

A rendőrség szerepe a légiközlekedés- védelemben

GÉRESI-SÁNDOR Zita

A 21. században a repülésre a közlekedés egyik legtermészetesebb módjaként gondolunk. Köztudott, hogy jelenleg ez az utazás legbiztonságosabb alternatívája. A légi közlekedés és annak védelme azonban sokkal összetettebb kérdés, mint azt első pillanatban hinnénk. Ez a terület folyamatos változásnak van kitéve: akár a terrorizmus veszélyére, akár a technika fejlődésére vagy a jogszabályi környezetre gondolunk. Tanulmányomban szeretnék a légi közlekedés védelmének egy kis szeletére rávilágítani a rendőrség munkáján keresztül.

*„A repülő feltalálása semmiség.
A felépítése már valami.
A repülés: az minden.”
(Otto Lilienthal)*

Tanulmányom témája a rendőrség és a légi közlekedés kapcsolata, mottóul pedig egy Lilienthal-idézetet választottam, mert úgy érzem, ez nagyon érzékletesen fejezi ki azt a hozzáállást és elhivatottságot, amit az érez, aki egyszer megismerkedik a légi közlekedéssel, és a részévé válik, bármely területen is dolgozzon...

Céлом, hogy bemutassam a polgári légi közlekedés védelmének egy kis szeletét a rendőrség által kifejtett munkán keresztül, amely munka – figyelembe véve az Európai Unió által szabott jogi kereteket is – nagyon különleges, és nagy szakértelmet igénylő hivatást jelent, valamint megkísérlem áttekinthető jelleggel bemutatni, milyen rendészeti jellegű intézkedések állnak rendelkezésünkre a biztonság szavatolása érdekében. Munkámból adódóan a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren megvalósuló hatósági jogalkalmazásra van rálátásom, a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság munkatársaként ennek folyamatos fejlesztése, javítása a célom.

A 21. században a repülésre úgy gondolunk, mint a közlekedés egyik leginkább magától értetődő, természetes módjára. Az is köztudott, hogy jelenleg ez az utazás legbiztonságosabb alternatívája. A biztonság azonban – mint ahogy minden más is – relatív fogalom, a légi közlekedés és annak védelme sokkal összetettebb kérdés, mint ahogy azt az első pillanatban hinnénk. Több ezren dolgoznak ugyanis minden repülőtéren annak érdekében, hogy utazásaink során minden zökkenőmentesen történjen, azonban ez az a terület, amely mindennapos változásnak van kitéve, akár a technika rohamos fejlődésére, akár a jogszabályi környezetre, akár a terrorizmus veszélyére, a fenyege-

tettségek szintjének folyamatos növekedésére gondolunk. Mindennapjainknak szerves részévé vált az is, hogy – újabb és újabb sajnálatos és tragikus eseményekről szóló híradásokon keresztül – értesülünk a légi közlekedés biztonsága ellen elkövetett bűncselekményekről, amelyek egész világra hatással bírnak. Ezen eseményeket követően minden légikikötőben megszigorítják a védelmi célú intézkedéseket, hogy a biztonság láncolata garantáltan sértetlen maradjon, és az esetleges kockázatokat a lehető legminimálisabbra csökkentsék. Egyetlen kockázati tényezőt, a „leggyengébb láncszemet” azonban lehetetlen kiiktatni a rendszerből, ez pedig nem más, mint maga az ember. Szinte az összes napjainkig elkövetett, légiközlekedés-biztonsággal összefüggő jogellenes cselekmény esetében tetten érhető a repülőtéri személyzet óvatlansága, hanyagsága, amely ha nem is közvetlen oka, de mindenesetre elősegítője volt a terrorcselekmények elkövetésének. Véleményem szerint ezen kockázatot is csak egyetlen, jól működő „garanciális elem” segítségével lehet megszüntetni, amely elem szintén az ember, aki – legalábbis esetünkben – egyenruhát visel.

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság feladat- és hatáskörének bemutatása

A jelenleg hatályos magyar jogi szabályozás alapján a légi közlekedés védelméért elsősorban az állam – szervei útján –, valamint a repülőtér üzemben tartója felel.¹ Az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv (a továbbiakban: rendőrség) feladata, hogy a légi közlekedés biztonságáról a rendelkezésére álló – rendvédelmi szerv jellegéből adódóan sajátos – eszközökkel gondoskodjon. Az RRI az Országos Rendőr-főkapitányság területi jogállású szerveként a rendőrség és a határőrség 2008. január 1-jei integrációja, valamint a korábban a Rendészeti Biztonsági Szolgálat szervezeti elemeként működő Repülőtéri Biztonsági Szolgálat beolvasztása során jött létre, jelenleg közel 700 fős² rendszeresített állománnyal látja el feladatait. A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 4. § (3) bekezdésének akkori rendelkezése szerint a központi szerv, a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságok, rendőrkapitányságok és határrendészeti kirendeltségek rendszerén túlmenően „egy feladat ellátására törvény vagy kormányrendelet más rendőri szervet is létrehozhat”, amely alapján a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 329/2007. Korm. rendelet) létesíti az RRI-t.³

Alapító okirata alapján a szerv⁴ a Budapesti Határőr Igazgatóság jogutódja, azonban a fentiekben leírt, több szerv egyesítésével életre hívott hatóság a mai napig sajátos,

1 A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67. § (2) bekezdése alapján: „A légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatokat a Kormány rendeletében meghatározott erre jogosított szerv, szervezet, valamint a nyilvános repülőtéren a repülőtér üzemben tartója látja el. A nyilvános repülőtér üzemben tartója a légiközlekedés védelmével kapcsolatban a 185/2010/EU bizottsági rendelet melléklet 1.5. pontjában meghatározott feladatai ellátására biztonsági szolgálatot hoz létre vagy bíz meg.”

2 A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 21/2015. (XI. 05.) RRI intézkedés 1. melléklete alapján 659 fő.

3 A Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés d) pontja.

4 Vö. 329/2007. Korm. rendelet 14. § (2) bekezdés j) pontja.

kettős, „határőr-rendőr arculatot” hordoz. A fentiek alapvetően meghatározzák speciális feladatrendszerét is, amely minden más rendőri szervétől különbözik mind jellegében, mind összetettségét tekintve. Az RRI önálló költségvetési szerv, irányítását a Belügyminisztérium látja el, középírányító szerve az Országos Rendőr-főkapitányság, amely e hatáskörét a rendészeti főigazgató útján gyakorolja.⁵

Az RRI illetékességi területe a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre terjed ki – mintegy 14,13 km²-es területet felölelve –, amely csupán egy kisebb település méretének felel meg, azonban ha figyelembe vesszük a 2014-es 9 155 961 fős utasszámot,⁶ nem tűnik eltűzöttnek a fent említett rendőri létszám.

A repülőtéren a rendőrségen kívül több hatóság is jelen van annak érdekében, hogy a légi közlekedés zavartalanságát saját eszközeikkel segítsék elő. Ezen hatóságok: a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal, az Alkotmányvédelmi Hivatal, a Terrorelhárítási Központ, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, valamint katasztrófavédelmi szervként a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság. A felsorolt szerveket a polgári légit közlekedés védelmének szabályairól és a Légit közlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szóló 169/2010. (V. 11.) Korm. rendelet együttműködő hatóságoknak nevezi, így kifejezésre juttatva, hogy bár mindegyik szerv egyformán fontos szereplő egy nemzetközi reptér életében, de igazi eredményeket csak a folyamatos együttműködés és egymás segítése révén tudunk elérni.

Természetesen arról sem szabad megfeledkezni, hogy a repülőtéren megvalósuló hatósági, rendészeti tevékenységnek mindenképpen figyelembe kell vennie, hogy az utazás szolgáltatás. Az ideérkezők szolgáltatást vesznek igénybe, nyaralni, pihenni indulnak, munkájuk miatt utaznak külföldre vagy éppen érkeznek Magyarországra. Mindezt természetesen a gépük lekésése nélkül, kényelmes, utasbarát körülmények között szeretnék megtenni. Ez tehát az a momentum, ami – véleményem szerint – a hagyományos rendészeti tevékenységtől megkülönbözteti az itteni munkát, és amelynek felismerése csakis előre viheti a hatósági tevékenységet. Mi több, az egész állammal szemben megfogalmazott elvárás az ügyfélbarát közigazgatás követelménye.⁷ Magyar Zoltán szavaival élve: „Az államot közel kell hozni az állampolgárokhoz, a közigazgatásnak emberarcúvá kell válnia.”

A hatósági tevékenységnek egyébiránt hatalmas befolyása van az országról kialakított képre is, hiszen a repülőtér az ország kapuja, az érkező külföldiek számára az az első benyomás az országról, amit itt tapasztalnak. Gondoljunk csak bele: ha az útlevelezőfülkében ülő rendőr durván, arrogánsan, emelt hangnemben kommunikál, az utas nem jó szájízzel lép be az országba, ráadásul egy pillanat alatt negatív képet alkot Magyarországról. A reptéri események ráadásul fokozottan a nyilvánosság előtt zajlanak, minden itteni történésnek hatalmas a hírértéke. Az utasok tapasztalatai ebből adódóan a turizmus alakulására és hosszabb távon akár a gazdaságra is képesek hatást gyakorolni.

5 A 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése alapján.

6 www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/2014-ben-minden-utasforgalmi-rekordot-megdontott-a-budapest-airport!-16139.html (2015. 11. 26.)

7 Balaskó-Molnár (2014)

A magyar légi közlekedés védelmének és biztonságának – vagy a szakmában használatos angol elnevezéssel a *safety and security* területnek – a jogi szabályozása kettős. Egyrészt vonatkoznak rá a magyar jogszabályok, másrészt az Európai Unió által alkotott kötelező jogi aktusok, most csak a téma szempontjából vizsgálva, elsősorban és jellemzően rendeletek formájában.⁸

Mint ahogy fentebb már említettem, a rendőrhatalom jelenlétének a reptéren a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság biztosítja az Országos Rendőr-főkapitányság területi jogállású szerveként. Az RRI önálló szervként, országos illetékességgel látja el a nemzetközi és belföldi polgári repülés jogellenes cselekmények elleni védelmével kapcsolatos feladatokat, a rendőrség hatáskörébe utalt légiközlekedés-védelmi feladatok szakmai felügyeletét, határellenőrzési és más határrendészeti feladatokat, nyomozó, közigazgatási és a közúti közlekedési bírság kiszabásával kapcsolatos hatósági, valamint a körözési eljárással összefüggő feladatokat, továbbá idegenrendészeti és menedékjogi feladatokat. (Utóbbiak közé tartoznak például a határőrizettel, a határforgalom ellenőrzésével, az államhatár rendjével, valamint a külföldiek ellenőrzésével kapcsolatos feladatok, illetve az ebből fakadó, más rendőri szervek hatáskörébe nem utalt idegenrendészeti feladatok, jogszabályban meghatározott menedékjogi feladatok.) Az RRI a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren elkövetett szabálysértések esetén szabálysértési hatóságként jár el, a törvényben meghatározott esetben pedig légi közlekedési, közrendvédelmi bírságot állapít meg. Látható, hogy feladatrendszere igen sokrétű és speciális.

A rendőrségi hatósági tevékenység célja a repülőtéren sem más, mint a közrend és a közbiztonság fenntartása, a légi közlekedés rendje ugyanis felfogható a közrend egyik speciális aspektusaként, amelynek biztosítását alapvetően rendészeti tevékenységként határozhatjuk meg. Finszter Géza szerint „a rendészet a közigazgatásnak az az ágazata, amely közbiztonságot szolgáltat a társadalom számára”.⁹ A közrendvédelmi tevékenység keretében az RRI a Rendőrségről szóló törvényben meghatározott, „klasszikus” rendőri intézkedéseket fogantatosítja – idetartozik a teljesség igénye nélkül az igazoltatás, a fokozott ellenőrzés, a ruházat, csomag, gépjármű átvizsgálása, az elfogás, az előállítás, a közlekedésrendészeti ellenőrzés –, amelyek szintén nem választhatók el a légi közlekedés védelmétől, hiszen a repülőtér közvetlen környezetében fekvő területek és az odavezető utak rendjére egy kiemelten védett infrastruktúra esetében különös figyelmet kell fordítani.

A rendőrség szolgálati szabályzata külön szolgálati ággként nevesíti a védelmi ellenőrzési és felügyeleti szolgálati formát.¹⁰ Az ezen feladatra beosztott rendőr felügyeli az utasok és kézipoggyászaik, az utasoktól különböző személyek – tehát a repülőtéri és légitársasági személyzet – és személyes tárgyaik, a szigorított védelmi területre (SRA)

8 A közös légiközlekedés-védelmi alapkötelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 185/2010/EU rendelet, valamint a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet adja az uniós légiközlekedés-védelem „kódexét”.

9 Finszter (2012) 78.

10 Lásd a rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 83. §-át.

belépő járművek, valamint a feladott poggyász, áru és postaküldemény, a légi fuvarozói postaküldemény és a légi fuvarozói anyag, a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek védelmi ellenőrzését. Az utasok és kézipoggyászaik ellenőrzését ezenfelül fegyveresen biztosítja, tehát mindennap folyamatosan – természetesen utasforgalmi időszakban – felügyeli, ellenőrzi az utasok átvizsgálását. Ez természetesen feltételezi egyúttal, hogy a rendőr maga is a megfelelő szakmai képzés birtokában van, védelmi ellenőri végzettséggel rendelkezik.

Ha már a képzettségről ejtünk szót, nem szabad megfeledkezni az egyik legfontosabb hatásköréről, nevezetesen, hogy csak az RRI vizsgabizottsága előtt tett védelmi ellenőri vizsga birtokában dolgozhatnak a személyek utasbiztonsági/védelmi ellenőri munkakörben, míg ezen személyek képzési tervével kapcsolatosan az RRI egyetértési jogot gyakorol.¹¹

Az RRI felügyeli a repülőtéren folyó légiközlekedés-védelmi tevékenységet, amelynek kötelezettje – fő szabály szerint – a BLFNR üzemben tartója. Elmondható, hogy gyakorlatilag a teljes védelmi rendszer kialakítása, üzembe helyezése, működtetése is hatósági kontroll alatt áll, ezen esetekre szakhatóságként jelöli ki az RRI-t a jogszabály.¹² Az engedélyezési hatáskörön felül folyamatosan figyelemmel kíséri a védelmi rendszerek működését, továbbá rejtett és nyílt teszteléssel méri a védelmi ellenőrök hatékonyságát, kamerarendszeren keresztül történő megfigyeléssel, helyszíni megfigyeléssel, helyszíni interjúk végzésével járul hozzá az uniós normáknak való megfeleléshez. A védelmi rendszerhez tartozik mindazon berendezés, amellyel egy utazás alatt kapcsolatba kerülhetünk, például fémérzékelő kapu, kézi fémkereső eszköz vagy a csomagokat átvilágító röntgengépek, robbanóanyagnyom-felderítő eszközök. A repülőtér védelmi rendszerének része továbbá a 37 km hosszú külső kerítésvédelmi rendszer több száz kamerával, amelyek 360 fokban képesek mozogni, valamint az üzemben tartó szervezetében létrehozott fegyveres biztonsági őrség, amelyre amiatt van szükség, mert a repülőtér az ország egyik legveszélyeztetettebb kritikus infrastruktúrájának¹³ minősül. A repülőtér védelmi rendszere igen összetett, folyamatos fejlesztés alatt áll, amelyet a reptér üzemben tartója hatósági jóváhagyással alakít ki.

A fenti tevékenységek végrehajtásának pontos szabályait, tehát hogy hogyan kell történnie például a repülőtéren dolgozó személyzet átvizsgálásának vagy a kézipoggyászok ellenőrzésének, ún. technológiai utasítások szabályozzák, amelyeket szintén a rendőrség hagy jóvá a 302/2014. Korm. rendeletben foglalt rendelkezések szerint (pl. kötelezheti az ügyfelet az érvényben lévő technológiai utasítás módosítására, kiegészítésére, szükség esetén új technológiai utasítás kidolgozására). A felügyeleti tevékenység egyik legfontosabb és a légiközlekedés-biztonság szempontjából legmarkánsabb összetevője az utasbiztonsági ellenőrök közvetlen rendőri kontrollja, amelynek keretében az ellenőrzés során tapasztalt hiányosság vagy akár szakszerűtlen védelmi

11 A védelmi ellenőrzést végző személyek képzésének és vizsgáztatásának rendjéről szóló 69/2014. (XII. 18.) BM rendelet alapján.

12 Vö. a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 8/C. § (7) bekezdés a) pontjával.

13 „A kritikus infrastruktúra olyan sérülékeny rendszerek összessége, amelyek pontos és hatékony működése egy-egy ország biztonságának a záloga.” Lásd: Krasznai (2011) 28.

ellenőrzés megállapítása esetén is jogosult a felügyeletet ellátó rendőri szerv szankciót alkalmazni az ellenőrrel szemben. Ezen szankciók a következők lehetnek:

- figyelmeztetés,
- a hibásan végrehajtott átvizsgálás megismételtetése,
- dokumentált képzés végrehajtásának elrendelése,
- védelmi ellenőr leváltása,
- védelmi ellenőr önálló munkavégzésének felfüggesztése és ismételt vizsgáztatásának elrendelése.

A fenti intézkedések alkalmazásának önállóan vagy kombinált módon is helye van.

Speciális hatáskörök

Azt hiszem, hogy az eddig megfogalmazottak alapján képet tudunk alkotni az RRI valóban szerteágazó hatásköreiről, és tükröződik, hogy a rendőrség a repülőtéren is rendelkezik a hagyományos értelemben vett közigazgatási és rendészeti jellegű hatáskörökkel, úgymint a felügyelet, az ellenőrzés, a jóváhagyási jogosultságok. Vannak azonban csak az RRI-re jellemző, különleges jogosítványok is.

Abban az esetben ugyanis, ha a repülőtér üzemben tartója a légi közlekedés védelmével kapcsolatos feladatait nem szabályosan, jogszerűen látja el, a légi közlekedésről szóló törvény megengedi akár a teljes védelmi ellenőrzési tevékenységnek vagy a tevékenység irányításának rendőrség általi átvételét, amelyet illetékességéből adódóan az RRI hajt végre, saját állományának igénybevételével vagy a reptér üzemben tartójának személyi állományával, technikai berendezéseivel, és – hangsúlyozom – az üzemben tartó költségére. A jogszabály rendelkezései alapján ugyanis „a feladatok átvételével összefüggésben az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervnél felmerült indokolt költségeket a nyilvános repülőtér üzemben tartója köteles az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervnek utólag [...] megtéríteni”.¹⁴ Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy ennél erősebb hatósági intézkedést – legalábbis e területen – elképzelni is nehezen tudok. Természetszerűleg ezen hatáskör gyakorlásának előfeltétele a légi közlekedés védelmével kapcsolatos jogszabályban vagy az Európai Unió kötelező jogi aktusában előírtak több alkalommal történő megsértésének megállapítása, illetve hogy ezen jogellenes gyakorlat megszüntetésére a repülőtér üzemben tartója nem (vagy nem megfelelően) intézkedett. A feladatok átvétele tehát nem egyszeri jogsértés esetén alkalmazott szankció, hanem jelentős, a légi közlekedés biztonságát súlyosan veszélyeztető cselekmények miatt, a fokozatosság elvének betartása mellett, a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság mint a védelmi ellenőrzés felügyeletét ellátó hatóság felügyeleti jogkörében alkalmazott joghátrány. Az RRI továbbra is mint szakmai felügyeletet ellátó hatóság jár el a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés b) pontja, valamint a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről,

14 A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67. § (3) bekezdés

feladatairól és működésének rendjéről szóló 169/2010. (V. 11.) Korm. rendelet 14. § 12. pontja alapján, és a részére jogszabályban biztosított „eszközök” alkalmazásával működik közre a légi közlekedés biztonságának fenntartásában. A fentiekből következik, hogy az RRI és a BLFNR-t üzemben tartó Budapest Airport Zrt. között munkajogi kapcsolat – a szakmai körökben megjelent egyes véleményekkel szemben – nyilvánvalóan nem keletkezik, az RRI munkáltatói jogokat nem gyakorol az üzemben tartó által alkalmazott személyekkel összefüggésben, hanem felügyeleti hatóságként jár el intézkedéseinek bevezetése során. Véleményem szerint a tevékenység irányításának átvétele mindezek ellenére magában foglalja az ellenőrök közvetlen utasításának jogát is.

A hatóság következő eszközeként említeném a légi közlekedés védelmében szedett díjak felhasználásának ellenőrzését.¹⁵ A légi közlekedésről szóló törvény 67. § (8) bekezdése szerint „a repülőtér légiközlekedés védelmének költségeit az állam, a repülőtér, valamint a légitársasági légitársaságok üzemben tartója – jogszabályban meghatározott módon és mértékben – közösen viselik. A költségek a repülőtér használóira és a légiutasokra átháríthatók”.¹⁶ A hivatkozott felhatalmazás alapján a repülőtér üzemben tartója évente előre meghatározott és közzétett díjakat¹⁷ szed a légitársaságoktól,¹⁸ amelyeket azok az utasokra hárítanak (ezen összeget a repülőjegy árába építik be).

A rendőrség által ezen tárgy körben folytatott közigazgatási eljárás arra irányul, hogy a hatóság meggyőződjön arról, hogy az üzemben tartó a légitársaságoktól „biztonsági díj” jogcímen beszedett összegeket valóban védelmi feladatok ellátására használta fel. A díjak felhasználásával kapcsolatosan a repülőtéri díjakról és légi navigációs szolgáltatásokról szóló ICAO DOC9082 további elvárásokat is megfogalmaz, amelyek figyelemmel kísérése, továbbá a szakmai követelmények, valamint a számviteli szempontok érvényesítése szintén a hatóság feladataként jelentkezik. Ezen eljárásban a hatóság megtilthatja bizonyos pénzüsszegek felhasználását, vagy a jogszerűtlenül elköltött összegek újbóli felhasználását rendelheti el. Azt gondolom, a hatáskör érzékeny jellege nem szorul magyarázatra, hiszen egyértelmű, mekkora felelősséggel jár „belenyúlni” egy civil cég gazdálkodásába, így emiatt fokozottan érvényesül a hatóság és az ügyfél együttműködési kötelezettsége is, amely elv – megkockáztatom – a legkarakterisztikusabb jellemvonását adja ezen eljárásoknak, már-már egyenrangú, bizalmi kapcsolatot teremtve a hatóság és az ügyfél között. A légi közlekedés védelmében szedett díjak ellenőrizhetőségét nagyban befolyásolja az előzetes éves felhasználási terv is, amelyet a repülőtér üzemben tartója készít el és nyújt be jóváhagyásra az RRI-nek.

A következő – igen hatékony – eszközként említeném a légiközlekedés-védelemben érintett jogalanyok (tehát nemcsak a repülőtér üzemben tartója, hanem például

15 A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67/A. §-a határozza meg a díjak ellenőrzésével kapcsolatos alapvető szabályokat, részletes szabályait pedig a repülőtér légiközlekedés-védelme céljából szedett díjak tervezése, jóváhagyása és felhasználása ellenőrzésének szabályairól szóló 301/2014. (XII. 5.) Korm. rendelet tartalmazza.

16 Lásd A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67. § (8) bekezdését.

17 Ennek meghatározása a kereskedelmi repülőtér légi járművek által történő igénybevételeért fizetendő díj megállapításának elveiről és módszereiről szóló 61/2011. (XI. 25.) NFM rendeletben foglaltakra figyelemmel történik.

18 A Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság Díjszabályzata a következő hivatkozás segítségével érhető el: www.bud.hu/view/02-dijszabalyzat-2015-melleklet-7298.

a földi kiszolgáló szervezetek, légitársaságok) légi közlekedési bírsággal való fenyegetettségét. Ennek kiszabását a törvény abban az esetben teszi lehetővé, ha a törvényben vagy a felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban és közösségi rendeletben előírt, a légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseket megsértik, s összege 100 millió forintig terjedhet. Ebben a kontextusban a jogalkotó akár a légi közlekedésről szóló törvényben, akár a végrehajtását szolgáló jogszabályokban, vagy épp az EU-rendeletek megsértése esetén ad közvetlen szankcionálási lehetőséget. A bírság kiszabása közigazgatási hatósági eljárásban történik, és fontos megjegyezni, hogy a bírság megfizetésének kötelezettségét nem érinti, hogy a jogalany él-e jogorvoslati jogával. A hatóság a bírság összegének meghatározásánál figyelembe veszi a jogsértés által érintettek körének nagyságát, a jogsértés súlyát, a jogsértő állapot időtartamát, a jogsértő magatartás esetleges ismételt tanúsítását, a jogsértés veszélyességét, károsító hatását, a bekövetkezett kár mértékét, a helyreállíthatóság lehetőségét és a jogsértéssel elért jogtalan előny mértékét. A jogsértés veszélyessége és a bekövetkezett kár tekintetében megjegyzendő, hogy a légi közlekedés területén kevésbé alkothatók egzakt kategóriák, minthogy a legfőbb és egyetlen cél a biztonság megteremtése, ennek hiánya pedig – csak egyetlen repülőgépet tekintve is – több száz személy életének kockáztatásával jár. Továbbmenve: a helyreállíthatóság szempontja pedig majdhogynem elméleti kategóriává válik, ha egy terrorcselekmény gondatlan lehetővé tételét rónánk fel egy jogalanyra.

Szabálysértési eljárások területén speciálisan a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) 227. §-ába ütköző, a légi jármű fedélzetén elkövetett szabálysértés, valamint a 228. §-ba ütköző, a légi közlekedés biztonságát és védelmét szolgáló szabályok megszegése szabálysértés megvalósulása esetén tud fellépni az RRI.

Az előbbi tényállás elkövetési magatartásai a következők:

- ellenszegülés a légi jármű parancsnokának a repülés biztonságát érintő intézkedése tekintetében,
- repülés közben a légi járművön nem a kijelölt helyen való tartózkodás,
- a légi jármű fedélzetére tiltott anyag vagy tárgy felvitele,
- a légi jármű fedélzetén engedély nélküli vagy az engedélyben foglaltaktól eltérő módon, mérőkamerával történő képfelvétel-készítés,
- a légi jármű parancsnokának engedélye nélkül rádióadó, rádióvevő vagy más, a fedélzeti rendszerekben zavart okozó rádiófrekvenciás jelet kibocsátó eszköz üzemeltetése, vagy bekapcsolt (üzemkész) állapotban tartása, illetve
- a légi jármű fedélzetéről repülés közben tárgy engedély nélküli ledobása.

A Szabs. tv. 228. §-ában megfogalmazottak tulajdonképpen egy kerettényállást képeznek, ugyanis az (1) és (2) bekezdésben szereplő, a „légi közlekedés biztonságát vagy védelmét szolgáló szabályok” és a „repülőtér rendeltetésszerű használatával és üzemben tartásával kapcsolatos szabályok” sok esetben és nagyrészt iratlan szabályok összességét jelentik, mely szabályok nem azonosíthatók a repülőtér üzemben tartója által kiadott repülőtérrenddel. A fenti szabálysértés keretében van lehetőség a repülés biztonságát szolgáló létesítmények, illetőleg berendezések működésének zavarása ese-

tén eljárnia a rendőrségnek. A 228. § (3) bekezdése már sokkal konkrétabb esetkört fed le, amely a repülőtér szigorított védelmi területén a légi közlekedés védelme szempontjából tiltott eszközök birtoklására vagy használatára vonatkozó szabályok megsértését rendeli büntetni. A tiltott eszközök körébe a közös légit közlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 185/2010/EU rendelet Mellékletének 4-C. Függelékében felsorolt tárgyak tartoznak, amelyek a repülőgép fedélzetére kézipoggyászban nem vihetők fel.

A közrendvédelmi tevékenység keretében a reptéri rendőrök a rendőrségről szóló törvényben meghatározott, „klasszikus” rendőri intézkedéseket foganatosítják, mint az igazoltatás, a fokozott ellenőrzés, a ruházat, csomag, gépjármű átvizsgálása, az elfogás, az előállítás, a közlekedésrendészeti ellenőrzés stb., amelyek szintén nem választhatók el a légit közlekedés védelmétől, hiszen a repülőtér közvetlen környezetében fekvő területek és az odavezető utak rendjére egy kiemelten védett infrastruktúra esetében különös figyelmet kell fordítani. Természetesen a határrendészeti tevékenységről is ejtenünk kell néhány szót, ugyanis az RRI hajtja végre a harmadik országból érkező vagy oda induló utasok határellenőrzését, amely nem elhanyagolható számú intézkedést jelent (éves szinten 2,8 millió alkalom), a schengeni térségben mozgókat pedig szűrőpróbaszerűen ellenőrzik az EU területén tartózkodásra való jogosultságot.

Összegzés

Noha száz százalékos biztonság nem létezik, a jelenlegi rendszer megfelelően működik, a bemutatott hatáskörök pedig hatékony eszközt jelentik a repülőtéren folyó rendészeti tevékenység ellátásának, s ezt a tapasztalatokon és visszajelzéseken túl az Európai Unió Bizottsága által a legutóbbi ellenőrzésen adott „Biztonságos, azaz Clear” minősítés is alátámasztja.

IRODALOMJEGYZÉK

- Balaskó Angéla – Molnár Máté Bálint (2014): A közigazgatás és az emberek. In: *Scriptura*, 1. évf. 1. sz., 7–56.
- Finszter Géza (2012): *A rendőrség joga*. Budapest, ORFK.
- Krasznai Andrea (2011): *2001. szeptember 11-e és az új típusú terrorizmus nemzetközi összefüggései*. Doktori értekezés. Debrecen, Debreceni Egyetem.

Internetes források:

- A Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság Díjszabályzata. Forrás: www.bud.hu/view/02-dijszabalyzat-2015-melleklet-7298 (2016. 01. 11.)
- www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/2014-ben-minden-utasforgalmi-rekordot-megdontott-a-budapest-airport!-16139.html (2015. 11. 26.)

Felhasznált jogszabályok és belső normák jegyzéke:

1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről
263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról
329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről
300/2008/EK rendelet a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
185/2010/EU rendelet a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról
30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról
61/2011. (XI. 25.) NFM rendelet a kereskedelmi repülőtér légi járművek által történő igénybevételért fizetendő díj megállapításának elveiről és módszereiről
69/2014. (XII. 18.) BM rendelet a védelmi ellenőrzést végző személyek képzésének és vizsgáztatásának rendjéről
301/2014. (XII. 5.) Korm. rendelet a repülőtér légiközlekedés-védelme céljából szedett díjak tervezése, jóváhagyása és felhasználása ellenőrzésének szabályairól
21/2015. (XI. 05.) RRI intézkedés a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Szervezeti és Működési Szabályzatáról

SUMMARY

The Role of Police in Aviation Security

GÉRESI-SÁNDOR Zita

In the 21th century we think of aviation as the most evident and natural form of transport. It is also well known that flying is the safest alternative of travelling. However, civil aviation and its security is a far more complex question than it seems at first sight. This field is exposed to constant changes due to terrorist threat, the rapid progress of technology and changing laws. In my paper I would like to highlight a small section of aviation security by examining the work of the police.