetők, a pirotechnikai és robbanóanyag-ipari tevékenységek.

Általánosságban megállapítható, hogy a katasztrófavédelmi törvény IV. fejezetének hatálya alá nem tartozó, így az átfogó katasztrófavédelmi hatósági kontrollt nélkülöző létesítményekben következnek be az üzemzavarok és a súlyos balesetek.

A veszélyes ipari üzemek környezetében élő lakosság magas fokú biztonsága érdekében 2006. évtől kezdődően 20 veszélyes ipari üzem környezetében monitoring, lakossági riasztó és tájékoztató rendszer (MoLaRi) kiépítése kezdődött meg, amelynek kiépítése egészen 2014-ig tartott. A rendszer azóta is felügyeli az üzemek biztonságos működését és szolgáltat adatot a BM OKF és területi szervezetei részére.

Tekintettel arra, hogy a Seveso II. irányelv továbbra is kivonja a szabályozás hatálya alól a katonai célú létesítményeket, a Magyar Honvédség részéről felvetődött az igény az önálló szabályozásra. Megszületett *a veszélyes katonai objektumokkal kapcsolatos hatósági eljárás rendjéről szóló 95/2006. (IV. 18.) Korm. rendelet*. A hatósági feladatokat a HM Hatósági Hivatal szakigazgatósága látja el. A szakhatósági feladatokat kezdetben az MKEH, majd 2012-től a BM OKF területi szervei végzik. A katasztrófavédelem végzi még a külső védelmi tervezést, a lakossági tájékoztatást és a nyilvánosság biztosítását. [7]

2007-2010. között hatékonyan működött az ipari biztonsági hatósági engedélyezési és felügyeleti rendszer. Folyamatos továbbképzések, a hatósági adatbázisok fejlesztése jellemezte ezt az időszakot. Jelentős volt a hatóság veszélyes üzem felderítési tevékenysége. A BM OKF főosztálya mint első fokú hatóság létszáma mintegy 25 fő volt, amely biztosította az országos szintű egységes hatósági feladatellátást. A szakhatóság MMBH, majd MKEH létszáma 10-14. fő között mozgott és három regionális osztállyal működött Budapest, Veszprém és Miskolc központokkal.

A BM OKF kiemelt figyelmet fordított a szabályozás hatálya alá nem tartozó létesítmények biztonságára. 2006. októberében került megrendezésre a MÁV ZRt. – BM OKF közös szakmai napja. Ebben az időszakban két fontosabb jogalkalmazást segítő kutatási projektet hajtott végre az iparbiztonsági hatóság. 2008-2009. között a földalatti gáztározók súlyos





ipari baleseti kötelezettségének teljesítésére létrehozott Pilot Projektet, majd a 2010-2011. Között a vasúti rendező-pályaudvarok veszély-elhárítási tervezési kötelezettségének teljesítésére létrehozott Pilot Projektet. [7]

A Seveso II. Irányelv végrehajtásáról a katasztrófavédelmi hatóság három éves jelentéseket küldött az Európai Bizottság részére, amelyek elfogadásra kerültek.

Az állami és hatósági adminisztrációs terhek csökkentésére irányuló erőfeszítéseivel összhangban állt az üzemeltetők nemzetközi versenyképességének megőrzésére tett törekvésével összhangban 2009. évben erőfeszítéseket tett a BM OKF a hatósági intézményrendszer egyszerűsítésére. A BM OKF javasolta az MKEH szakhatósági jogkör és feladatok átcsoportosítását a katasztrófavédelem feladat- és hatáskörébe. E tervek szintén csak a II. katasztrófavédelmi törvénnyel valósulhattak meg. A szakmai munka érdekében a BM OKF és a Gazdasági Minisztérium szervezésében 2009. június 30-án, illetve november 19-20. között Gödön került megrendezésre a Seveso Szakértői Csoport 2009. év I. és II. félévi értekezlete.

A szabályozás hatálya alá a BM OKF adatbázisa szerint 2010. évben 82 alsó- és 65 felső küszöbértékű üzem tartozott.

A BM OKF az Ipari Baleseti ENSZ EGB (Helsinki) Egyezmény végrehajtásához fűződő tevékenysége körében továbbra is működtette a riasztási és értesítési rendszert, ellátta az illetékes hatósági és a kapcsolattartó ponti feladatokat. A Résztes Felek Konferenciáján megválasztott képviselők részt vettek az Elnökség munkájában, a Végrehajtási és az Egyezmény Fejlesztési munkacsoportos üléseken. A BM OKF a magyar EU elnökség idején 2011. április 6-8. között megrendezhette a Seveso II. Irányelv végrehajtásáért felelős Illetékes Hatóságok Bizottsága (IHB) 25. Ülését, amelyhez kapcsolódott a Dunai Finomítóban egy szakmai nap és gyakorlati bemutató is. A rendezvény mintegy 10 éves jogalkalmazási időszakot fogott össze és mutatta be a katasztrófavédelem nemzetközi szinten elismert eredményeit.

A 2012. évben hatálybalépett szabályozást mintegy két éves előkészítő munka előzte meg, amelynek keretében a Kat. tv. és végrehajtási rendeletei az Iparbiztonsági Főosztály



munkatársai munkájának köszönhetően elkészültek. A katasztrófavédelmi díj rendelkezései a jogszabályból törlésre kerültek.

A főosztály szakemberei kidolgozták a BM OKF belső szabályozóit, amelyek tartalmazták a hatósági eljárásrendet és folyamatábrákat, a mintaokmányokat és módszertani útmutatókat. A jogszabályok és belső szabályozók alkalmazására a katasztrófavédelem és az üzemeltetői szakértők egyedi tanfolyamokon készültek fel.

A súlyos balesetek elleni védekezéssel kapcsolatos feladat-végrehajtás teljes időszakában a hatósági és szakmai munkát segítette továbbá a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen működő Katonai Műszaki Doktori Iskola (KMDI). A jogalkalmazási munkát támogatták a kereskedelmi forgalomban kapható kiadványok, mint a Verlag Dashofer kiadványai a „veszélyes áruk és tárolása”, illetve a KJK Komplex volt kiadványa a „CD Cégbiztonság” Katasztrófavédelemmel foglalkozó fejezetei.

A katasztrófavédelmi rendszer javítását és fejlesztését célzó 2010-2011. közötti változtatások egyik alapvető mozgatórugója volt a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni hatékonyabb védekezés kialakítása és erősítése. A katasztrófavédelem kimutatásai szerint a Kat. tv. hatálybalépését követő időszakban több baleset következett be az alsó küszöbérték alatti - szabályozás hatálya alán nem tartozó - mennyiségben veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemeknél. Sajnálatos módon ismert a 2010. október 4-én Kolontár település külterületén bekövetkezett bányászati hulladéktároló katasztrófális sérülésével kapcsolatos ipari szerencsétlenség is. E körülmények is hozzájárultak a katasztrófavédelmi szabályozás iparbiztonsági jogterületét érintő újragondolásához.

Ez a 2011. évi CXXVIII. (II. katasztrófavédelmi) törvény és a végrehajtását szolgáló 219/2011. (X. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) elfogadásával meg is valósult.

A Seveso II. Irányelv utolsó módosítására többek között Seveso szabályozás CLP szabályozáshoz (az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról szóló Európai Parlament és a Tanács 1272/2008/EK Rendelete) történő hozzáigazítása céljából volt szükség. A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek veszélyének kezeléséről, valamint a 96/82/EK tanácsi irányelv módosításáról és későbbi hatályon kívül helyezéséről



szóló Európai Parlament és a Tanács 2012/18/EU Irányelve (Seveso III. Irányelv) 2012. július 4.-én került elfogadásra. A Seveso III. Irányelvet az EU tagállamoknak, így Magyarországnak is 2015. május végéig kell bevezetniük. [9]

A 2012 január 1-én hatályba lépett új jogi szabályozás a meglévők mellett kötelezettségeket ró azon üzemeltetőkre is, amelyek telephelyein egyidejűleg a rendeletben meghatározott alsó küszöbérték negyedét elérő, vagy meghaladó, de az alsó küszöbértéket el nem érő mennyiségű veszélyes anyag található, valamint a kiemelten kezelendő létesítmények üzemeltetőire.

Ezen létesítmények közé sorolandók azok a telephelyek, amelyek területén klór vagy ammónia legalább 1000 kg mennyiségben van jelen, veszélyes hulladékok égetéssel történő ártalmatlanításával foglalkoznak, valamint a veszélyes anyagok, veszélyes hulladékok üzemen kívüli csővezetéken történő szállításának létesítményei. [10]

A hatósági jogalkalmazó szervek 2012-től első fokon a katasztrófavédelem területi szervei, a másodfok feladatait 2018. január 1-ig pedig a BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség látta el. A központi szinten szakfőosztály működik Veszélyes Üzemek Főosztály néven. [11]

Megyei (fővárosi) szinten iparbiztonsági főfelügyelők, míg a helyi szervekként működő kirendeltségeken iparbiztonsági felügyelők látják el a veszélyes üzemi feladatokat. A hatósági feladatok a hatósági osztályokhoz, illetve szolgálatokhoz kerültek. [12]

A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség (BM OKF OIBF) szakmai tevékenységét segíti egyrészt a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület (továbbiakban: IBTT), másrészt pedig a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet (NKE KVI) Iparbiztonsági Tanszéke.

A Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézete 2012. január 1-én kezdte meg a működését. Az NKE KVI Iparbiztonsági Tanszéke tudományos háttérrel biztosít a szakmai feladatokat ellátó BM OKF OIBF-nek. Elindult a 2016/2017. tanévtől az új katasztrófavédelmi mesterképzési szak is, amelyben az alapképzéshez hasonlóan konkrét iparbiztonsági tematikát tartalmazó tantárgyak oktatása is történik. Az NKE Katonai Műszaki Doktori Iskolában már az iparbiztonság szakemberei is indíthatnak kutatási témákat és tantárgyakat, ahol 2015. évtől



Katasztrófavédelmi Kutatási Terület működik. A tanszék aktívan részt vesz a BM OKF Tudományos Tanács és az IBTT tevékenységében is. A tanszék több intézeti és a BM OKF IBTT-vel közös iparbiztonsági konferenciát és szakmai napot, valamint a „Katasztrófavédelmi Díj” odaítélési eljárásához kapcsolódó Konferenciát bonyolított le.

A BM OKF OIBF felügyelete alatt álló Katasztrófavédelmi Mobil Laborok (KML) biztosítják a veszélyhelyzet értékelését szolgáló kiinduló adatok gyűjtéséhez, rendszerezéséhez és feldolgozásához, valamint a mérgező vegyi és biológiai, vagy sugárzó anyagok helyszíni és laboratóriumi meghatározásához szükséges feltételeket, és szükség esetén közreműködnek a mentesítési feladatok koordinációjában, valamint hatósági ellenőrzési feladatokat látnak el. Jelenleg az országban 19 KML áll készenlétben, közülük egy, a fővárosban 24/72 órás szolgálatot lát el. [13] Emellett további mobil Katasztrófavédelmi Sugárfelderítő Egységek állnak készenlétbe 7 határmenti katasztrófavédelmi területi szervezetnél, amelyek speciális feladatot látnak el, a nukleáris és radiológiai anyagok illegális határon történő átszállításának felderítését végzik és bizonyos esetekben a hatósági ellenőrzéseket is lefolytatják.

Magyarországon jelenleg 627 veszélyes anyagot gyártó, feldolgozó vagy tároló veszélyes üzem tartozik a katasztrófavédelem iparbiztonsági hatóságának felügyelete alá, amelyek közül 120 felső-, 136 alsó küszöbértékű veszélyes anyaggal foglalkozó üzem és 371 küszöbérték alatti veszélyes üzem. [14]

### **3. VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK KATASZTRÓFAVÉDELMI FELÜGYELETÉNEK FEJLŐDÉSE**

Magyarország földrajzi helyzete igen kedvező, fontos szerepet játszik a keleti és déli országok irányába illetve az onnan érkező szállításokban. Ennek következtében a belföldi szállítások mellett jelentősnek mondható a tranzit szállítmányok hányada is, így a közlekedési infrastruktúrának igen fontos szerepe van hazánkban.



Az ország útjain kiemelten, a vasúthálózatán és egyre inkább a hajózható vizein és légi úton is jelentős mennyiségű veszélyes áru szállítása történik. A különböző közlekedési alágazatokra vonatkozó nemzetközi Európai Unió előírások beépültek a hazai jogrendbe. Az ezredforduló környékén a veszélyes áru szállítására vonatkozó nemzetközi (ENSZ Európai Gazdasági Bizottság által kiadott) egyezményre épülő EU szabályozás Magyarországon a nemzeti jogrendbe átültetésre került. [15]

Már az első katasztrófavédelmi törvény 2000. évi hatálybalépésekor fontos katasztrófavédelmi feladatnak számított többek között a veszélyes áru szállítási balesetek megelőzése, bekövetkezésük esetén ezek gyors és szakszerű felszámolása a lakosság és a környezet biztonságának megóvása érdekében. A hivatásos katasztrófavédelmi szervek kiemelt figyelmet fordítottak a kapcsolódó megelőzési, felkészülési és védekezési tevékenység humán és technikai feltételrendszerének folyamatos fejlesztésére.

Jogos társadalmi igényként, elvárásként jelentkezett, hogy a veszélyesáru szállítások megnövekedett száma ellenére a közlekedés biztonsága ne romoljon, illetve a környezet terhelése ne fokozódjon. Ennek megfelelően a veszélyes áru szállítmányok és a szállításokhoz kapcsolódó telephelyek rendszeres és következetes ellenőrzése, a balesetek kivizsgálása, valamint a hiányosságok és mulasztások szankcionálása az ellenőrző hatóságok fő megelőzési feladatává vált.

A katasztrófavédelmi szervek „*az egyes veszélyes árukat szállító közúti járművek útvonalának kijelöléséről szóló 122/1989. (XII. 5.) MT rendelet*” módosítását követően 2001. óta vesznek részt a veszélyes áruk közúti szállításának hatósági ellenőrzésében.

2002-ben hatályba lépett EU jogi szabályozás bevezetésével a hivatásos katasztrófavédelmi szervek az ellenőrző hatóságokkal együttműködve ellenőrzési jogkört kaptak a veszélyes áruk szállítási szabályainak közúti és a telephelyi ellenőrzéseire. 2004-évben - a mintegy három éves intézményfejlesztési és jogalkalmazási tapasztalatok értékelése alapján - felmerült az igény a katasztrófavédelmi veszélyes áru közúti szállítási ellenőrzési jogkör kiterjesztésére, amely már az önálló ellenőrzési és szankcionálási tevékenységet is magában foglalta.



A katasztrófavédelem jelezte az ellenőrzési jogköreinek valamennyi szállítási alágazatra történő kiterjesztésének igényét is. [16]

A katasztrófavédelem jelentős lépéseket tett a hatósági és végrehajtási intézményrendszer kiépítésére, a feladatellátás személyi- és technikai feltételeinek megteremtésére, az egységes és hatékony hatósági jogalkalmazási gyakorlat kialakítására. Belső eljárási rendek, módszertani útmutatók, adatbázisok készültek. Kialakult az ellenőrzés eszközszerkezete. A személyi állomány képzése- és továbbképzése megtörtént.

A katasztrófavédelem jogszabály-módosítási javaslatainak befogadását követően 2007. május 1-től a katasztrófavédelmi hatóság már önálló ellenőrzési és bírságolási jogkörben végezte munkáját. 2007-2009. között lendületet vett a szaktevékenység fejlesztése, amelyhez nagymértékben hozzájárult a bírságbevételek katasztrófavédelmi felhasználási lehetősége. 2009. év végére a katasztrófavédelem a veszélyes áru közúti szállítás ellenőrzésének meghatározó, az együttműködő szervezetek által elismert elemévé vált. Jelentős szakmai és jogalkalmazási tapasztalat halmozódott fel, kiváló volt az együttműködés a társhatóságokkal, tanácsadó és az érdekvédelmi szervezetekkel.

2010. évben a bírságbevételek megszűnését követően valamelyest csökkent az ellenőrzések volumene, amely azonban a 2011-es évtől folyamatosan emelkedett. A közlekedési hatóság koordinálásával megvalósult az ellenőrző hatóságok együttműködési rendszere. A katasztrófavédelem fejlesztési koncepciójának egyik meghatározó eleme lett az iparbiztonsági szakterület létrehozásának részeként a veszélyes áru szállítási ellenőrzési- és bírságolási jogkörök valamennyi szállítási alágazatra történő kiterjesztésének stratégiája. 2011. év végéig elfogadásra kerültek a jogszabályok, kiépült az iparbiztonsági intézményrendszer, rendelkezésre álltak a végrehajtás eljárási, módszertani, személyi és technikai feltételei.

2012. január 1-én a második katasztrófavédelmi törvény hatályba lépését követően az alágazati szállítási törvények módosítása és az új ellenőrzési rendelet megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, belvízi és légi szállításának ellenőrzését, bírságot szabhat ki, baleseteket vizsgál ki, és intézkedéseket eszközölhet a veszélyhelyzetek elkerülése érdekében.



A veszélyes áru vasúti és belvízi alágazat ellenőrzését 2012-ben, míg a légi szállítását 2015-től végzi a katasztrófavédelem. A veszélyes áru szállítmányok nyomon követése az új szállítási alágazatok esetében a bejelentési kötelezettség bevezetésével valósult meg.

A veszélyes áruk szállítása tekintetében önálló szabályozással rendelkezik a vasúti, a közúti, a belvízi (nem tengeri), valamint a tengeri és légi szállítási alágazat.

A nemzetközi szabályozásra épülnek az EU tagállamok által alkalmazott és átültetett uniós jogszabályok. [17]

*A veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállítása kapcsán az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK Irányelvét alkalmazza a katasztrófavédelem, amely a veszélyes áruk tagállami szárazföldi szállításáról szól. A veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésének egységes eljárásáról szóló 95/50 EK Tanácsi Irányelv a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésével kapcsolatos előírásokat rögzíti. 1990-2007 között alkalmazták az egyes veszélyes árut szállító közúti járművek útvonalának kijelöléséről szóló 122/1989 (XII.5.) MT rendeletet, amely többek között a veszélyes áru nyomon követésének lehetőség adta meg az érintett hatóságok részére. 2001-2007. között a katasztrófavédelem részére rendelkezésre álltak a rendelet hatálya alá tartozó kiemelt veszéllyel bíró áruk adatai.*

2005. évtől a veszélyes áru szállítási nemzetközi szabályzatok kiegészültek közbiztonsági előírásokkal is (ADR, RID, ADN 1.10 fejezetei), amelyek célja, hogy megakadályozza a veszélyes anyagok jogosulatlan birtokba kerülését, az azokkal való visszaéléseket, különös tekintettel a terrorcselekményekben történő felhasználhatóságukra.

A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árut gyártó, feladó, szállító, raktározó vállalkozások – és a szállítás többi résztvevői – közbiztonsági terv készítésére kötelezettek.

2007. évtől az országhatárt átlépő hulladékszállításról szóló 180/2007. (VII. 3.) Korm. rendelet előírásai szerint a hulladékok behozatala, kivitele és átszállítása során hatóságként az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség járt el. A főfelügyelőség a veszélyes hulladék behozatala, kivitele és átszállítása esetén a hulladék szállítására vonatkozó eljárásáról értesítette a BM OKF-et is.



*A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról szóló 25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet alapján a veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállításával kapcsolatos tevékenységet végző vállalkozás vezetésére jogosult személy köteles legalább egy biztonsági tanácsadót írásban kinevezni. A tanácsadó feladata elősegíteni, hogy a vállalkozás az érintett tevékenységeit a hatályos előírásoknak megfelelően és a lehető legbiztonságosabb módon végezze. A rendelet tartalmazza a tanácsadó feladatait és képesítési követelményeit.*

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (11) bekezdése szerint a közlekedési hatóság, a rendőrség, a katasztrófavédelmi hatóság és a vámhatóság jogosult a törvény 20 § (1) bekezdés e) pontja szerint ellenőrizni és bírságot levételezni a veszélyes áruk szállítására, a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésére és képzésére vonatkozóan.

Közúti alágazatban alap végrehajtási rendeletnek számít *a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet*, amely 2002. március 01-én lépett hatályba. A rendelet hatálya a közúti járművel végzett veszélyes áru szállításnak az országos és a helyi közutakon, a közforgalom elől el nem zárt magánutakon; a határátkelőhelyeken, valamint a veszélyes áru szállítás biztonságát befolyásoló előkészítésre vonatkozó előírások betartásának a telephelyen történő ellenőrzésére terjed ki. A katasztrófavédelmi hatóság tekintetében az ellenőrzés lefolytatására a katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének előzetes jóváhagyása alapján.

Az ellenőrzést a rendelet mellékletében foglalt ellenőrzési jegyzék alapján kell végezni. A hatóság az áruból laboratóriumi megvizsgálás céljából mintát vehet. Az ellenőrző hatóság a közúti ellenőrzéseket az országos és a helyi közutakon és a közforgalom elől el nem zárt magánutakon rendszeresen, szűrőpróbaszerűen végzi.

A telephelyen végzett ellenőrzés célja annak megállapítása, hogy a veszélyes áruk közúti szállításának előkészítése megfelel-e a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak.





Szabálytalanság megállapítása esetén a hatóság köteles szankciókat alkalmazni és a járművet feltartóztatni. A bírságolás *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* szabályai szerint történik. A bírságrendelet 4-5 évente megújul és változnak az egyes bírságtételek.

A második katasztrófavédelmi törvény hatályba lépését követően a közlekedési alágazati törvények (1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről; 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről; 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről) módosításával megteremtette a jogi szabályozási háttérét annak, hogy a katasztrófavédelem önálló hatósági jogkörben végezheti a veszélyes áruk vasúti, vízi és légi szállításának ellenőrzését is, valamint ehhez kapcsolódóan a szabálytalanságok bírságolását és a balesetek kivizsgálását.

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*. A vasúti szállításban részt vevő társaságok a katasztrófavédelem felé szállítási tevékenységükről bejelentési kötelezettséggel tartoznak.

A *légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény* felhatalmazó rendelkezése alapján 2015. január 1-jén lépett hatályba *a veszélyes áru légi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági ellenőrzésről és a bírság kivetésének szabályairól szóló 313/2014. (XII. 12.) Korm. rendelet*, így a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a légi szállítási alágazat tekintetében kapott ellenőrzési, bírságolási, valamint helyszíni intézkedési jogköröket. A légi szállítások ellenőrzésének alapját az ICAO Technológia Utasítás adja.

A rendelet hatályba lépéséig az ellenőrzések során *a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján alá írt Egyezmény Függetlékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvénynek*, a Veszélyes áruk biztonságos légi szállításáról



szóló 18. Függelékében foglalt előírások, valamint a Kormányrendeletben szereplő bejelentési kötelezettség megsértése esetében lehet szankciót alkalmazni.

A veszélyes áru légi szállítás ellenőrzésére a katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve is önállóan jogosult. A katasztrófavédelmi hatóság helyi és területi szerve önálló ellenőrzési tevékenységet végezhet más katasztrófavédelmi hatóság illetékességi területén is a katasztrófavédelmi hatóság központi szervének jóváhagyása alapján. A bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére első fokon a katasztrófavédelmi hatóságnak az ellenőrzést végrehajtó helyi szerve, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerve jogosult. Ha a területi szerv ellenőrzött, úgy első fokon az OKF által kijelölt – más területi szerv irányítása alá tartozó – helyi szerv, másodfokon az első fokon eljáró helyi szervet irányító területi szerv jogosult a bírság kiszabására és egyéb hatósági intézkedés megtételére. Ha az ellenőrzést a területi szerv végezte és az ellenőrzés során azonnali intézkedés meghozatalára van szükség, akkor első fokon az ellenőrzést végrehajtó területi szerv, másodfokon az OKF jár el. [17]

A külföldről érkező veszélyes árut, a kiszolgáló szervezet az érkezést követő három órán belül írásban a katasztrófavédelem területi szervének ügyeletére jelenti be. A feladásra szánt veszélyes árut a feladó, vagy a kiszolgáló szervezet, a továbbítás megkezdése előtt három órával köteles bejelenteni.

Napjainkban a veszélyes áru szállítás ellenőrzését Magyarország területén a hivatásos katasztrófavédelmi szervek helyi szervei, a területi szerv teljes illetékességi területén hajtják végre. Közúti szállításnál a közúti forgalomban, vasúti fuvarozás esetén a vasúti pályán, üzemváltó-, határállomáson, vasúti üzemi létesítményen, vízi szállításnál pedig nemzeti és nemzetközi vízi utakon, kikötőkben, veszteglő helyen, illetve az egyes szállítási ágakhoz kötődő telephelyen számíthatnak ellenőrzésre az érintettek.

A jogszabályban meghatározott veszélyes áruk légi szállításra történő előkészítésének, valamint a légi úton beérkezett veszélyes áruk nem közvetlenül légi úton történő továbbításának ellenőrzését a hivatásos katasztrófavédelmi szerv helyi és területi szervei önállóan is jogosultak végrehajtani.



Kiemelten kezelendő a veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek vizsgálatának szakszerű végrehajtása, valamint a balesetek kivizsgálásával szerzett tapasztalatok értékelése.

Alapvető feladatként jelentkezik, hogy a veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek, események okai, következményei és a megelőzés lehetséges módjai meghatározásra kerüljenek.

A hatósági tevékenység fő célja a következő: az események katasztrófavédelmi szervek által megfelelő módon és kellő alapossággal történő kivizsgálása és dokumentálása; az érintett vállalkozások figyelmének felhívása az esetleges hiányosságokra; valamint ha szükséges jogszabály módosítás kezdeményezése a további balesetek megelőzése érdekében.

A veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek kivizsgálását elsősorban a katasztrófavédelmi mobil laborok végzik.

A hazai veszélyes áru szállítási ellenőrzési és bírságolási jog-, intézmény, eljárás és eszközrendszer kiépítésével kapcsolatos közvetlen tevékenység végrehajtása a 2000. január 01-én létrejött BM OKF Hatósági Főigazgatói Szervezet alárendeltségében működő Ipari Baleset-elhárítási Osztály (IBO – Ipari Baleset-megelőzési Nemzeti Központ) feladata volt.

A katasztrófavédelem területi és fővárosi (összesen 20) igazgatóságain veszélyes áruszállítási szakreferensek működtek, akik szervezték és végrehajtották az ellenőrzési és később a bírságolási feladatokat. A katasztrófavédelem helyi szerveinek a Polgári Védelmi Kirendeltségeknek a munkatársai is bevonásra kerültek az ellenőrzések végrehajtásába. A szakreferensek és az ellenőrzésre kijelölt állomány (2-5 fő/igazgatóság) a BM OKF által szervezett tanfolyamokon veszélyes áru szállítási ügyintézői OKJ képzés kaptak. A BM OKF szakirányítói állománya és a területi szervek állományából kijelölt személyek veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói képzettséget szerezhettek.

A szakreferensek állandó továbbképzési fóruma az évente 1-2 alkalommal szervezett balatonföldvári munkaértekezlet és továbbképzés volt. Ezen túl az ellenőri állománynak - igazodva a jogi szabályozás változásához - központilag szervezett regionális továbbképzéseken kellett részt venniük.

A hatósági ellenőrzési és bírságolási eljárásrendszert a 2-3 évente módosított BM OKF és a területi szervek belső szabályozói (intézkedése) tartalmazták.



Az intézkedés mellékleteként jelent meg az ellenőrzési módszertani útmutató. A BM OKF az első nyomtatott formában elkészített útmutatót 2005. évben adta ki a 15/2005. számú intézkedés mellékleteként, amelyet Biztonsági Tanácsadók Egyesületének támogatásával folyamatosan fejlesztettek.



6. ábra: Veszélyes áru szállítási módszertani útmutatók és kiadványok, forrás: BM OKF

A BM OKF az ellenőrzések elősegítése érdekében a szakfeladatokat végző állomány részére biztosított számos szakmai segédanyagot és kiadványt. Ilyen volt például a „*Segédlet a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos tevékenységekhez*” című BM OKF kiadványt, a kétévente elektronikus és nyomtatott formában megújuló ADR kiadványt, Módszertani Útmutatót, valamint a VERIK kézikönyvet.

A BM OKF a veszélyes áru szállítás területén nemcsak az ellenőrző hatóságokkal ápol jó kapcsolatokat, hanem együttműködik az üzemeltetői érdekképviseleti szervezetekkel (Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete, Logisztikai Szolgáltatók Egyesülete), tanácsadói (BTE – Biztonsági Tanácsadók Egyesülete) és oktatói egyesületekkel (VOTE - Veszélyes Áru Szállítási Oktatók és Biztonsági Tanácsadók Egyesülete). A BTE jelentős mértékben támogatta a BM OKF szakmai munkáját módszertani útmutató, szakmai kiadványok és rendezvényeken történő részvétel formájában.



A BM OKF-en az önállóan működő ipari és szállítási feladatokat végző főosztály az Ipari Baleset-megelőzési és Felügyeleti Főosztály 2003. szeptember 15-i hatállyal jött létre. A jogszabály és intézményfejlesztési feladatokat annak 2010. évi megszűnéséig a főosztály szervezetében működő IBO végezte. [15]

Az egységes hatósági jogalkalmazási gyakorlat kialakítása, a különböző adatszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének elősegítése, a megfelelő információ áramlás biztosítása érdekében az ellenőrzések során keletkezett adatok nyilvántartására országos adatbázis létrehozása vált szükségessé az OKF és a területi szervek hozzáféréseinek biztosításával.

A hatósági eljárások nyilvántartására szolgált a BM OKF által fejlesztett „Veszélyes Áru Szállítási Információs Rendszer“ megnevezésű adatbázis. Az ellenőrzési feladatok egyszerűbb, gyorsabb, pontosabb és hatékonyabb ellátását az „ADRStatinfo” CD támogatta. A szakfeladatokat ellátó állomány adatbázis kezelésére történő felkészítésére a BM OKF továbbképzéseiben kerülhetett sor.

Folyamatos feladatot jelentett az önálló ellenőrzések végzéséhez szükséges anyagi-technikai feltételeinek kialakítása, amelyet véglegesen a bírságbevételek rendelkezésre állása tudott megoldani. Általánosságban elmondható, hogy a hatósági ellenőri gépjárművek, informatikai és technikai felszerelések az elégtelen pénzügyi források miatt korlátozott mértékben álltak rendelkezésre. [15]



1. fénykép: Fejér MKI veszélyes áru ellenőrzési gépjárműve, forrás: FMKI



2011. évig az interneten is közzétett éves jelentések készültek a katasztrófavédelmi hatóság tevékenységéről. 2010. évtől a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) által koordinált éves ellenőrzési tervek készültek. Az ellenőrző hatóságok ellenőrzési módszertani útmutatója a BM OKF ellenőrzési segédlete alapján készült el.

A szakterületi főosztály 2010. évben az Iparbiztonsági Főosztály megnevezést kapta. 2012. évben az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség megalakulását követően jött létre a szakterületet felügyelő Veszélyes Szállítmányok Főosztály.

A BM OKF szervezetében, a Főigazgató-helyettesi szervezeten belül működik az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség. Valamennyi szakterület szakirányítását szakmai főosztályok végzik. A szervezet területi szintjén a fővárosi és megyei igazgatóságok szervezetében, az igazgatóhelyettesi szervezeten belül foglalnak helyet az integrált Katasztrófavédelmi Hatósági Osztályok (8) és Szolgálatok (12), amelyek első és másod fokon járnak el a hatósági ügyekben. Területi szinten tevékenykednek továbbá a szakfeladatokat ellátó megyei és fővárosi iparbiztonsági főfelügyelők.

Az iparbiztonsági hatósági tevékenységet helyi szinten I. fokon a Katasztrófavédelmi Kirendeltségeken (65) belül a katasztrófavédelmi hatósági osztályok látják el. Kirendeltségenként egy-egy fő iparbiztonsági felügyelő végzi az iparbiztonsági szakfeladatok teljesítését és koordinálását. [15]

A 2012. évben hatálybalépett szabályozást mintegy két éves előkészítő munka előzte meg, amelynek keretében a katasztrófavédelmi törvény és végrehajtási rendeletei, valamint a belvízi, vasúti és légi szállítási alágazati szállítási törvények az Iparbiztonsági Főosztály munkatársai munkájának köszönhetően elkészültek. Kidolgozásra kerültek továbbá a BM OKF belső szabályozói, amelyek tartalmazták a hatósági eljárásrendet és folyamatábrákat, a mintaokmányokat és a módszertani útmutatókat. A jogszabályok és belső szabályozók alkalmazására a katasztrófavédelem és a szállítási ágazatok szakértők veszélyes áru szállítási ellenőri szaktanfolyamokon készültek fel.

A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakmai tevékenységét segíti egyrészt a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület, másrészt pedig a Nemzeti Közszolgálati



Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet Iparbiztonsági Tanszéke. 2018-évben publikálta az Intézet az Iparbiztonságtan II. c. kézikönyvet, amely a veszélyes áru szállítási szakfeladatok ellátásához nyújt segítséget.



7. ábra: Iparbiztonságtan II. kézikönyv, forrás: NKE KVI

A BM OKF veszélyes áru szállítási szaktanfolyamai valamennyi szállítási alágazatban működő szakemberek képzését szolgálják. A veszélyes áru szállítási ügyintézői OKJ képzés 2004. évtől indult be a BM OKF szervezésében. 2011. évben került sor a többi szállítási ágazat tanfolyami képzésének kialakítására. A BM OKF tanfolyamok tematikája alapján készültek el a Katasztrófavédelmi Oktatási Központ (KOK) veszélyes áru szállítási ellenőri szaktanfolyamainak képzési tervei. [15]

A veszélyes áru szállítással kapcsolatos balesetek kivizsgálása a területi szerveknél rendszeresített Veszélyhelyzeti Felderítő Csoportok feladata volt 2011. év végéig. Ezt a feladatot 2012-es évtől a BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakirányítása alatt álló Katasztrófavédelmi Mobil Laborok (KML) biztosítják. [18]



2. fénykép: KML és KML ADR gépjárművek, forrás: BM OKF

## 4. BEFEJEZÉS

A BM OKF Ipari Baleset-megelőzési és Felügyeleti Főosztálya 2002-2010. között a Seveso II. Irányelv alapján megalkotott és harmonizált hazai jogszabályok szerint végezte a veszélyes ipari üzemek engedélyezését és hatósági ellenőrzését. 2010. évben jelentős változásként kialakult egy új katasztrófavédelmi szakterület az Iparbiztonság. Az iparbiztonsági szakmai, illetve a hatósági és felügyeleti tevékenység kiteljesedése 2012. évre az önálló iparbiztonsági szakterület létrehozásának időpontjában valósult meg. Az Iparbiztonsági Főosztály szakemberei alakították ki az a Seveso II. Irányelven túlmutató jogi szabályozást és intézményrendszert. Az iparbiztonság jelenleg négy önálló szakterület tevékenységét koordinálja, melynek keretében a veszélyes üzemekkel, a veszélyes szállítmányokkal, valamint a létfontosságú rendszerek és létesítmények biztonságával és felügyeletével, illetve a nukleáris baleset-elhárítással foglalkoznak.

Magyarországon 2012-ben önálló és egységes iparbiztonsági hatóság került létrehozásra. Az EU régi tagállamokra nem jellemző a katasztrófavédelmi Seveso hatóság működtetése, amely igen gyorsan bebizonyította, hogy a megelőzési és a baleset-elhárítási tevékenység egységes azonos szervezetben történő kezelése magában hordja a hatékony és magas színvonalú hatósági munkát.





A magyar iparbiztonsági hatóság a legkorszerűbb kockázati alapú mennyiségi kockázatelemzési szemlélet megteremtésével, magasan képzett hatósági szakemberek alkalmazásával és szisztematikus hatósági és felügyeleti feladatellátással biztosítja a veszélyes üzemek és tevékenységek szakszerű felügyeletét.

A történeti távlatba visszalépve a BM OKF a Seveso II. Irányelvet már 2001. évben beépítette a hazai jogrendbe, az irányelvvel kapcsolatos feladatok teljesítéséhez szükséges személyi és tárgyi feltételeket 2001-2003. év folyamán biztosította. A hatósági engedélyezési és felügyeleti rendszer 2002. évtől működik. Az EU csatlakozás időpontjáig 2004. május elsejéig végrehajtásra kerültek az Irányelv rendelkezései. Működött többek között a külső védelmi tervezési, a lakossági tájékoztatási, a nyilvánosság biztosítási és a településrendezési rendszer is. Az Ipari Baleseti Helsinki ENSZ EGB Egyezmény szakmai és nemzetközi együttműködési feladatait a BM OKF látja el Illetékes Hatóságként. Folyamatos volt az üzemeltetői érdekképviselői szervezetekkel a szakértői szintű egyeztetés. A Seveso Védekezési Munkabizottság működtetése és a Molari rendszer kiépítése szintén nélkülözhetetlen intézkedés volt. A hatósági módszertani kiadványok, a konferenciák, a szakmai napok és továbbképzések mind hozzájárultak a szakmai munka minőségének biztosításához. A súlyos balesetek és üzemzavarok értékelése és a tapasztalatok levonása meghatározta a jog- és intézményrendszer fejlesztését. A hazai érdekeket az EU és a nemzetközi szervezetek fórumain képviselte a hatóság. Több EU és nemzetközi esemény hazai megrendezése, illetve a magyar szakemberek részvétele a nemzetközi együttműködésben jelentős elismertséget szerzett Magyarország számára.

A 2010-2012. közötti jogi szabályozás és intézmény-fejlesztési tevékenységnek köszönhetően 2012. január elsejétől már egy dinamikusabb és egy megerősített iparbiztonsági hatóság működik a katasztrófavédelem szervezetében. A hatáskörök és feladatok, illetve a képességek terén is nagyságrendbeli volt a fejlődés. Az új iparbiztonsági feladat- és eszközrendszer kialakításának alapja a 2010. évben az EU által is elismerten magas szakmai színvonalon működő veszélyes üzem és szállítmány felügyeleti tevékenység volt.



A veszélyes áru szállítás ellenőrzése kapcsán elmondható, hogy a katasztrófavédelem hatósági jelenléte minden közlekedési alágazatban továbbiakban is kiemelkedően fontos feladatot jelent, amely nagymértékben hozzájárul a közlekedés biztonságának ezen keresztül a közbiztonságnak a növeléséhez.

Az ellenőrzési adatok, valamint a társadalom felől érkező visszajelzések igazolják annak a létjogosultságát, hogy a hivatásos katasztrófavédelmi szervek a továbbiakban is önálló hatóságként lépjenek fel a veszélyes áruk szállításának ellenőrzése során.

Megállapítható, hogy a katasztrófavédelmi hatóság közúti szállítási ellenőrzési és bírságolási tevékenysége folyamatos fejlődésen ment keresztül és elismert iparbiztonsági szakterületté vált. Az új iparbiztonsági feladat- és eszközrendszer kialakításának alapja a 2010. évben az EU által is elismerten magas szakmai színvonalon működő veszélyes üzem és szállítmány felügyeleti tevékenység volt.

2012. január 1-től a veszélyes szállítmányok szakfeladatok irányítása az iparbiztonsági szakterület részeként folyik kibővült hatósági jogkörökkel, amelyek tevékenysége 2015. év elejétől már az összes szállítási alágazatra kiterjed. Elmondható, hogy a végrehajtási intézményrendszer hatékonyan működik, valamint a személyi és technikai feltételek biztosítottak.

A szakemberképzés területén meghatározóvá vált az NKE Katasztrófavédelmi Intézetének iparbiztonsági képzése és a KOK ellenőri tanfolyamai. Kiegyensúlyozott a kapcsolat a társhatóságokkal, az érdekképviseleti szervekkel és a biztonsági tanácsadói egyesületekkel. 2012. évtől rendelkezésre áll a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület szakmai támogatása, amely az NKE KVI szaktanszékével a szakmai és tudományos tevékenység megalapozását végzi.

Összességében megállapítható, hogy a veszélyes üzemek és szállítmányok felügyelete hazánkban az EU, a nemzetközi szervezetek és a Magyar Kormány elvárásainak megfelelően biztosítja az emberi élet és egészség, a környezet és az anyagi javak magas szintű védelmét, amely hozzájárul Magyarország közbiztonságának Alaptörvény szerinti garantálásához.



## FELDOLGOZOTT SZAKIRODALOM

[1] Bognár Balázs, Vass Gyula, Kozma Sándor: A BM OKF Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség szakterületeinek bemutatása. ÚJ MAGYAR KÖZIGAZGATÁS 5:(6) pp. 19-27. (2012)

[2] Kátai-Urbán Lajos; Vass Gyula; Lévai Zoltán; Hoffmann Imre: Iparbiztonság Magyarországon. VÉDELEM ONLINE: TŰZ- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI SZAKKÖNYVTÁR 22: (1) Paper 549. 12 p. (2015) URL.: <http://www.vedelem.hu/letoltes/anyagok/549-dr-hoffmann-imre-dr-levai-zoltan-dr-katai-urban-lajos-dr-vass-gyula.pdf>. (letöltés: 2018.12.12.)

[3] Kátai-Urbán Lajos: Veszélyes üzemek felügyeletének fejlődése a kezdetektől napjainkig – I. rész 1998-2005. BOLYAI SZEMLE (ISSN: 1416-1443) XXIII.: (3) pp. 177-199. (2014) URL.: [http://archiv.uni-nke.hu/downloads/kutatas/folyoiratok/bolyai\\_szemle/Bolyai\\_Szemle\\_2014\\_03\\_online.pdf](http://archiv.uni-nke.hu/downloads/kutatas/folyoiratok/bolyai_szemle/Bolyai_Szemle_2014_03_online.pdf).

(letöltés: 2018.12.12.)

[4] Cseh Gábor, Deák György, Kátai-Urbán Lajos (szerk ), Kozma Sándor, Popelyák Pál, Sándor Annamária, Szakál Béla, Vass Gyula. Ipari biztonsági kézikönyv a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés szabályozás alkalmazásához. Budapest: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2003. (ISBN:963 224 716 7)

[5] Cimer Zsolt, Cseh Gábor, Deák György, Gyenes Zsuzsanna, Hoffmann Imre, Kátai-Urbán Lajos (szerk ), Solymosi József, Szakál Béla, Vass Gyula: Ipari biztonsági kockázatkezelési kézikönyv a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezés szabályozás alkalmazásához. Budapest: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2004. (ISBN:963 224 816 3)

[6] Kátai-Urbán, Lajos: Veszélyes üzemekkel kapcsolatos iparbiztonsági jog- és intézmény és eszközrendszer fejlesztése Magyarországon. Nemzeti Közszolgálati Egyetem. Budapest, 2015. URL.: <https://ludita.uni->



<https://ludita.uni-nke.hu/repozitorium/bitstream/handle/11410/9938/K%C3%A9zik%C3%B6nyv%20K%C3%A1tai-Urb%C3%A1n%20Lajos.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (letöltés: 2018.12.12.)

[7] Kátai-Urbán, Lajos; Vass, Gyula: Kézikönyv a veszélyes üzemek biztonságszervezésével kapcsolatos alapfeladatok teljesítéséhez. Budapest, Magyarország : Nemzeti Közszolgálati Egyetem (2014) , 60 p. ISBN: 9786155491726 URL.: <https://ludita.uni-nke.hu/repozitorium/handle/11410/8474> (letöltés: 2018.12.12.)

[8] Kátai-Urbán, Lajos: Veszélyes üzemek felügyeletének fejlődése a kezdetektől napjainkig – II. rész 2006-2014. BOLYAI SZEMLE XXIII. : 3 pp. 197-212. (2014) URL.: [http://archiv.uni-nke.hu/downloads/kutatas/folyoiratok/bolyai\\_szemle/Bolyai\\_Szemle\\_2014\\_03\\_online.pdf](http://archiv.uni-nke.hu/downloads/kutatas/folyoiratok/bolyai_szemle/Bolyai_Szemle_2014_03_online.pdf) (letöltés: 2018.12.12.)

[9] Kátai-Urbán, Lajos; Vass, Gyula: Kézikönyv: Veszélyes üzemek, tevékenységek és technológiák az iparban. Budapest, Magyarország: Nemzeti Közszolgálati Egyetem (2014) , 119 p. ISBN: 9786155491740 URL.: <https://ludita.uni-nke.hu/repozitorium/handle/11410/8473> (letöltés: 2018.12.12.)

[10] Vass, Gyula: Veszélyes üzemekkel kapcsolatos veszélyeztettség elemzési eljárás- és eszközrendszer fejlesztése Magyarországon: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2016. 2016.

[11] Bognár Balázs, Kátai-Urbán Lajos, Kossa György, Kozma Sándor, Szakál Béla, Vass Gyula: Kátai-Urbán Lajos (szerk.) IPARBIZTONSÁGTAN I.: Kézikönyv az iparbiztonsági üzemeltetői és hatósági feladatok ellátásához. Budapest: Nemzeti Közszolgálati és Tankönyvkiadó, 2013. 564 p. (ISBN:978-615-5344-12-1)

[12] Szakál, Béla ; Cimer, Zsolt ; Kátai-Urbán, Lajos ; Vass, Gyula: Veszélyes anyagokkal kapcsolatos balesetek elleni védekezés I.: módszertani szakkönyv veszélyes anyagok és súlyos baleseteik az iparban és a közlekedésben. Budapest, Magyarország : Korytrade (2015) , 120 p. ISBN: 9789631235029

[13] Hoffmann, Imre ; Kovács, Balázs ; Vass, Gyula. A katasztrófavédelmi mobil laborok működési tapasztalatainak értékelése. BOLYAI SZEMLE 2015 (2) pp. 92-105. , 14 p. (2015).



URL.: [http://archiv.uni-nke.hu/uploads/media\\_items/bolyai-szemle-2015-02.original.pdf](http://archiv.uni-nke.hu/uploads/media_items/bolyai-szemle-2015-02.original.pdf)

(letöltés: 2018.12.12.)

[14] Kovács Bonifác: Iparbiztonsági hatósági felügyelet eredményei, különös tekintettel a veszélyes áru szállítás ellenőrzésére. In.: Katasztrófavédelem 2018. Veszélyes tevékenységek biztonsága. Nemzetközi Iparbiztonsági Tudományos Konferencia. Budapest, 2018.11.15. p. 54. ISBN 978-615-80429-7-0 URL. <https://kvi.uni-nke.hu/kutatas-es-tudomanyos-élet/konferenciak/2018/katasztrófavedelem-2018> : (letöltés: 2018.12.25.)

[15] Kátai-Urbán, Lajos ; Kozma, Sándor ; Vass, Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon. VÉDELEM ONLINE: TŰZ- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI SZAKKÖNYVTÁR pp. 1-41. (2015) URL.: [http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlodesemagyarorszagon.pdf](http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlodese-magyarorszagon.pdf) (letöltés: 2018.12.25.)

[16] Kátai-Urbán, Lajos ; Kozma, Sándor ; Vass, Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos jog- és intézményfejlesztési tapasztalatok értékelése. HADMÉRNÖK X : 3 pp. 92-108. , 17 p. (2015) URL.: [http://hadmernok.hu/153\\_08\\_katayul\\_ks\\_vgy.pdf](http://hadmernok.hu/153_08_katayul_ks_vgy.pdf) (letöltés: 2018.12.25.)

[17] Horváth, Hermina; Kátai-Urbán, Lajos; Kozma, Sándor; Sárosi, György; Vass, Gyula: Iparbiztonságtan II.: Kézikönyv a veszélyesáru-szállítmányokkal kapcsolatos feladatok ellátásához. Budapest, Magyarország : Dialóg Campus Kiadó (2018) , 241 p. ISBN: 9786155680366 URL.: <https://ludita.uni-nke.hu/repozitorium/handle/11410/10899> (letöltés: 2018.12.25.)

[18] Kátai-Urbán, Lajos ; Kozma, Sándor ; Vass, Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. HADMÉRNÖK X : 4 pp. 101-114. (2015) URL.: [http://hadmernok.hu/154\\_10\\_kataiul\\_ks\\_vgy.pdf](http://hadmernok.hu/154_10_kataiul_ks_vgy.pdf) (letöltés: 2018.12.25.)



**Dr. habil. Vass Gyula** tűzoltó ezredes PhD, igazgató Nemzeti Közszolgálati Egyetem  
Katasztrófavédelmi Intézet  
[vass.gyula@uni-nke.hu](mailto:vass.gyula@uni-nke.hu)

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

[orcid.org/0000-0002-1845-2027](https://orcid.org/0000-0002-1845-2027)

**Dr. habil. Kátai-Urbán Lajos** tűzoltó ezredes, PhD, tanszékvezető egyetemi docens,  
Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet Iparbiztonsági Tanszék  
[katai.lajos@uni-nke.hu](mailto:katai.lajos@uni-nke.hu)

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

[orcid.org/0000-0002-9035-2450](https://orcid.org/0000-0002-9035-2450)