Az életben vasúti katasztrófák is előfordulhatnak, s ilyenkor a katasztrófavédőknek igen vaskos tennivalói és kötelezettségei vannak, mind a balesetben érintett személyek mentésében, mind a további károk megelőzésében, elhárításában, vezette fel előadását az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főosztályvezetője.

Kozma Sándor elmondta: az OKF több szakterületen hatósági jogkörrel is rendelkezik, ilyen például a veszélyes áruk közúti, vasúti, vízi vagy légi szállításának ellenőrzése. A katasztrófavédelem mint erre feljogosított hatóság 2001-ben kezdte ellenőrizni a közúti veszélyes áru szállítást, majd 2012-ben a jogalkotó kiterjesztette munkájukat a vasúti,vízi, 2015-ben pedig a légi árufuvarozásra is, mindegyik területen elsősorban a balesetek, káresemények megelőzését szabva a szerkezet feladatának. Ennek keretében szakembereik azoknak az előírásoknak a betartását ellenőrzik – 2007 óta immár önálló szankcionálási jogkörrel is kiegészítve -, amelyeket az európai uniós szabályzatok írnak elő a piaci szereplők részére. A bírságolás célja minden ellenkező híresztelés dacára nem az állami bevételek növelése, erősítette meg a tűzoltó ezredes, hanem a szabályokat felrúgó vállalkozások rászorítása a jogkövető magatartásra. Hiszen a veszélyes áruk szállítása során még hatványozottabban jelentkezik az előírások betartásának igénye, és aki ezt nem akarja tudomásul venni, azt büntetéssel kell rávezetni, hogy felhagyjon a szabálytalan gyakorlattal. A szakmai érdekképviseletekkel is sikerült elfogadtatni, hogy erre szükség van – mindannyiunk biztonsága érdekében. A munkatársaknak minden szállítási alágazat esetében mintegy 200 oldalas ellenőri kézikönyvet dolgoztak ki, mert senkitől sem várható el, hogy egyszerre legyen hajóskapitány, mozdonyvezető és kamionsofőr. A terepen lévő katasztrófavédők képzésére kiemelt figyelmet fordít az OKF, minden egyes munkatársukat igyekeznek a lehető legjobban felkészíteni az ellenőrzések végrehajtására. Ehhez kezdetben külsős képzőcégeket kértek fel, amelyek akár több évtizede oktatják az ADR ellenőröket, ma már viszont ott tartanak, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál sikeres veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadói vizsgát tett kollégáik vették át ezt a feladatot. Így folyamatosan növekszik a képzett OKF - ellenőrök száma, amit azzal szeretnének már a közeljövőben támogatni, hogy szintén külső szakcég közreműködésével százas nagyságrendben képzenek ki a saját állományukból biztonsági tanácsadókat. Ahogy egyre többen szereznek gyakorlatot az ellenőrzésben, úgy tudnak a katasztrófavédők egyre több és több vizsgálatot elvégezni, ami a szabálytalanságon ért járművek számában és a kiszabott bírságösszegben is tükröződik. Ha tűzoltót látunk gumibottal és bilinccsel, biztosak lehetünk benne, hogy veszélyes áruellenőrrel találkoztunk. Ennek az elsőre bizarrnak tűnő párosításnak

az az oka, hogy sajnos gyakran lépnek fel támadólag az ellenőrökkel szemben. Tavaly decemberben egy külföldi gépkocsivezető bezárta a raktérbe az őt ellenőrizni készülő OKF - es munkatársat, akinek a kollégái akadályozták meg, hogy a sofőr el tudjon hajtani. Másokat szintén nemegyszer megfenyegettek, sőt tettleg bántalmaztak, egyáltalán nem túlzás tehát az eddig a rendőröknél megszokott fenyítőeszközök látványa, egész egyszerűen az elrettentés miatt. Az ellenőri létszám növelése mellett elengedhetetlenül szükséges a technikai fejlesztés is. Közbeszerzési eljárás keretében folyamatban van egy ADR-es járőrhajó megvásárlása, amivel a Győr és Mohács között veszélyes árut szállító hajókat bármikor ellenőrizni tudják majd.