

Engler Ádám¹

A VESZÉLYES ANYAGOK KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSÁNAK KOCKÁZATAI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A TERRORIZMUS AKTUÁLIS HELYZETÉRE

(THE RISKS OF TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS, ESPECIALLY IN THE PERSPECTIVE OF THE CURRENT SITUATION OF TERRORISM)

Absztrakt:

A cikkben szeretném bemutatni a veszélyes áruszállítás szabályozásának jelenlegi érvényesülését, valamint értékelni kívánom a közúti szállításra vonatkozó aktuális, hazai kockázatokat. Az általam leírt tények és felvetett problémák alapját a veszélyes áruszállításban és a közlekedési hatóságnál eltöltött tíz éves munkatapasztalatom adja.

Kulcsszavak: veszélyes áruszállítás, közúti áruszállítás, közbiztonsági kockázat, terrorizmus,

In the article i would like to highlight the system of transportation of dangerous goods, as well as to measure the risk of the national road transportation. The basis of the raised question and facts are coming from my ten years of professional experience at the transport authority.

Kulcsszavak: transportation of dangerous goods, road transport, risk of., terrorism

¹ Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katonai Műszaki Doktori Iskola, PhD hallgató, E-mail: engler.f.adam@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0337-2497

BEVEZETŐ

Az utóbbi években a közúti áru szállítások szabályainak ellenőrzése jelentős méreteket öltött mind az európai mind a hazai utakon. Ennek következményeként megállapítható, hogy a fuvarozási, különösen a veszélyes áruszállítási szabályok betartása értékelhető módon fejlődött, aminek következtében a nehéz tehergépkocsi balesetek száma is csökkent és a bekövetkezett balesetek vizsgálatai sem állapítottak meg szándékosságot. Azonban a korábban említettekkel ellentétben a közelmúltban új elemként jelent meg a közúti baleset szándékos előidézése, amely egyelőre a tömegbehajtást jelenti, alapul véve a francia, a német és a legutóbbi skandináv esetet, hiszen mindegyiknél egy- egy nehéz tehergépjárművet vett igénybe az elkövető merénylő. Megítélésem szerint mindezek okán szükségessé válik a téma komplex vizsgálata, és új elemként merül fel a veszélyes árukkal való visszaélés lehetősége is, ami miatt a közbiztonsági terv átfogó és részletes ismertetése, valamint alkalmazási lehetősége is szükségessé válik. Ezeket a kérdéseket vizsgálva cikkem célja a jelenlegi szabályrendszer alkalmazhatóságának bemutatása. A terjedelmi korlátok miatt a kutatási eredmények nem tartalmazzák a vasúti, vízi, légi szállításra vonatkozó adatokat azok csupán a közúti szállításokra koncentrálnak. A cikk azonban várhatóan választ ad a mostani szabályok és módszertanok gyakorlati alkalmazhatóságára.

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (továbbiakban: ADR) 1979-es hazai bevezetése óta eltelt közel négy évtized elégséges időszakot jelent a téma objektív értékelésére, és a tapasztalatok alapján hozott következtetések is megfelelő realitáson alapulnak. Az ADR felépítéséről, részeinek ismertetéséről már számos cikk született, a jelen tanulmányban eltekintek ezek részletes bemutatásától, ahogyan attól is, hogy az ADR jogszabály két évente történő módosításait taglaljam.

A rendszerváltás előtti években fuvarjogi szempontból kizárólag az állami monopóliummal rendelkező fuvarozó vállalat végzett veszélyes áruszállítást, ebből kifolyólag a területet is kevés szakember ismerte meg. Az ADR bevezetésén fáradozó szakemberek kapacitásait az alapok lefektetése és a nemzetközi szállításoknál szerzett hatósági ellenőrzések megghiányolásainak való megfelelés kötötte le. Nyilvánvalóan ebben az időben is volt polgári és katonai veszélyes áruszállítás, hiszen a munkagépekhez vagy a harcjárművek üzemeltetéséhez szükséges üzemanyag szállítást is meg kellett oldani, azonban ekkor még nem tekintettek mozgó vegyi bombaként ezekre a szállításokra.

A rendszerváltást követően a fuvarpiac megnyitása, majd később az Európai Unióhoz való csatlakozás következtében számos magán szereplő jelent meg a veszélyes áru szállítás piacán. A fuvarozók megjelenésével a szabályzó és hatósági szereplők részéről is fokozott érdeklődés és aktivitás kísérte a területet. Hatósági oldalról a terület alapjait a közlekedési hatóság fektette le, majd később – egészen napjainkig – a katasztrófavédelmi hatóság vette át az irányító szerepet. Az ellátandó feladatok pontos meghatározását és ellátásának módját a katasztrófavédelemről szóló törvény tartalmazza.

A 2001-es esztendő a veszélyes áruk szállítására vonatkozó nemzetközi előírásokban forradalmian új változást jelentett. Az ADR két évenkénti megújulása a 2001. 01. 01-i

ENGLER ÁDÁM: A veszélyes anyagok közúti szállításának kockázatai, különös tekintettel a terrorizmus aktuális helyzetére

dátummal nem az eddig megszokott, hagyományos értelemben vett változásokat eredményezte, hanem koncepciójában egy teljesen új szabályozás, egy „átszerkesztett” ADR került kiadásra. Gyakorlatilag ez azt jelentette, hogy az új ADR véglegesen szakított a több évtizedes európai tradícióval. Egyik kiemelkedő jelentőségű változás volt, hogy eltűnt a csak az európai térségben alkalmazott, a veszélyes áru szállítására vonatkozó előírásokat jellemző szélzetszám, illetve szélzetszám-rendszer. [1]

A történeti visszatekintésnek egyik fontos állomása 2002-re datálódik, hiszen ekkor jelent meg a biztonsági tanácsadók képzése és a vállalkozásoknál való alkalmazási kötelezettsége is. Az ezt követő években robbanásszerű fejlődésnek voltunk szemtanúi, mára már elmondható, hogy a narancssárga táblával megjelölt járművek szinte teljes mértékben megfelelnek az előírásoknak. Továbbra is megoldandó probléma az ún. fekete veszélyes fuvarok felderítése, ami tapasztalataim szerint sokszor nem szándékos jogszabálysértés miatt, hanem sokkal inkább a vállalkozók ismereteinek hiányából fakadnak. Elmondható továbbá, hogy a szaktanfolyami képzéseken a járművezetők és biztonsági tanácsadók megfelelő, európai mércével mérve is minőségi képzést és tudást szereznek. Ugyanakkor a mai napig jelentős eltérések mutatkoznak a különböző országok ADR képzésében és feltételrendszerében. Ezért is fontos az IRU törekvése az ADR képzés akkreditációs rendszerére vonatkozóan, hogy a vizsgakövetelmények, a tematika, képzési idő, gyakorlati képzés egységesíthető legyen. [2]

A vállalkozásoknál megtartott biztonsági tanácsadói oktatások szinten tartják a megszerzett ismereteket, és ezáltal a kétévenkénti változások is eljutnak az érintettekhez. Jelen cikk a veszélyes áru szállítás számos kockázata közül a közbiztonsági előírásokkal foglalkozik, amelynek aktualitását a terrorizmus egyre nagyobb térhódítása adja.

ADR 1.10 FEJEZETE

A 2001. szeptember 11-ei események hatására, a lehetséges további terrorista kockázatok elkerülése érdekében a jogalkotók nemzetközi szinten szükségesnek találták közbiztonsági intézkedések kidolgozását az áruk közúti szállításának biztonságos lebonyolítása érdekében., A vonatkozó ENSZ ajánlások alapján a biztonsági rendelkezéseket egy új fejezetben, az 1.10-ben sorolták fel. Ezek az intézkedések 2005. január 1-én, majd a szokásos 6 hónapos belföldi átmeneti időszakkal 2005. július 1-én léptek hatályba. [3] Az új szabályozásban érintett vállalatoknak már jóval a hatályba lépés előtt meg kellett volna tenni az előkészületeket, saját tapasztalatom alapján a hazai szereplők csak több éves késéssel dolgozták ki a közbiztonsági terv dokumentációkat.

A törvényhozó hangsúlyozta azt a célt, hogy az új szabályozások a terroristák veszélyes árukkal való visszaélési kockázata miatt kerülnek bevezetésre, amelyet az ADR szövegében is olvashatunk. „A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk azok, amelyekkel terrorista cselekmények során vissza lehet élni, ami súlyos következményekkel járhat, pl. tömeges balesetet vagy tömegpusztítást idézhet elő, vagy – különösen a 7 osztály estében – súlyos társadalmi-gazdasági zavart okozhat.” [4]

Teljes védelmet valószínűsíthetően soha nem lehet elérni, hiszen a veszélyes áruk szállításával foglalkozók klasszikus kockázatát soha nem lehet teljesen megszüntetni, azonban a biztonsági intézkedéseknek minden érintett vállalkozás biztonsági és minőségirányítási rendszerének szerves részét kell képeznie. A részt vevő személyeknek tudatában kell lenniük

a veszélyes árukkal való visszaélés lehetőségével, és saját felelősségének megfelelő mértékben figyelembe kell venniük a vonatkozó előírásokat. [3]

A fenti célok elérése érdekében nem csak a járművezetők képzési követelményeinek megszerzésekor van szó a közbiztonsági ismeretek átadásáról, hanem a biztonsági tanácsadó által tartott 1.3 fejezet szerinti belső oktatás alkalmával is. Hiszen minden veszélyes áruval találkozó munkavállaló még a munkakör betöltése előtt megfelelő oktatásban részesül. A képzések során a munkavállalók megismerik, hogy a veszélyes áruk nem csak anyaguk jellegéből kifolyólag jelentenek veszélyt, hanem az ezekkel való visszaélés lehetősége miatt is.

Igazán komoly feladat és felelősség a nagy közbiztonsági kockázatú veszélyes anyagokkal foglalkozó piaci szereplőkre (feladó, szállító, címzett, tároló stb.) hárul. Megfontolandó a differenciált útdíj, speciális díjtétel a nagy közbiztonsági kockázatú szállítmányokra, mely felhasználható lenne a közlekedési balesetek megelőzési, elhárítási és helyreállítási költségek fedezetére. [5]

A kötelezően előírt közbiztonsági terv elkészítése és az abban foglaltak betartása nagy kihívás elé állítja a vállalkozások vezetőit. Megítélésem szerint mostanáig sem sikerült elérni, hogy a szükséges dokumentáció elkészítésén túl, az érintett szereplők megértsék a lehetséges kockázatok mögöttes tartalmát. Különösen igaz ez, amikor híradásokból lehet értesülni arról, hogy Közép-Amerikában az ADR 7. osztályába tartozó hasadó anyagot, sugárzó anyagot találnak egy elhagyatott gépjárműben, amely még inkább feltételezi, hogy az átlagember abszolút nincsen tisztában ezen veszélyes anyagok kockázataival, de sok esetben a szakértők sem tudják pontosan meghatározni az egyes anyagokban rejlő veszély mértékét. De nem is kell egy-egy eset okán akár hazánk határain vagy Európán túl menni, elég azokat a kockázatokat említeni, amelyek a magyar közutakon jelennek meg üzemanyag szállításánál. Hiszen akár az üzemanyagok egyes köre akár egyes savak alkalmasak robbanó, robbantó anyag előállítására. A következőkben bemutatom a közbiztonsági terv tartalmi elemeit, és a szállításokra vonatkozó lehetséges veszélyeket.

KÖZBIZTONSÁGI TERV

Az ADR-en belül, és ahogyan azt az előző bekezdésben is vázoltam, a közbiztonsági terv a veszélyes áruk mozgatása és tárolása során kiemelt szerepet kap, tekintettel arra, hogy ez egy olyan speciális árukört ölel fel, amely nem kellő elővigyázatosság mellett akár mozgó célponttá is válhat a közúton. Ebből következően nem véletlen, hogy a jogalkotó határozott döntése és szándéka az, hogy ezt a veszélyes árukört célzottan kell nyilvántartani, ezért az ADR szerint a közbiztonsági tervnek legalább a következő elemekből kell állnia:

- a közbiztonsági rendszabályokért és óvintézkedésekért viselt felelősség részletes megosztása megfelelő hatáskörrel és képesítéssel rendelkező személyek között;
- az érintett veszélyes áruk, ill. veszélyes áru fajták nyilvántartása;
- a folyamatban levő tevékenységek felülvizsgálata és a közbiztonsági kockázat értékelése, beleértve a szállítási műveletek szükség szerinti megszakítását, a veszélyes áruk járművön, tartányban vagy konténerben tartását a szállítás előtt, alatt és után, ill. a veszélyes áruk átmeneti tárolását az intermodális szállítás vagy az egységek közötti átrakás során;

- a résztvevők felelősségével és feladatával arányban álló intézkedések egyértelmű meghatározása, amelyeket a közbiztonsági kockázat csökkentéséhez meg kell tenni, beleértve:
 - a képzést;
 - a közbiztonsági eljárásokat (pl. teendők súlyos fenyegetettség esetén; új, ill. áthelyezett alkalmazottak ellenőrzése stb.);
 - az üzemi eljárásokat [pl. útvonalak kiválasztása/használata, ahol ismeretes; hozzáférés a veszélyes árukhoz az átmeneti tároló helyeken (érzékeny infrastruktúra közelsége stb.);
 - a közbiztonsági kockázat csökkentéséhez használandó eszközöket és forrásokat;
- hatékony, naprakész eljárások a közbiztonsági fenyegetettség, a közbiztonság megsértése, ill. a közbiztonságot érintő rendkívüli események kezelésére és jelentésére;
- a közbiztonsági terv értékelésére, ellenőrzésére, valamint a rendszeres felülvizsgálatára és korszerűsítésére vonatkozó eljárás;
- a közbiztonsági tervben szereplő szállítási információk fizikai védelmének biztosítására szolgáló intézkedések;
- intézkedések annak biztosítására, hogy a közbiztonsági tervben szereplő szállítási információkhoz csak az érdekeltek juthassanak hozzá. Ezek az intézkedések azonban nem akadályozhatják az ADR-ben máshol előírt információk megadását.

Az ADR külön megemlíti, hogy a szállítónak, fuvarozónak, a feladónak és a címzettnek együtt kell működniük egymással és az illetékes hatóságokkal a fenyegetésre vonatkozó információk kicserélésében, a megfelelő közbiztonsági intézkedések alkalmazásában és a közbiztonságot érintő rendkívüli események kezelésében. [4]

Magyarországon a közbiztonsági intézkedések elrendelésére a Rendőrség is kapott felhatalmazást, katasztrófa, légi közlekedés, és tűzserézetet érintő helyzetek fennállása esetén. [6]

Fontos megemlíteni, hogy a vonatkozó jogszabályi környezet értelmében, hatósági ellenőrzés keretében megállapított közbiztonsági terv hiánya jelenleg 200.000 Ft-os közigazgatási bírságtételt jelent, melyet a vállalkozás vezetője és a biztonsági tanácsadó között lehet megosztani. [10] A gyakorlati tapasztalatok szerint az így kiszabott bírság a vállalkozást –így közvetve annak vezetőjét– terheli, azonban érdemes lenne megfontolni a biztonsági tanácsadók esetleges pénzügyi számonkérését is. Gyakorlati tapasztalatok alapján a vállalkozások bírságolása csekélyebb visszatartó erővel bír, mint a szakmai szereplők eltiltása, vagy engedélyük visszavonása. A biztonsági tanácsadó bizonyítványának korlátozása jelenleg a közlekedési alágazatokra, a veszélyes áruk osztályaira valamint az érvényességi időre (5 év) terjed ki. Megfontolást érdemel azonban a közúti áru fuvarozói szakmai irányítóknál már működő modell bevezetése, vagyis a szakmai alkalmasság elvesztése, a tanácsadónként bejelentett vállalkozások és járművek korlátozása (2 vállalkozás, 50 jármű) és a tevékenységtől való eltiltás is. Célszerű ennek átgondolása, annak ellenére, hogy a nemzetközi jogszabály ezt jelenleg nem teszi lehetővé –ugyanakkor nem is tiltja,– de az áru fuvarozói alágazatban is egy kormányrendelet egészíti az uniós előírást, tekintettel arra,

hogy a szakmai feladatot ellátó természetes személynek korlátosak mind a munkavégzési mind a felelősségi keretei. Ez utóbbi esetében az ügyvédek az orvosok és a könyvelők számára kötelezően előírt felelősségbiztosítást is alapul lehetne venni.

Ha nem hatósági ellenőrzés keretében derül fény a közbiztonsági terv hiányára, hanem egy terrorcselekmény bekövetkezésekor, akkor a 200.000 Ft-ban meghatározott bírságtétel többszöröse jelentkezik vagyoni és nem vagyoni kárban egyaránt, valamint kiegészül a büntetőjogi felelősséggel is, amelynél a legsúlyosabb a szabadságvesztés kiszabása.

A következőkben ismertetek néhány gyakorlati eljárást, ami jelenleg a közbiztonsági tervek készítése és alkalmazása során vezérelvnek tekinthetők.

A gyártósorról vagy átmeneti tároló helyről a felhasználóig való eljuttatásnál a feladók vagy saját járműveket használnak, vagy – díj ellenében – fuvarozót vesznek igénybe. A fuvarozó kiválasztásánál nincs szükség különleges módszertanra, ha már korábban kialakított, bejáratott munkakapcsolat áll fenn, mivel az üzleti partner azonossága ismert. Amikor egy új üzleti kapcsolat körvonalazódik, akkor a partner megbízhatóságáról előzetesen meg kell bizonyosodni. Az eljárás egy speciálisan létrehozott, a fuvarozó vállalkozások kiválasztási eljárásain vagy standard követelményi profilokon alapulhat, pl. CEFIC: European Chemical Industry Council (Nemzetközi Vegyipari Szövetség), SQAS: Safety and Quality Assessment System (Biztonsági és Minőség Értékelői Rendszer). [3]

Az árukat csak akkor lehet átadni szállításra, ha az áruk átvételi joga kellőképpen és megbízhatóan beazonosított. A telephelyre beérkező járművek biztonsági ellenőrzése, a telephelyre történő belépést megelőzően a következők lehetnek:

- egységes azonosítószám használata a kirakásnál és berakásnál,
- a személyzet azonosítása fényképes személyazonosító dokumentumokkal. Ezzel összefüggésben figyelmet kell fordítani az ADR 8.3.1 fejezet követelményeinek betartására, vagyis a személyzeten kívül más utas nem tartózkodhat a járműben.
- a gépjárművezető képesítésének ellenőrzése a közúti fuvarozási jogszabályoknak megfelelően (GKI, PÁV, oktatási bizonyítvány stb.)
- szállítójármű beazonosítása a jármű hatósági engedélyei alapján.

A fenti intézkedéseknek, szükségesnek és elégségesnek kell lenniük ahhoz, hogy megakadályozzák azt, hogy a veszélyes áru illetéktelen személyek birtokába jussanak, és esetlegesen azzal visszaéljenek.

Minden szervezetnek értékelnie kell saját sebezhetőségét, fel kell tudni mérnie a lehetséges kockázatokat, és törekednie kell egy biztonság tudatos szervezeti kultúra kialakítására. Az egyik legfontosabb cél, hogy az alkalmazottak napi feladataivá váljanak a bevezetett biztonsági intézkedések készség szintű alkalmazása. A felmért kockázatok után fontos szempont a meghozott intézkedések arányos, az észlelt kockázathoz mértén történő bevezetése. Az alkalmazott munkaerő biztonsága lényeges szempont a szállítás során bekövetkezett balesetek, és a lehetséges terrortámadás miatt is. A külső veszélyek egy része sok esetben egy belső munkavállaló együttműködésétől is függ, ami állandó vagy időszakos fenyegetettséget okozhat. A vállalkozásoknál alkalmazott munkaerő lehet saját alkalmazott vagy szerződéses személyzet (gépkocsivezető, takarító, gondok, biztonsági őr stb.). A munkavállalók kiválasztásánál mérlegelni kell, hogy esetlegesen szándékosan „szivárognak” be terroristák, akik a későbbiekben terrorcselekmények elkövetésére készülnek. A toborzásnál

ENGLER ÁDÁM: A veszélyes anyagok közötti szállításának kockázatai, különös tekintettel a terrorizmus aktuális helyzetére

és interjúztatásnál továbbá figyelemmel kell lenni, hogy megbízható, felelős gondolkodású személyek kerüljenek a munkáltatóhoz, hiszen e nélkül hiába minden biztonsági intézkedés bevezetése, nem lesz, aki ezeket precízen végrehajtsa. Felvétel előtt célszerű dokumentált ajánlásokat (az utóbbi 10, de minimum 5 évről) is kérni, hogy megbizonyosodjunk a potenciális alkalmazott háttéréről, tapasztalatáról és jelleméről. Megítélésem szerint az alkalmazottak közül a biztonsági örök kulcsszerepet játszanak, célszerű számukra fényképes listát, azonosítókat adni a beengedhető személyek és járművek köréről, és a lehetséges helyettesítéseket is időben jelenteni kell számukra. A gépkocsivezetők számára bevált gyakorlat a munkaszerződésükben is rögzíteni felelősségüket, és a biztonságos üzemre vonatkozó általános elveket. Célszerű a fentiekben említett veszélyes áru fuvarozók és az új alkalmazottak kiválasztását összhangba hozni, és egyenértékű kockázatként kezelni.

A nagy közbiztonsági kockázatú árukkal foglalkozó személyeket az ADR előírásai szerint képzésben kell részesíteni, melyet időszakonként további új ismeretekkel kiegészítve meg kell ismételni. A képzés keretében ismertetni kell a közbiztonsági terv alkalmazásának személyre szabott előírásait, hangsúlyozni szükséges mi a teendő egy rablási kísérlet vagy támadás esetén. Az oktatás akkor mondható sikeresnek, ha a gépkocsivezetők és a többi szereplő a biztonsági intézkedéseket normálisnak, a mindennapi feladatokhoz tartozónak tekintik.

A telephelyen belüli biztonsági eljárásokat folyamatosan értékelni kell, és ha szükséges, újra kell gondolni őket. Figyelmet kell fordítani a járművek biztonságos parkolására (a biztonságos parkolóhelyre nézve nincsen egységesen megállapított definíció), indítókulcsainak őrzésére, valamint dokumentálni kell a személyzeti egyenruha kiadását és visszavételét is.

A közbiztonsági terv készítésekor és felülvizsgálatakor első lépésként a lehetséges fenyegetések típusát kell azonosítani. Fel kell térképezni a nemzetközi híreket a várható terrorista támadásokról, meg kell állapítani, hogy a vizsgált tevékenység vagy ennek környezete (szomszédos üzem, lakosság stb.) vonzhat-e terrortámadást. Következő lépésként azonosítani kell a védeni kívánt objektumok, eszközök listáját, fel kell mérni ezek sebezhetőségét. Utolsó lépésként meg kell hozni a döntéseket, hogyan lehet a kockázatokat minimális szintre csökkenteni (teljesen kiküszöbölni nem lehetséges).

Ha sikeresen akarunk reagálni a ránk leselkedő terrorista veszélyre, akkor a fentiekben említett eljárások komplex vizsgálatára lesz szükség. Be kell vezetni egy biztonsági eljárásokat tartalmazó módszertant, és ezek betartása érdekében célszerű kinevezni egy közbiztonsági koordinátort. A koordinátor feladata és felelőssége a biztonsági terv maradéktalan betartatása, a biztonsági fenyegetésekre adott válasz irányítása, és a hatóságokkal való kapcsolattartás.

A veszélyes áruk közbiztonsági szempontból megfelelő szállításának és tárolásának legalapvetőbb feltétele a megelőzés, vagyis az eltulajdonítás megakadályozása az arra alkalmas eszközök, módszerek segítségével. A megfelelő biztonsági környezet előzetes, tervszerű és tudatos kialakításával a közbiztonsági kockázat jelentősen csökkenthető. A megelőzés mellett ugyanakkor meghatározó szerepe lehet egy nem várt esemény bekövetkezésekor a gyors, hatékony beavatkozásnak is. [7]

KÖZBIZTONSÁGI TERV RADIOAKTÍV ANYAGOK ESETÉN

Az ADR előírásai értelmében radioaktív anyagok esetén az ADR 1.10 fejezetének előírásai teljesítettnek tekinthetők, ha betartják a Nukleáris anyagok fizikai védelméről szóló Egyezményt valamint az International Atomic Energy Agency (IAEA) „Nukleáris anyagok és nukleáris létesítmények fizikai védelme” című kiadvány előírásait. [4] A két idézett forrás közül jelen cikkben kizárólag az elsővel, a Nukleáris anyagok fizikai védelméről szóló Egyezménnyel (továbbiakban: Egyezmény) fogok foglalkozni, amely nem csak a közúti szállítási előírásokat tartalmazza. A hivatkozott dokumentum a békés célra felhasznált nukleáris anyagokra vonatkozik, azok nemzetközi szállítása, és a nukleáris anyagok hazai felhasználása és tárolása során is. [11] Már 2001 novemberében, az emlékezetes Atlanti pajzsot ért terrortámadások után pár nappal a Nemzetközi Atomenergia Ügynökség szorgalmazta az Egyezmény azonnali korszerűsítését (szigorítását), és hatályának kiterjesztését. [12]

Az Egyezményben nukleáris anyagként jelenik meg a plutónium, az urán-233; és a 235-ös vagy 233-as izotópban dúsított urán és a természetben előforduló izotópkeveréket tartalmazó urán is.

Megállapítható, hogy a nukleáris anyagok védelméről szóló egyezményben foglaltak kellő részletességgel és konkrétumokkal alátámasztva határozzák meg a fizikai védelemről szóló előírásokat, a hazai büntető törvénykönyv pedig az elkövetett cselekmény súlyosságával nem feltétlenül arányos büntetési tételeket határoz meg a visszaélésekkel kapcsolatban. A nukleáris anyagok esetében is megjelenik a már korábban is említett nézet, hogy a szereplő nem feltétlenül van teljesen tisztában a veszélyes anyagok megítélésével, nem beszélve az elkövetésből fakadó személyi és környezeti kockázatról. Ebből következően célszerű lenne annak megfontolása, hogy a Büntető Törvénykönyvben szereplő három, öt és nyolc év felemelésre kerüljön, vagy kiegészítésre kerüljön nagyobb mértékű pénzbírsággal is.

Megállapíthatjuk, hogy a fizikai védelem elsődleges célja a nukleáris létesítmények, valamint a radioaktív és nukleáris anyagok biztonságos őrzésének, védelmének megteremtése, továbbá annak megakadályozása, hogy e létesítmények, és anyagok a biztonságos őrzés alól kikerüljenek, és azokhoz illetéktelen személyek hozzáférjenek. A hazai nukleáris létesítmények őrzésével, védelmével, valamint a nukleáris anyagok szállításának biztosításával összefüggő feladatokat külön jogszabályok definiálják. [12]

Az említett külön jogszabályok közül a nukleáris anyagok szállításának rendőri ellenőrzési és biztosítási feladatairól szóló jogszabály rögzíti, hogy a rendőrség közúti szállításkor oszlopvezető és oszlopzáró rendőrségi gépjármű biztosításával, valamint a szükséges forgalomszabályozó feladatok végrehajtásával, vasúti szállítás esetén a területileg illetékes beavatkozó egységek készenlétben tartásával, a tervezett megállóhelyek fokozott rendőri felügyeletével, a szerelvény rendőrségi rádióhíradásának működtetésével közreműködik és részt vesz a szállítás biztosításában. [13] A jogszabály feladatokat határoz meg a Fizikai Védelmi Tervben (továbbiakban FVT) foglaltak ellenőrzése és engedélyeztetése vonatkozásában. A hivatkozott FVT a nukleáris létesítmény, átmeneti és végleges hulladékártató, valamint a nukleáris anyag, radioaktív sugárforrás és radioaktív hulladék vonatkozásában fogalmaz meg előírásokat. Az FVT hasonló tartalmi elemeket határoz meg,

ENGLER ÁDÁM: A veszélyes anyagok közúti szállításának kockázatai, különös tekintettel a terrorizmus aktuális helyzetére

mint az ADR szerinti közbiztonsági terv, úgymint beléptetés rendje, beléptetési jogosultságok és belépési időpontok rögzítési rendje vagy a szállítás tervezett időtartama és a szállítmány nyomon követésének módszere. [14] A jogszabály a kategorizált nukleáris anyagokhoz különböző fizikai védelmi szinteket rendel. A fizikai védelem célja a jogtalan eltulajdonítás, a szabotázs elleni védelmi rendszer kialakítása és hatékony működtetése. A rendszer alapkövetelménye biztosítani az elhárító erők riasztása után olyan időtartamú késleltetés megvalósítását, amely lehetővé teszi az elhárító erők számára az elkövető feltartóztatását és semlegesítését a védett cél elérése előtt. A rendszert úgy kell kialakítani, hogy minimalizálja a belső elkövető általi szabotázs lehetőségét, és akadályozza meg a belső elkövető általi jogtalan eltulajdonítást. Biztosítani kell, hogy a fizikai védelmi rendszer minden időjárási helyzetben, minden napszakban, az alkalmazás, feldolgozás, tárolás és szállítás minden fázisában megőrizze hatékonyságát. Ennek érdekében csak környezetállósági minősítéssel rendelkező készülékeket szabad felhasználni, a rendszernek pedig teljesítenie kell az egyszeres hibatűrés követelményét. Az információkat és adatokat a minősített adat védelméről szóló jogszabályban meghatározott módon kell minősíteni és kezelni, hiszen ezek ismeretében az elkövető a fizikai védelmi rendszer hatékonyságát csökkentheti. A fizikai védelmi rendszernek biztosítani kell az elrettentés, a detektálás, a késleltetés, és az elhárítás követelményét. [14] A szükséges védelmi szint kialakításához további követelmények fogalmazhatók meg, úgy mint fegyveres biztonsági őrség alkalmazása, fizikai védelmi zónák kialakítása, belső elkövetők lehetséges monitorozása, vagy éppen a beléptetés rendjének meghatározása.

TERRORIZMUS

A közbiztonsági terv nem egy egyszerű dokumentum, ami a veszélyes áruknak egy szűkebb körét listázza, valamint e körnek a kezelését írja elő, hanem egy olyan áruk jegyzéke amelyek alkalmasak arra, hogy azokkal terror cselekményeket lehessen elkövetni. Még akkor is, ha eltérően értékelik és ítélik meg a terrorizmust egy olyan társadalomban, ahol a terrorista csoportok akciói szinte minden egyes nap veszélyt jelentenek az ártatlan, békés, civil lakosságra és az infrastrukturális létesítményekre. [8] Ezen okból kifolyólag Magyarországon az utóbbi évekig nem a kellő mértékben foglalkoztak a kérdéssel, ami mára érezhetően megváltozott. A napjainkban tapasztalható migráns áradat és az európai nagyvárosokban bekövetkezett terrortámadások közelebb hozták a problémát, ha belföldön még nem is, de egy európai utazás során már egyre több civilben merül fel kétely saját biztonságát illetően. Természetesen a migránsok között- csak vélelmezni lehet-, hogy előfordulhat terrorcselekmény elkövetésére képes személy, ahogy a terrorizmus származása sem köthető egy területre, mert a terrorizmus maga is sokarcú, ebből következőn sok megjelenési formája is létezik, azonban közös ismérv az elbizonytalanításból fakadó megfélemlítettség érzésének a keltése és a kiszámíthatatlanság. A fenyegetettség közelségét jól mutatja a napokban megjelent törvénymódosítás, amely a terrorizmus elleni fellépéssel összefüggésben további tizenhárom jogszabályt módosított.

Ennek értelmében bevezették a „Kiemelt biztonsági intézkedés” fogalmát, amely szerint Magyarország területén olyan terrorcselekmény elkövetése vagy előkészülete esetén, amely alkalmas a közrend és a nemzetgazdaság, vagy a létfontosságú rendszerelem működésének

súlyos megzavarására, és a lakosság élet- és vagyonbiztonságát közvetlenül és súlyosan veszélyezteti, a rendőrség a terrorcselekmény megelőzése, félbeszakítása, következményeinek elhárítása és az elkövetők elfogása érdekében külön-külön és együttesen is alkalmazhat különböző intézkedéseket (igazoltatás, átvizsgálás, közbiztonságra veszélyt jelentő anyagok lefoglalása stb.) a terrorcselekmény hatásterületén. A rendőrség a kiemelt biztonsági intézkedést legfeljebb 72 óra időtartamra rendelheti el, ami szükség esetén további 72 órával meghosszabbítható. [9] A bevezetett új intézkedések jól mutatják, hogy a veszélyes anyagokkal való visszaélés lehetősége nem csupán elméleti okfejtés, hanem valós veszélyt jelent a lakosságra, amit a jogalkotó is igyekszik kezelni.

A szakirodalomban általában célpontok tárgyai szerint kormányzati, rendvédelmi szervek, diplomáciai testületek, üzleti érdekeltségek, média, közlekedési rendszer, turizmus, energetikai és telekommunikációs rendszerek, oktatási intézmények és vallási közösségek elleni terrortámadásokat különböztetnek meg. [8] Ebben a csoportosításban is helyet kap a veszélyes árukkal foglalkozó üzemek és szállítások kockázata.

Véleményem szerint a külső támadások veszélye jelenleg nem reális kockázat, az ADR hatálya alá tartozó szállítóeszközök, és ipari létesítmények erőszakos támadására Magyarországon nem kell számítani. Ezt a vélelmemet alátámasztja Solymosi József és szerzőtársai korábbi tanulmánya is, akik szerint összességében megállapítható, hogy Magyarországon a nukleáris létesítmények ellen irányuló terrortámadás valószínűsége kicsi, ugyanakkor a védelem jogi, intézményi és műszaki feltételei nemzetközi mércével mérve is magas színvonalúak, mind az üzemeltetők, mind a hatóságok képesek egy — egyébként valószínűtlen — terrortámadás elleni védelemre, illetve a következmények mérséklésére. Közismert és elfogadott, hogy egy állam terrorfenyegetettségét alapvetően az határozza meg, hogy ellenségképébe tartozik-e valamely terrorszervezetnek, az adott terrorszervezet rendelkezik-e az országban operációs képességekkel, illetve a terrorelhárító szolgálatok felkészültsége megfelelő-e. Az elmúlt két évtizedben az ország terrorfenyegetettsége, különösen a NATO és EU-ba való felvételünk óta fokozatosan csökkent. Általánosan elfogadott, hogy Magyarország jelenleg nem tartozik a nemzetközi terrorszervezetek ellenségképébe, így az ország terrorfenyegetettségét a környező országok, illetve az Európai Unió, továbbá a NATO ilyen értelmű veszélyeztetettsége határozza meg. [12] A fizikai behatolásnál sokkal nagyobb kockázata van egy esetleges üzemzavarnak, vagy közlekedési balesetnek, de jelen cikk témája nem a közlekedés és iparbiztonság vizsgálata.

Az erőszakos támadás helyett az aszimmetrikus hadviselés kockázatát tartom napjaink legnagyobb fenyegetésének. A veszélyes árukkal foglalkozó szervezetekbe történő beépülés lehetőségét az ADR is felismerte, amelyre kitértem már a közbiztonsági terv bemutatása során. Az új munkaerő, üzleti partner kiválasztásának jelentősége vitathatatlan, kérdés, hogy a támogató területek (humánpolitika, beszerzési üzletág stb.) fel van-e készülve a munkavállalók és partnerek közbiztonsági megszűrésére. Hazai tapasztalat szerencsére még nincsen a veszélyes árukhoz kötődő terrortámadások kapcsán, ennek lehetséges oka, hogy Magyarország még nem tartozik a legfenyegetettebb európai országok közé, valamint a szakszolgálatok is eddig megfelelően végezték a munkájukat.

A cikk írásakor (2016.07.14) Nizzában, bérelt teherautóval a nemzeti ünnepet ünneplő tömegbe hajtott egy tunéziai származású terrorista, aki közben fegyverével a rendőrökre is lőtt. A teherautót végül a rendőrök megállították, a sofőrt pedig lelőtték. A terrortámadás

ENGLER ÁDÁM: A veszélyes anyagok közúti szállításának kockázatai, különös tekintettel a terrorizmus aktuális helyzetére

következtében 84 ember vesztette életét, és több százan megsérültek. A cikk témájához közvetve kapcsolódó terrorakció tovább emeli a téma fontosságát, egyúttal felhívja a figyelmet a légi, vasúti terrortámadások után a közúti szállítójárművel történő támadások lehetőségére is.

BEFEJEZÉS

A cikkben bemutatam az ADR közbiztonsági terv legfontosabb részeit, külön feldolgoztam a radioaktív anyagokra vonatkozó fizikai védelmi rendszer elemeit. Megállapítható, hogy már jóval a közbiztonsági terv ADR-ben való megjelenése előtt létezett hasonló tartalmú előírás, amely kizárólag a nukleáris anyagok védelmét szolgálta.

Remélem, hogy tanulmányom is hozzájárul a közbiztonság további fenntartásához és értékes gondolatokkal egészíti ki az ADR területén dolgozó szakemberek tudását. Valamint alkalmas arra, hogy több szempontból emelje ki a közbiztonsági terv és mindannyiunk közbiztonságának a fontosságát. Mert a közbiztonsági terv nem csupán egy dokumentum, sokkal inkább útmutató a szakemberek számára, mit hogyan célszerű tenni a veszélyes áruk egy szűkebb körének kezelésekor. Ugyanakkor egy segédlet is azok számára, akik a veszélyes áruk kezelésének területén jártassággal nem rendelkeznek még, de éreznek magukban kellő felelősséget ahhoz, hogy a társadalom közbiztonságát fenntartsák, különösen egy olyan élethelyzetben, amikor a migráció kiszámíthatatlan és a megoldás is várat magára.

A közbiztonsági terv ismerete nemcsak azok számára fontos és elengedhetetlen, akik közvetlenül kezelik a veszélyes árut, hanem azok számára is, akik ezen áru körrel foglalkoznak, vagy annak közelében vannak, így akár a polgári lakosság számára is. Különösen fontos a közbiztonsági terv ismerete és alkalmazása azok körében, akik radioaktív anyagokkal dolgoznak, mert azok már kis mennyiségben is olyan veszélyt jelentenek, amelyek alkalmassá teszik azokat arra, hogy azokkal könnyedén lehessen terrorista cselekményt elkövetni. Megítélésem szerint a közbiztonsági terv gyakorlati alkalmazása hazánkban nem kiforrott, szükségesnek tartom a különböző megoldások részletes ismertetését a piaci szereplők számára. Különös tekintettel arra, hogy sok esetben magának az anyagnak a veszélyével, veszélyességével sincsenek kellően tisztában az emberek, noha az szükséges és elégséges lehetne az egyes veszélyes események elkerüléséhez. A megfelelő mélységű gyakorlati eljárások kidolgozása és alkalmazása után megítélésem szerint minimálisra csökkenthetők a munkavállalók által elkövethető szándékos visszaélések lehetősége. A szállítmányok erőszakos feltartóztatása és átvétele következtében indított támadásokra a közbiztonsági terv hatástalan, ezekre az új kihívásokra új megoldások kidolgozása szükséges.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Szászi Gábor: Veszélyes áruk szállításának szabályozása a Magyar Honvédségben Katonai Logisztika 2005/4. szám pp. 154-172.
- [2] Bárdos Zoltán: A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások ellenőrzésének fejr megyei tapasztalatai, Hadmérnök, V. Évfolyam 2. szám - 2010. június pp. 104-105.
- [3] DSLV (a Német Áruszállítmányozási és Logisztikai Társaság, a Német Vegyi Kereskedelmi Társaság, és a Német Vegyipari Társaság) dokumentációja http://www.hiradriskola.hu/images/hiradr_download/kozbizt_terv_segedlet.pdf Letöltés ideje: 2017.02.16
- [4] A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló 2015. évi LXXXIX. törvény
- [5] Dr. Kátai-Urbán Lajos; Kozma Sándor; Dr. Vass Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon, Védelem online, pp. 38
- [6] A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet
- [7] Lázár Gábor, Szatmári-Juhász Ditta: A veszélyes anyagok közúti szállításának és tárolásának közbiztonsági aspektusai Hadmérnök VI. Évfolyam 3. szám - 2011. szeptember pp. 91
- [8] Horváth Attila: Terrorfenyegetettség: Célpontok, nagyvárosok, közlekedés, Hadmérnök, <http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/Horv%E1th.pdf>. Letöltés ideje: 2017.02.13 pp. 1-4.
- [9] A terrorizmus elleni fellépéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LXIX. törvény
- [10] A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításához és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet
- [11] A nukleáris anyagok fizikai védelméről szóló egyezmény kihirdetéséről szóló 1987. évi 8. törvényerejű rendelet
- [12] Solymosi József, Rónaky József, Lévai Zoltán, Vincze Árpád: A nukleáris létesítmények terrorfenyegetettsége, Hadmérnök, <http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/solymosi.pdf> Letöltés ideje: 2017.02.13 pp. 1-17.
- [13] Az atomenergia alkalmazásával összefüggő rendőrségi feladatokról szóló 47/2012. (X. 4.) BM rendelet
- [14] Az atomenergia alkalmazása körében a fizikai védelemről és a kapcsolódó engedélyezési, jelentési és ellenőrzési rendszerről szóló 190/2011. (IX. 19.) Korm. rendelet