

fejlődésére tekintettel célszerű a gépjárművezetési képzést általánossá tenni a középiskolában.

A közlekedés vertikumát rendező jogi szabályozás köréből most csak arra utalok, hogy a közúti közlekedési szabályok módosítása mellett – más európai országokhoz hasonlóan – szükségesnek ítélem a KRESZ törvényi szintű megfogalmazását.

A büntetőszférából mind a szabálysértési, mind a büntetőtörvény szankciórendszerének újragondolását javaslom, mert a felelősségre vonás olyan új eszközeit kellene bevezetni, amelyek a jogsértő magatartás specifikumainak megfelelően az eddiginél hatékonyabban segítik az általános és a speciális megelőzést is.

A kormány 1992-ben kiadott 2002. számú határozata a közúti közlekedés biztonságáról nyolc pontban foglalja össze a feladatokat.

Szükségesnek tartja a közlekedésbiztonság javítására irányuló társadalmi kezdeményezések megfelelő szakmai és anyagi támogatását az erre a célra elkülönített – pályázati rendszerben működtetett – anyagi forrásból.

Hazánkban a közutakon nincsen érzékelhető forgalom-ellenőrzés, ami jórészt a rendőrség elavult technikai felszereltségével, elégtelen létszámhelyzetével, korszerűtlen szervezeti kialakításával magyarázható.

A közúti közlekedési balesetek megelőzésének rendőri eszközei közül azonban talán a

legjelentősebb és egyben a legeredményesebb a rendőrség jelenléte. Különösen igaz lehet ez a megállapítás abban az esetben, ha a forgalmat ellenőrzők tevékenységében a segítő szándék válik meghatározóvá és csak azt követően kap jelentőséget a „büntetőhatalom”.

A közlekedési szabályok megsértőit a lehető legtöbbször kell kiszűrni a forgalomból, mert osztom azoknak a véleményét, akik nem a felelősségre vonás súlyosságától, hanem annak elkerülhetetlenségétől várják az eredményes megelőzést.

Irodalom

Dr. Viski László: Közlekedési büntetőjog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1974.

Dr. Irk Ferenc: Közúti balesetek. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1979.

Dr. Vigh József: Kauzalitás, determináció és prognózis a kriminológiában. Akadémiai Kiadó, 1980.

Dr. Földvári József: Kriminalisztika. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987.

Dr. Jankó Domonkos–Dr. Holló Péter: Közúti baleseti veszteségek és csökkentésük lehetőségei. Közlekedéstudományi Intézet 19. sz. kiadványa, 1986.

Dr. Irk Ferenc: Morál és jog viszonya a közvéleményben. Kriminológiai és kriminálisztikai tanulmányok. BM Kiadó, 1991.

Dr. Bánfi Ferenc: A rendőrség közlekedési szolgálatának jövője. Rendészeti Szemle, 1991. februári szám, 12. oldal.

ZELLEI GÁBOR

A mentés vezetésének sajátosságai katasztrófák esetén

Katasztrófák esetén a mentés vezetése, amely bonyolult körülmények, veszélyes hatások között szakalegységek tevékenységének irányítását jelenti, közel áll a harcvezetéshez. Nem elvetve a katonai elemeket, hiba lenne a vezetés folyamatának sematikus értelmezése.

A váratlanság és a bonyolító tényezők sokfélesége miatt elsőrendű fontosságú, hogy már a felkészülés időszakában megpróbáljunk kész algoritmusokat adni legalább a kárhelyparancsnok tevékenységének egy részére. Ilyenkor nem beszélhetünk általánosan kárhelyről és katasztrófáról. Gondoljunk bele, mennyire más vezetési stílust (és vezetőt) igényel egy távolról érkező, de igen veszélyes sugárszennyeződés, mint egy robbanással együtt járó vegyi katasztrófa esetén az operatív mentésirányítás. Az előbbinél az emberek semmit nem érzékelnek, az élet mindennapos tevékenységek keretében zajlik, egy kis túlzással, szinte „íróasztal mellől” lehet vezetni. A pontos mérhetőség lehetővé teszi a helyzet állandó ellenőrzését. Súlyos robbanásnál, vegyi katasztrófánál apokaliptikus kép tárul elénk: a helyzet állandóan változik, a pszichikai hatás, a pánik óriási, mindenki közvetlen életveszélyben van, vezetni csak a helyszínről lehet.

A parancsnoki munkának – mint a problémamegoldás, a döntés egy sajátos formájának – fázisai jól beváltak a harc vezetésében, de a különféle kárhelyek esetében speciális értelmezésük és megfelelő alkalmazásuk szükséges.

A vezetés szempontjából leglényegesebb szempontok: a váratlanság mértéke, az előrejelezhetőség, a helyzet változásának mértéke és gyakorisága, a döntésre rendelkezésre álló idő. Ilyen megfontolásból a katasztrófákat négy csoportra oszthatjuk azzal a megjegyzéssel, hogy vannak katasztrófatípusok, melyek egészen speciális sajátosságuk miatt egyediek, ilyen szempontok szerint nem sorolhatók be csoportokba.

Első csoport

Prognosztizálható katasztrófák (pl.: árvíz, távoli nukleáris katasztrófa, meteorológiai katasztrófa.)

Ezekben az esetekben viszonylag elegendő idő áll rendelkezésre a döntés előkészítésére, és a hatások elég nagy pontossággal előre jelezhetők.

A vezetés folyamata két időszakra osztható:

- a prognózis alapján a felkészülés irányítására, és

- a katasztrófa bekövetkezése után – a pontosított adatok alapján – a mentés-mentesítés irányítására.

Jellemzőjük, hogy a károsító hatások jól kivédhetők, az emberi életet csak kismértékben veszélyeztetik, káros pszichikai hatásuk – a felkészülés lehetősége miatt – nem túl nagy. A mentőerők átlagos felkészültsége és felszereltsége elegendő, így a vezetés minden helyzetben képes kellő megerősítésről gondoskodni, a váltásokat végre tudja hajtani. Mind a mentés felelős vezetője, mind az operatív mentésirányító – az esetek nagy többségében – *speciális szakértők bevonása nélkül képes feladatai ellátására.*

A természeti katasztrófák (meteorológiai, árvíz) gyakoribbak, így – sajnos – sok tapasztalat halmozódott föl: kész sémák állnak rendelkezésre, amelyek a felkészülés időszakában tanulmányozhatók. Itt a vezetés tervezési fázisa dominál, lehetőség van az elhatározások pontos kimunkálására, amely a helyzet változása során csak pontosításokra szorul.

Második csoport

A korlátozottan prognosztizálható katasztrófák (pl.: földrengés, helyi nukleáris katasztrófa.)

A tudomány mai állása szerint ezek hatása, illetve bekövetkezése – igaz, hogy nem minden esetben – részben előrejelezhető.

Ilyenkor van idő a legfontosabb előzetes intézkedések kiadására, a lakosság biztonságos helyre menekítésére, a mentő erők készenléttbe helyezésére. Ugyanakkor a vezetést nehezíti, hogy a bekövetkezés után a helyzet változásának mértéke és gyakorisága igen nagy lehet. *A nukleáris katasztrófa országos szintű irányítást igényel*, itt kell a legtöbb speciális szakértőt bevonni. Számolni kell a lényeges változásokkal, amelyek új helyzetmegítélésre és elhatározásra késztesítik a vezetőt.

Harmadik csoport

A nem prognosztizálható, váratlan katasztrófák (pl.: vegyi, tűz- és robbanás.)

Ennél a csoportnál az események teljesen váratlanul, vagy rövid üzemzavar után következnek be, előrejelzésre nincs lehetőség, némi támpontot csupán a katasztrófavédelmi tervekben szereplő megelőző értékelések adhatnak. A vezetés szempontjából lényeges körülmények: a helyzet igen gyors változása, a mérés korlátozott lehetőségei, a mentőerőkkel szemben támasztott magas követelmények, és a fokozott káros pszichikai hatások, elsősorban a lakosság tekintetében. *A vezetőnek nagy valószínűséggel speciális szakértők véleményére is szüksége lehet döntései meghozatala előtt.*

Ellentétben a természeti katasztrófákkal, az ipari katasztrófák ritkábban következnek be, kevés a mentés irányítására vonatkozó tapasztalat, annál is inkább, mert a megtörtént eseteket kevésbé publikálják.

Mind a tervek elkészítése, mind az esetleges mentés lokálisan történik részben az ipari titokvédelem, részben a felelősség elhárítása miatt. Nagyon valószínű, hogy (kivéve az országos szinten irányított nukleáris ka-

tasztrófát) a vegyi katasztrófa esetében a legbonyolultabb a mentés-mentesítés vezetése.

Az ilyen jellegű kárterületeknél nem számolhatunk egy sémászerű, meghatározott sorrendet követő vezetési tevékenységgel, annak ellenére, hogy a döntés előkészítésének elemei itt is megtalálhatók, de a helyzet dönti el, hogy mikor és milyen formában kerülnek alkalmazásra.

Negyedik csoport

Részben kezelhető (kiszámíthatatlan) katasztrófák (pl.: biológiai katasztrófa, tömegkatasztrófa)

Mivel az összes előző csoportnál az élettelen anyag, anyagszerveződés pusztító hatásával állunk szemben, némi lehetőség mindig adódott a tervezésre, a kezelhetőségre. Jelen esetben viszont élő szervezetek egymásra és a környezetre való hatásáról van szó. Ma, sem a mikrobiológia (járványtan), sem a tömegpszichológia nem képes megnyugtató választ adni a járványok és a tömegpszichózis lefolyására és kiszámíthatóságára.

Az új, potenciális biológiai veszélyforrások titkosak, így a védelem tervezése lehetetlen. A vezetés ilyen katasztrófák esetén az eddig ismert sémákkal és módszerekkel nem látszik megoldhatónak. A téma igen komoly elemzést, kutatást igényel.

Néhány vezetési elem összevetése a katasztrófatípusokkal

Helyzetmegítélés

Köztudott, hogy a jó *helyzetmegítélés* az alapja a sikeres elhatározásnak (döntésnek).

A helyzetmegítélés csak hiteles, egyértelmű információk, mért adatok birtokában végezhető el megfelelően.

Árvíz esetén akadályozó tényező lehet a kárterület nagy kiterjedése, gátszakadás esetén az összeköttetés és a felderítés nehézségei, a lakosságra gyakorolt pszichikai hatás kiszámíthatatlansága. A vízszint figyelemmel kísérése ugyan egyszerűnek tűnik, de a sok információból nem mindegyik hiteles, a gátak állapotának megítélésében sok lehet a szubjektív elem.

Földrengés bekövetkezésekor nehéz a közvetett károsító hatások (közműsérülés stb.) felfedése, amelyek viszont lényeges információk a helyzetmegítéléshez. A lakosság spontán reakciói szintén kiszámíthatatlannak. Az utórezgések is lényegesen befolyásolhatják a kialakult helyzetet. Az éjszaka, a rossz időjárás, a romos kárterületen való mozgás nehézségei mind komplikáló tényezők. A vezetőkes híradás megszakadhat részben vagy egészben, a menekülők – de a felderítők is – a váratlanság és a hatalmas pusztítás okozta sokk miatt szubjektív elemekkel, pontatlanul fognak beszámolni a történetekről. Az első órákban a romok alatt lévők számát még hozzávetőlegesen is nehéz megítélni.

Vegyik katasztrófánál nem nélkülözhető a helyzetmegítélést végző szakmai ismerete. Meg kell állapítani a kiszabadult mérgező anyag fajtáját, mennyiségét, a szabadba jutás (sérülés) pontos körülményeit. Ismerni kell a terület jellegzetességeit az anyag terjedése és a környéken lévő emberek és állatok veszélyeztetése szempontjából. Fontos a rendelkezésre álló közvetlen beavatkozók és közreműködők helyzete, teljesítőképessége a hiteles helyzetmegítélés szempontjából.

Lényeges sajátosság vegyi katasztrófánál, hogy a helyzet – elsősorban a talajmenti, meteorológiai viszonyok hatására – rövid idő alatt lényegesen megváltozhat. Ezért törekedni kell a kellő sűrűségű mérési pontokon keresztül a folyamatos és lehetőleg hiteles adatszolgáltatásra a mérgező anyag terjedését és koncentrációváltozását illetően. Állandón készen kell állni vegyi kárterületen új helyzetmegítélés kialakítására és ennek nyomán az elhatározás pontosítására.

A rossz helyzetmegítélést mutatja a következő példa. 1982-ben az ausztriai Karnitenben egy tartálykocsi balesete során nyolc tonna fenol ömlött a szabadba, hat tűzoltó életveszélyes mérgezést szenvedett, mivel a veszélyes anyag fajtáját tévesen állapították meg. A tűzoltók közül senki sem rendelkezett az anyag meghatározásához szükséges szakképzettséggel, a tartályon lévő számok alapján benzinhoz hasonló folyadékokra tippeltek. Később rádióan információkat kaptak, hogy az 1247-es anyag metilmetakrilát, amely gyúlékony, illékony, robbanásveszélyes folyadék. Időközben a tűzoltók megállapították, hogy tévedtek, mert szerencsétlenül járt társaiknál a roncsolódások arra utaltak, hogy mérgező-agresszív anyaggal állnak szemben. Csak később derült ki a megtalált szállítólevélből, hogy a szállítmány: fenol.

Elhatározás

Leginkább ennél a vezetési elemnél fontos, hogy a vezetés folyamatának (a parancsnoki munka) elemeiben, ezek sorrendjében, de szerepében is lényeges eltéréseket kell tükröznie a különböző katasztrófák esetén. Sokan hajlamosak arra, hogy mereven értelmezzék a parancsnoki munka elemeit, ismer-

nek 2–3 sémát és úgy gondolják, hogy vezetni csak így lehet, mert ez van a szabályzatban. Vannak katasztrófatípusok (árvíz, távoli nukleáris), melyeknél a vezetés tisztán két részre osztható: *a megelőző védelmi intézkedésekre és a bekövetkezés után a mentés irányítására*. Biztos, hogy itt legalább két elhatározást kell hozni, ugyanis a két időszak a tevékenység jellegében és a végrehajtásban is élesen elkülönül. Vegyi, vagy tűz- és robbanás jellegű katasztrófa esetén nagyon valószínű, hogy a vezető a folyamatosan változó helyzet nyomán új és új helyzetmegítélésekre és pontosított vagy teljesen új elhatározásokra kényszerül. Döntése majdnem minden esetben egy szakértői csoport véleménye alapján alakul ki, nincs idő az elhatározások – hagyományosan vett – „kidolgozására”, az előjáróval való elfogadtatásra.

Rossz elhatározást mutat be a következő példa. 1989. november 19-én Mexikó városban katasztrófális méretű gázrobbanás történt, felrobbant a Petroleos Mexicanos egyik gáztartálya. 400 ember életét veszítette, több mint 1000 ember súlyosan megsérült. A robbanás után mozgósították a mentési munkálatokhoz Mexikóváros valamennyi egészségügyi szolgálatát, a hadsereg és a polgári védelem alakulatait, és elsősorban a műszaki alakulatokat. Így a hibás döntés következtében a környéken létesített elsősegélyhelyek csak a harmadfokú sérülést szenvedetteket tudták elsősegélyben részesíteni. A távoli kórházba szállítottak közül sokan meghaltak a kései beavatkozás és az égési sérülésekre való felkészületlenség következtében.

A mentő-mentesítő alegységek irányítása a kárhelyen

A kárhelyen a mentőalegységek közvetlen irányítását az operatív mentésirányító végzi, aki a veszély jellegétől függően állandó kapcsolatban van a kisebb vagy nagyobb távolságban tartózkodó felelős vezetővel. Igen lényeges kérdés a feladatok és a felelősség pontos jogi és szakmai behatárolása. Nagy kiterjedésű kárterületen nagyszámú és sokféle alegység irányításánál (árvíz, nukleáris) a legnagyobb probléma – az összeköttetés gondjai és a sok helyszín miatt – a mozgás megfelelő biztosítása, valamint az együttműködés megszervezése a közvetlen beavatkozók, a közreműködők és az önkéntesek között.

Földrengés esetén a felderítés pontatlansága és a fokozott pszichikai hatások miatt indokolt, hogy a felelős vezető a helyszínen vagy annak közvetlen közelében tartózkodjon.

A vegyi kárterületen a változó szennyezettségi viszonyok miatt általában csak a képzett operatív mentésirányító tartózkodhat. Megfelelő szakszerezések hiányában igen nehezen oldható meg, hogy az irányítók védőeszközöket és ruházatot kapjanak. Mindenképpen szükség van – legalább az elsődlegesen beavatkozóknak – olyan védőfelszerelésre, amely a megfelelő mozgás és az eszközök vezérlése mellett lehetővé teszi az állandó összeköttetést, a biztos légzés- és bőrvédelmet, a sötétben, a füstben való tájékozódást.

A fokozott pszichikai hatásokat is figyelembe véve (mérgezetek, halottak látványa, életveszély stb.) a tűz- és vegyi kárterületen működő operatív mentésirányítóval szemben a legmagasabbak a szakmai, fizikai és pszichikai követelmények.

1971. június 26–29 között a lengyelországi czechowiczei kőolajfinomítóban 72 óráig tartó tűzvész tombolt, amelynek következtében 37 fő meghalt, 70 fő megsebesült. Részlet a mentés leírásából: „A tűzoltók irányítása igen nehézkes volt; nem állt rendelkezésre megfelelő híradó eszköz, az üzemi műszaki személyzetét nem vonták be a tűzoltás vezetési törzsébe. Ebből adódott, hogy a vezetőség különböző állásfoglalása, a folyamatos összeköttetés hiánya miatt nem volt koordinált együttműködés, melynek következtében a tűzoltóalegységek a körülmények megfelelő ismeretének hiányában önkényesen vetették be magukat a tűzoltásba. Hiányzott a megfelelő, folyamatos információ a helyzet veszélyességére vonatkozóan”.

Intézetünk, a BM Polgári Védelem Országos Vezetőképző Intézete két éve oktatási programjába beépítette a mentés vezetésének sajátosságait. Az egyes katasztrófatípusokat integrált blokkokban oktatjuk, melyek mindegyike egy, a mentés vezetését szimuláló gyakorló foglalkozással végződik. Valóságos eseteket, megtörtént katasztrófák tanulságait elemezzük. Iskolánk és a BM TOKI közötti tanácsérteket szeretnénk folyamattossá tenni és a mentésben más szervezettel is kialakítani az együttműködést.